

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

*stratégie départementale de prévention de l'accidentalité routière dans les
Côtes-d'Armor*
2023-2027



Enjeux prioritaires
pour se mobiliser



ÉDITO

La sécurité routière est une préoccupation majeure qui nécessite une coordination permanente des acteurs en charge des politiques publiques nationales et locales. Dans les Côtes-d'Armor, les services de l'État et leurs partenaires sont particulièrement déterminés à lutter contre l'insécurité routière, et notamment à la suite du bilan de l'année 2022 qui a été le plus mauvais en nombre de tués depuis 2008. Pour inverser cette tendance de manière durable, nous devons intensifier nos actions de prévention et de communication en complément des opérations et dispositifs de contrôles et de répression.

Ainsi, notre stratégie locale de sécurité routière, définie dans le document général d'orientation, a été mise à jour pour la période 2023-2027 par les services de l'État en collaboration avec les autorités judiciaires, les collectivités locales, les écoles de conduite, les associations et les assureurs.

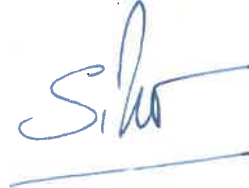
Cette actualisation a identifié sept enjeux prioritaires et défini des orientations d'actions pour chacun d'eux :

- les mobilités actives et les nouvelles mobilités ;
- les deux-roues motorisés ;
- les conduites sous influence d'alcool et de stupéfiants ;
- la conduite apaisée ;
- le risque routier professionnel ;
- les jeunes adultes (18 à 24 ans) ;
- les seniors + de 65 ans.

Ces orientations constituent la base des actions qui seront entreprises chaque année, de 2023 à 2027, dans le cadre du plan d'action départemental de sécurité routière.

Nous continuerons à travailler en partenariat et en réseau pour poursuivre et intensifier notre lutte contre l'insécurité routière.

Le Préfet des Côtes-d'Armor



Stéphane ROUVÉ

SOMMAIRE

Édito	2
I Introduction	5
Le cadre de la démarche	5
La présentation générale du département des Côtes-d'Armor	6
II Le bilan général de l'accidentalité 2017-2022	10
Accidentalité annuelle, Accidentalité mensuelle cumulée	10
Répartition des victimes par modes de déplacement	11
Accidentalité par créneaux horaires, Accidentalité par tranches d'âges	12
Accidentalité en agglomération / hors agglomération, Accidentalité femme / homme	13
Responsabilité présumée par gravité des blessures, Responsabilités présumées par tranches d'âges	14
Accidentalité par facteurs	15
III Les orientations d'actions par enjeux	16
Les orientations générales	16
Enjeu prioritaire n°1 : les mobilités actives et les nouvelles mobilités	18
Enjeu prioritaire n°2 : les deux-roues motorisés	20
Enjeu prioritaire n°3 : l'alcool et les stupéfiants	22
Enjeu prioritaire n°4 : la conduite apaisée	24
Enjeu prioritaire n°5 : le risque routier professionnel	25
Enjeu prioritaire n°6 : les jeunes adultes (18 – 24 ans)	27
Enjeu prioritaire n°7 : les seniors (+ de 65 ans)	29
IV Passer à l'action	31
Le Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière	31
Le réseau des élus référents Sécurité Routière	31
L'Observatoire départemental de la Sécurité Routière	32
Le suivi du DGO	32
V Annexes	34
Les comparaisons départementales	34
Glossaire	35
Tableau récapitulatif des orientations d'action	36
Liens	37

I INTRODUCTION

LE CADRE DE LA DÉMARCHE

L'objectif du document général d'orientation de la sécurité routière est d'établir un cadre stratégique sur 5 ans pour guider l'action de l'État et de ses partenaires en matière de prévention, de communication et de répression permettant de réduire l'accidentalité routière.

Ce document est articulé autour de deux parties : le bilan de l'accidentalité 2017 à 2022 et les orientations d'actions réparties par enjeux prioritaires.

Il a été élaboré sous l'autorité de la Directrice de cabinet du Préfet en tant que Cheffe de projet Sécurité Routière. Plusieurs réunions du comité de pilotage et des ateliers ont été organisés pour aboutir à ce document.

Le Comité de pilotage était composé de représentants des organismes suivants :

- la Préfecture ;
- le Conseil départemental ;
- l'Association des Maires de France ;
- les représentants des organisations professionnelles des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ;
- le Parquet près le Tribunal Judiciaire de Saint-Brieuc ;
- la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie ;
- le Groupement de Gendarmerie départementale ;
- la Direction départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale) ;
- d'un représentant des assureurs.

Des ateliers, réunissant une vingtaine de partenaires, se sont tenus en février 2023. Ils ont permis d'établir des propositions d'orientation pour les actions de prévention et de communication.

Les représentants des organisations suivantes étaient présents :

- élus locaux référents de la sécurité routière ;
- associations d'usagers de la route (cyclistes, motards, automobilistes, piétons) ;
- associations de victimes de la route ;
- autorités judiciaires ;
- Conseil départemental ;
- responsables de prévention en entreprises ;
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière ;
- Préfecture et Direction départementale des territoires et de la mer ;
- Groupement de Gendarmerie départementale ;
- Direction départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale);
- représentants des syndicats des auto-écoles ;
- Service départemental de la jeunesse, de l'engagement et du sport ;
- représentants d'un assureur ;

LA PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT DES CÔTES-D'ARMOR

Géographie et climat

Le département des Côtes-d'Armor a une superficie de **6 877,6 km²**. Il s'agit du plus grand département breton. Sur sa façade nord, le département est bordé par la Manche. Les zones côtières sont principalement vallonnées et concentrent les axes de circulation les plus empruntés.

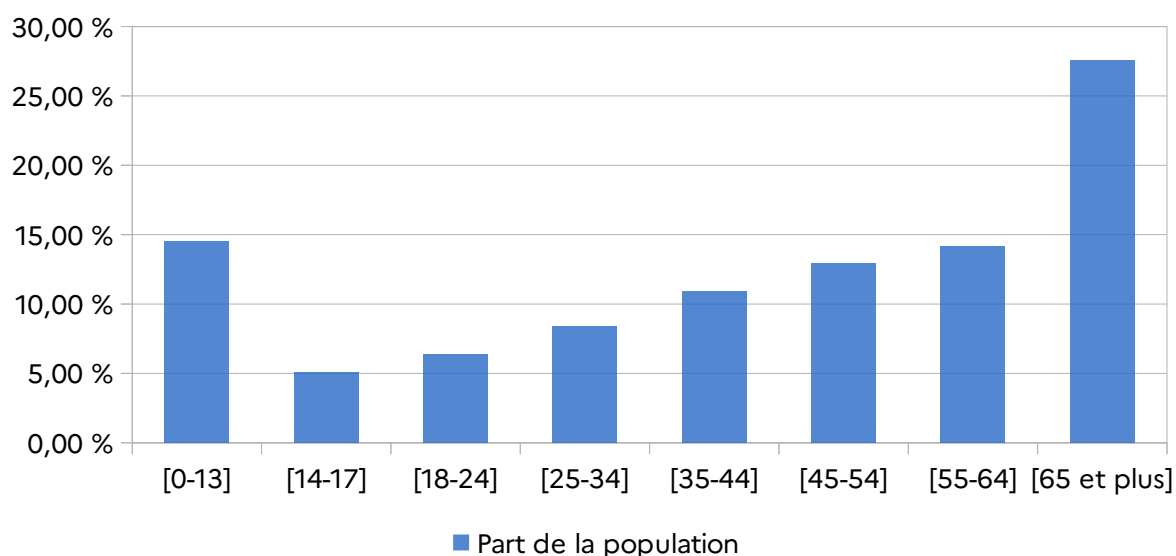
La partie sud du département est également composée de zones vallonnées et de quelques plaines.

Le climat est de type océanique, caractérisé par des températures douces et une pluviométrie relativement abondante et répartie tout au long de l'année, avec un léger maximum d'octobre à février. La neige y est exceptionnelle.

La météo peut varier entre la façade maritime et le centre du département : le gel y est par exemple plus fréquent.

Démographie

Les Côtes-d'Armor comptent **603 640 habitants** (population municipale établie par l'INSEE au 1^{er} janvier 2020 et entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023). Si le département continue de gagner des habitants, le vieillissement se poursuit : la part des personnes de plus de 65 ans devrait passer de 27 % à plus de 30 % de la population totale dès 2026.



Sur la période 2013-2019, la variation annuelle moyenne de la population est de 0,1 %.

Le département fait partie des départementaux ruraux : 93 % des communes sont classées comme rurales. En 2018, deux tiers des habitants (67 %) vivent dans une commune rurale, contre un peu plus de la moitié (54 %) au niveau régional : le département des Côtes-d'Armor est le département le plus rural de Bretagne et le 17^{ème} en France.

Au 1^{er} janvier 2023, le département est composé de 348 communes, dont 17 comptant entre 5 000 et 10 000 habitants, et 6 communes de plus de 10 000 habitants. L'unité urbaine de Saint-Brieuc compte plus de 95 000 habitants, celle de Lannion en compte plus de 47 000.

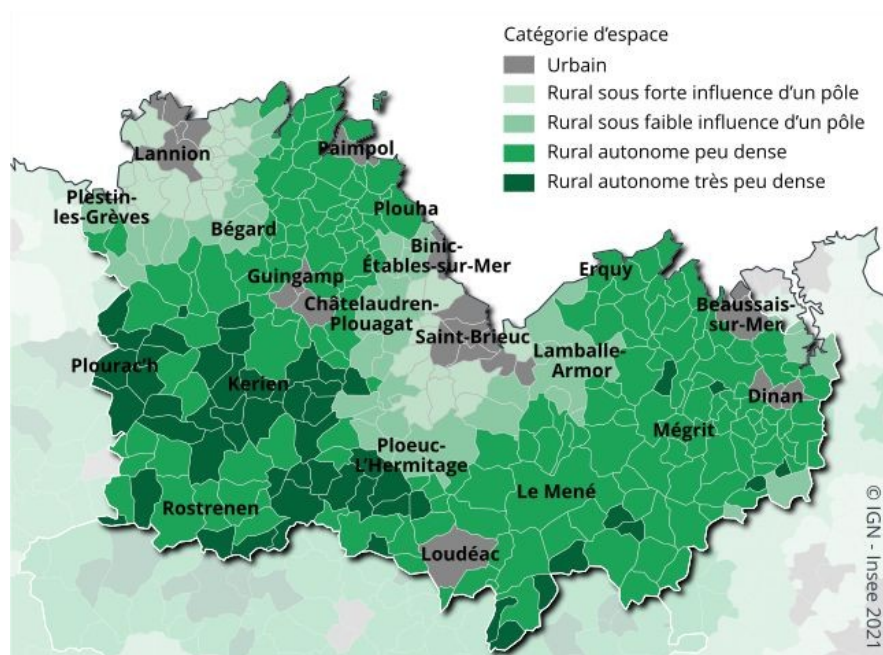


Figure 1: Carte de la catégorisation des espaces, INSEE

Réseau routier et parc de véhicules

Le département des Côtes-d'Armor compte plus de **21 000 km de voirie routière**, dont 270 km de routes nationales et 4 500 km de routes départementales. La longueur du réseau routier communal est en augmentation d'environ 1,5 % par an.

Le département des Côtes-d'Armor ne compte pas d'autoroute.

La Route Nationale 12 (Brest – Rennes) traverse la moitié nord des Côtes-d'Armor d'ouest en est et se prolonge vers Le Mans (A81) et Paris (A11). La RN 176 à l'est relie le réseau routier du département à l'autoroute A84 qui assure la liaison entre Rennes, Caen, Nantes et Bordeaux.

Le sud des Côtes-d'Armor est traversé par la RN 164 (Axe « Centre Breton » Montauban de Bretagne – Châteaulin passant par Loudéac, Rostrenen et Carhaix). L'Axe Triskell (Saint-Brieuc – Vannes – Lorient) contribue également aux échanges avec le centre Bretagne, et sa mise en 2 fois 2 voies progressive doit contribuer à fluidifier le trafic nord-sud.

Environ 2 000 km de routes départementales servent pour les liaisons les plus importantes, et plusieurs portions sont en 2x2 voies (RD222, 700, 767...).

Plusieurs communes du département, notamment Saint-Brieuc, chef-lieu du département, ont adopté le « 30km/h » sur une majeure partie de leur réseau communal.

Le Conseil départemental a adopté un Schéma Véloroutes – Voies Vertes qui a pour objectif de développer les itinéraires cyclables protégés.

La Préfecture et le Conseil départemental ont publié un « Panorama des mobilités » qui permet de suivre et d'encourager le développement des alternatives à l'autosolisme, tels que le covoiturage, les transports en commun ou la pratique du vélo.

Le parc de voitures particulières est d'environ 385 000 véhicules, et plus de 88 % des ménages possèdent au moins 1 voiture. La part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail est de 84,6 %

Réseau routier principal des Côtes-d'Armor

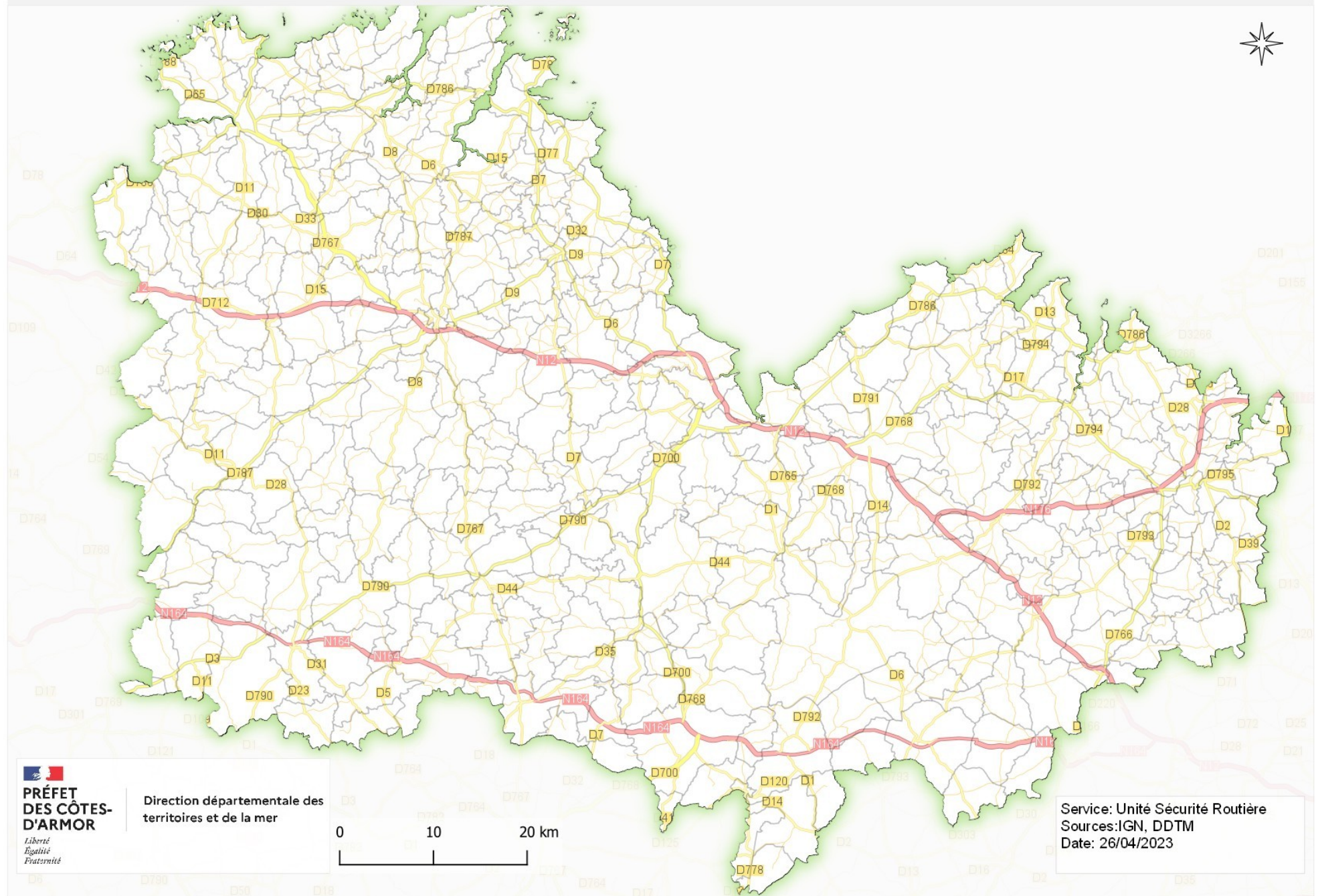


Figure 2: Réseau routier principal des Côtes-d'Armor

PRÉCISIONS

Un **accident corporel de la circulation** répond à trois critères cumulatifs :

- engendre au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique quel que soit le statut de la voie ;
- implique au moins un véhicule.

Par ailleurs, seuls sont recensés dans les analyses suivantes les accidents corporels portés à la connaissance de la gendarmerie ou à la police nationale, soit parce qu'elles sont intervenues sur l'accident pour sécurisation de l'accident et/ou enquête, soit suite à un dépôt de plainte. De fait, il apparaît qu'un grand nombre d'accidents corporels légers ne sont pas connus.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur place ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** :
 - **blessés graves** ou **blessés hospitalisés** : victimes hospitalisées plus de 24h ;
 - **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet d'une prise en charge médicale, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24h ;
- les **indemnes** : personnes impliquées dans un accident, mais dont l'état ne nécessite aucune prise en charge médicale du fait de l'accident ;
- la catégorie des « victimes toutes gravités » inclus les tués, blessés graves et blessés légers.

Par conséquent :

- Les **accidents mortels** sont les accidents dont au moins l'un des usagers impliqués est décédé.
- Les **accidents graves non mortels** sont les accidents avec au moins une personne blessée hospitalisée, mais aucune personne tuée.
- Les **accidents légers** sont les accidents corporels sans blessé hospitalisé et sans personne tuée.

Les tranches d'âges

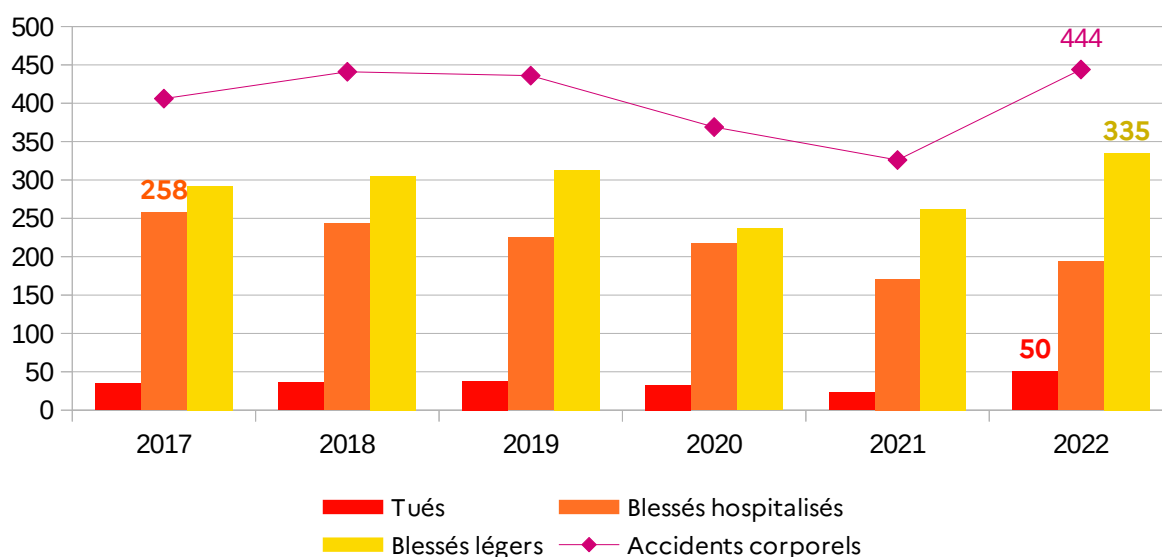
Les tranches d'âges utilisées dans le document sont les suivantes : 0 - 13 ans | 14 à 17 ans | 18 – 24 ans | 25 -34 ans | 35 – 44 ans | 45 – 54 ans | 55 – 65 ans | plus de 65 ans.

Elles ne sont donc pas d'intervalles identiques.

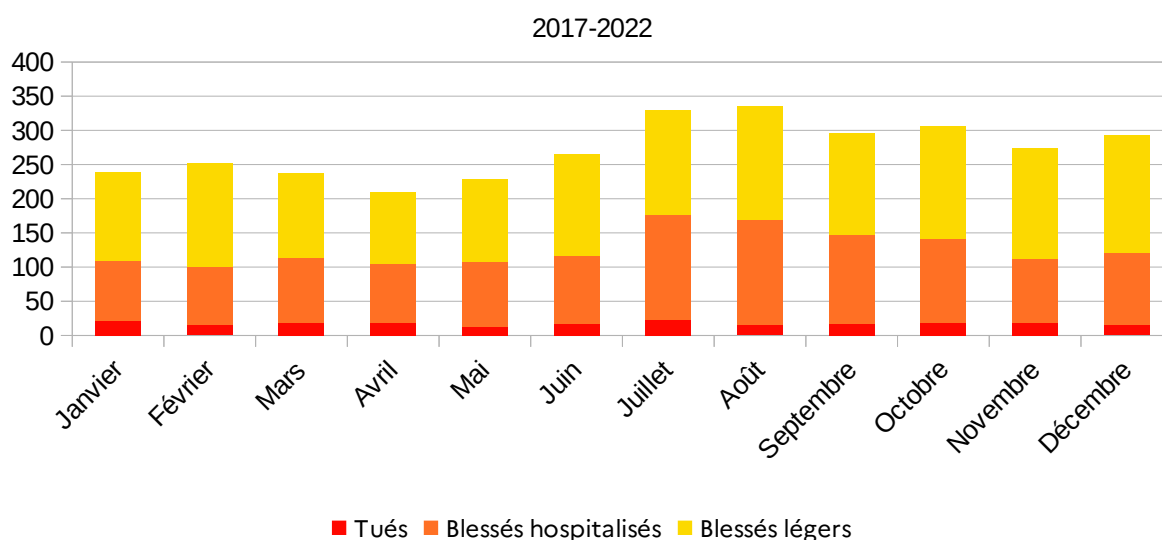
II LE BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ 2017-2022

ACCIDENTALITÉ ANNUELLE

Malgré une baisse globale depuis cinquante ans, plusieurs années ont vu le nombre d'accidents ou de victimes repartir à la hausse. C'est particulièrement le cas pour l'année 2022, qui a enregistré plus de tués qu'en 2021 (année qui a été fortement impactée par la COVID-19), mais également plus de tués que la moyenne 2017-2019.



ACCIDENTALITÉ MENSUELLE CUMULÉE

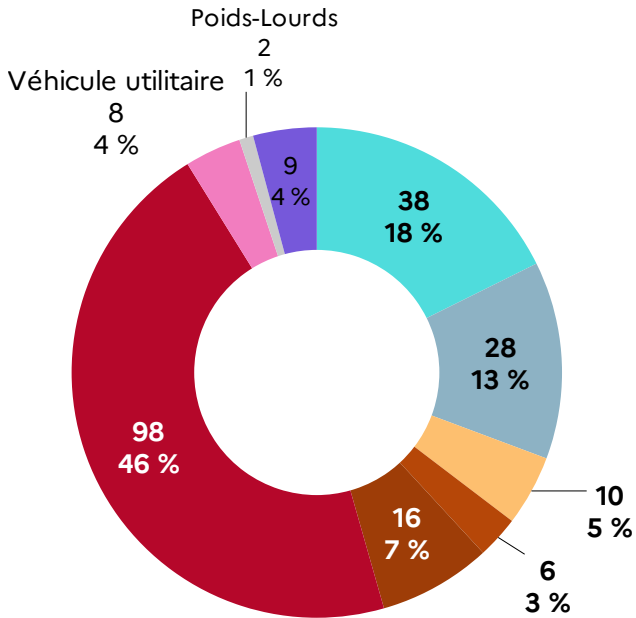


A noter : trois périodes de confinements ont été mises en place dans le cadre de la lutte contre la propagation de la COVID 19 : du 18 mars au 10 mai 2020, du 31 octobre au 14 décembre 2020 et du 4 avril au 3 mai 2021.

Le nombre d'accidents a baissé avec la diminution du trafic, mais la persistance de mauvais comportements (excès de vitesse notamment) ont limité la baisse du nombre de victimes.

RÉPARTITION DES VICTIMES PAR MODES DE DÉPLACEMENT

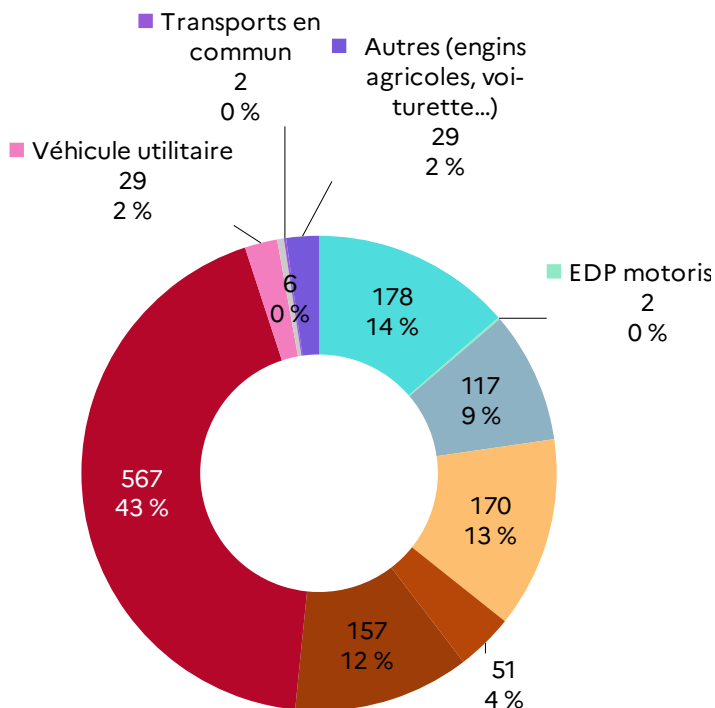
2017-2022



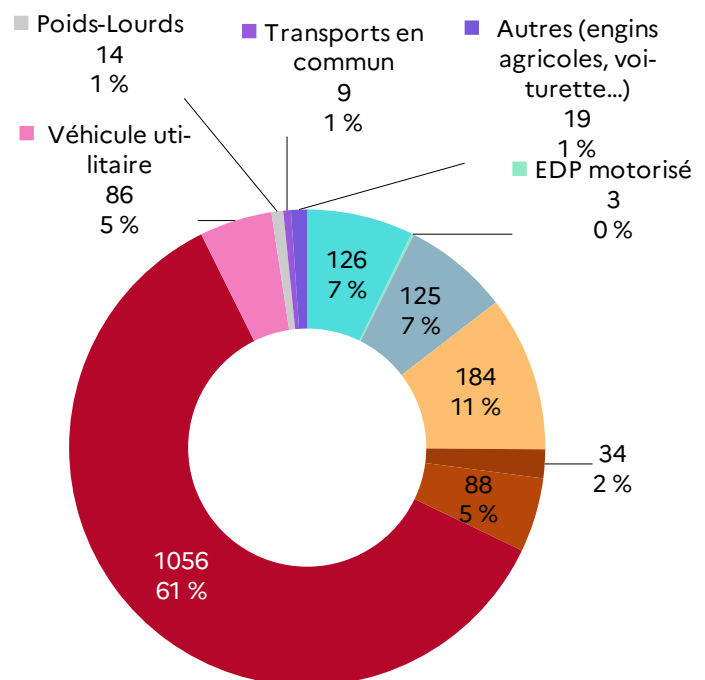
Tués



Blessés hospitalisés

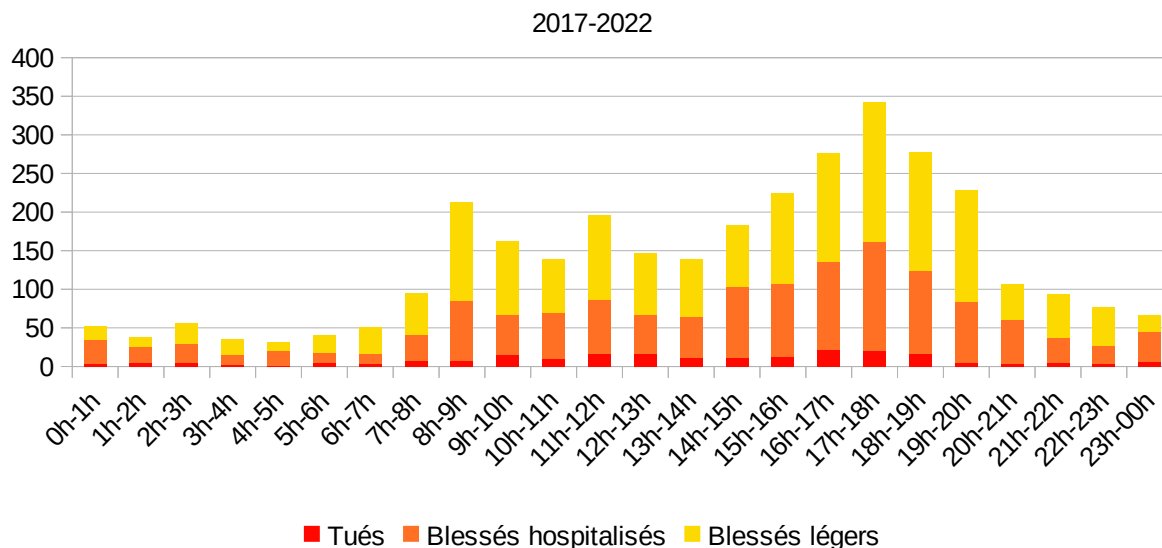


Blessés légers



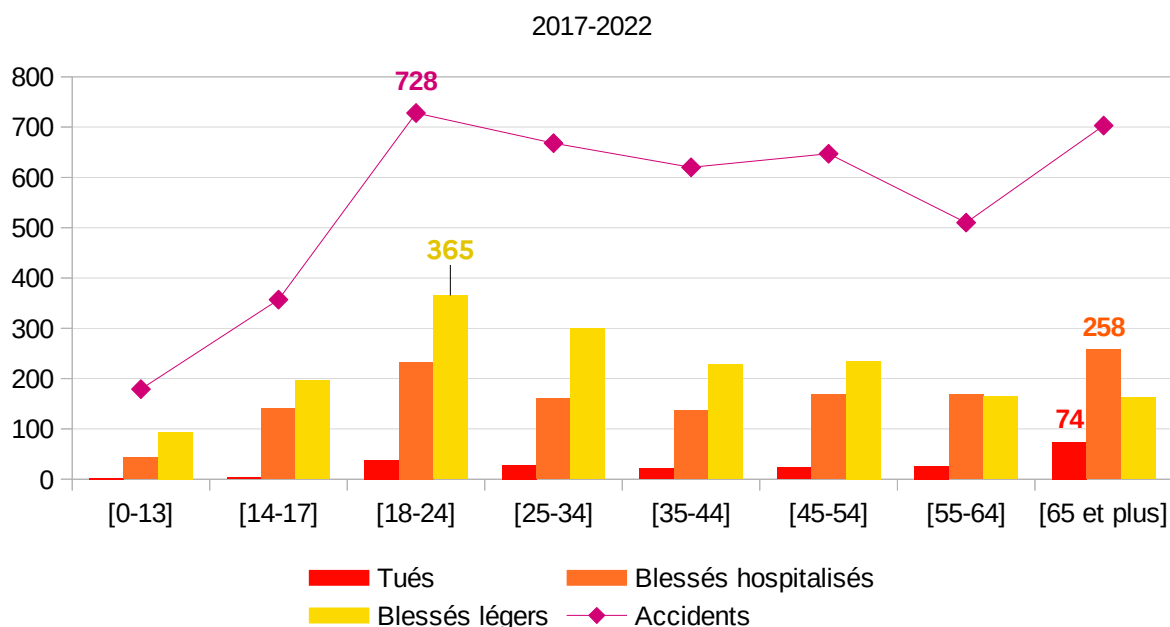
ACCIDENTALITÉ PAR CRÉNEAUX HORAIRES

La majorité des accidents, y compris des accidents mortels, ne se produisent pas de nuit mais en journée. La proportion d'accidents graves est en revanche supérieure la nuit.



ACCIDENTALITÉ PAR TRANCHES D'ÂGES

La tranche des jeunes adultes (18 – 24 ans) est celle qui enregistre le plus d'accidents et le plus grand nombre de blessés légers. Mais c'est la tranche des séniors de plus de 65 ans qui comptabilise le plus de blessés graves et de tués.

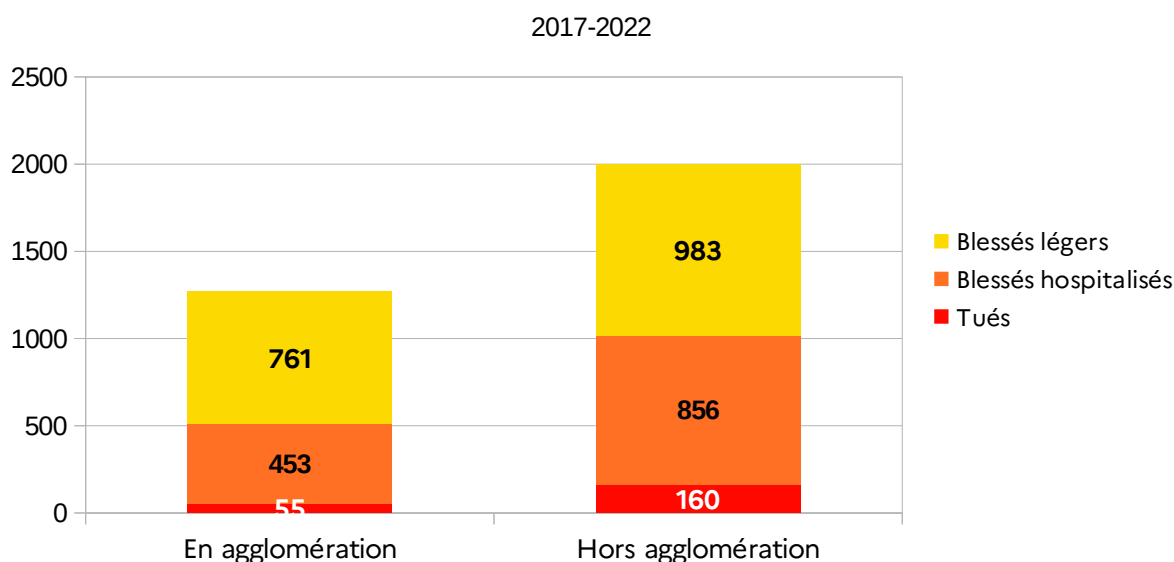


Attention : les tranches d'âges ne sont pas d'intervalles équivalents.

ACCIDENTALITÉ EN AGGLOMÉRATION / HORS AGGLOMÉRATION

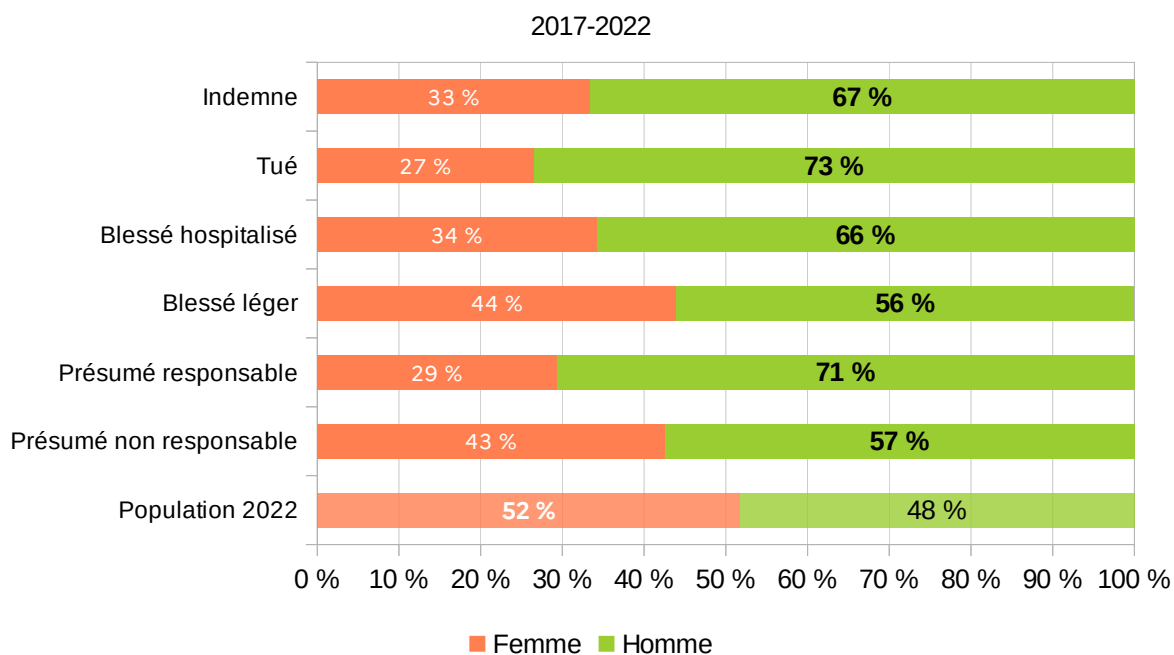
Le nombre d'accidents est plus élevé hors agglomération et ceux-ci sont également plus graves : en agglomération, 5 % des accidents sont mortels contre 11 % hors agglomération. Les six accidents ayant entraîné deux morts ont eu lieu hors agglomération.

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est particulièrement présent : 66,8 % des accidents avec ce facteur ont lieu hors agglomération.



ACCIDENTALITÉ FEMME / HOMME

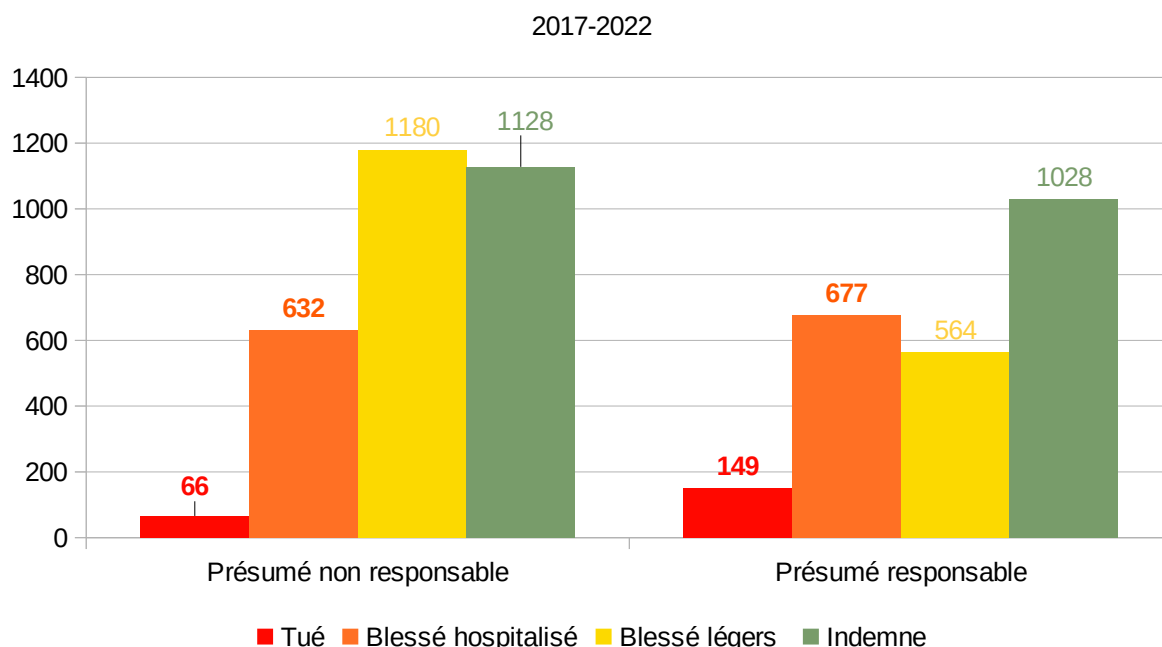
Les hommes sont sur-représentés dans l'ensemble des catégories par rapport à leur part dans la population, et en particulier parmi les tués et les présumés responsables.



RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE PAR GRAVITÉ DES BLESSURES

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée est évaluée par les forces de l'ordre lors de leur enquête et n'est pas en lien avec une éventuelle décision de justice ultérieure.

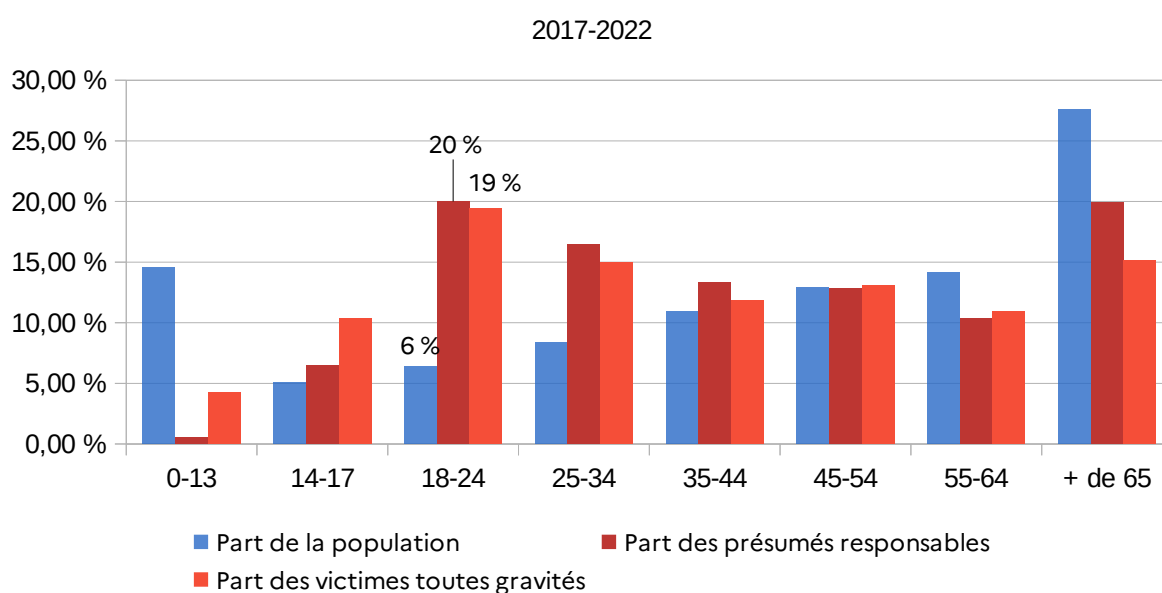
La responsabilité présumée incluse les malaises.



Note de lecture : 66 personnes décédées sur la route ne sont pas présumées responsables de leur accident.

RESPONSABILITÉS PRÉSUMÉES PAR TRANCHES D'ÂGES

Les jeunes adultes (18-24 ans) sont sur-représentés dans les présumés responsables et dans les victimes d'accidents par rapport à leur part dans la population.

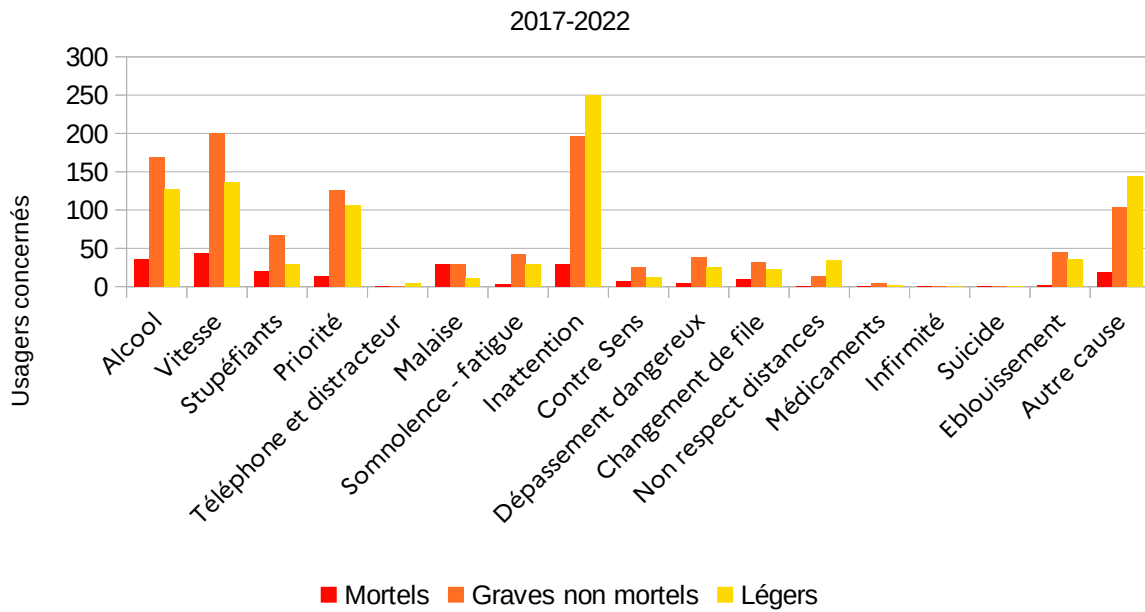


Attention : les tranches d'âges ne sont pas d'intervalles équivalents.

ACCIDENTALITÉ PAR FACTEURS

Jusqu'à trois causes d'accident peuvent être renseignées par usager, et plusieurs usagers peuvent être présumés responsables d'un accident.

Les 3 premières causes d'accidents sont dans l'ordre : **l'inattention, la vitesse et l'alcool.**

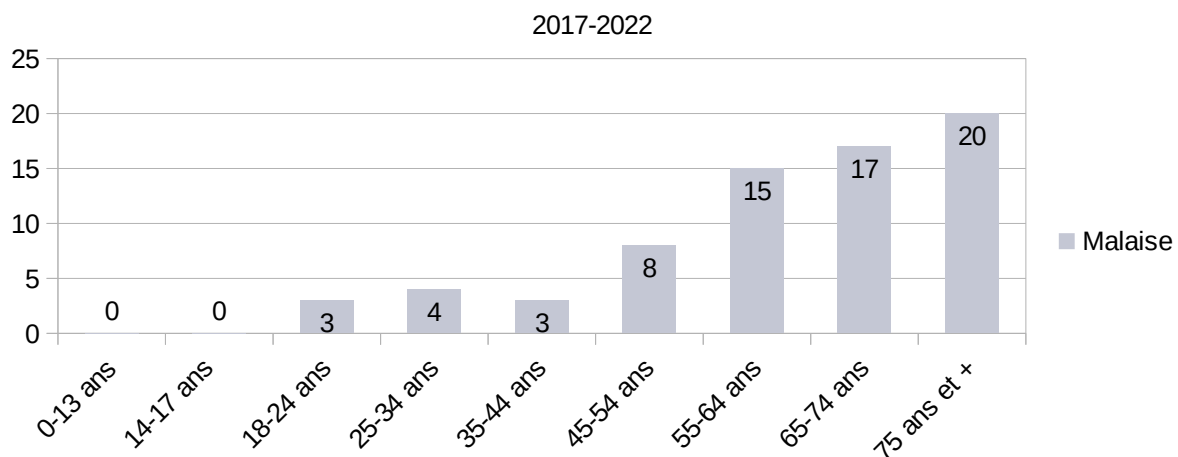


Exemple de collision avec le facteur « inattention » : un conducteur percute par l'arrière le véhicule qui le précède et qui se trouvait à l'arrêt pour tourner à gauche.

Exemple de facteurs « autre cause » : défaut mécanique du véhicule, changement de file... Cette catégorie inclut également les accidents pour lesquelles les causes n'ont pas pu être déterminées.

Focus : les malaises par tranches d'âge

Les malaises sont une cause particulière : s'ils sont peu nombreux, ils sont très souvent mortels. Ce facteur est présent dans seulement 3 % des accidents toutes gravités confondues, mais est présent dans 29,3 % des accidents mortels. C'est également le deuxième facteur d'accident pour les cyclistes, derrière l'inattention. Entre 2017 et 2022, 30 personnes sont décédés d'un malaise sur la route.



III LES ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR ENJEUX

LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Les orientations d'actions constituent des pistes déclinables en actions.

Orientation	METTRE EN PLACE DES ALTERNATIVES À LA SANCTION LORS DE CONTRÔLES ROUTIERS	AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE
Description	Il s'agit de proposer aux primo-contrevenants de certaines infractions routières d'assister à une action de prévention au lieu de payer une amende	Les données publiées par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière sont issues fournies par la Gendarmerie et la Police nationale. Celles peuvent être complétées par d'autres sources pour avoir une vision la plus exhaustive possible.
Porteurs d'actions	Mairies	Préfecture (unité Sécurité Routière)
Partenaires mobilisables	Associations, Préfecture, Parquet, Gendarmerie, Police	SDIS, Assureurs, associations locales
Indicateur de suivi	Nombre d'actions menées, pourcentage de contrevenants ayant accepté l'alternative, avis des contrevenants	

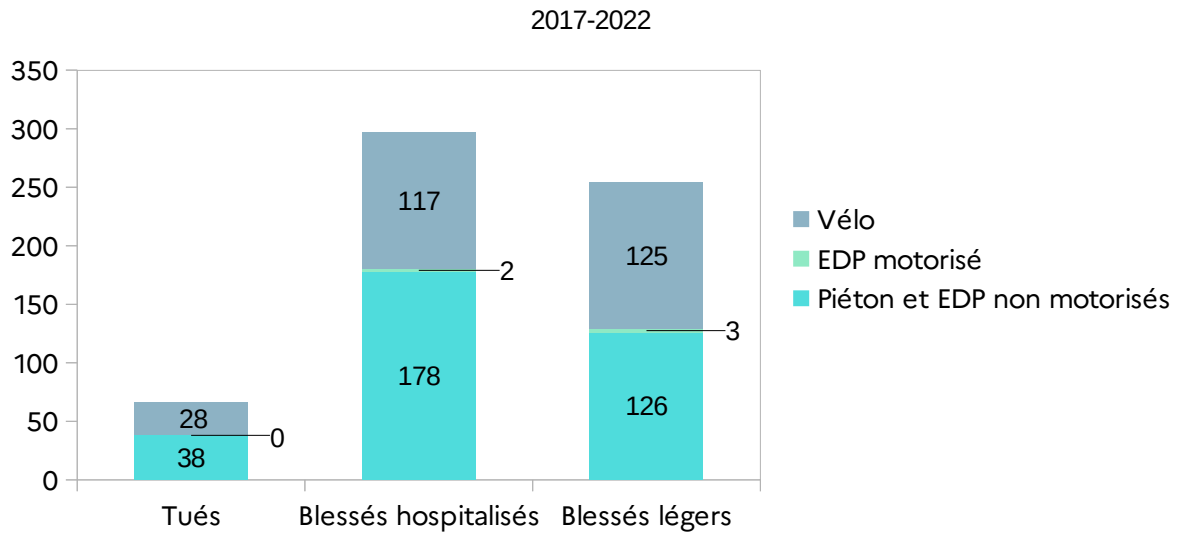
Orientation	CRÉER UN ANNUAIRE DES ASSOCIATIONS ET STRUCTURES DÉPARTEMENTALES INTERVENANTS DANS LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	CRÉER UN CATALOGUE DES ACTIONS DE PRÉVENTION ET DE COMMUNICATION POUVANT ÊTRE RÉALISÉES DANS LE DÉPARTEMENT
Description	Il s'agit d'améliorer la connaissance et le partage entre acteurs de la Sécurité Routière et permettre aux porteurs de projet (associations, communes...) de pouvoir faire appel aux différents acteurs	En complément de l'annuaire, l'objectif est d'avoir une connaissance la plus large possible des actions de prévention pouvant être réalisées dans le département
Porteurs d'actions	Préfecture (unité Sécurité Routière)	Préfecture (unité Sécurité Routière)
Partenaires mobilisables	Ensemble des partenaires de la Sécurité Routière	Ensemble des partenaires de la Sécurité Routière
Indicateur de suivi	Réalisation de l'annuaire	Réalisation du catalogue

Orientation	METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE REMONTÉE DES PROBLÈMES LIÉS AUX INFRASTRUCTURES	CRÉER UNE VIDÉO ET DES SUPPORTS DE COMMUNICATION SUR LA POLITIQUE PÉNALE EN MATIÈRE ROUTIÈRE
Description	Les usagers et les professionnels peuvent rencontrer des problèmes liés aux infrastructures tels que des panneaux masqués, des marquages effacés qui doivent être remontés aux gestionnaires de voirie	La politique pénale en matière n'est pas souvent bien comprise par les usagers de la route. Cela constituera un support supplémentaire pour les actions de prévention
Porteurs d'actions	Préfecture (unité Sécurité Routière), Gestionnaires de voirie	Préfecture (unité Sécurité Routière), Tribunal Judiciaire, associations
Partenaires mobilisables	Associations d'usagers, auto-écoles	Associations d'usagers, Association d'accès au droit, associations d'aides aux victimes,
Indicateur de suivi	Nombre de gestionnaires adhérents, nombre de remontées	Nombre de diffusions de la vidéo et des supports
Exemples d'actions existantes	Application « Ma route en 2 roues motorisés »	

ENJEU PRIORITAIRE N°1 : LES MOBILITÉS ACTIVES ET LES NOUVELLES MOBILITÉS

Cet enjeu inclut les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des nouveaux engins de déplacement personnel, motorisés ou non, tels que les trottinettes électriques.

L'usage de ces différents moyens s'est développé ces dernières années, notamment après les confinements de 2020 et 2021.

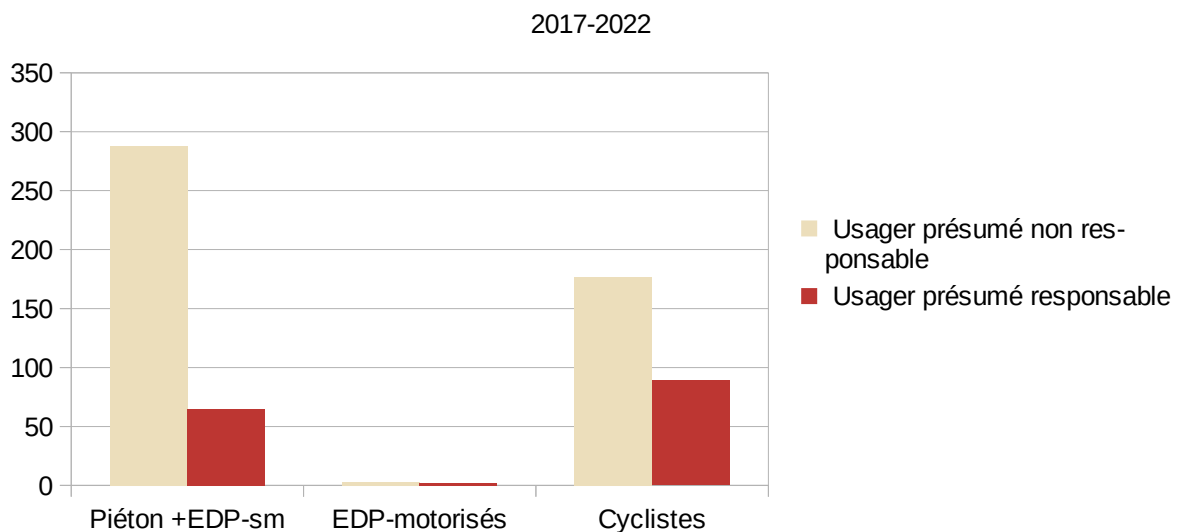


La catégorie des piétons comprend également les engins de déplacements personnels non motorisés et les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Sur la période 2017-2022, les usagers de mobilités actives représentent 19 % des victimes de la route.

Focus : les responsabilités présumées hors malaises

Les usagers des modes actifs sont majoritairement non présumés responsables. Les cyclistes ou usagers d'EDP faisant un malaise sont considérés comme « présumés responsables »



Focus : la mortalité des cyclistes

L'augmentation du nombre de cycliste tués a été particulièrement importante en 2022 : 10 tués contre 18 entre 2017 et 2021, ce qui correspondait à une moyenne de 3,6 par an.

Les malaises sont la principale cause de décès des cyclistes en 2018, 2019, 2021 et 2022.

En 2022, sur les 10 cyclistes décédés, 5 l'ont été à la suite d'un malaise.

Les orientations d'actions

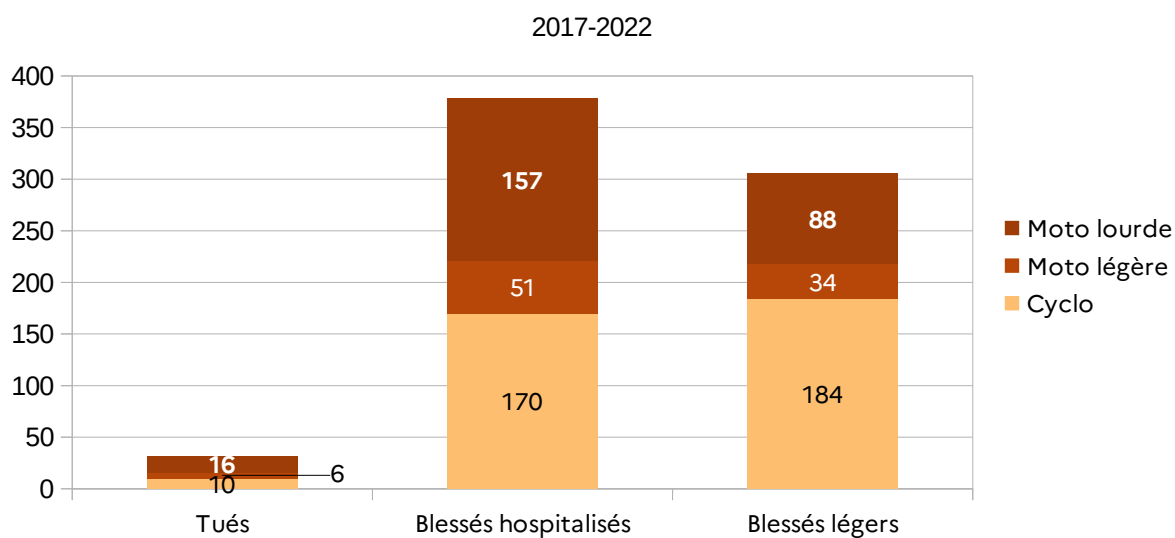
Orientation	INCITER LES COLLECTIVITÉS LOCALES À CONSULTER LES ASSOCIATIONS D'USAGERS	COMMUNIQUER SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
Description	Afin de s'assurer que les aménagements correspondent aux pratiques des futurs usagers, il apparaît important que les aménageurs recueillent l'avis des associations reconnues pour leur expertise et représentant les usagers dès la conception des infrastructures ou des itinéraires.	Le développement des aménagements cyclables (sas à vélo, cédez-le passage cycliste au feu) ne sont pas toujours connus par les usagers, qu'ils soient cyclistes ou conducteurs. La communication peut se faire sous différentes formes : journaux municipaux, évènements ponctuels...
Porteurs d'actions	Associations d'usagers, collectivités	Associations d'usagers, mairies
Partenaires mobilisables		Associations d'usagers, mairies
Indicateur de suivi	Nombre de consultations des associations, aménagements créés	Nombre d'actions mises en place

Orientation	COMMUNIQUER SUR LES OBLIGATIONS LIÉES AUX ENGINS DE DÉPLACEMENTS PERSONNELS MOTORISÉS
Description	Le développement des engins de déplacements personnels motorisés doit être accompagné, notamment en rappelant les obligations liées à leur utilisation tels que l'assurance.
Porteurs d'actions	Collectivités locales, associations d'usagers
Partenaires mobilisables	Forces de l'ordre, Préfecture
Indicateur de suivi	Nombre d'actions menées, nombre d'usagers informés

ENJEU PRIORITAIRE N°2 : LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Les usagers d'engins à deux ou trois roues motorisés sont sur-représentés dans l'accidentalité routière. Alors que le taux d'équipement des ménages est estimé entre 8 et 11 %, ils représentent 22 % des victimes toutes gravités confondues. 83,5 % de ces victimes sont des hommes.

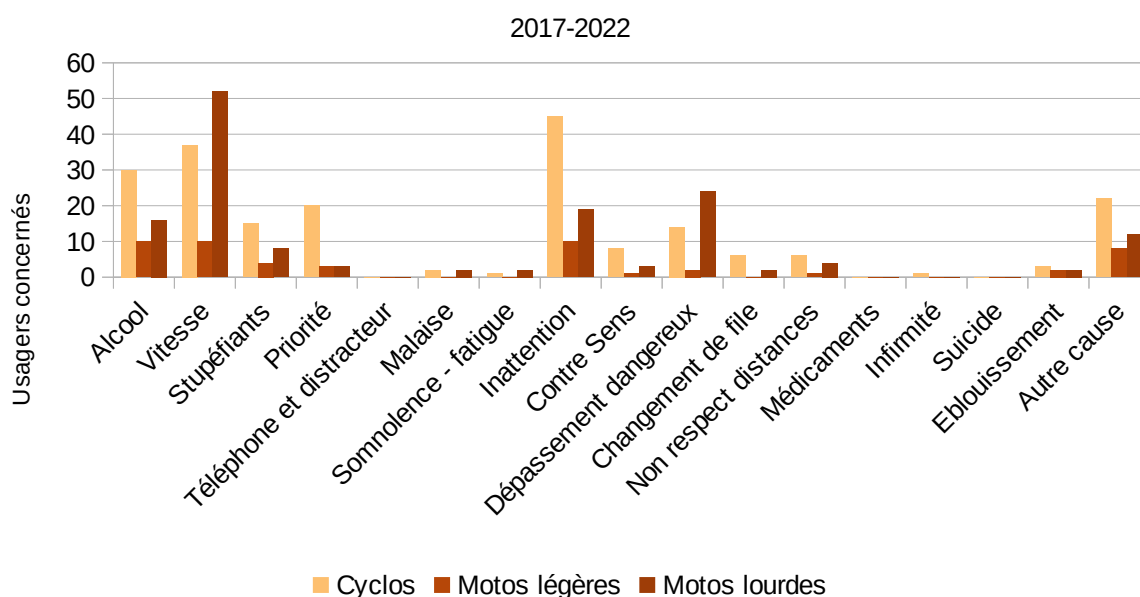
Les cyclomoteurs sont les engins équipés d'un moteur de moins de 50 cm², les motos légères sont équipées d'un moteur compris entre 51 cm² et 125 cm², les motos lourdes sont équipées d'un moteur de plus de 125 cm², ou leur équivalent électrique.



Seuls 5 malaises dont 2 mortels ont été recensés pour les usagers de 2 roues motorisés.

Focus : les facteurs d'accident

L'inattention est la première cause d'accident pour les usagers de cyclomoteurs et de motos légères. Concernant les usagers de motos lourdes, c'est la vitesse qui est la première cause d'accident.



Les orientations d'actions

Orientation	ORGANISER DES JOURNÉES « REPRISE DE GUIDON »	INCITER LES COLLECTIVITÉS À CONSULTER LES ASSOCIATIONS D'USAGERS
Description	Ces journées permettent aux usagers de 2 roues motorisés, en fonction de la catégorie de leur véhicule, de pratiquer des exercices de manœuvrabilité en étant encadré par des professionnels	Afin de s'assurer que les aménagements correspondent aux pratiques des futurs usagers, il apparaît important que les aménageurs recueillent l'avis des associations reconnues représentant les usagers, notamment à travers les « diagnostics en roulant »
Porteurs d'actions	Associations d'usagers	Associations d'usagers, collectivités
Partenaires mobilisables	Mairies, Forces de l'ordre, Préfecture	
Indicateur de suivi	Nombre de sessions, nombre d'usagers participants	Nombre de consultations des associations, aménagements créés

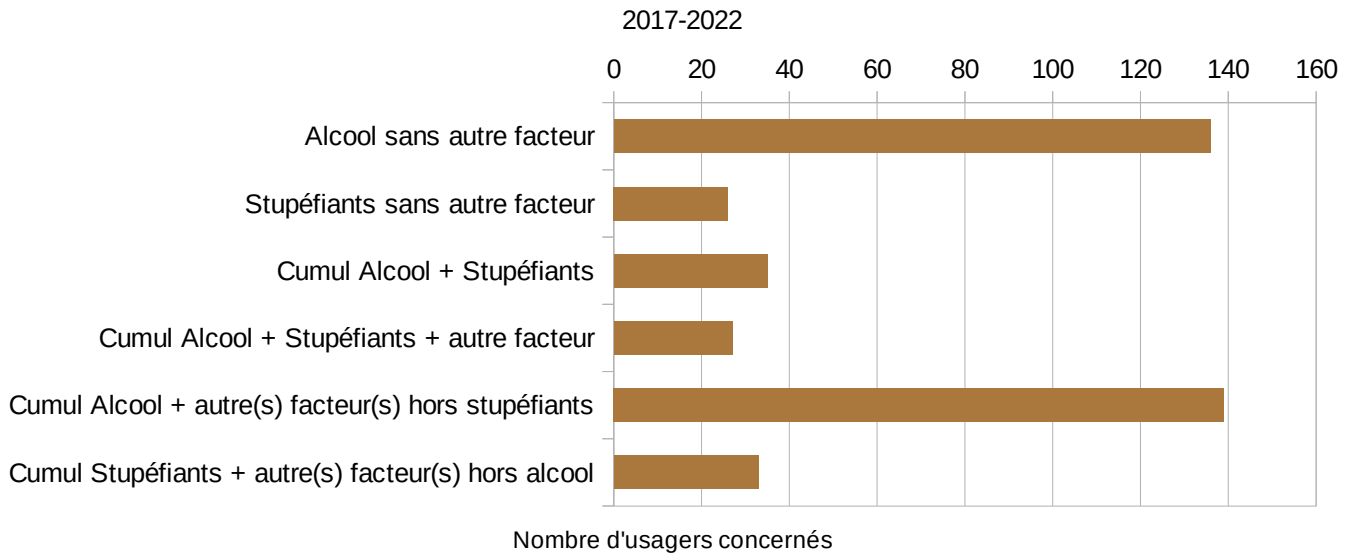
Orientation	COMMUNIQUER SUR LES ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS
Description	Le port d'une tenue adéquate permet de renforcer la sécurité individuelle des conducteurs de 2 roues motorisés et de limiter la gravité des blessures en cas d'accident
Porteurs d'actions	Associations d'usagers, Mairies
Partenaires mobilisables	Forces de l'ordre, Préfecture, Éducation nationale
Indicateur de suivi	Nombre d'actions, nombre de campagnes menées

ENJEU PRIORITAIRE N°3 : L'ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS

Le facteur « alcool » est présent dans 332 accidents, le facteur « stupéfiants » dans 116 accidents.

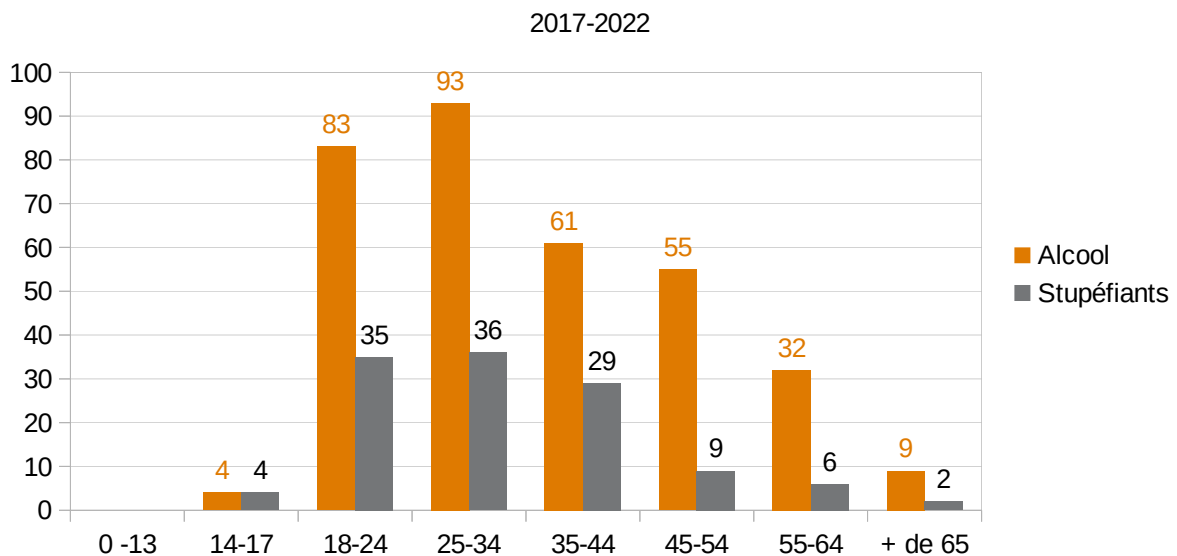
Le cannabis reste le plus répandu, et dans un tiers des accidents impliquant le cannabis, l'utilisateur en cause avait également consommé un autre stupéfiant.

Dans plus de la moitié des accidents impliquant un conducteur ou un piéton sous l'influence de l'alcool ou des stupéfiants, cette cause se cumule avec au moins un autre facteur, notamment la vitesse.



Focus : la répartition par tranches d'âge

Les conduites sous influences touchent toutes les tranches d'âges, même si l'on constate une prépondérance parmi les 18-34 ans.



Les orientations d'actions

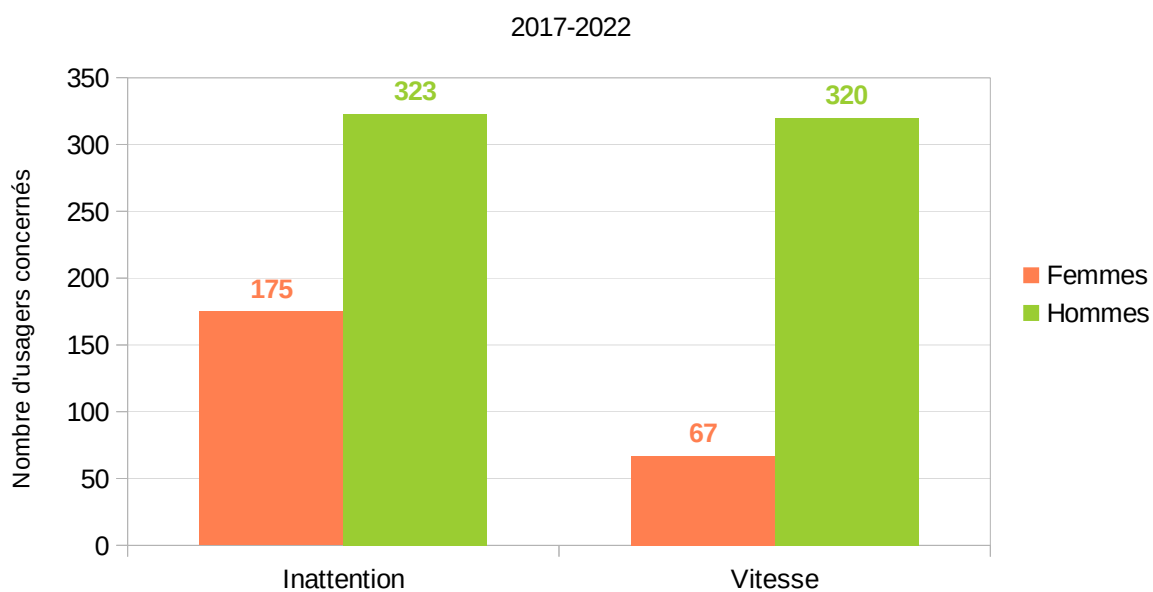
Orientation	DÉVELOPPER LES ACTIONS ET LA COMMUNICATION « SAM, CELUI QUI CONDUIT C'EST CELUI QUI NE BOIT PAS »	DÉVELOPPER LA COMMUNICATION ET LES ACTIONS EN ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES DU SECONDAIRE ET UNIVERSITAIRES SUR LA CONDUITE SOUS ALCOOL ET STUPÉFIANTS
Description	Encourager les organisateurs d'évènements festifs et les responsables d'établissements de fête à mettre en place des actions de promotion du conducteur responsable : stand de prévention, mise en place de navettes, favoriser le covoiturage...	En lien avec les orientations d'actions « Jeunes adultes » et les actions existantes sur les conduites addictives, il s'agit de mener des actions spécifiques sur le thème de l'alcool et des stupéfiants
Porteurs d'actions	Organisateurs d'évènements	Établissements scolaires, BDE, associations
Partenaires mobilisables	Associations et services de prévention en addictologie	Associations et services de prévention en addictologie
Indicateur de suivi	Nombre de partenaires engagés, nombre d'actions réalisées, fréquentation des stands	Nombre d'actions réalisées, nombre de participants

Orientation	ORGANISER DES ACTIONS DE PRÉVENTION SUR L'ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS DANS LES ÉCOLES DE CONDUITE
Description	Les auto-écoles constituent par essence un endroit idéal pour mettre en place des actions liées à la prévention de la conduite sous alcool et ou stupéfiants
Porteurs d'actions	Centres de formation à la conduite, associations
Partenaires mobilisables	Associations et services de prévention en addictologie, forces de l'ordre, Préfecture
Indicateur de suivi	Nombre d'élèves participants, nombre d'actions réalisées

ENJEU PRIORITAIRE N°4 : LA CONDUITE APAISÉE

Cet enjeu comprend la lutte contre l'inattention et contre les vitesses excessives ou inadaptées, qui sont les deux premières causes d'accidents de la route dans les Côtes-d'Armor.

La conduite apaisée, dans le cadre de la Sécurité Routière, rejoint les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques portés par les politiques de la transition énergétique, telle que l'écoconduite.



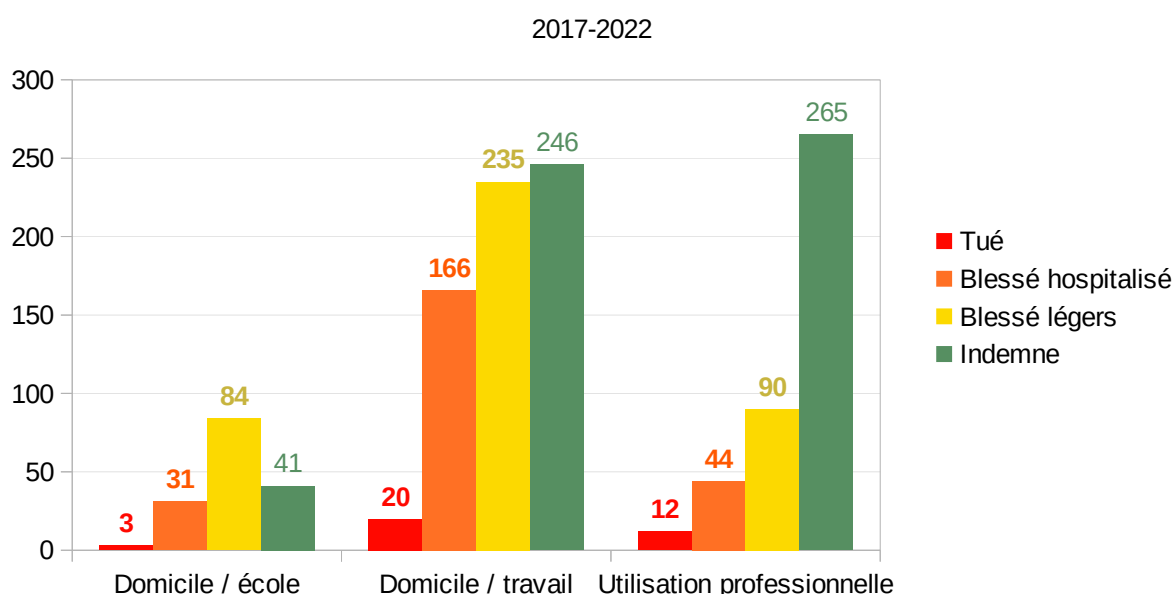
Les orientations d'actions

Orientation	COMMUNIQUER SUR LE 30 KM/H ET LA CONDUITE EN VILLE	COMMUNIQUER SUR LA CONDUITE APAISÉE
Description	Il s'agit de renforcer la communication, notamment sur le bénéfice/risque lié à la vitesse, sur le 30 km/h, l'utilisation du téléphone en conduisant	Développer la communication autour de la notion d'écoconduite, de ces impacts sur la consommation des véhicules et sur l'accidentalité
Pilote	Associations d'usagers, collectivités locales	Formateurs à l'écoconduite, autos-écoles
Partenaires mobilisables	Auto-écoles	Collectivités locales
Indicateur de suivi	Nombre d'actions menées	Nombre de communications, nombre de formations à l'écoconduite réalisées

ENJEU PRIORITAIRE N°5 : LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

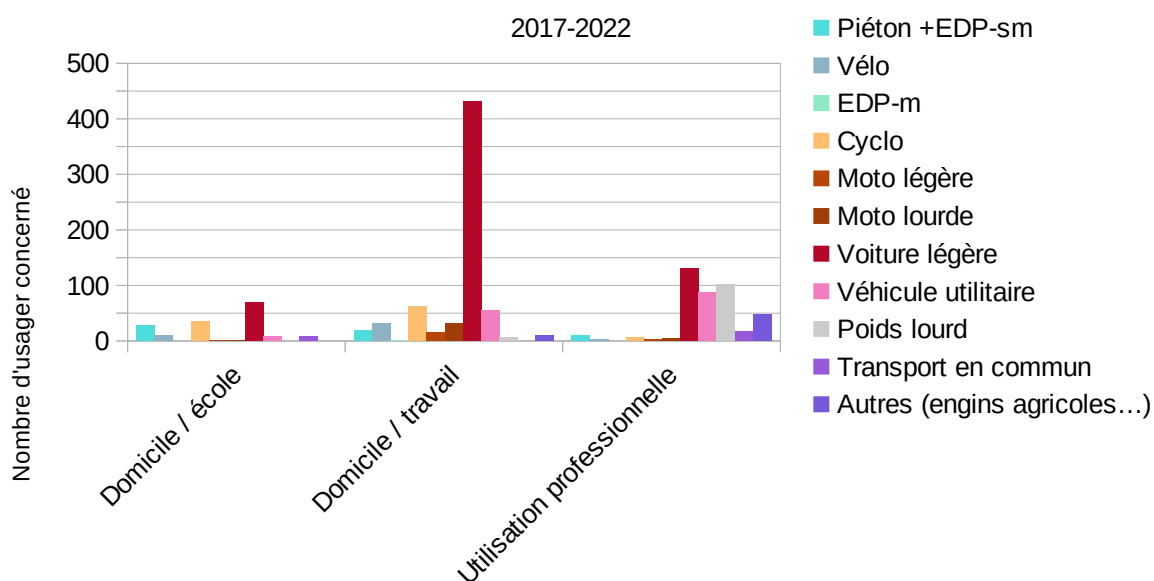
Le risque routier professionnel inclut les trajets réalisés dans le cadre professionnel, mais également les trajets domicile-travail et les trajets domicile-école.

Si les trajets dans le cadre professionnel représentent moins de 5 % des victimes, **421 personnes ont été victimes d'une collision routière lors d'un trajet domicile-travail**, soit 13 % des victimes toutes gravités confondues.



Focus : les modes de déplacement

Que ce soit dans le cadre du trajet domicile-travail ou celui d'un trajet professionnel, les usagers des voitures légères sont les premières victimes de la route.



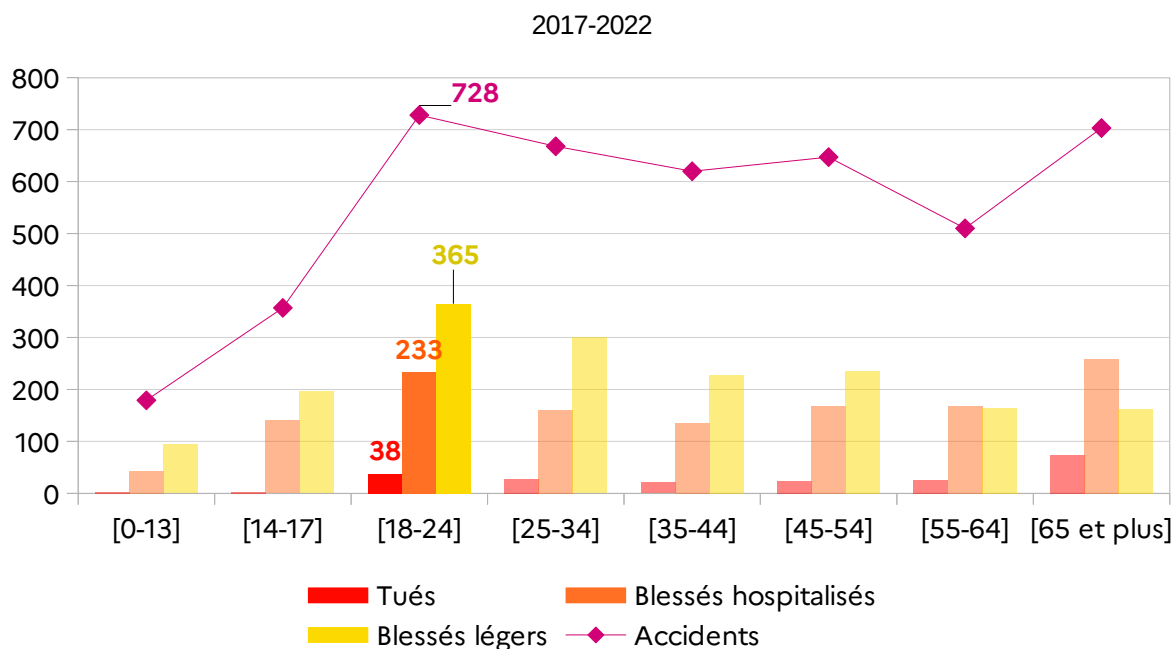
Les orientations d'actions

Orientation	DÉVELOPPER LES ACTIONS DE PRÉVENTIONS CONCERNANT LA CONDUITE DES ENGIN AGRICOLES SUR VOIE PUBLIQUE	SENSIBILISER LES CHEFS D'ENTREPRISES À LEURS OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DES RISQUES ROUTIERS
Description	Plusieurs accidents, notamment 4 mortels en 2022, concernent des conducteurs ou passagers d'engins agricoles. Il faut donc renforcer la communication et les actions sur les salariés du monde agricole	Dans le cadre du risque professionnel, le risque routier doit faire l'objet de mesures particulières en fonctions des spécificités de l'entreprise. Le risque routier représente 12,5 % des accidents du travail et 35 % des accidents mortels du travail en 2021 au niveau national.
Pilote	Entreprises agricoles, Chambre d'agriculture, lycées agricoles	Entreprises, Chambre de commerce et d'industrie, chambre des métiers
Partenaires mobilisables	Préventeurs, forces de l'ordre	Préventeurs, Préfecture
Évaluation	Nombre de personnes sensibilisés, nombre d'actions menées	Nombre d'actions réalisées

Orientation	CRÉER UN CLUB DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTREPRISE
Description	En lien avec l'orientation précédente, ce club permettra aux entreprises de partager leurs expériences et de mettre en place des actions communes
Porteurs d'actions	Entreprises, Chambre de commerce et d'industrie, chambre des métiers
Partenaires mobilisables	Associations d'usagers, Préfecture
Indicateur de suivi	Nombre d'entreprises adhérentes, nombre d'actions réalisées

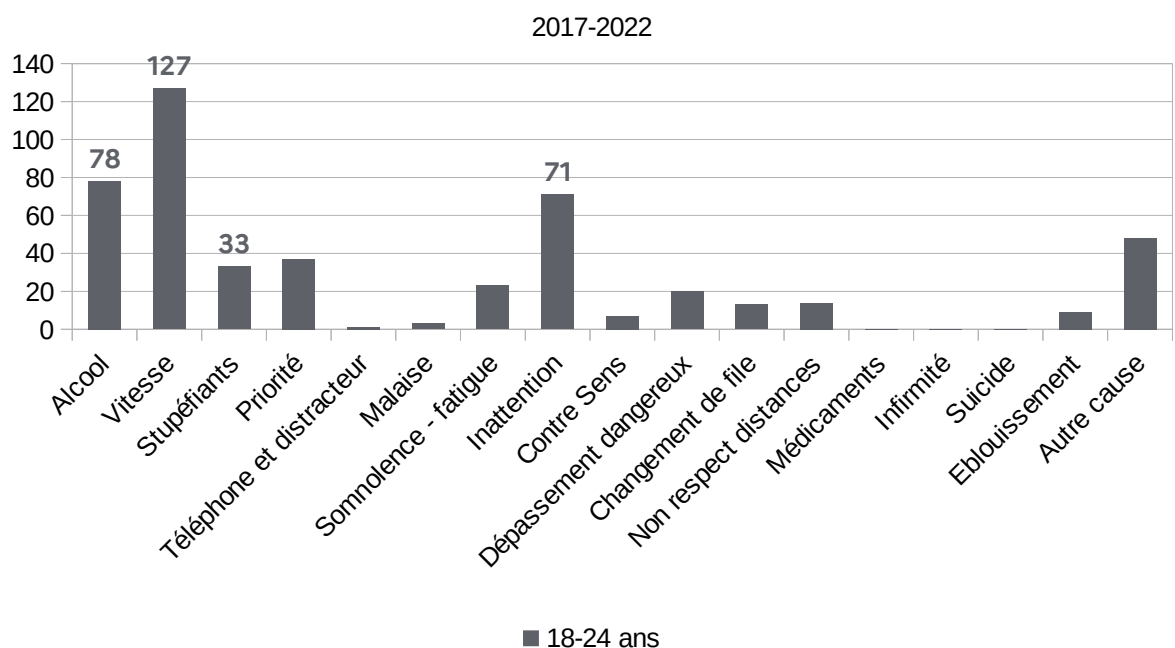
ENJEU PRIORITAIRE N°6 : LES JEUNES ADULTES (18 – 24 ANS)

Les jeunes adultes sont **sur-représentés** dans l'accidentalité routière : alors que cette tranche d'âge ne représente que 6,3 % de la population en 2022, elle est impliquée dans 16,5 % des accidents et constitue 17,6 % des tués.



Focus : les facteurs d'accidents des jeunes adultes présumés responsables

Parmi les présumés responsables, les jeunes adultes représentent 36 % des usagers avec le facteur « vitesse », 30 % des usagers avec le facteur « stupéfiants » et 24,5 % des usagers avec le facteur « alcool ».



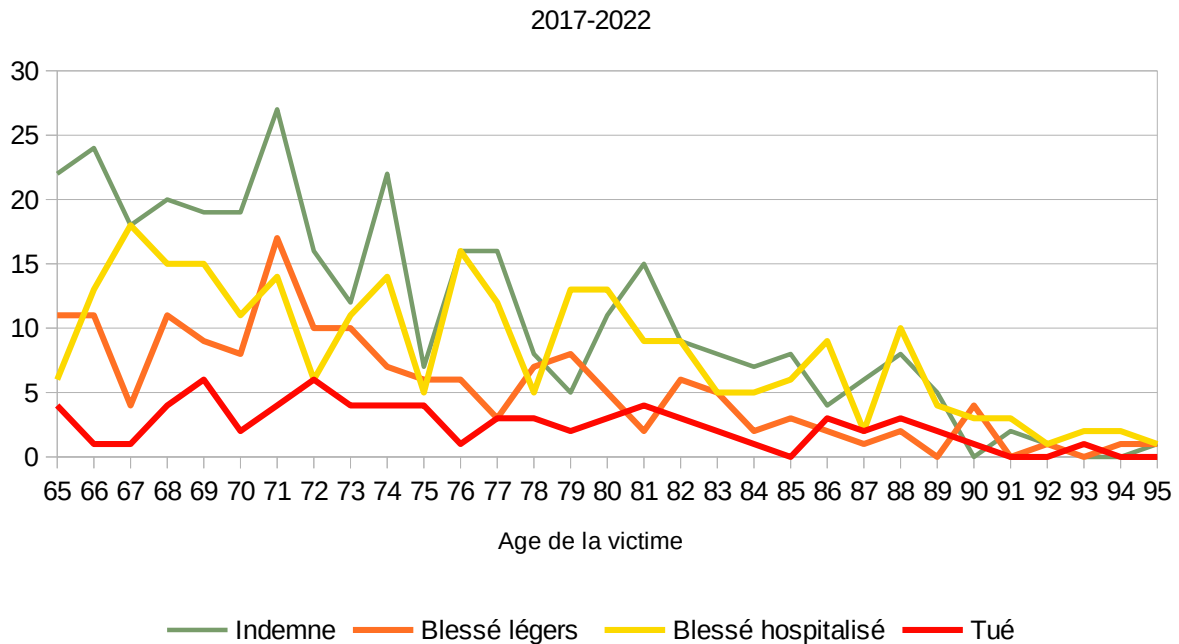
Les orientations d'actions

Orientation	COMMUNIQUER SUR LES FORMATIONS « POST-PERMIS » ET LA CONDUITE SUPERVISÉE	ORGANISER DES ACTIONS DE PRÉVENTION DES RISQUES ROUTIERS À DESTINATION DES ÉLÈVES CONDUCTEURS
Description / objectif	Afin de continuer à accompagner les nouveaux conducteurs qui en auraient besoin, il existe des formations accessibles après l'obtention du permis de conduire, mais celles-ci sont peu connues. Ces formations peuvent également servir de remise à niveau quel que soit l'ancienneté du permis	Mettre en place des actions de prévention pour compléter la formation à la conduite
Porteur d'actions	Auto-écoles, mairies	Auto-écoles
Partenaires mobilisables		Associations d'usagers, Préfecture
Indicateur de suivi	Nombre de campagnes de communication, nombre de conducteurs formés	Nombre d'élèves participants, nombre d'actions réalisées

ENJEU PRIORITAIRE N°7 : LES SÉNIORS (+ DE 65 ANS)

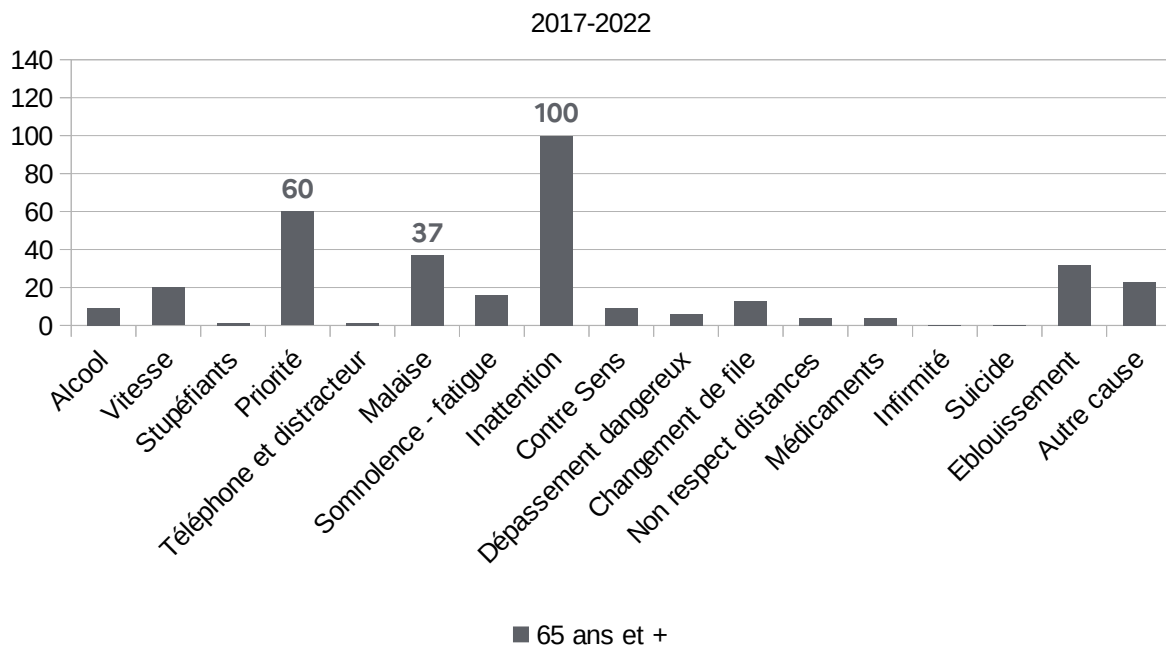
Les séniors présentent un enjeu d'autant plus important que le vieillissement de la population départementale se poursuit.

La tranche d'âge des séniors présente une particularité : la gravité des blessures est en moyenne supérieure à celle des victimes des autres tranches d'âge. Rapporté au nombre d'accidents, le nombre de tués et de blessés graves est supérieur à celui des autres tranches d'âge.



Focus : les facteurs d'accidents des séniors présumés responsables

Les séniors représentent plus de la moitié des présumés responsables avec le facteur « malaise » : ainsi, sur les 30 personnes décédées d'un malaise, 17 avaient 65 ans ou plus.



Les orientations d'actions

Orientation	COMMUNIQUER SUR LA SANTÉ, LES MÉDICAMENTS ET LA CONDUITE	COMMUNIQUER SUR LES VÉLOS ET LA SANTÉ
Description	La santé peut avoir un impact direct sur les capacités à conduire. L'objectif est de faire prendre conscience de ces impacts et de rappeler l'importance de respecter les préconisations liées à la prise de médicaments.	Plusieurs accidents, notamment 4 mortels en 2022, concernent des séniors qui ont fait un malaise après avoir repris le vélo à l'arrivée des beaux jours. Les actions peuvent prendre plusieurs formes : dépliants, sachets à pharmacie
Porteurs d'actions	CCAS, professionnels de la santé, associations de séniors, collectivités locales	Professionnels de la santé, associations d'usagers et de séniors, collectivités locales
Partenaires mobilisables		
Indicateur de suivi	Nombre d'actions réalisées, nombre de partenaires mobilisés	Nombre d'actions réalisées
Orientation	COMMUNIQUER SUR LES FORMATIONS DE REMISE À NIVEAU À LA CONDUITE	DÉVELOPPER LES ACTIONS DE PRÉVENTION SUR LES RISQUES ROUTIERS LIÉS À L'ÂGE À DESTINATION DES SÉNIORS
Description	Les auto-écoles peuvent proposer des cours de remises à niveau concernant la conduite, mais ces cours sont encore peu connus du grand public	Il s'agit de développer les actions de type « Rajeunissez votre permis » permettant de faire le point sur les évolutions du Code de la route, la conduite, la santé
Porteurs d'actions	CCAS, collectivités locales, auto-écoles, associations de séniors	CCAS, collectivités locales, associations de séniors
Partenaires mobilisables		Forces de l'ordre, Préfecture, auto-écoles, professionnels de la santé
Indicateur de suivi	Nombre d'actions de communication, nombre de séniors ayant suivi des cours	Nombre de participants, nombre d'actions

IV PASSER À L'ACTION

LE PLAN DÉPARTEMENTAL DES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le plan départemental des actions de Sécurité Routière est la déclinaison opérationnelle du document général d'orientation.

Ce document, rédigé chaque année, est constitué de 3 parties :

1. le bilan de l'accidentalité de l'année précédente ;
2. l'appel à projet : les subventions ;
3. le planning prévisionnel des actions de prévention.

Pour accompagner les porteurs d'actions, la préfecture dispose d'un budget spécifique à la sécurité routière qui permet d'attribuer des subventions aux associations et collectivités investies dans la mise en place d'actions de prévention.

Cet appel à projet est ouvert en début d'année, pour les actions menées en cours d'année. Seules les actions de prévention et de communication peuvent faire l'objet d'une demande de subvention. La demande de subvention doit être faite avant la réalisation de l'action.

Les éléments du PDASR sont consultables sur le site internet de la Préfecture : [Sécurité routière, permis de conduire, transports - Actions de l'État - Les services de l'État en Côtes d'Armor \(cotes-darmor.gouv.fr\)](https://cotes-darmor.gouv.fr)

En 2023, la Préfecture va subventionner une vingtaine de projets pour un total d'au moins 45 000 € de subvention.

Entre 2017 et 2022, l'Unité Sécurité de la Direction départementale des territoires et de la mer a participé à 465 actions, soit en appui d'autres partenaires, soit en régie, et près de 240 000 € de subventions directes ont été alloués aux partenaires (associations et communes) pour soutenir leurs projets.

LE RÉSEAU DES ÉLUS RÉFÉRENTS SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le réseau des élus référents de la sécurité routière des Côtes-d'Armor est composé, à ce jour, de 219 élus communaux, ce qui représente 73 % de la population. Le conseil départemental, l'association des maires de France, Lannion-Trégor Communauté et la communauté de communes du Kreiz-Breizh sont également membres de ce réseau. Les collectivités locales peuvent désigner, à tout moment, un élu pour rejoindre ce réseau.

L'objectif de ce réseau est de partager les expériences, les informations et de mettre en place des actions. Les élus référents sont à la fois les relais des messages de la sécurité routière auprès des conseils municipaux et le relais des communes auprès de la sécurité routière.

Après un premier séminaire réalisé en novembre 2022, ce réseau se développera à partir de 2023.

LES INTERVENANTS DÉPARTEMENTAUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) sont des citoyens qui s'engagent bénévolement pour promouvoir la sécurité routière en participant aux actions de prévention.

Ils sont désignés par arrêté du préfet et animés par le coordinateur de la sécurité routière. Ils bénéficient de matériels pédagogiques et du remboursement des frais de déplacement et de repas mais ne perçoivent pas de rémunération.

La diversité de profils, de vécus et d'engagements des IDSR des Côtes-d'Armor est un atout important pour la diffusion des valeurs et des messages de la sécurité routière.

L'OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Placé au sein de l'Unité Sécurité Routière de la Direction départementale des territoires et de la mer, l'Observatoire départemental de la Sécurité Routière (ODSR) a pour rôle l'analyse et la diffusion des éléments de l'accidentalité du département à travers deux missions principales : suivre, corriger et analyser les Bulletins d'analyse des accidents corporels (fiches BAAC) et produire les supports de communication tels que les bulletins mensuels de l'accidentalité.

Ces documents sont accessibles sur le site internet de la Préfecture des Côtes-d'Armor.

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere-permis-de-conduire-transport>

LE SUIVI DU DGO

Le suivi de la mise en œuvre du document général d'orientation sera assuré par la Coordination Sécurité Routière de la Préfecture et l'Unité Sécurité Routière de la Direction départementale des territoires et de la mer. Ce suivi passera notamment par l'organisation de réunions annuelles du Comité de pilotage et des acteurs de la Sécurité Routière. Un bilan sera dressé chaque année pour s'assurer de l'adéquation des orientations d'actions avec l'évolution de l'accidentalité et du lien fait avec les autres politiques publiques et faire le bilan de la réalisation des actions.

LES PARTICIPANTS AUX ATELIERS

En février 2023, des représentants des structures suivantes ont participé aux ateliers pour établir les propositions des orientations d'actions :

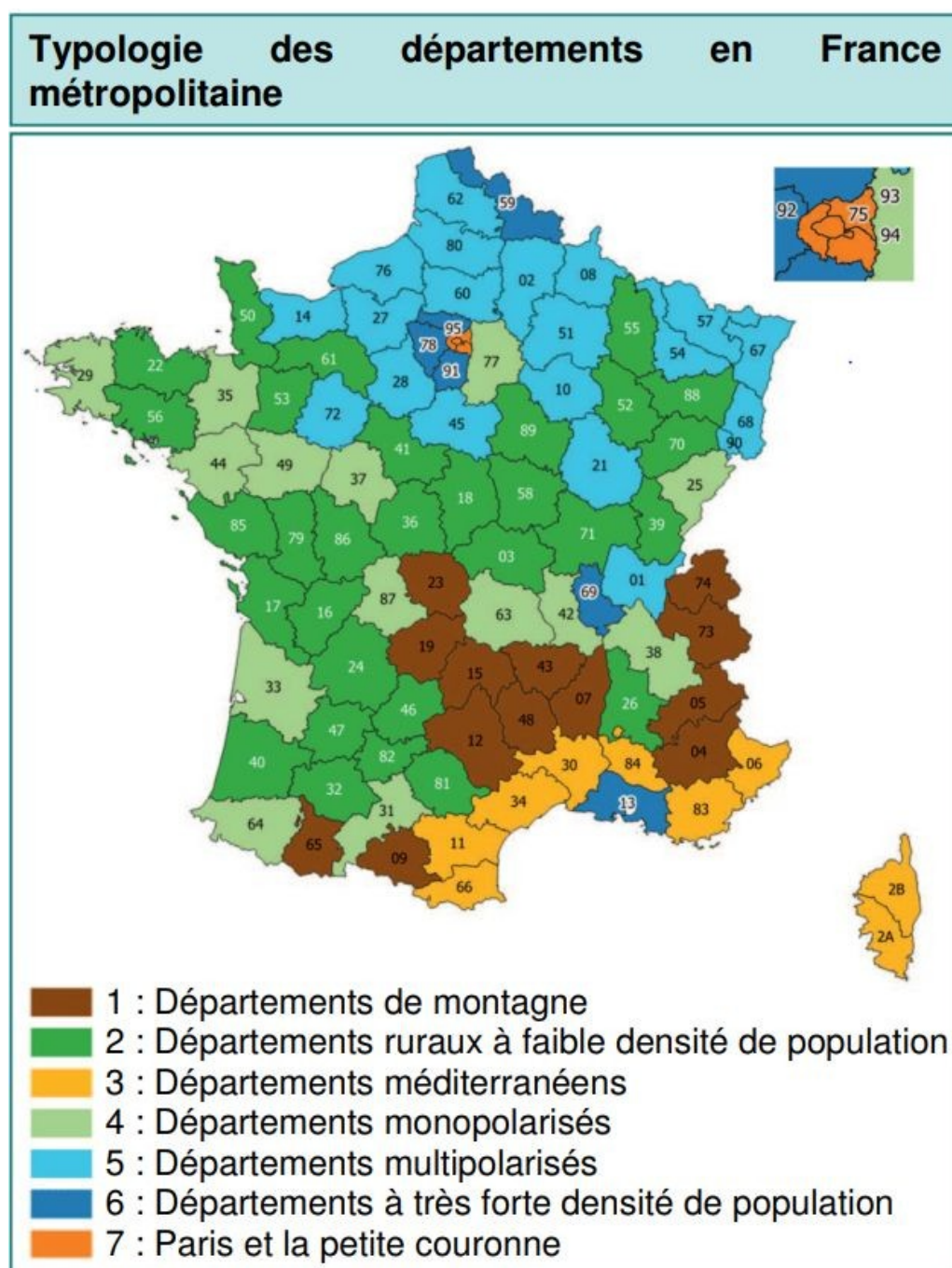
- Association 60 millions de piétons
- Association ACO 22
- Association Comité départemental de Cyclotourisme
- Association FFMC
- Association Liaisons douces en Pays de Dinan
- Association Mélodie Les Clefs pour la vie
- Association Prévention MAIF
- Association Vélo Utile
- Auto-école Evolution Conduite,
- Comité FFRandonnée Côtes-d'Armor
- Conseil départemental des Côtes-d'Armor
- Direction départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale)
- Direction interdépartementale des routes de l'Ouest
- Groupama
- Groupement de Gendarmerie Départementale
- Intervenants départementaux de sécurité routière
- Parquet près le Tribunal judiciaire
- Service départemental à la jeunesse, à l'engagement et aux sports
- Service pénitentiaire d'insertion et de probation
- Service Prévention des Industries du Centre Bretagne
- Syndicat des enseignants de la conduite UNIC
- Syndicat professionnel de la mobilité Mobilians

V ANNEXES

LES COMPARAISONS DÉPARTEMENTALES

Afin de pouvoir effectuer des comparaisons départementales aussi pertinentes que possible, l'Observatoire national interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ont établi une classification par « famille de département » se basant sur 21 critères relatifs à la population, au trafic, au réseau routier, au contexte socio-économique et au climat.

Le département des Côtes-d'Armor fait partie de la famille « 2 – départements ruraux à faible densité de population ».



GLOSSAIRE

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels : fiche informatique décrivant l'ensemble des éléments d'un accident (véhicule, usagers impliqués, lieu...) renseignée par la Police Nationale ou la Gendarmerie Nationale et servant de base pour l'établissement des statistiques.

Blessé : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures.

Blessé hospitalisé : Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours.

Blessé léger : Blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures.

Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Établissement public placé sous la tutelle conjointe du Ministère de la Transition Énergétique et du Ministère de la Cohésion des Territoires, qui a pour rôle d'être un centre de ressources et d'expertise scientifiques et techniques interdisciplinaires apportant son concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation de diverses politiques publiques, dont la Sécurité Routière. <https://www.cerema.fr/fr>

CISR : Comité interministériel de la Sécurité Routière : instance nationale réunie sous l'autorité de la Première Ministre pour définir des orientations en matière de politique routière.

CNSR : Conseil national de la Sécurité Routière : rassemble les principaux acteurs de la Sécurité Routière pour émettre des propositions concrètes à l'attention du Gouvernement.

DGO : Document Général d'Orientation.

DISR : Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière : fonctionnaire nommée par le Président de la République, qui dirige également la Délégation à la Sécurité Routière (DSR)

DSR : Délégation à la Sécurité Routière : service central du Ministère de l'Intérieur en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique nationale de Sécurité Routière. <https://www.securite-routiere.gouv.fr/>

EDP-m : engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, segway, gyropode...). Cette catégorie fait l'objet d'une réglementation spécifique depuis 2019 ([décret du 23 octobre 2019](#)) dans le Code de la Route.

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques. Service central du Ministère de l'Économie et des Finances : <https://www.insee.fr/fr/accueil>

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. Organisme interministériel placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des différentes données statistiques nationales de sécurité routière. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/qui-est-l-onisr>

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Tué : pour les statistiques de sécurité routière, personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ORIENTATIONS D'ACTION

Enjeu prioritaire	Intitulé de l'orientation
Général	Mettre en place des alternatives à la sanction lors des contrôles routiers
	Améliorer la connaissance de l'accidentalité routière départementale
	Créer un annuaire des associations et structures départementales intervenant dans la Sécurité Routière
	Créer un catalogue des actions de prévention et de communication pouvant être réalisées dans le département
	Mettre en place un système de remontée des problèmes liés aux infrastructures
	Créer une vidéo et des supports de communication sur la politique pénale en matière routière
Les mobilités actives et les nouvelles mobilités	Inciter les collectivités locales à consulter les associations d'usagers
	Communiquer sur les aménagements cyclables
	Communiquer sur les obligations liées aux engins de déplacements personnels motorisés
Les deux-roues motorisés	Organiser des journées « reprise de guidon »
	Inciter les collectivités à consulter les associations d'usagers
	Communiquer sur les équipements individuels
L'alcool et les stupéfiants	Développer les actions et la communication « SAM, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »
	Développer la communication et les actions en établissements scolaires du secondaire et universitaires sur la conduite sous alcool et stupéfiants
	Organiser des actions de prévention sur l'alcool et les stupéfiants dans les écoles de conduite
La conduite apaisée	Communiquer sur le 30 km/h et la conduite en ville
	Communiquer sur la conduite apaisée
Le risque routier professionnel	Développer les actions de préventions concernant la conduite des engins agricoles sur voie publique
	Sensibiliser les chefs d'entreprises à leurs obligations en matière de prévention des risques routiers
	Créer un club de la Sécurité Routière en Entreprise

Enjeu prioritaire	Intitulé de l'orientation
Les jeunes adultes (18 – 24 ans)	Communiquer sur les formations « post-permis » et la conduite supervisée
	Organiser des actions de prévention des risques routiers à destination des élèves conducteurs
Les séniors (+ de 65 ans)	Communiquer sur la santé, les médicaments et la conduite
	Communiquer sur les vélos et la santé
	Communiquer sur les formations de remise à niveau à la conduite
	Développer les actions de prévention sur les risques routiers liés à l'âge à destination des séniors

LISTE DES PROPOSITIONS NE RELEVANT PAS DU NIVEAU DÉPARTEMENTAL

Certaines propositions faites lors des ateliers relèvent d'un niveau supérieur à l'échelon départemental ou nécessiteraient des adaptations législatives ou réglementaires. Elles ne peuvent donc figurer dans le Document Général d'Orientation.

- Renforcer et rallonger la durée de la formation « 7 heures » qui permet soit aux titulaires du permis B d'obtenir la catégorie A1 du permis, soit aux titulaires de la catégories A2 d'obtenir la catégorie A du permis, qui permet de conduire tous les deux-roues motorisés ;
- Généraliser les dispositifs anti-démarrage (alcool, stupéfiants) dans les véhicules neufs ;
- Renforcer les sanctions pour l'usage du téléphone portable dans le cadre de la conduite d'un véhicule ;
- Rendre obligatoire les visites médicales avant l'inscription aux cours de conduite ;
- Permettre aux auto-écoles de contrôler la consommation d'alcool et de stupéfiants avant chaque leçon de conduite.

LIENS

Préfecture des Côtes-d'Armor : [Sécurité routière, permis de conduire, transports - Actions de l'État - Les services de l'État en Côtes d'Armor \(cotes-darmor.gouv.fr\)](#)

Conseil départemental des Côtes-d'Armor : [Routes et mobilités | Côtes d'Armor le Département \(cotesdarmor.fr\)](#)

Inforoutes 22 (conditions de circulation sur routes départementales) : [Inforoutes22 \(cotesdarmor.fr\)](#)

Direction interdépartementale des routes de l'Ouest (DIRO, en charge des routes nationales) : [Direction interdépartementale des routes Ouest \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

Bison Futé : [Accueil - Bison Futé \(bison-fute.gouv.fr\)](#)

Datarmor (données ouvertes sur le département) : [Portail Open Data des Côtes d'Armor \(cotesdarmor.fr\)](#)

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR – bilans nationaux de l'accidentalité) [Accueil | Observatoire national interministériel de la sécurité routière \(securite-routiere.gouv.fr\)](#)

Délégation interministérielle à la Sécurité Routière : [Accueil | Sécurité Routière \(securite-routiere.gouv.fr\)](#)

RÉSEAUX SOCIAUX

Préfecture des Côtes-d'Armor :

- [Préfet des Côtes-d'Armor \(@Prefet22\) / Twitter](#)
- [Préfet des Côtes d'Armor | Saint-Brieuc | Facebook](#)

Conseil départemental des Côtes-d'Armor :

- [Côtes d'Armor \(@cotesdarmor22\) / Twitter](#)
- [Côtes d'Armor le Département | Saint-Brieuc | Facebook](#)

Groupement de Gendarmerie Départementale des Côtes-d'Armor

- [Gendarmerie des Côtes d'Armor \(@Gendarmerie_022\) / Twitter](#)
- [Gendarmerie des Côtes d'Armor | Facebook](#)

Direction départementale de sécurité publique – Police Nationale

- [Police nationale 22 \(@PoliceNat_22\) / Twitter](#)

Direction interdépartementale des routes de l'Ouest

- [DIROuest \(@DIR_Ouest\) / Twitter](#)
- [DIR Ouest | Rennes | Facebook](#)