



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU LOIRET

Document général d'Orientations

Sécurité routière 2013 – 2017

Table des matières

1. Préface.....	3
2. Le contexte politique et les objectifs généraux.....	4
3. La démarche d'élaboration du DGO 2013 – 2017.....	5
4. Le bilan du DGO 2009 – 2012	7
5. Les enjeux du DGO.....	15
5.1 L'enjeu « alcool et stupéfiants ».....	15
5.2 L'enjeu « vitesse ».....	17
5.3 L'enjeu « jeunes ».....	19
5.4 L'enjeu « deux-roues motorisés ».....	20
6. Les orientations d'actions.....	21
8. Les objectifs de réduction de l'accidentalité routière du Loiret.....	26
9. Le suivi et l'évaluation du DGO.....	27
11. Annexes du DGO.....	28

1. Préface

La lutte contre l'insécurité routière est une priorité nationale. Elle passe par la mobilisation de tous pour changer durablement le comportement des usagers de la route.

Pour y parvenir, l'action des services de l'Etat, des collectivités, des gestionnaires routiers, des associations, se met en œuvre au quotidien au plus près du terrain. Le Document Général d'Orientations en matière de sécurité routière (DGO) formalise les actions prioritaires à mener conjointement par les acteurs de la sécurité routière au plan local.

Le DGO du Loiret pour la période 2009 – 2012 est parvenu à son terme. Des actions ont été menées pendant ces quatre années pour améliorer les infrastructures, informer sur le risque routier, former et éduquer, en particulier les jeunes, mais aussi contrôler et sanctionner les comportements dangereux. Ces actions ont contribué à une réduction importante de la mortalité routière sur les routes dans le département : entre les deux périodes de référence du DGO, le nombre de tués a baissé de 23 %.

Pour autant, le bilan de l'accidentalité fait ressortir les mêmes enjeux prioritaires en 2012 qu'en 2009 : le risque lié à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants, le risque lié à la vitesse excessive ou inadaptée, l'accidentalité des jeunes, et l'accidentalité des deux-roues motorisés.

Le DGO 2013 – 2017, élaboré avec les acteurs locaux de la sécurité routière, tire les enseignements de ce bilan. Des orientations d'actions ont été réaffirmées et de nouvelles pistes d'actions ont été identifiées.

Nous devons nous mobiliser, sur les cinq années à venir, pour mettre en œuvre les actions prioritaires du DGO et faire baisser encore la mortalité routière sur les routes du Loiret.

Les signataires du Document Général d'Orientations 2013 – 2017

Le Préfet du Loiret

Le Procureur de la République
près le tribunal de grande instance
d'Orléans

Le Procureur de la République
près le tribunal de Grande Instance
de Montargis

Le Président
de l'association
des Maires du Loiret

Le Président
du Conseil général
du Loiret

Le Président
du comité du Loiret
de la Prévention Routière

Le Président
de l'association du Loiret
de la Ligue contre la
violence routière

2. Le contexte politique et les objectifs généraux

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

Dans un contexte d'augmentation de la mortalité routière en début d'année 2011, le Comité interministériel de la sécurité routière, réuni le 11 mai 2011, a décidé de prendre plusieurs mesures de sécurité routière, mises en application par le décret n° 2012-3 du 3 janvier 2012, pour :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure 2 est entrée en vigueur dans son volet sécurité routière. Elle lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire d'un retrait de points pour conduite en cas d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Par ailleurs, la commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années. Pour la France, cet objectif se traduit par moins de 2000 tués en 2020.

Dans ce contexte, le Document Général d'Orientations, élaboré dans chaque département pour les années 2013 à 2017, définit les axes prioritaires de la politique locale de l'État et des collectivités locales pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

Pour le Loiret, ce document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO, signé le 17 septembre 2009. Les objectifs et les enjeux du précédent DGO ont été réaffirmés : réduire le nombre d'accidents mortels, en particulier ceux liés à l'alcool, réduire le nombre de jeunes tués sur les routes et réduire le nombre d'accidents mortels en deux-roues motorisés.

La vocation du DGO est aussi de faire partager ces objectifs et ces enjeux de sécurité routière à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs de sécurité routière dans le département, et de les fédérer autour des orientations d'actions prioritaires.

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), outil de programmation et de financement des actions de sécurité routière sera élaboré en cohérence avec les objectifs, les enjeux et les orientations du DGO.

Le Document Général d'Orientations constitue le cadre de référence et l'outil politique de programmation de la politique de sécurité routière mais également l'outil de mobilisation des acteurs locaux pour la lutte contre l'insécurité routière.

3. La démarche d'élaboration du DGO 2013 – 2017

La démarche d'élaboration du DGO a été lancée par le Préfet le 26 mars 2012.

Afin de « donner du sens » au DGO 2013 – 2017, il a été décidé de porter un regard objectif sur le précédent DGO, sur le bilan de ses enjeux, d'examiner ce qui avait fonctionné et d'en tirer les enseignements nécessaires pour actualiser les orientations d'actions.

Un bilan de l'accidentalité des cinq années écoulées a été en premier lieu réalisé pour évaluer l'atteinte des objectifs de réduction d'accidentalité fixés sur les enjeux retenus dans le précédent DGO.

Un bilan des actions de sécurité routière réalisés au cours du DGO a été effectué pour apprécier la pertinence des orientations du DGO et identifier les actions à poursuivre, voire à renforcer.

Un groupe « projet » a été constitué pour dresser le bilan du précédent DGO, piloter la démarche d'élaboration et faire émerger les thèmes de réflexion à conduire. Il a été constitué des acteurs suivants :

Préfecture du Loiret
Service Loire risques transports de la DDT du Loiret
Groupement de gendarmerie du Loiret
Brigade accident du commissariat de police d'Orléans
Parquet du tribunal d'Orléans
Parquet du tribunal de Montargis
Inspection d'académie du Loiret – DSDEN
Observatoire des polices municipales du Loiret
Direction des routes du Conseil général du Loiret
Prévention routière du Loiret
Ligue Contre la Violence Routière
Agence Régionale de Santé Centre

Le bilan de l'accidentalité sur la période 2009 – 2012, détaillé plus loin, a montré que les quatre enjeux du précédent DGO restaient d'actualité en 2012. Les accidents mortels propre à ces enjeux ont en effet globalement suivi l'évolution générale de l'accidentalité et les résultats obtenus se sont situés en deçà des objectifs affichés dans le DGO.

L'évolution de l'accidentalité, au niveau national, suscite une vigilance à l'égard des usagers vulnérables, en particulier les piétons, et les conducteurs seniors. Dans le Loiret, le bilan de l'accidentalité de ces catégories n'a pas fait émerger de nouvel enjeu. L'accidentalité des conducteurs seniors a cependant moins baissé que celles des autres conducteurs en 2010 et 2011. Cette évolution n'a pas justifié un nouvel enjeu dans le DGO mais a conduit à traiter cette problématique dans le cadre d'une réflexion plus large sur la formation du conducteur.

Le bilan des actions menées dans le cadre du PDASR a démontré la pertinence de la plupart des orientations d'actions définies du précédent DGO : ces orientations ont donc été conservées et enrichies de nouvelles pistes d'actions. Les orientations du DGO n°6 « valoriser le BSR », n°7 « promouvoir une offre de formation pour les jeunes » et n°8 « promouvoir la conduite apaisée » ne se sont pas traduites par un nombre significatif d'actions inscrites au PDASR. Une réflexion autour de ces orientations a semblé souhaitable, pour faire émerger des ré-orientations éventuelles et rechercher de nouveaux partenariats avec des acteurs intervenant ou pouvant intervenir dans la formation post-permis tels que les assureurs et les auto-écoles.

La constitution d'un groupe de travail a été décidé afin de mener cette réflexion sur plusieurs thèmes d'actions :

- formation du conducteur au-delà de la formation obligatoire et réglementaire,
- formation du salarié dans le cadre de la prévention du risque routier professionnel,
- formation des conducteurs seniors.

La composition de ce groupe de travail a été la suivante :

Pierre Angosto	Ville de Chaingy – police municipale
Jean-Michel Constantin	DDT du Loiret – Service Loire, risques, transports
Brigitte Graczyk	Préfecture – Coordinatrice sécurité routière
Hélène Gaillard	DDT du Loiret – Service Loire, risques, transports
Alain Siong	DDT du Loiret – Bureau de l'Education routière
Jean-Claude Farault	Inspection d'académie du Loiret – DSDEN
Catherine Peyroux	ARS Centre – direction territoriale 45
Nathalie Peltier	Ville de Saint-Jean-le-Blanc – police municipale
Christian Bonnet	CARSAT Centre
Christine Massias	CFA de la Chambre de Métiers du Loiret
Bernard Kaminski	Prévention Routière – directeur comité 45
Gérard Pétin	Ligue contre la Violence Routière Loiret
Michèle Lambert	Association les aînés ruraux du Loiret
Sylvie Chollet	CLIC Orléans val de Loire
Étienne Charroing	A.N.P.E.R.
Gérard Moireau	GEMA
Alain Bibe	Prévention MAIF

Les compte-rendus des réunions de ce groupe de travail sont joints en annexe du DGO.

Enfin, un comité de pilotage du DGO, associant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département, a été réuni le 3 juillet 2012. Il a validé la démarche d'élaboration du DGO, ainsi que le maintien des quatre enjeux du précédent DGO avec la prise en compte de la problématique des conducteurs seniors dans les orientations d'actions.

4. Le bilan du DGO 2009 – 2012

Les enjeux et les objectifs du DGO 2009 – 2012

Le précédent DGO du Loiret avait retenu les quatre enjeux nationaux pour la période 2009 – 2012 :

- le risque lié à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants,
- le risque lié à la vitesse excessive ou inadaptée,
- l'accidentalité des jeunes,
- l'accidentalité des deux-roues motorisés.

Les objectifs nationaux de réduction de l'accidentalité routière à l'horizon 2012 avaient été traduits dans le DGO du Loiret par une réduction de l'accidentalité pour les quatre années de la période 2009 – 2012, en comparaison des résultats observés pour la période 2004 – 2007.

Le tableau ci-dessous rappelle les objectifs et les résultats sur la période 2009 – 2012.

Bilan du DGO 2009 – 2012	Résultats 2004 – 2007	Objectifs 2009 – 2012	Résultats 2009 – 2012	Évolution %
Nombre de tués	297	< 200	229	- 23 %
Nombre d'accidents mortels dus à l'alcool (%)	83 (31,4 %)	< 42	68 ⁽¹⁾ (32,7 %)	- 18 %
Nombre de jeunes tués (2) (%)	70 (23,6 %)	< 24	58 (25,3 %)	- 17 %
Nombre d'accidents mortels en 2 roues motorisés (%)	63 (23,9 %)	< 32	45 (21,6 %)	- 28 %

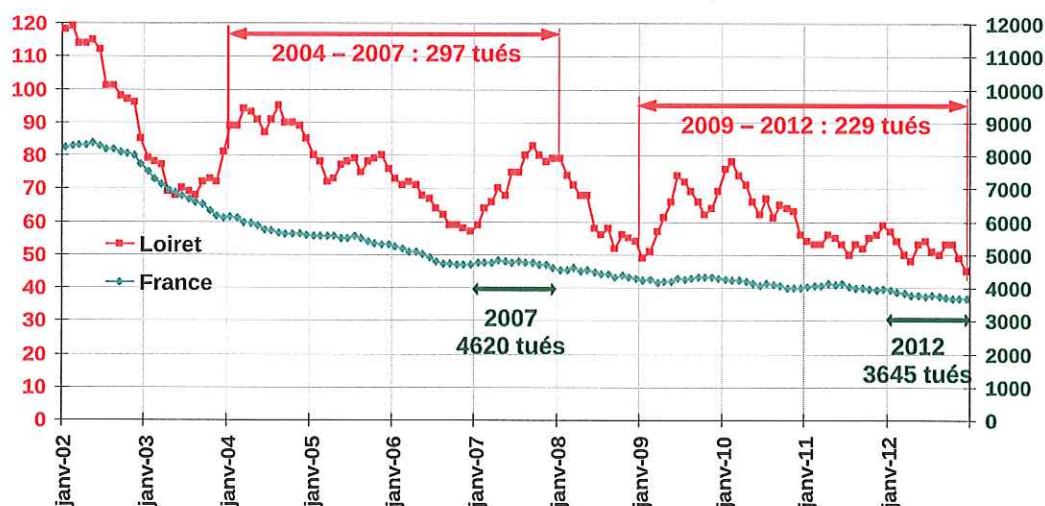
(1) Les données alcool – stups 2012 sont incomplètes

(2) âge supérieur à 14 ans et inférieur à 25 ans

Bilan de l'accidentalité globale – Accidents – Tués – Blessés (ATB)

L'évolution de l'accidentalité routière dans le Loiret a conduit à une réduction de 23 % du nombre de tués entre les 2 périodes de référence du DGO. L'objectif fixé dans le DGO n'aura pas été atteint mais le Loiret se situe malgré tout favorablement en comparaison avec le résultat observé au niveau national : la baisse du nombre de tués en France entre 2007 et 2012 s'établit en effet à 20 %.

Les courbes ci-après figurent l'évolution du nombre de tués dans le Loiret et en France, sur 12 mois glissants, avec des échelles adaptées en fonction de la population.



Ce graphique fait apparaître qu'à l'échelle départementale, le nombre de tués, même sur une période cumulée de 12 mois, connaît des variations importantes. C'est la raison qui a conduit dans le DGO à examiner l'évolution des résultats au niveau départemental sur une période de 4 ans.

Les courbes ci-après présentent l'évolution du nombre des accidents corporels sur ces mêmes périodes avec des échelles également adaptées. La courbe du Loiret présente des variations moins importantes que pour le nombre des tués.

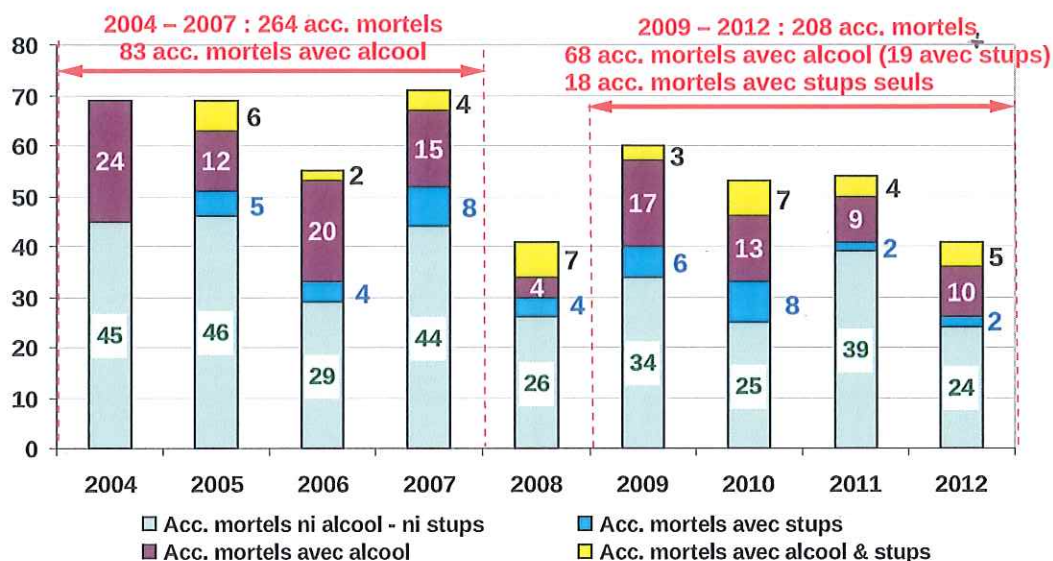


On constate également que le nombre d'accidents corporels en fonction de la population est moins important dans le Loiret qu'au niveau national, alors que la situation est inverse pour le nombre des tués. Cela met en exergue une caractéristique de l'accidentalité dans le Loiret : la gravité (nombre de tués pour 100 accidents).

Pour la France entière, le taux de gravité est stable depuis plusieurs années et voisin de **6 tués pour 100 accidents**. Dans le Loiret, le taux de gravité des accidents était de **10,6 tués pour 100 accidents** sur la période 2004 – 2007. Il est passé à **12,4 tués pour 100 accidents** sur la période 2009 – 2012.

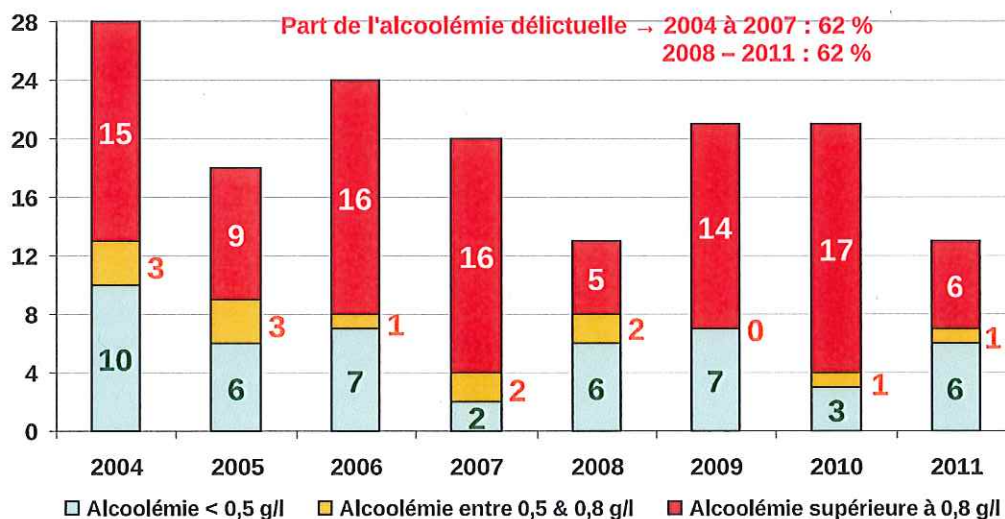
Bilan de l'accidentalité impliquant l'alcool et les produits stupéfiants

Entre les deux périodes de référence du DGO, le nombre d'accidents mortels impliquant l'alcool a moins baissé que le nombre total d'accidents mortels. L'objectif de réduction du nombre d'accidents impliquant la présence d'alcool n'a pas été atteint.



L'alcool était présent dans **31,4 % des accidents mortels** sur la période 2004 – 2007. Ce taux était de **30,8 %** pour la période 2008 – 2011 et de **32,7 %** pour la période 2009 – 2012. Au niveau national, la part des accidents mortels impliquant la présence d'alcool est passé de 29 % en 2007 à 30,2 % en 2011 (*résultat 2012 non disponible*). **L'alcool reste un enjeu fort de sécurité routière, aussi bien au niveau national qu'au niveau local.**

Il est important de noter que l'alcoolémie à un niveau délictueux est prépondérante dans les accidents mortels avec présence d'alcool (*les données alcool de l'année 2012 sont incomplètes*).



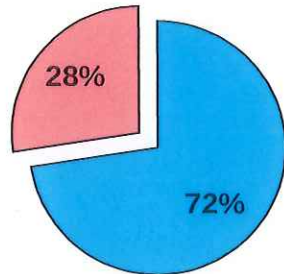
La recherche de présence de produits stupéfiants dans les accidents corporels à compter de 2005 a mis en évidence le rôle joué par ces substances dans les accidents corporels et les accidents mortels.

Sur la période 2005 – 2007 (*absence de données pour 2004*), on recense 29 accidents mortels avec **présence de produits stupéfiants** (associés à de l'alcool dans 12 cas), soit près de 15 % des accidents mortels. Sur la période 2009 – 2012, on recense 37 accidents mortels avec présence de produits stupéfiants (associés à de l'alcool dans 19 cas), soit **près de 18 % des accidents mortels**. La consommation de produits stupéfiants se signale donc par une présence importante dans les accidents mortels.

Le risque lié à la consommation de ces substances constitue un enjeu fort en matière de sécurité routière.

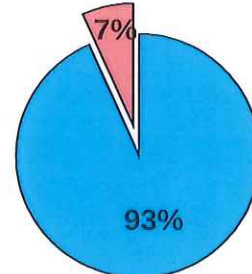
Il faut enfin noter que les accidents corporels, et plus encore les accidents mortels, impliquent plus fréquemment les hommes que les femmes. L'écart entre hommes et femmes est encore plus important si on considère les conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants.

Impliqués dans un accident corporel (2008 - 2011)



■ Conducteurs masculins
■ Conducteurs féminins

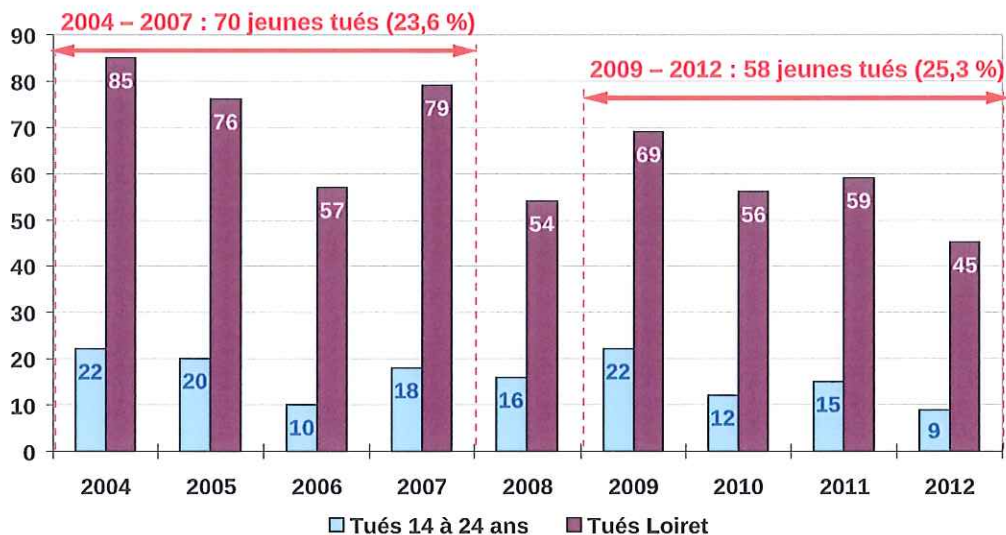
Positif alcool ou stupe impliqués dans un accident mortel (2008 - 2011)



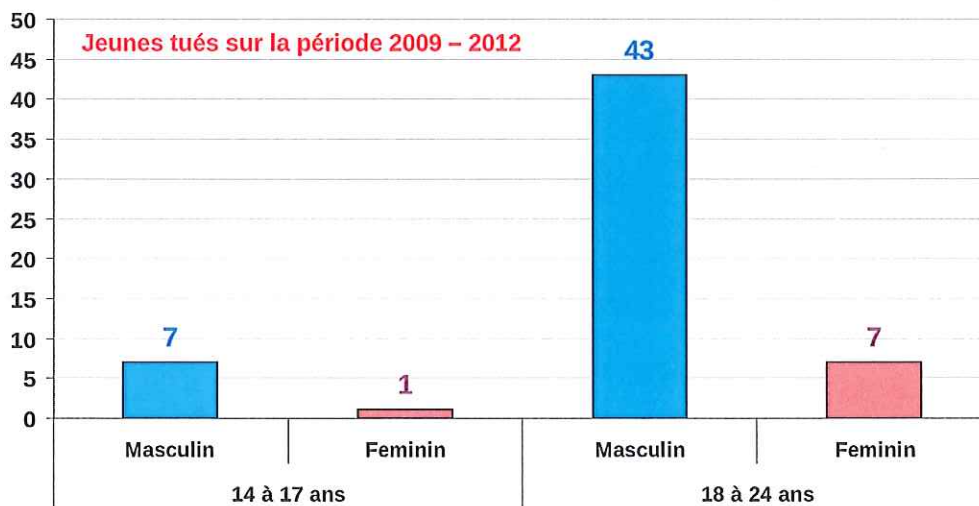
■ Conducteurs masculins
■ Conducteurs féminins

Bilan de l'accidentalité impliquant des jeunes

Entre les deux périodes de référence du DGO, le nombre de jeunes (plus de 14 ans et moins de 25 ans) tués dans des accidents sur les routes du Loiret a baissé en passant de 70 à 58 victimes. Cette baisse est moins importante que la baisse globale du nombre des tués. On est très loin de l'objectif très ambitieux du DGO de diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.



Les jeunes de 18 à 24 ans paient le plus lourd tribut dans ce bilan (86 % des victimes), en particulier les jeunes de sexe masculin. **Les jeunes de 18 à 24 ans représentent près de 19 % de l'ensemble des tués sur la période 2009 – 2012.**



Le sur-risque d'être victime d'un accident chez les jeunes est fortement lié aux premières années de la conduite, d'un 2 roues léger à partir de 14 ans et d'une voiture à partir de 18 ans.

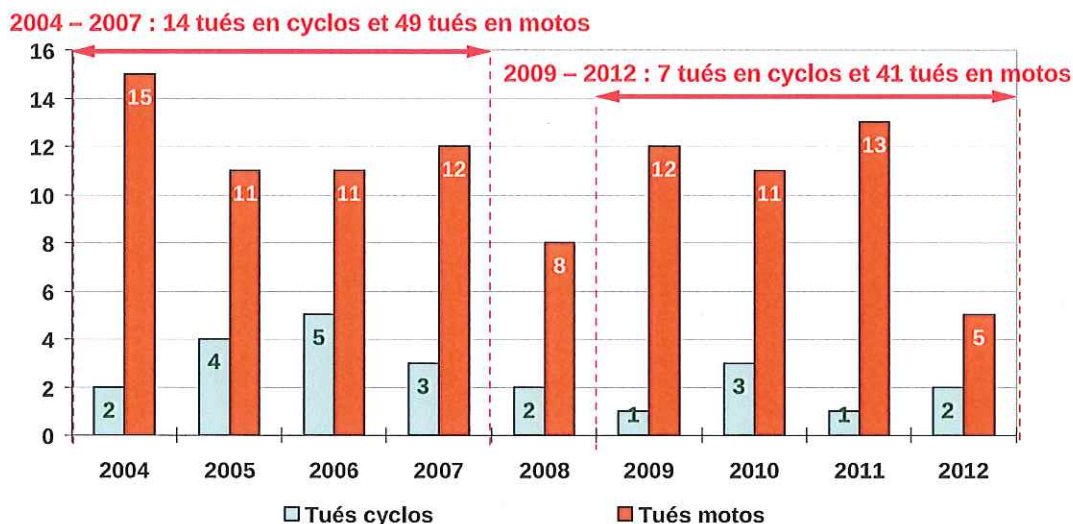
Le Centre d'Étude Technique de l'Équipement (CETE) Normandie-Centre a réalisé une étude approfondie sur l'accidentalité des jeunes conducteurs dans le Loiret. Cette étude s'appuie sur l'exploitation des données accidents de la période 2004 – 2008. Elle est disponible à la DDT du Loiret.

Bilan de l'accidentalité des deux-roues-motorisés

Entre les deux périodes de référence du DGO, le nombre d'accidents mortels en deux-roues motorisés (2RM) a baissé un peu plus que l'ensemble des accidents mortels, en passant de 63 à 45 accidents. L'objectif du DGO était de diviser par deux le nombre des accidents mortels en deux-roues motorisés. Cet objectif n'a pas été atteint sur la période 2009 – 2012 mais les résultats de l'année 2012, avec 7 tués en deux-roues motorisés correspondent à cet objectif.



Les motards paient le plus lourd tribut dans le bilan des tués en 2RM (85 % des tués de 2009 à 2012). Entre les deux périodes du DGO, le nombre de tués en cyclos a été divisé par deux.



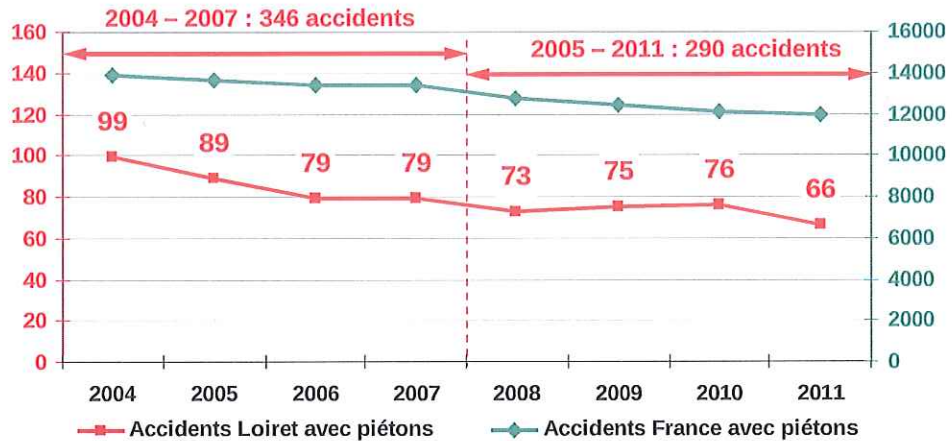
Les usagers des 2RM sont des usagers « fragiles » : en cas d'accident, le risque de blessures est beaucoup plus élevé. L'aménagement de la voirie constitue à cet égard un enjeu important. La mauvaise perception des 2RM par les autres usagers est par ailleurs une cause importante d'accidents.

Le Centre d'Étude Technique de l'Équipement (CETE) Normandie-Centre a réalisé une étude approfondie sur l'accidentalité des deux-roues-motorisés dans le Loiret. Cette étude s'appuie sur l'exploitation des données accidents de la période 2004 – 2008. Elle est disponible à la DDT du Loiret.

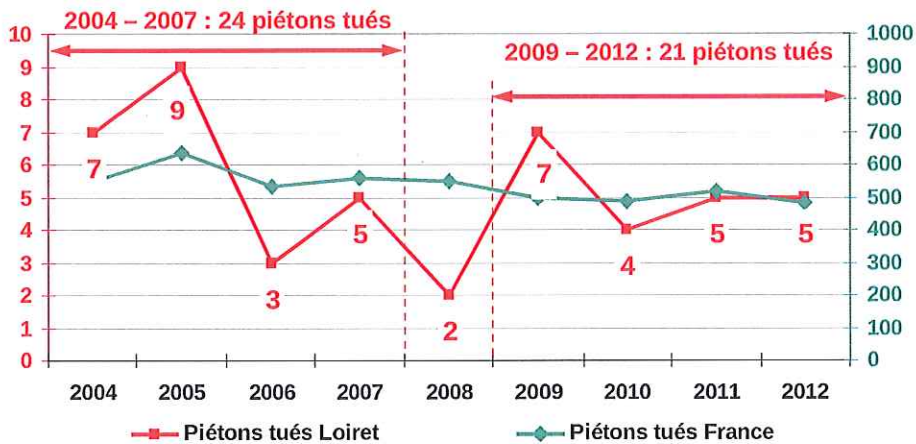
L'accidentalité des piétons

Les piétons, qui ne constituaient pas un enjeu du précédent DGO, ont fait l'objet d'un examen en raison de la hausse de l'accidentalité de cette catégorie d'usagers au niveau national en 2011.

Le nombre des accidents impliquant les piétons a baissé entre les deux périodes de référence du DGO, le Loiret connaissant une baisse plus importante (- 16 %) qu'au niveau national (- 9 %).



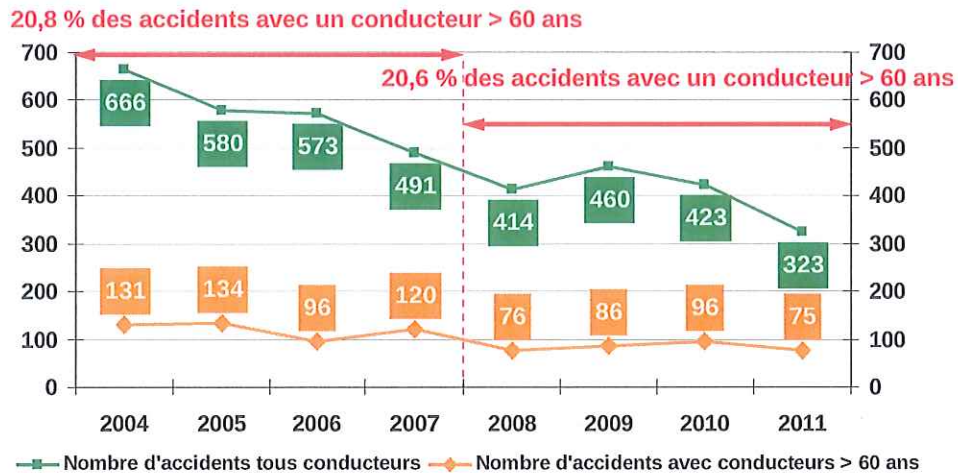
Le nombre de piétons tués dans les accidents présente des variations importantes au niveau départemental. Entre les deux périodes du DGO, le nombre de piétons tués baisse de 13 % dans le Loiret comme au niveau national.



L'évolution de l'accidentalité des piétons dans le Loiret ne fait pas ressortir un enjeu local spécifique. On peut cependant noter que cette catégorie d'usagers ne bénéficie pas d'une amélioration de l'accidentalité équivalente à celle de l'accidentalité globale, que ce soit au niveau national ou au niveau départemental.

L'accidentalité des conducteurs seniors

De même que pour les piétons, la hausse, au niveau national, de la part des accidents corporels impliquant un conducteur sénior a conduit à examiner cette thématique particulière.



Entre les deux périodes de référence du DGO, on constate que la part des accidents impliquant un conducteur sénior n'évolue pas. L'implication des conducteurs seniors dans les accidents (13 % des conducteurs impliqués) se situe bien en deçà de leur représentation dans la population (*les plus de 60 ans représentent environ 29 % de la population majeure*).

En 2010 et en 2011, la baisse des accidents corporels dans le Loiret est moins importante pour les seniors que pour les autres catégories de conducteurs. Sur ces deux années, la part des conducteurs seniors est de 15 %. Les conducteurs seniors sont donc plus souvent impliqués dans les accidents en 2010 et en 2011 que les années antérieures.

Cette évolution ne justifie pas d'introduire un enjeu « conducteur sénior », l'accidentalité des seniors restant à un niveau très bas. Il paraît néanmoins intéressant de prendre en compte la spécificité des seniors dans les orientations d'actions.

5. Les enjeux du DGO

Les quatre enjeux du précédent DGO ont été reconduits :

le risque lié à la consommation d'alcool ou de produits stupéfiants	Enjeu « alcool - stupéfiants »
le risque lié à la vitesse excessive ou inadaptée	Enjeu « vitesse »
l'accidentalité des jeunes conducteurs entre 14 et 25 ans	Enjeu « jeunes »
l'accidentalité des deux-roues motorisés	Enjeu « deux-roues motorisés »

L'accidentalité des conducteurs seniors ne constitue pas un enjeu à part entière, mais cette problématique a cependant été intégrée dans les orientations d'actions.

Une réflexion transversale a été menée sur plusieurs thématiques de la formation du conducteur. Elle a permis d'enrichir les orientations du précédent DGO.

5.1 L'enjeu « alcool et stupéfiants »

Sur la période 2008 – 2010, la présence de l'alcool dans les accidents corporels et mortels s'établit comme suit au niveau local et national :

	Part des accidents corporels avec alcool	Part des accidents mortels avec alcool
Loiret	11,1 %	28,9 %
Région Centre	11,2 %	28,1 %
France métropolitaine	10,4 %	29,4 %

Dans le Loiret, l'alcool est présent dans les accidents corporels et les accidents mortels à un niveau équivalent à celui de la région et de la moyenne nationale. La présence de l'alcool se situe, en valeur relative, à un niveau supérieur à celui du précédent DGO. **L'alcool reste donc un enjeu fort de sécurité routière.**

La présence de produits stupéfiants dans les accidents, qui était mal connu lors de l'élaboration du précédent DGO, se situe à un niveau élevé sur la période 2009 – 2012. On la relève dans 18 % des accidents mortels, associée à de l'alcool dans la moitié des cas.

Les constats sur l'accidentalité liée à l'alcool et aux produits stupéfiants faits dans le précédent DGO restent valides et méritent d'être rappelés :

- Les taux d'alcool relevés dans les accidents sont très majoritairement **supérieurs au seuil du délit. Les conducteurs impliqués dans les accidents sont souvent des consommateurs réguliers.**
- **La majorité des accidents, avec alcool ou stupéfiants, surviennent le week-end (vendredi /samedi /dimanche) lors de trajets loisirs.** Il ne faut pas pour autant ignorer la présence d'alcool dans des accidents de trajet professionnel ou domicile travail.
- Toutes les catégories socio-professionnelles sont concernées par la consommation d'alcool et de produits stupéfiants.
- L'alcool concerne toutes les classes d'âges. **La conduite sous l'emprise d'alcool n'est pas uniquement l'apanage des jeunes.** L'âge des consommateurs de produits stupéfiants impliqués dans les accidents est moins élevé et traduit sans doute une présence accrue chez les jeunes générations.

- La consommation d'alcool ou de produits stupéfiants commence à un âge de plus en plus jeune. **Le plus souvent, les parents des plus jeunes conducteurs impliqués dans les accidents déclarent ignorer la pratique de consommation de produits stupéfiants chez leurs enfants.**
- La vitesse excessive ou le non port de la ceinture de sécurité sont des facteurs fréquemment associés à l'alcool dans les accidents, liés notamment à son pouvoir désinhibant.
- L'alcoolémie positive dans des accidents est aussi liée dans certains cas à une détresse psychologique (chômage, divorce, problèmes financiers, ...).

Il faut enfin souligner la part prépondérante des conducteurs de sexe masculin dans les accidents liés à l'alcool et aux produits stupéfiants.

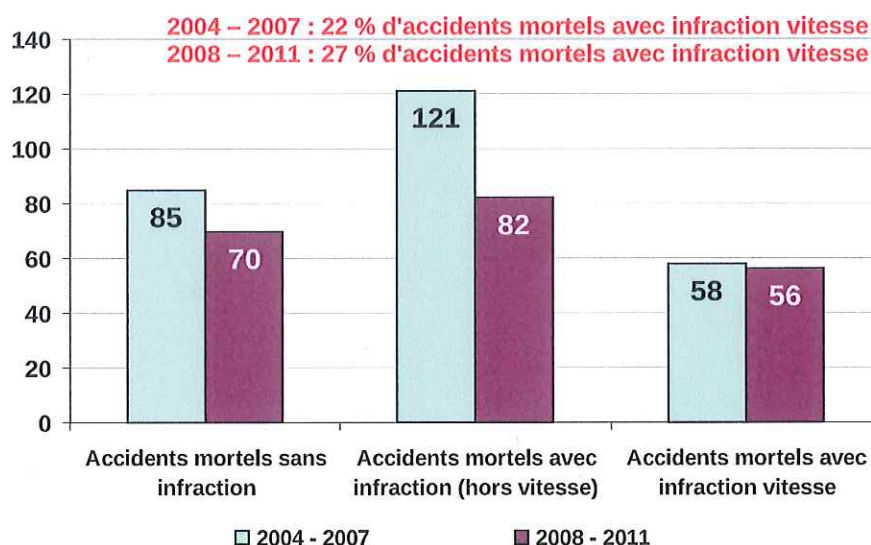
Les risques routiers liés à la consommation d'alcools restent globalement sous-estimés par les impliqués et ceux liés à la consommation de stupéfiants sont largement méconnus. Un effort d'information, de sensibilisation, d'éducation reste nécessaire pour faire changer les comportements. Cet effort suppose la plus large mobilisation d'acteurs et des actions adaptées à la variété des situations individuelles rencontrées.

5.2 L'enjeu « vitesse »

La gravité élevée des accidents atteste du rôle de la vitesse dans les accidents du Loiret. Sur la période 2009 – 2012, la gravité des accidents sur les routes du Loiret est supérieure à 12 tués pour 100 accidents, plus du double de la moyenne nationale.

L'appréciation du facteur vitesse dans les accidents de la route n'est pas évidente. Il est en effet toujours délicat à établir précisément par les enquêteurs. Les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) mentionnent cependant bien, le cas échéant, l'infraction vitesse et permettent ainsi de suivre l'évolution de ce facteur dans les accidents.

Entre les deux périodes 2004 – 2007 et 2008 – 2011, le nombre d'accidents mortels avec l'infraction vitesse est resté stable dans le Loiret alors que le nombre d'accidents mortels baissait.



La part des infractions vitesse dans les accidents mortels est ainsi passée de 22 % à 27 % entre ces deux périodes dans le Loiret. Au niveau national, le bilan provisoire 2012 de l'accidentalité routière recense 26 % d'accidents mortels mentionnant la vitesse pour cause identifiée.

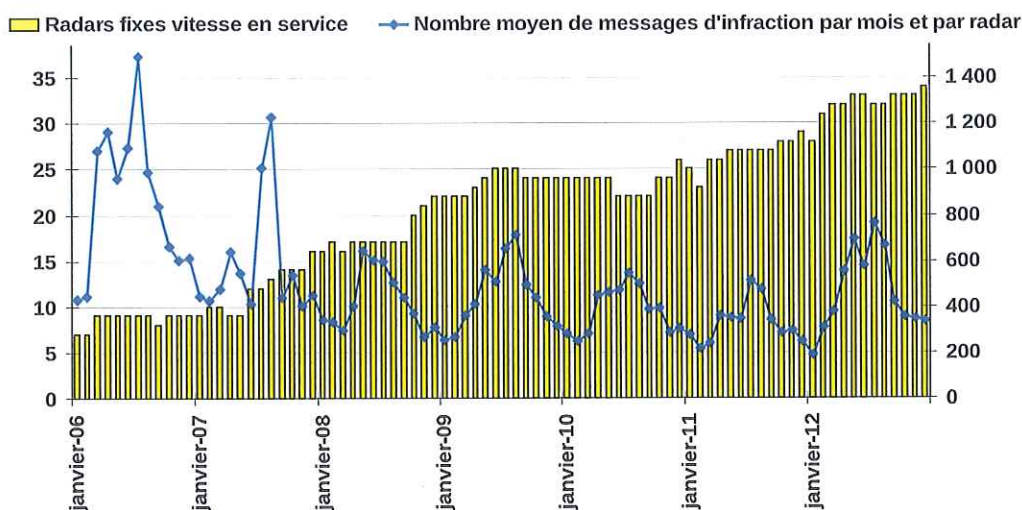
Les vitesses pratiquées par les usagers font par ailleurs l'objet d'un suivi au travers d'enquêtes nationales dans le cadre d'un observatoire national des comportements. Cet observatoire a mis en évidence une forte évolution des vitesses pratiquées et surtout du taux de dépassement des vitesses limites depuis 2002. La baisse des vitesses a été importante de 2002 à 2009. Elle n'évolue pratiquement plus depuis 2009.

	Taux d'infractions des VL de jour	
	2000	2011
Rase campagne	58,3 %	22,4 %
Milieu urbain	77,1 %	44,3 %

Cette évolution des comportements, corrélée à l'évolution de l'accidentalité, est très directement liée au déploiement du contrôle sanction automatisé, annoncé en décembre 2002 et mis en œuvre à partir d'octobre 2003.

Dans le Loiret, 34 radars fixes ont été mis en service entre fin 2004 et fin 2012. Dans cet intervalle, le nombre de tués a fortement baissé, en passant de 402 tués sur la période 2000 – 2003 à 229 tués sur la période 2009 – 2012. **Le contrôle sanction automatisé a donc montré son efficacité dans le Loiret.**

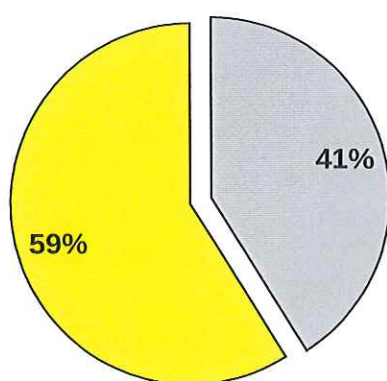
Le nombre d'infractions constatées est très variable suivant les équipements et aussi selon les périodes. Le graphique ci-après montre l'évolution du nombre de radars fixes vitesse en service et le nombre moyen mensuel de messages d'infraction par radar.



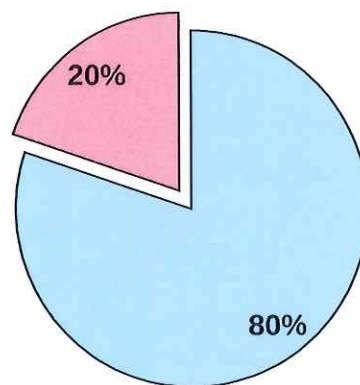
On constate que les périodes estivales génèrent plus d'infractions que les périodes hivernales.

Les constats sur le risque lié à la vitesse faits dans le précédent DGO restent valides et méritent d'être rappelés :

- **La vitesse apparaît plus fortement dans les causes d'accidents en fin de semaine.** Sur la période 2008 – 2011, on dénombre 59 % des accidents mortels avec l'infraction vitesse pendant le WE.
- **Les conducteurs impliqués sont en majorité des hommes,** le plus souvent seuls dans leur véhicule. Sur la période 2008 – 2011, on dénombre 80 % de conducteurs masculins dans les accidents mortels avec l'infraction vitesse.



□ Semaine ■ WE



■ Conducteur masculin ■ Conducteur féminin

- Les accidents impliquant le facteur vitesse ont lieu le plus souvent en section courante, la perte de contrôle étant liée fréquemment à une courbe.

Enfin, la vitesse joue un rôle aggravant dans l'accident : **les obstacles latéraux sont fréquemment impliqués dans les accidents ayant pour cause la vitesse.**

L'enjeu « vitesse » nécessite de travailler à la fois sur l'infrastructure (réduction de la gravité des accidents, aménagements incitant à un meilleur partage de la route) et sur le changement des comportements sur la route (développement d'une conduite apaisée et de l'éco-conduite). Le contrôle et la sanction restent nécessaires.

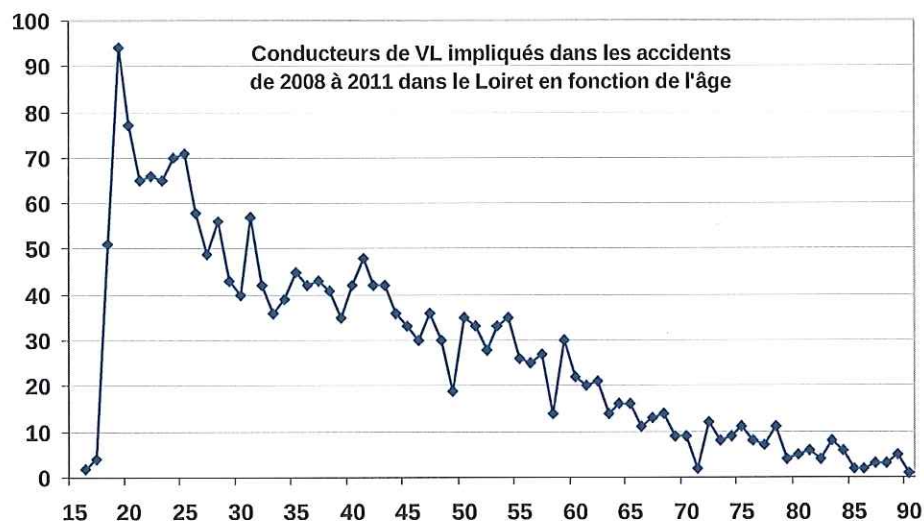
5.3 L'enjeu « jeunes »

Les 14 – 24 ans représentent 13,5 % de la population dans le Loiret, comme au niveau national. Sur la période 2009 – 2012, les 14 – 24 ans représentent 25,3 % des tués sur les routes du Loiret. Il y a donc un sur-risque routier élevé pour les jeunes dans le Loiret, qui se situe au delà de la moyenne nationale en 2011 (24,7 % des tués sur les routes de France avaient entre 14 et 25 ans).

Les jeunes de 14 à 18 ans représentent 3,5 % des tués et les jeunes de 18 à 25 ans représentent 21,8 % des tués. **C'est à partir de 18 ans que l'exposition au risque routier augmente nettement** : ce risque est lié à la conduite automobile. Les accidents des plus jeunes, qui concernent principalement l'usage du cyclo, ne doivent pas pour autant être négligé : le nombre de blessés est important.

Il faut donc distinguer les jeunes de 14 à 17 ans et les jeunes de 18 à 24 ans dont les risques routiers sont spécifiques et différenciés. Les âges de 14 ans et de 18 ans correspondent en effet à des changements importants en terme de mobilité avec la possibilité d'utiliser un cyclomoteur ou un scooter à partir de 14 ans et la conduite automobile à partir de 18 ans.

Cette sur-représentation des jeunes dans les accidents n'est pas qu'une question d'âge : **il y a une forte corrélation entre l'implication dans les accidents et l'ancienneté du permis de conduire**, qu'il s'agisse de véhicule léger, de motos ou de poids-lourds. Le sur-risque ne se limite d'ailleurs pas à la période probatoire et existe encore 5 années après l'obtention du permis.



Les jeunes garçons sont nettement plus exposés que les jeunes filles et l'alcool et les stupéfiants jouent un rôle important dans les accidents même si la conduite sous l'empire d'un état alcoolique n'est pas l'apanage des jeunes.

Le précédent DGO a fortement insisté sur l'importance du parcours éducatif. A l'évidence, les orientations d'actions, en direction des jeunes, ne peuvent se limiter aux seuls groupes d'individus exposés au risque routier identifiés dans les accidents. **Il faut au contraire éduquer à la sécurité routière dès le plus jeune âge.**

Les réflexions du groupe de travail « formation du conducteur », constitué dans le cadre de l'élaboration du DGO, réaffirment cette importance du continuum éducatif avec des pistes d'actions importantes dans **les domaines de l'éducation et de la formation. La mise en œuvre de ces actions nécessite avant tout une forte structuration du réseau des acteurs à mobiliser.**

5.4 L'enjeu « deux-roues motorisés »

Les usagers de deux-roues motorisés sont impliqués dans 34,7 % des accidents corporels dans le Loiret sur la période 2008 – 2010 et dans 22,7 % des accidents mortels. Pour élevés qu'ils soient, ces chiffres sont inférieurs aux moyennes nationales, qui s'établissent respectivement à 40,6 % et 28,3 % pour cette même période.

Le Loiret n'est donc pas un département qui présente une sur-représentation des accidents de deux-roues motorisés.

L'analyse de l'accidentalité des deux-roues motorisés distingue les deux roues légers, type cyclos ou scooters, qui peuvent être conduit avec l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR), transformé en permis AM à compter du 19 janvier 2013, et la moto qui requiert un permis A1, A2, ou A passé à partir de 16 ans, 18 ans ou 24 ans.

La typologie des accidents est différente suivant ces catégories : le nombre d'accidents corporels est en effet plus élevé pour les deux roues légers mais le nombre de tués à moto est nettement supérieur au nombre de tués en cyclos ou scooters. **La gravité des accidents est beaucoup plus forte en motos qu'en cyclos ou scooters : 14 tués pour 100 accidents, contre 3 tués pour 100 accidents sur la période 2008 – 2011.**

L'analyse des accidents fait ressortir la part importante des accidents des deux-roues motorisés consécutifs à des collisions avec des véhicules à quatre roues (véhicules légers, poids-lourds, autres) : ces accidents représentent plus de 80 % des accidents impliquant les deux-roues motorisés (cyclos, scooters ou motos) sur la période 2008 - 2011. Les conflits d'usages de la voirie sont donc importants. La moindre des perceptions des deux-roues motorisés par les autres usagers en est une des raisons.

Toutefois, pour les motos, les accidents consécutifs à des pertes de contrôle présentent une plus forte gravité : 41 % des motards tués sur la période 2008 – 2011 ont perdu le contrôle de leur machine, ces accidents représentant 26 % des accidents. Les obstacles latéraux aggravent considérablement les conséquences de ces accidents. A noter que certains de ces obstacles ne constituent pas un danger pour un véhicule léger mais présentent une très forte agressivité pour des motards. **La vitesse excessive est par ailleurs souvent à l'origine de ces accidents.**

Les usagers victimes d'accidents sont avant tout des jeunes pour les cyclos et les scooters (entre 18 et 25 ans). Pour les motards, toutes les classes d'âge sont concernées par les accidents avec une sur-représentation des jeunes de 18 à 25 ans qui ne diffère pas de celle des véhicules légers. Plus encore que pour les autres catégories de véhicules, les conducteurs de sexe masculin sont sur-représentés : dans les accidents de la période 2008 – 2011, 80 % des conducteurs de deux-roues légers et 97 % des conducteurs de motos sont de sexe masculin.

Au-delà de ce constat, d'autres aspects du risque routier des deux-roues motorisés sont à rappeler : la sensibilité plus forte à l'état de la chaussée ou à certains aménagements qui influent sur le contrôle de la moto, l'importance de l'équipement du motard, l'apprentissage de la conduite plus long qu'avec un véhicule léger.

6. Les orientations d'actions

Les orientations d'actions sont formulées autour de cinq thèmes d'actions :

- infrastructure,
- information,
- formation,
- éducation,
- contrôle et sanctions.

Les neuf orientations d'actions du DGO 2013 – 2017 s'inscrivent dans la continuité de celles du précédent DGO. Elles ont été actualisées en fonction du bilan du précédent DGO et des réflexions du groupe de travail « formation du conducteur ».

Les modifications les plus importantes concernent :

- l'orientation n°8 du précédent DGO « **Promouvoir une conduite apaisée et éco-responsable** » : cette orientation a été intégrée dans l'orientation n°7 « **Au delà de la formation au permis de conduire, valoriser les offres de formations adaptées et accessibles en vue de l'acquisition de compétences complémentaires pour les conducteurs** »,
- une nouvelle orientation n°8 « **Développer et promouvoir les actions de formation de la conduite et de la sécurité routière dans le milieu professionnel** » a été introduite, avec une priorité affirmée, d'une part en direction des conducteurs d'utilitaires légers, et d'autre part des petites entreprises, notamment dans le domaine de l'artisanat et du BTP.

Les orientations d'actions présentent le plus souvent un caractère transversal entre les différents enjeux. Pour chacune d'entre elles, les enjeux se rapportant à l'orientation sont rappelés.

OA n°1 : Poursuivre la mise en cohérence des limitations de vitesse par une action concertée des communes et des gestionnaires de réseaux routiers

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes		Enjeu 2 roues motorisés	
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	--	----------------------------	--

La pratique de vitesses excessives, bien que difficile à apprécier, est à l'origine de nombreux accidents mortels de la circulation.

Pour être comprises et respectées par les usagers, les limitations de vitesse instaurées par les communes et les gestionnaires de voirie doivent être pertinentes et en adéquation avec l'environnement routier rencontré et les risques réels encourus.

Une attention particulière doit être portée à la transition entre la « rase campagne » et la « zone agglomérée », tant dans l'implantation des limites d'agglomération que dans la définition des limitations de vitesse de ces zones.

La Commission consultative des usagers pour la signalisation routière (CCUSR) est le lieu d'échanges et de bilan des actions dans ce domaine.

OA n°2 : Favoriser les aménagements permettant une réduction de la vitesse en agglomération et intégrer les problématiques des usagers les plus fragiles, dont notamment les deux-roues motorisés, dans l'audit, la conception et l'aménagement du réseau routier

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes		Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	--	----------------------------	---

L'agglomération est un environnement routier spécifique où se côtoient des usagers et des modes de transports multiples et variés. L'accroissement de l'attention des usagers et la modération de leur vitesse constituent les objectifs principaux des aménagements réalisés en zone agglomérée.

Les élus et les techniciens, en charge des opérations d'aménagement routier, doivent porter une attention particulière à l'ensemble des usagers, à la lisibilité des aménagements et aux contraintes associées à la conduite d'un deux roues motorisés.

Le réseau des élus référents sécurité routière des communes, constitué au sein du département, peut être mobilisé, au travers de réunions d'informations et d'échanges d'expériences pour favoriser la prise en compte de ces problématiques dans les aménagements urbains.

OA n°3 : Donner aux jeunes une formation adaptée tout au long du cursus d'apprentissage (de l'école à l'université)

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le continuum éducatif pour la sécurité routière est une priorité. L'éducation à la route et l'information en matière de sécurité routière doivent être assurées dès le plus jeune âge, dans le cadre scolaire et péri-scolaire.

Il est donc nécessaire de développer l'investissement éducatif (auprès des parents, enseignants, fédérations de parents d'élèves, associations, élus, entreprises, etc.) de manière à ce que les nouveaux conducteurs intègrent spontanément dans leur comportement :

- les risques liés à la vitesse
- le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants
- le lien entre vitesse et la gravité des chocs
- la nécessité du partage de la rue ou de la route

OA n°4 : S'appuyer sur les organisations professionnelles, les entreprises et les collectivités pour agir de façon concertée sur les risques alcool et stupéfiants

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse		Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	
-----------------------------	---	------------------	--	-----------------	---	----------------------------	--

Les campagnes de communication institutionnelles n'ont pas éradiqué toutes les idées reçues en matière de risques liés à la conduite sous l'emprise d'alcool ou de substances addictives.

La mobilisation de tous les acteurs en sécurité routière est fondamentale pour que le risque soit reconnu et compris de tous les usagers.

L'expérimentation de lieux d'écoute en amont des audiences des tribunaux permettent de sensibiliser les populations vulnérables et de réduire les comportements récidivistes.

Les actions de type « capitaine de soirée », « Sam » ou « Sam'ramène », qui constituent un progrès notable dans la lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool, doivent être développées et valorisées.

De même, l'installation de bornes éthylotests permettant un auto-contrôle sur les lieux de consommation d'alcool est à encourager.

OA n°5 : Animer le réseau local sécurité routière composé de personnels éducatifs et d'intervenants extérieurs en veillant à la qualité des interventions en milieu scolaire, universitaire et associatif

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le département du Loiret est riche de nombreux acteurs intervenant dans le domaine de la sécurité routière (associations, élus communaux référents, éducateurs, polices municipales, etc.). Tous ces acteurs doivent être en mesure d'apporter des réponses éducatives et argumentées, notamment aux jeunes populations et aux publics vulnérables, à partir de supports et documents adaptés.

Des supports pédagogiques simples, traitant de toutes les problématiques de sécurité routière (respect des vitesses limites autorisées, réglementation, débridage des cyclomoteurs, port des équipements de sécurité, etc.) doivent être développés. La forme de ces outils de sensibilisation et de prévention doit être pertinente en vue d'une meilleure appropriation par les jeunes publics.

L'enseignement de la sécurité routière dans les collèges, par les enseignants et le personnel éducatif des collèges et lycées, doit s'appuyer sur un réseau départemental de référents sécurité routière au sein des établissements, reconnus et formés pour cette mission.

OA n°6 : Valoriser le permis AM, première étape d'apprentissage de la conduite

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse		Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	--	-----------------	---	----------------------------	---

Le temps de préparation du permis AM doit être mis à profit pour sensibiliser et informer les jeunes conducteurs et leurs parents aux risques et aux règles de sécurité.

Il est impératif de développer l'investissement éducatif pendant cette période. Les formations renforcées au permis AM, mises en œuvre par quelques collectivités, méritent d'être encouragées et valorisées, en les faisant connaître aux autres collectivités par le réseau des élus référents sécurité routière et le réseau des polices municipales.

OA n°7 : Au delà de la formation au permis de conduire, valoriser les offres de formations adaptées et accessibles en vue de l'acquisition de compétences complémentaires pour les conducteurs

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

L'apprentissage de la conduite repose aujourd'hui essentiellement sur la formation en vue de l'obtention du permis de conduire. Une fois le permis obtenu, le conducteur (de VL ou de moto) doit pouvoir bénéficier, à moindre coût, d'un temps de perfectionnement mis à profit pour acquérir une plus grande maîtrise du véhicule et rappeler les règles fondamentales d'une conduite responsable.

Les actions de formations proposées par les assurances, répondant à ces objectifs, pourraient être valorisées auprès des collectivités, des administrations et des centres de formation des entreprises.

Les besoins en information et en formation des séniors sur la sécurité routière doivent être pris en charge en s'appuyant sur les réseaux d'acteurs constitués dans le milieu associatif des personnes du 3^{ème} age.

Les comportements à risques ou infractionnistes sont à l'origine de la majorité des accidents mortels recensés dans le département du Loiret. Ce constat plaide pour le développement de campagnes de communication et d'information ciblées et largement diffusées sur les lieux d'emploi, dans les établissements scolaires et universitaires et dans le milieu associatif.

Ces actions doivent par ailleurs être conjuguées avec celles relevant de « l'éco-conduite » permettant de limiter l'impact de la circulation sur les rejets de gaz polluants.

OA n°8 : Développer et promouvoir les actions de formation de la conduite et de la sécurité routière dans le milieu professionnel

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

La sécurité routière ne constitue pas toujours la préoccupation première des entreprises. La conduite d'un véhicule dans le cadre professionnel, à titre principal (chauffeur routier) ou accessoire (commercial, artisan) est souvent considérée comme un temps improductif.

Le risque routier est pourtant un des principaux risques professionnels. A ce titre, les chefs d'entreprises ont la responsabilité de mettre en œuvre les mesures de prévention.

Des actions concertées des différents acteurs, du risque routier (Préfecture, CARSAT, associations) et de la formation dans le monde professionnel (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers) doivent permettre de développer des périodes d'apprentissage de la conduite au delà de la formation du permis de conduire et d'améliorer la prise en compte de la sécurité routière dans les déplacements professionnels. La formation des conducteurs de véhicules utilitaires légers (VUL) apparaît de ce point de vue comme une priorité.

Des entreprises mettent en place de véritables politiques de prévention du risque routier, qui méritent d'être encouragées et valorisées.

Des outils de formation existent : pistes, simulateurs de conduite, dont l'accès au plus grand nombre doit être recherché.

OA n°9 : Renforcer les mesures de contrôle dans le cadre d'un plan de contrôle routier départemental qui cible des actions s'appuyant sur une meilleure connaissance du risque

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le respect des règles du code de la route constitue le fondement d'une conduite civique et responsable.

Le « délinquant de la route » s'expose à des sanctions qui doivent être adaptées à l'infraction commise.

Le recours à une peine exemplaire doit être étudié dans le cas de comportement infractionniste grave ou de récidive (voire de multi-récidives).

L'intensification des contrôles de toutes natures (alcoolémie, stupéfiant, vitesse, conformité des cyclomoteurs, port des équipements de sécurité, etc...) devrait permettre une prise de conscience des risques encourus chez les conducteurs.

La pratique de contrôles ciblés en fonction de la connaissance de l'accidentalité locale serait de nature à réduire l'insécurité routière (ex : contrôles renforcés de nuit et le week-end, ciblage des lieux festifs...).

Le contrôle et la sanction doivent s'accompagner d'une communication adaptée, valorisant les résultats positifs en terme de réduction de l'accidentalité.

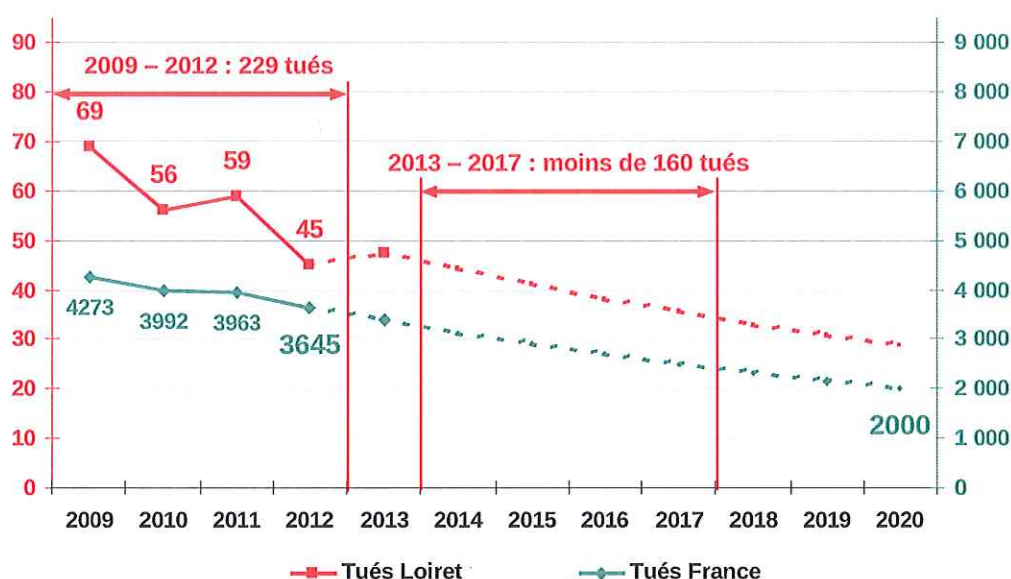
8. Les objectifs de réduction de l'accidentalité routière du Loiret

Le nouveau cap fixé, par le ministre de l'Intérieur, est de diviser par deux le nombre de morts sur les routes en l'espace de dix ans, soit de réduire le nombre annuel de tués en France à moins de 2000 d'ici à l'horizon 2020.

Comme pour le précédent DGO, cet objectif ne peut pas se décliner en une réduction du nombre annuel de tués dans le département : les résultats de l'accidentalité en nombre de tués à l'échelle d'un seul département peuvent en effet varier de manière importante d'une année à l'autre. Une déclinaison de cet objectif national sur une période plus longue est plus appropriée.

L'objectif de 2000 tués en France à l'horizon 2020 équivaut à une diminution annuelle moyenne de l'ordre de 7 % du nombre de tués.

229 personnes ont trouvé la mort sur les routes du Loiret entre 2009 et 2012. L'atteinte de l'objectif national devrait se traduire dans le Loiret par une réduction à moins de 160 tués sur la période 2014 et 2017.



Le précédent DGO avait fixé pour les enjeux « alcool - stupéfiants », « jeunes » et « deux-roues motorisés » des objectifs de réduction de l'accidentalité routière, propre à chacun de ces enjeux. Ces objectifs n'ont pas été atteints mais restent valides.

- **Enjeu « alcool - stupéfiants »** : en 2012, dans le Loiret comme en France, l'alcool était présent dans plus de 30 % des accidents mortels. Les produits stupéfiants étaient présents dans plus de 17 % des accidents mortels dans le Loiret. La part des accidents mortels dus à l'alcool et aux produits stupéfiants doit être réduite.
- **Enjeu « jeunes »** : les jeunes, de 14 à 24 ans, représentent en France un peu plus de 13 % de la population. Sur la période 2009 – 2012, ils ont représenté environ 25 % des tués dans le Loiret de même qu'en France en 2011. La réduction de la sur-représentation des jeunes dans le risque routier est toujours un objectif.
- **Enjeu « deux-roues motorisés »** : les deux-roues motorisés, cyclos – scooters et motos, ont représenté 23 % des tués en France en 2012. Là également, la réduction du sur-risque lié au déplacement en deux-roues motorisés est un objectif.

9. Le suivi et l'évaluation du DGO

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

Cela se traduit notamment par un **appel à projets** diffusé par la préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et orientations du département sont rappelés. **Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2013 – 2017 seront retenus prioritairement.**

Une fiche d'inscription d'action sécurité routière permettra de décrire et de programmer les actions prévues par chacun des partenaires du PDASR tout en assurant la cohérence avec les orientations retenues au DGO 2013 – 2017.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations sera réalisé lors de **la réunion annuelle du comité de pilotage.**

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

11. Annexes du DGO

Compte-rendus des réunions du groupe de travail « formation du conducteur » du 6 septembre 2012 et du 9 octobre 2012