

2013/2017

Sécurité Routière de Loir-et-Cher

Document
Général d'Orientation



Préfecture de
Loir-et-Cher



Sommaire

1 / Préface	3
2 / Le document général d'orientation (DGO) de sécurité routière de Loir-et-Cher	4
2.1 / Démarche d'élaboration	
2.2 / Mise en œuvre, suivi et évaluation	
3 / L'accidentalité 2007-2011 en Loir-et-Cher	6
3.1 / Éléments généraux	
3.2 / Les causes d'accidents	
3.3 / L'alcool	
3.4 / Les jeunes	
3.5 / Les usagers vulnérables	
3.6 / La vitesse	
4 / Objectifs du DGO 2013-2017	15
4.1 / Objectifs transversaux	
4.2 / Objectifs par enjeu	
5 / Enjeux et orientations d'actions	17
5.1 / Orientations transversales	
5.2 / Enjeu « jeunes de 14 à 24 ans »	
5.3 / Enjeu « usagers vulnérables »	
5.4 / Enjeu « alcool, stupéfiant, autres addictions »	
5.5 / Enjeu « vitesse »	
6 / Annexes	20
6.1 / Politique de sécurité routière en Loir-et-Cher Composition des instances de pilotage	
6.2 / Cartographie des accidents mortels entre 2007 et 2011	

En ce qui concerne
la sécurité routière :
nous sommes
tous responsables !



Préface

Le comité de pilotage (COPIL) du document général d'orientation (DGO) de sécurité routière du 18 juin 2012 a arrêté les 4 enjeux du DGO 2013-2017. Le COPIL du 22 octobre 2012 a permis de conclure la rédaction de ce document stratégique départemental de sécurité routière valable pour une durée de cinq ans (2013-2017).

Ce document a été élaboré en tenant compte :

- > des chiffres de l'accidentalité départementale comparée à celle de la région Centre sur la période 2007-2011,
- > du bilan quantitatif et financier des actions de prévention déclinées dans les plans annuels départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) couvrant le précédent DGO, mais aussi à partir des éléments recueillis dans les plans annuels départementaux de contrôles routiers (PDCR).

La rédaction de ce document général d'orientation a permis d'associer :

- > l'ensemble des acteurs locaux porteurs de la politique de sécurité routière,
- > les gestionnaires des voiries dont le Conseil général, la Direction des routes Nord Ouest et la société d'autoroutes COFIROUTE,
- > les représentants de la communauté d'agglomération de Blois - Agglopolys,
- > les représentants des principales communes du département.

(voir constitution du COPIL DGO, la liste des acteurs locaux de sécurité routière, et les membres du groupe technique, annexe 6.1)

Les acteurs, en participant aux ateliers de définition des orientations d'actions par enjeu, ont contribué activement à la réalisation de ce document. Qu'ils trouvent ici l'expression de nos remerciements.

La sécurité routière est l'affaire de tous. La concertation, l'échange et les retours d'expérience contribuent à rendre la route plus sûre en Loir-et-Cher.

Ce document général d'orientation est construit comme un guide à l'attention de chaque acteur et chaque donneur d'ordre dans le but de lutter contre l'insécurité routière et ainsi de diminuer le nombre de tués et de blessés sur les routes pour les 5 ans à venir.

Bonne route !

Le préfet de Loir-et-Cher

Gilles LAGARDE

Le procureur de la République

Dominique PUECHMAILLE

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



2.1 / Démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration fixée par le ministère de l'Intérieur est axée sur une association large de l'ensemble des acteurs institutionnels ou associatifs porteurs des enjeux de sécurité routière à l'échelle du département de Loir-et-Cher.

Son élaboration a mobilisé trois niveaux de décision et de participation (voir annexe 6.1) :

- > **le comité de pilotage (COPIL)** qui valide les enjeux, les objectifs et les orientations d'actions,
- > **le groupe des acteurs locaux** qui contribue à la définition des orientations d'actions par enjeu,
- > **le groupe technique** qui apporte son expertise technique, pilote les ateliers de travail chargés de définir les orientations d'actions et contribue, par la restitution des travaux des ateliers, à la rédaction du DGO.

Le COPIL s'est réuni en juin 2012 pour valider les enjeux du DGO en s'appuyant sur le bilan de l'accidentalité 2007-2011 réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), et sur le bilan des actions des PDASR couvrant les quatre années du précédent DGO 2009-2012.

Les acteurs locaux ont ensuite été mis à contribution pour participer aux ateliers de définition des orientations d'actions spécifiques à chaque enjeu.

Lors du COPIL DGO d'octobre 2012, la synthèse des ateliers réalisée par la coordination sécurité routière a été validée, mettant ainsi un terme à la définition du contenu du DGO 2013-2017.

2.2 / Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le suivi de la mise en œuvre du DGO se fera annuellement lors de l'évaluation des actions du PDASR et du PDCR.

Par ailleurs, le COPIL DGO sera réuni une fois par an afin de suivre la prise en compte des enjeux par les différentes actions menées en matière de sécurité routière.

Enfin, l'ensemble des partenaires sera invité au COPIL élargi de sécurité routière une fois par semestre.

Cette instance de pilotage et d'évaluation de la mise en œuvre de la politique de sécurité routière est composée : des acteurs institutionnels (préfecture, parquet, forces de l'ordre, coordination sécurité routière), des principaux gestionnaires de voirie du département (COFIROUTE, Direction des routes nord-ouest, Conseil général, les principales communes du département) ainsi que des acteurs locaux de sécurité routière.





3 / L'accidentalité 2007-2011 en Loir-et-Cher

La population de Loir-et-Cher en 2008 est de 326 600 habitants.

Elle est répartie comme indiqué sur le tableau 1 ci-dessous.

En comparaison aux niveaux national et régional, **les personnes âgées de plus de 60 ans** sont en proportion plus représentées dans notre département avec **27 %** contre 23 % en région Centre et 22 % au niveau national.

A l'inverse, les tranches d'âge inférieures sont légèrement en-dessous des proportions nationale et régionale.

Le réseau routier est constitué de 3 autoroutes totalisant 179 kms, d'une route nationale de 47 kms, de 3 487 kms de voies départementales et de 5 152 kms de voies « autres » revêtues (voies communales et chemins ruraux).

Ce réseau dessert un département important par sa superficie (6 343 km²) mais peu dense en population, 52 habitants / km², regroupés autour de trois pôles urbains : Blois, Vendôme et Romorantin-Lanthenay.

► Répartition de la population par tranche d'âge (Tableau 1)

	LOIR-ET-CHER		CENTRE		FRANCE	
	POP. 2008	EN %	POP. 2008	EN %	POP. 2008	EN %
< 18 ans	69 037	21	547 047	22	14 228 424	22
18 à 24 ans	21 699	7	205 610	8	5 677 413	9
25 à 34 ans	34 936	11	292 824	12	8 069 032	13
35 à 44 ans	44 536	14	348 340	14	9 043 329	14
45 à 59 ans	68 840	21	525 283	21	12 969 212	20
60 ans et plus	87 552	27	612 484	23	13 974 449	22
TOTAL	326 600	100	2 531 588	100	63 961 859	100

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



3.1 / Éléments généraux

L'analyse réalisée porte sur les cinq années 2007 à 2011 pour lesquelles les données et analyses sont consolidées par le niveau national.

> Il faut noter que les chiffres annuels sont faibles et leurs variations d'une année à l'autre en pourcentage sont donc à interpréter avec précaution.

ACCIDENTS - TUÉS - BLESSÉS

► Données brutes

Années	ACCIDENTS		VICTIMES				
	TOTAL	MORTELS	TUÉS	BH (GRAVES)	BNH	TOTAL BLESSÉS	TOTAL VICTIMES
2007	378	37	40	214	309	523	563
2008	340	48	58	203	250	453	511
2009	357	39	40	201	252	453	493
2010	359	30	33	200	248	448	481
2011	332	36	38	166	246	412	450
2007 à 2011	1766	190	209	984	1305	2289	2498
% par rapport à la région	14 %	17 %	17 %	14 %	15 %	14 %	15 %

BH = blessés hospitalisés

BNH = blessés non hospitalisés

Sur la période 2007-2011, on recense 1766 accidents corporels dont 190 mortels.

En terme de victimes, la période totalise

- > 209 tués,
- > 2289 blessés, dont 984 hospitalisés.



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS ENTRE 2007 ET 2011

Le nombre d'accidents ne suit pas une courbe croissante ou décroissante linéaire sur la période d'analyse.

2007

est particulièrement élevée en nombre d'accidents.

2008

est une année particulièrement meurtrière même si le nombre d'accidents est l'un des plus faibles de la période.

2010

est l'année qui enregistre le moins d'accidents mortels de la période avec 30 accidents mortels recensés.

Les chiffres montrent également une baisse des accidents (-12 % sur les 5 années 2007-2011, de même qu'une baisse de 20% de l'ensemble des victimes).

► Tous accidents confondus - conducteurs impliqués par tranche d'âge

Années	TRANCHES D'ÂGE				TOTAL conducteurs impliqués
	0 - 17 ANS	18 - 24 ANS	25 - 59 ANS	>+ 60 ANS	
2007	56	145	352	80	633
2008	42	126	308	81	557
2009	36	134	337	75	582
2010	45	134	327	91	597
2011	33	120	315	91	559
2007 à 2011	212	659	1639	418	2928
% Loir-et-Cher	7 %	23 %	56 %	14 %	
% région	8 %	21 %	56 %	14 %	

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



► Détail 25 - 59 ans

25 - 34 ANS	35 - 44 ANS	45 - 59 ANS
99	130	123
103	93	112
114	111	112
108	109	110
101	91	123
525	534	580
32 %	33 %	35 %
34 %	31 %	35 %

En Loir-et-Cher, sur la période 2007 - 2011, la population dite « active » des 25 - 59 ans représente 56 % des accidents.

En Loir-et-Cher, les 18 - 24 ans sont présents dans 23 % des accidents, ce qui est supérieur au taux de la région Centre égal à 21 %.

Même si la part des seniors est plus faible, elle représente 14 % des accidents corporels.

► Accidents mortels par tranche d'âge - conducteurs impliqués

Années	TRANCHES D'ÂGE				TOTAL conducteurs impliqués
	0 - 17 ANS	18 - 24 ANS	25 - 59 ANS	>+ 60 ANS	
2007	1	11	32	10	54
2008	1	19	36	16	72
2009	2	10	37	6	55
2010	0	12	28	8	48
2011	2	12	38	11	63
2007 à 2011	6	64	171	51	292
% Loir-et-Cher	2 %	22 %	59 %	17 %	
% région	3 %	19 %	59 %	18 %	

► Détail 25 - 59 ans

25 - 34 ANS	35 - 44 ANS	45 - 59 ANS
8	15	9
10	7	19
16	12	9
10	10	8
12	11	15
56	55	60
33 %	32 %	35 %
33 %	32 %	36 %

Il est important de noter ici que la part des jeunes conducteurs de 18-24 ans impliqués dans les accidents mortels sur les routes de Loir-et-Cher est supérieure à celle de la région Centre alors que cette population a un poids de 7 % sur la population départementale et est inférieure d'un point à la population régionale (8 %).



GRAVITÉ DES ACCIDENTS

L'indicateur de gravité national retenu est :

$$G2 = \frac{\text{nombre de tués}}{\text{nombre d'accidents corporels}} \times 100$$

Années	ACCIDENTS CORPORELS	VICTIMES				GRAVITÉ G2
	TOTAL	TUÉS	BH (GRAVES)	BNH	TOTAL BLESSÉS	
2007	378	40	214	309	523	10,58
2008	340	58	203	250	453	17,06
2009	357	40	201	252	453	11,2
2010	359	33	200	248	448	9,19
2011	332	38	166	246	412	11,45
2007 à 2011	1766	209	984	1305	2289	11,83
% par rapport à la région	14 %	17 %	14 %	15 %	14 %	

2007-2010 NATIONAL	2007-2010 LOIR-ET-CHER	2007-2010 RÉGION CENTRE
5,81	11,92	10,06

La gravité la plus faible est observée en 2010, la plus élevée en 2008.

> Sur l'ensemble de la période 2007 - 2011, le taux de gravité s'élève à 11,83 en Loir-et-Cher alors que le taux régional est de 9,91.

> Sur la période 2007 - 2010, le taux de gravité en Loir-et-Cher (11,92) est très supérieur au taux national (5,81) et, dans une moindre mesure, au taux régional (10,06).

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



La gravité (G2) des accidents par type de réseau routier est la suivante :

Réseau	LOIR-ET-CHER	CENTRE
Autoroute	20,8	19,6
Routes nationales	19,6	16,7
Routes départementales	18,17	14,2
Voies communales et autres	2,59	3,19

L'ensemble du réseau routier de Loir-et-Cher, à l'exception du réseau communal, présente un taux de gravité supérieur à celui du réseau équivalent de l'ensemble de la région Centre.

ACCIDENTALITÉ EN TERME DE VICTIMES PAR TRANCHE D'ÂGE

► Part des tués par rapport à la population de la tranche d'âge (INSEE 2008) en million d'habitants entre 2007 et 2011 (moyenne sur 5 ans des tués)

Années	0-17 ANS	18-24 ANS	25-34 ANS	35-44 ANS	45-59 ANS	>+ 60 ANS
	55,04	341,03	223,27	107,78	119,12	111,93

► Part des tués par rapport à la population de la tranche d'âge (INSEE 2008) en million d'habitants entre 2007 et 2011 avec ALCOOL (moyenne sur 5 ans des tués)

Années	0-17 ANS	18-24 ANS	25-34 ANS	35-44 ANS	45-59 ANS	>+ 60 ANS
	5,79	110,6	74,42	26,94	20,34	9,14

Les chiffres ci-dessus ramènent la part des tués dans l'ensemble des accidents de la route, ainsi que leur part dans les accidents avec la cause alcool, à la part de la population (cf tableau 1) par tranche d'âge et par million d'habitants.

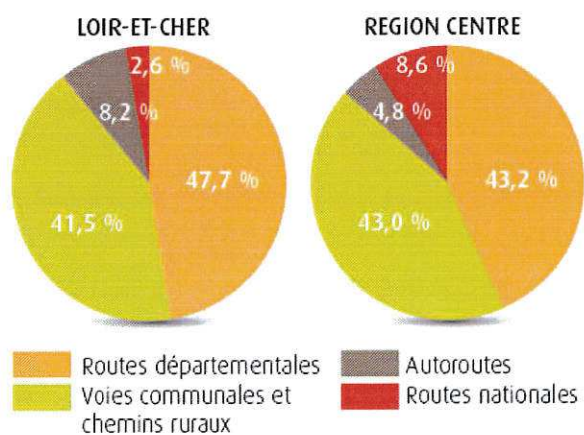
En Loir-et-Cher, sur 2007-2011, ce sont les 18-24 ans qui se tuent le plus dans l'ensemble des accidents de la route ramenés à leur poids dans la population totale du département, puis les 25-34 ans.

Même constat pour les accidents avec la cause alcool identifiée.

3.2 / Les causes d'accidents

SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET TYPOLOGIQUE DES ACCIDENTS

Les camemberts qui suivent présentent la répartition des accidents par type de réseau emprunté, d'une part en Loir-et-Cher, et d'autre part, en région Centre entre 2007 et 2011.



On constate également que 57 % (999) des accidents ont lieu en agglomération (61 % en région Centre).

En revanche, les accidents mortels ont lieu majoritairement (83 % - 157 tués) hors agglomération (78 % en région Centre).

3.3 / L'alcool

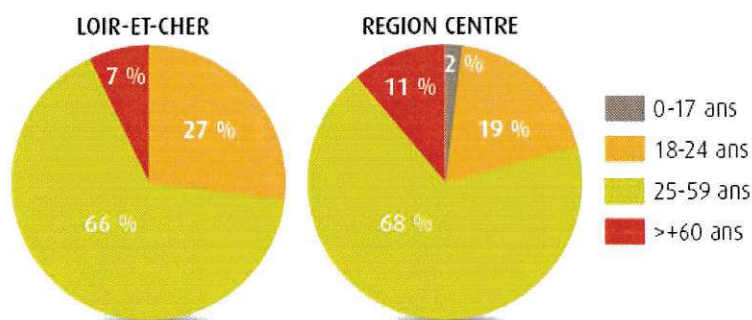
► Accidents avec présence d'alcool

Années	ACCIDENTS AVEC ALCOOL		VICTIMES DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL				
	TOTAL	MORTELS	TUÉS	BH	BNH	TOTAL BLESSÉS	TOTAL VICTIMES
2007	39	12	12	31	20	51	63
2008	37	8	8	16	29	45	53
2009	41	11	11	27	21	48	59
2010	36	4	4	30	13	43	47
2011	34	8	9	20	18	38	47
2007 à 2011 % Loir-et-Cher	11 %	23 %	21 %	13 %	8 %	10 %	11 %
% par rapport à la région	14 %	16 %	15 %	22 %	17 %	14 %	14 %

Les accidents avec présence d'alcool (187) représentent 11 % des accidents de Loir-et-Cher dont 23 % des accidents mortels (43 accidents).

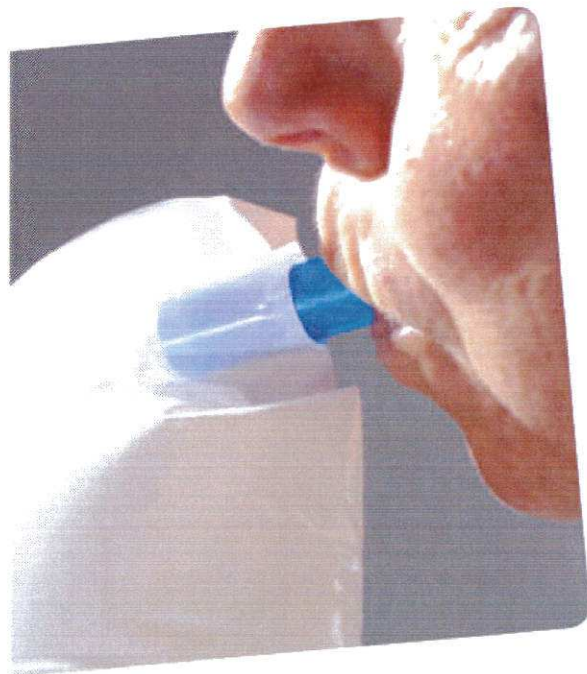
En région Centre, les accidents avec présence d'alcool représentent 10,6 % des accidents et 24 % des accidents mortels.

► Accidents mortels avec alcool
- conducteurs impliqués par tranche d'âge



Les conducteurs âgés de 25 à 59 ans, impliqués dans les accidents avec alcool sont en proportion les plus nombreux, avec un taux de 66 % légèrement inférieur au taux régional (68 %).

Il convient toutefois de souligner que les jeunes de 18 à 24 ans sont fortement représentés dans les accidents mortels avec alcool en Loir-et-Cher (27 % contre 19 % au niveau régional), alors qu'ils ne représentent que 7% de la population du département.



Sécurité Routière de Loir-et-Cher

3.4 / Les jeunes

Les chiffres INSEE 2008 les comptabilisent comme suit :

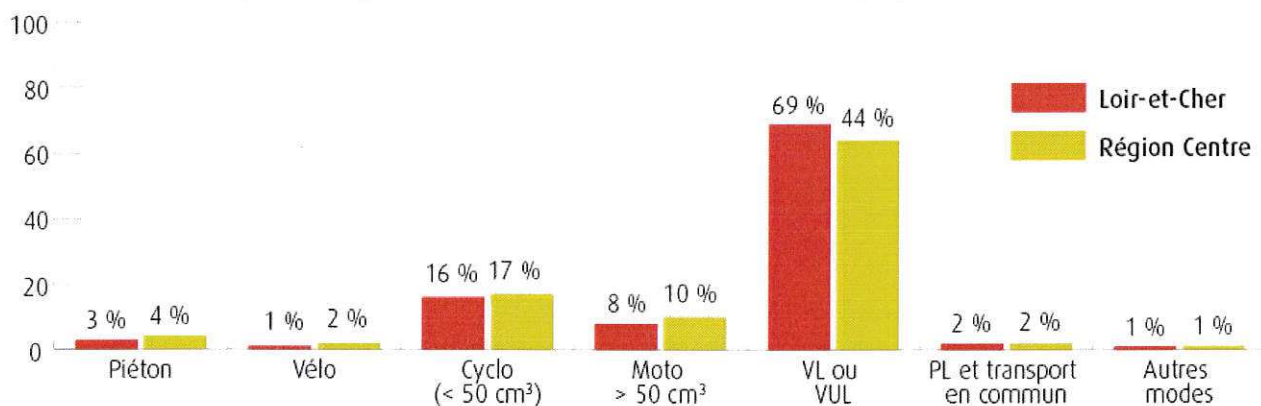
LOIR-ET-CHER	CENTRE	FRANCE
21 699	205 610	5 677 413
(7 % du 41)	(8 % du Centre)	(9 % de la France)

Les 18-24 ans de Loir-et-Cher représentent 11 % des jeunes de la région Centre (4 ‰ de ceux de France).



ACCIDENTS

► Accidents par type d'usagers avec CONDUCTEUR 18 - 24 ans impliqué



VL = véhicule léger VUL = véhicule utilitaire léger

Les conducteurs de 18 à 24 ans sont impliqués dans 23 % des accidents corporels et dans 22 % des accidents mortels. Les taux régionaux respectifs sont de 21 % et 19 % (cf tableaux p 8 et 9).

Les accidents avec VL sont majoritaires sur cette catégorie d'usagers (69 %), suivie par les conducteurs de cyclomoteurs (16 %).

En terme de victimes, le taux des tués âgés de 18 à 24 ans est de 22 %, supérieur de 3 points au taux régional (19 %).

Ils sont, de ce fait, placés après les plus de 60 ans (23 % en Loir-et-Cher et 22 % en région Centre).

Mais la tranche d'âges la plus représentée en nombre de tués est celle des 25-59 ans (Loir-et-Cher 50 %, région Centre 50 %).

La part des tués en VL chez les 18-24 ans est supérieure à celle régionale avec 73 % de victimes (proche de 3 victimes sur 4), celle des tués en cyclomoteurs est de 16 %, plus de deux fois supérieure à la part régionale (7 %).

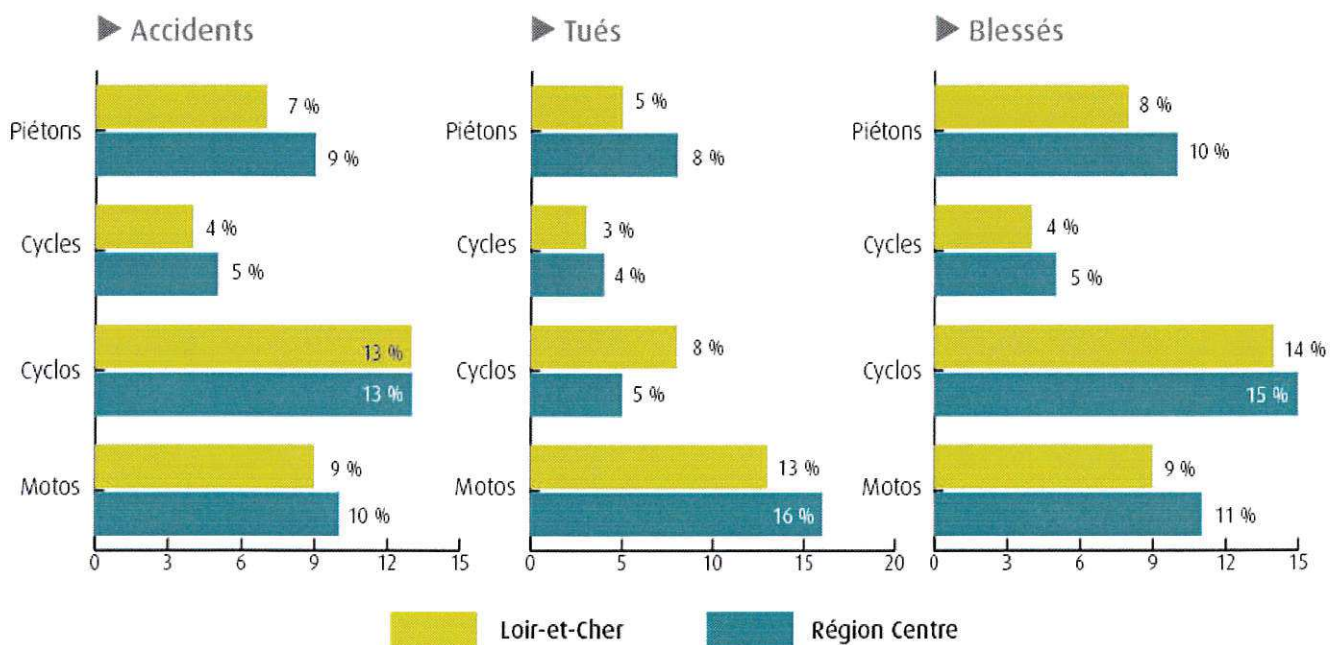
Avec 24 % des blessés et également 24 % des blessés hospitalisés, les 18-24 ans arrivent également en deuxième position après les 25-59 ans sur ces catégories de victimes.



3.5 / Les usagers vulnérables

Cette catégorie constituée par les conducteurs ou passagers de vélos, deux-roues motorisés (cyclos < 50 cm³ + motos > 50 cm³), ainsi que par les piétons, représente un enjeu propre au Loir-et-Cher.

Il inclut l'enjeu national deux-roues motorisés.



Globalement, sur les 33 % d'accidents impliquant au moins un usager vulnérable, ce sont les deux-roues motorisés qui sont le plus représentés (22 %).

Parmi les deux-roues motorisés, les cyclos représentent 13 % des tués, ils sont suivis par les motos (9 %) puis les piétons (7 %).

En comparaison, le taux de représentation des usagers vulnérables dans les accidents en région Centre (37 %) est supérieur à celui de Loir-et-Cher, le taux des cyclos est identique (13 %), ceux des motos (10 %) et des piétons (9 %) sont supérieurs.

La tranche d'âge la plus représentée dans les accidents avec présence d'usagers vulnérables est celle des 25-

59 ans, les accidents avec deux-roues motorisés sont les plus concernés même si les nombres demeurent relativement faibles.

Ce constat est partagé avec le niveau régional.

3.6 / La vitesse

Enjeu national, il est difficile à évaluer précisément à partir des données de l'accidentalité.

Ce facteur reste cependant très présent dans les constats d'infraction établis par les forces de l'ordre, tant dans les accidents que lors des contrôles de vitesse réalisés.



4 / Objectifs du DGO 2013-2017

4.1 / Objectifs transversaux

Le DGO pour les cinq années à venir doit s'inscrire dans l'objectif national de sécurité routière fixé par le ministre de l'Intérieur :

Réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020.

Le résultat et la synthèse des travaux des ateliers organisés dans le cadre de l'élaboration de ce nouveau DGO ont permis, en prenant en compte le contexte de l'accidentalité locale analysé sur la période 2007-2011, de compléter cet objectif par les objectifs transversaux suivants :

> Réduire la gravité des accidents pour atteindre au moins la valeur de la région Centre et passer ainsi d'un taux de gravité de 11,83 à un taux de 10 environ (comparatif sur la période 2007-2011). On peut rappeler la valeur nationale qui, sur la période 2007-2010, est de 5,81%.

> Contribuer à l'objectif national de réduction de moitié du nombre de tués sur les routes de France entre 2010 et 2020 en améliorant la connaissance sur l'accidentalité, notamment mortelle, en matière :

- de consommation de substances psycho-actives,
- d'analyse des données sur les excès de vitesse lors d'accidents,
- d'analyse des données d'infraction radars,
- de collecte et d'exploitation des données sur les accidents en milieu professionnel,
- d'implication des seniors (le département ayant une part importante de population senior par rapport au niveau régional ou national),
- d'usage du téléphone portable tenu en main au volant.





4.2 / Objectifs par enjeu

ENJEU JEUNES 14-24 ANS :

Réduire la part des conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqués dans les accidents mortels afin de tendre vers le taux régional 2007-2011 de 19 %.

Indicateurs :

- > nombre d'établissements scolaires intégrant la sécurité routière dans leurs programmes,
- > nombre d'aménagements de sécurité mis en place aux abords des établissements scolaires,
- > nombre d'actions réalisées en faveur de ces publics « sensibles »,
- > nombre de relais au sein des entreprises.

ENJEU USAGERS VULNÉRABLES :

Abaisser le nombre, ainsi que le taux, de tués en deux-roues motorisés de cylindrée inférieure à 50 cm³, pour atteindre le taux régional 2007-2011, soit 5 %, tout en maintenant des taux inférieurs chez les autres usagers vulnérables, tous âges confondus :

Piétons	5 %
Vélos	3 %
Motos	13 %

Indicateurs de suivi :

- > suivi annuel et sur la durée du DGO du nombre de permis « piéton » et « vélo » délivrés,
- > suivi du nombre d'actions menées par l'ensemble des acteurs locaux de sécurité routière et les forces de l'ordre dans les écoles primaires,
- > nombre de projets d'aménagement répondant à des critères de partage de l'espace entre usagers et ayant fait l'objet d'une communication spécifique au titre de la sécurité routière,
- > nombre de projets d'aménagement liés à la sécurité routière ayant bénéficié de subventions de l'État.

ENJEU ALCOOL, STUPÉFIANTS ET AUTRES ADDICTIONS :

Réduire la part des accidents avec présence d'alcool (et au fur et à mesure de leur connaissance, celle avec présence des autres SPA*) pour la ramener au pourcentage régional constaté entre 2007 et 2011 sur les tranches d'âge 18-24 ans (soit 19 % des tués dans les accidents avec présence d'alcool) et 24-34 ans (soit 25 % des tués dans les accidents avec présence d'alcool).

*SPA : substance Psycho-Active.

ENJEU VITESSE :

Réduire le nombre d'accidents mortels avec la cause vitesse identifiée comme cause principale par les forces de l'ordre en se basant sur les données d'accidentalité 2012.



5 / Enjeux et orientations d'actions du DGO 2013-2017

5.1 / Orientations transversales

Les orientations d'actions définies dans le cadre d'ateliers thématiques par enjeu, ont été étudiées et proposées au travers de cinq « domaines » : Éducation – formation / Infrastructure – équipement / Sensibilisation – information / Contrôle – sanction / Prise en compte du risque routier en milieu professionnel.

Lors de la synthèse des travaux des ateliers, les orientations d'actions transversales à l'ensemble des enjeux suivantes ont été validées :

DOMAINES	ORIENTATION D' ACTIONS
ÉDUCATION / FORMATION	Mobiliser le monde de l'Éducation (enseignement public, privé, enseignement supérieur) afin que sur l'ensemble du département, les messages de sécurité routière soient déclinés auprès de l'ensemble des jeunes.
PRISE EN COMPTE DU RISQUE ROUTIER EN MILIEU PROFESSIONNEL	Impliquer les entreprises et les administrations en tant que relais de sensibilisation aux risques routiers (en s'appuyant sur les quatre enjeux du DGO 2013-2017) tout en maintenant les efforts de prévention dans le monde de l'apprentissage (CFA et lycées professionnels).
SENSIBILISATION / INFORMATION	Ré-activer les réseaux de formateurs sécurité routière (intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), élus correspondants sécurité routière, émissaires SAM...) en les mobilisant sur l'ensemble des enjeux du DGO 2013-2017.

5.2 / Enjeu « jeunes de 14 à 24 ans »

PÉRIMÈTRE DE L'ENJEU : Cet enjeu concerne la tranche d'âge 14-24 ans.

ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR DOMAINE :

DOMAINE	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFRASTRUCTURE / ÉQUIPEMENT	Sensibiliser les collectivités locales à la problématique sécurité routière et les inciter à sécuriser les abords des établissements scolaires et les trajets empruntés par les jeunes (trajets domicile – établissements scolaires et trajets domicile – espaces culturels ou sportifs).
CONTROLE / SANCTION	Créer un partenariat avec le Parquet afin de mettre en place des stages de sensibilisation à la sécurité routière en complément ou en alternative aux poursuites pénales, pour les petites infractions des primo-délinquants.



5.3 / Enjeu « usagers vulnérables »

PÉRIMÈTRE DE L'ENJEU :

Cet enjeu concerne les deux-roues motorisés, les piétons et les cyclistes et parmi lesquels une attention particulière est portée aux enfants et aux seniors.

ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR DOMAINE :

DOMAINES	ORIENTATIONS D' ACTIONS
ÉDUCATION / FORMATION	<p>Poursuivre les actions engagées auprès des écoles primaires afin de sensibiliser dès le plus jeune âge les enfants aux risques routiers et à leur statut de piéton (puis cycliste) sur la route.</p> <p>Développer des stages de sensibilisation aux nouvelles règles du code de la route à destination des seniors.</p> <p>Sensibiliser et informer les organisateurs de manifestations impliquant des usagers vulnérables de la route (randonnées pédestres, clubs vélos,...) en particulier les seniors sur les risques et les préconisations à prendre pour les éviter.</p>
INFRASTRUCTURE / ÉQUIPEMENT	<p>Généraliser et favoriser, notamment par le biais des subventions Etat ou départementales, les aménagements proposés par les collectivités locales prenant en compte l'ensemble des usagers de la route (en particulier les plus vulnérables) et le partage de l'espace public.</p> <p>Conseiller les collectivités sur les aménagements susceptibles d'être dangereux (obstacles durs comme par exemple des bacs à fleurs en béton en bordure de route).</p>
SENSIBILISATION / INFORMATION	<p>S'appuyer sur le réseau des professionnels que sont les moto-écoles, les concessionnaires et les assureurs pour relayer les informations sur les règles de sécurité et de conformité.</p> <p>Communiquer plus largement sur les nouveaux panneaux (zone 30, zone de rencontre) qui concernent tous les types d'usagers afin d'améliorer la cohabitation et le partage de la rue via la presse et les bulletins communaux.</p>
CONTROLE / SANCTION	<p>Accentuer la visibilité des forces de l'ordre sur les routes.</p> <p>Augmenter les contrôles à des heures précises de circulation.</p> <p>Augmenter les verbalisations pour les véhicules en stationnement gênant.</p> <p>Poursuivre les contrôles routiers visant à réprimer les défauts d'équipements non homologués chez l'ensemble des deux-roues motorisés et à respecter les usagers vulnérables sur l'espace public (problème de stationnement gênant par exemple).</p>



5.4 / Enjeu « alcool, stupéfiant, autres addictions »

PÉRIMÈTRE DE L'ENJEU :

Le périmètre de cet enjeu intègre toutes les substances interdites par le code de la route, soit l'alcool et toutes les autres substances psycho-actives (SPA) qui ont des conséquences sur la conduite et le risque routier (le code de la route parle de substances ou plantes classées comme stupéfiants).

ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR DOMAINE :

DOMAINES	ORIENTATIONS D' ACTIONS
SENSIBILISATION / INFORMATION	Développer des partenariats avec les prescripteurs de psychotropes (milieu médical, pharmacie...) pour que l'information sur les risques routiers liés à la prise de ces substances, même de façon légale, soit bien répercutée auprès des patients. Développer les informations auprès des établissements servant de l'alcool sur les risques routiers liés à la consommation d'alcool et sur les risques qu'ils encourent à servir au-delà des seuils.
CONTROLE / SANCTION	Cibler les messages de prévention sur les sanctions encourues par la prise de substances incompatibles avec la conduite.

5.5 / Enjeu « vitesse »

PÉRIMÈTRE DE L'ENJEU :

Pas de périmètre défini mais un préalable qui a orienté la déclinaison des orientations d'actions proposées par l'atelier.

L'enjeu « vitesse » constitue une priorité dans la lutte contre l'insécurité routière car, au delà de l'aspect purement causal du non respect de la réglementation relative aux vitesses, les phénomènes physiques générés par une vitesse excessive au moment d'un choc routier augmentent sensiblement la gravité des accidents.

ORIENTATIONS D' ACTIONS PAR DOMAINE :

DOMAINES	ORIENTATIONS D' ACTIONS
INFRASTRUCTURE/ ÉQUIPEMENT	Mobiliser, par le biais de la CCUSR (commission consultative des usagers pour la signalisation routière), les gestionnaires de réseau, notamment le Conseil général, pour identifier des zones dangereuses, afin d'adapter les limitations de vitesse avec l'environnement routier et de faire respecter les limitations de vitesse ainsi définies.
SENSIBILISATION/ INFORMATION	Organiser une opération annuelle départementale de sensibilisation à la sécurité routière, avec notamment un atelier pédagogique sur l'appréhension de la vitesse par les usagers.
CONTROLE / SANCTION	Faire respecter les limitations de vitesse existantes notamment en créant de l'incertitude sur l'emplacement des contrôles automatisés ou physiques par les forces de l'ordre.



6 / Annexes

6.1 / Politique de sécurité routière en Loir-et-Cher - Composition des instances de pilotage

I / PILOTAGE

• Comité de pilotage sécurité routière départemental restreint

COMPOSITION :

- M. le préfet,
- Mme le procureur de la République,
- Mme la directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière,
- M. le sous-préfet de Romorantin,
- Mme le sous-préfet de Vendôme,
- M. le commandant du groupement de gendarmerie départementale ou son représentant,
- M. le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant,
- M. le directeur départemental des territoires ou son représentant,
- Mme la coordonnatrice sécurité routière,
- M. le chef du service départemental de la communication interministérielle,
- M. le directeur de la réglementation et des libertés publiques,
- M. le chef du bureau des titres.

• Comité de pilotage sécurité routière départemental élargi

COMPOSITION :

- les membres du COPIL restreint,
- M. le président du Conseil général ou son représentant,
- un représentant de la DIR Nord-Ouest,
- un représentant de COFIROUTE,
- M. le président de chacune des associations départementales des maires ou son représentant,
- M. le président de la fédération de Conseils de Parents d'Élèves de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de l'association Les Diablotins Motards Sereins ou son représentant,
- M. le président de la Ligue contre la violence routière de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de l'association des paralysés de France de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de la fédération des Parents d'Élèves de l'Enseignement Public de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le directeur de La Prévention Routière de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de la fédération française de la Randonnée Pédestre de Loir-et-Cher ou son représentant,
- Mme la présidente de l'association VELO 41 ou son représentant,
- M. le président de l'association « 40 millions d'automobilistes » ou son représentant.

II / DGO 2013 – 2017

COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE DGO :

- les membres du COPIL restreint,
- M. le président du Conseil général ou son représentant,
- M. le président d'Agglopolys ou son représentant,
- M. le maire de Blois ou son représentant,
- Mme le maire de Vendôme ou son représentant,
- M. le maire de Romorantin ou son représentant,
- un représentant de la DIR Nord-Ouest,
- un représentant de COFIROUTE,
- M. le directeur de la CARSAT ou son représentant,
- M. le directeur de la M.S.A. ou son représentant.

Le COPIL DGO est complété par une instance réunissant les acteurs locaux de sécurité routière et par un groupe technique.

LES ACTEURS LOCAUX :

• Associations

- M. le président de la fédération de Conseils de Parents d'Élèves de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de l'association Les Diablotins Motards Sereins ou son représentant,
- M. le président de la Ligue contre la violence routière de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de l'association des paralysés de France de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de la fédération des Parents d'Élèves de l'Enseignement Public de Loir-et-Cher ou son représentant,

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



- M. le directeur de La Prévention Routière de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de la fédération française de la Randonnée Pédestre de Loir-et-Cher ou son représentant,
- Mme la présidente de l'association VELO 41 ou son représentant,
- M. le président de l'association « 40 millions d'automobilistes » ou son représentant.

• Associations représentant les professionnels de la route

- M. le président de l'Association nationale pour la promotion de l'éducation routière de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de la Fédération nationale des transports routiers Val de Loire ou son représentant,
- M. le président de la Chambre syndicale départementale des artisans taxis de Loir-et-Cher ou son représentant,
- M. le président de l'association des taxis et voitures de petite remise de Loir-et-Cher ou son représentant.

LE GROUPE TECHNIQUE :

- la coordonnatrice sécurité routière,
- le représentant de l'observatoire départemental de sécurité routière,
- les techniciens des collectivités territoriales et des assureurs sociaux du risque routier professionnel,
- l'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA 41),
- l'association Vers un Réseau de Soins 41 (VRS),
- l'association Vie Libre,
- l'association Croix d'Or.

III / PDSR

COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE :

- Mme la directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière,
- M. le sous-préfet de Romorantin,
- Mme le sous-préfet de Vendôme,
- M. le commandant du groupement de gendarmerie départementale,
- M. le directeur départemental de la sécurité publique,
- M. le directeur départemental des territoires,
- Mme la directrice départementale de la DDSP,
- M. le président du Conseil général de Loir-et-Cher ou son représentant,
- Mme la déléguée territoriale de l'ARS,
- Mme la coordonnatrice sécurité routière,
- le chargé de mission régional de la sécurité routière (CETE de Blois),
- Mme la directrice des services départementaux de l'inspection d'académie,
- M. le chef du service départemental de la communication interministérielle.

IV / PDCR

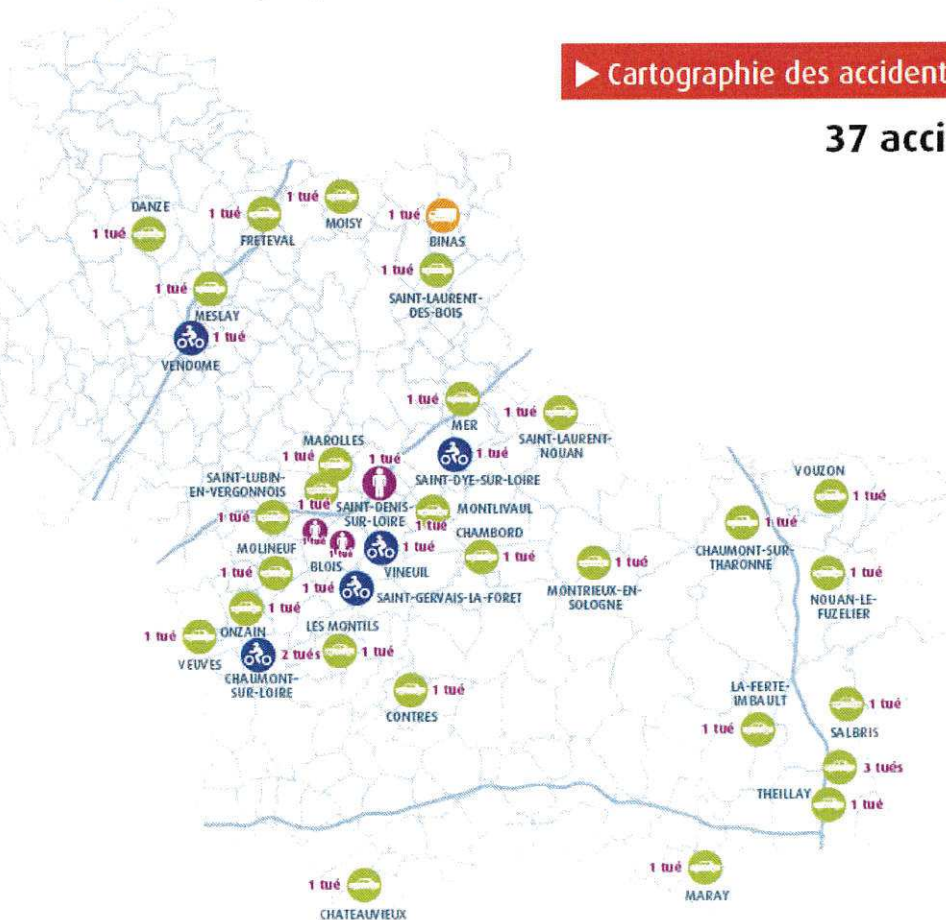
COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE :

- les membres du COPIL restreint,
- un représentant de la DREAL Centre / Service des transports routiers,
- le chargé de mission régional de la sécurité routière (CETE de Blois).

6.2 / Cartographie des accidents mortels entre 2007 et 2011

► Cartographie des accidents mortels en 2007

37 accidents mortels
40 tués



Types d'utilisateurs

- Piéton
- Moto
- Véhicule léger
- Véhicule utilitaire

Source : ©DSR 41 -
ODI de Loir-et-Cher

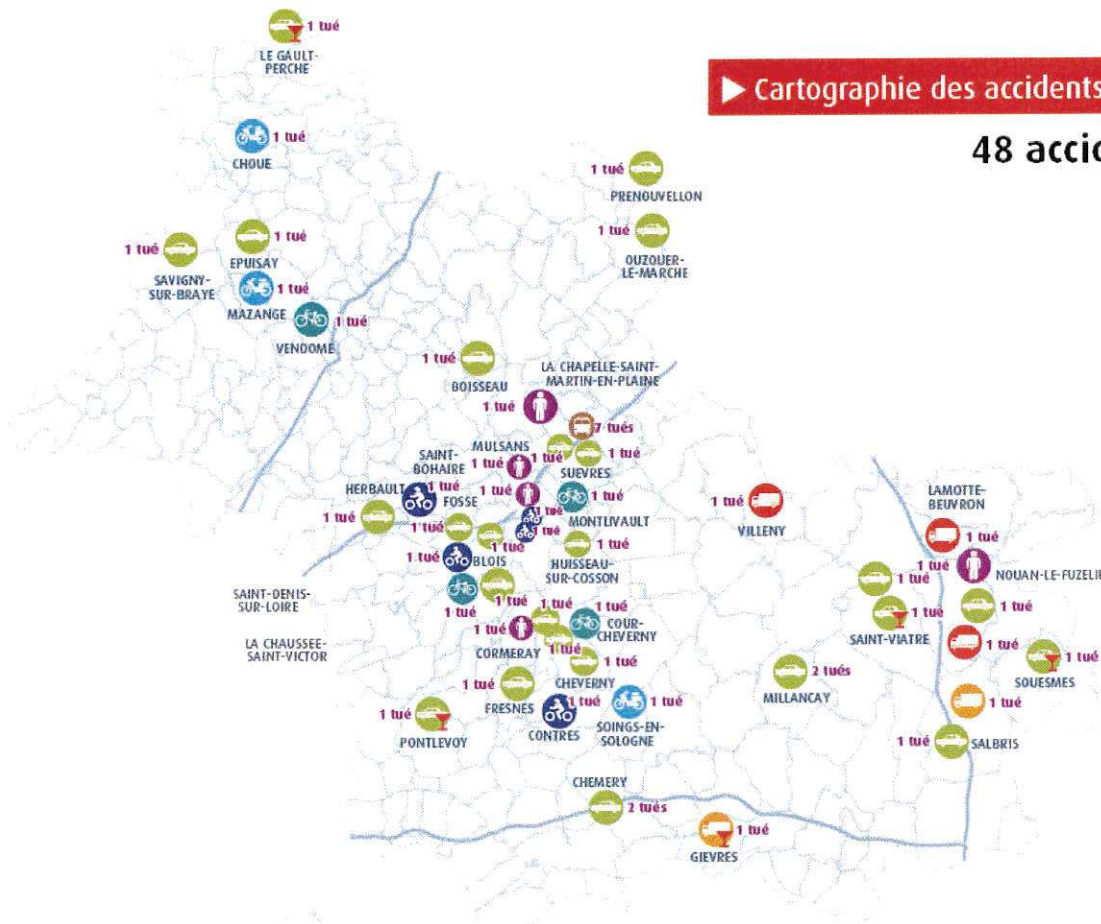
► Cartographie des accidents mortels en 2008

48 accidents mortels
58 tués

Types d'usagers

-  Autocar
-  Cycle
-  Cyclomoteur
-  Moto
-  Piéton
-  Poids lourd
-  Véhicule léger
-  Véhicule utilitaire
-  Présence d'alcool

Source : ODSR 41 -
DDT de Loir-et-Cher



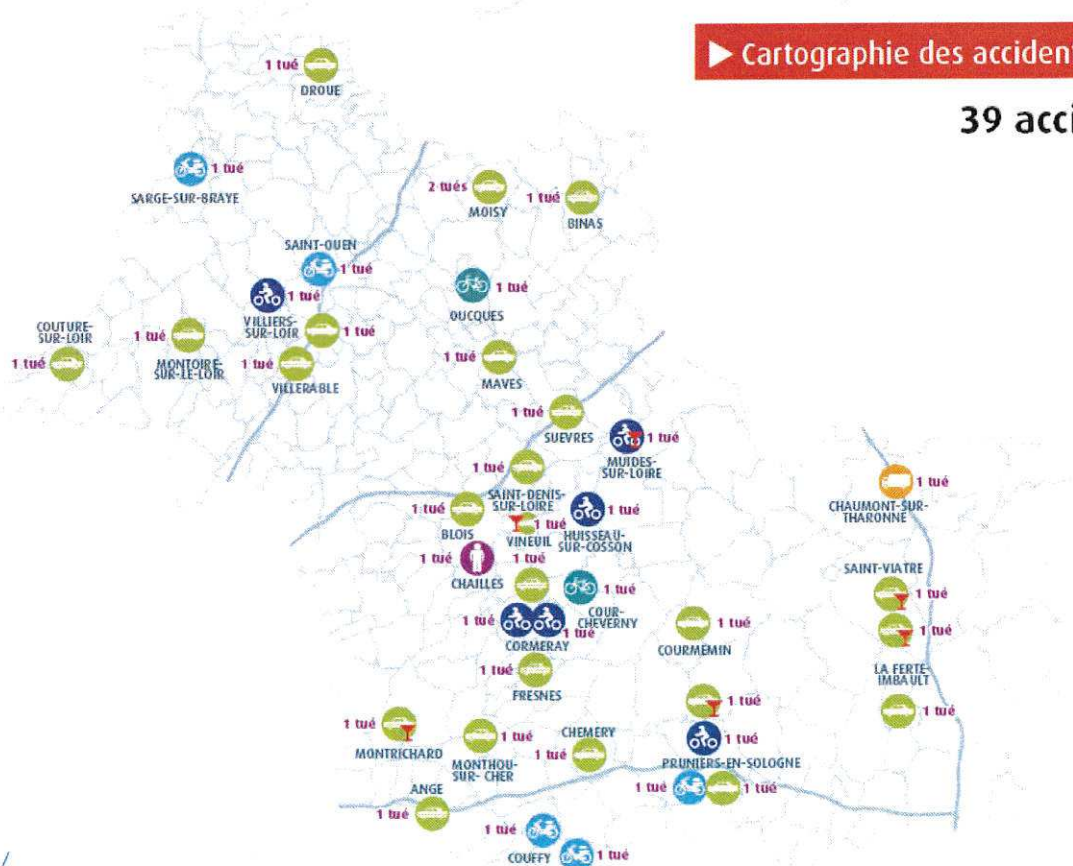
► Cartographie des accidents mortels en 2009

39 accidents mortels
40 tués

Types d'usagers

-  Cycle
-  Cyclomoteur
-  Moto
-  Piéton
-  Véhicule léger
-  Véhicule utilitaire
-  Présence d'alcool

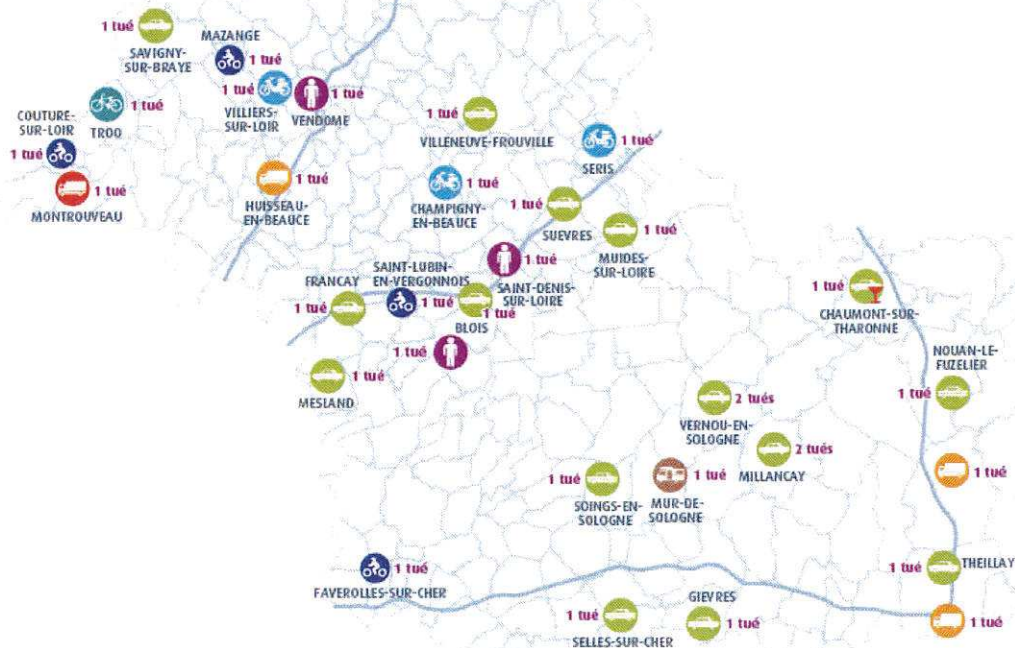
Source : ODSR 41 -
DDT de Loir-et-Cher



Sécurité Routière de Loir-et-Cher

► Cartographie des accidents mortels en 2010

30 accidents mortels
33 tués



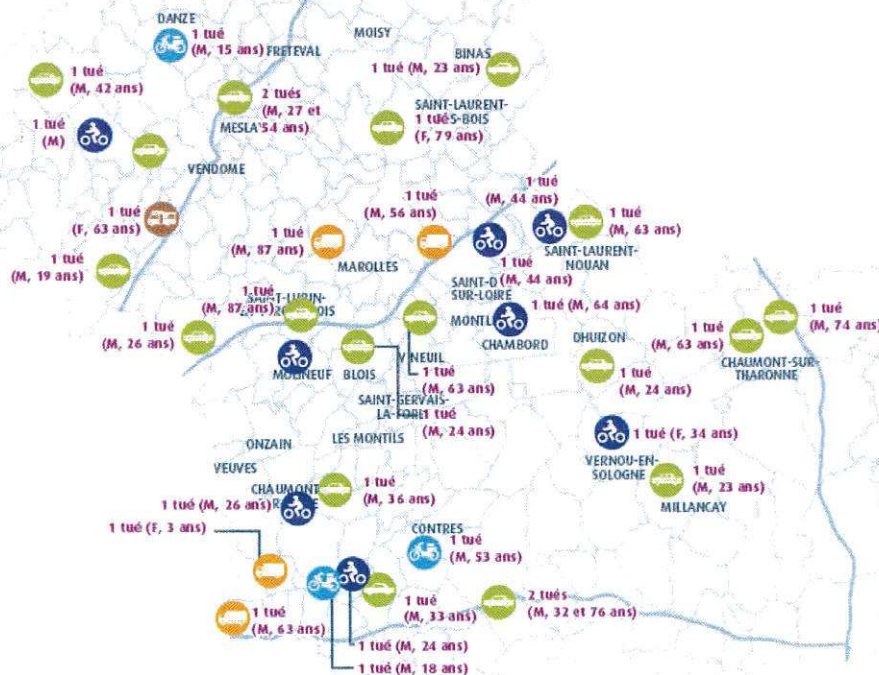
Types d'usagers

- Camping car
- Cycle
- Cyclomoteur
- Moto
- Piéton
- Poids lourd
- Véhicule léger
- Véhicule utilitaire
- Présence d'alcool

Source : ODSR 41 -
DDT de Loir-et-Cher

► Cartographie des accidents mortels en 2011

36 accidents mortels
38 tués



Types d'usagers

- Camping car
- Cyclomoteur
- Moto
- Véhicule léger
- Véhicule utilitaire

Source : ODSR 41 -
DDT de Loir-et-Cher

2013/2017

Sécurité Routière de Loir-et-Cher



Document
Général d'Orientation

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture de
Loir-et-Cher

Création graphique :
www.comune.fr - tél. 02 54 900 991

Crédits photos :
CG 41 - Préfecture de Loir-et-Cher - D.R.
Phovoir.fr - Fotolia.com