

36

**DOCUMENT
GENERAL
D'ORIENTATION
DE LA
SECURITE ROUTIERE**

2008-2012

Sommaire

1- Le bilan du document général d'orientation 2004-2008	5
A- Les orientations retenues de 2004 à 2008	
B- Les résultats obtenus du DGO 2004-2008	
2- Les mesures pour 2008-2012	8
A- Le contexte en début d'année 2009	
B- Les orientations de la DSCR	
C- Quatre enjeux nationaux et un enjeu local	
3- Déclinaison des objectifs 2012 par enjeu	13
3-1 L'alcool	
3-2 La vitesse	
3-3 Les jeunes	
3-4 Les 2 roues	
3-5 Les actifs	
3-6 Les séniors	
4 - Récapitulatif des objectifs par enjeu	36
5- Récapitulatif des priorités par enjeu	38
6- Pilotage des moyens mis en œuvre dans le cadre de la politique de sécurité routière	39
A- La chaîne décisionnelle	
B- Le budget annuel : « les fonds PDASR »	
C- Articulations entre DGO et PDASR	
7- Cycle calendaire annuel de sécurité routière pour une année N	42
8- Annexes	43

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012.

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.

Le Document Général d'Orientation (DGO) détermine pour 5 ans les enjeux du département dans le domaine de la sécurité routière. Il s'agit donc d'un document stratégique, cosigné par le Préfet, représentant de l'Etat dans le département, et le Président du Conseil Général, sur lequel doivent s'appuyer les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) annuels.

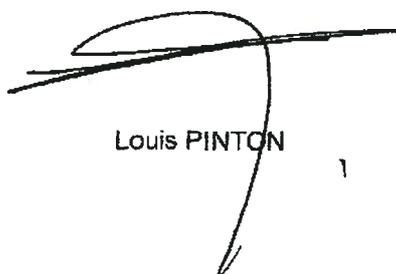
Le DGO constitue un outil de mobilisation adapté à la situation dans le département, pour la mise en œuvre d'actions mutualisées.

La première étape a consisté à produire des études d'enjeux, sur la base d'éléments statistiques, afin de définir des situations accidentogènes spécifiques au département de l'Indre. Ces études ont été réalisées respectivement par la DDE et le Conseil général.

Les conclusions des études ont permis de dégager 5 enjeux. Quatre enjeux nationaux auxquels s'ajoute la sensibilisation des seniors, enjeu spécifique au département de l'Indre.

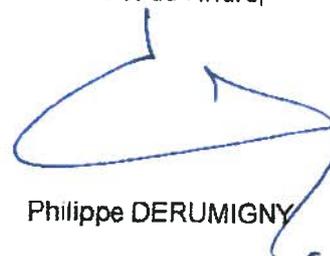
Le DGO 2008-2012 a été validé le 12 FEV. 2010

Le Président du Conseil Général,



Louis PINTON

Le Préfet de l'Indre,



Philippe DERUMIGNY

1- LE BILAN DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2004-2008

A- LES ORIENTATIONS RETENUES DE 2004 À 2008

Le contexte durant la période 1998 à 2002

De 1998 à 2002, cinq enjeux avaient été définis en matière de sécurité routière pour le département de l'Indre :

1. les enfants de 0 à 13 ans ;
2. Les adolescents de 14 à 17 ans ;
3. Les jeunes de 18 à 24 ans ;
4. Les adultes et les personnes âgées ;
5. Les infrastructures.

Une analyse de l'accidentologie locale avait démontré que les facteurs d'infrastructure et météorologiques n'avaient que peu influé sur le déroulement des accidents de la route. Il apparaissait que le comportement des conducteurs était en grande partie responsable de ces accidents.

Durant cette période les actions de sécurité routière portaient sur 2 grands chantiers : non port de la ceinture de sécurité et lutte contre l'alcoolisme au volant (20 % des tués en 2001 présentaient un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 gramme/litre).

Il a été décidé à cette époque d'investir les ressources vers l'éducation et la formation des jeunes (actions auprès des jeunes enfants de maternelles, des adolescents de 14 à 17 ans, et des jeunes de 18 à 24 ans).

L'année 2002 s'est aussi caractérisée par un engagement fort du Président de la République qui a fait de la lutte contre la violence routière l'un des principaux chantiers de son quinquennat.

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

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

1- Les jeunes

La responsabilisation, au travers de l'implication sur des thèmes intéressant directement les jeunes (sport, NTIC, environnement...), devait être développée :

- Impliquer les **jeunes** pour faciliter la diffusion des messages de prévention
- Développer le **continuum** éducatif
- Favoriser les jeunes confrontés à des difficultés d'**insertion**
- Agir sur les **comportements** pour une meilleure responsabilisation
- Développer de nouveaux vecteurs de **communication**
- Accompagner la réforme du **permis de conduire**

2- La population active

Pour cette population, la notion de risque est subordonnée aux « préoccupations de la vie quotidienne ». Les habitudes, acquises au fil des ans, font perdre progressivement toute notion de risque aux conducteurs. La prise de conscience d'une nécessaire remise en cause individuelle et périodique devait être développée auprès des automobilistes. La population active de la tranche d'âge 25-59 ans représentait 45,4 % de la population du département de l'Indre : c'est-à-dire 104 907 habitants sur 231 061 habitants.

Les objectifs retenus étaient :

- Intégrer la dimension « sécurité routière » au sein de l'**entreprise** ;
- Généraliser les **PPRR** (plans de prévention des risques routiers) dans les administrations ;
- Evaluer les stages de récupération de **points** ;
- Développer les formations **post-permis** ;
- Lutter contre l'**alcoolémie** dans le cadre professionnel ;
- Impliquer les **IDSR** (intervenants départementaux sécurité routière) dans les actions de sécurité routière ;
- Réaliser un diagnostic « sécurité routière » pour les **infrastructures** routières du département.

3- Les plus de 60 ans

La conduite en toute sécurité est un moyen privilégié pour garder son autonomie. Les « seniors » représentaient 29 % de la population du département de l'Indre en 2004 (au dessus de la moyenne nationale).

Les objectifs retenus étaient :

- Permettre aux seniors de **pouvoir utiliser** en toute sécurité et le plus longtemps possible leur véhicule ;
- Permettre aux seniors sans moyen de locomotion d'accéder aux services vitaux, les **alternatives** ;
- Informer sur l'**aptitude médicale** à la conduite ;
- Etudier le cas « les seniors et l'**A20** ».

La problématique des contresens sur l'A20 était particulièrement préoccupante pour le département de l'Indre. Pour mémoire, 11 contresens ont été signalés en 2003 sur la portion d'autoroute comprise entre Vierzon et la sortie 13 (échangeur route de Tours). De 1999 à 2002, sept automobilistes en contresens ont été identifiés (âges : 77ans, 75 ans, 78 ans, 70 ans, 62 ans, 76 ans, 83 ans).

4- Les actions transversales

D'autres objectifs ont été identifiés :

- Développer une nouvelle politique de **communication** « de proximité » ;
- Mettre en place une politique d'**évaluation** des actions ;
- Développer de nouveaux **partenariats** publics / privés ;
- Affirmer le rôle des **IDSR**.

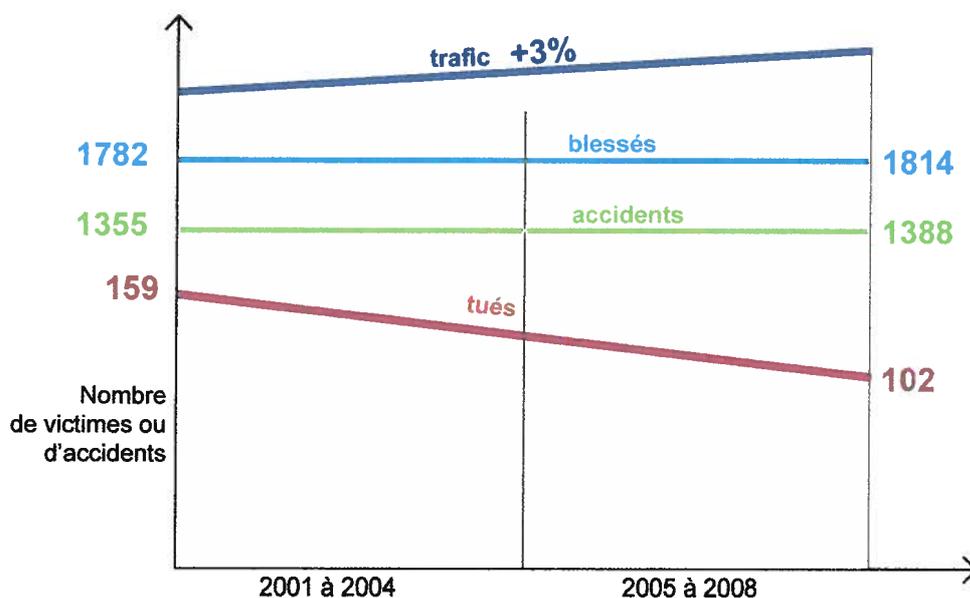
B- LES RÉSULTATS OBTENUS DU DGO 2004-2008

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

Durant ces cinq années, plusieurs actions ont été mises en œuvre contribuant à ce résultat, notamment :

- La décision de ne pas limiter l'analyse des causes d'accidents aux personnes tuées mais de l'étendre également aux blessés hospitalisés plus de 24 heures afin de prendre en compte l'ensemble de l'impact de l'insécurité routière ;
- L'organisation départementale de la Sécurité routière qui a été clarifiée et a fait l'objet d'un nouvel arrêté préfectoral portant organisation de la sécurité routière ;
- Le rôle de l'Observatoire départemental de la Sécurité routière (ODSR) qui a été réaffirmé (positionné à la direction départementale des territoires (DDT), l'Observatoire est chargé d'analyser les rapports des acteurs de la Sécurité routière afin de dégager les tendances au niveau du département) ;
- L'élaboration et la mise au point de tableaux de bord de suivi des actions de prévention et de répression.

La lutte contre l'insécurité routière n'étant pas une mission exclusive des services de l'Etat, des partenariats avec les collectivités territoriales et le milieu associatif sont développés dans le cadre annuel du plan départemental de la Sécurité routière. Près de soixante actions de prévention sont



ainsi subventionnées chaque année par les fonds du PDASR*. Le bilan du Conseil général de l'Indre figure en annexe.

* Plan départemental d'actions de sécurité routière.

2- LES MESURES POUR 2008-2012

A- LE CONTEXTE EN DÉBUT D'ANNÉE 2009

Les mesures décidées lors du CISR du 13 février 2008 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 de risques routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi des mesures ont été prises, dès le début de l'année 2009, pour :

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

Ceci doit se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes.

B- LES ORIENTATIONS DE LA DSCR

La direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) définit six orientations prioritaires :

- Assurer une animation régionale des services de l'Etat dans le domaine de la sécurité routière
- Améliorer la connaissance locale de l'insécurité routière ;
- Conforter les DDT* dans leur rôle d'assistance et de conseil au préfet pour les questions de sécurité des infrastructures et de circulation :
- Conforter l'effort de structuration de la politique locale de sécurité routière ;
- Consolider l'organisation des examens du permis de conduire et réduire les délais de mise en place de l'examen ;
- **Intégrer la dimension transversale de la sécurité routière dans l'ensemble des politiques mises en œuvre.**

C- QUATRE ENJEUX NATIONAUX ET DEUX ENJEUX LOCAUX

Quatre enjeux sont définis au niveau national, pour 2012. Ces enjeux sont obligatoirement repris dans chaque département.

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

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

- 5- Les actifs
- 6- Les seniors

* Directions départementales des territoires (DDT).

1- L'alcool, les stupéfiants

En comparaison avec l'indicateur «vitesse», l'alcool et les stupéfiants concernent un petit nombre de contrevenants (1% en moyenne des conducteurs en circulation). Les mesures doivent donc être particulièrement ciblées. Il convient de noter qu'il existe deux types d'alcoolisation bien distincts sur la route : l'alcoolisation festive et occasionnelle pour laquelle les campagnes de prévention (le conducteur désigné) sont une réponse assez appropriée et l'alcoolisation chronique à l'origine d'une bonne partie de la conduite sans permis qui nécessite des mesures spécifiques plus difficiles à mettre en œuvre comme le suivi social et médical ou l'adaptation des sanctions.

Depuis 2006, l'alcool est le premier facteur d'accidents en France, avec un enjeu évalué à 26 %. Malgré les nombreuses mesures entreprises au cours des dernières années, en particulier l'augmentation des contrôles et le durcissement des sanctions, les résultats enregistrés sont insuffisants. Face à ce constat, le comité des experts de la sécurité routière, auquel se sont associés d'autres experts sur ce sujet, a travaillé en 2006 et 2007 pour dresser un état des lieux et faire des propositions sur l'alcool et les stupéfiants au volant.

Parmi les différentes propositions de ce rapport, certaines des mesures nationales ont d'ores et déjà été reprises par le dernier CISR* (confiscation du véhicule et éthylotests anti-démarrage pour les infractionnistes). Ces mesures du niveau local insistent sur la nécessité d'une coordination entre les services de Santé, de la Justice, de l'Intérieur, le rôle des commissions médicales du permis de conduire et l'intérêt d'orienter les enquêtes ECPA (enquête comprendre pour agir) sur la récurrence des conduites en état d'alcoolémie.

2- La vitesse

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

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

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

Concernant le premier point, cela nécessite une très bonne connaissance des vitesses pratiquées dans la circulation, ce qui est le cas au niveau national, puisqu'une société de sondage réalise pour le compte de l'ONISR plus de 200 000 mesures de la vitesse des véhicules, tout au long de l'année, sur tout type de réseau, à plus de trois kilomètres d'un radar automatique. Ces mesures font l'objet d'une publication quadrimestrielle de l'Observatoire des vitesses**.

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

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

Ainsi l'amélioration de la connaissance des vitesses par la mise en place d'observatoires locaux des vitesses s'avérerait une solution pertinente. Par ailleurs, il peut également être intéressant d'avoir une réflexion sur l'organisation des contrôles et les moyens disponibles pour leur mise en œuvre.

* Comité interministériel de sécurité routière.

** www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire.

3 - Les jeunes

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

Métropole	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Tués par million d'habitants
0-14 ans	164	11 340 172	14
15-17 ans	200	2 304 130	87
18-24 ans	981	5 462 586	180
25-44 ans	1 491	16 731 557	89
45-64 ans	892	15 825 227	56
65 ans et plus	884	10 212 150	87
Âge indéterminé	8		
Ensemble	4 620	61 875 822	75

Source : ONISR 2008

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

On a donc un rapport moyen de l'ordre de 2 entre les tués par millions d'habitants de 18-24 ans et l'ensemble de la population. Ce qui s'explique par le fait que la part des conducteurs les moins expérimentés soit la plus accidentée.

D'une manière générale, on constate que la part des jeunes dans les victimes de la route évolue peu, même lorsque le nombre de tués varie fortement. Il s'avère donc que les mesures de sécurité routière qui ont le plus profité aux jeunes sont des mesures destinées à l'ensemble des conducteurs et non spécifiquement aux jeunes. D'ailleurs on peut constater que la mise en place du permis probatoire en mars 2004, n'a pas fait baisser leur part dans les victimes de la route.

Il y a néanmoins un intérêt majeur à se soucier des jeunes compte tenu de la part élevée qu'ils représentent dans les victimes de la route et du fait que les accidents graves avec plusieurs jeunes marquent beaucoup les esprits.

De plus, les actions de sensibilisation envers un public jeune sont des actions de long terme, qui produiront encore des effets lorsqu'ils seront adultes.

Dans l'Indre, de 2004 à 2008, on dénombre 44 tués jeunes de 0 à 24 ans soit 37% de l'ensemble des tués sur la route durant cette période. Parmi eux, 27 jeunes conduisaient un véhicule léger ou un véhicule utilitaire, 3 jeunes conduisaient un cyclomoteur. Durant cette même période, 70 victimes enfants (dont 4 tués) de 0 à 13 ans étaient passagers d'un véhicule.

4 - Les deux roues motorisés

A la différence des jeunes, la part des victimes deux roues a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. En 2007, le risque par kilomètre parcouru pour les usagers de motocyclettes peut être estimé vingt-trois fois supérieur à celui des véhicules légers (VL).

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules**	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	258	2 020*	127
Motocyclettes	665	4 728*	141
VL	81	13 029	6
PL	122	50 084	2

* chiffre mi-2003.

** pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, les calculs sont effectués par rapports au parc 2006

Sources : ONISR, fichier des accidents et 45^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

Deux premières raisons peuvent être avancées pour expliquer ce constat :

- on observe depuis plusieurs années un fort développement de la pratique des deux roues. Si les parcours moto sont assez mal connus, on peut en revanche noter que le parc a augmenté à un rythme très soutenu au cours des cinq dernières années,
- cette catégorie d'usagers n'a pas profité, ou alors dans une moindre mesure, des progrès technologiques réalisés sur les véhicules : air-bag, ABS...

Mais ces deux arguments n'expliquent pas tout et, à la différence des jeunes par exemple, les comparaisons internationales permettent de constater qu'il y a un problème spécifique français. Ainsi le risque d'être tué par kilomètre parcouru est 2,7 fois supérieur en France qu'en Allemagne alors qu'il est quasiment équivalent pour les véhicules légers.

Une part de l'accidentalité des deux roues motorisées s'explique également par des problèmes de comportement parmi lesquels il convient de distinguer :

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

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

5- Les actifs

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

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

A cette fin, des actions seront engagées pour :

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

Des notions fortes sur l'acte de conduire devront être également rappelées à cette population souvent déjà expérimentée à la conduite automobile mais qui, par excès de confiance, peut subordonner le guidage du véhicule à d'autres activités telles que, notamment, l'utilisation d'un téléphone portable pour des raisons professionnelles.

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

6- Les seniors

Les seniors dans la circulation : plus en danger que dangereux.

En améliorant aujourd'hui la sécurité des aînés, par exemple en instaurant un climat de respect mutuel ou en améliorant l'infrastructure des transports, nous en profiterons tous demain.

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

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

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

3-DECLINAISON DES OBJECTIFS 2012 PAR ENJEU

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

1 - Éléments chiffrés sur 5 ans (2004 à 2008) dans l'Indre

- Sur les 1710 accidents de cette période, 186 ont eu lieu avec au moins 1 des conducteurs alcoolisé, soit 186 conducteurs concernés.
- Ces 186 accidents concernent 258 conducteurs dont 120 se situent dans la tranche d'âge des 25 à 44 ans.
- Sur les 119 accidents mortels de cette période, au moins 1 des conducteurs était alcoolisé dans 35 accidents mortels.
- Sur les 119 accidents mortels de cette période, 45 ont eu lieu les samedis, dimanches ou jours de fêtes, soit 38%. Enfin, 55 accidents mortels ont eu lieu la nuit, soit 46%.

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de tués dû à l'état d'un usager sous l'emprise d'un état alcoolique et/ou stupéfiant	12	9	6	16	8

2 - Gisements de progrès sur le thème : L'alcool, les stupéfiants

Circonstances des accidents

Abus et dépendances des jeunes

Alcoolisation occasionnelle et alcoolisation festive

3 - Orientations d'action

Circonstances des accidents

Mieux connaître les caractéristiques et scénarios (ECPA*)

Abus et dépendance

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

Renforcer la prévention vers les jeunes avec l'aide des parents et jeunes "motivés" ainsi que vers les autres populations
Développer le dépistage précoce des comportements problématiques

Alcoolisation occasionnelle et alcoolisation festive

Mobiliser les entreprises et les administrations par le biais d'actions de formation notamment

Engager les municipalités à sensibiliser et mettre à disposition des éthylo-tests (salles des fêtes, manifestations en plein air)

Créer un effet de dissuasion générale

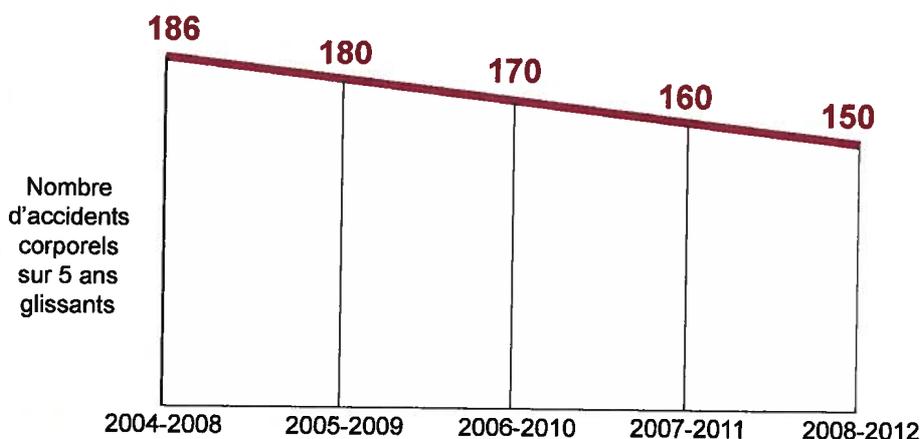
Améliorer la prise en compte du risque routier associé aux comportements d'alcoolisation dans la formation initiale du conducteur

Actualiser la charte des débits de boissons

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

Descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 10,5% des accidents corporels et de 29% des accidents mortels.

L'indicateur retenu est le nombre annuel d'accidents corporels dûs à l'alcool et/ou stupéfiants.



* ECPA : enquête comprendre pour agir.

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-2 LA VITESSE

1 - Éléments chiffrés sur 2 ans (2007 et 2008) dans l'Indre

- En 2007 : 1023 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20.

- En 2008 : 1283 infractions moyennes annuelles par radar fixe sur routes, hors autoroute A20.

Radars fixes (15) sur le réseau hors A20 :

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

Radars fixes (4) sur A20 :

Route	PR	Vitesse
A20	62+298	130km/h
A20	70+485	130km/h
A20	111+173	130 km/h
A20	23+640	130km/h

2 - Gisements de progrès sur le thème : La vitesse

Les jeunes particulièrement touchés par le facteur vitesse

Nombre d'infractions par radar fixe – Non respect des limitations

Etudes pratiquées sur les vitesses

Prise de conscience de la vitesse pratiquée par l'utilisateur

3 - Orientations d'action

Les jeunes
particulièrement touchés

Monter une exposition itinérante qui interviendra en milieu scolaire

Nombre de rétention de
permis - Non respect des
limitations

Communiquer sur les sanctions ↩
Diffuser des images "choc" sur les risques liés à la vitesse

Etudes pratiquées
sur les vitesses au
niveau local

Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées grâce à l'analyse des données
Mettre en place des contrôles ciblés en fonction de l'analyse des vitesses

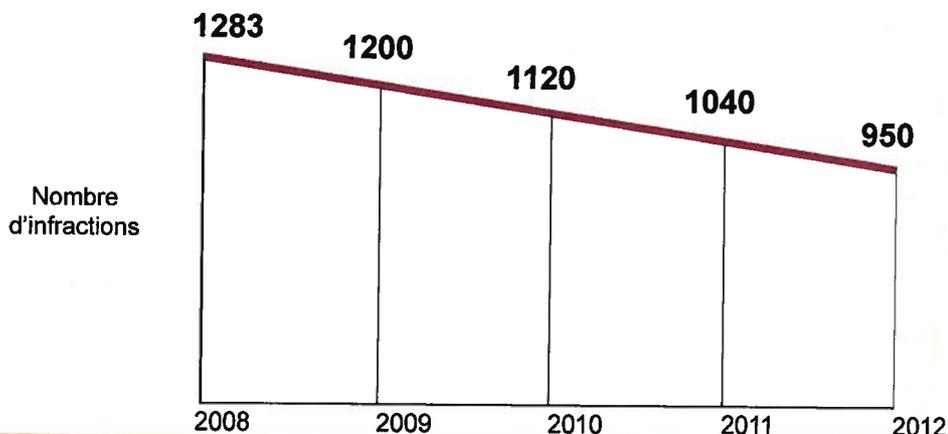
Prise de
conscience de la
vitesse pratiquée

Sensibiliser les élus aux aménagements "vitesse"
Examiner la pertinence des limitations de vitesse
Utiliser les bulletins municipaux pour communiquer ↩
Multiplier les radars préventifs
Installer des radars automatiques en agglomération
Sensibiliser les milieux professionnels dont les administrations

4 - Objectif de l'enjeu

Enregistrer une baisse du nombre des infractions liées à la vitesse, constatées sur radar fixe hors A20.

L'indicateur retenu est le nombre d'infractions du radar moyen annuel de l'Indre. Le nombre annuel de PV pour excès de vitesse peut compléter l'analyse.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-3 LES JEUNES

1 - Éléments chiffrés sur 5 ans (2004 à 2008) dans l'Indre

- Sur les 5 années d'étude il y a eu 1710 accidents dont 119 accidents mortels.
- Ces 1710 accidents ont occasionné 127 tués et 2241 blessés.
- Les 119 accidents mortels ont fait 44 tués parmi les jeunes (0 à 24 ans) soit près de 37 % !

Tranches d'âge	victimes	tués	blessés
0 à 13 ans	130	5	125
14 à 17 ans (2 roues y/c quads)	391	15	376
18 à 24 ans (autres véhicules)	419	24	395

- Pour la seule année 2008, 10 jeunes de 0 à 24 ans ont été tués sur les routes de l'Indre, constituant 50% des décès par accident pour cette même année.

2 - Gisements de progrès sur le thème : Les jeunes

L'enfant passager

L'enfant piéton

L'enfant cycliste

L'adolescent cyclomotoriste

Le jeune conducteur de 16 à 24 ans

3 - Orientations d'action

Enfant passager

Informar les jeunes parents sur les dispositifs de retenue ↩

Multiplier les actions de sensibilisation au port de la ceinture

Multiplier les actions de sensibilisation à la sortie des écoles

Enfant piéton

Développer les actions partenariales type "permis piéton"

Développer les modes de déplacements alternatifs

Responsabiliser les enfants : mettre en avant l'action d'enfants responsables ↩

Enfant

Mettre en place des actions de promotion du port du casque ↩

Développer des pistes d'éducation routière "nouvelle génération"

Inculquer une culture sécurité routière aux enfants

Adolescent cyclomotoriste

Améliorer la préparation des ASSR 1 et 2*

Effectuer des "contrôles techniques" ciblés deux-roues ↩

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

Jeune conducteur 16 - 24 ans

Soutenir, développer et médiatiser les actions "SAM" ou "Capitaine de Soirée"

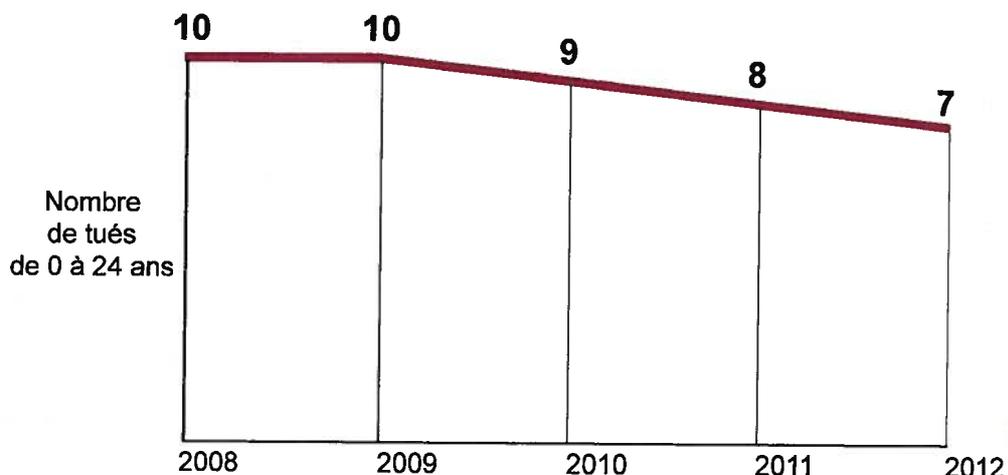
Intégrer ou développer le thème SR dans les programmes d'action des centres culturels et sociaux ou par le biais d'échanges avec les forces de l'ordre

Intégrer davantage la notion de sécurité routière dans le cycle de la formation aux permis ou lors de la remise des permis (utilisation des portables, etc...)

Savoir réagir face à un accident (vis à vis de soi, des autres)

4 - Objectif de l'enjeu

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 10 morts en 2008 à 7 morts maximum en 2012.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre de jeunes tués dans un accident de la route



* ASSR : attestation scolaire de sécurité scolaire

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-4 LES 2 ROUES MOTORISÉS

1- Éléments chiffrés sur 5 ans (2004 à 2008) dans l'Indre

- Sur la période considérée, il y a eu 549 accidents impliquant au moins 1 deux roues motorisé.
- Ces 549 accidents ont occasionné 26 tués et 592 blessés.
- Sur ces 549 accidents, 358 sont consécutifs à un conflit entre un ou des véhicules légers.
- Sur les 119 accidents mortels de la période, il y en a eu 26 impliquant au moins 1 deux roues motorisé.

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de tués	25	21	27	34	20
Nombre de tués 2RM	3	4	6	7	6
% de tués	12%	19%	22%	20%	30%

2- Gisements de progrès sur le thème : Les 2 roues motorisés

Cohabitation avec les automobilistes

Niveau technique de pilotage

Aménagements routiers à risque

Les mineurs et l'usage des cyclomoteurs

Port des équipements de sécurité

Pilotage des tricycles et quadricycles à moteur

3- Orientations d'action

**Cohabitation
2R / VL / PL**

Rappeler les règles de la journée de la courtoisie
Intégrer un module spécifique dans la préparation aux permis B, C et E
Sensibiliser les usagers aux spécificités de la conduite d'un deux roues motorisé

Niveau technique de pilotage

Organiser une campagne de remise en route dès les beaux jours
Sensibiliser les permis B et les inciter à suivre une formation

Aménagements routiers à risque

Intégrer la problématique deux-roues motorisé lors de la réalisation d'ouvrages routiers
Recueillir et répertorier les anomalies du réseau routier
Informé et former les différents gestionnaires

Les mineurs et l'usage de cyclomoteurs

Impliquer les collèges via les centres de documentation
Impliquer les écoles de conduite lors du passage du BSR*
Informé via les assurances et les concessionnaires
Intégrer un module technique lors de la formation ASSR et BSR

Port des équipements de sécurité

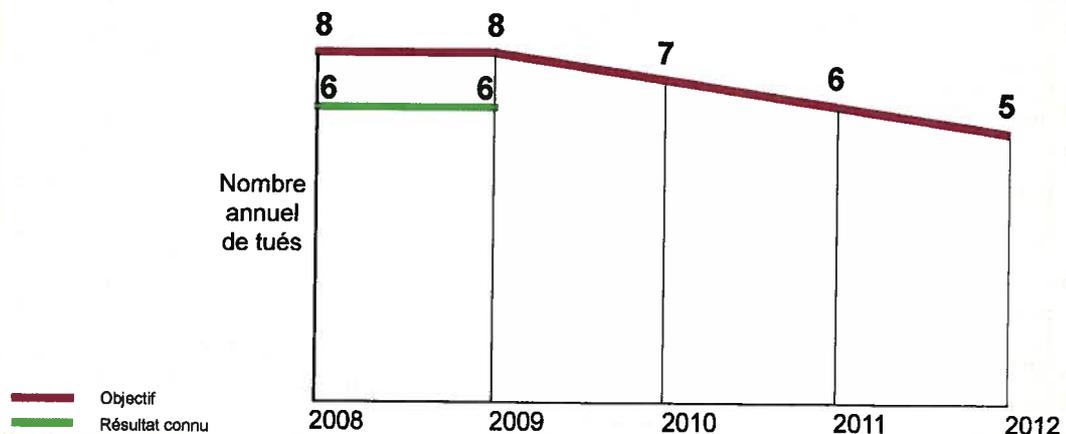
Communiquer sur la nécessité du port d'équipement de sécurité
Intégrer un module de sensibilisation au BSR
Impliquer les concessions deux roues

Pilotage des tricycles et quadricycles à moteur

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

4 - Objectif de l'enjeu

Dans l'Indre, les deux roues ont été impliqués dans 30% des accidents mortels en 2008. L'objectif est de descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 29%. L'indicateur retenu est le nombre annuel de tués en 2 roues motorisés, y compris quads.



* BSR : brevet de sécurité routière.

3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-5 LES ACTIFS (25-64 ans)

1- Éléments chiffrés sur 5 ans (2004 à 2008) dans l'Indre

- Sur les 1710 accidents recensés durant ces 5 années, 1330 impliquent au moins un actif (78%).
- Ces 1330 accidents concernant au moins un actif ont causé 1177 blessés et 60 tués.

Tranche d'âge	Accidents	Tués	Blessés
Actifs (25-64 ans)	1330	60	1117
Total	1710	127	2241

- Pour l'année 2008, les accidents survenus lors de trajets domicile/travail ont constitué près du 1/3 des accidents corporels (95 accidents sur 307 recensés).

La conduite responsable

2- Gisements de progrès sur le thème : Les actifs

Les trajets domicile / travail

La conduite responsable

Le code de la route, la réglementation

3- Orientations d'action

Trajet domicile/ travail

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

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



La conduite responsable

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

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

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

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



Les connaissances du code de la route

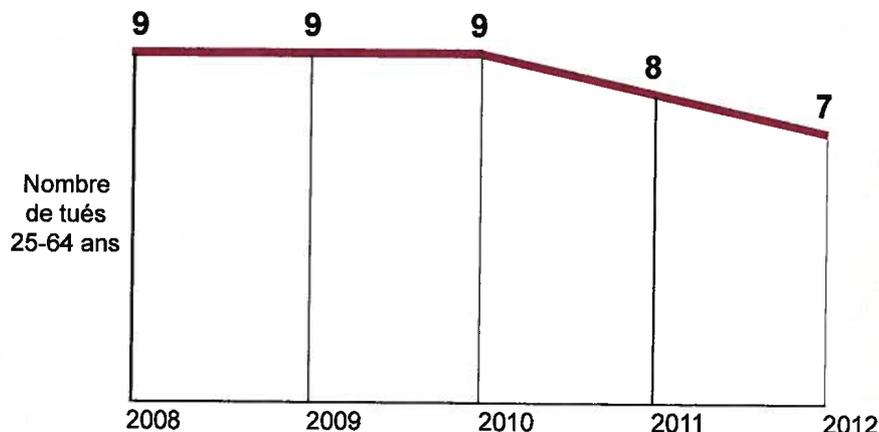
Développer les actions de mise à niveau des connaissances

Informar sur responsabilité juridique du conducteur



4 - Objectif de l'enjeu

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 9 morts en 2008 à 7 morts maximum en 2012.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre d'actifs tués dans un accident de la route.



3-1 L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

3-2 LA VITESSE

3-3 LES JEUNES

3-4 LES 2 ROUES MOTORISES

3-5 LES ACTIFS

3-6 LES SENIORS

3-6 LES SENIORS

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

1 - Eléments chiffrés sur 5 ans (2004 à 2008) dans l'Indre

- Sur un total de 1710 accidents, 303 accidents (18%) impliquent un senior de 65 ans ou plus .
- Ces 303 accidents ont occasionné 23 tués et 222 blessés de plus de 65 ans.
- Sur ces 303 accidents, 27 concernent 27 seniors dont l'accident a pour cause un endormissement ou un malaise.
- Sur ces 303 accidents, 47 impliquent 51 piétons seniors.
- La proportion des seniors (65 ans et +) pour la population de l'Indre est de 24% alors qu'au niveau national, elle est de 16,50%.

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de victimes (tués et blessés) de plus de 65 ans dans l'Indre	64	38	59	43	31

2 - Gisements de progrès sur le thème : Les seniors

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

Connaissances du code de la route et en particulier la signalisation

Accompagnement

3 - Orientations d'action

Santé

Informé lors des événements rassemblant un public sénior
Développer des partenariats avec les pharmacies
Communiquer lors des visites médicales



Connaissance du code de la route

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



Accompagnement

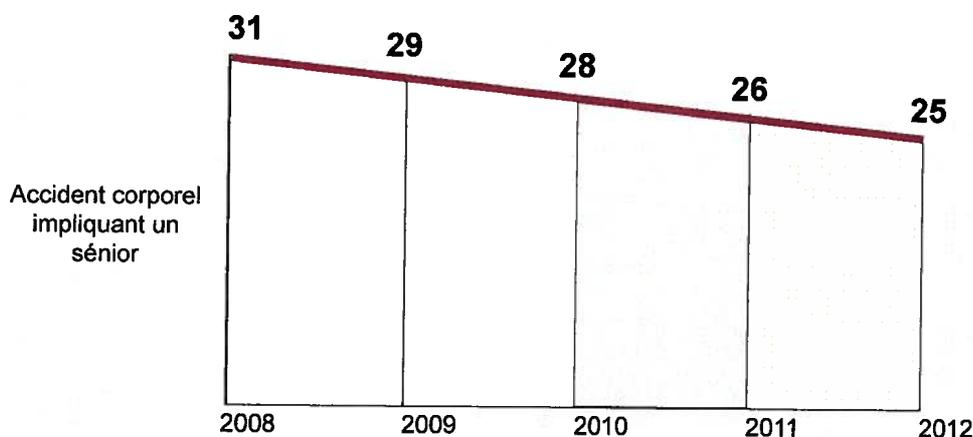
Sensibiliser le réseau des correspondants sécurité routière des communes
Développer des partenariats avec les associations spécialisées
Communiquer sur la nécessité du port de la ceinture

4 - Objectif de l'enjeu

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

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

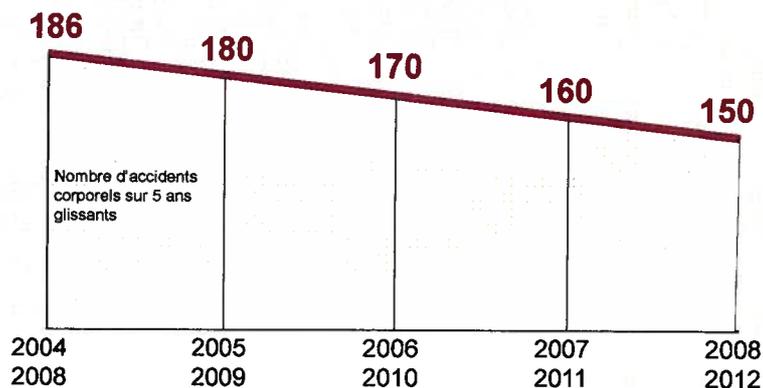
L'indicateur retenu est le nombre annuel de victimes (tués et blessés) de plus de 65 ans.



4- RECAPITULATIF DES OBJECTIFS PAR ENJEU

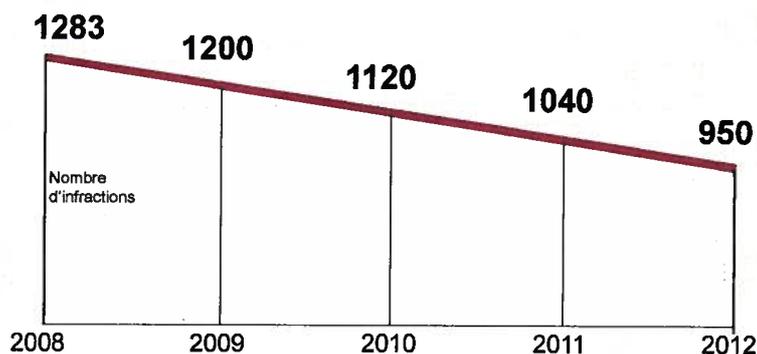
L'ALCOOL, LES STUPEFIANTS

Descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 10,5% des accidents corporels et de 29% des accidents mortels. L'indicateur retenu est le nombre annuel d'accidents corporels dûs à l'alcool et/ou aux stupéfiants.



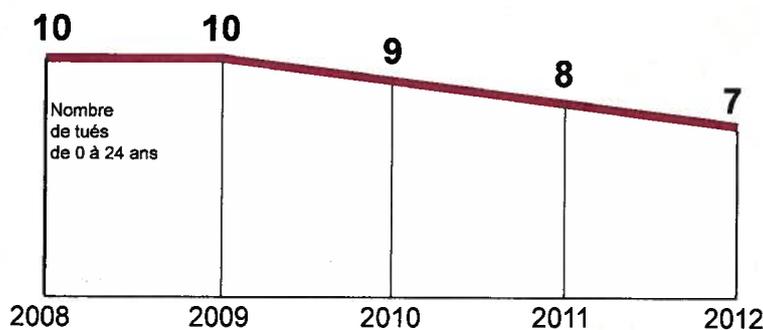
LA VITESSE

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



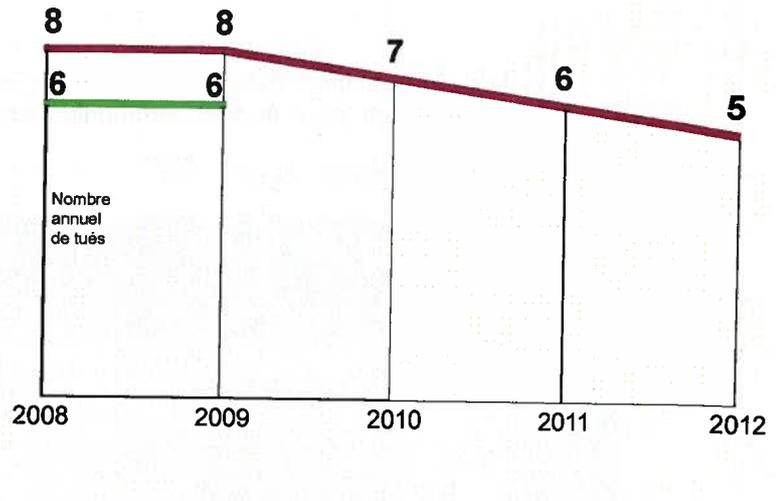
LES JEUNES

- Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 10 morts en 2008 à 7 morts maximum en 2012.
- Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre de jeunes tués dans un accident de la route



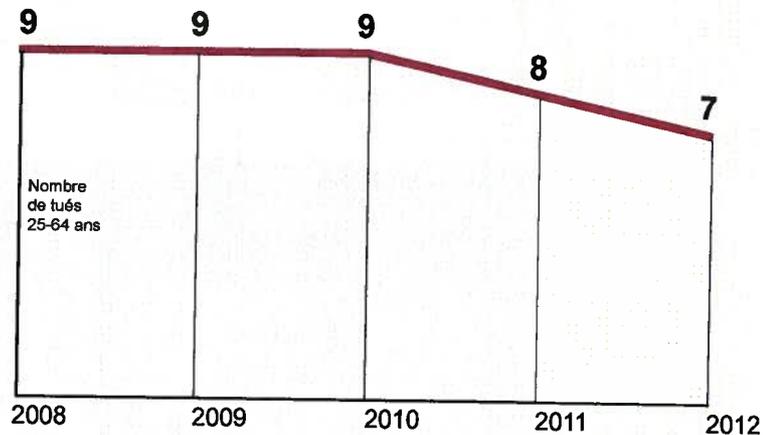
LES 2 ROUES MOTORISES

Dans l'Indre, les deux roues ont été impliqués dans 30% des accidents mortels en 2008. L'objectif est de descendre en dessous de la moyenne nationale qui est de 29%. L'indicateur retenu est le nombre annuel de tués en 2 roues motorisés, y compris quads.



LES ACTIFS

Il s'agit de parvenir à ramener le chiffre de 9 morts en 2008 à 7 morts maximum en 2012. Pour suivre l'évolution de cet objectif, l'indicateur retenu est le nombre d'actifs tués dans un accident de la route.

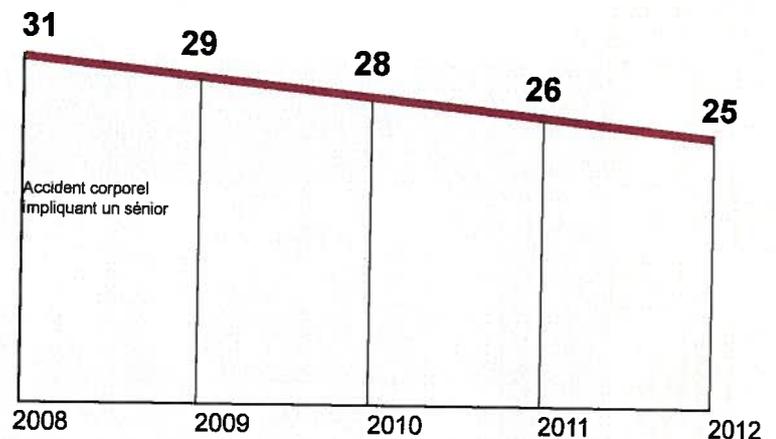


LES SENIORS

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

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

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



5- RECAPITULATIF DES PRIORITES PAR ENJEU

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

les priorités pour 2012

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

les objectifs pour 2012

CIBLE	ENJEUX	OBJECTIFS 2012
JEUNES	alcool et stupéfiants	150 accidents corporels
	deux roues motorisées	5 tués
	VITESSE	950 infractions*
POPULATION ACTIVE	milieu professionnel	convention CNAM signée
	trajets du quotidien	nbre accidents trajet/ travail
SENIORS	santé au volant	nbre actions seniors
	formation continue	15 modules seniors réalisés

* sur le radar moyen annuel hors A20.

les indicateurs de suivi

CIBLE	ENJEUX	INDICATEURS
JEUNES	alcool et stupéfiants	nbre accidents corporels
	deux roues motorisées	nbre de tués
	VITESSE	nbre infractions sur radar moyen
POPULATION ACTIVE	milieu professionnel	convention CNAM
	trajets du quotidien	nbre accidents trajet/ travail
SENIORS	santé au volant	nbre actions
	formation continue	nbre modules seniors

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

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

A- LA CHAÎNE DÉCISIONNELLE

En France (à compter de 2009), la répartition des rôles est la suivante :

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

1- La DSCR

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

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

Son rôle :

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

2- La Direction Régionale de l'Équipement, DREAL*

La direction régionale anime l'échelon départemental.

Son rôle :

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

3- Les Préfectures

Leur rôle :

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

* DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

B- LE BUDGET ANNUEL : « LES FONDS PDASR »

1- Le budget

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

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

Ce BOP comporte 3 actions :

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

Sous action 1 : Observation et prospective ;

Action 2 : Démarche interministérielle et communication

Sous action 2 : Action locale et partenariat ;

Action 3 : Education routière

Sous action 1 : Organisation des examens du permis de conduire

Sous action 2 : Formations.

L'action 4 « gestion du trafic et information routière » a quitté le BOP SCR pour être intégrée au BOP « Infrastructures et Services de Transport » (IST).

La gestion de l'action 2 « démarches interministérielles et communication » pour ce qui relève de la politique locale a été déconcentrée.

La gestion des commissions médicales et des examens professionnels d'enseignants de la conduite (action 3) a été déconcentrée.

2- Les objectifs déjà fixés au niveau régional

Les indicateurs pour l'ACTION 2 (PDASR) :

Indicateur n°1 :

Pourcentage des financements accordés dans les PDASR sur des enjeux des DGO ou sur des thèmes prioritaires nationaux 95% en 2012 ;

Indicateur n°2 :

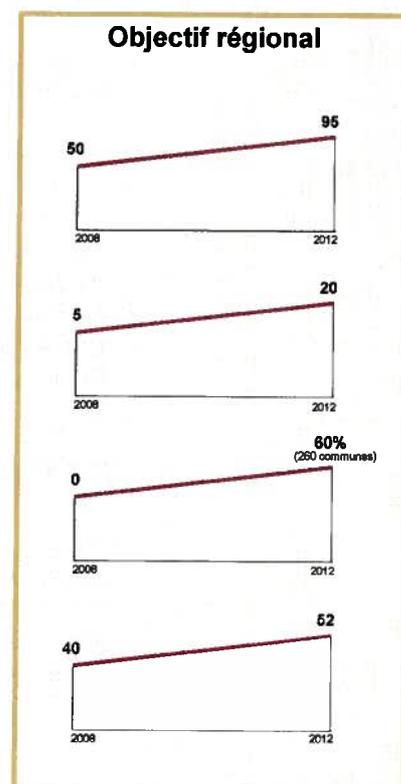
Nombre d'actions AGIR inscrites aux PDASR 20 par an en 2012 ;

Indicateur n°3 :

Pourcentage des communes ou communautés de communes ayant désigné un correspondant qui a suivi une formation 60% en 2012 ;

Indicateur n°4 :

Evolution en pourcentage par rapport à 2008 du nombre de responsables d'une action de la semaine de la sécurité routière 30% en 2012.



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

3- Les indicateurs des autres actions pour information

ACTION 1

- Indicateur n°1 : nombre annuel de tués à 30 jours (Région) ;
- Indicateur n°2 : nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures (Région) ;
- Indicateur n°3 : taux d'exhaustivité du fichier BAAC* pour les tués, les hospitalisés, et les blessés (rapport BAAC sur remontées rapides) ;
- Indicateur n°4 : nombre de DDE ayant signé une convention d'échange de données ;
- Indicateur n°5 : nombre de services assurant des publications régulières.

ACTION 3

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

Les montants de la programmation budgétaire initiale 2009 du BOP SCR pour la région Centre sont les suivants :

Action 1 :

22 400 € (64% de la dotation 2008) ;

Action 2 :

Politique locale : 490 000 € (91% de la dotation 2008) ;
Fonctionnement CMSR : 10 000 € ;

Action 3 :

Organisation des examens du permis : 275 100 € (91% de la dotation 2008) ;
Commissions médicales et examens professionnels : 45 551 € ;
Total région Centre : 843 051 € AE/CP en 2008.

4- Précisions techniques

Les délégations de la DSCR au RBOP (régional) se font en 3 temps (confirmé lors de la réunion régionale le 23 octobre 2009 à Blois) :

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

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

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

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

C- ARTICULATION ENTRE DGO ET PDASR

Il n'existe pas de définition précise d'une action. Pour le département de l'Indre, il est convenu de définir l'action comme la somme des moyens mis en œuvre pour répondre à l'organisation d'un événement qui affiche un message de sécurité routière.

Chaque PDASR représente les actions de l'année en référence aux objectifs fixés par le DGO.

* BAAC : bulletin d'analyse des accidents corporels.

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

FIN NOVEMBRE année N-1

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

DECEMBRE année N-1

- **Bilan général des actions réalisées ;**
- **Bilan financier général associé ;**
- **Bilan du PDASR** (cadre à renseigner dans «le site actions locales»).

JANVIER année N

- **CDISR** (comité départemental interministériel de sécurité routière - partenaires PCE associatifs)
 - désignation des actions retenues parmi les proposées ;
 - décision de financement par action retenue ;
 - calage de la «semaine de la mobilité et de la sécurité routière».
- **Etablissement du PDASR** année N (activation du «site actions locales»)

FEVRIER année N

- **Formalisation bilan** année N-1

JANVIER - DECEMBRE année N

- **Suivi des actions retenues** (mise en œuvre, financier, etc...) ;
- **Suivi du tableau de bord du «site actions locales»** (renseigné par les partenaires) ;
- **Suivi des bilans par action** réalisée.

NOVEMBRE année N

- **PCIP** Année N+1

8- ANNEXES

ARRETE PORTANT ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'INDRE

PAMI LES PARTENAIRES ASSOCIATIFS SECURITE ROUTIERE

PLAN TYPE DU PDASR

Liste des IDSR (arrêté préfectoral 2009)

BILAN DES ACTIONS DU CONSEIL GENERAL

ETUDES STATISTIQUES DE LA DDE

Liste du matériel de la coordination sécurité routière

PREFECTURE DE L'INDRE

ARRETE N° 2010-01-0091 du 12 janvier 2010
portant organisation de la sécurité routière dans le département de l'Indre

LE PREFET DE L'INDRE,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

Vu la loi n°82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;

Vu la loi n°92-125 du 6 février 1992 d'orientation relative à l'administration territoriale de la République ;

Vu le décret n°92-604 du 1^{er} juillet 1992 modifié portant charte de la déconcentration ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu l'arrêté n°2008-07-0226 du 25 juillet 2008 portant organisation de la sécurité routière dans le département de l'Indre ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Indre ;

ARRETE

L'organisation de la sécurité routière dans le département de l'Indre

Article 1 : La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du Préfet du département. Il s'appuie sur :

- un chef de projet sécurité routière ;
- une équipe de coordination pilotée par le coordinateur sécurité routière ;
- une expertise technique, issue notamment de l'observatoire départemental de la sécurité routière.

Article 2 : Le pôle de compétence sécurité routière se réunit soit en formation plénière soit partiellement en fonction de l'ordre du jour.

Il est composé de trois grands groupes :

- les correspondants désignés par chaque chef de service déconcentré de l'Etat et par les directeurs départementaux interministériels à compter du 1^{er} janvier 2010 ;
- les correspondants élus des collectivités ;
- les correspondants du monde associatif et des partenaires socioprofessionnels.

Article 3 : Les membres du pôle de compétence sécurité routière traitent toute question relative à la sécurité routière, rendent un avis sur la validation des documents stratégiques et formulent des observations à partir des différents bilans annuels.

Article 4 : La sécurité routière dans le département est organisée autour de quatre grandes missions :

Mission EXPERTISE : exercée par la DDT (*direction départementale des territoires*) responsable de l'observatoire départemental de sécurité routière, de l'expertise sur les infrastructures routières et de l'appui au préfet sur ces domaines.

Mission FORMATION : à laquelle contribue la DDT en charge de l'éducation routière et l'éducation nationale dans le cadre des programmes ministériels à l'intention des élèves.

Mission PREVENTION : à laquelle contribuent l'ensemble des services de l'Etat à travers l'organisation d'actions de sécurité routière soit à l'intention de leurs propres agents soit en direction du public.

Mission REPRESSION : définie conjointement avec le procureur de la République et mise en œuvre par les forces de l'ordre. Elle s'appuie notamment sur le plan de contrôle routier.

Les missions des acteurs départementaux de la sécurité routière

Article 5 : Le chef de projet sécurité routière

Sous la responsabilité du Préfet, le chef de projet sécurité routière pilote la politique départementale de sécurité routière.

Cette mission est attribuée au directeur des services du cabinet de la Préfecture.

Le chef de projet sécurité routière a pour mission :

- d'élaborer la politique locale de sécurité routière, notamment à travers le Document Général d'Orientation (DGO) et le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR) ;
- d'impulser et coordonner l'action des services de l'Etat ;
- de développer des partenariats avec les collectivités territoriales, les entreprises, les secteurs associatifs et socioprofessionnels ;
- de communiquer vers le grand public, les relais d'opinion et les partenaires locaux ;
- de piloter les réunions du pôle de compétence ;
- d'assurer le dialogue de gestion de la dotation au titre du PDASR.

Article 6 : Organisation de la coordination

Sous l'autorité fonctionnelle du chef de projet sécurité routière, le responsable de l'Unité DDT / SSR / CORT (*service sécurité risques, coordination observation des réseaux de transport*) anime une équipe de coordination comprenant deux assistants de coordination qui peuvent assurer par délégation certaines activités.

Ce coordinateur sécurité routière est chargé des missions détaillées à l'annexe 1.

Article 7 : Les assistants de coordination

Sous l'autorité fonctionnelle du coordinateur sécurité routière, les deux assistants contribuant à la coordination sécurité routière sont placés respectivement :

- au sein du bureau du Cabinet de la Préfecture ;
- au sein de l'unité SSR / CORT de la direction départementale des territoires.

Les missions des assistants sécurité routière sont listées en annexe 2.

Article 8 : L'expertise technique

L'expertise technique de sécurité routière s'appuie notamment sur l'observatoire départemental de la sécurité routière qui relève de la DDT.

Les synthèses et les conclusions de l'observatoire départemental de la sécurité routière constituent un outil d'aide à la décision.

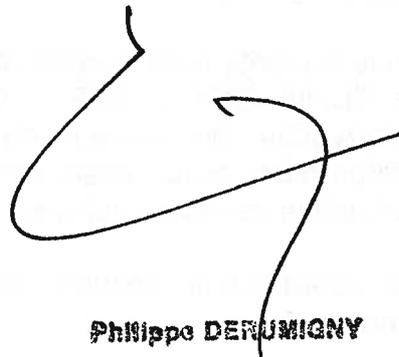
Le contenu de l'expertise est précisé en annexe 3.

Article 9 :

L'arrêté n°2008-07-0226 du 25 juillet 2008 portant organisation de la sécurité routière dans le département de l'Indre est abrogé.

Article 10 : Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Indre est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Indre.

Le Préfet



Philippe DERUMIGNY

ANNEXE 1

Dans le département de l'Indre, l'équipe de coordination, pilotée par le coordinateur sécurité routière et placée sous l'autorité fonctionnelle du chef de projet sécurité routière,

- élabore, suit et évalue le DGO (*dossier général d'orientation*), le PDASR (*plan départemental d'actions de sécurité routière*) et le plan de contrôle routier ;
- procède à l'appel à projet au titre du PDASR (*actions locales et semaine de la sécurité routière*) ;
- définit les objectifs des programmes de mobilisation « AGIR » et « LABEL VIE » ;
- gère la dotation financière au titre du PDASR (*programme sécurité routière*) ;
- anime le réseau des correspondants sécurité routière du pôle de compétence ;
- rédige et présente le bilan annuel de la politique locale de sécurité routière ;
- conçoit les tableaux de bord de suivi de l'accidentologie et des actions de sécurité routière.

ANNEXE 2

Dans le département de l'Indre, les assistants au coordinateur sécurité routière assurent :

Pour l'assistant placé en Préfecture :

- le secrétariat en matière de sécurité routière dont celui du pôle de compétence sécurité routière ;
- la mise à jour permanente de l'annuaire de l'ensemble des partenaires ;
- les remontées rapides des indicateurs au Ministère de l'Intérieur ;
- le suivi des différents tableaux de bords sécurité routière ;
- les bilans d'étape du DGO en rapprochement du PDASR ;
- la rédaction du plan de contrôle routier ;
- la synthèse des tableaux de bords de la Préfecture ;
- la rédaction des conventions de partenariat.

Pour l'assistant placé à la direction départementale des territoires :

- le premier niveau d'assistance des acteurs de la sécurité routière ;
- la mise en œuvre des actions du PDASR ;
- un bilan d'évaluation de chaque action du PDASR ;
- le bilan annuel du PDASR ;
- le suivi opérationnel des programmes AGIR et LABEL VIE ;
- l'animation du réseau des IDSR (*formation, nominations, convocations ordres de mission, coordination des actions et accompagnement*) ;
- la gestion comptable de la dotation financière PDASR.

Certaines missions sont communes aux deux assistants, notamment :

- l'organisation de la semaine de la sécurité routière ;
- l'administration et la promotion du site Internet « action locale » ;
- l'administration du portail « mener une action » ;
- la rédaction du DGO et du PDASR ;
- la conseil auprès des organisateurs d'actions de sécurité routière dans le département ;
- l'hébergement de la base de données accidentologie de l'Indre en Préfecture.

ANNEXE 3

Les missions d'expertise technique assurées en DDT consistent à :

Pour l'observatoire départemental de la sécurité routière :

- assurer la gestion de l'observatoire et des SIG correspondants ;
- conduire les analyses et les études ;
- élaborer, mettre à jour et transmettre les tableaux de bord d'accidentologie.

Pour l'appui technique et le conseil au Préfet :

- élaborer la proposition annuelle et suivre le parc de radars fixes ;
- assurer l'expertise de la sécurité des infrastructures routières ;
- préparer et contribuer à la gestion de crise de circulation routière ;
- suivre le réseau des routes à grandes circulation ;
- promouvoir « l'éducation routière tout au long de la vie ».

Pour les missions spécifiques

- administrer et gérer la commission des usagers ;
- mettre en œuvre les actions assurées par messieurs « moto » ou « vélo » ;
- réaliser des actions de prévention sécurité routière ;
- créer des modules de formation ;
- assister les services de l'Etat pour l'élaboration ou l'actualisation de leur plan de prévention du risque routier (PPRR) ;
- mandater les dépenses sur le programme « sécurité routière » (207 action 2), crédits délégués par le responsable de programme régional (DREAL).

PARMI LES PARTENAIRES ASSOCIATIFS SECURITE ROUTIERE

PREVENTION ROUTIERE

Monsieur Jean-Jacques LOPEZ
Belle-Isle – avenue Daniel BERNARDET
02-54-34-73-13
36000 CHATEAUROUX

FAMILLE RURALES

Madame Martine RAVEAU
148 Av Marcel Lemoine
02-54-08-71-75
36000 CHATEAUROUX

ARTS

Monsieur Alain AUBRUN
131 Av de Blois
06-81-35-80-78
36000 CHATEAUROUX

FOL / USEP

Monsieur Olivier CAILLAUD
22 Bd de la Valla
02-54-61-34-55
36000 CHATEAUROUX

FORUM St JEAN

Monsieur Brahim DIGUER
5 Allée G Bizet
02-54-08-32-52
36000 CHATEAUROUX

ADATEEP

Madame DUPONT
63 rue Sarah Bernhardt
02-54-22-12-79
36000 CHATEAUROUX

ANPAA 36

Monsieur Hervé STIPETIC
7 rue de Mousseaux
02-54-22-52-88
36000 CHATEAUROUX

MPT BEAULIEU

Monsieur Oswald THURIER
rue de Bourgogne
02-54-22-01-61
36003 CHATEAUROUX

MOB EMPLOI

Monsieur Eric PLOUX
29 rue Bernardin
02-54-27-26-31
36000 CHATEAUROUX

MISSION LOCALE

Monsieur Patrick MEUNIER
15 rue de la République
02-54-07-22-10
36000 CHATEAUROUX

ALCOOL ASSISTANCE (*La Croix d'Or*)

Madame Solange LIMOUSIN
Maison des associations – espace Mendès-France
02-54-08-48-45
36000 CHATEAUROUX

SCALIS

Madame Guylène BERENGUIER-DECOUX
14-16 rue Saint Luc
02-54-08-15-17
36000 CHATEAUROUX

PLAN TYPE DU PDASR

1 ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'INDRE

1.1 La méthodologie

1.1.1 *L'organisation locale de la sécurité routière*

1.1.2 *La phase d'appel à projet*

1.2 Les fondements

1.2.1 *Synthèse de l'accidentologie de l'année n-1*

1.2.2 *Les remarques de l'observatoire départemental de la sécurité routière*

1.2.3 *Bilan du PDASR de l'année n-1*

1.3 Un plan qui s'inscrit dans la continuité

1.3.1 *Conformité au DGO 2008-2012*

1.3.2 *Nouvelles orientations de l'année en cours*

2 PROGRAMME D'ACTIONS POUR L'ANNEE EN COURS

2.1 Les moyens

2.1.1 *Le réseau des partenaires*

2.1.2 *Le tableau financier du PDASR de l'année en cours*

2.2 Les leviers

2.2.1 *L'infrastructure routière*



PREFECTURE DE L'INDRE

DIRECTION DES SERVICES DU CABINET
ET DE LA SÉCURITÉ
Bureau de la réglementation spécifique
et de la sécurité routière

ARRETÉ N° 2009-06-0048 du 05 juin 2009

**Portant désignation des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)
du programme « Agir pour la sécurité routière »**

LE PRÉFET
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

VU la décision du comité interministériel à la sécurité routière du 7 juillet 2004, de lancer et déployer dans chaque département un programme de mobilisation pour la sécurité routière;

VU la lettre du délégué interministériel à la sécurité routière aux préfets, du 23 août 2004, portant sur le lancement du dispositif pour la politique locale de sécurité routière, et notamment du programme « Agir pour la sécurité routière », destiné à la mise en œuvre d'opérations structurées de prévention ;

VU les fiches d'engagement des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) ;

SUR proposition de Madame la directrice des services du cabinet, chef de projet sécurité routière du département de l'Indre ;

A R R Ê T E

Article 1 – Les personnes dont les noms suivent sont nommées Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) pour une durée de deux ans, renouvelable de manière expresse.

- Monsieur Alain AUBRUN
- Monsieur Gérard BALAND
- Monsieur Jean Jacques BERENGUIER
- Monsieur Philippe BIROS
- Monsieur Francis COUILLARD
- Monsieur Rocco DI LAURO

- Monsieur Bernard GAUDELAS
- Monsieur Philippe JUSSIAUX
- Monsieur Eric LADENISE
- Madame Nadine LAMBERT
- Madame Michele MAILLOT
- Madame Claudine MESNARD
- Monsieur André PLAT
- Monsieur Dominique RESCH
- Monsieur Eric SEVEAU
- Madame Yvette TRIMAILLE
- Monsieur Gilles VERDON

Article 2 – Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) sont des bénévoles, collaborateurs occasionnels de la puissance publique dont les missions principales sont :

- Réaliser les actions de prévention proposées par la Préfecture et les collectivités territoriales en fonction des enjeux spécifiques du département
- Participer aux modules AGIR de sécurité routière proposés par la Préfecture. Ces actions concrètes de prévention et de sensibilisation sont ciblées sur les enjeux spécifiques du département.
- Contribuer au développement, à l'animation et à la gestion du programme AGIR.

Article 3 – L'intervenant qui exerce la fonction d'IDSR dans le cadre de son activité professionnelle intervient avec l'accord de sa hiérarchie. Son action est encadrée par une lettre de mission personnelle. A ce titre, l'intervenant est couvert par l'Etat lors des déplacements et interventions en matière de sécurité routière.

Article 4 – La directrice des services du cabinet, chef de projet sécurité routière est chargée de l'exécution du présent arrêté, dont une copie sera notifiée à chaque Intervenant Départemental de Sécurité Routière (IDSR) et publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Indre.



Jacques MILLON



CONSEIL GENERAL

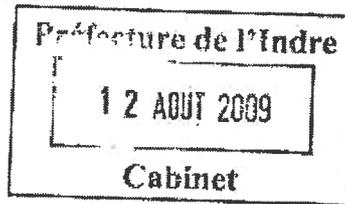
Louis Pinton
Docteur Vétérinaire
Président du Conseil Général

Direction des Routes/ BEER
MJ/SD - LB-1004

Châteauroux, le 31 JUIL. 2009

GM
✓

Monsieur Jacques MILLON
Préfet du Département de l'INDRE
Préfecture de l'INDRE
Place de la Victoire et des Alliés
B.P. n° 583
36019 CHATEAUROUX Cedex

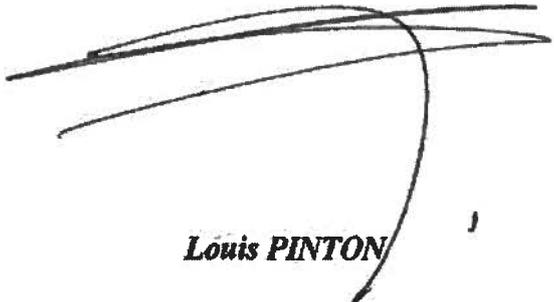


Monsieur le Préfet,

Par courrier du 26 juin 2009, vous m'avez sollicité afin d'établir le bilan dressé par le Département de l'application du Document Général d'Orientation de la sécurité routière 2004 - 2008.

En réponse, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, le bilan des actions menées par le Département sur la période.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.


Louis PINTON

Bilan DGO 2004 - 2008

A) La classe d'âge < 24 ans :

Deux objectifs étaient à distinguer : les objectifs de sécurité (Ex. l'affectation d'un bus pour aller chercher les jeunes à la sortie des boîtes de nuit) et les objectifs éducatif (Ex. des opérations « Capitaines de Soirée »).

Actions	Les enjeux	Acteurs et Mise en place	Résultat
<p>L'implication des jeunes pour faciliter la diffusion des messages de prévention.</p> <p>Le développement du continuum éducatif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chercher à développer au maximum leur implication dans le montage de projet. Rechercher des partenariats représentatifs de la jeunesse dans le cadre LABEL VIE. Recruter des jeunes bénévoles au profit des associations du département. Sensibiliser les jeunes dès le plus jeune âge à travers l'Education Nationale. Renforcer les différentes formules proposées aux élèves. 	<ul style="list-style-type: none"> Actions organisées par les jeunes (étudiants ou autres) et les associations étudiantes en partenariat avec la Prévention Routière. Action réalisée conjointement par la Prévention Routière et l'Education Nationale à travers les lycéens du département comprenant 2 journées de sensibilisation (voiture tonneau, diverses ateliers-alcool, cyclo, temps de réaction, drogues,...) ou organisation d'une conférence ou séance de 3 heures. Voiture tonneau mise à disposition de la Prévention Routière par le Conseil Général de l'Indre (subvention de 6000 €). Equipement mis à disposition par la Prévention Routière pour la Mission Locale et certaines communes pour aider les jeunes à passer le BSR. 	<p>En 2007 et 2008 soit plus de 1200 jeunes chaque année sensibilisés aux problèmes de l'alcool, de la drogue et de la vitesse.</p> <p>Opération « Capitaine de Soirée ».</p> <p>Lycées concernés :</p> <p>En 2008 :</p> <ul style="list-style-type: none"> lycée Blaise Pascal, lycée Pierre et Marie Curie, CFA du Bâtiment. <p>En 2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> CFA de métiers de Châteauroux, Centre de formation des Etablissements KONE, Lycée Honoré de Balzac à Issoudun. <p>A destination des classes de 4ème des collèges.</p>
<p>Une discrimination positive en faveur des jeunes confrontés à des difficultés d'insertion.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Permettre à des jeunes issus de milieux défavorisés de passer le permis de conduire. Sensibiliser les jeunes à la Sécurité Routière. Favoriser la prise de responsabilité et l'autonomie des jeunes. 	<ul style="list-style-type: none"> Conseil général et Prévention Routière : Cette opération à destination des jeunes automobilistes (18 à 25 ans), consiste à récompenser le conducteur qui ne consomme pas d'alcool et qui accompagne les autres passagers du véhicule depuis la discothèque jusqu'à leur domicile. 	<p>Aucun chiffre n'a été transmis sur cette action.</p>
<p>Agir sur les comportements pour responsabiliser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Action « Capitaine de Soirée ». 	<p>Franc succès durant les 2 premières années de la mise en service du jeu-concours.</p> <p>Depuis quelques temps les résultats sont moins concluants qu'au départ.</p>	<p>Aucun chiffre n'a été transmis sur cette action.</p>

<p>De nouveaux vecteurs de communication à développer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuser des messages de vigilance sur la route auprès des licenciés des clubs sportifs. 	<p>Organisé par l'USEP le petit Braquet diffuse des messages de sécurité, tout en faisant des sorties éducatives.</p>
<p>La réforme du permis de conduire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Information sur le nouveau permis probatoire. • Confection de supports de communication remis aux conducteurs venant retirer leur permis de conduire à la Préfecture. 	<p>Au profit des élèves de 1^{er} du lycée Honoré de Balzac à Issoudun.</p>
<p>La réforme du permis de conduire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Certains clubs sont porteurs du message de la sécurité routière. • Par la Prévention Routière En 2006, participation à une table ronde sur la réforme du permis de conduire. • Un partenariat entre le Conseil Général et la Prévention Routière est mis en place depuis juillet 2007 par la Prévention Routière, le C.G. 36, la Sécurité Routière et la Police Nationale. Un kit de prévention comprenant de la documentation, un gilet de sécurité et un éthylotest a été remis aux jeunes. 	<p>Environ 35 jeunes/mois sont concernés par cette action. Il reste en stock environ 1500 kits au Conseil Général.</p>

B) Les 25 - 64 ans :

Les habitudes acquises au fil des ans font perdre progressivement toutes notions de risque aux conducteurs. La prise de conscience d'une nécessaire remise en cause individuelle et périodique doit être développée auprès des automobilistes.

Actions	Les enjeux	Mise en place	Résultat
<p>La dimension routière au sein de l'entreprise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Développer des plans d'actions dans les entreprises pour motiver, former et responsabiliser le personnel quant à leur comportement sur la route. 	<ul style="list-style-type: none"> Action mise en place par la Prévention Routière auprès de la CRAM, CAF et environ 15 entreprises du département. La Prévention Routière a formé 400 agents et élus du Conseil Général de l'Indre. Partenariat entre l'ARTS et le Conseil Général auprès des différentes entreprises ou associations. 	<p>Plus de 1 000 personnes formées.</p> <p>De janvier 2007 à février 2008, 4 interventions et 100 personnes sensibilisées.</p>
<p>La généralisation des PPRR dans les administrations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Elaboration de Plans de Prévention du Risque Routier pour lutter contre l'insécurité routière des agents des administrations. 	<ul style="list-style-type: none"> Le PPRR a été effectué dans certaines administrations. 	<p>Aucune remontée sur l'utilité de ce document.</p>
<p>Une évaluation des stages de récupération de points.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evaluer les résultats des stages 6 mois à 1 an plus tard afin de se rendre compte de la pertinence de la formation. 	<ul style="list-style-type: none"> Action mise en place par la Prévention Routière mais l'évaluation est faite en fin de stage et non pas 6 mois ou 1 an après. 	<p>A la sortie du stage, 95 % des personnes sont satisfaites du contenu mais environ 3 à 4 % des stagiaires reviendront 2 ans plus tard.</p>
<p>La lutte contre l'alcoolémie dans le cadre professionnel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Actions en entreprises et en administrations développant les « pots » sans alcool. Sensibiliser cette tranche d'âge car s'estimant bonne conductrice et ayant du mal à se remettre en cause au volant. 	<ul style="list-style-type: none"> Action menée par la Prévention Routière au sein des entreprises et du milieu militaire. 	<p>Aucune remontée sur les résultats de cette opérations.</p>
<p>Une implication des IDSR dans les actions de sensibilisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Impliquer les IDSR pour des actions de sensibilisation et d'informations en matière de sécurité routière afin de développer un discours de prévention et de civisme. 		
<p>La diffusion d'une méthodologie pour prendre en compte la sécurité routière dans l'organisation interne de l'entreprise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Amener les entreprises à intégrer dans leur organisation la dimension sécurité routière au quotidien. Restauration d'un label de qualité « Sécurité Routière » pour récompenser chaque année une entreprise qui se serait distinguée dans la prise en compte de la sécurité routière. 	<p>ARTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation du personnel au Code de la Route. Sensibilisation du personnel au port de la ceinture de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> 30 personnes. 276 personnes.
<p>Un diagnostic « Sécurité Routière » établi dans le cadre des projets d'infrastructures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les Collectivités Locales à prendre en compte la Sécurité Routière dès la conception des zones à urbaniser et la révision de tous documents d'urbanisme. Rechercher et étudier l'impact d'une nouvelle activité dans un aménagement existant. Une sensibilisation des acteurs économiques (collectivités locales, chambres consulaires, agence de développement...). 	<ul style="list-style-type: none"> Chaque projet du Conseil Général sur les infrastructures fait l'objet d'une étude de sécurité. Action de surveillance du réseau par les gestionnaires de voirie. 	

C) Les plus de 65 ans

La conduite en toute sécurité est un moyen privilégié pour garder son autonomie. Le défaut de compétence lié au fait que les évolutions du Code de la Route n'ont pas toujours été correctement assimilées, est relativement bien reconnu et le besoin de remise à niveau recherché.

Actions	Les enjeux	Mise en place	Résultat
<p>Permettre aux seniors de pouvoir utiliser en toute sécurité et le plus longtemps possible leur véhicule.</p> <p>❖ Informations</p> <p>❖ Formations</p> <p>❖ Pratiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informations des aînés sur les risques liés à leurs limites physiques et physiologiques, principalement sur les temps de réaction et les réactions aux situations imprévues. • Informations sur les risques liés à la prise de médicaments. • Formations aux évolutions du Code de la Route et à la prise en compte de l'évolution des infrastructures (compréhension des nouveautés : giratoires, autoroutes,...). • Formation à la conduite, prise en compte des seniors sur leurs limites. • Inciter les jeunes générations à montrer du respect vis-à-vis des aînés • Adaptation des infrastructures (signalisation, carrefours,...) aux conditions particulières des personnes âgées (temps de réaction, difficultés d'analyse de situations complexes, perte de souplesse,...) • Adaptation de la conduite au type de véhicule possédé ou analyse réciproque des nécessités de changer de moyen de locomotion. • Prise en compte des difficultés des aînés pour l'entretien de leur véhicule. • Utilisation des médias pour passer des messages spécifiques aux seniors. 	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariat entre la Prévention Routière et le Conseil Général • Edition de plaquettes proposant une journée de sensibilisation et de conduite. Expliquer les effets du vieillissement sur l'organisme. • Opération 35ans de permis et plus. • Opération « 35 ans de permis et plus ». • Partenariat entre l'ARTS et le Conseil Général, sensibilisation des seniors aux Code de la Route. • Pour l'année 2006, partenariat entre le Conseil Général et la Fondation de la Route pour une remise à niveau du Code de la Route • La Prévention Routière a effectué 10 stages de sensibilisation. 	<p>En 2004, 120 personnes formées. En 2005, 83 personnes formées. En 2006, 136 personnes formées.</p> <p>De janvier 2007 à mars 2008, 11 interventions et 147 personnes sensibilisées.</p> <p>145 stagiaires.</p>

<p>Permettre aux seniors sans moyen de locomotion d'accéder aux services vitaux :</p> <p>❖ aide aux déplacements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mise en place de moyens de locomotion de substitution en toute sécurité (transport en communs, taxis, covoiturage, ...). 	<p>Depuis le 1 septembre 2008, le nouveau réseau de transport « l'aïe bleue » est composé de 20 lignes. En moyenne par mois 6300 voyages ont été comptabilisés.</p>
<p>❖ information sur l'aptitude médicale à la conduite</p> <p>❖ les seniors et l'A20</p>	<ul style="list-style-type: none"> • assurer la permanence des moyens de locomotion, du ravitaillement ou du soutien nécessaire du conjoint non-conducteur d'un aîné hospitalisé. • Formation des aides à domicile dans le domaine de la Sécurité Routière afin d'effectuer leurs déplacements quotidiens en toute sécurité. • Pratiquer des heures de conduite afin de se familiariser à la configuration particulière de certains échangeur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Afin de renforcer la mobilité et assurer un meilleur accès aux services sur le territoire départementale, le Conseil Général généralise le transport à la demande. Le service « porte à porte » est organisé sur chaque ligne, une ou plusieurs fois par semaine, pour accéder sur une demi-journée aux principaux centres urbains du département. Le nouveau dispositif prend en compte les besoins des personnes à mobilité réduite. Ainsi les nouveaux cars sont tous équipés de manière à permettre leur prise en charge par l'arrière du véhicule. • Aucune action n'a été menée à ce sujet. • L'ARTS et les Familles Rurales de l'Indre ont formé les aides à domicile.

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

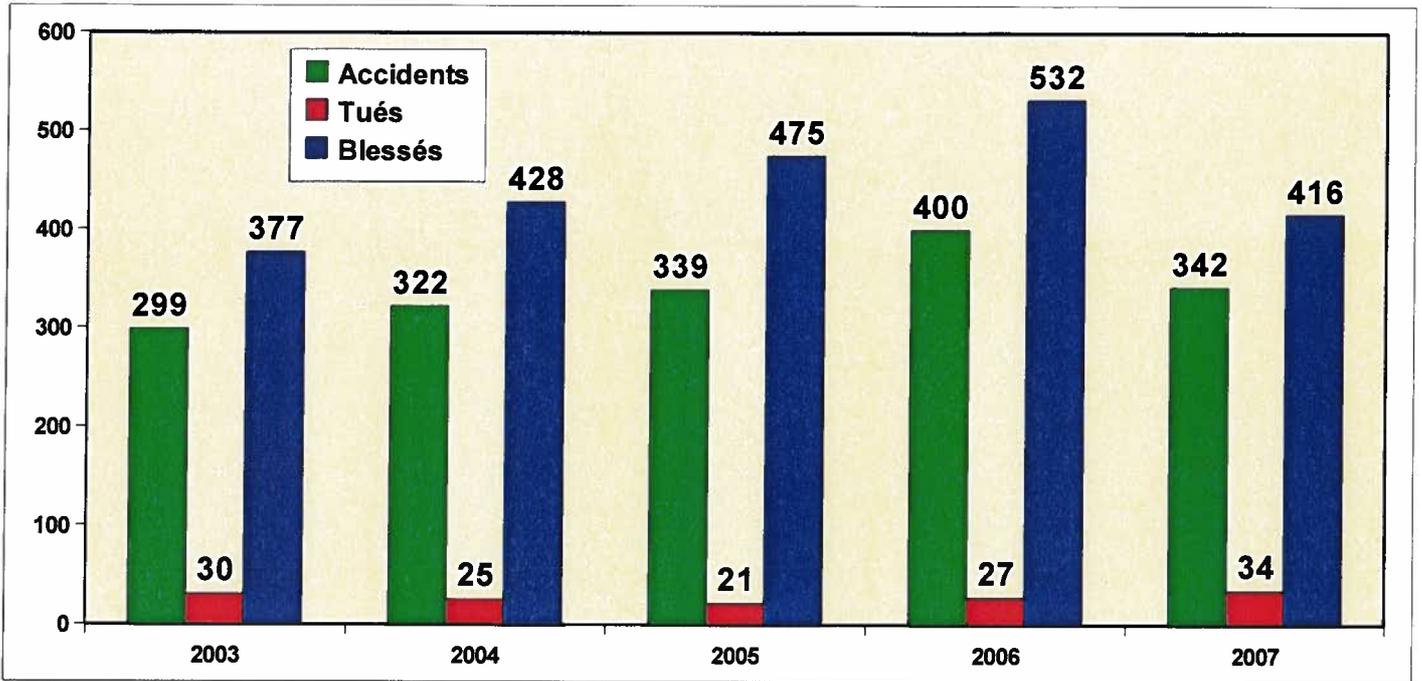
2008-2012

ANALYSE D'ENJEUX

5 février 2009



Accidentologie dans l'Indre de 2003 à 2007



Après une baisse des tués de 2003 à 2005 ce chiffre repart à la hausse en 2006/2007. Il en est de même pour les blessés de 2003 à 2006 suivi d'une baisse significative en 2007.

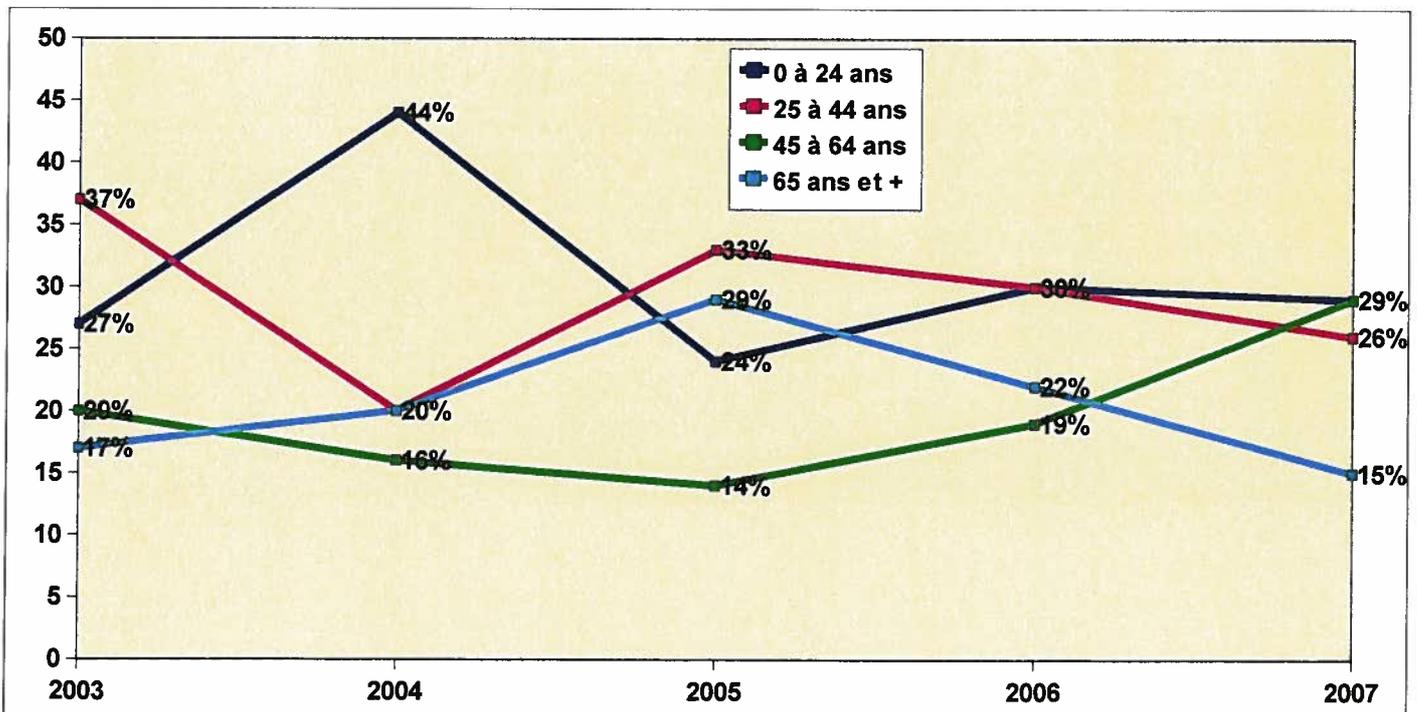
Regard sur la zone de compétence de la police (Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet et Saint Maur) :

Ces quatre communes d'un total de 66025 habitants (Indre : 231061 habitants) concentrent **28,6% de la population**. Elles sont concernées par pratiquement **50% des accidents** se produisant dans le département (46,5%).

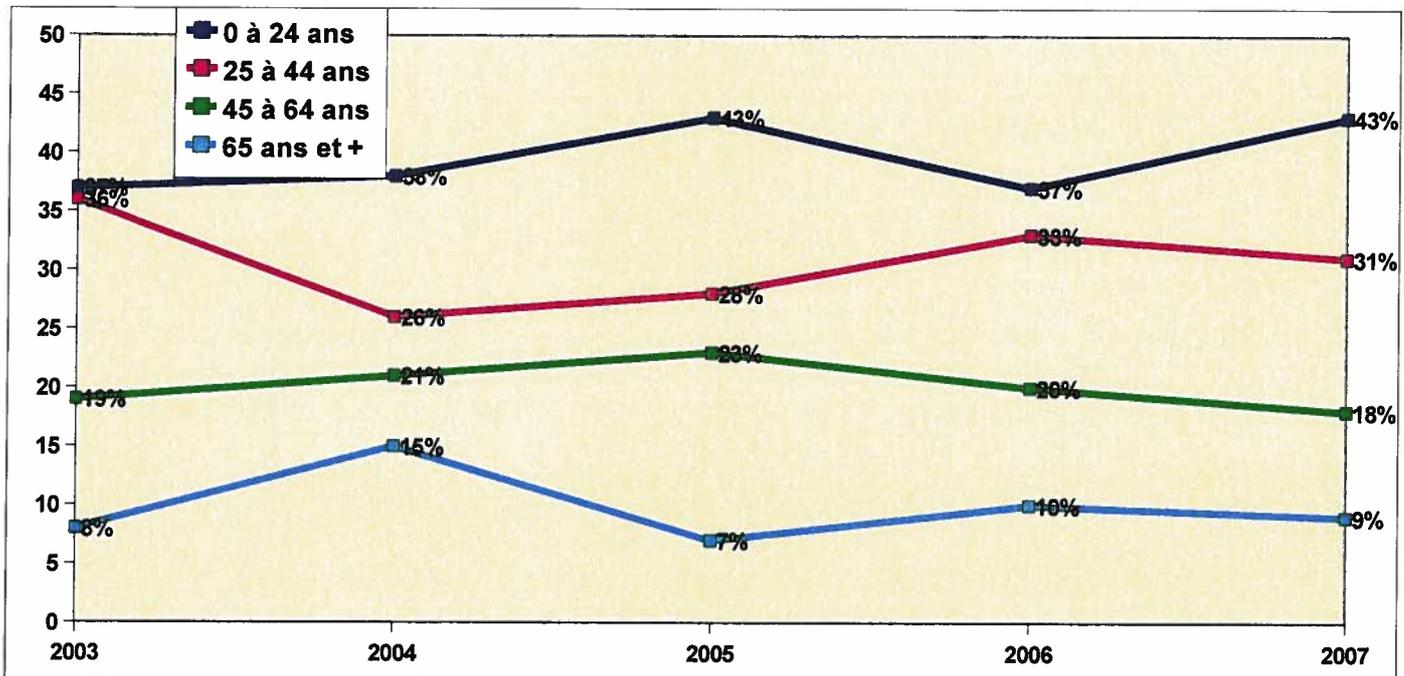
De 2003 à 2007, la zone police a eu à déplorer 14 tués pour 123 tués en zone gendarmerie soit **11,3% des tués**. L'agglomération Castelroussine concentre la moitié des accidents corporels mais ces derniers sont **moins graves**.

De 2003 à 2007, 1702 accidents ont eu lieu dans l'Indre pour 790 en zone police. Ces 790 accidents comprennent **45,8% d'accidents impliquant au moins un deux roues** alors que sur le reste du département en zone gendarmerie 912 accidents comprennent 29,6% d'accidents impliquant au moins un deux roues. **La problématique deux roues est beaucoup plus significative en zone police.**

Courbe des tués par tranche d'âge en %



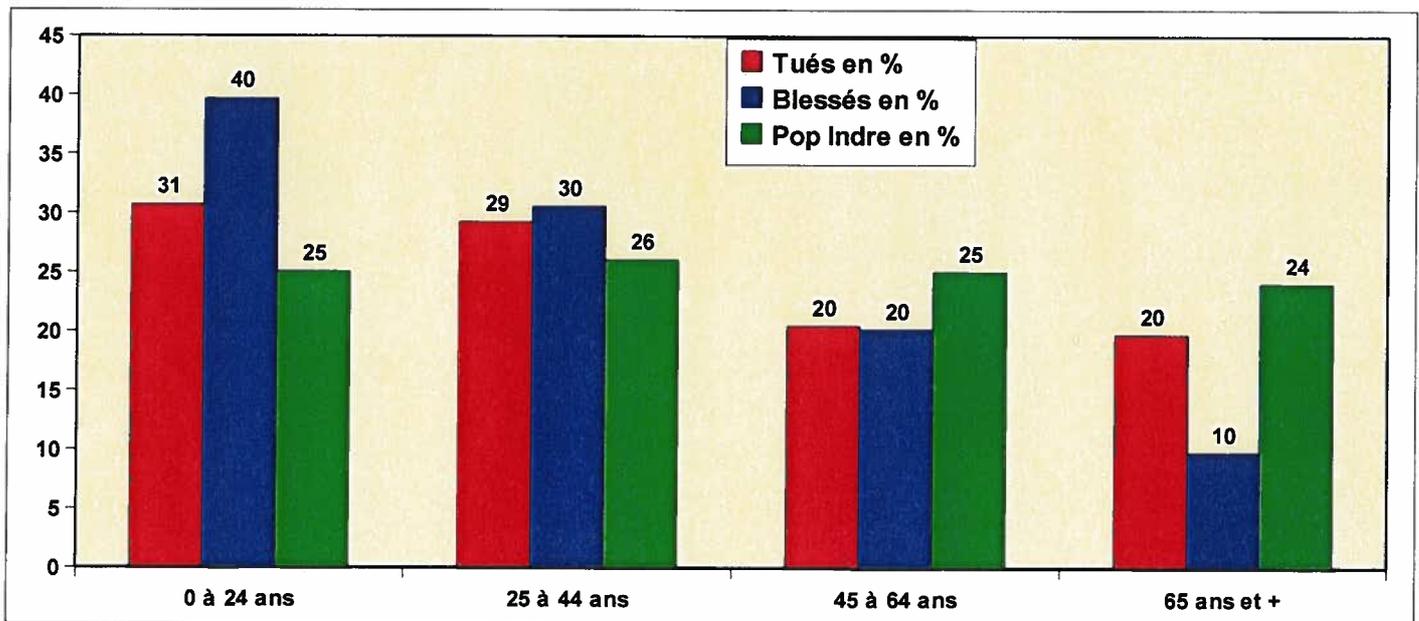
Courbe des blessés par tranche d'âge en %



La courbe des tués/blessés de 0 à 24 et des 25 à 44 reste préoccupante. Il est à noter que la courbe des tués de 45 à 64 ans est en augmentation depuis 2005.

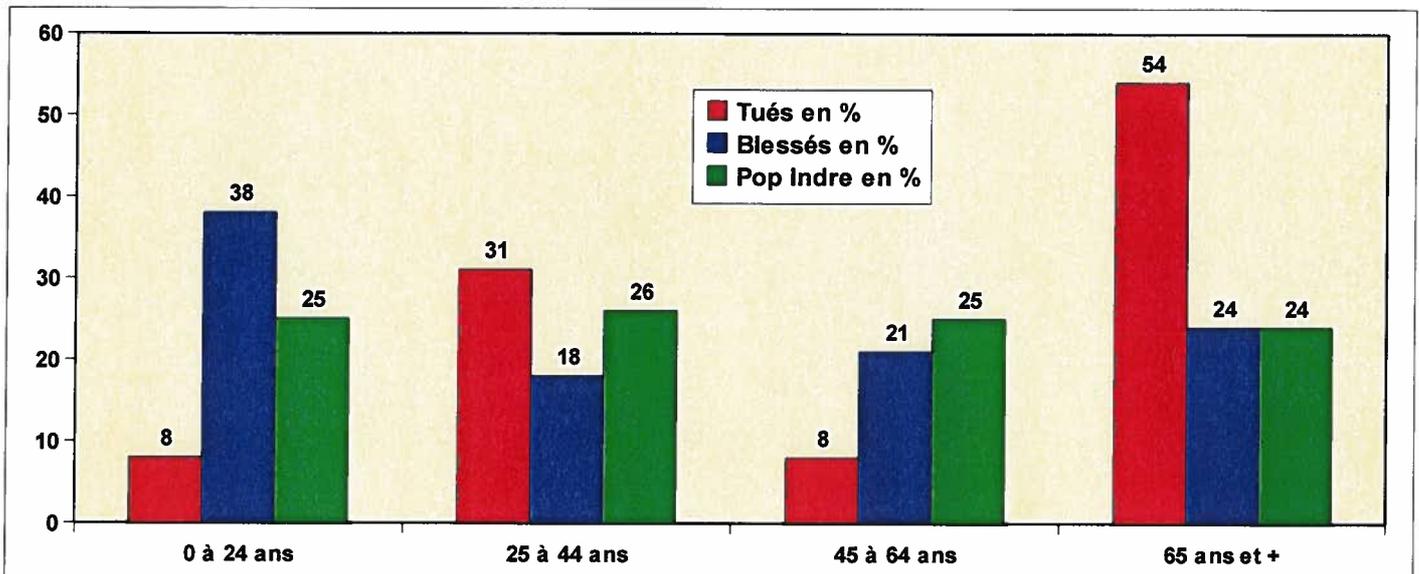
Représentation en % des tués et blessés rapportée à la population de l'Indre* de 2003 à 2007

*source INSEE recensement 1999



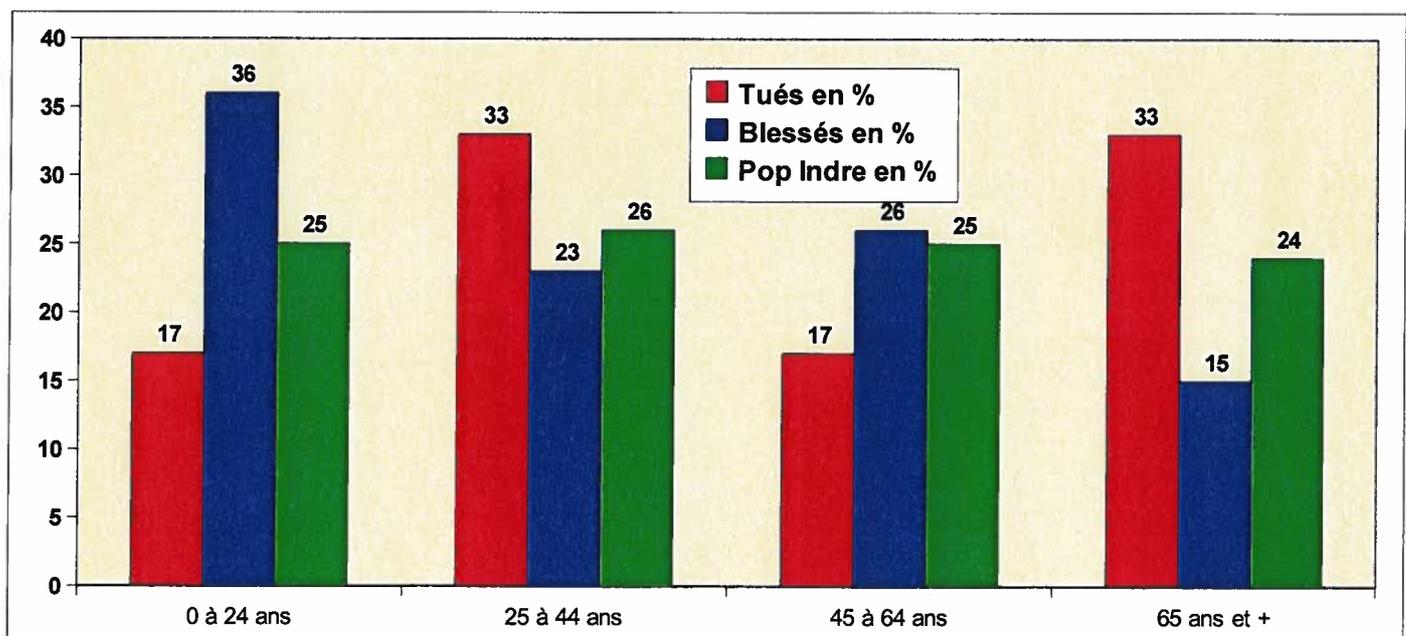
Au vu du graphique il apparaît que la tranche 0 à 24 ans qui représente 25% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (31%) et blessées (40%). Suit ensuite la tranche 25 à 44 ans. A l'échelle du département il est constaté une forte représentativité des jeunes et jeunes adultes. Cet enjeu au niveau national (les 15-24 ans représentent 12,6% de la population mais 25,6% des tués) est aussi un enjeu départemental.

Victimes piétons de 2003 à 2007 en %

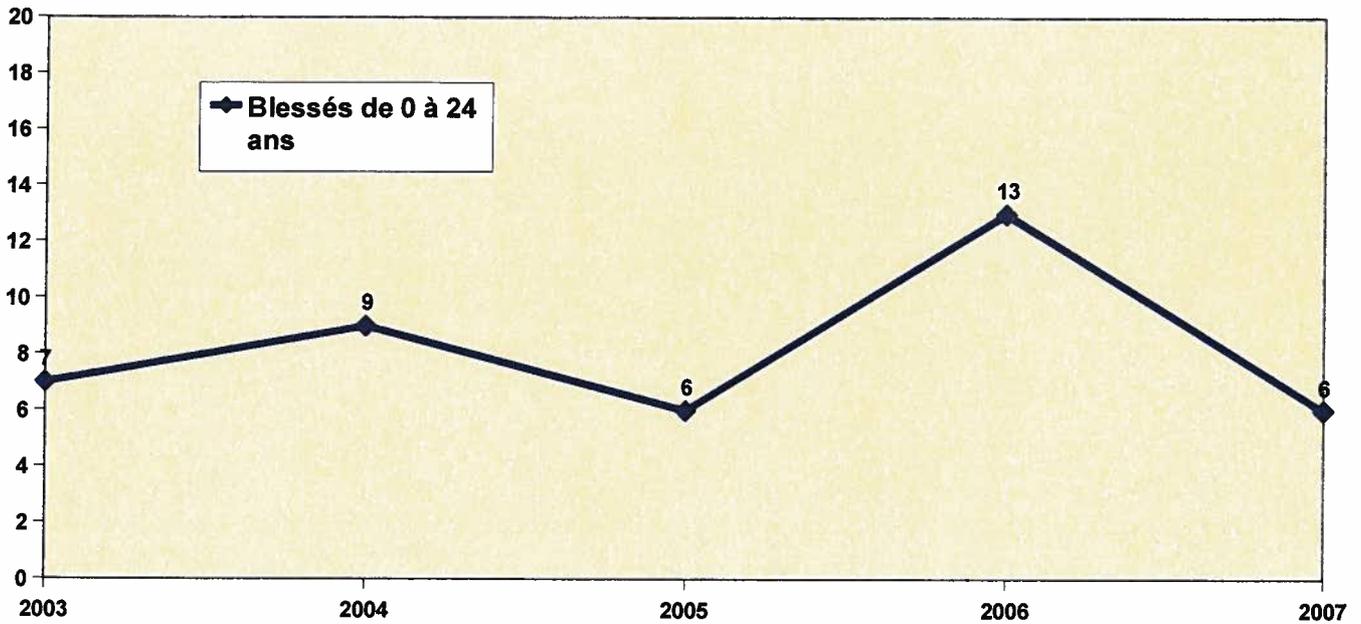


Au vu du graphique il apparait que la tranche 65 et + qui représente 24% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (54%) et blessées (24%). Suit ensuite la tranche 0 à 24 ans en ce qui concerne les blessés.

Victimes bicyclettes de 2003 à 2007 en %

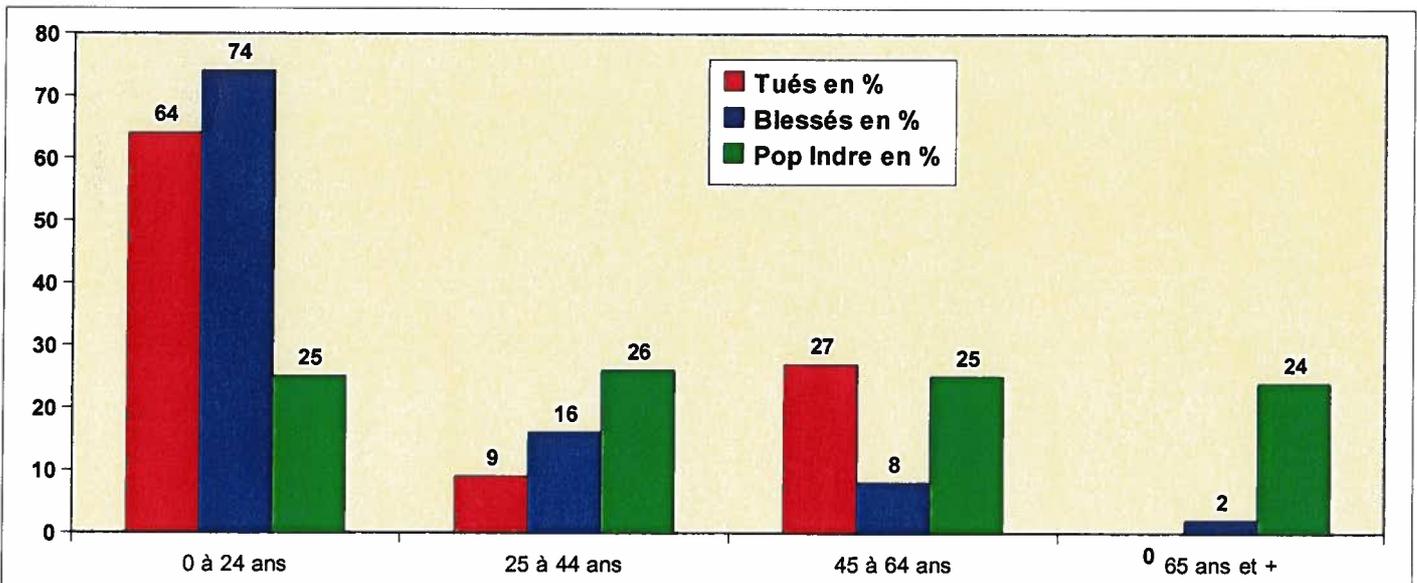


Evolution des blessés de 0 à 24 ans en vélo

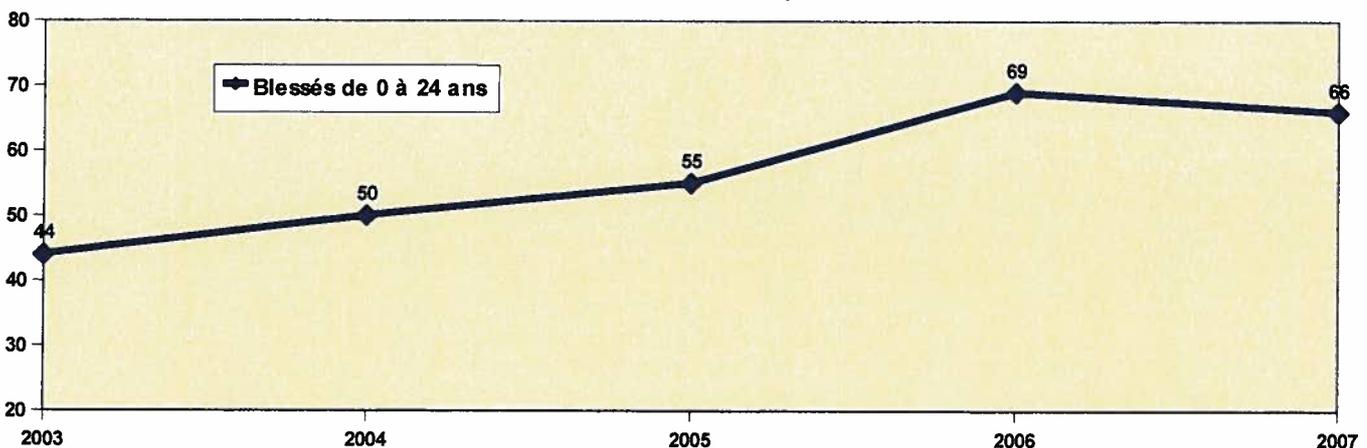


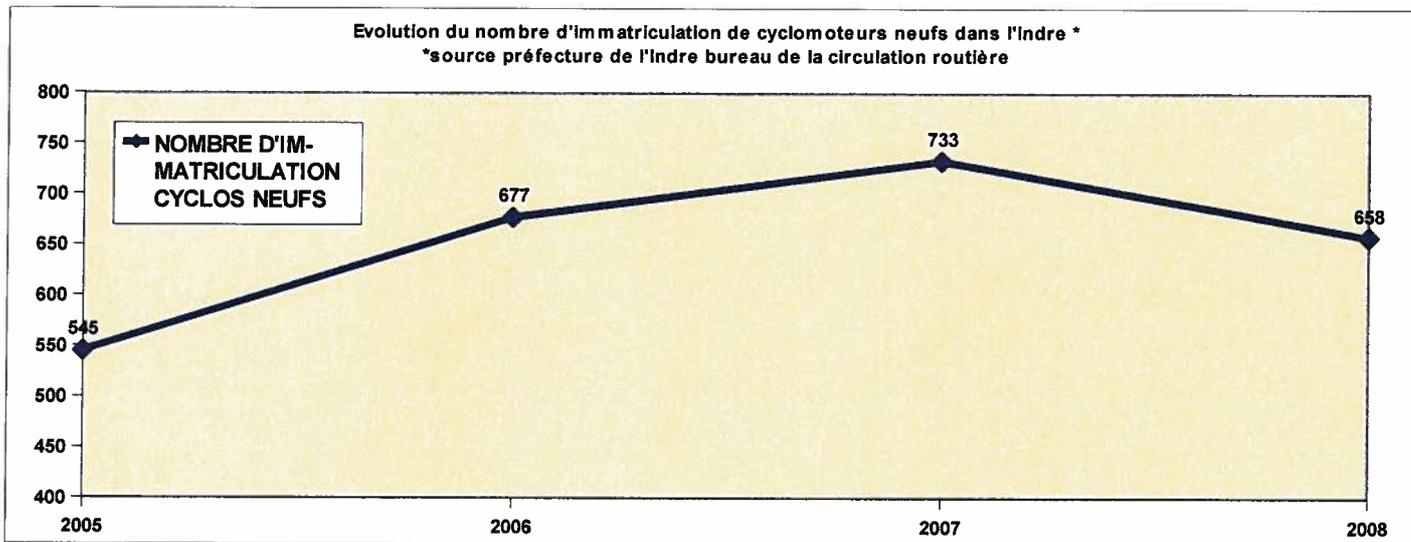
Au vu du graphique il apparaît que les tranches 25 à 44 et 65 et + qui représentent respectivement 26 et 24% de la population sont fortement représentées dans le nombre de victimes tuées et blessées. Suit ensuite la tranche 0 à 24 ans en ce qui concerne les blessés. Cette évolution des blessés a connu son maximum en 2006 pour revenir en 2007 à son niveau de 2005.

Victimes cyclomoteurs de 2003 à 2007 en %



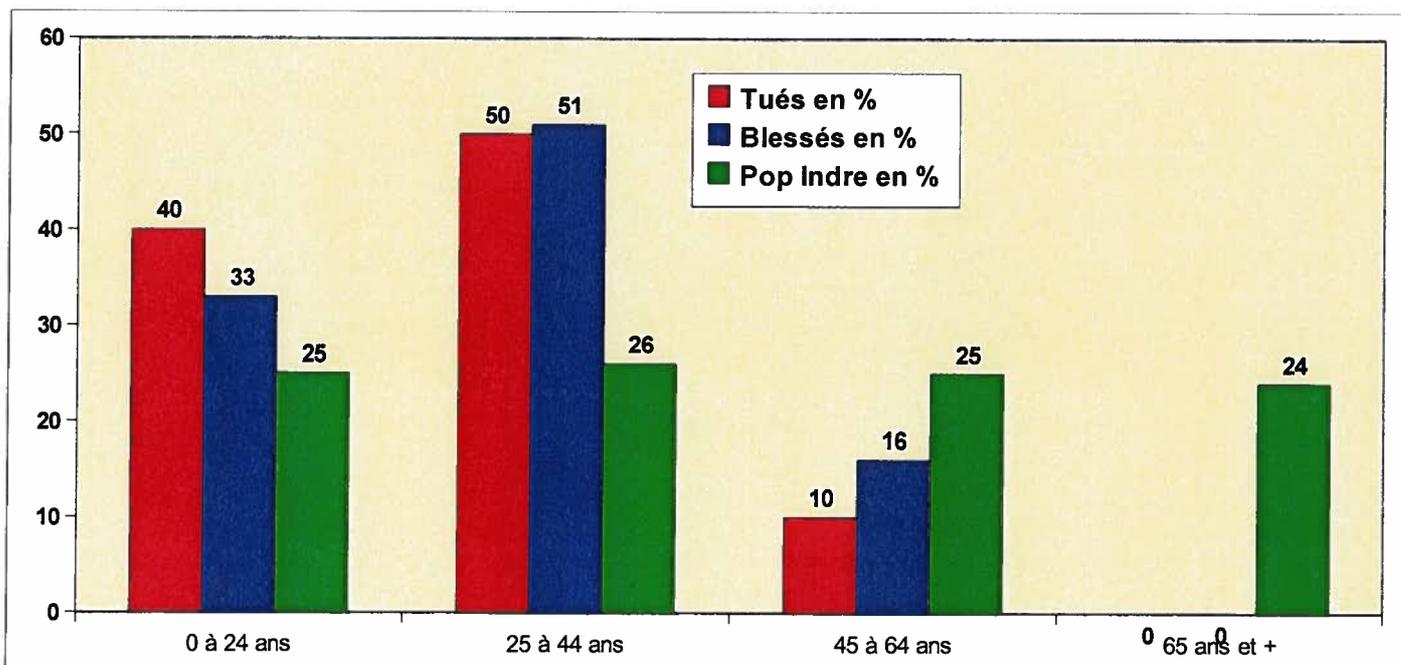
Evolution des blessés de 0 à 24 ans en cyclomoteurs





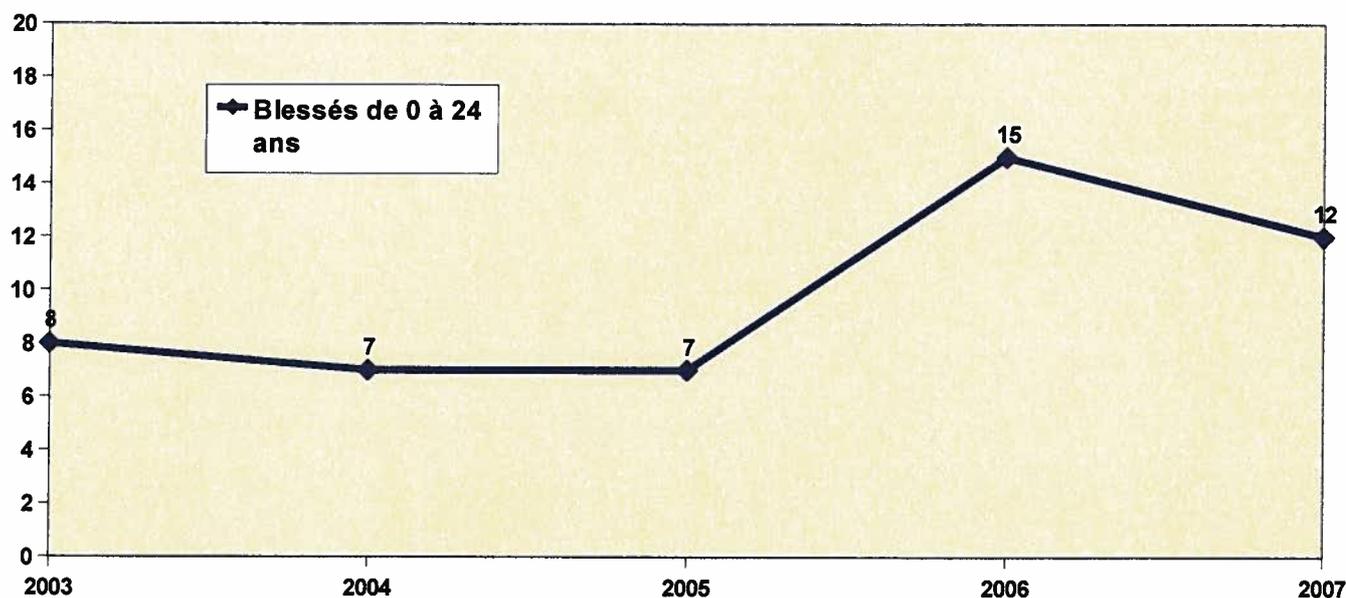
Au vu du graphique il apparaît que la tranche 0 à 24 ans qui représente 25% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées et blessées. La courbe d'évolution des blessés de 0 à 24 ans est en progression constante depuis 2003 même si elle connaît un fléchissement en 2007. Cette courbe est à comparer au nombre de cyclomoteurs immatriculés dans l'Indre dont la courbe est en progression constante. Pour info il faut savoir qu'au niveau national les ventes de deux roues ont progressé de 16,6% en 2006.

Victimes motos/quads de 2003 à 2007



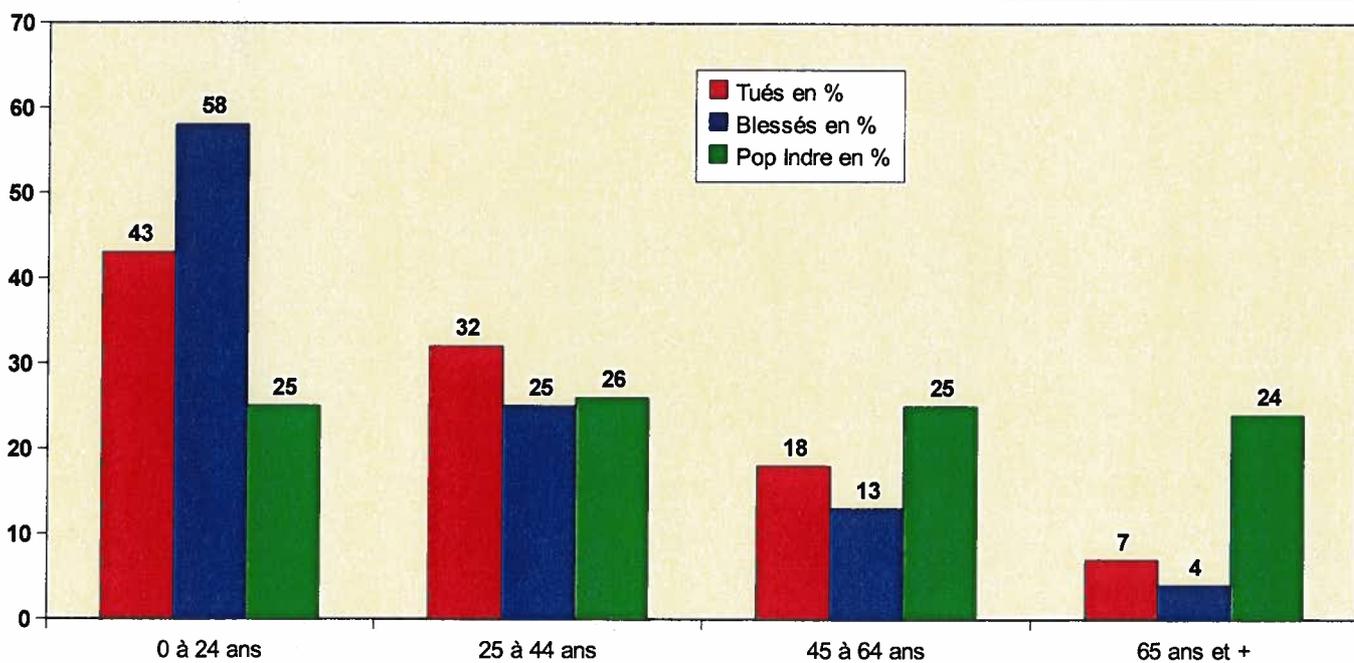
Victimes motos/quads de 2003 à 2007

Evolution des blessés de 0 à 24 ans en motos/quads



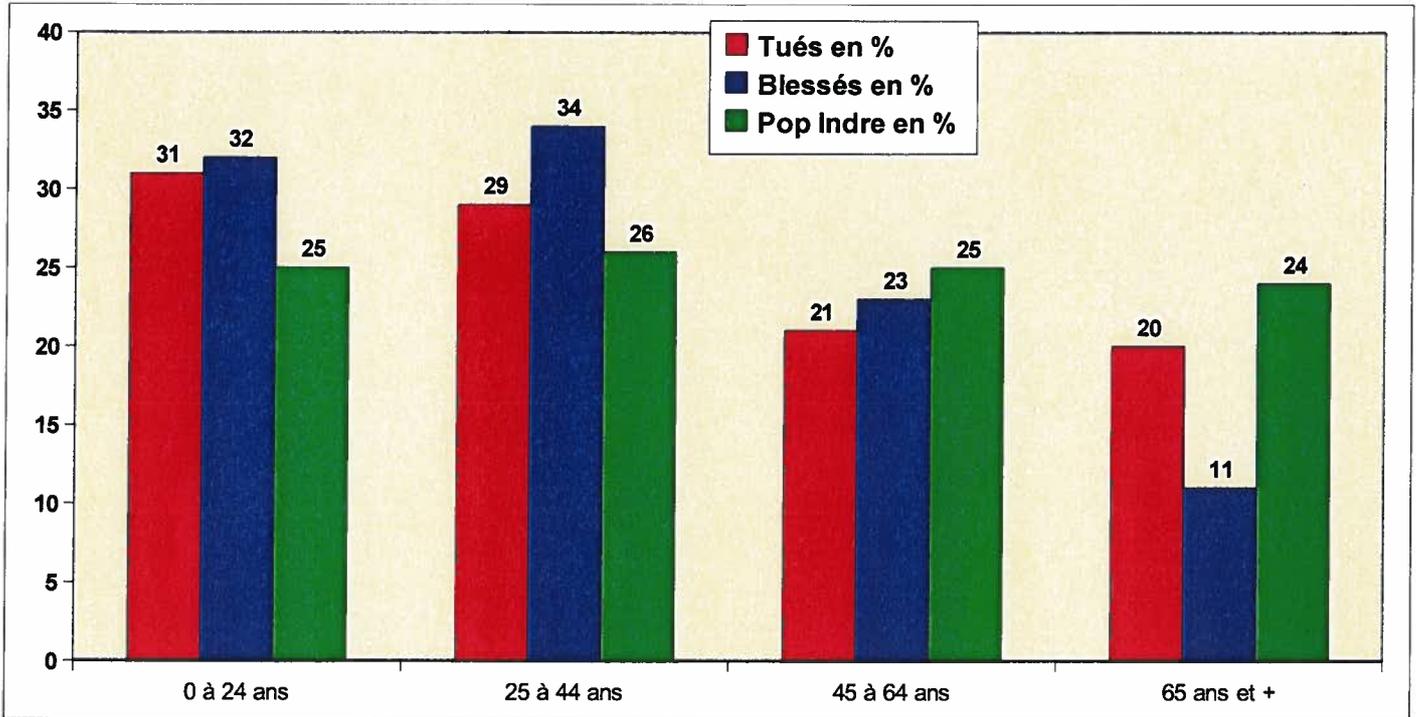
Au vu du graphique il apparaît que la tranche 25 à 44 ans qui représente 26% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (50%) et blessées (51%). La courbe d'évolution des blessés de 0 à 24 ans quant à elle est en progression depuis 2005 même si elle connaît un fléchissement en 2007.

Totalité des victimes en deux roues* de 2003 à 2007 *deux roues motorisés et non motorisés y compris les quads

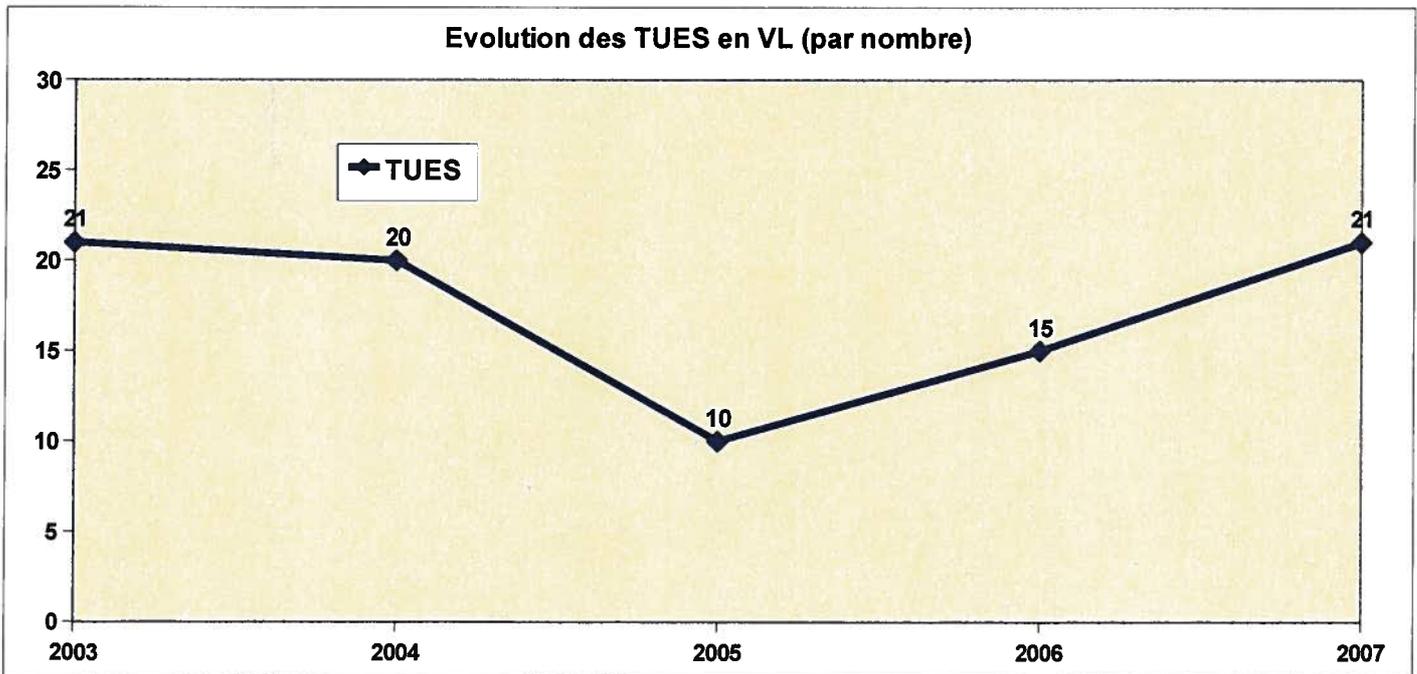


Au vu du graphique il apparaît que les jeunes et jeunes adultes soit les tranches 0 à 24 et 25 à 44 ans qui représentent 51% de la population sont fortement représentées dans le nombre de victimes tuées et blessées. Le graphique montre particulièrement la très forte exposition des jeunes de 0 à 24 ans.

Victimes VL/VU de 2003 à 2007

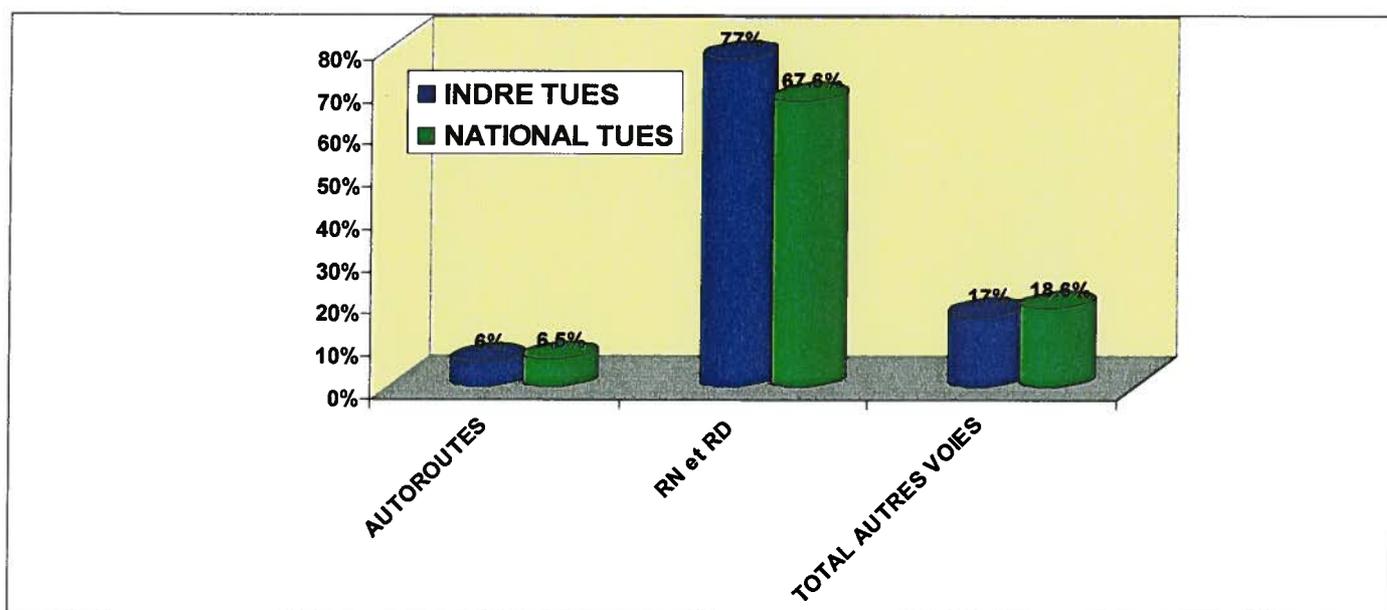


Evolution des TUES en VL (par nombre)

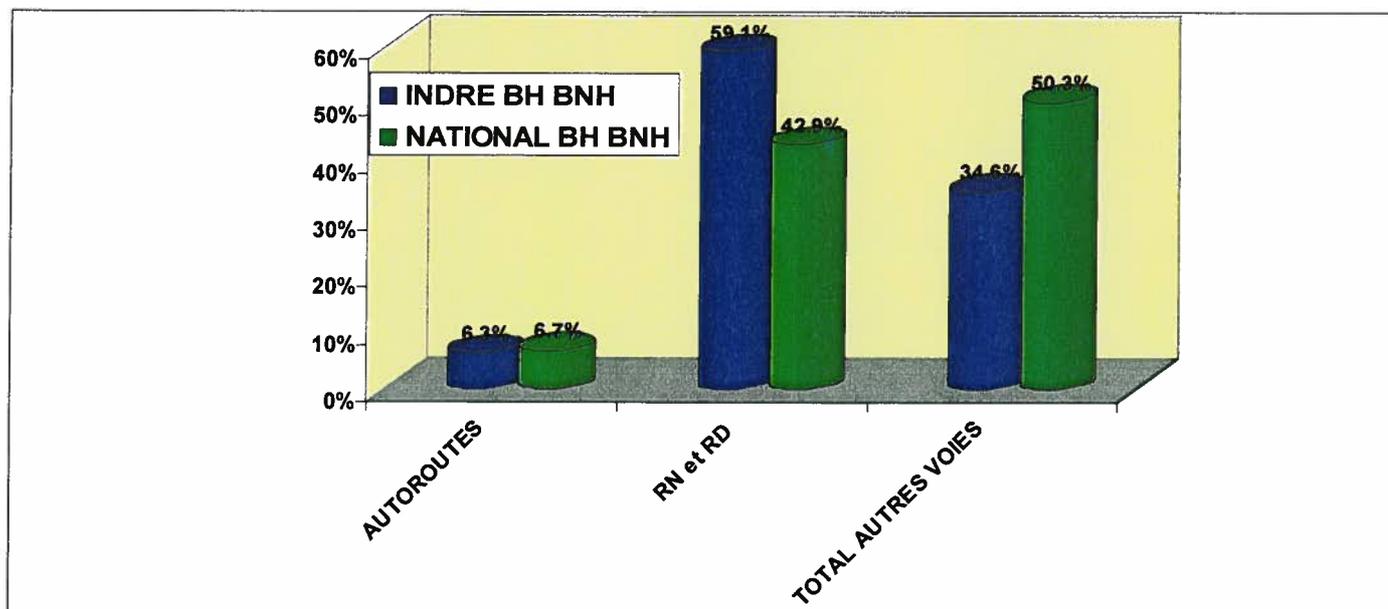


Au vu du graphique il apparaît que les tranches 0 à 24 ans et 25 à 44 ans soit les jeunes et jeunes adultes sont majoritairement représentés parmi le nombre de victimes tuées et blessées. La courbe d'évolution des tués en VL tout âge confondu connaissait un fléchissement à partir de 2003 pour repartir à la hausse depuis 2005 et revenir au niveau de 2003.

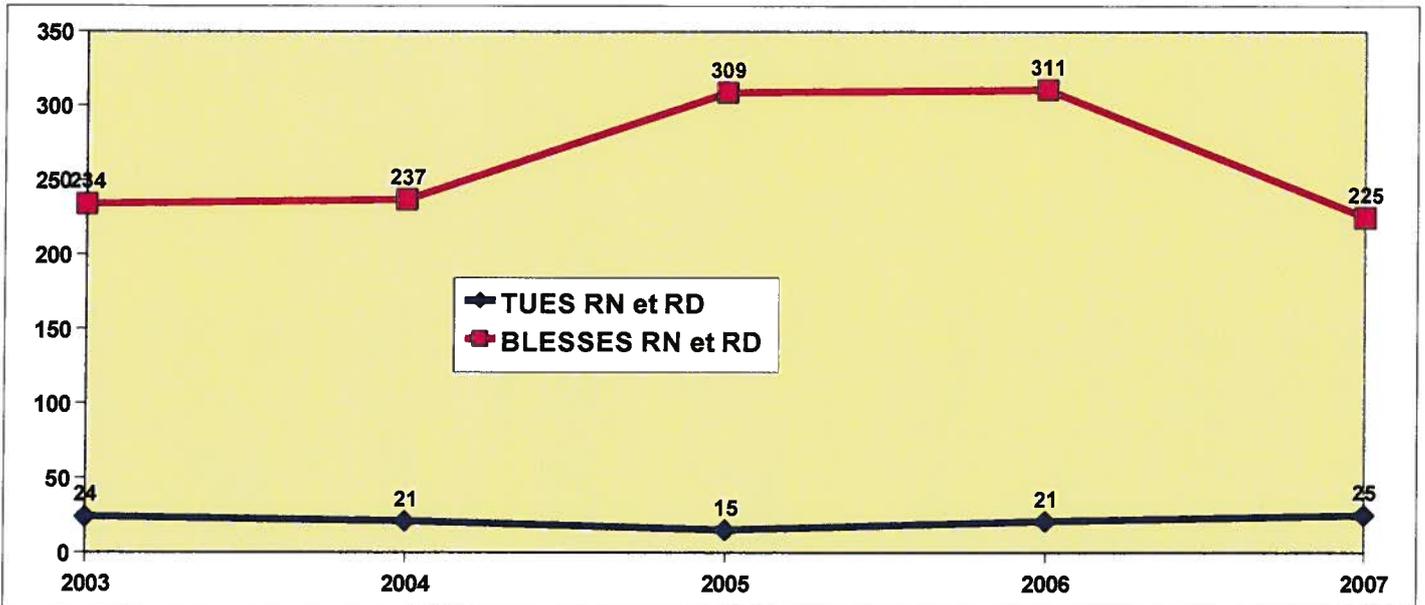
Répartition des tués 2003 à 2007 en fonction du réseau



Répartition des blessés (BH et BNH) 2003 à 2007 en fonction du réseau

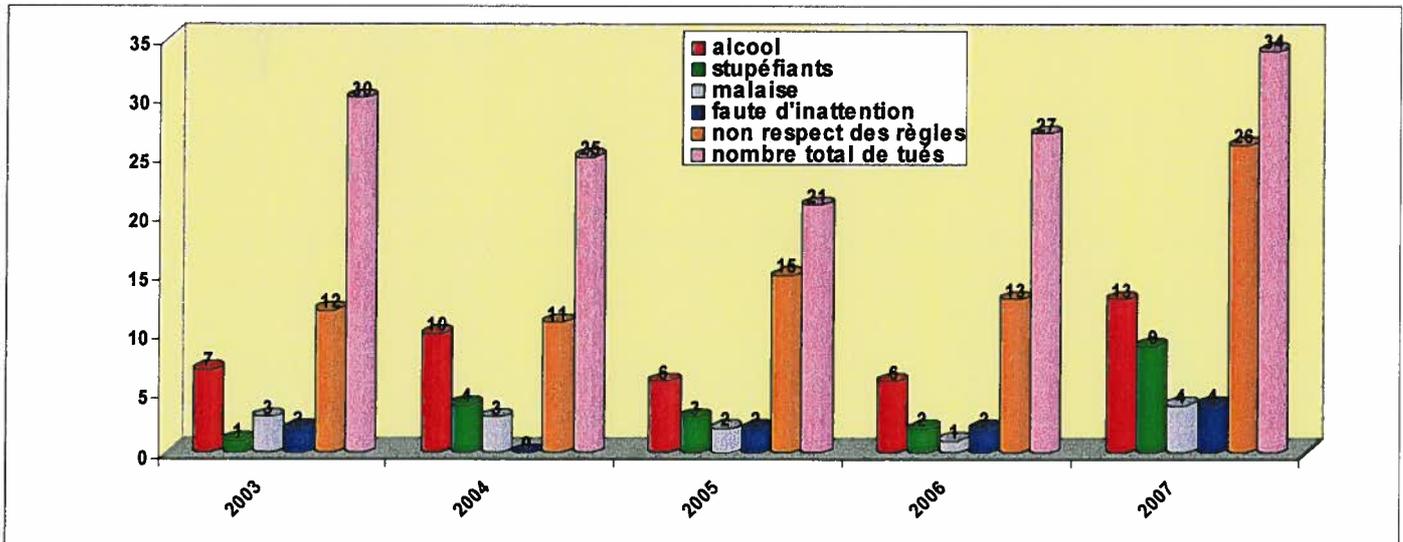


Evolution de l'accidentologie sur RN et RD



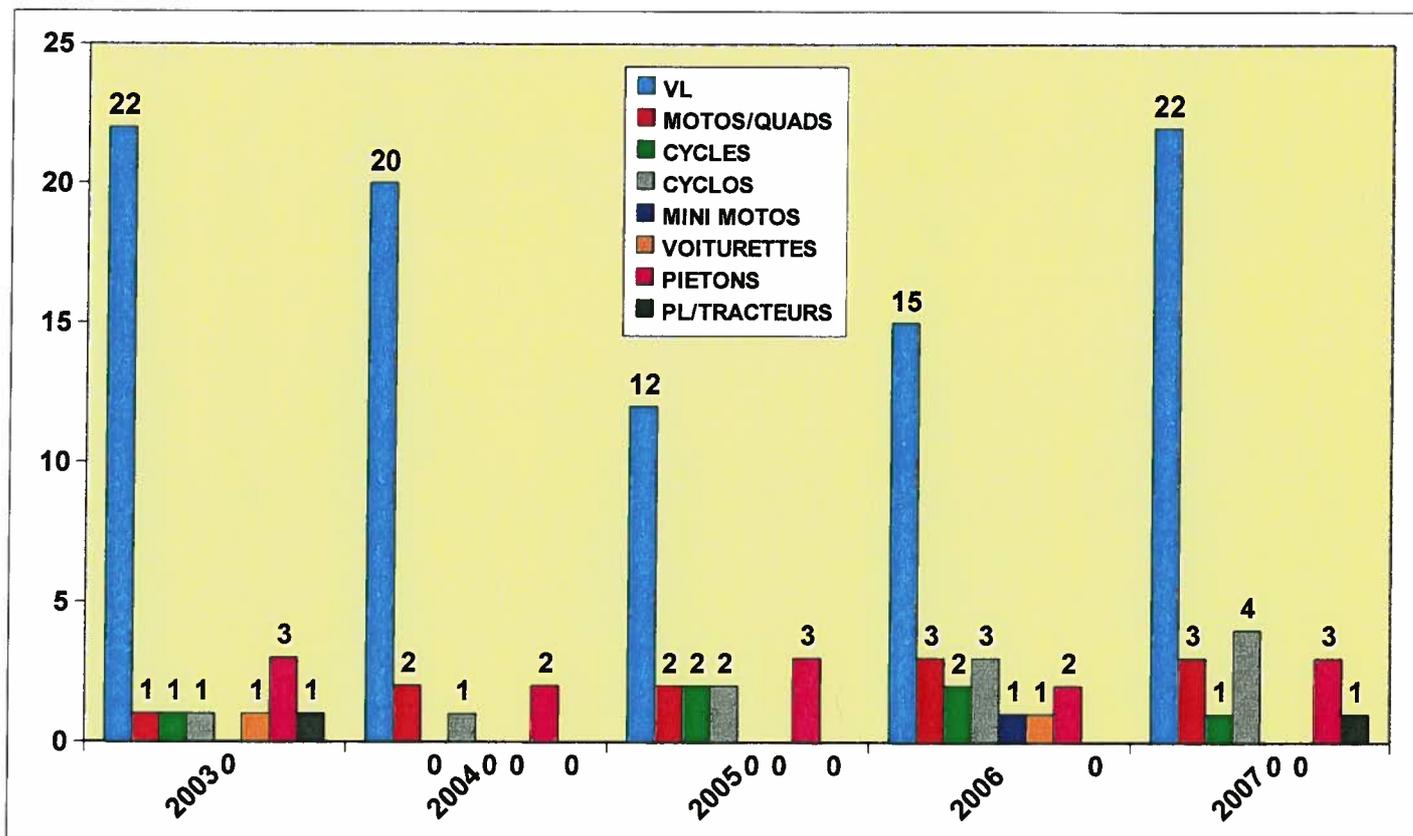
Au vu des deux graphiques il apparaît que les tués blessés se retrouvent majoritairement sur les RN/RD comme nous pouvons le constater au niveau national. Cette évolution semble linéaire en ce qui concerne les tués et plus variable en ce qui concerne les blessés.

Evolution du nombre des tués par facteurs



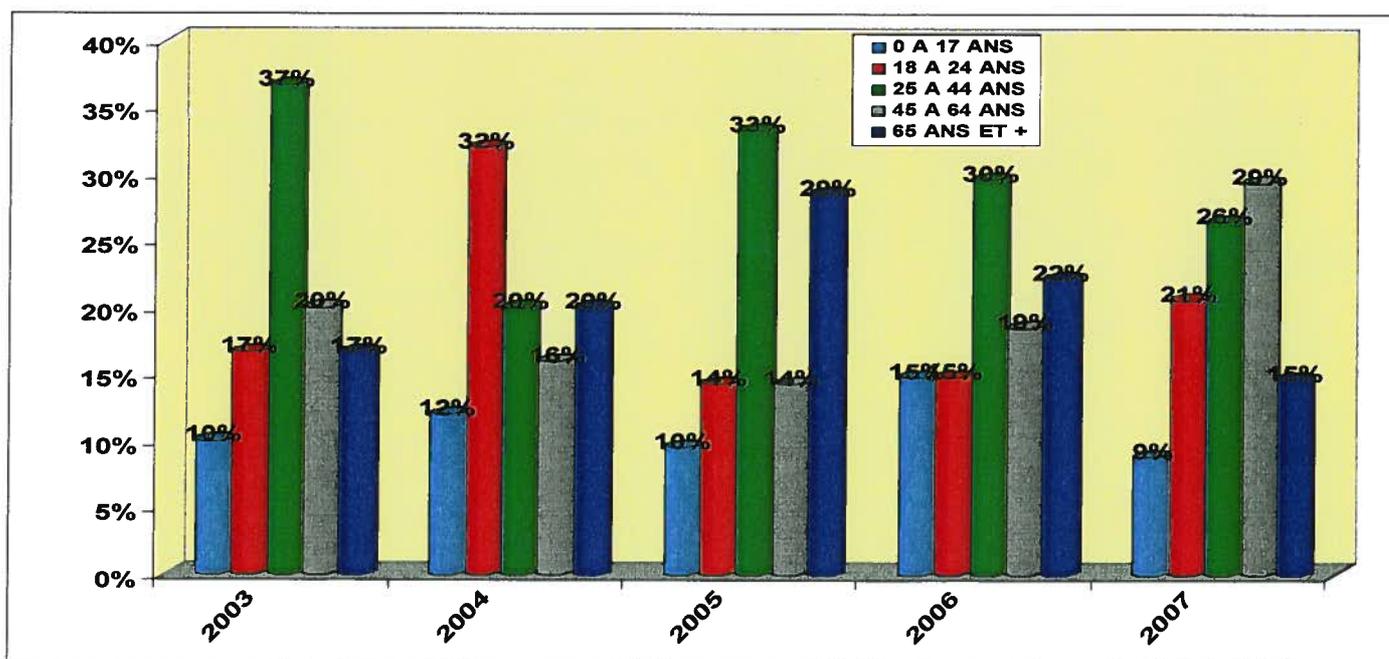
L'alcool est un facteur accidentogène important surtout en 2007. Sur les 1702 accidents de la période 2003 à 2007 il y a 217 accidents qui impliquent au moins un conducteur alcoolisé soit 13% de ces accidents. Les stupéfiants systématiquement recherchés par les forces de l'ordre lors de la constatation des accidents mortels depuis 2001/2002 deviennent préoccupants en 2007. Toutefois il semble que le non respect des règles soit un des plus importants facteurs d'accidents. Les données relatives à la vitesse ne sont pas disponibles.

Evolution du nombre de tués par types de véhicules impliqués



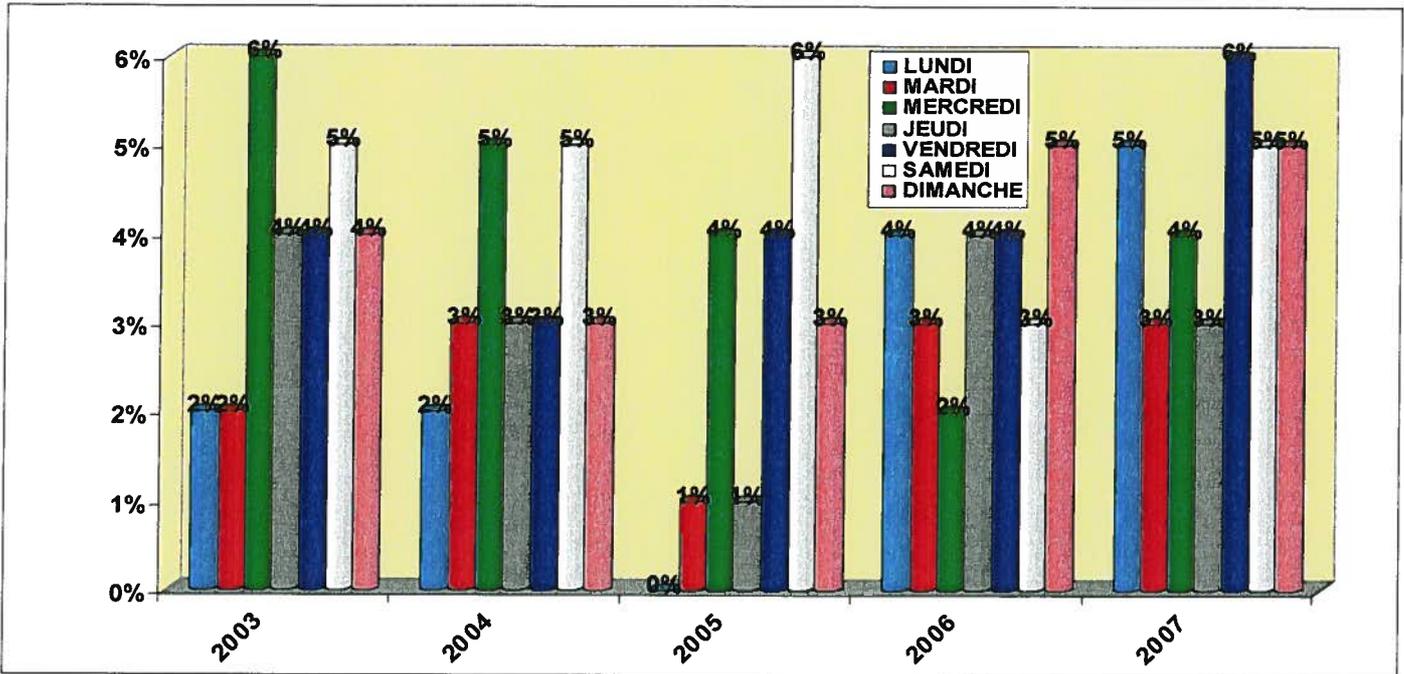
Les victimes se trouvant dans un VL sont les plus représentatives suivies par les piétons. Les victimes en deux roues motorisés deviennent plus importantes chaque année ce qui semble correspondre au plebiscite de ce moyen de transport par les usagers. (moyen de déplacement relativement économique et anti encombrements)

Evolution du nombre de tués par classes d'âge



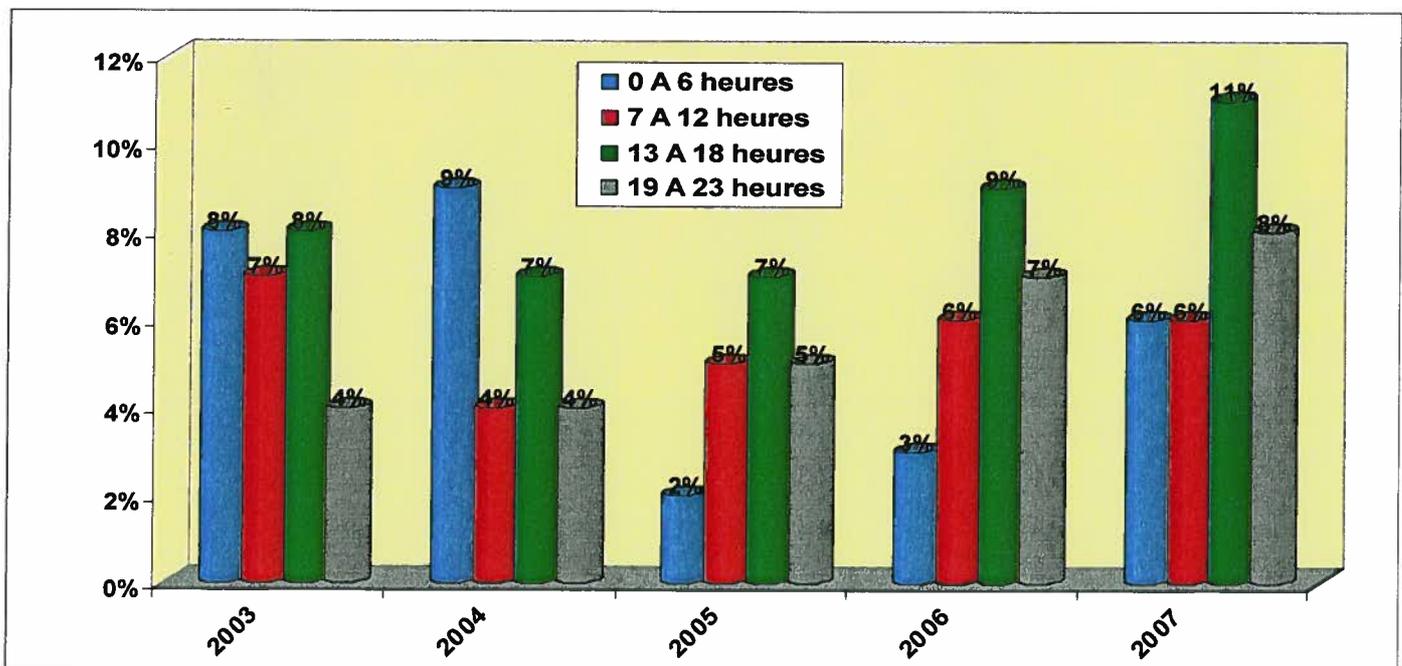
Les 25 à 44 ans sont les victimes les plus représentées. Remarquer les 45 à 64 ans en 2007. La part des 18 à 24 ans est également assez représentée. En 2008 la tranche d'âge de 0 à 24 ans représente 50 % des tués.

% d'accidents mortels par jour



Les jours les plus accidentogènes semblent être les mercredis et les samedis.

% d'accidents mortels par heure



Les tranches 0 à 6 heures et 13 à 18 heures semblent être les plus concernées en 2003 et 2004 alors que seule la tranche 13 à 18 heures se distingue pour les années 2006 et 2007.

SYNTHESE DES ENJEUX :

Les jeunes :

Cet enjeu au niveau national (les 15-24 ans représentent 12,6% de la population mais 25,6% des tués) est aussi un enjeu départemental : par exemple les 0 à 24 ans qui représente 25% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (31%) et blessées (40%). Cette tendance est confirmée en 2008 (50% des tués ont entre 0 et 24 ans).

L'alcool :

Sur les 1702 accidents de la période 2003 à 2007, il y a 217 accidents qui impliquent au moins un conducteur alcoolisé soit 13% de ces accidents. Au niveau national en 2007, l'alcool est présent dans 10,5% des accidents corporels.

Les deux roues :

En ce qui concerne les motos/quads, la tranche 25 à 44 ans qui représente 26% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (50%) et blessées (51%);

En ce qui concerne les cyclomoteurs : la tranche 0 à 24 ans qui représente 25% de la population est fortement représentée dans le nombre de victimes tuées et blessées.

En ce qui concerne les bicyclettes : les tranches 25 à 44 et 65 et + qui représentent respectivement 26 et 24% de la population sont fortement représentées dans le nombre de victimes tuées et blessées.

Globalement les jeunes et jeunes adultes soit les tranches 0 à 24 et 25 à 44 ans qui représentent 51% de la population sont fortement représentés dans le nombre de victimes tuées et blessées.

La vitesse :

Nous ne disposons pas d'éléments permettant d'affirmer formellement qu'un accident corporel est du au facteur vitesse.

Cependant, aux vues des données fournies par les stations d'enregistrement appelées SIREDO, nous constatons une baisse des vitesses moyennes ainsi qu'une diminution du taux de dépassement de ces vitesses.

Les enjeux spécifiques seniors :

Les seniors (65 ans et +) compte tenu du vieillissement de la population Indrienne (24% de la population) constituent un enjeu spécifique pour le département.

Les enjeux spécifiques agglomération Castelroussine (zone de compétence police) :

Les quatre communes sont concernées par pratiquement 50% des accidents se produisant dans le département.

Ces accidents corporels sont moins graves en proportion que ceux constatés sur le reste du département.

Il est à noter que la moitié des accidents de l'agglomération Castelroussine concerne un ou des deux roues.



**« D-G-O »
Plan Départemental
d'Actions
de Sécurité Routière
de l'Indre**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Catalogue matériel coordination sécurité routière

Comment réserver le matériel

L'ensemble de ces matériels sont mis à disposition gratuitement dans le cadre des PDASR (Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière initiés par la Préfecture de l'Indre.

Il est à souligner que certains de ces matériels nécessitent une formation préalable pour la mise en service technique et l'approche pédagogique associée.

Comment effectuer votre réservation

Prendre contact au moins une semaine avant votre opération avec Monsieur AUBRUN de l'unité Coordination Observation des Réseaux et de Transport au 02-54-53-20-77 (standard 20-00) afin de vérifier la disponibilité du matériel souhaité.

A cette occasion, il vous sera demandé :

- Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'organisme emprunteur
- La date, le lieu et le nom de l'opération
- Le programme de l'opération
- La date et l'horaire souhaité de prise en charge du matériel
- La date et l'horaire souhaité de retour du matériel

Assurance et responsabilité du matériel prêté :

L'emprunteur ou l'organisateur de l'action de sécurité routière doit contracter une assurance couvrant le risque lié à l'utilisation du matériel emprunté (casse, perte, vol...)

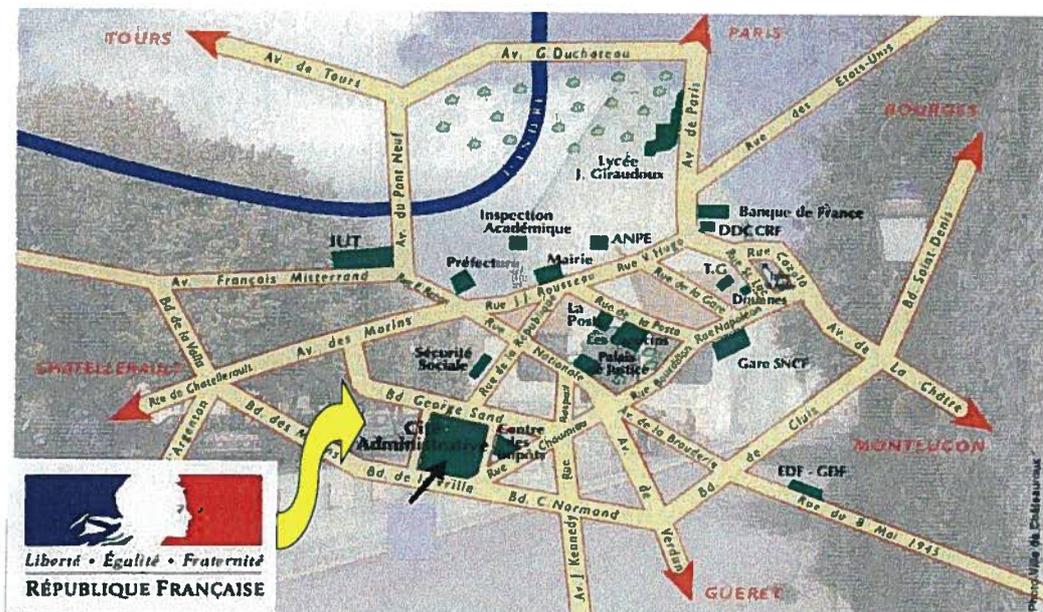
Partenariat avec la Préfecture de l'Indre

Votre demande constitue un partenariat avec la Préfecture de l'Indre - « Sécurité Routière » et devra être identifié comme telle dans toute communication avec la presse.

Prise en charge du matériel

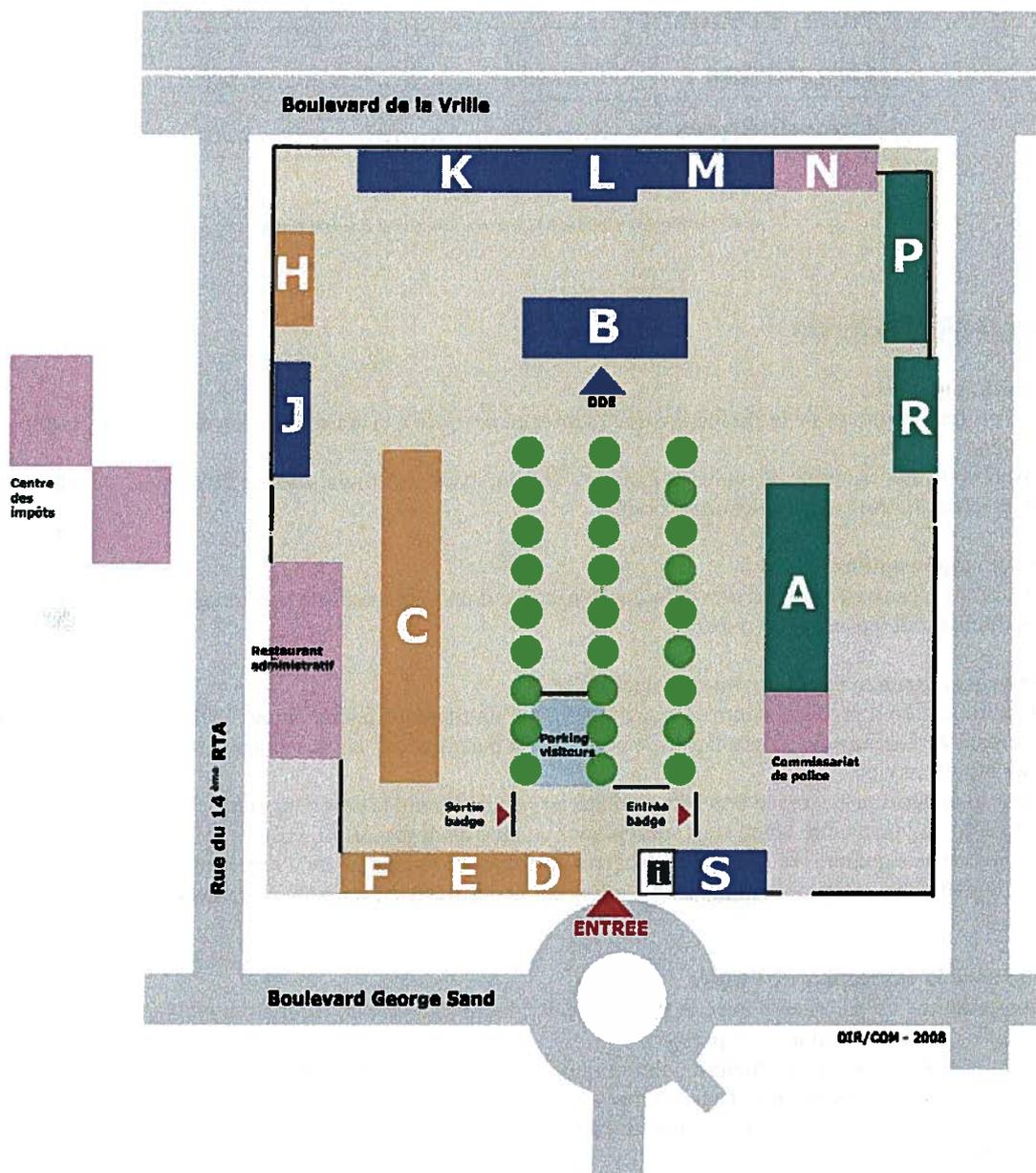
Le matériel sera à prendre à l'unité SSR/CORT de la DDT 36 située à la cité administrative boulevard George Sand BP 615 – 36020 CHATEAUROUX cedex.

Plan d'accès à la cité administrative



Les bureaux de l'unité CORT de la DDT 36 gestionnaire du matériel pour la Préfecture de l'Indre est situé au 1er étage du bâtiment B.
Le matériel est entreposé dans le bâtiment M (entrée par la porte L)

**Plan
de
la
cité administrative**



Document à remplir lors de la prise en charge du matériel

Lors de la remise du matériel le document présenté dont le cadre est présenté en page suivante devra être rempli est signé conjointement en deux exemplaires par l'emprunteur et l'un des responsables du matériel emporté.



« D-G-O »
Plan Départemental
d'Actions
de Sécurité Routière
de l'Indre



Fiche de prêt du matériel

EMPRUNTEUR

Nom, Prénom :
Organisme :
Coordonnées :

Conditions de prêt du matériel

Objectifs pédagogiques

Le ou les outils pédagogiques de la Préfecture de l'Indre sont destinés à la sensibilisation des adultes ou des enfants aux risques routiers.

Pour l'utilisation de ces matériels, le ou les animateurs doivent avoir les connaissances théoriques nécessaires à la bonne diffusion des messages de la sécurité routière.

Assurance et responsabilité

L'emprunteur ou l'organisateur de l'action de sécurité routière doit contracter une assurance couvrant le risque lié à l'utilisation du matériel (casse, perte, vol...).

Prise en charge, entretien et retour du matériel prêté

L'état général du matériel prêté est contrôlé visuellement par un représentant de l'unité CORT de la DDT 36 en présence d'un représentant de l'organisme emprunteur. Ce contrôle est consigné sur le présent constat signé contradictoirement par ces deux représentants.

L'emprunteur s'engage à préserver le bon état du matériel pendant toute la durée du prêt.

Le matériel ne devra jamais être laissé sans surveillance (risque de dégradation, vol).

Par l'apposition de sa signature, l'emprunteur s'engage ou engage l'organisme qu'il représente à prendre à sa charge les éventuelles dégradations ou dysfonctionnements qui seraient constatés au moment de la restitution du matériel emprunté.

Partenariat avec la Préfecture de l'Indre

Votre action constitue un partenariat avec la Préfecture de l'Indre - « Sécurité Routière » et devra être identifié comme telle dans toute communication avec la presse.

Toutes les actions réalisées avec ce matériel entreront dans le programme des actions de prévention auxquelles la Préfecture de l'Indre est associée pour l'année en cours.

Les date, lieu et intitulé de l'action seront communiqués à l'unité CORT de la DDT 36, ainsi que le bilan qualitatif et quantitatif de l'action

Toute fausse déclaration fournie par l'emprunteur engagera son entière responsabilité en cas de sinistre.

CONSTAT contradictoire de PRISE EN CHARGE du matériel

Entre l'unité CORT de la DDT 36

représentée par :

Et l'association

représentée par (personne habilitée).....

Adresse :

.....

Tél / Fax / Mél :

.....

Le matériel de la Préfecture de l'Indre est pris en charge par l'emprunteur ci-dessus, en vue d'être utilisé dans le cadre de l'action suivante :

.....

qui se déroulera à :

à la date (aux dates) suivante(s) :

Matériel(s) emprunté(s)	État visuel au départ	Observations au départ	État visuel au retour	Observations au retour
	<input type="checkbox"/> Bon état <input type="checkbox"/> État moyen <input type="checkbox"/> Mauvais état		<input type="checkbox"/> Bon état <input type="checkbox"/> État moyen <input type="checkbox"/> Mauvais état	
	<u>AU DEPART</u>		<u>AU RETOUR</u>	
	<u>Date et signature de l'emprunteur</u>		<u>Date et signature de l'emprunteur</u>	
	<u>Date et signature du représentant de l'état</u>		<u>Date et signature du représentant de l'état</u>	

Pour l'emprunteur :

Le représentant de l'association reconnaît l'exactitude du descriptif ci-dessus à la prise en charge du matériel. Je m'engage à signaler tout dommage, avec ou sans tiers, survenu pendant que le matériel est sous ma responsabilité et à fournir en cas de dégradation ou de vol une déclaration de sinistre. Conformément aux termes et conditions de cet emprunt je reconnais être pleinement responsable de tous dommages résultant d'une mauvaise utilisation de ce matériel. Je m'engage à en prendre soin, à assurer le petit entretien nécessaire à son utilisation (nettoyage...) et la surveillance pour éviter les vols ou dégradations.

Le matériel devra être restitué à l'unité CORT de la DDT 36 cité administrative BP 615 – 36020 Châteauroux cedex dans l'état de départ.

LE MATERIEL



RISQUE ALCOOL

SIMALC

Simulateur d'alcoolémie, conçu pour les actions de prévention. Support pédagogique permettant de sensibiliser au rapport entre verre et alcoolémie. Terminal à écran tactile

Utilisation du matériel:

-Un animateur formé à l'utilisation du « Simalc » ayant une formation dans le domaine du risque alcool.

Mise en oeuvre du matériel

-Branchement sur une prise 220V
-Prévoir 1 table et deux chaises au minimum



Lunettes de simulation d'alcoolémie

Ces lunettes permettent de simuler les effets de l'alcool sur le champ de vision et l'appréciation des distances. Développées par un opticien, elles permettent de garder ses lunettes de vue. Modèle de jour 0,80g/l de sang et de nuit 0,80g/l de sang

Utilisation du matériel :

-Un animateur formé à l'utilisation de ces lunettes et ayant une formation dans le domaine du risque alcool.

Mise en oeuvre du matériel

-Pour réaliser le parcours, prévoir des cônes de chantier ou équivalent en matière non agressive.



RISQUE VITESSE ET DISTANCES DE SECURITE

CD-ROM réactiomètre informatique

Grâce au réactiomètre en version informatique, vous serez en mesure d'évaluer le temps de réaction, la distance de freinage ainsi que la distance d'arrêt des utilisateurs dans des situations recrées grâce à diverses simulations en 3D. Vous pourrez paramétrer le coefficient d'adhérence, l'état du conducteur et la vitesse.

Utilisation du matériel :

-Un animateur formé à l'utilisation de ce CD et ayant une formation dans le domaine des distances de sécurité, temps de réaction...

Mise en oeuvre du matériel

-Prévoir 1 table et deux chaises au minimum
-Branchement sur une prise 220V

Attention le CD ne peut fonctionner qu'avec l'ordinateur portable de la coordination sécurité routière. Ne pas oublier de le réserver.



DIVERS

Ordinateur portable

Cet appareil est mis à votre disposition pour animer vos séances de prévention.

Mise en oeuvre du matériel

- Prévoir 1 table
- Branchement sur une prise 220V



Vidé projecteur

Cet appareil est mis à votre disposition pour animer vos séances de prévention.

Mise en oeuvre du matériel

- Prévoir 1 table
- Branchement sur une prise 220V



Matériel de sonorisation

Cet appareil est mis à votre disposition pour animer vos réunions ou vos opérations de sécurité routière.

Composition de la sonorisation :

- Table de mixage JCB NSA 2006 de marque « Stanton »
- 2 micros dont un HF
- Lecteur CD x2 C502 de marque « Stanton »
- Ampli HPA A2800
- 4 enceintes TXD 121 de marque « Turbo sound »
- 4 pieds pour les enceintes

Mise en oeuvre du matériel

- Prévoir des rallonges électriques et un enrouleur avec multiprise 25m
- Branchement sur une prise 220V



LES SIMULATEURS DE CONDUITE

Le simulateur voiture Barracuda G25

Le poste de conduite permet à des conducteurs expérimentés de réaliser bon nombre de scénarios à risques. Simulateur convenant parfaitement dans le cadre de la formation post permis.

Le pédalier « 3 pédales », la boîte de vitesse à 5 rapports et le volant à retour de force électrique permettent des sensations de conduite réelles.

Les 3 écrans permettent une immersion totale dans les scènes.

Utilisation du matériel :

-Un animateur formé à l'utilisation du simulateur et pouvant diffuser des messages de prévention aux adolescents et aux conducteurs.

Mise en oeuvre du matériel

-Branchement sur une prise 220V

-Dimensions et poids de l'appareil :

largeur 0,78 m x longueur 1,65 m hauteur 1,25 m, poids 110 kg

-Pour le chargement du matériel dans le véhicule deux rampes sont à votre disposition.



LES SIMULATEURS DE CONDUITE (suite)

Le simulateur de conduite deux-roues

La mission première de cet outil pédagogique est d'initier le pilote à la conduite d'un deux roues motorisé dans un environnement déterminé (multiples paramétrages, autoroute, ville, jour, nuit, etc...) tout en bénéficiant d'un contexte de sécurité absolue. Le pilote s'engage sur un parcours qu'il aura choisi, écoute les recommandations de l'ordinateur et circule à travers un environnement virtuel qui reproduit tous les aléas de la conduite en réalité.

Utilisation du matériel :

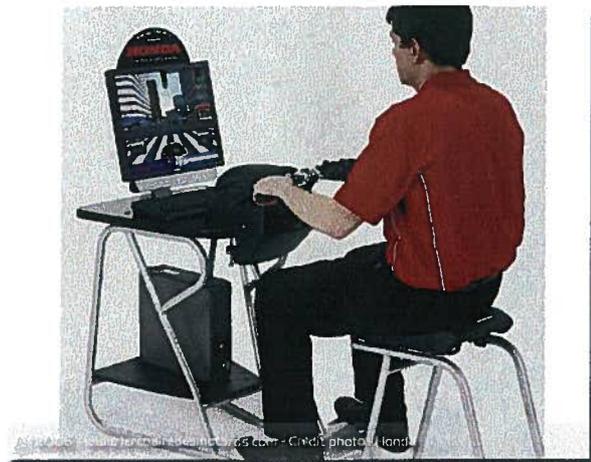
-Un animateur formé à l'utilisation du simulateur et pouvant diffuser des messages de prévention aux adolescents et aux adultes conducteurs des deux roues.

Mise en oeuvre du matériel

-Dimensions et poids de l'appareil:

largeur 0,60 m x longueur 1,70 m hauteur 1,00 m, poids 100 kg (matériel démontable et pouvant être transporté dans un véhicule de type utilitaire ou break.

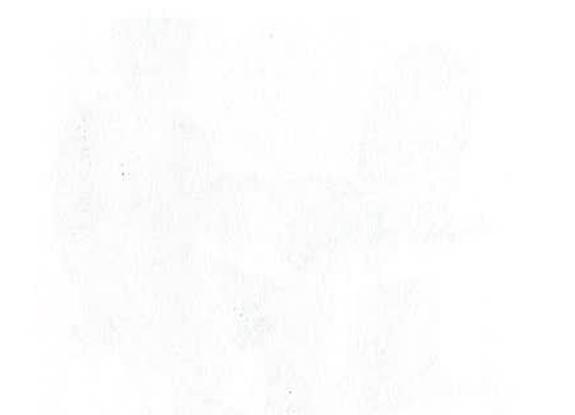
-Branchement sur une prise 220V





ARTICLE 10 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Le présent règlement est applicable à compter de la date de son adoption. Les dispositions particulières relatives à la mise en œuvre de ce règlement sont précisées dans l'annexe 1.



ARTICLE 11 - DISPOSITIONS FINALES

Le présent règlement est applicable à compter de la date de son adoption. Les dispositions particulières relatives à la mise en œuvre de ce règlement sont précisées dans l'annexe 2.

Le présent règlement est applicable à compter de la date de son adoption. Les dispositions particulières relatives à la mise en œuvre de ce règlement sont précisées dans l'annexe 3.