



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE
LOIR-ET-CHER



DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS
SECURITE ROUTIERE
2018-2022
de
LOIR-ET-CHER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

Préface et Remerciements.....	4
Les signataires du Document général d'orientations sécurité routière 2018-2022.....	5
1 - Démarche d'élaboration du document général d'orientation dans le département.....	7
2 - L'accidentalité 2012-2016 dans le Loir-et-Cher.....	8
2.1 - Présentation du Département	8
2.2 - Accidentalité du département.....	10
2.2.1 -Comparaison avec la Région-Centre Val de Loire :.....	11
2.2.2 -Répartition des accidents du Loir-et-Cher dans le temps sur la période 2012-2016.....	12
2.2.3 -Les circonstances des accidents.....	13
3 - Les enjeux.....	14
3.1 - Les risques routiers professionnels.....	14
3.1.1 -Accidents liés au risque routier professionnel (trajets domicile-travail et missions).....	14
3.1.2 -Accidents « missions » (hors trajet domicile-travail).....	15
3.2 - La conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants).....	16
3.2.1 -Accidents impliquant un conducteur alcoolisé.....	17
3.2.2 -Accidents impliquant un conducteur ayant fait usage de produits stupéfiants.....	18
3.3 - Les jeunes.....	19
3.3.1 -Répartition des accidents par tranche d'âge.....	19
3.3.2 -Répartition des accidents selon le cadre routier (18-24 ans).....	20
3.4 - Les seniors.....	21
3.5 - Les distracteurs.....	22
3.5.1 -Bilan global.....	22
3.5.2 -Accidents impliquant un conducteur ou un piéton « attention perturbée ».....	22
3.6 - Les deux-roues motorisés.....	23
3.6.1 -Répartition des accidents en 2RM selon les cylindrées.....	23
3.6.2 -Répartition des accidents en 2RM selon le milieu.....	24
3.7 - La vitesse.....	25
3.7.1 -Les accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération.....	25
4 - Les orientations d'actions.....	26
4.1 - Orientations d'actions communes à plusieurs enjeux.....	26
4.2 - Orientations d'actions liées à l'enjeu :.....	28
4.2.1 -Enjeu risques routiers professionnels.....	28
4.2.2 -Enjeu conduite après usage de substances psychoactives : alcool - stupéfiants.....	28
4.2.3 -Enjeu jeunes.....	29
4.2.4 - Enjeu seniors.....	30
4.2.5 -Enjeu distracteurs.....	30
4.2.6 -Enjeu deux-roues motorisés.....	31
4.2.7 -Enjeu vitesse.....	32
5 - Suivi et évaluation du DGO.....	33
6 - Composition du comité de pilotage et du comité technique du DGO.....	34

Préface et Remerciements

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif national de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux concourant à la sécurité routière.

Dans le Loir-et-Cher, au cours de l'année 2017, le nombre de personnes tuées sur les routes a été de 35, soit 4 de plus qu'en 2016 et 8 de plus qu'en 2015. Ces résultats alarmants nous rappellent que la lutte contre l'insécurité routière doit faire l'objet d'une vigilance de tous, et à chaque instant pour que des vies soient épargnées.

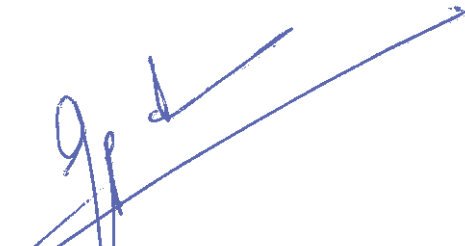
C'est dans cet objectif qu'a été élaboré le document général d'orientations (DGO) de Loir-et-Cher. Il formalise, pour les cinq années à venir, l'engagement de partenaires autour d'orientations générales qui seront déclinées annuellement au travers de projets et actions arrêtés par les plans départementaux d'actions sécurité routière et de contrôles routiers (PDASR et PDCR).

Le DGO est donc le résultat d'un travail partenarial engagé avec les services de l'État, le Parquet, les Forces de l'Ordre, les collectivités et de très nombreux intervenants de l'éducation, des domaines professionnels et associatifs.

Je remercie l'ensemble des acteurs qui se sont mobilisés dans cette réflexion et qui restent engagés pour faire converger leurs actions contre l'insécurité routière.

*Jean-Pierre CONDEMINE,
Préfet de Loir-et-Cher*

Les signataires du Document général d'orientations sécurité routière 2018-2022



Jean-Pierre CONDEMINE
Préfet de Loir-et-Cher




Frédéric CHEVALLIER
Procureur de la République



Nicolas PERRUCHOT
Président du Conseil Départemental



Catherine LHERITIER
Présidente de l'Association
des Maires de Loir-et-Cher



Patrick MARION
Président de l'Association
des Maires ruraux de Loir-et-Cher

Blois, le 26 juin 2018

1 - Démarche d'élaboration du document général d'orientation dans le département

Définition du DGO

Le DGO est un outil de programmation et de mobilisation de la politique de sécurité routière. Il définit pour cinq ans, de manière concertée, à partir d'un état des lieux du département, la stratégie locale de prévention routière.

Les grandes étapes de l'élaboration du DGO dans le Loir-et-Cher

La démarche stratégique du DGO a été portée par le Préfet et la Directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière dans le département.

Son élaboration a mobilisé deux niveaux de décision et de participation :

- Le comité de pilotage (COPIL), garant de l'implication de tous les partenaires, qui a validé les enjeux et les orientations d'actions ;
- Le comité technique (COTEC), composé d'acteurs locaux, qui a apporté son expertise pour la définition des orientations d'actions adaptées au contexte local.

Le premier comité de pilotage de lancement du DGO, réuni le 20 décembre 2017, a identifié sept enjeux :

- les 4 enjeux nationaux socles :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes, divisés en trois classes (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 et 75 ans et plus)

- les 3 enjeux spécifiques au département, au regard d'un état des lieux de l'accidentalité sur la période 2012-2016:

- les deux-roues motorisés (2RM)
- la vitesse
- les distracteurs

Les membres du comité technique, réunis à deux reprises, ont défini des orientations d'actions adaptées au contexte local, validées ensuite par le comité de pilotage le 24 avril 2018. Ces orientations seront déclinées, sur la période du DGO, en actions dans le cadre du *plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)*. Elles fixent l'objectif général des actions et ne doivent pas être confondues avec les actions proprement dites. Ces orientations couvrent 4 domaines d'intervention :

- améliorer la connaissance
- sécuriser les infrastructures
- informer, former, éduquer, sensibiliser
- contrôler et sanctionner

2 - L'accidentalité 2012-2016 dans le Loir-et-Cher

2.1 - Présentation du Département

En 2014, le Loir-et-Cher compte 333 600 habitants. Le département se caractérise par une population plus âgée que les niveaux national et régional. A l'inverse, les tranches d'âges de moins de 45 ans (-18 ans, 18-24 ans et 24-34 ans) sont plus faibles qu'aux échelons national et régional.

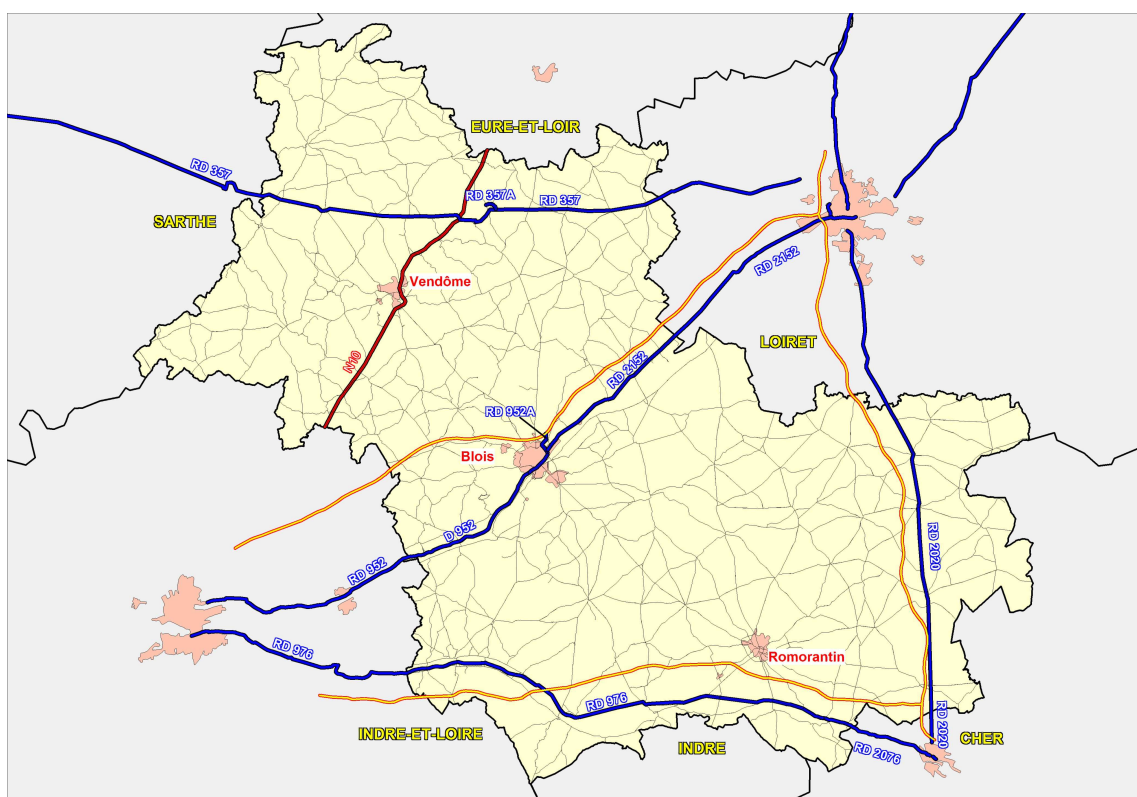
Le réseau routier est composé de :

- 3 autoroutes totalisant 345 km : A10, A71 et A85
- 1 route nationale de 72 km
- 3 580 km de voies départementales
- 5 150 km de voies communales et chemins ruraux

Hors agglomération, le réseau routier (RN et RD) est constitué d'une part d'axes à haut niveau de service en termes de sécurité, avec séparation centrale entre les deux sens de circulation (catégorie 1) et d'autre part de routes dites « à chaussée unique » ou « bidirectionnelles » (catégorie 2).

Ces 2 catégories d'axes représentent au total 1 168 kms de linéaire brut, la catégorie 1 représente quant à elle 493 kms. (source étude ONISR avril 2018)

Ce réseau dessert un département important par sa superficie (6 343 km²) mais peu dense en population (53 hab/km²). Les habitants sont regroupés autour de 3 pôles urbains : Blois, Vendôme et Romorantin-Lanthenay.

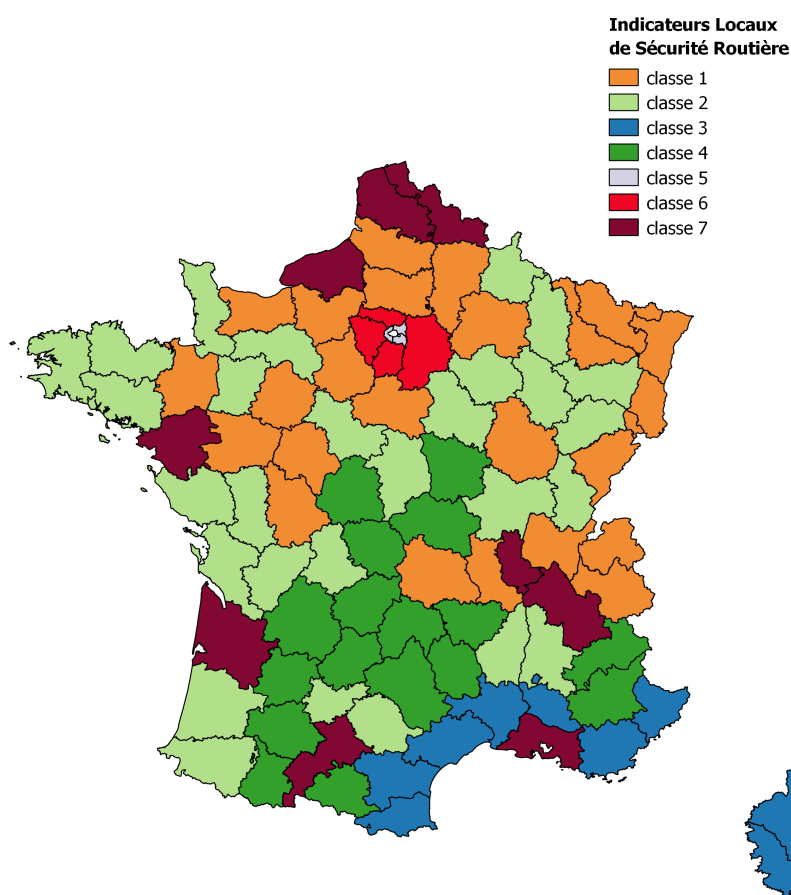


Carte du réseau routier - Loir-et-Cher

Le caractère équilibré, quoique plus rural, du département du Loir-et-Cher le distingue de l'ensemble des autres départements de la Région Centre-Val de Loire, notamment le Loiret et l'Indre-et-Loire, avec lesquels il est difficile de se comparer en termes d'accidentalité générale. Cette comparaison est faite avec le département du Cher, qui, comme le Loir-et-Cher appartient à la famille de départements de classe 2, selon le profil de sécurité routière défini par l'ONISR ¹.

Indicateurs Locaux de Sécurité Routière Carte des différentes classes de département

(Paris hors analyse)
(source Document Général d'Orientations 2018-2022 - Annexe "Indicateurs de sécurité routière")



Famille de départements selon le profil de sécurité routière

1 - Classement des départements de la région Centre-Val de Loire selon leur profil de sécurité routière (source « Document Général d'Orientations – annexes indicateurs de sécurité routière – décembre 2017 ») :

- Eure-et-Loir, Loiret, Indre-et-Loire : Classe 1, comprend des départements composés d'agglomération de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale

- **Loir-et-Cher et Cher : classe 2, présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux**

- Indre : classe 4 qui se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée

2.2 - Accidentalité du département

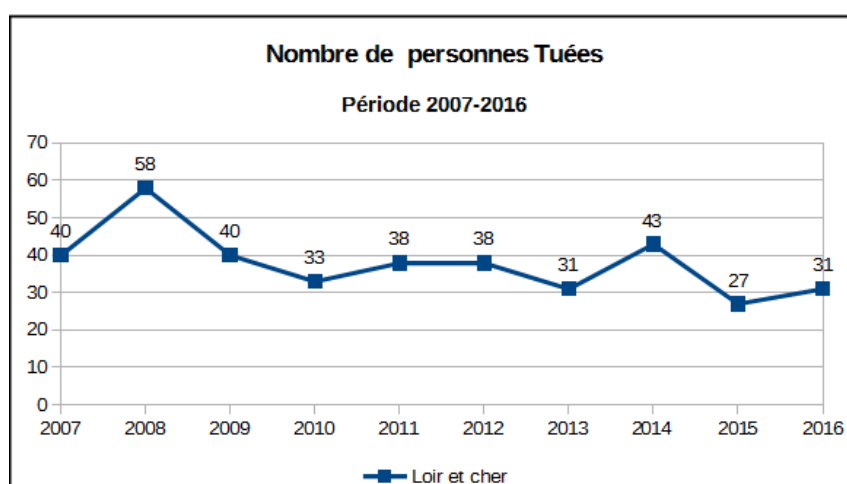
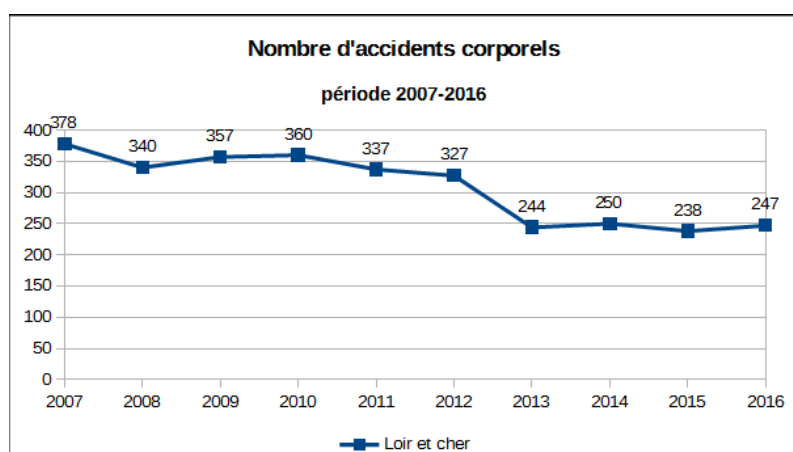
Le bilan global des accidents corporels compare les périodes des deux précédents DGO, à savoir 2007-2011 et 2012-2016.

Sur la première période, le nombre total d'accidents corporels s'élevait à 1772. Il était de 1306 pour la période 2012-2016.

On déplorait 209 personnes tuées entre 2007 et 2011, et 170 entre 2012 et 2016.

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés (BH)
2007-2011	1772	190	939	2498	209	2289	984
2012-2016	1306	150	833	1830	170	1660	870

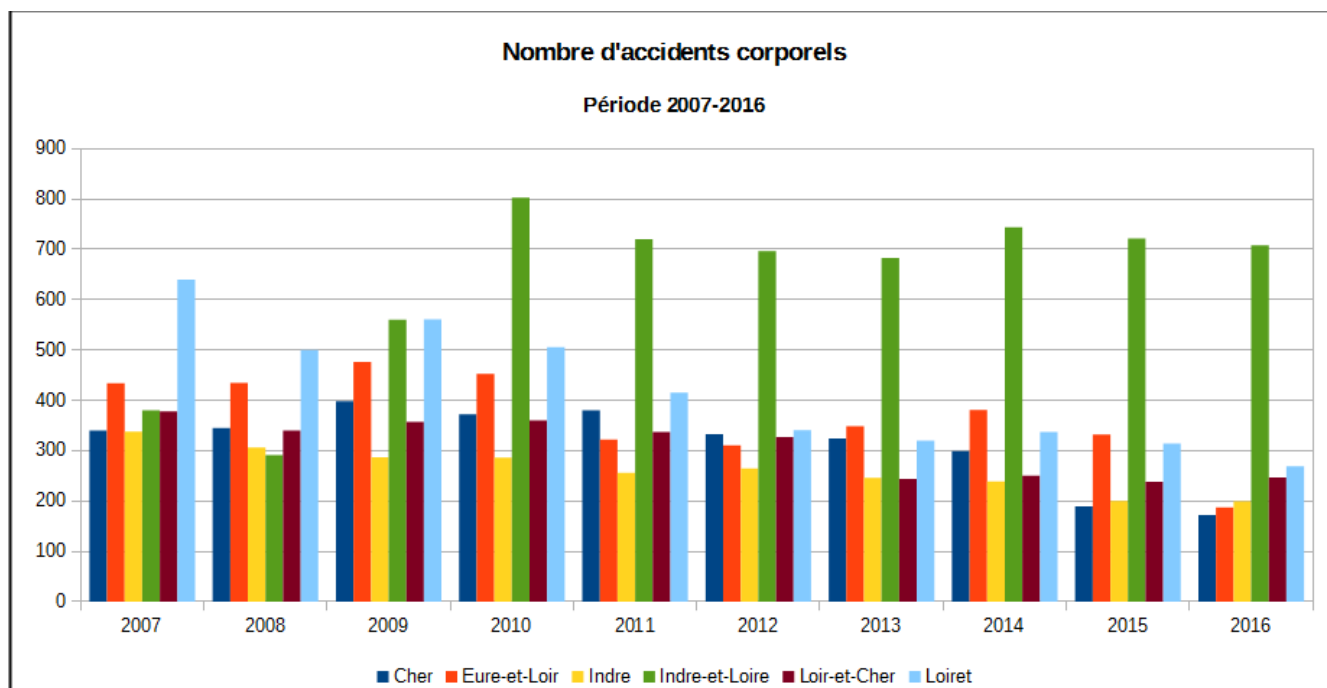
Les graphiques ci-dessous montre l'évolution annuelle des accidents corporels et du nombre de personnes tuées dans le Loir-et-Cher entre 2007 et 2016 :



Sur la période 2012-2016, on enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels (-26%) et du nombre de personnes tuées (-19%) par rapport à la période 2007-2011, avec toutefois un pic du nombre de morts en 2008 et en 2014. On note également un plancher inquiétant des accidents corporels entre 2013 et 2016.

2.2.1 - Comparaison avec la Région-Centre Val de Loire :

	Nombre d'accidents		Nombre de personnes tuées	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
Loir-et-Cher	1 772	1 306	209	170
Cher	1 835	1 317	154	122
Eure-et-Loir	2 120	1 560	236	178
Indre	1 473	1 149	106	91
Indre-et-Loire	2 754	3 554	228	184
Loiret	2 622	1 581	317	195
TOTAL RCVL	12 570	10 467	1 250	940



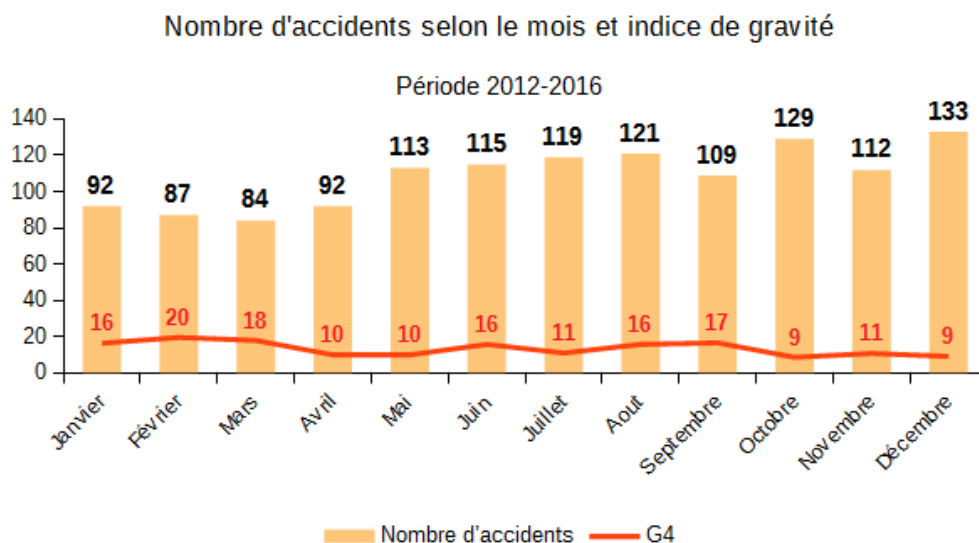
Entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre d'accidents dans le Loir-et-Cher connaît une diminution de 26 %.

Cette évolution est de -28 % sur la même période dans le département du Cher. Elle est seulement de -16,73 % pour l'ensemble de la Région-Centre Val de Loire.

En revanche, sur le nombre de personnes tuées, on observe une diminution plus faible pour le Loir-et-Cher, avec -18,66 %, alors qu'elle est de -20,78 % pour le Cher et -24,8 % pour l'ensemble de la région.

2.2.2 - Répartition des accidents du Loir-et-Cher dans le temps sur la période 2012-2016

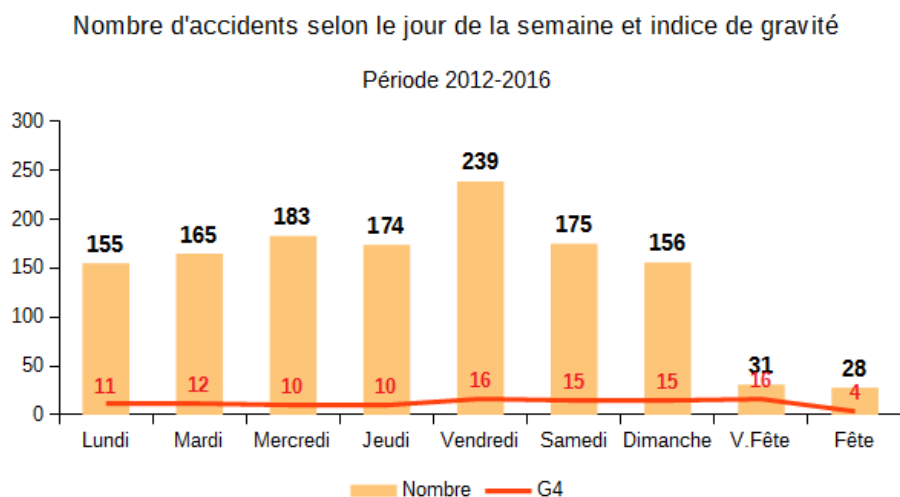
2.2.2.a - Répartition selon le mois (avec indice de gravité G4²)



Entre 2012 et 2016 les périodes estivales et de fin d'années sont celles qui concentrent le plus grand nombre d'accidents.

Toutefois, les accidents survenus au cours du premier trimestre ont des indices de gravité supérieurs aux autres périodes de l'année.

2.2.2.b - Répartition selon le jour de la semaine (avec indice de gravité G4)

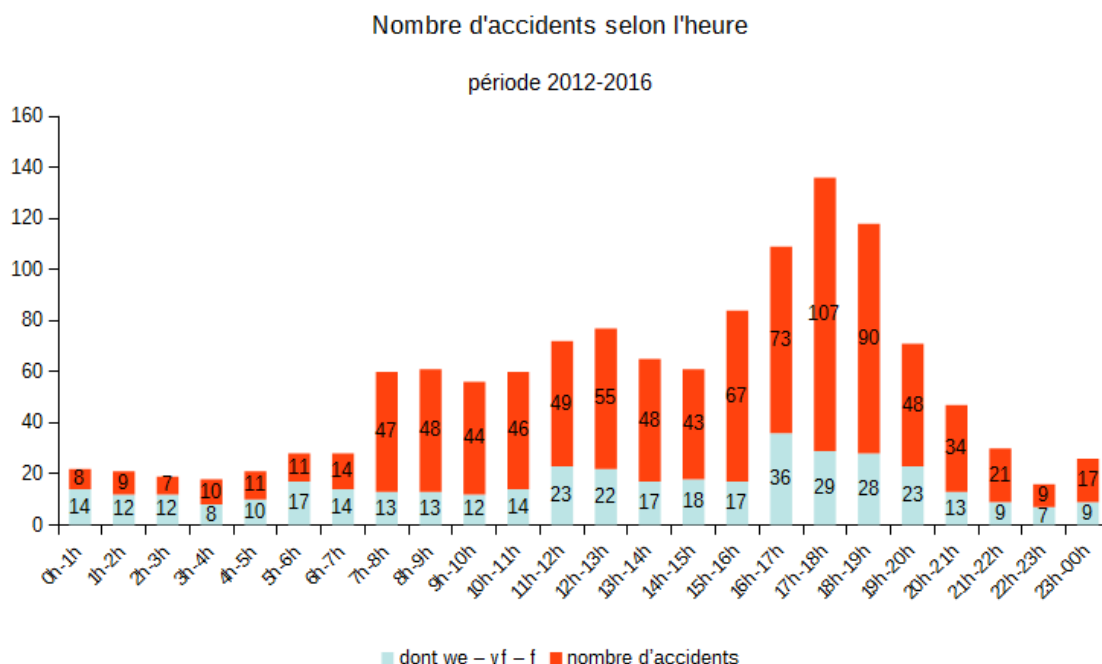


Le vendredi est le jour de la semaine le plus accidentogène, avec un total de 239 accidents, soit près d'un accident tous les vendredis sur la période 2012-2016.

Pour autant, même si les accidents survenus les samedis, dimanche et veilles de fêtes, sont moins nombreux, ils présentent des indices de gravité équivalents à ceux du vendredi.

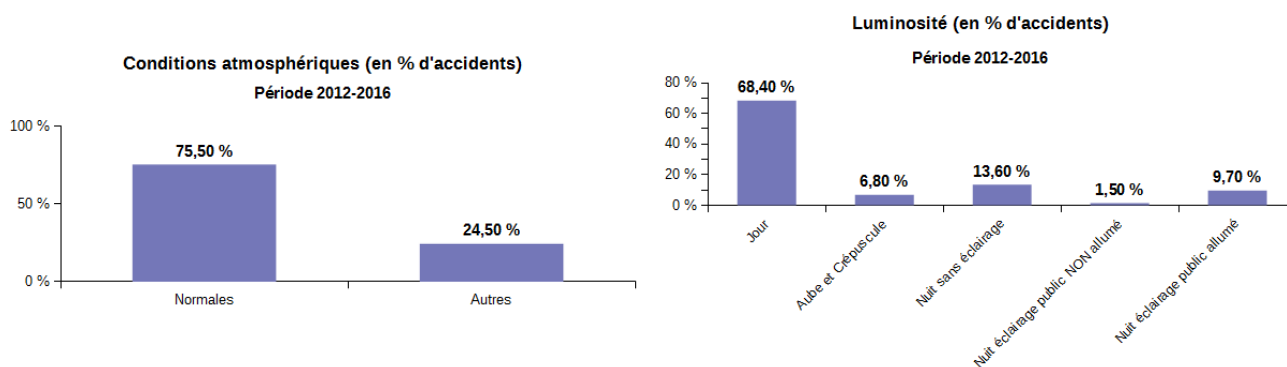
2 L'indice de gravité (G4) correspond au nombre de tués pour 100 accidents (source ONISR)

2.2.2.c - Répartition selon l'heure



Le pic des accidents se situe entre 16 h et 19 h, principalement du lundi au vendredi. Il est plus prononcé entre 17h et 18h.

2.2.3 - Les circonstances des accidents



Entre 2012 et 2016, les accidents sont survenus principalement lorsque les conducteurs se considéraient en sécurité :

- 3 accidents sur 4 se sont produits dans des conditions atmosphériques normales, c'est-à-dire sans conditions dégradées (neige, verglas, brouillard....) ;

- 2 accidents sur 3 se sont produits de jour.

La luminosité a une influence plus conséquente sur le comportement des conducteurs que les conditions météorologiques.

3 - Les enjeux

3.1 - Les risques routiers professionnels

Conduire pour le travail expose à des risques professionnels au premier rang desquels les accidents de la route, à l'origine de plus de **20 % des accidents mortels du travail à l'échelle nationale**.

Le risque routier professionnel regroupe les déplacements effectués dans un cadre professionnel, mais également les trajets domicile-travail : conduire pour le travail commence dès que l'on quitte son domicile.

Situation dans le Loir-et-Cher :

Sur la période 2012/2016, les accidents routiers professionnels représentent près d'un accident sur 3 (443 accidents sur 1306 au total).

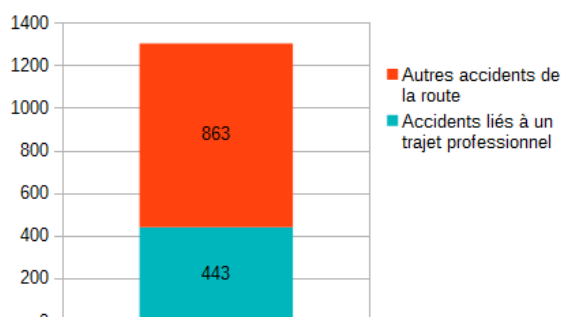
La part des tués s'élève à plus de 42 % (72 tués sur 170 au total) et celle des blessés est de 35 % (551 blessés sur 1563 au total).

Sur la même période, la part des accidents survenus dans un **cadre professionnel** (hors déplacement domicile-travail) représente près de 18 % de la totalité des accidents (232 accidents sur 1306 au total). La part des tués est de 23 % (39 tués sur 170 au total) et celle des blessés est de 20 % (305 blessés sur 1563 au total).

3.1.1 - Accidents liés au risque routier professionnel (trajets domicile-travail et missions)

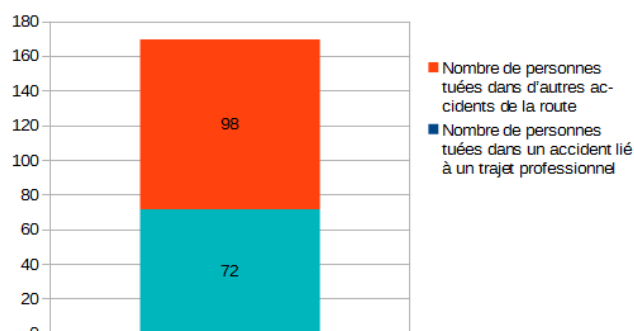
Part des accidents routiers professionnels en Loir-et-Cher

Période 2012-2016



Part des personnes tuées dans des accidents routiers professionnels en Loir-et-Cher

Période 2012-2016

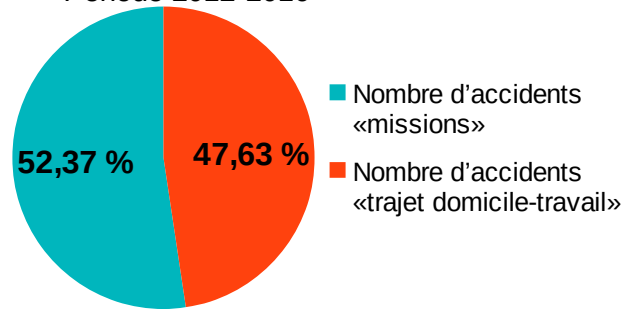


Par rapport à la période 2007-2011, le Loir-et-Cher enregistre une diminution de 139 accidents professionnels, et de 28 personnes tuées (soit respectivement -24 % et - 28 % d'évolution entre les deux périodes).

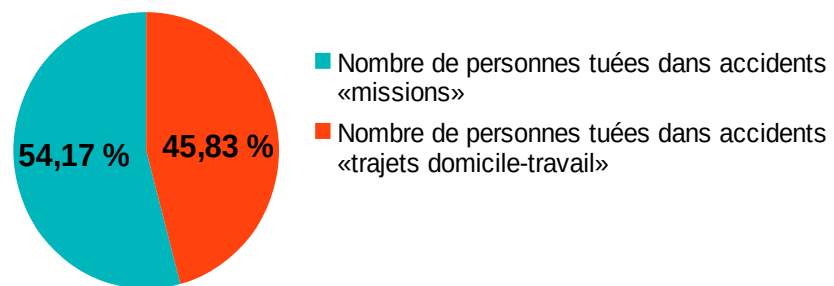
3.1.2 - Accidents « missions » (hors trajet domicile-travail)

Sur la période 2012-2016, dans le Loir-et-Cher, le nombre d'accidents liés aux trajets « missions » s'élève à 232, ce qui représente plus de la moitié (52,4%) de la totalité des accidents trajets professionnels. Le nombre de personnes tuées est de 39, soit 54 % de la totalité des tués lors d'un trajet professionnel.

Répartition des accidents professionnels
Période 2012-2016



Répartition des personnes tuées dans accidents professionnels
Période 2012-2016



La part des personnes tuées dans le cadre d'une mission, s'élève à plus de 54 % dans le Loir-et-Cher. Ce taux élevé se confirme tant au niveau régional (58 %, et 66 % dans le Cher) qu'au niveau de la France métropolitaine, avec 58 % de personnes tuées.

La part liée aux trajets domicile-travail reste conséquente.

Ces résultats font du risque routier professionnel un enjeu national.

3.2 - La conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)

En France, en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent près de 30 % des personnes tuées et près de 13 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

De nombreux accidents mortels ou corporels graves sont causés par des conducteurs ayant consommé des stupéfiants, seul ou avec de l'alcool. Le risque d'occasionner de tels accidents est multiplié par 2 sous l'effet de la drogue et par 14 en cas de consommation simultanée d'alcool.

Situation dans le Loir-et-Cher :

Entre 2012 et 2016, la conduite sous l'emprise d'alcool ou après usage de stupéfiants a entraîné 22 % des accidents du département et 40 % des personnes tuées, soit 66 personnes.

De plus en plus d'accidents sont liés à des situations de polyconsommation (alcool et stupéfiants).

Bilan global des accidents liés à l'alcool

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés (BH)
Période 2012-2016	158	35	125	230	43	187	124

Le nombre d'accidents avec présence d'alcool (158) représentent plus de 12 % des accidents du département, dont 22 % sont mortels.

Bilan global des accidents liés à la consommation de stupéfiants

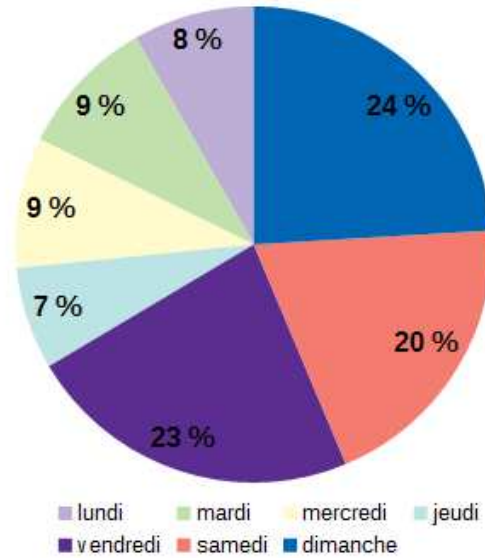
BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés (BH)
Période 2012-2016	73	20	66	113	24	89	63

24 personnes sont décédées suite à un accident impliquant un conducteur ayant fait usage de stupéfiants, soit 14 % des personnes tuées dans le département.

3.2.1 - Accidents impliquant un conducteur alcoolisé

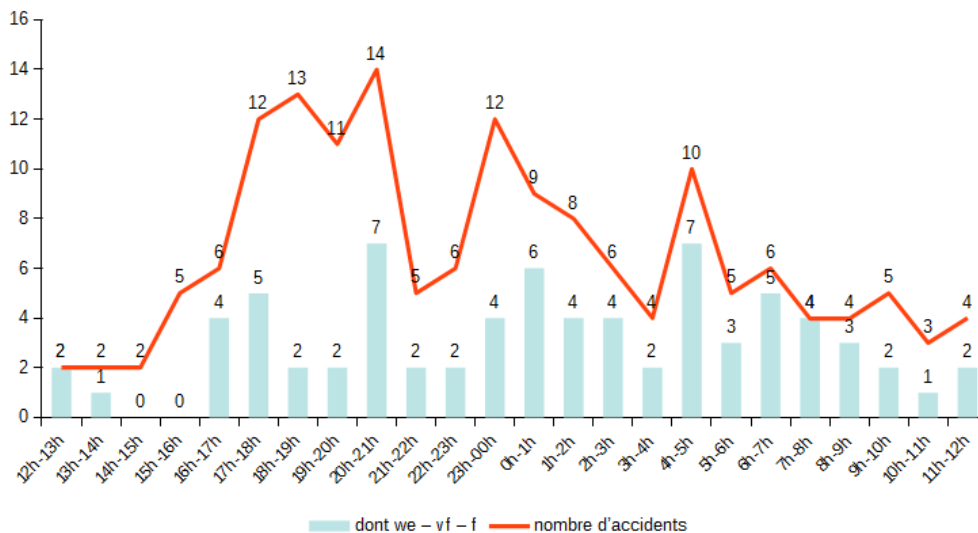
Panorama des accidents liés à l'alcool (période 2012-2016)

- Nombre d'accidents liés à l'alcool selon le jour de la semaine :



Ces chiffres confirment que les vendredi, samedi et dimanche concentrent une grande partie de l'accidentalité due à la consommation d'alcool.

- Nombre d'accidents liés à l'alcool selon l'heure :



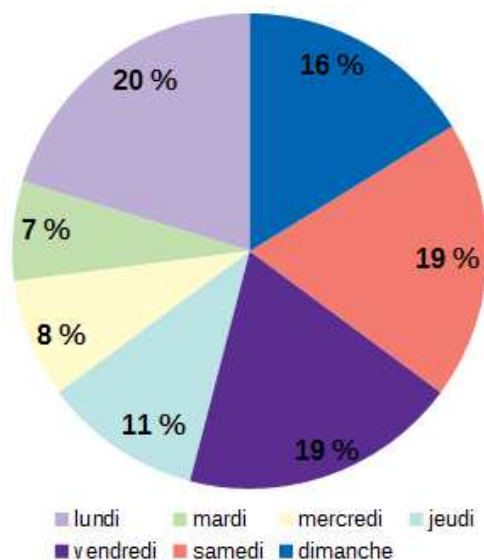
On constate plusieurs pics d'heures accidentogènes :

- entre 17h et 21h
- entre 23h et minuit
- entre 4h et 5h du matin

3.2.2 - Accidents impliquant un conducteur ayant fait usage de produits stupéfiants

Panorama des accidents liés aux stupéfiants (période 2012-2016)

- Nombre d'accidents liés aux stupéfiants selon le jour de la semaine :



Les vendredi, samedi et dimanche représentent là encore une part importante des accidents où la présence de stupéfiants est avérée.

A ces trois jours, s'ajoute le lundi qui concentre la plus grande part des accidents liés aux stupéfiants, une spécificité que l'on ne rencontre pas avec la thématique alcool : la présence des stupéfiants dans l'organisme perdure plus que l'alcool.

3.3 - Les jeunes

Au niveau national, les accidents de la route sont la première cause de mortalité des jeunes. Près d'un quart des accidents corporels impliquent un conducteur novice (moins de deux ans de permis de conduire).

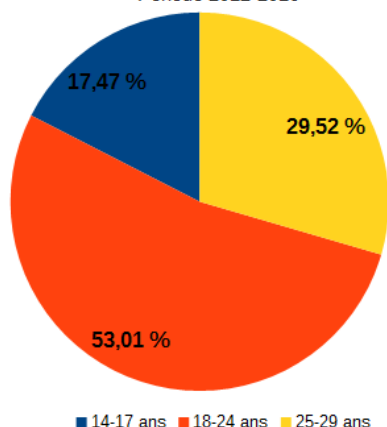
En 2016, 718 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice.

Constat dans le Loir-et-Cher

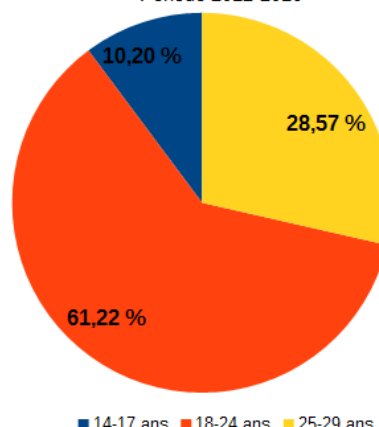
Sur la période 2012-2016, le nombre d'accidents impliquant des jeunes âgés de 14 à 29 ans est de 830, ce qui représente plus de 63 % de la totalité des accidents du département. Le nombre de tués s'élève à 49, soit 29 %.

3.3.1 - Répartition des accidents par tranche d'âge

Répartition des accidents impliquant un usager par classe d'âge
Période 2012-2016



Répartition des personnes tuées par classe d'âge
Période 2012-2016



Les jeunes de 14 à 29 ans représentent environ 15 % de la population du Loir-et-Cher, et 29 % des personnes tuées à l'échelle du département, soit 49 morts.

L'âge du conducteur est compris entre 14 et 29 ans dans :

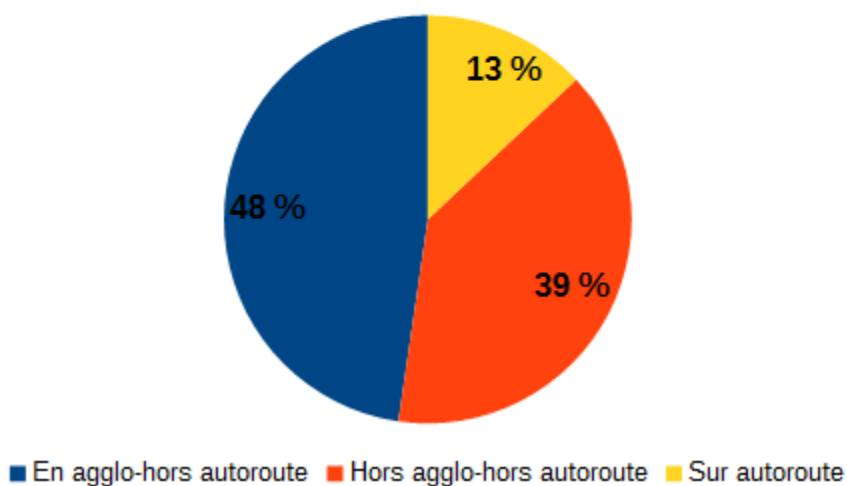
- 84 % des accidents impliquant des jeunes,
- 67 % des accidents entraînant le décès d'un jeune.

Parmi eux, la tranche d'âge la plus touchée est 18-24 ans.

3.3.2 - Répartition des accidents selon le cadre routier (18-24 ans)

Répartition des impliqués 18-24 ans
selon le type de cadre routier

Période 2012-2016



Dans la tranche d'âge de 18 à 24 ans, près de 90% des accidents se sont produits hors autoroute. Même si ces chiffres sont en baisse par rapport à la période 2007-2011, les jeunes restent un enjeu préoccupant tant à l'échelle nationale que dans le département.

3.4 - Les seniors

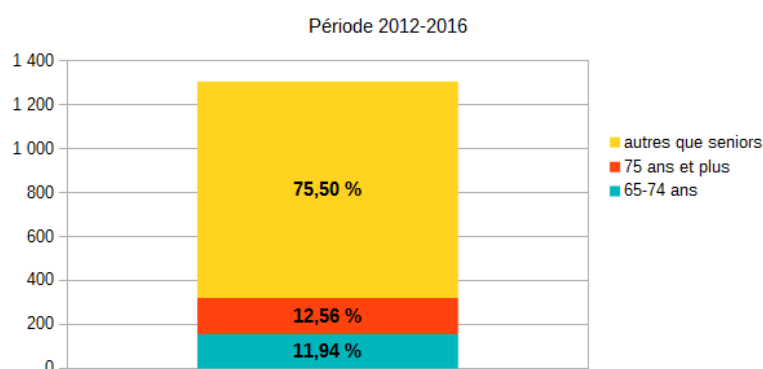
Entre 2012 et 2016 le nombre de seniors de plus de 65 ans tués sur les routes de France, représente 22 % de la totalité des personnes tuées.

Constat dans le Loir-et-Cher :

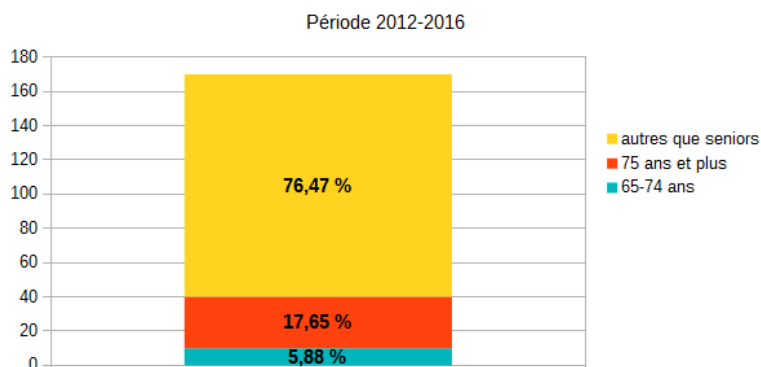
Répartition des seniors impliqués et tués dans des accidents :

- 65-74 ans : 156 accidents – 10 personnes tuées
- 75 et plus : 164 accidents – 30 personnes tuées

Part des seniors impliqués dans les accidents corporels



Part des seniors tués dans les accidents corporels



A l'échelle du département, 24,5 % des accidents impliquent des seniors d'au moins 65 ans. Les personnes tuées représentent 23,5 % par rapport au total de tués dans le département. Ces taux sont relativement proches de ceux de la région (25 % de seniors tués, 27 % dans le Cher). Le Loir-et-Cher figure donc parmi les départements avec un fort enjeu seniors.

3.5 - Les distracteurs

Les distracteurs correspondent à un phénomène de société, une évolution des pratiques au volant, dans la continuité de la vie courante dépendante des écrans. Parmi eux, l'usage du téléphone au volant : un conducteur enregistre entre 30 et 50% d'informations en moins sur la route lorsqu'il est au téléphone provoquant alors un impact négatif sur la bonne exécution des tâches nécessaires à la conduite (source : www.securite-routiere.gouv.fr)

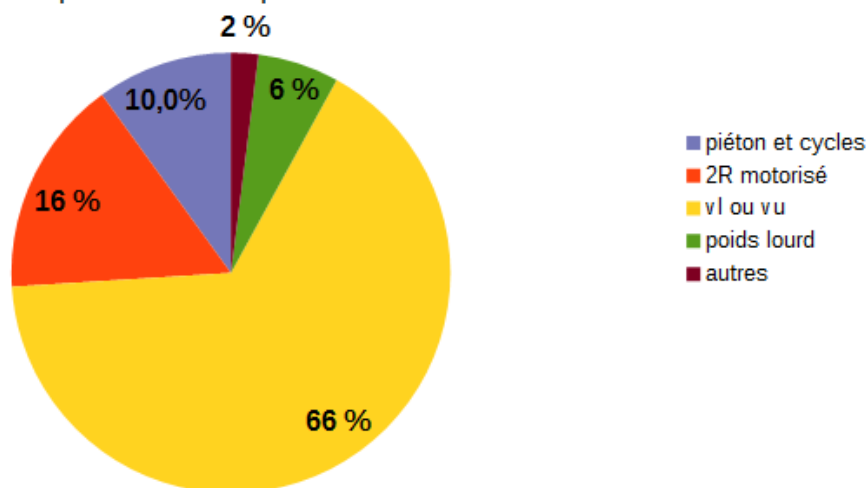
Constat dans le Loir-et-Cher :

3.5.1 - Bilan global

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés (BH)
2012-2016	239	12	111	310	12	298	116

3.5.2 - Accidents impliquant un conducteur ou un piéton « attention perturbée »

Répartition des accidents "attention perturbée" par mode de déplacement - Période 2012-2016



La principale cause perturbant l'attention des conducteurs est l'usage du téléphone portable au volant. Entre 2012 et 2016, 239 accidents se sont produits et 12 personnes ont été tuées.

Même si le nombre d'accidents est en légère baisse par rapport à la période 2007-2011, cet enjeu reste majeur dans le département qui se place au 2ème rang régional en termes d'accidents, derrière l'Indre-et-Loire.

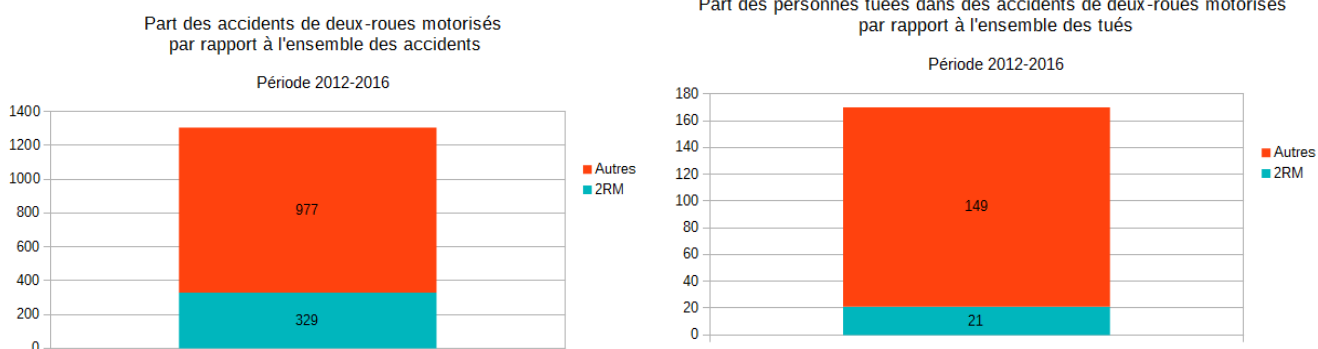
Il est à noter que ces chiffres sont sous-évalués du fait de la difficulté de constater que la cause réelle de l'accident est l'utilisation du téléphone portable au volant.

3.6 - Les deux-roues motorisés

En 2017, à l'échelle nationale, l'accidentalité routière enregistre une hausse très importante pour les motocyclistes, avec 56 tués supplémentaires par rapport à 2016. Les usagers des deux-roues motorisés (2RM) représentent ainsi 22 % de la mortalité routière et 44 % des blessés graves, pour moins de 2 % du trafic.

Constat dans le Loir-et-Cher :

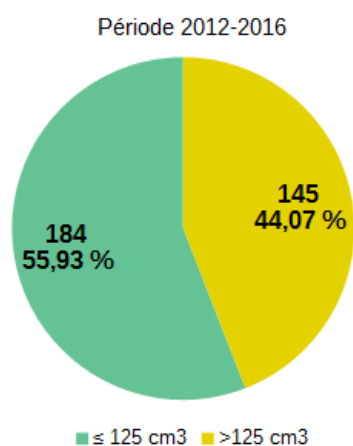
Les accidents impliquant des deux-roues motorisés sont au nombre de 329 entre 2012 et 2016. Le nombre de personnes tuées s'élève à 21.



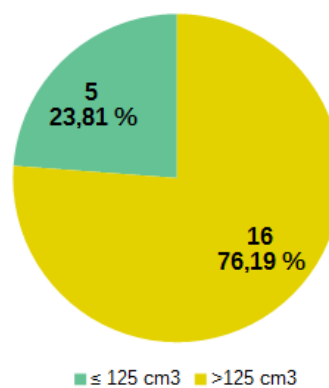
BILAN GLOBAL 2012-2016	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés (BH)
<=125 cm ³	184	5	119	211	5	206	127
>125cm ³	145	16	107	167	16	151	97

3.6.1 - Répartition des accidents en 2RM selon les cylindrées

Accidents de 2RM - Répartition des cylindrées

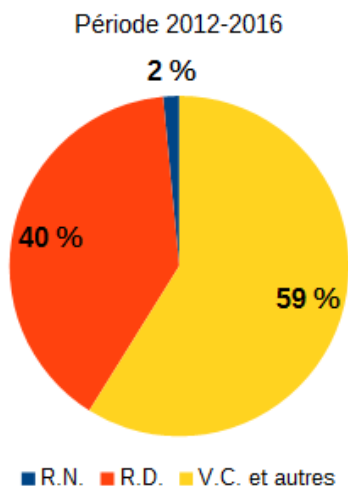


Personnes tuées dans des accidents de 2RM Répartition des cylindrées

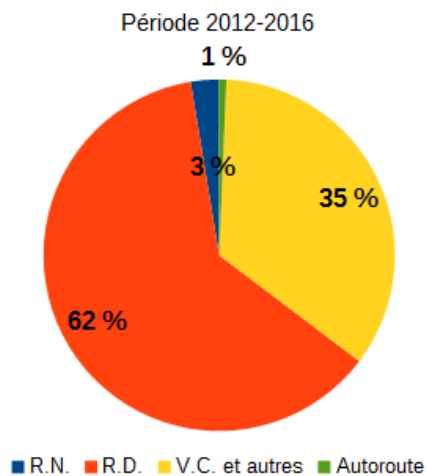


3.6.2 - Répartition des accidents en 2RM selon le milieu

2RM $\leq 125\text{cm}^3$ - Accidents selon le milieu



2RM $>125\text{cm}^3$ - Accidents selon le milieu



En deux roues motorisés de plus de 125 cm³, les accidents sont légèrement moins nombreux qu'avec les plus petites cylindrées. En revanche, le nombre de personnes tuées est largement supérieur. On constate la même tendance sur l'ensemble de la Région-Centre Val de Loire. Dans le Loir-et-Cher, les accidents impliquant des cylindrées supérieures à 125 cm³ se produisent majoritairement sur les routes nationales et départementales.

3.7 - La vitesse

Avec plus de 1000 décès par an à l'échelle nationale, les excès de vitesse sont une cause aggravante de mortalité sur les routes françaises.

Sur la période 2012-2016, 9579 personnes (soit en moyenne 1916 personnes par an) ont perdu la vie en France métropolitaine dans un accident intervenu sur une route bidirectionnelle hors agglomération. Elles constituent 56 % de la mortalité totale sur cinq années.

Constat dans le Loir-et-Cher :

Sur la période 2012-2016, 90 personnes ont perdu la vie sur des routes bidirectionnelles hors agglomération (RN, RD et voies communales), ce qui représente 55 % des tués sur les routes du département.

3.7.1 - Les accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération

Synthèse de l'accidentalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération Loir-et-Cher - période 2012-2017

	Accidentalité totale (tous réseaux) dans le Loir-et-Cher					Accidents sur routes à 2 voies bidirectionnelles - Hors agglomération				
	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH (blessé hospitalisé)	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées	Nombre de BH	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH (blessé hospitalisé)	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées	Nombre de BH
Période 2012-2016	1306	833	150	170	870	400	330	78	90	345
année 2017	281	181	31	35	203	104	90	20	24	109
TOTAL	1587	1014	181	205	1073	504	420	98	114	454
Part des accidents sur route à 2 voies – Bidirectionnelle - Hors aggro / Accidentalité totale						31,76 %	41,42 %	54,14 %	55,61 %	42,31 %

Entre 2012 et 2017, dans le Loir-et-Cher, près de 32 % des accidents de la route se sont produits sur des routes bidirectionnelles hors agglomération. Sur ces mêmes routes, on retrouve dans le département, la même proportion de personnes tuées qu'à l'échelle nationale, soit plus de 55 %.

4 - Les orientations d'actions

Pour répondre aux enjeux décrits précédemment, les membres du groupe de travail ont défini des orientations d'actions, qui fixent l'objectif général des actions à engager selon les quatre axes suivants :

- Améliorer la connaissance
- Sécuriser les infrastructures
- Informer, former, éduquer, sensibiliser
- Contrôler et sanctionner

4.1 - Orientations d'actions communes à plusieurs enjeux

Pour les trois premiers axes, les réflexions ont conduit à la définition d'orientations communes à l'ensemble des enjeux :

Améliorer la connaissance

« Nécessité de partager la connaissance de tous les acteurs y compris ceux qui interviennent en dehors du département »

- ***Améliorer la connaissance de l'accidentalité en Loir-et-Cher en exploitant les données détenues par d'autres partenaires notamment les services de police et de gendarmerie, les services de secours, les compagnies d'assurances...***
- ***Mieux exploiter les études réalisées par les acteurs (en Loir-et-cher et dans d'autres départements) pour enrichir notre connaissance, et les partager avec les acteurs locaux.***
En effet, les acteurs intervenant dans le domaine de la sécurité routière réalisent des études et diagnostics sur des thématiques spécifiques. Ces études peuvent avoir un intérêt au niveau local et méritent d'être partagées.
- ***Améliorer la connaissance sur les nouvelles technologies au service de la sécurité routière***
(exemples : plateformes de covoiturage, outils de guidage, outils des véhicules [AFU, détecteur d'obstacles, véhicules autonomes...])

Sécuriser les infrastructures

« Offrir une qualité de voie publique répondant à tous les besoins »

- ***Améliorer la sécurisation des infrastructures pour un meilleur partage de la voirie par tous les usagers.***
Outre une réponse transversale à tous les enjeux, cette orientation répondra également à 3 problématiques spécifiques soulevées par les membres du comité technique, à savoir :
 - ***les cyclistes*** : le développement d'itinéraires cyclables dans le département (Loire à vélo, Cher à vélo) attire de nombreux touristes et pose le problème du partage de certaines routes avec les automobilistes.
 - ***le gravillonnage*** : cette technique est couramment utilisée dans le département car elle présente de nombreux avantages (étanchéité, adhérence, économie...) et mérite d'être maintenue. En revanche, les rejets constituent un facteur de risques importants pour les

usagers, bien que la signalisation conforme à la réglementation soit systématiquement mise en place.

→ le déversement de carburant sur la chaussée, qui présente des risques d'accidents, notamment dans les courbes et les giratoires.

- ***Améliorer la connaissance et la diffuser auprès de tous les acteurs, sur les aménagements destinés à sécuriser les infrastructures (exemple : chaussée à voie centrale banalisée)***

Informar, former, éduquer, sensibiliser

« Faire prendre conscience aux usagers de la réalité d'un accident grave et de ses conséquences : créer un électrochoc »

- ***Développer la communication sur les conséquences d'un accident grave.***
Les conséquences d'un accident sont souvent envisagées sur les risques de décès. Les conducteurs ne réalisent pas les conséquences d'un accident grave, en particulier du handicap sur le blessé, mais également sur ses proches.
- ***Favoriser les remises à niveau pour tous les utilisateurs et dans tous les domaines.***

4.2 - Orientations d'actions liées à l'enjeu :

4.2.1 - Enjeu risques routiers professionnels

4.2.1.a - Les réflexions du groupe de travail :

« Identifier les risques et hiérarchiser les mesures à prendre »

Au-delà de l'adoption strictement réglementaire du plan de prévention du risque routier, il est nécessaire d'identifier les risques propres à chaque profession et de hiérarchiser les mesures à prendre, par le biais d'une charte. Un module sécurité routière est à inclure dans la formation des nouveaux arrivants (pour exemple, la Poste a intégré l'aspect sécurité routière dans le serment prêté par les nouveaux facteurs et la direction départementale de la sécurité publique intervient une fois par an pour dispenser une formation auprès des agents).

Sur la sécurisation des infrastructures, il est impératif de sensibiliser les transporteurs routiers sur le déversement de gazole sur la chaussée, qui présente des risques d'accidents dans les virages et les giratoires.

4.2.1.b - Les orientations d'actions

Informé, former, éduquer, sensibiliser

- **Inciter les entreprises à adopter et hiérarchiser des mesures appropriées aux risques identifiés en réalisant une charte, en établissant un plan de prévention du risque routier, un plan de déplacement (inter) entreprises...**
- **Associer les corps consulaires, les organisations professionnelles et patronales lors des réunions de mobilisation sur cette thématique.**

Contrôler et sanctionner

- **Effectuer des contrôles dans le cadre du droit du travail**

4.2.2 - Enjeu conduite après usage de substances psychoactives : alcool - stupéfiants

4.2.2.a - Les réflexions du groupe de travail

« Lutter contre la méconnaissance des conséquences de la consommation de stupéfiants »

Les thématiques alcool et stupéfiants doivent être abordées distinctement car les consommations ont des incidences différentes, tant sur les effets que sur les sanctions.

Sur la consommation de stupéfiants, les forces de l'ordre constatent une réelle méconnaissance des conséquences. Contrairement à l'alcool, un consommateur peut être contrôlé positif plusieurs jours après une prise.

Sur le seuil d'alcoolémie des conducteurs novices, il faut veiller à la qualité du message : le seuil de 0,2 g/l équivaut en réalité à 0 verre d'alcool.

4.2.2.b - Les orientations d'actions

Informer, former, éduquer, sensibiliser

- **Maintenir la communication sur le risque alcool et stupéfiants en veillant à la qualité des messages sur les réelles conséquences de la consommation :**
 - de différents stupéfiants (effets et sanctions)
 - d'alcool, en insistant sur le taux légal pour les permis probatoires (ex : 0,2 g/l équivaut à 0 verre d'alcool).

Contrôler et sanctionner

- **Maintenir l'action de contrôles des forces de l'ordre**
- **Optimiser les contrôles par des analyses d'accidentalité liée à l'alcool et aux stupéfiants**

4.2.3 - Enjeu jeunes

4.2.3.a - Réflexions du groupe de travail

« Intégrer le caractère rural du département qui n'offre pas d'alternatives aux déplacements des jeunes »

Le caractère rural du département du Loir-et-Cher n'offre pas d'alternatives aux déplacements des jeunes, notamment en soirée, qu'ils résident en zone rurale ou urbaine. Le risque n'est pas forcément identifié et les jeunes ont le sentiment « d'être plus tranquilles sur les petites routes ».

Il serait judicieux que les moniteurs d'auto-école proposent un volet « maîtrise du volant » pour le permis B, comme cela existe pour le permis A.

4.2.3.b - les orientations d'actions

Informer, former, éduquer, sensibiliser

- **Sensibiliser les auto-écoles afin qu'elles intègrent un volet « maîtrise du volant » dans l'apprentissage de la conduite.**
- **Sensibiliser, sur les conséquences éventuelles tant individuelles que collective (famille, réseau social) d'un accident, les jeunes conducteurs et ceux approchant l'âge de l'apprentissage de la conduite, en privilégiant des témoignages en présentiel de personnes victimes d'accidents de la route.**

4.2.4 - Enjeu seniors

4.2.4.a - Réflexions du groupe de travail

« Encourager le renforcement du lien social par la conduite, notamment en zone rurale »

Pour la plupart des seniors, le fait de continuer à conduire renforce leur lien social, notamment en zone rurale. A dire d'acteurs, les personnes âgées sont volontaires pour suivre une remise à niveau du code de la route, mais ressentent comme une sanction l'idée de retourner dans une auto-école.

Il est indispensable de leur faire prendre conscience des conséquences du vieillissement sur leur mode de conduite (baisse de vigilance, diminution du champ de vision...) tout en les accompagnant pour conserver leur autonomie.

4.2.4.b - Les orientations d'actions

Informers, former, éduquer, sensibiliser

- **Développer des actions permettant aux seniors de maintenir leur autonomie en conservant la capacité de conduire en sécurité**
Exemples : recyclage du code de la route, incitation à réaliser des audits de conduite...
- **Impliquer les élus et les acteurs de proximité pour sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques et à la baisse de vigilance, et aux moyens de compenser ces handicaps.**

4.2.5 - Enjeu distracteurs

4.2.5.a - Réflexions du groupe de travail

« Travailler sur la compréhension des facteurs de distractions et informer sur la réglementation relative à l'usage des distracteurs au volant »

Les principales causes de distraction sont dues à l'utilisation du téléphone portable, des oreillettes et du GPS. Les usagers méconnaissent la réglementation relative à l'utilisation de ces distracteurs au volant.

4.2.5.b - Les orientations d'actions

Informers, former, éduquer, sensibiliser

- **Développer la communication sur l'aspect réglementaire de l'utilisation de tout type de distracteurs au volant**
- **Travailler sur la compréhension par les conducteurs des facteurs de distractions au volant**
- **Inciter les conducteurs à prendre conscience de leur propre comportement, notamment par le biais d'outils incitatifs proposés par certaines compagnies d'assurance.**

Contrôler et sanctionner

- *Conserver le volet « distracteurs » dans la poursuite de l'opération d'alternative à la sanction menée par les forces de l'ordre et le Tribunal de Grande Instance.*

4.2.6 - Enjeu deux-roues motorisés

4.2.6.a - Réflexions du groupe de travail

«Sensibiliser les utilisateurs de scooters qui constituent une préoccupation notamment en zone rurale »

Dans le département, les conducteurs de scooters en zone rurale sont particulièrement préoccupants : absences d'équipements, éclairage défaillant. De plus le phénomène de bande accentue les mises en dangers.

Cette préoccupation existe également dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

4.2.6.b - Les orientations d'action

Informer, former, éduquer, sensibiliser

- *Sensibiliser les utilisateurs de deux-roues motorisés, plus particulièrement les scooters, aux conséquences du non-port des équipements de sécurité et du défaut d'éclairage*
- *Communiquer auprès de tous les conducteurs sur la fragilité spécifique de deux-roues motorisés.*

4.2.7 - Enjeu vitesse

4.2.7.a - Réflexions du groupe de travail

« Faire accepter la mesure gouvernementale d'abaissement de vitesse en renforçant la communication nationale au niveau local »

La communication doit être axée sur l'acceptabilité de cette mesure.

Outre cette mesure phare, la vitesse est principalement une problématique rurale dans le département. Les conducteurs doivent être sensibilisés à la nécessité d'adapter leur vitesse aux circonstances (météo, nuit...).

4.2.7.b - Les orientations d'actions

Informers, former, éduquer, sensibiliser

- **Communiquer largement sur la VMA 80 km/h, en axant l'information sur les outils d'acceptabilité de cette mesure : « faire comprendre les règles pour mieux les respecter »**
- **Démontrer le faible impact de l'abaissement de 10 km/h sur la durée d'un trajet.**
- **Intégrer les caractéristiques rurales du département qui entraînent une multiplicité de trajets quotidiens et favorisent des vitesses inadaptées à des voies plus étroites.**
- **Sensibiliser les conducteurs à la nécessité d'adapter leur vitesse aux circonstances (nuit, météo)**

5 - Suivi et évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO se feront par le biais des documents opérationnels que sont le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et le plan départemental de contrôle routier (PDCR).

Le PDASR :

Les orientations d'actions seront mises en œuvre au travers du PDASR, par tous les partenaires qui ont contribué à l'élaboration du présent DGO. Les projets partenariaux s'appuieront sur une forte mobilisation des acteurs locaux, notamment des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Le PDCR :

Sur la base de l'analyse de l'accidentalité présentée dans le DGO, le PDCR oriente et planifie l'action des forces de l'ordre sur le terrain. La politique de contrôle routier est définie en adéquation avec les problématiques soulevées dans le DGO.

Un comité de pilotage « Sécurité Routière » restreint se réunira mensuellement, animé par la Directrice de Cabinet du Préfet, cheffe de projet sécurité routière pour faire le point sur l'évolution de la sécurité routière dans le département et le pilotage fin des actions.

M. le Préfet réunira personnellement le comité opérationnel stratégique une fois par trimestre.

6 - Composition du comité de pilotage et du comité technique du DGO

Le comité de pilotage du DGO

- M. le Préfet
- Mme la Directrice de Cabinet, cheffe de projet sécurité routière
- Mme le Chef du Service Départemental de la Communication Interministérielle
- M. le Directeur des Sécurités
- M. le Procureur de la République
- M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie Départementale
- M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique
- Mme la Directrice Départementale des Territoires
- Mme la Directrice Académique des Services de l'Éducation Nationale
- M. le Délégué Départemental de l'Agence Régionale de la Santé
- M. le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours
- M. le Médecin-Chef du SAMU
- M. le Président du Conseil Départemental de Loir-et-Cher
- Mme la Présidente de l'association des maires de Loir-et-Cher
- Mme la Présidente de l'association des maires ruraux de Loir-et-Cher
- M. le Directeur Régional de Cofiroute
- M. le Directeur de la Prévention Routière de Loir-et-Cher
- M. le Directeur de la MAIF de Blois
- M. le Directeur de la Mutualité Sociale Agricole Berry-Touraine

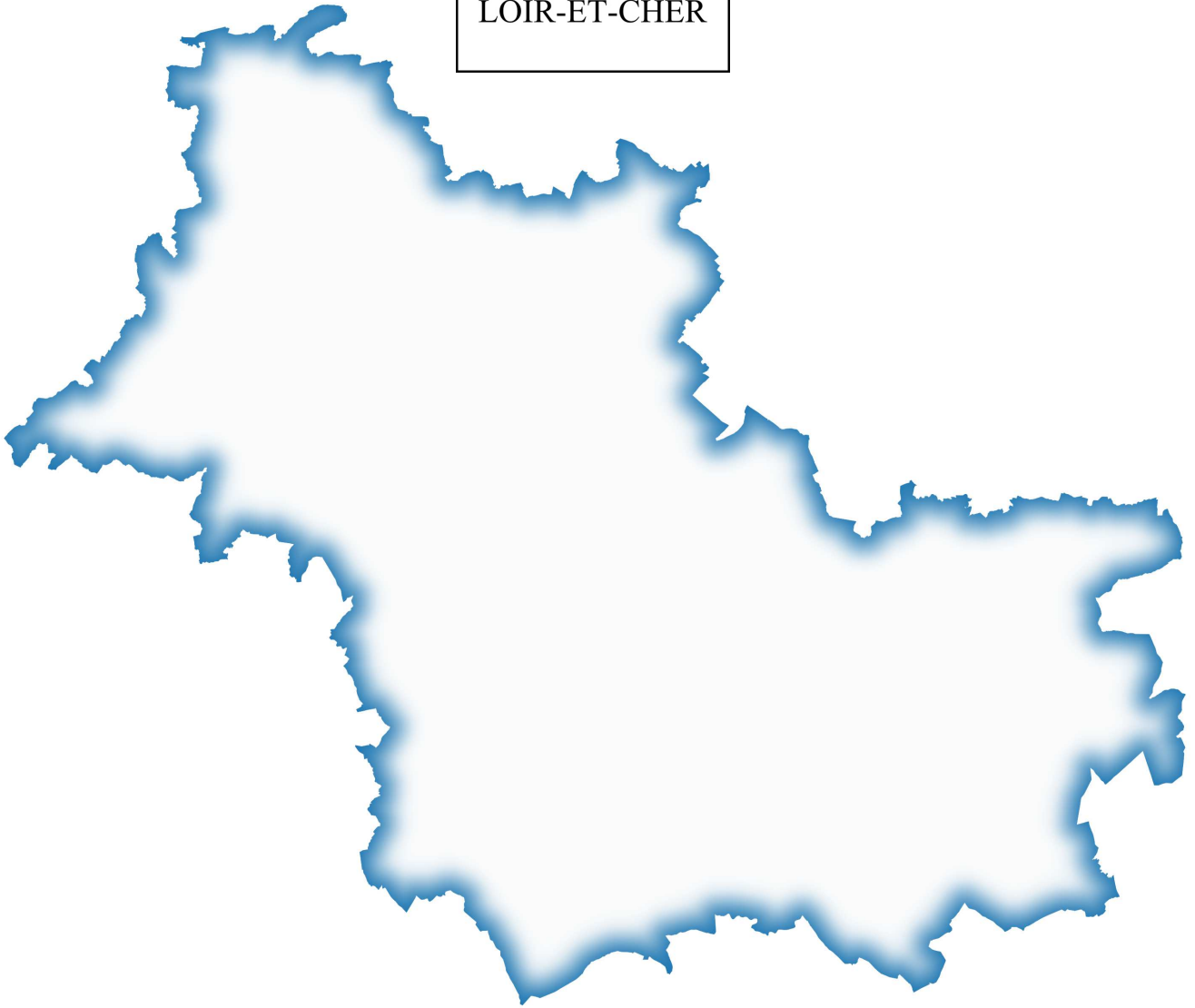
Le comité technique

- Un représentant de la Direction Départementale des Territoires
- Un représentant du Service Départemental de la Communication Interministérielle
- Un représentant du Groupement de Gendarmerie Départementale
- Un représentant de la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Un représentant de la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale
- Un représentant de la Délégation Départementale de l'Agence Régionale de la Santé
- Un représentant des collectivités locales - élu référent sécurité routière
- Un représentant du Conseil Départemental de Loir-et-Cher
- Un représentant de la Direction Régionale de Cofiroute
- Un représentant de la Prévention Routière de Loir-et-Cher
- Un représentant des associations de victimes
- Un représentant des IDSR de Loir-et-Cher
- Un représentant de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Loir-et-Cher
- Un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Loir-et-Cher
- Un représentant de la MAIF de Blois
- Un représentant de la Mutualité Sociale Agricole Berry-Touraine



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE
LOIR-ET-CHER



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES