

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION DE LA SECURITE ROUTIERE

JUILLET 2013

INDRE

2013-2017

La lutte contre l'insécurité routière s'inscrit dans le cadre européen et des orientations nationales du comité interministériel de sécurité routière. Elle mobilise les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les partenaires publics et le milieu associatif.

Le renouvellement du parc automobile, l'amélioration des infrastructures, la formation des conducteurs, mais aussi le déploiement des radars fixes ainsi que le volet répressif mis en œuvre ont eu des effets significatifs.

Ainsi, la politique menée dans l'Indre et les actions de prévention réalisées ont permis d'épargner 90 vies sur la période 2001-2012 et de contenir le nombre d'accidents et de blessés malgré une augmentation du trafic.

Malgré ces progrès, les facteurs d'accidents mortels, comportements inadaptés, présence de l'alcool, vitesse excessive, hypovigilance, enjeux liés aux deux roues motorisés, aux jeunes, aux actifs et aux seniors constituent des pistes de progrès pour l'Indre.

L'objectif national est bien de diviser par deux le nombre de tués en 2011 sur les routes de France d'ici 2020, c'est-à-dire moins de 2000 tués annuels.

Pondérée à l'échelon départemental, cette orientation représente un seuil critique de 12 morts annuels à ne pas dépasser en 2017.

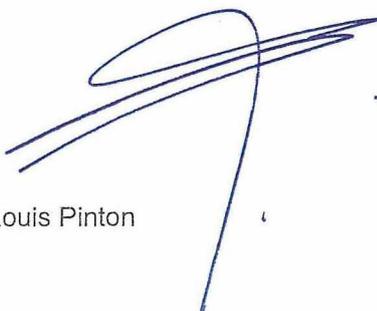
C'est dans ce contexte que le présent document général d'orientation (DGO) détermine, pour les cinq prochaines années, les enjeux stratégiques de l'Etat dans le département.

Il orientera la mise en œuvre d'actions mutualisées visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents selon quatre enjeux nationaux (alcool et stupéfiants, vitesse, jeunes, deux roues motorisés) et deux enjeux locaux (actifs et seniors).

La majorité des victimes d'accidents recensés étant domiciliée dans l'Indre, la mobilisation des acteurs locaux intervenant dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), sera poursuivie.

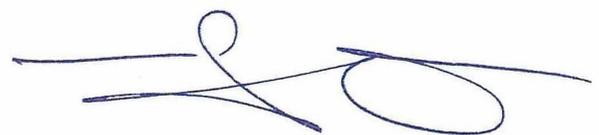
Le 2 juillet 2013

Le président du Conseil Général



Louis Pinton

Le préfet



Jérôme Gutton

Sommaire

1- Le bilan du document général d'orientation 2008-2012	5
A- Les orientations retenues de 2008 à 2012	
B- Les résultats obtenus du DGO 2008-2012	9
2- Les mesures pour 2013-2017	12
A- Le contexte en début d'année 2012	
B- Les orientations de la DSCR	
C- Quatre enjeux nationaux et deux enjeux locaux	
3- Déclinaison des objectifs 2017 par enjeu	19
3-1 L'alcool	
3-2 La vitesse	
3-3 Les jeunes	
3-4 Les 2 roues	
3-5 Les actifs	
3-6 Les seniors	
4 - Récapitulatif des objectifs par enjeu	42
5- Récapitulatif des priorités par enjeu	44
6- Pilotage des moyens mis en œuvre dans le cadre de la politique de sécurité routière	45
A- La chaîne décisionnelle	
B- Le budget annuel : « les fonds PDASR »	
C- Articulations entre DGO et PDASR	
7- Cycle calendaire annuel de sécurité routière pour une année N	48
8- Annexes	49

1- LE BILAN DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2008-2012

A- LES ORIENTATIONS RETENUES DE 2008 À 2012

Le contexte durant la période 2004 à 2008

De 2004 à 2008, les grandes orientations définies par les groupes de travail étaient les suivantes :

- Les jeunes ;
- Les actifs ;
- Les seniors ;
- Les actions transversales.

Les résultats obtenus du DGO 2004 à 2008 : 57 vies épargnées dans l'Indre

La politique menée entre 2004 et 2008 en matière de sécurité routière a permis d'épargner 57 vies sur la période 2005/2008 par rapport à 2001/2004 et de contenir globalement le nombre d'accidents et de blessés sur ces deux mêmes périodes malgré l'augmentation du trafic établie à environ 3% sur le département.

La lutte contre l'insécurité routière, organisée en coordination avec les services de l'Etat, les partenaires publics, les collectivités territoriales et le milieu associatif, est développée dans le cadre annuel du plan départemental de la sécurité routière. Près de soixante actions de prévention sont ainsi subventionnées chaque année par les fonds du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Les orientations retenues de 2008 à 2012 : six enjeux pour l'Indre

Lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, des mesures avaient été prises pour contribuer à la protection des publics encore trop exposés - en particulier **les jeunes et les deux roues motorisés** - et à faire reculer les principaux facteurs de risques routiers que sont encore l'alcool et la vitesse.

L'objectif de ces mesures mises en application en 2009 était de diviser à l'échéance 2012 :

- par 2 le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool ;
- par 3 le nombre de jeunes tués ;
- par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues motorisés.

Dans cette démarche, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) avait défini six orientations prioritaires :

- Assurer une animation régionale des services de l'Etat dans le domaine de la sécurité routière ;
- Améliorer la connaissance locale de l'insécurité routière ;
- Conforter les Directions départementales des Territoires (DDT) dans leur rôle d'assistance et de conseil au préfet pour les questions de sécurité des infrastructures et de circulation ;
- Conforter l'effort de structuration de la politique locale de sécurité routière ;
- Intégrer la dimension transversale de la sécurité routière dans l'ensemble des politiques mises en œuvre.

Quatre enjeux avaient ainsi été définis au niveau national. Ces enjeux étaient obligatoirement repris dans chaque département.

- 1- L'alcool, les stupéfiants ;
- 2- La vitesse ;
- 3- Les jeunes ;
- 4- Les deux roues motorisés.

Compte tenu de la démographie de l'Indre, deux enjeux étaient ajoutés :

- 5- Les actifs ;
- 6- Les seniors.

1 - l'alcool, les stupéfiants

De fait, malgré le très faible nombre de contrevenants à l'alcool et les stupéfiants (à peine 1% des conducteurs en circulation) mais du taux particulièrement élevé de leur responsabilité dans les accidents mortels de la route (plus de 30% !), les mesures devaient être particulièrement ciblées, en tenant compte des deux types bien distincts d'alcoolisation sur la route :

- l'alcoolisation festive et occasionnelle pour laquelle les campagnes de prévention (le conducteur désigné) est une réponse appropriée ;
- l'alcoolisation chronique à l'origine d'une bonne partie de la conduite sans permis qui nécessitait des mesures spécifiques, plus difficiles à mettre en œuvre, comme le suivi social et médical ou l'adaptation des sanctions.

Depuis 2006, l'alcool reste le premier facteur d'accidents en France. Face à ce constat, le comité des experts de la sécurité routière avait travaillé en 2006 et 2007 pour dresser un état des lieux et faire des propositions sur l'alcool et les stupéfiants au volant.

Plusieurs mesures nationales, découlant de propositions du rapport du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 13 février 2008, devaient être reprises, telles que la confiscation du véhicule ou encore l'installation d'éthylotests anti-démarrage pour les infractionnistes. Au niveau local, des mesures devaient être engagées pour une meilleure coordination entre les services de Santé, de la Justice, de l'Intérieur et des commissions médicales du permis de conduire pour lutter plus efficacement contre la récurrence des conduites en état d'alcoolémie ou sous l'emprise de stupéfiants.

2 - La vitesse

Si, depuis 2006, la vitesse n'est plus le premier facteur d'accidents en France, elle en reste le second, avec un risque, attribuable au non-respect des limitations de vitesse, estimé à 20 %. A la différence de l'alcool, ce risque n'est pas calculé à partir des accidents survenus car, excepté dans le cas de très grands dépassements de la vitesse, il est difficile de savoir si le conducteur respectait bien la limitation de vitesse au moment de l'accident.

De ce fait, le risque attribuable au non-respect des limitations des vitesses autorisées est calculé à partir de :

- l'exposition au risque : la part de conducteurs qui ne respectent pas les limitations de vitesse ;
- la relation entre le non-respect des vitesses et le risque d'accidents.

Concernant le premier point, les mesures à engager devaient nécessiter une très bonne connaissance des vitesses pratiquées dans la circulation, qui pouvaient être obtenues au niveau national auprès de l'ONISR qui mandatait une société de sondage réalisant pour son compte plus de 200 000 mesures de la vitesse des véhicules, tout au long de l'année (3 publications annuelles), sur tout type de réseau, à plus de trois kilomètres d'un radar automatique.

Concernant le second point, la relation entre les vitesses pratiquées et le risque d'accidents a été étudiée depuis longtemps et à de nombreuses reprises. Une des études de référence en la matière est celle de Nilsson en 1982.

Cette étude énonce que si la vitesse moyenne baisse de 1 %, le nombre d'accidents diminue de 2 %, le nombre de blessés de 3% et le nombre de tués de 4 %.

Ainsi l'amélioration de la connaissance des vitesses par la mise en place d'observatoires locaux des vitesses s'avèrerait une solution pertinente. Par ailleurs, une réflexion sur l'organisation des contrôles et les moyens disponibles pour leur mise en œuvre devait être menée afin de consolider au niveau local ces données statistiques.

3 - Les jeunes

Les jeunes constituent la catégorie d'âge qui a le risque, rapporté à la population, le plus élevé.

Ce risque touche tout particulièrement la tranche d'âge 18-24 ans dont le nombre des victimes atteint 24% des tués sur la route alors qu'elle ne représente que 9% de la population française. Il convient d'ajouter que ce risque était d'autant plus élevé chez les jeunes garçons pour lesquels il était près de trois fois supérieur à celui des jeunes femmes.

D'une manière générale, la part des jeunes dans les victimes de la route évoluait peu, même lorsque le nombre de tués variait fortement.

Un intérêt majeur devait donc être porté à se soucier spécifiquement des jeunes, compte tenu de la part élevée qu'ils représentent dans les victimes de la route et du fait que les accidents graves avec plusieurs jeunes marquent beaucoup les esprits.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation sur le long terme devaient être engagées auprès de cette population, dès le plus jeune âge, afin d'amener les futurs adultes qu'ils deviendront à adopter des réflexes comportementaux allant dans le sens d'une meilleure sécurité routière pour tous.

4 - les deux roues motorisés

S'agissant des utilisateurs de deux roues motorisés, la part des victimes avait fortement augmenté au cours de la dernière décennie. En 2007, le risque par kilomètre parcouru pour les usagers de motocyclettes était estimé vingt-trois fois supérieur à celui des véhicules légers (VL).

Plusieurs raisons étaient avancées pour expliquer ce constat :

- un fort développement, depuis plusieurs années, de la pratique des deux roues motorisés ;
- une augmentation du parc à un rythme très soutenu au cours des cinq dernières années ;
- peu de progrès technologiques, pour cette catégorie d'usagers, réalisés sur les véhicules.

Une part de l'accidentalité des deux roues motorisés s'expliquait également par des problèmes de comportement parmi lesquels :

- le comportement des motocyclistes, moins respectueux des limitations de vitesse que les autres conducteurs ;
- la part de conducteurs de motocyclettes avec un taux d'alcoolémie positif dans les accidents mortels, légèrement supérieure à celle des véhicules légers (20,1 % contre 18,8 %) ;
- le comportement des usagers de véhicule légers qui ne détectent pas toujours ou trop tardivement l'usager de deux roues motorisés.

Un rapport de 2008 du Préfet Guyot, "Gisements de sécurité routière, les deux-roues motorisés", faisait également un panorama complet du sujet.

5 - Les actifs

Les accidents, lors de déplacements professionnels ou de trajets entre le domicile et le lieu de travail, constituaient près du tiers des accidents dans l'Indre. Il était donc nécessaire de développer des politiques de prévention efficaces auprès de cette population exposée.

Lors des trajets domicile/travail qu'il connaît parfaitement, le conducteur peut relâcher sa vigilance à la conduite et accroître ainsi le risque de s'exposer à un accident. Une démarche à destination des personnels des administrations ou entreprises devait être mise en œuvre pour leur rappeler les dangers de la route.

A cette fin, des actions devaient être engagées pour :

- les informer sur les statistiques d'accidents lors de déplacements professionnels ;
- les sensibiliser aux causes, mécanismes et conséquences de l'accident ;
- leur rappeler leurs responsabilités en tant que conducteur et les peines encourues en cas de transgression de la réglementation.

Des notions fortes sur l'acte de conduire devaient être également rappelées à cette population souvent déjà expérimentée à la conduite automobile mais qui, par excès de confiance, pouvait générer une incertitude en utilisant un téléphone portable pour des raisons professionnelles notamment.

Il était enfin envisagé de proposer, à toutes les personnes possédant le permis de conduire depuis plus de dix ans, un bilan de compétence, afin de corriger les mauvaises habitudes et de les sensibiliser aux dangers de la route.

6 - Les seniors

Les aînés sont plus souvent en danger que dangereux pour les autres - en tant qu'automobilistes, mais encore plus en tant que piétons. En raison de leur âge, la capacité des seniors à compenser les erreurs des autres est plus limitée.

Il est incontesté qu'avec l'âge plusieurs facultés importantes s'amenuisent : il s'agit surtout de troubles de la vue et de la rapidité des réactions. S'y ajoutent les problèmes de santé.

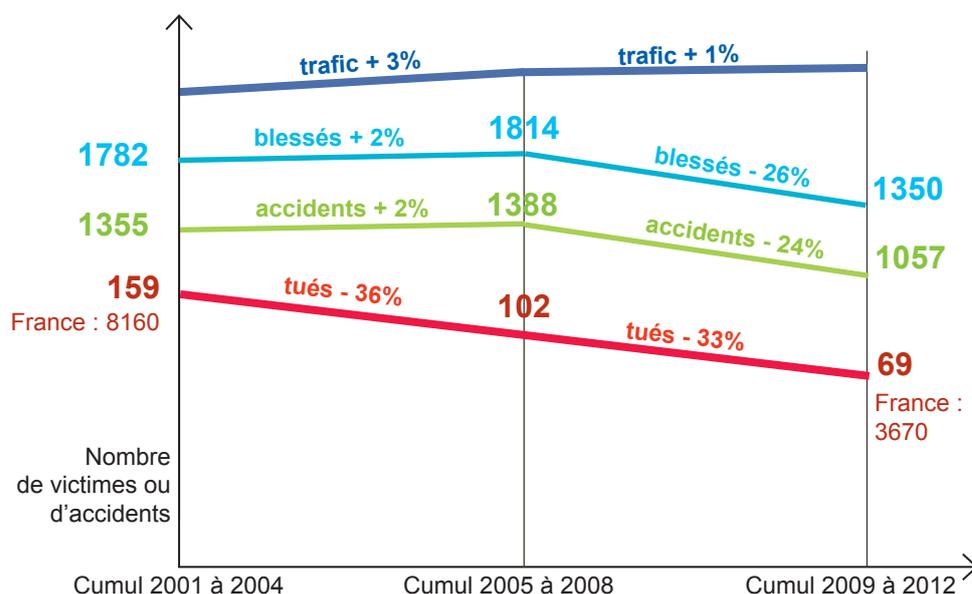
La plupart des aînés connaissent leurs points faibles et diminuent les risques. Ils se déplacent beaucoup moins de nuit que la moyenne, conduisent rarement par temps de pluie ou quand le trafic est dense, choisissent des trajets connus et roulent plus lentement parfois en évitant les axes autoroutiers. Malgré tout, les risques encourus par les automobilistes de se blesser gravement augmentent avec l'âge.

Plusieurs démarches devaient être mises en oeuvre pour améliorer le niveau de sécurité des aînés dans leurs déplacements, par exemple telles que la mise à niveau des connaissances en matière de circulation routière et du code de la route par des actions ciblées et adaptées à l'auditoire, ou encore en instaurant un climat de respect mutuel et en améliorant l'infrastructure des transports, à terme bénéfique à tous.

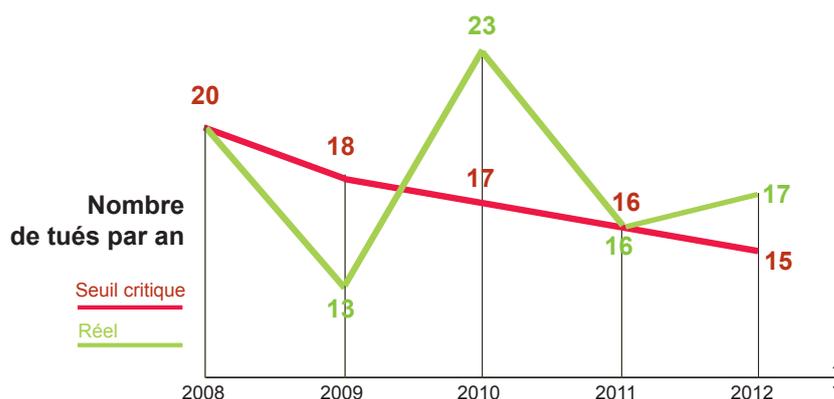
B- LES RESULTATS OBTENUS DU DGO 2008 - 2012 : 33 vies épargnées dans l'Indre

La politique menée depuis l'année 2009 en matière de sécurité routière a permis d'épargner 33 vies sur la période 2009/2012 par rapport à 2005/2008 et de diminuer les nombres d'accidents et de blessés d'environ 25% sur ces deux mêmes périodes malgré l'augmentation du trafic établie à environ 3% sur le département.

La lutte contre l'insécurité routière n'étant pas une mission exclusive des services de l'Etat, des partenariats avec les collectivités territoriales et le milieu associatif ont été consolidés dans le cadre des plans départementaux de la Sécurité routière successifs qui ont permis annuellement la mise en oeuvre d'environ 130 actions pédagogiques de prévention financées notamment par les fonds des PDASR.

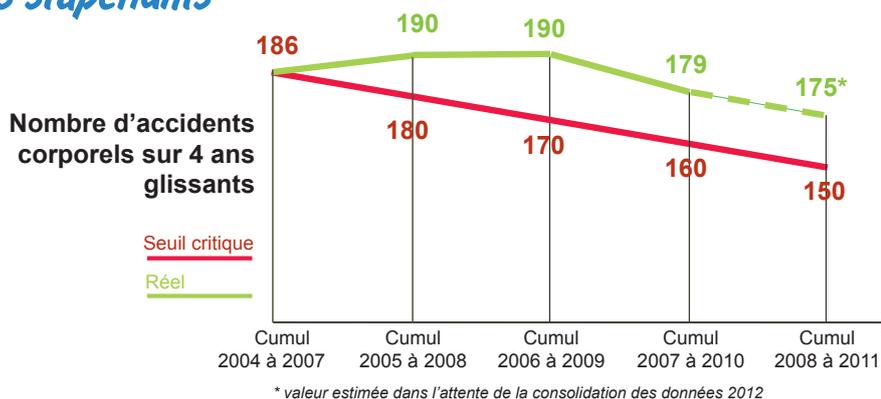


C- EVOLUTION DES ACCIDENTS MORTELS / OBJECTIFS MAXI DU DGO 2008 - 2012

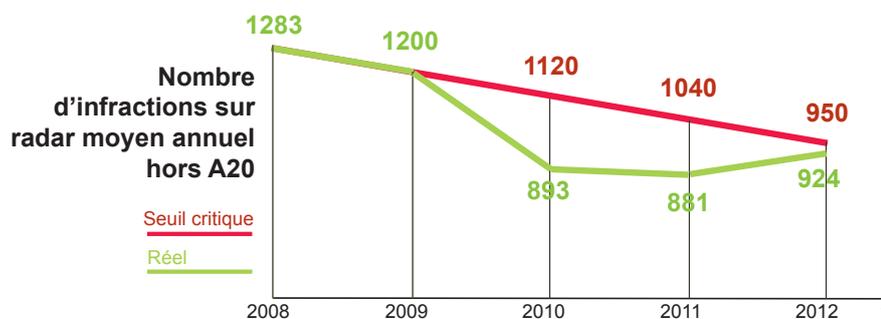


D- SUIVI DES INDICATEURS SUIVANT LES ENJEUX DU DGO 2008 - 2012

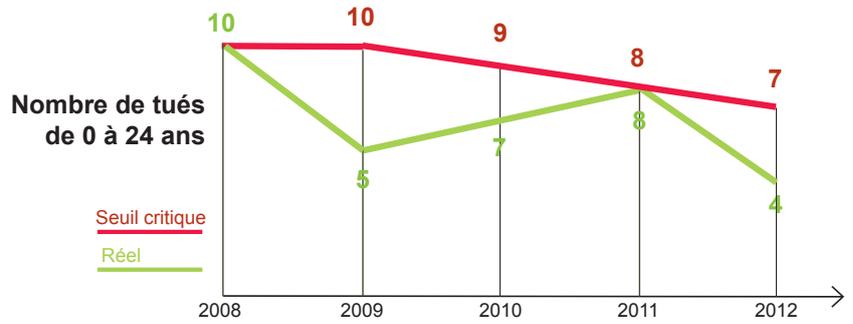
L'alcool / les stupéfiants



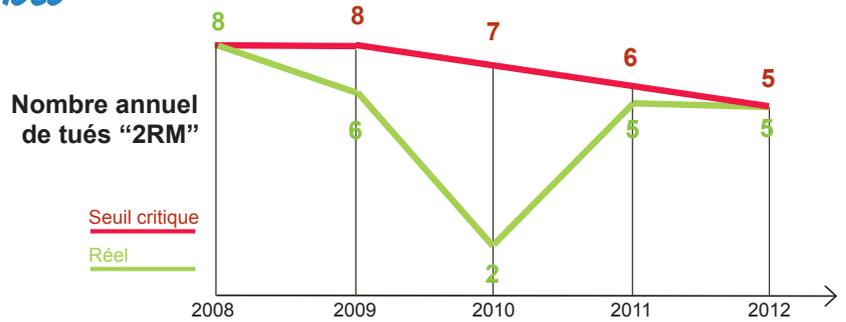
La vitesse



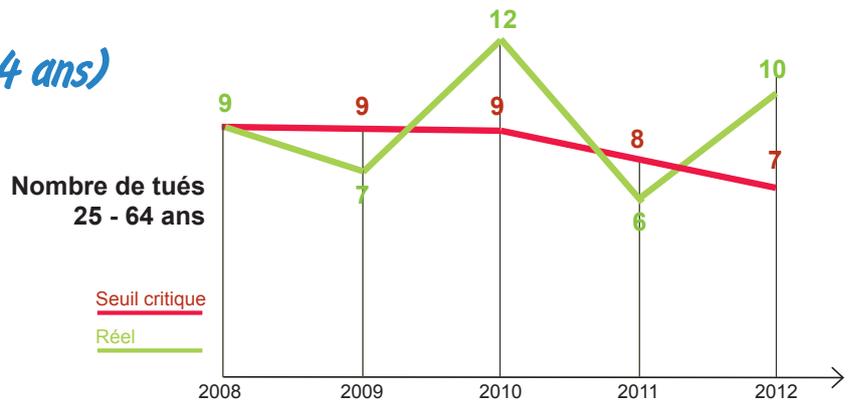
Les jeunes



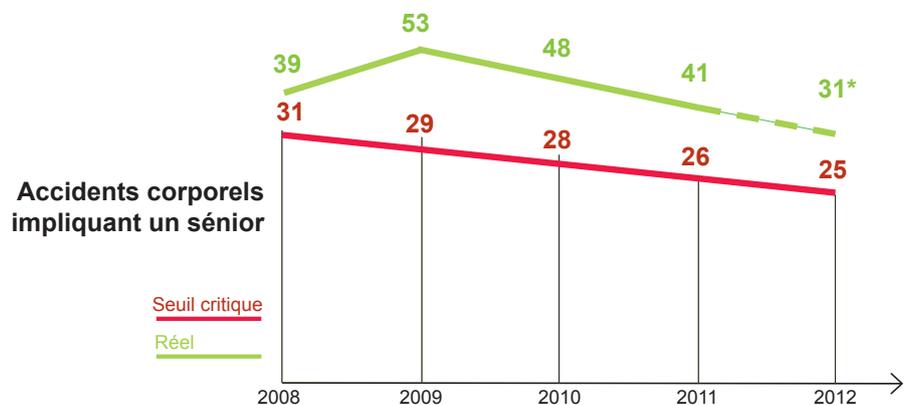
Les 2 roues motorisés



Les actifs (25- 64 ans)



Les séniors



* valeur estimée dans l'attente de la consolidation des données 2012

2- LES MESURES POUR 2013-2017

A- LE CONTEXTE EN 2012

Le 27 novembre 2012, Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a installé le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), en présence de son nouveau président, le député Armand JUNG et du délégué interministériel à la sécurité, le préfet Frédéric PECHENARD.

Cette instance de concertation ayant vocation de "Parlement de la sécurité routière", chargée de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière, aura pour missions :

- de proposer au gouvernement des actions pour lutter contre la violence routière ;
- de réaliser des contrôles afin d'évaluer les actions mises en place chaque année.

Le ministre de l'Intérieur a fixé deux axes sur lesquels doivent se porter les travaux du CNSR :

- alcool, stupéfiants, vitesse ;
- jeunes et usagers de deux roues motorisés.

La lutte contre les causes majeures de l'accidentologie routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente. En 2011, 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool.

Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents de la route.

L'association alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident.

Par ailleurs, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route.

A ce titre, une réflexion sur les formations à la conduite ne peut être écartée.

Enfin, les conducteurs de deux roues motorisés et spécialement les motocyclistes feront l'objet de toutes les attentions car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables : les motocyclistes représentent, en 2011, le quart des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

Soulignant qu'aujourd'hui encore, en moyenne, 11 personnes meurent et 223 sont blessées sur les routes de France dont 11 marquées à vie par des séquelles lourdement handicapantes, l'objectif annoncé par le ministre de l'Intérieur est de diviser par deux le nombre de tués en 2011 sur les routes de France d'ici 2020, c'est-à-dire passer sous le nombre de 2000 tués annuels.

B- LES ORIENTATIONS DE LA DSCR

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars ;
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse ;
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles ;
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La LOPPSI 2, désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Enfin, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte, il a été acté que chaque département définira en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

C- QUATRE ENJEUX NATIONAUX ET DEUX ENJEUX LOCAUX

Les quatre enjeux définis au niveau national pour 2012 sont reconduits jusqu'en 2017.

Il s'agit de :

- 1- L'alcool, les stupéfiants ;
- 2- La vitesse ;
- 3- Les jeunes ;
- 4- Les deux roues motorisés.

De même, les deux enjeux locaux retenus dans le précédent DGO sont reconduits pour la période 2013-2017. Il s'agit de :

- 5- Les actifs ;
- 6- Les seniors.

1 - L'alcool, les stupéfiants

La conduite sous l'emprise de l'alcool demeure pour la sixième année consécutive la première cause infractionnelle de mortalité au volant ou guidon. En 2011, près de 31% des personnes (soit 964 victimes) ont trouvé la mort dans des accidents où ce facteur étaient présent.

Ce taux reste un grand invariant depuis plus de dix ans, puisqu'à 31% en 2000 (soit plus de 2300 tués en présence d'alcool), 30% en 2009 et, de nouveau, 31% en 2010 et 2011. Plusieurs décisions majeures ont été mises en place ou engagées pour amener les usagers à d'avantage de responsabilité vis à vis de l'alcool, telles que l'obligation, depuis le 1^{er} décembre 2011, des tenanciers de bars de nuits ou discothèques de mettre à disposition de leur clientèle des dispositifs de contrôle du taux d'alcoolémie et, à compter du 1^{er} mars 2013 (sous réserve de confirmation de la date

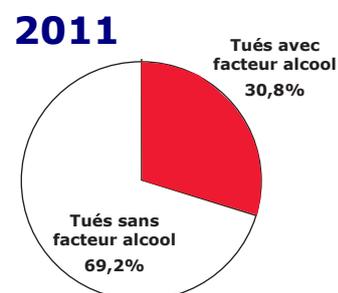


	Tués dans des accidents avec facteur alcool			Total S = A+B+C	Taux de contrôle à l'alcool (A+B) / S	Taux d'implication alcool A / (A+B)
	connu, positif A	connu, négatif B	indéterminé C			
2000	1616	3639	2915	8170	64%	30,8%
2001	1661	3450	3142	8253	62%	32,5%
2002	1389	3181	3172	7742	59%	30,4%
2003	1122	2406	2598	6126	58%	31,8%
2004	990	2151	2452	5593	56%	31,5%
2005	1355	3342	621	5318	88%	28,8%
2006	1043	2507	1159	4709	75%	29,4%
2007	1031	2471	1118	4620	76%	29,4%
2008	933	2360	982	4275	77%	28,3%
2009	1018	2364	891	4273	79%	30,1%
2010	963	2160	869	3992	78%	30,8%
2011	964	2168	831	3963	79%	30,8%
Delta % 2010-2011	0,1%	0,4%	-4,4%	-0,7%		

Source ONISR

Données France entière

d'application), l'obligation, pour tout conducteur d'un véhicule de cylindrée supérieure à 125 cm³, à disposer d'un éthylotest utilisable et normalisé dans son véhicule qu'il devra être en mesure de présenter à la demande des forces de l'ordre.



S'agissant des stupéfiants, leur dépistage chez les conducteurs impliqués dans les accidents reste encore rare (83% des accidents corporels, 43% des accidents mortels et 43% des tués dits "indéterminés aux stupéfiants") pour en tirer une estimation robuste des fractions attribuables.

Néanmoins, près de 500 ont trouvé la mort dans des accidents avec facteur stupéfiant démontré.

La mise en œuvre de la décision incluse dans la LOPPSI, d'imputer aux conducteurs contrôlés positifs les frais de dépistage, devrait changer la donne.

2- La vitesse

Au cours des 10 dernières années, le nombre d'excès de vitesse, en pourcentage de trafic, est passé de 60% en 2002 à 28,4% en 2011. Ces progrès significatifs sont le fait de plusieurs mesures phares

telles que :

- le développement du parc des radars fixes de contrôle/sanction le long des routes de France ;
- la mise en place du permis à points et les évolutions réglementaires associées ;
- les réformes successives des permis de conduire ;
- les évolutions technologiques des véhicules ;
- l'information en temps réel des zones de vigilance accrue (48 zones dans l'Indre) ;
- le développement des radars pédagogiques.

Pour autant, s'il est difficile de l'évaluer précisément, la vitesse est considérée encore aujourd'hui comme le 2^{ème} facteur d'accidents en France, après l'alcool / les stupéfiants.

Sans être directement responsable, la vitesse excessive ou inadaptée reste trop fréquemment un facteur aggravant basculant l'accident matériel en accident corporel et l'accident corporel en accident mortel.

Les efforts de sensibilisation au risque vitesse doivent être renforcés, en cohérence avec le modèle de NILSSON (1982) approuvé et éprouvé au niveau mondial qui, pour rappel, indique que :

une baisse de 1% de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2% du nombre d'accidents et de 4% de la mortalité.

Ainsi, une meilleure connaissance locale des vitesses pratiquées, à discrétion des usagers, l'harmonisation des vitesses limites autorisées sur secteurs routiers singuliers et des actions de contrôle et de prévention ciblées et coordonnées pourront contribuer à faire régresser le nombre d'excès de vitesse et ainsi conduire à plus de sécurité sur les routes de l'Indre.



3 - Les jeunes

Les jeunes dans la tranche d'âges 18-24 ans constituent la catégorie qui a le risque, rapporté à la population, le plus élevé :

LES 18-24 ANS REPRÉSENTENT



Tranche d'âge	Mortalité 2011	Population 2011
0-14 ans	128 (3%)	18%
15-17 ans	144 (4%)	4%
18-24 ans	813 (21%)	9%
25-44 ans	1272 (32%)	26%
45-64 ans	847 (21%)	26%
65-74 ans	280 (7%)	8%
> 74 ans	578 (12%)	9%

Source ONISR

Données France entière

Evolutions 2000 - 2011

	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	> 74 ans	Indéterminé	Total
2000	367	354	1746	2696	1508	631	727	142	8170
2001	304	375	1845	2757	1507	645	732	88	8253
2002	263	313	1670	2603	1450	642	710	91	7742
2003	224	276	1302	1986	1138	492	620	88	6126
2004	191	231	1312	1837	1049	394	566	14	5593
2005	143	260	1222	1645	1034	384	610	20	5318
2006	131	225	1037	1404	946	343	558	65	4709
2007	164	200	981	1491	892	356	528	8	4620
2008	125	172	958	1342	867	282	529	0	4275
2009	122	189	901	1366	899	288	508	0	4273
2010	130	123	831	1249	856	264	500	39	3992
2011	128	144	813	1272	847	280	478	1	3963
Delta % 2010-2011	-1,5%	17,1%	-2,2%	1,8%	-1,1%	6,1%	-4,4%	n/d	-0,7%

Source ONISR

Données France entière

Ce risque est particulièrement élevé chez les jeunes garçons pour lesquels le risque est trois fois supérieur à celui de l'ensemble de la population nationale.

Dans l'Indre, de 2008 à 2011, on dénombre 44 tués jeunes de 0 à 24 ans soit 37% de l'ensemble des tués sur la route durant cette période. Parmi eux, 27 jeunes conduisaient un véhicule léger ou un véhicule utilitaire, 3 jeunes conduisaient un cyclomoteur.

Durant cette même période, 70 victimes enfants (dont 4 tués) de 0 à 13 ans étaient passagers d'un véhicule.

RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE CHEZ LES 18-24 ANS



4 - les deux roues motorisés

La part des deux roues motorisés représente une fraction considérable des victimes de la route : 25% de la mortalité pour moins de 3% du trafic en 2010. En 2011, le risque par kilomètre parcouru pour les usagers de motocyclettes est estimé vingt-trois fois supérieur à celui des véhicules légers (VL).

France métropole 2011

1 - Qui est tué ?

	Total	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL + TC	Autre
				0,6%	1,9%	75%	17%	6%	
37%	1455	0	17	70	259	983	58	37	31
54%	2143	479	116	134	441	874	54	20	25
9%	365	40	8	16	60	205	22	10	4
100%	3963	519	141	220	760	2062	134	67	60
	100%	13%	4%	6%	19%	52%	3%	2%	2%
		SO	SO	7%	23%	64%	4%	2%	SO

part du trafic motorisé

- Solo
- Collision à 2
- Multicollision

Total
part de la mortalité
part de la mortalité motorisée

2 - Au contact de Qui ?
Ici, sans considération des responsabilités dans l'accident

Données France entière

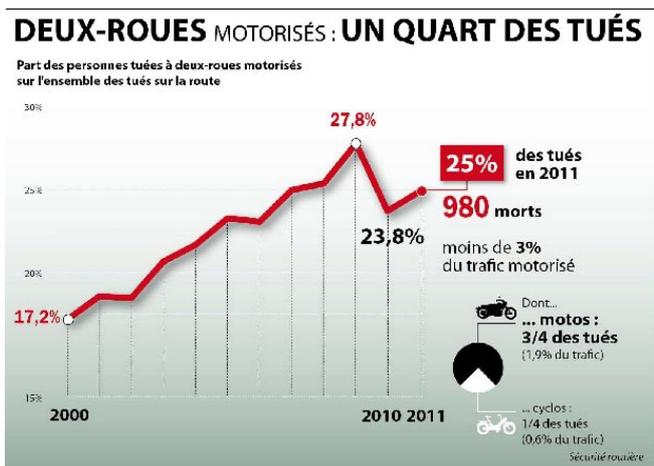
Deux premières raisons peuvent être avancées pour expliquer ce constat :

- depuis près de 40 ans, la pratique des deux roues motorisés s'est fortement développée avec un coefficient multiplicateur de 6,7 du parc " 2RM" contre 2,6 pour les véhicules légers depuis 1970, parc qui a continué de s'accroître à un rythme très soutenu jusqu'à ces dernières années ;
- cette catégorie d'usagers reste de loin la plus vulnérable, cumulant le risque "vitesse" et le risque lié à la quasi-absence de protection comparativement à un automobiliste. De plus, jusqu'alors, elle n'a pas ou trop peu profité de la standardisation des progrès technologiques réalisée sur les véhicules légers : air-bag, ABS...

Mais ces deux arguments n'expliquent pas tout et les comparaisons internationales permettent de constater un problème spécifiquement français : le risque d'être tué par kilomètre parcouru est 2,7 fois supérieur en France qu'en Allemagne alors qu'il est quasiment équivalent pour les véhicules légers.

Une part de l'accidentalité des deux roues motorisés s'explique également par les problèmes de comportement précédemment évoqués qui perdurent.

S'agissant du segment des cyclomoteurs ou scooters (cylindrée < 50 cm³), le parc a été divisé par 5 et la mortalité par 10 en 40 ans. Pour autant, il reste un vecteur accidentogène fort impactant essentiellement les adolescents. Différentes mesures récemment mises en places (obligation d'immatriculation, interdiction de débridage des moteurs) et à venir (contrôles techniques périodiques) contribuent à contenir le nombre d'accidents.



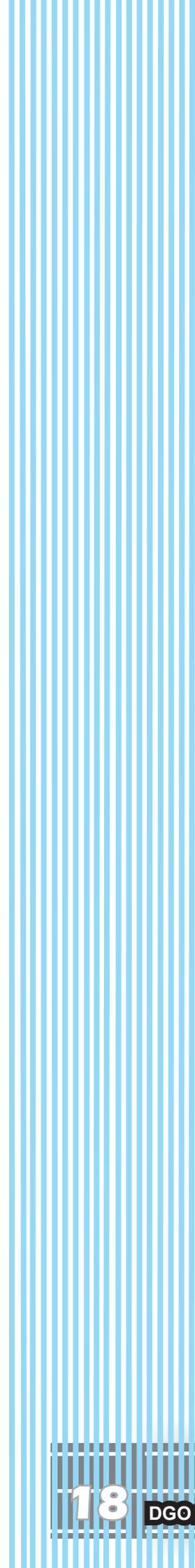
5- Les actifs

Chaque année, les accidents, lors de déplacements professionnels ou de trajets entre le domicile et le lieu de travail, constituant toujours près du tiers des accidents dans l'Indre, les politiques de prévention efficaces déjà engagées auprès de cette population exposée doivent être poursuivies. De même, une démarche à destination des personnels des administrations ou entreprises doit être consolidée pour leur rappeler les bons comportements à adopter en matière de conduite automobile dans un cadre professionnel, comme :

- Le respect des Intervalles de sécurité entre véhicule ;
- Le non respect de cette règle (le taux d'infraction ambiant dépasse toujours 50%) est à l'origine de collisions par l'arrière ou en chaîne totalisant respectivement 5,2% et 1,4% de la mortalité routière (et respectivement : 12,1% et 4,1% des blessés) ;
- L'interdiction du téléphone mobile en main.
Le taux ambiant observé est impressionnant : 2% des automobilistes téléphonent au volant, représentant une moyenne de $0.02 \times 12\,240 = 245$ km parcourus au téléphone par l'automobiliste moyen sur l'année (soit par an 3 h annuelles cumulées de conversation tout en conduisant).
Le taux de sur-risque d'accident avec le facteur "téléphone au volant" est de l'ordre de 3, selon l'expertise collective publiée par l'NSERM en 2011 (*taux intermédiaire entre le cannabis seul et l'alcool seul*).
Les conséquences juridiques
En cas d'accident corporel, un conducteur qui était au téléphone, qu'il soit tué dans l'accident ou qu'un de ses passagers décède, ou en cas de co-responsabilité avec un tiers, sera jugé responsable de l'accident ;
- L'obligation du port de la ceinture
Dans les accidents corporels en 2011, 99% des personnes indemnes et 98% des blessés légers étaient ceinturés, mais seulement 94% des blessés hospitalisés et uniquement 78% des tués.
Ainsi la ceinture est portée massivement, mais son absence induit un sur-risque de mourir en cas d'accident supérieur à 10.
Près d'un quart des morts sur nos routes sont encore des réfractaires ou des négligents de la ceinture, et beaucoup y doivent leur décès.

6- Les seniors

Les actions de sensibilisation et de prévention engagées auprès de cette population dans le cadre du précédent DGO doivent être poursuivies et adaptées aux évolutions du contexte avec une information forte motivant l'utilisation des transports collectifs et valorisant les modes de transport doux.





3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

1 - Éléments chiffrés sur 5 ans (2007 à 2011) dans l'Indre

- Sur les 1478 accidents corporels de cette période, 200 ont eu lieu avec au moins 1 des conducteurs alcoolisés, soit 202 conducteurs concernés.
- De ces 202 conducteurs, 97 se situent dans la tranche d'âge des 25 à 44 ans.
- Sur les 96 accidents mortels de cette période, au moins 1 des conducteurs était alcoolisé dans 35 accidents mortels soit 37 %.
- Sur les 35 accidents mortels de cette période, 15 ont eu lieu les samedis, dimanches ou jours de fêtes, soit 40%. Enfin, 19 accidents mortels ont eu lieu la nuit, soit 54 %.

	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de tués dû à l'état d'un usager sous l'emprise d'un état alcoolique et/ou stupéfiant	17	7	7	10	8

2 - Problématiques sur le thème : L'alcool et les stupéfiants

Prise de conscience du risque alcool/stupéfiants au volant

Alcoolisation occasionnelle (collations entre collègues, entre amis)

Alcoolisation, prise de stupéfiants dans un cadre festif

3 - Orientations d'action

Prise de conscience du risque alcool/stupéfiant au volant

Communiquer par des dossiers de presse spécifiques et par des affichages dans les établissements scolaires, publics, etc...

Renforcer la prévention vers les plus jeunes avec l'aide des parents et jeunes "motivés" ainsi que vers les autres populations

Soutenir les actions menées par les organismes œuvrant dans ce domaine

Alcoolisation occasionnelle (collations entre collègues, entre amis)

Mobiliser les entreprises et les administrations par le biais d'actions d'information (dépliants, affichage etc...) et de formations notamment

Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route aux risques encourus en cas de consommation exceptionnelle trop élevée

Alcoolisation, prise de stupéfiants dans un cadre festif

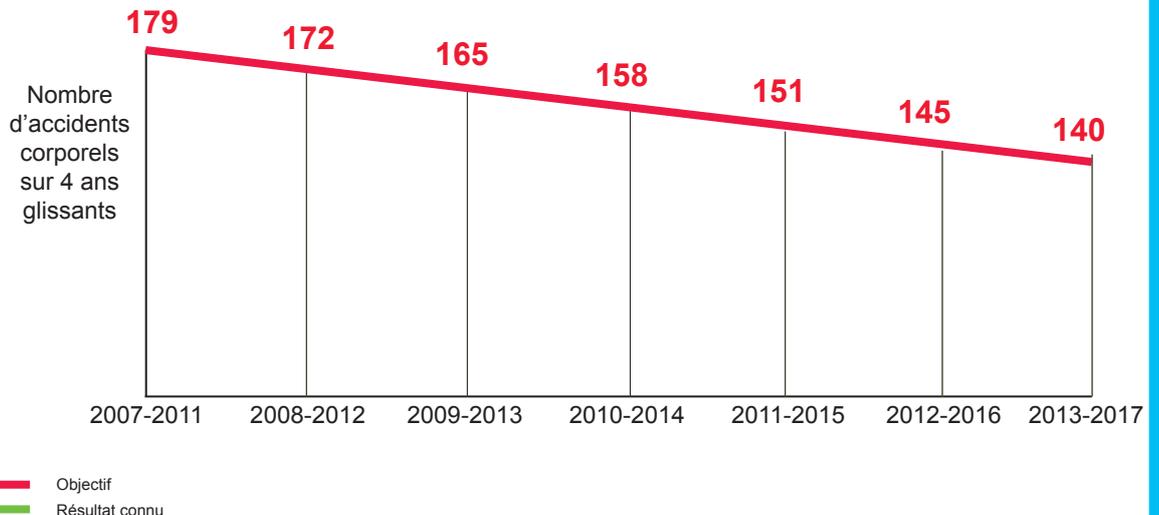
Impliquer et sensibiliser les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants ou festifs au risque alcool/stupéfiants au volant ou au guidon

Inviter les municipalités à sensibiliser (dépliants, affichages etc...) et mettre à disposition des moyens de dépister l'imprégnation alcoolique au sein des salles des fêtes ou autres manifestations festives

Développer le label "SAM" auprès des jeunes en les incitant à mener des actions de prévention lors de l'organisation de soirées festives à destination des conducteurs mais également des passagers

4 - Objectif de l'enjeu à nombre d'accidents constant

Descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 31% des accidents mortels. L'indicateur retenu est le nombre annuel d'accidents corporels dûs à l'alcool et/ou stupéfiants.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS



3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISEES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-2 LA VITESSE

1 - Eléments chiffrés sur 4 ans (2008 et 2011) dans l'Indre

- En 2008 : 1283 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20 ;
- En 2009 : 1200 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20 ;
- En 2010 : 893 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20.
- En 2011 : 881 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20.

Radars fixes (17) sur le réseau hors A20 :

Route	PR	Vitesse
RN 151	64+300	90km/h
RN 151	71+100	90km/h
RN 151	88+309	90 km/h
RD 920	38+1323	90km/h
RD 925	24+323	90km/h
RD 925	31+148	70km/h
RD 925	40+838	90km/h
RD 943	12+092	90km/h
RD 943	31+454	90 km/h
RD 943	69+522	90km/h
RD 943	82+070	90 km/h
RD 951	26+500	90km/h
RD 956	14+940	90km/h
RD 956	41+594	50 km/h
RD 975	6+999	90km/h
RD 67	20+600	90km/h
VC Bd Croix Normand Chtx		50km/h

Radars fixes (5) sur A20 :

Route	PR	Vitesse
A20	62+298	130km/h
A20	23+640	130km/h
A20	70+485	130 km/h
A20	90+091	110km/h VL 90 km/h PL
A20	111+173	130 km/h

2 - Problématiques sur le thème : La vitesse

Les jeunes 18-24 ans particulièrement touchés

Nombre de rétentions de permis et de non respect du code la route

Etudes pratiquées sur les vitesses au niveau local

Prise de conscience de la vitesse pratiquée

3 - Orientations d'action

Les jeunes 18-24 ans particulièrement touchés

- Monter une exposition itinérante sous forme d'affichage qui sera mise en œuvre dans les lycées, CFA ou autres établissements scolaires
- Reconnaître, soutenir et valoriser les actions portées par les jeunes et promouvoir les projets "Label vie"

Nombre de rétention de permis et non respect du code de la route

- Communiquer sur les sanctions encourues
- Diffuser des images et des témoignages "choc" sur les risques

Etudes pratiquées sur les vitesses au niveau local

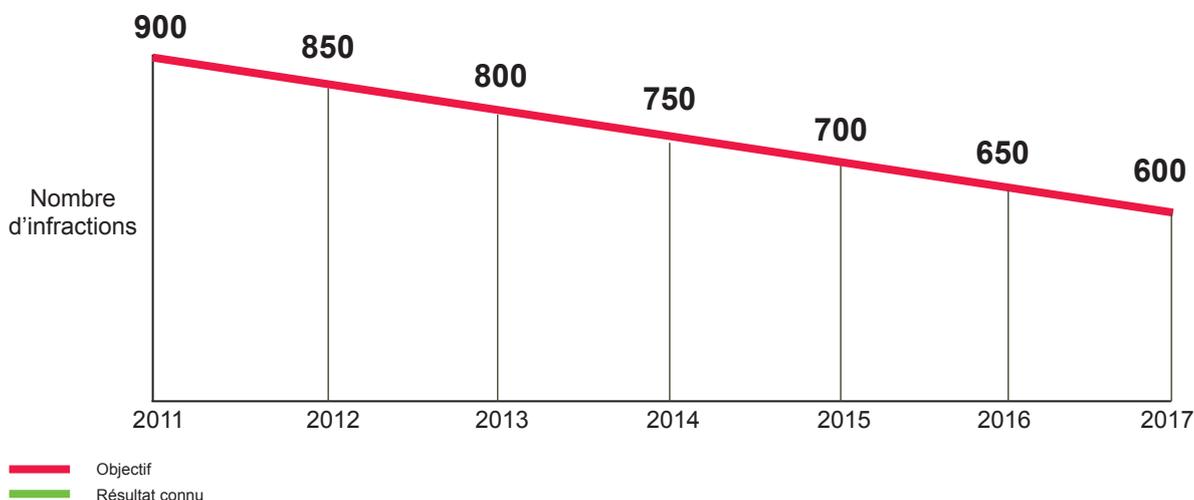
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées grâce à l'analyse des données
- Poursuivre le développement des contrôles ciblés en fonction de l'analyse de l'accidentologie
- Développer, pour les radars, des études d'impacts sur le comportement des usagers

Prise de conscience de la vitesse pratiquée

- Sensibiliser les élus aux aménagements "vitesse" par la mise en place de limitations cohérentes avec l'environnement et les spécificités de la voirie routière
- Consolider les examens de la pertinence des limitations de vitesse en place et à venir
- Utiliser les bulletins municipaux pour communiquer vers les usagers
- Poursuivre et coordonner les démarches d'implantation des radars pédagogiques
- Sensibiliser, en partenariat avec la CARSAT, les milieux professionnels ainsi que les administrations

4 - Objectif de l'enjeu

Enregistrer une baisse du nombre des infractions liées à la vitesse, constatées sur radar fixe hors A20. L'indicateur retenu est le nombre d'infractions du radar moyen annuel de l'Indre. Le nombre annuel de PV pour excès de vitesse peut compléter l'analyse.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE



3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISEES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-3 LES JEUNES

1 - Éléments chiffrés sur 5 ans (2007 à 2011) dans l'Indre

- Sur les 5 années d'étude il y a eu 1478 accidents dont 96 accidents mortels.
- Ces 1478 accidents ont occasionné 106 tués et 1878 blessés.
- Les 96 accidents mortels ont fait 40 tués parmi les jeunes (0 à 24 ans) soit près de 38 %.

Tranches d'âge	victimes	tués	blessés
0 à 13 ans	145	4	141
14 à 17 ans (2 roues y/c quads)	198	4	194
18 à 24 ans (autres véhicules)	445	32	413

- Pour la seule année 2011, 8 jeunes de 0 à 24 ans ont été tués sur les routes de l'Indre, constituant 50% des décès par accident pour cette même année.

2 - Problématique sur le thème : Les jeunes

L'enfant passager

L'enfant piéton

L'enfant cycliste

L'adolescent cyclomotoriste

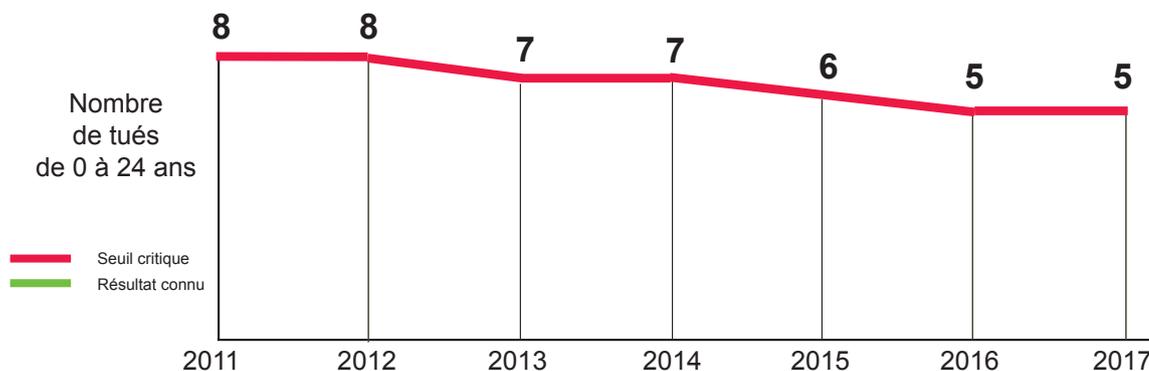
Le jeune conducteur de 16 à 24 ans

3 - Orientations d'action

Enfant passager	Informers les jeunes parents (dans les maternités , les crèches, etc...) sur les dispositifs de retenue embarqués
	Multiplier les actions de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité
	Multiplier les actions de sensibilisation des parents à la sortie des écoles ou par le biais des enfants
	Impliquer le "conseil municipal des enfants" lorsqu'il existe
Enfant piéton	Développer les actions partenariales de type "permis piéton", développer les modes de déplacements alternatifs en soulignant la vigilance à porter concernant certains modes de déplacement (rollers, skate, véhicule non homologué)
	Responsabiliser les enfants : mettre en avant l'action d'enfants responsables
	Impliquer le "conseil municipal des enfants" lorsqu'il existe
Enfant cycliste	Mettre en place des actions de promotion du port du casque
	Inculquer une culture sécurité routière aux enfants
	Impliquer le "conseil municipal des enfants" lorsqu'il existe
Adolescent cyclomotoriste	Informers les parents sur l'attention qu'ils doivent porter quant à la bonne utilisation du 2RM
	Effectuer des "contrôles techniques" ciblés deux-roues motorisés
	Développer les attitudes de bonne conduite lors des déplacements (distances de sécurité, etc...)
	Impliquer le "conseil municipal des enfants" lorsqu'il existe
Jeune conducteur 16 - 24 ans	Mettre en place des actions de promotion du port du casque, des gants et autres équipements de protection
	Soutenir , développer et médiatiser les actions "SAM" ou autres actions de ce style
	Intégrer ou développer le thème SR dans les programmes d'action des centres culturels et sociaux ou par le biais d'échanges avec les forces de l'ordre
	Intégrer d'avantage la notion de sécurité routière lors de la remise des permis (utilisation des portables, etc...)
	Savoir réagir face à un accident (vis à vis de soi, des autres)
	Développer l'apprentissage de la conduite accompagnée

4 - Objectif de l'enjeu

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 8 morts en 2011 à 5 morts maximum en 2016.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre de jeunes tués dans un accident de la route.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES



3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-4 LES 2 ROUES MOTORISÉS

1- Éléments chiffrés sur 5 ans (2007 à 2011) dans l'Indre

- Sur la période considérée, il y a eu 493 accidents impliquant au moins 1 deux roues motorisé ;
- Ces 493 accidents ont occasionné 26 tués et 506 blessés ;
- Sur ces 493 accidents, 302 sont consécutifs à un conflit entre un ou des véhicules légers ;
- Sur les 96 accidents mortels de la période, il y en a eu 26 impliquant au moins 1 deux roues motorisé.

	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de tués	34	20	13	23	16
Nombre de tués 2RM (moto + cyclo)	7 (4+3)	6 (3+3)	6 (5+1)	2 (2+0)	5 (3+2)
% de tués	20%	30%	46%	9%	31%

2- Problématiques sur le thème : Les 2 roues motorisés

Partage de l'espace routier 2R / VL / PL

Maîtrise en situation d'urgence

Aménagements routiers à risque

Les mineurs et l'usage des cyclomoteurs

Port des équipements de sécurité

Pilotage des tricycles et quadricycles à moteur

3- Orientations d'action

Partager l'espace routier 2R / VL / PL

- Respecter davantage les autres catégories d'usagers (VL, PL, piétons, cyclistes)
- Améliorer sa détectabilité par les autres catégories

Maîtrise en situation d'urgence

- Prévenir le maximum de situations d'urgence inhérentes aux 2RM par une meilleure anticipation (regard, actions de formation sur piste fermée)
- Acquérir les gestes et la conduite à tenir (en listant ce qu'il ne faut pas faire)

Aménagements routiers à risque

- Organiser une journée "élus" motard d'un jour
- Intégrer la problématique deux-roues motorisé lors de la réalisation d'ouvrages routiers ou la mise en place d'équipements routiers
- Recueillir et répertorier les anomalies du réseau routier . Démarche "SUR"
- Aborder la problématique "2RM" avec les usagers de la route lors de réunions d'échanges

Les mineurs et l'usage de cyclomoteurs

- Sensibiliser sur la vulnérabilité des utilisateurs de 2RM
- Insister sur l'importance capitale du port de l'équipement de protection individuelle (EPI)
- Rappeler les règles concernant l'immatriculation obligatoire (01/01/2011)
- Rappeler les risques du débridage et les sanctions qui en découlent
- Rappeler les dangers de l'usage des produits stupéfiants et de l'alcool ainsi que les différents dépistages et les sanctions qui en découlent

Port des équipements de sécurité

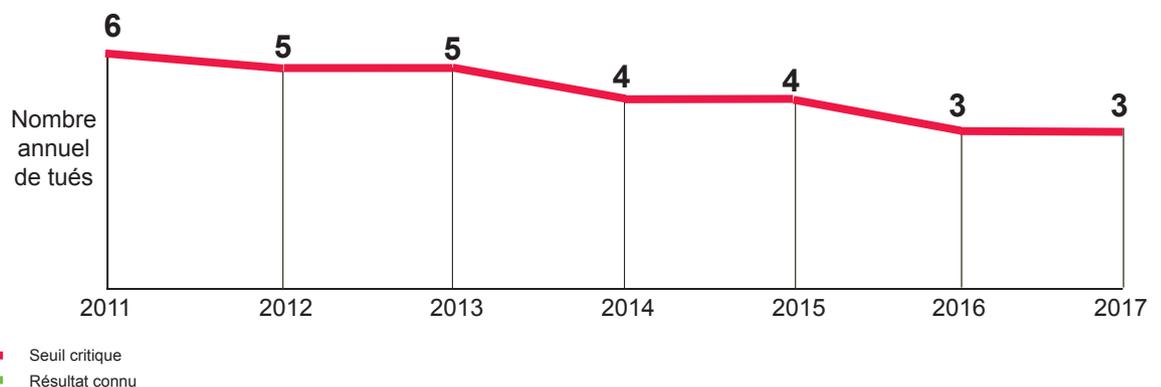
- Communiquer sur la nécessité du port des équipements de sécurité
- Informar sur les nouvelles technologies pour une meilleure protection (gilets, air-bags, ABS, cartographie moteur suivant conditions météo)
- Rappeler l'importance de porter des équipements de protection notamment par l'intermédiaire des concessionnaires deux roues motorisés

Pilotage des tricycles et quadricycles à moteur

- Proposer des stages de perfectionnement et de remise à niveau
- Communiquer sur les risques liés à ce type de véhicules

4 - Objectif de l'enjeu

Dans l'Indre, les deux roues ont été impliqués dans 31% des accidents mortels en 2011. L'objectif est de descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 25%. L'indicateur retenu est le nombre annuel de tués en 2 roues motorisés, y compris quads.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES



3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-5 LES ACTIFS (25-64 ans)

1- Éléments chiffrés sur 5 ans (2007 à 2011) dans l'Indre

- Sur les 1478 accidents recensés durant ces 5 années, 1138 impliquent au moins un actif (77%).
- Ces 1138 accidents concernant au moins un actif ont causé 935 blessés et 53 tués.

Tranche d'âge	Accidents	Tués	Blessés
Actifs (25-64 ans)	1138	53	935
Total	1478	106	1878

- Pour l'année 2011, les accidents survenus lors de trajets domicile/travail ont constitué 13 % des accidents corporels (33 accidents sur 256 recensés).

2- Problématiques sur le thème : Les actifs

Les trajets domicile / travail

La conduite responsable

Les connaissances du code de la route

3- Orientations d'action

Trajet domicile / travail

Informar, en entreprises ou administrations, sur les risques liés à l'habitude du trajet et les moyens pour les éviter (vitesse, ceinture, co-activité du conducteur)

Développer des actions de prévention dans le cadre de la convention signée avec la CARSAT et la MSA

Développer la réflexion de l'utilisation des moyens de transport alternatifs

Développer la sensibilisation à l'intérêt du co-voiturage

La conduite responsable

Développer les attitudes de bonne conduite lors des déplacements (distances de sécurité, vitesse, etc...)

Sensibiliser sur l'acte de conduite responsable par des actions de communication sur la préparation du déplacement (véhicules, passagers, conducteur, équipements, environnement, météo)

Renforcer les actions de prévention contre les abus ou la dépendance à l'alcool / les stupéfiants

Développer les formations sur les attitudes à adopter face à un accident avec ou sans implication

Renforcer les actions de prévention contre les abus ou la dépendance aux médicaments

Les connaissances du code de la route

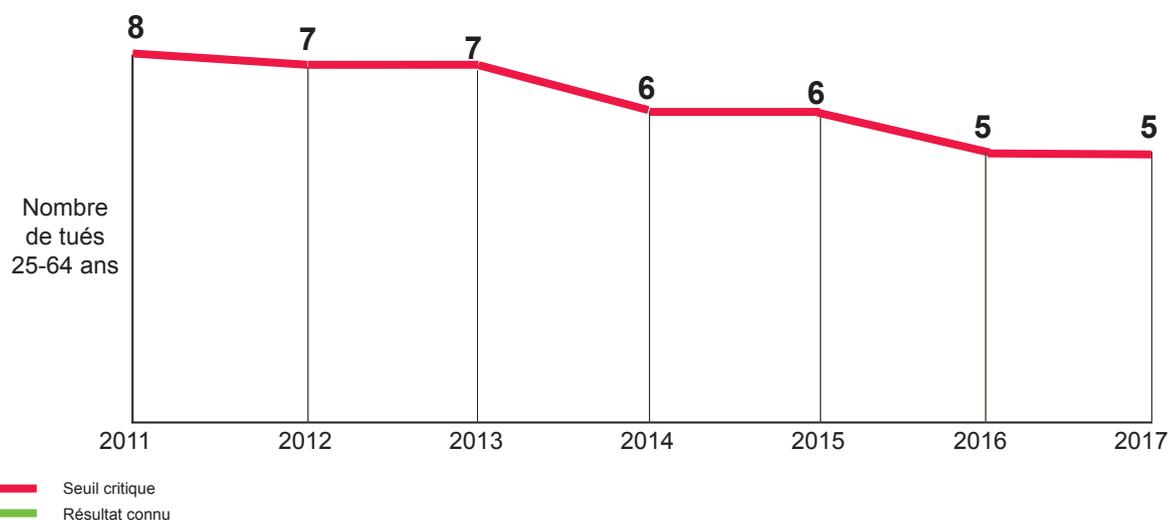
Développer les actions de mise à niveau des connaissances

Informar sur la responsabilité juridique du conducteur

Développer des actions de sensibilisation, alternatives aux poursuites

4 - Objectif de l'enjeu

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre à 5 morts maximum en 2016.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre d'actifs tués dans un accident de la route.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS



3-6 LES SENIORS

3-6 LES SENIORS

Le sénior se définit comme un conducteur âgé de 65 ans et plus

1 - Eléments chiffrés sur 5 ans (2007 à 2011) dans l'Indre

- Sur un total de 1478 accidents, 265 accidents (18%) impliquent un senior de 65 ans ou plus ;
- Ces 265 accidents ont occasionné 13 tués et 194 blessés de plus de 65 ans ;
- Sur ces 265 accidents, 18 concernent 18 seniors dont l'accident a pour cause un endormissement ou un malaise ;
- Sur ces 265 accidents, 44 impliquent 45 piétons seniors ;
- La proportion des seniors (65 ans et +) pour la population de l'Indre est de 24% alors qu'au niveau national, elle est de 17,50%.

	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de victimes (tués et blessés) de plus de 65 ans dans l'Indre	43	31	46	35	41

2 - Problématiques sur le thème : Les seniors

Etat de santé des conducteurs (vue et médicaments incompatibles avec la conduite)

Connaissance du code de la route et en particulier la signalisation

Accompagnement

3 - Orientations d'action

Santé

- Informar lors des évènements rassemblant un public sénior
- Développer des partenariats avec les pharmacies, les opticiens, les kinésithérapeutes
- Communiquer lors des visites médicales en coordination avec l'ordre des médecins

Connaissance du code de la route

- Evaluer et mettre à jour leurs compétences pour une conduite en autonomie
- Informar lors des actions de prévention traditionnelles
- Organiser des formations de mise à niveau à destination des seniors

Accompagnement

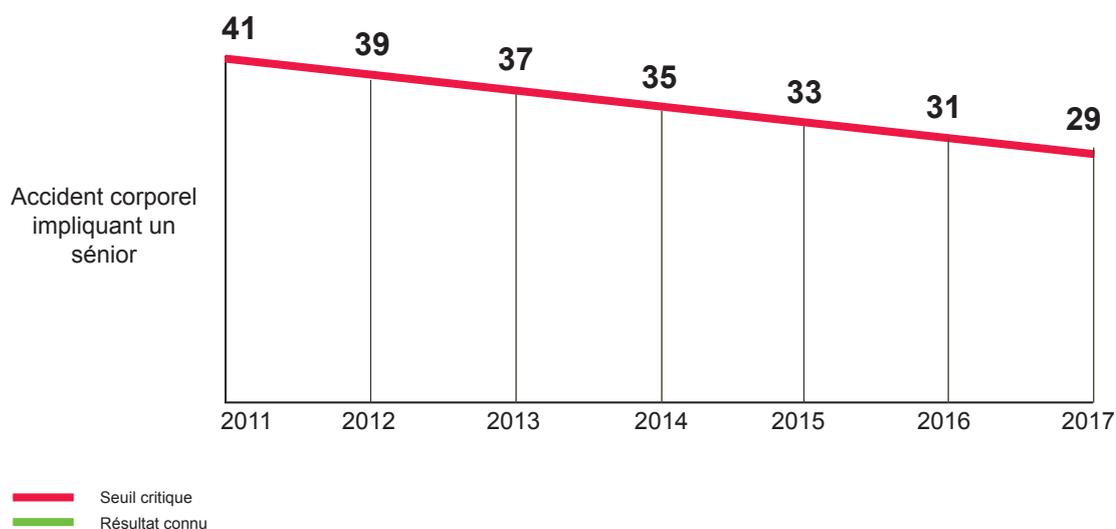
- Sensibiliser le réseau des correspondants sécurité routière des communes
- Développer des partenariats avec les associations spécialisées
- Communiquer sur la nécessité du port de la ceinture

4 - Objectif de l'enjeu

Dans l'Indre, 24% de la population à plus de 65 ans.

Il s'agit de parvenir en 2012 à : 0 tué pour les piétons de plus de 65 ans et une diminution de 20% du nombre de blessés et tués de plus de 65 ans.

L'indicateur retenu est le nombre annuel de victimes (tués et blessés) de plus de 65 ans.



4- RECAPITULATIF DES OBJECTIFS PAR ENJEU

L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

Descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 10,5% des accidents corporels et de 31% des accidents mortels. L'indicateur retenu est le nombre annuel d'accidents corporels dûs à l'alcool et/ou aux stupéfiants.

Nombre d'accidents corporels sur 4 ans glissants



LA VITESSE

Enregistrer une baisse du nombre des infractions liées à la vitesse, constatées sur radar fixe hors A20. L'indicateur retenu est le nombre d'infractions du radar moyen annuel de l'Indre. Le nombre annuel de PV pour excès de vitesse ainsi que les relevés des stations de comptage de trafic et de mesure de vitesse du Conseil général peuvent compléter l'analyse.

Nombre d'infractions sur radar moyen annuel hors A20



LES JEUNES

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 8 morts en 2011 à 5 morts maximum en 2017.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre de jeunes tués dans un accident de la route

Nombre de tués de 0 à 24 ans



LES 2 ROUES MOTORISES

Dans l'Indre, les deux roues ont été impliqués dans 31% des accidents mortels en 2011. L'objectif est de descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 25%. L'indicateur retenu est le nombre annuel de tués en 2 roues motorisés, y compris quads.

Nombre annuel de tués "2RM"



LES ACTIFS

Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre à 5 morts maximum en 2017. Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre d'actifs tués dans un accident de la route.

Nombre de tués 25 - 64 ans



LES SENIORS

Dans l'Indre, 23% de la population a plus de 65 ans.

Il s'agit de parvenir en 2017 à : 0 tué pour les piétons de plus de 65 ans et une diminution de 20% du nombre de blessés et tués de plus de 65 ans.

L'indicateur retenu est le nombre annuel de victimes (tués et blessés) de plus de 65 ans.

Accidents corporels impliquant un sénior



5- RECAPITULATIF DES PRIORITES PAR ENJEU

Lors de l'élaboration du PDASR, la sélection des actions devra respecter les règles de priorité définies ci-après. Les priorités sont communiquées aux partenaires lors de l'appel à projet annuel.

les priorités pour 2017

CIBLE	ENJEUX	PRIORITE
1 JEUNES	alcool et stupéfiants	1-1
	deux roues motorisés	1-2
	vitesse	1-3
2 POPULATION ACTIVE	vitesse	2-1
	milieu professionnel	2-2
	trajets du quotidien	2-3
3 SENIORS	santé au volant	3-1
	formation continue	3-2

les objectifs pour 2017

CIBLE	ENJEUX	SEUIL CRITIQUE 2017
JEUNES	alcool et stupéfiants	145 accidents corporels
	deux roues motorisés	<3 tués
POPULATION ACTIVE	VITESSE	<650 infractions*
	milieu professionnel	>5 actions en entreprise
	trajets du quotidien	<5 accid ^s mortels trajet/ travail
SENIORS	santé au volant	<2 tués en 2017
	formation continue	>10 modules seniors réalisés

* sur le radar moyen annuel hors A20.

les indicateurs de suivi

CIBLE	ENJEUX	INDICATEURS
JEUNES	alcool et stupéfiants	n ^{bre} accidents corporels
	deux roues motorisés	n ^{bre} de tués
POPULATION ACTIVE	VITESSE	n ^{bre} infractions sur radar moyen
	milieu professionnel	n ^{bre} d'actions en entreprise
	trajets du quotidien	n ^{bre} accidents trajet/ travail
SENIORS	santé au volant	n ^{bre} d'actions
	formation continue	n ^{bre} de modules seniors

6- PILOTAGE DES MOYENS MIS EN ŒUVRE DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les multiples acteurs œuvrant en matière de sécurité routière dans le département contribuent à la baisse de l'insécurité routière. Leur action est encadrée par une chaîne décisionnelle à 3 étages.

A- LA CHAÎNE DÉCISIONNELLE

En France, la répartition des niveaux de compétences est la suivante :

- La DSCR : pilotage national des régions en matière de sécurité routière ;
- La DREAL : pilotage régional des départements en matière de sécurité routière, SGAR/CAR ;
- Le département : pilotage départemental sous l'autorité du Préfet (cf. Arrêté portant organisation de la Sécurité routière, en annexe).

1- La DSCR

Le délégué ministériel à la sécurité routière pilote la politique nationale en matière de sécurité routière définie par le gouvernement (premier ministre).

La direction de la sécurité et de la circulation routières anime l'échelon régional.

Son rôle :

- Arrêter les orientations stratégiques nationales ;
- Rédiger le programme annuel de performance ;
- Dimensionner les enveloppes budgétaires ;
- Consolider le suivi de la performance au niveau national ;
- Piloter l'animation nationale des services.

2- La Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

La direction régionale anime l'échelon départemental.

Son rôle :

- Décliner la stratégie nationale à l'échelle régionale ;
- Rédiger le budget régional ;
- Répartir les enveloppes budgétaires ;
- Consolider le suivi de la performance au niveau régional ;
- Piloter l'animation régionale des services relevant du BOP ;
- Soumettre les projets à l'avis du SGAR et de la CAR.

3- Les Préfectures

Leur rôle :

- Définir les programmes d'actions (PDASR) et les documents d'orientation (DGO) à l'échelle départementale ;
- Mettre en œuvre les actions qui en découlent ;
- Réaliser un suivi de la performance.

B- LE BUDGET ANNUEL : “LES FONDS PDASR”

1- Le budget

Le BOP* constitue le document de référence des actions de l'Etat relevant du :

Programme 207 « sécurité et circulation routières » dans la région Centre.

Ce BOP comporte 3 actions :

Action 1 : Observation, réglementation, prospective et soutien au programme

Sous action 1 : Observation et prospective ;

Action 2 : Démarche interministérielle et communication

Sous action 2 : Action locale et partenariat ;

Action 3 : Education routière

Sous action 1 : Organisation des examens du permis de conduire

Sous action 2 : Formations des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).

2- Les indicateurs des actions du BOP* 207

Les indicateurs pour l'ACTION 2 (PDASR) :

ACTION 1 Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR)

Indicateur n°1 : nombre annuel de tués à 30 jours (Région) ;

Indicateur n°2 : nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures (Région) ;

Indicateur n°3 : taux d'exhaustivité du fichier BAAC** pour les tués, les hospitalisés, et les blessés (rapport BAAC sur remontées rapides) ;

Indicateur n°4 : nombre de DDE ayant signé une convention d'échange de données ;

Indicateur n°5 : nombre de services assurant des publications régulières.

ACTION 2 Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Indicateur n°1 :

Pourcentage des financements accordés dans les PDASR sur des enjeux des DGO ou sur des thèmes prioritaires nationaux ;

Indicateur n°2 :

Nombre d'actions annuelles mises en oeuvre par dans le cadre des enjeux DGO ;

Indicateur n°3 :

Nombre de personnes sensibilisées par enjeu DGO ;

Indicateur n°4 :

Pourcentage des communes ou communautés de communes ayant désigné un correspondant qui a suivi une formation ;

* Budget opérationnel de programme (mise en oeuvre de la LOLF).

** BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels.

ACTION 3 Education routière, commissions médicales

Indicateur n°1 : part des écoles de conduite ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B supérieur à 50 % (Région) ;
Indicateur n°2 : dépense moyenne (pour la Région) d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du MEDDE (en euros constants) ;
Indicateur n°3 : part des conducteurs, ayant leur permis depuis moins de 2 ans, impliqués dans un accident corporel (Région).

Les montants de la programmation budgétaire 2012 du BOP SCR pour le département ont été les suivants :

Action 1 :

2 800 € (100% de la dotation consommée) ;

Action 2 :

Politique locale : 52 321 € (100% de la dotation consommée) ;

Action 3 :

Organisation des examens du permis : 35 491 € (100% de la dotation consommée) ;

Commissions médicales et examens professionnels : 1 000 €.

3- Précisions techniques

Les délégations de la DSCR au RBOP (régional) se font en plusieurs temps :

- 25 % des crédits dès l'ouverture de l'année budgétaire (janvier) ;
- 55 % après transmission par le préfet de région à la DSCR du BOP régional (à la signature du BOP par le directeur de programme, premier semestre) ;
- 20 % en fonction des résultats du bilan à mi-année.

La DSCR effectue un suivi régulier de la performance des BOP régionaux (indicateurs de performance, indicateurs d'activités, taux de consommation des crédits, calendrier des remontés...) qui conditionne le versement du solde budgétaire.

Enfin, la DSCR souhaite disposer, en fin d'année n, d'une projection pour l'année n+1 précisant les orientations du budget par enjeux.

Le dialogue de gestion s'effectue entre la DSCR et la DREAL.

C- ARTICULATION ENTRE DGO ET PDASR

Pour le département de l'Indre, il est convenu de définir l'action comme la somme des moyens mis en œuvre pour répondre à l'organisation d'un événement qui affiche un message de sécurité routière. Chaque PDASR représente les actions de l'année en référence aux objectifs fixés par le DGO.

7- CYCLE CALENDRAIRE ANNUEL DE SECURITE ROUTIERE *pour une année N*

DECEMBRE année N-1

- **PCSR** pôle de compétence sécurité routière (instances publiques uniquement)
 - présentation bilan année N-1 ;
 - rappel objectifs PDASR ;
 - bilan actions PDASR ;
 - bilan accidents de la route ;
 - orientation des actions de sécurité routière
 - annonce du budget prévisionnel année N.
- **Appel à propositions d'actions** (délai de réponse : 1 mois)

JANVIER année N

- **CDISR** (comité départemental interministériel de sécurité routière) PCSR + partenaires associatifs
 - désignation des actions retenues parmi les proposées ;
 - décision de financement par action retenue ;
 - établissement du calendrier des actions majeures ("La route des vacances en toute sécurité", "semaine européenne de la mobilité", "relais motards").
- Etablissement du PDASR année N.

FEVRIER année N

- **Formalisation bilan PDASR année N-1**

JANVIER - DECEMBRE année N

- **Suivi des actions retenues** (mise en œuvre, financier, etc...);
- **Suivi du tableau de bord** (renseigné par les partenaires) ;
- **Suivi des bilans par action réalisée** (enjeux concernés, nature et volume public sensibilisé, couverture géographique, enveloppe financière PDASR concommée, ...).

NOVEMBRE année N

- **PCSR Année N+1**

8- ANNEXES

ARRETE PORTANT ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'INDRE

PARMI LES PARTENAIRES ASSOCIATIFS SECURITE ROUTIERE

Liste des IDSR (arrêté préfectoral 2009)

ETUDES STATISTIQUES DE LA DDT

Liste du matériel de la coordination sécurité routière