



PRÉFECTURE
D'EURE-ET-LOIR

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

**DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
2008 – 2012**

SECURITE ROUTIERE

Introduction	7
Chapitre I : Présentation de la démarche	9
Chapitre II : Les caractéristiques générales de l'accidentologie	13
Chapitre III : Les enjeux de l'Eure-et-Loir	19
Chapitre IV : Les orientations d'actions	33
Chapitre V : Suivi et évaluation du DGO	43
Annexes	47

La sécurité routière demeure un enjeu primordial dans chaque département. C'est au niveau local qu'une grande part de la lutte contre la violence sur nos routes se joue. En effet, ce n'est que par l'action conjointe de l'État et des collectivités territoriales, avec l'appui des associations, que la bataille de la sécurité routière sera gagnée. Amélioration du réseau, actions de sensibilisation, actions de prévention et répression des actes irresponsables doivent être menées de front et de façon coordonnée pour pouvoir porter leurs fruits.

Le département d'Eure-et-Loir a longtemps fait partie des départements français les plus touchés par les drames de la route.

Plusieurs années de lutte acharnée contre l'insécurité routière ont permis de diviser par deux le nombre d'accidents dans le département. Pour autant, trop de drames sont encore à déplorer sur les routes euréliennes. Parmi les accidents recensés trop nombreux sont ceux liés au comportement irréfléchi de certains usagers (vitesse, alcool, fatigue...).

C'est pourquoi nous avons décidé de nous mobiliser afin de définir ensemble les actions prioritaires à mettre en oeuvre en Eure-et-Loir.

Le Document Général d'Orientations formalise, pour les quatre années à venir, notre mobilisation autour d'orientations et de véritables projets départementaux, élaborés en concertation, afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif de moins de 3 000 morts sur les routes françaises à l'horizon 2012 fixé par le président de la République.

► Signature des partenaires :

Monsieur le Préfet

Jean-Jacques BROT

Monsieur le Procureur de la République

Philippe PEYROUX

**Monsieur le Président
de l'Association des Maires d'Eure-et-Loir**

Gérard HAMEL

**Monsieur le Président
du Conseil général d'Eure-et-Loir**

Albéric DE MONTGOLFIER

Lors du conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière du 21 décembre 2007, le Président de la République a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent 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 du risque routier que sont l'alcool et la vitesse.

A cet égard, les objectifs fixés sont :

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

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne de 8 % par an.

Dans ce contexte, chaque département a défini en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, 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.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO 2004 – 2008 assurant ainsi la continuité de l'action locale.

Ce document vise également à fédérer, autour des partenaires principaux de l'État dans le domaine de la sécurité routière que sont le Conseil général et l'Association des Maires, d'autres partenaires de la société civile (associations, compagnies d'assurance) autour d'axes prioritaires.

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO. Une démarche d'évaluation sera intégrée pour mesurer l'impact des actions conduites.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

A – La mobilisation des partenaires

La démarche DGO a été lancée par le Préfet en juillet 2008.
L'ensemble des partenaires de l'État a été invité à s'inscrire dans cette démarche.

A cet effet, un **comité de pilotage** ayant pour mission de valider les enjeux puis les orientations d'actions proposées, a été créé. Cet organe décisionnel est présidé par le Directeur de Cabinet du Préfet et le Procureur de la République :

ORGANISME	NOM – FONCTION
Conseil général d'Eure-et-Loir	M. VERNA, Directeur de cabinet
Association des Maires d'Eure-et-Loir	Mme LORIN, Maire de Digny
Groupement de gendarmerie départementale	Lieutenant-colonel ARVISET, Commandant GGD Capitaine CIVIT, Commandant EDSR (suppléant)
DDSP	M. MEYNIER, Directeur départemental Capitaine MONTMORY (suppléante)
DDE	M. GUERIN, Directeur départemental adjoint
SDIS	Commandant KATIC
Inspection académique	M. BRUANT, Secrétaire général M. MEUTELET, correspondant sécurité routière (suppléant)
DDJS	M. ALMAZAN, Directeur départemental
DDTEFP	M. ANTON, Directeur départemental adjoint
CRAM Centre	M. BINGLER, Ingénieur conseil
Mutuelle Sociale Agricole	M. BAUBION

Parallèlement au comité de pilotage, un **groupe technique** co-piloté par la coordinatrice sécurité routière et le responsable de l'ODSR, a eu pour mission d'assurer la cohérence et le suivi des contributions techniques nécessaires à l'élaboration de la démarche.

Cette instance est composée des membres du groupe de travail permanent Etat / Conseil général :

ORGANISME	NOM – FONCTION
Préfecture (DDE)	Mlle BUARD, coordinatrice sécurité routière Mme CARTIER, adjointe à la coordinatrice
DDE	M. SEIGNEURET, responsable de l'ODSR
Conseil général d'Eure-et-Loir	M. LE BAIL, chef du service programmation routière M. VALLART, service programmation routière
Groupement de gendarmerie départementale	Capitaine CIVIT, Commandant EDSR Lieutenant LINGET (suppléant)
DDSP	Capitaine MONTMORY Major HULIN (suppléant)
Pôle d'animation sécurité routière Centre	M. BLONDEL, Chargé de mission sécurité routière
DIR NO	M. DALEM, Chef du district de Dreux

B – Le choix des enjeux

Le diagnostic sur l'accidentologie du département de l'Eure-et-Loir a été réalisé par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la Direction départementale de l'Équipement au cours de l'année 2008, à partir du fichier accidents (BAAC) renseigné par les forces de l'ordre. Les données départementales de la période 2002 – 2006 ont été comparées à celle de la période précédente (1997 – 2001) ainsi qu'aux références régionales et nationales relatives à la période d'étude.

L'étude d'enjeux (**Annexe A**) ainsi produite, est illustrée par une cartographie importante.

L'analyse de l'accidentologie sur les 10 dernières années se caractérise par une baisse du nombre d'accidents semblable à celle observée sur le territoire national et en région Centre. Cependant, le nombre de tués diminue moins rapidement qu'au niveau national et demeure toujours largement plus élevé que ces deux références.

Pour le DGO 2008-2012, au vu des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du CISR du 13 février 2008, les 4 enjeux nationaux (les jeunes, l'alcool, la vitesse et les deux-roues motorisés) ont été caractérisés. Un enjeu local complémentaire a été dégagé – les accidents en rase campagne hors intersection.

Les enjeux du département de l'Eure-et-Loir issus de ce diagnostic ont été présentés et validés par le Comité de Pilotage le 11 septembre 2008.

C – La compréhension des enjeux

À l'issue de la première réunion du comité de pilotage, des groupes de travail ont été constitués pour chaque enjeu.

Étaient représentés dans chacun de ces groupes les partenaires institutionnels mais aussi le monde associatif ou de l'entreprise.

Des animateurs ont été nommés à la tête de chaque groupe. Une feuille de route leur a été remise lors d'une réunion organisée le 29 septembre 2008. Celle-ci avait notamment pour but de rappeler des objectifs dévolus à chaque groupe de travail, à savoir :

- Approfondir et mieux connaître les enjeux retenus ;
- Définir les grands principes de stratégie, de planification (priorités) et de synergies à mettre en oeuvre
- Faire des propositions d'orientations d'actions ;
- Préciser les recommandations éventuelles pour la mise en oeuvre des orientations d'actions.

La date limite de production des propositions d'orientations d'actions a été arrêtée au 28 novembre 2008, ce qui laissait aux différents groupes de travail un délai de deux mois.

La composition des différents groupes de travail est la suivante :

► Les jeunes :

- Animateurs :
 - M. MEUTELET, Inspection académique
 - M. DETREE, Prévention routière
- Membres :
 - M. MASSY, Direction départementale jeunesse et sports
 - Mme MERCIER, Conseil général
 - Adjudant-Chef DELETANG & M. GUEGUIN, Brigade de prévention de la délinquance juvénile
 - MM. DIA & BELKHIRI & Mme SARFATI, Police municipale de Dreux
 - Mme MARNEUR, IDSR / ECPA / Prévention routière
 - M. LOUIS, IDSR / Police municipale d'Épernon

► L'alcool :

- Animateurs :
 - Commandant RUIZ, Direction départementale de la sécurité publique
 - M. BLONDEL, Chargé de mission sécurité routière
- Membres :
 - Mme DUNAND, ECPA / Direction départementale de l'Équipement
 - Gendarme MUZELLEC, BTPCL Lucé
 - M. MOLET, Maire de Soulaire pour l'AM 28
 - M. DUGUE, CICAT
 - Mme ASSIE, SPIP
 - MM. CHARRON & TISSERAND, Mouvement *Vie livre*
 - Mme KANISZAY, Lycée Marceau de Chartres (infirmière)
 - Mme MARNEUR, IDSR / ECPA / Prévention routière

► La vitesse :

- Animateurs :
 - Capitaine CIVIT, Commandant Escadron départemental de sécurité routière
 - M. PROTAIN, Cofiroute
- Membres :
 - M. VALLART, Conseil général
 - Major HULIN, Direction départementale de la sécurité publique
 - M. GUERIN, Direction interdépartementale des routes nord-ouest
 - M. CHERON, Maire de Montreuil pour l'AM 28
 - MM. LAROCHE & BERNARD, IDSR / ECPA

► Les deux roues-motorisés :

- Animateurs :
 - Adjudant-Chef LEMERCIER, BMO Lucé
 - M. MARCHAND, Fédération française des motards en colère
- Membres :
 - M. DABLIN, M. Moto / Direction départementale de l'Équipement
 - Brigadier BERFINI, Direction départementale de la sécurité publique
 - M. FOURNIER, ECPA / Ecole de conduite
 - M. LEMORT, IDSR / ECPA

► Les accidents en rase campagne / hors intersection :

- Animateurs :
 - M. SEIGNEURET, Direction départementale de l'Équipement
 - M. LE BAIL, Conseil général
- Membres :
 - Adjudant BARILLE, BTP Chartres
 - Commandant KATIC, Services départementaux d'incendie et de secours
 - M. THOMASSAINT, Direction interdépartementale des routes nord-ouest
 - M. PECQUENARD, Maire de La Chaussée d'Ivry pour l'AM 28
 - MM. DEFFONTAINES & LECLERC, IDSR / ECPA

D – Le choix des orientations

Les travaux des différents groupes ont été présentés aux membres du comité technique le 12 décembre 2008, occasion d'amender voire supprimer certaines orientations.

Le comité de pilotage, réuni le 18 décembre 2008, a validé les orientations d'actions du DGO 2008 – 2012.

A – Présentation du département

1 – Géographie et réseau routier

Le département de l'Eure-et-Loir, limitrophe de la région parisienne, est situé à l'extrémité nord de la région Centre – l'une des plus vastes régions françaises. Son étendue est compensée par un relief très atténué qui en fait une zone de passage dense de l'espace économique national.

Lien naturel entre Paris, l'ouest et le sud-ouest de la France, le département de l'Eure-et-Loir occupe une situation privilégiée : la ville de Chartres joue en particulier le rôle de plaque tournante pour les grands itinéraires comme Paris – Tours – Bordeaux par A 10 et RN 10 , Paris – Le Mans – Bretagne par A 11 et RD 923 (ex RN 23) et Rouen – Orléans (par RN 154).

La densité du réseau local est importante : le département est largement couvert par près de 7 500 km de routes départementales, ce qui en fait l'un des premiers réseaux départementaux de France.

La dernière vague de décentralisation de 2006 a conduit au transfert d'une partie des routes nationales au Conseil général.

La carte ci-après représente l'état du réseau principal au 1^{er} janvier 2006 : ce réseau représente les **autoroutes** et les **routes à grande circulation** (RGC).

Le trafic est très élevé par rapport à la moyenne nationale sur les routes nationales ainsi que sur les autoroutes. Cependant, le trafic sur route nationale croît moins vite en Eure-et-Loir qu'à l'échelle nationale.

Une tendance à la stabilisation du trafic départemental se dessine sur les dernières années.

2 – Population et parc automobile

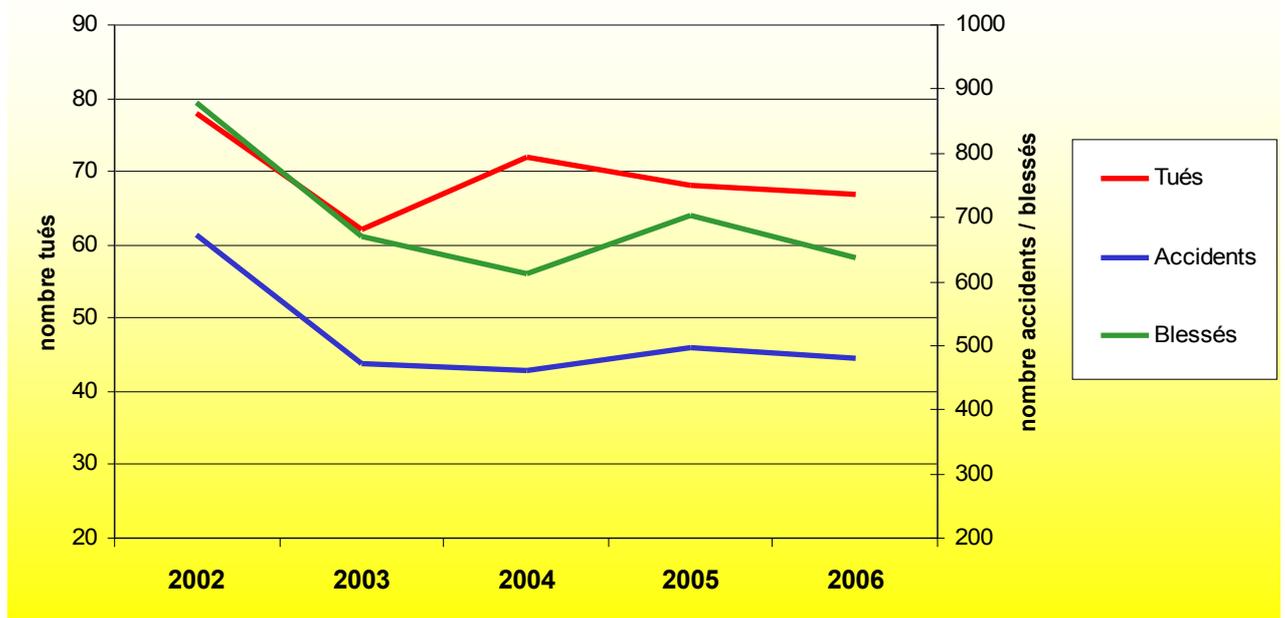
La superficie du département d'Eure-et-Loir est de 5 880 km², pour une population de 407 747 habitants, soit une densité moyenne de 69 habitants / km², un chiffre situé nettement en-dessous de la moyenne nationale.

La population du département se répartit, par classes d'âge, sensiblement de la même manière que la population française.

Même si l'Eure-et-Loir est un département plutôt rural où les déplacements motorisés devraient être plus nombreux, la densité du parc automobile est plus faible que la moyenne nationale.

1 – Bilan Accidents-Tués-Blessés (ATB) sur 5 ans

Evolution de l'accidentalité en Eure-et-Loir entre 2002 et 2006



Même s'ils connaissent des évolutions irrégulières, la tendance des trois indicateurs est à la baisse avec, néanmoins, une amélioration moins nette depuis 2003.

2 – Indice d'accidentologie locale (IAL)

Pour comparer les départements dans leur ensemble, il est calculé un **indicateur de risque** sur l'ensemble du département appelé IAL.

$$IAL = \frac{(\text{nombre de tués dans département})}{(\text{nombre de tués de référence en France})}$$

En pratique :

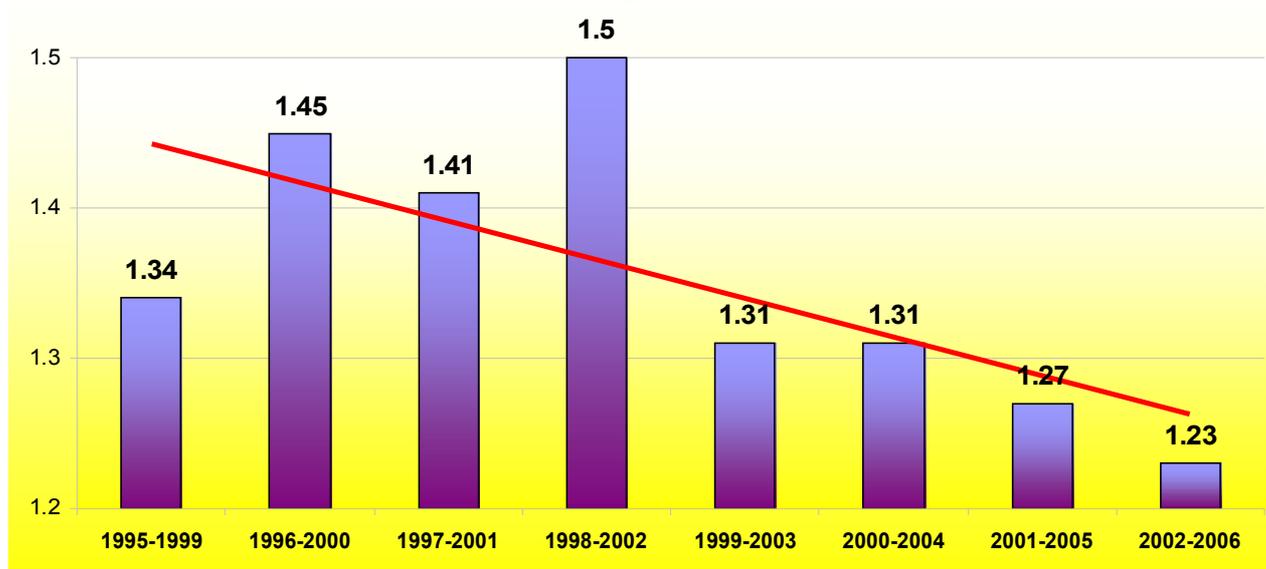
où le nombre de « tués de référence » en France est le nombre que le département aurait obtenu s'il avait le même taux de risque que la France. **Ainsi, par définition, l'indice de référence est 1.**

Le taux de risque, quant à lui, est défini pour chaque catégorie de réseau comme le rapport entre l'indicateur de sécurité (total du nombre de tués) et l'indicateur d'exposition au risque (parcours en millions de véhicules par kilomètres parcourus).

Rang	Département	IAL
1	Corse-du-sud	1.88
2	Gers	1.75
3	Ariège	1.67
4	Yonne	1.65
5	Jura	1.58
...	Cher	1.42
...	Loiret	1.33
26	Puy-de-Dôme	1.23
	Hérault	1.23

Rang	Département	IAL
26	Eure et Loir	1.23
	Alpes-Maritimes	1.23
	Loir-et-Cher	1.23
...	Indre-et-Loire	1.14
44	Hautes-Pyrénées	1.11
	Pyrénées-atlantiques	1.11
	Charente-Maritime	1.11
	Hautes-Alpes	1.11
...	Indre	1.00

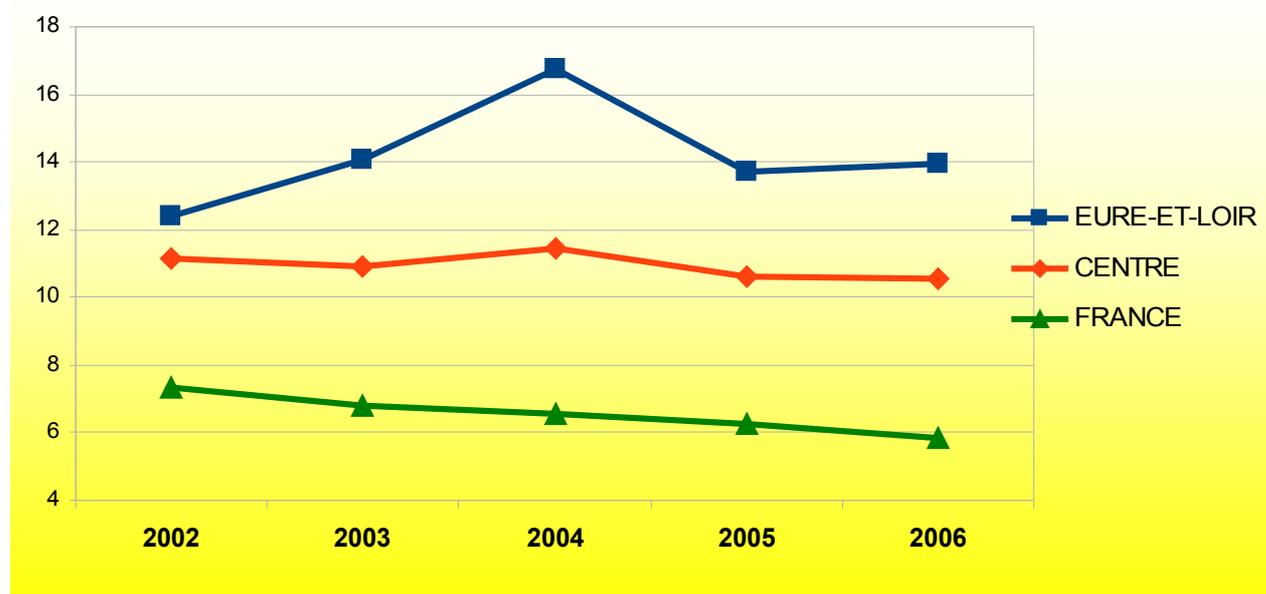
Indices d'accidentologie locale de 1995 à 2006



Avec un IAL 2002-2006 de 1,23, l'Eure-et-Loir se situe parmi les départements les moins bien classés. En région Centre, 4 départements sur 6 sont dans la même situation.

3 – Gravité

Evolution de l'indice de gravité 1 (tués / 100 acc.)



L'Eure-et-Loir est un département dans lequel les accidents sont particulièrement graves. D'une part, la gravité y est plus élevée qu'en région Centre et en France métropolitaine ; d'autre part, alors qu'on observe une baisse globale aux niveaux national et régional, la gravité des accidents est en hausse en Eure-et-Loir.

La gravité des accidents est donc un réel enjeu en Eure-et-Loir.

4 – Taux et densité

La densité permet de relier le nombre d'accidents (ou de tués) à la longueur du réseau. En Eure-et-Loir :

- quel que soit le réseau, la densité d'accidents situe le département au niveau des valeurs moyennes nationales ;
- en revanche, la densité de tués sur autoroutes et routes nationales est bien plus élevée en Eure-et-Loir qu'en France ;
- le faible chiffre constaté sur routes départementales s'explique surtout par la longueur du réseau, notamment du réseau secondaire, particulièrement étendu dans le département.

Le taux permet de relier non seulement le nombre d'accidents (ou de tués) à la longueur du réseau mais aussi au trafic supporté par ce réseau. On constate que :

- quel que soit le réseau, le taux d'accidents est inférieur aux valeurs moyennes nationales ; le taux le plus élevé est constaté sur le réseau national ;
- en revanche, le taux de tués sur autoroutes et routes nationales est bien plus élevé en Eure-et-Loir qu'en France ;
- les routes départementales présentent des taux toujours inférieurs aux valeurs nationales.

L'analyse des taux et densités met une nouvelle fois en exergue la « gravité » des accidents ayant lieu sur le réseau eurélien.

A – Analyse thématique

Pour le DGO 2008-2012, au vu des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du CISR du 13 février 2008, 4 enjeux nationaux ont été identifiés : les jeunes, l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés.

L'objectif de cette partie est donc de **caractériser**, par rapport au niveau national, **la pertinence de ces enjeux** au niveau local.

De plus, le caractère rural du département nous engage à nous intéresser aux spécificités de localisation géographique des accidents.



Nombre de verres standard par bouteille



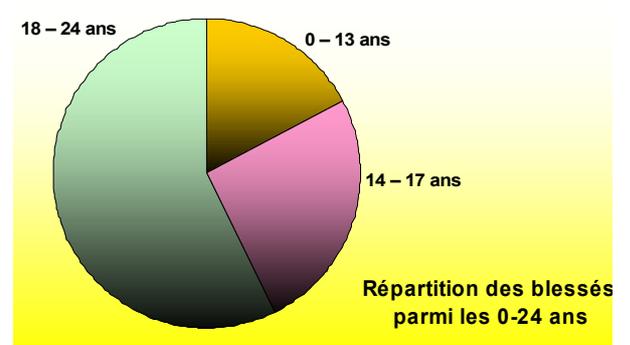
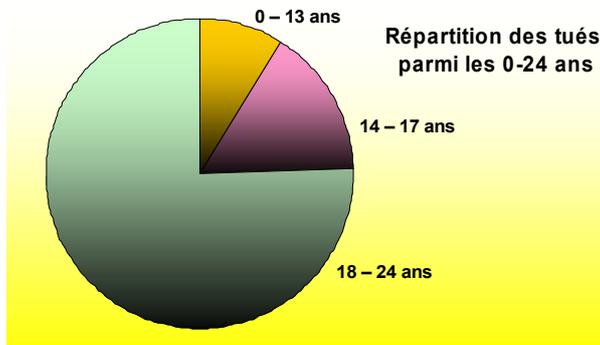
1 – Les jeunes

Le bilan global des accidents impliquant au moins un jeune de 0 à 24 ans (conducteur ou passager) durant la période d'étude fait état de :

- 1 432 accidents dont 151 mortels (10,5 %) ;
- 175 tués et 2167 blessés (dont 1/3 de blessés hospitalisés).

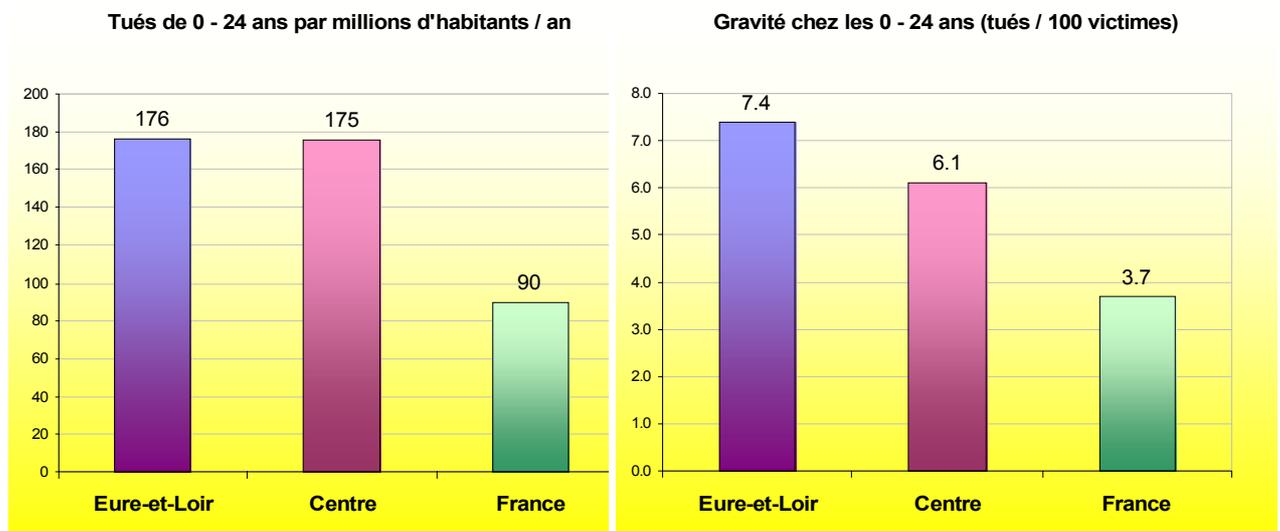
Sur 175 tués, 114 font partie de la tranche d'âge 0 – 24 ans, soit 65 %.

► Répartition des tués et blessés par catégories d'âge



Parmi les jeunes impliqués, ce sont les 18-24 ans qui paient le plus lourd tribut avec plus des 3/4 des tués et 2/3 des blessés hospitalisés.

► Caractérisation de la gravité de l'accidentalité des jeunes euréliens



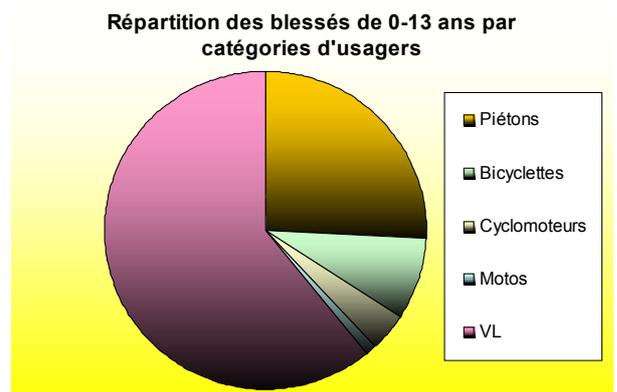
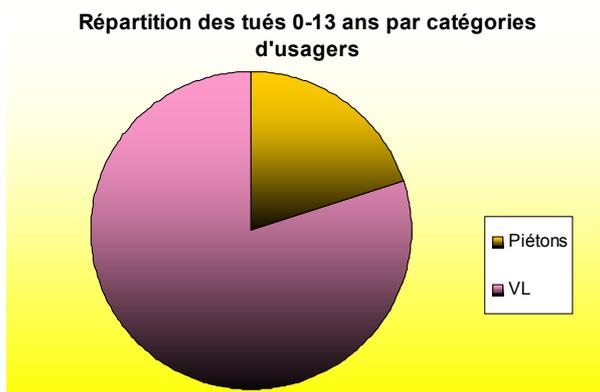
Plus précisément :

- la gravité est beaucoup plus forte chez les 18 – 24 ans que dans les autres tranches d'âge, aussi bien au niveau national que dans le département ; de plus, celle-ci est supérieure non seulement à la moyenne nationale mais également à celle de la région Centre.
- la gravité des accidents impliquant les 14 – 17 ans est proportionnellement plus élevée en Eure-et-Loir qu'en France et identique à la moyenne régionale.

► Cas des 0 -13 ans

Les 0 – 13 ans sont impliqués dans **283 accidents (20 %)**.

Les 0 – 13 ans représentent **10 tués, 69 blessés hospitalisés et 189 blessés non hospitalisés**.



Même si la part des impliqués piétons et vélos n'est pas négligeable, c'est en tant que passagers de véhicules particuliers que les 0 – 13 ans sont essentiellement impliqués.

Dans ce cas, ils ne peuvent être considérés comme « responsables » de l'accident.

En revanche, le comportement vis à vis du port de la ceinture de sécurité joue indéniablement un rôle dans la gravité des blessures : il s'avère que 12,1 % des victimes de 0 – 13 ans, passagers de véhicules particuliers, ne portaient pas leur ceinture. En France, sur la population totale, le taux s'élève à 7,1 %.

L'étude des accidents concernés montre que :

- les passagers arrière sont principalement concernés ;
- la représentativité est large (entre 3 et 13 ans) ;
- il est fréquent que ce phénomène accompagne celui du non port de la ceinture de sécurité par l'un des autres passagers, voire du conducteur.

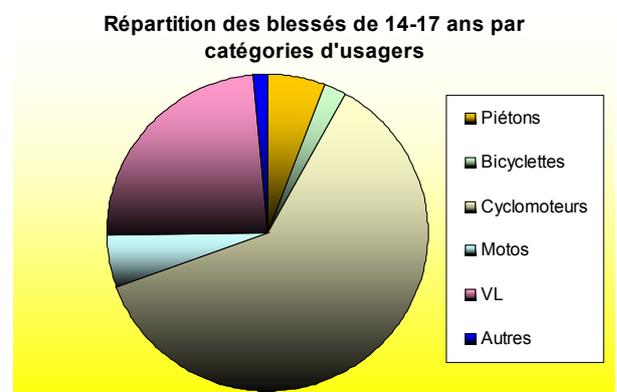
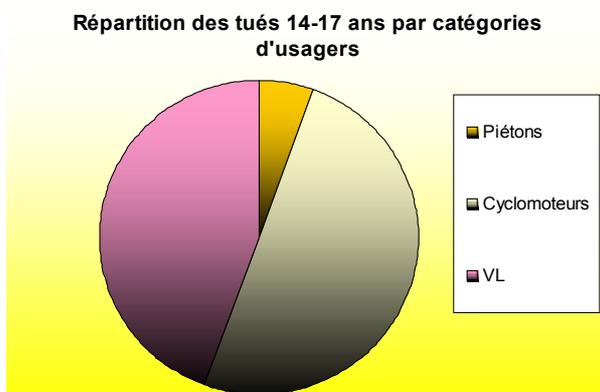
Cette étude montre bien que, concernant les 0 – 13 ans, l'effort principal est à assurer au niveau de l'utilisation des dispositifs de sécurité.

Par ailleurs, il ne faut pas minimiser la part des accidentés piétons et bicyclettes : si les consignes de sécurité de base étaient systématiquement appliquées, de nombreux accidents pourraient être évités.

► Cas des 14 – 17 ans

Les 14 – 17 ans sont impliqués dans **414 accidents (29 %)**.

Les 14 – 17 ans représentent **18 tués, 114 blessés hospitalisés et 258 blessés non hospitalisés**.



Les 14 – 17 ans sont essentiellement impliqués dans des accidents de cyclomoteurs, en tant que conducteur ou passagers. On retrouve également une part importante des accidentés en tant que passagers de véhicules particuliers.

Les tendances observées en Eure-et-Loir concernant l'accidentalité des 14 – 17 ans sont semblables à celles de la France. Alors que les tués sur cyclomoteurs sont proportionnellement plus nombreux dans le département, les blessés sont moins représentés : on peut en déduire que la gravité des accidents est proportionnellement plus élevée dans le département qu'au niveau national.

Par ailleurs : si 35 % des accidents impliquant un jeune de 14 – 17 ans sont des accidents de cyclomoteur, 33 % des accidents de cyclomoteurs impliquent des jeunes de 14 – 17 ans. Il y a donc un lien fort entre cette population et les accidents de cyclomoteur.

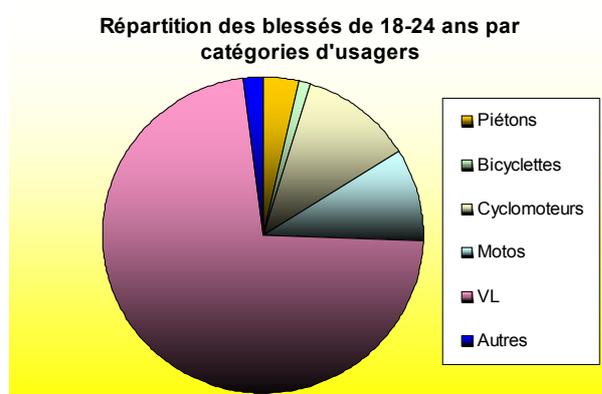
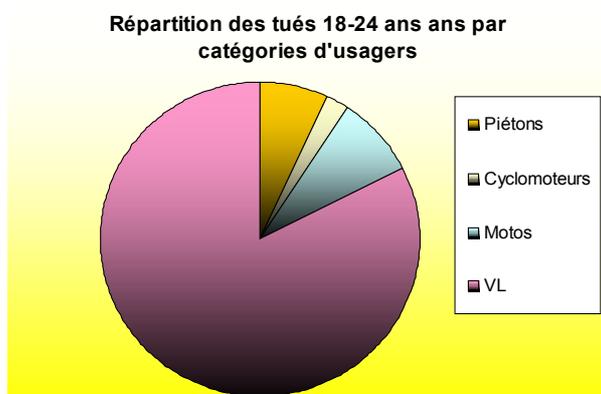
Toutefois, leur responsabilité n'est présumée que dans 38 % des cas.

On retiendra néanmoins que la jeunesse et l'inexpérience (prise de risque, fautes de conduite, inattention) des 14 – 17 ans est potentiellement à l'origine des accidents les impliquant, surtout en cyclomoteurs.

► Cas des 18 – 24 ans

Les 18 – 24 ans sont impliqués dans **987 accidents (51 %)**.

Les 18 – 24 ans représentent **86 tués, 285 blessés hospitalisés et 518 blessés non hospitalisés**.



Les 18 – 24 ans sont avant tout concernés par les accidents impliquant des véhicules particuliers (en tant que passager ou conducteur) et, dans une moindre mesure, par les accidents de 2 roues motorisés.

De manière générale la tendance observée en Eure-et-Loir est semblable à celle de la France entière :

- les victimes de 18 – 24 ans sont essentiellement à bord d'un véhicule particulier ;
- la gravité des accidents de VL impliquant des 18 – 24 ans est particulièrement élevée ;
- même si la proportion des victimes de 18 – 24 ans en deux roues motorisés est moins importante dans le département qu'au niveau national, la gravité des accidents y est supérieure.

Dans 87,9 % des accidents impliquant des 18 – 24 ans, ceux-ci sont impliqués en tant que conducteurs.

Si on considère les accidents impliquant des conducteurs de 18 – 24 ans, **ceux-ci sont présumés responsables une fois sur deux**. Cependant, les accidents dans lesquels les conducteurs de 18 – 24 ans sont présumés responsables sont relativement plus graves que ceux dans lesquels ils ne sont pas responsables.



Les jeunes hommes sont 3,6 fois plus impliqués dans les accidents corporels que les femmes (conducteurs). Ils sont concernés par 80 % des accidents impliquant des conducteurs de 18 – 24 ans.

Synthèse :

L'étude de la population des jeunes de 0-24 ans permet de dégager 3 sous-enjeux qui peuvent être hiérarchisés de la manière suivante :

- 1. Les hommes de 18 à 24 ans au volant d'une voiture*
- 2. Les jeunes de 14 à 17 ans conduisant un cyclomoteur*
- 3. Les enfants de 0 à 13 ans passagers d'un véhicule particulier*

2 – L'alcool

Pour 25 % des accidents corporels ou mortels, il n'est pas déterminé si l'alcool a constitué un facteur aggravant. C'est donc sur le sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie que les calculs s'appuient.

Bilan global des accidents où au moins un des conducteurs était alcoolisé :

- 230 accidents dont 45 mortels (19,6 %) ;
- 53 tués et 300 blessés (dont 45 % de blessés hospitalisés).

La proportion d'accidents corporels impliquant des conducteurs alcoolisés en Eure-et-Loir est équivalente à celle de la France (9% contre 10 %). Cependant, lorsqu'on ne considère que les accidents mortels, le facteur alcool est moins significatif en Eure-et-Loir qu'en France...

Par ailleurs, dans les accidents où l'alcool est en jeu, le conducteur concerné est le plus souvent en **situation de délit**, c'est à dire avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 g/l de sang : en règle générale donc, ce sont les fortes alcoolémies qui sont à l'origine des accidents de la route.

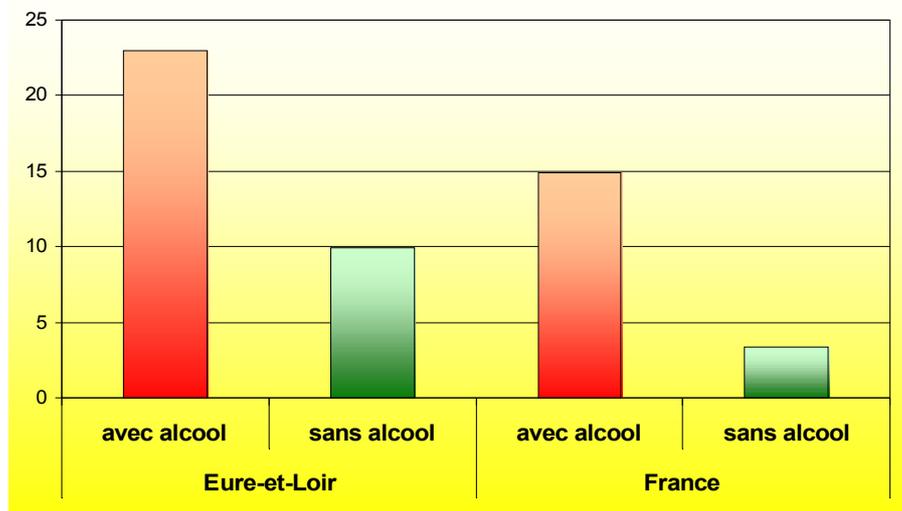
► Gravité

Avec alcool, la gravité des accidents est, en moyenne multipliée par 2,1.

De même, la proportion d'accidents avec alcool dans les accidents mortels est presque deux fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels.

Conduire sous l'empire de l'alcool augmente la gravité des accidents.

Indice de gravité des accidents avec / sans alcool



► Répartition dans le temps :

- La moitié des accidents avec alcool surviennent lors des weekend et jours fériés ;
- Près de $\frac{3}{4}$ des accidents mortels avec alcool surviennent la nuit ;
- De même, plus de la moitié (60 %) des accidents mortels survenant la nuit impliquent un conducteur alcoolisé.



Il existe une corrélation entre alcool et accidents de nuit en particulier lors des weekends.

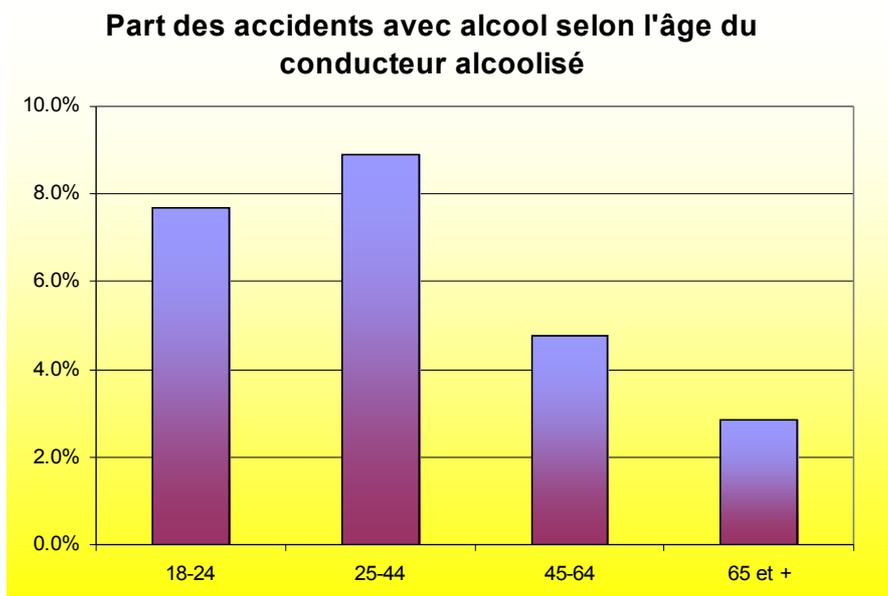
► Répartition par type de conducteur



L'alcool est présent dans 10,5 % des accidents impliquant des conducteurs de sexe masculin et seulement dans 2,3 % des accidents impliquant des conductrices.
Ce type d'accidents concerne plus les hommes que les femmes.

Contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les jeunes les plus touchés par l'alcool : en effet, dans près de 9 % des accidents impliquant un conducteur de 25 à 44 ans, celui-ci est alcoolisé (contre moins de 8 % pour les 18 – 24 ans).

Les accidents avec alcool concernent toutes les catégories de populations, en particulier les 18-44 ans.



Dans plus de la moitié des cas, le conducteur alcoolisé impliqué est présumé responsable de l'accident.

► Infractions liées à l'alcool

Le nombre d'usagers contrôlés positifs au volant de leur véhicule a connu un net fléchissement au cours des dernières années et s'est stabilisé autour de la moyenne nationale.

La part des suspensions de permis dues à l'alcoolémie a, quant à elle, légèrement augmenté au cours des dernières années.

Cela permet de supposer que le nombre d'alcoolémies délictueuses, en cause dans la majorité des accidents corporels, est relativement plus important.

Synthèse

L'étude des accidents dans lesquels le facteur alcool est présent montre que cet enjeu n'est pas aussi évident qu'il peut l'être au niveau national.

Certes, la part des accidents corporels avec alcool en Eure-et-Loir est semblable à la moyenne nationale. Mais :

- *La gravité des accidents avec alcool est relativement plus faible en Eure-et-Loir qu'en France ;*
- *Alors que les dépistages et contrôles préventifs de l'alcoolémie montrent que l'Eure-et-Loir connaît une baisse relative de l'imprégnation alcoolique, les résultats nationaux semblent montrer le contraire.*
- *Un point de vigilance est à mettre en avant sur les alcoolémies délictueuses (> 0,8 g/l de sang)*

Ainsi, cet enjeu a été retenu au niveau local.

3 – La vitesse

L'estimation de la vitesse d'un véhicule lors d'un accident de la route est particulièrement difficile. Elle relève souvent du subjectif : sentiment d'une personne ayant été témoin de l'accident, supposition des forces de l'ordre compte tenu des dégâts observés sur le(s) véhicule(s) en cause, éventuellement de l'interprétation scientifique de données terrain (traces de freinage)...

Actuellement, les forces de l'ordre ne disposent pas de moyens efficaces et fiables permettant d'estimer de manière systématique la vitesse d'un véhicule avant l'impact fatal... Aussi peut-on supposer que le facteur vitesse n'est mentionné que dans les cas évidents et que de nombreux accidents ne sont malheureusement pas intégrés dans les statistiques d'analyse du facteur vitesse.

Bilan global des accidents pour lesquels la vitesse est indiquée comme facteur aggravant durant la période d'étude :

- 232 accidents dont 24 mortels (10,3 %) ;
- 26 tués et 331 blessés (dont 39,9 % de blessés hospitalisés).

Sur les 26 tués, 21 étaient à bord d'un véhicule particulier. Plus généralement, les accidents dans lesquels la vitesse est en cause concernent majoritairement les usagers VL.

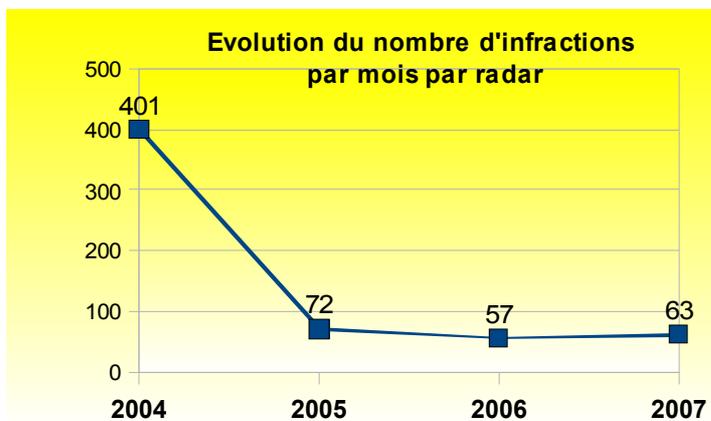
► Infractions liées à la vitesse

Après avoir connu une augmentation très importante en 2005, le nombre de PV établis pour infraction à la vitesse est à nouveau en baisse.

Comme pour la France, on observe en Eure-et-Loir une diminution relative du nombre de grands excès de vitesse (cause de retraits de permis).

► Le contrôle-sanction automatisé en Eure-et-Loir

En l'espace de 4 ans, les radars fixes se sont développés sur les routes euréliennes.



Alors que le premier a été particulièrement productif au début, l'ensemble des dispositifs a atteint une certaine limite qui mène le nombre d'infractions enregistrées à près de 65 messages par radar par mois ce qui est loin de la moyenne nationale de 40 messages par jour (1 200 messages /mois).

Cela s'explique par la prise de conscience des usagers de la présence du radar, avec pour effet positif la sécurisation de la zone concernée.

La très grande majorité des infractions est constituée de « petits » excès de vitesse (< 20 km/h) ; 96,4% de celles-ci sont des excès de vitesse inférieurs à 30 km/h.

Les grosses infractions sont donc très minoritaires (0,8 %) et en baisse par rapport à 2006 même si certains équipements de temps en temps connaissent des pics inquiétants.

C'est majoritairement sur autoroute que sont commises les infractions supérieures à 50 km/h.

► Vitesses enregistrées

Il semble que le comportement des usagers tende à s'améliorer.

Une étude comparative sur les taux de dépassement des vitesses réglementaires entre 2002 et 2006, sur les routes nationales (et départementales) de l'Eure-et-Loir, montre que ceux-ci ont baissé de 11,2 % à 37,3 % sur toutes les sections observées, soient 18 points de contrôle.

Synthèse :

Même si l'élément « vitesse » est toujours difficile à identifier précisément dans le déroulement d'un accident, il n'en est pas moins considéré comme un facteur aggravant et/ou déclencheur lors de certains accidents mortels.

Les données que nous possédons ne nous permettent pas d'identifier clairement un enjeu vitesse dans le département.

Néanmoins, elles ne permettent pas non plus de l'éliminer.

L'enjeu « vitesse » a donc été retenu sous réserve d'un approfondissement de la thématique.

4 – Les deux-roues motorisés

Bilan global des accidents impliquant au moins un deux-roues durant la période d'étude :

- **687 accidents dont 41 mortels (6 %) ;**
- **42 tués et 777 blessés (dont 38 % de blessés hospitalisés).**

Sur les 42 tués, 41 étaient en deux roues : 23 en motocyclette (56,1 %) et 18 en cyclomoteur (43,9).

► Les cyclomoteurs

Sont considérés comme « cyclomoteurs » tous les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³.

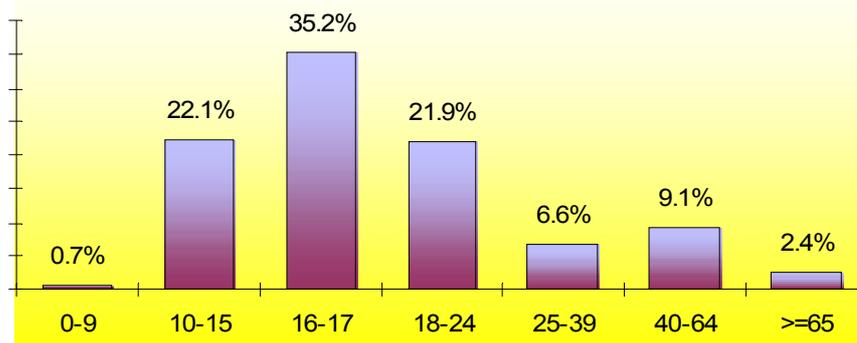
Les accidents corporels impliquant au moins un cyclomoteur représentent :

- **390 accidents (15,1 %)**
- **18 tués (5,4 %) - tous cyclomotoristes**
- **145 blessés hospitalisés (11,6 %)**

80 % des accidents de cyclomoteurs ont lieu **en agglomération** : toutes les agglomérations sont concernées de manière équivalente, les plus petites (- 5000 habitants) comme les plus grandes (+ 20 000 habitants).

Ce sont les **hommes** qui sont très majoritairement impliqués dans ce type d'accidents (82 %) alors que, a priori, la répartition par sexe des usagers de cyclomoteurs est plus équilibrée.

Répartition par âge des impliqués dans un accident de cyclomoteur



Ce sont les **adolescents** qui sont les plus concernés par les accidents de cyclomoteurs, ce qui est logique compte tenu du fait qu'ils représentent la plus forte part de conducteurs de cyclo. Les 14 – 17 ans représentent la moitié des tués en cyclo.

► Les motos

Les accidents corporels impliquant au moins une moto représentent :

- **308 accidents (11,9 %)**
- **24 tués (7,2 %)**
- **153 blessés hospitalisés (12,3 %)**

Sur les 24 tués, 23 étaient usagers de moto (96 %) ce qui prouve le caractère vulnérable des motards.

La faible proportion d'impliqués motards (12 % des accidents contre 19 % en France) peut probablement s'expliquer par une plus faible part d'usagers motards par rapport à d'autres régions.

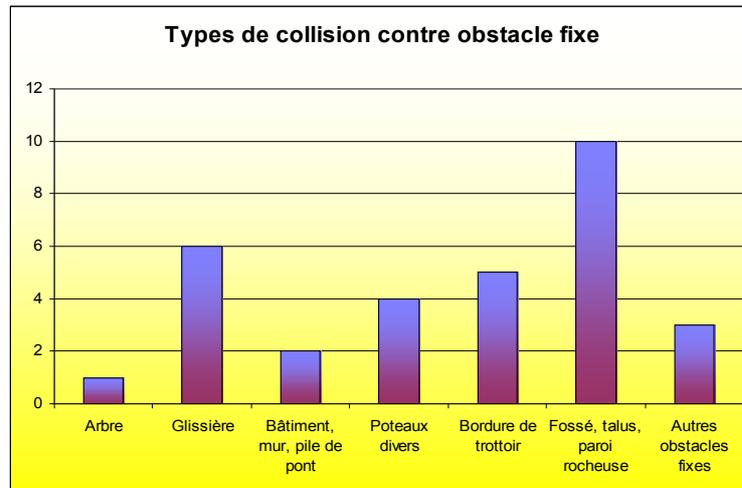
Par rapport à l'étude d'enjeux 1997-2001, la part des accidents impliquant un motard a augmenté de 1,3 points, mais la part des tués s'est stabilisée : la gravité a donc légèrement chuté.

La proportion de jeunes motards de 18 – 24 ans impliqués dans ces accidents corporels n'est pas plus excessive que dans les accidents corporels en général.

Les accidents de motos concernent principalement les **25 – 59 ans**.

	Gravité
Motard seul (28 %)	Ig1 = 9,0
Conflit (72 %) dont 63,5 % avec VL	Ig1 = 6,8

Les accidents de motards seuls sont les moins fréquents mais les plus graves.



Les collisions contre obstacle fixe concernent près d'1 accident de moto sur 5 ; les obstacles rencontrés sont relativement diversifiés.

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, les accidents de moto ont lieu principalement dans des conditions atmosphériques normales (87,6 %) et lorsque l'état de la chaussée est normale (85,6 %).

Les motards impliqués dans les accidents corporels sont sur-représentés chez les hommes, probablement parce-qu'ils représentent la grande majorité des usagers.

Les accidents de moto ont lieu surtout en milieu urbain (54,5 %) et notamment les agglomérations de plus de 20 000 habitants (22,1 %).

Ils se répartissent pratiquement de la même manière que les accidents en général : ils ont lieu sur tous les réseaux, dont la moitié sur route départementale. Cependant, ils sont sous-représentés sur les autoroutes.

Synthèse :

Ce qu'il faut retenir :

La proportion d'accidents impliquant les deux-roues motorisés a tendance à se stabiliser et la gravité à diminuer légèrement ;

- Les accidents impliquant des deux-roues motorisés sont moins graves que les accidents en général (gravité pratiquement divisée par deux pour les motos) ;

- Près de 2/3 des accidents de motos sont des conflits moto / VL et les motards sont présumés responsables dans seulement 1 accident sur 3.

L'enjeu deux-roues motorisée n'est a priori pas un enjeu fort en Eure-et-Loir.

Néanmoins, le manque d'information liée au parc en circulation biaise une partie des conclusions.

Ce thème a donc été retenu pour faire l'objet d'un approfondissement.

5 – Les accidents en rase campagne / hors intersection

Bilan global des accidents en rase campagne / hors intersection durant la période d'étude :

- 1 151 accidents dont 216 mortels (18,8 %) ;
- 252 tués et 1 658 blessés (dont 45 % de blessés hospitalisés).

► Répartition en agglomération / hors agglomération

Contrairement à ce qui est observé en France ou même en région Centre, la majorité des accidents en Eure-et-Loir ont lieu hors agglomération (53 %).

Les victimes graves sont largement majoritaires en rase campagne : la proportion des tués hors agglomération atteint 86 %, les blessés hospitalisés 71 %.

La répartition des victimes légère est plus équilibrée.

La sur-représentation des accidents corporels hors agglomération est une véritable caractéristique départementale.

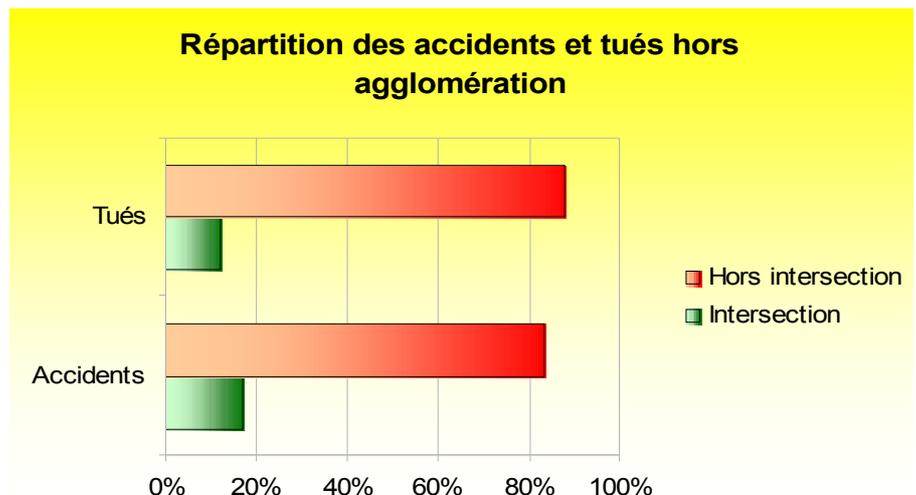
De plus, les accidents corporels sont 7 fois plus graves en rase campagne qu'en agglomération. La gravité des accidents hors agglomération est aussi une particularité du département.

► Répartition en intersection / hors intersection

Parmi les accidents ayant lieu hors agglomération, la large majorité (83 %) se déroule en section courante, c'est-à-dire en dehors de tout carrefour.

Le diagramme ci-contre montre également qu'il y a plus de tués hors intersection.

En ce qui concerne l'indice de gravité 1, il est de 15 en intersection contre 22 en section courante.



► En Eure-et-Loir, les accidents sont significativement plus graves hors intersection qu'en intersection.

Synthèse :

Les accidents en rase campagne font partie des enjeux départementaux depuis plusieurs années déjà.

On retiendra que, contrairement à la période précédente, c'est la multiplication des accidents hors intersection qui paraît inquiétante.

Ceux-ci ont donc fait l'objet d'une étude spécifique.

B – Les enjeux retenus

Suite à l'analyse de l'accidentalité générale du département, il est proposé de retenir **1 enjeu spécifique et transversal** :

- LA GRAVITE DES ACCIDENTS CORPORELS

Suite à l'analyse thématique et conformément aux recommandations national, il est proposé de retenir les **4 enjeux nationaux** ainsi qu'**1 enjeu local**.

Ceux-ci sont hiérarchisés de la manière suivante :

1. LES JEUNES ET PLUS PARTICULIEREMENT LES 18 – 24 ANS
2. L'ALCOOL
3. LA VITESSE
4. LES DEUX-ROUES MOTORISES
5. LES ACCIDENTS EN RASE CAMPAGNE HORS INTERSECTION

Par ailleurs, le *risque routier professionnel* et plus particulièrement l'enjeu représenté par les poids-lourds – qui n'est pas négligeable en Eure-et-Loir – a également fait l'objet d'une étude par un groupe thématique mis en place début 2009.

C – Compréhension des enjeux

La définition des enjeux majeurs de l'Eure-et-Loir a été suivie d'une phase de compréhension et d'analyse de ces thématiques au travers de groupes de travail dédiés.

Tous les pilotes des groupes de travail thématiques ont été destinataires d'une même feuille de route signée du Chef de projet sécurité routière ainsi que de la fiche outil leur présentant le marche à suivre pour animer leur groupe.

Chaque groupe a adapté sa méthode de travail par la suite (Annexe B).

► Contenu de la feuille de route

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2008 – 2012		
FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE DE TRAVAIL « THEME X »		
PILOTE		
COPILOTE		
MEMBRES		

L'engagement de chaque participant – pilote, copilote ou membre – est individuel et nominatif (non remplaçable).

Le pilote et le copilote participeront par ailleurs aux réunions de synthèse.

OBJECTIFS

Afin de répondre à l'objectif de réduction de l'insécurité routière :

- Approfondir et mieux connaître l'enjeu retenu
- Définir les grands principes de stratégie, de planification (priorités) et de synergies à mettre en oeuvre
- Faire des propositions d'orientations d'actions
- Préciser les recommandations éventuelles pour la mise en oeuvre des orientations d'actions.

CALENDRIER

La date limite de production des propositions d'orientations d'actions est arrêtée au 28 novembre 2008 pour une validation par le Comité de pilotage fixée en semaine 51.

RÉUNIONS

Le fonctionnement du groupe de travail doit répondre aux schémas d'organisation proposés dans la « fiche outil n°13 » ci-jointe.

A l'issue de chaque réunion, le pilote ou le copilote réalisera un compte-rendu et en transmettra une copie à la coordinatrice sécurité routière.

Pour le Préfet
Le Sous-préfet, Directeur de Cabinet
Chef de projet sécurité routière

Plusieurs enjeux se dégagent de l'analyse précédente. Tous ces enjeux sont partagés par l'État, le Conseil Général et l'Association des Maires d'Eure-et-Loir.

Il est proposé de ne retenir, dans un premier temps, des orientations d'actions que pour cinq d'entre eux, qui apparaissent comme étant les plus importants par leur poids dans l'accidentologie locale ou représentant un intérêt majeur pour assurer une sécurité renforcée des usagers de la route en Eure-et-Loir.

Ces cinq enjeux sont les jeunes, les deux-roues motorisés, l'alcool, la vitesse et les accidents en rase campagne / hors intersection.

Les orientations d'actions telles qu'elles sont proposées dans ce document concernent pour chaque enjeu : l'infrastructure, l'information, la formation, l'éducation, le contrôle et la sanction.

L'enjeu concernant le risque routier professionnel et traitant notamment du cas des poids lourds fera l'objet d'une étude approfondie : un groupe de travail est chargé de définir, durant le premier semestre 2009, les orientations d'actions.

De manière générale, cette réflexion sur les orientations doit se poursuivre au sein des groupes de travail créés sur les enjeux retenus au cours des 5 prochaines années de réalisation du DGO, en fonction des orientations complémentaires éventuellement proposées par le comité technique (membres du groupe de travail permanent Etat/CG).

Le Document Général d'Orientations gardera donc une grande souplesse de manière à s'adapter aux volontés locales des partenaires. Ces derniers continueront à travailler ensemble selon un plan annuel d'intervention qui orientera les priorités d'actions retenues dans le PDASR.

Les résultats de l'accidentologie annuelle pourront confirmer ou réorienter le choix des orientations retenues chaque année.

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 : 1 432 accidents et 114 tués dont 86 chez les 18-24 ans.
- La gravité des accidents est plus élevée chez les jeunes qu'en général.
- Identification de 3 sous-population :
 - les hommes de 18-24 ans au volant d'une voiture
 - les jeunes de 14-17 ans conduisant un cyclomoteur
 - les enfants de 0-13 ans passagers d'un véhicule

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- Concernant l'« enfant passager »
On note une méconnaissance des différents dispositifs de retenue dans les véhicules : ceinture non/mal attachée, dispositif de retenue inexistant ou non adapté chez l'enfant, ignorance de la réglementation.
- Concernant l'« enfant piéton » et l' « enfant cycliste »
A l'image de leurs parents, les enfants connaissent, mais n'appliquent pas forcément les règles qu'on leur inculque : non respect des feux de signalisation, traversée hors des passages protégés, mauvaise utilisation des trottoirs.
- Concernant l'« adolescent cyclomotoriste »
La plupart des cyclomotoristes impliqués dans des accidents sont des jeunes.
- Concernant le « jeune conducteur de 16-24 ans »
Les jeunes représentent une population à risques : ils manquent d'expérience mais se sentent invulnérables (tentation notamment chez les jeunes hommes de prendre des risques – vitesse, drogue, alcool) ; ils roulent dans des voitures parfois en mauvais état ; ils ont des moyens financiers limités et peuvent être concernés par la conduite sans permis.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Information :

- Dès la maternité (avant et après la naissance), informer les futurs/jeunes parents sur la réglementation en vigueur concernant les dispositifs de retenue à utiliser dans les véhicules et les guider dans le choix du matériel.
- Soutenir et mettre en place des actions de promotion du port du casque chez les cyclistes.
- Soutenir, développer et médiatiser les actions *Sam* ou *Capitaine de soirée* lors des manifestations destinées aux jeunes.

► Formation :

- Développer les actions partenariales de formation aux déplacements à pied, type « permis piéton ».
- Améliorer la préparation des ASSR 1 & 2.

► Éducation :

- Dans les écoles maternelles, multiplier les actions de sensibilisation au port de la ceinture de manière à ce que l'enfant prenne conscience très tôt de l'intérêt de la porter (début de *responsabilisation*).
- Développer des modes de déplacement alternatifs destinés à diminuer le nombre de voitures aux abords des établissements scolaires ou para-scolaires : mobilisation des (grands-)parents d'élèves et mise en place de *pédibus*, par exemple.
- Former des enfants volontaires afin qu'ils transmettent un message de prévention à leurs camarades : promotion de la démarche *patrouilleurs scolaires*.
- Développer une nouvelle génération de pistes d'éducation routière prenant en compte à la fois les contraintes réglementaires (signalisation) et le principe de maniabilité.
- Inculquer aux enfants une culture sécurité routière dès l'école élémentaire via des actions de sensibilisation globale au risque routier : généraliser les *villages de la sécurité routière*.

- Intégrer ou développer le thème sécurité routière dans le programme d'actions des CESC au sein des établissements scolaires du second degré ainsi que dans les CFA.
- Réduire le nombre de conducteurs sans permis en favorisant l'accès à la formation, notamment dans une démarche d'insertion professionnelle (voir les *chantiers sécurité routière*, les auto-écoles associatives et la *Logan cup*)

► **Contrôle / sanctions :**

- Mettre en oeuvre des opération de contrôle (préventif ou non) aux abords des lieux accueillant des enfants.
- Effectuer des « contrôle techniques » ciblés et vélos et cyclomoteurs via une démarche double prévention / répression

4 – Objectif de réduction des accidents :

Conformément aux objectifs gouvernementaux il conviendra de diviser par 3 le nombre de jeunes tués sur les routes.



1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 : 230 accidents et 53 tués.
- Corrélation entre alcool et accidents de nuit et weekend.
- Les accidents avec alcool concernent toutes les populations, en particulier les 18-44 ans.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- Le diagnostic s'avère très clair : à l'heure actuelle, la connaissance des circonstances des accidents avec alcool et/ou stupéfiants est particulièrement insuffisante.
- Si la majorité des jeunes se limitent au stade de l'expérience ponctuelle avec l'alcool et les stupéfiants, un certain nombre s'engage dans l'abus et la dépendance. Ce phénomène touche tous les jeunes, issus de milieux favorisés ou défavorisés.
- L'alcoolisation occasionnelle touche plus particulièrement les hommes de 18-24 ans (30 % des tués VL dans les accidents avec alcool) et les hommes de 25-44 ans (30 % également).
- L'alcoolisation festive est très présente dans les accidents mortels et représente 85 % des accidents mortels avec alcool.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Information :

- Mieux connaître les caractéristiques et les scénarios d'accidents avec alcool et ou stupéfiants en recherchant les synergies entre les fournisseurs de données (forces de l'ordre) et les exploitants (ODSR) : réfléchir à la possibilité de diligenter une équipe d'IDSR pour lire chaque PV d'accidents avec alcool et/ou stupéfiants.
- Constituer des dossiers de presse spécifiques
- Engager les municipalités à faire une sensibilisation sur les dangers de l'alcool et mettre à disposition des éthylo-tests lors de la location des salles des fêtes (particuliers ou associations) ; de la même manière, lors des manifestations de plein air organisées sur le territoire de la commune.

► Formation :

- Améliorer la prise en compte du risque routier associé aux comportements d'alcoolisation dans la formation du conducteur et à l'examen du permis de conduire.
- Mobiliser les entreprises de manière à ce qu'elles intègrent la problématique alcool dans leurs PPRR.

► Éducation :

- Renforcer la prévention vers les jeunes avec l'aide des parents et de jeunes « motivés » (des jeunes qui parlent aux jeunes)
- Développer le dépistage précoce des comportements problématiques (polyconsommation, ivresse dangereuse, conduites ordaliques, violences commises ou subies) qui se retrouvent au sein de groupes minoritaires mais à haut risque.

► Contrôle / sanctions :

- Créer un effet de dissuasion générale en adoptant un dispositif de contrôle aléatoire facilement identifiable par les usagers.

4 – Objectif de réduction des accidents :

Conformément aux objectifs gouvernementaux il conviendra de diviser par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'alcool.

2002-2006 : 45 acc. mortels



2007-2011 : 38 acc. mortels

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 : 232 accidents et 26 tués.
- Sur-représentation des automobilistes.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- Les jeunes sont particulièrement touchés par ce facteur lors des accidents.
- La proportion des rétentions de permis de conduire par rapport au nombre d'infractions ne faiblit pas ; les limitations de vitesse sont peu respectées, notamment par les deux-roues motorisés.
- Il n'existe pas d'étude sur les vitesses pratiquées dans le département.
- Les vitesses limites autorisées (en fonction du réseau emprunté et des conditions météorologiques) sont méconnues par les usagers de la route. Les limitations de vitesse sont donc rarement respectées et particulièrement en agglomération.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Infrastructure :

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées grâce à l'analyse des données des stations SIREDO, des comptages ponctuels et des radars préventifs : mise en place d'un observatoire départemental des vitesses (collaboration Etat/CG/collectivités locales)
- Examiner la pertinence des limitations de vitesse
- Sensibiliser les élus aux aménagement « vitesse » et les inciter à étudier des solutions en lien non seulement avec les gestionnaires de voirie mais aussi avec les forces de l'ordre.

► Information :

- Diffuser des images *choc* que les risques liés à la vitesse (y compris pour les deux-roues motorisés)
- Communiquer sur les sanctions prises

► Éducation :

- Monter une exposition itinérante sur la vitesse et ses conséquences qui interviendra en milieu scolaire.
- Multiplier les radars préventifs.

► Contrôle / sanctions :

- Prendre des sanctions exemplaires pour les délinquants « extrêmes » de la route : saisie du véhicule, annulation du permis de conduire...
- Mettre en place des contrôles ciblés en fonction de l'analyse des vitesses pratiquées sur le réseau du département.
- Installer des radars automatiques fixes en agglomération.

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 : 687 accidents et 41 tués dont 23 motocyclistes et 18 cyclomotoristes.
- 2/3 accidents impliquant un motard sont des conflits VL / moto.
- Peu d'accidents de motards seuls, mais ils sont plus graves.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- On constate des difficultés de cohabitation entre les usagers de deux-roues motorisés et les automobilistes.
De nombreux accidents sont dus : soit à une mauvaise appréhension des deux-roues motorisés par les automobilistes ; soit à un sentiment de supériorité et d'invulnérabilité de l'usager deux-roues motorisés.
- Le niveau technique de pilotage des deux-roues motorisés est souvent insuffisant : après obtention du permis, l'acquisition des automatismes de pilotage est longue et difficile. Cela se conjugue avec l'absence de pratique en période hivernale.
De plus, il n'existe pas de formation obligatoire à la conduite d'une 125 cm³ pour une personne ayant obtenu le permis B avant le 1^{er}/01/2007.
- Le réseau routier est parfois inadapté à la circulation des deux-roues motorisés : de nombreux aménagements sont mis en place sans tenir compte du danger qu'ils représentent pour les deux-roues motorisés ; usure du revêtement et maintenance insuffisante du réseau routier.
- Les mineurs ont une connaissance insuffisante de l'usage des cyclomoteurs.
Les parents ne sont pas suffisamment informés des conséquences engendrées par la mauvaise utilisation d'un cyclomoteur : les dangers liés à la conduite d'un cyclomoteur trafiqué, leur responsabilité en cas de contrôle ou d'accident.
- La protection corporelle des usagers de deux-roues motorisés est souvent insuffisante.
En France, il n'existe aucune obligation pour le motard de porter des équipements de protection (hormis casque homologué).
- Les tricycles et quadricycles (quads) à moteur sont de plus en plus nombreux : leur pilotage est difficile à appréhender et pourtant aucune formation spécifique n'existe.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Infrastructure :

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation d'ouvrages routiers.

► Information :

- Faire une campagne d'information sur la courtoisie au volant et le partage de route : établissement éventuel d'une charte de courtoisie.
- Faire une campagne d'information de « remise en route », au printemps après la coupure hivernale.
- Sensibiliser les titulaires d'un permis B avant le 1^{er}/01/2007 aux dangers des deux-roues motorisés et inciter à suivre une formation spécifique en école de conduite.
- Informer et sensibiliser les autorités gestionnaires de réseau.
- Créer un système de recueil destiné à répertorier les anomalies du réseau routier vis à vis des deux-roues motorisés.
- Pour les cyclomoteurs, passer l'information nécessaire en impliquant les assurances lors de la souscription du contrat et les concessionnaires lors de l'achat des véhicules.
- Communiquer sur la nécessité de porter des équipements de sécurité (images *choc*, comparaison avec/sans).
- Impliquer les concessions lors de l'achat du véhicule : développer les offres promotionnelles sur les équipements de sécurité.

- Mettre en place une campagne d'information préventive dans les concessions et les assurances sur les risques liés aux tricycles et quadricycles à moteur.

► **Formation :**

- Intégrer un module de sensibilisation aux risques deux-roues motorisés dans le formation aux permis B, C et E.
- Mettre en place des manifestations à destination des automobilistes destinées à leur faire découvrir les particularités de la circulation sur un deux-roues motorisés.
- Proposer aux usagers motos des journées de perfectionnement ou de remise à niveau.
- Intégrer un module technique lors de la formation ASSR/BSR pour susciter une prise de conscience (débridage et modifications en tout genre).
- Lors du passage du BSR, impliquer les écoles de conduite dans la diffusion de l'information aux parents.
- Lors du passage du BSR et permis moto, intégrer un module de sensibilisation au port des équipements de sécurité.

► **Éducation :**

- Impliquer les collèges via les CDI pour diffuser le documentation appropriée.

► **Contrôle / sanctions :**

- Proposer aux assurances de minorer les primes aux usagers de 125 cm³ ayant fait l'effort de suivre une formation non obligatoire (détenteurs de permis B avant 1^{er}/01/2007).
- Au sein des assurances, accorder des avantages aux utilisateurs d'équipements de protection ; en contre-partie, engagement de l'utilisateur à toujours les porter sinon rupture automatique du contrat (clause spécifique dans le contrat).

4 – Objectif de réduction des accidents :

Conformément aux objectifs gouvernementaux il conviendra de diviser par 2 le nombre d'accidents mortels de deux-roues motorisés.

2002-2006 : 41 acc. mortels



2007-2011 : 21 acc. mortels

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 : 1 151 accidents et 252 tués.
- En Eure-et-Loir, une majorité d'accidents a lieu hors agglomération (53,6 %).
- Des accidents significativement plus graves :
 - en rase campagne qu'en agglomération ;
 - hors intersection qu'en intersection.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- On constate de nombreux accidents dus à la perte d'adhérence sur accotements non stabilisés.
- On constate également de nombreux chocs frontaux ainsi que des chocs contre obstacles latéraux.
- Les conducteurs locaux (ou assimilés), habitués au trajet qu'ils empruntent, ont des comportements parfois limite où rouler à une vitesse excessive n'apparaît comme dangereux.
- Certains véhicules sont non ou mal éclairés, notamment durant les périodes telles que l'aube ou le crépuscule.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Infrastructure :

- Sur toute chaussée neuve et dans le cas de recalibrage des itinéraires prioritaires, aménager les accotements en intégrant des bandes de récupération d'au moins 1,50 m.
- Mettre en oeuvre des politiques de protection, suppression ou balisage des obstacles latéraux.
- Réfléchir à la mise en place d'aménagements spécifiques destinés à limiter la vitesse.

► Information :

- Informer les usagers sur la gravité des chocs contre obstacles et donc du danger consécutif à une sortie de route.
- Communiquer sur la vitesse et ses conséquences, en particulier sur les trajets connus.
- Informer les usagers sur l'intérêt de « voir et être vu ».
- Lors de l'achat d'un véhicule, veiller à ce que l'usager soit informé sur l'intérêt et le fonctionnement des dispositifs de sécurité passive.

► Formation :

- Mettre en place un module de formation sur la perte d'adhérence qui pourrait être proposé aux conducteurs confirmés comme aux jeunes conducteurs, pendant ou après leur formation.
- Mettre en avant les dangers du phénomène « vitesse » (distances d'arrêt, de sécurité) dans la formation du conducteur.

► Éducation :

- Mettre en avant les dangers du phénomène « vitesse » (distances d'arrêt, de sécurité) auprès de tous les usagers.

► Contrôle / sanctions :

- Mettre en place des contrôles techniques « inopinés » des véhicules : réactivation des campagnes d'allumage.

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2002-2006 :
 - impliquant au moins 1 PL : 213 accidents et 55 tués.
 - en trajet (mission + domicile-travail) : 775 accidents et 80 tués.
- En Eure-et-Loir, beaucoup de conflits entre PL et VL.
- Chaque année, entre 2 et 6 morts en accident du travail « mission » :
 - taux de fréquence des accidents de mission = 0,99
 - taux de fréquence des accidents de trajet = 2,09

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- Lors d'un accident de la circulation impliquant un PL, on constate que ceux-ci sont responsables dans 41 % des cas¹. Diverses infractions sont alors constatées : dépassement du temps de conduite, vitesse excessive, absence de carte dans le chronotachygraphe, non respect des distances de sécurité... Or, s'agissant de *conducteurs professionnels*, les erreurs de conduite de conduite ne devraient pas être aussi nombreuses.
- Les étrangers ne respectent pas tous la réglementation sociale européenne et le code de la route français. De plus, le « cabotage » par les transporteurs étrangers sera bientôt autorisé à l'intérieur du territoire français. L'Eure-et-Loir est un lieu de transit important où, par conséquent, on constate des situations parfois dramatiques.
- Les fourgons ou fourgonnettes sont souvent concernées par les problèmes de surcharge. La surcharge peut être volontaire afin d'optimiser le déplacement (contrainte économique) ou involontaire à cause de la méconnaissance de la réglementation en la matière, notamment lors de la location d'un VUL par un particulier.
- Lors d'un accident de la circulation impliquant un PL, ceux-ci ne sont pas responsables dans 59 % des cas. Les autres usagers ont souvent une perception incorrecte de la trajectoire et de l'amplitude spatiale du PL, ce qui implique des comportements à risque de la part de ces usagers.
- En région Centre, plus de 50 % des accidents du travail mortels sont des accidents de la route. Que ce soit en « mission » ou en « domicile-travail », le déplacement fait partie du travail. Or, tous les employés d'une entreprise ne sont pas des conducteurs professionnels – bien au contraire. Malheureusement, l'employeur ne connaît pas tous les moyens dont il dispose pour intervenir.

3 – Orientations d'actions par domaine :

► Infrastructure :

- Réfléchir en amont (avec les collectivités) sur l'aménagement des ZAC et centre-villes, notamment sur la question de l'accessibilité et des parkings afin de faciliter la tâche aux chauffeurs.
- Recueillir des données et analyser les points durs sur le département (routes étroites, carrefours difficiles) pour essayer d'intervenir dans le bon sens.
- Mettre en place de la signalisation complémentaire sur les lieux de grand passage des PL pour leur rappeler la réglementation en vigueur.

► Information :

- Créer un support de communication destinée aux chauffeurs rappelant les vitesses à respecter selon les types de route et de chargement.
- Informer les étrangers (et notamment les chauffeurs PL) des règles qu'il faut respecter en France.
- Pour les professionnels, suivi des 12 propositions du « Livre Blanc du VU » de janvier 2007.
- A l'attention des loueurs de VU (et des clients), communiquer sur les problèmes éventuels de

1 Etude sur un échantillon de 29 accidents sur la période 2008-2009

surcharge et les vitesses à respecter.

- Mettre en place une communication sur le « partage de la route et de la rue ».
- Communiquer sur l'importance de « voir et être vu » à proximité d'un PL (angles morts, distances d'arrêt).
- Faire comprendre aux employés comme aux employeurs que tout trajet fait partie du travail et ne représente pas une perte de temps.
- Informer les chefs d'entreprise sur leur responsabilité en cas d'accident de trajet.

► **Formation :**

- Développer les partenariats visant à promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) auprès des apprentis et de leur tuteur (maître d'apprentissage).
- Développer, au sein des écoles de conduite, un module court de sensibilisation à la conduite d'un PL et ses conséquences en termes de visibilité.

► **Éducation :**

- Apprendre aux enfants, dès le plus jeune âge, les rudiments de déplacement (à pied ou deux-roues) et les risques liés à la proximité immédiate d'un PL.
- Multiplier les modules de sensibilisation à l'évacuation de bus/car.
- Éduquer les parents aux comportements à adopter à proximité des arrêts de cars scolaires (stationnement gênant).
- Développer, dans les entreprises, les actions de sensibilisation à la sécurité routière et code de la route (rappel). Plus globalement, engager les entreprises et administrations à mettre en place un PPRR.
- Sensibiliser les jeunes dans les établissements scolaires, notamment les lycées agricoles.

► **Contrôle / sanctions :**

- Déployer régulièrement des moyens supplémentaires pour réprimer les comportements inacceptables de certains chauffeurs (hélicoptère, jumelles)
- Mobiliser les polices municipales sur les problèmes de stationnement gênant à proximité des lieux de livraison et des lieux de dépose de voyageurs.
- Faire des campagnes régulières de pesage des véhicules à l'aide des « pesons » mobiles.
- Inciter les entreprises à « dénoncer » les conducteurs coupables d'infractions avec des véhicules de flotte, dans une optique de pédagogie et de responsabilisation.

A – Mise en oeuvre

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

Cela se traduira notamment par un **appel à projets** diffusé par la Préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et orientations d'actions du département seront mentionnées.

Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2008 – 2012 seront traités prioritairement.

De plus, les groupes de travail thématiques pourront à nouveau se réunir et déterminer les actions à mettre en oeuvre périodiquement.

Des IDSR pourront être désignés pour piloter certaines actions.

B – Suivi

Un suivi de la mise en oeuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé : **le comité de pilotage se réunira annuellement pour évaluer la situation.**

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

A – Etude d'enjeux – Document de travail

*Élaborée par l'observatoire départemental de la sécurité routière
(DDE 28 / SIPRESER / BISR)*

B – Organisation et démarche suivies par les différents groupes de travail

C – Tableau de synthèse des orientations d'actions par enjeu

D – Tableau de synthèse des orientations d'actions pour le risque routier professionnel