

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022

DÉPARTEMENT DE L'YONNE



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction Départementale des Territoires de l'Yonne / Unité Sécurité Routière

CONTEXTE.....	5
1 LES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITE ROUTIÈRE.....	7
2 RAPPEL DES DÉFINITIONS	7
3 DESCRIPTION DU DÉPARTEMENT DE L'YONNE	9
3.1 Population et parc automobile	9
3.1.1 Population et densité	9
3.1.2 Parc automobile.....	10
3.2 Réseaux.....	11
PARTIE 1 : L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT DE L'YONNE.....	11
LES CHIFFRES DEPUIS 30 ANS : ACCIDENTS / TUÉS / BLESSÉS.....	13
1 ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR ZONE DE COMPÉTENCE (2007-2016) :.....	16
2 UNE BAISSSE RELATIVE DES ACCIDENTS CORPORELS	17
3 UNE RÉDUCTION NOTABLE DU NOMBRE DE BLESSÉS.....	17
4 LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS RESTE PRÉOCCUPANTE.....	18
5 CLASSEMENT DE LA MORTALITÉ DE L'YONNE.....	20
À RETENIR.....	19
PARTIE 2 : LES CIRCONSTANCES SOCIOLOGIQUES DE L'ACCIDENTOLOGIE.....	20
LES ACCIDENTS CONCERNENT DES ICAUNAIS SUR DES TRAJETS QUOTIDIENS ET DE LOISIRS.....	23
1 REPARTITION TEMPORELLE DES ACCIDENTS	23
1.1 Répartition mensuelle des accidents :	23
1.2 Répartition hebdomadaire des accidents corporels :	24
1.3 Répartition horaire des accidents	25
2 DES ACCIDENTS EN RASE CAMPAGNE SUR LE RESEAU SECONDAIRE	26
2.1 Réseau Autoroutier (APRR)	28
2.2 Réseau routier national (DIRCE)	29
2.3 Les réseaux routiers communaux et intercommunaux.....	29
2.4 Localisation des accidents corporels et mortels.....	29
3 L'IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ACCIDENTOLOGIE	32
4 UNE ACCIDENTALITÉ CENTRÉE SUR L'AUTOMOBILE ET DANS UNE MOINDRE MESURE LES DEUX ROUES MOTORISÉS	33
5 DES VICTIMES JEUNES ET UNE HAUSSE DE LA MORTALITÉ CHEZ LES SENIORS.....	35
À RETENIR.....	34
PARTIE 3 : LES CAUSES COMPORTEMENTALES DE L'ACCIDENTOLOGIE.....	35
1 INTRODUCTION	38
2 LES PRATIQUES ADDICTIVES, FACTEURS MAJEURS DES ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS.....	40
2.1 La conduite en état d'alcoolémie, un comportement pas encore maîtrisé	40
2.1.1 Des victimes et présumés responsables jeunes :.....	40
2.1.2 Des accidents principalement en période nocturne lors des week-end :	41
2.1.3 Sur le réseau secondaire :	41
2.2 Les stupéfiants, un facteur encore sous évalué et préoccupant.....	43
3 La vitesse, un facteur d'insécurité routière qui reste à maîtriser	43
4 Le non-respect des règles élémentaires de conduite et les pertes de contrôle	45
4.1 Non respect des règles :.....	45
4.2 Pertes de contrôle comportementales :	47
À RETENIR.....	47

PARTIE 4 : LES CAUSES COMPORTEMENTALES DE L'ACCIDENTOLOGIE.....48

1	LES USAGERS AYANT DES COMPORTEMENTS À RISQUE OU PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES	51
1.1	Jeunes et Seniors majoritairement responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués :.....	51
1.2	Une sur-représentation des 18-24 ans parmi les tués :.....	52
2	LES JEUNES (- DE 25 ANS)	53
2.1	Répartition par âge	53
2.2	Modes de déplacement des jeunes impliqués dans un accident.....	54
2.3	Causes d'accidents mortels ayant impliqué le décès d'un jeune de 0 à 24 ans	55
2.4	Zoom : Les 18-24 ans.....	56
3	LES SALARIÉS (18-64 ANS)	59
3.1	Accidents de Trajet (domicile-travail)	60
3.2	Accidents de Mission (déplacements professionnels)	61
4	LES SENIORS (+ DE 65 ANS)	63
4.1	Le panorama des accidents des seniors.....	64
4.2	Causes d'accidents mortels ayant impliqué le décès d'un Senior de plus de 65 ans	67
5	LES DEUX-ROUES MOTORISÉS	71
5.1	Réparation des victimes selon l'âge.....	74
5.2	Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisé selon le lieu.....	75
5.3	Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisés selon le jour.....	77
5.4	Causes d'accidents graves ayant impliqué un cyclomotoriste.....	77
5.5	Causes d'accidents graves ayant impliqué un motocycliste	78
5.6	Spécificités de l'accidentologie des motos	79
6	PARTAGE DE LA VOIRIE - LES USAGERS VULNÉRABLES : PIÉTONS ET CYCLISTES	82
6.1	Répartition par âge :.....	83
6.2	Répartition Agglomération / Rase Campagne.....	84
6.3	Responsabilité des usagers vulnérables dans les accidents corporels	84

À RETENIR86

SYNTHÈSE87

LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE.....89

Enjeu " Jeunes	90
Enjeu " Séniors	91
Enjeu " Risques Routiers Professionnels ".....	92
Enjeu " Addictions ".....	93
Enjeu " Partage de la voirie ".....	94
Enjeu " Deux Roues motorisés ".....	95
Enjeu " Infrastructures ".....	96

CONTEXTE

Introduction et présentation du territoire

1 LES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 2 octobre 2015, le Gouvernement a réuni le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires afin de lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques.

Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- protéger les usagers les plus vulnérables
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- donner l'assurance que tous les usagers de la route soient égaux devant la loi.

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017.

En 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes s'élevait à 3461 et en 2016, il est estimé à 3469. L'objectif est de le ramener à 2000 en 2020. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière se mobilisent.

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.

L'élaboration du **Document Général d'Orientations (DGO)** doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des **plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR)**.

2 RAPPEL DES DÉFINITIONS

La mise à jour du DGO a été réalisée à partir des données les plus récentes des bilans consolidés, de la base « CONCERTO » (2012/2016) et d'une analyse des enquêtes allégées réalisées sur les accidents mortels entre 2012 et 2016.

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

Tué : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Blessé

Blessé hospitalisé (BH) : victime ayant subi un traumatisme et admise comme patient dans un hôpital pendant plus de 24 heures

Blessé léger (BL) : victime 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'accident : 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.

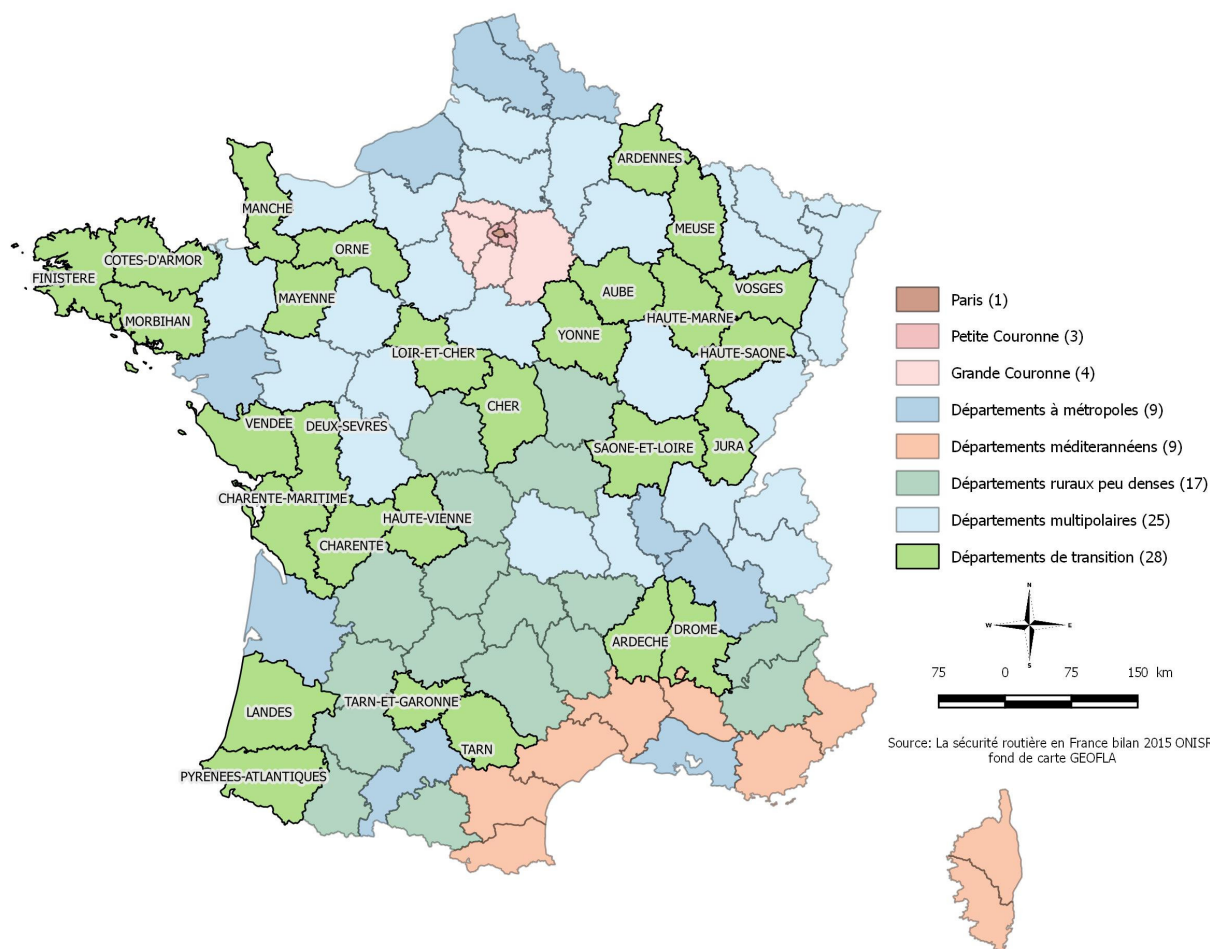
Agglomération / rase campagne

On entend par **agglomération**, l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes situées à l'intérieur d'une agglomération au sens du code de la route) situé entre les panneaux de début et de fin d'agglomération qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (à l'exception des autoroutes), situé hors-agglomération, constitue la catégorie **Hors agglomérations**. Les **Autoroutes** constituent un milieu à part entière. Les différents réseaux s'entendent avec les bretelles comprises, il n'y a pas de réseau Bretonne.

Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière :

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité. Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité, neuf familles de départements homogènes (huit familles pour les départements de métropole et une famille regroupant les départements d'Outre-mer) sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socioéconomique et le climat. Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence. L'Yonne constitue avec 27 autres départements l'ensemble des départements de transition (cf carte ci-dessous).

Familles de départements définies pour les indicateurs locaux de sécurité routière



3 DESCRIPTION DU DÉPARTEMENT DE L'YONNE

3.1 Population et parc automobile

3.1.1 Population et densité

Le département de l'Yonne couvre une superficie de 7427,4 km², soit 15,5 % de la superficie de la région Bourgogne-Franche Comté, (issue de la fusion des ex régions Bourgogne et Franche Comté instituée par la loi du 16 janvier 2015). Il est composé de trois arrondissements : Auxerre, Sens et Avallon.

Le département compte 341 483 habitants (données INSEE au 01/01/2013) soit 12,11 % de la population régionale.

INSEE (Données 2013)	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	80 ans et +
Nombre Yonne (341 483 habitants)	57 259	16 598	20 958	78 870	95 490	47 857	24 451
% Yonne	16.77 %	4.86 %	6.14 %	23.10 %	27.96 %	14.01 %	7.16 %
% France	17,27 %	4,85 %	8,40 %	25.52 %	26.23 %	12.03 %	5,70 %

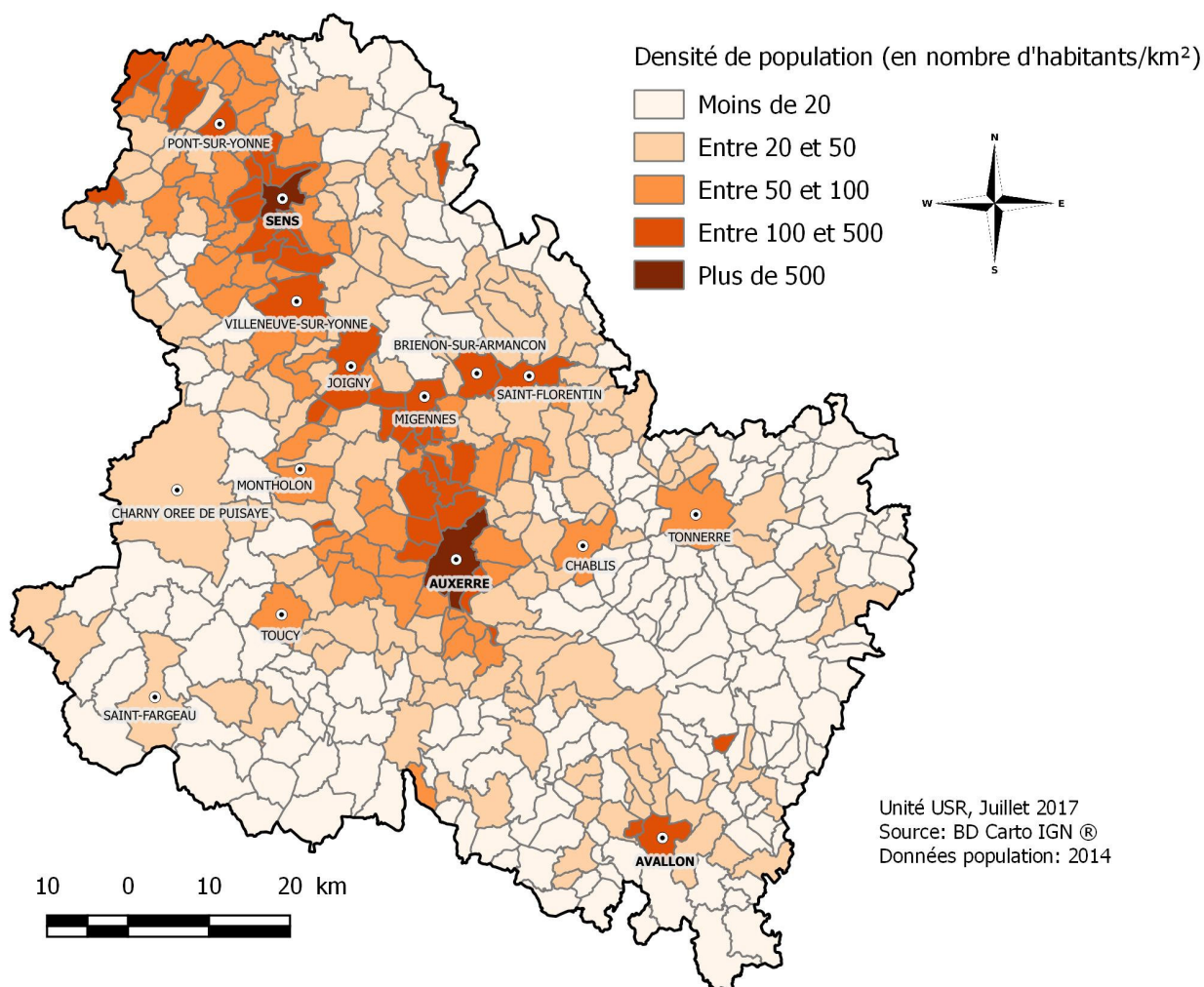
INSEE 2013 (Données 2013)	Yonne	France
Hommes	48,54 %	48,42 %
Femmes	51,46 %	51,58 %

Le département a connu entre 2009 et 2014 une baisse de 0,1 % par an de sa population (-1 563 habitants). Dans le même temps la région Bourgogne Franche-Comté voyait sa population augmenter de 0.1 %.

Les deux principales villes du département, Auxerre et Sens, voient également leur population baisser, respectivement -5 % et -3 %.

On constate néanmoins que le nord du département bénéficie de sa proximité géographique avec la région parisienne puisque la population de l'arrondissement de Sens a augmenté de 0,5 % par an. Cette hausse est principalement liée au solde migratoire. A l'inverse, les arrondissements d'Auxerre et d'Avallon perdent des habitants, à hauteur respective de - 0.3 % et - 0.7 % par an.

Densité de population dans l'Yonne en 2014



La densité de population icaunaise est de 46 habitants au km². Elle est inférieure à celle de la région et de la France (59 pour la région Bourgogne Franche Comté et 116 pour la France). On observe à partir de la carte ci-dessus que les densités sont moindres dans le sud du département.

3.1.2 Parc automobile

Le parc départemental de voitures de tourisme (moins de 15 ans) au 1^{er} janvier 2017 est de 168 509 VL soit 0,49 voiture par habitant (0,51 pour la région et 0,50 pour la France).

3.2 Réseaux

Autoroute : 185 km

Routes nationales (RN) : 89 km

Routes départementales (RD) : 4860 km

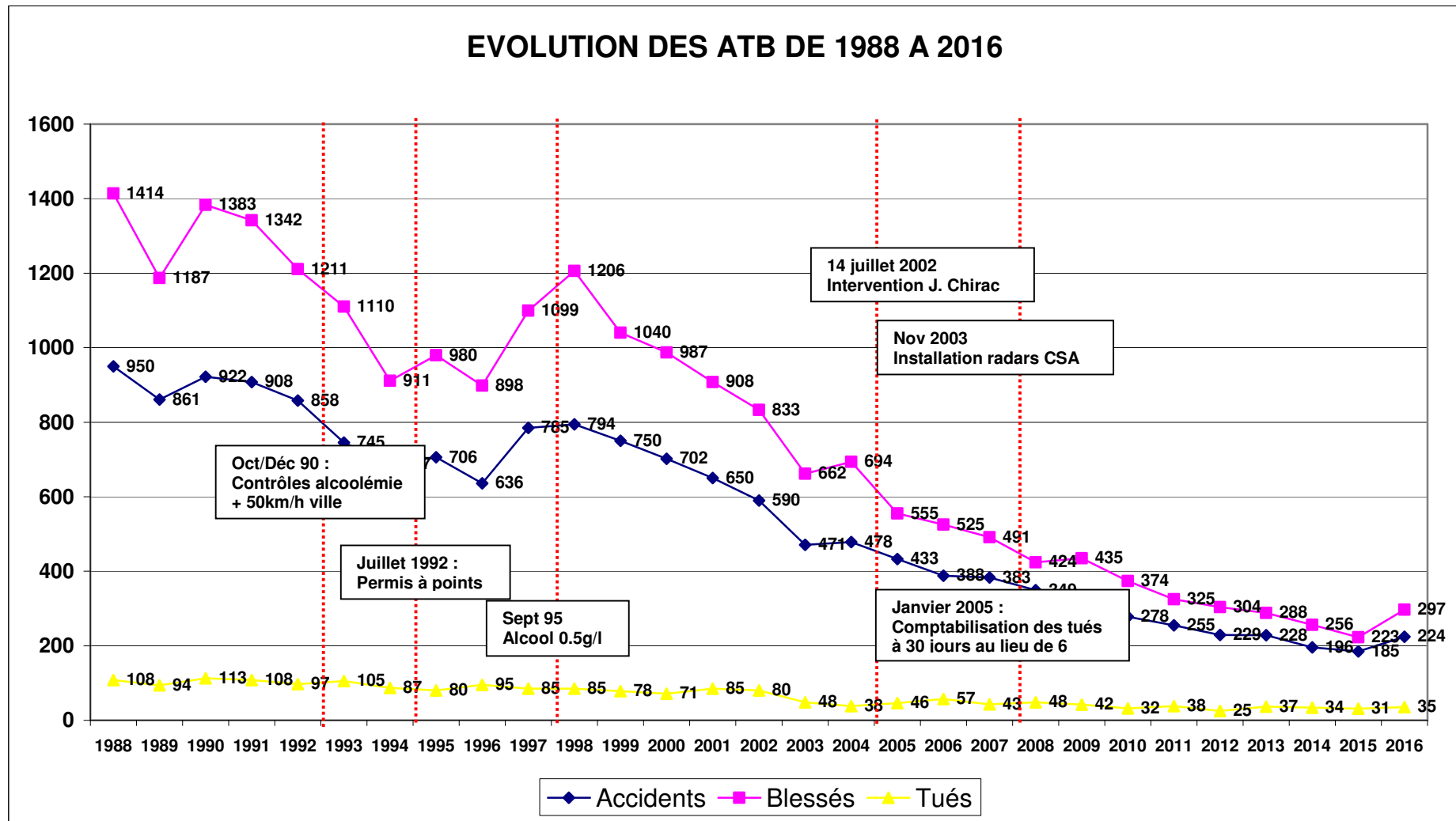
Voies communales : 7670 km

	Part du linéaire Yonne	Part du linéaire France
Autoroutes	1,4%	1,1%
RN	0,7%	0,9%
RD	38 %	35,2 %
VC et autres	59,9 %	63,8%

Partie 1 :

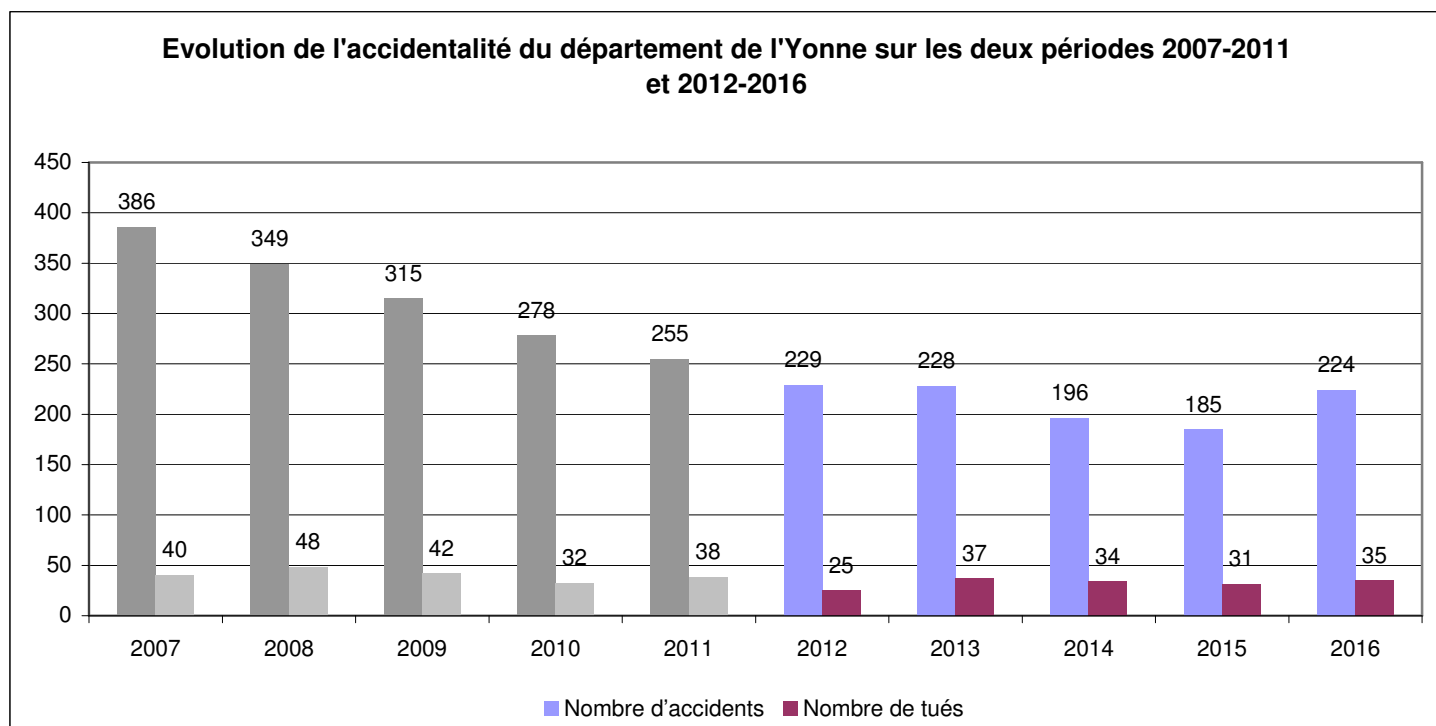
L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT DE L'YONNE

LES CHIFFRES DEPUIS 30 ANS : ACCIDENTS / TUÉS / BLESSÉS



Les chiffres de l'accidentalité entre 2007 et 2016

	Nombre d'accidents	Dont Accidents Mortels	Nombre de victimes			
			Nombre de tués	Nombre de blessés	Dont BH	Dont BL
2007	386	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
2013	228	31	37	288	198	90
2014	196	30	34	256	160	96
2015	185	28	31	223	126	97
2016	224	32	35	297	152	145
Total 2012-2016	1062	144	162	1368	822	546

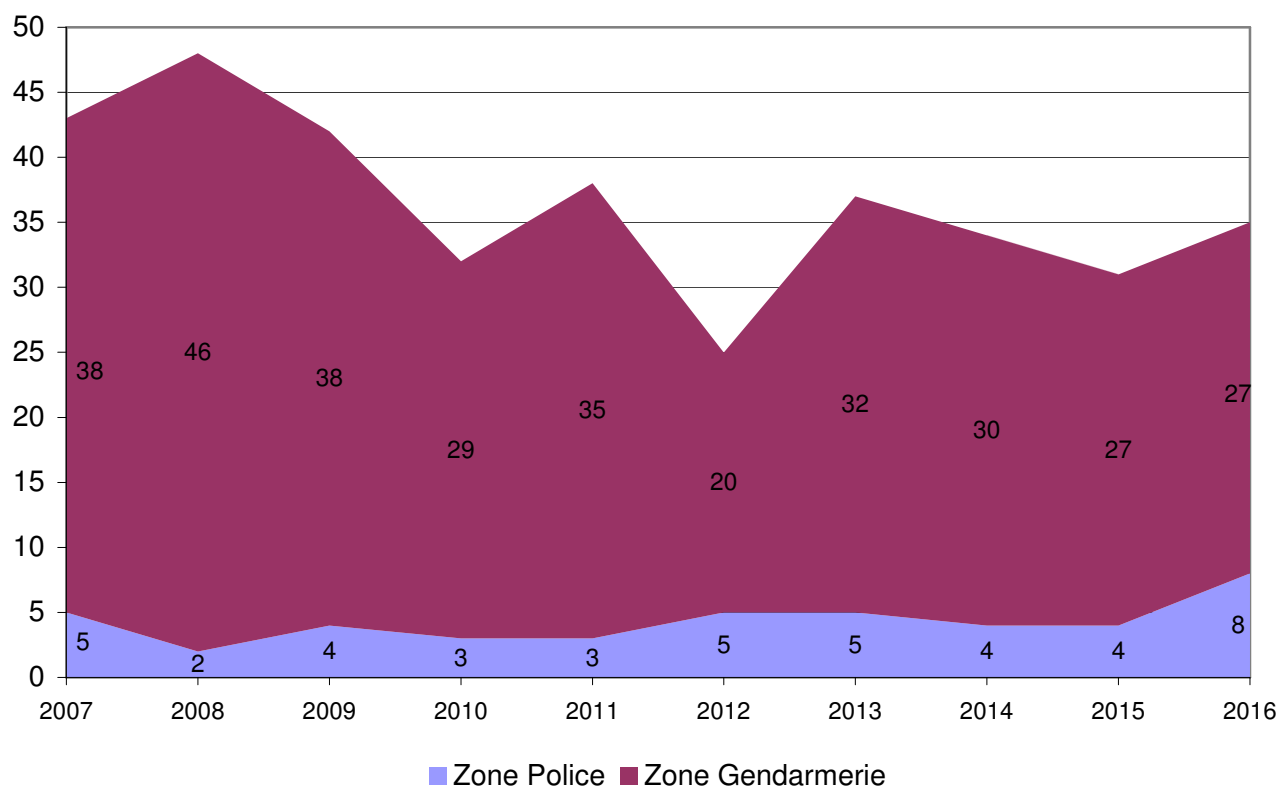


Nous constatons une baisse continue des accidents corporels et des blessés jusqu'en 2015, puis une inversion de cette tendance en 2016.

1 ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR ZONE DE COMPÉTENCE (2007-2016) :

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de tués	43	48	42	32	38	25	37	34	31	35
en zone police	5	2	4	3	3	5	5	4	4	8
en zone gendarmerie	38	46	38	29	35	20	32	30	27	27

Répartition du nombre de tués par zone de compétence
2007-2016
Département de l'Yonne



2 UNE BAISSÉ RELATIVE 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 son plus bas niveau en 2015 : 185 accidents corporels.

	Accidents corporels France Métropolitaine		Accidents corporels Yonne	
	Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2007	83 850		383	
2008	74 487	-11.17%	349	-8.88%
2009	72 315	-2.92%	315	-9.74%
2010	67 288	-6.95%	278	-11.75%
2011	65 024	-3.36%	255	-8.27%
2012	60 437	-7.05%	229	-10.20%
2013	56 812	-6.00%	228	-0.44%
2014	58 191	2.43%	196	-14.04%
2015	56 603	-2.73%	185	-5.61%
2016	57 522	1.62%	224	21.08%
Evolution 2012/2016		-4,82 %	Evolution 2012/2016	-2,18 %
Evolution 2007/2016		-31.40%	Evolution 2007/2016	-41.51%

Le nombre d'accidents corporels a poursuivi sa baisse de manière plus ou moins régulière jusqu'en 2015. On note que l'augmentation observée en France entre 2013 et 2014 ne s'est pas vérifiée sur les chiffres icaunais. Au contraire, c'est sur cette période que la baisse du nombre d'accidents corporels a été la plus marquée (-14,04 %).

En 2016, le nombre d'accidents corporels dans l'Yonne augmente fortement (+ 21,08 %) pour atteindre un niveau proche de celui de 2012. Dans le même temps, le nombre d'accidents corporels en France augmente lui aussi mais plus lentement (+1,62 %).

En moyenne, entre 2012 et 2015, le nombre d'accidents corporels dans l'Yonne est passé de 19 à 15 par mois. Néanmoins en 2016 celui-ci s'est rapproché de son niveau de 2012 (soit 19 accidents par mois).

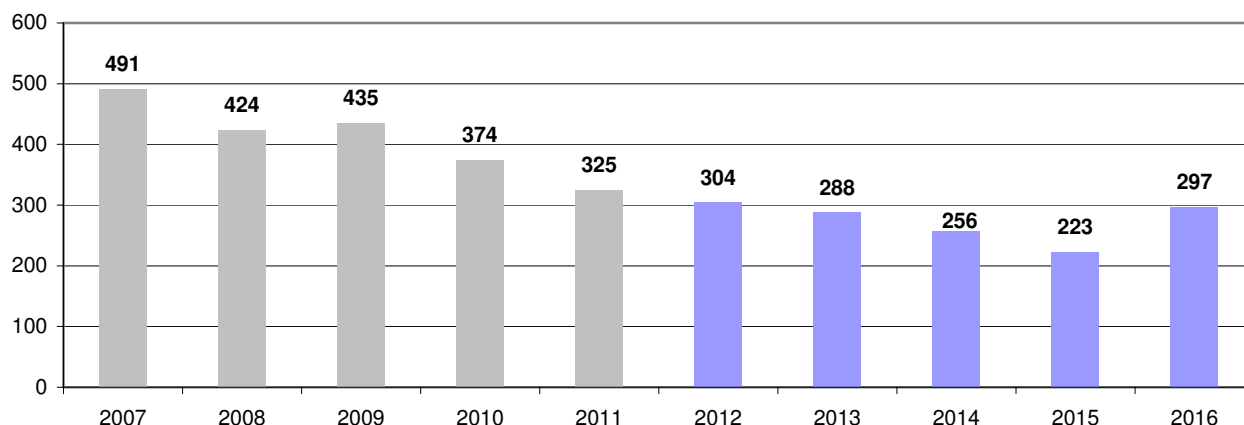
La réduction du nombre d'accidents corporels reste en outre plus limitée que celle observée par les autres départements dits de « transition » (-2.18 % contre -8,70 %).

3 UNE RÉDUCTION NOTABLE DU NOMBRE DE BLESSÉS

Le nombre de blessés est passé de 1 500 par an dans les années 1983 à 1987, à moins de 1000 au début du deuxième millénaire, pour descendre sous la barre des 700 à partir de l'année 2003, puis sous les 400 depuis 2010.

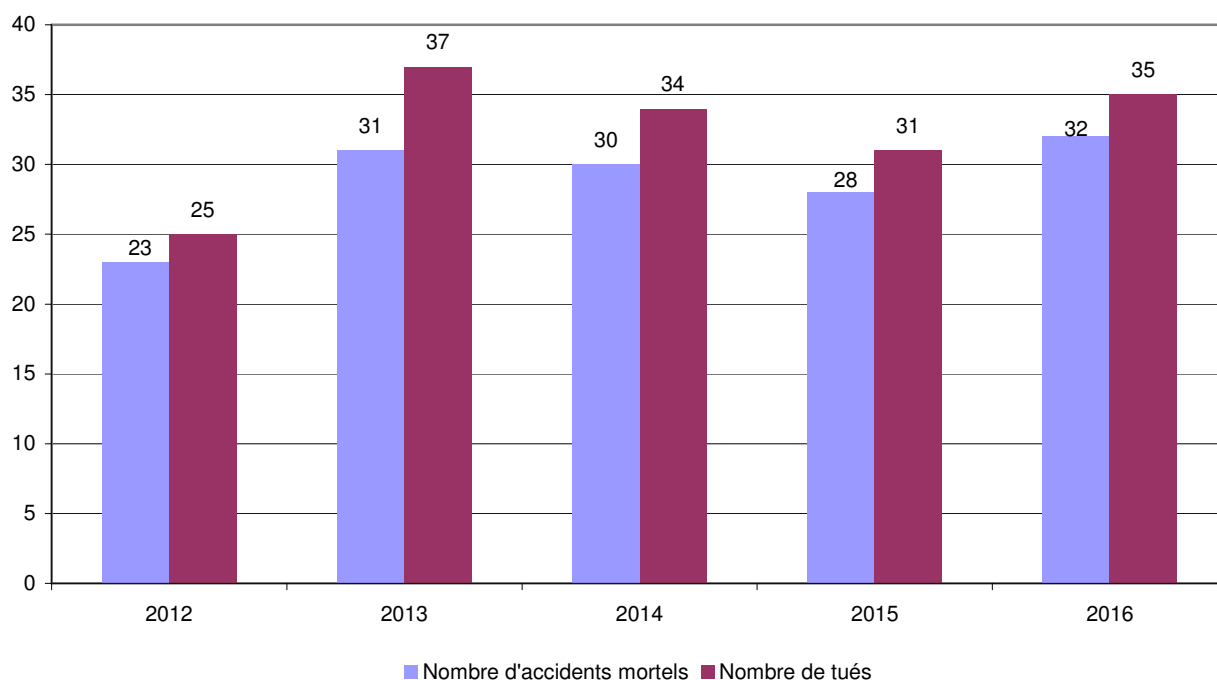
Entre 2012 à 2016, le nombre de blessés a diminué de 2,3 % dans l'Yonne. Au niveau national, cette baisse a été plus importante, bien que plus irrégulière (-4,2%).

EVOLUTION DU NOMBRE DE BLESSES DEPUIS 2007 DANS L'YONNE



4 LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS RESTE PRÉOCCUPANTE

EVOLUTION ACCIDENTS MORTELS / TUÉS ENTRE 2012 ET 2016



Alors que depuis 2013, le nombre d'accidents mortels est en diminution, l'année 2016 est l'année qui met un frein à cette tendance.

Le nombre de tués dans l'Yonne est passé sous la barre des 100 morts annuels 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 2012-2016, 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. Cette tendance est stable par rapport à la période 2007/2011.

	Gravité France Métropolitaine (Tués pour 100 accidents corporels)			Gravité Yonne (Tués pour 100 accidents corporels)		
	Accidents corporels	Tués	Gravité	Accidents corporels	Tués	Gravité
2007	83 850	4 620	5.51	383	43	11.23
2008	74 487	4 275	5.74	349	48	13.75
2009	72 315	4 273	5.91	315	42	13.33
2010	67 288	3 992	5.93	278	32	11.51
2011	65 024	3 963	6.09	255	38	14.90
2012	60 437	3 653	6.04	229	25	10.92
2013	58 397	3 268	5.60	228	37	16.23
2014	59 854	3 384	5.65	196	34	17.35
2015	58 654	3 461	5.90	185	31	16.76
2016	57 522	3 477	6.04	224	35	15.63
Moyenne 2007/2011			5.84	Moyenne 2007/2011		
Moyenne 2012/2016			5.85	Moyenne 2012/2016		

Sur la période 2013-2015, le département de l'Yonne figure parmi les 36 départements français où le nombre de tués par million d'habitants est le plus élevé et fait partie des 14 départements métropolitains où l'évolution de la mortalité par million d'habitants est à la hausse.

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 sur la période 2012/2016 par rapport à la période 2007/2011.

	Gravité France Métropolitaine (Tués pour 100 accidents corporels)			Gravité Yonne (Tués pour 100 accidents corporels)		
	Accidents corporels	Blessés Hospitalisés	Gravité	Accidents corporels	Blessés Hospitalisés	Gravité
2007	83 850	38 615	46.05	383	285	74.41
2008	74 487	34 965	46.94	349	243	69.63
2009	72 315	33 323	46.08	315	211	66.98
2010	67 288	30 393	45.17	278	201	72.30
2011	65 024	29 679	45.64	255	190	74.51
2012	60 437	27 412	45.36	229	186	81.22
2013	58 397	25 966	44.46	228	198	86.84
2014	59 854	26 635	44.50	196	160	81.63
2015	58 654	26 595	45.34	185	126	68.11
2016	57 522	27 187	47.26	224	152	67.86
Moyenne 2007/2011			45.98	Moyenne 2007/2011		
Moyenne 2012/2016			45.39	Moyenne 2012/2016		

5 CLASSEMENT DE LA MORTALITÉ DE L'YONNE

Source : Indices départementaux, régionaux et urbains (ILSR) 2015

Famille des départements « de transition »

Départements	Tués en 2016		Tués / million d'habitants Taux moyen 2012-2016
	Nombre	Rang	
82 - Tarn et Garonne	26	14	106
39 - Jura	29	12	103
41 - Loir et Cher	31	11	102
52 - Haute Marne	11	27	97
89 - Yonne	35	7	95
61 - Orne	26	14	92
17 - Charente Maritime	59	1	91
26 - Drôme	34	8	79
79 – Deux Sèvres	34	8	79
18 - Cher	14	24	79
40 - Landes	22	18	75
71 – Saône et Loire	43	4	74
07 - Ardèche	25	16	74
88 - Vosges	23	17	72
81 - Tarn	22	18	71
85 - Vendée	56	2	69
10 - Aube	18	21	69
70 - Haute Saône	10	28	66
50 - Manche	36	6	65
53 - Mayenne	21	20	65
55 - Meuse	12	26	65
22 – Côte d'Armor	39	5	59
86 - Haute Vienne	13	25	57
16 - Charente	16	23	56
56 - Morbihan	34	8	53
64 - Pyrénées-Atlantiques	29	12	53
08 - Ardennes	17	22	48
29 - Finistère	51	3	46
Moyenne département de « transition »	28		74
France			53

Rappel : Taux de mortalité (Tués / million d'habitants) = nombre de tués * 1 000 000 / nombre d'habitants du département



À RETENIR :

Baisse constante des accidents corporels jusqu'en 2015 puis inversion de la tendance en 2016

Un nombre de tués qui ne baisse pas et qui oscille entre 30 et 35

Un taux de gravité très élevé qui classe l'Yonne parmi les départements ayant le plus mauvais ratio tué/accident corporel

Partie 2 :

**LES CIRCONSTANCES
SOCIOLOGIQUES DES
ACCIDENTS**

LES ACCIDENTS CONCERNANT DES ICAUNAIS SUR DES TRAJETS QUOTIDIENS ET DE LOISIRS

Contrairement à une idée assez répandue, et bien que le département soit un département de passage (A6, A5, A19, RD 606, RN 77 et RN 151), les accidents de la route dans le département concernent très majoritairement des icaunais (70%) avec une forte part de tués locaux (78 %). Cette part a augmenté de 6 points pendant ces cinq dernières années. Parmi les tués icaunais, 10 % étaient des motocyclistes.

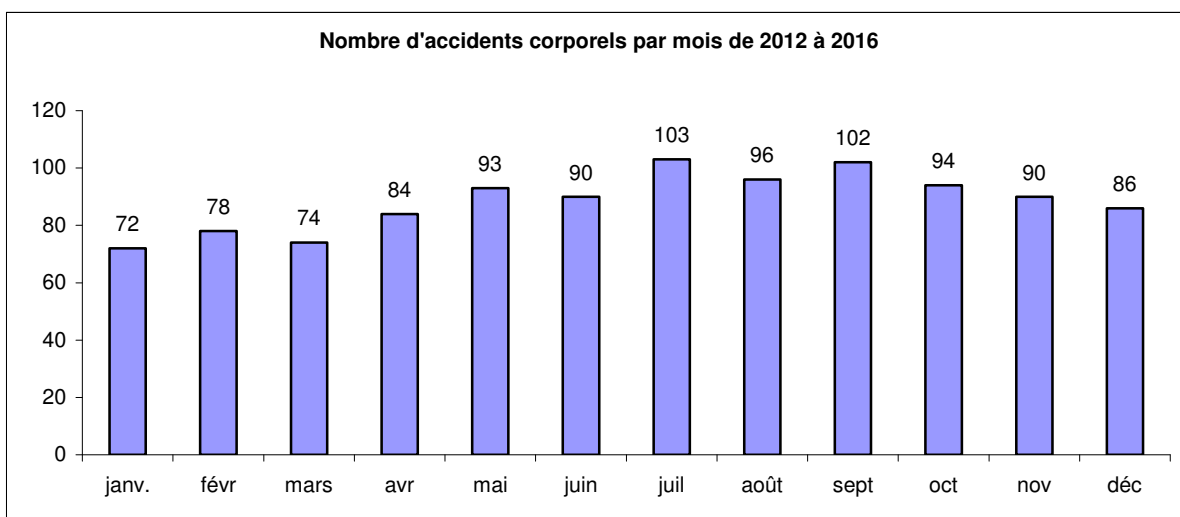
Les motifs des déplacements des présumés responsables associés aux accidents corporels sont difficiles à évaluer correctement (les données ne sont pas renseignées dans plus de 15 % des cas). Toutefois, on peut retenir les ordres de grandeur suivants :

- **Les motifs de déplacement « loisirs et promenade / courses-achats »** apparaissent dans 57,4 % des accidents corporels et 65,9 % des mortels.
- **Les accidents de travail** (utilisation professionnelle) apparaissent dans 11,1 % des accidents corporels et 9,7 % des accidents mortels
- **Les trajets quotidiens** (domicile-travail, domicile-école) représentent 14,9 % des accidents corporels et 13,2 % des accidents mortels.

1 REPARTITION TEMPORELLE DES ACCIDENTS

1.1 Répartition mensuelle des accidents :

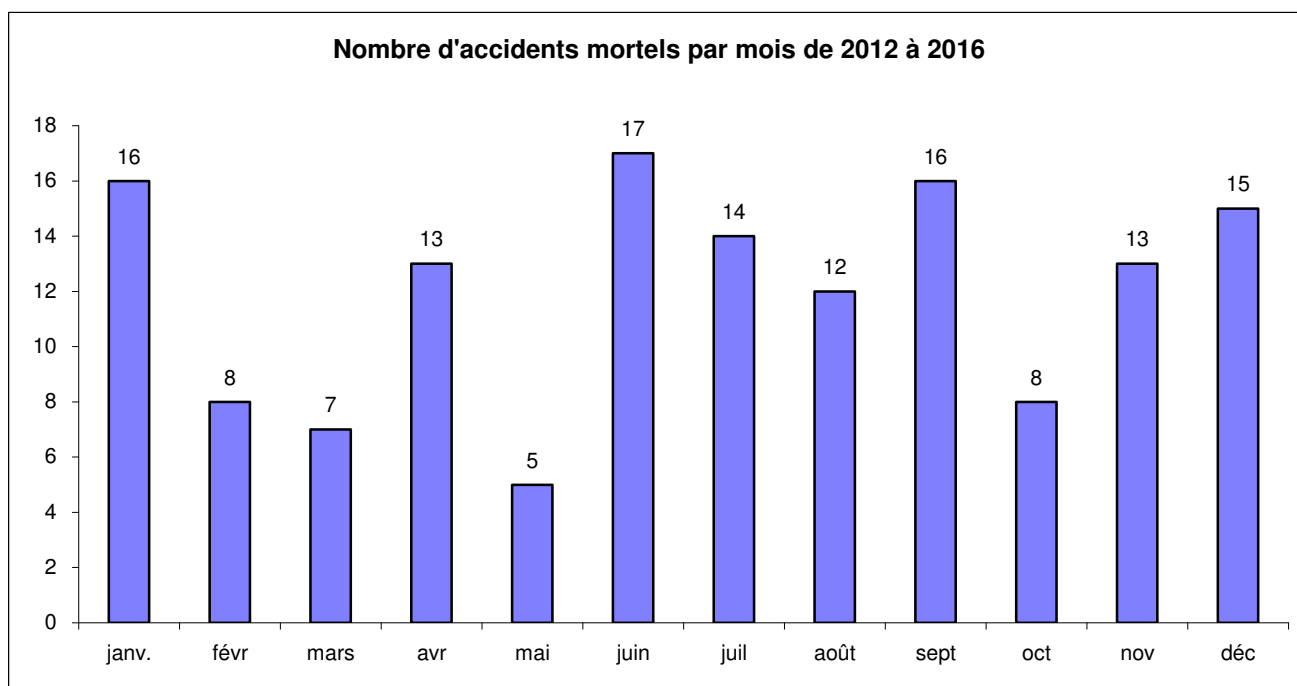
❖ Accidents corporels :



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

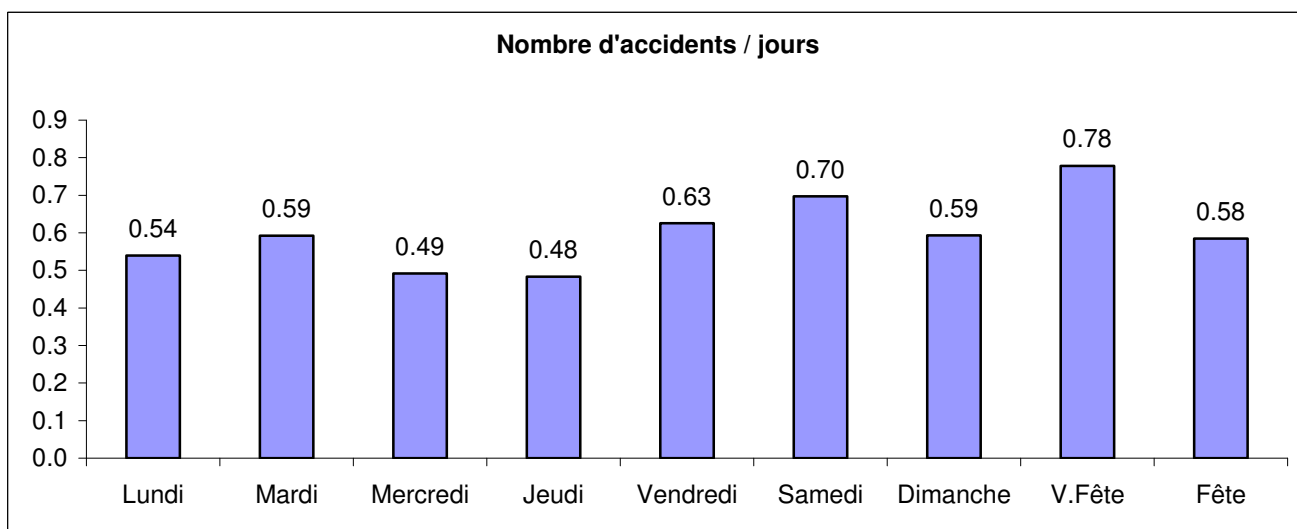
Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic (congés estivaux), mais aussi aux conditions météorologiques et aux modifications des conditions d'éclairage (octobre).

❖ Accidents mortels :



En ce qui concerne les accidents mortels, les mois de janvier, juin et septembre sont les mois les plus meurtriers sur les routes de l'Yonne.

1.2 Répartition hebdomadaire des accidents corporels :

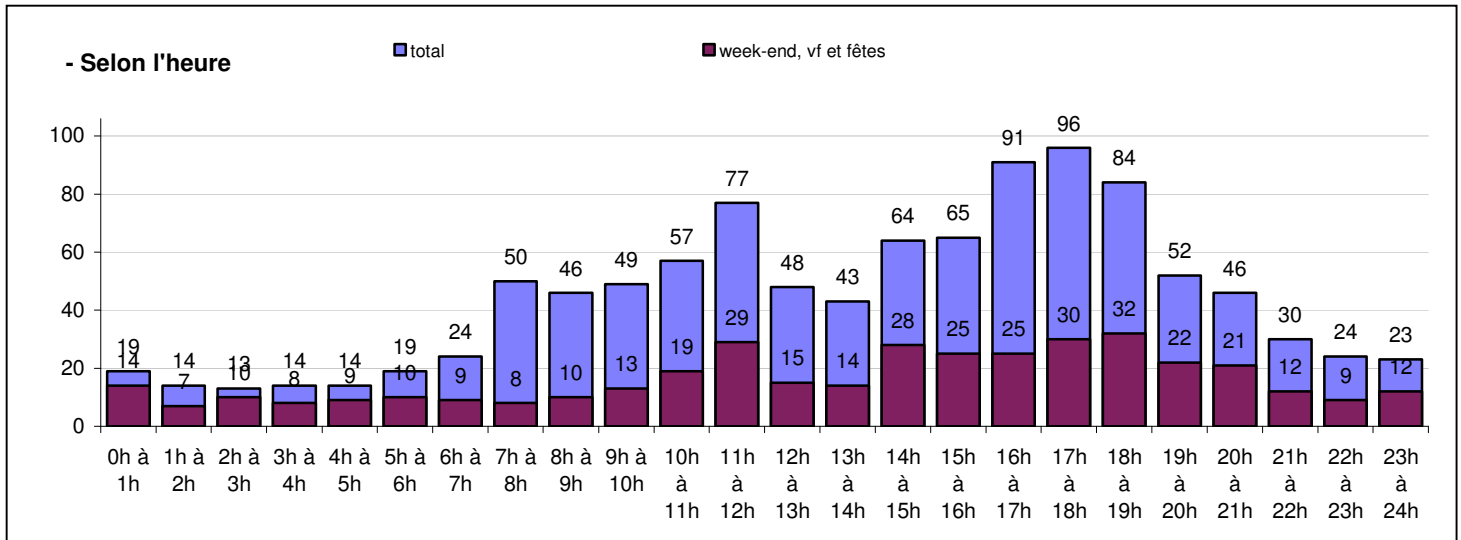


V.Fête : veille de fête

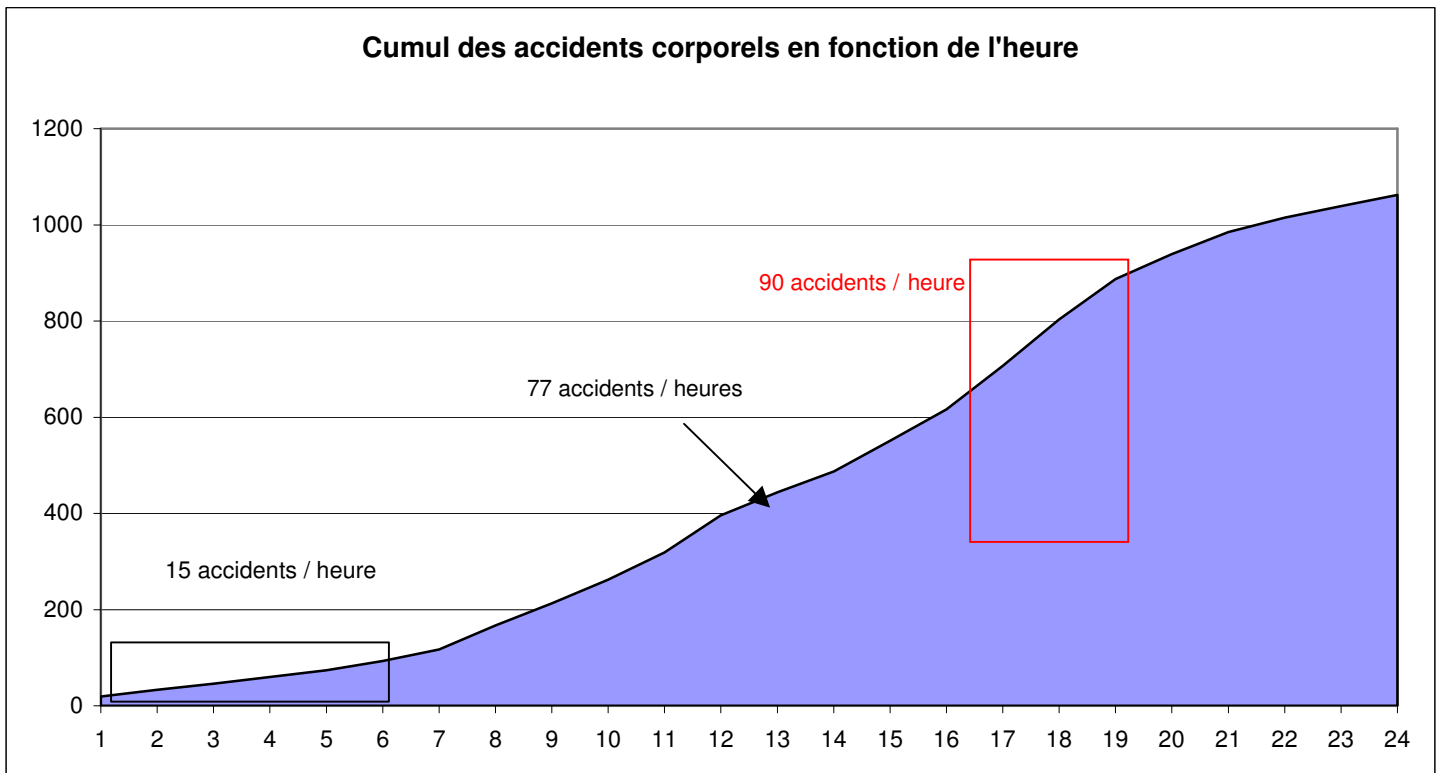
Dans l'Yonne, **les vendredis et samedis** sont les jours les plus accidentogènes de la semaine ainsi que les veilles de fête. Sur la période 2012-2016, plus de **50 % des accidents mortels** (73 sur 144) ont eu lieu le vendredi ou le week-end (samedi et dimanche).

1.3 Répartition horaire des accidents

❖ Accidents corporels :



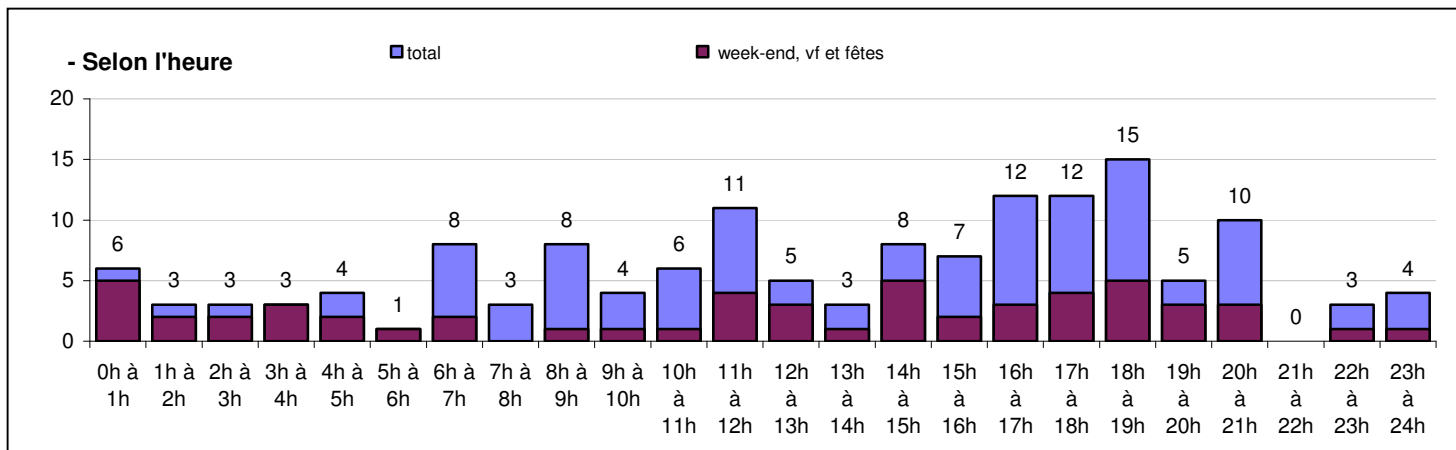
Le nombre d'accidents corporels est plus important le soir que le matin avec un pic quotidien situé **entre 16 et 19h** qui correspond aux déplacements travail-domicile (retour) notamment les jours ouvrables. On note également que pour les week-end, veilles de fête et jours de fête, les tranches horaires les plus accidentogènes sont l'après-midi de 17h à 19h et le matin de 11h à 12h.



Le graphique ci-dessus montre un nombre d'accidents limité avant 6 heures du matin. On note ensuite une accélération du nombre d'accidents (environ 50 par heure), puis un pic à midi correspondant à l'heure du repas. Ensuite, la moyenne atteint 55 accidents/heure jusqu'à 16h.

Entre 16h et 19h, les accidents sont les plus nombreux (90 accidents par heure). La moyenne retombe à 50 entre 19h et 21h puis à environ 25 par heure entre 22h et minuit.

❖ Accidents mortels :



Comme pour les accidents corporels, 75 % des accidents mortels survenus avant 6h00 du matin ont eu lieu le week-end, un jour férié ou une veille de jour férié.

Pour les accidents mortels, 48 % ont lieu entre 14h et 21h et 17 % entre 21h et 6h, ce qui correspond aux sorties nocturnes et festives.

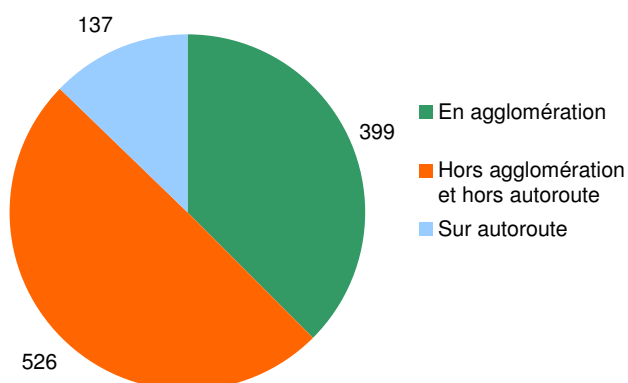
Dans l'Yonne, sur la période 2012-2016, si près de **73 % des accidents corporels (773) surviennent de jour, contre 27 % (289) de nuit**, près de **33 % des victimes décédées** ont été tuées dans **un accident de nuit**. Cette gravité plus élevée de nuit s'explique notamment par des comportements à risque plus importants (non respect des règles, conduite en état d'alcoolémie, vitesses élevées etc.).

En France, en 2015, tous réseaux confondus, les jours de début de semaine ont une moyenne de tués plus basse (environ 7 personnes tuées) que **les jours de fin de semaine** (10 personnes tuées). Quant aux heures, nous constatons la présence d'un important pic quotidien d'accidents **aux alentours de 18h, en relation avec le pic de trafic.**

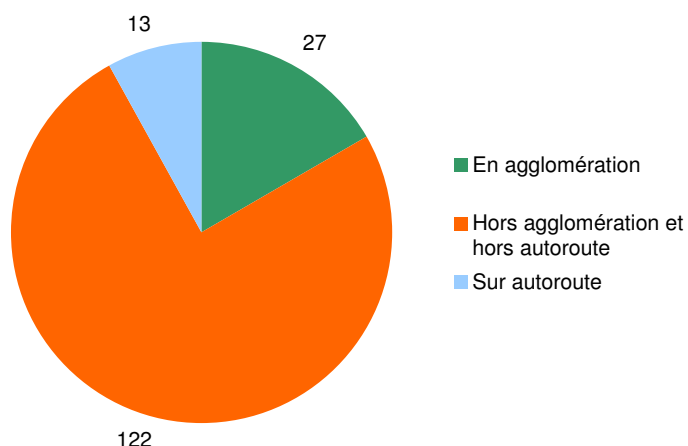
2 DES ACCIDENTS EN RASE CAMPAGNE SUR LE RESEAU SECONDAIRE

2012-2016	Rase Campagne			Agglomération			Autoroutes		
	Nbr Yonne	% Yonne	% France	Nbr Yonne	% Yonne	% France	Nbr Yonne	% Yonne	% France
Accidents	526	49,5	23,8	399	37,6	67,8	137	12,9	8,4
Tués	122	75,3	63,7	27	16,7	28,7	13	8	7,6
BH	481	58,5	41,0	248	30,2	51,5	103	12,5	7,5
BNH	216	39,6	17,6	225	41,2	72,1	105	19,2	10,3

Répartition des accidents corporels selon le milieu



Répartition des tués selon le milieu

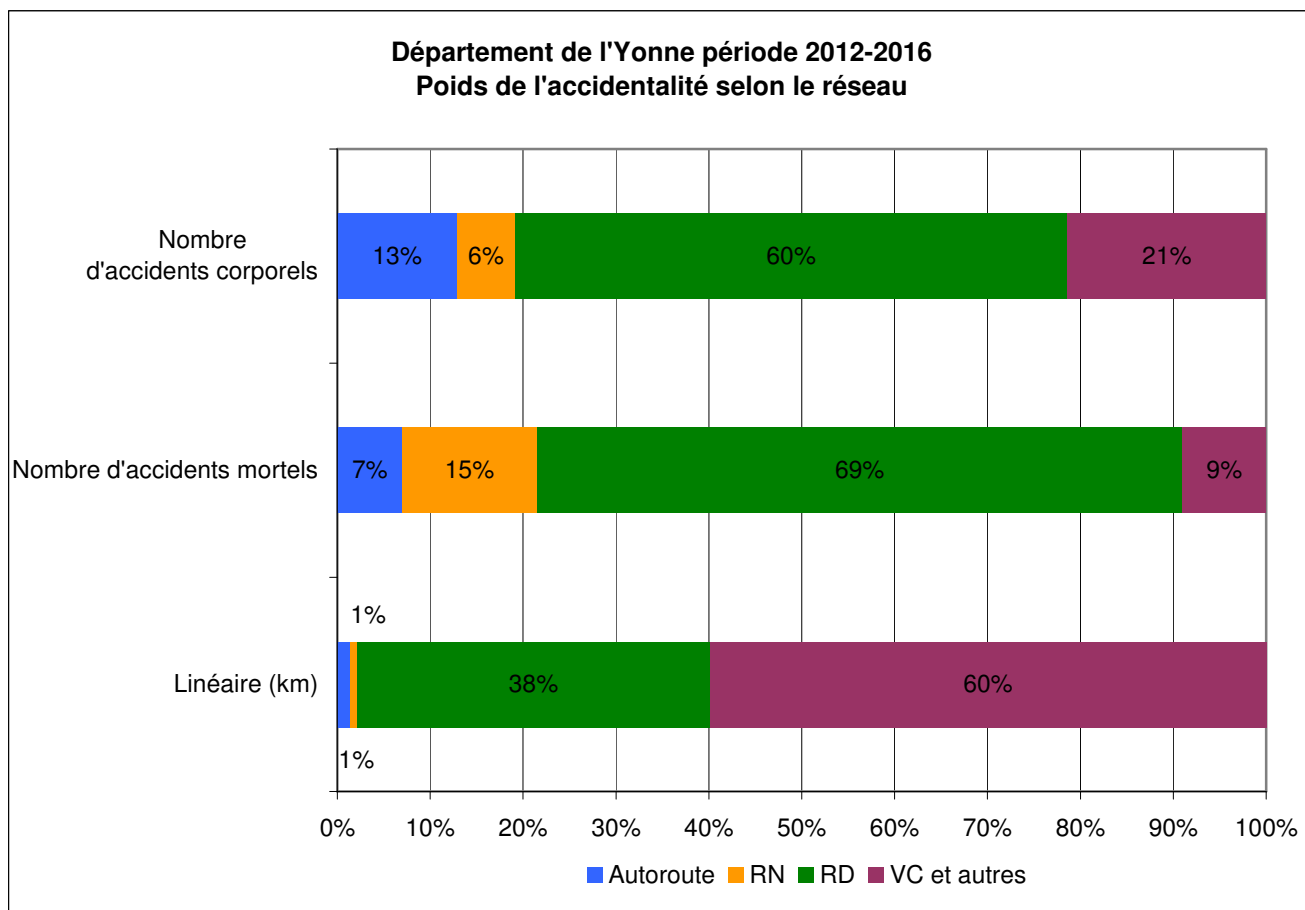


En 2016 :

2016	Nombre d'accidents corporels (en %)			Nombre d'accidents mortels (en %)			Nombre de tués (en %)		
	AGG	RC	Autoroutes	AGG	RC	Autoroutes	AGG	RC	Autoroutes
Département de "transition"	51.89%	44.52%	3.59%	23.25%	72.58%	4.17%	22.65%	72.90%	4.46%
Yonne	38.84%	48.66%	12.50%	28.13%	62.50%	9.38%	25.71%	62.86%	11.43%
France métropolitaine	64.63%	25.38%	9.99%	30.48%	62.02%	7.50%	29.31%	62.93%	7.77%

Les accidents dans l'Yonne ont lieu principalement en rase campagne (près d'1 accident corporel sur 2 avec près de 75 % des tués et 60% des blessés hospitalisés).

En 2016, le réseau autoroutier icaunais a connu un pourcentage de tués supérieur aux autres départements de transition et à l'ensemble du réseau autoroutier français.



Le réseau secondaire du département (notamment RD) est le plus concerné par les accidents corporels avec 60 % des accidents et 69 % des tués sur la période 2012-2016 comme l'illustre le tableau précédent. Cependant, il est à noter que les routes nationales sont particulièrement touchées : 1 % du réseau mais 15 % des accidents mortels.

2.1 Réseau Autoroutier (APRR)

Le taux d'accidents mortels (nombre d'accidents pour 1 milliard de km parcourus) sur l'ensemble du réseau autoroutier français est relativement stable sur la période 2012-2016 (autour de 1.5).

Dans l'Yonne :

- ✓ 137 accidents corporels sur les 185 km de réseau autoroutier ayant occasionné 13 tués pour la période 2012-2016. On constate une augmentation significative des blessés sur le réseau autoroutier.
- ✓ 13% du total des accidents corporels de l'Yonne (période 2012-2016)
- ✓ 7% du total des accidents mortels de l'Yonne (période 2012-2016)

2.2 Réseau routier national (DIRCE)

- ✓ 6% du total des accidents corporels du département (période 2012-2016)
- ✓ 15% du total des accidents mortels du département (période 2012-2016)

► Une zone d'accumulation d'accidents (ZAAC) a été recensé sur la RN6 au niveau de la commune de Monéteau (4 accidents ayant occasionné 6 blessés hospitalisés).

2.3 Les réseaux routiers communaux et intercommunaux

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).

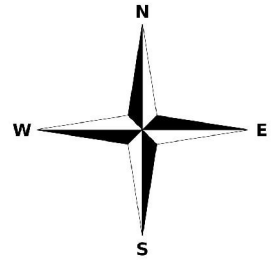
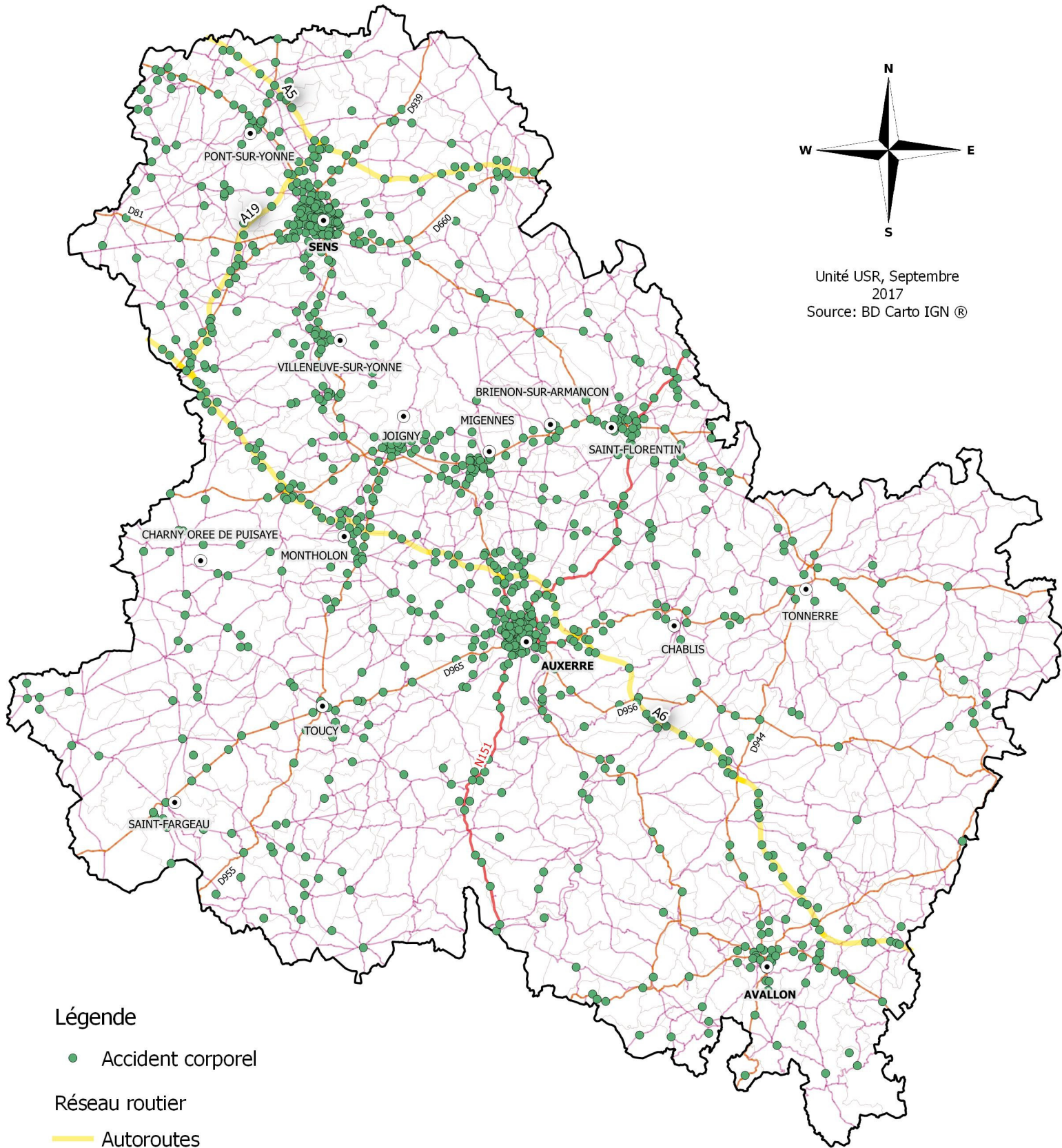
- ✓ 21% du total des accidents corporels du département (période 2012-2016) – en baisse par rapport à la période précédente.
- ✓ 9% du total des accidents mortels du département (période 2012-2016) – en baisse par rapport à la période précédente.

Période 2012-2016(*)	Autoroute (185 km)	RN (89 km)	RD (4 860 km)	VC et autres (7 670 km)
Nombre d'accidents corporels:	137	66	632	227
% période 2012-2016	12,9	6,2	59,5	21,4
% période 2007-2011	11,8	7,3	55,4	25,5
Nombre d'accidents mortels :	10	21	100	13
Nombre de tués :	13	23	112	14
% période 2012-2016	8,0	14,2	69,1	8,7
% période 2007-2011	5,4	8,9	76,3	9,4

2.4 Localisation des accidents corporels et mortels

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

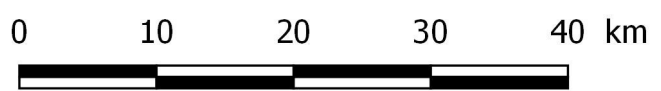
Localisation des accidents corporels entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



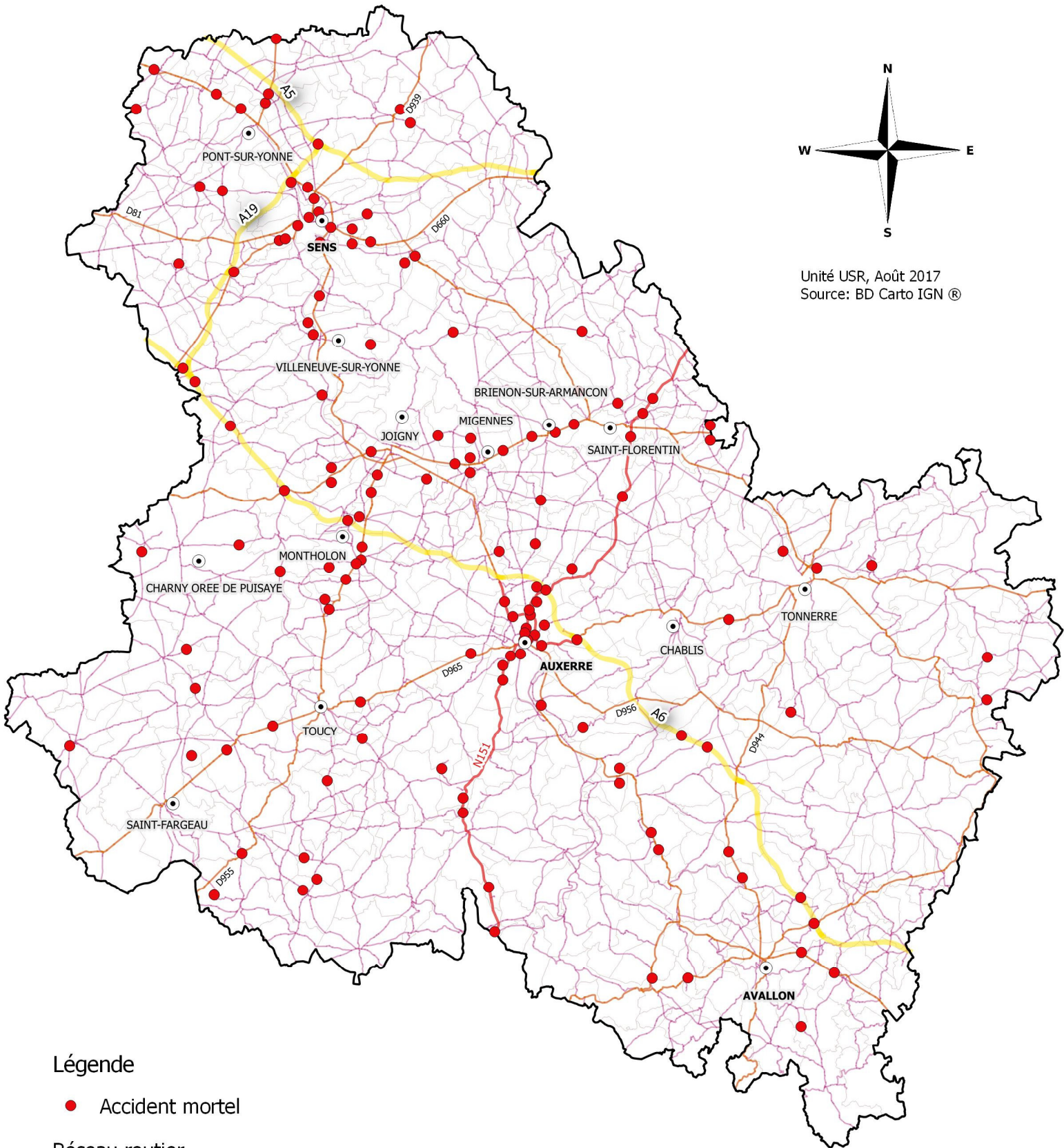
Unité USR, Septembre 2017
Source: BD Carto IGN ®

Légende

- Accident corporel
- Réseau routier
 - Autoroutes
 - Routes nationales
 - Routes départementales principales
 - Routes départementales secondaires



Localisation des accidents mortels entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



Légende

● Accident mortel

Réseau routier

— Autoroutes

— Routes nationales

— Routes départementales principales

— Routes départementales secondaires

0 10 20 30 40 km



3 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.

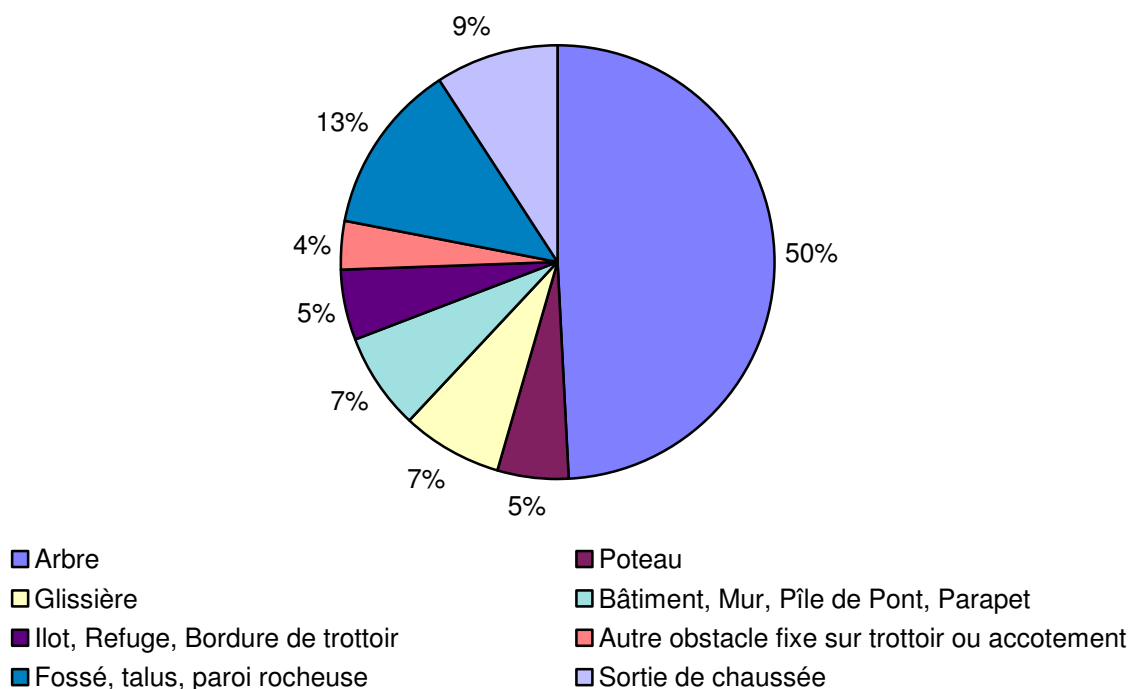
Les obstacles latéraux fixes (arbres, poteaux, murs, talus ou fossés profonds, têtes d'aqueduc non protégées) trop proches de la chaussée **sont impliqués dans un tiers des accidents corporels.**

Sur la période 2012-2016, **plus d'un tiers des tués (34%) et des blessés hospitalisés (33 %) sur les routes de l'Yonne ont été victimes d'un accident contre un obstacle fixe dont 44 % contre un poteau ou un arbre.**

Accident avec choc contre :	% des tués 2012-2016 (162)	% des blessés hospitalisés 2012-2016 (822)
Poteau ou arbre en bord de chaussée	18,5 %	11,2 %
Glissières métalliques, bétons et autres	6,5 %	5 %
Talus, fossés profonds, parois rocheuses	4,3 %	10,1 %
Ilots, bornes, mobiliers urbains, bordures, parapets	3,1 %	2,6%
Bâtiment, mur, pile de pont	1,9 %	3,6 %

Le graphique ci-dessous présente la proportion de tués par type d'obstacles fixes sur le nombre total de tués dans un choc avec un obstacle fixe soit 55 tués (et non pas par rapport à l'ensemble des tués (162) comme le tableau ci-dessus).

PROPORTION DE TUES PAR TYPE D'OBSTACLE FIXE



Les deux-roues motorisés, très vulnérables, ne sont pas épargnés avec 22 % des tués et 21 % des blessés hospitalisés lors d'un choc avec un obstacle fixe.

En France en 2014, dans le cadre du rapport « proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020 », un comité d'experts a estimé que les traitements **de la moitié des obstacles latéraux** hors-agglomération sur l'ensemble des routes à chaussées séparées, sur l'ensemble des routes nationales bidirectionnelles et sur la partie la plus fréquentée des routes départementales bidirectionnelles permettraient **d'épargner 150 vies par an**¹.

4 UNE ACCIDENTALITÉ CENTRÉE SUR L'AUTOMOBILE ET DANS UNE MOINDRE MESURE LES DEUX ROUES MOTORISÉS

Période 2012-2016		Accident impliquant au moins 1...							
		Piéton	Cyclistes	Cyclo	Moto	VL et VUL	PL	TC	Ensemble
Yonne	Nombre d'accidents corporels	122	50	109	134	925	106	15	1461
	%	11,5 %	4,7 %	10,3 %	12,6 %	87,1 %	10 %	1,4 %	(*)
	Nombre de personnes tués	19	3	9	18	112	1	0	162
	%	11,7 %	1,9 %	5,6 %	11,1 %	69,1 %	0,6%	0	100 %

(*) Le total est supérieur à 100 % car un accident peut impliquer plusieurs véhicules.

(*) 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.

Dans le département, la structure urbaine, sa topographie, la fluidité du réseau routier en ville et en rase campagne, le déficit des 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 **87 %** des accidents corporels.

69 % des tués sur la période 2012-2016 (*14 points au-dessus de la moyenne nationale*) étaient des conducteurs ou des passagers de voiture particulière.

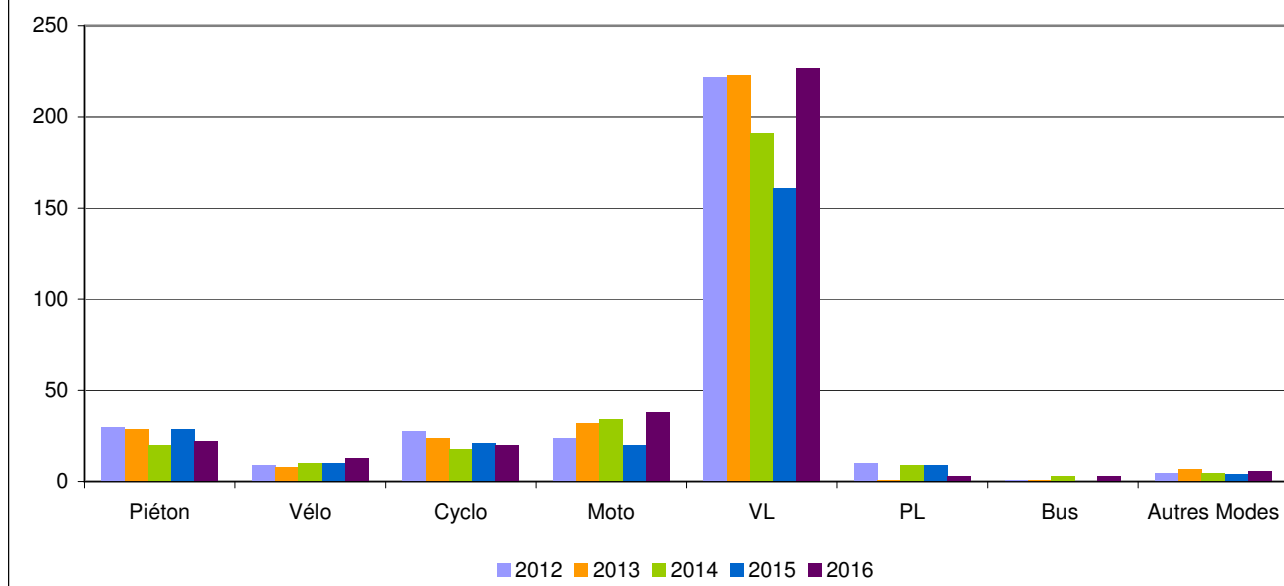
Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 22,6 % des accidents corporels. Les motocyclistes et cyclomotoristes tués dépassent les 15 % (dont plus de 11 % de motocyclistes tués) mais ce taux reste **en deçà** de la moyenne nationale qui se situe elle à environ 23 %.

En 2015 dans le département de l'Yonne le nombre d'immatriculations de motos neuves est en constant recul depuis 2007 avec 736 immatriculations contre 823 en 2014 (-10 %). Au niveau national, les immatriculations suivent la même tendance (-1,4 % en 2015 par rapport à 2014).

Il semble que la tendance se soit inversée en 2016 avec une augmentation de 5 % des immatriculations.

¹ CNSR – Assemblée Plénière du 8 décembre 2014 – Avis sur le traitement des obstacles latéraux

REPARTITION DES VICTIMES PAR CATEGORIE DE VEHICULE ET PAR ANNEE



Concernant l'évolution du nombre de victimes en VL, on observe une diminution entre 2013 et 2015 (-28 %) mais l'année 2016 enregistre une forte augmentation du nombre de victimes en VL qui dépasse même son niveau de 2012.

Pour les cyclomoteurs, le nombre de victimes enregistre une baisse (- 29 %), avec une phase de diminution entre 2012 et 2014 puis une phase de stabilisation autour de 20 victimes / an sur la fin de la période. La stabilité observée en 2016 est encourageante au vu de l'augmentation du nombre global de victimes entre 2015 et 2016 (+ 31 %).

Pour les motocyclettes, la tendance générale est à la hausse (+58 %), sauf en 2015. Entre 2015 et 2016, le nombre de victimes à moto a quasiment doublé dans notre département.

Pour les piétons, on note une tendance à la baisse. Il convient toutefois de nuancer cette baisse car le nombre de piétons tués a connu une très forte augmentation en 2016 (9 tués contre 2 en 2012).

Pour les vélos, bien que les chiffres soient faibles, on observe une relative stabilité du nombre de victimes jusqu'en 2015, puis une augmentation entre 2015 et 2016, où l'on passe de 10 à 13 victimes.

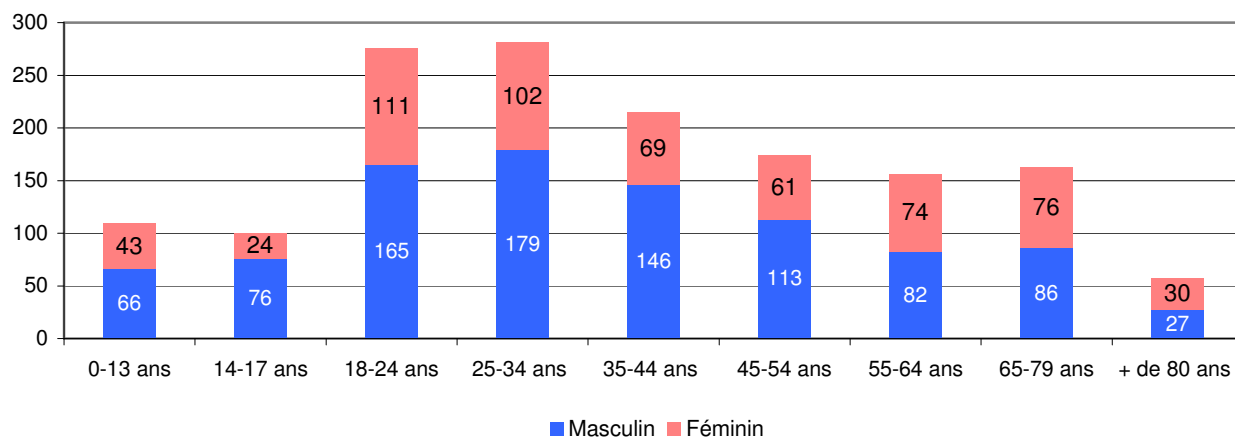
Dans l'Yonne entre 2012 et 2016 :

Près **d'1 tué sur 2** est un conducteur de VL (19 % des tués sont passagers d'un VL)
 Plus **d'1 tué sur 6** est un conducteur de deux-roues motorisés
14 % des tués sont des usagers vulnérables

5 DES VICTIMES JEUNES ET UNE HAUSSE DE LA MORTALITÉ CHEZ LES SENIORS

Entre 2012 et 2016 on a recensé dans l'Yonne **1062** accidents corporels (dont **144** mortels) occasionnant **1530** victimes : **162** tués et **1368** blessés (dont **822** blessés hospitalisés).

Répartition des victimes par âge et par sexe



Les victimes d'accidents de la route sont **majoritairement** des hommes (61 %). Cette disparité homme/femme est particulièrement marquée entre 14 et 54 ans.

YONNE	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
% tués sur 2012-2016	3,1 %	4,3 %	16,1 %	29,0 %	25,9 %	11,1 %	10,5%
% tués sur 2007-2011	2,0 %	8,9%	21,7%	35,9%	19,2%	8,4 %	3,9 %
% Blessés Hosp sur 2012-2016	5,2 %	6,7 %	17,9 %	31,8 %	22,4 %	12,2 %	3,8 %
% Blessés Hosp sur 2007-2011	5,2%	8,0%	21,5%	33,7%	20,1%	7,7%	3,8%
% Population icaunaise (INSEE_2013)	16.77%	4.86%	6.14%	23.01%	27.96%	14.01%	7.16%
% Population en France (INSEE_2013)	17.27%	4.85%	8.40%	25.52%	26.23%	12.03%	5.70%

Ce sont les 25-44 ans qui sont les plus exposés au risque routier.

On observe également que la proportion de jeunes de moins de 24 ans tués régresse hormis pour les moins de 13 ans. La tendance est similaire en ce qui concerne les blessés hospitalisés (la proportion de blessés hospitalisés de moins de 13 ans reste stable).

Pour les seniors de plus de 65 ans, on constate à l'inverse une hausse sensible du nombre de tués et de blessés hospitalisés.



A RETENIR :

L'accidentologie de l'Yonne est centrée sur les jeunes en voiture particulière avec des accidents particulièrement présents entre 16h et 19h les vendredis, week-ends et veilles de fêtes, en rase campagne sur le réseau secondaire et avec comme facteur aggravant des obstacles latéraux.

Partie 3 :

**LES CAUSES
COMPORTEMENTALES DE
L'ACCIDENTOLOGIE**

1 INTRODUCTION

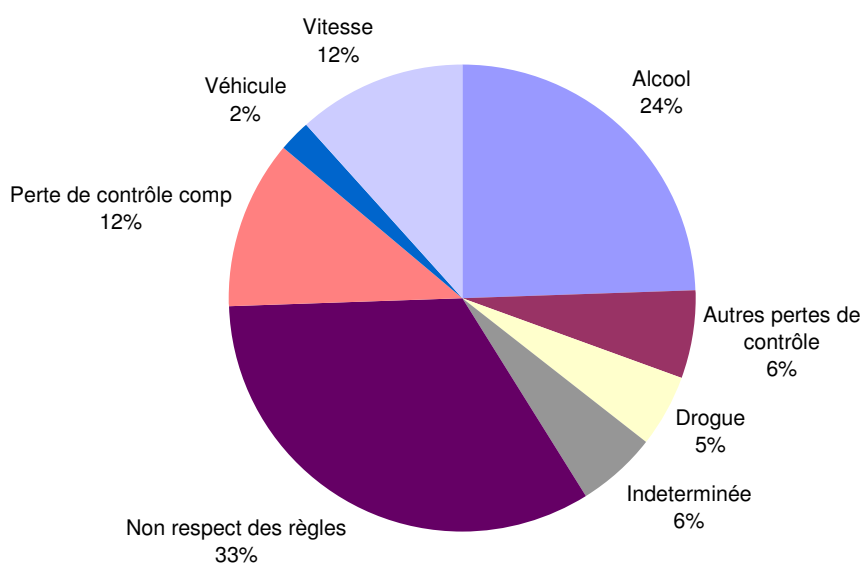
L'accident et sa gravité dépendent d'une combinaison de plusieurs facteurs : état physique du conducteur (temporaire ou permanent), capacités d'évaluation du danger, comportements à risques, état de la chaussée et niveau de sécurité de l'infrastructure, densité du trafic, état du véhicule, etc.

Toutefois, les comportements à risques sont les facteurs principaux de l'insécurité routière.

En France, en 2016, les causes principales des accidents mortels sont la vitesse (31%), le non respect des règles (23%) et l'alcool (19%).

L'analyse simplifiée des accidents mortels du département de l'Yonne sur les cinq dernières années (2012-2016) montre que **les comportements sont à l'origine de près de 90 % des accidents mortels.**

CAUSE PRINCIPALE DES ACCIDENTS MORTELS DE 2012 à 2016
DEPARTEMENT DE L'YONNE



Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité en favorisant la perte d'adhérence de la chaussée, notamment par temps de 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 2012-2016, il représente environ 17,4 % des accidents mortels icaunais.

En France en 2014, « 98,5 % des automobilistes bouclent leur ceinture de sécurité à l'avant, mais encore 16 % des passagers ne le font toujours pas à l'arrière », en particulier sur des trajets courts. « 6 % des conducteurs et 11 % des passagers avouent ne pas mettre leur ceinture de sécurité pour les petits trajets ». Néanmoins, « 75 % des accidents mortels se produisent à proximité du domicile »².

En 2016, en France, on estime à 400 le nombre d'usagers tués n'ayant pas bouclé leur ceinture de sécurité.

Ainsi, entre 2012 et 2016, les facteurs principaux des accidents mortels dans l'Yonne sont par ordre d'importance :

	% accidents mortels	% des tués
1- LE NON RESPECT DES RÈGLES DE SÉCURITÉ (refus de priorité, dépassement dangereux,...)	33 %	31 %
2- L'ALCOOL Conduite en état d'alcoolémie (cumulée ou non avec une emprise de stupéfiants)	24 %	25 %
3- PERTES DE CONTRÔLE liées ou non au comportement de l'utilisateur	18 %	19%
4- LA VITESSE	12 %	12 %
5- INDÉTERMINÉE	6 %	6 %
6- LES STUPÉFIANTS Conduite sous emprise de stupéfiants avec un taux d'alcoolémie inférieur au taux légal	5 %	5 %
7- VÉHICULE (éclatement d'un pneu, surcharge, défaut du véhicule)	2 %	2 %

² « La ceinture : obligatoire à l'avant comme à l'arrière », DSR, 2014

2 LES PRATIQUES ADDICTIVES, FACTEURS MAJEURS DES ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS

En France, la conduite en état d'alcoolémie reste la deuxième cause d'accidents mortels (24 %) après le non respect des règles (32 %). La conduite sous l'emprise de stupéfiants est quant à elle, révélée dans près de 12,5 % des accidents mortels en 2016.

2.1 La conduite en état d'alcoolémie, un comportement pas encore maîtrisé

Dans l'Yonne entre 2012 et 2016, le taux de dépistages positifs a augmenté passant de 1,65 % en 2012 à 2,57 % en 2016.

Nb : L'alcool est à l'origine de l'accident le plus meurtrier (4 personnes tuées) de la période 2012-2016.

Sur la période 2012-2016, l'alcool a provoqué dans le département :

- 15 % des accidents corporels
- 24% des accidents mortels (- 9 % par rapport à la période 2007-2011)
- Plus d'un tué sur 4 sur la période 2004-2008, environ un tué sur trois sur la période 2007-2011 et un tué sur 4 entre 2012 et 2016.

L'évolution sur les cinq dernières années (2012-2016) **montre que ce facteur n'évolue guère favorablement malgré une amélioration en 2016** :

	Accidents mortels avec alcool	Tués
2012	8 (34,7 %)	9 (36 %)
2013	6 (19,35 %)	6 (16,22 %)
2014	8 (26,67 %)	11 (32,35 %)
2015	10 (35,71 %)	11 (35,48 %)
2016	3 (9,75 %)	4 (11,43 %)
Total	35 (24,31 %)	41 (25,31 %)

(Chiffres issus des enquêtes allégées des accidents mortels)

Dans plus de 62 % des cas, l'accident mortel avec alcool n'implique qu'un seul véhicule. 91 % des accidents mortels avec alcool impliquent au moins un véhicule léger ou un véhicule utilitaire et 25,7 % un deux roues motorisés (11,4 % un cyclomoteur < 50 cm³ et 14,3 % une moto).

2.1.1 Des victimes et présumés responsables jeunes :

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent plus de 75 % des tués dans les accidents avec alcool, les passagers 10 % et les usagers d'un autre véhicule 15 %. La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus gravement affectée dans les accidents avec alcool, avec 39 % des tués, suivie par les 18-24 ans avec 24 % des tués.

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

En 2016, la nuit, l'alcool est présent dans 39 % des accidents mortels du lundi au vendredi et dans 59 % des accidents mortels le week-end. Deux tiers des accidents mortels avec alcool se produisent la nuit (contre 30 % pour les accidents sans alcool). Les week-end enregistrent la moitié des accidents mortels avec alcool (de jour comme de nuit).

Dans l'Yonne, 57 % des accidents mortels en lien avec l'alcool (respectivement 48 % des accidents corporels avec alcool) ont lieu de nuit et 44 % des tués de nuit le sont dans un accident avec alcool.

Les accidents liés à l'alcool se produisent majoritairement les vendredis, samedis, dimanches, fêtes (67 % des accidents).

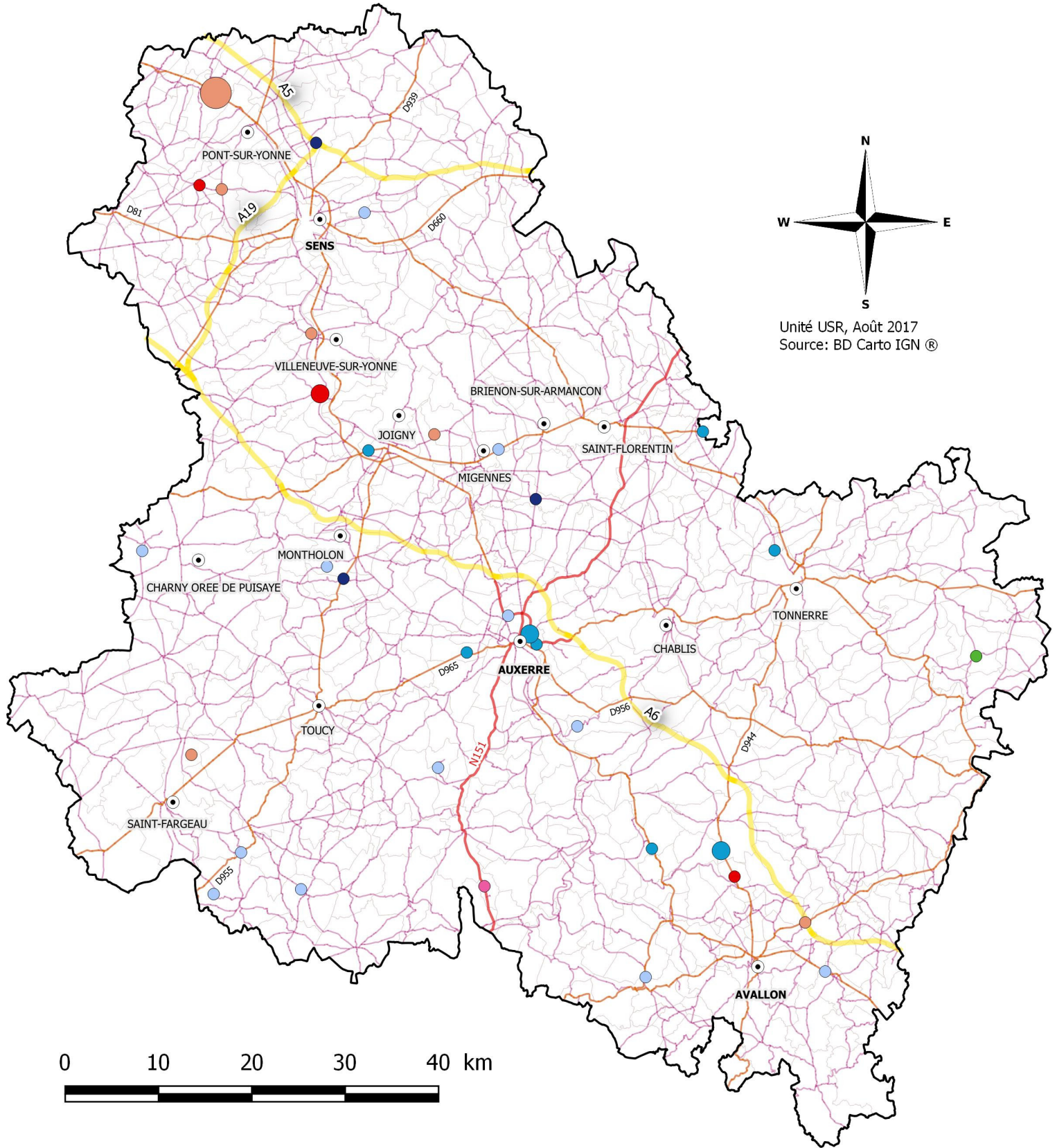
2.1.3 Sur le réseau secondaire :

Plus de **95%** des accidents corporels et mortels dus à l'alcool se produisent sur le réseau secondaire et principalement sur les routes départementales.

Période 2012-2016	% des acc. avec alcool	% des acc. mortels avec alcool	% des acc avec blessés hospitalisés et alcool
<i>Autoroutes</i>	3,1	2,9	1,9
<i>Routes nationales</i>	6,8	11,4	8,5
<i>Routes départementales</i>	67,1	71,4	68,6
<i>Voies communales et autres</i>	23	14,3	21
<i>Agglomération</i>	38	11	35
<i>Hors agglomération</i>	62	89	65

<u>RAPPEL</u> : Période 2007- 2012	% des acc. avec alcool	% des acc. mortels avec alcool	% des acc avec blessés hospitalisés et alcool
<i>Autoroutes</i>	0,7	0	1
<i>Routes nationales</i>	7,2	7,6	8,2
<i>Routes départementales</i>	68,4	80,3	67,8
<i>Voies communales et autres</i>	26,7	15,2	26,9
<i>Agglomération</i>	38	13,5	41
<i>Hors agglomération</i>	62	86,5	59

Localisation des accidents mortels liés à l'Alcool entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



Légende

Age du présumé responsable		Nombre de tué(s)	Réseau routier
● 18-24 ans	● 50-59 ans	○ 1	— Autoroutes
● 25-39 ans	● 60-64 ans	○ 2	— Routes nationales
● 40-49 ans	● 65-69 ans	○ 4	— Routes départementales principales
	● 70 ans et +		— Routes départementales secondaires

2.2 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. Les nouveaux tests salivaires devraient permettre d'avoir des données plus complètes dans les années à venir.

Les infractions liées aux stupéfiants poursuivent leur hausse, mais se stabilisent dans les accidents mortels.

La conduite de véhicule après usage de stupéfiants (ou refus de se soumettre au dépistage) augmente fortement de + 25,4 % et représente 58 247 infractions relevées en 2015, soit 8,1 % des délits, en progression constante notamment au regard de l'engagement croissant des forces de l'ordre sur ce fléau.

En France, entre 2012 et 2016, le nombre de personnes tuées dans des accidents impliquant les stupéfiants se situe autour de 500 par an.

Dans le département de l'Yonne (2012-2016), bien que le nombre d'accidents avec stupéfiants soit faible, on semble observer une augmentation du nombre d'accidents mortels et de tués à partir de 2014. L'année 2016 enregistre les chiffres les plus élevés.

	Accidents mortels avec stupéfiants uniquement	Tués
2012	0 (0 %)	0 (0%)
2013	0 (0 %)	0 (0 %)
2014	2(7 %)	2 (6 %)
2015	1 (4 %)	1 (3 %)
2016	4 (12,5 %)	5 (14 %)
Total	7 (5 %)	8 (5 %)

✓ Lien alcool / stupéfiant :

Au niveau national, en 2016, la moitié des conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel présentait un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0.5g/L.

Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants atteint 58 % pour les conducteurs âgés de 25 à 44 ans et 60 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit leur âge.

Parmi les conducteurs contrôlés positifs dans les accidents mortels, 20 % sont âgés entre 18 et 24 ans et 22 % entre 25 et 34 ans. Ce taux baisse fortement à partir de 45 ans (5%).

La nuit, les stupéfiants sont presque deux fois plus présents dans les accidents mortels que le jour.
--

3 La vitesse, un facteur d'insécurité routière qui reste à maîtriser

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 2 % des accidents corporels et de 4 % du nombre de personnes tuées dans les accidents.

Près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010 peuvent être attribués à la mise en place du dispositif de déploiement des radars.

✓ Une évolution contrastée des vitesses pratiquées de jour selon le type de réseau routier ¹

- **Sur les réseaux rapides limités à 130 et 110 km/h**, la vitesse moyenne des véhicules légers est globalement en augmentation depuis quelques années :
 - o Sur les autoroutes limitées à 130 km/h, les mesures réalisées en 2015 confirment l'augmentation de l'ordre de 4 km/h observée en 2013 et 2014, par rapport à 2012
 - o Sur le réseau limité à 110 km/h, on observe en 2015 une augmentation d'environ 2 km/h après une période de relative stabilité entre 2011 et 2014.
- **Sur les routes limitées à 90 km/h**, la vitesse moyenne des véhicules légers se stabilise en 2015, après une légère remontée jusqu'à son niveau de 2008.
- Enfin, **sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h**, on observe en 2015 une légère remontée de l'ordre de 1 km/h, mais cette évolution intervient après une baisse significative en 2013 et 2014 d'environ 3 km/h par rapport au palier enregistré entre 2008 et 2012.

Entre 2012 et 2016, les vitesses moyennes pratiquées ont augmenté de 5 à 6 km/h sur autoroute et de 3 à 4 km/h sur les routes à 2x2 voies. Les vitesses sont globalement stables depuis 2009 sur les routes limitées à 90 km/h. En ville, on enregistre une légère baisse en 2016, qui reste à confirmer sur le moyen terme.

Le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses autorisées, pour les VL, a légèrement diminué entre 2013 et 2015 (-2 points), en particulier pour les axes limités à 50 kilomètres par heures (-3 points). A l'inverse, les axes limités à 90 km/h ont connu une augmentation de 1 point de ce taux. Pour les axes limités à 130 et 110 km/h, le taux de dépassement est stable³.

Dans l'Yonne le nombre de grand excès de vitesse a diminué de façon régulière sur l'ensemble de la période (-18 %) passant de 261 en 2012 à 216 en 2016. On constate néanmoins une hausse de 12,5 % en 2016.

Dans l'Yonne, les axes ont été fortement contrôlés par les radars CSA fixes et mobiles :

- Le département est aujourd'hui doté de 33 radars fixes dont 3 équipés de la fonction double-sens. Durant la période 2012-2016, les infractions sont passées de 86 524 en 2012 à 56 611 en 2015 soit une baisse de 34 %, puis ont augmenté en 2016 pour atteindre le nombre de 60 417.
- Les forces de l'ordre disposent de 9 radars mobiles, le nombre d'infractions varie de manière sinusoïdale entre 52 000 et 46 000 mais il n'a pas été relevé de tendance à la baisse entre 2012 et 2016.

Malgré cette politique volontariste de l'Etat, on constate que la vitesse demeure un facteur qui reste à maîtriser car les chiffres sont sensiblement les mêmes en 2016 qu'en 2012.

	Accidents mortels (total)	Accidents dus à la vitesse	% des accidents mortels	Total des tués	Tués dus à la vitesse	% des tués
2012	23	3	13	25	3	12
2013	31	8	26	37	9	24
2014	30	1	3	34	2	6
2015	28	1	4	31	1	3
2016	32	4	13	35	4	11
Total	144	17	12	162	19	12

³ Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2015, ONISR, 2015

Les PV dressés pour excès de vitesse (hors CSA) ont globalement augmenté entre 2012 et 2016 (+ 6 %). Dans le détail, le nombre de PV a augmenté jusqu'en 2013 (6 287) pour diminuer ensuite de façon régulière et atteindre 5 691 en 2016.

4 Le non-respect des règles élémentaires de conduite et les pertes de contrôle

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, ont été à l'origine de près d'un accident mortel sur 2 sur la période 2012-2016 avec la répartition suivante :

- Non respect des règles : **33 % (31% des tués)**
- Pertes de contrôle (distraction, assoupissement, portable,...) : **12 % (12,3 % des tués)**

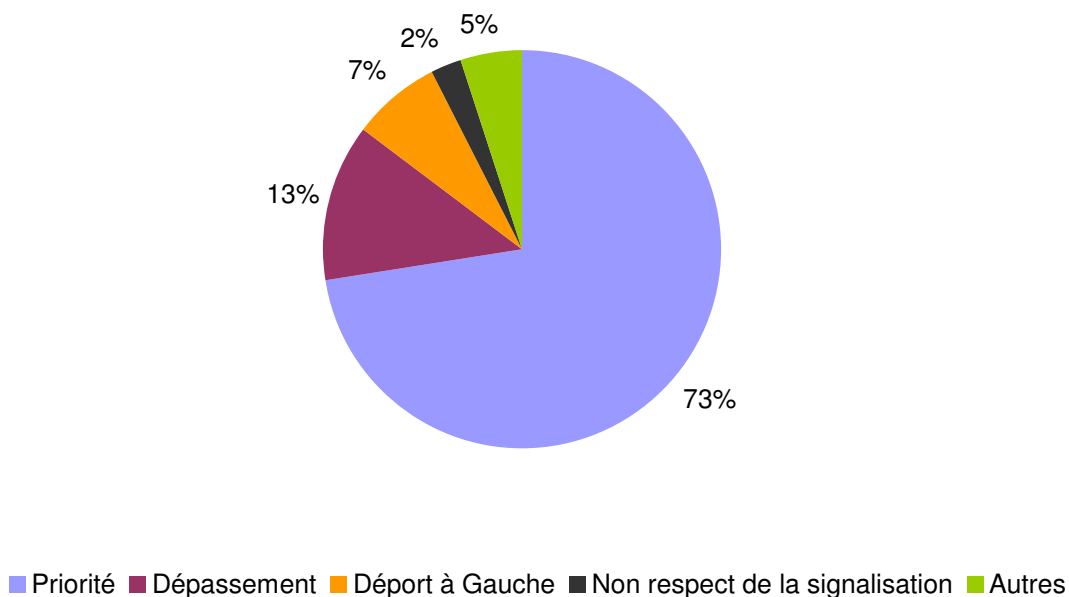
4.1 Non respect des règles :

Le non respect des règles **regroupe** les causes suivantes :

- ✓ Priorité
- ✓ Dépassement
- ✓ Déport à gauche
- ✓ Défaut de permis
- ✓ Distance de sécurité
- ✓ Demi-tour sur chaussée
- ✓ Franchissement de ligne continue
- ✓ Franchissement de feu rouge
- ✓ Franchissement de stop
- ✓ Défaut de Permis
- ✓ Contresens
- ✓ Changement de file
- ✓ Stationnement
- ✓ Délit de fuite

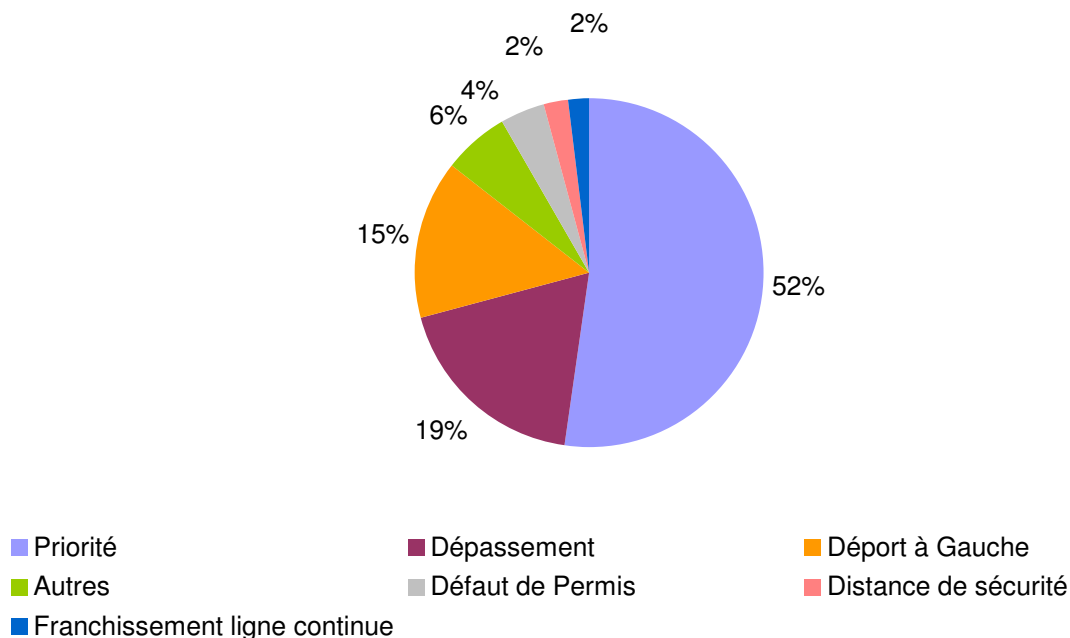
*Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **376** accidents dont la cause identifiée est le non respect des règles dont **48** mortels, **soit 35 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents sont responsables de **52** tués et **482** blessés.*

ANALYSE DETAILLEE DE LA CAUSE NON RESPECT DES REGLES ACCIDENTS CORPORELS



Le refus de priorité ressort dans près de 75 % des accidents associés au non respect des règles, suivi par les dépassements (13 %) et les déports à gauche (7 %).

ANALYSE DETAILLEE DE LA CAUSE NON RESPECT DES REGLES ACCIDENTS MORTELS



On observe la même tendance en ce qui concerne les accidents mortels. Néanmoins, le poids des priorités est moindre (52 contre 73). À l'inverse, le poids des dépassements et des déports à gauche est plus important (respectivement 19 et 15 contre 13 et 7).

Avec 17,4 % des accidents mortels entre 2012 et 2015⁴ liés à un refus de priorité, l'Yonne se place 3 points **au-dessus** de la moyenne nationale située à 14,1 %.

Le nombre d'infractions liées au refus de priorité augmente dans l'Yonne entre 2012 et 2014, passant de 1 375 à 1 485 infractions (+8 %). On observe ensuite une forte baisse en 2015 (-12 %). Néanmoins, le nombre d'infractions repart à la hausse pour retrouver le niveau atteint en 2014. En France, entre 2012 et 2015, la baisse est de 15,5 %.

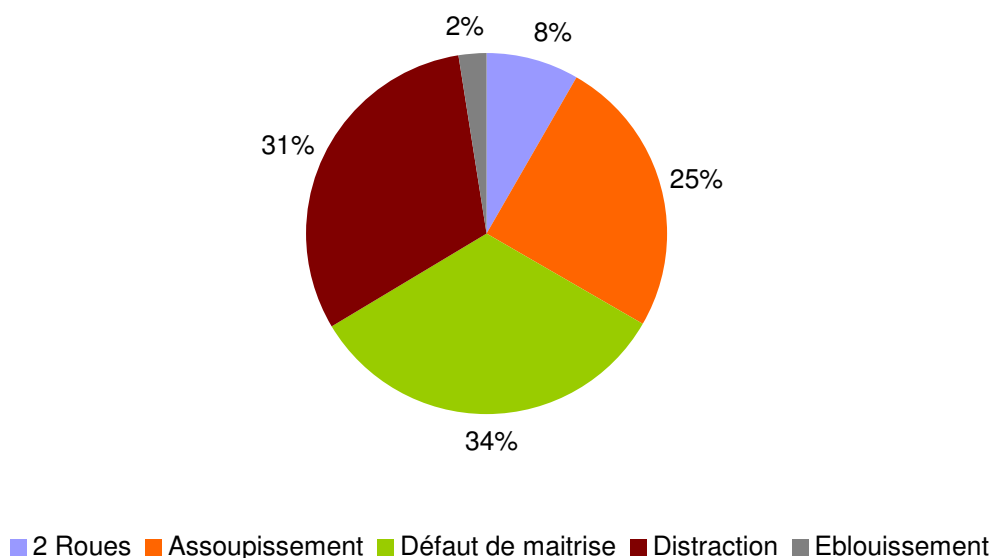
4.2 Pertes de contrôle comportementales :

Les pertes de contrôle « comportementales » **regroupent** les causes suivantes :

- ✓ 2 Roues
- ✓ Distraction
- ✓ Défaut de maîtrise
- ✓ Éblouissement

*Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **246** accidents dont la cause identifiée est une perte de contrôle « comportementale » dont **17** mortels, **soit 23 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents ont fait globalement **19** tués et **315** blessés.*

ANALYSE DETAILLEE DES PERTES DE CONTROLES
ACCIDENTS CORPORELS

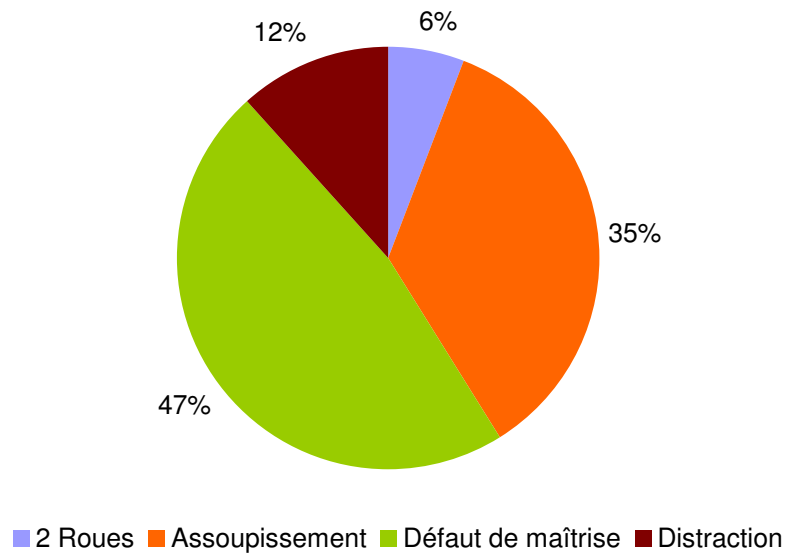


Le défaut de maîtrise (34 %) et les distractions (31 %) constituent les deux principales causes des pertes de contrôles « comportementales ». Vient ensuite l'assoupissement mentionné dans 1/4 des accidents corporels.

A noter : l'assoupissement est la cause principale des accidents corporels survenus sur autoroutes (environ 3 accidents sur 10).

⁴ Les données 2016 pour la France ne sont pas encore disponibles lors de la rédaction du présent document.

ANALYSE DETAILLEE DES PERTES DE CONTROLES COMPORTEMENTALES ACCIDENTS MORTELS



Le défaut de maîtrise est la première cause d'accidents mortels (près d'1 sur 2), suivi par les assoupissements (35 %). La distraction n'arrive qu'en troisième position avec 12 % des accidents mortels, alors qu'elle est citée dans plus de 30 % des accidents corporels.



À RETENIR :

Le non-respect des règles de circulation, l'alcool et les pertes de contrôle sont respectivement les causes les plus importantes de l'accidentologie dans l'Yonne.

La présence de stupéfiants est de plus en plus identifiée dans les causes d'accidents mortels.

Pas d'amélioration des comportements vis à vis du respect de la vitesse.

Partie 4 :

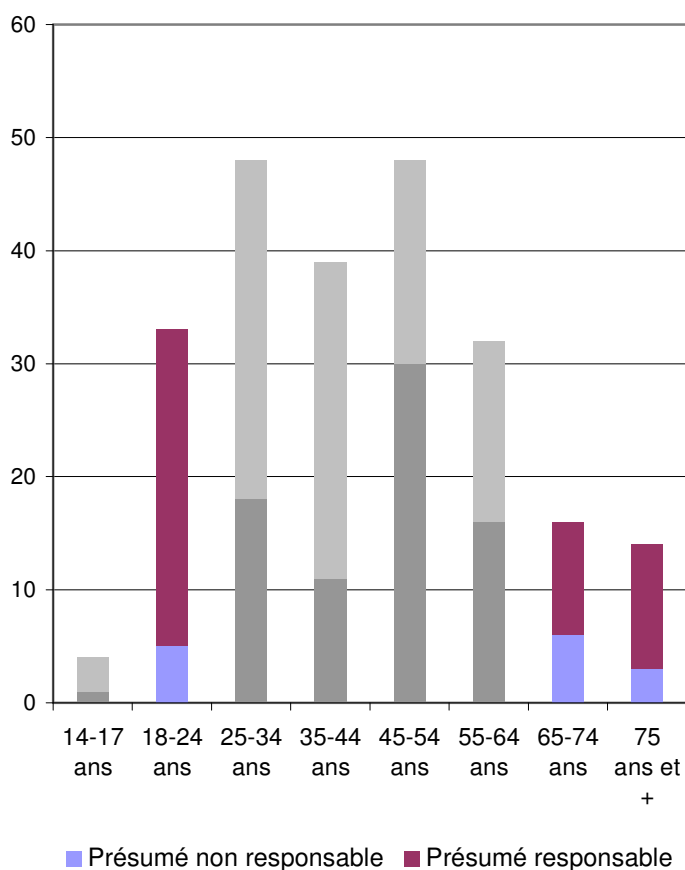
LES USAGERS AYANT DES COMPORTEMENTS À RISQUES OU PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

1 LES USAGERS AYANT DES COMPORTEMENTS À RISQUE OU PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

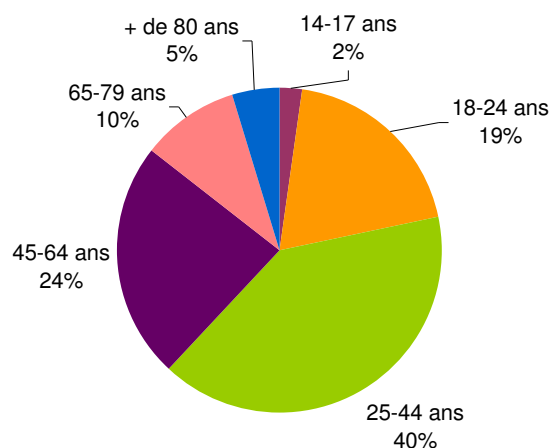
1.1 Jeunes et Seniors majoritairement responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués :

Dans l'Yonne, les comportements à risques sont plutôt le fait de jeunes hommes. **Les jeunes conducteurs (18-24 ans) sont responsables dans près de 79 % des accidents corporels et plus de 85 % des accidents mortels.**

Les **plus de 65 ans sont responsables dans plus de 66 % des accidents corporels et impliqués dans plus de 70 % des accidents mortels.** A noter que la part de senior responsable est plus élevée chez les 75 ans et +.



PRESUME RESPONSABLE PAR CLASSE D'AGE 2012-2016



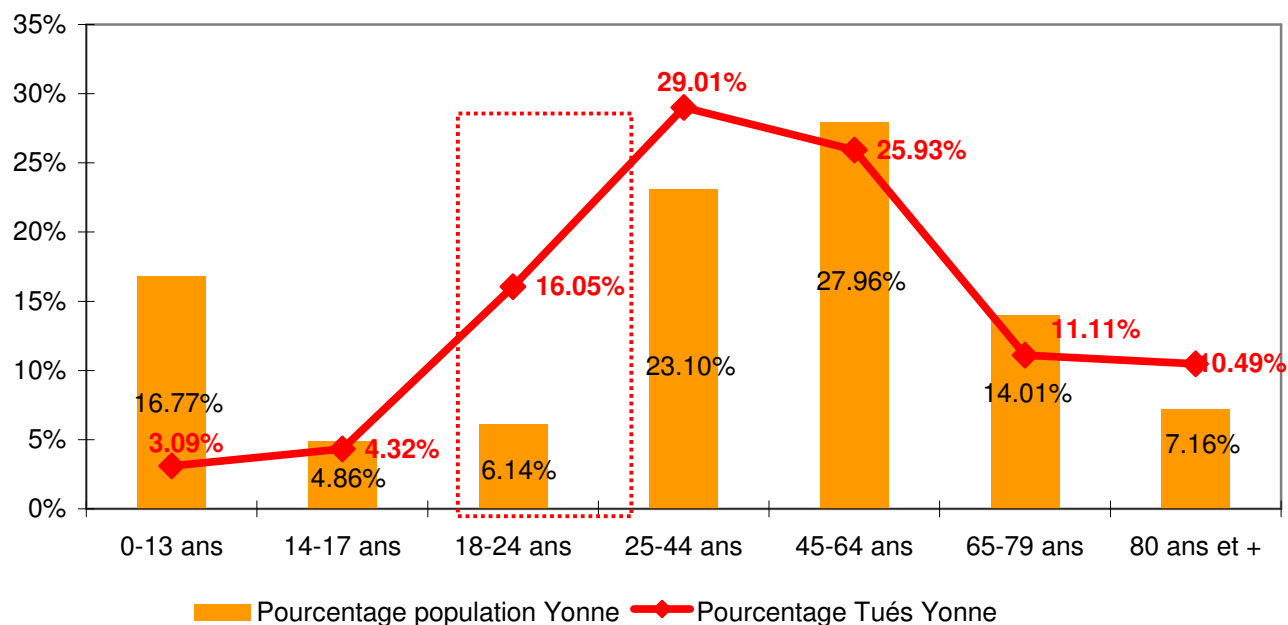
Plus de 70 % des conducteurs⁵ présumés responsables d'un accident mortel sont des hommes. Ce chiffre est néanmoins en baisse de 3 points par rapport à la période précédente.

Près de 47 % des conducteurs présumés responsables ont moins de 35 ans (- 3 points par rapport à la période précédente).

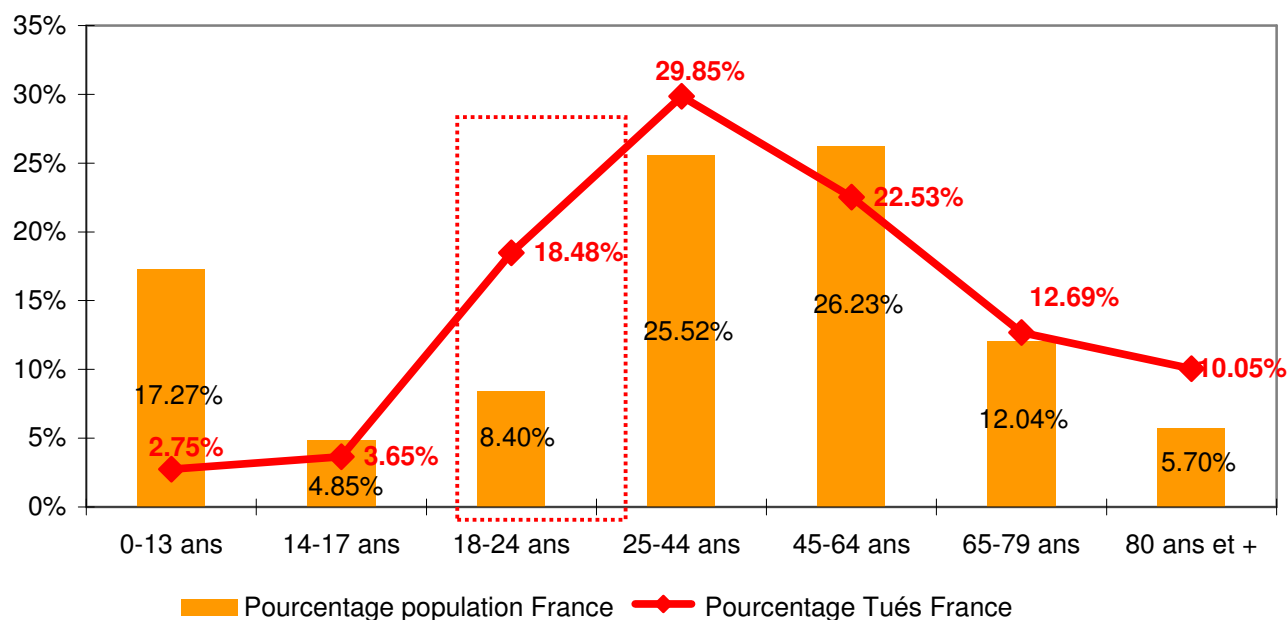
Plus d'un conducteur responsable d'un accident mortel sur cinq est âgé de 14 à 24 ans (- 5 points par rapport à la période précédente).

⁵ Rappel : 1 709 conducteurs ont été impliqués dans les 1 062 accidents corporels survenus dans l'Yonne entre 2012 et 2016.

1.2 Une sur-représentation des 18-24 ans parmi les tués :



Dans l'Yonne, les 18-24 ans représentent **6 %** de la population icaunaise mais **16 %** des tués. En ce qui concerne le taux moyen de gravité ramené à 1 million d'habitants, il est de 242 pour l'Yonne pour les 18-24 ans contre 95 pour l'ensemble des tranches d'âge.



La tendance est la même au niveau national : le taux moyen de gravité pour un million d'habitants atteint 122 pour les 18-24 ans contre 53 pour l'ensemble des tranches d'âge.

Le taux moyen de gravité icaunais pour les 18-24 ans est donc deux fois plus important que le taux de gravité observé en France métropolitaine.

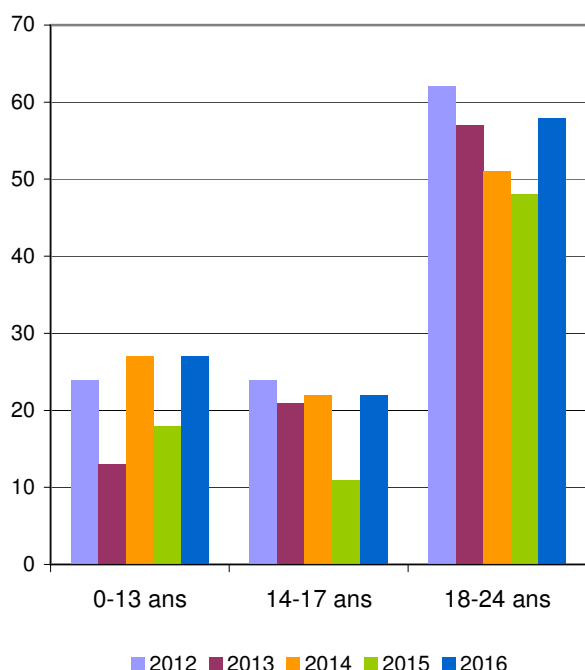
2 LES JEUNES (- DE 25 ANS)

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **469** accidents impliquant au moins un jeune de moins de 25 ans, dont **54** mortels, **soit 47 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents ont fait globalement **67** tués et **709** blessés (**38 tués et 447 blessés** avaient moins de 25 ans).

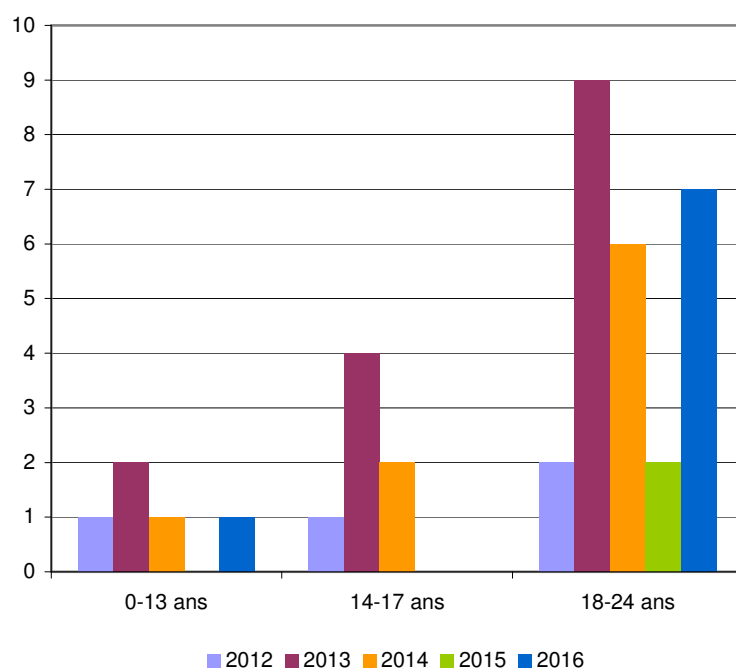
YONNE	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
% tués sur 2012-2016	3,1 %	4,3 %	16,1 %	29,0 %	25,9 %	11,1 %	10,5%
% tués sur 2007-2011	2,0 %	8,9%	21,7%	35,9%	19,2%	8,4 %	3,9 %
% Blessés Hosp sur 2012-2016	5,2 %	6,7 %	17,9 %	31,8 %	22,4 %	12,2 %	3,8 %
% Blessés Hosp sur 2007-2011	5,2%	8,0%	21,5%	33,7%	20,1%	7,7%	3,8%
% Population icaunaise (INSEE_2013)	16.77%	4.86%	6.14%	23.01%	27.96%	14.01%	7.16%
% Population en France (INSEE_2013)	17.27%	4.85%	8.40%	25.52%	26.23%	12.03%	5.70%

2.1 Répartition par âge

Nombre de victimes



Nombre de tués



Dans l'Yonne, le nombre de victimes de moins de 25 ans est stable (110 victimes en 2012, 107 en 2016). L'année 2015 a enregistré une baisse sensible pour l'ensemble des tranches d'âge mais l'année 2016 a inversé cette tendance avec une augmentation généralisée du nombre de victimes toutes tranches d'âge confondues :

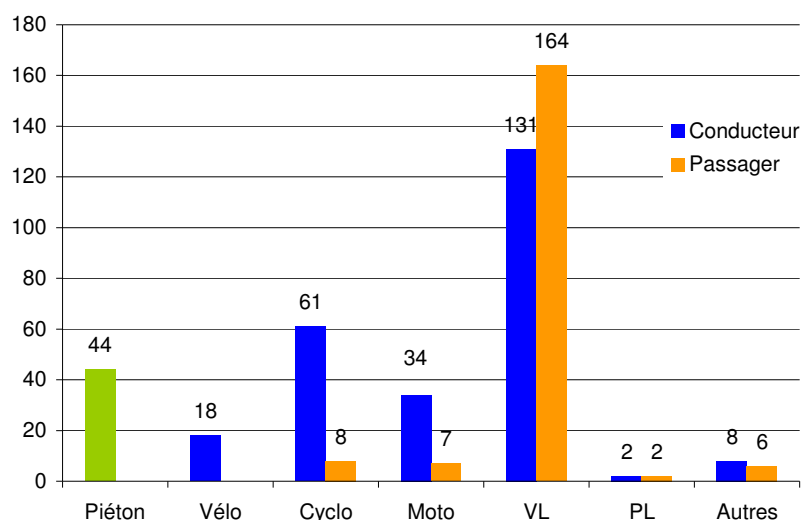
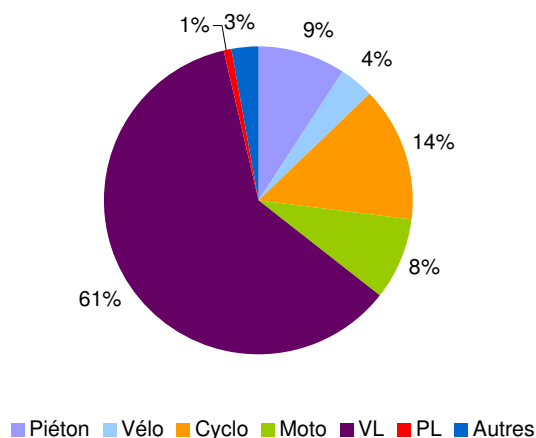
- + 50 % pour les 0-13 ans,
- + 100 % pour les 14-17 ans,
- + 21 % pour les 18-24 ans.

Le nombre de tués âgés de 0 à 24 ans connaît des fluctuations interannuelles importantes. Le nombre de tués apparaît toutefois en hausse par rapport au précédent DGO passant de 4 en 2012 à 8 en 2016 (+100 %). Dans le détail, la mortalité des moins de 13 ans reste stable. Celle des 14-17 ans augmente légèrement (+1 mort). C'est la tranche d'âge des 18-24 ans qui connaît la plus forte hausse (+5 tués).

2013 a été l'année la plus meurtrière chez les jeunes avec 17 tués soit près de la moitié des décès liés à l'insécurité routière enregistrés cette année-là.

2.2 Modes de déplacement des jeunes impliqués dans un accident

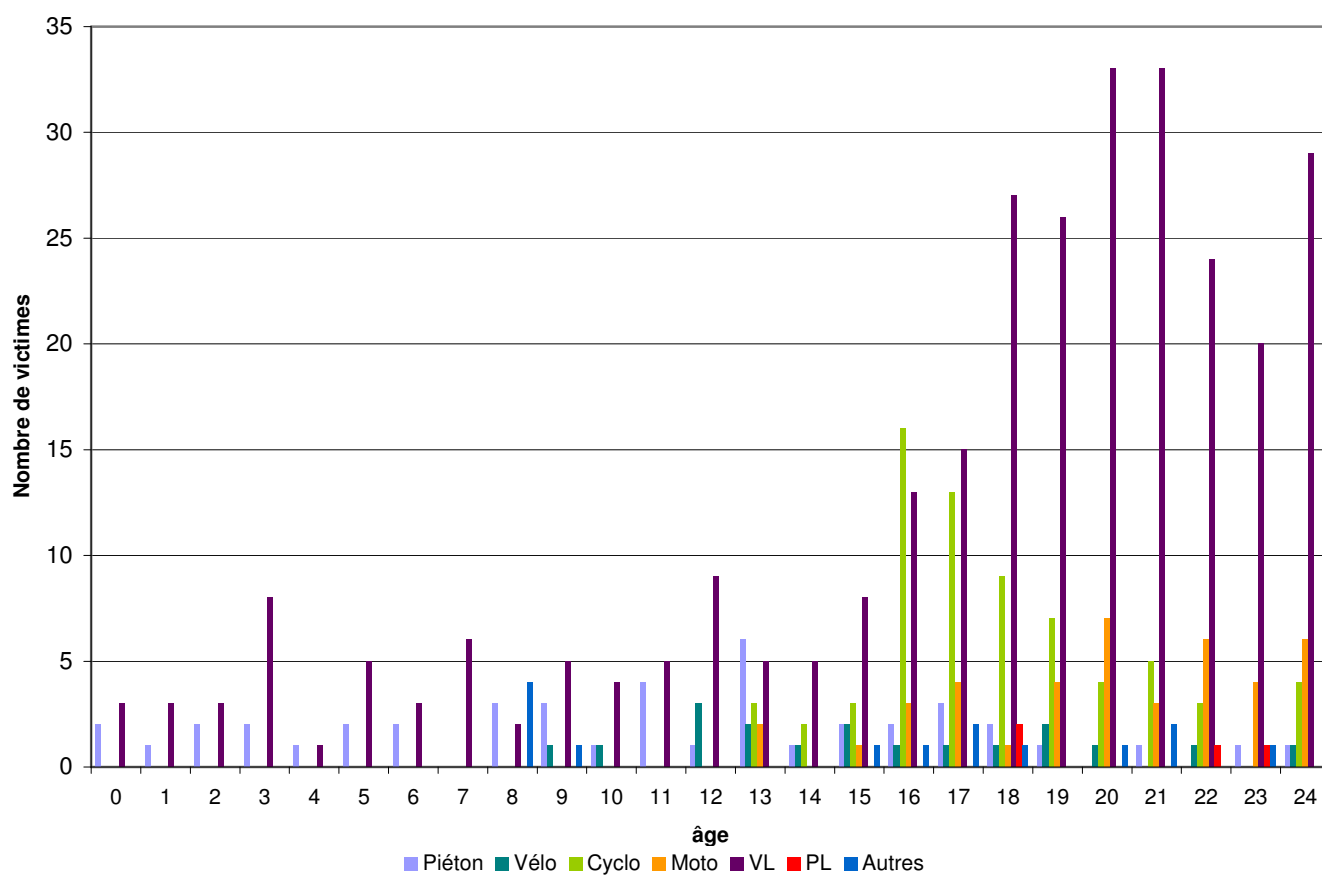
Répartition des victimes de 0 à 24 ans par mode de déplacements



Les jeunes impliqués dans un accident circulent principalement en voiture (61 %) ou à cyclomoteur (14 %).

Les victimes âgées de 0 à 24 ans en deux roues sont très majoritairement les conducteurs (cf graphique de droite), alors qu'en VL ce sont les passagers les plus touchés.

Evolution du nombre de victime selon l'âge et le véhicule utilisé



On constate que le nombre de victimes reste faible jusqu'à 13 ans avec essentiellement des passagers de VL ou des piétons.

A partir de l'âge de 13-14 ans, on note une progression marquée des victimes en cyclomoteurs. Le pic est atteint à 16 ans (16 victimes) où celui-ci dépasse même tous les autres modes de transport.

En ce qui concerne les motos, la répartition du nombre de victimes est plus homogène entre 17 et 24 ans avec un maximum de 7 victimes de 20 ans.

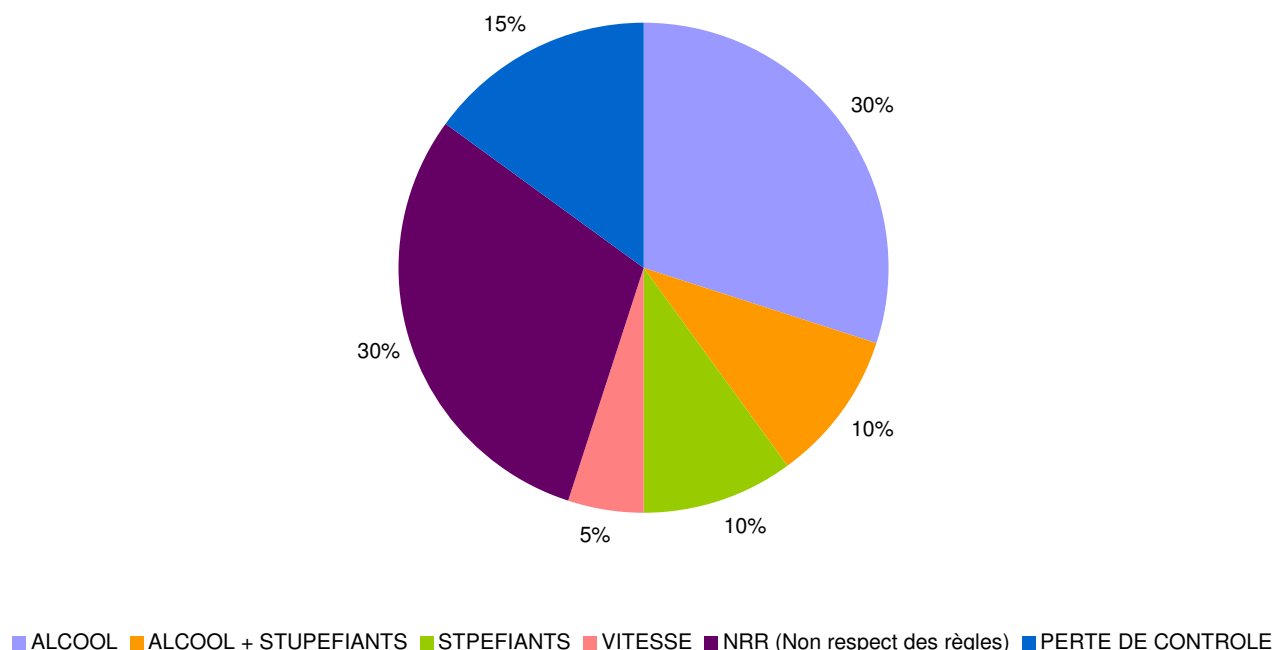
2.3 Causes d'accidents mortels ayant impliqué le décès d'un jeune de 0 à 24 ans

*Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, les jeunes de 0 à 24 ans sont présumés responsables de **21 % des accidents mortels**. Ces accidents ont coûté la vie à **38 personnes** (23 % des tués) et fait **15 blessés** (dont 13 hospitalisés).*

Lorsqu'un usager de moins de 24 ans est tué, il est responsable **dans 53 % des cas**. Dans le cas contraire, l'usager est passager (29 %), conducteur non-responsable (10 %) ou piéton (7 %).

Lorsque le jeune est responsable, la cause principale est l'alcool, seule ou associée aux stupéfiants. Vient ensuite le non respect des règles (5 accidents) dont 2 pour défaut de permis.

CAUSES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT LE DECES D'UN JEUNE DE MOINS DE 24 ANS



2.4 Zoom : Les 18-24 ans

En France, les 18-24 ans représentent 8,4 % de la population mais plus de 18 % des tués sur la route. Entre 2012 et 2016, 63,8 % des jeunes de 18 à 24 ans tués l'ont été en tant qu'usagers de voitures de tourisme et 24 % en tant qu'usagers de deux-roues motorisés. Cette classe d'âge représente 16 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués.

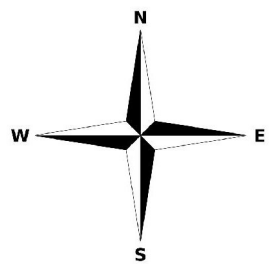
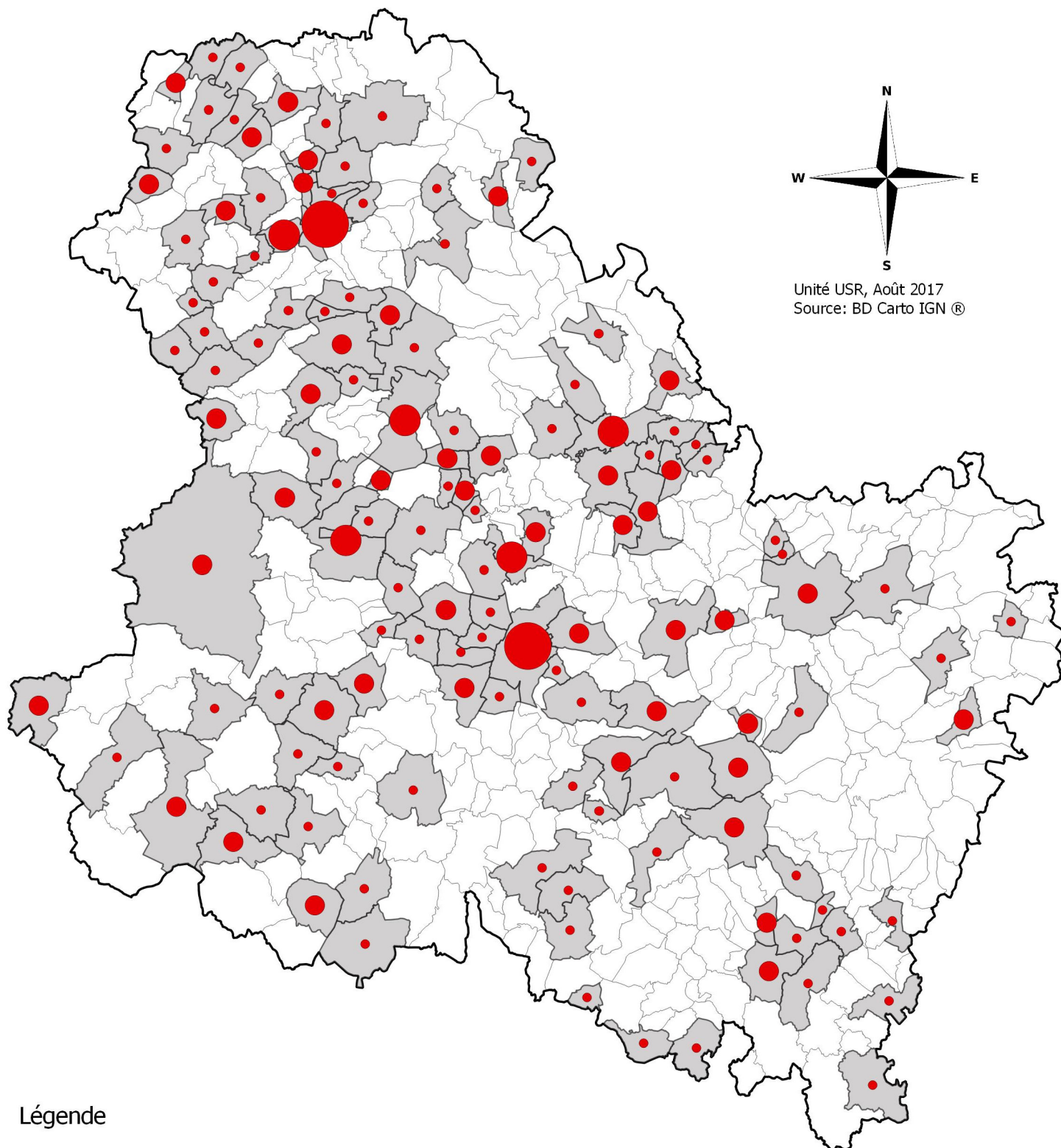
La part des femmes tuées de classe d'âge 18-24 ans est de 19 % (contre 81 % pour les hommes).

Dans l'Yonne, les 18-24 ans représentent 6,14 % de la population mais plus de 16 % des tués sur la route. Entre 2012 et 2016, 73,1 % des jeunes de 18 à 24 ans tués l'ont été en tant qu'usagers de voitures de tourisme et 23,1 % en tant qu'usagers de deux-roues motorisées (83 % en cyclomoteurs et 17 % en moto).

La part des femmes tuées de la classe d'âge des 18-24 ans est de 31 (contre 69 % pour celle des hommes). Elle est donc supérieure d'environ 11 points à la moyenne nationale

Dans l'Yonne, 41 % des tués (48 % des blessés hospitalisés) ont moins de 35 ans. On note une amélioration des chiffres pour ces tranches d'âge par rapport à la période précédente. Le nombre de tués de moins de 35 ans a ainsi diminué de plus de 11 points. La tendance est également à la baisse pour les blessés hospitalisés mais elle est plus lente (- 5%).

Accidents corporels impliquant un jeune conducteur responsable (0-24 ans) entre 2012 et 2016 dans l'Yonne

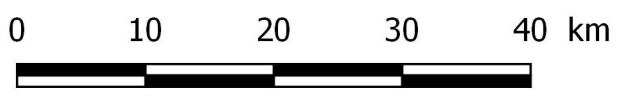


Unité USR, Août 2017
Source: BD Cartho IGN ®

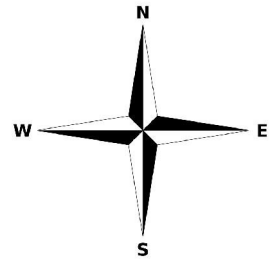
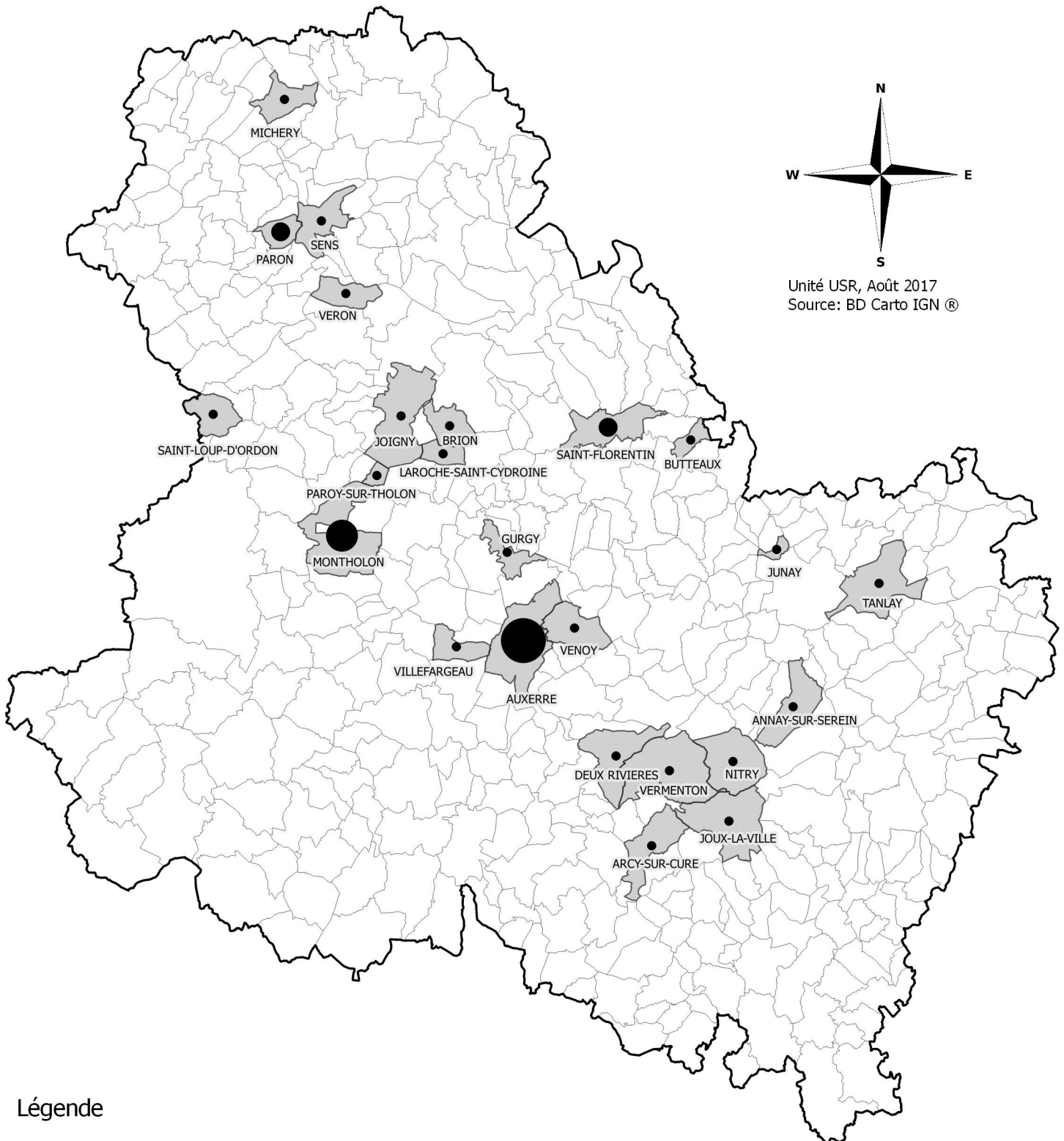
Légende

Nombre d'accidents par communes

- 1 accident corporel
- Entre 2 et 4 accidents corporels
- Entre 5 et 14 accidents corporels
- Plus de 15 accidents corporels
- Au moins un accident corporel sur la commune



Accidents mortels impliquant un jeune conducteur responsable (0-24 ans) entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



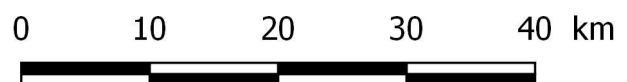
Unité USR, Août 2017
Source: BD Carto IGN ®

Légende

Nombre d'accidents mortels par communes

- 1 accident mortel
- 2 accidents mortels
- 3 accidents mortels
- 4 accidents mortels

■ Au moins un accident mortel sur la commune



3 LES SALARIÉS (18-64 ANS)

L'Yonne compte 72 950 salariés au dernier trimestre 2015⁶ sur les 393 900 salariés bourguignons (soit 18,5 %).

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **422** accidents impliquant un usager de 18 à 64 ans) dont **62** mortels. Ces accidents ont fait **72** tués et **520** blessés (dont **300** blessés hospitalisés).

YONNE	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
% tués sur 2012-2016	3,1 %	4,3 %	16,1 %	29,0 %	25,9 %	11,1 %	10,5%
% tués sur 2007-2011	2,0 %	8,9%	21,7%	35,9%	19,2%	8,4 %	3,9 %
% Blessés Hosp sur 2012-2016	5,2 %	6,7 %	17,9 %	31,8 %	22,4 %	12,2 %	3,8 %
% Blessés Hosp sur 2007-2011	5,2%	8,0%	21,5%	33,7%	20,1%	7,7%	3,8%
% Population icaunaise (INSEE_2013)	16.77%	4.86%	6.14%	23.01%	27.96%	14.01%	7.16%
% Population en France (INSEE_2013)	17.27%	4.85%	8.40%	25.52%	26.23%	12.03%	5.70%

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

- ✓ 18-24 ans (6,14 % de la population icaunaise) = présumés responsables dans 22 % des accidents corporels et 19,5 % des mortels.
- ✓ 25-44 ans (23,01 % de la population icaunaise) = présumés responsables dans 37 % des accidents corporels et 40 % des accidents mortels.

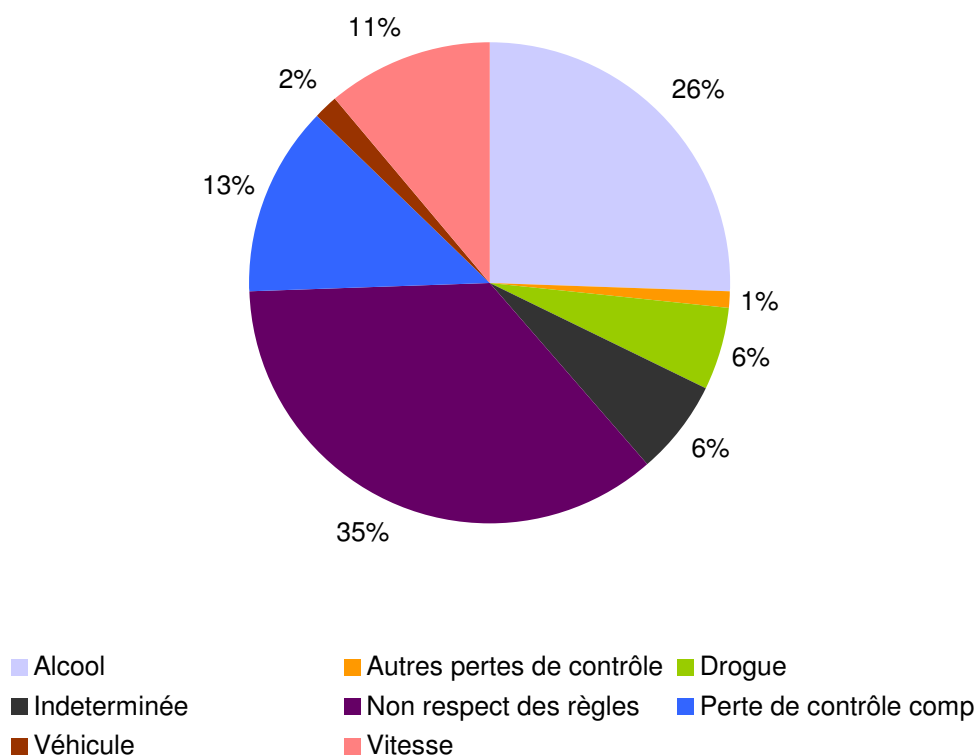
Ces mêmes tranches d'âge restent exposées, malgré une réduction du nombre des tués et des blessés hospitalisés :

- ✓ 16 % des tués dans l'Yonne sont âgés de 18 à 24 ans (-5,6 points).
- ✓ Les parts des blessés hospitalisés et des tués de la tranche d'âge 25-44 ans baissent respectivement de 2 points (31,8 % des blessés hospitalisés) et de 6 points (29,3 % des tués) par rapport à la période 2007-2011.

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

⁶ « L'Emploi dans l'Yonne : 1er trimestre 2016 : Stabilité des effectifs », 2016, CCI, Maison de l'emploi et de la formation de l'Auxerrois ; Pôle Emploi, URSSAF

CAUSES PRINCIPALES ACCIDENTS MORTELS
PRESUMES RESPONSABLE 18-64 ANS



L'accidentalité est centrée sur la voiture particulière, impliquée dans **87 %** des accidents.

3.1 Accidents de Trajet (domicile-travail)

- ✓ 23,4 % des accidents corporels sur la période 2012-2016 (moyenne de 46 accidents/an)
- ✓ 23,1 % des accidents graves (moyenne de 33 accidents graves/an)
- ✓ 24,8 % des accidents mortels

	domicile - travail
2012	4
2013	4
2014	7
2015	7
2016	11
Ensemble	33

On constate une forte augmentation du nombre d'accidents mortels liés au motif « trajet domicile-travail » pour la période 2012-2016 (+ 75 %).

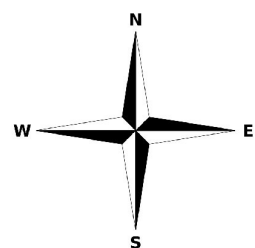
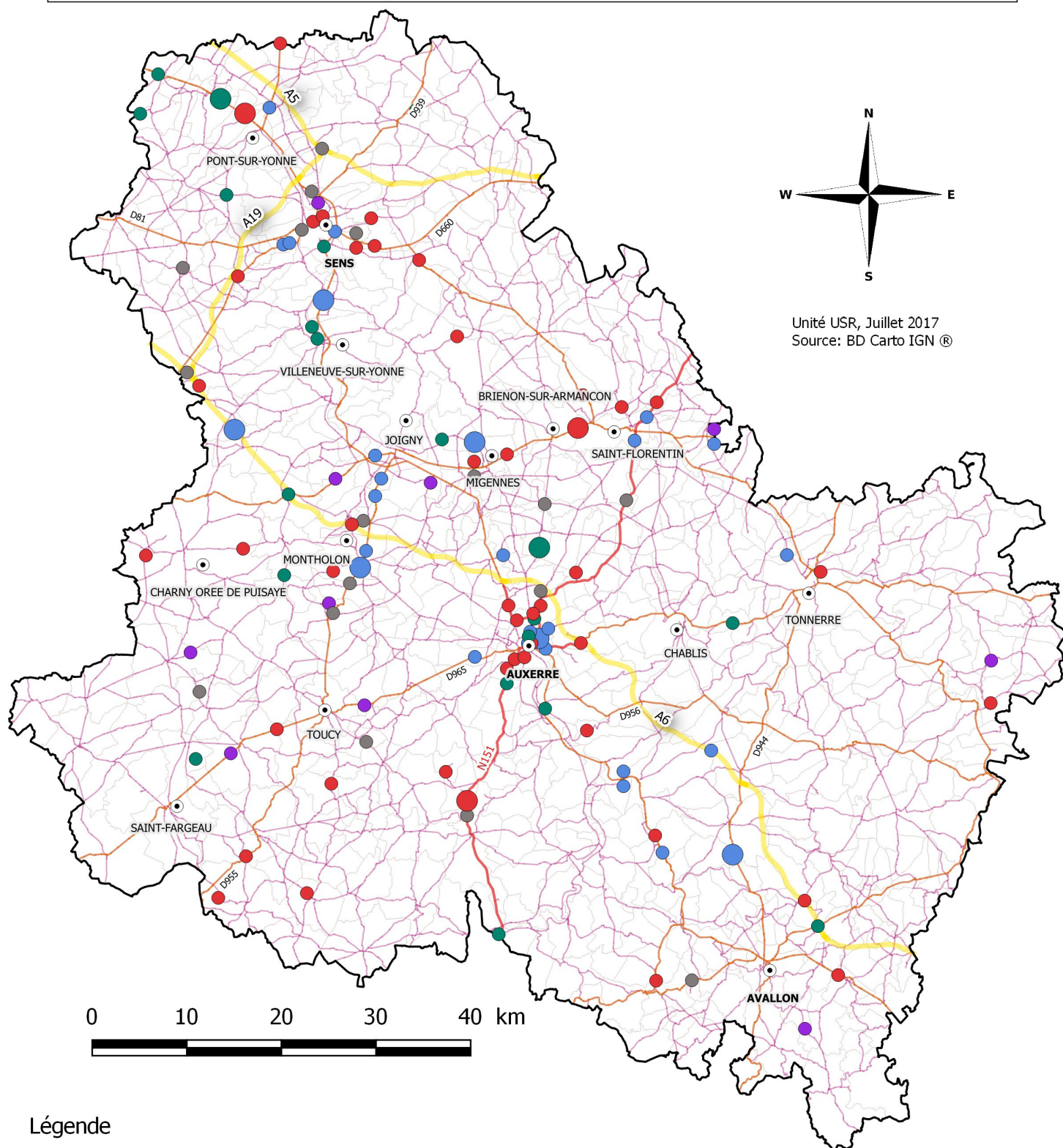
3.2 Accidents de Mission (déplacements professionnels)

- 19,7 % des accidents liés au motif « utilisation professionnelle » sur la période 2012-2016 (moyenne de 39 accidents/an)
- 18,2 % des accidents graves (moyenne de 39 accidents/an)
- 21,8 % des accidents mortels

	utilisation professionnelle
2012	4
2013	5
2014	4
2015	5
2016	11
Ensemble	29

On constate une forte augmentation du nombre d'accidents mortels liés au motif « utilisation professionnelle » pour la période 2012-2016 (+ 75 %).

Localisation des accidents mortels causés par un actif (18-64 ans) entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



Unité USR, Juillet 2017
Source: BD Carto IGN ®

Légende

Tranche d'âge du présumé responsable	Nombre de tué(s)	Réseau routier
● 18-24 ans (28)	○ 1	— Autoroutes
● 25-39 ans (45)	○ Plus de 2 tués	— Routes nationales
● 40-49 ans (20)	□ limites départementales	— Routes départementales principales
● 50-59 ans (17)		— Routes départementales secondaires
● 60-64 ans (10)		

4 LES SENIORS (65 ANS ET +)

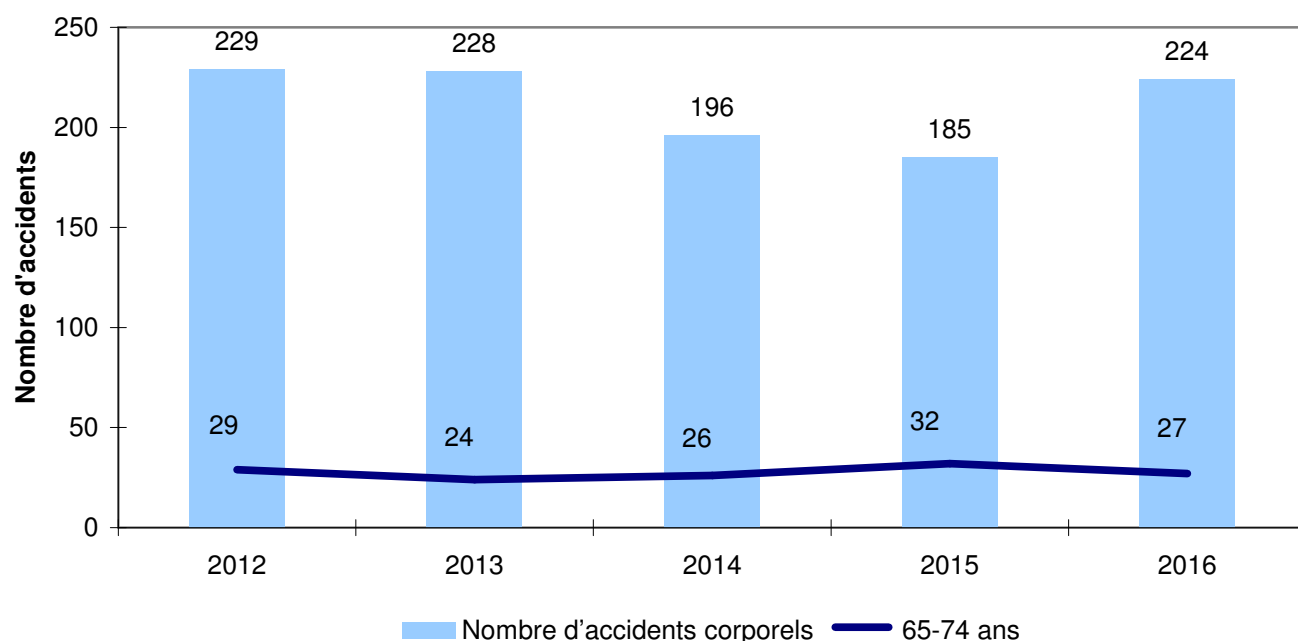
En dehors de leur part de responsabilité dans les accidents, la surmortalité des seniors tient notamment à leur fragilité physiologique : à atteinte corporelle égale, leur chance de survie est très inférieure à celle d'un jeune adulte⁷.

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **247** accidents impliquant au moins un usager senior, dont **37** mortels, **soit 23 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents ont fait 43 tués et 319 blessés, dont **35 tués** et **184 blessés** de 65 ans et +.

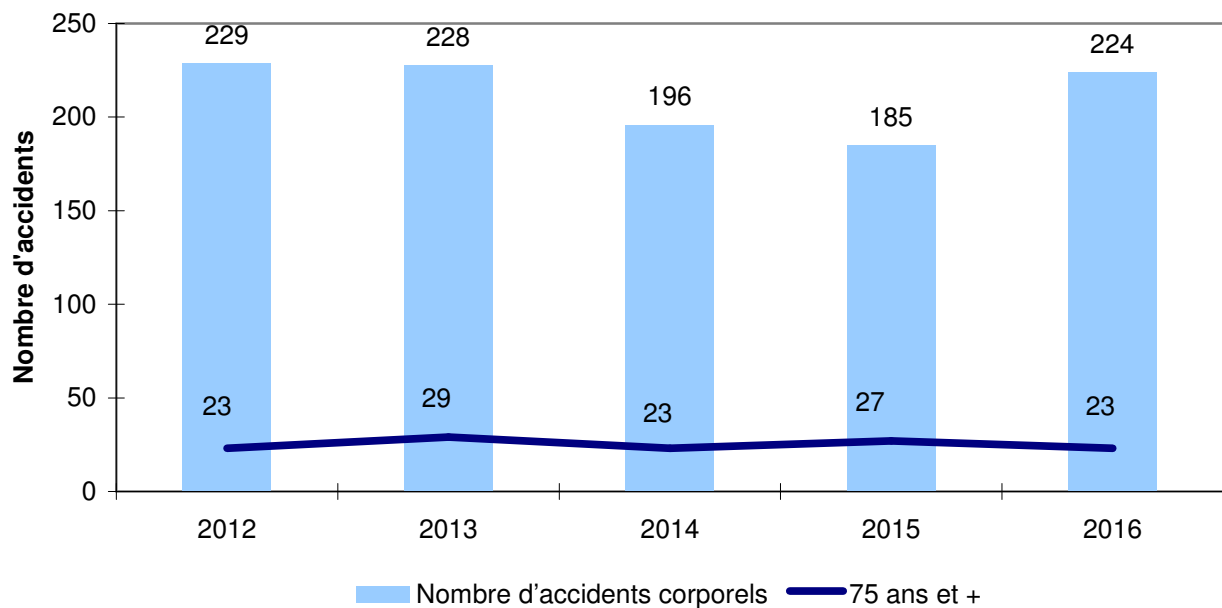
YONNE	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	+ 80 ans
% tués sur 2012-2016	3,1 %	4,3 %	16,1 %	29,0 %	25,9 %	11,1 %	10,5%
% tués sur 2007-2011	2,0 %	8,9%	21,7%	35,9%	19,2%	8,4 %	3,9 %
% Blessés Hosp sur 2012-2016	5,2 %	6,7 %	17,9 %	31,8 %	22,4 %	12,2 %	3,8 %
% Blessés Hosp sur 2007-2011	5,2%	8,0%	21,5%	33,7%	20,1%	7,7%	3,8%
% Population icaunaise (INSEE_2013)	16.77%	4.86%	6.14%	23.01%	27.96%	14.01%	7.16%
% Population en France (INSEE_2013)	17.27%	4.85%	8.40%	25.52%	26.23%	12.03%	5.70%

La part de seniors parmi les tués **a augmenté** sur la période 2012-2016 par rapport à la période 2007-2011, passant de 12,3 % à 21,6 %. Cette hausse touche en particulier la tranche d'âge des plus de 80 ans (+ 6,5 points).

La part de blessés hospitalisés **augmente** également et tout particulièrement pour la tranche des 65-79 ans.



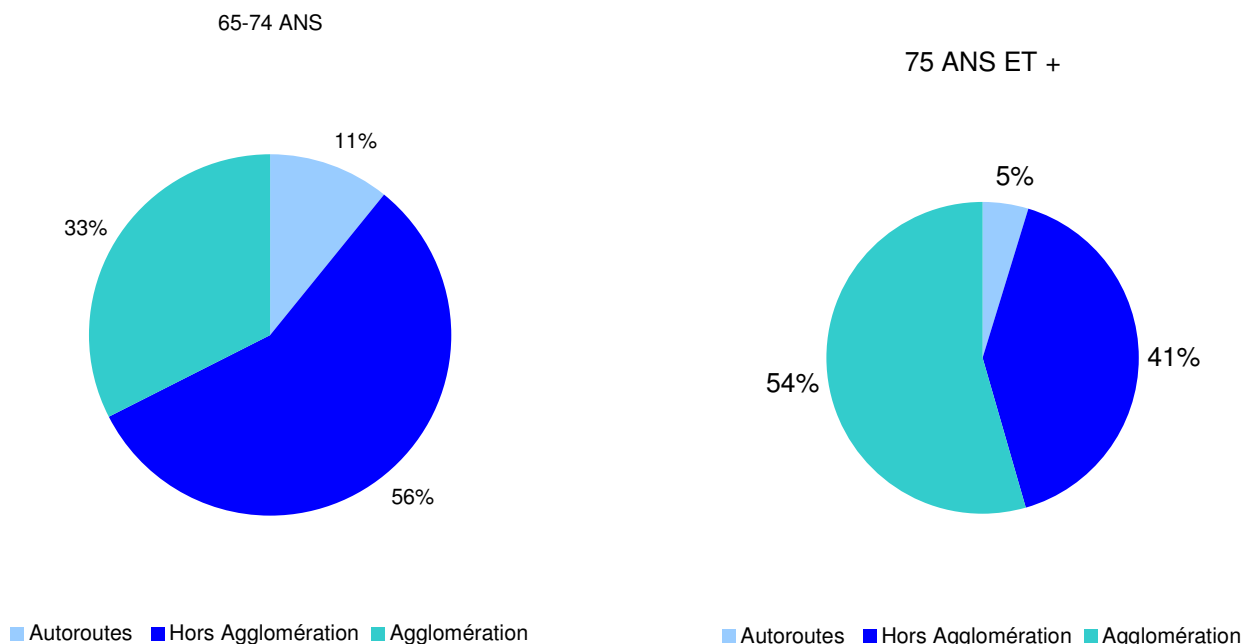
⁷ « La Sécurité Routière en France : Bilan de l'année 2010 », La Documentation Française



Nb : le total des deux tranches d'âges senior n'est pas égal aux chiffres présentés dans l'encadré. En effet un accident peut impliquer un senior de chacune des deux classes et apparaître ainsi deux fois.

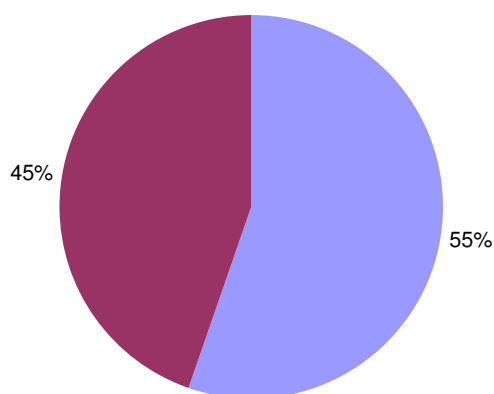
Le nombre d'accidents impliquant un senior de 65 à 74 ans fluctue de façon importante selon les années. On constate néanmoins une valeur élevée en 2015 (32 accidents, 6 de plus que l'année précédente). Par ailleurs, la hausse globale du nombre d'accidents entre 2015 et 2016 ne concerne pas les seniors de 65 à 74 ans. On observe la même tendance pour les seniors de plus de 75 ans avec toutefois des variations interannuelles plus importantes.

4.1 Le panorama des accidents des seniors



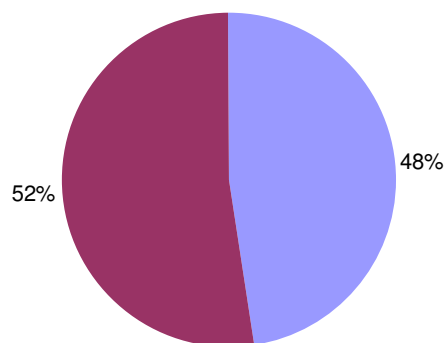
Les seniors de 65 à 74 ans sont victimes d'accidents majoritairement hors-agglomération. A l'inverse, pour les seniors de plus de 75 ans, les accidents se situent majoritairement en agglomération. On constate que les seniors de plus de 75 ans ont proportionnellement deux fois plus d'accidents sur autoroute.

65-74 ans



■ Masculin ■ Féminin

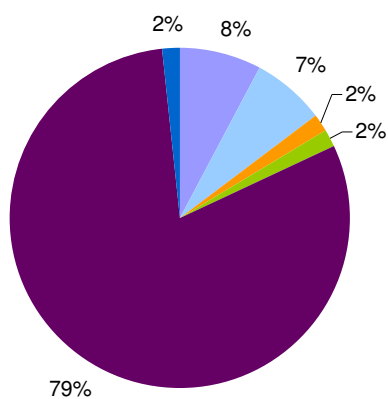
75 ans et +



■ Masculin ■ Féminin

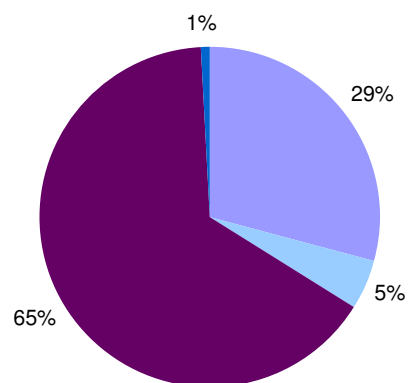
Avant 75 ans, 55 % des victimes sont des hommes
Après 75 ans, la proportion s'inverse avec 52 % de victimes de sexe féminin.

65-74 ans



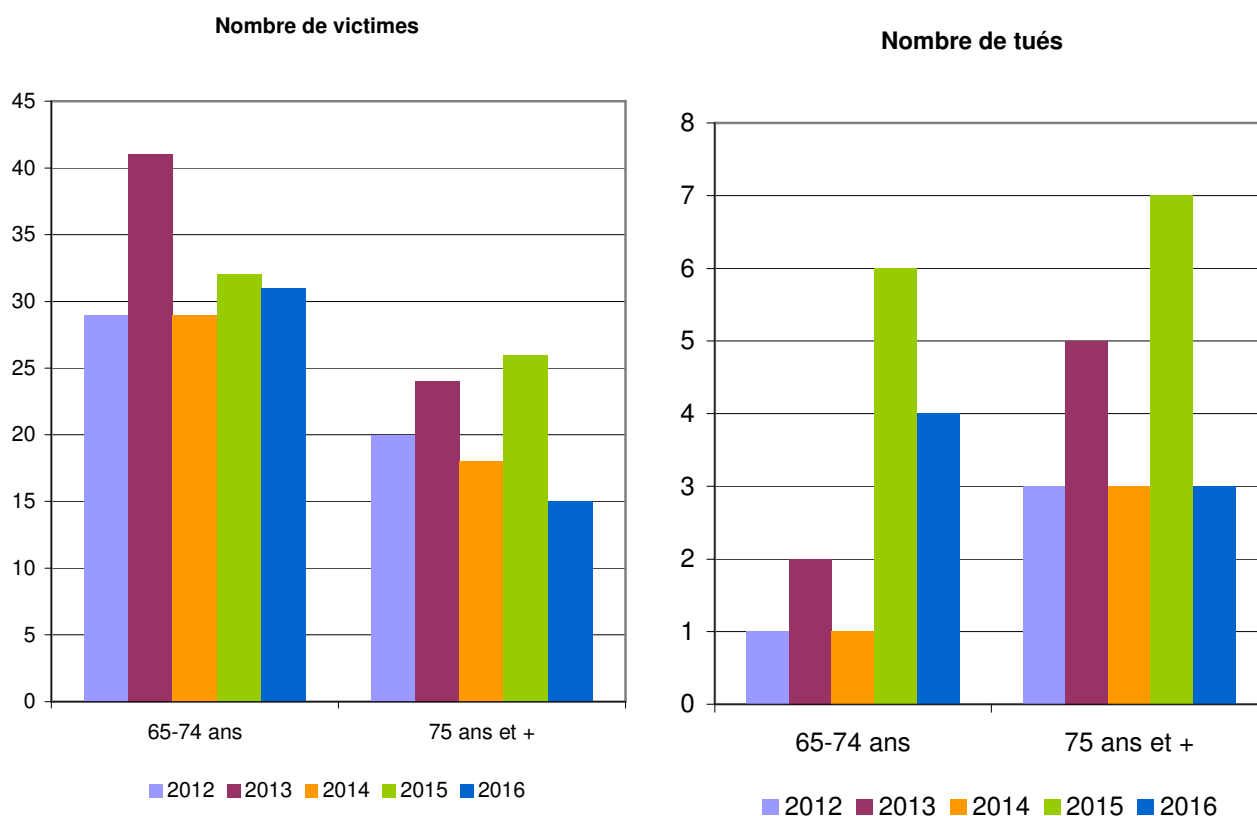
■ Piéton ■ Vélo ■ Cyclo ■ Moto ■ VL ■ PL ■ Autres

75 ans et +



■ Piéton ■ Vélo ■ Cyclo ■ Moto ■ VL ■ PL ■ Autres

Les victimes seniors sont majoritairement des usagers de VL. A noter que près **d'une victime sur 3** est un piéton de plus de 75 ans (contre 8 % pour les 65-74 ans).



Dans l'Yonne, le nombre de victimes de 65 ans et plus (graphique de gauche) a **globalement diminué** de 7 %. Toutefois, on distingue deux tendances : augmentation de 7 % du nombre de victimes de 65 à 74 ans et forte diminution (-25 %) du nombre de victimes de plus de 75 ans.

Le nombre de tués (graphique de droite) a augmenté chez les 65-74 ans (+3 morts entre 2012 et 2016). La situation chez les plus de 75 ans est plus variable et peut doubler d'une année sur l'autre.

Malgré de très mauvais chiffres en 2015 pour les seniors (13 tués) et contrairement à la tendance générale, les chiffres sont en amélioration en 2016.

En France, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 17,73 % de la population et 22,7 % des tués sur la route (entre 2012 et 2016).

Les hommes âgés de 65 ans et plus représentent en moyenne 18,2 % des hommes tués sur la route et les femmes du même âge représentent 36,4 % des femmes tuées dans les accidents. Cette proportion a augmenté de façon continue entre 2012 et 2016. Ce ratio est proche de la moyenne nationale en ce qui concerne les hommes (17,8 %) mais bien en deçà de cette moyenne pour les femmes (27,9 %).

Dans l'Yonne, sur la période 2012-2016, plus d'1 tué sur 5 est un senior (ce taux variant fortement d'une année sur l'autre). On observe ainsi que les seniors représentaient 4 tués sur 10 en 2015. Ce chiffre est en nette hausse (+ 7 points) par rapport au dernier DGO (20 contre 13 entre 2007 et 2011).

4.2 Causes d'accidents mortels ayant impliqué le décès d'un Senior de plus de 65 ans

*Dans l'Yonne, pour la période de 2012 à 2016, les seniors de plus de 65 ans sont présumés responsables de **15 % des accidents mortels** . Ces accidents ont coûté la vie à 25 personnes (15 % des tués) et fait 147 blessés.
50 % des accidents se produisent entre 9h00 et 12h00, vraisemblablement sur des itinéraires routiniers (stratégie d'évitement).*

✓ 65-74 ans :

Dans l'Yonne, pour la période de 2012 à 2016, 10 accidents mortels (7 % de l'ensemble des accidents mortels), faisant 12 tués, ont été causés par un senior de 65 à 74 ans.

On constate que lorsqu'un usager senior de 64 à 75 ans est tué, il est responsable **dans 57 % des cas**. Dans le cas contraire, l'usager est passager (21 %) ou conducteur non responsable (21 %).

Lorsque l'usager est responsable, aucune cause ne se détache clairement (2 accidents liés à l'alcool, 2 liés à une perte de contrôle, 2 dont la cause est indéterminée et 1 lié à la vitesse).

✓ + de 75 ans :

Dans l'Yonne, pour la période de 2012 à 2016, 11 accidents mortels (8 % de l'ensemble des accidents mortels), faisant 13 tués, ont été causés par un senior de plus de 75 ans. .

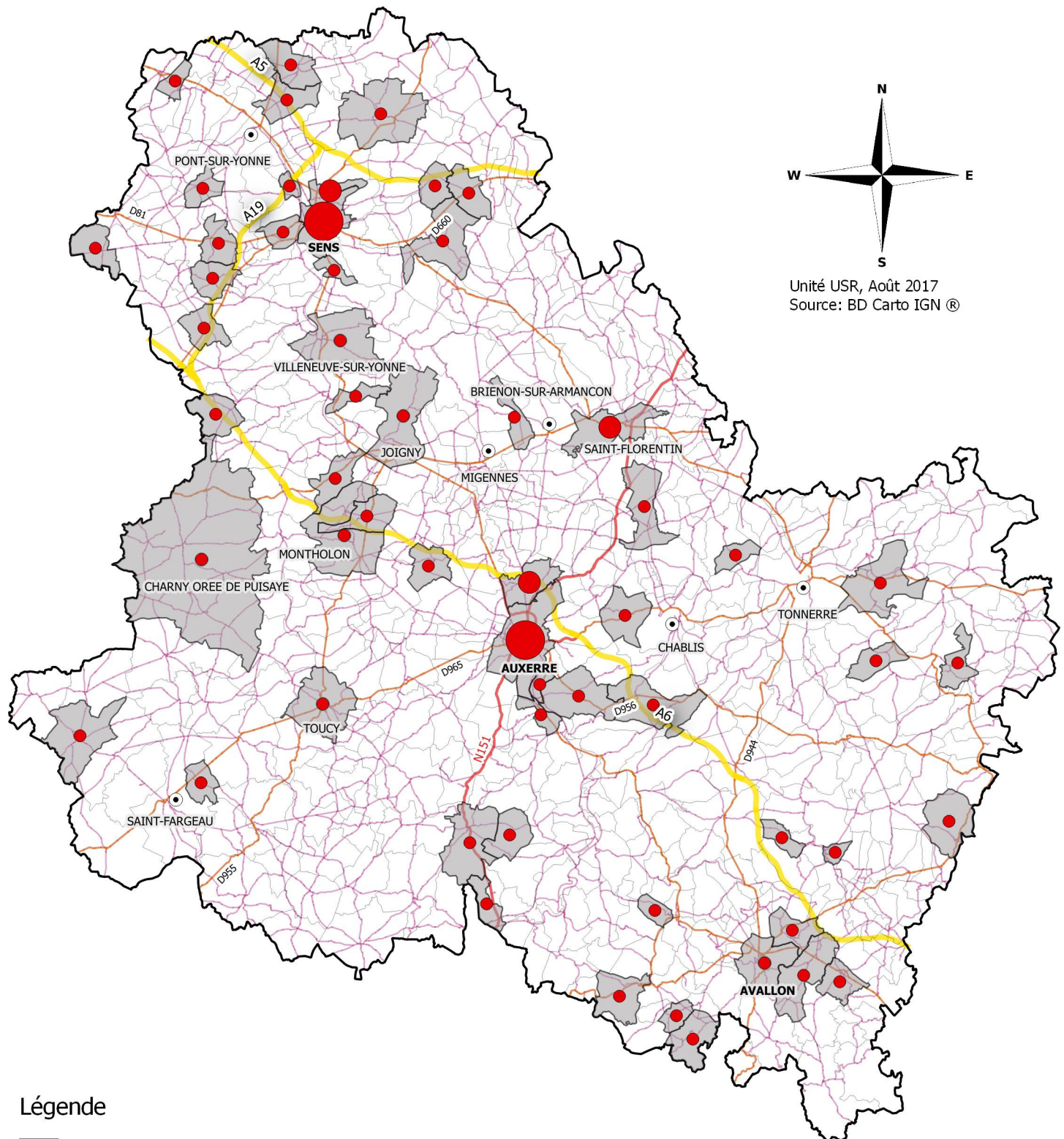
On constate que lorsqu'un usager senior de plus de 75 ans est tué, il est responsable **dans 33 % des cas**. Dans le cas contraire, l'usager est piéton (33 %), passager (24 %) ou conducteur non responsable (10 %).

Lorsque l'usager est responsable, la cause principale est une perte de contrôle (4 accidents). Viennent ensuite le non respect des règles, la vitesse et l'alcool impliqués chacun dans un accident.

Nb : Sur les 7 accidents mortels dont un senior de plus de 75 ans est responsable, 3 se sont produits en 2015 soit 43 %.

*Dans l'Yonne, pour la période de 2012 à 2016, **l'ensemble des piétons seniors tués a plus de 75 ans.***

Accidents corporels dont le présumé responsable est un Senior de 64 à 75 ans



Légende

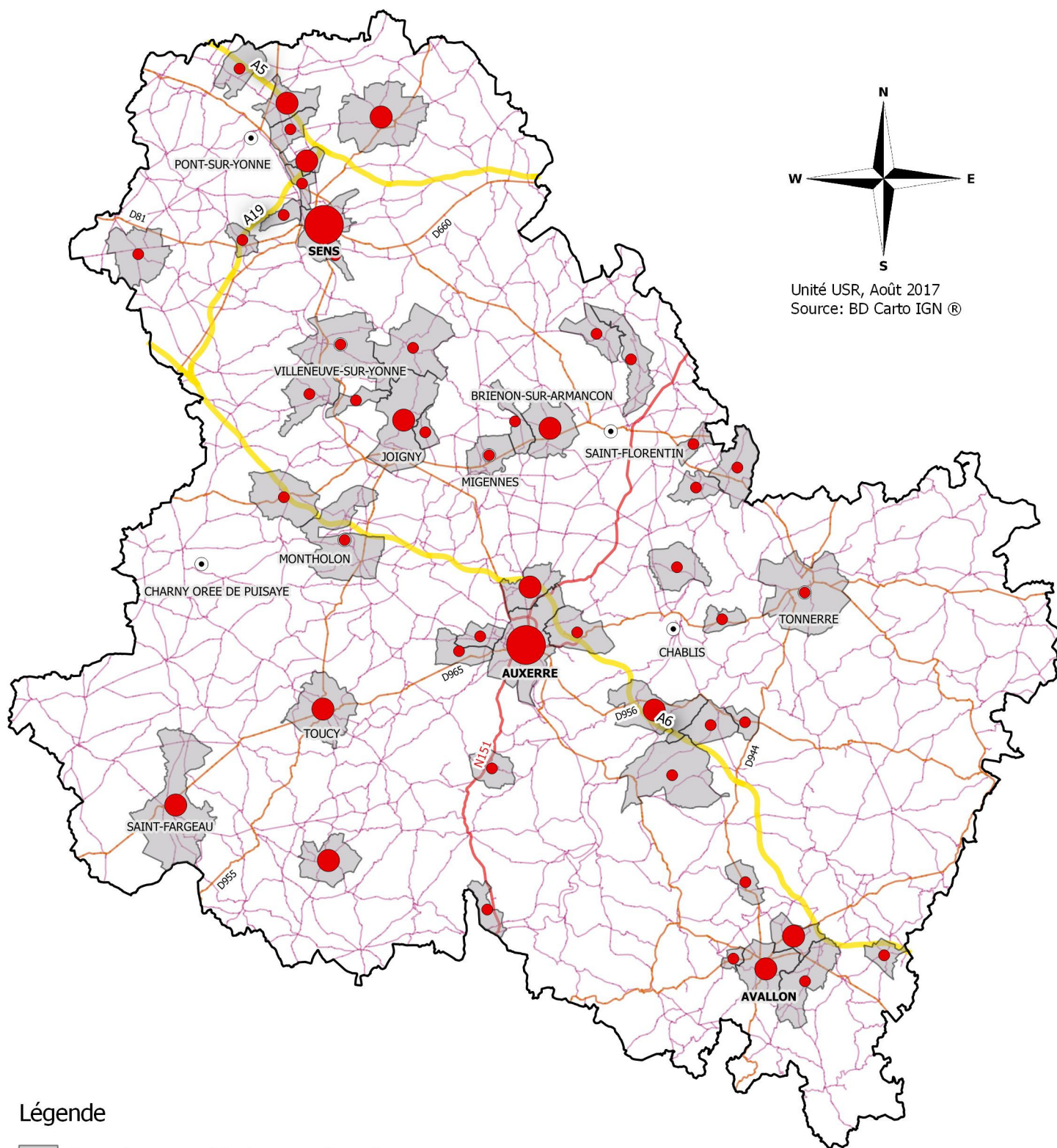
■ Au moins un accident corporel sur la commune

Nombre d'accident(s) par commune

- 1 accident
- Entre 2 et 3 accidents
- Plus de 4 accidents

0 10 20 30 40 km

Accidents corporels dont le présumé responsable est un Senior de plus de 75 ans



Légende

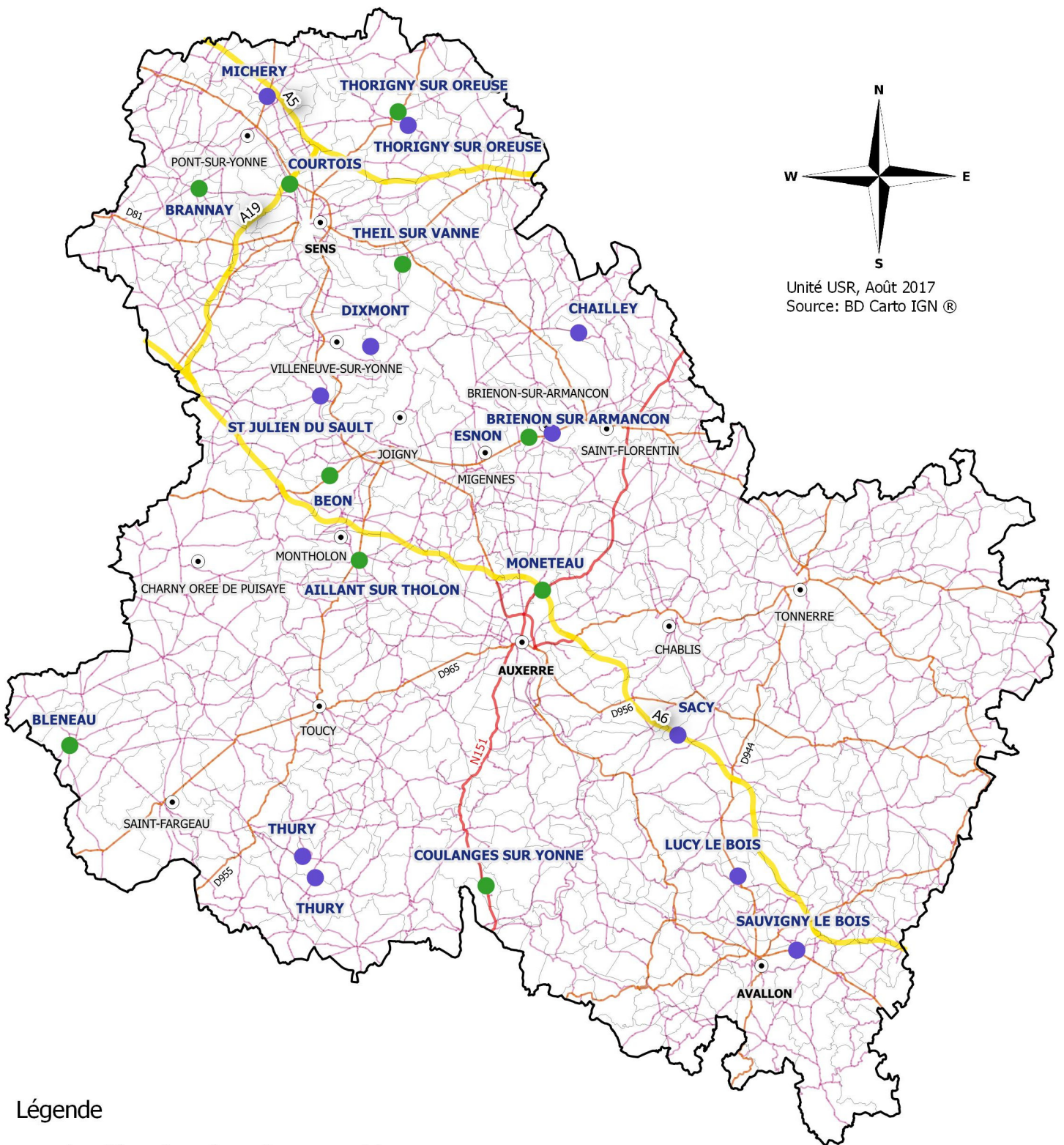
■ Au moins un accident corporel sur la commune

Nombre d'accident(s) par commune

- 1 accident
- Entre 2 et 3 accidents
- Plus de 4 accidents

0 10 20 30 40 km

Accidents mortels dont le présumé responsable est un Senior



Légende

Tranche d'âge du présumé responsable

- 65-74 ans
- 75 ans et +



5 LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Dans l'Yonne, entre 2012-2016, sur 1062 accidents corporels, on compte **242** accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé, dont **28** mortels, **soit 23 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents ont fait **29** tués et **254** blessés.

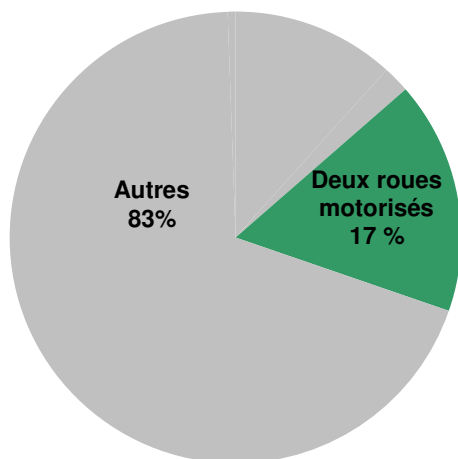
Les cyclomotoristes ont été impliqués dans 109 accidents soit 10 % de l'accidentologie globale. Ces accidents ont fait **10 tués** dont **9 cyclomotoristes** et **111 blessés** dont **102 cyclomotoristes**. Parmi les blessés, **68** ont dû être hospitalisés **dont 65 cyclomotoristes**.

La vulnérabilité des cyclomotoristes **reste importante** avec 60 blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels. On enregistre néanmoins **une baisse** de 5 blessés hospitalisés pour 100 accidents par rapport à la période 2007-2011.

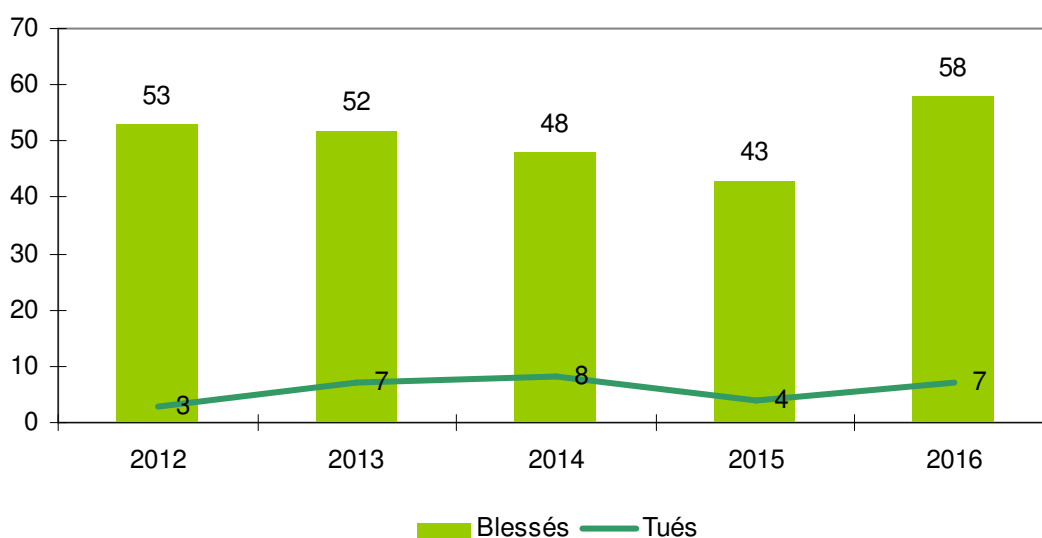
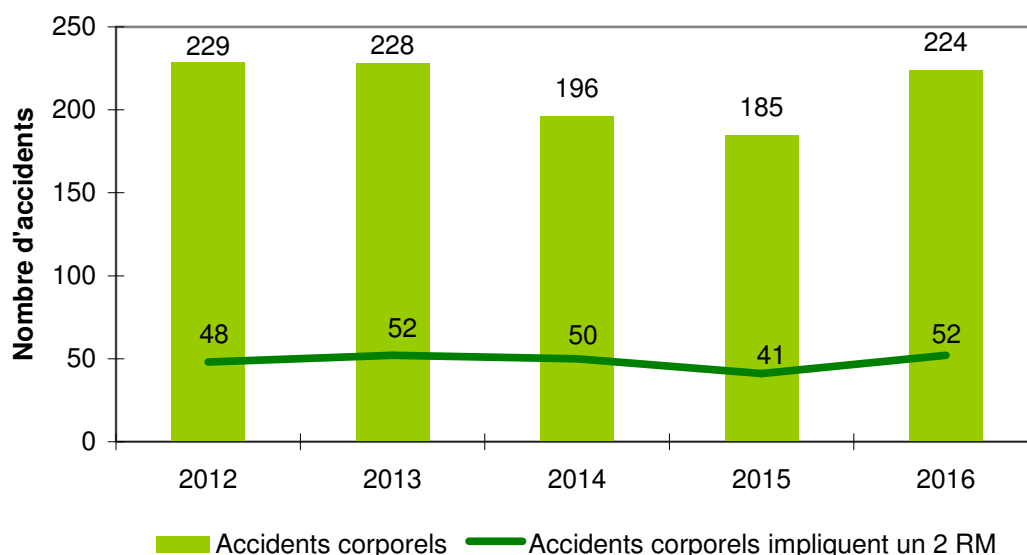
Les motocyclistes ont été impliqués dans 134 accidents soit 13 % de l'accidentologie globale. Ces accidents ont fait **19 tués** dont **18 motocyclistes** et **145 blessés** dont **130 motocyclistes**. Parmi les blessés, **107** ont dû être hospitalisés **dont 99 motocyclistes**.

La vulnérabilité des motocyclistes **reste préoccupante** avec 74 blessés hospitalisés pour 100 accidents corporels (+1 blessé hospitalisé pour 100 accidents par rapport à la période 2007-2011).

REPARTITION DES TUES PAR CATEGORIES
D'USAGERS DE 2012 A 2016
DEPARTEMENT DE L'YONNE



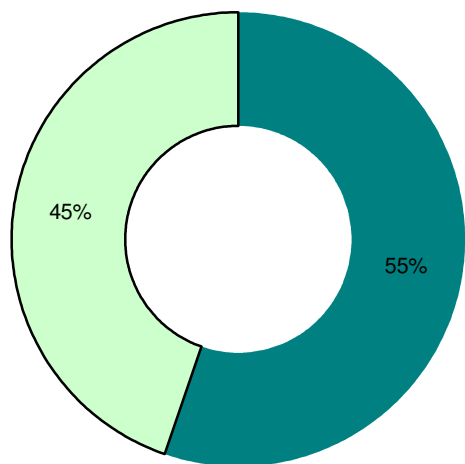
2012 - 2016	Cyclomoteurs	Moto	Total
Nombre de tués Yonne	9	18	162
% Yonne	5,6 %	11,1 %	
Nombre de tués France	779	3147	17 243
% France	4,5 %	18,3 %	



Le nombre de blessés lors d'accidents avec un deux-roues motorisé **a baissé** jusqu'en 2015 (-10 blessés) mais il a très **fortement augmenté** en 2016 (+35 % par rapport à 2015). Sur la période 2012-2016, l'augmentation du nombre de blessés est de + 9 % ; quant au nombre de tués, il fluctue entre 3 et 8 selon les années.

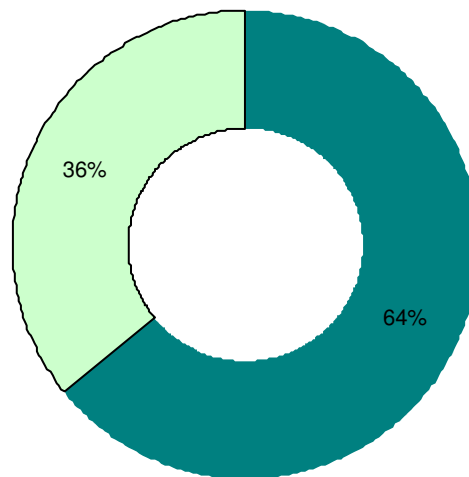
*Nb : Le total des tués est égal à 29 (et non 27) car on parle ici des tués dans un accident **impliquant** un deux roues motorisé et non pas des seuls tués en deux roues motorisé. On déplore en effet le décès d'un piéton et d'une automobiliste. De même 22 blessés dans un accident impliquant un deux roues motorisés ne circulaient pas en deux roues motorisés : 12 circulaient en VL, 8 à pied, 1 circulait en vélo et 1 utilisait un autre mode de locomotion.*

Répartition Accidents corporels moto cyclos



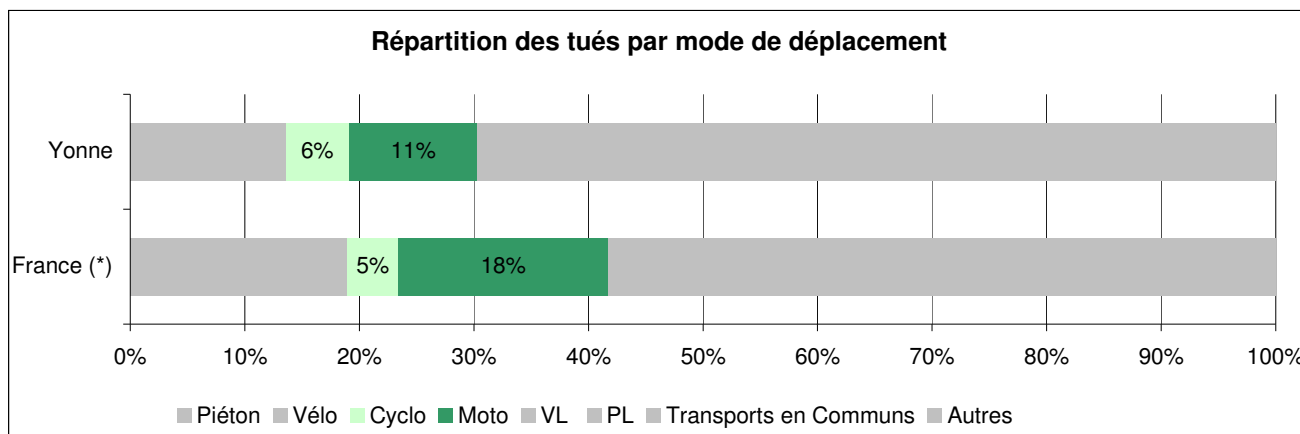
■ MOTOS □ CYCLOS

Répartition Accidents mortels moto cyclos



■ MOTOS □ CYCLOS

La majorité des accidents corporels ou mortels, impliquant un deux roues motorisé, concerne les motos. Cette proportion est encore plus marquée pour les accidents mortels avec 64 % contre 55 %.

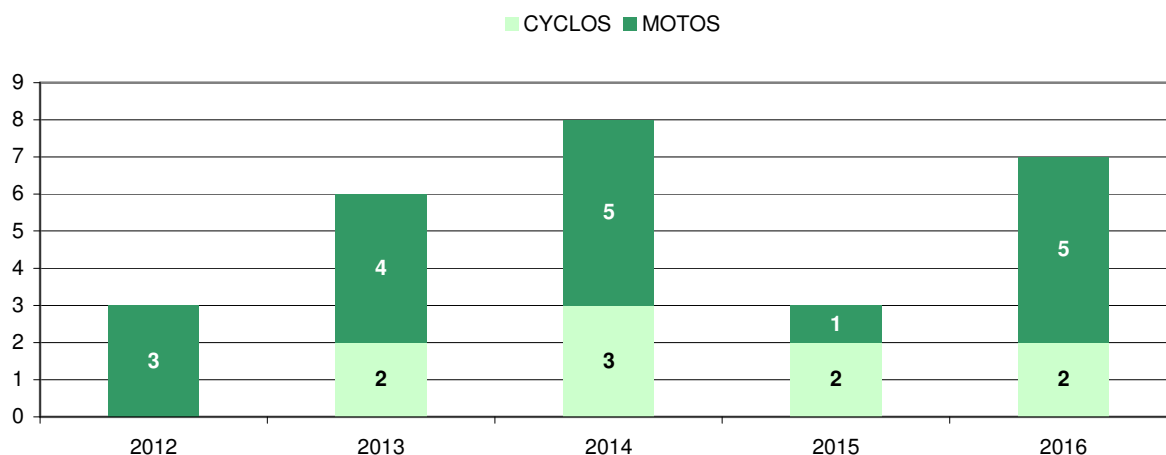


(*): France métropolitaine

Pour les deux roues motorisés, la mortalité icaunaise est **nettement inférieure** à la moyenne nationale (17 % contre 23 %).

Dans le détail, ces résultats sont dus à une mortalité des motocyclistes inférieure de 7 points à la moyenne nationale alors que la mortalité des cyclomotoristes est légèrement plus élevée (+ 1,1 point) par rapport à la moyenne nationale.

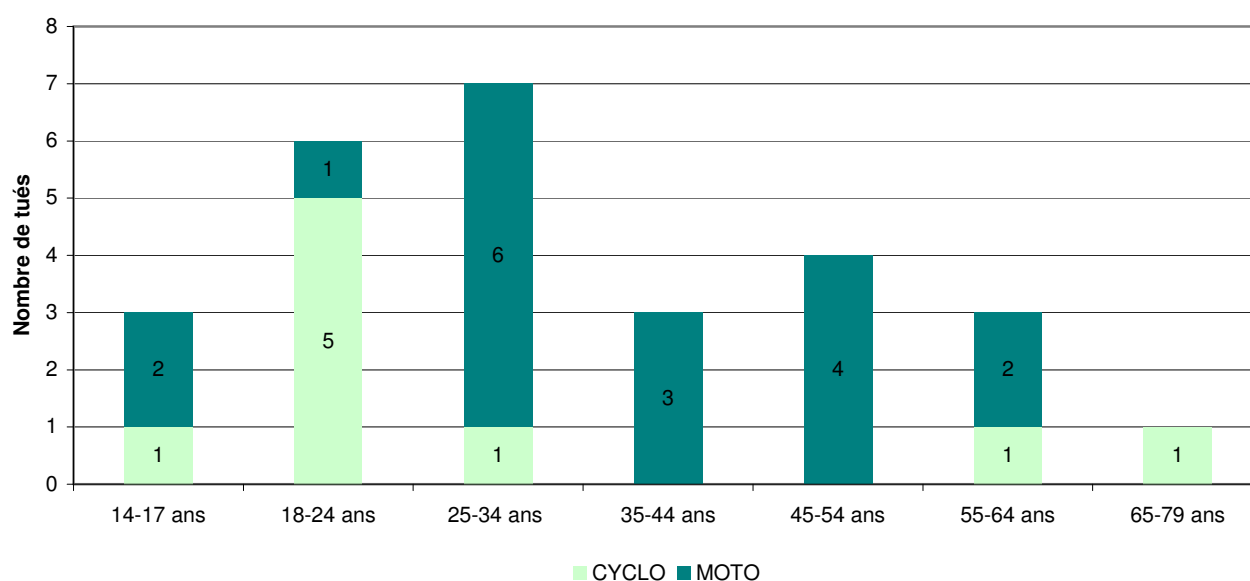
**EVOLUTION DES TUES EN 2 ROUES MOTORISES DE 2012 A 2016
DEPARTEMENT DE L'YONNE**



Le nombre de tués en deux roues motorisés **a augmenté de 33 % entre 2012 et 2016** dans l'Yonne. Dans le détail, l'augmentation est régulière (+2 tués par an) entre 2012 et 2016. En 2015, on retrouve un nombre de tués identique à celui de 2012. Néanmoins, on observe une très forte hausse en 2016 pour revenir à un niveau proche de celui de 2014 (7 tués).

5.1 Réparation des victimes selon l'âge

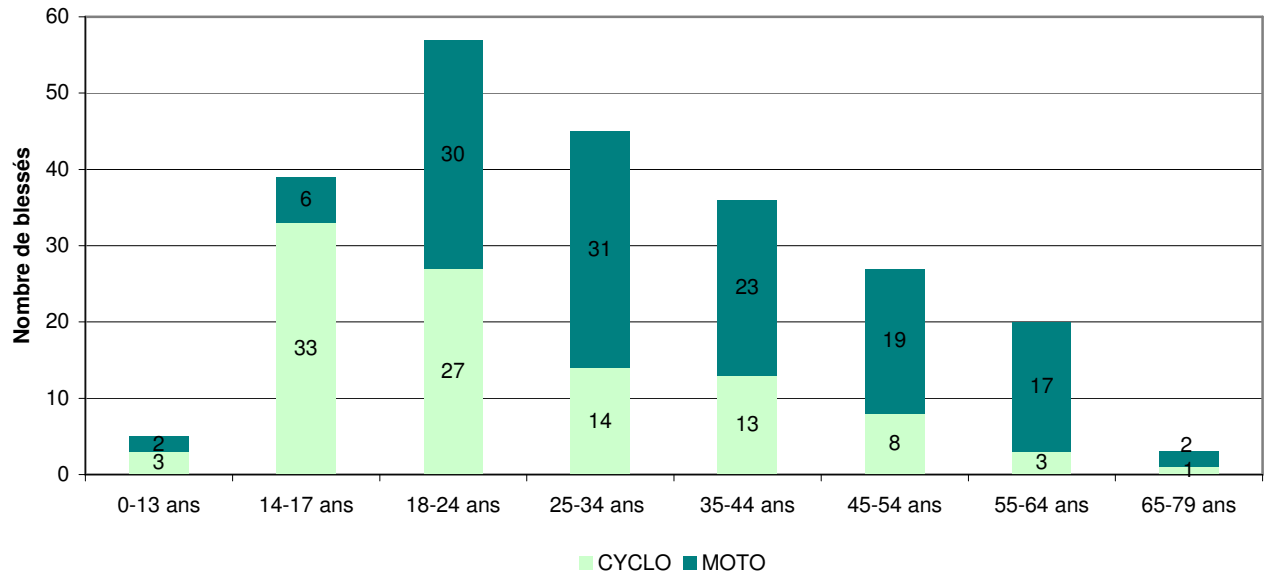
Nombre de tués par tranches d'âge (distinction moto/cyclo)



Nb : On ne recense pas des personnes tuées de 13 ans ou moins ni des personnes de 80 ans et +

La mortalité en 2 roues motorisés est la plus élevée entre 18 et 34 ans. Entre 18 et 24 ans, les usagers tués le sont majoritairement en cyclomoteur (5 contre 1). Pour les 25-34 ans, la tendance s'inverse avec 6 motocyclistes tués contre 1 cyclomotoriste. Cette tendance s'observe pour **les tranches d'âge suivantes à l'exception des 65-79 ans**.

Nombre de blessés par tranche d'âge (distinction moto/cyclo)

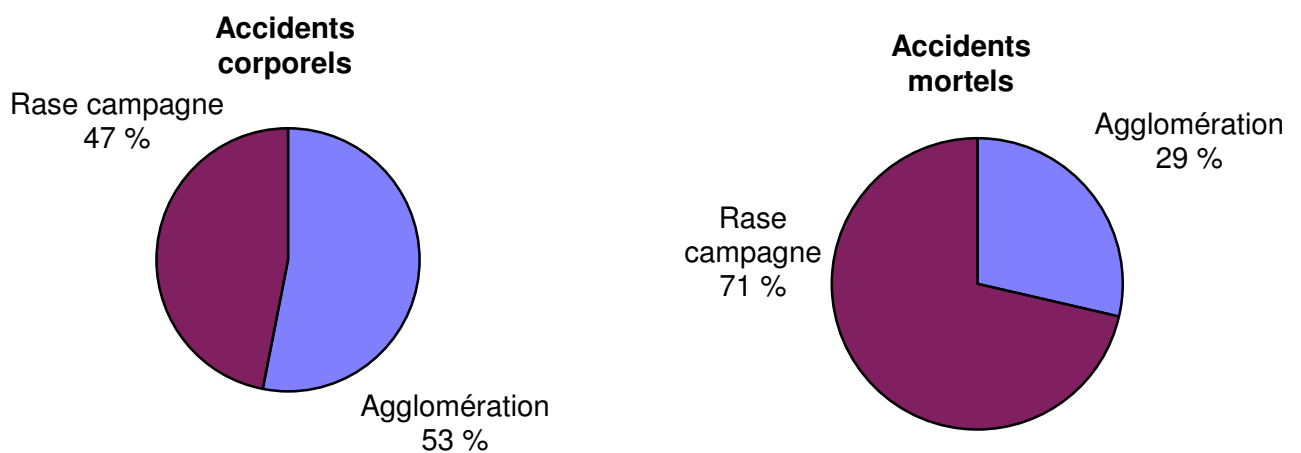


Nb : On ne recense pas de personnes tuées de 13 ans ou moins ni de personnes de 80 ans et +

Les 18-24 ans constituent la tranche d'âge la plus touchée avec **57 blessés** (plus d'1/4 des blessés).

Les blessés les plus nombreux sont en cyclomoteurs avant 17 ans et en motos après 18 ans.

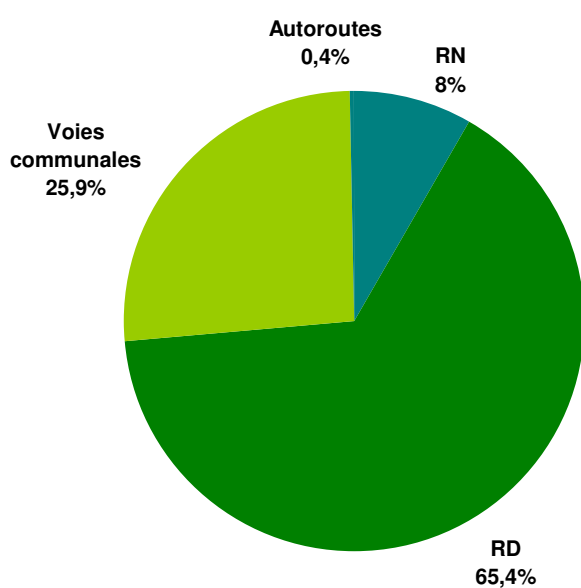
5.2 Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisé selon le lieu



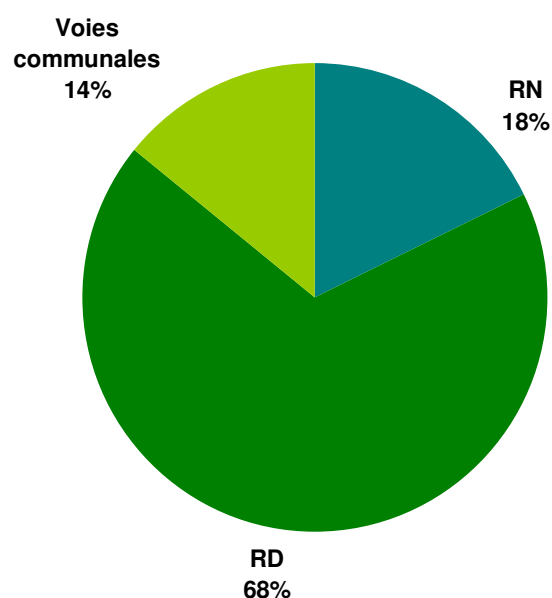
Plus d'un accident corporel sur 2 a lieu en agglomération mais seul **29 %** des accidents mortels se produisent en agglomération.

Période 2012-2016	Accidents corporels	Accidents mortels
Routes départementales	65,5 %	67,9%
Voies communales	25,9 %	14,3 %
Routes nationales	8,2%	17,8 %
Autoroutes	0,4%	0%

ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE D'INFRASTRUCTURE IMPLIQUANT UN 2 RM DE 2012 A 2016



ACCIDENTS MORTELS PAR TYPE D'INFRASTRUCTURE IMPLIQUANT UN 2 RM DE 2012 A 2016

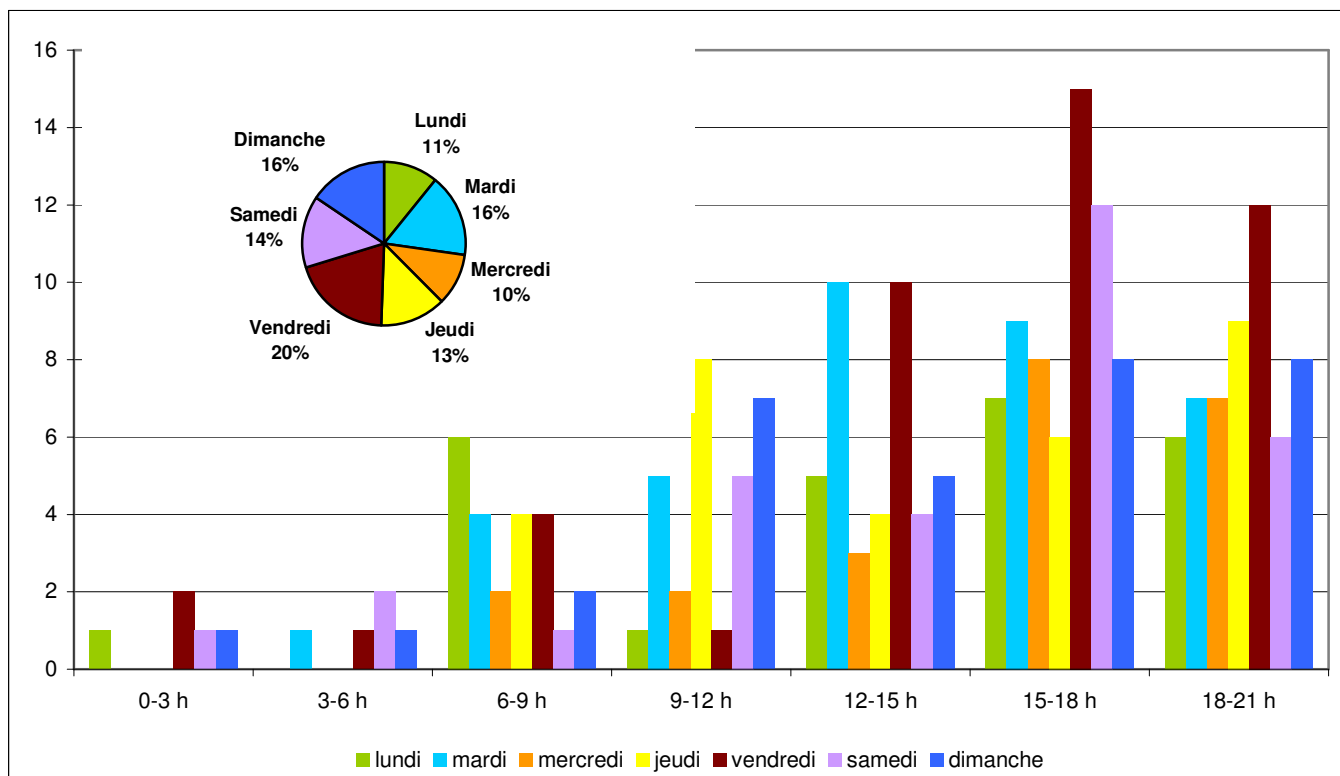


Les accidents impliquant un deux roues motorisé se produisent **majoritairement** sur le réseau routier départemental.

Néanmoins, au regard du linéaire de voirie, **c'est sur le réseau national** que les accidents sont les plus nombreux, plus particulièrement en ce qui concerne les accidents mortels.

Sur autoroute, on ne relève qu'un accident grave impliquant un deux roues motorisé au cours des cinq dernières années.

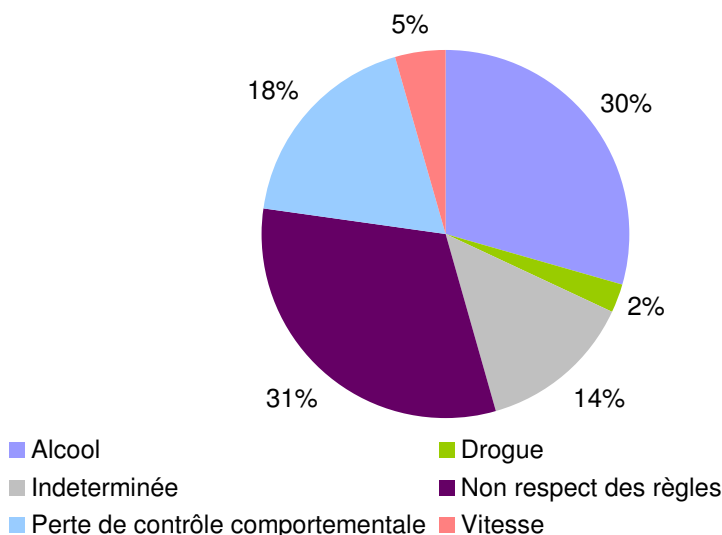
5.3 Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisés selon le jour



5.4 Causes d'accidents graves⁸ ayant impliqué un cyclomotoriste

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, les cyclomotoristes ont été responsables de près de **6 accidents sur 10** dans lesquels ils étaient impliqués, soit 44 accidents.

CAUSES DES ACCIDENTS GRAVES DONT LE PRESUME RESPONSABLE EST UN CYCLOMOTORISTE



Le non respect des règles et l'alcool sont les causes principales de ces accidents graves, suivies par les pertes de contrôle.

⁸ Accident grave : accident où l'on dénombre au moins un blessé hospitalisé ou au moins un tué

Zoom sur les accidents mortels :

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, les cyclomotoristes sont présumés responsables de 7 % des accidents mortels.

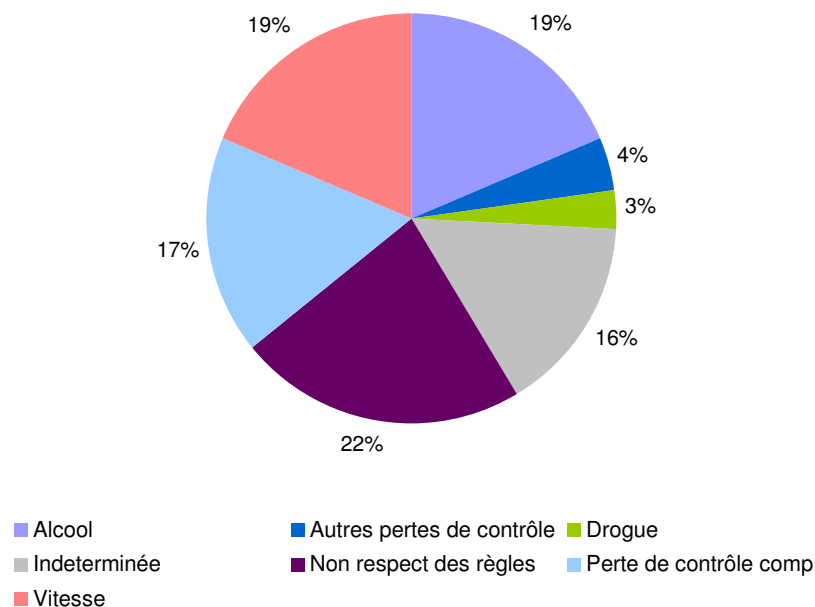
On constate que lorsqu'un cyclomotoriste est tué, il est responsable **dans 44 % des cas**. Dans le cas contraire l'utilisateur est conducteur non-responsable (56 %).

L'alcool associé ou non aux stupéfiants apparaît comme la première cause d'accidents mortels dans lesquels un conducteur de deux roues motorisé est présumé responsable (**près d' 1 accident sur 2**), suivie par le non-respect des règles (**près d' 1 accident sur 5**).

5.5 Causes d'accidents graves ayant impliqué un motocycliste

Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, les motocyclistes sont responsables de près de 2 accidents graves sur 3 dans lesquels ils étaient impliqués, soit 70 accidents.

CAUSES DES ACCIDENTS GRAVES DONT LE PRESUME RESPONSABLE EST UN MOTOCYCLISTE



Le non respect des règles apparaît comme la **première cause** des accidents graves (24 %) suivie par l'alcool, la vitesse et les pertes de contrôles.

Zoom sur les accidents mortels :

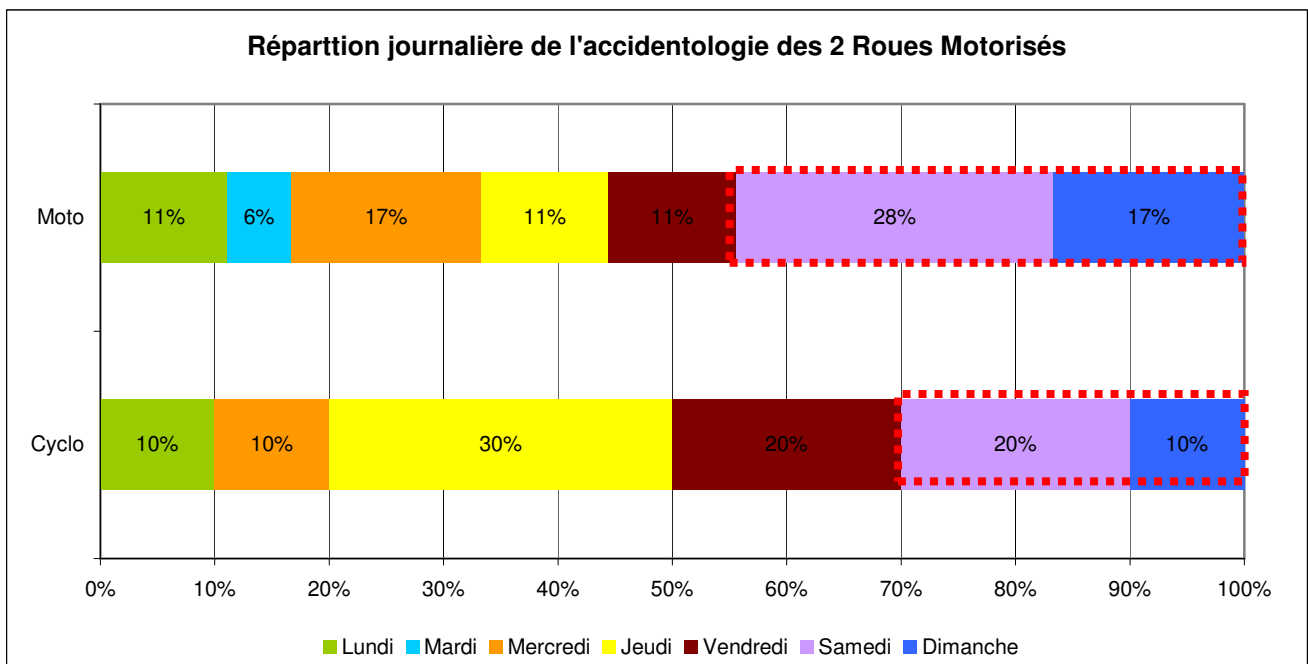
*Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, les motocyclistes sont présumés responsables de **12,5 % des accidents mortels**.
28 % des motocyclistes tués le sont dans un accident avec un choc contre un obstacle fixe.*

On constate que lorsqu'un motocycliste est tué, il est responsable **dans 2 cas sur 3**. Dans le cas contraire, l'usager est conducteur non-responsable (33 %).

Lorsque le motocycliste est responsable, la cause principale est l'alcool associé aux stupéfiants (**3 accidents**) soit **27 %** des accidents. L'alcool seul et les stupéfiants seuls sont responsables d'un accident chacun. La vitesse est mise en cause dans **2 accidents**. Les autres accidents sont dus à une perte de contrôle (2 cas) ou à un non respect des règles (1 cas).

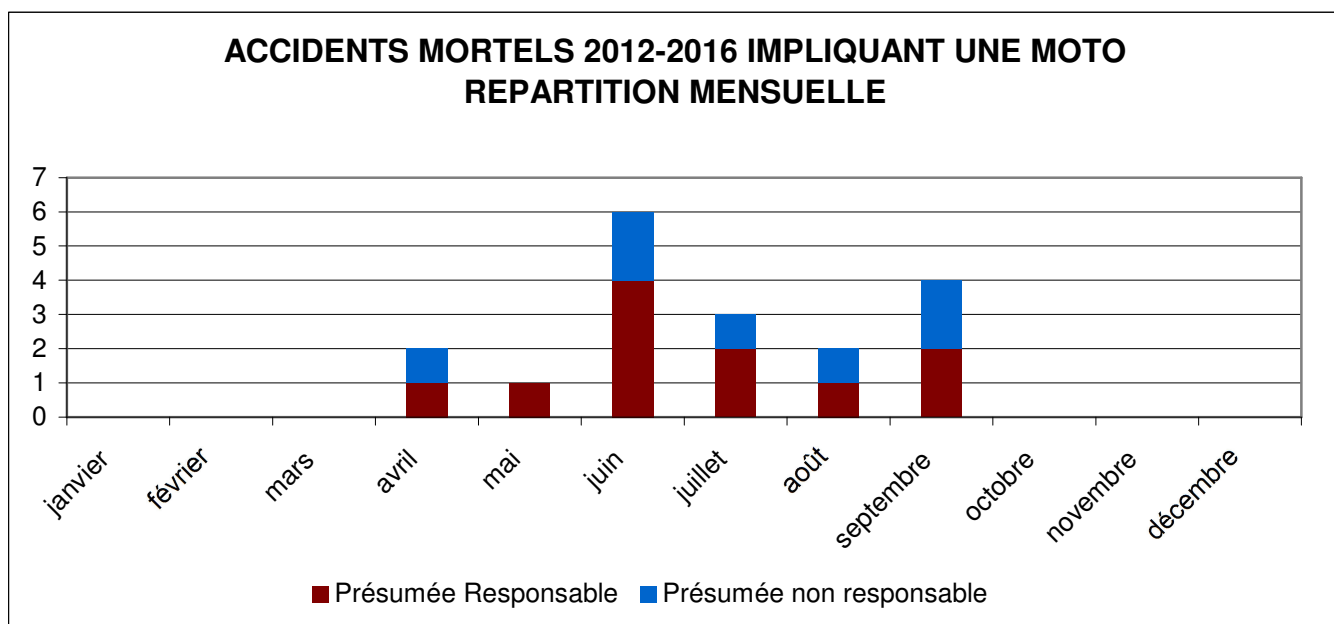
5.6 Spécificités de l'accidentologie des motos

- ✓ Une accidentalité plus marquée le week-end



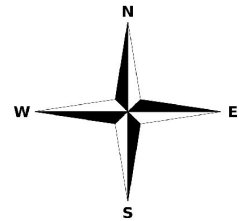
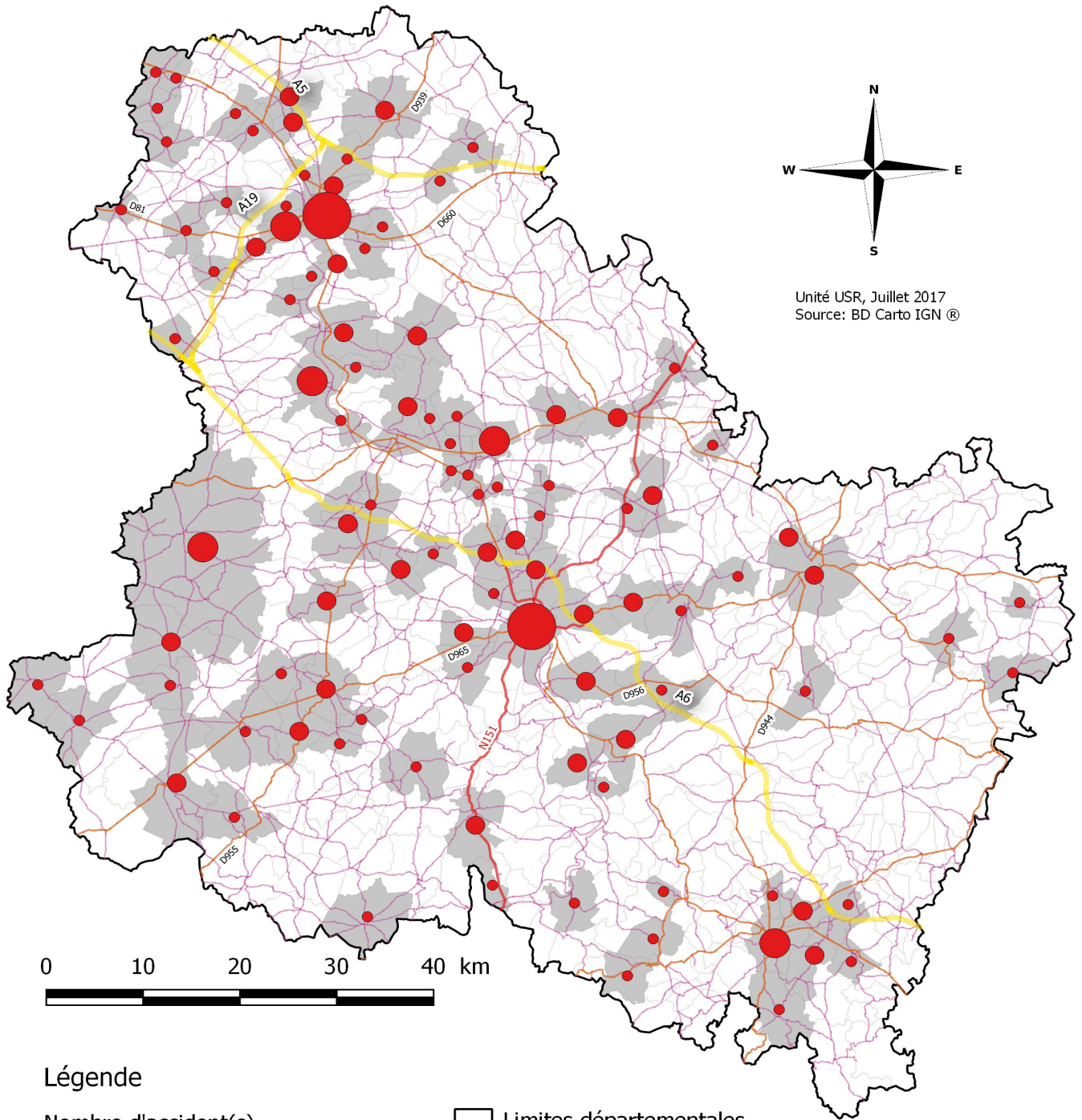
On constate que **45 %** des accidents mortels impliquant un motocycliste se produisent le week-end contre **30 %** pour les cyclomoteurs.

✓ Une saisonnalité marquée :



Dans l'Yonne, entre 2012 et 2016, **la totalité** des accidents mortels impliquant un motocycliste a lieu entre avril et septembre avec un pic en juin.

Nombre d'accidents corporels impliquant un Deux Roues Motorisé par commune entre 2012 et 2016 dans l'Yonne



Unité USR, Juillet 2017
Source: BD Carto IGN ®

0 10 20 30 40 km

Légende

Nombre d'accident(s)

- 1 accident
- Entre 2 et 4 accidents
- Entre 5 et 9 accidents
- Plus de 15 accidents

□ Limites départementales

Réseau routier

— Autoroutes

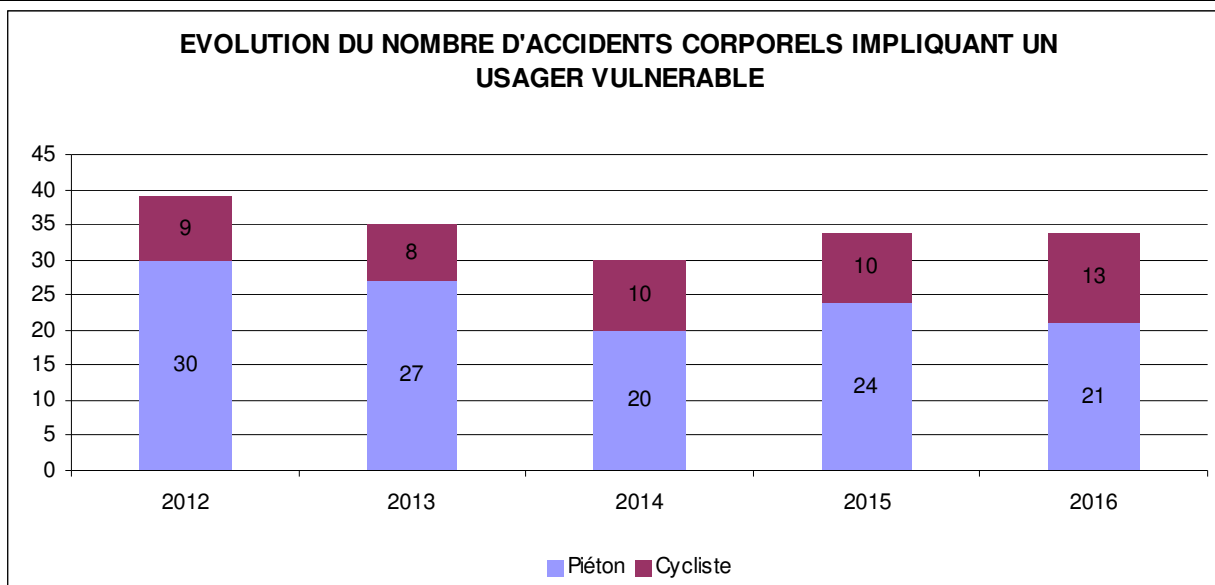
— Routes nationales

— Routes départementales principales

— Routes départementales secondaires

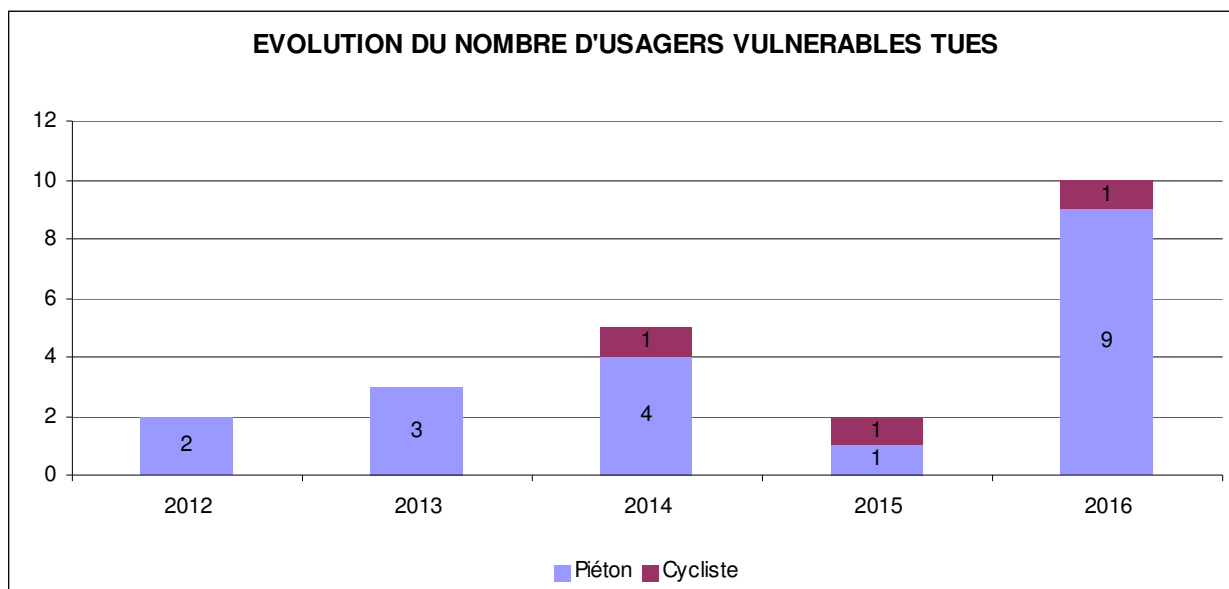
6 PARTAGE DE LA VOIRIE - LES USAGERS VULNÉRABLES : PIÉTONS ET CYCLISTES

Dans l'Yonne, entre 2012-2016, sur 1062 accidents corporels, on compte 172 accidents impliquant au moins un usager vulnérable⁹, dont **22** mortels, **soit 16 % de l'accidentologie globale** du département. Ces accidents ont fait **22** tués et **164** blessés, (parmi lesquels 100 blessés hospitalisés). La **totalité** des tués et **158** blessés (dont **97** hospitalisés) sont des usagers vulnérables.



On constate une **diminution** d'environ 13 % du nombre d'accidents corporels. Entre 2012 et 2014, le nombre d'accidents corporels est en baisse régulière. Entre 2014 et 2016, le nombre d'accidents remonte puis se stabilise.

On constate que le nombre d'accidents impliquant un cycliste **varie peu**, malgré une légère augmentation en 2016. Le nombre d'accidents impliquant un piéton varie quant à lui **plus fortement**.

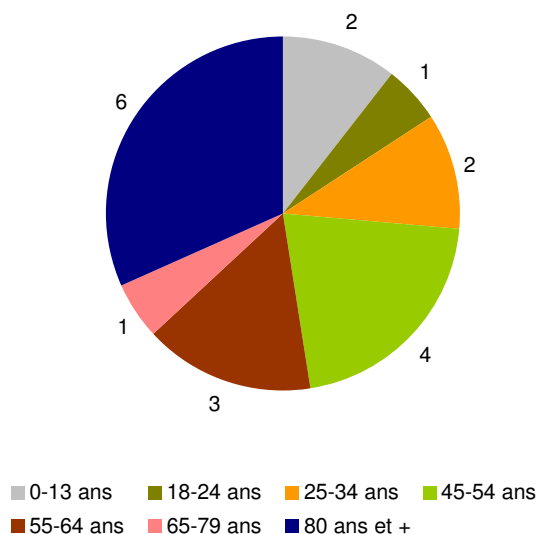


La tendance est **très différente** concernant le nombre de tués. On passe en effet de 2 à 10 tués entre 2012 et 2016. Cette hausse est particulièrement liée à la mortalité des piétons (9 en 2016 contre 2 en 2012).

On note que les accidents mortels sont beaucoup plus fréquents en 2016 avec 1 accident mortel pour 2,3 accidents corporels contre 1 accident mortel pour 6,7 accidents corporels en 2016.

6.1 Répartition par âge :

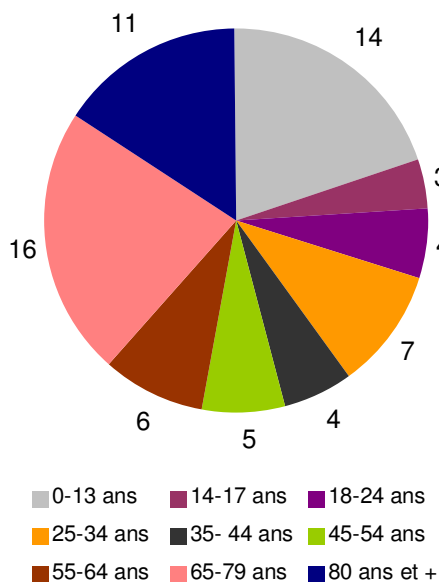
REPARTITION DES PIETONS TUES PAR TRANCHE D'AGE



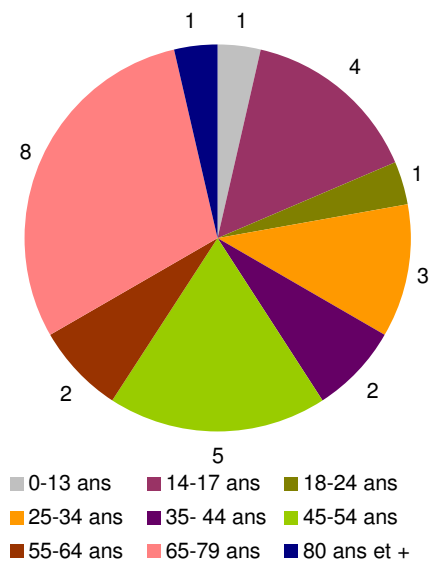
REPARTITION DES CYCLISTES TUES PAR TRANCHE D'AGE



REPARTITION DES PIETONS BLESSES HOSPITALISES PAR TRANCHE D'AGE



REPARTITION DES CYCLISTES BLESSES HOSPITALISES PAR TRANCHES D'AGE



Les seniors de plus de 65 ans représentent plus **du tiers** des piétons tués.

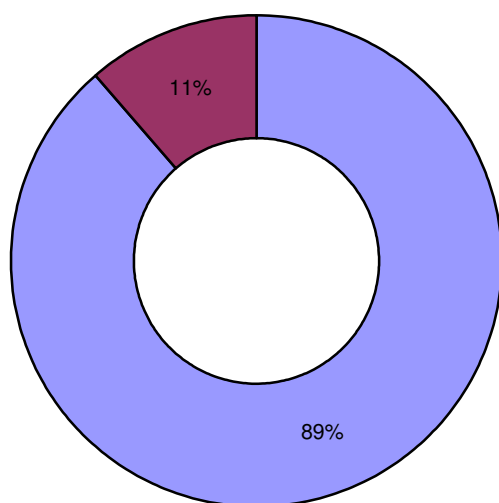
Les seniors sont également **sur-représentés** parmi les blessés hospitalisés, près de 40 % des usagers vulnérables hospitalisés sont des seniors de plus de 65 ans.

Les piétons de moins de 13 ans sont également **particulièrement** exposés (20 % des piétons hospitalisés).

⁹ Usagers vulnérables : sont considérés comme usagers vulnérables les piétons et les cyclistes.

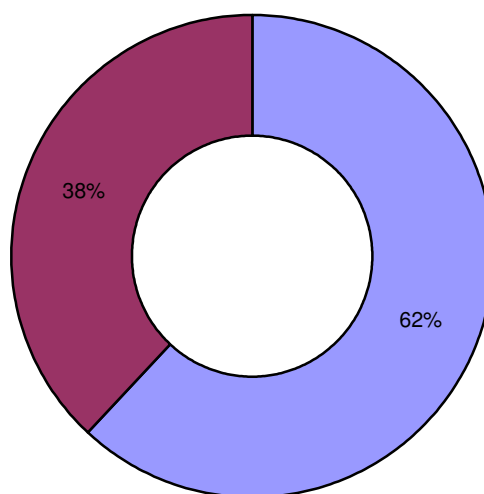
6.2 Répartition Agglomération / Rase Campagne

LOCALISATION DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN PIETON



■ Agglomération ■ Rase Campagne

LOCALISATION DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CYCLISTE



■ Agglomération ■ Rase Campagne

	Accidents corporels	Accidents graves ¹⁰	Accidents mortels
Piétons			
Nombre d'accidents	122	89	19
% Agglomération	89%	85%	68%
% Rase Campagne	11%	15%	32%
Cyclistes			
Nombre d'accidents	50	30	3
% Agglomération	62%	47%	0%
% Rase Campagne	38%	53%	100%

Les accidents impliquant un usager vulnérable piétons se produisent **majoritairement** en agglomération quelle que soit la gravité de l'accident.

En ce qui concerne les cyclistes, on constate que les accidents graves se répartissent de manière quasi-égale entre agglomération et rase campagne. Tous les accidents mortels se sont produits hors agglomération, néanmoins la taille de l'échantillon est faible (3 tués).

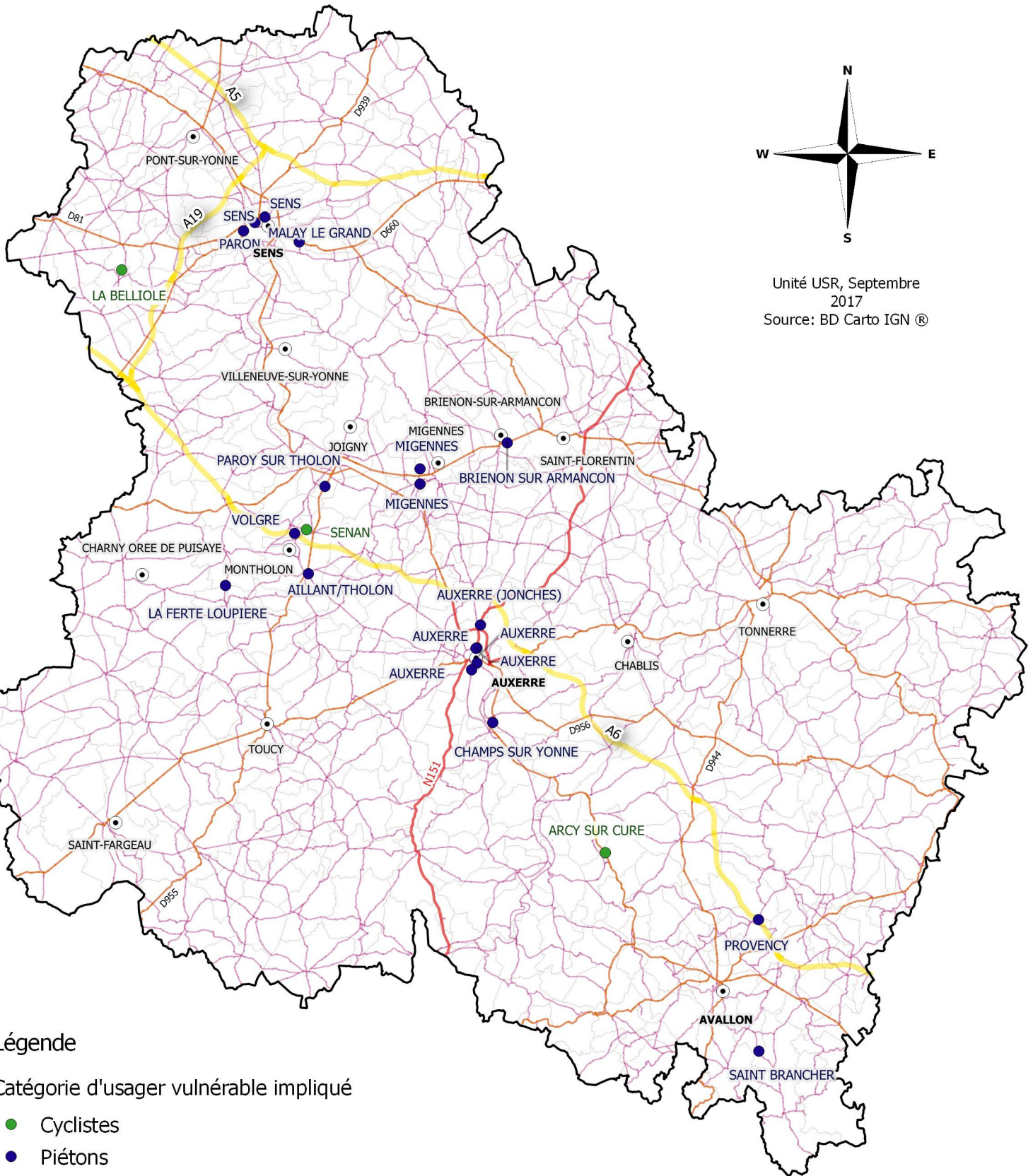
Les accidents mortels impliquant un usager vulnérable sont **essentiellement liés** à un non respect des règles (13 cas sur 19).

6.3 Responsabilité des usagers vulnérables dans les accidents corporels

Dans l'Yonne entre 2012 et 2016, les usagers vulnérables ont été reconnus responsables de 21 accidents corporels (19 cyclistes et 2 piétons), alors qu'ils ne sont à l'origine **d'aucun** accident mortel.

¹⁰ Accident grave : accident où on dénombre au moins un blessé hospitalisé ou au moins un tué

Localisation des accidents mortels impliquant un usager vulnérable



Légende

Catégorie d'utilisateur vulnérable impliqué

- Cyclistes
- Piétons

Réseau routier

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départementales principales
- Routes départementales secondaires

0 10 20 30 40 km





À RETENIR :

Près de 47% des conducteurs présumés responsables ont moins de 35 ans.

6% des icaunais sont âgés de 18 à 24 ans mais ils représentent plus de 16% des tués.

Entre 2012 et 2016, le nombre de tués et de blessés hospitalisés chez les salariés (18-64 ans) reste important mais baisse par rapport à 2007-2011 (71% des tués contre 76,8 % et 72,1 % des blessés hospitalisés contre 75,3 %)

Une évolution inquiétante de l'accidentologie chez les seniors (21,6 % des tués entre 2012 et 2016 contre 12,3 % entre 2007 et 2011)

Une accidentologie en 2RM importante avec près d'un accident sur 4 mais une mortalité nettement inférieure à la moyenne nationale (17 % contre 23 %)

Un nombre de piétons tués en forte progression en 2016 (+350 %) et principalement chez les seniors.

SYNTHÈSE DU BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS L'YONNE ENTRE 2012 ET 2016

L'ACCIDENTOLOGIE

BAISSE RELATIVE DES ACCIDENTS MAIS UN NOMBRE DE TUÉS STABLE
-2 % d'accidents corporels et entre 30 et 35 tués par an

UN TAUX DE GRAVITÉ TRÈS ÉLEVÉ
15 dans l'Yonne contre 6 au niveau national

LES CIRCONSTANCES

***DES VICTIMES PLUTÔT JEUNES, EN VOITURE, EN RASE CAMPAGNE SUR
LE RÉSEAU SECONDAIRE***

***DES ACCIDENTS CONCENTRÉS L'APRÈS-MIDI, LES WEEK-END ET
VEILLES DE FÊTE***

LES CAUSES COMPORTEMENTALES

LE NON RESPECT DES RÈGLES ET LES PERTES DE CONTRÔLE
51 % des accidents mortels / plus d'1 tué sur 2

L'ALCOOL, 2^e CAUSE DES ACCIDENTS MORTELS
24 % des accidents mortels et 1 tué sur 4

LA VITESSE
12 % des accidents mortels / 12 % des tués

LES STUPÉFIANTS
5 % des accidents mortels / 5 % des tués

LES USAGERS À RISQUES OU VULNÉRABLES

LES JEUNES (moins de 25 ans)

**1 conducteur responsable d'un accident mortel sur 5 âgé de 18 à 24 ans
23 % des tués ont moins de 25 ans.**

LES SALARIÉS (18 à 64 ans)

**Impliqués dans 40% des accidents corporels
Plus de 7 tués sur 10 sont âgés de 18 à 64 ans**

LES SENIORS (+ 65 ans)

**Près de 1 tué sur 5 est un senior
Une responsabilité liée aux effets du vieillissement**

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

**Impliqués dans près d'un accident corporel sur 4
1 tué sur 6**

LES USAGERS VULNÉRABLES (PIÉTONS / CYCLISTES)

**Impliqués dans près d'un accident corporel sur 6
Près d'1 tué sur 8**

LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE 2018 - 2022

Le comité de pilotage, qui s'est réuni le 20 septembre 2017 et le 30 janvier 2018, a validé les enjeux locaux et proposé les orientations stratégiques pour les quatre années à venir.

Au regard des orientations fixées par le gouvernement et du bilan de l'accidentalité dans l'Yonne, les membres du comité de pilotage ont retenu les enjeux suivants pour le DGO 2018-2022 :

- les jeunes,
- les seniors,
- les risques routiers professionnels,
- les addictions,
- le partage de la voirie,
- les deux-roues motorisés,
- les infrastructures.

Enjeu « Jeunes »

Améliorer la coordination entre les partenaires

- Créer une cartographie des actions programmées dans les établissements scolaires afin de couvrir tout le territoire
- S'appuyer sur les autos-écoles pour diffuser les messages
- Renforcer la complémentarité des acteurs pour mieux assurer le continuum éducatif en matière de sécurité routière : associer les parents, s'appuyer sur des partenaires en contact avec les jeunes pour diffuser des messages de prévention (maisons des jeunes, associations sportives, etc.)

Diffuser la culture sécurité routière dans les lieux fréquentés par les jeunes

- Sensibiliser les établissements situés aux abords des établissements scolaires : restauration rapide, salles de spectacles et de musique, etc.

Moderniser le discours

- Retravailler les actions afin de moderniser le discours
- Développer la prévention par les pairs dans une logique de responsabilisation des jeunes
- Communiquer sur les supports utilisés par les jeunes (réseaux sociaux, internet, ...)

Développer les connaissances des bonnes pratiques de la route dès le plus jeune âge

Relancer un partenariat annuel avec les centres de formation des apprentis et l'IUT

Développer les actions de sensibilisation sur les conduites à risques

- Renforcer les actions de prévention sur l'alcool, les stupéfiants et l'usage des distracteurs lors des déplacements

Renforcer les contrôles aux abords des établissements scolaires

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes et du port des équipements de sécurité

Enjeu « Seniors »

Mener des opérations de sensibilisation sur le territoire permettant de faire prendre conscience aux seniors qu'ils constituent une population particulièrement exposée

- Développer des partenariats avec les collectivités, les structures associatives, les assureurs, les mutuelles
- Participer à des manifestations ou à des évènements thématiques, tels la « Semaine bleue »

Sensibiliser les seniors sur la modification de leurs capacités physiques et leurs conséquences lors de leurs déplacements

- Informer les seniors sur les effets de l'âge sur les capacités à conduire en toute sécurité et sur les effets de certains médicaments sur la conduite
- Communiquer auprès des professionnels de santé (médecins, pharmaciens, infirmiers, etc .) afin qu'ils sensibilisent leurs patients à la thématique sécurité routière
- Développer des partenariats avec les ordres des médecins, des pharmaciens et des infirmiers

Développer les audits personnels de conduite avec les partenaires

- Proposer des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route : mise à jour des connaissances réglementaires (notamment les règles de priorités et les angles morts), mise en situation de conduite

Miser sur les relations intergénérationnelles

- Sensibiliser l'entourage des seniors aux problématiques rencontrées

Promouvoir les alternatives à l'utilisation d'un véhicule personnel

- Promouvoir les transports en commun et les services de transport à la demande mis à disposition par les collectivités
- Promouvoir la politique de covoiturage

Enjeu « Risques Routiers Professionnels »

Développer un réseau de partenaires

- Développer les partenariats avec les chambres consulaires, la CARSAT, les organisations professionnelles
- Associer aux actions l'UT DIRECCTE et les assureurs pour intégrer la dimension perte financière dans la sensibilisation des chefs d'entreprises et des artisans

Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et les lycées professionnels

- Sensibiliser les étudiants pour qu'ils soient vecteurs de bonnes pratiques dans leur activité professionnelle future

Cf enjeu « Jeunes »

Développer des actions de sensibilisation auprès des entreprises

- Responsabiliser les chefs d'entreprise sur la prise en compte du risque routier professionnel dans l'évaluation des risques professionnels (DUER)
- Réaliser une synthèse des offres de service existantes pour la prévention du risque routier, l'actualiser et la promouvoir auprès des entreprises, avec une orientation particulière en direction des TPE/PME
- Encourager la réflexion sur les habitudes et l'organisation du travail : inciter à l'utilisation du numérique (visioconférence, audioconférence), encourager l'instauration de règles d'usage du téléphone pendant les missions
- Mettre en place un protocole de « bonne conduite » et de « bonne pratique » entre le salarié et la direction
- Encourager les chefs d'entreprises à élaborer des PPRR
- Développer les PPRR dans les administrations
- Organiser des journées de sensibilisation/réflexion à destination du personnel dans des entreprises « phares » du département
- Encourager l'égalité d'accès à la formation au risque routier de tous les salariés : soutenir les entreprises dans leur effort de formation, particulièrement les plus petites d'entre elles
- Déployer la campagne "Les 7 engagements pour une route plus sûre"
- Agir en concertation avec les acteurs publics et privés pour améliorer l'aménagement des infrastructures pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
- Promouvoir l'application « mode conduite » et le développement du covoiturage pour les trajets professionnels ou les trajets domicile / travail

Enjeu « Addictions »

Informers les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool
- Encourager l'autocontrôle d'alcoolémie
- Apprendre à chacun à mieux connaître les effets de l'alcool sur sa conduite
- Sensibiliser sur les effets des mélanges alcool/psychotropes
- Informer sur la réglementation et sur les conséquences (pécuniaires, judiciaires, matérielles, humaines) des pratiques addictives
- Communiquer sur les nouveaux dispositifs de détection des stupéfiants
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises : inclure la problématique de l'alcool et du cannabis lors des actions organisées dans les lycées et dans les établissements d'enseignement supérieur
- Cibler les périodes propices aux comportements à risques et communiquer via les réseaux sociaux (fêtes de fin d'année...)
- Responsabiliser les organisateurs d'événements festifs et les employeurs :
 - s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements de nuit
 - améliorer/développer les transports collectifs vers les lieux festifs
 - informer sur la mise à disposition de moyens préventifs (éthylotests) par les partenaires

Valoriser le principe du conducteur sobre

- Promouvoir les opérations de type SAM / Capitaine de soirée

Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête

Développer les peines alternatives en collaboration avec le parquet

- Participer aux ordonnances et compositions pénales
- Poursuivre la collaboration avec le tribunal de grande instance d'Auxerre
- Développer le partenariat sur le tribunal de grande instance de Sens
- Poursuivre et développer le travail avec le service pénitentiaire d'insertion et de probation

Enjeu « Partage de la voirie »

Cf enjeu « Infrastructures »

Mener des actions de sensibilisation sur les contraintes liées aux différents modes de déplacement

- Sensibiliser les conducteurs de véhicules au partage de la route : les informer sur les distances de freinages, sur les angles morts, sur le danger de l'ouverture des portières
- Mener des opérations pédagogiques à destination des piétons et des vélos, notamment l'hiver et en période de nuit, pour les sensibiliser :
 - sur les équipements de sécurité : casque, etc.
 - sur la nécessité d'être visible : équipements de visibilité
 - sur les comportements à risques, notamment les dangers de l'utilisation de distracteurs
- Participer aux salons destinés aux collectivités organisés dans le département

Prendre en considération les nouveaux moyens de déplacement

- Mieux informer les usagers sur les nouveaux aménagements et infrastructures urbains (zones de circulation apaisée, zones 20, zones de rencontres, etc.)
- Sensibiliser les collectivités sur les problématiques relatives aux déplacements doux : organiser des conférences sur ce thème (plan d'actions pour les mobilités actives)

Sensibiliser les collectivités à la qualité des aménagements de voirie et à la sécurité, notamment par la prise en compte des déplacements doux, dans le cadre de leurs projets d'aménagements urbains ou de travaux

- Apporter, sur demande, aux collectivités un éclairage objectif sur l'opportunité et la faisabilité des intentions de projets d'aménagement de voirie, indiquer les procédures et démarches à suivre pour leur réalisation, au regard des besoins, des financements mobilisables et des échéances prévisibles
- Poursuivre la formalisation d'avis de sécurité routière à l'occasion des demandes de subventions

Réaliser régulièrement des contrôles des usagers de la route

- Vérifier les équipements obligatoires des deux roues
- Renforcer les contrôles des conducteurs de véhicules sur le respect des règles en matière de franchissements de passages piétons, feux rouges, stationnement sur les pistes cyclables

Enjeu « Deux Roues motorisés »

Proposer aux motocyclistes des journées de perfectionnement ou de remise à niveau

- Organiser des rallyes pédagogiques :
 - impliquer les établissements de conduite moto
 - faire participer des élèves en cours de formation avec les motos de l'établissement de conduite
 - impliquer des pilotes infractionnistes (avec l'accord des parquets, dans le cadre d'une alternative aux poursuites sur les infractions mineures commises par les motocyclistes)
- Organiser une action « Trajectoires de sécurité » pour sensibiliser les motocyclistes, notamment ceux en formation, sur les trajectoires de sécurité, en association avec les écoles de conduite

Impliquer les concessionnaires

- Créer des « rendez-vous » chez les concessionnaires : moments de rencontres et d'échanges avec les usagers

Sensibiliser tous les usagers de la route sur la vulnérabilité des deux-roues

- Organiser une journée de rencontre entre usagers
- Sensibiliser les motards sur le port des équipements de sécurité non obligatoires

Améliorer la prise en compte des 2 roues motorisés par les gestionnaires de voirie

6.4 Cf enjeu « Infrastructures »

- Sensibiliser les collectivités sur les problématiques relatives aux deux roues
- Créer un vrai relais concernant les travaux de gravillonnages (information en temps réel, balisage conforme, formation des agents)

Poursuivre les opérations de contrôle avec les forces de l'ordre

- Réaliser des contrôles sur les cyclomoteurs, notamment aux abords des établissements scolaires

Sensibiliser les jeunes sur la problématique deux roues

- Diffuser la culture sécurité routière en menant des actions de sensibilisation auprès des parents
- Engager une démarche auprès des assureurs pour une meilleure information des usagers et des parents sur la non prise en charge de l'assurance en cas de modification du cyclomoteur
- Mener des actions de sensibilisation dans les collèges (code de la route / maniabilité)

Enjeu « Infrastructures »

Partager la connaissance de l'insécurité routière

- Diffuser les bilans et les tableaux de bord de l'accidentalité
- Effectuer des études spécifiques (ex : 2 roues, piétons, jeunes, etc.) sur demande des partenaires
- Recenser les zones accidentogènes avec visite sur le terrain si les raisons se rattachent à l'infrastructure afin de corriger l'environnement du réseau routier départemental

Poursuivre la mise en conformité des passages à niveaux en partenariat avec la SNCF

- Mener des campagnes de sensibilisation aux abords des passages à niveaux dangereux
- Mettre à jour les diagnostics des passages à niveau communaux et conseiller les collectivités, en lien avec la SNCF, pour leur sécurisation

Poursuivre la suppression des obstacles latéraux

- Promouvoir la politique de suppression d'obstacles latéraux, en organisant notamment une réunion d'échanges avec les concessionnaires de réseaux, les gestionnaires de voirie, et les élus, à partir d'une analyse d'accidentologie cartographiée sur le département

Poursuivre l'amélioration de la sécurité des personnels sur les chantiers

- Renforcer la communication auprès des usagers : monter une action pédagogique avec alternative aux poursuites
- Travailler de manière permanente à la mise en sécurité des chantiers

Renforcer la cohérence de la signalisation routière

- Recueillir les observations et incohérences constatées de la part des usagers grâce à la fiche de signalement disponible sur le site Internet des services de l'Etat.
- Organiser chaque année la commission consultative des usagers pour la signalisation routière (CCUSR) afin d'effectuer un bilan et proposer des actions dans ce domaine
- Poursuivre la suppression ou le renforcement, dans le cadre du changement de la signalisation usée, des panneaux de police (virage, limitation de vitesse)

- Poursuivre la mise en place de barrettes sonores sur les lignes continues placées en axe du réseau routier départemental structurant afin de sensibiliser les conducteurs sur leur trajectoire et de limiter le déport des véhicules tout en améliorant la visibilité de la ligne continue axiale de nuit et par temps de pluie.
- Poursuivre la mise en œuvre d'une ligne continue de 150 mètres avant l'entrée d'une agglomération, lors de la réfection des couches de roulement, afin de limiter les dépassements entrants et sortants des véhicules et de réduire la vitesse aux abords de l'agglomération

Associer les gestionnaires de réseaux routiers à la politique de sécurité

- Associer les gestionnaires de réseaux routiers aux grandes opérations de prévention (forums, semaine de la mobilité, départs en vacances, etc.)
- Relayer les messages de prévention diffusés par les gestionnaires de réseaux routiers

Ce DGO a été établi grâce à l'implication des services de l'Etat, des collectivités locales et des acteurs locaux, membres du comité de pilotage :

Préfecture de l'Yonne
Parquet d'Auxerre
Parquet de Sens
Groupement de gendarmerie de l'Yonne
Direction départementale de la sécurité publique
Direction des services départementaux de l'éducation nationale
Direction départementale des territoires
Direction de la cohésion sociale et de la protection des populations
Direction interdépartementale des routes Centre-Est
Unité territoriale de l'Yonne de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
Agence Régionale de Santé de Bourgogne Franche Comté
Conseil Départemental de l'Yonne
Commune d'Auxerre
Commune de Sens
Commune d'Avallon
Association des maires et des présidents d'intercommunalités de l'Yonne
Association des maires ruraux de l'Yonne
Conseil local de prévention de la délinquance de Joigny
Conseil local de prévention de la délinquance de Migennes
Conseil local de prévention de la délinquance de Tonnerre
Conseil local de prévention de la délinquance de Saint-Florentin
Conseil intercommunal de prévention de la délinquance de Monéteau-Appoigny-Charbuy-Perrigny
Conseil intercommunal de prévention de la délinquance de Yonne Nord
Service départemental d'incendie et de secours
SAMU 89
Ordre des médecins
Chambre de commerce et d'Industrie
Chambre de métiers et de l'artisanat
Société APRR
CARSAT
Mutualité sociale agricole
Fédération française des assureurs
Fédération nationale des transports routiers et de voyageurs
Représentants des auto-écoles de l'Yonne
Prévention routière
Ligue contre la violence routière
Fédération française des motards en colère
Fédération française des motards
Fédération départementale de cyclotourisme
UFC Que Choisir
Association des villages traversés par la RN 77
Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie
Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public
Association « vélo en tous Sens »
Association « La roue libre »

Validé en présence des membres du comité de pilotage, le 22 mars 2018.

Le préfet de l'Yonne,

La Procureure de la République près le
tribunal de grande instance d'Auxerre,

Patrice LATRON

Sophie MACQUART-MOULIN

La Procureure de la République près le tribunal
de grande instance de Sens

Le président du conseil départemental de
l'Yonne

Marie-José DELAMBILY

Patrick GENDRAUD

Le président de l'association des maires et des
présidents d'intercommunalités de l'Yonne

La présidente de l'association des maires
ruraux de l'Yonne

Mahfoud AOMAR

Dominique CHAPPUIT