Préfecture de Loir-et-Cher
Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture de Loir-et-Cher

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION (DGO)

pour la sécurité routière

en Loir-et-Cher

2009-2012

SOMMAIRE

Préface……**2**

Le Document général d'orientation(DGO)…….**3**

État des lieux : caractéristiques de l'insécurité routière en Loir-et-Cher……...**4**

Orientations de la politique de sécurité routière pour 2009-2012..……..**9**

Suivi et évaluation du DGO……**17**

Annexes…….**19**

PRÉFACE

Le Document général d'orientation (DGO) pour la sécurité routière 2009-2012 a été achevé au mois de février 2009 grâce à la collaboration active de tous les services de l'Etat en Loir-et-Cher (Préfecture, Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture, Police, Gendarmerie) en charge de ce dossier prioritaire pour le Gouvernement.

Il est d'une manière générale le fruit de la riche concertation qui a eu lieu avec l'excellent réseau d'acteurs locaux de sécurité routière, dont l'implication et les propositions ont été très appréciées ; qu'ils en soient ici remerciés.

Ce document reflète également les partenariats très positifs développés entre les services de l'Etat compétents pour la sécurité routière et les collectivités territoriales, et en premier lieu le Conseil général.

Le précédent DGO (2003-2007) s'est conclu par de très bons résultats, traduisant une dynamique positive engagée tant au niveau national, par les orientations très fermes décidées par le gouvernement, qu'en Loir-et-Cher. Le bilan de l'année 2008 aura été moins satisfaisant avec un rebond significatif du nombre de tués sur la route, parallèlement à une poursuite plus positive de la baisse du nombre d'accidents.

Ces chiffres sont là pour nous rappeler que la sécurité routière doit faire l'objet d'une vigilance de chaque instant : de tous, services de l'Etat, collectivités, associations, mais aussi, bien sûr, usagers de la route ; et surtout, quelles que soient les circonstances, car la sécurité routière, parce qu'elle nous concerne tous, ne doit pas tolérer d'exceptions.

Ce document a vocation à donner les grandes orientations de notre politique départementale de sécurité routière qui sera ensuite déclinée en actions. Il montre l'engagement de l'Etat à poursuivre et amplifier la baisse durable de l'accidentalité sur les routes de Loir-et-Cher pour sauver des vies humaines. Sa détermination à le mettre en œuvre témoignera de la même fermeté qui aura présidé son élaboration.

Philippe GALLI
Préfet de Loir-et-Cher

LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION (DGO)

La finalité du DGO : outil politique de programmation et de mobilisation

Le DGO a une vocation stratégique et généraliste en matière de sécurité routière pour le territoire départemental. Son ambition est de définir les grandes priorités politiques de sécurité routière pour les années qu'il couvre (2009 à 2012). Il a vocation à ensuite être mis en œuvre de manière opérationnelle à travers des démarches annuelles, qui permettent de le décliner dans le détail en actions à mener : d'une part le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) et d'autre part le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Le précédent DGO avait été rédigé pour la période allant de 2004 à 2008.

Contexte et objectifs nationaux de la sécurité routière fixés en 2008

Le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 13 février a fixé les objectifs nationaux de sécurité routière pour 2008. L'élaboration du DGO 2009-2012 est un élément de programmation qui participe à l'atteinte des objectifs.
Quatre enjeux nationaux sont d'ores et déjà fixés : la vitesse, les deux-roues motorisés, les jeunes et l'alcool. Un ou deux enjeux départementaux peuvent y être ajoutés. Il a été décidé en Loir-et-Cher de retenir trois de ces priorités (les jeunes, la vitesse et l'alcool) et d'élargir la quatrième à l'ensemble des usagers vulnérables : piétons et deux-roues, motorisés ou non.

L'élaboration du DGO : démarche partenariale

L'élaboration du DGO se fonde d'une part sur le constat de l'accidentologie des dernières années et le bilan qui en est tiré, et d'autre part sur de nombreuses consultations. Des séances de travail ont été organisées avec les acteurs concernés autour de chacun des thèmes retenus pour le Loir-et-Cher au cours de l'automne et l'hiver 2008 : forces de l'ordre, représentants des différentes catégories d'usagers, responsables de voirie, etc.

I- ETAT DES LIEUX : CARACTÉRISTIQUES DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOIR-ET-CHER

1/ Caractéristiques du département du Loir-et-Cher

Le Loir-et-Cher est un département comptant près de 325 000 habitants dans un territoire à très **large dominante rurale** ; la densité de sa population est deux fois moins élevée que la moyenne nationale (50 habitants au km², contre 108 pour la France). Avec trois pôles urbains autour de Blois, Vendôme et Romorantin, sa voirie se situe essentiellement hors agglomération. La particularité de son emplacement géographique, au centre de la région Centre, à moins de deux heures de Paris, et à mi-chemin entre le Loiret et l'Indre-et-Loire, Orléans et Tours, en fait un **espace de passage** et un important lieu de circulation. Il compte ainsi trois importants tronçons autoroutiers dont deux axes Nord-Sud (A10 et A71) et un Est-Ouest (A 85) et de longs axes traversants, départementaux ou nationaux.

La voirie se décompose donc ainsi en 2008, après transfert de la gestion de certains axes à la suite de la deuxième phase de décentralisation :
- 147 km d'autoroutes
- 44 km de routes nationales
- 3363 km de routes départementales
- 5000 km de routes communales.

La proportion de voies autoroutières peut donc être considérée comme importante relativement à l'ensemble de la voirie. Toutefois, le débit observé sur le réseau autoroutier départemental est inférieur à la moyenne nationale (7 043 véhicules jour en 2007 contre 12 009 au plan national).

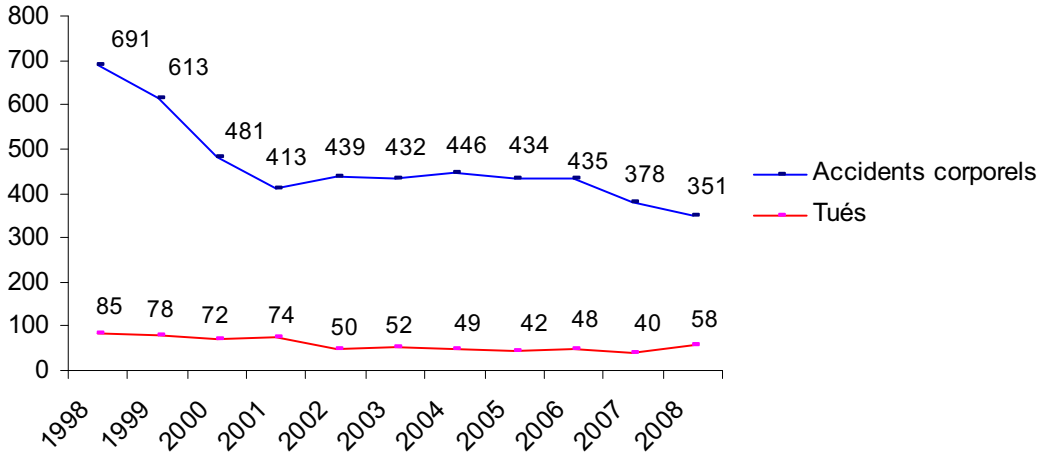
Le parc des voitures de tourisme comptait 164 910 véhicules en 2008, soit 0,52 voitures par habitant, comme la moyenne nationale.

2/ Accidentologie du Loir-et-Cher entre 2003 et 2008

Constatations générales : une évolution positive

On observe depuis 2002-2003 une nette diminution du nombre d'accidents et de tués dans le département. Ces chiffres suivent l'évolution nationale et traduisent le renforcement de la politique de sécurité routière. L'année 2008 offre toutefois un bilan en demi-teinte. Si la diminution du nombre d'accidents prolonge la tendance observée, le fort accroissement du nombre de tués (de 40 en 2007 à 58 en 2008) montre combien la vigilance doit rester au plus haut niveau. Au-delà de cet écart statistique négatif en 2008, l'objectif est bien de poursuivre cette double tendance à l'amélioration observée depuis 2003.

Evolution du nombre d'accidents corporels et de tués depuis 1998

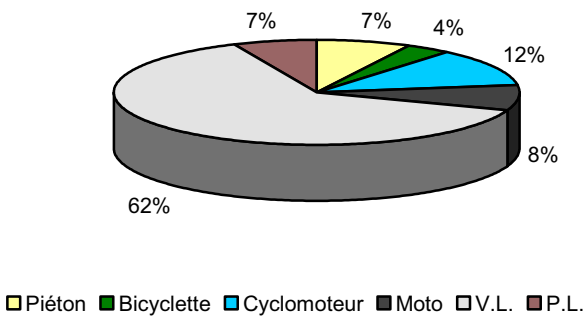


L'étude de cette accidentologie, sur laquelle s'appuie le choix des grands axes de ce DGO, nécessite une analyse approfondie portant sur les victimes de l'insécurité routière et les circonstances dans lesquelles se produisent les accidents. Quant aux principales causes qui peuvent être soulignées, elles seront associées aux orientations d'action déclinées dans la partie suivante.

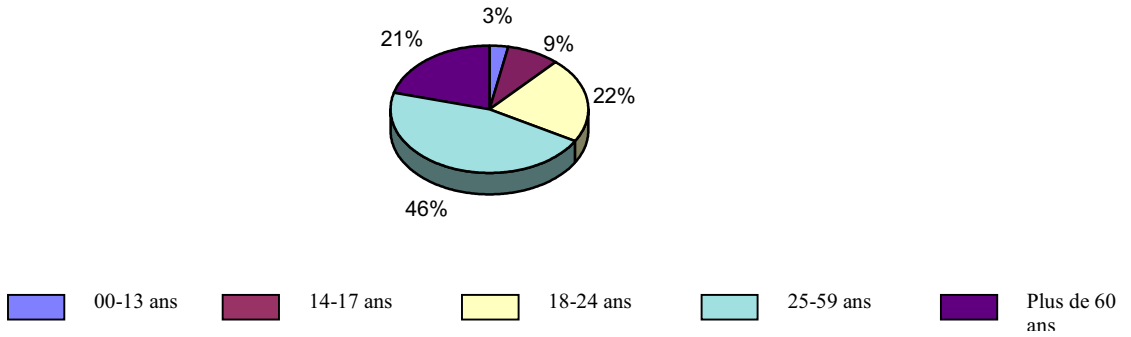
Les victimes de l'insécurité routière

Les victimes d'accidents de la route sont principalement des passagers de véhicules légers à 62 %, en proportion de ce type de véhicules dans le parc routier. On doit toutefois souligner que la somme des piétons, bicyclettes, cyclomoteurs et motos qui forment la catégorie des « usagers vulnérables » représente 31 % des personnes impliquées dans un accident. Si l'insécurité routière est présente dans le quotidien de chacun, du fait de sa forte proportion parmi les véhicules légers, elle est donc particulièrement forte pour ceux qui y sont le plus vulnérables.

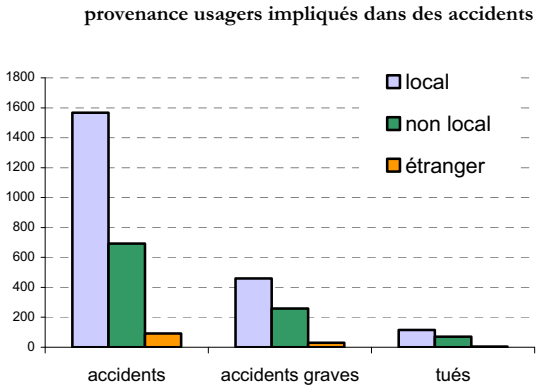
répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués



Si la répartition par tranche d'âge des usagers impliqués dans des accidents fait nécessairement ressortir une importante population comprise entre 25 et 59 ans – plus large catégorie statistique et principaux usagers de la route, on peut en revanche relever la part importante des 18-24 ans, qui représentent 22% des tués. La part des plus de 60 ans, relativement élevée, montre que l'âge peut, aux deux extrémités, être un critère d'aggravation de l'insécurité routière.



Enfin, l'étude du profil des victimes de la route, accidentés ou tués, pose la question de la provenance des personnes impliquées. Ainsi, on peut souligner que la part des personnes décédées sur les routes et autoroutes du Loir-et-Cher ne résidant pas dans le département est sensiblement plus élevée qu'au plan national. En 2008, cette proportion s'élevait à 44,8 % des tués, près de vingt points au dessus de la moyenne nationale, située autour de 25 %. Ces derniers chiffres confirment la caractéristique du Loir-et-Cher qui constitue un espace de passage du fait de ses nombreux axes traversants, sa localisation centrale et sa proximité de Paris.



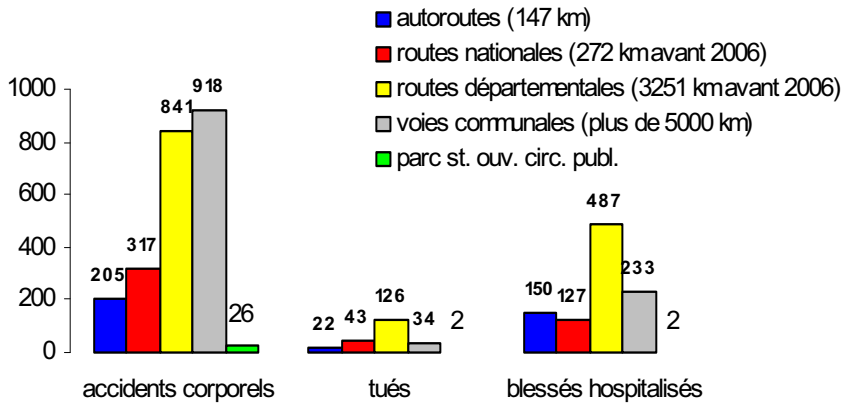
Cette caractéristique représente une difficulté pour la politique de sécurité routière, qui doit donc s'adresser entre autres à des usagers qui ne sont pas fixés dans le département.

Ainsi, si le profil type de l'accidenté de la route en Loir-et-Cher est une personne entre 25 et 59 ans, résidant dans le département et conduisant un véhicule léger, un second profil type pourrait désigner un usager vulnérable de 18-25 ans ne provenant pas du Loir-et-Cher.

Les circonstances de l'insécurité routière

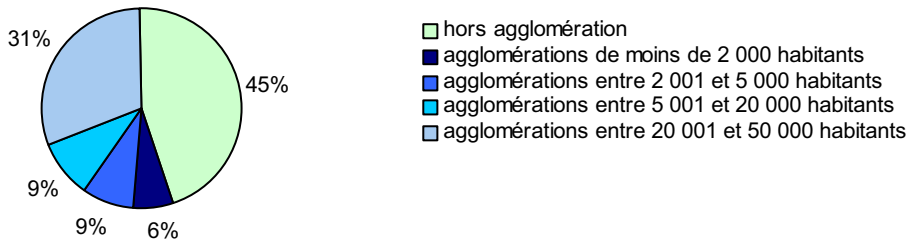
Les circonstances de l'insécurité routière mettent d'abord en cause le lieu de l'accident, c'est-à-dire le type de voirie sur laquelle il s'est produit. Les chiffres révèlent la part prédominante du réseau des routes départementales et des voies communales, ces dernières se montrant toutefois moins dangereuses (plus d'accidents corporels, mais près de quatre fois moins de tués, et deux fois moins de blessés hospitalisés). Ce phénomène s'explique principalement par le fait que les voies communales sont plus fréquentées mais à vitesse plus modérée. On peut souligner par ailleurs la grande dangerosité des autoroutes sur lesquelles se sont produits plus de 1 accident par kilomètre sur la période de référence (2002-2007), soit nettement plus que les routes départementales et communales.

répartition des accidents et des victimes selon la catégorie de la voie



En observant le détail des accidents corporels en milieu urbanisés, on observe que les accidents sont nettement plus nombreux dans les grandes agglomération (plus de 20 000 habitants, c'est-à-dire Blois, Vendôme, Romorantin et leurs environs), qui concentrent une part importante de la population du Loir-et-Cher. Les messages de sécurité routière peuvent donc toucher d'importants publics en identifiant les acteurs locaux propices à leur relais optimal.

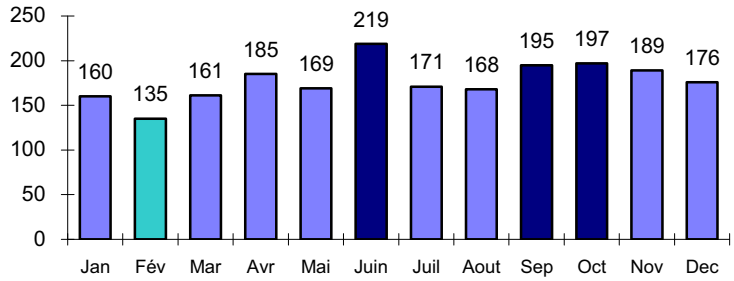
répartition des accidents corporels selon la taille de l'agglomération



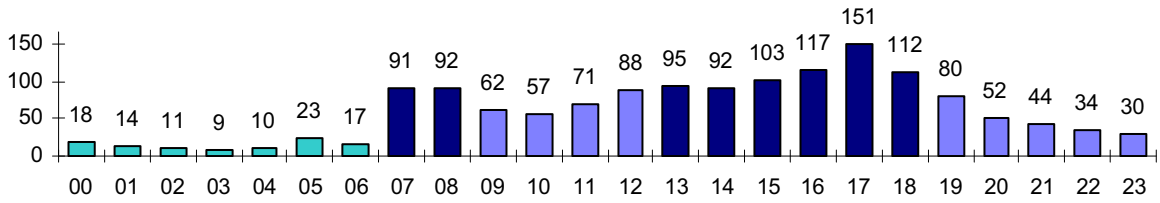
La répartition des accidents selon les périodes est relativement éclairante, sans être véritablement propre au Loir-et-Cher : les mois de la belle saison exceptées les grandes

vacances (juin, septembre, octobre) sont ceux où l'on prend le plus de risques et les accidents sont les plus nombreux. A l'inverse, l'hiver incite à la prudence et réduit donc le nombre d'accidents. Ceux-ci sont d'une manière générale plus nombreux les vendredis et samedis, et connaissent en semaine un pic entre 16h et 18h, période charnière de la journée entre la fin du travail et le début de l'apéritif.

Répartition des accidents selon les mois

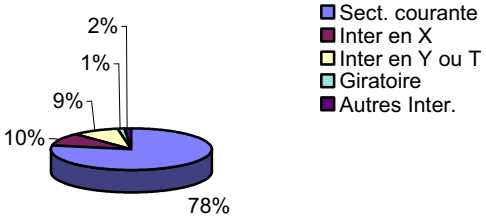


Répartition selon l'heure pour les jours ouvrables

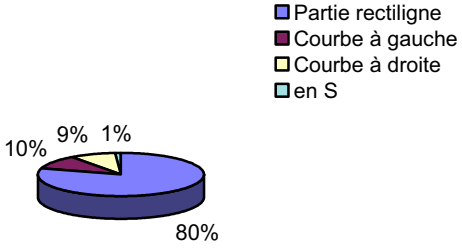


Enfin, l'analyse des circonstances de l'insécurité routière en Loir-et-Cher montre que, comme partout, la très forte majorité des accidents ont lieu sur les parties rectilignes et en section courante (hors intersection) des routes (respectivement 80 % et 78 %). Si les intersections demeurent des lieux fortement accidentogènes, l'essentiel des accidents n'est pas dû à des points de difficultés de la voirie, mais à des causes propres au comportement des conducteurs.

répartition des accidents en / hors intersection



répartition des accidents suivant le tracé en plan



II- ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOIR-ET-CHER POUR 2009-2012

Parce que le DGO est un document à vocation stratégique, la définition des principales orientations retenues en constitue l'élément essentiel, véritable schéma directeur des différentes politiques de sécurité routière qui seront menées dans le département au cours des quatre années à venir.

La diversité des quatre orientations retenues pour ce DGO 2009-2012, dans le prolongement des priorités nationales définies en février 2008, montre bien la transversalité de ce document. Ces orientations portent en effet tant sur des segments du public (jeunes, usagers vulnérables) que sur des facteurs d'accidentalité (la vitesse, l'alcool).

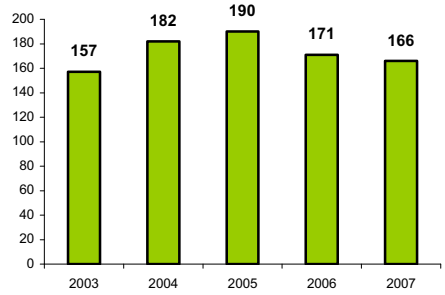
A travers ce DGO, la politique de sécurité routière vise donc à se concentrer d'une part sur deux types de populations de victimes de la route, les jeunes et les usagers vulnérables, et d'autre part sur deux importantes causes d'accidentalité, la vitesse et l'alcool.
Les pistes d'action envisagées abordent tant le contenu des politiques que le mode de leur mise en œuvre, à travers le rapport avec les acteurs et publics de la sécurité routière.

Orientation 1 : Les jeunes

1.1. Les conducteurs jeunes : un enjeu

On a déjà pu l'observer à travers les statistiques : 40,8% des accidents corporels et 37,1% des accidents mortels impliquent un conducteur jeune (âgé de 15 à 24 ans). Ces chiffres importants sont par ailleurs accentués par leur évolution depuis 2003 (157 accidents en 2003, 166 en 2007), qui va à l'encontre de la forte tendance décroissante de l'accidentologie générale depuis 2003.

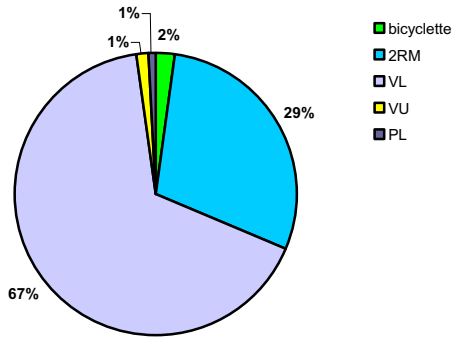
évolution du nombre d'accidents corporels impliquant des conducteurs âgés de 15 à 24 ans



Les jeunes, conducteurs comme passagers, constituent donc un enjeu prioritaire de sécurité routière, qu'il convient de traiter spécifiquement, en en faisant une orientation de notre DGO 2009-2012.

Dans le détail, les accidents impliquant un conducteur âgé de 15 à 24 ans ont lieu majoritairement en agglomération (64%), le jour (63%), et les vendredis, samedis et veilles de fête (36%). 64% de ces accidents ont impliqué 2 véhicules.

répartition des conducteurs 15-24 ans impliqués dans un accident corporel selon le type de véhicule



Le ciblage de cette population est importante dans la mesure où les accidents sont fréquemment causés par une conduite à risque. Les jeunes conducteurs représentent une double difficulté, à la fois générateurs d'incidents d'insécurité routière, et public très rétif aux messages responsabilisants de sécurité routière.

1.2. Pistes d'action

L'étude de l'accidentologie et les réflexions menées dans le département, en particulier dans le cadre de réunions qui ont pu rassembler des représentants des lycéens et étudiants ainsi que des enseignants, ont pu souligner l'importance de deux thèmes liés. La lutte contre l'accidentologie chez les jeunes conducteurs passe d'une part par le traitement du **rapport au risque**, dans la conduite même, et d'autre part par l'amélioration de la **réception du message de sécurité routière** par les publics concernés. Il s'agit donc d'atteindre un **double objectif**, visant dans un premier temps à ce que les jeunes se sentent concernés par le message de sécurité routière, et ensuite qu'ils le mettent en pratique à travers une conduite plus prudente et plus consciente des risques.

Le phénomène qu'on observe en effet usuellement est une forme de **déni du risque** de la part des jeunes conducteurs : « cela ne me concerne pas », « cela n'arrive qu'aux autres ». Mis à l'écart comme une réalité imposée par le monde de l'autorité (adultes, parents, Etat), il est au mieux oblitéré par inconscience du danger, au pire consciemment affronté par goût du défi. Se sentir concerné par le risque et avoir une conduite plus prudente sont donc deux versants d'une même ambition : que les jeunes conducteurs transforment leur rapport au risque.

Une des premières clés pour que les jeunes se sentent concernés est de les intéresser individuellement au problème du risque, et non collectivement. Une action de prévention semble donc obtenir une efficacité maximale lorsqu'elle touche des **petits groupes** plutôt qu'une classe entière voire plusieurs classes : le message apparaît alors moins autoritaire et plus personnalisé. Pour être efficace, l'action devra également cibler en priorités les **populations les plus à risques** parmi les jeunes conducteurs (garçons par rapport aux filles,

jeunes apprentis, usagers de deux roues motorisés,…), et chercher leur **implication réelle** dans des actions qui les concernent.

Cette pédagogie du risque sur des publics restreints et ciblés doit diffuser des **messages concrets et pratiques** plutôt que trop généraux (qui provoquent l'indifférence). Les intervenants doivent donc chercher à développer en priorité des contenus recentrant la sécurité routière sur le quotidien des jeunes conducteurs.

De bons résultats sont obtenus également lorsque la sécurité routière trouve sa place dans un salon plus large ou parmi des ateliers abordant également d'autres thèmes (santé, citoyenneté, portes ouvertes…).

D'une manière générale, la réduction du risque chez les jeunes conducteurs passe également par un niveau général de sécurité routière le plus élevé possible. Si les jeunes ont plus d'accidents et sont plus souvent tués, ils doivent profiter largement des diverses mesures, en particulier dans les domaines qui ont un impact particulier sur les jeunes : la vitesse, l'alcool, mais aussi la conduite en deux-roues. L'action sur les jeunes conducteurs bénéficiera donc également des trois autres orientations retenues pour ce DGO.

Les pistes d'action retenues sont donc les suivantes :

- ciblage des messages de sensibilisation des jeunes conducteurs aux risques routiers sur des groupes réduits et les plus à risque
- développer des messages concrets et pratiques, en lien avec le quotidien des jeunes
- favoriser le public des jeunes conducteurs dans le cadres des autres actions de sécurité routière (alcool, vitesse,…) et divers lieux d'information générale

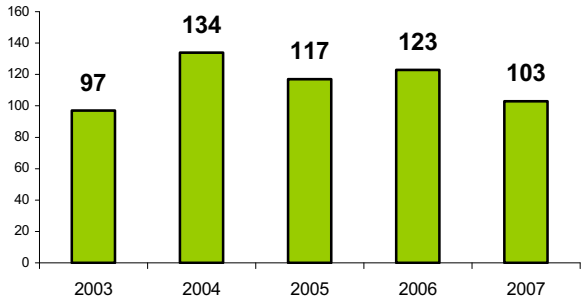
Orientation 2 : Les usagers vulnérables

2.1. Les usagers vulnérables, un enjeu

Les deux roues motorisés constituent un enjeu national de sécurité routière défini en 2008, que nous avons choisi d'élargir à l'ensemble des usagers vulnérables, en y ajoutant les piétons et cyclistes. Si leur rapport à la conduite n'est pas le même, acteur ou victime, motorisés ou non, ils courent en commun un risque supérieurement élevé en cas d'accident par leur vulnérabilité, par opposition aux véhicules plus résistants et sécurisants.

Sur la période 2002-2007, ils ont représenté 31 % des accidentés sur les routes de Loir-et-Cher. Le cas des deux roues motorisés peut être souligné dans la mesure où il va dans le sens inverse de la tendance nationale pour l'accidentologie générale depuis 2003 avec une légère augmentation du nombre d'accidents corporels. Ces accidents ont majoritairement lieu en agglomération (70,7%), le jour (70,5%) et les vendredis, samedis et veilles de fête (35%).

évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un deux roues motorisé



2.2. Pistes d'action

L'action locale de sécurité routière de Loir-et-Cher réalisée actuellement sur ce thème par une multitude d'acteurs complémentaires est intense et variée.
Le travail réalisé avec les associations représentant ces usagers vulnérables (comité de randonnées pédestres, associations de motards, fédérations de cyclistes, association Vélo 41, associations d'éducation routière), doit s'intensifier. Les associations de parents d'élèves offrent également des opportunités en matière de relais des messages.
Les communes, communautés de communes et le Conseil général sont également très impliqués, concernant les infrastructures réservées à ces usagers. La création d'un réseau d'élus « correspondants de sécurité routière » et d'une commission consultative des usagers pour la signalisation routière (CCUSR), permettront une meilleure prise en charge des attentes des usagers vulnérables.

Deux thèmes semblent donc devoir être traités plus spécifiquement.
Les actions portant sur la **visibilité,** plus particulièrement pour les piétons et cyclistes, sont à encourager. Les freins à l'utilisation de matériels et équipements améliorant la visibilité (concernant le port de gilets par les adolescents par exemple) devront être mieux connus pour être jugulés. Les motifs invoqués par les récalcitrants peuvent être débattus lors des interventions réalisées par les acteurs.

Les actions sur le thème du **débridage** sont à privilégier, en complément de la politique de contrôle déjà menée. La lutte (sanction et prévention) contre le débridage de cyclomoteurs doit s'accompagner si possible d'une information en direction des parents. Leur rôle apparaît primordial notamment à travers la surveillance des agissements de leurs enfants (achat de kits de débridage sur Internet par exemple).

Les pistes d'action retenues sont donc les suivantes :

- encourager les actions portant sur la visibilité, en particulier pour les piétons et cyclistes
- privilégier les actions de contrôle et d'information sur le thème du débridage
- intensification du relais d'information par les associations et collectivités

Orientation 3 : La vitesse

3.1. L'enjeu de la vitesse

La vitesse demeure l'un des principaux facteurs aggravant ou déclenchant les accidents, et en Loir-et-Cher, elle contribue particulièrement au décrochage entre la baisse du nombre d'accidents et la forte augmentation récente du nombre de tués : les accidents deviennent plus dangereux entre autres parce qu'ils sont liés à une vitesse qui n'est pas maîtrisée.

La vitesse moyenne des Français a pourtant diminué de 9km/h entre 2002 et 2007, pour les véhicules légers et tous réseaux confondus, à travers une baisse régulière, qui cesse à partir de la fin 2007. On peut observer que si le taux de dépassement se situait autour de 16 % fin 2007 pour les véhicules légers, il atteignait 33 % pour les motos, et 20 % pour les poids lourds. Il est important de rappeler que si 100 % des usagers français avaient respecté les vitesses limites en 2007, 900 vies auraient été sauvées (soit 20 % de tués en moins). Les études montrent qu'un point de pourcentage de diminution de la vitesse moyenne équivaut à une baisse de 4 % du nombre de personnes tuées dans les accidents.

Dans le Loir-et-Cher, les forces de l'ordre constatent toujours des dépassements de vitesse qui, même s'ils sont moins nombreux qu'auparavant, sont désormais souvent très au-delà des vitesses autorisées. Ces auteurs s'avèrent, de plus, souvent réfractaires aux messages de prévention, par idéologie. Cette minorité constitue le noyau dur des infractions aux limites de vitesse, et demandent une attention particulière, au côté d'un public plus usuel des auteurs d'infractions occasionnelles.

3.2. Pistes d'action

Les contrôles de vitesse
Les opérations de contrôle de vitesse demeurent une **priorité**. Les contrôles de sécurité automatisés (CSA) ont entraîné depuis leur mise en place une modification très nette des comportements des usagers, à travers une modification de leur vitesse.

Pour éviter un effet d'accoutumance au contrôle qui puisse avoir un effet négatif sur la reprise d'habitudes de conduite à vitesse excessive, comme semblaient le suggérer les résultats observés fin 2007, il est nécessaire de **rester très ferme** dans les contrôles. Les limitations de vitesse doivent être appliquées en toutes circonstances et constitue une garantie essentielle de la sécurité de tous sur les routes.

En outre, si les principaux axes accidentogènes ont été couverts par les dispositifs de **CSA**, leur **développement ultérieur** ne doit pas pour autant être freiné. Une des caractéristiques du département consiste en effet, comme on l'a vu, en une accidentalité très diffuse sur les différentes voies du réseau routier. La neutralisation de points névralgiques de dépassement des limitations de vitesse n'est donc pas suffisante, les axes secondaires doivent également être équipés afin de couvrir plus massivement le territoire et dissuader les conducteurs. L'objectif est de faire disparaître le sentiment qu'il existe des zones de non-droit où le respect du code de la route, et en particulier des limitations de vitesse, est facultatif car moins dangereux (et moins contrôlé).

Equipement
Les expériences d'équipement en **PMV** (panneaux à messages variables) menées par certaines communes semblent prometteuses. Ce type de matériels favorise la prise de conscience des conducteurs et promeut une action pédagogique à l'égard de l'ensemble de la populations. D'autres collectivités pourraient suivre la même voie et un besoin d'échange de bonnes pratiques sur le sujet émerge ; l'échelon de l'intercommunalité pourrait être pertinent pour la diffusion de ces pratiques.

Plus largement, l'implantation de nouveaux équipements destinés à réduire la vitesse (chicanes, ralentisseurs, etc.) par les gestionnaires de voirie nécessitera, chaque fois que possible, un **diagnostic détaillé** et complet réalisé par un bureau d'étude qualifié.

Implication de l'usager
Le travail de mise en cohérence des limitations de vitesse engagé depuis plusieurs années en Loir-et-Cher, et plus particulièrement la mise en place récente de la commission consultative des usagers portant sur la signalisation (CCUSR), vont renforcer la pertinence de l'ensemble. Plus qu'un travail sur le cadre de la conduite, c'est également un projet d'implication des usagers qui doivent s'approprier la logique de signalisation pour se sentir responsables d'eux-mêmes. La communication sur ces thèmes doit être donc être soutenue pour que ces actions puissent entraîner une influence sur la vitesse de conduite.

Enfin, il existe encore chez les conducteurs beaucoup d'idées fausses au sujet de la vitesse, selon les acteurs de prévention pour la sécurité routière. Les lois de la physique, pourtant incontournables, sont le plus souvent fort méconnues. En particulier, il n'est pas acceptable que la vitesse moyenne de nuit de tous les usagers soit plus élevée que le jour, au moment où les risques sont nettement plus importants. Il est nécessaire de mettre en œuvre un travail patient d'explication et d'éducation sans cesse renouvelé pour convaincre. Des ateliers très concrets existent (testo-choc, simulateurs inter-distance,…) et doivent être développés.

Les pistes d'action retenues sont donc les suivantes :

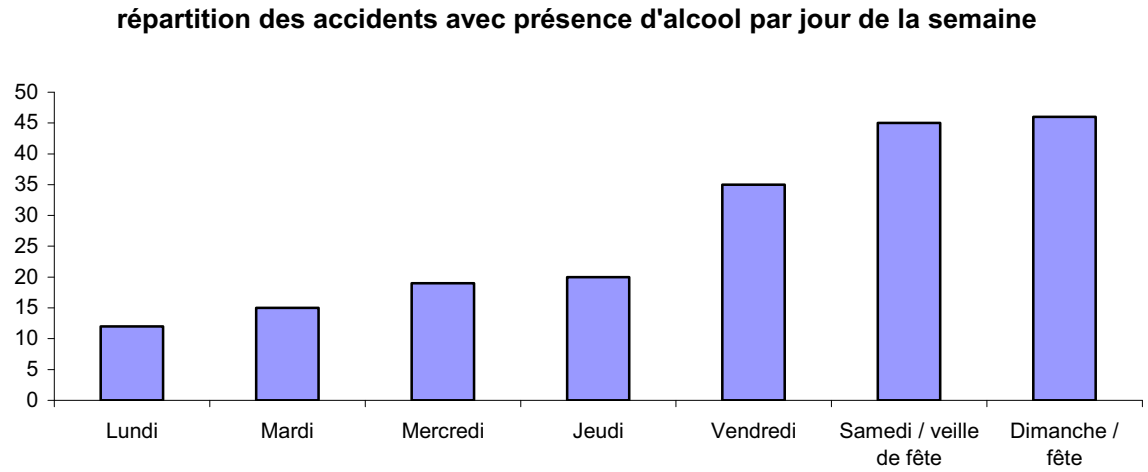
- maintenir la fermeté des contrôles, et poursuivre le développement des CSA
- favoriser les initiatives locales d'équipements dissuadant la vitesse
- développer l'implication de l'usager en accentuant les efforts de sensibilisation

Orientation 4 : L'alcool

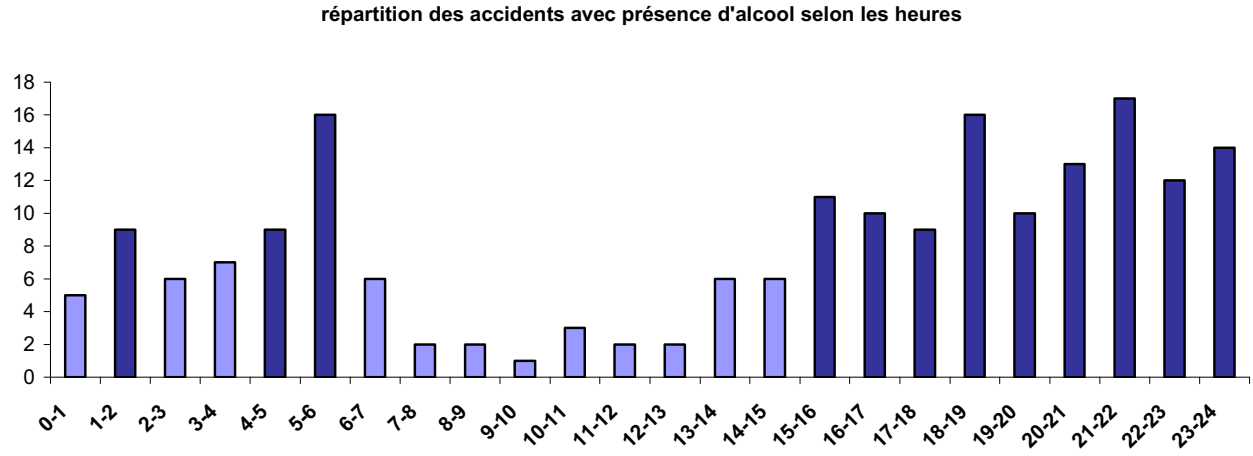
4.1. L'enjeu de l'alcool

L'alcool est encore beaucoup trop présent dans l'accidentologie du Loir-et-Cher, comme dans celle du niveau national. Dans 8 % des accidents corporels et 20,4 % des accidents mortels, l'un des impliqués présente une alcoolémie supérieure au taux légal autorisé. Cette fréquence qui ne peut être tolérée a un rôle particulièrement aggravant, comme la vitesse, qui contribue au décrochage en 2008 entre la baisse du nombre d'accidents et le nombre de tués dans le département. Près de 20% des accidents corporels avec présence d'alcool sont mortels alors que 10% du total des accidents corporels sont mortels : les accidents impliquant une personne alcoolisée sont particulièrement dangereux.

Une analyse de la répartition des accidents selon les jours de la semaine montre une alcoolisation progressive au fil des jours qui peut paraître inquiétante. Elle est naturellement particulièrement forte les vendredi, samedi, dimanche, veille et jour de fête.



La répartition des accidents avec présence d'alcool selon les heures traduit un constat : les conducteurs n'arrivent pas à désynchroniser leur consommation d'alcool des moments conviviaux où il est d'usage de prendre en verre, alors qu'ils vont prendre le volant. On distingue ainsi particulièrement l'heure de l'apéritif, la sortie de dîner et le retour de soirée qui constituent des pics d'accidents impliquant des personnes ayant un taux d'alcoolémie illégal.



Pour résumer, ces accidents ont majoritairement lieu en soirée et la nuit, les vendredis, samedis, dimanches, fêtes et veilles de fête. 58% des ces accidents impliquaient 1 seul véhicule et 38% en impliquaient deux.

4.2. Pistes d'action envisagées

Les résultats de l'accidentologie semblent montrer que la réception des messages de sécurité routière portant sur l'alcool n'est pas satisfaisante, ou beaucoup trop rare. Un trop grand nombre de conducteurs se sentent à l'abri non seulement du risque de contrôle de son alcoolémie par les forces de l'ordre, mais aussi du risque que cela représente pour eux-mêmes

et pour ceux qu'ils croisent sur la route. C'est l'un des attributs de l'alcool que d'accentuer le déni du risque par diminution de sa perception et excès d'optimisme dans l'évaluation de ses moyens physiques.

Les études distinguent ainsi le risque subjectif – perception du risque, ou probabilité, d'être contrôlé ou sanctionné – du risque objectif, risque d'être véritablement contrôlé. Il existe un point de rupture, qui n'est pas sans rappeler le cas de la vitesse excessive et des contrôles radars, où l'accroissement du risque objectif entraîne une augmentation très nette et plus fort encore du risque subjectif.

Ce bilan insatisfaisant entraîne deux conséquences dans les pistes d'action à envisager.

Il faut d'une part diffuser une **message très clair** de fermeté, et plus précisément **d'intolérance** à l'égard de la conduite sous l'emprise de l'alcool, qui doit être stigmatisé comme une véritable preuve d'inconscience. Ce message clair doit être décliné en trois phases : d'une part, un accroissement du nombre de contrôles, en particulier aléatoires ; d'autre part, une réponse ferme de la justice ; enfin, une communication très large, tant sur les contrôles que sur les sanctions, qui jouent un rôle très important dans la perception de la menace par les conducteurs.

D'autre part, il faut **poursuivre le travail de sensibilisation**, en segmentant sa diffusion. Les campagnes habituelles, en particulier à destination des jeunes, doivent être poursuivies. Il faut également effectuer un ciblage plus précis du public des récalcitrants qui refusent de reconnaître la portée du risque qu'ils prennent et qu'ils font courir. La conduite sur route sous l'emprise d'alcool relève en effet souvent d'une alcoolisation chronique puisque la part des récidives est particulièrement forte. Cette alcoolisation chronique est d'autant plus grave qu'elle se situe à un niveau très élevé, puisque la moyenne des taux mesurés dans les accidents corporels ces dernières années en France est de 1,7 g/l.

Les pistes d'action retenues sont donc les suivantes :

- augmenter le nombre de contrôles et accentuer leur caractère aléatoire
- systématiser la communication sur la répression de la conduite sous emprise d'alcool
- cibler le public des récalcitrants aux messages de sécurité routière pour leur diffuser des messages plus spécifiques

III- SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Le suivi de la bonne application du Document général d'orientation 2009-2012 se déroule en deux phases amont et aval.

En amont de l'accidentologie

Si le DGO est un document de nature stratégique, son application est conditionnée par la définition annuelle des deux principaux modes d'action à la disposition des principaux acteurs publics de la sécurité routière :

- Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) : il recense toutes les actions de prévention exécutées en application du DGO avec la participation financière de l'Etat.
- Le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) : il organise et programme les contrôles routiers, en fonction des risques recensés et des moyens des forces de l'ordre. Il fixe des orientations et des objectifs qui font l'objet d'évaluation, sans se substituer au pouvoir de décision et d'appréciation des chefs de service.

Ces deux documents annuels et leur mise en œuvre ont une importance essentielle dans le dispositif de sécurité routière, dans la mesure où ils ont vocation à décliner en mesures concrètes, tant dans le domaine de la prévention que du contrôle et de la répression, ces grandes orientations. Le bon suivi du DGO consiste donc à articuler de manière optimale la définition des PDASR et des PDCR avec les orientations retenues dans le DGO.

A ce titre, le comité de pilotage du PDASR joue un rôle central. Il réunit, autour du directeur de cabinet du préfet, chef de projet de la sécurité routière, le coordinateur de la sécurité routière, et les différentes compétences des services de l'Etat pour la sécurité routière (DDEA, gendarmerie, inspection académique, DDJS).

D'autres actions peuvent également être réalisées indépendamment de la politique publique de sécurité routière : celles de l'Etat (aménagements routiers, actions de prévention en faveur de ses agents, communication, mise en œuvre de mesures nationales…), des collectivités locales ou des partenaires privés (entreprises, professionnels de la route, associations).

En aval de l'accidentologie

Le suivi du DGO consiste aussi à observer les résultats de la politique mise en œuvre, à travers un suivi statistique régulier et approfondi des chiffres de l'accidentologie. S'il n'est pas opportun de définir des objectifs chiffrés à horizon 2012 pour chacune des principales orientations retenues dans ce document, dans la mesure où l'on ne peut quantifier précisément l'impact de chaque mesure, les grandes tendances seront observées, tant pour les chiffres généraux que pour les différentes priorités. Ce suivi sera réalisé de manière annuelle, avant un bilan définitif à échéance du DGO et avant la réalisation du document suivant.

Celui-ci est valable pour une période de quatre ans, de 2009 à 2012. Il pourra cependant être réactualisé en tant que de besoin, selon les évolutions de l'insécurité routière constatées durant cette période, ou selon les nouvelles priorités politiques d'un de ses signataires.

Ces réactualisations devront être validées en comités de pilotage et feront l'objet d'avenants.

ANNEXES

Accidentologie 1985-2008 en Loir-et-Cher

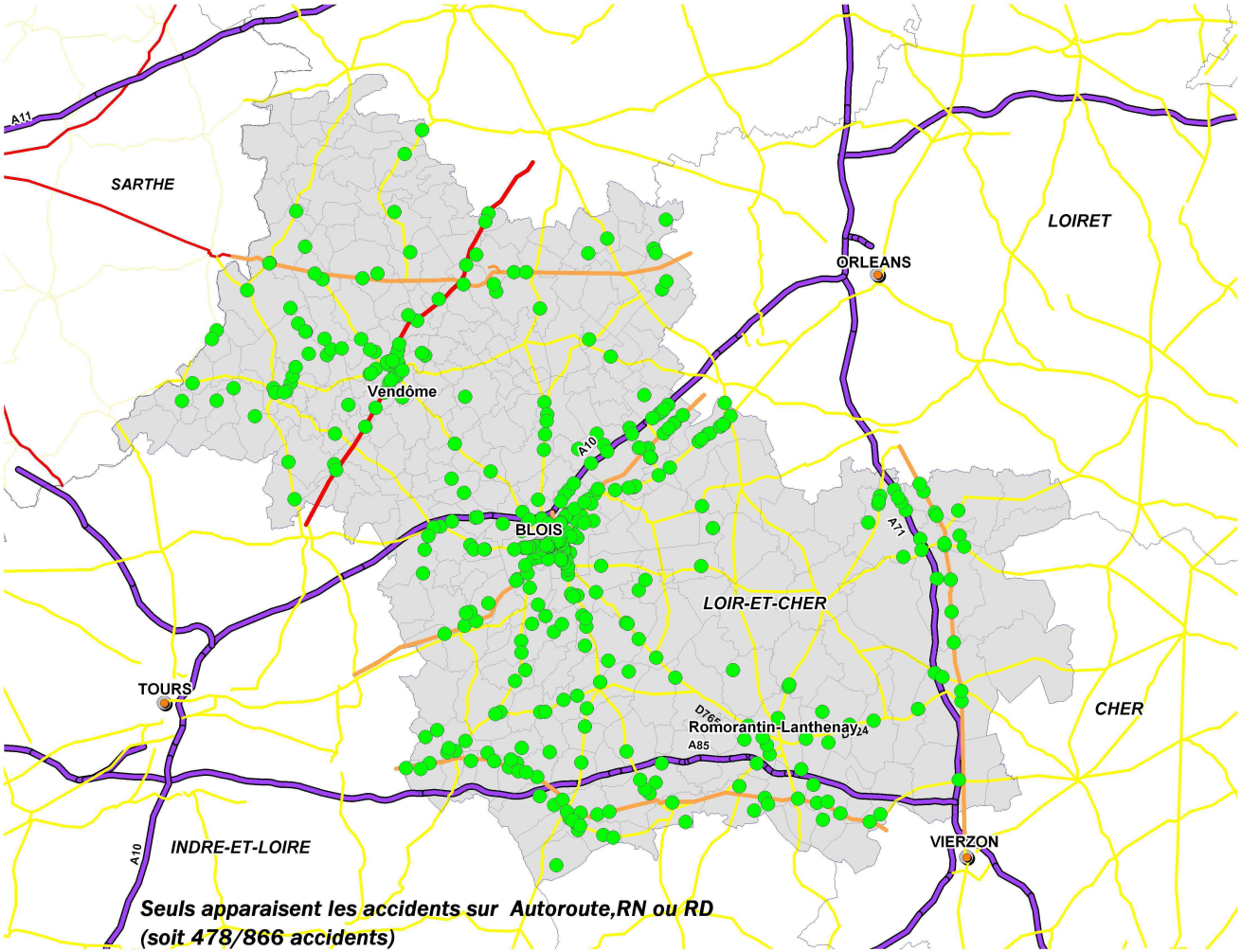
ANNEES	ACCIDENTS	TUES	BLESSES
1985	1 103	94	1 633
1986	1 096	124	1 570
1987	1 024	82	1 480
1988	1 006	108	1 504
1989	967	98	1 352
1990	944	95	1 396
1991	851	79	1 213
1992	827	101	1 221
1993	829	78	1 149
1994	860	93	1 199
1995	759	80	1 047
1996	748	89	1 058
1997	705	71	1 010
1998	691	85	1 036
1999	613	78	861
2000	481	72	706
2001	413	74	583
2002	464	50	634
2003	444	52	600
2004	446	49	571
2005	432	42	562
2006	450	48	571
2007	390	40	542
2008	352	58	467

Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture Loir-et-Cher

Transport-Déplacements

Accidents corporels de jeunes 15-24 ans

période 01/2003 - 12/2007



accidents de jeunes

Autoroute

Route nationale

Ex route nationale

Route départementale

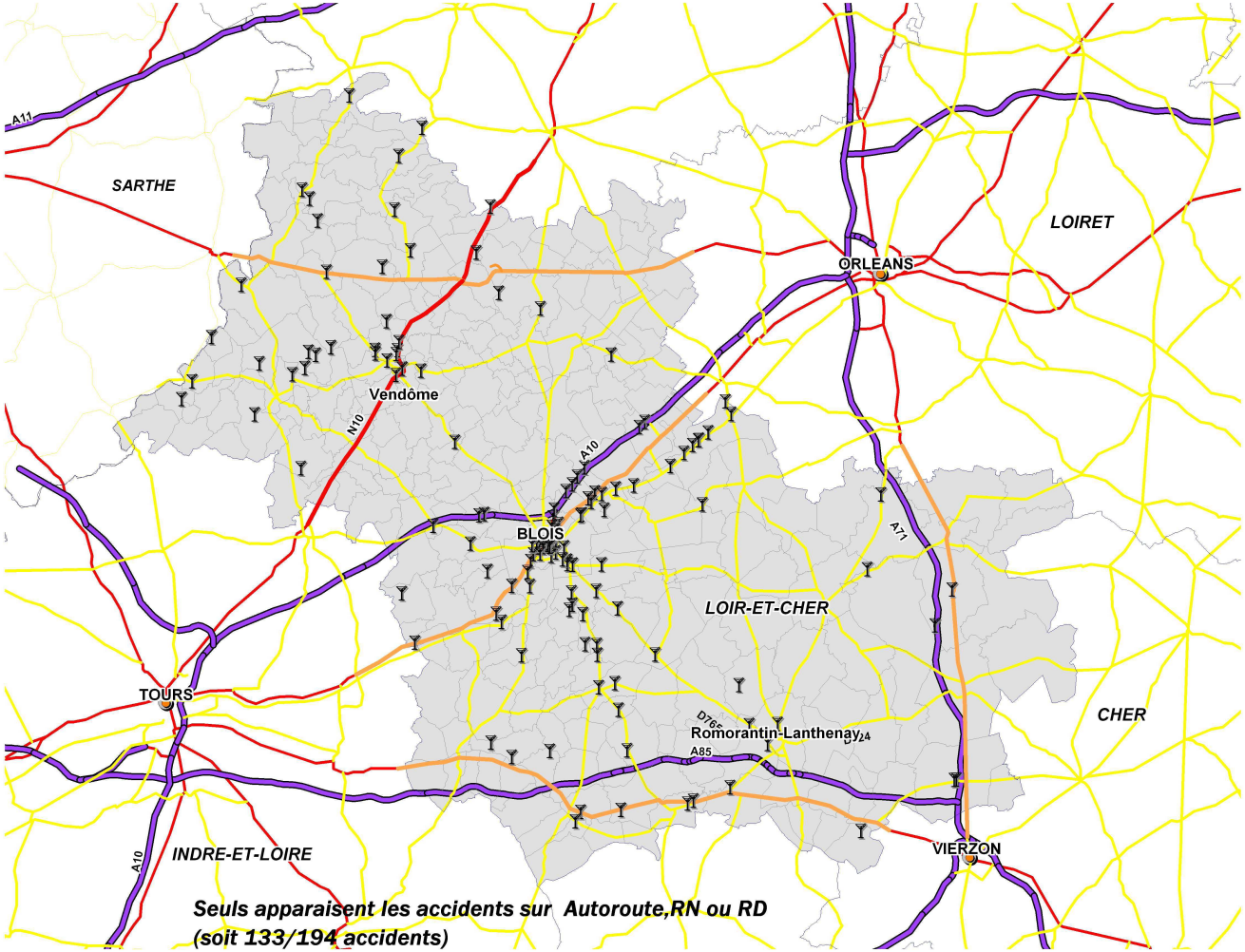
DDEA 41 SACAT CT
Édité le juin 2009
Source SRGCSR/USR
Echelle 1:700 000
©IGN 2006 BD CARTO®
Document : accidents jeunes.WOR

Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture Loir-et-Cher

Transport-Déplacements

Accidents corporels avec présence d'alcool

période 01/2003 - 12/2007



accidents avec alcool

Autoroute
Route nationale
Ex route nationale
Route départementale

DDEA 41 SACAT CT
Édité le juin 2009
Source SRGCSR/USR
Echelle 1:700 000
©IGN 2006 BD CARTO®
Document : accidents jeunes.WOR