



PRÉFET D'EURE ET LOIR

SECURITE ROUTIERE

**DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
2013 – 2017**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Introduction	7
Chapitre I : Présentation de la démarche	9
Chapitre II : Les caractéristiques générales de l'accidentologie	11
Chapitre III : Les enjeux de l'Eure-et-Loir	17
Chapitre IV : Les orientations d'actions	31
Chapitre V : Suivi et évaluation du DGO	39
Annexes	41

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.

Dès 2008, le département s'est doté d'un Document Général d'Orientations en matière de sécurité routière qui a permis en 4 ans d'y réduire l'accidentalité et notamment d'y faire diminuer d'un tiers le nombre de tués. 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, stupéfiants, fatigue...).

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

Le Document Général d'Orientations 2013-2017 formalise, pour les quatre années à venir, notre mobilisation autour d'orientations et de véritables projets départementaux, élaborés en concertation, pour que se poursuive la baisse de l'accidentologie en Eure-et-Loir.

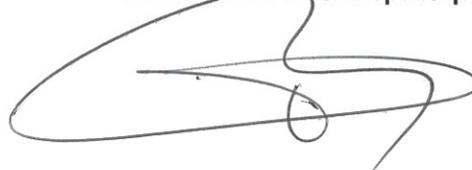
► Signature des partenaires :

Le Préfet d'Eure-et-Loir



Didier MARTIN

Le Procureur de la République



Patrice OLLIVIER-MAUREL

Pour le Président de l'Association
des Maires d'Eure-et-Loir,
La Maire d'Épernon



Françoise RAMOND

Le Président du Conseil général
d'Eure-et-Loir



Albéric DE MONTGOLFIER

Les pouvoirs publics ont réaffirmé en décembre 2011 leur volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3000 morts et qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables.

Le décret n° 2012-3 du 3 janvier 2012, portant diverses mesures de sécurité routière, 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
- lutte 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 loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure 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.

Rappelons enfin que 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, chaque département a défini 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.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO 2008 – 2012 assurant ainsi la continuité de l'action locale.

Les objectifs chiffrés du précédent DGO ont été réaffirmés et il s'agit donc lors du prochain quinquennat de passer sous les 3000 tués, de diviser par 3 le nombre de jeunes tués sur les routes, par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'alcool et par 2 le nombre d'accidents mortels de deux-roues motorisés.

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 mai 2012 .

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 Préfet et le Président du Conseil Général. Il réunit de nombreux acteurs :

ORGANISMES :

Préfecture d'Eure-et-Loir
Procureur de la République
Conseil Général d'Eure-et-Loir
Association des Maires d'Eure-et-Loir
Service départemental de l'éducation nationale
Groupement de gendarmerie départementale
Direction départementale de la sécurité publique
Direction départementale des territoires
Service départemental d'incendie et de secours
Direction interdépartementale des routes Nord-Ouest
COFIROUTE
Caisse d'assurance retraite et santé au travail Centre
Mutuelle Sociale Agricole
Conseil national des professions de l'automobile
Prévention Routière
Fédération française des motards en colère 28
Vie Libre
Pôle d'appui sécurité routière de la région Centre

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 des Territoires au cours de l'année 2012, à partir du fichier accidents (BAAC) renseigné par les forces de l'ordre.

Les données départementales de la période 2007 – 2011 ont été comparées à celle de la période précédente (2002 – 2006) ainsi qu'aux références régionales et nationales relatives à la période d'étude.

Il est proposé de ne retenir que 5 enjeux qui apparaissent comme étant les plus importants par leur poids dans l'accidentologie ou représentant un intérêt majeur pour assurer une sécurité renforcée des usagers de la route en Eure-et-Loir :

- les jeunes ;
- les deux-roues motorisés ;
- l'alcool et le cannabis ;
- la vitesse ;
- l'hypovigilance.

Les enjeux du département de l'Eure-et-Loir issus de ce diagnostic ont été présentés et validés par le Comité de Pilotage le 1er juin 2012.

C – La compréhension des enjeux

A 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.

Ces groupes avaient comme objectifs :

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

La liste des différents groupes de travail est la suivante :

- ▶ Les jeunes :
- ▶ L'alcool et le cannabis :
- ▶ La vitesse :
- ▶ Les deux roues-motorisés :
- ▶ L'hypovigilance :

D – Le choix des orientations

Le comité de pilotage, réuni le 8 octobre 2012, a validé les orientations d'actions du DGO 2013 – 2017.

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 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 carte ci-après représente l'état du réseau principal au 1^{er} janvier 2012 : 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 425 502 habitants, soit une densité moyenne de 72 habitants / km², un chiffre situé nettement en-dessous de la moyenne nationale.

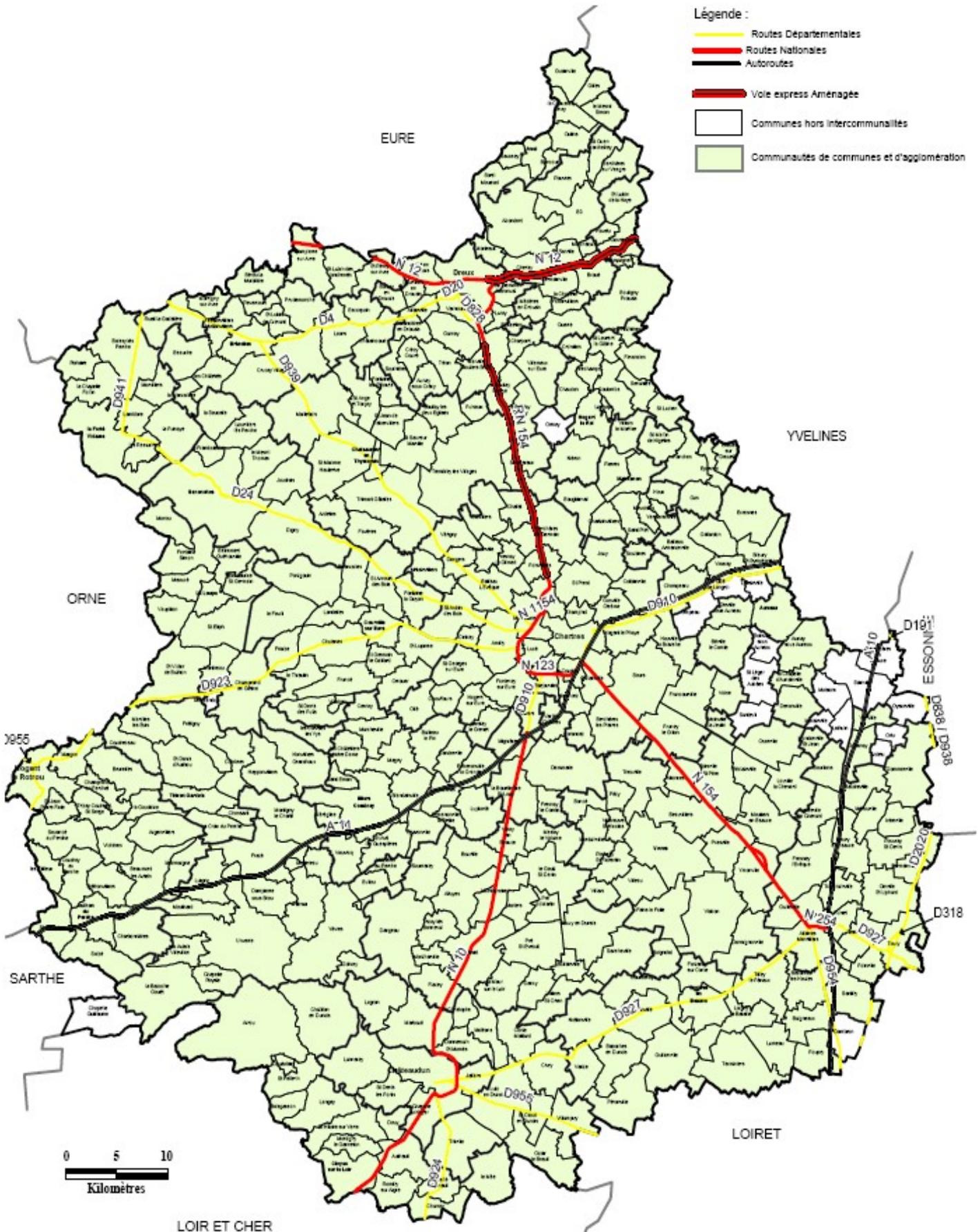
La population du département se répartit, par classes d'âge et par catégorie socio-professionnelle, sensiblement de la même manière que la population française.

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.

ROUTES A GRANDE CIRCULATION ET VOIE EXPRESS D'EURE-ET-LOIR

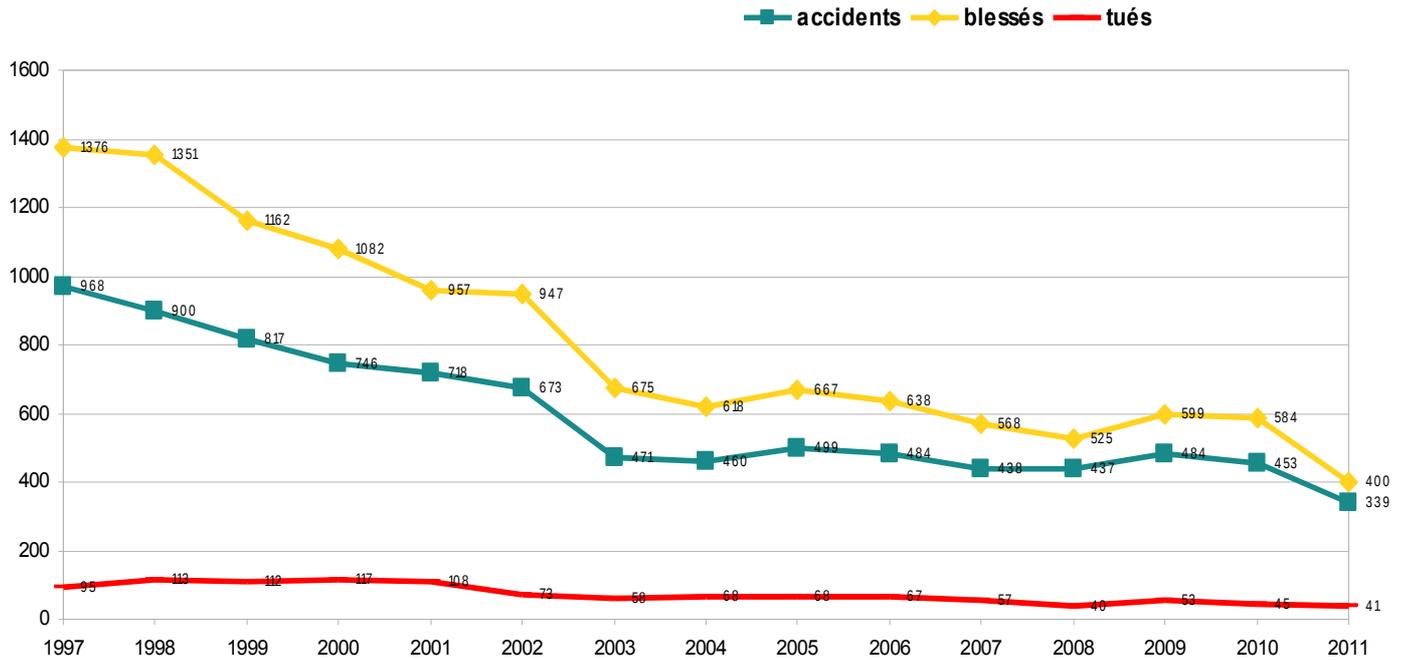
Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 03 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

Février 2012

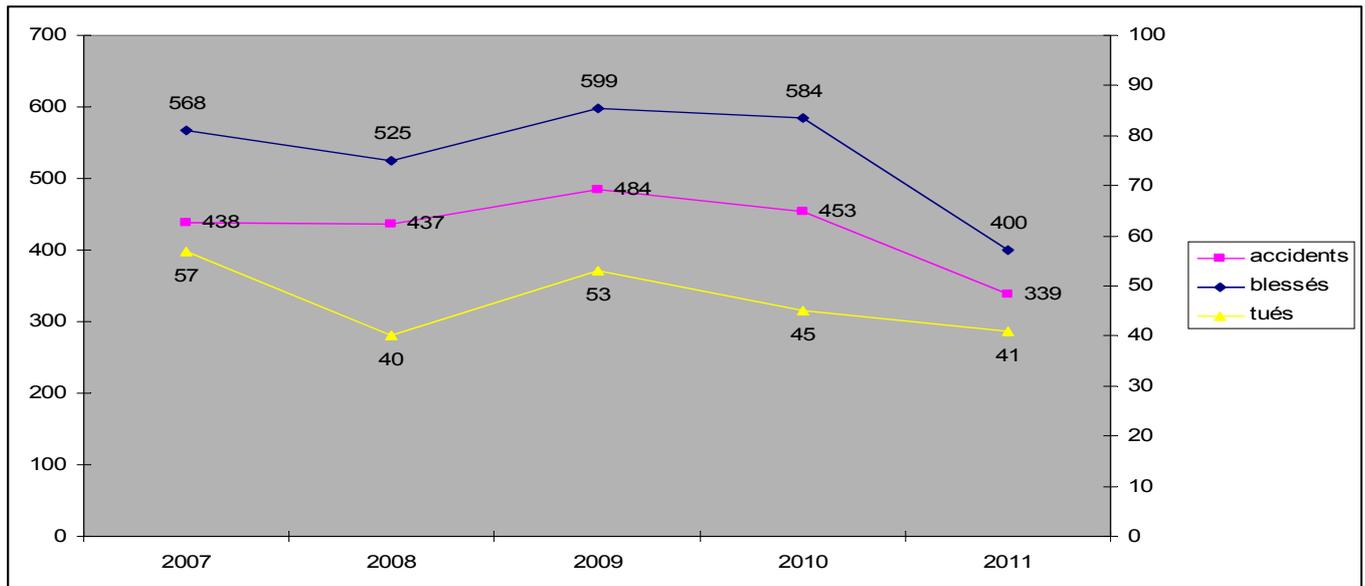


B – Caractéristiques générales de l'accidentologie

Bilan Accidents-Tués-Blessés (ATB) sur 15 ans



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



Après la forte baisse des indicateurs entre 2002 et 2004 due notamment à la mise en place des radars automatiques, les ATB ont connu une dégradation en 2005 suivie d'une baisse continue jusque 2008, année de mise en place du DGO précédent.

Toutefois, les nombres d'accidents et de blessés sont de nouveau orientés à la baisse en 2011 et cette tendance se poursuit en 2012.

En exceptant l'année 2008, on constate que le nombre de tués diminue progressivement depuis 2001 même si la baisse se fait moins sensible depuis quelques années.

Évolution de l'accidentologie sur la période 2007-2011 en comparaison de 2002-2006 :

- 2151 accidents (-16,9%) ;
- 2676 blessés (-24,5%) ;
- 236 tués (-112 tués, soit une baisse de 32,2%).

Données sur l'enjeu « Jeunes » :

Âge	Répartition INSEE	Accidents	Blessés	Tués
14-17 ans	5,9%	16,0%	10,5%	5,2%
18-24 ans	8,0%	38,2%	22,7%	24,7%

Part des jeunes dans le total de la période 2002 à 2006

Âge	Répartition INSEE	Accidents	Blessés	Tués
14-17 ans	5,9%	9,1%	10,0%	3,4%
18-24 ans	8,0%	34,5%	23,3%	21,2%

Part des jeunes dans le total de la période 2007 à 2011

Sur les cinq dernières années, les accidents, blessés et tués en rapport avec l'enjeu « Jeunes » concernent prioritairement la tranche 18-24 ans qui est encore très sur-représentée. Les données concernant la tranche 14-17 ans sont plutôt en amélioration par rapport à la période 2002-2006.

Données sur l'enjeu « Alcool » :

Période	Accidents	Blessés	Tués
2002-2006	11,9%	11,3%	20,3%
2007-2011	11,4%	11,3%	27,1%
<i>Référence nationale</i>	<i>10,8%</i>	<i>nc</i>	<i>30,8%</i>

Part des accidents, tués et blessés avec au moins un conducteur alcoolisé

La proportion d'accidents et de blessés a peu évolué entre les deux périodes de référence. La gravité de ces accidents a fortement augmenté puisqu'ils concernent plus d'un quart des tués des cinq dernières années.

Données sur l'enjeu « deux-roues motorisés » :

Période	Accidents	Blessés	Tués
2002-2006	26,6%	21,9%	12,1%
2007-2011	27,0%	25,0%	19,1%
<i>Référence nationale</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>23,8%</i>

Part des accidents, tués et blessés avec au moins un deux-roues motorisés

La proportion d'accidents, tués et blessés impliquant un deux-roues motorisés a augmenté entre les deux périodes d'étude et la mortalité de cette catégorie d'usagers concerne désormais majoritairement les conducteurs de motocyclettes.

Données sur l'enjeu « Vitesse » :

Période	Accidents	Blessés	Tués
2002-2006	9,0%	9,3%	7,5%*
2007-2011	12,6%	11,4%	24,1%

Part des accidents, tués et blessés dont la vitesse excessive est une cause prioritaire

*Le critère « vitesse » n'avait pas fait l'objet d'un recensement systématique sur les accidents mortels entre 2002 et 2006

La proportion d'accidents, tués et blessés impliquant un deux-roues motorisés a augmenté entre les deux périodes d'étude et ces accidents concernent près d'un quart des tués.

Données sur l'enjeu « Seniors » :

Période	Accidents	Blessés	Tués
2002-2006	15,5%	22,1%	17,0%
2007-2011	16,4%	25,9%	16,1%

Part des accidents, tués et blessés impliquant un senior (>65 ans)

La proportion d'accidents, tués et blessés impliquant un senior est stable et cette tranche d'âge n'est pas sur-représentée (16,2% de la population eurélienne).

Données sur l'enjeu « rase campagne / hors intersection » :

Période	En agglomération	Hors agglomération	En intersection	Hors intersection
2002-2006	46,6%	53,4%	23,3%	76,7%
2007-2011	54,4%	45,6%	23,3%	76,7%
<i>Référence nationale</i>	<i>69,6%</i>	<i>30,4%</i>	<i>28,5%</i>	<i>71,5%</i>

Part des accidents hors/en agglomération et hors/en intersection

La particularité de l'Eure-et-Loir de compter plus d'accidents hors agglomération qu'en agglomération a disparu sur la dernière période d'étude et ces proportions se rapprochent du niveau national.

Il est proposé de retenir comme enjeu l'hypovigilance qui concerne notamment ces accidents en rase campagne hors intersection et qui représentent plus de 17% des tués des 5 dernières années.

Données sur l'enjeu « Risque routier professionnel » :

Période	Trajet « Mission »	Trajet « Domicile-travail »
2002-2006	10,9%	12,0%
2007-2011	7,2%	8,8%

Part des accidents en Eure-et-Loir lors de trajet « mission » et « domicile-travail »

La part des accidents de la route liés au risque routier professionnel est en baisse mais ces données sont à prendre avec précaution puisque seul un accident sur deux contient des données exploitables sur les types de trajet.

A – Les enjeux retenus

Pour le DGO 2013-2017, au vu des orientations fixées dans le DGO précédent et de l'évolution de leurs accidentalités spécifiques, il a été décidé de conserver les enjeux « jeunes », « deux-roues motorisés » et « vitesse ».

L'enjeu « Alcool » a été complété par la problématique du cannabis et l'enjeu local (rase campagne hors intersection) réorienté vers les accidents dus à de l'hypovigilance.

Les enjeux « seniors » et « risque routier professionnel » n'ont pas été retenus comme prioritaires dans le département.



Nombre de verres standard par bouteille





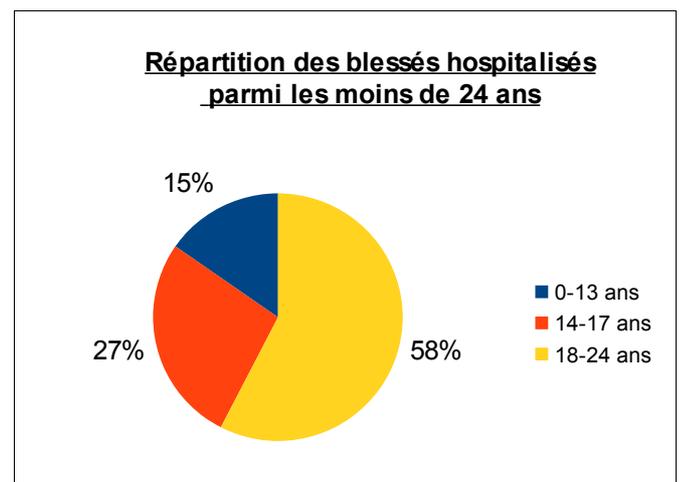
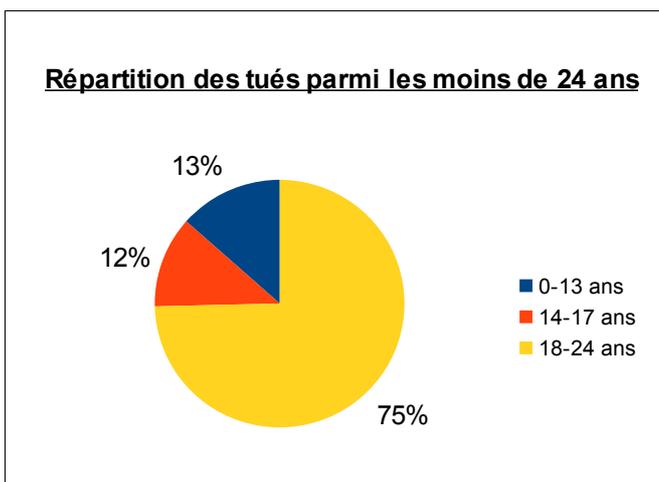
1 – Les jeunes

Le bilan global des accidents sur la période 2008-2011 impliquant au moins un jeune de 0 à 24 ans (conducteur ou passager) durant la période d'étude (2007-2011) fait état de :

- 1 155 accidents dont 99 mortels ;
- 112 tués ;
- 1607 blessés (dont 44% de blessés hospitalisés).

Sur 112 tués, 67 font partie de la tranche d'âge 0 – 24 ans, soit 60 %.

► 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 3/4 des tués et 58% des blessés hospitalisés.

► Cas des 0 -13 ans

Les 0 – 13 ans sont impliqués dans **93 accidents**.

Les 0 – 13 ans représentent **9 tués, 74 blessés hospitalisés (BH) et 134 blessés non hospitalisés (BNH)**.

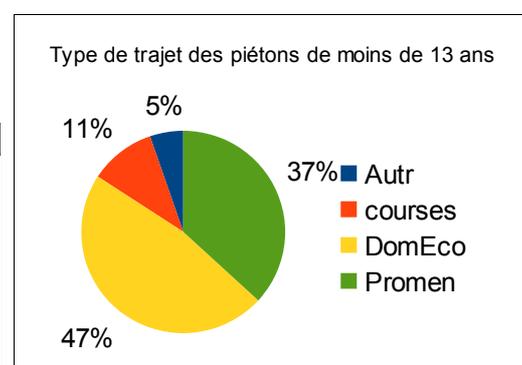
Répartition des victimes par catégories d'usagers :

	Tués	BH	BNH
Piétons	0	24	45
Bicyclettes	1	10	9
Cyclomoteurs	0	1	1
Motos	1	2	5
VL	7	36	70
Autres	0	1	4

Pour les enfants piétons, le bilan est donc de 65 accidents qui ont fait 24 blessés hospitalisés et 45 blessés non hospitalisés.

Les trajets sont majoritairement domicile-école et la majorité des accidents a lieu pendant l'heure de pointe du soir (16-19h).

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
[0h-7h]							
[7h-9h30]	2	3		1		1	1
[9h30-11h30]					1		
[11h30-14h]	1	5	2	2	2		
[14h-16h]	1	1	4		2	1	1
[16h-19h]	3	6	2	7	5	1	1
[19h-00h]			1	2	2	1	3

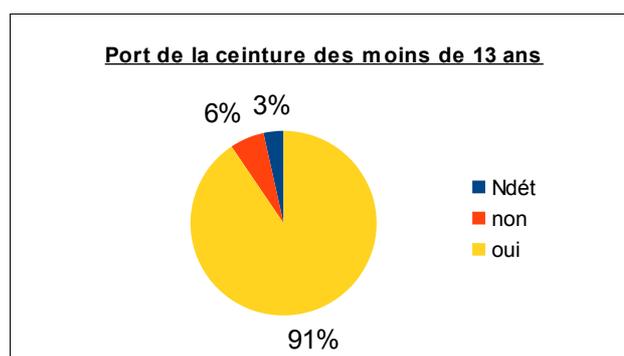


Pour les enfants passagers, le bilan est de 132 accidents qui ont impliqué 202 enfants.

89 ont été indemnes, 70 blessés non-hospitalisés, 36 blessés hospitalisés et 7 tués.

Le taux de non-port (ou non-muni d'un dispositif de retenue adapté) s'élève à 6% de l'ensemble des accidentés et il est un facteur de gravité très important. (3 tués sur 7 non-ceinturés ou non munis d'un dispositif de retenue adapté)

Sur la période d'étude précédente (2002-2006), ce taux était de 12,1% en Eure-et-Loir (à comparer aux 7,1% nationaux).



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

Il est à noter que le comportement vis à vis du port de la ceinture de sécurité a évolué favorablement depuis 5 ans dans le département.

Concernant les 0 – 13 ans, l'effort principal reste de sensibiliser sur l'utilisation des dispositifs de sécurité puisque toute dégradation du taux de port a des répercussions immédiates très graves : sur la période d'étude, 25% des non-ceinturés ont été tués et 42% blessés hospitalisés.

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 **196 accidents**.

Les 14 – 17 ans représentent **8 tués, 131 blessés hospitalisés et 137 blessés non hospitalisés**.

Répartition des victimes par catégories d'usagers :

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
Piétons	0	7	15
Bicyclettes	0	4	11
Cyclomoteurs	3	73	61
Motos	1	19	10
VL	4	28	38
Autres	0	0	2

Les 14 – 17 ans sont essentiellement impliqués dans des accidents de cyclomoteurs, en tant que conducteurs ou passagers (127 accidents soit 65% des accidents impliquant des 14-17 ans).

On retrouve également une part importante des accidentés en tant que passagers de véhicules particuliers.

Il est intéressant de noter que leur responsabilité est présumée dans 57 % des cas.

Le taux de non-port du casque est de 3% chez les conducteurs des cyclomoteurs. 12 des 13 passagers de cyclomoteurs impliqués dans les accidents le portait ce qui démontre la prise de conscience de cette population sur le sujet.

On retiendra 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 **741 accidents**.

Les 18 – 24 ans représentent **50 tués, 278 blessés hospitalisés et 346 blessés non hospitalisés**.

Répartition des victimes par catégories d'usagers :

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
Piétons	1	8	45
Bicyclettes	1	4	6
Cyclomoteurs	3	34	68
Motos	8	49	46
VL	33	173	207
Autres	4	10	3

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.

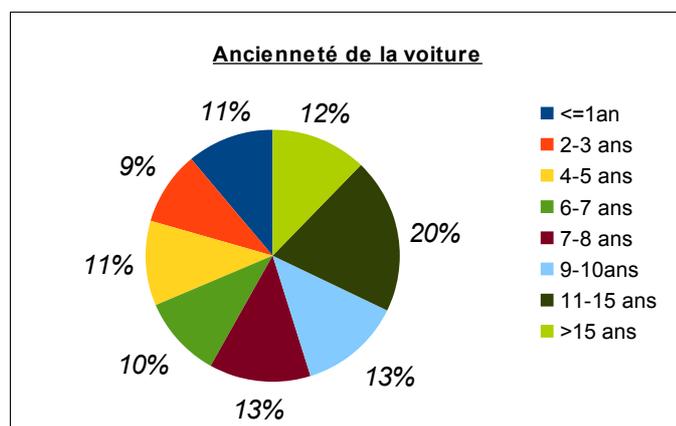
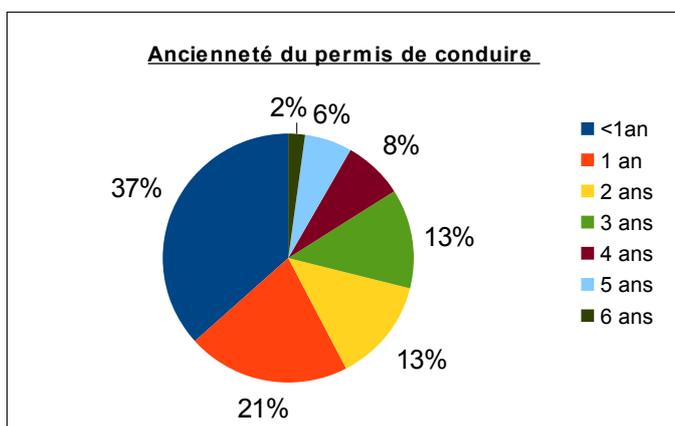
De manière générale la tendance observée en Eure-et-Loir est semblable à celle de la France entière :

- 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 72% 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 dans 62% des cas.**

Les deux spécificités de cette tranche d'âge sont l'utilisation de voitures plutôt anciennes et l'obtention très récente d'un permis.



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 jeunes 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 ou piétons*

Nombre de verres standard par bouteille



2 – L'alcool

Pour un quart 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 l'alcoolémie est connue que les calculs s'appuient.

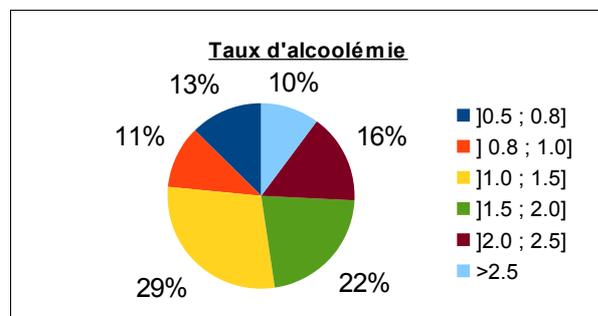
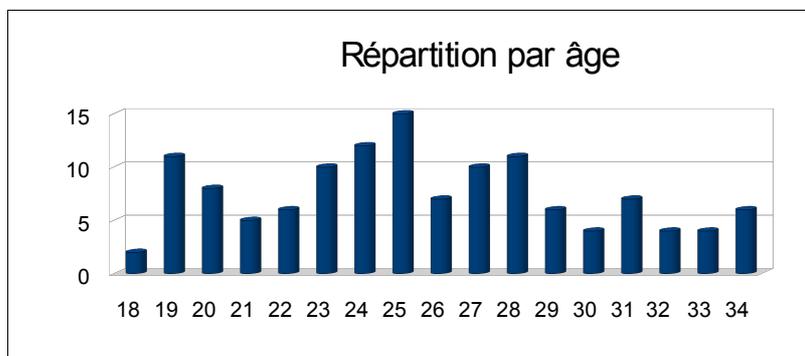
Bilan global des accidents sur la période 2008-2011 où au moins un des conducteurs était alcoolisé :

- 239 accidents (11,1 % des accidents) ;
- 303 blessés (11,3% des blessés) dont 207 hospitalisés ;
- 64 tués (soit 27,1% des tués).

La proportion d'accidents corporels impliquant des conducteurs alcoolisés en Eure-et-Loir est légèrement supérieure à celle de la France (11,1% contre 10,8%).

Détail pour les auteurs présumés qui ont entre 18 et 34 ans :

128 des auteurs avaient entre 18 et 34 ans et était au-dessus du seuil des 0,5g d'alcool par litre de sang. Voici quelques précisions sur ces auteurs.



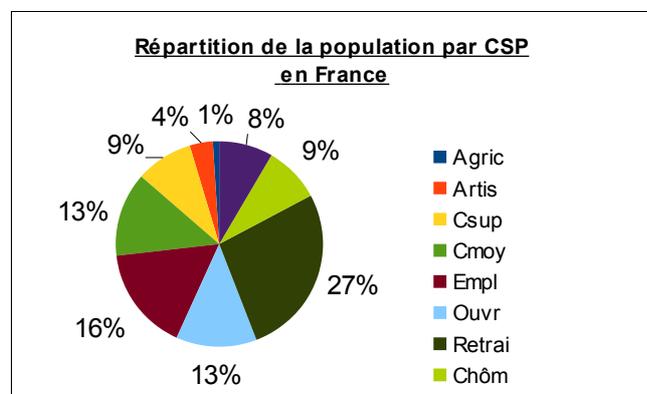
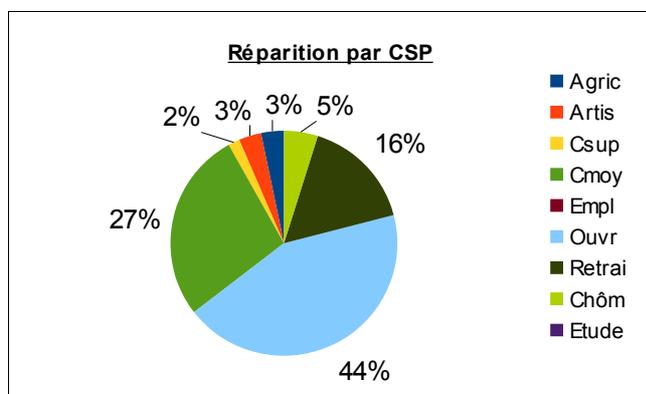
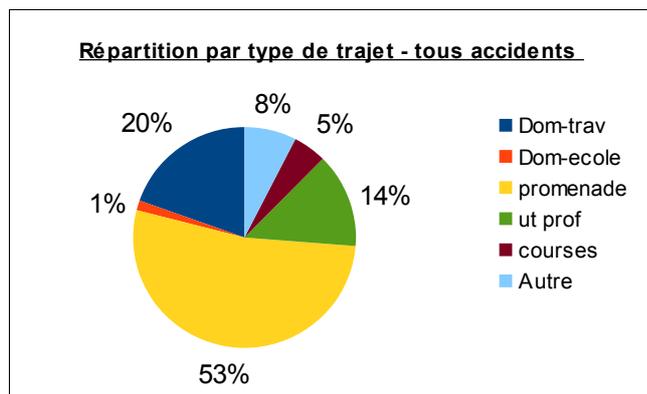
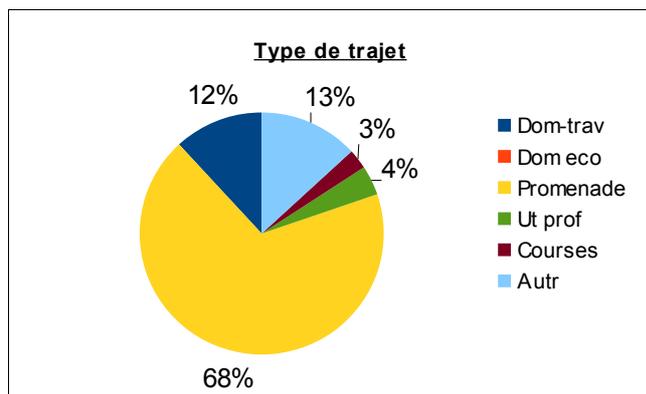
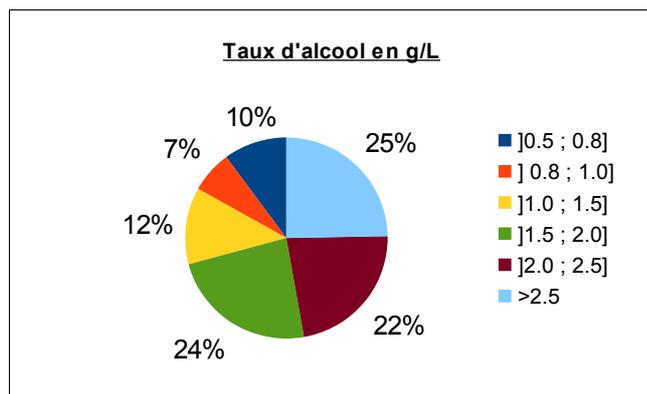
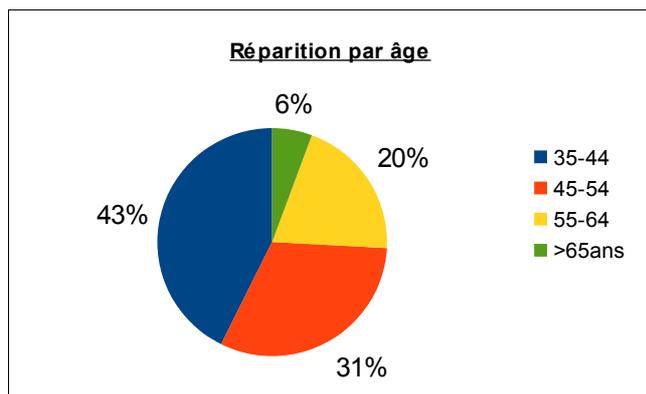
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
[0h-6h[	3	2	5	5	2	14	13
[6h-9h[	1		1	1	1	4	10
[9h-12h[		1				1	
[12h-14h[					1		
[14h-16h[			1		1	1	2
[16h-19h[	3	1	1	3	1	5	1
[19h-22h[	1	4	4	1	6	4	7
[22h-00h[	2	3	1		7	6	4

L'alcoolisation de cette tranche d'âge est plutôt festive puisque les accidents ont lieu principalement très tôt le matin ou en soirée le week-end.

Les auteurs sont plutôt âgés de 19 à 28 ans et ont un taux médian d'alcoolémie de 1,5g/L ce qui est plus faible que le taux médian global.

Détail pour les auteurs présumés qui ont plus de 35 ans :

89 auteurs de plus de 35 ans étaient au-dessus du seuil des 0,5g d'alcool par litre de sang. Voici quelques précisions sur ces auteurs.



	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
[0h-6h[	1		1	1		3	7
[6h-9h[					2	1	
[9h-12h[				1	2	2	
[12h-14h[				1	2	1	2
[14h-16h[	2	1	1	1	2	3	
[16h-19h[	3		2	6	2	7	8
[19h-22h[	3	1	4	5	2	4	2
[22h-00h[			1	1	2	1	2

Plus l'âge du conducteur est élevé et moins celui-ci est alcoolisé. Les 35-54 ans impliqués dans ces accidents sont plutôt des ouvriers ou des cadres moyens avec une part non-négligeable de trajet domicile-travail.

Le taux médian pour cette tranche d'âge est de 2g/L ce qui est supérieur au taux médian global.

Ces accidents ont, de plus, lieu pendant la pointe horaire du soir ce qui laisse supposer un phénomène de dépendance à l'alcool de la part de ces auteurs.

Synthèse

L'étude des accidents dans lesquels le facteur alcool est présent montre que cet enjeu est devenu un enjeu majeur pour le département d'Eure-et-Loir.

L'étude de la population des conducteurs alcoolisés permet de dégager 2 sous-enjeux qui peuvent être hiérarchisés de la manière suivante :

1. Les jeunes de 18 à 34 ans qui s'alcoolisent de manière festive

2. Les personnes (notamment les plus de 35 ans) qui s'alcoolisent fortement, avec des problèmes d'abus et de dépendance



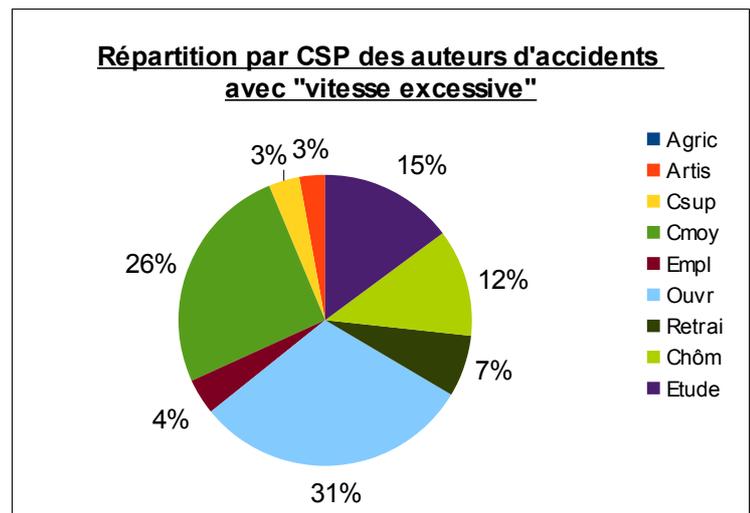
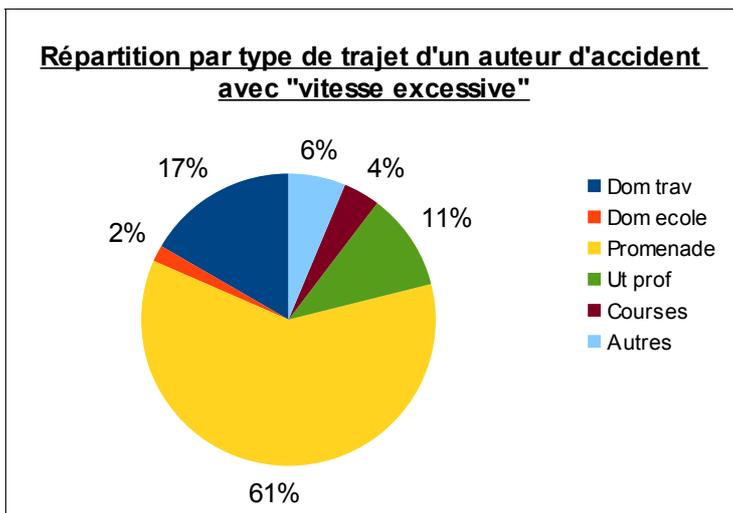
3 – La vitesse

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, estimation par les 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. 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 sur la période 2008-2011 pour lesquels la vitesse est indiquée comme facteur aggravant durant la période d'étude (2007-2011) :

- 271 accidents (12,6 % des accidents) ;
- 306 blessés (11,4% des blessés) dont 168 hospitalisés ;
- 57 tués (24,1% des tués).



	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
[0h-6h[	3	2	1	4	2	8	7
[6h-9h[	11	4	5	2	2	2	7
[9h-12h[	4	9	0	4	5	9	5
[12h-14h[	0	1	1	6	6	7	3
[14h-16h[	3	3	4	4	1	8	7
[16h-19h[	6	7	10	11	13	15	9
[19h-22h[	1	5	4	7	5	9	7
[22h-00h[	2	2	3	3	2	3	3

Il est constaté une sur-représentation des étudiants, des cadres moyens et supérieurs et des trajets type « promenade ».

La répartition horaire des accidents avec vitesse est liée au trafic puisque ces accidents ont surtout lieu lors des heures de pointes du soir et le week-end.

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.

L'étude de ces conducteurs ne permet pas de dégager de population plus particulièrement ciblée. Cet enjeu touche toutes les populations aussi bien les motards que les jeunes ou les actifs.



4 – Les deux-roues motorisés

Bilan global des accidents sur la période 2008-2011 impliquant au moins un deux-roues durant la période d'étude (2007-2011) :

- 634 accidents (27% des accidents) ;
- 690 blessés (25% des blessés) dont 340 hospitalisés ;
- 46 tués (19% des tués).

Sur les 46 tués, 16 étaient en deux-roues motorisés légers (type cyclomoteur) et 30 en deux-roues motorisés lourds (type motocyclette).

Le Centre d'Étude Technique de l'Équipement (CETE) Normandie-Centre a réalisé une étude approfondie sur l'accidentologie des deux-roues motorisés en Eure-et-Loir.

Les données ci-dessous en sont extraites et cette étude est disponible à la DDT d'Eure-et-Loir.

La mauvaise perception et la perte de contrôle des 2RM sont des facteurs qui apparaissent dans beaucoup d'accidents.

Facteurs pouvant être imputés au conducteur du 2RM et ayant pu contribuer à l'accident :

- ✓ Vitesse inadaptée
- ✓ Alcoolémie
- ✓ Stupéfiants
- ✓ Adhérence de la chaussée
- ✓ Mauvaise état mécanique du 2RM

D'autres causes ont été relevées comme des freins défectueux, un éblouissement, une usure pneumatique, l'absence du BSR, la fatigue, le comportement à risque ou encore l'effet de masque.

La vitesse est le facteur aggravant principal dans les accidents de motos.

Les équipements de la route deviennent rapidement des obstacles aux effets aggravants pour les 2RM. Ces derniers sont plus vulnérables à la signalisation verticale et au mobilier urbain suite à une collision avec un autre véhicule ou suite à une perte de contrôle.

Synthèse :

Schématiquement, les accidents de 2RM de moins de 125 cm³ se déroulent en milieu urbain, le conducteur du 2RM est jeune et a un comportement à risque.

Les accidents de 2RM de plus de 125 cm³ sont en rase campagne, le 2RM est non perçu par les autres usagers et sa vitesse importante est une cause dans la survenance de l'accident.

Les usagers de 2RM sont essentiellement des locaux.

D'une façon générale, les 2RM sont victimes d'un manque de perception par les autres usagers

L'alcoolémie et les produits stupéfiants sont également une cause importante dans ces accidents.

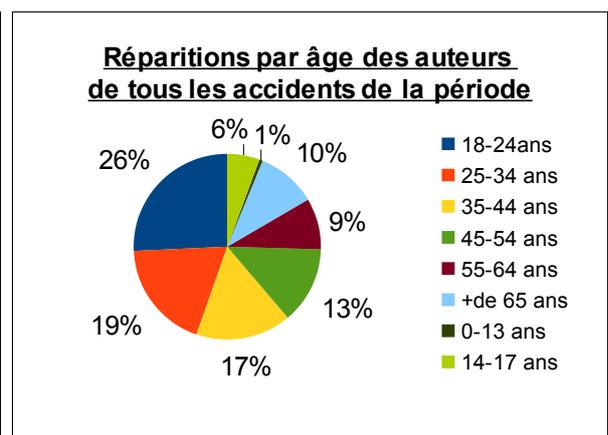
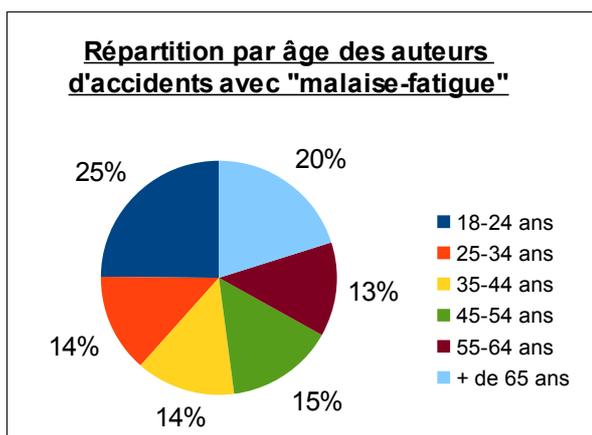
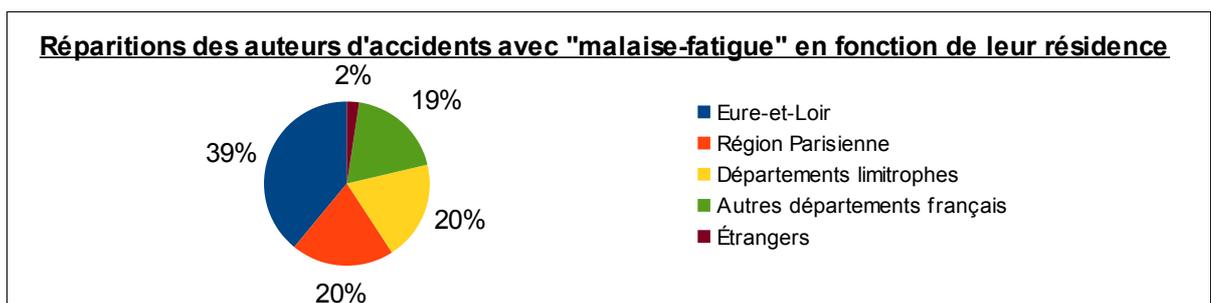


5 – L'hypovigilance

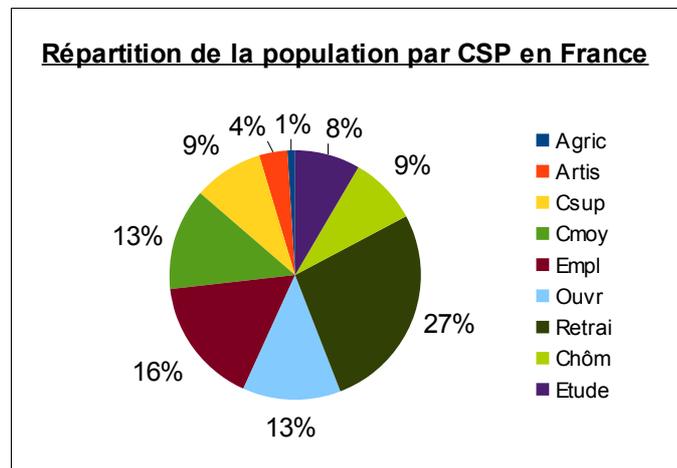
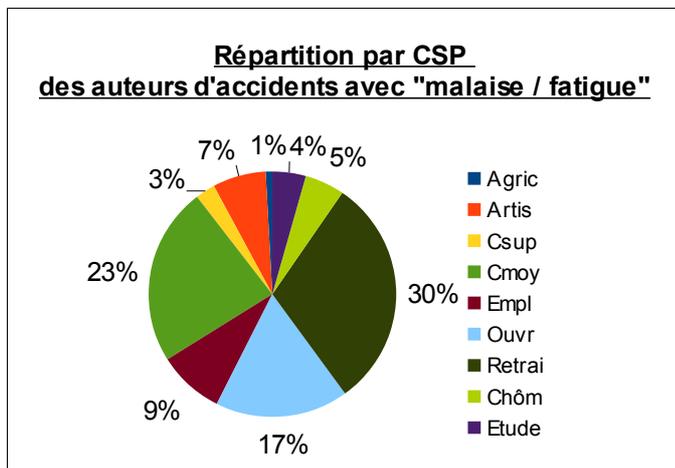
Bilan global des accidents sur la période 2008-2011 ayant comme cause principale « malaise/fatigue » durant la période d'étude (2007-2011) :

- 169 accidents (7,9% des accidents) ;
- 242 blessés (9,0% des blessés), dont 86 blessés hospitalisés ;
- 41 tués (17,4% des tués).

Détail des auteurs présumés de ces accidents :



Les auteurs de ce type d'accident sont majoritairement des personnes extérieures au département d'Eure-et-Loir (61%).



Répartition hebdomadaire des accidents avec le facteur malaise / fatigue

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
[0h-6h[	4		5	2	5	7	4
[6h-9h[	10	4	1	5	3	5	4
[9h-12h[	3	2	5	1	2	2	5
[12h-14h[	4	2	1	2	2	2	
[14h-16h[	5	1	3	2	1	3	4
[16h-19h[	8	9	6	3	6	5	2
[19h-22h[	1	2	2	2	1	2	1
[22h-00h[			1	1	1	3	1

Les ouvriers et les artisans sont légèrement sur-représentés et ce phénomène touche toutes les tranches d'âges avec une sur-représentation des seniors.

Ce sont des accidents qui ont lieu principalement le matin (00h – 9h) et pendant l'heure de pointe du soir (16h-19h)

Synthèse :

Les accidents dus à l'hypovigilance sont en forte augmentation par rapport à la période d'étude du DGO précédent.

Ce phénomène est lié à la fatigue mais aussi à l'usage des distracteurs (téléphone) et des outils d'aide à la conduite (régulateur, GPS).

Compte tenu de l'évolution de la société, c'est un enjeu qui deviendra de plus en plus important dans les années à venir.

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.

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.

Les objectifs de ces sous-groupes étaient :

- d'approfondir et mieux connaître l'enjeu retenu ;
- de définir les grands principes de stratégie, de planification et de synergies à mettre en œuvre ;
- de faire des propositions d'orientations d'actions ;
- de préciser les recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions.

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 ;
- l'hypovigilance.

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.

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 2007-2011 : 1 155 accidents et 112 tués dont 67 chez les 18-24 ans.
- La gravité des accidents est plus élevée chez les jeunes qu'en général.
- Identification de 3 sous-population :
 - les jeunes 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 ou piétons.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- Concernant l'« enfant passager »
On note une méconnaissance des différents dispositifs de retenue dans les véhicules notamment lors de la croissance de l'enfant et on note également une forte progression du taux d'utilisation de dispositifs de retenue adaptés.
- 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 14-17 ans impliqués dans des accidents sont des cyclomotoristes.
- 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, 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 / Capitaine de soirée* lors des manifestations destinées aux jeunes.
- Utiliser les médias « jeunes » pour la communication sur la sécurité routière (Internet, SMS, réseaux sociaux...)

► Formation :

- Développer les actions partenariales de formation aux déplacements à pied, type « permis piéton ».
- Développer des actions de formation des enseignants sur le thème de l'enfant piéton et l'enfant cycliste.
- Améliorer la préparation des ASSR 1 et 2.
- Développer des actions en entreprises pour cibler les jeunes travailleurs notamment par

le biais des visites médicales d'embauche.

- Développer des actions de formation à la sécurité routière dans l'enseignement supérieur (IUT, IUFM...)

► Éducation :

- Mise en place de plan de déplacement d'établissement scolaire (PDES). Il s'agit de favoriser les déplacements domicile-école en modes alternatifs à la voiture individuelle dans une logique de développement durable. Un PDES doit déboucher sur la mise en place d'actions concrètes de type création de pédibus/vélobus, création de voies cyclables et de parkings à vélos, aménagements de sécurité sur la voirie aux abords de l'établissement, actions de sensibilisation sur les dangers de la route, etc... Tous les établissements scolaires peuvent être concernés : de la maternelle (pédibus) au lycée (covoiturage).
- 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*.
- Utiliser le simulateur de conduite deux-roues motorisés dans les collèges et notamment pour aider à la préparation de l'ASSR2.
- 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.
- Favoriser l'accès à la formation du permis de conduire notamment dans une démarche d'insertion professionnelle.

► Contrôle / sanctions :

- Mettre en œuvre 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

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2007-2011 : 239 accidents et 64 tués.
- Alcoolisation festive des 18-34 ans surtout la nuit et le week-end.
- Alcoolisation plus forte des plus de 35 ans.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- À l'heure actuelle, la connaissance des circonstances des accidents avec cannabis est particulièrement insuffisante.
- L'alcoolisation festive touche plus particulièrement les jeunes de 18-34 ans en particulier en fin de soirée (semaine et week-end).
- Ces accidents sont aussi dus en partie à un phénomène d'abus et de dépendance qui touche en particulier les plus de 35 ans.

3 – Orientations d'actions par domaine :

▶ Information :

- Mieux connaître le nombre d'accidents avec présence de cannabis et leurs caractéristiques. Ce travail sera facilité notamment par le dépistage systématique en cas d'accident corporel.
- Utiliser les médias « jeunes » pour la communication sur la sécurité routière (Internet, SMS, réseaux sociaux...)
- Promouvoir des opérations type SAM / Capitaine de Soirée.
- Engager les municipalités à faire une sensibilisation sur les dangers de l'alcool lors de la location des salles des fêtes ou 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 Plans de Prévention du Risque Routier et dans leurs règlements intérieurs (contrôles internes, pots, repas...).

▶ Éducation :

- Inclure la problématique du cannabis dans toutes les sensibilisations organisées en lycée et dans l'enseignement supérieur.
- Maintenir les binômes « intervenant/force de l'ordre » lors des sensibilisations en collège et lycée et notamment lors de l'organisation des « journées sans alcool ».
- Renforcer la prévention vers les jeunes avec l'aide des parents, des associations d'anciens buveurs et des jeunes « motivés »
- Développer le dépistage précoce des comportements problématiques (polyconsommation, ivresse dangereuse, conduites à hauts risques, violences commises ou subies) qui se retrouvent au sein de groupes minoritaires.

▶ Contrôle / sanctions :

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

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2007-2011 : 271 accidents et 57 tués.
- Phénomène touchant toutes les populations et notamment les motards et les jeunes conducteurs.

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.
- 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 :

- Examiner la pertinence des limitations de vitesse sur les axes principaux du département.
- 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 :

- Communiquer sur les risques de débridage des cyclomoteurs (assurance...)
- Mettre en place une campagne d'information sur le sujet « vitesse » (rappel des vitesses limites autorisées notamment avec des conditions météo changeantes).
- Utiliser le réseau des élus correspondants pour sensibiliser les habitants des communes rurales.
- Diffuser des images *choc* que les risques liés à la vitesse (y compris pour les deux-roues motorisés)
- Communiquer à travers la mise en place d'opérations fortement médiatisées type remise officielle du permis.

▶ Formation :

- Mettre en place une action de formation sur circuit (s'inspirer de l'action annuelle organisée dans l'Eure)
- Intervenir lors de la formation des chauffeurs de bus et de taxi.

▶ Éducation :

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

▶ Contrôle / sanctions :

- Mettre en place des contrôles ciblés en fonction de l'analyse des vitesses pratiquées sur le réseau du département.

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2007-2011 : 634 accidents et 46 tués.
- 2/3 accidents impliquaient un motard et 1/3 des cyclomotoristes.

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.
- 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.

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 notamment par l'identification au sein des gestionnaires routiers de référents deux-roues motorisés.

► Information :

- Faire une campagne d'information sur la courtoisie au volant et le partage de route : organiser une démonstration visuelle des problèmes liés aux angles morts lors d'une action grand public (avec un PL, une moto, un piéton...)
- Faire une campagne d'information de « remise en route », au printemps après la coupure hivernale.
- 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 (sur internet ou sur smartphone).
- 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) via des médias « jeunes » (Internet, SMS, réseaux sociaux...)
- Impliquer les concessions lors de l'achat du véhicule : développer les offres promotionnelles sur les équipements de sécurité.

► 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 :

- Systématiser l'utilisation du simulateur de conduite deux-roues motorisés lors des actions en collège, en lycée, en entreprise...
- Impliquer les collègues via les CDI pour diffuser le documentation appropriée.

1 – Rappel des caractéristiques principales de cet enjeu :

- Bilan 2007-2011 : 169 accidents et 41 tués.
- Phénomène qui touche majoritairement des personnes extérieures au département.

2 – Problèmes identifiés et gisements de progrès :

- On constate de nombreux accidents dus à la somnolence, la fatigue et l'assoupissement.
- On constate également de nombreux accidents dus à l'utilisation de distracteurs (téléphone) et des outils d'aide à la conduite (régulateur, GPS..).
- 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 :

- Équiper les axes routiers principaux de dispositifs sonores.
- Mise en place de panneaux en amont de points sensibles rappelant la nécessité de couper le régulateur de vitesse.

▶ Information :

- Réactiver la vigilance des conducteurs au moyen notamment des radios.
- Informer les usagers sur les temps de pause.
- Communiquer sur l'utilisation du téléphone au volant et ses conséquences.
- 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 (notamment allumage automatique des feux).

▶ Formation :

- Utiliser des modules adaptés au phénomène d'hypovigilance lors de l'utilisation d'un simulateur de conduite (notamment en entreprise pour les conducteurs professionnels).
- Multiplier les actions en entreprises sur les dangers du kit main-libre, la responsabilité pénale du chef d'entreprise...
- Rappeler dans les actions de formation la bonne utilisation des feux et notamment des feux anti-brouillards.
-

▶ Contrôle / sanctions :

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

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 2013 – 2017 seront traités prioritairement.

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

Des IDSR pourront être désignés pour piloter certaines actions.

B – Suivi

Un suivi de la mise en œuvre 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 œuvre au cours de l'année et compte tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être prioritaires par rapport à d'autres.

A – Étude détaillée sur les deux-roues motorisés – CETE Normandie-Centre

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