

Document Général d'Orientations Sécurité routière

2018-2022

Sommaire

Edito du Préfet	4
1 - Présentation du DGO	6
2- L'accidentalité routière dans le Loiret	6
2.1 - Le contexte local du département du Loiret	6
A - Un département multipolaire	6
B - Géographie et démographie	6
C - Réseaux routiers	8
D - Parc des véhicules en circulation	9
2.2 - L'accidentalité routière dans le Loiret	9
A - Evolution de l'accidentalité entre 2007 et 2016	10
B - Le taux de gravité des accidents	11
C - La mortalité en fonction de l'âge et des moyens de transport	12
D - La répartition des accidents par réseau routier	13
E - Les 10 communes du département les plus accidentogènes	15
3 - Bilan du DGO 2013-2017	15
3.1 - Les enjeux et les orientations d'actions	16
3.2 - Le bilan des dépenses engagées dans le cadre du PDASR	16
4 - Enjeux prioritaires pour le département	17
4.1 - Choix des enjeux du document général d'orientation	17
4.2 - Les enjeux obligatoires	19
A - Le risque routier professionnel	19
B - Conduite après usage de substances psychoactives	20
C - Les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans; 18-24 ans, 25-29 ans)	21
D - Les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 ans et 75 et plus)	23
4.3 - Les enjeux facultatifs	25
A - Le partage de la voirie	25
B - Les deux roues motorisées	26
C - La vitesse	27
D - Les distracteurs	29
5 - Les orientations d'actions définies par le DGO 2018-2022	30
5.1 - Encourager les aménagements de la voirie permettant de protéger les populations les plus fragiles, de réduire la vitesse et de répondre à des besoins spécifiques	30
5.2 - Proposer une offre de formations adaptées à chaque type de conducteur et disponibles tout au long de la vie	31

5.3 - Organiser de larges campagnes de prévention à destination du grand public	31
5.4 - Favoriser les interventions dans les établissements scolaires, les administrations, les entreprises et le monde associatif en s'appuyant sur les référents sécurité routière	32
5.5 - Animer et élargir le réseau local de sécurité routière en s'appuyant sur les milieux institutionnels, professionnels, scolaires, universitaires et associatifs	32
5.6 - Favoriser l'autocontrôle et les contrôles préventifs	33
5.7 - Faire bon usage des nouvelles technologies et intégrer les nouvelles formes de mobilité	34
5.8 - Faciliter l'analyse des risques par les entreprises, leur donner un meilleur accès	34
6 - Suivi et évaluation du DGO	35

Annexes :

- 1 - Le risque professionnel**
- 2 - Les substances psychoactives**
- 3 - Les jeunes**
- 4 - Les seniors**
- 5 - Le partage de la voirie**
- 6 - Les deux roues motorisées**
- 7 - Les distracteurs**
- 8 - Relevés de conclusion du comité de pilotage du DGO du 22 juin 2018, du groupe de travail " jeunes " du 5 juillet 2018, du groupe de travail " seniors " du 12 juillet 2018 et du groupe de travail " risques routiers professionnels du 17 juillet 2018**

EDITORIAL DU PREFET



La sécurité des citoyens sur les routes est une préoccupation majeure des pouvoirs publics et l'affaire de tous.

En effet, en dépit de la forte mobilisation des forces de sécurité et la multiplication des actions préventives initiées par l'État et la société civile, le nombre de morts sur les routes est encore trop élevé, notamment à cause de la persistance de comportements irresponsables et à risques (vitesse, alcool, stupéfiants).

Comme l'a rappelé le Premier ministre à l'occasion de la dernière réunion du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, *« les comportements sur la route doivent changer en profondeur et une action globale associant éducation, prévention et répression doit être portée par les services de l'État avec l'appui des collectivités territoriales et l'implication de la société civile »*.

Cette mobilisation est possible et c'est bien l'objectif de ce Document Général d'Orientations (DGO), outil de programmation de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département.

Ce document fédère en effet, l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité.

Élabore de manière partenariale entre les services de l'État, le conseil départemental et l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, ce DGO permet aujourd'hui de faire l'état des lieux des cinq dernières années de la politique locale de sécurité, d'identifier pour cette période les facteurs d'accidents les plus significatifs et de définir les nouvelles orientations, pour lutter contre l'insécurité routière dans notre département.

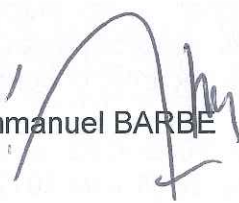
A ce titre, je tiens à remercier tout particulièrement les membres du Comité de pilotage pour leur implication dans son élaboration, garante de leur volonté de le mettre en œuvre, mais également les membres des groupes de travail qui ont grandement contribué à la rédaction de ce document.

Ce DGO 2018-2022 fixe donc les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière sur le département du Loiret et définira les actions qui doivent permettre, de faire en sorte que la mortalité routière décline de manière significative sur les routes loirétaines.

Jean-Marc  FALCONE

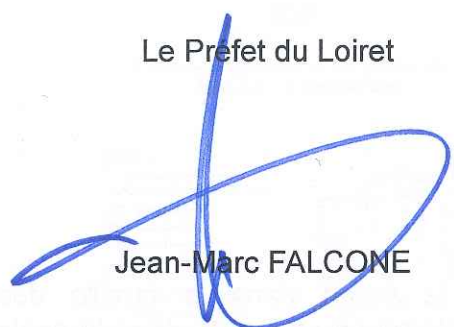
Le présent Document Général d'Orientations 2018 – 2022 pour la sécurité routière dans le
Loiret est adopté à Orléans le mercredi 3 octobre 2018

En présence de Monsieur le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière



Emmanuel BARBE

Le Prefet du Loiret



Jean-Marc FALCONE

Le Président du Conseil départemental
du Loiret



Marc GAUDET

Le Procureur de la République près le
Tribunal de Grande Instance d'Orléans



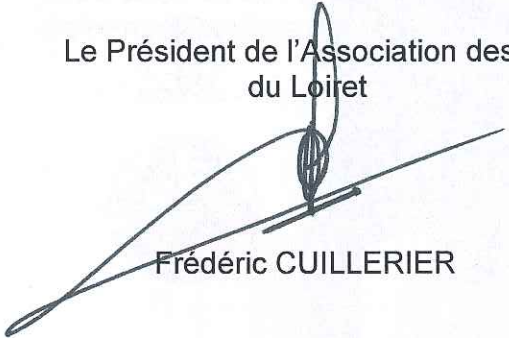
Nicolas BESSONNE

Le Procureur de la République près le
Tribunal de Grande Instance de Montargis



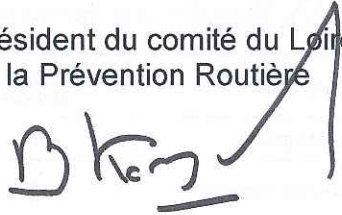
Loïc ABRIAL

Le Président de l'Association des Maires
du Loiret



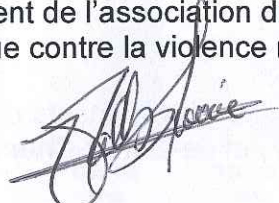
Frédéric CUILLERIER

Le Président du comité du Loiret
de la Prévention Routière



Bernard KAMINSKI

Le Président de l'association du Loiret
de la Ligue contre la violence routière



Pierre-Louis VALLS

1 - Présentation du DGO

Le document général d'orientations en matière de sécurité routière (DGO) est un outil de programmation et de mobilisation des acteurs locaux pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

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

Le cadre d'élaboration du DGO 2018-2022 a été fixé par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 11 avril 2017.

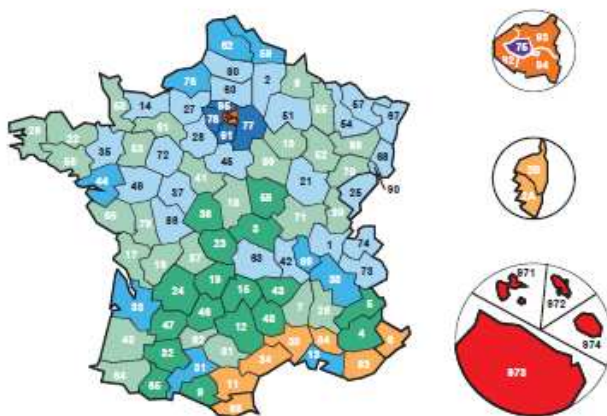
2 - L'accidentalité générale dans le Loiret

2.1 - Le contexte local du département du Loiret

A - Un département multipolaire

L'observatoire national de sécurité routière classe le Loiret dans la famille des départements multipolaires (famille 8 - classe 1). Celle-ci comprend les 25 départements français composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portés par une population démographiquement assez équilibrée, leur dynamisme économique et leurs universités, ils bénéficient indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



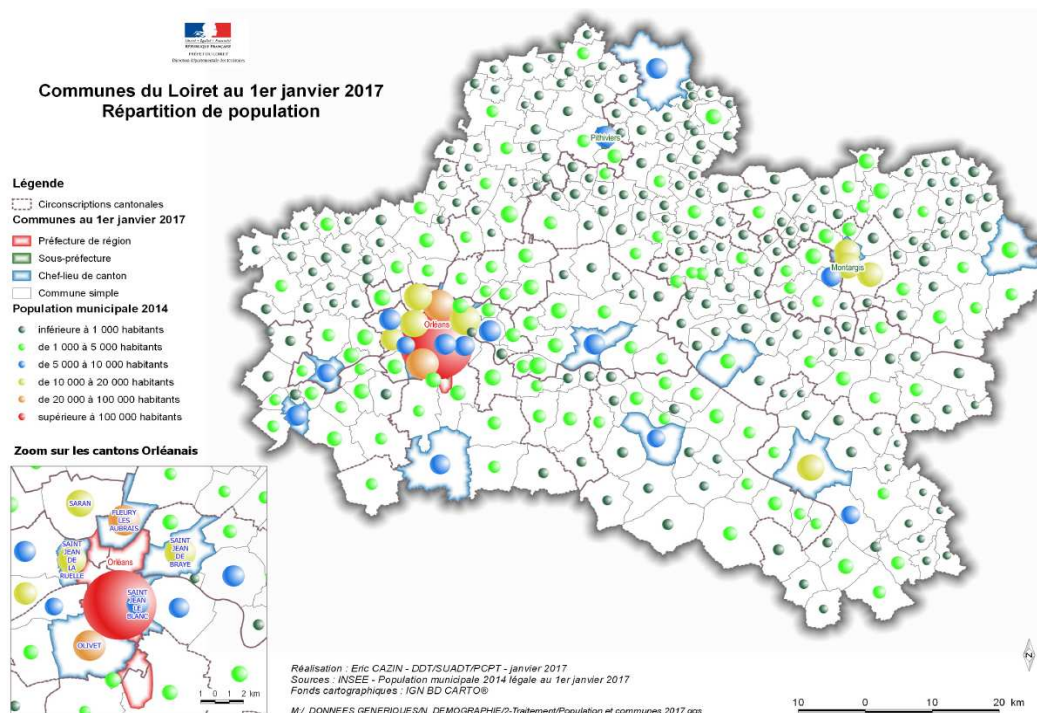
B - Géographie et démographie

Le Loiret appartient à la région Centre-Val de Loire, avec les départements du Cher (18), de l'Eure-et-Loir (27), de l'Indre (36), de l'Indre-et-Loire (37) et de Loir-et-Cher (41).

Il est limitrophe des départements de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, de l'Yonne, de la Nièvre, du Cher, du Loir-et-Cher et de l'Eure-et-Loir.

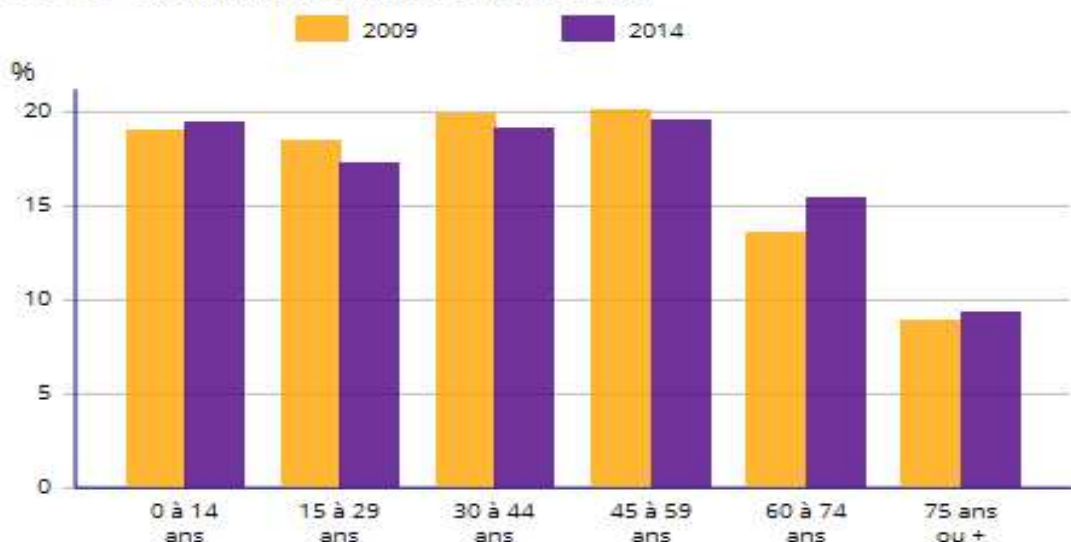
Le Loiret est un département plat d'une altitude voisine de 100 m, situé dans la moitié sud du bassin parisien. Constitué de 326 communes, il est structuré en 16 intercommunalités dont une métropole. En 2015, il comptait 673 349 habitants répartis sur 6 775 km² soit 99 habitants au km².

Les 22 communes composant Orléans Métropole recensent à elles seules 279 549 habitants soit 41 % de la population du département. Les communes de Gien, Montargis, Châlette-sur-Loing, Amilly, et Pithiviers comptent également de nombreux loirétains (de 9 100 à 14 254).



Entre 2009 et 2014, la structure de la population du département a peu évolué. Elle est légèrement vieillissante avec une augmentation sensible de la tranche d'âge 65-74 ans.

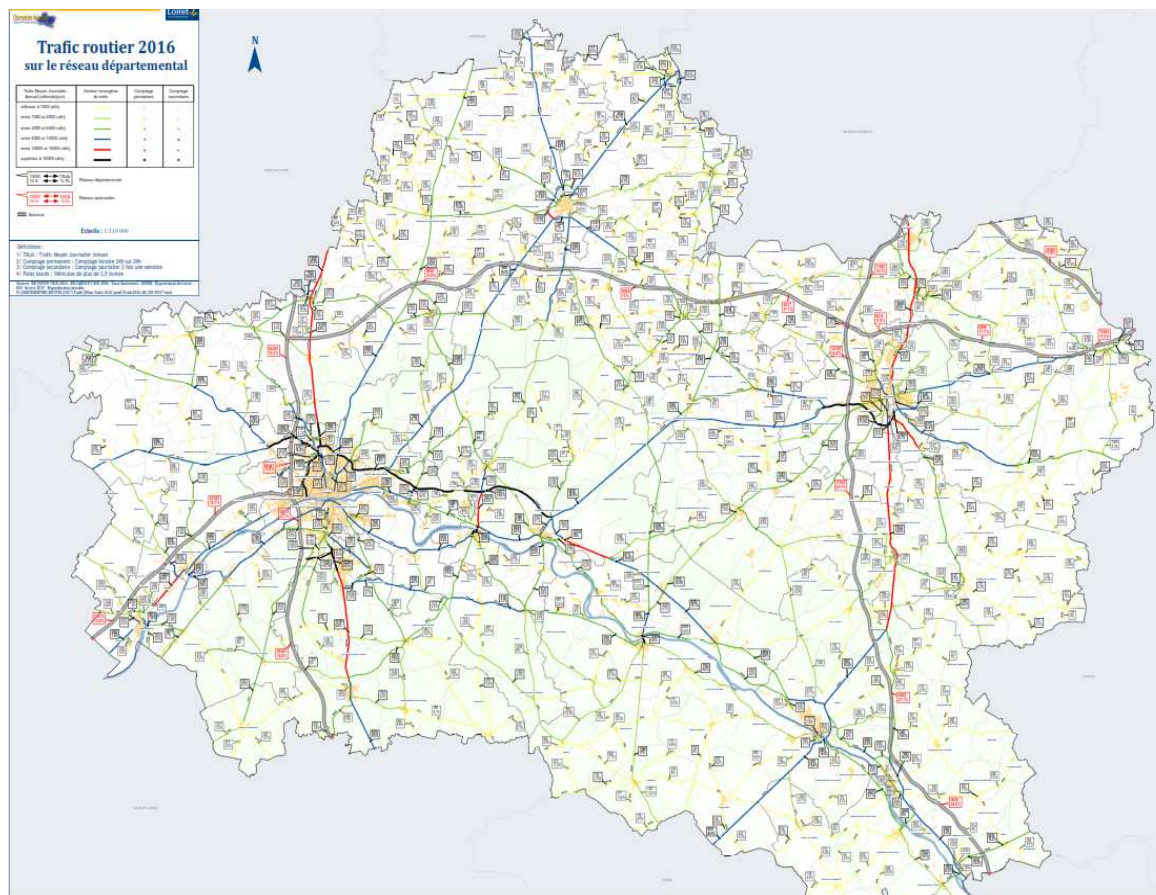
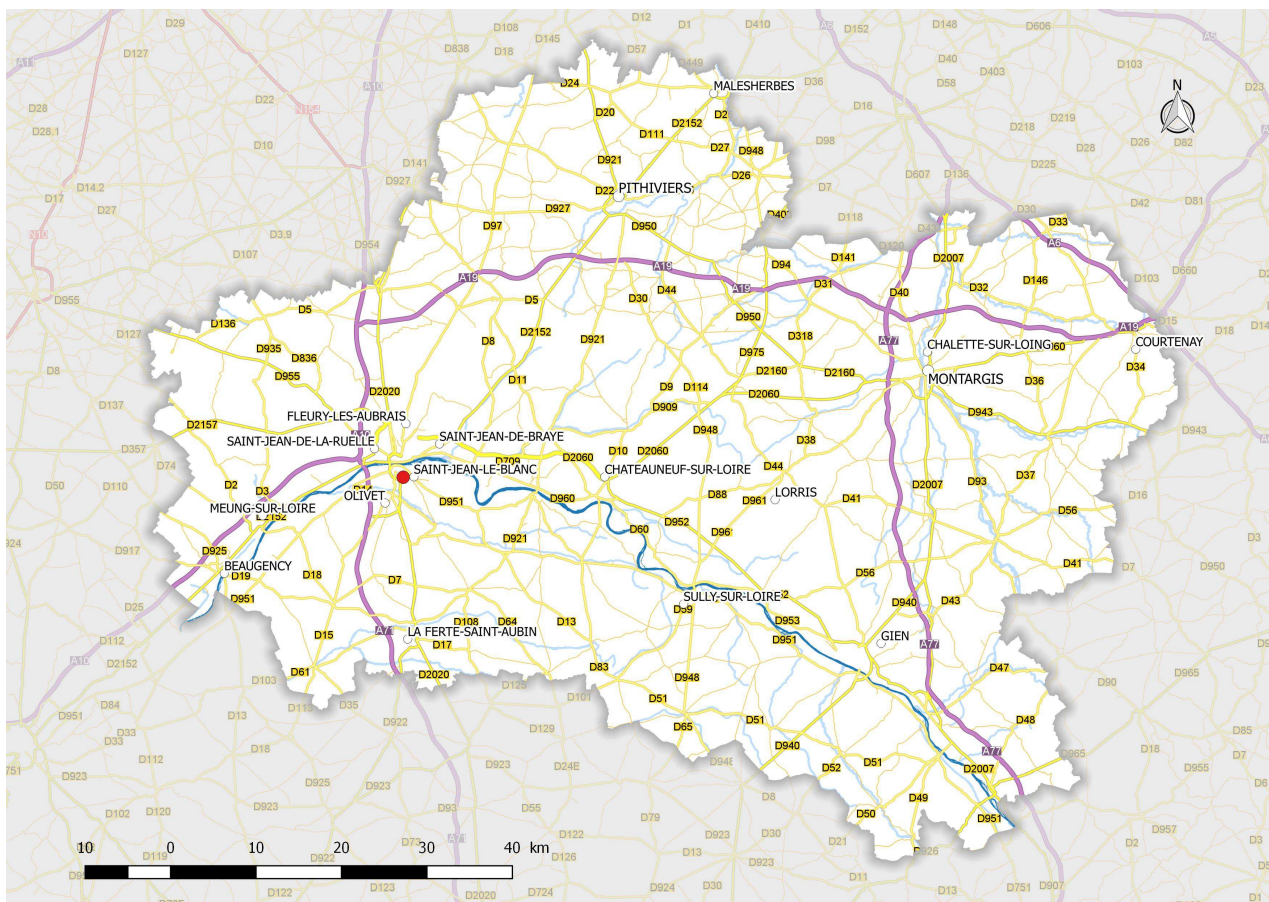
POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Sources : Insee, RP2009 (géographie au 01/01/2011) et RP2014 (géographie au 01/01/2016) exploitations principales.

C- Réseaux routiers

Le réseau routier se compose de 266 km d'autoroutes (A6, A10, A19, A71, A77), de 3 622 km de routes départementales (ou nationales transférées : N 20, N 60, N 152, N 157, N 7) et de 7 608 km de voies communales.



Les axes noirs et rouges mettent en relief un trafic moyen journalier supérieur à 10 000 véhicules et les axes bleus un trafic journalier supérieur à 5 000. Cette cartographie montre un trafic plus intense sur Orléans Métropole, Montargis, Pithiviers et Gien, en corrélation avec la répartition de la population sur le territoire.

D - Parc des véhicules en circulation

On observe une faible augmentation sur 7 ans du nombre de voitures particulières et commerciales (+5,3% contre +9,6% au national). Si l'augmentation des véhicules utilitaires est importante (+28,8%), elle reste néanmoins inférieure à l'évolution nationale (37,3%).

TR04ADET Le parc des véhicules par types en 2017, évolution 2000-2017, France, région et départements

	Voitures particulières et commerciales			Autobus, autocars			Camions, camionnettes, tracteurs routiers et semi-remorques		
	Stock au 1er janvier		Evolution	Stock au 1er janvier		Evolution	Stock au 1er janvier		Evolution
	2000	2017	2000-2017	2000	2017	2000-2017	2000	2017	2000-2017
	nombre	nombre	%	nombre	nombre	%	nombre	nombre	%
CHER	157613	149854	-4.9	459	329	-28.3	31786	37856	19.1
EURE-ET-LOIR	209605	226623	8.1	691	621	-10.1	38739	56217	45.1
INDRE	114596	107034	-6.6	295	161	-45.4	25668	31635	23.2
INDRE-ET-LOIRE	268740	290603	8.1	932	1034	10.9	54098	74171	37.1
LOIR-ET-CHER	163500	168450	3.0	539	499	-7.4	33715	43971	30.4
LOIRET	324508	341828	5.3	964	704	-27.0	66196	85269	28.8
CENTRE-VAL DE LOIRE	1238562	1284392	3.7	3880	3348	-13.7	250202	329119	31.5
France métropolitaine	29272165	32074202	9.6	85668	100303	17.1	5534975	7597171	37.3

Producteur : MTES (CGDD/SDES)

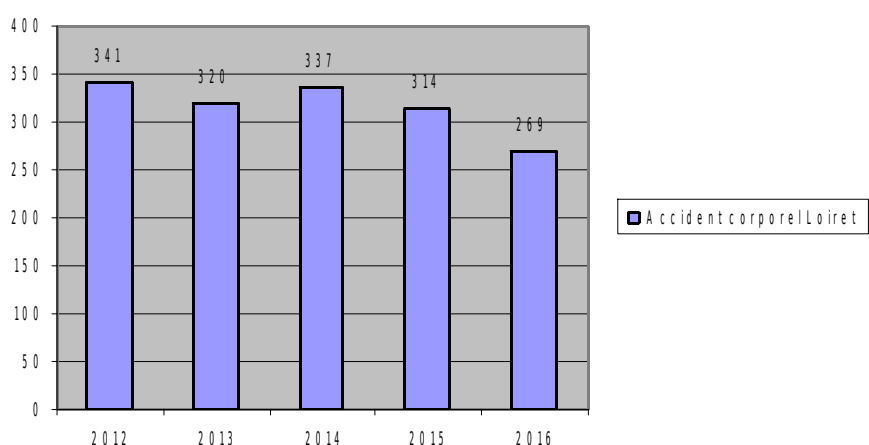
Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO)

2.2 - L'accidentalité dans le Loiret

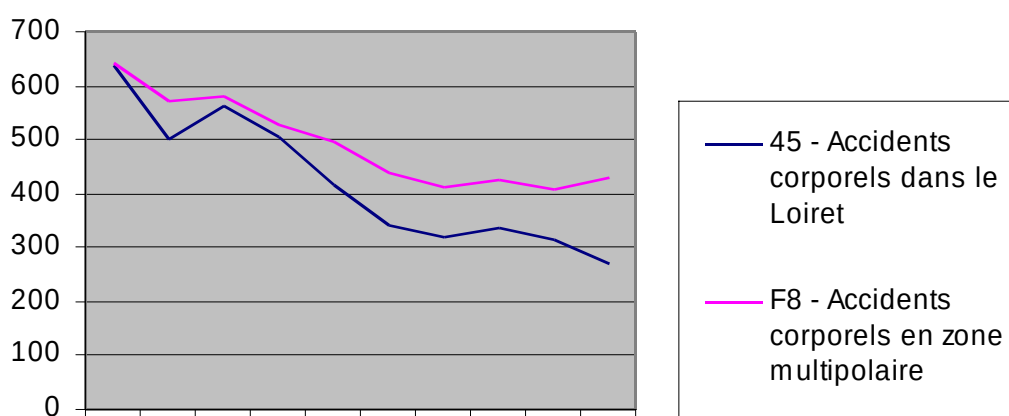
A - Evolution de l'accidentalité entre 2007 et 2016

Le département est qualifié de zone multipolaire par l'observatoire national de sécurité routière. L'accidentalité du Loiret peut être utilement comparée avec celle des départements similaires. On observe ainsi une baisse significative du nombre d'accidents corporels (-33,3%) en zone multipolaire. Toutefois, si le Loiret s'inscrit dans la dynamique des départements de cette zone, il connaît une baisse plus forte du nombre des accidents corporels (-58%).

Nombre d'accidents corporels entre 2014 et 2016 dans le Loiret

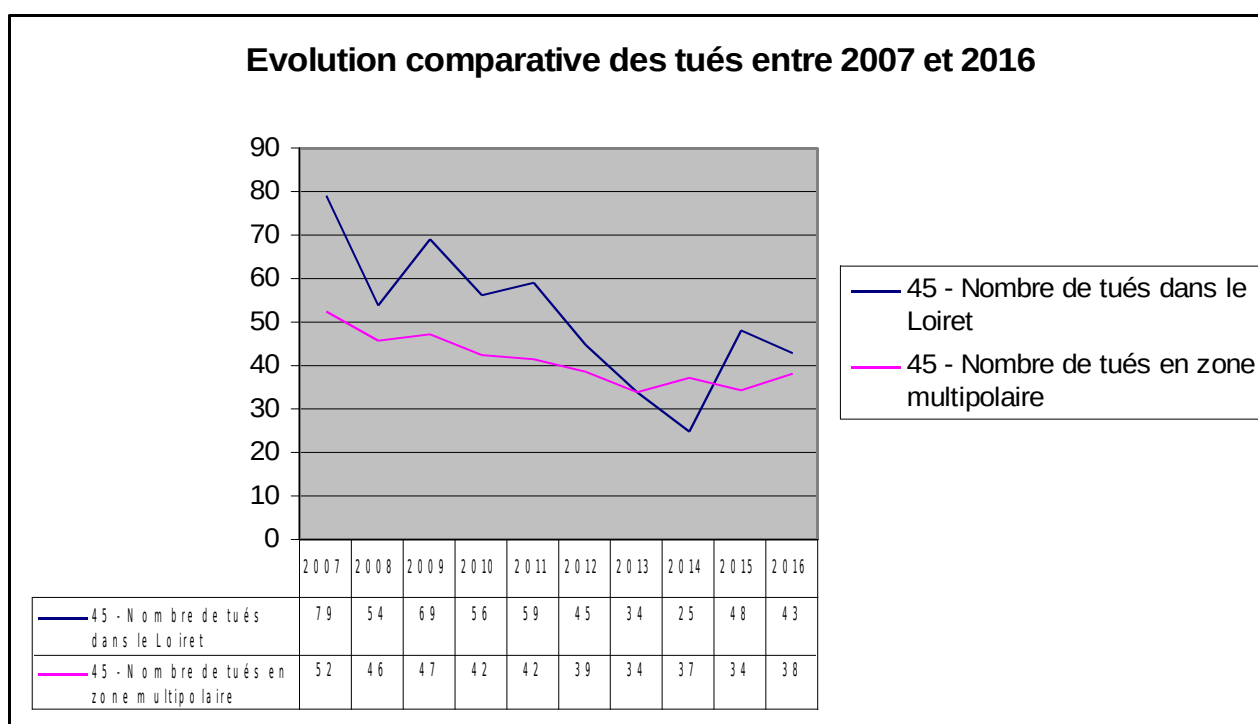
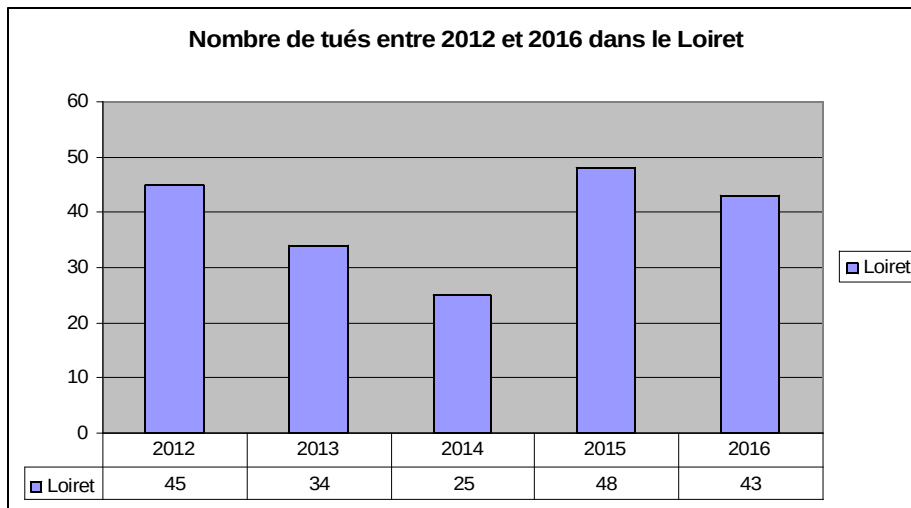


Evolution comparative des accidents corporels entre 2007 et 2016



45 - Accidents corporels dans le Loiret	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
F8 - Accidents corporels en zone multipolaire	643	569	580	526	496	440	412	423	410	428

Depuis 2007, la baisse du nombre de tués est de 24,7% en France et d'un peu moins de 27% en zone multipolaire contre une baisse de 45% pour le Loiret. L'objectif de 2 000 tués en France à l'horizon 2020 s'est traduit dans le DGO 2013- 2017 du Loiret par un objectif de moins de 160 tués sur la période 2014-2017. Avec un nombre de 153 tués sur ces quatre années, l'évolution de la mortalité routière dans le Loiret est donc compatible avec l'objectif national.



B - Le taux de gravité des accidents

Excepté en 2013 et en 2014, le nombre de tués dans le Loiret reste supérieur à la moyenne du nombre de tués en zone multipolaire alors que le nombre d'accidents corporels est bien inférieur. Cela met en exergue une caractéristique constante de l'accidentalité dans le Loiret : la gravité élevée des accidents.

En effet, le taux de gravité en France se stabilise depuis plusieurs années autour de 6 tués pour 100 accidents. Dans le Loiret, sur la période 2007-2016, le taux de gravité (12,2 tués pour 100 accidents) était largement supérieur à celui de la famille multipolaire (8,37 tués pour 100 accidents).

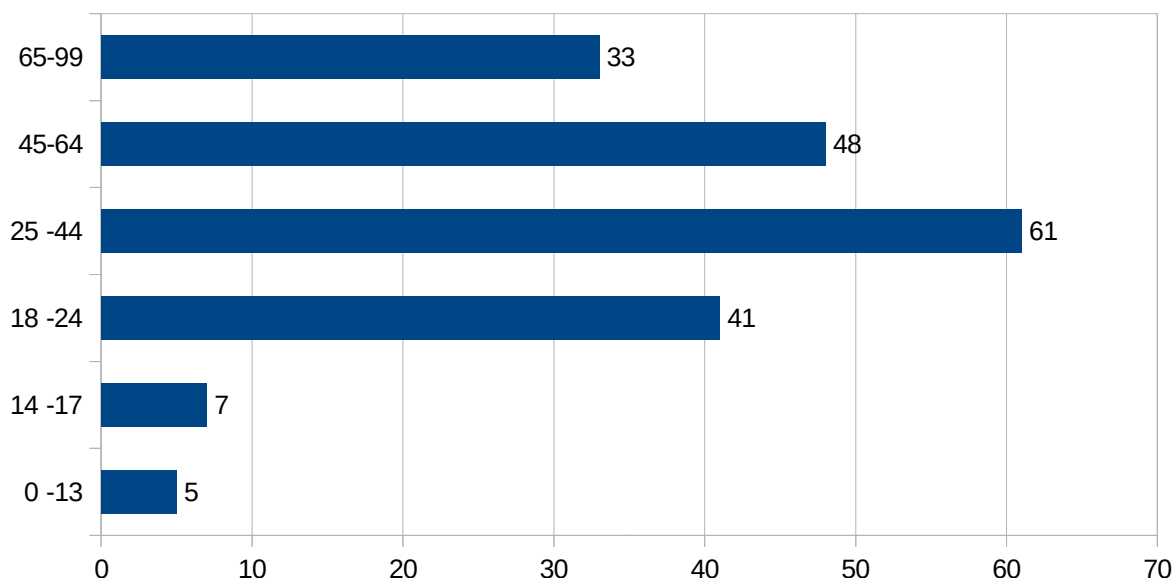
C - La mortalité en fonction de l'âge et des moyens de transport

Les usagers des véhicules légers et des véhicules utilitaires sont les premières victimes des accidents mortels (66,6%). Par ailleurs, même si le nombre de décès des conducteurs de deux roues motorisées est assez important, il a nettement diminué depuis 2007, passant de 62 décès sur la période 2007-2011 à 32 sur celle 2012-2016.

		Nombre d'accidents mortels	d'accidents mortels	Nombre de piétons tués	Nombre de cyclistes tués	Nombre de 2 roues motorisés tués	Autres
Période 2012 2016	Nombre	195	130	15	3	32	15
	%	100%	66,6 %	7,7 %	1,5 %	16,4 %	7,8 %

La majorité des tués ont entre 25 et 44 ans. Cependant, au regard de la composition de la population, le département, comme pour la période précédente, enregistre une sur-mortalité dans la classe d'âge 18-24 ans (21% des tués pour moins de 17% de la population du département).

Période 2012-2016 : répartition des tués par tranches d'âges

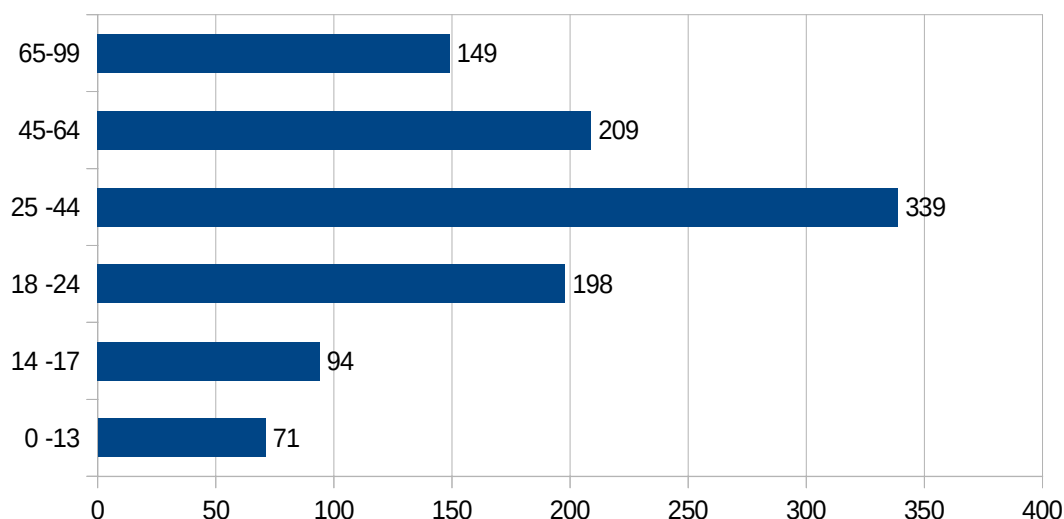


Les usagers des véhicules légers et des véhicules utilitaires représentent la part la plus importante des blessés hospitalisés. On constate également un grand nombre de blessés hospitalisés en deux roues motorisées.

		Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés hospitalisés en VL et VU	Nombre de piétons blessés hospitalisés	Nombre de cyclistes blessés hospitalisés	Nombre de blessés hospitalisés un 2 RM	Autres
Période 2012 2016	Nombre	1498	884	132	51	310	121
	%	100%	59%	8,8%	3,4%	20,7%	8,1%

La majorité des blessés hospitalisés sont âgés de 24 à 64 ans. Ils sont également nombreux dans la tranche des 18-24 ans.

Période 2012 2016 : Répartition des blessés hospitalisés par tranches d'âges



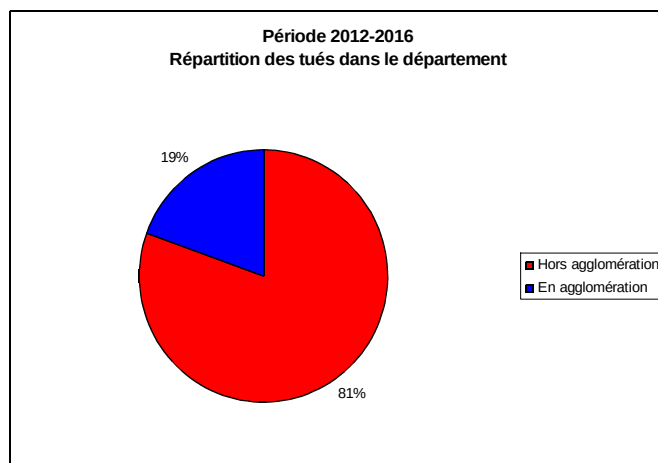
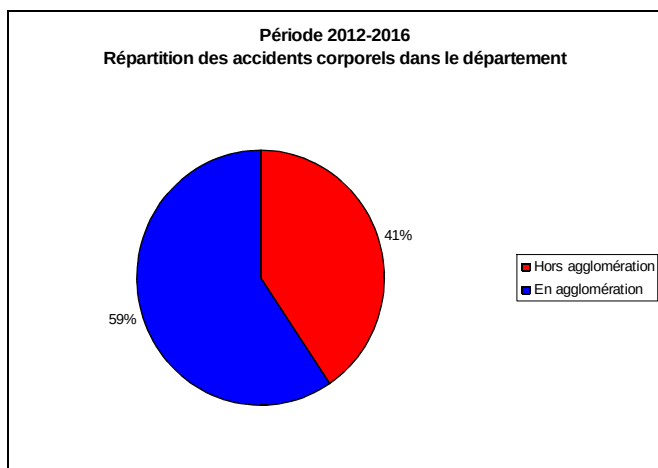
D - La répartition des accidents par réseau routier

Une part prépondérante des accidents a lieu en agglomération mais le réseau routier hors agglomération concentre une très grande majorité de tués.

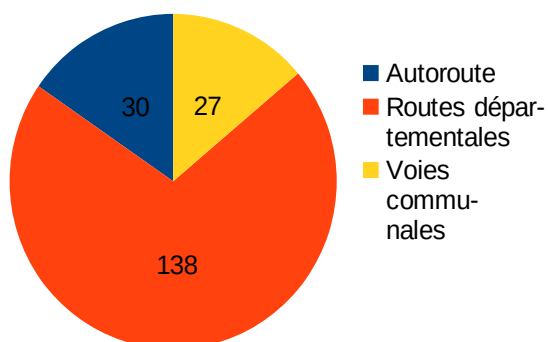
La grande majorité des accidents mortels du Loiret a lieu sur les routes départementales (70,8% des tués pour moins d'un tiers du réseau routier). Les voies communales qui constituent plus de 66% du réseau routier loirétain ne concentrent que 34,8% des accidents corporels et 13,8% des accidents mortels. Les accidents survenus sur les autoroutes sont plus rares (6,3%) mais présentent une forte gravité (15,4% des tués).

	Hors agglomération	En agglomération	Total
Nombre de tués sur la période 2012-2016	157	38	195
Nombre d'accidents corporels sur la période 2012-2016	643	938	1581

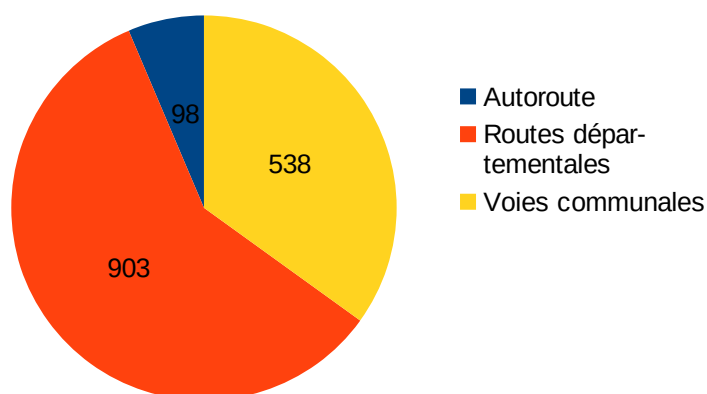
	Autoroute	Routes départementales	Voies communales
Linéaires (km)	266	3630	7608
Nombre de tués sur la période 2012-2016	30	138	27
%	15,4%	70,8%	13,8%
Nombre d'accidents corporels sur la période 2012-2016	98	903	538
%	6,3%	58,4%	34,8%



Répartition des tués pour la période 2012-2016



Répartition des accidents corporels sur la période 2012-2016



E - Les 10 communes du département les plus accidentogènes

Dix communes du Loiret concentrent la moitié des accidents du département.

Les 10 communes comptant le plus d'accidents corporels					
Commune	*	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du département	Nombre d'habitants	Part de la population du département
Orléans	x	193	12,2%	118030	17,5%
Montargis		131	8,3%	15192	2,3%
Amilly		127	8,0%	12930	1,9%
Châlette-sur-Loing		95	6,0%	13148	2,0%
Villemandeur		61	3,9%	7126	1,1%
Fleury-les-Aubrais	x	43	2,7%	20962	3,1%
Olivet	x	37	2,3%	21123	3,1%
Saran	x	29	1,8%	15713	2,3%
Saint-Jean-le-Braye	x	27	1,7%	20177	3,0%
Gien		26	1,6 %	15158	2,25 %
Saint-Jean-de-la-Ruelle		26	1,6 %	16851	2,5 %
Total du département		795	47,00%	276410	36,30%

*Case à cocher si la commune fait partie de l'agglomération principale du département du Loiret

Le nombre de tués par commune est difficile à interpréter. Il semble y avoir dans ce domaine peu de lien entre population et nombre d'accidents mortels.

Les 10 communes comptant le plus de personnes tuées					
Commune	*	Nombre de personnes tuées	Part des personnes tuées du département	Nombre d'habitants	Part de la population du département
Amilly		7	3,6%	12930	1,9%
Gien		6	3,1%	15158	2,3%
Ingré		5	2,6%	8509	1,3%
Jouy-le-Pothier		5	2,6%	1356	0,2%
Olivet	x	5	2,6%	21123	3,1%
Orléans	x	5	2,6%	118030	17,5%
Nargis		4	2,1%	1466	0,2%
Saran	x	4	2,1%	15713	2,3%
Villamblain		4	2,1%	278	0,04%
Bonny-sur-Loire		3	1,5%	2059	0,3 %
La-Chapelle-Saint-Mesmin	x	3	1,5%	10260	1,5 %
Huisseau-sur-Mauves		3	1,5%	1692	0,25%
Saint-Cyr-en-Val	x	3	1,5%	3339	0,49%
Saint-Père-sur-Loire		3	1,5%	1042	0,15 %
Sougy		3	1,5%	866	0,12 %
Total ensemble du département		63	32,31%	212955	29,63%

*Case à cocher si la commune fait partie de l'agglomération principale du département du Loiret

3 - Bilan du DGO 2013-2017

3.1 - Les enjeux et les orientations d'actions

Dans le DGO 2013-2017, le département du Loiret a retenu quatre enjeux :

- enjeu «alcool-stupéfiants» ;
- enjeu «vitesse» ;
- enjeu «jeune» ;
- enjeu «deux roues motorisées».

Ces enjeux ont été déclinés à travers neuf orientations d'actions traduites annuellement en actions de sécurité routière financées dans le cadre de plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) :

1. Poursuivre la mise en cohérence des limitations de vitesse pour une action concertée des communes et des gestionnaires de réseaux routiers ;
2. Favoriser les aménagements permettant une réduction de la vitesse en agglomération et intégrer les problématiques des usagers les plus fragiles, dont notamment les deux roues motorisées, dans l'audit, la conception et l'aménagement du réseau routier ;
3. Donner aux jeunes une formation adaptée tout au long du cursus d'apprentissage.
4. S'appuyer sur les organisations professionnelles, les entreprises et les collectivités pour agir de façon concertée sur les risques alcool et stupéfiants ;

5. Animer le réseau local sécurité routière composé de personnels éducatifs et d'intervenants extérieurs en veillant à la qualité des interventions en milieu scolaire, universitaire et associatif ;
6. Valoriser le permis AM ;
7. Au-delà de la formation au permis de conduire, valoriser les offres de formations adaptées et accessibles en vue de l'acquisition de compétences complémentaires pour les conducteurs ;
8. Développer et promouvoir les actions de formation de la conduite et de sécurité routière dans le milieu professionnel ;
9. Renforcer les mesures de contrôle dans le cadre d'un plan de contrôle routier départemental qui cible les actions s'appuyant sur une meilleure connaissance du risque.

Nombre d'actions annuellement financées au titre du PDASR pour chaque orientation d'actions :

	En 2013	En 2014	En 2015	En 2016	En 2017
OA n°1					
OA n°2					
OA n°3	22	20	14	13	18
OA n°4	1	4	2		3
OA n°5	7	2		1	1
OA n°6					4
OA n°7	5	4	1	1	8
OA n°8	1				
OA n°9			1		

L'enjeu «jeunes» est celui qui a été le plus décliné entre 2013 et 2017 dans le Loiret avec une moyenne de 17 actions par an. D'autre part, ont été réalisées en moyenne chaque année 4 actions pour l'enjeu «alcool et stupéfiants» et 5 actions pour l'enjeu «deux roues motorisées». Ce bilan ne fait pas ressortir les actions menées sans recours au financement du PDASR.

3.2 - Le bilan des dépenses engagées dans le cadre du PDASR

Les crédits ne peuvent pas être ventilés par enjeu dans la mesure où près de 90% des orientations d'actions concentrent plusieurs d'entre eux.

Budget des actions menées dans le cadre des orientations d'actions du DGO 2013-2017:

	2013	2014	2015	2016	2017
Budget	88 440€	109 516€	93150€	98 258€	157 152€

4 - Enjeux prioritaires pour le département

4.1 - Choix des enjeux du document général d'orientation

La circulaire du 11 avril 2017 définit quatre enjeux impératifs:

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

Elle invite par ailleurs à examiner quatre enjeux facultatifs et à choisir celui ou ceux qui correspondent au contexte du département.

- Le partage de la voirie (piétons, cyclistes) ;
- Les deux roues motorisées ;
- La vitesse ;
- Les distracteurs.

A chaque enjeu retenu seront associés des indicateurs de suivi. On distingue les indicateurs bruts qui permettent un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental et les indicateurs de référence, utiles pour une comparaison du département au niveau national ou de la famille multipolaire.

Les tableaux ci-après indiquent la part des accidents corporels ou mortels impliquant chaque enjeu proposé dans le Loiret, au niveau national et dans les départements multipolaires.

Accidentalité des enjeux impératifs dans le Loiret :

Enjeux impératifs	Loiret	Comparaison moyenne nationale	Comparaison moyenne des départements de la famille multipolaire	Observations, commentaires
Le risque routier professionnel - Part des accidents professionnels <u>mortels</u>	46,1%	38,8%	41,5%	Enjeu absolu
La conduite après usage de substances psychoactives - Part des accidents <u>mortels</u> impliquant un conducteur alcoolisé - Part des accidents <u>mortels</u> impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	33,5% 22,6%	29,5% 22,3%	30,8% 20,6%	Enjeu absolu

Les jeunes divisés en trois classes d'âge - Part des accidents mortels impliquant un jeune de 14 à 17 ans - Part des accidents mortels impliquant un jeune de 18-24 - Part des accidents mortels impliquant un jeune de 25 à 29 ans	3,6% 21,5% 6,7%	3,3% 17,3% 8,9%	3,6% 19,6% 9,7%	Enjeu absolu
Les seniors divisés en deux classes d'âge - Part des accidents mortels impliquant un senior de 65 à 74 ans - Part des accidents mortels impliquant un senior de 75 ans et plus	6,2% 10,8%	9,1% 15,7%	8,2% 12,9%	Enjeu absolu

Hiérarchisation des enjeux facultatifs dans le Loiret :

Enjeux facultatifs	Loiret	Comparaison moyenne nationale	Comparaison moyenne des départements de la famille multipolaire	Observations, commentaires
Les distracteurs - Part des accidents <u>corporels</u> impliquant un conducteur ou un piéton distrait - Part des accidents mortels impliquant un conducteur ou un piéton distrait	32,4% 26%	44% 25%	43,5% 25,2%	Les distracteurs constituent un enjeu au regard de la situation du département.
Les deux roues motorisées - Part des accidents <u>corporels</u> impliquant un deux roues motorisées - Part des accidents mortels impliquant un deux roues motorisées	30,8% 16,4%	35,5% 21,9%	27,9% 19,8%	La part des accidents mortels impliquant un deux roues motorisées se situe en dessous de la moyenne nationale et de la famille multipolaire.

La vitesse - Part des accidents mortels liés à la vitesse	23%	31%	21%	Enjeu relatif en comparaison de la famille multipolaire
Le partage de la voirie - Part des accidents mortels impliquant un piéton - Part des accidents mortels impliquant un cycliste	7,9% 1,8%	16,3% 4,4%	12% 4,6%	Pas d'enjeu relatif apparent

4.2 - Les enjeux obligatoires

A - Le risque routier professionnel (annexe 1)

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque sur les trajets de mission, qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque sur les trajets domicile-travail, qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

Dans le Loiret, la part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels, a légèrement diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, passant de 40% à 35%. Elle est à présent inférieure à celle constatée dans les départements de la famille multipolaire (40,8%) et sur le plan national (44,9%).

Le risque professionnel d'accident mortel dans le Loiret est élevé (46 % de tués dans un trajet professionnel sur la période 2012-2016) par rapport à celui constaté dans sa famille de référence (41,5%) ainsi qu'à celui de la France (38,6%).

De plus, les accidents professionnels présentent un taux de gravité important dans le Loiret : plus de 16 tués pour 100 accidents alors que le taux de gravité moyen est de 12%. Les modes de déplacement les plus impliqués dans ce type d'accident sont les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires. Toutefois, les poids lourds et les deux-roues motorisés interviennent respectivement de façon significative dans les accidents mission et dans les accidents liés au trajet domicile-travail. Enfin, on observe une augmentation de ce dernier type d'accidents en fin de semaine.

a) **Les accidents liés aux trajets effectués en mission**

La part des accidents corporels mortels liés à un trajet «mission» dans les accidents professionnels est plus importante dans le Loiret (58,4%) que dans la famille multipolaire (57,7%) et inférieur à la part enregistrée au niveau national (60%).

C'est en agglomération que le nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet mission est le plus important, tout en restant en dessous du niveau de risque d'accidents en agglomération pour l'ensemble du département.

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme/utilitaire ou encore un poids lourd sont nettement les plus fréquents (respectivement 80% et 40%).

b) Les accidents liés au trajet domicile travail

Les accidents corporels liés au trajet domicile-travail occupent une place moins importante dans les accidents professionnels dans le département (56,2% sur la période 2012-2016) qu'aux niveaux de la famille multipolaire (62,7%) et national (61%).

Contrairement aux trajets mission, ils sont répartis de façon relativement homogène entre les zones en agglomération et les zones hors agglomération.

Il n'existe pas de variations notables dans l'accidentalité en fonction des jours ouvrés. Cependant, le lundi et le vendredi se démarquent respectivement à la baisse et à la hausse du nombre d'accidents. On peut supposer que cet écart est lié à l'état de forme des conducteurs, en fonction de la proximité des jours de repos.

Comme pour les accidents professionnels en mission, les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires sont particulièrement impliqués dans les accidents liés à un trajet domicile-travail (93%). Par ailleurs, les deux roues motorisées peuvent être identifiées comme jouant un rôle plus important dans ce type d'accident (37% en trajet domicile travail contre 23% en trajet mission).

c) Les indicateurs de l'enjeu «risque professionnel» à suivre au cours des années 2018-2022

Au regard de l'importance et du panorama de l'enjeu risque routier professionnel, les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Nombre de tués dans un accident «professionnel»	Brut
Part des accidents corporels «trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels «professionnels» du département.	Référence
Part des accidents corporels «professionnels» parmi l'ensemble des accidents corporels du département.	Référence

B - Conduite après usage de substances psychoactives - alcool, stupéfiants (annexe 2)

a) L'alcool

Dans le Loiret, les taux d'accidents corporels (14,4%) et d'accidents mortels (33,5% sur la période 2012-2016 impliquant un conducteur alcoolisé, sont supérieurs aux taux enregistrés au niveau national (11,3% et 29,5%) et au niveau de la famille multipolaire (13,4% et 30,8%). D'autre part, la majorité des décès suite à un accident corporel sont dus à la présence d'un conducteur alcoolisé (34% des tués) pour la période 2012-2016. L'alcool constitue donc un enjeu fort de sécurité routière dans le Loiret.

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Plus de la moitié des accidents corporels liés à l'alcool se produisent les week-ends et jours fériés ;
- Deux tiers des accidents liés à l'alcool ont lieu hors éclairage naturel ;
- 63% des conducteurs alcoolisés conduisent un véhicule de tourisme.

b) Les stupéfiants

Dans le Loiret comme dans la zone multipolaire, la part des accidents corporels liés aux stupéfiants a nettement diminué entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, passant de 32% à 14% dans le département et de 26% à 16% dans la zone multipolaire.

Parmi les accidents mortels, la part des accidents dans le Loiret liés à la présence d'un conducteur sous l'emprise de stupéfiants (22,6%) est nettement supérieure à celle de la famille multipolaire (20,6%). Le risque "stupéfiants" est donc un enjeu fort dans le département.

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Si les accidents liés aux stupéfiants se produisent majoritairement entre le lundi et le vendredi, 40% de ces accidents se concentrent sur les deux derniers jours de la semaine ;
- Plus de la moitié des accidents liés aux stupéfiants ont lieu sur route éclairée mais seul un tiers se produit sous éclairage naturel ;
- Comme pour les accidents liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool, le pourcentage d'accidents corporels impliquant des conducteurs de véhicules de tourisme sous l'emprise de stupéfiants est important dans le département (55%). On note également un taux non négligeable de conducteurs de motos impliqués dans un accident corporel sous l'emprise de stupéfiants (18%) ;
- Des accidents sont liés à la fois la consommation d'alcool et de stupéfiants.

c) Les indicateurs de l'enjeu «conduite après usage de substances psychoactives» à suivre au cours des années 2018-2022

Au regard de l'importance et du panorama de l'enjeu «conduite après usage de substances psychoactives», les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu.	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants.	Brut

C - Les jeunes divisés en 3 classes d'âge - 14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans (annexe 3)

a) Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

Comme pour la zone multipolaire, la part des accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans est restée relativement stable dans le Loiret (baisse de 1 à 2%) entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016.

Malgré une légère diminution du nombre d'accidents corporels impliquant des usagers de 14-17 ans entre les deux périodes de référence, le taux d'accidents corporels des usagers de cette tranche d'âge (11,6%) reste nettement plus élevé dans le Loiret que le taux national (8,7%).

Par ailleurs le taux des accidents mortels de jeunes âgés de 14 à 17 ans dans le Loiret est également supérieur à la moyenne nationale.

L'enjeu «adolescents âgés de 14 à 17 ans» constitue donc un enjeu fort de sécurité routière dans le Loiret.

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Les accidents corporels impliquant un jeune de cette tranche d'âge se produisent principalement en agglomération, dans le département comme dans la zone multipolaire. Cependant, dans le Loiret, près d'un tiers des accidents impliquant ces jeunes, a lieu hors agglomération ;
- Les conducteurs et les piétons âgés de 14 à 17 ans et impliqués dans un accident corporel sont très majoritairement masculins dans le Loiret (88%), comme dans les départements de la famille multipolaire ;
- La majorité des jeunes de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel sont les usagers de cyclomoteurs (42%) dans le Loiret comme dans les départements de la même famille. Toutefois, ils sont aussi très nombreux en véhicules de tourisme, en vélo ou encore à pied.

b) Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Dans le Loiret, la part des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans a diminué de 2% entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, pour une baisse d'environ 3% en zone multipolaire.

Le taux d'accidents corporels des usagers de cette tranche d'âge est nettement plus élevé dans le Loiret (35,6%) qu'au niveau national (31,6%) mais proche de celui de la famille multipolaire (34,4%). Par ailleurs, le taux des accidents mortels de jeunes âgés de 18 à 24 ans dans le Loiret (21,5%) est également supérieur à la moyenne nationale (17,3%) et à celle de la famille multipolaire (19,6%).

L'enjeu «adolescent âgés de 18 à 24 ans» constitue donc un enjeu fort de sécurité routière dans le Loiret.

Pour la période 2012-2016, on constate que :

- La répartition des accidents corporels du Loiret impliquant des jeunes de 18 à 24 ans selon le milieu est très semblable à celle des jeunes de 14 à 17 ans. En effet, la majorité des accidents corporels les concernant se produit en agglomération, et un tiers hors agglomération. Cette répartition est proche de celle des départements de la même famille ;
- Même si la population des 18-24 ans impliqués dans un accident corporel est essentiellement masculine, cette surreprésentation est moins marquée (-16%) que pour la tranche d'âge des 14-17 ans ;
- Dans le Loiret, la grande majorité des jeunes de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel est conducteur ou passager d'un véhicule de tourisme (69%), à l'image de la situation des jeunes de cette tranche d'âge de la famille multipolaire.

c) Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

Dans le Loiret, la part des accidents impliquant un jeune de 25 à 29 ans est stable entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 et proche de celle de la famille multipolaire (20%). La part des jeunes de 25-29 ans impliqués dans les accidents corporels et les accidents mortels est plus faible dans le Loiret (respectivement 20,4% et 6,7%) que celle de la famille multipolaire (20,6% et 9,7%) et que ceux de la France (22,9% et 8,9%).

Pour la période 2012-2016, on constate que ;

- Comme pour les jeunes majeurs de moins de 25 ans, la majorité des accidents corporels concernant les 25-29 ans se produit en agglomération. Par ailleurs, un tiers a lieu hors agglomération. Cette répartition est très proche de celle des départements de la même famille ;
- la répartition par genre est la même que pour la tranche d'âge précédente. Les conducteurs et les piétons concernés sont essentiellement des hommes ;
- Près de deux tiers des accidents corporels impliquant un jeune de 25 à 29 ans concernent un véhicule de tourisme.

En conclusion, dans Loiret, les jeunes de 14 à 24 ans sont fortement impliqués dans l'accidentalité. Les accidents se produisent le plus souvent en agglomération et impliquent majoritairement des garçons. Pour les plus jeunes (14-17 ans), les accidents ont lieu essentiellement en deux-roues motorisées. Pour les majeurs, c'est le véhicule de tourisme qui occupe la première place. Enfin, la part des personnes tuées âgées de 18 à 24 ans est relativement importante dans le département (21,5% contre 19,6% dans la famille multipolaire et 17,3% au niveau national).

d) Les indicateurs de l'enjeu «jeunes»

Au regard de l'importance et du panorama de l'enjeu «jeunes», les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Nombre de jeunes âgés de 18 à 24 ans tués dans un accident corporel	Brut
Nombre de jeunes âgés de 14 à 17 ans impliqués dans un accident corporel.	Brut
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence

D - Les seniors, divisés en deux classes d'âge - 65-74 ans et 75 et plus (annexe 4)

a) Les seniors âgés de 65 à 74 ans

La part des accidents impliquant les seniors de 65 à 74 ans est restée relativement stable dans le département (11,9%) comme dans les départements de la famille multipolaire (11,2%) entre 2007-2011 et 2012-2016.

L'implication des seniors âgés de 65 à 74 ans dans les accidents mortels du Loiret (6,2%) est faible au regard des taux d'implication en France (9,1%) et dans la famille multipolaire (8,2%).

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Pour les accidents corporels des seniors âgés de 65 à 74 ans, la répartition des accidents entre agglomération et hors agglomération est proche de celle observée pour les accidents des jeunes âgés de 18 à 29 ans. La majorité des accidents a lieu en agglomération et un tiers se produit hors agglomération ;
- Même si les hommes restent davantage impliqués dans les accidents corporels que les femmes dans cette tranche d'âge, l'implication des hommes dans les accidents semble se réduire avec l'âge ;
- Comme pour la zone multipolaire, plus de deux tiers des accidents impliquant les seniors de 65 à 74 ans dans le Loiret concernent des véhicules de tourisme. Les piétons et les cyclistes, deuxième mode de déplacement, ne sont impliqués que dans un cinquième des accidents.

b) Les seniors de 75 ans et plus

Depuis 2007, les seniors de plus de 75 ans sont impliqués dans 10% des accidents corporels du Loiret, comme pour les départements de la famille multipolaire.

L'implication des seniors de plus de 75 ans dans les accidents mortels du Loiret (10,8%) est bien moins importante que celle observée dans la famille multipolaire (12,9%) ou au niveau national (15,7%). En ce qui concerne les accidents corporels, leur implication est légèrement plus importante dans le département (9,9%), qu'au niveau national (8,8%). Elle reste cependant inférieure à celle de la famille multipolaire (10,3%).

Sur la période 2011-2016, on constate que :

- Comme pour les seniors de moins de 75 ans, les accidents corporels des seniors de plus de 75 ans se produisent majoritairement en agglomération (61%) ;
- La part des hommes dans les accidents corporels, même si elle reste majoritaire, semble se réduire avec l'âge ;
- La part des conducteurs et passagers de véhicules de tourisme de plus de 75 ans impliqués dans un accident corporel se réduit également avec l'âge au profit des piétons et des cyclistes. Cela s'explique probablement par l'abandon de la conduite par les personnes les plus âgées.

En conclusion, dans le Loiret, la part des accidents impliquant un usager de plus de 64 ans est plutôt faible dans les accidents mortels. Comme pour les jeunes, les accidents ont lieu en agglomération et impliquent majoritairement des hommes. Si les véhicules de tourisme restent le mode de transport prépondérant dans l'accidentalité des seniors, la part des piétons et des cyclistes impliqués dans cette classe d'âge est élevée.

c) Les indicateurs de l'enjeu «seniors»

Au regard de l'importance et du panorama de l'enjeu «seniors», les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Part des accidents corporels impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans rapportée à l'accidentalité du département.	Référence
Part des accidents corporels impliquant un senior âgé de plus de 75 ans rapportée à l'accidentalité du département.	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence

4.3 - Les enjeux facultatifs

A - Le partage de la voirie (annexe 5)

a) Les piétons

En 10 ans, la part des piétons impliqués dans un accident corporel reste relativement stable dans le Loiret (de 14 à 16%), comme en zone multipolaire (de 16 à 18%).

L'enjeu «piéton» ne semble pas, en comparaison des autres départements multipolaires, prioritaire dans le Loiret, au regard du faible taux d'implication des piétons dans les accidents corporels (10,4%) et mortels (7,9%).

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Les accidents corporels de piétons impliquent très majoritairement des véhicules légers (84%) ;
- La majorité des accidents de piétons a lieu en agglomération de 5000 habitants et plus, le plus souvent hors intersection ;
- Les jeunes et dans une plus moindre mesure les seniors, sont davantage concernés par les accidents que les piétons de la classe d'âge 26-55 ans.

b) Les cyclistes

Depuis 2007, la part des cyclistes impliqués dans un accident corporel reste relativement stable dans le Loiret (de 6 à 7%), comme en zone multipolaire (de 7 à 9%).

La part des cyclistes tués dans le Loiret par rapport au nombre total de tués (1,8%) est inférieure à celui de la famille multipolaire (4,6%). L'enjeu «cyclistes» ne semble donc pas à être privilégié dans le Loiret, au regard du faible taux d'implication de ces derniers dans les accidents corporels et mortels.

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- La grande majorité des véhicules impliqués dans les accidents corporels de cyclistes est constituée de véhicules légers ou utilitaires (90%) ;
- Comme pour les accidents de piétons, les accidents de cyclistes se déroulent majoritairement dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants. De plus, ils ont lieu plus fréquemment en intersection que les accidents impliquant des piétons ;
- Même si les cyclistes âgés de 46 à 65 ans sont moins nombreux dans les accidents corporels, la répartition par âge des victimes cyclistes est relativement homogène.

En conclusion, dans le Loiret, le partage de la voirie ne ressort pas comme un enjeu prioritaire au regard de l'accidentalité des piétons et des cyclistes qui reste modérée et à un niveau inférieur à celui des départements comparables. A l'image de l'accidentalité générale, les véhicules de tourisme sont les plus impliqués et les agglomérations de plus de 5 000 habitants les plus concernées. Pour les accidents impliquant des piétons, les jeunes et les seniors sont les plus victimes les plus nombreuses. Les accidents de cyclistes touchent toutes les tranches d'âge.

c) Les indicateurs de l'enjeu «partage de voirie» à suivre au cours des années 2018-2022

Au regard de ces données, le comité de pilotage a décidé de ne pas retenir l'enjeu «partage de voirie» dans le DGO 2018-2022.

B- Les deux roues motorisées (annexe 6)

Sur les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016, la part des accidents en deux roues motorisées représente environ un tiers des accidents corporels.

La part des accidents corporels impliquant un deux roues motorisées dans le Loiret (30,8%) est supérieure à celle que l'on trouve dans la famille multipolaire (27,9%) mais inférieure à celle observée au niveau national (35,3%). Pour les accidents mortels, la part des deux roues motorisées (16,4%) est nettement inférieure à celle observée dans la famille multipolaire (19,8%).

a) Les deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³

La part des deux roues motorisées $\leq$ à 125 cm³ dans les accidents corporels et mortels dans le Loiret (respectivement 58,1% et 34%) est plus importante que dans les départements de la même famille (57,9% et 32,1%) et qu'au niveau national (55,1% et 30,9%).

Les accidents ont lieu en majorité sur les voies communales (54%) mais sont également nombreux sur les routes départementales (45%).

Les trois quarts des accidents des deux roues motorisées $\leq$ à 125cm³ se produisent en semaine.

Plus des deux tiers des accidents des deux roues motorisées $\leq$ à 125 cm³ impliquent également des véhicules légers.

Plus de la moitié des usagers des deux roues motorisées $\leq$ à 125 cm³, victimes d'un accident mortel, sont âgés de 18 à 25 ans.

b) Les deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³

Même si les deux roues motorisées $>$ à 125 cm³ sont plus impliquées dans les accidents corporels (42,3%) et mortels (65,6%) que les plus petites cylindrées, leur part est moins importante dans le Loiret qu'au niveau national (respectivement 45,9% et 69,1%).

Comme pour les deux roues motorisées $\leq$ à 125 cm³, les accidents ont lieu en majorité sur les voies communales (54%) mais sont également nombreux sur les routes départementales (43%)

La répartition des accidents corporels des deux roues motorisées $>$ à 125 cm³ apparaît équitable sur les sept jours de la semaine.

Plus de la moitié des accidents des deux roues motorisées implique des véhicules légers et près d'un tiers n'engage aucun tiers.

En conclusion, dans le Loiret, ce sont surtout les deux roues motorisées $\leq$ à 125 cm³ qui présentent un enjeu important. En effet, leur implication dans les accidents corporels et mortels est relativement élevée. Les jeunes de moins de 25 ans sont les plus concernés par cette accidentalité.

c) Les indicateurs de l'enjeu «deux roues motorisées» à suivre au cours des années 2018-2022

Au regard de cette analyse, le comité de pilotage a décidé de ne pas retenir cet enjeu comme prioritaire. Les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Part des accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé parmi l'ensemble des accidents corporels du département.	Référence
Part des tués en deux-roues motorisés parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Référence
Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués dans le département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus)	Brut

C - La vitesse

a) Les accidents mortels dus à la vitesse

Sur la période 2012-2016, 23% des accidents mortels dans le Loiret sont dus à la vitesse, contre 21% dans les départements de la même famille et 31% sur le plan national.

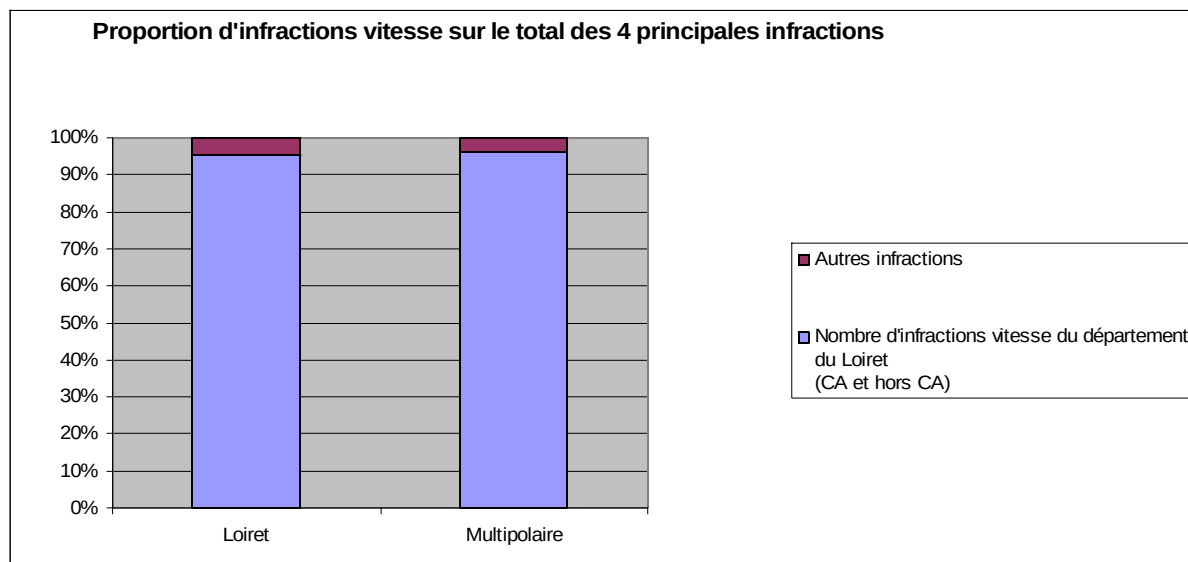
Année	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	Proportion d'accidents mortels dus à la vitesse
2016	43	9	20,9%

Zone d'étude	Nombre d'accidents mortels dus à la vitesse	% des accidents mortels dus à la vitesse/ total accidents mortels
Département du Loiret Période 2012-2016	18	23%
Famille multipolaire Période 2012-2016	343	21%
France année 2016	2 063	31%

b) Les infractions liées à la vitesse

Plus de 90 % des infractions constatées dans le Loiret sont liées à la vitesse, comme dans les départements multipolaires.

Zone d'étude	Nombre d'infractions vitesse du département du Loiret (CA et hors CA)	Nombre total des 4 principales infractions départementales
Loiret	202 013	211 796
Multipolaire	4 225 086	4 405 778



c) Les excès de vitesse mesurés par contrôle automatisé

Le Loiret est équipé de 31 radars automatiques, 8 radars discriminants et de 2 dispositifs de radar vitesse moyenne. Les données enregistrées en 2016 par ces équipements permettent d'établir les bilans annuels suivants :

Radars fixes :

VMA	Nombre de radars fixes	DIF < 20 km/h	20km/h ≤ DIF < 40km/h	DIF ≥ 40km/h
50	7	94,6%	4,4%	1%
70	7	96%	3,4%	0,6%
90	15	92%	6,5%	1,5%

Radars discriminants :

VMA		Nombre de radars fixes	DIF < 20 km/h	20km/h ≤ DIF < 40km/h	DIF ≥ 40km/h
Poids lourd	Autres				
70	90	2	97,7%	1,8%	0,5%
80	90	3	98,3%	1,6%	0,1%
90	110	1	97,2%	2,7%	0,1%
90	130	2	94%	5,8%	0,2%

Radars de vitesse moyenne :

VMA	Nombre de radars fixes	DIF < 20 km/h	20km/h ≤ DIF < 40km/h	DIF ≥ 40km/h
90	2x2	97,9%	2%	0,1%

Quel que soit le type de radar et la vitesse maximale autorisée, on constate que plus de 90% des dépassements de vitesse sont de faible ampleur (<20 km/h).

Dans le département, la part des accidents mortels dus à la vitesse est plus importante que celle constatée au niveau de la famille multipolaire mais inférieure à celle du niveau national. Par ailleurs, si les infractions vitesse sont largement représentées dans les quatre principales infractions. On constate cependant peu d'excès de vitesse de grande ampleur (- de 6% des infractions constatées par contrôles automatisés concernent des excès de plus de 20 km/h)

d) Les indicateurs de l'enjeu «vitesse» à suivre au cours des années 2018-2022

Au regard de cette analyse d'accidentalité, le comité de pilotage a décidé de retenir l'enjeu vitesse pour ce DGO. Les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Part des accidents mortels dû à la vitesse parmi l'ensemble des accidents corporels du département.	Référence
Part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions	Référence

D - Les distracteurs (annexe 7)

Alors que le taux des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait est resté stable dans la zone multipolaire (44%), celui du Loiret a bénéficié d'une légère diminution, passant de 38% à 32%, entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016.

La part des accidents mortels impliquant un conducteur ou un piéton distrait est légèrement supérieure dans le département (26%) à celle du niveau national (25%). Cependant, la part des accidents corporels du Loiret impliquant un distracteur (32,4%) est inférieure à celle de la famille multipolaire (43,5%) mais également à celle de la France (44%). Les distracteurs représentent donc un enjeu relatif du département.

Sur la période 2012-2016, on constate que :

- Hormis l'année 2014, le nombre d'accidents corporels et mortels liés à l'attention perturbée reste relativement stable ;
- C'est en véhicule de tourisme que se produisent majoritairement les accidents corporels imputables à un distracteur dans le Loiret comme dans la zone multipolaire. Cependant, les piétons et cyclistes concernés par ce type d'accidents sont plus nombreux dans le Loiret ;
- La répartition des accidents corporels liés à un distracteur selon le type de route est très semblable à celle des accidents corporels en général. En effet, plus de 70% des accidents mortels et plus de la moitié des accidents corporels ont lieu sur des routes départementales.
De la même façon, plus de la moitié de ces accidents ont lieu en agglomération. Toutefois, le nombre de tués est plus important hors agglomération ;
- Les trois quarts de ces accidents se produisent de jour ;
- Les usagers âgés de 25 à 44 ans sont surreprésentés ;
- Avec 58% en moyenne, les usagers concernés de sexe masculin sont majoritaires dans ce type d'accidentalité mais leur part est moins importante que pour l'accidentalité en général.

Dans le département, le taux des accidents corporels lié à l'attention perturbée est relativement faible. Cependant, comme pour l'accidentalité générale, le taux de gravité est important avec 13,79 tués pour 100 accidents. Si la grande majorité de ces accidents se produit en agglomération sur routes départementales, les accidents mortels sont

nettement plus nombreux hors agglomération. On constate par ailleurs, de nombreux piétons et cyclistes distraits dans cette accidentalité même si les véhicules de tourisme restent les plus impliqués.

Les indicateurs de l'enjeu «distracteur» à suivre au cours des années 2018-2022 :

Au regard de ces données, le comité de pilotage a décidé de retenir l'enjeu «distracteurs», les indicateurs retenus seront les suivants :

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué avec «attention perturbée»	Brut
Répartition des impliqués avec «attention perturbée» dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence

5 – Les orientations d'actions définies par le DGO 2018-2022

Pour le DGO 2018-2022, 4 enjeux prioritaires ont donc été fixés par le délégué interministériel à la sécurité routière. Il s'agit des enjeux : **les jeunes, les seniors, le risque routier professionnel et les substances psychoactives.**

Parmi les enjeux facultatifs et au regard de l'analyse de l'accidentalité départementale, le comité de pilotage a choisi de retenir deux autres enjeux : la **vitesse** et les **distracteurs**. sont retenus.

Afin d'élaborer des orientations d'actions pour ces enjeux, 3 groupes de travail ont été constitués par le comité de pilotage traitant chacun d'une problématique : les jeunes, les seniors et les risques routiers professionnels.

Les orientations d'actions retenues sont les suivantes :

5.1 – Encourager les aménagements de la voirie permettant de protéger les populations les plus fragiles, de réduire la vitesse et de répondre à des besoins spécifiques

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Les aménagements de voiries doivent permettre de sécuriser les déplacements et notamment ceux des usagers les plus fragiles.

En agglomération, des moyens de transport multiples se côtoient et nécessitent une attention accrue de la part de tous. Afin de protéger les usagers les plus vulnérables, différents aménagements peuvent être réalisés. La création d'îlots refuges pour les routes les plus larges, le dégagement des passages piétons de tout obstacle masquant leur visibilité, la matérialisation de ceux-ci par une bande stop ou encore l'ajout d'un feu orange ou d'un décompte sur le feu, doivent permettre de réduire les risques d'accidents.

L'installation d'une entreprise et son évolution peuvent nécessiter des aménagements de la voirie. Ces besoins d'aménagement doivent faire l'objet d'un échange entre l'entreprise et le gestionnaire de voirie.

Il convient de mobiliser le réseau des élus référents sécurité routière des communes, pour favoriser la prise en compte de ces problématiques dans les aménagements urbains.

5.2 – Proposer une offre de formations adaptées à chaque type de conducteur et disponibles tout au long de la vie

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Les règles du code de la route et les véhicules évoluent constamment ; il est donc essentiel de pouvoir se former tout au long de sa vie pour s'adapter à ces évolutions.

Il serait opérant d'organiser des remises à niveau du code de la route, associant les établissements d'enseignement de la conduite, et dans la mesure du possible les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

Cette formation théorique devra pouvoir être complétée par une formation pratique. Il est donc nécessaire d'organiser des stages de perfectionnement de la conduite et d'appréhension des situations à risques. Des formations sur simulateur de conduite sont également à encourager.

Pour les 2 roues motorisées, des sessions spécifiques de perfectionnement à la conduite pourront être proposées notamment à destination des jeunes et des conducteurs occasionnels.

La conduite de véhicules professionnels nécessite une formation particulière. Il convient d'encourager les stages de conduite économique qui prennent en compte les enjeux liés à la vitesse. Les entreprises de transport doivent pouvoir proposer à leurs salariés des stages sur les techniques de chargement, d'arrimage et de transport des matières dangereuses.

5.3 – Organiser de larges campagnes de prévention à destination du grand public

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Les actions de prévention doivent toucher un public large et prendre en compte l'ensemble des enjeux prioritaires de la sécurité routière dans le Loiret. Ces campagnes doivent informer sur les responsabilités et les obligations de chacun.

Concernant la problématique des addictions, des actions doivent être menées afin d'apprendre aux usagers à estimer leur taux d'alcoolémie et permettre l'autocontrôle. Ces campagnes doivent également informer des effets sur la conduite de la consommation de substances psychoactives et rappeler les sanctions encourues (suspension de permis, perte d'emploi, non couverture par l'assurance...). De telles sensibilisations peuvent avoir lieu lors d'événements festifs (festivals, soirées étudiantes...) avec notamment la valorisation du principe du conducteur sobre (action «capitaine de soirée»).

Les conséquences sur le comportement des conducteurs liées à l'utilisation de certains médicaments sont méconnues. Cette sensibilisation doit être réalisée en collaboration avec les professionnels de santé (médecins, pharmaciens...).

Les parents sont souvent un exemple pour leurs enfants. Une sensibilisation sur différentes thématiques peut leur être adressée lors des kermesses, fêtes des écoles ou encore par l'intermédiaire des associations de parents d'élèves.

5.4 – Favoriser les interventions dans les établissements scolaires, les administrations, les entreprises et dans le monde associatif en s'appuyant sur les référents sécurité routière

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Les lieux de travail, de formation ou de loisirs sont des lieux privilégiés pour organiser des actions de sensibilisation à la sécurité routière.

Les entreprises et les administrations sont invitées à organiser des interventions à destination de leurs personnels. La semaine de la sécurité routière au travail peut servir de cadre à ces interventions (<http://entreprises.routeplussure.fr/journees-securiteautravail/>). Afin de faciliter les échanges notamment sur l'enjeu des substances psychoactives, cette sensibilisation peut également se réaliser en lien avec la médecine du travail.

Dans les établissements scolaires et universitaires (écoles, collèges, lycées, lycées professionnels, CFA, universités...), l'ensemble des enjeux et notamment ceux liés à l'alcool et aux drogues doivent être abordés. Il conviendra également pour ces classes d'âge de leur rappeler les bonnes pratiques concernant la conduite des deux roues motorisées (dangers de la vitesse, du débridage, nécessité d'utiliser un équipement adapté...).

Pour ce qui concerne les seniors, les différents clubs et associations peuvent permettre d'organiser des actions à leur endroit. Les clubs de cyclotourisme peuvent par exemple rappeler les règles de partage de la route à bicyclette et l'importance d'être vu surtout la nuit (port d'un gilet fluorescent).

La semaine bleue à destination des seniors doit permettre d'intégrer des enjeux de sécurité routière et de mobiliser les acteurs organisateurs de cette semaine. Au-delà de cette semaine, des actions de communication doivent permettre de toucher les partenaires en contact avec les seniors (caisses de retraite, médecins, pharmaciens, CCAS).

5.5 – Animer et élargir le réseau local de sécurité routière en s'appuyant sur les milieux, institutionnels, professionnels, scolaires, universitaires et associatifs

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

La lutte contre l'insécurité routière passe par la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés et par l'animation et l'élargissement du réseau local.

Les différents acteurs du risque routier professionnel doivent être mobilisés (CARSAT, associations, organisations professionnelles, chambres consulaires, services de l'Etat...). L'organisation de tables rondes associant ces différents partenaires permettrait de diffuser des informations auprès du monde professionnel (notamment auprès des TPE) et d'avoir un échange d'expériences.

Il est de plus en plus essentiel pour les entreprises d'avoir des relais identifiés au niveau des partenaires institutionnels.

Les organisateurs de soirées festives (notamment les organisateurs de soirées étudiantes) doivent devenir des interlocuteurs privilégiés. Il convient de les sensibiliser aux risques de la consommation de substances psychoactives et sur les différents moyens de mobilité alternatifs.

L'ensemble des partenaires de la politique de la ville et les structures accueillant des jeunes doivent être associés afin de traiter des problématiques propres à certains quartiers (rodéos, vitesse...).

Il convient également de rechercher à sensibiliser les jeunes lors de leur participation à des activités para-scolaires (centre-aérés...), sportives ou culturelles.

Les services de la justice sont des partenaires essentiels afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale.

La poursuite de l'animation du réseau des polices municipales doit permettre d'échanger sur les actions menées en matière de sécurité routière dans les différentes communes.

5.6 – Favoriser l'autocontrôle et les contrôles préventifs

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Afin de ne pas s'exposer aux sanctions prévues par le code de la route, l'autocontrôle et les contrôles préventifs doivent être encouragés.

Les entreprises sont invitées à faire respecter les règles de la sécurité routière par la rédaction de charte du bon conducteur ou en intégrant des mentions contraignantes dans leur règlement intérieur. Il est nécessaire que les entreprises s'assurent du respect des temps de conduite, que les charges transportées ne sont pas facteurs de risque ou que leurs salariés ne roulent pas en excès de vitesses. A cet effet, les véhicules peuvent être équipés de chronotachygraphe électronique.

Les contrôles d'alcoolémie préventifs doivent être encouragés ; il est nécessaire d'inciter les organisateurs d'événements festifs à pratiquer ces contrôles. De même, il convient de s'assurer du respect de la réglementation applicable aux établissements vendant de l'alcool et notamment de l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.

Le contrôle des aptitudes des seniors doit être encouragé par l'utilisation d'audiomètre, de visiomètre et de réactionmètre. Cette évaluation des compétences peut se faire en lien avec un médecin de la commission médicale des permis de conduire et un accompagnement dans la recherche de solutions de mobilité alternatives peut être proposé.

Pour les jeunes, la réalisation de contrôles préventifs sur la conformité des cycles et des deux-roues motorisées par les polices municipales doit être encouragé.

5.7 – Faire bon usage des nouvelles technologies et intégrer les nouvelles formes de mobilité.

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Utilisées à bon escient, les nouvelles technologies permettent de réduire les risques routiers.

L'utilisation des nouvelles technologies permet de limiter les déplacements (audioconférence, visioconférence, télétravail, covoiturage) et de rendre les véhicules mieux équipés et plus sûrs (boîtes robotisées, bridage des véhicules, ABS, radar de recul...). Dans le milieu professionnel, il convient toutefois de vérifier que les nouveaux véhicules correspondent bien aux besoins des collaborateurs.

Les nouvelles technologies peuvent néanmoins constituer un risque quand elles sont utilisées en situation de conduite (smartphone - console de jeux - tablette). Une sensibilisation accrue sur les dangers des distracteurs doit être menée par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière. Pour ce qui concerne l'usage du smartphone, il convient de promouvoir l'application «mode conduite» sur android et «ne pas déranger» sur iphone.

Une sensibilisation doit être apportée sur les nouvelles formes de mobilité urbaine (vélos à assistance électrique, skates électriques, monocycles, trottinettes électriques) qui constituent un danger nouveau.

5.8 - Faciliter l'analyse des risques par les entreprises, leur donner un meilleur accès aux ressources existantes et les encourager à s'engager en faveur de la sécurité routière

Jeunes	Seniors	Risques professionnels
Substances psychoactives	Distracteurs	Vitesse

Une meilleure connaissance des risques et des ressources documentaires doit permettre aux entreprises de mettre en place des outils adaptés à sa situation.

Les risques routiers doivent être intégrés dans les documents d'évaluation des risques rédigés et actualisés par les entreprises.

Pour rendre ces documents plus efficaces, il faut pouvoir fournir aux entreprises des données précises sur le risque routier en milieu professionnel.

L'accès aux ressources existantes en matière de sécurité routière est insuffisamment connu de la part des entreprises. Aussi, un guide doit être élaboré à leur attention afin de les diriger vers les ressources pertinentes.

Les entreprises ont la possibilité de s'engager en signant l'appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière (<http://entreprises.routeplussure.fr>). Il convient de promouvoir cette charte et de valoriser sa signature.

6 - Suivi et évaluation du DGO

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs, en particulier des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Cela se traduit notamment par un appel à projets diffusé par la préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et orientations en matière de sécurité routière sont rappelés.

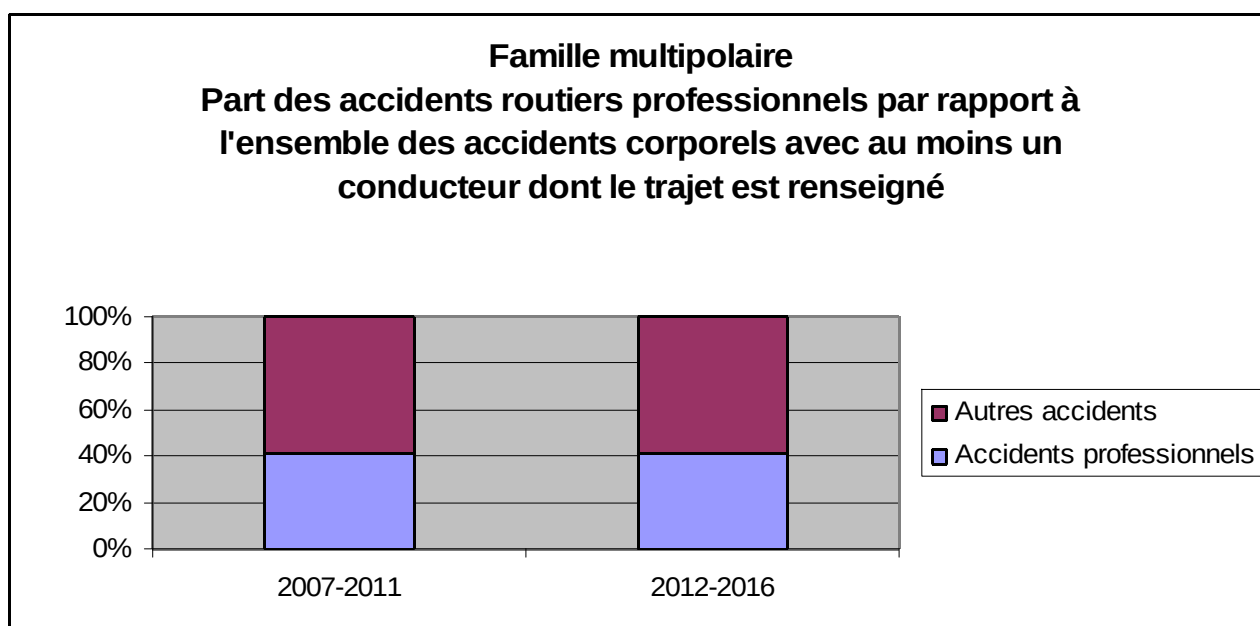
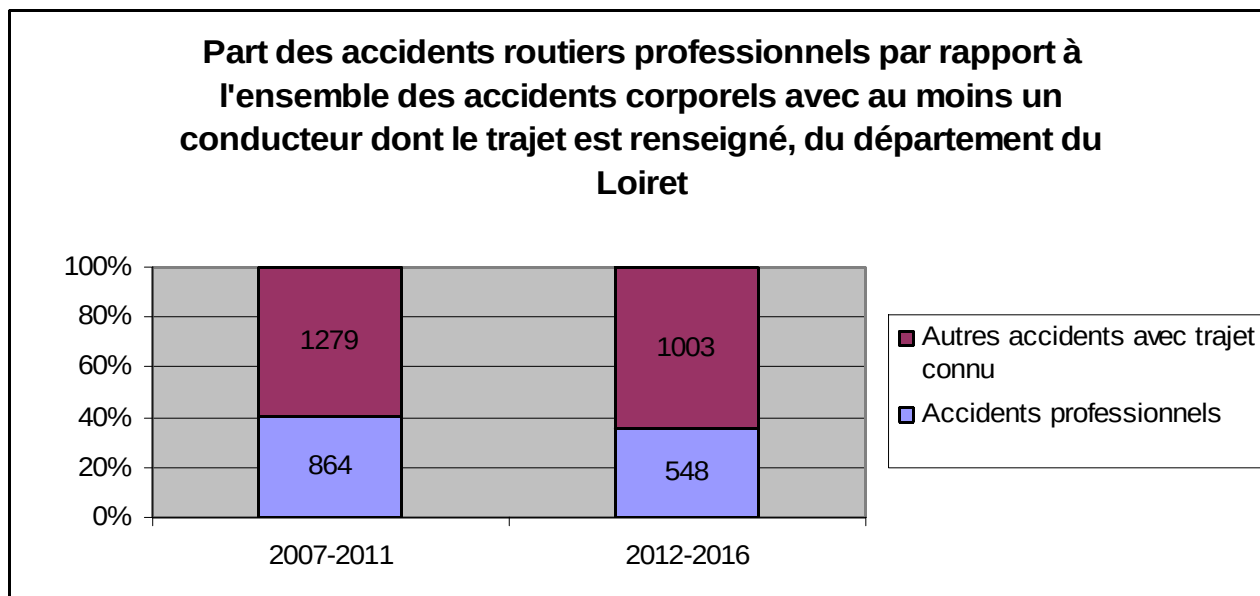
Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2018-2022 seront retenus prioritairement.

Une fiche d'inscription d'action sécurité routière permettra de décrire et de programmer les actions prévues par chacun des partenaires du PDASR tout en assurant la cohérence avec les orientations retenues au DGO 2018-2022.

En fonction des actions mises en œuvre au cours de l'année et compte tenu des derniers résultats de l'accidentalité locale, certaines orientations pourront être priorisées par rapport à d'autres.

Annexe 1 - Le risque professionnel

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



Part des accidents corporels et des personnes tuées lors de trajets professionnels par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	551	1 551	35,3%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	18 827	46 200	40,8%
	France entière 2016	21 543	47 949	44,9%

Zone d'étude		Nombre de tués dans un accident lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajets connus	% tués trajet professionnel
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	89	193	46,1%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	1 810	4 358	41,5%
	France entière 2016	1 296	3 356	38,6%

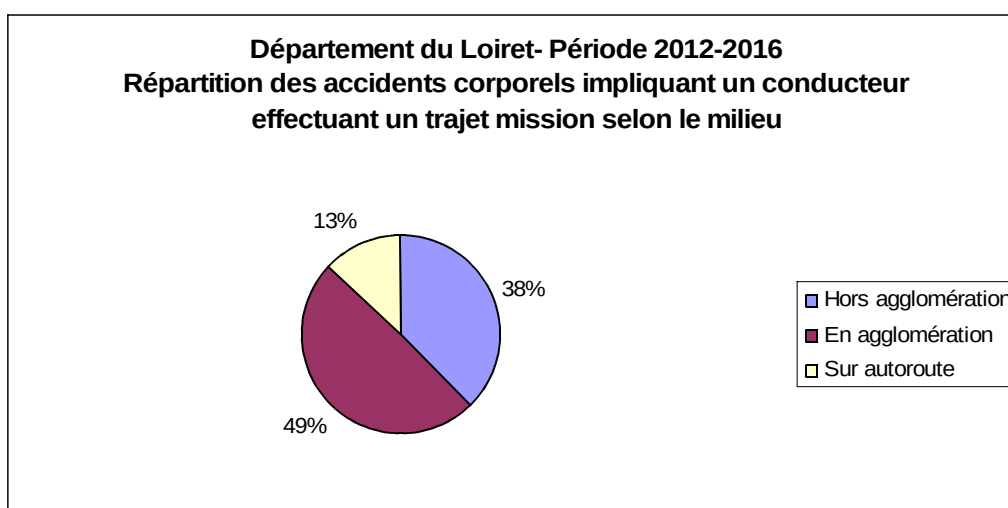
1 - Les accidents lors d'un trajet en mission :

Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'un trajet professionnel lié à une mission, par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et des personnes tuées lors d'un trajet professionnel :

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet mission	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission/ trajet professionnel
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	275	548	50,2%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	8 464	18 827	45,0%
	France entière 2016	10 089	21 543	46,8%

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet mission	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission/ trajet professionnel
Tués	Département du Loiret 2012-2016	52	89	58,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	217	376	57,71%
	France entière 2016	777	1296	60,0%

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet professionnel lié à une mission en fonction du lieu :



Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet professionnel lié à une mission en fonction du moyen de locomotion utilisé :

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre de piétons ou véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
piéton	39	40	7	15%
vélo	14	13	1	5%
2 RM	65	63	7	23%
VT/VU	229	220	30	80%
autres	2	5	1	2%
car-bus	9	30	8	11%
PL	31	111	25	40%

Ensemble	389	275	79	
----------	-----	-----	----	--

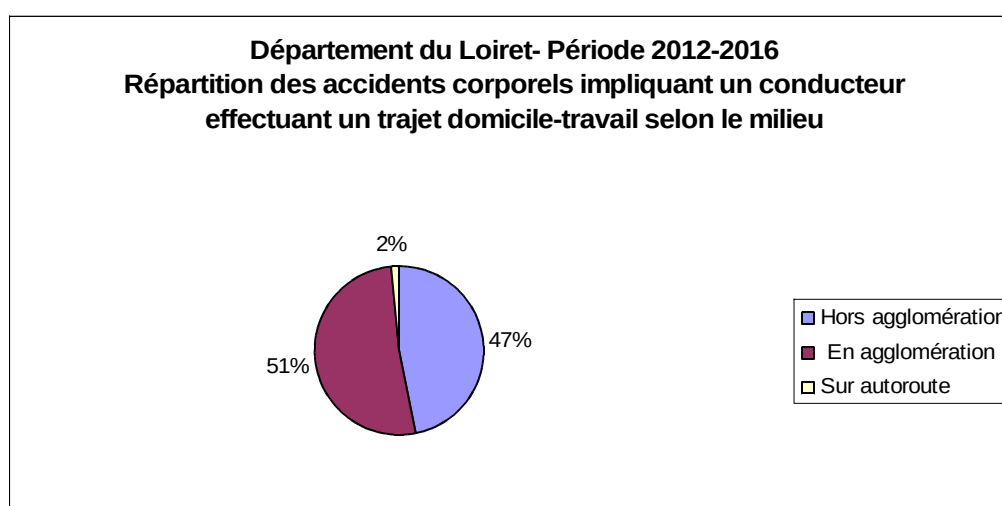
* Attention: le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents par moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans le même accident

2 - Les accidents lors d'un trajet domicile-travail

Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'un trajet professionnel domicile-travail, par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et des personnes tuées lors d'un trajet professionnel :

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet domicile travail	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet domicile travail/ trajet professionnel
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	308	548	56,2%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	11 805	18 827	62,7%
	France 2012-2016	68 157	110 933	61%

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet professionnel domicile-travail en fonction du lieu :



Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet professionnel domicile-travail en fonction du jour de la semaine :

Jour	Nombre d'accidents corporels sur un trajet domicile-travail sur la période 2012-2016 dans le Loiret
lundi	46
mardi	55
mercredi	52
jeudi	52
vendredi	70
samedi	30
dimanche	12
Ensemble	317

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet professionnel domicile-travail en fonction du moyen de locomotion utilisé :

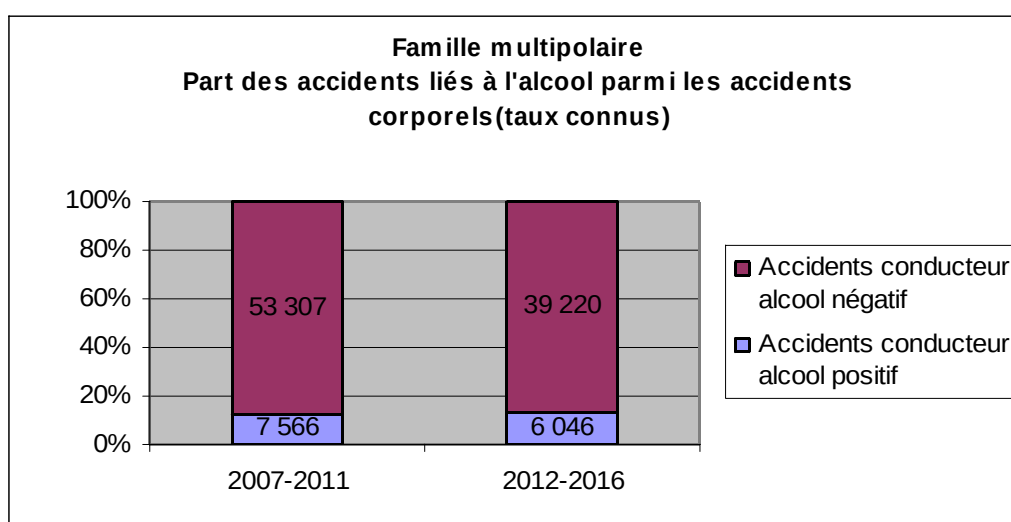
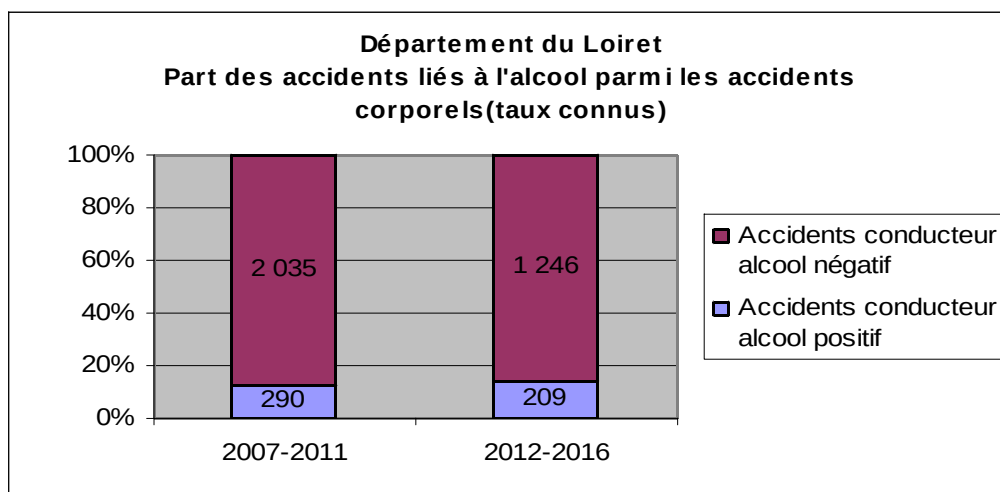
Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet domicile travail	Nombre de piétons ou véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
piéton	40	40	3	13%
vélo	19	19	0	6%
2 RM	116	114	6	37%
VT/VU	227	285	36	93%
autres	4	5	2	2%
car-bus	0	4	0	1%
PL	0	25	0	8%
Ensemble	406	308	47	

* Attention: le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents par moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans le même accident

Annexe 2 - Les substances psychoactives

1 - L'alcool

Part des accidents liés à l'alcool par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



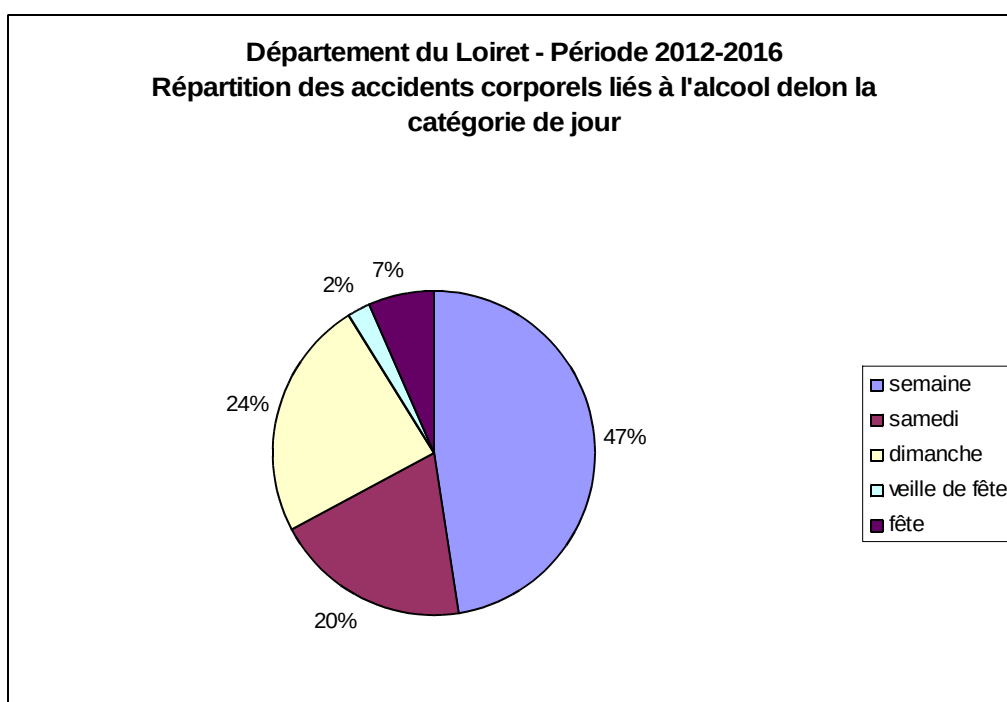
Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents liés à l'alcool par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre total d'accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/ taux connu
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	209	1 455	14,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	6 046	45 266	13,4%

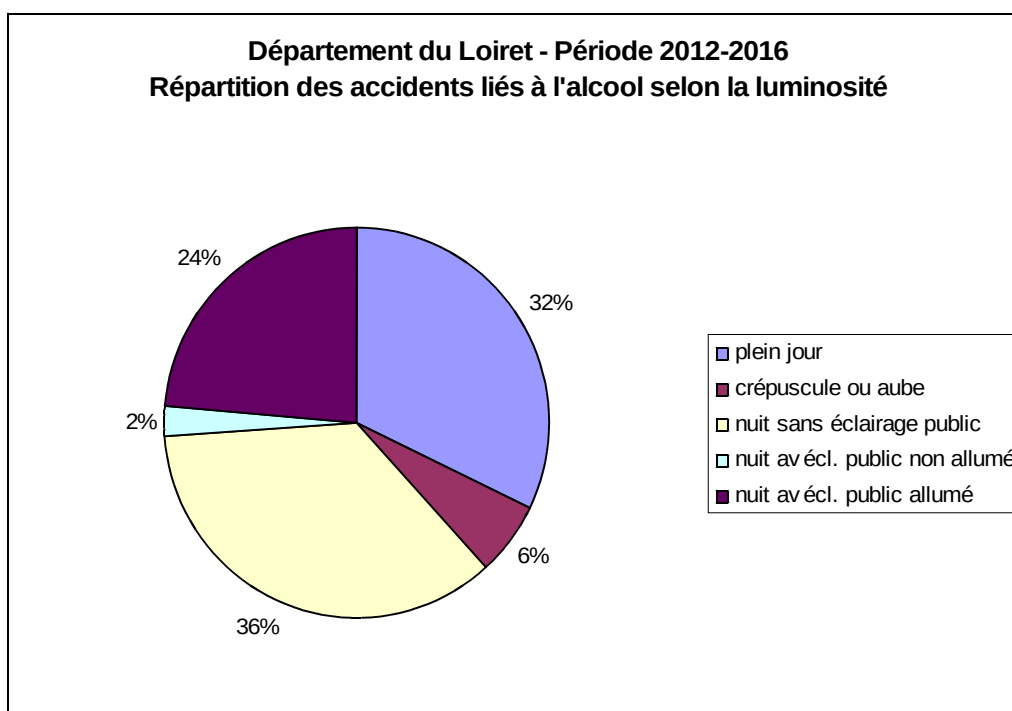
	France entière 2016	5 204	45 917	11,3%
--	---------------------	-------	--------	-------

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées accident avec un conducteur alcoolisé	Nombre de personnes tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool/ taux connu
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	57	170	33,5%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	1 177	3 826	30,8%
	France entière 2016	873	2959	29,5%

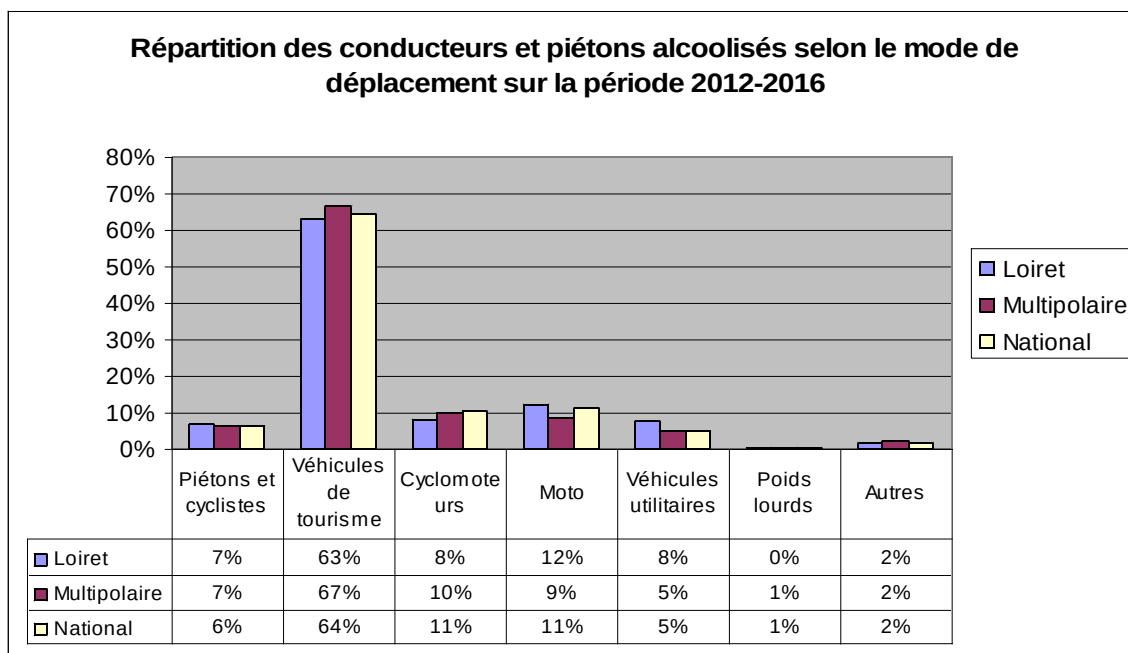
Répartition des accidents corporels liés à l'alcool en fonction du jour de la semaine :



Répartition des accidents corporels liés à l'alcool en fonction de la luminosité :

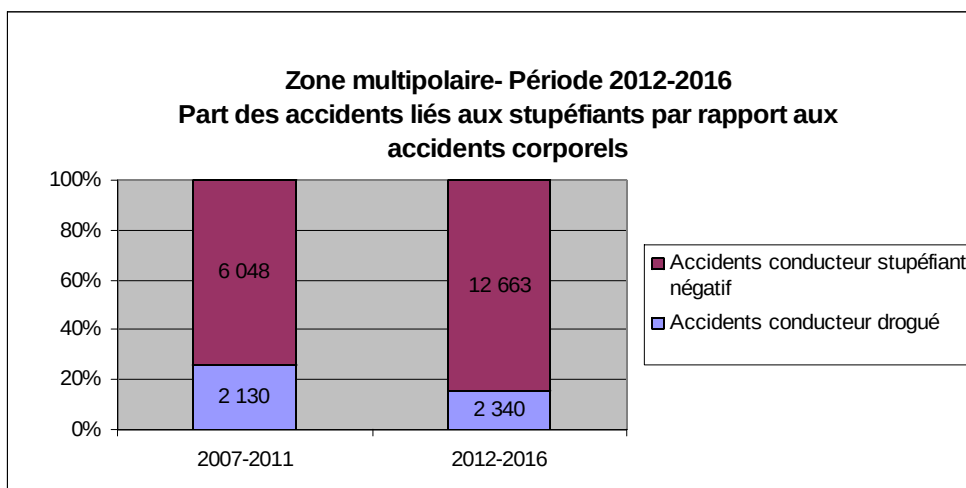
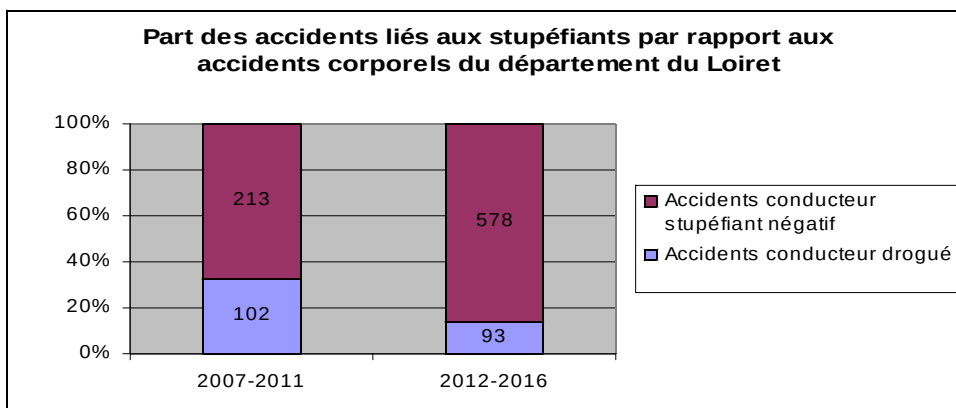


Répartition des accidents corporels liés à l'alcool en fonction du mode de déplacement :



2 - Les stupéfiants

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport à l'ensemble des accidents corporels :

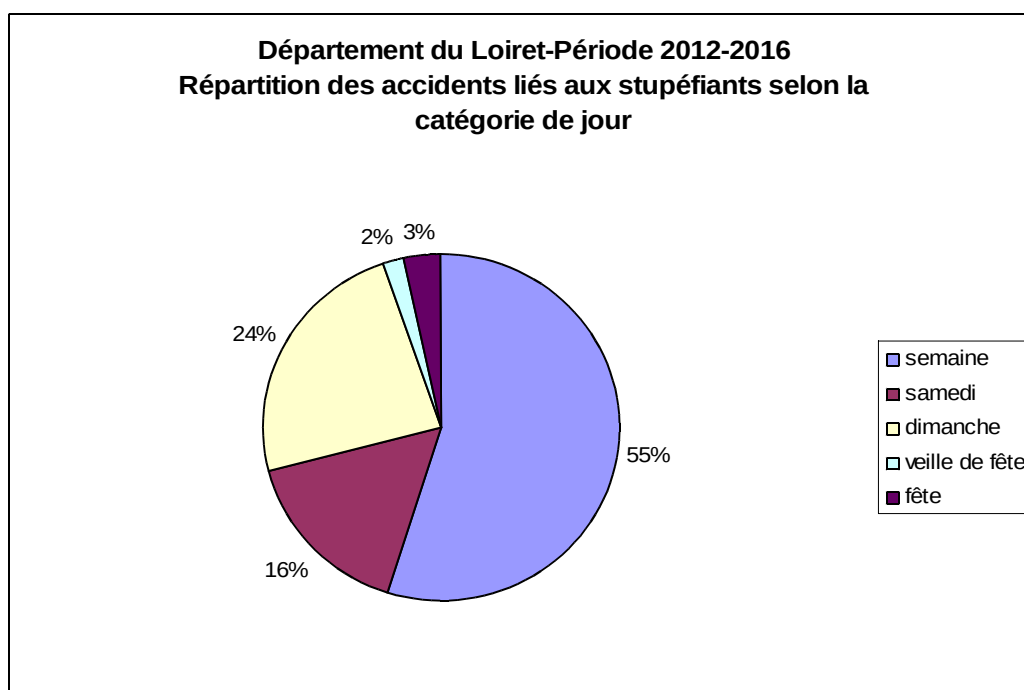


Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents liés aux stupéfiants par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

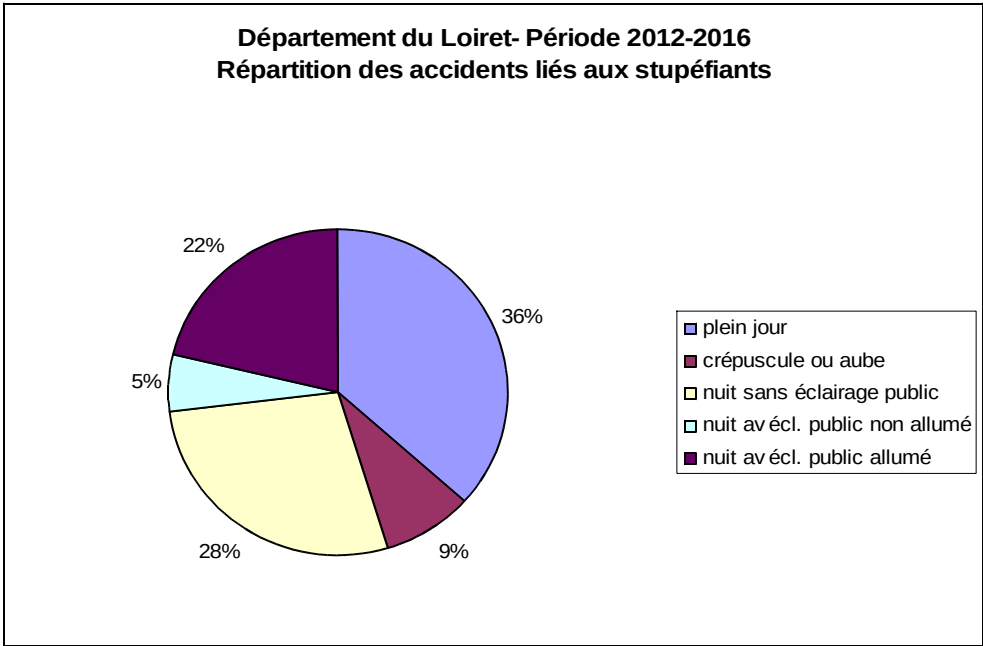
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant/ stupéfiant connu
accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	93	671	13,9%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	2 340	15 003	15,6%
	France entière 2016	2 136	19 630	10,9%

Zone d'étude		Nombre de tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre total de personnes tuées, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant/ stupéfiant connu
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	33	146	22,6%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	637	3 095	20,6%
	France entière 2016	526	2 359	22,3%

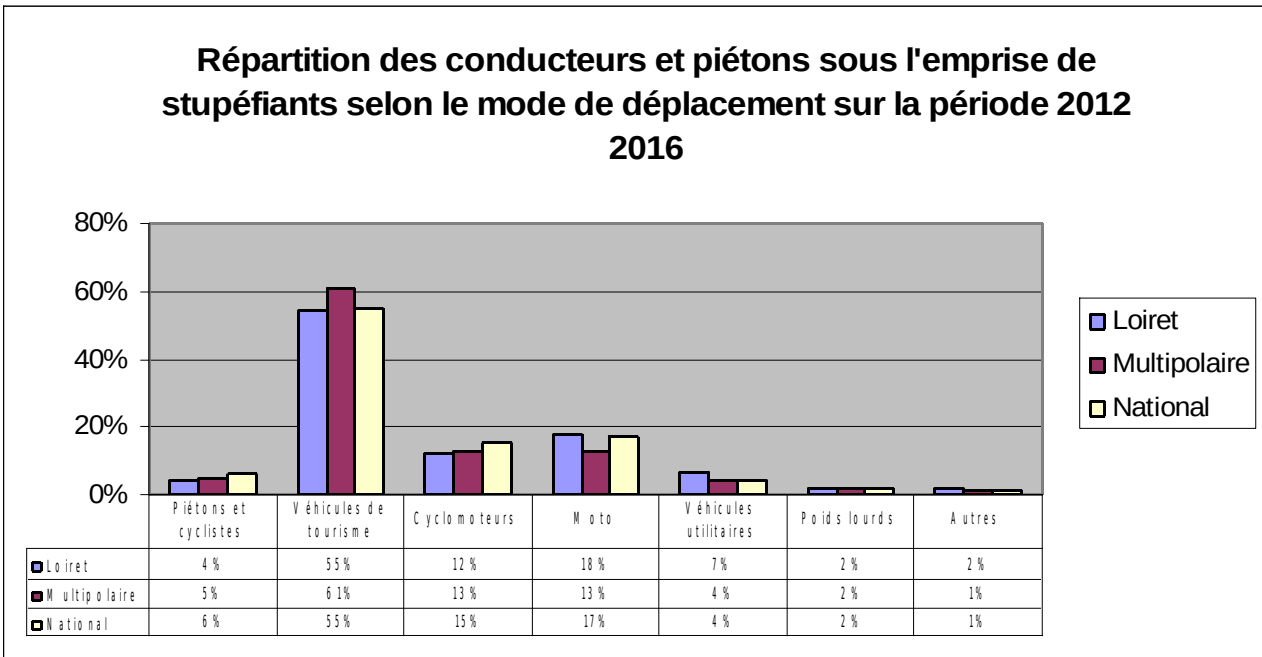
Répartition des accidents corporels liés aux stupéfiants en fonction du jour de la semaine :



Répartition des accidents corporels liés aux stupéfiants en fonction de la luminosité :



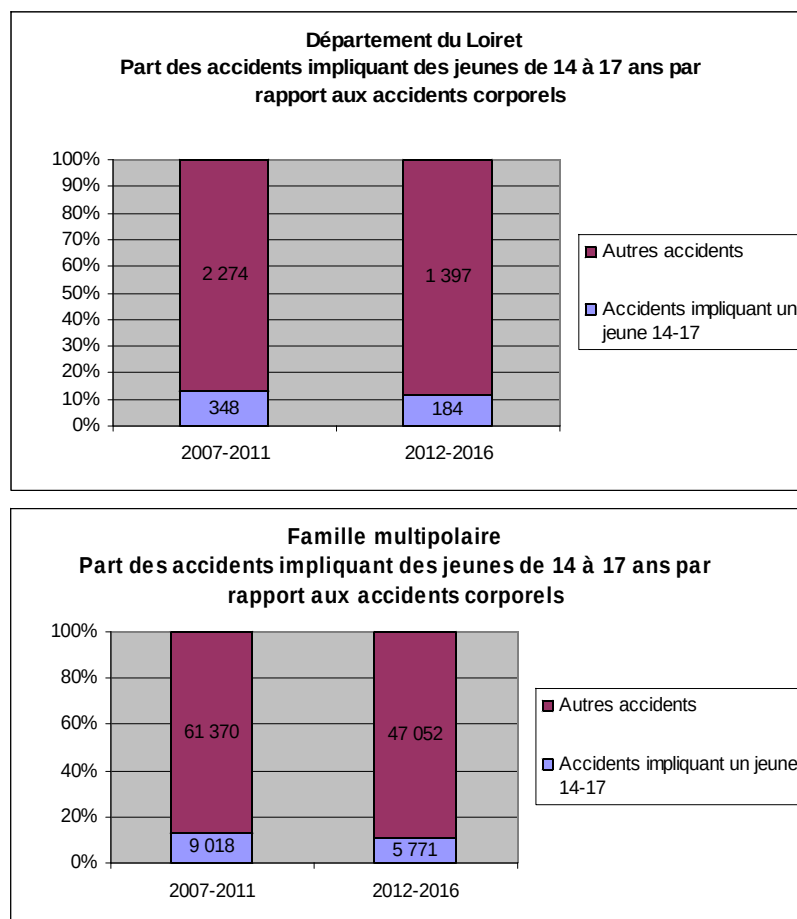
Répartition des accidents corporels liés aux stupéfiants en fonction du mode de déplacement :



Annexe 3 - Les jeunes

1 - Les jeunes de 14 à 17 ans

Part des accidents impliquant des jeunes de 14 à 17 ans par rapport à l'ensemble des accidents corporels :

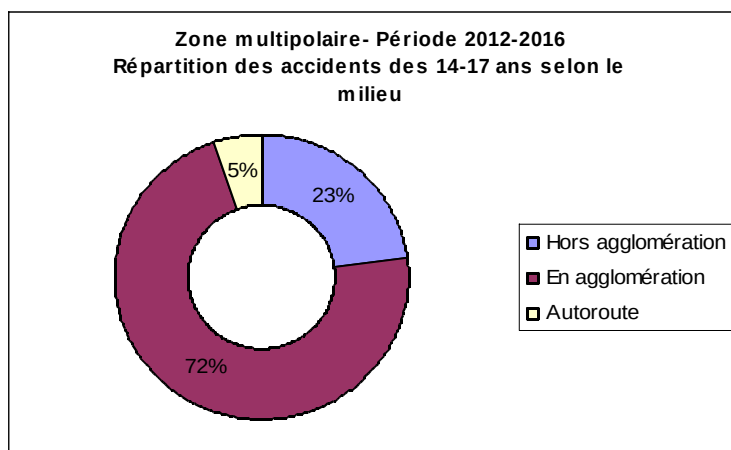
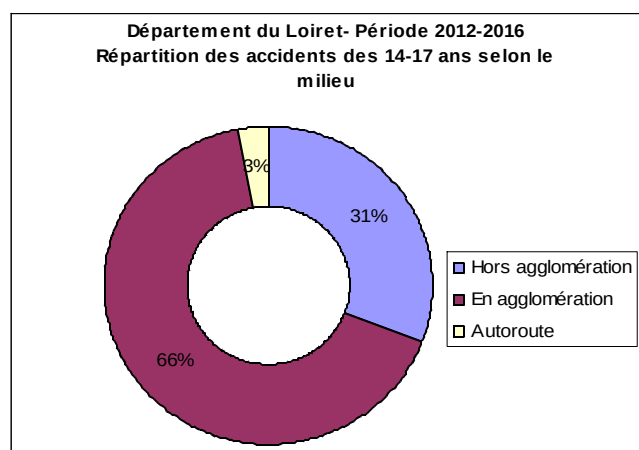


Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un jeune de 14-17 ans par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

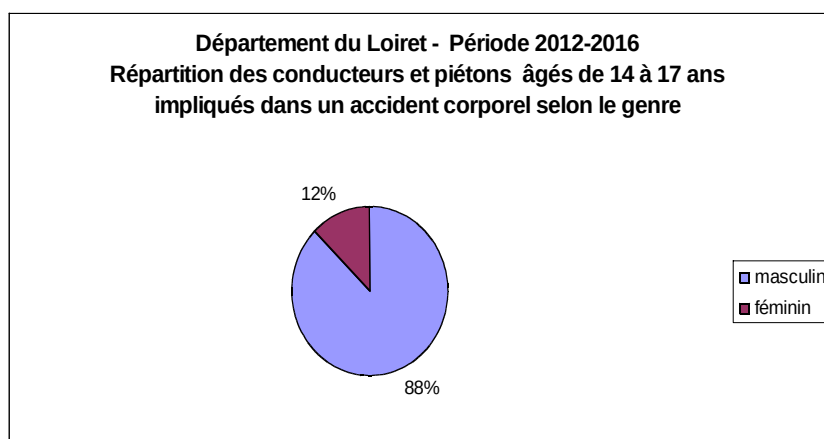
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	184	1 581	11,6%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	5 771	52 823	10,9%
	France entière 2016	5 187	59 432	8,7%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées âgées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	7	195	3,6%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	164	4 557	3,6%
	France entière 2016	122	3 655	3,3%

Répartition des accidents des 14-17 ans en fonction du lieu de l'accident :



Répartition des accidents des 14-17 ans en fonction du sexe du jeune :

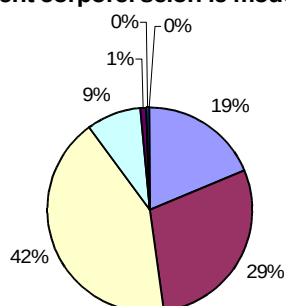


Zone multipolaire- Période 2012-2016
Répartition des conducteurs et piétons âgés de 14 à 17 ans
impliqués dans un accident corporel selon le genre



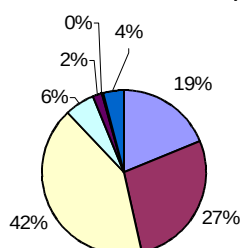
Répartition des accidents des 14-17 ans en fonction du mode de déplacement :

Département du Loiret- Période 2012-2016
Répartition du nombre d'usagers de 14 à 17 ans impliqués
dans un accident corporel selon le mode de déplacement



■ Piétons et cyclistes
■ Véhicules de tourisme
■ Cyclomoteurs
■ Moto
■ Véhicules utilitaires
■ Poids lourds
■ Autres

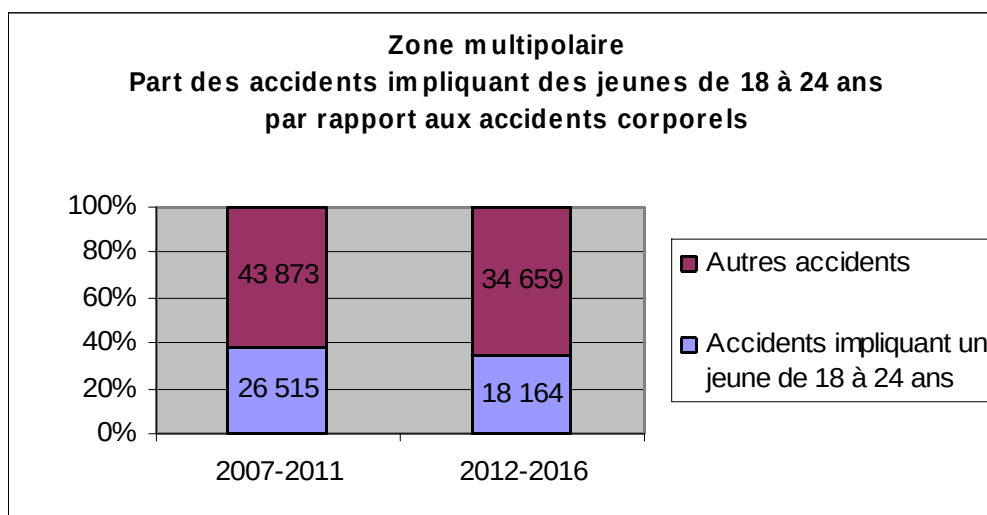
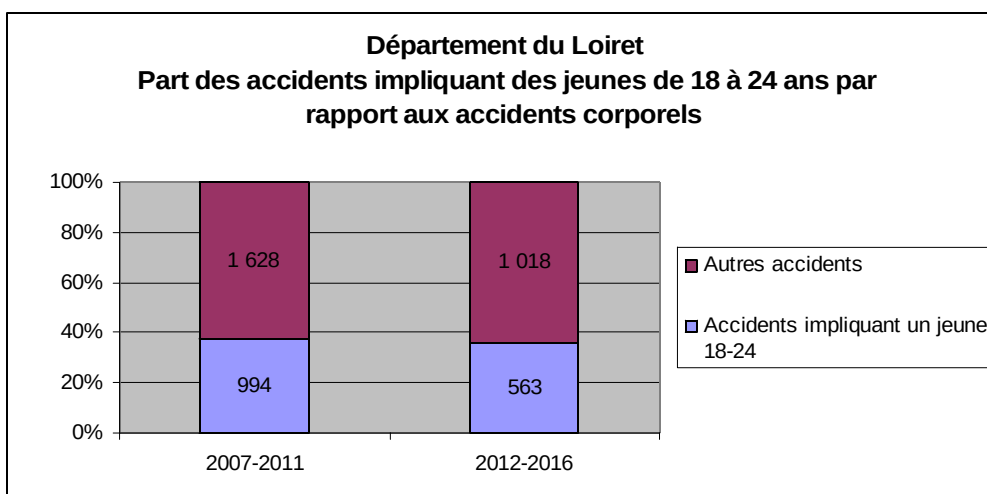
Zone multipolaire- Période 2012-2016
Répartition du nombre d'usagers de 14 à 17 ans impliqués dans un accident
corporel selon le mode de déplacement



■ Piétons et cyclistes
■ Véhicules de tourisme
■ Cyclomoteurs
■ Moto
■ Véhicules utilitaires
■ Poids lourds
■ Autres

2 - Les jeunes de 18 à 24 ans

Part des accidents impliquant des jeunes de 18 à 24 ans par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



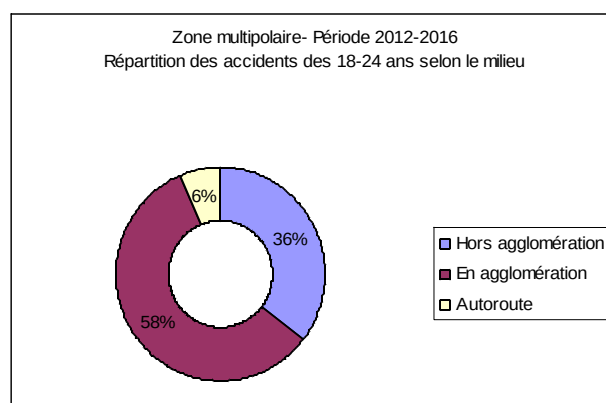
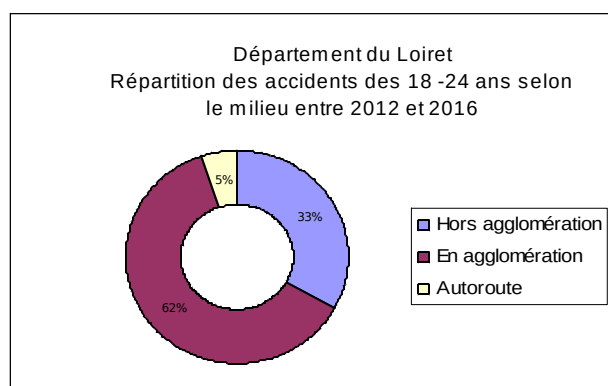
Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un jeune de 18-24 ans par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager 18 à 24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18 à 24 ans
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	563	1 581	35,6%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	18 164	52 823	34,4%

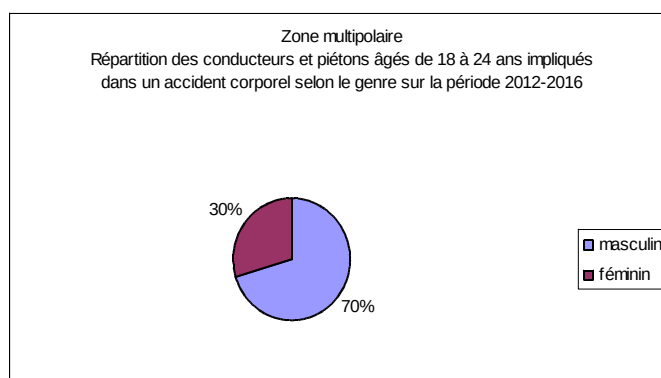
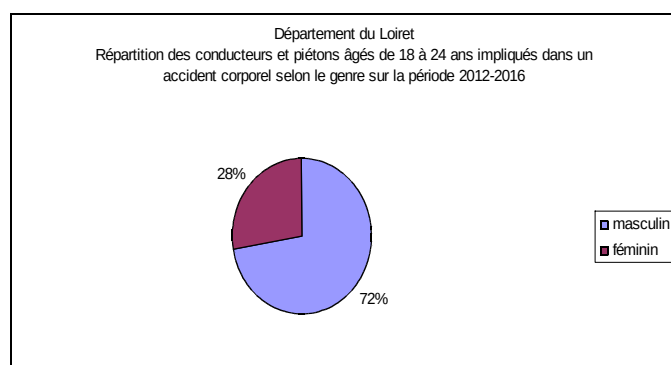
	France entière 2016	18 755	59 432	31,6%
--	------------------------	--------	--------	-------

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées âgées de 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	42	195	21,5%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	891	4 557	19,6%
	France entière 2016	633	3 655	17,3%

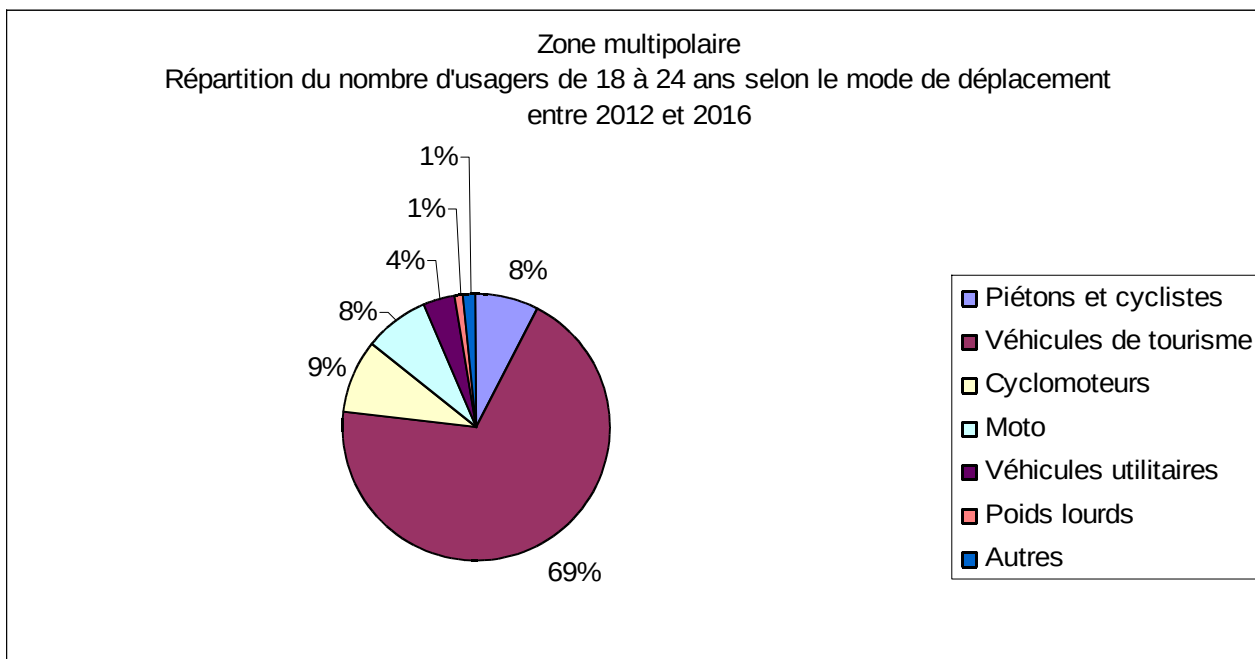
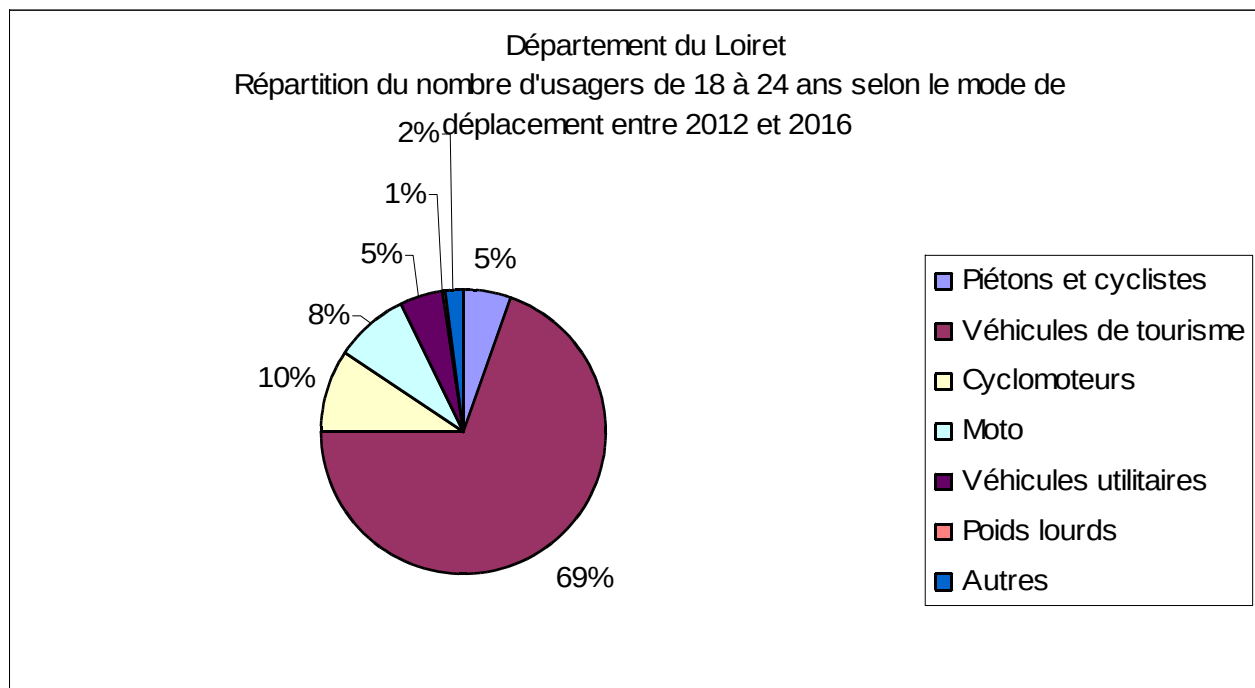
Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du lieu de l'accident :



Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du sexe du jeune :

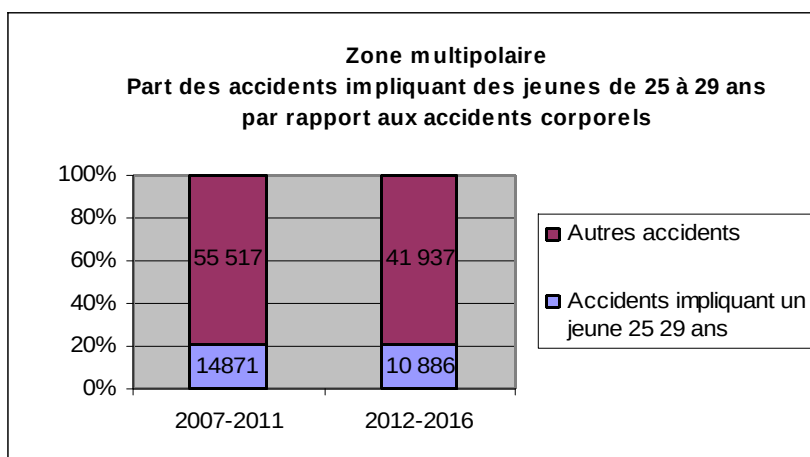
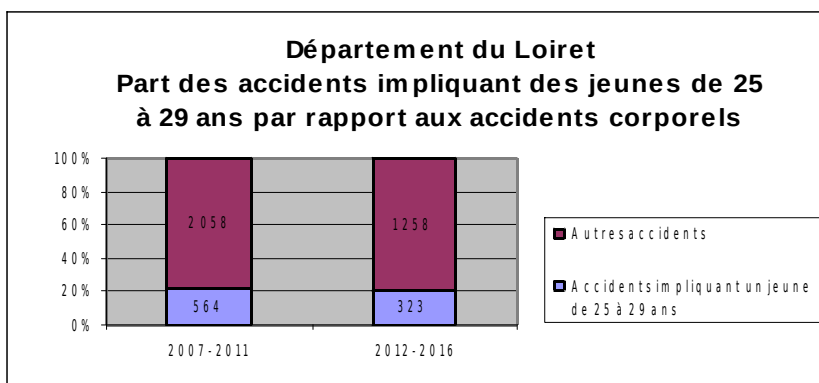


Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du mode de déplacement :



3 - Les jeunes de 25 à 29 ans

Part des accidents impliquant des jeunes de 25 à 29 ans par rapport à l'ensemble des accidents corporels :

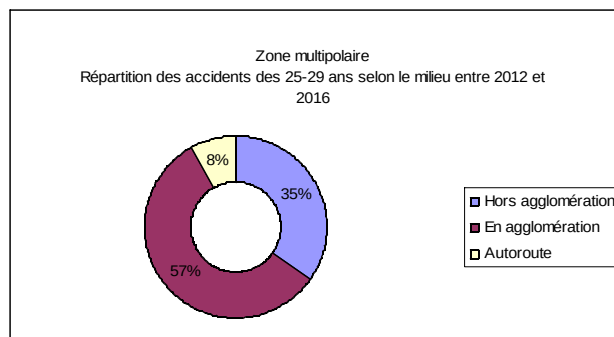
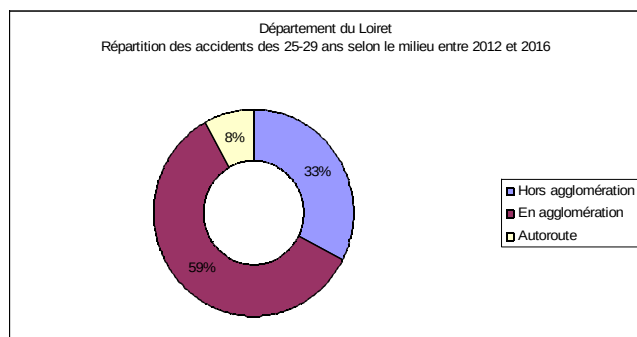


Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un jeune de 25-29 ans par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

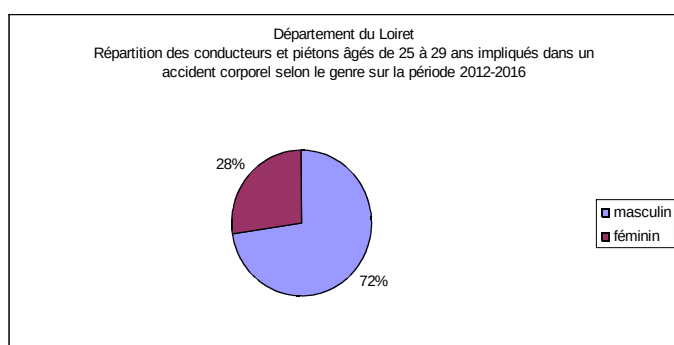
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	323	1 581	20,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	10 886	52 823	20,6%
	France entière 2016	13 581	59 432	22,9%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées âgées de 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	13	195	6,7%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	443	4 557	9,7%
	France entière 2016	324	3 655	8,9%

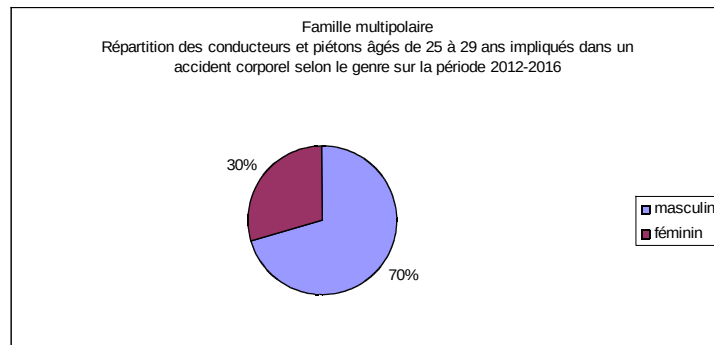
Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du lieu de l'accident :



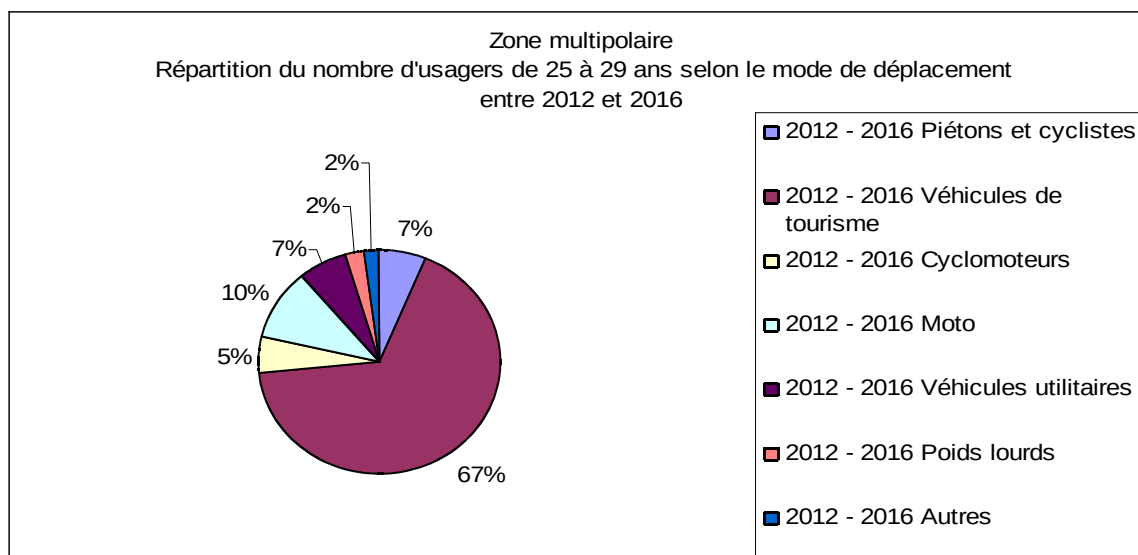
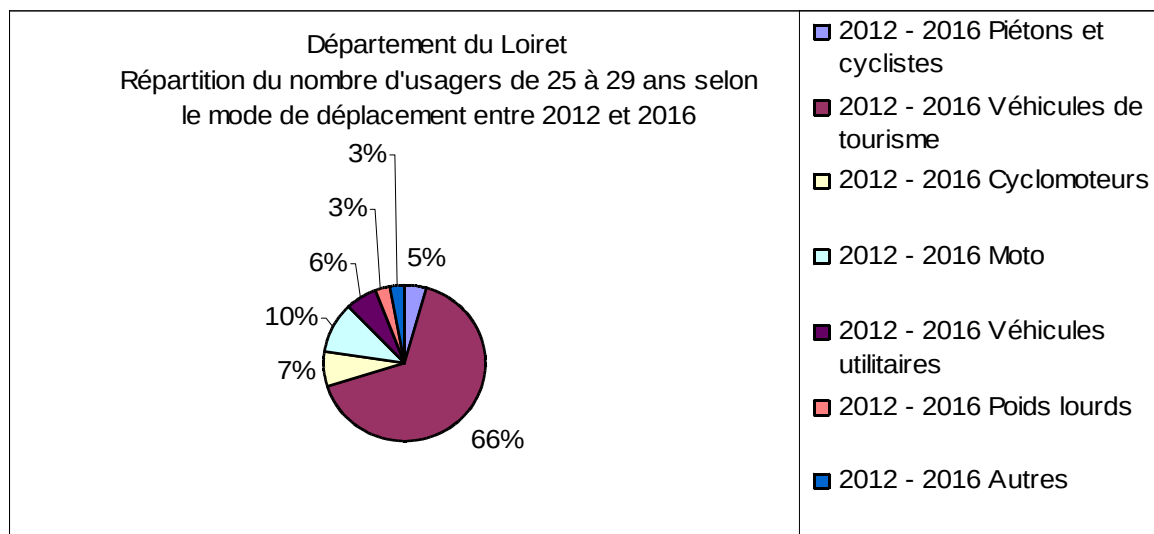
Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du sexe du jeune :



c)



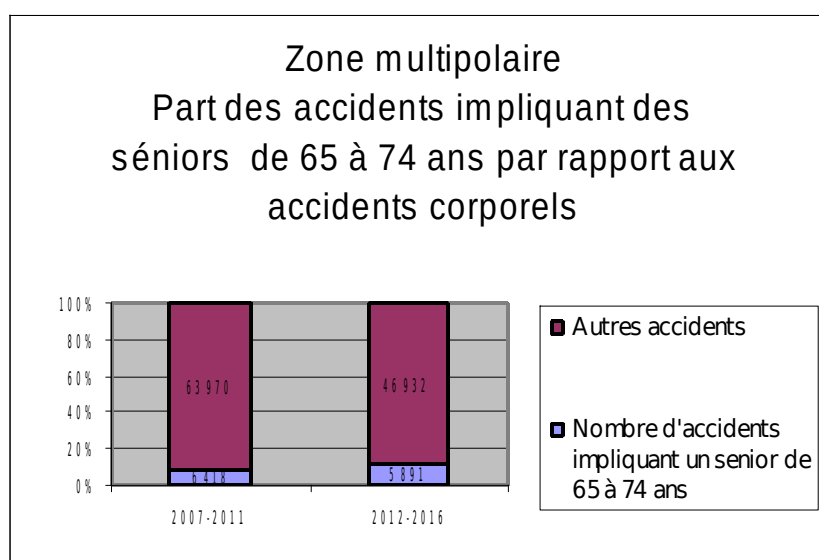
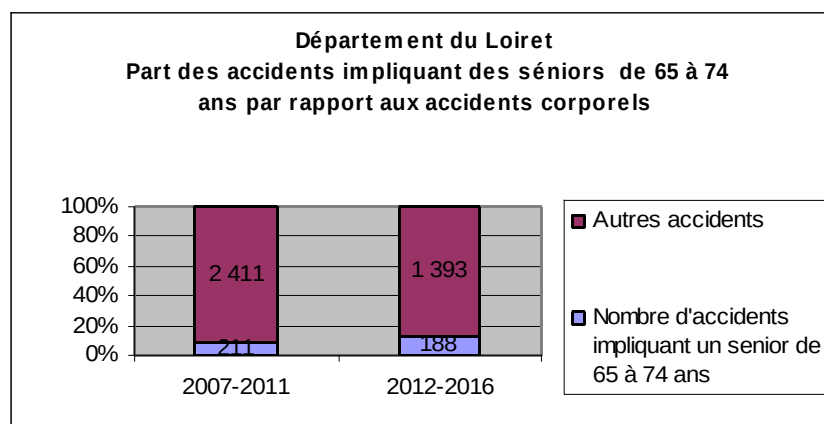
Répartition des accidents des 18-24 ans en fonction du mode de déplacement :



Annexe 4 - Les seniors

1 - Les seniors âgés de 65 à 74 ans

Part des accidents impliquant des seniors de 65 à 74 ans par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



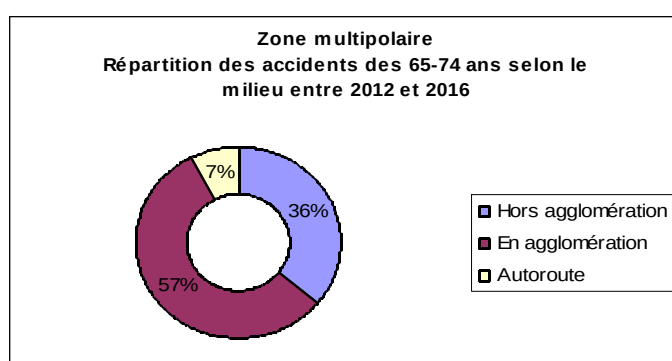
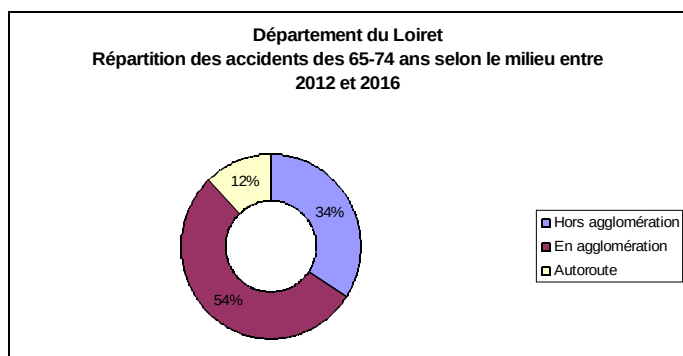
Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un seniors de 65 à 74 ans par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager âgé de 65 à 74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 65 à 74 ans
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	188	1 581	11,9%

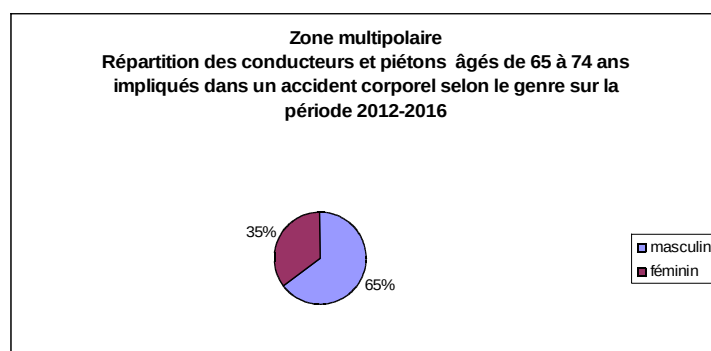
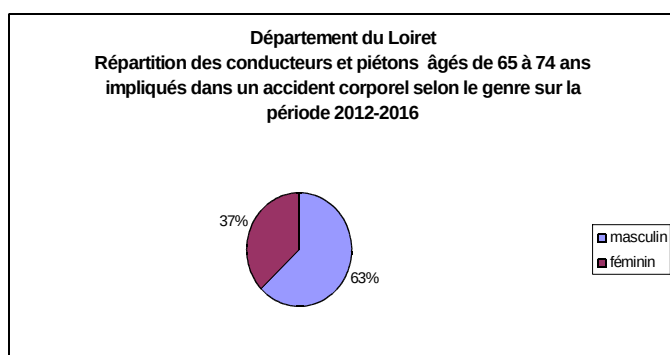
	Famille "multipolaire" 2012-2016	5 891	52 823	11,2%
	France entière 2016	6 619	59 432	11,1%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de 65 à 74 ans	Nombre total d'accidents	% de seniors tués de 65 à 74 ans
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	12	195	6,2%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	372	4 557	8,2%
	France entière 2016	331	3 655	9,1%

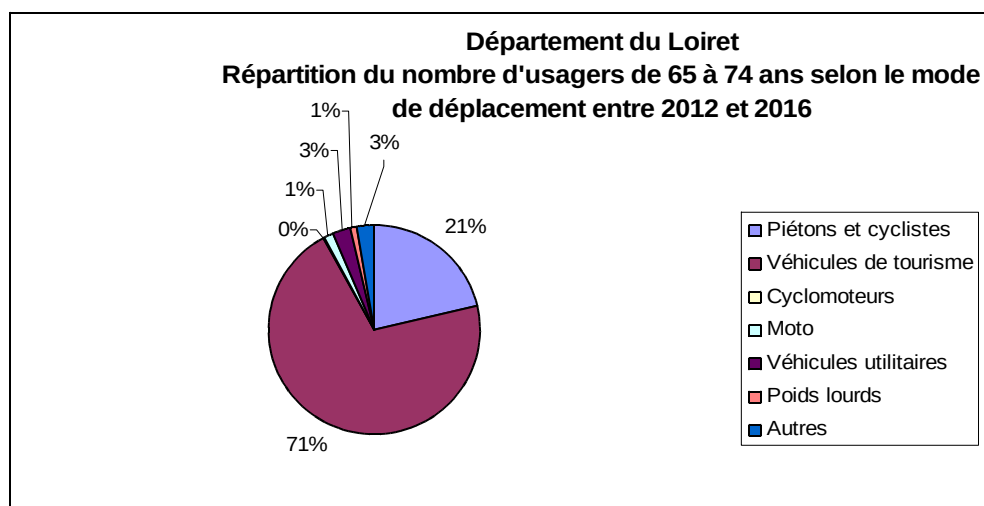
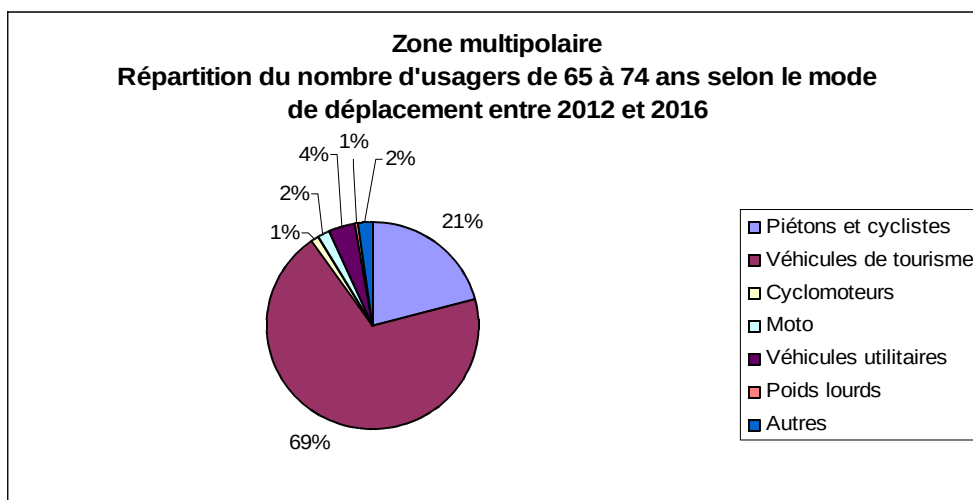
Répartition des accidents des 65-74 ans en fonction du lieu de l'accident :



Répartition des accidents des 65-74 ans en fonction du sexe du senior :

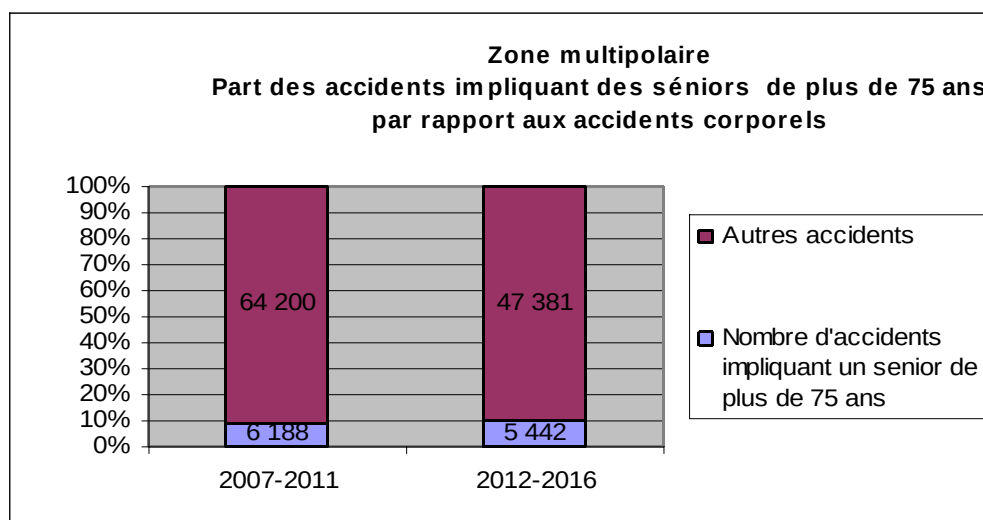
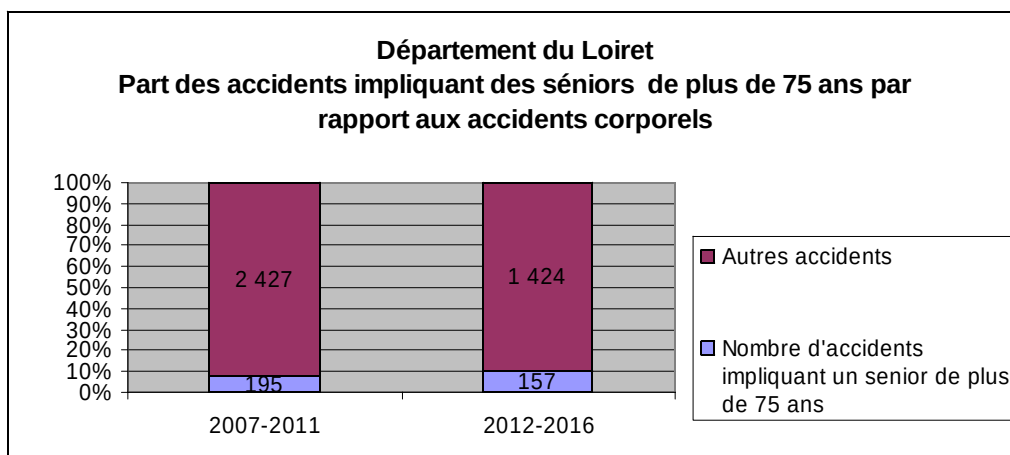


Répartition des accidents des 65-74 ans en fonction du mode de déplacement :



2 - Les seniors de plus de 75 ans

Part des accidents impliquant des seniors de plus de 75 ans par rapport à l'ensemble des accidents corporels :

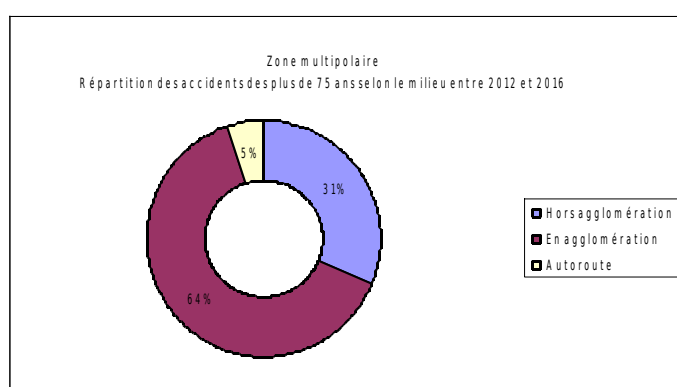
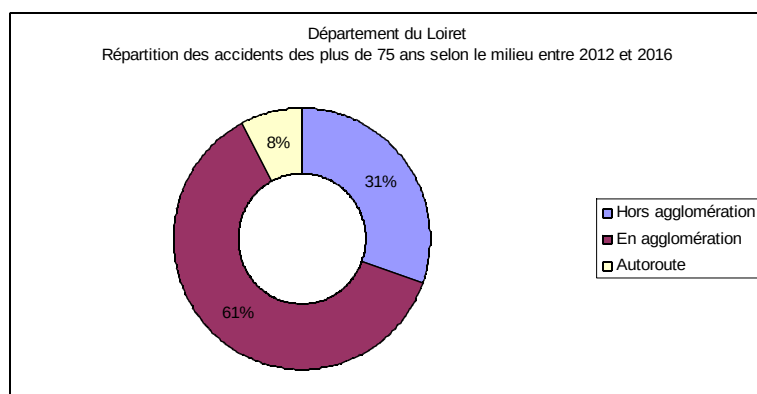


Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un seniors de plus de 75 ans par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

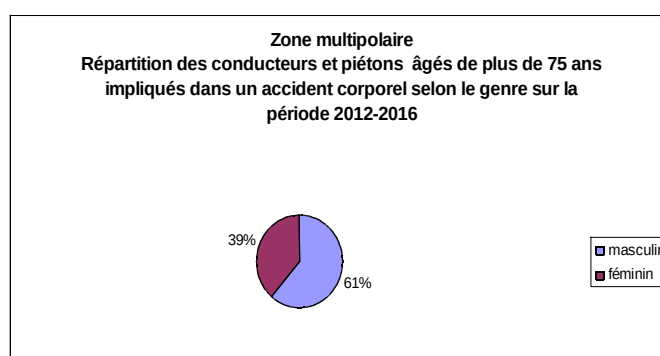
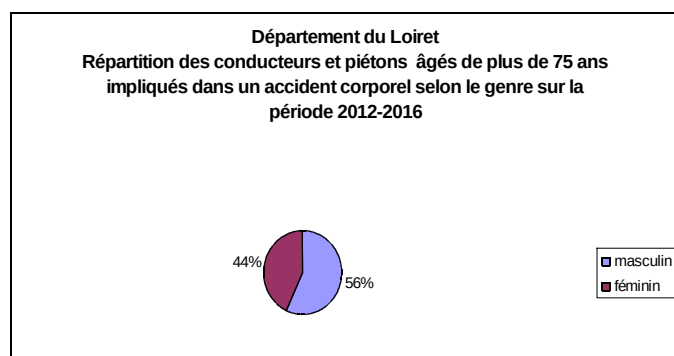
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et plus
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	157	1 581	9,9%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	5 442	52 823	10,3%
	France entière 2016	5 244	59 432	8,8%

Zone d'étude		Nombre de seniors tués de plus de 75 ans	Nombre total d'accidents	% de seniors tués de plus de 75 ans
Personnes tuées	Département du Loiret 2012-2016	21	195	10,8%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	588	4 557	12,9%
	France entière 2016	574	3 655	15,7%

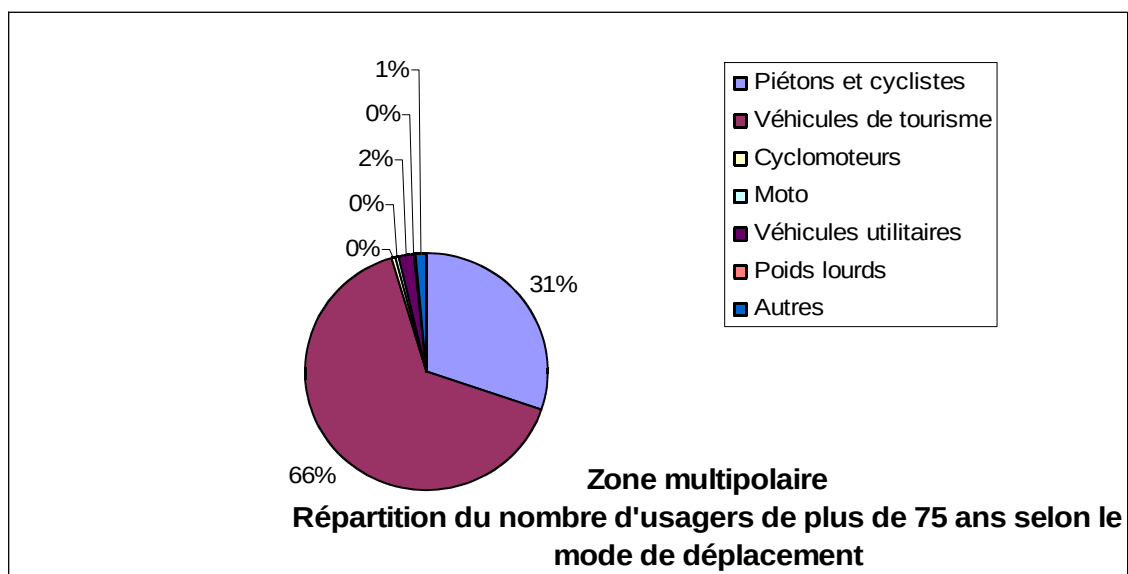
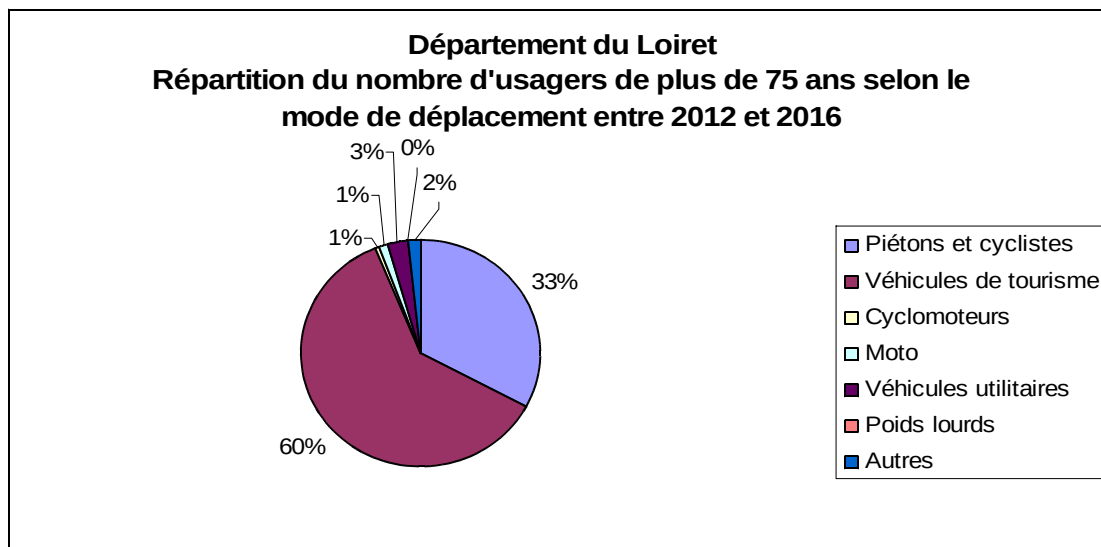
Répartition des accidents des plus de 75 ans en fonction du lieu de l'accident :



Répartition des accidents des plus de 75 ans en fonction du sexe du senior :



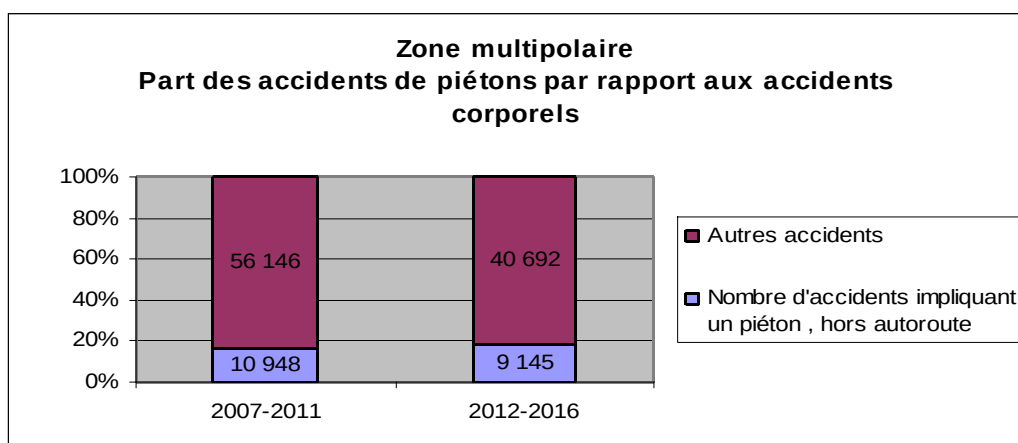
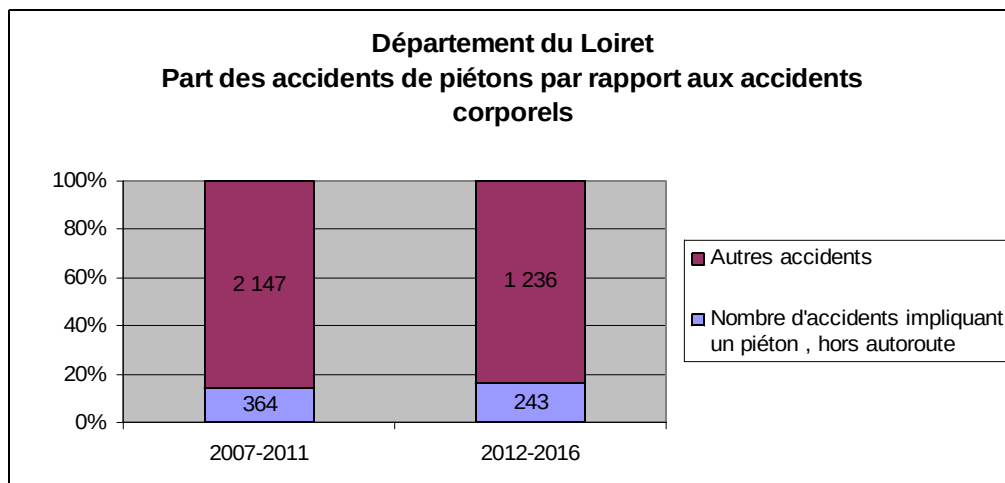
Répartition des accidents des plus de 75 ans en fonction du mode déplacement :



Annexe 5 - Le partage de la voirie

1 - Les piétons

Part des accidents impliquant des piétons par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



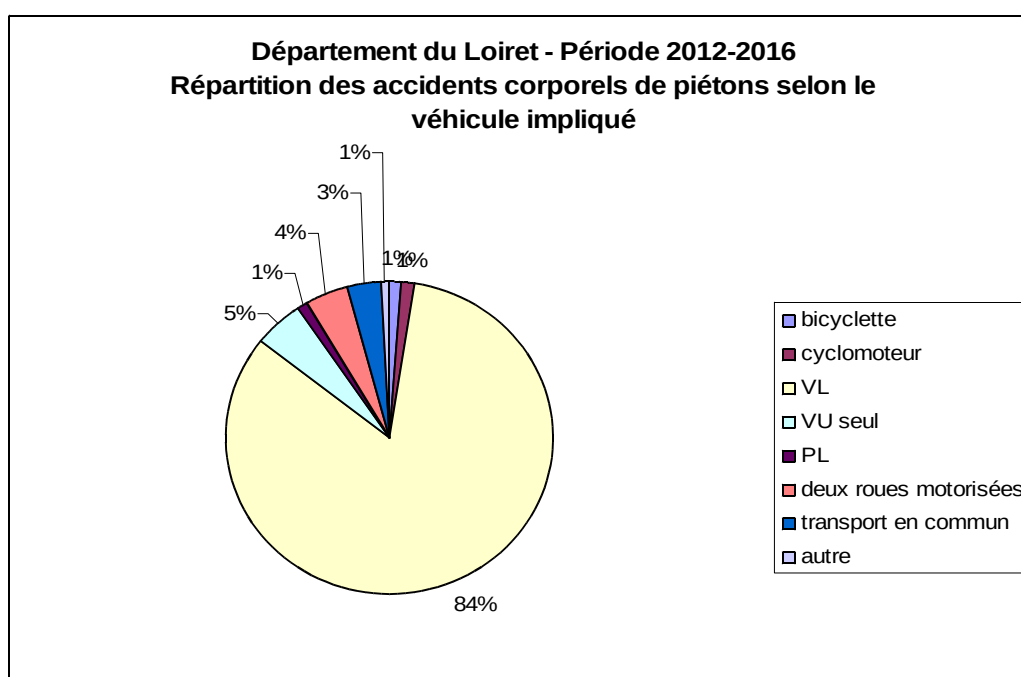
Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un piéton par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	243	1 479	16,4%
	Famille "multipolaire" 2012-	9 145	49 837	18,3%

	2016			
	France entière 2016	11 013	53 655	20,5%

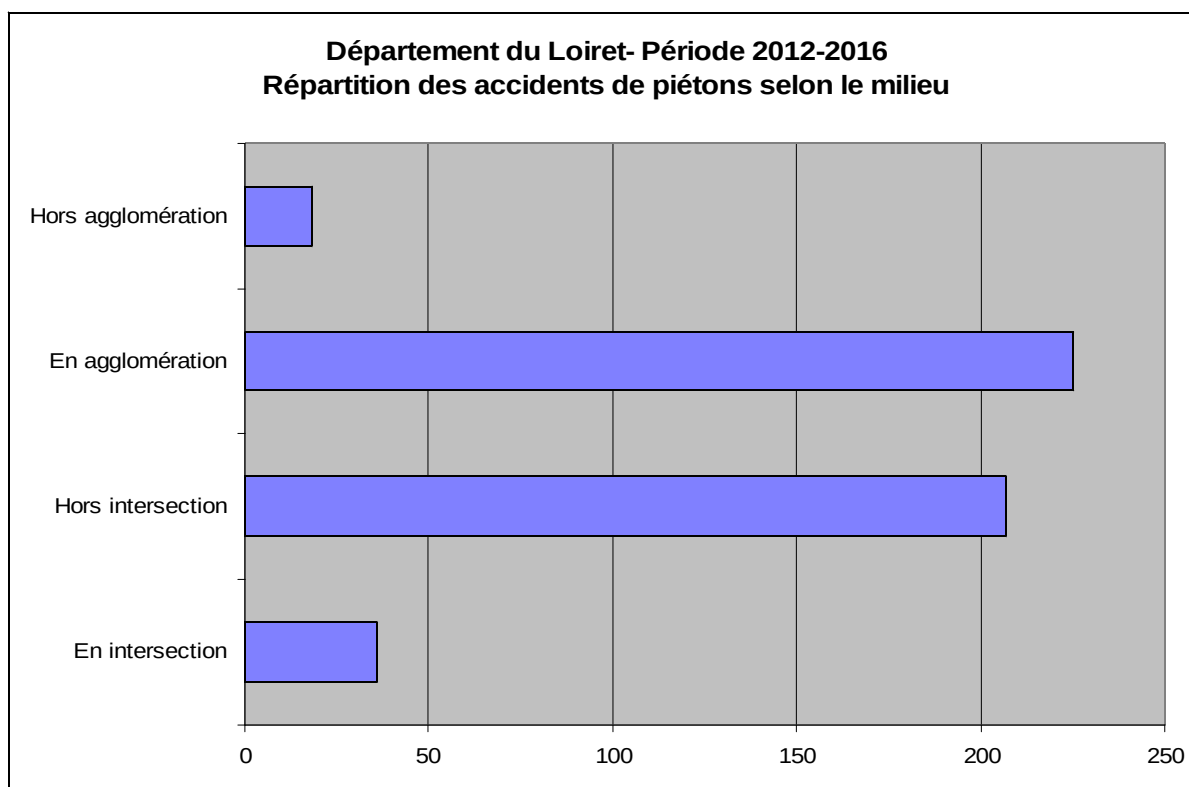
Zone d'étude		Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués	% d'accidents de tués piétons
Tués	Département du Loiret 2012-2016	13	165	7,9%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	501	4 181	12,0%
	France entière 2016	553	3 384	16,3%

Répartition des accidents impliquant un piéton en fonction du mode de déplacement :

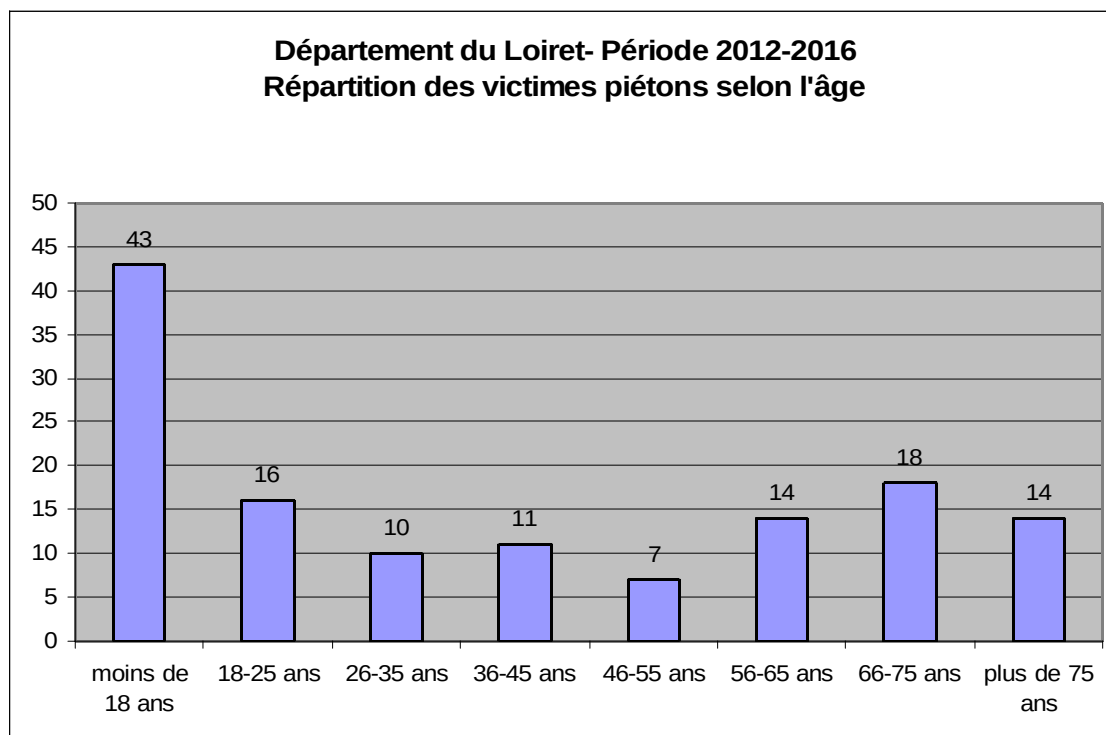


Répartition des accidents impliquant un piéton en fonction du lieu de l'accident :

Période 2012- 2016	Nombre d'accidents de piétons	%
hors agglomération et hors autoroute	19	8%
en agglomération, communes de moins de 5000 habitants	27	11%
en agglomération, communes de 5000 habitants et plus	197	81%
total	243	100%

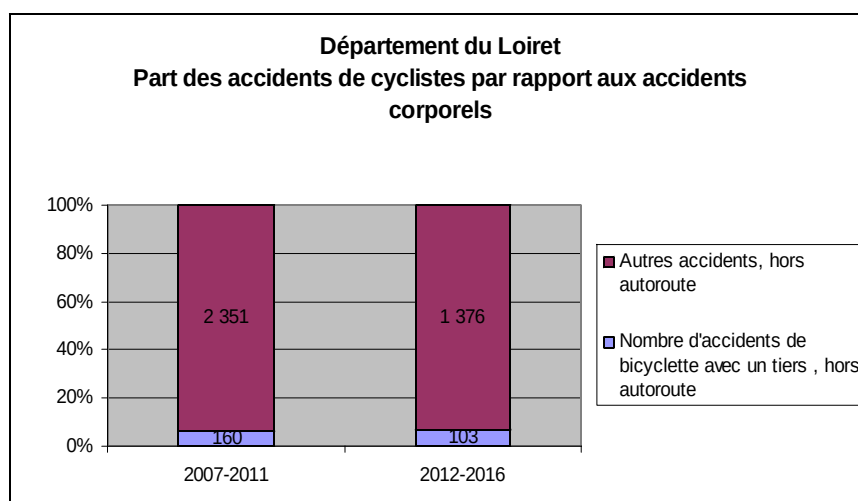


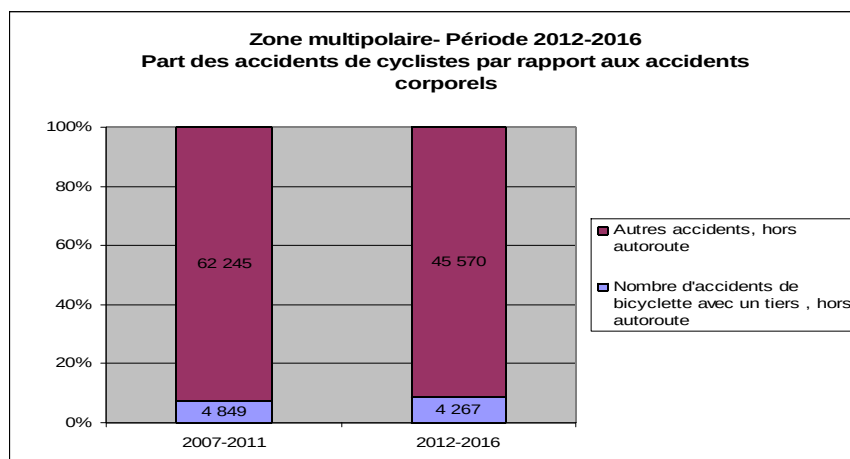
Répartition des accidents impliquant un piéton en fonction de l'âge du piéton :



2 - Les cyclistes

Part des accidents impliquant des cyclistes par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



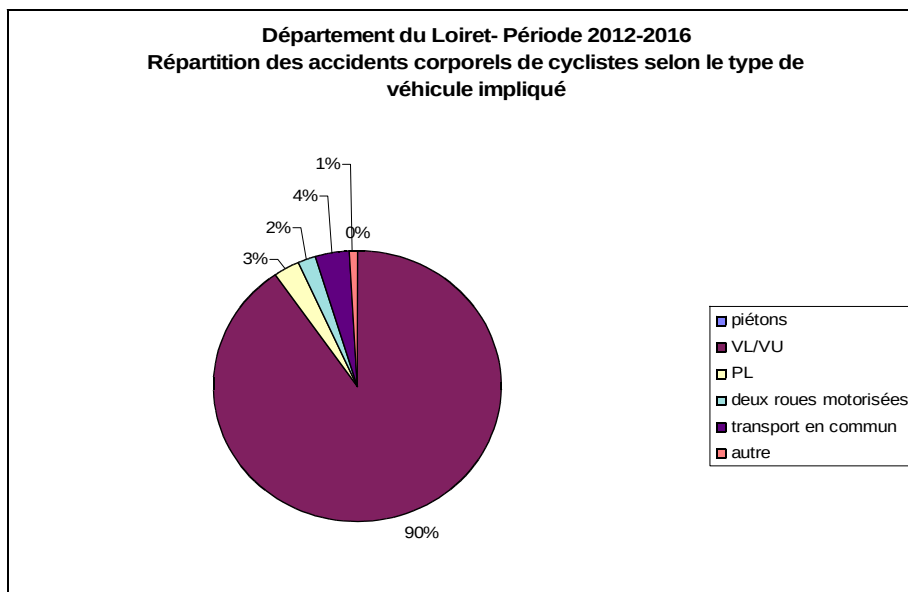


Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un cycliste par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec cycliste
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	103	1 479	7,0%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	4 267	49 837	8,6%
	France entière 2016	3 904	53 655	7,3%

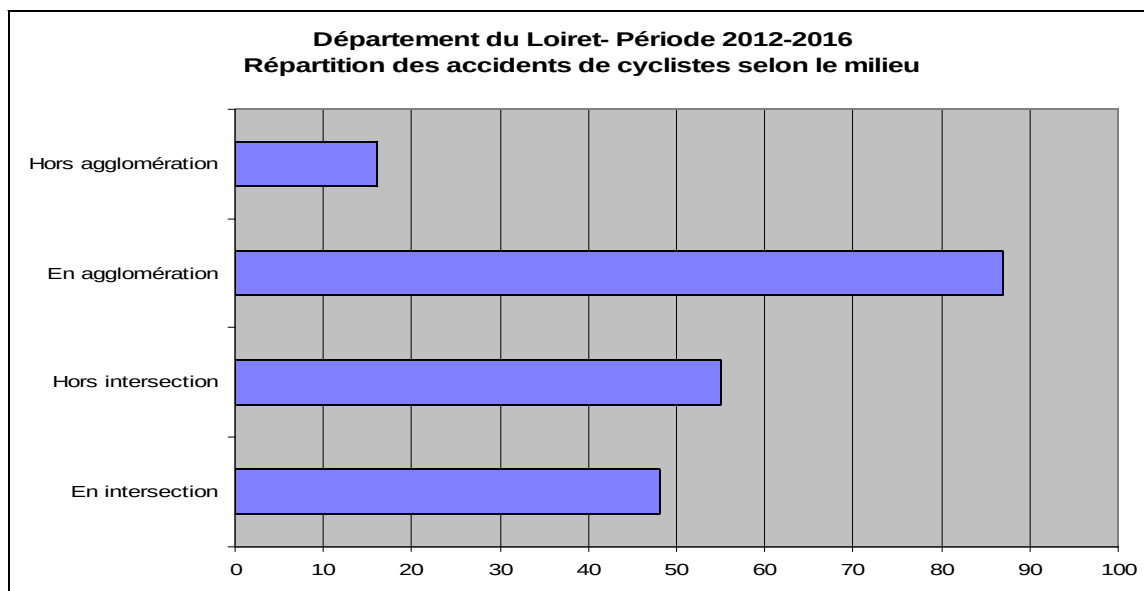
Zone d'étude		Nombre de cyclistes tués dans un accident avec un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Tués	Département du Loiret 2012-2016	3	165	1,8%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	191	4 181	4,6%
	France entière 2016	148	3 384	4,4%

Répartition des accidents impliquant un cycliste en fonction du mode de déplacement :

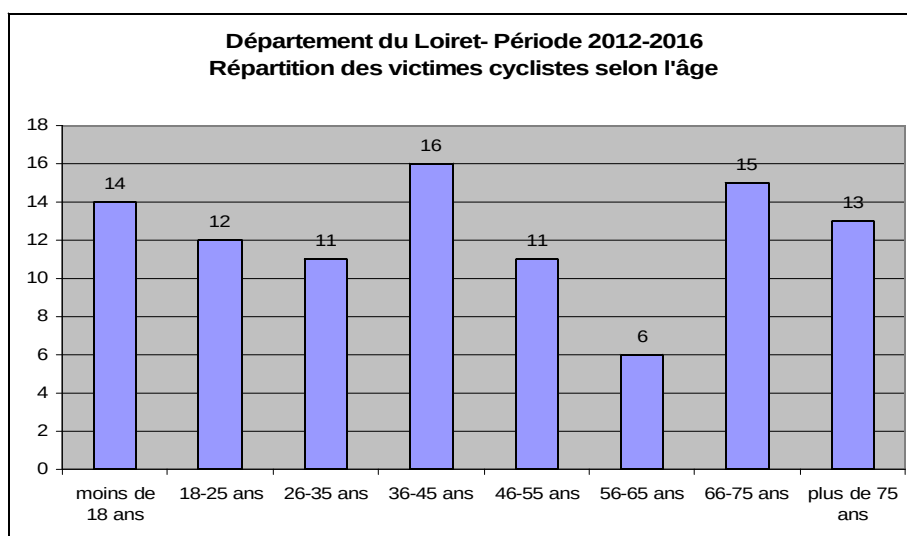


Répartition des accidents impliquant un cycliste en fonction du lieu de l'accident :

Période 2012- 2016	Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers	%
hors agglomération et hors autoroute	17	17%
en agglomération, communes de moins de 5000 habitants	14	14%
en agglomération, communes de 5000 habitants et plus	72	70%
total	103	100%

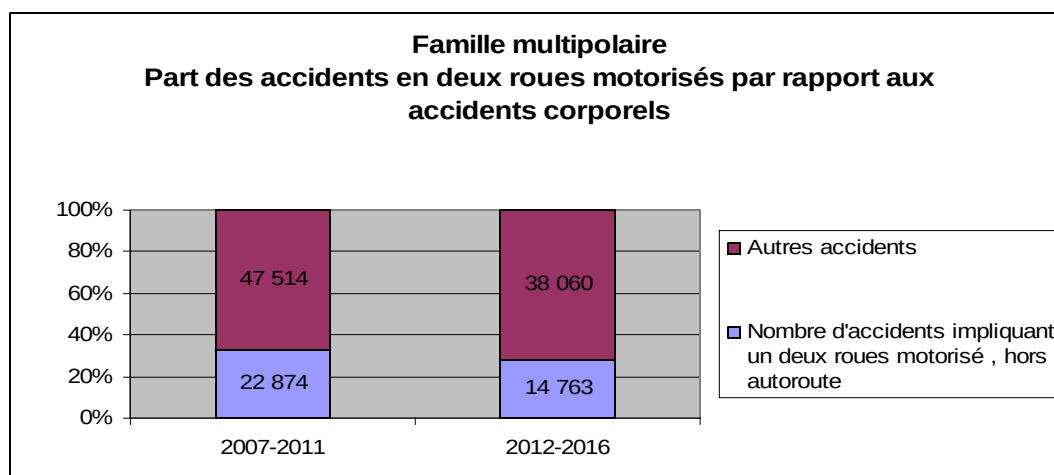
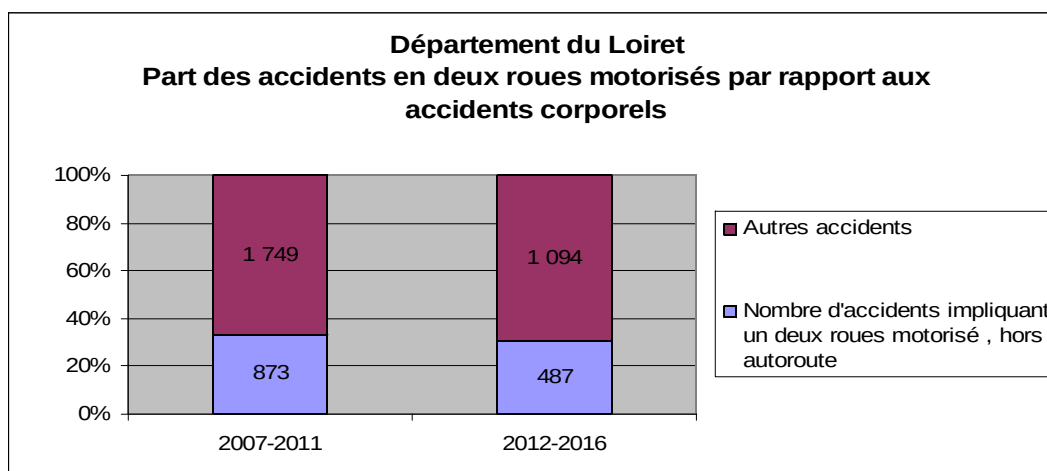


Répartition des accidents impliquant un cycliste en fonction de l'âge du cycliste :



Annexe 6 - Les deux roues motorisées

Part des accidents impliquant un deux roues motorisées par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un deux roues motorisées par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

Zone d'étude		Nombre d'accidents impliquant un deux roues motorisées , hors autoroute	Nombre total d'accidents	% d'accidents de deux roues motorisés
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	487	1 581	30,8%

	Famille "multipolaire" 2012-2016	14 763	52 823	27,9%
	France entière 2016	20 958	59 432	35,3%

Zone d'étude		Nombre d'usagers deux roues motorisées tués , hors autoroute	Nombre total d'accidents	% de tués usagers deux roues motorisés
Tués	Département du Loiret 2012-2016	32	195	16,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	901	4 557	19,8%
	France entière 2016	800	3 655	21,9%

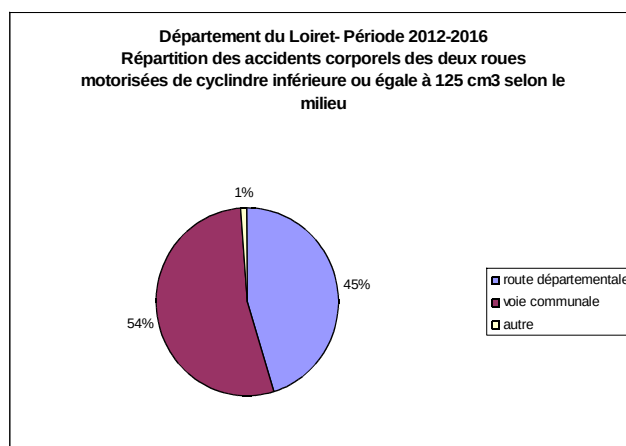
1 - Les deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³

Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³, par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

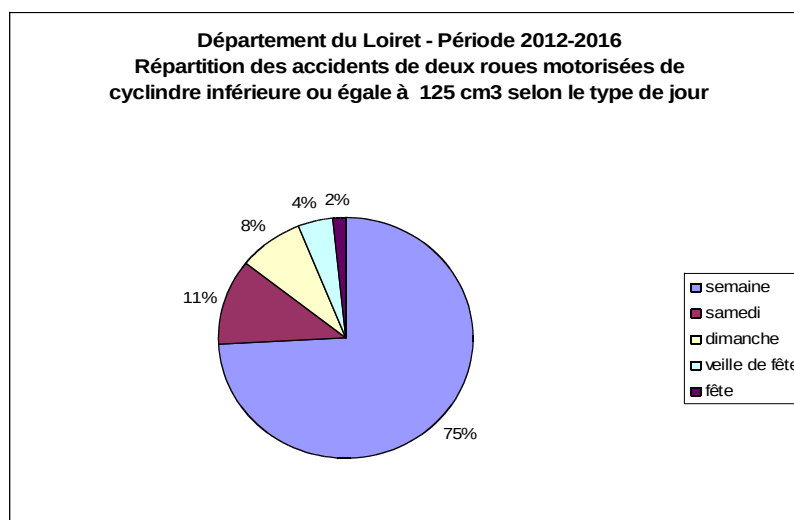
2RM ≤ 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents impliquant un deux roues motorisées ≤ 125 cm ³ , hors autoroute	Nombre total d'accidents de deux roues motorisées	% d'accidents de deux roues motorisés
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	283	487	58,1%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	8 541	14 763	57,9%
	France entière 2016	11 543	20 958	55,1%

2RM ≤ 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de deux roues motorisées ≤125 cm ³ tués	Nombre total de tués en deux roues motorisées	%
Tuées	Département du Loiret 2012-2016	11	32	34,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	289	901	32,1%
	France entière 2016	247	800	30,9%

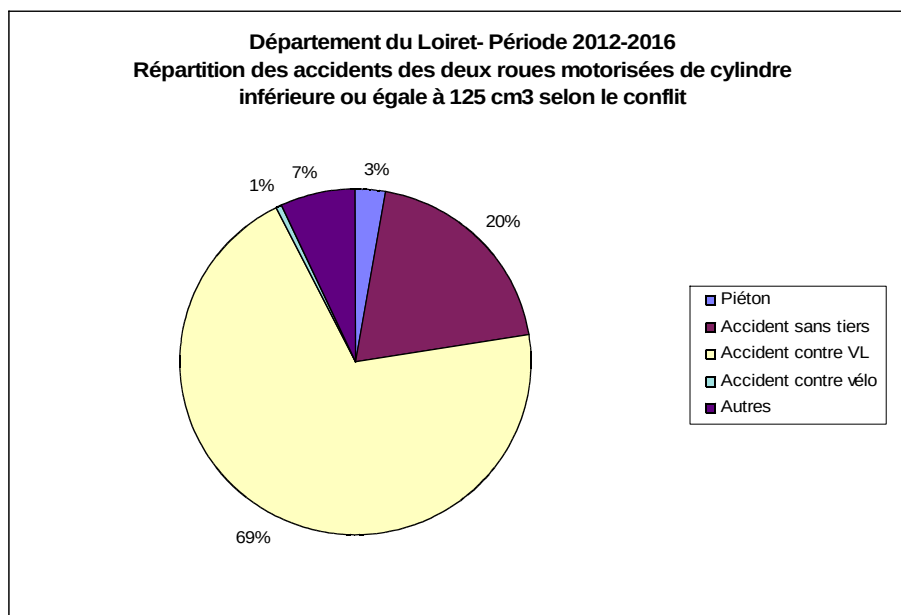
Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³ en fonction du lieu de l'accident :



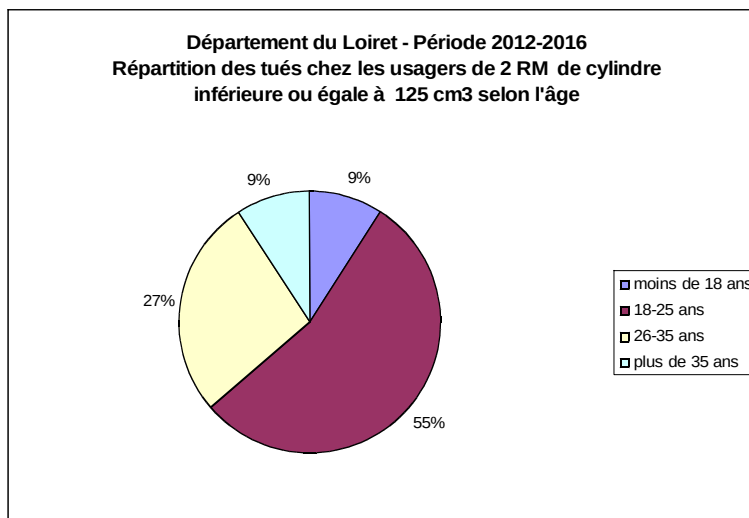
Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³ en fonction du jour de la semaine :



Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³ en fonction des autres véhicules impliqués dans l'accident :



Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre inférieur ou égal à 125 cm³ en fonction de l'âge du conducteur :



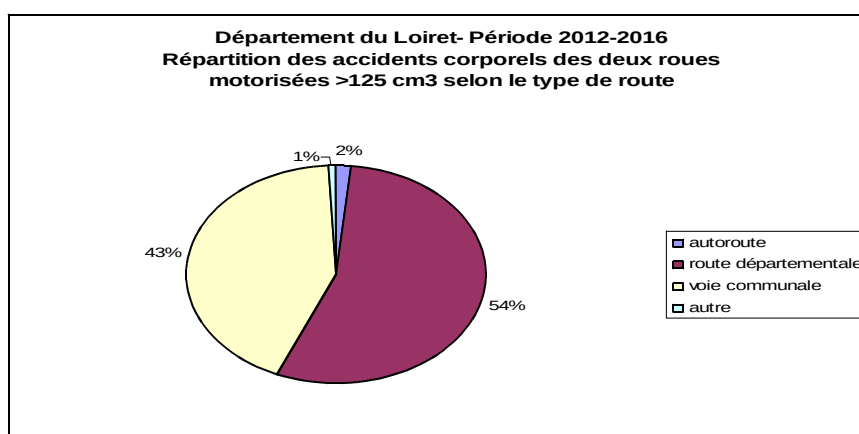
2 - Les deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³

Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³, par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

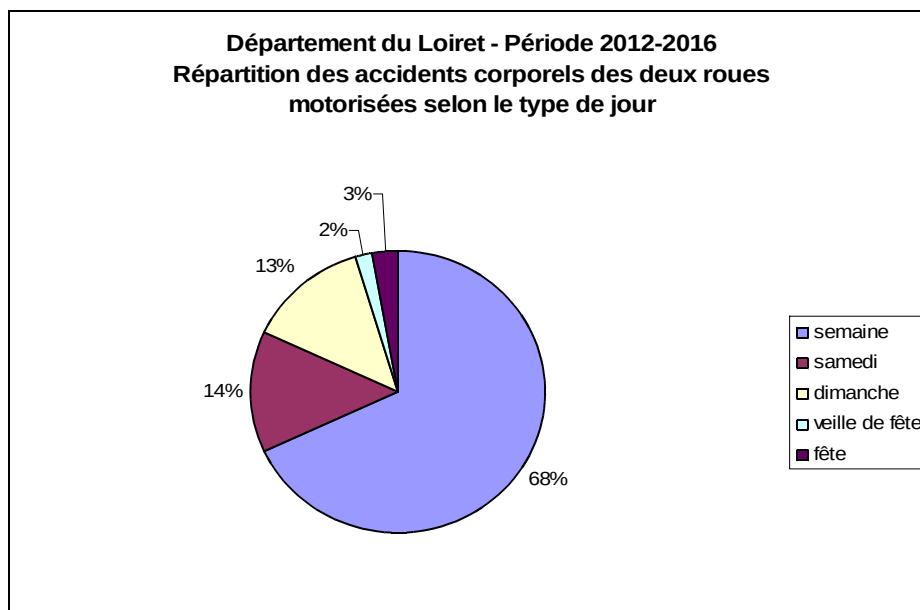
2RM>125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un deux roues motorisées>125 cm ³	Nombre total d'accidents de deux roues motorisées	%
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	206	487	42,3%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	6 296	14 763	42,6%
	France entière 2016	9 624	20 958	45,9%

2RM> 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de deux roues motorisées >125 cm ³ tués	Nombre total de tués en deux roues motorisées	%
Tuées	Département du Loiret 2012-2016	21	32	65,6%
	Famille "multipolaire" 2012- 2016	612	901	67,9%
	France entière 2016	553	800	69,1%

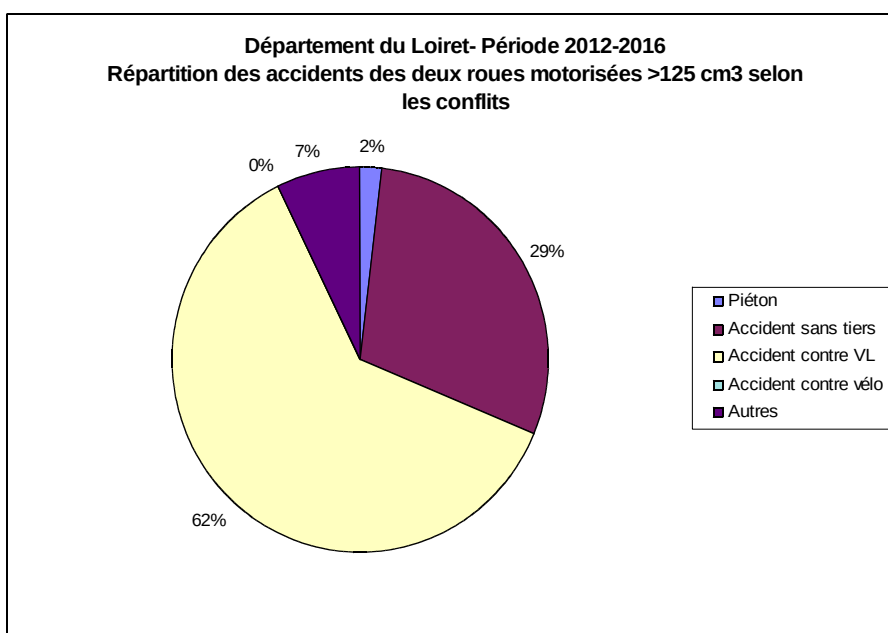
Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³ en fonction du lieu de l'accident :



Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³ en fonction du jour de la semaine :

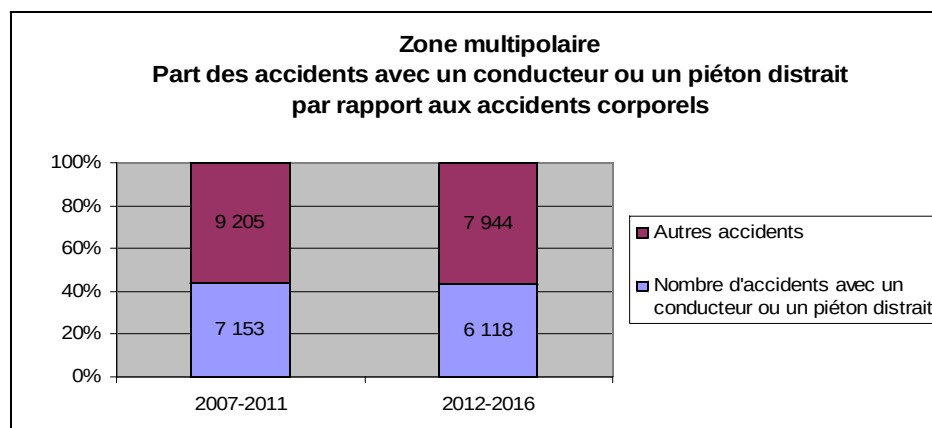
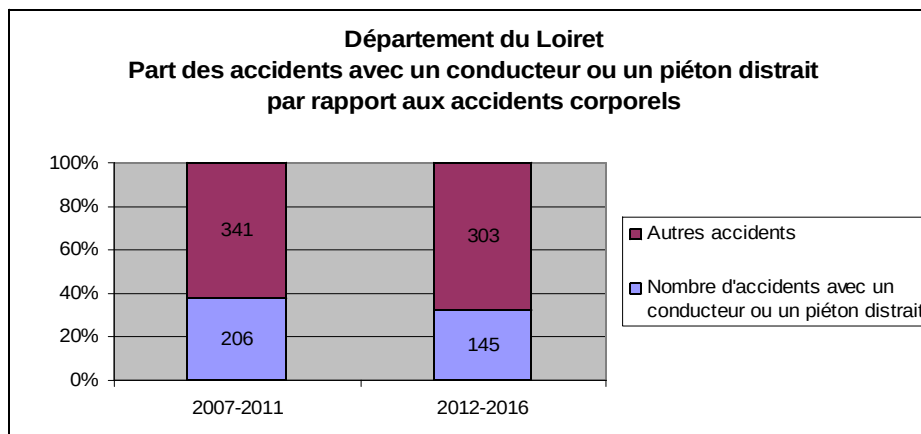


Répartition des accidents impliquant un deux roues motorisées de cylindre supérieur à 125 cm³ en fonction des autres véhicules impliqués dans l'accident :



Annexe 7 - Les distracteurs

Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait par rapport à l'ensemble des accidents corporels :



Part des accidents corporels et des personnes tuées lors d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait par rapport respectivement à l'ensemble des accidents et à l'ensemble des personnes tuées :

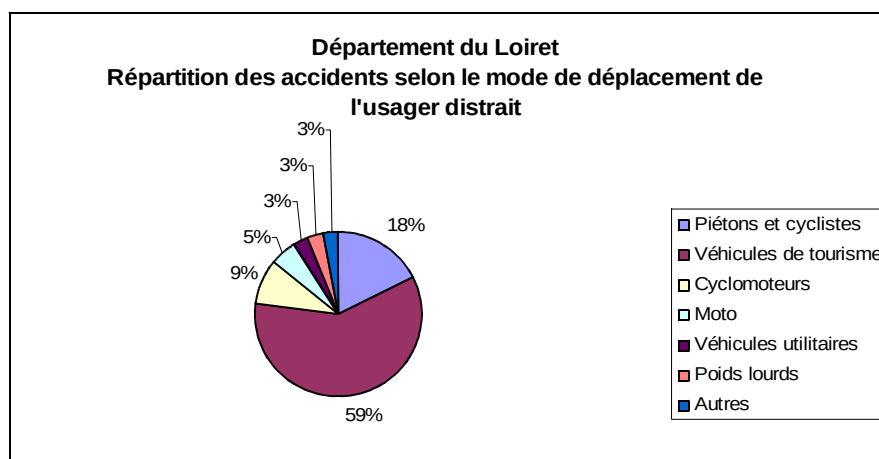
Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur ou un piéton distrait	Nombre total d'accidents, distracteurs connus	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
Accidents corporels	Département du Loiret 2012-2016	145	448	32,4%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	6 118	14 062	43,5%
	France entière 2016	27 226	61 312	44%

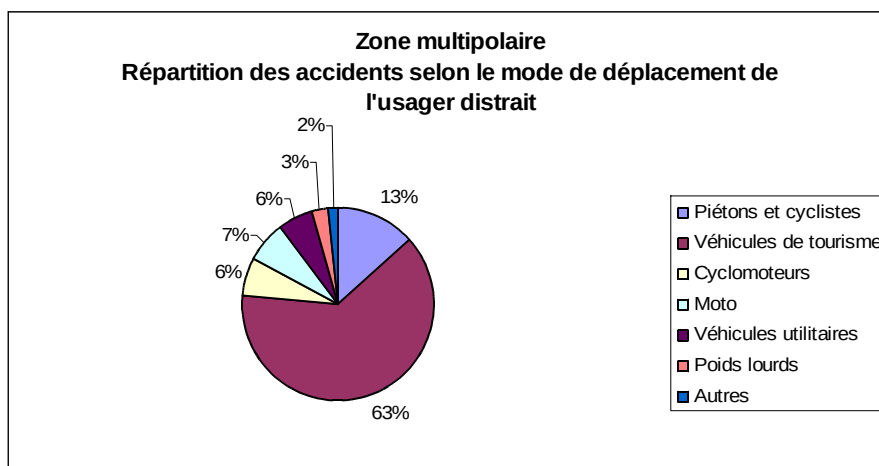
Zone d'étude		Nombre de tués avec un conducteur ou un piéton distrait	Nombre total de tués distracteurs, connus	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Tués	Département du Loiret 2012-2016	20	77	26,0%
	Famille "multipolaire" 2012-2016	394	1 561	25,2%
	France entière 2016	1 482	5 875	25 %

Evolution du nombre d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait :

Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
2012	28	4	7
2013	22	3	3
2014	45	1	1
2015	25	5	5
2016	25	4	4
Ensemble	145	17	20

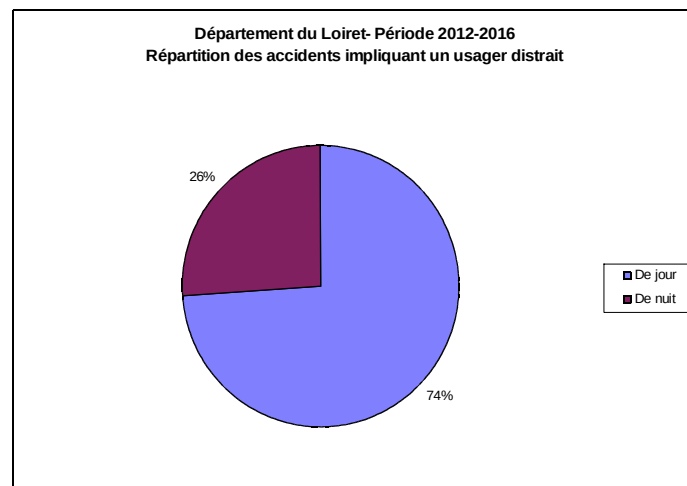
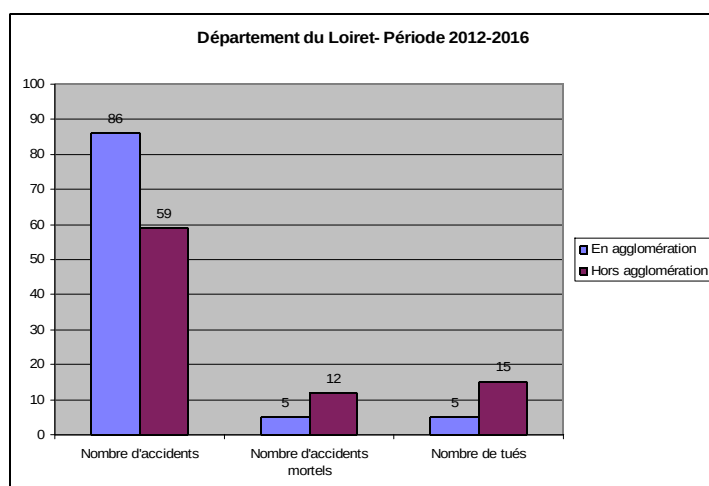
Répartition des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait en fonction du mode de déplacement :





Répartition des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait en fonction du lieu de l'accident et de la luminosité :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
Autoroute	13	2	2
RD	83	12	15
VC	46	2	2
Autres	3	1	1



Répartition des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait en fonction du sexe des usagers concernés :

	usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués
Masculin	203	122	16	19
Féminin	144	86	10	13
Ensemble	347	145	17	20

ANNEXE 8

Relevé de conclusions du comité de pilotage du Document Général d'Orientation (DGO) du 22 juin 2018

Présentation du DGO 2018/2022 :

Le DGO constitue, après analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité de chaque département un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

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

1) Présentation de l'analyse de l'accidentalité dans le département: Diaporama

Dans le DGO 2018-2022, 4 enjeux prioritaires ont été fixés par le délégué interministériel à la sécurité routière. il s'agit des enjeux : **jeunes, seniors, le risque routier professionnel et les substances psychoactives.**

Parmi les enjeux facultatifs et au regard de l'analyse de l'accidentalité départementale les enjeux, **vitesse** et **distracteurs** sont retenus.

Enjeux des groupes de travail :

Afin de proposer des orientations d'actions dans les 6 enjeux retenus, 3 groupes de travail sont constitués :

- les jeunes
- les seniors
- le risque routier professionnel.

Ces groupes de travail pourront s'appuyer sur l'étude d'accidentologie afin de proposer les orientations d'actions les plus pertinentes.

Désignation des pilotes des groupes de travail :

Jeunes : M. ANGOSTO : pierre.angosto@chaingy.fr

Seniors : Mme PELTIER : npeltier@saintjeanleblanc.com

Risque routier professionnel : M. BARANGER : baranger.vincent@yahoo.fr

Les membres du comité de pilotage sont invités à rejoindre un ou plusieurs de ces groupes de travail.

Les services pilotes sont libres d'inviter toute personne pouvant apporter son expertise au sein du groupe de travail y compris des personnes n'ayant pas été invitées lors du présent comité de pilotage (auto-écoles...).

Calendrier :

Les groupes de travail devront se réunir dans la mesure du possible avant le 13 juillet.

La Préfecture apportera son appui à chacun des pilotes pour l'organisation des réunions.

La Remise des orientations à intégrer dans le DGO sont attendues pour le 20 juillet.

Etaient présents à la réunion sous la présidence de Madame Aprikian (Directrice de Cabinet du Préfet) :

Association des maires ruraux du Loiret :

M. LEPELTIER, Président

Orléans Métropole:

M. MOUGEOT, Directeur de la Sécurité et de la Tranquillité Publiques

Mme GOYET, Police municipale

Ville de Chaingy :

M. DURAND, Maire

M. ANGOSTO, IDSR Police municipale

Police municipale Olivet :

M. DAMAR

Police municipale Saint Jean le Blanc

Mme. PELTIER

Cofiroute :

M. GOUBERT, Adjoint Chef de District du LOIRET

Fédération nationale des transporteurs routiers :

M. DURAND

Prévention routière :

M. BARANGER, Président du Comité départemental

Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA):

M. LOUNADI, Directeur Régional ANPAA Centre - Val de Loire

Club des motos de la Police Nationale :

M. SERENNE

Université Orléans :

Mme FOUCAULT, Directrice du pôle vie étudiante

Mme PELLETIER, infirmière

DDSP:

M. DRUON, chef de l'Unité d'Ordre Public et de Soutien

M. REGNEAU, chef de la section sécurité routière

Gendarmerie :

M. MARTEL, EDSR

ARS :

Mme JAMET

DDT :

M. DERACO, Chef du service Loire, Risques, Transports

Mme ORNH, Stagiaire

M. CONSTANTIN, Adjoint au chef du service Loire, Risques, Transports

Préfecture :

Mme GONZALEZ, Directrice des Sécurités

M. NERI, Coordonnateur sécurité routière, Bureau de la sécurité publique

M. MAINTIER, Stagiaire au Bureau de la sécurité publique

Absents excusés :

Conseil Départemental,

Mairie de Montargis,

Mairie de Pithiviers,

DASEN

Mme MASSIAS (CMA)

Mme le Procureur de la République près TGI Orléans

M. le Procureur de la République près TGI Montargis

Mutualité Sociale Agricole

FAGE (Fédération des associations étudiantes)

Relevé de conclusions du groupe de travail « jeunes » du Jeudi 5 juillet 2018

Présents :

ANGOSTO Pierre : Police municipale de Chaingy
LOUNADI Mohammed : Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA)
GOYER Twinky : Police municipale d'Orléans
LEGROUX Sébastien : Police municipale de Pithiviers
PELLETIER Rejane : Service santé de l'université d'Orléans
FARAULT Jean-Claude : Conseiller pédagogique DSDEN
NERI Stéphane : Préfecture du Loiret
MAINTIER Maxime : Préfecture du Loiret

Echanges:

Un rappel des actions menées par les différents acteurs présents permet de recenser des actions qui fonctionnent (quizz, mallette bar, simulateur de choc..) et de montrer que ce DGO s'inscrit dans une continuité. En effet des résultats ont déjà été obtenus, des partenariats existent, de nombreuses actions sont organisées tous les ans. Il convient toutefois de poursuivre ce qui fonctionne déjà et d'essayer de trouver des nouvelles actions permettant de sensibiliser les jeunes.

Aussi, l'objectif de cette réunion est de définir des orientations d'actions pour réduire la mortalité routière des jeunes dans le département du Loiret. Ces orientations permettront aux acteurs d'inscrire leurs actions dans le cadre du PDASR et de répondre à l'appel à projet annuel.

La discussion s'oriente donc vers la définition de ces orientations d'actions qui pourraient être retenues dans le DGO. Celles-ci sont touchent essentiellement 4 domaines où la mortalité des jeunes est importante : les substances psychoactives, la vitesse, les deux roues motorisées et les distracteurs ainsi qu'un domaine plus transversal.

1) Substances psychoactives :

Rappel de l'accidentalité :

40% des tués dans un accident routier impliquant l'alcool sont des jeunes majeurs de moins de 30 ans.

Plus de 39% des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident corporel sont des jeunes de moins de 30 ans.

45% des tués dans un accident routier impliquant la drogue sont des jeunes majeurs de moins de 30 ans.

Plus de 49% des conducteurs drogués impliqués dans un accident corporel sont des jeunes de moins de 30 ans.

Propositions :

- Sensibiliser les collégiens, lycéens et apprentis aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite.

- Mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants au volant et chez le piéton : développer des solutions alternatives en matière de mobilité (navette, capitaine de soirée), diffuser une information aux organisateurs aux moments de leur demande d'autorisation. s'appuyer la charte « Label fêtes ». mise en place dans certains départements.
- Inciter à la mise en place de contrôles préventifs par les organisateurs de manifestations festives (discothèques, festivals...) ou les soirs de fête (soirées étudiantes...).
- Inciter à l'utilisation du réseau de transports en commun.
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool : encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants des jeunes conducteurs.
- Développer de nouvelles campagnes s'appuyant sur les conséquences personnelles de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives : suspension de permis, perte d'emploi, non-couverture par l'assurance des dommages causés.
- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.
- Poursuivre la sensibilisation sur les conséquences de la consommation de cannabis : détection à 48h, retrait de permis.

2) Vitesse

Rappel de l'accidentalité :

Près de 46% des tués dans un accident routier provoqué par une vitesse excessive ou inadaptée sont des jeunes de moins de 25 ans.

Propositions :

- Sensibiliser aux dangers du débridage des deux-roues motorisées par l'utilisateur.
- Prévenir les conduites à risque sur la route et dans l'espace public notamment pour les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville (rodéos, vitesse) : mener des actions avec l'ensemble des partenaires de la politique de la ville.

3) Distracteurs

Rappel de l'accidentalité :

Les jeunes de moins de 25 ans sont concernés par les distracteurs (33% des accidents avec distracteurs).

Propositions :

- Sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation de distracteurs durant leurs déplacements.
- Promouvoir l'application « Mode conduite » (Android) et « ne pas déranger » (iPhone).

4) 2 RM

Rappel de l'accidentalité :

51% des accidents corporels de la tranche 14-17 ans impliquent un 2RM.

Propositions :

- Poursuivre la sensibilisation des écoliers, collégiens et lycéens sur la thématique des cyclomoteurs ainsi que sur les nouveaux moyens de mobilité urbaine (monocycle, trottinette électrique, skate électrique).
- Poursuivre les actions de sensibilisation auprès des 2RM, notamment sur les bonnes pratiques et sur l'équipement.
- Réaliser des contrôles préventifs sur les 2RM, notamment aux abords des établissements scolaires.

5) Autres propositions :

Amélioration de la connaissance/ éducation :

- Recenser et mobiliser les structures accueillant des jeunes (école, associations sportives et culturelles...) et identifier les actions menées par les différents intervenants notamment dans domaine extra-scolaire (centre aéré...).
- S'appuyer sur les relais que sont les associations d'étudiants ou les maisons des lycéens pour intervenir auprès des jeunes.
- Sensibiliser les parents à montrer le bon exemple. Lors d'actions à destination des jeunes, une sensibilisation des parents pourraient avoir lieu également. Organiser des actions spécifiques à l'attention des parents (kermesses, association de parents d'élèves...)

Conclusion de la réunion :

Les orientations d'actions de ce groupe de travail seront intégrées à un projet DGO qui sera proposé aux acteurs pendant l'été. Des modifications subsidiaires pourront être apportées à ce projet, la finalisation du DGO ainsi que sa signature étant prévues pour le mois d'octobre 2018.

Relevé de conclusions groupe de travail « Seniors » du 12 juillet 2018 :

Etaient Présents :

- M. Christian BOIS, Maire de Saint-Jean-le-Blanc
- Mme Nathalie PELTIER, chef de la police municipale de Saint-Jean-le-Blanc
- Mme Catherine PEYROUX, adjointe au maire de Saint-Jean-le-Blanc
- M. Dominique LHOMME, CCAS Saint-Jean-le-Blanc
- Mme Monique GAULT, adjointe au maire de Saint-denis-en-Val
- Mme Rolande BOUBAULT, adjointe au maire d'Olivet
- M. Alain DAMAR, chef de la police municipale d'Olivet
- M. Jacques FALCE, CODERPA, président du comité départemental de la semaine bleue
- Mme ONDET Nicole, trésorière du comité départemental de la semaine bleue
- M. Christian PETER, secrétaire du comité départemental de la semaine bleue
- M. Michel CATINAUD, association Prévention Routière
- M. Eric BIZET, association AGIR
- M. Jean-Michel CONSTANTIN, DDT, adjoint au chef de service Loire, risques, transports
- M. Stéphane NERI, préfecture, coordinateur départemental sécurité routière
- M. Maxime MAINTIER, préfecture, stagiaire

Rappel des chiffres de l'accidentalité des seniors (plus de 65 ans) :

L'étude de l'accidentologie routière des seniors dans le Loiret entre 2012 et 2016 montre que la part des accidents mortels impliquant les seniors (17 %) est inférieure à la moyenne nationale (24,8 %) et à celle des départements de la même famille multipolaire (21,1 %).

Dans le cadre de l'élaboration du DGO 2018/2022 l'enjeu des seniors a été classé parmi les enjeux impératifs. Aussi même si les chiffres sont satisfaisants dans le Loiret, il convient de proposer des orientations d'actions spécifiques à cette thématique notamment au regard des usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les deux-roues.

Propositions :

Piétons/ cyclistes :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors : (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlots refuges pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, matérialisation des passages piétons par une bande stop, ajouter un feu clignotant orange entre le vert et le rouge ou bien un décompte comme sur les feux de chantier).

Il convient de promouvoir auprès des aménageurs de voirie les mesures du Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) prises et à venir qui vont dans ce sens (ex : matérialisation des passages piétons)

- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit.
- Promouvoir le port du casque.
- Sensibiliser aux risques liés à l'utilisation des vélos à assistance électrique. Ces vélos sont très prisés par les seniors et peuvent s'avérer dangereux.
- Rappel des règles de partage de la route au travers des clubs de cyclotourisme dans lesquels les jeunes seniors sont fortement représentés.

Formation, information , sensibilisation:

- Mener des actions de communication (conférences, ateliers «santé et conduite», diffusion d'informations) auprès des partenaires en contact avec les seniors (caisse de retraite, centres communaux d'actions sociales, médecins, pharmaciens...)
- Profiter des moments de rassemblement des seniors pour promouvoir des actions de sécurités routière (repas des aînés)
- Introduire des événements relatifs à la sécurité routière lors de la «semaine bleue», début octobre.
- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route et utilisation des simulateurs lors des actions de sensibilisation.
- Faire la promotion des nouveaux modes de déplacement (transports a la demande, navette communales, etc..) et des transports en commun.

Contrôle, sanctions :

- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactionmètre.
- Inciter à l'évaluation des compétences en matière de conduite en lien avec un médecin de la commission médicale et avec un accompagnement dans la recherche de solutions de mobilité alternatives.

Conclusion de la réunion :

Les orientations d'actions de ce groupe de travail seront intégrées à un projet DGO qui sera proposé aux acteurs pendant l'été. Des modifications subsidiaires pourront être apportées à ce projet, la finalisation du DGO ainsi que sa signature étant prévues pour le mois d'octobre 2018.

Relevé de conclusions groupe de travail Risques routiers professionnels du 17 juillet 2018

- Etaient présents :

M. BARANGER Vincent, prévention routière
M. CATINAUD Michel, prévention routière
MME. FOISSY Séverine, MAGUET SAS
MME. VANNIER Aurélie, ALSTEF AUTOMATION
M. DERACO Yann, DDT
M. NERI Stéphane, préfecture du Loiret
M. MAINTIER Maxime, préfecture du Loiret

- Contribution écrite :

M. MILCENT, CCI
M. DURAND Didier, Fédération nationale des transporteurs routiers

Introduction :

Le risque professionnel routier est la première cause de décès au travail. L'analyse de l'accidentalité routière dans le Loiret montre l'importance de l'enjeu pour le département. Entre 2012 et 2016, 46,1 % des tués sur les routes du Loiret l'ont été lors d'un trajet professionnel (déplacement domicile-travail et mission). Cette proportion est plus élevée qu'au niveau national (38,6 %) et que par rapport aux départements ayant les mêmes caractéristiques routières (41,5 %).

Les deux entreprises présentes font intervenir l'association Prévention routière lors d'une journée de sensibilisation à la sécurité routière. Ces journées sont organisées autour de divers ateliers thématiques qui évoluent tous les ans pour éviter la lassitude des collaborateurs.

Au-delà de ces journées, la sécurité routière fait partie du quotidien de ces entreprises. Certaines bonnes pratiques sont véhiculées dans le règlement intérieur et dans le document unique d'évaluation des risques (DUER)

Les entreprises présentes regrettent de ne pas avoir d'informations sur les statistiques annuelles de l'accidentologie liées aux déplacements professionnels. Plus globalement elles indiquent avoir des difficultés à trouver des informations qui leur permettraient de faciliter leurs actions en matière de sécurité routière auprès de leurs salariés.

Au cours des échanges différentes thématiques sont abordées qui font l'objet de différentes propositions :

Education, formation, information :

- Promouvoir la charte sur les risques professionnels. Signature de 7 engagements. Cf site: <http://entreprises.routeplussure.fr> – kit de communication.
- Promouvoir les journées de la sécurité routière au travail 14/18 mai 2018. <http://entreprises.routeplussure.fr/journees-securiteroutiereautravail/> - Kit de communication.
- Permettre aux entreprises d'accéder facilement aux ressources de sensibilisation.
- Elaboration d'un guide à destination des entreprises pour présenter les différentes ressources en matière de sécurité routière. Trouver les relais permettant notamment aux TPE d'accéder à ces informations
- Profiter de la semaine de la mobilité pour mener des actions de prévention

routière. Notamment pour ce qui concerne l'entretien des 2 roues

- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes (notamment entreprise avec PL)
- Organisation de tables rondes et autres événements de sensibilisation associant la CARSAT, associations, chambres consulaires, organisations professionnelles des métiers, services de l'Etat. A cette occasion communiquer sur les aides existant dans ce domaine.
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement) notamment celles à destination des conducteurs de véhicules utilitaires légers.
- Promouvoir les formations en E-learning sur les risques routiers, notamment pour les entreprises ayant du personnel sur plusieurs sites.
- Promouvoir les actions de remise à niveau du code de la route. Association possible avec des auto-écoles dans le secteur privé. Dans le secteur public mobilisation possible des inspecteurs du permis de conduire.
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence, télétravail...) pour limiter les déplacements professionnels.
- Aménager les temps de travail afin de ne pas multiplier les déplacements en état de fatigue. Un nombre plus important d'accidents ont lieu le vendredi.
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les lycées professionnels et les CFA.
- Aider les entreprises à appréhender le risque routier dans le cadre de leur document unique d'évaluation des risques et leur plan de déplacement
- Promouvoir le développement du co-voiturage pour les trajets professionnels ou les trajets domicile-travail.
- Au sein des entreprises encourager les dirigeants à associer les salariés lors de l'achat de véhicules afin d'améliorer leur confort de conduite et leur sécurité.
- Sensibiliser les entreprises sur les aspects bénéfiques de certains équipements (boîtes robotisées, bridage du véhicule, installation de chronotachygraphe électronique avec carte conducteur).
- Encourager les stages de conduite économique qui prennent en compte les problématiques liées à la vitesse et à la sécurité routière en général.
- Promouvoir les stages sur l'attitude professionnelle à avoir sur la répartition des chargements et les techniques d'arrimage.
- Sensibiliser les entreprises sur les chargements de matières dangereuses.

Contrôle, sanction :

- Encourager à la rédaction de chartes du bon conducteur ou à l'intégration des enjeux de sécurité routière dans les règlements intérieurs des entreprises.
- Intégrer les risques routiers dans les documents d'évaluation des risques rédigés et actualisés par toutes les entreprises.
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Présenter les risques encourus par les entrepreneurs en cas de responsabilité partagée dans les accidents routiers professionnels. En lien notamment avec les assureurs.

Aménagements de la voirie :

- Encourager les gestionnaires de voiries à solliciter et prendre en compte les

aménagements souhaités par les entreprises.

Vitesse

- Informer sur les possibilités de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires.
- Promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques.
- Sensibiliser sur la limitation de vitesse des utilitaires léger et des poids lourds.
- Sensibiliser les entreprises sur l'installation de chronotachygraphe électronique avec utilisation carte conducteur. Ce dispositif permet notamment de contrôler la vitesse.

Substances psychoactives

- Les interventions de prévention et de sensibilisation des gendarmes dans les entreprises sont très appréciées.
- Encourager à la communication sur les dangers de certains médicaments et favoriser l'adaptation de la mobilité à cette problématique. Sensibilisation en lien avec la médecine du travail.

Distracteurs

- Promouvoir l'application «mode conduite».
- Sensibiliser les référents en entreprises aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable.

Conclusion de la réunion :

Les orientations d'actions de ce groupe de travail seront intégrées à un projet DGO qui sera proposé aux acteurs pendant l'été. Des modifications subsidiaires pourront être apportées à ce projet, la finalisation du DGO ainsi que sa signature étant prévues pour le mois d'octobre 2018.