



**PRÉFET
DE LOIR-ET-CHER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document général d'orientations sécurité routière 2023-2027 de Loir-et-Cher



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Table des matières

Edito.....	4
Les signataires du DGO sécurité routière 2023-2027	5
1. Le cadre général de la démarche.....	7
1.1. Les objectifs du DGO.....	7
1.2. La démarche d'élaboration.....	7
2. Le diagnostic territorial.....	8
2.1. Présentation générale du département.....	8
a) Mortalité routière, les victimes.....	10
b) Mortalité routière, les présumés responsables.....	10
c) Risque routier professionnel.....	10
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroutes.....	11
a) Typologie des accidents.....	11
b) Modes doux.....	11
c) Deux-roues motorisés (2RM).....	11
d) Facteurs spécifiques.....	11
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	12
a) Typologie des accidents.....	12
b) Modes doux.....	12
c) Deux-roues motorisés.....	12
d) Facteurs spécifiques.....	12
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	13
3.1. Les orientations du DGO 2018-2022 et les actions entreprises.....	14
3.2. Les partenaires du PDASR.....	18
3.3. Des actions phares récurrentes dans le département.....	19
a) Les jeunes.....	19
b) Les deux-roues motorisés.....	21
c) Les usagers vulnérables.....	22
d) Le risque routier professionnel.....	24
3.4. La communication.....	25
3.5. Les crédits affectés par enjeu.....	27
4. Les enjeux prioritaires et les orientations d'actions du DGO 2023-2027	28
4.1. Les deux-roues motorisés.....	28
4.2. Les conduites à risques.....	29
4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	30
4.4. Le risque routier professionnel (RRP).....	31
5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027.....	32
5.1. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.....	32
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	32
6. Annexe : l'accidentalité 2017-2021 en chiffres.....	33

Edito



François PESNEAU
Préfet de Loir-et-Cher

Entre 2017 et 2021, 138 personnes ont perdu la vie sur les routes de Loir-et-Cher et près de 1 500 ont été blessées, dont 720 hospitalisées.

Les comportements inappropriés des conducteurs : vitesse, alcool, téléphone au volant, non-respect du Code de la route, restent les principales causes de ces tragédies qui brisent tant de vies. Pour lutter contre l'insécurité routière, les acteurs locaux conjuguent leurs efforts et multiplient les actions de prévention et de contrôle, pour provoquer une prise de conscience des usagers de la route et faire changer leurs comportements.

Le document général d'orientations sécurité routière constitue le cadre stratégique pluriannuel qui guide l'action de l'État en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. De nombreux partenaires se sont associés à la démarche d'élaboration de ce document, qui fixe pour les 5 prochaines années (2023-2027) la politique locale de sécurité routière.

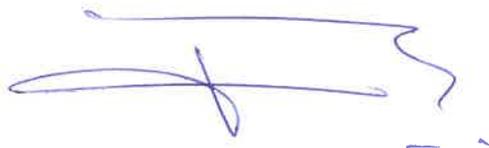
Ce document est donc le résultat d'un travail partenarial entre les services de l'État, le Parquet, les forces de sécurité intérieure, les collectivités et des intervenants de l'éducation, des domaines professionnels et associatifs que je tiens à remercier.

Sur la route, il n'y a pas de « petites infractions » ; chaque infraction peut avoir des conséquences irréversibles et plonger les familles dans le malheur.

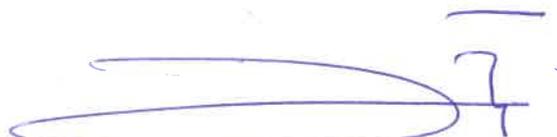
**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Les signataires du DGO sécurité routière 2023-2027

À Blois, le 29 mars 2023



François PESNEAU
Préfet de Loir-et-Cher



Jean DEMATTEIS
Vice-Procureur

Représentant

Charlotte BELUET
Procureure de la République



Philippe GOUET
Président du Conseil départemental
de Loir-et-Cher



Catherine LHERITIER
Présidente de l'association des maires
de Loir-et-Cher



Lionella GALLARD
1ère vice-présidente de l'association des
maires ruraux
de Loir-et-Cher



Marc GRICOURT
Maire de Blois

*Yann BOURSEGUIN
adjoint en charge de la sécurité
de la tranquillité publique,
prévention de la délinquance*

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le DGO est un outil de programmation et de mobilisation de la politique locale de sécurité routière. Il définit pour cinq ans, de manière concertée, à partir d'un état des lieux de l'accidentalité dans le département, la stratégie de prévention routière.

1.2. La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO a été portée par le Préfet et la Directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière dans le département. Par courrier en date du 25 juillet 2022, le Préfet a invité les principaux acteurs de la sécurité routière à se mobiliser en comité de pilotage pour définir ensemble les axes prioritaires à mettre en œuvre pour répondre aux principaux enjeux territoriaux :

- **les deux-roues motorisés**
- **les conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (dont l'usage du téléphone principalement)
- **les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel et motorisés et marche
- **le risque routier professionnel**

Les instances ci-dessous ont ainsi été représentées :

- le Parquet
- le Conseil départemental
- le groupement de gendarmerie départemental
- l'association des maires de Loir-et-Cher
- l'association des maires ruraux de Loir-et-Cher
- la ville de Blois
- la direction de la sécurité publique
- les services de l'Education nationale – Service départemental jeunesse et sports
- la mairie de Couddes
- l'agence régionale de santé
- le service départemental d'incendie et de secours
- le SAMU
- Vinci autoroutes
- l'association Prévention routière
- l'association Prévention MAIF
- la Fédération Française des motards en colère – délégation de Loir-et-Cher
- le syndicat des enseignants de la conduite
- le chargé de mission deux-roues motorisés de la Préfecture

Les membres du comité de pilotage ont défini des orientations d'actions adaptées au contexte local, qui seront déclinées en actions concrètes, dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) sur la période du DGO.

2. Le diagnostic territorial

Le diagnostic de l'accidentalité en Loir-et-Cher est réalisé entre les années 2017 à 2021, sur la base des éléments consolidés par l'ONISR¹. Il présente les caractéristiques générales de la mobilité et de la mortalité routières dans le département.

Des éléments graphiques et cartographiques du diagnostic sont présentés en annexe, selon un cadre fixé par l'ONISR.

D'autres données locales spécifiques, qui ont servi de base à la définition des orientations d'actions du DGO sont décrits au paragraphe 4 : « **Les enjeux prioritaires et les orientations d'actions du DGO 2023-2027** ».

2.1. Présentation générale du département

Le Loir-et-Cher est un département français situé dans la région Centre-Val de Loire. Il bénéficie d'une situation géographique privilégiée, au cœur de la région Centre-Val de Loire et au sud du Bassin parisien. C'est un département de plaine avec un relief relativement plat et il est recouvert pour un tiers de sa superficie de forêts et milieux semi-naturels (arbustes, espaces ouverts). Il est le département le plus boisé de la région. Le département couvre 6 343km² pour une population de 326 778 habitants soit une densité de 51,5hab/m². Il est composé de 3 arrondissements : Blois, Vendôme (au nord) et Romorantin-Lanthenay (au sud), de 15 cantons et de 267 communes (Insee 2019).

Le réseau routier du département du Loir-et-Cher est composé de :

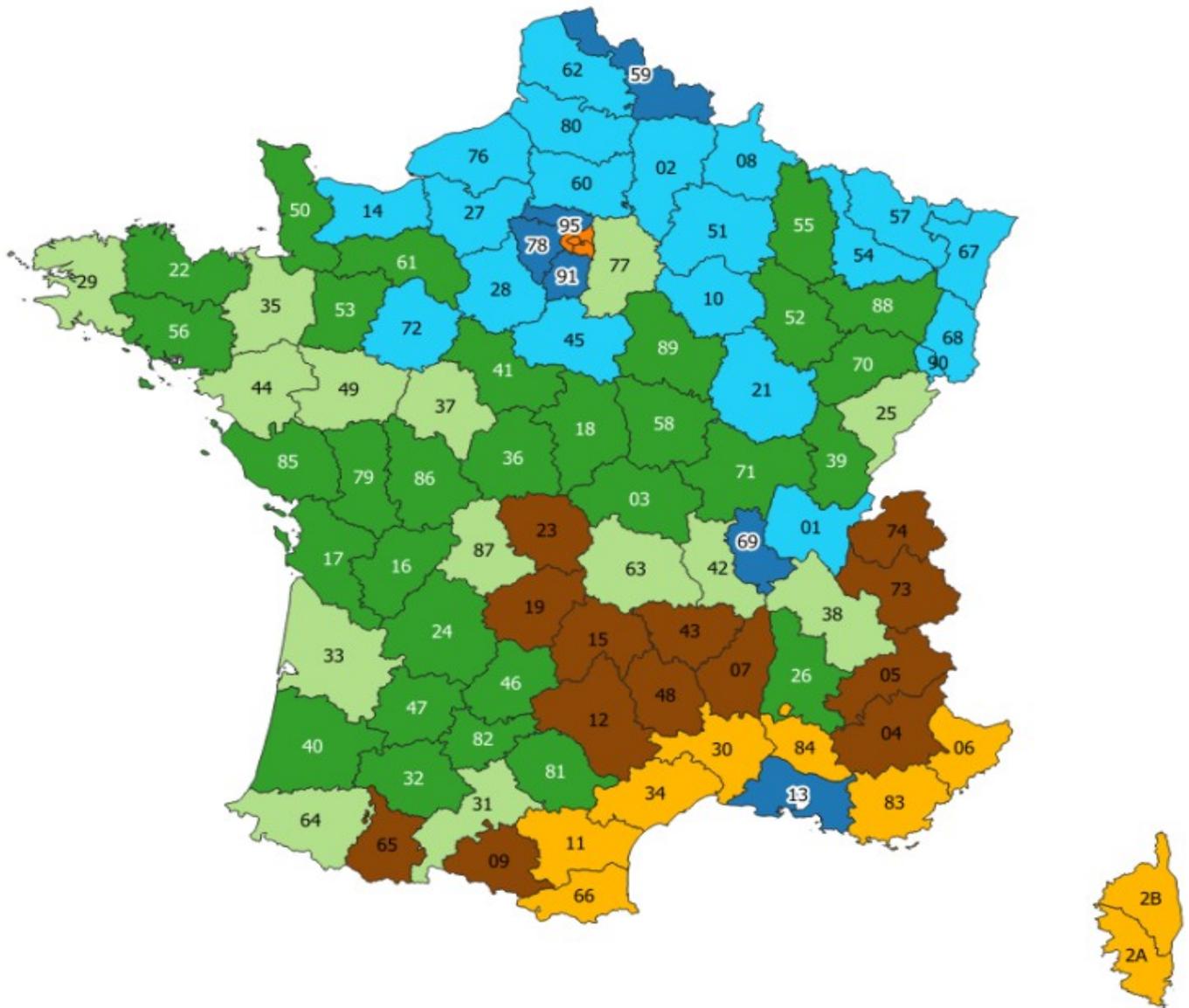
- 165 km d'autoroutes
- 47 km de routes nationales
- 3424 km de routes départementales
- 6402 km de voies communales.

En termes de sécurité routière, une classification permet de définir 7 familles de départements selon leurs caractéristiques proches, à l'échelle de la France métropolitaine. Ainsi, selon les indicateurs locaux de la sécurité routière (ILRS), le département de Loir-et-Cher est rattaché à la famille 2 « les départements ruraux à faible densité de population ». (voir carte ci-dessous – source CEREMA 2022)

Sur les 6 départements qui composent la région Centre-Val de Loire :

- 3 départements sont classés dans la famille 2 - Départements ruraux à faible densité : le Cher (18), l'Indre (36) et le Loir-et-Cher (41)
- 1 département est classé dans la famille 4 - Département monopolarisé : l'Indre-et-Loire (37)
- 2 départements sont classés dans la famille 5 - Départements multipolarisés : l'Eure-et-Loir (28) et le Loiret (45)

1 Observatoire national interministériel de la sécurité routière



La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Les départements d'Outre-Mer ne constituent pas une famille homogène et ne peuvent pas être rapprochés des familles ci-dessus.

Les ATBH² période DGO 2012-2016 et DGO 2017-2021

Périodes DGO	Nombres d'accidents	Nombres de tués	Nombres de blessés	Dont nombres de blessés hospitalisés
2012-2016	1306	170	1660	870
2017-2021	1123	138	1484	719
Evolution 2017-2021 / 2012-2016	-183 ↓ -14 %	-32 ↓ -18,8 %	-176 ↓ -10,6 %	-151 ↓ -17,3 %

Accidents mortels (AM) et accidents graves non mortels (AGNM) : Baisse de 23 AM (-15,3%) et de 106 AGNM (-15,5%)

a) Mortalité routière, les victimes

Entre 2010 et 2021, on enregistre, en Loir-et-Cher, une baisse de la mortalité routière de 33 %, avec cependant un pic en 2014, année catastrophique en rupture totale avec la tendance d'amélioration observée les années précédentes. Hormis l'année 2020, atypique en raison des restrictions de circulations induites par la crise sanitaire, l'année 2021 comptabilise les chiffres de la mortalité les plus bas avec 22 tués.

Entre 2017 et 2021, on déplore 138 personnes tuées sur les routes de Loir-et-Cher, 70 % d'hommes. Le taux moyen de tués pour 1 million d'habitants est de 84 dans le département, contre 69 dans les départements de même caractéristiques³, et 47 pour la France Métropolitaine.

- Les jeunes de 18 à 24 ans sont sur-représentés dans la mortalité routière : ils représentent 20 % de la mortalité pour seulement 7 % de la population (source INSEE – Estimation de population, résultats provisoires arrêtés fin 2021).
- Sur les modes de déplacement, ce sont les usagers de deux-roues motorisés qui sont les plus exposés, avec 17 % de la mortalité pour une part dans le trafic d'environ 2 %.
- Dans près de 70 % des cas, la mortalité routière survient lors d'un trajet « promenade/loisirs ».
- Plus d'1/4 des personnes tuées sont des retraités.

b) Mortalité routière, les présumés responsables

Chez les présumés responsables d'accidents mortels, la tranche d'âge la plus représentée par rapport à la population en Loir-et-Cher est là aussi les 18-24 ans : 21 % des présumés responsables pour 7% de la population.

Chez les seniors (65 ans et +), la part des présumés responsables d'accidents mortels est quant-à-elle inférieure : 15 % pour 26 % de la population.

75 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes. Les 2 premiers facteurs d'accidents relevés sont la vitesse excessive ou inadaptée et la conduite sous l'empire de l'alcool et/ou stupéfiants, suivis des facteurs inattention/utilisation du téléphone au volant et non-respect du Code de la Route.

c) Risque routier professionnel

Entre 2017 et 2021, 18 % des personnes tuées sur les routes de Loir-et-Cher l'ont été dans un contexte professionnel (trajet domicile-travail ou déplacements professionnels).

Un tiers des présumés responsables d'accident mortels le sont dans le cadre du risque routier professionnel.

Les modes de déplacements les plus représentés chez les victimes (tués et blessés) lors d'un déplacement strictement professionnel (hors trajet domicile-travail) sont :

- les poids-lourds (30%)
- les véhicules légers (28%)
- les véhicules utilitaires (21%)

² Accidents – tués – blessés – hospitalisés

³ Indicateurs locaux de la sécurité routière (ILSR) : famille 2 – départements ruraux à faible densité de population

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroutes

Entre 2017 et 2021, 469 accidents corporels, dont 86 mortels se sont produits sur les routes du département, hors agglomération et hors autoroute.

- 94 personnes ont été tuées (68 % de la totalité des tuées)
- 646 ont été blessées (43 % de la totalité des blessées) dont 386 hospitalisées (54 % de la totalité des hospitalisées)

a) Typologie des accidents

Quel que soit le mode de déplacement, lors d'une collision, c'est dans la moitié des cas contre un véhicule léger (majoritairement VL contre VL).

Sur les 469 accidents survenus entre 2017 et 2021 hors agglomération et hors autoroutes, 40 % (188 accidents) ont eu lieu sans collision avec un tiers et ont fait 268 victimes.

b) Modes doux

On constate, entre 2017 et 2021, une évolution de 28 % des victimes en modes doux hors agglomération et hors autoroute.

Au cours de cette période, 23 usagers vulnérables ont été impliqués dans un accident de la route :

- 6 personnes ont été tuées : 3 cyclistes et 3 piétons et/ou usagers d'engins de déplacements personnel (EDP) sans moteur
- 17 personnes ont été blessées, dont 14 hospitalisées

Les victimes sont essentiellement des hommes (2 femmes pour 21 hommes) de plus de 45 ans.

En Loir-et-Cher, on ne constate pas de période de l'année particulièrement sujette à l'accidentalité des usagers vulnérables. Entre 2017 et 2021, le mois le plus accidentogène a été celui de janvier avec 4 victimes en 5 ans.

c) Deux-roues motorisés (2RM)

Entre 2017 et 2021, 148 usagers 2RM ont été impliqués dans un accident hors agglomération et hors autoroutes, soit 43 % de la totalité des impliqués 2RM.

Les accidents survenus hors agglomération et hors autoroutes sont beaucoup plus meurtriers qu'en agglomération puisque l'on déplore près de 78 % de la mortalité des 2RM. Ces usagers restent donc en sur-risques avec une majorité d'hommes.

La période de mai à octobre enregistre le plus grand nombre de victimes usagers 2RM.

d) Facteurs spécifiques

Hors agglomération et hors autoroute, le premier facteur connu d'accident corporel est le non-respect du Code de la Route (dans 47 % des cas) dont majoritairement la vitesse excessive, suivi de la conduite sous l'empire de l'alcool et/ou stupéfiants (22 % des cas). L'inattention et l'utilisation du téléphone au volant sont relevés dans près de 10 % des cas (à noter que ce dernier facteur est sous-estimé compte-tenu de la difficulté de constater l'utilisation du téléphone au volant).

68 % des accidents avec victimes se sont produits en ligne droite.

Dans plus de la moitié des cas, l'obstacle heurté par le conducteur relève d'un environnement naturel (fossé, talus, arbres).

Dans 70 % des cas, les accidents avec victimes se sont produits dans des conditions atmosphériques normales (temps sec, pas d'éblouissement).

En Loir-et-Cher, 68 % des personnes tuées le sont hors agglomération, du fait du non-respect du Code de la Route

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Entre 2017 et 2021, 526 accidents se sont produits en agglomération sur les routes du département, et 31 d'entre eux ont été mortels :

- 31 personnes ont perdu la vie (22 % de la totalité des tués)
- 598 ont été blessées (40% de la totalité des blessés), dont 241 hospitalisées (33 % de la totalité des hospitalisés)

a) Typologie des accidents

Les accidents avec collision se produisent en majorité contre un véhicule léger, mais contrairement aux accidents hors agglomération et hors autoroutes, on comptabilise un grand nombre de collisions VL contre modes doux et 2RM.

b) Modes doux

Entre 2017 et 2021, la période de novembre à février a été particulièrement accidentogène pour les piétons.

Les jeunes de moins de 18 ans sont plus touchés en agglomération.

C'est le mois d'août qui a été le moins accidentogène concernant les usagers vulnérables avec 9 victimes en 5 ans (entre 12 et 18 sur les autres mois).

c) Deux-roues motorisés

Entre 2017 et 2021, 187 usagers 2RM étaient impliqués dans un accident de la route survenu en agglomération, soit 54 % des impliqués 2RM. Parmi eux, 5 ont été tués, soit 22 % des tués 2RM.

La majorité des victimes sont des usagers de cyclomoteurs, particulièrement au cours du second semestre.

d) Facteurs spécifiques

En agglomération (hors autoroute), le premier facteur connu d'accident corporel reste le non-respect du Code de la route (40 % des cas), mais alors que la vitesse est très présente hors agglomération, c'est le défaut de priorité qui est le plus souvent constaté en agglomération, en grande partie le non-respect du feu tricolore.

La conduite sous l'empire de l'alcool et/ou stupéfiants est constatée dans la même proportion qu'hors agglomération (20 % des cas).

En revanche, l'inattention et l'utilisation du téléphone portable sont constatés 2 fois plus en agglomération (avec toujours une sous-estimation du facteur téléphone au volant).

**En Loir-et-Cher, en agglomération,
le non-respect du feu tricolore ou le défaut de priorité sont les
principales causes des accidents corporels**

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

Dans le cadre du DGO 2018-2022, 7 enjeux prioritaires avaient été retenus :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes
- les seniors
- les deux-roues motorisés (2RM)
- la vitesse
- les distracteurs

Les orientations définies ont été déclinées chaque année à travers un plan départemental d'actions sécurité routière (PDASR) porté par les principaux partenaires suivants :

- L'escadron départemental de sécurité routière (EDSR41)
- La direction départementale de sécurité publique (DDSP41)
- L'Education nationale
- L'association départementale d'éducation routière (ADER41)
- L'union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP41)
- Les centres de formation des apprentis interprofessionnel et BTP de Blois
- L'association prévention routière (APR41)
- Les collectivités territoriales
- Des entreprises privées
- L'association Vélo 41
- Des associations spécialisées dans l'addictologie

Ainsi pour chaque enjeu, de multiples actions ont été menées, ciblant une partie importante de la population.

**Au total, entre 2018 et 2022,
près de 57 000 personnes ont été sensibilisées
aux enjeux de la sécurité routière,
soit près de 11 500 personnes par an.**

3.1. Les orientations du DGO 2018-2022 et les actions entreprises

Orientations d'actions communes à tous les enjeux	
	Actions entreprises
Améliorer la connaissance : Partager la connaissance de tous les acteurs y compris ceux qui interviennent en dehors du département.	
<p>- Améliorer la connaissance de l'accidentalité en Loir-et-Cher en exploitant les données détenues par d'autres partenaires ;</p> <p>- Exploiter les études réalisées par les acteurs, en Loir-et-Cher, et dans d'autres départements ;</p> <p>- Améliorer la connaissance sur les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.</p>	<p>L'action à mettre en place nécessitait de constituer une veille documentaire, ce qui n'a pas pu être réalisé faute de moyens humains.</p>
Sécuriser les infrastructures : Offrir une qualité de voie publique répondant à tous les besoins.	
<p>- Améliorer la sécurisation des infrastructures pour un meilleur partage de la voirie par tous les usagers ;</p> <p>- Améliorer la connaissance et la diffuser auprès de tous les acteurs, sur les aménagements destinés à sécuriser les infrastructures.</p>	<p>- Pour assurer la sécurité des usagers, les services du Conseil départemental de Loir-et-Cher interviennent à la fois sur l'entretien courant des infrastructures (entretien des glissières de sécurité et des marquages au sol, aménagement de la signalisation directionnelle...) et sur la réalisation de grands aménagements routiers.</p> <p>- La sécurisation des passages à niveaux (PN) fait l'objet d'une vigilance particulière et d'une concertation entre les services de l'État, le Conseil Départemental et les collectivités, particulièrement en ce qui concerne la suppression des PN dangereux.</p> <p>- Les communes poursuivent leurs efforts de sécurisation à proximité des écoles, et les aménagements sont soutenus financièrement par la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR).</p> <p>- Diffusion d'informations par les gestionnaires de voirie sur les aménagements destinés à sécuriser les infrastructures. Des exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil départemental 41 : http://le-loir-et-cher.com/ses-missions/mobilite/info-route-41/ • Communauté d'agglomération Agglopolys : https://www.agglopolys.fr/1246-les-pistes-cyclables.htm • Ville de Blois : https://www.blois.fr/pratique/deplacements • Une plateforme à disposition des usagers sur le site internet du CD41 pour signaler des problèmes sur les routes : http://le-loir-et-cher.com/ses-missions/mobilite/signaler-un-probleme-sur-les-routes/
Informier, former, éduquer, sensibiliser : faire prendre conscience aux usagers de la réalité d'un accident grave et de ses conséquences : créer un électrochoc	

<ul style="list-style-type: none"> - Développer la connaissance sur les conséquences d'un accident grave ; - Favoriser les remises à niveau pour tous les utilisateurs et dans tous les domaines. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des actions de sensibilisation récurrentes sont menées dans le département, avec des témoignages des forces de l'ordre et de la sécurité : <ul style="list-style-type: none"> • Journée des lycéens organisée par le Préfet • Journées du CFA à destination des apprenants • Escape game de la sécurité routière organisée par les collectivités depuis 2021 - Réalisation, par la Préfecture, d'une vidéo relatant un accident de la route survenu en Loir-et-Cher : lien de la vidéo - Une campagne de communication préfectorale « arrêtons le massacre » en 2019 sur les thèmes alcool, distracteurs, vitesse - Diffusion de messages de sensibilisation sur les réseaux sociaux de la Préfecture #VendrediSecuriteRoutiere
---	--

Enjeu risques routiers professionnels : Identifier les risques et hiérarchiser les mesures à prendre

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les entreprises à adopter et à hiérarchiser des mesures appropriées aux risques identifiés en réalisant une charte, un plan de prévention du risque routier, un plan de déplacement... ; - Associer les corps consulaires, les organisations professionnelles et patronales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Forum annuel organisé par le MEDEF de Loir-et-Cher avec la participation de l'association Prévention Routière. - Des actions de sensibilisation auprès des entreprises locales : semaine de l'excellence chez Borg Warner, semaine de la sécurité routière au travail, structure d'insertion par le travail d'adultes handicapés apprenant la conduite et/ou piétons, cyclistes, deux-roue motorisés.

Enjeu conduite après usage de substances psychoactives (alcool – stupéfiants) : lutter contre la méconnaissance des conséquences de la consommation des stupéfiants

Orientation d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir la communication sur le risque alcool et stupéfiants en veillant à la qualité des messages sur les réelles conséquences de la consommation : <ul style="list-style-type: none"> ➢ de différents stupéfiants ➢ d'alcool, en insistant sur le taux légal pour les permis probatoires 	<ul style="list-style-type: none"> - Campagne de communication préfectorale « arrêtons le massacre » : l'alcool au volant - Journée annuelle des lycéens organisée par le Préfet - Journée annuelle du CFA - Escape-game de la sécurité routière organisées en 2021 et 2022 par des collectivités territoriales - Partenariat avec les associations Vers un réseau de soin (VRS) et Addiction de France (AAD) - Organisation d'opérations « SAM, capitaine de soirée » lors de grands événements festifs

Enjeu jeunes : intégrer le caractère rural du département qui n'offre pas d'alternatives aux déplacements des jeunes

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les jeunes conducteurs et ceux approchant l'âge de l'apprentissage de la conduite sur les conséquences tant individuelles que collectives d'un accident, en privilégiant des témoignages en présentiel de personnes victimes d'accidents de la route ; - Sensibiliser les auto-écoles sur l'importance de la maîtrise du volant dans l'apprentissage de la conduite. 	<ul style="list-style-type: none"> - Journée annuelle des lycéens, avec témoignages d'acteurs de la sécurité routière et d'une victime d'accident de la route - Journée annuelle du CFA avec intervention d'un moniteur d'auto-école et de compagnies d'assurances - Démonstrations de crash-test pédagogique lors de ces deux journées annuelles - Escape-game de la sécurité routière organisé par des collectivités - Réalisation, par la Préfecture, d'une vidéo relatant un accident de la route survenu en Loir-et-Cher

Enjeu seniors : encourager le renforcement du lien social par la conduite, notamment en zone rurale

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Développer des actions permettant aux seniors de maintenir leur autonomie en conservant la capacité de conduire en sécurité ; - Impliquer les acteurs de proximité pour sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques et à la baisse de vigilance, et au moyens de compenser ces handicaps. 	<ul style="list-style-type: none"> - Révisions du Code de la Route par la MSA Berry touraine - Des actions menées par l'association Prévention routière (jusqu'en 2019 : des ateliers de la mobilité auprès des seniors animés par Automobile Club Automobile 67)

Enjeu distracteurs : travailler sur la compréhension des facteurs de distracteurs et informer sur la réglementation relative à l'usage des distracteurs au volant

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Développer la communication sur l'aspect réglementaire de l'utilisation de tout type de distracteurs au volant ; - Travailler sur la compréhension par les conducteurs des facteurs de distractions au volant ; - Inciter les conducteurs à prendre conscience de leur propre comportement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Campagne de communication préfectorale « arrêtons le massacre » : téléphone au volant - Journée annuelle des lycéens organisée par le Préfet - Journée annuelle du CFA - Escape-game de la sécurité routière - Réalisation d'une plaquette de communication sur l'utilisation du téléphone au volant en partenariat avec la Maison de la BD

Enjeu deux-roues motorisés (2RM) : sensibiliser les usagers 2RM, notamment de scooters, qui constituent une préoccupation en zone rurale

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les utilisateurs 2RM, plus particulièrement les scooters, aux conséquences du non-port des équipements de sécurité et du défaut d'éclairage ; - Communiquer auprès de tous les conducteurs sur la fragilité spécifique des usagers 2RM. 	<ul style="list-style-type: none"> - Journées annuelles des lycéens et du CFA avec démonstrations de crash-test pédagogique - 2 journées motos par an, organisées par le chargé de mission 2RM de la Préfecture action médiatisée sur une chaîne TV locale - Opérations « reprise du guidon » organisées par l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR41), avec gilets air-bags offerts par tirage au sort aux participants (financés par le PDASR).

Enjeu vitesse : faire accepter la mesure gouvernementale d'abaissement de la vitesse en renforçant la communication nationale au niveau local

Orientations d'actions	Actions entreprises
<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer largement sur la VMA80⁴ km/h : « faire comprendre les règles pour mieux les accepter » ; - Démontrer le faible impact de l'abaissement de 10 km/h sur la durée d'un trajet - Intégrer les caractéristiques rurales du département qui entraînent une multiplicité de trajets quotidiens et favorisent des vitesses inadaptées à des voies étroites ; - Sensibiliser les conducteurs à la nécessité d'adapter leur vitesse aux circonstances (nuit, météo). 	<ul style="list-style-type: none"> - La vitesse : thème transversal abordé dans toutes les actions quel que soit l'enjeu - Large communication locale sur la mesure VMA80 au moment de sa mise en oeuvre - Campagne de communication préfectorale « arrêtons le massacre » : vitesse

4 VMA : vitesse maximale autorisée

L'enjeu « usagers vulnérables » visant les piétons et les cyclistes, bien que non défini comme prioritaire fait l'objet d'une attention particulière et de nombreuses actions sont soutenues annuellement par le PDASR, notamment auprès des scolaires, dont les principales sont :

- journées d'accueil des écoles primaires et maternelles au centre départemental d'éducation routière (plus de 3 000 élèves par an)
- « Etoile cyclo », « P'tites Randos » et « P'tite Etoile cyclo », actions emblématiques dans le département organisées par l'USEP, qui regroupe plus de 1 000 personnes (enfants et adultes) par an.

3.2. Les partenaires du PDASR

- Les services de l'État :
 - Education nationale
 - Escadron départemental de sécurité routière (EDSR41)
 - Direction départementale de la sécurité publiques (DDSP)
 - Service départemental d'incendie et de secours (SDIS)

- Des collectivités territoriales
- Des espaces jeunesse
- Les centres de formations des apprentis (CFA)
- L'Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP)
- Des entreprises

- Des associations :
 - Prévention routière (APR)
 - Vélo41
 - OPPELIA VRS41 - Vers un réseau de soin
 - Association départementale d'éducation routière (ADER)
 - Association pour adultes et jeunes handicapés (APAJH)
 - Associations étudiantes

- Le réseau d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)

- Le chargé de mission deux-roues motorisés de la Préfecture

3.3. Des actions phares récurrentes dans le département

a) Les jeunes

➤ La journée annuelle de sensibilisation des lycéens

Cette action a été initiée en 2019 par le **Préfet de Loir-et-Cher**, devant le constat accablant des 49 jeunes ayant perdu la vie sur les routes entre 2012 et 2019. L'objectif est de créer un électrochoc chez ce public et lui faire prendre conscience des risques qu'ils prennent sur la route et de leurs conséquences. En 2019 cette journée s'était poursuivie tout au long de l'année par la vaste campagne locale « arrêtons le massacre », relayée via des affichages, les médias locaux, réseaux sociaux. Cette journée réunit entre 150 et 300 élèves de terminale issus de lycées professionnels du département. Ils écoutent différents témoignages et peuvent échanger avec les forces de l'ordre et de la sécurité ou des victimes d'accidents de la route. Des animations « ludiques » sont proposées, tels qu'un quizz sécurité routière et l'intervention d'une compagnie théâtrale spécialisée dans les messages de prévention. Les élèves assistent ensuite à une démonstration de crash-test pédagogique et de désincarcération.

Coût annuel de l'action : environ 6 000 €



➤ Un escape-game de la sécurité routière

Cette action innovante dans le département a été pilotée en 2021 et 2022 par des **collectivités territoriales**, avec l'objectif de sensibiliser les jeunes aux dangers de la route. Durant une heure, ce jeu de rôle transforme les enfants en enquêteurs de police pour trouver les causes d'un grave accident de la route. L'attention des enfants est captivée dès le début et les animateurs savent recentrer les recherches et les débats pour aborder tous les sujets liés à la sécurité routière et aux addictions. L'association G-addiction jeunesse citoyenne a reçu, pour cette action, le prix innovation de la sécurité routière en 2019.

**Participation annuelle du PDASR : 5 200 €
+ Co-financement MILDECA⁵**



5 Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives

b) Les deux-roues motorisés

➤ Opérations « reprise du guidon »

L'escadron départemental de sécurité routière (EDSR41) organise régulièrement des actions de sensibilisation à destination des usagers 2RM. En 2022, des opérations « reprise du guidon » ont été menées. Tous les samedis matin, d'avril à juin 2022, des usagers de deux-roues motorisés (2RM) bénéficient d'un rappel théorique sur la trajectoire de sécurité, suivi d'une mise en pratique sur route encadrée par des motocyclistes de l'EDSR. Cette action s'est clôturée le vendredi 1^{er} juillet par la remise, par M. le Préfet, de gilets airbags à 6 participants qui avaient préalablement été tirés au sort (4 gilets airbags financés par le PDASR).

Participation annuelle du PDASR : environ 2 000 €



➤ Journées motos

Le chargé de mission 2RM de la préfecture organise, en partenariat avec des enseignants de la conduite, 2 journées motos par an pour permettre aux motards de parfaire leurs connaissances théoriques et technico-pratiques de la conduite, tout en leur faisant bénéficier du partage d'expériences de professionnels de la moto.

[En 2021, cette action a été médiatisée par une chaîne d'information locale \(lien vers la vidéo\)](#)



c) Les usagers vulnérables

➤ *L'USEP : 3 actions phare*

Depuis près de 30 ans, l'**étoile cyclotouriste** réunit chaque année de nombreux élèves de CM1 et de CM2 pour une randonnée cycliste sur les routes de Loir-et-Cher. Cette randonnée vise à promouvoir la pratique du vélo à l'école. Elle fait l'objet d'une préparation tout au long de l'année avec les enseignants, avec pour objectif d'éduquer et sensibiliser les jeunes cyclistes aux risques routiers et d'améliorer le comportement des enfants et des adultes sur les routes.

L'USEP organise également chaque année « **Les p'tites randos** » qui rassemblent plus de 1000 élèves pour une randonnée pédestre de quelques jours.

Une nouvelle action a vu le jour en 2019 : « **la P'tite étoile cyclo** ». A mi-chemin entre P'tites Randos et Étoile Cyclo, elle s'adresse à des jeunes enfants (8-9 ans) et leur permet de participer au projet de classe de découverte à vélo dans un cadre sécurisé renforcé.

Participation annuelle du PDASR : 7 000 €



➤ *L'ADER : sensibilisation du jeune public*

Le centre départemental d'éducation routière accueille, tout au long de l'année scolaire, plus de 3000 élèves de maternelles et de primaires de l'ensemble du département. L'objectif de cet accueil est de former et de prévenir le jeune public aux bons gestes du piéton et du rouleur afin de réduire l'accidentalité. Lors de leur passage au centre départemental d'éducation routière (CDER), les élèves et leurs enseignants rencontrent et exploitent des situations correspondant à la liste officielle des compétences à acquérir. Grâce à des fiches d'auto-évaluation créées par le Centre, les élèves peuvent valider certaines de ces compétences à l'issue de la journée d'accueil.

Participation annuelle du PDASR : 7 000 €



➤ *Association VELO41 : Cyclistes brillez !*

L'association Vélo 41 organise tous les ans des actions de prévention sur l'éclairage actif et passif des cyclistes, au moment où les déplacements ont lieu à la nuit tombante. Positionnés à des endroits stratégiques, des bénévoles de l'association échangent avec les cyclistes sur l'éclairage actif (lumières) et passif (catadioptré, pneus réfléchissants, gilets rétro réfléchissants...). Ces échanges s'accompagnent de la distribution de gilets et/ou équipements réfléchissants aux usagers qui n'en disposent pas. La majorité des cyclistes rencontrés sont conscients de l'importance pour leur sécurité d'être visibles par les véhicules avec lesquels ils partagent la chaussée. Ils sont très satisfaits de recevoir un ou deux accessoires qu'ils peuvent choisir en fonction de leurs besoins et de leur équipement déjà utilisé. L'association Vélo41 constate, au fil des ans, une nette amélioration des équipements utilisés par les cyclistes.

Participation annuelle du PDASR : environ 600 €



➤ *Direction départementale de la sécurité publique (DDSP) : opération « être vu »*

La mobilité en ville n'est pas un acte anodin. Le mobilier urbain et les véhicules en stationnement peuvent constituer des obstacles, même en présence de trottoirs, passages piétons et feu tricolores. L'objectif visé est de sensibiliser des usagers vulnérables de tous âges sur la nécessité d'être visible de jour comme de nuit. Une prise de conscience de la part des participants du danger de ne pas être vu, selon le degré de luminosité de jour comme de nuit. La plupart des véhicules contrôlés n'était équipé que d'un seul gilet rétro réfléchissant (obligatoire pour le conducteur). Il a été distribué un bracelet fluorescent à chaque personne à bord du véhicule.

Participation annuelle du PDASR : environ 1 200 €

d) Le risque routier professionnel

- Centres de formation des apprentis : « La conduite une responsabilité individuelle et collective »

Chaque année les CFA de Blois (CFA interprofessionnel et CFA BTP) organisent conjointement une opération de sensibilisation à la sécurité routière à destination de leurs apprenants. L'objectif est de sensibiliser les jeunes sur les risques encourus sur leurs trajets professionnels et personnels, et de les amener à avoir un autre regard sur les forces de l'ordre et autres acteurs de la prévention et de la répression. L'élément phare renouvelé chaque année, est le crash-test pédagogique qui consiste à simuler des collisions violentes entre plusieurs véhicules (voiture contre voiture et voiture contre scooter). Des ateliers de sensibilisation sont également proposés et animés par divers acteurs de la sécurité routière : forces de l'ordre, SDIS, association Prévention Routière, coordination sécurité routière... Cette opération suscite toujours un vif intérêt de la part des apprenants qui, pour la plupart, seront amenés à travailler au sein de très petites entreprises où le risque routier professionnel n'est pas toujours suffisamment appréhendé. En 2021, à l'issue de cette action, 80 % des participants ont déclaré faire évoluer positivement leur comportement sur la route.

Participation annuelle du PADSRS : environ 5 500 €



3.4. La communication

➤ La Préfecture de Loir-et-Cher est active sur les réseaux sociaux

En matière de sécurité routière, le Préfet est toujours très présent sur les réseaux sociaux et des messages de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière sont fréquemment publiés, notamment à l'approche d'événements comme les départs en vacances ou en période de fête de fin d'année, et des rappels de la réglementation sont aussi diffusés.



➤ La communication sur les réseaux

[Une vidéo réalisée par la Préfecture de Loir-et-Cher avec le témoignage d'une victime locale](#)

[Facebook de la Préfecture de Loir-et-Cher](#)

[Le #VendrediSécuritéRoutière](#)

[La lettre de la sécurité routière](#)

[Les bilans de l'accidentalité en Loir-et-Cher](#)

- Une large campagne locale d'affichage en 2019 : « Arrêtons le massacre »



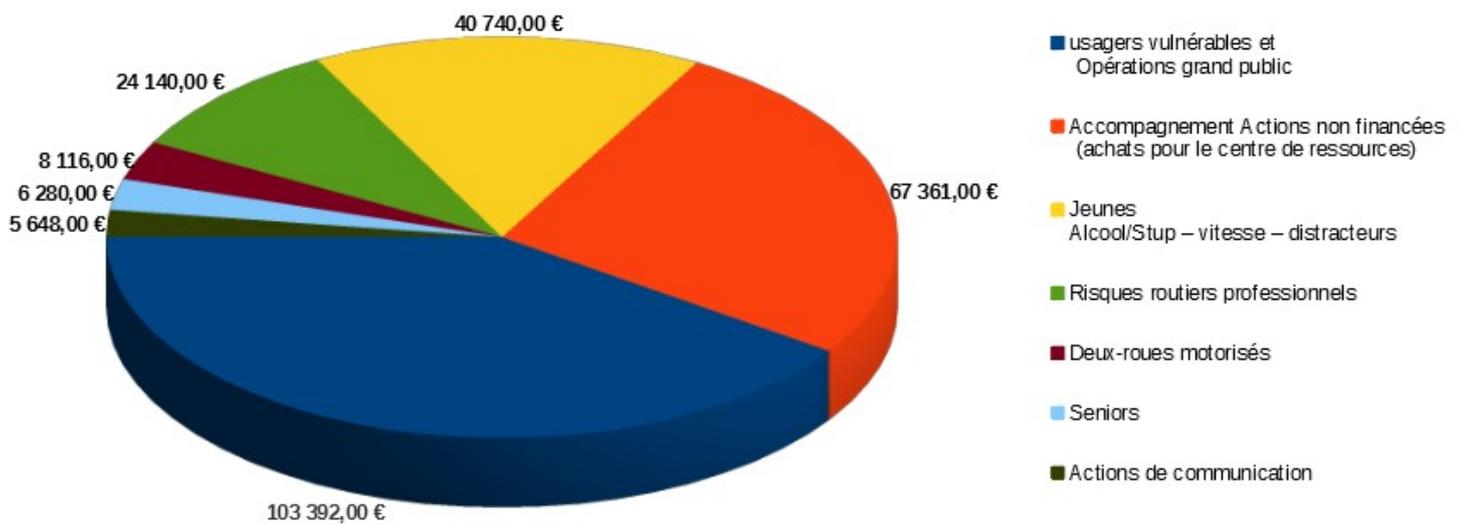
- Des campagnes sur une radio locale

Chaque fin d'année, à l'occasion des fêtes, la Préfecture diffuse par le biais d'une radio locale des messages de sensibilisation pour prévenir les risques liés notamment à l'alcool au volant. En 2022, à l'occasion du changement d'heure à l'automne, 132 spots de sensibilisation ont été diffusés durant 4 semaines à la radio afin de rappeler à tous les usagers, notamment piétons, cyclistes, trottineurs.... la nécessité de s'équiper correctement pour être visibles la nuit.

3.5. Les crédits affectés par enjeu

Le budget consacré ces 5 dernières années à la lutte contre l'insécurité routière en Loir-et-Cher s'élève à 255 667€, soit 51 135€ par an, dont plus de 60 % sous la forme de subventions versées à des partenaires du PDASR.

Répartition des crédits par enjeu :



4. Les enjeux prioritaires et les orientations d'actions du DGO 2023-2027

4.1. Les deux-roues motorisés

Le contexte en Loir-et-Cher

Les usagers 2RM sont largement sur-représentés puisqu'ils représentent 20 % de l'accidentalité totale pour environ 2 % du trafic routier départemental.

Entre 2017 et 2021, 344 usagers 2RM ont été impliqués dans un accident de la route en Loir-et-Cher (soit 13 % de la totalité des impliqués), dont plus de la moitié étaient des jeunes de 14 à 29 ans.

Sur les 344 impliqués :

- 23 ont été tués
- 299 ont été blessés, dont 179 hospitalisés.
- 36 étaient passagers, dont la moitié hospitalisée

Plus d'1/4 des auteurs présumés d'accidents graves ou mortels étaient des usagers 2RM.

Lorsque la cause était connue, dans 57 % des cas, le premier facteur était le non-respect du code de la route, y compris vitesse excessive ou inadaptée. L'alcool et/ou stupéfiants est relevé dans 27 % des cas.

Les accidents sont plus graves hors agglomération : 45 % des 2RM sont impliqués dans un accident survenu hors agglomération alors que, toujours hors agglomération, la mortalité des 2RM représente 78 %.

Source : ODSR41 - 2022

Les orientations d'actions

Informer, former, éduquer :

- Poursuivre les actions à destination des usagers 2RM telles que les opérations « reprise du guidon », « journées moto » dont les retours sont très positifs de la part des participants.
- Toucher un plus large public, notamment les personnes âgées en milieu rural, pour les sensibiliser à la vulnérabilité des usagers 2RM.
- Sensibiliser tous les usagers, y compris les 2RM aux dangers liés au déversement de matériaux qui rendent la route impropre à la circulation des 2RM.
- Promouvoir l'utilisation d'outils collaboratifs destinés à signaler des points dangereux aux gestionnaires de voirie (ex : application « Ma Route en 2RM »).
- Promouvoir l'utilisation des équipements non obligatoires, notamment le port du gilet air-bags, en poursuivant les partenariats avec les distributeurs. Sensibiliser les parents sur la nécessité d'équiper correctement les adolescents en scooter.
- Travailler sur la notion de « voir » et « d'être vu » auprès de tous les usagers.

Sécuriser les infrastructures :

- Prendre en compte les spécificités des usagers 2RM dans l'aménagement et la gestion des infrastructures. Le guide [Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés](#) constitue à ce titre un outil d'aide à la décision à destination des décideurs.

Des acteurs à mobiliser :

- l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR)
- le chargé de mission deux-roues motorisés
- les enseignants de la conduite
- les associations spécialisées 2RM
- les gestionnaires de voirie
- les collectivités

4.2. Les conduites à risques

(alcool, stupéfiants, vitesse et non respect du code de la route, distracteurs)

Contexte en Loir-et-Cher

Un accident de la route résulte de la conjonction de multiples facteurs sur lesquels il est possible d'agir. Ces facteurs sont principalement liés :

- au comportement humain
- à l'environnement
- à l'état du véhicule

Dans près de 90 % des accidents de la route, le facteur comportemental constitue la première cause : entre 2017 et 2021, en Loir-et-Cher, sur 1123 accidents de la route, 1009 conducteurs ont été présumés responsables.

Le premier facteur d'accident était connu dans 639 cas, les principaux étant :

- le non-respect du Code de la route => dans 30 % des cas
- la conduite sous l'empire de l'alcool et/ou stupéfiants => 22%
- la vitesse excessive => 19 %
- l'inattention/l'utilisation du téléphone au volant=> 17 %

De plus, près de 12 % des auteurs présumés responsables d'accidents étaient, soit en défaut de permis de conduire, soit titulaires d'un permis de conduire probatoire. Parmi eux :

- plus de la moitié cumulaient défaut de permis/permis probatoires ET conduites à risques
- plus de la moitié étaient des jeunes de 18 à 24 ans et certains étaient mineurs.

Source : ODSR41 - 2022

Les orientations d'actions

Améliorer la connaissance :

- Communiquer sur les dispositifs visant à favoriser le repérage précoce des addictions et l'orientation vers les structures ressources du département : [consultations jeunes consommateurs](#) (CJC) à Blois, Romorantin-Lanthenay et Vendôme.

Informier, former, éduquer :

- Poursuivre les actions de sensibilisation par les pairs aux conduites addictives et à risques, via des relais de prévention.
- Identifier des publics pour cibler les actions. Exemples :
 - => chez les jeunes : sensibilisation sur les risques pouvant être pris en milieu festif (alcool, stupéfiants, usage détourné du protoxyde d'azote..)
 - => chez les seniors : rappel du Code de la route, sensibilisation à la prise de médicaments associée à la conduite, conseils pour améliorer la sécurité de conduite tout en conservant sa mobilité et son autonomie, sensibiliser les proches sur les problématiques liées au vieillissement et pouvant dans certains cas être incompatible avec la conduite.
- Encourager la modification durable du comportement routier et prévenir la récurrence de la conduite en état d'alcoolémie ou en ayant fait usage de drogues.
- Soutenir les groupes d'expression locaux pour favoriser la pair-aidance via des ateliers organisés par des associations : [entraïd' addict](#) , [Vie libre](#) ...
- Favoriser les échanges entre les jeunes et les forces de l'ordre pour faire changer leur vision.
- Lutter contre la banalisation de l'usage du cannabis.

Contrôler et sanctionner :

- Renforcer les contrôles par les forces de l'ordre, notamment dans les communes rurales où l'on constate une montée en puissance du non-respect du Code de la Route, principalement des vitesses excessives ou non adaptées.

Des acteurs à mobiliser :

- l'agence régionale de santé (ARS)
- la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites à risques (MILDECA)
- les associations spécialisées (OPPELIA VRS41 – Addictions France)
- associations d'étudiants
- les services de l'Education Nationale
- les enseignants de la conduite
- les collectivités

4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

vélo (y compris à assistance électrique) EDPM, marche

Contexte en Loir-et-Cher

Accidentalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'engins de déplacement personnel) :

- 205 impliqués => 8% de la totalité des impliqués
- 200 victimes => 12 % de la totalité des victimes
- 17 tués => 12 % de la totalité des tués

23 % des victimes usagers vulnérables sont présumées responsable de l'accident.

22 usagers vulnérables ont été victimes d'un accident sans collision avec un véhicule, parmi lesquelles 15 ont été hospitalisées.

27 % des victimes usagers vulnérables sont des seniors de 65 ans et plus, majoritairement des piétons. Dans 90 % des cas, ils ne sont pas présumés responsables de l'accident.

Les déplacements en voiture, en deux-roues motorisés ou en transports en commun ne répondent pas toujours aux besoins de mobilité quotidiens et des nouveaux mode de déplacement se sont développés en remplacement ou en complément des modes « classiques ». Si le nombre d'utilisateurs d'engins de déplacement personnel (EDP) augmente, on ne déplore pas, à ce jour, dans le département, une forte accidentalité. Pour autant, des accidents sont souvent évités, et on constate une méconnaissance de la réglementation (circulation sur le trottoir ou sur des routes dont la VMA est supérieure à 50 km/h, absence d'équipement de sécurité...).

Source : ODSR41 - 2022

Les orientations d'actions

Améliorer la connaissance :

- Développer la communication auprès des cyclistes, sur l'existence d'aménagements dédiés.
- Développer la connaissance sur la réglementation liée à l'utilisation des engins de déplacement personnel motorisés.
- Affiner les statistiques de l'accidentalité en incluant et en différenciant les nouveaux modes doux.

Sécuriser les infrastructures pour favoriser le partage de la rue entre les différentes catégories d'usagers :

- Poursuivre la politique des collectivités territoriales pour favoriser les mobilités alternatives.
- Mettre en place une signalisation et un jalonnement dédiés aux itinéraires cyclables.

Informier, former, éduquer :

- Poursuivre l'accompagnement de la mise en œuvre des programmes nationaux «Savoir Rouler à Vélo » et « Grand Plan Vélo ».
- Communiquer auprès de tous les usagers sur la nécessité de partager la voirie en toute sécurité, notamment en zone de rencontre (cohabitation avec tous les modes de transport, acceptabilité des véhicules de tourisme de rencontrer des cyclistes).
- Sensibiliser les parents, via des associations de parents d'élèves notamment, sur l'importance des équipements non obligatoires (piétons, vélos, scooters, EDP), et au bon usage des EDP, notamment les trottinettes électriques.
- Poursuivre la sensibilisation au sein des structures accueillant des adultes en situation de handicap.

Des acteurs à mobiliser :

- les collectivités territoriales
- l'Education Nationale
- l'USEP41
- les associations de cyclistes

4.4. Le risque routier professionnel (RRP)

Trajet domicile-travail et déplacement professionnel

Contexte en Loir-et-Cher

Entre 2017 et 2021 585 personnes ont été impliquées dans un accident de la route, dans un contexte professionnel (trajet domicile-travail ou déplacement professionnel), soit 23 % de la totalité des impliqués.

25 d'entre elles ont été tuées (18 % de la totalité des tués sur la route), et 284 blessées dont 132 hospitalisées.

25 % des auteurs présumés d'accident de la route le sont dans le cadre professionnel, dont 40 % lors d'un déplacement professionnel. Parmi les facteurs connus on constate :

- le non-respect du Code de la route => dans 40 % des cas
- l'inattention et l'utilisation du téléphone portable au volant => 20 %
- la vitesse excessive => 16 %
- l'alcool et/ou stupéfiant => 10 %

Prévenir le risque routier professionnel, c'est d'abord sensibiliser l'ensemble du personnel au respect des règles concernant l'alcool au volant, les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation du téléphone, etc. C'est aussi mettre en œuvre une politique de prévention applicable aux quatre grands domaines indissociables : déplacements, véhicules, communications et compétences.

Source : ODSR41 - 2022

Les orientations d'actions

Améliorer la connaissance :

- Développer la connaissance en incitant les entreprises à réaliser des diagnostics de l'accidentalité.
- Identifier les secteurs à risques (aides à domicile, travail de nuit, livreurs, conducteurs de transports collectifs, ambulanciers, commerciaux...) .
- Informer sur les responsabilités de l'employeur et des salariés ainsi que sur les répercussions pour l'entreprise d'un accident de la route : nombre de jours d'arrêt de travail, coût financier, image de marque, climat au sein de la communauté de travail...

Informier, former, éduquer :

- Former des référents sécurité routière au sein des entreprises
- Sensibiliser les employeurs à la problématique des déplacements : conduite apaisée, sécurité des véhicules
- Sensibiliser les salariés à la préparation de leurs déplacements.
- Inciter à l'utilisation du numérique (visioconférence, audioconférence) et instaurer des règles d'usage du téléphone portable pendant les missions.
- Promouvoir la semaine nationale de la sécurité routière au travail.
- Inciter les entreprises à rejoindre [l'Appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière](#).
- Promouvoir le covoiturage pour les trajets professionnels et les trajets domicile-travail.

Contrôler et sanctionner :

- Prévoir, dans le règlement intérieur des entreprises, la possibilité de contrôler l'alcoolémie des salariés.
- Renforcer les contrôles des transports terrestres et poursuivre les actions de contrôle sur les surcharges

Des acteurs à mobiliser :

- **Les Chambres consulaires**
- **les caisses d'assurance maladie**
- **les forces de l'ordre**
- **la DDETS-PP**

5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO constitue le cadre de référence pour l'établissement des PDASR annuels. Chaque année, un bilan du PDASR sera effectué et constituera l'élément principal de suivi du DGO, année par année.

Les indicateurs de suivi du DGO :

- Nombre d'actions réalisées
- Nombre de personnes sensibilisées
- Le retour des participants
- Le budget consacré à chaque enjeu

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) réalisera des bilans mensuels de l'accidentalité, sur la base des indicateurs classiques ATBH (accidents, tués, blessés, blessés hospitalisés), ainsi qu'un bilan annuel plus complet.

6. Annexe : l'accidentalité 2017-2021 en chiffres

Les représentations graphiques qui suivent sont établies selon un cadre fixé par l'ONISR⁶.

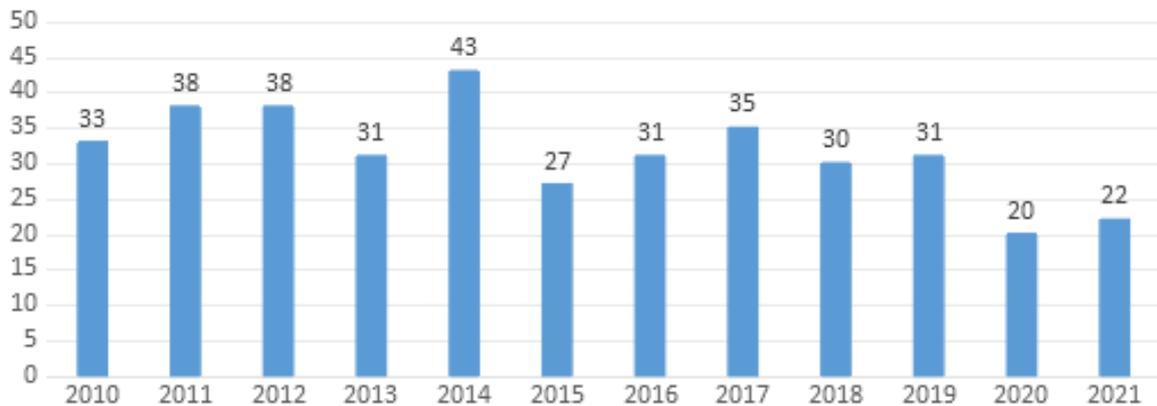
Les données consolidées sont issues du système d'information des accidents TRAx, sur la base de l'accidentalité locale constatée entre 2017 et 2021 (entre 2019 et 2021⁷ pour certains indicateurs).

6 Observatoire national interministériel de la sécurité routière

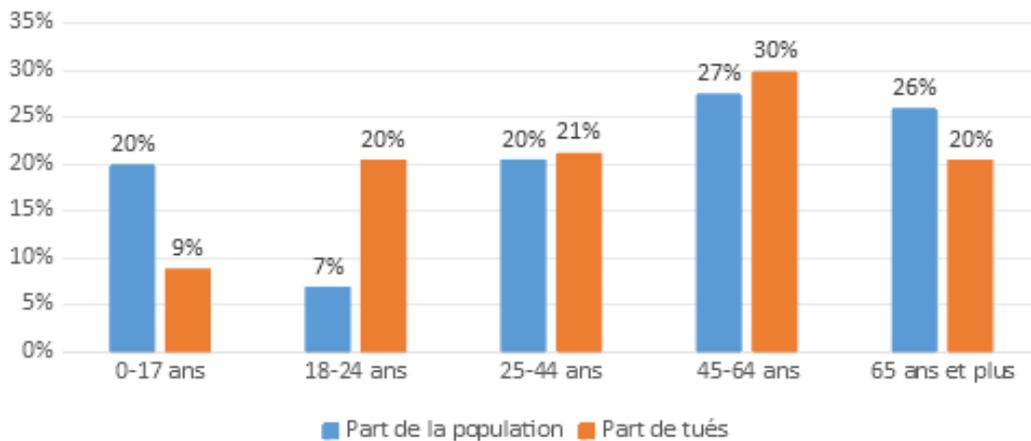
7 La base de données TRAx, mise en service en 2018, ne reprend pas la totalité des indicateurs antérieurs.

Mortalité routière, les victimes

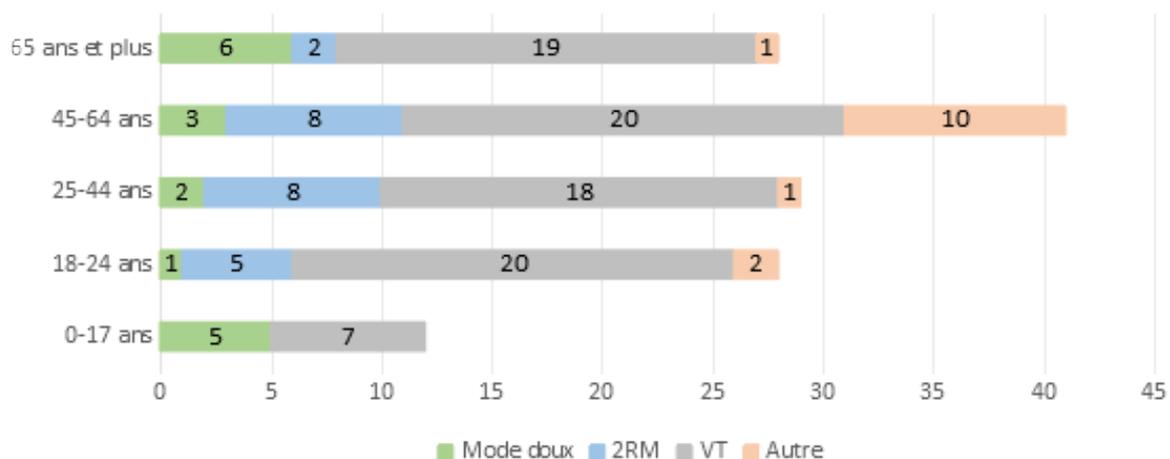
- **Nombre de personnes tuées par année depuis 2010**



- **Répartition de la population de Loir-et-Cher 2021 et des tués entre 2017 et 2021**

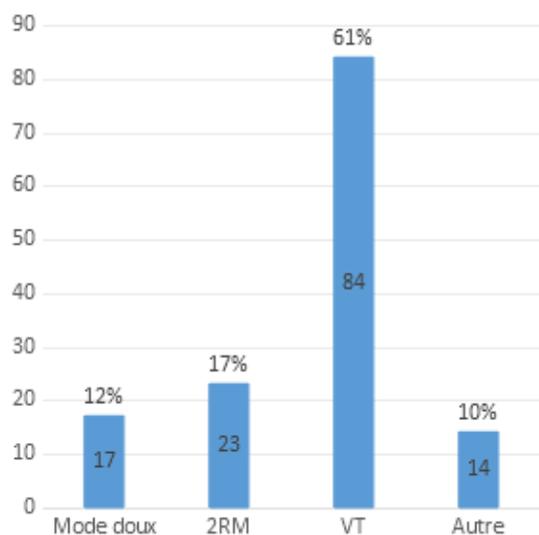


- **Nombre de tués par âge et par mode de déplacement entre 2017 et 2021**

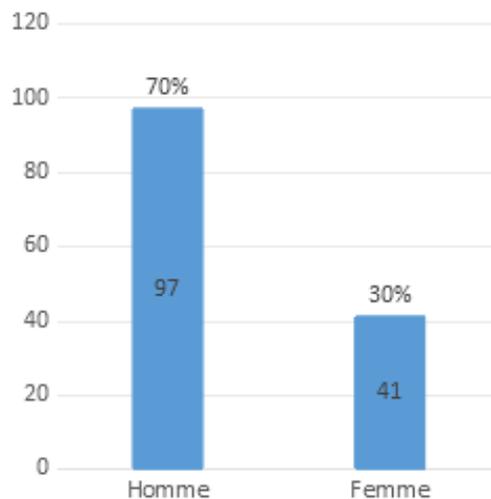


modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

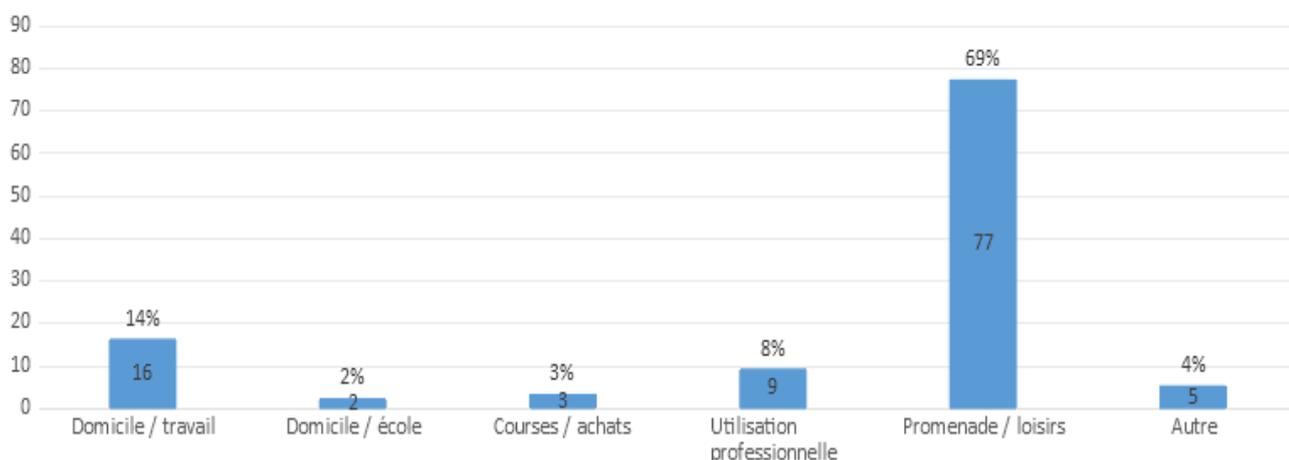
- **Nombre de tués par mode de déplacement entre 2017 et 2021**



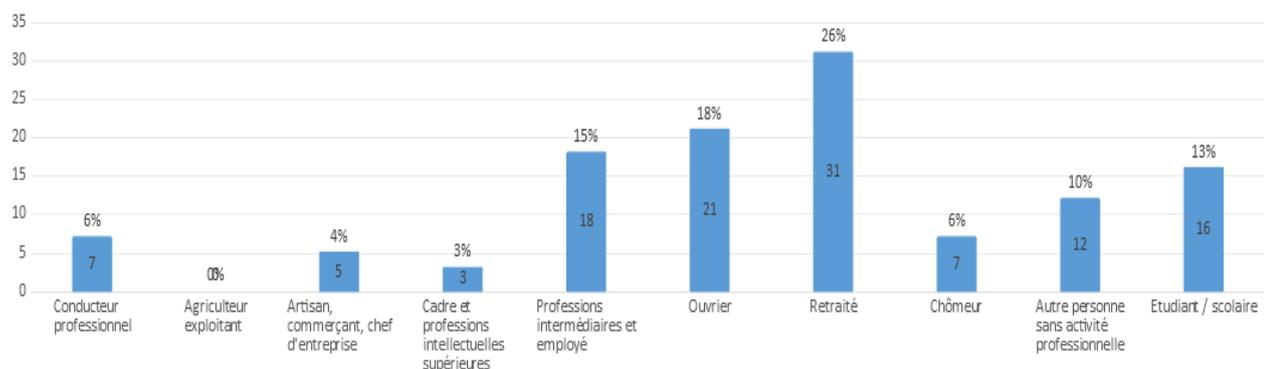
- **Nombre de tués par genre entre 2017 et 2021**



- **Nombre de tués selon le trajet connu entre 2017 et 2021**

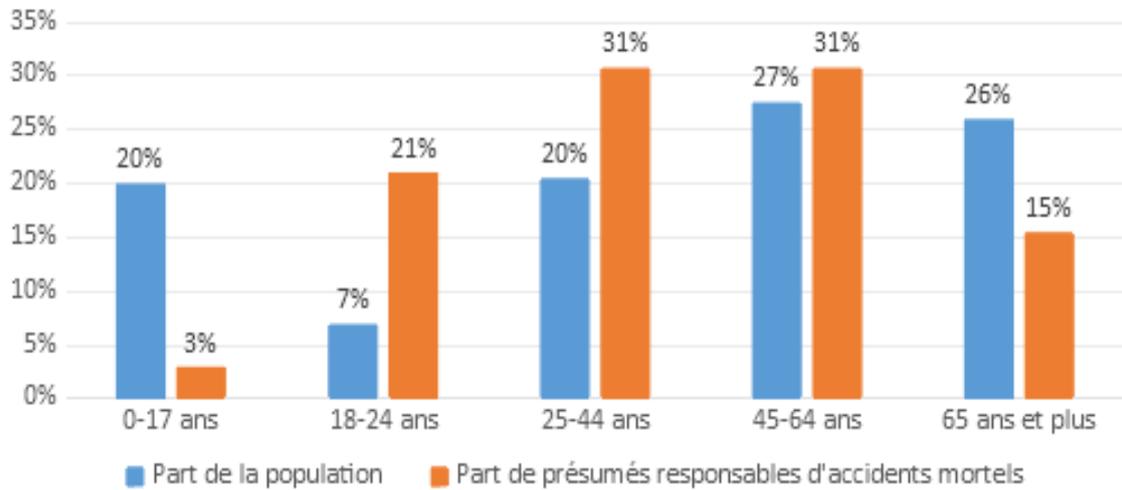


- **Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle connue entre 2017 et 2021**

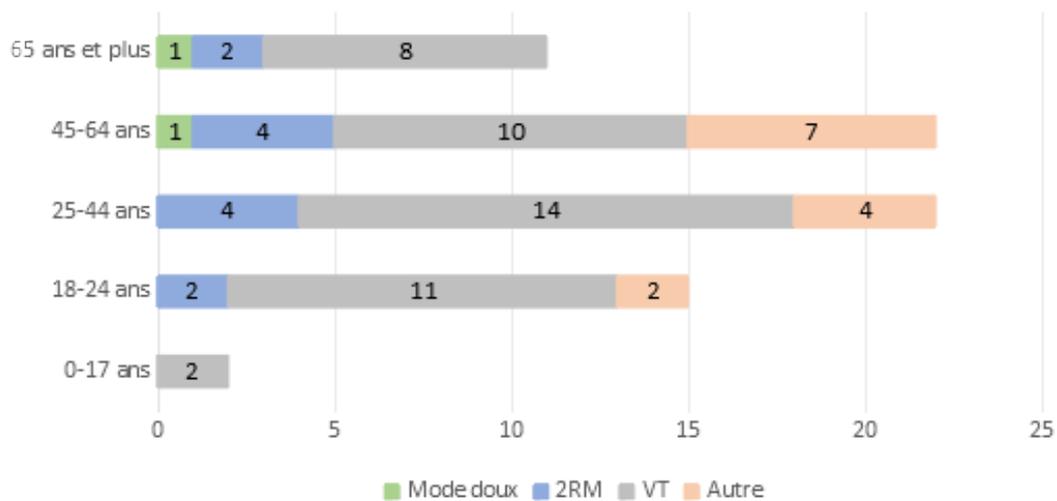


Mortalité routière, les présumés responsables d'accidents mortels (AM)

- **Répartition de la population 2021 et des présumés responsables d'AM - 2019-2021**

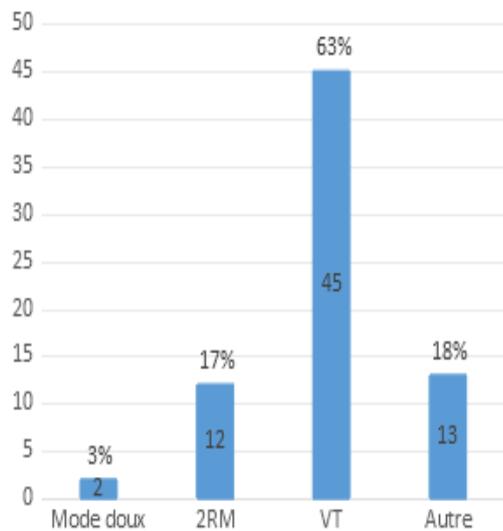


- **Nombre de présumés responsables d'AM par mode de déplacement - 2019-2021**

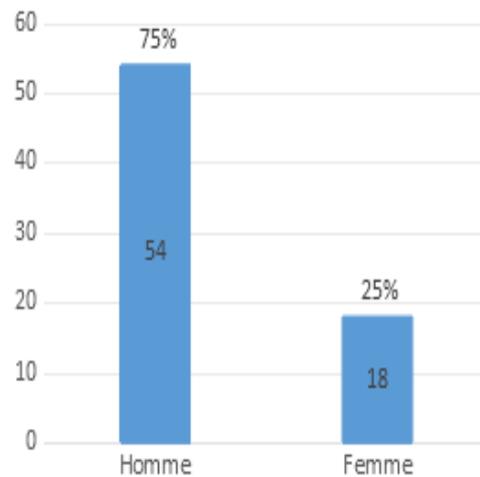


modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

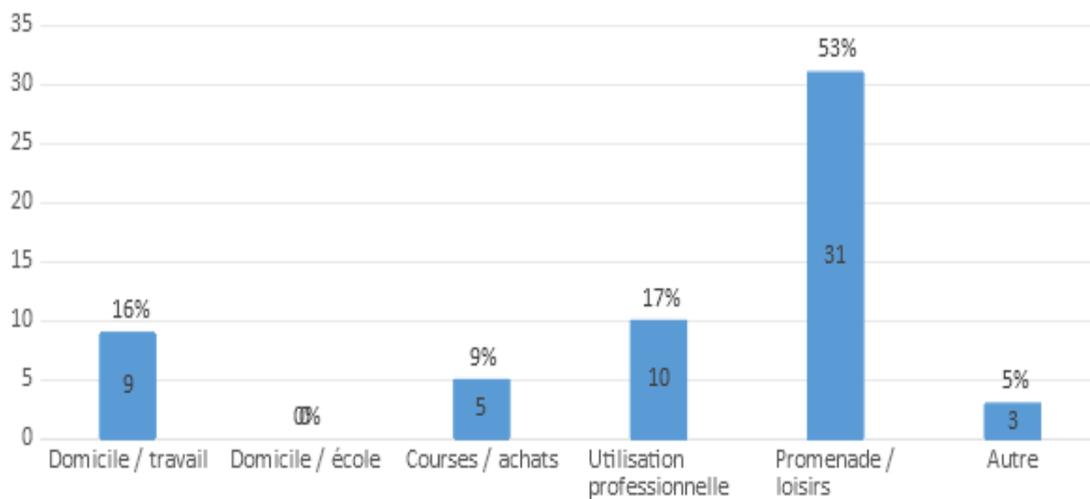
- **Nombre de présumés responsables d'AM, par mode de déplacement 2017-2021**



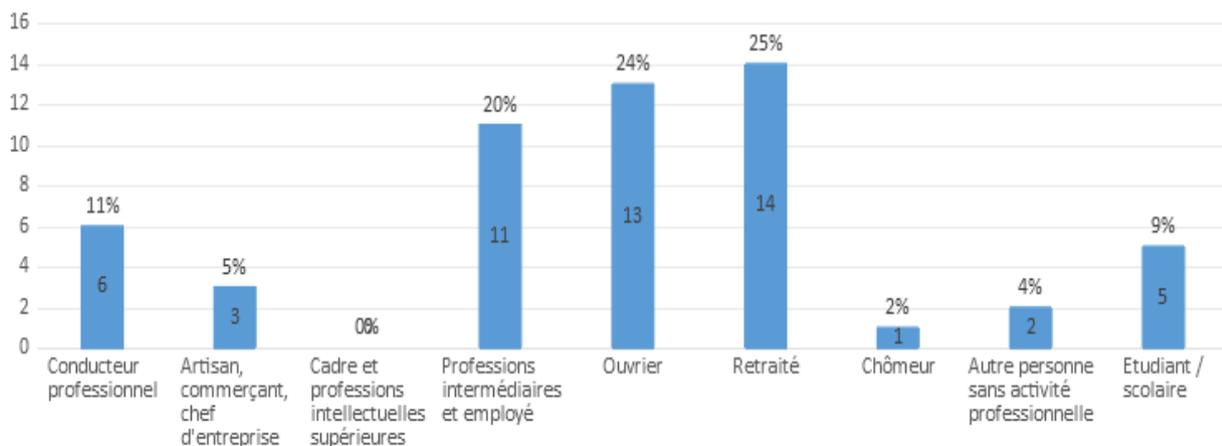
- **Nombre de présumés responsables d'AM, par genre 2017-2021**



- **Nombre de présumés responsables d'AM, selon le trajet connu - 2019-2021**



- **Nombre de présumés responsables d'AM, selon la catégorie socio-professionnelle connue - 2019-2021**

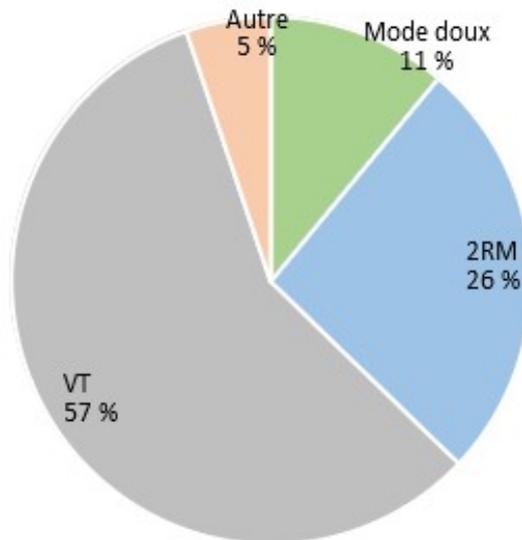


- Répartition des facteurs relevés chez les présumés responsables d'AM - 2019-2021

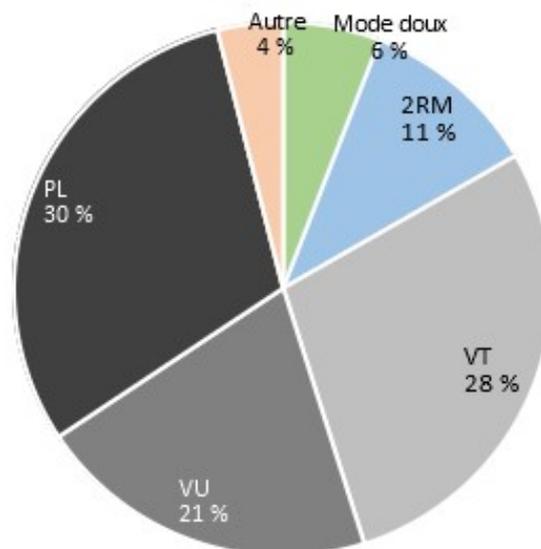
	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	16	3	19
Alcool seul	15	2	17
Stupéfiant seul	9	1	10
Alcool et stupéfiant	3	1	4
Inattention - téléphone	7	4	11
Non respect de la priorité	8	4	12
Malaise	1	2	3
Somnolence - fatigue	1	1	2
Médicaments	0	0	0
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	1	0	1
Changement de file	7	0	7
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	2	3	5
Cause indéterminée	5	1	6
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	54	18	72

Risque routier professionnel (RRP)

- Répartition des victimes RRP sur un trajet domicile-travail - 2017-2021



- Répartition des victimes RRP sur un déplacement professionnel - 2017-2021



VT (VL) : véhicules de tourisme (véhicules légers)
2RM : 2 roues motorisés
modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)
PL : poids lourds
VU : véhicules utilitaires

Principales caractéristiques des accidents

hors agglomération hors autoroute

- **Victimes (tués + blessés) hors agglomération/hors autoroute par mode de déplacement - 2017-2021**

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	23	40	192	2	4	0	7	268
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	4	0	1	0	0	0	0	5
Moto	0	0	0	3	7	0	0	0	0	10
VL	7	11	17	36	234	13	4	0	4	326
VU	1	0	3	4	18	8	3	0	0	37
PL	1	1	1	0	24	4	2	0	1	34
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
Autre	1	1	0	2	5	0	0	0	0	9
MULTICOLLISION	0	0	5	2	34	7	1	0	0	49
TOTAL	10	13	53	87	516	34	14	0	13	740
<i>Part de victimes</i>	1%	2%	7%	12%	70%	5%	2%	0%	2%	100,00%

VT (VL) : véhicules de tourisme (véhicules légers)

2RM : 2 roues motorisés

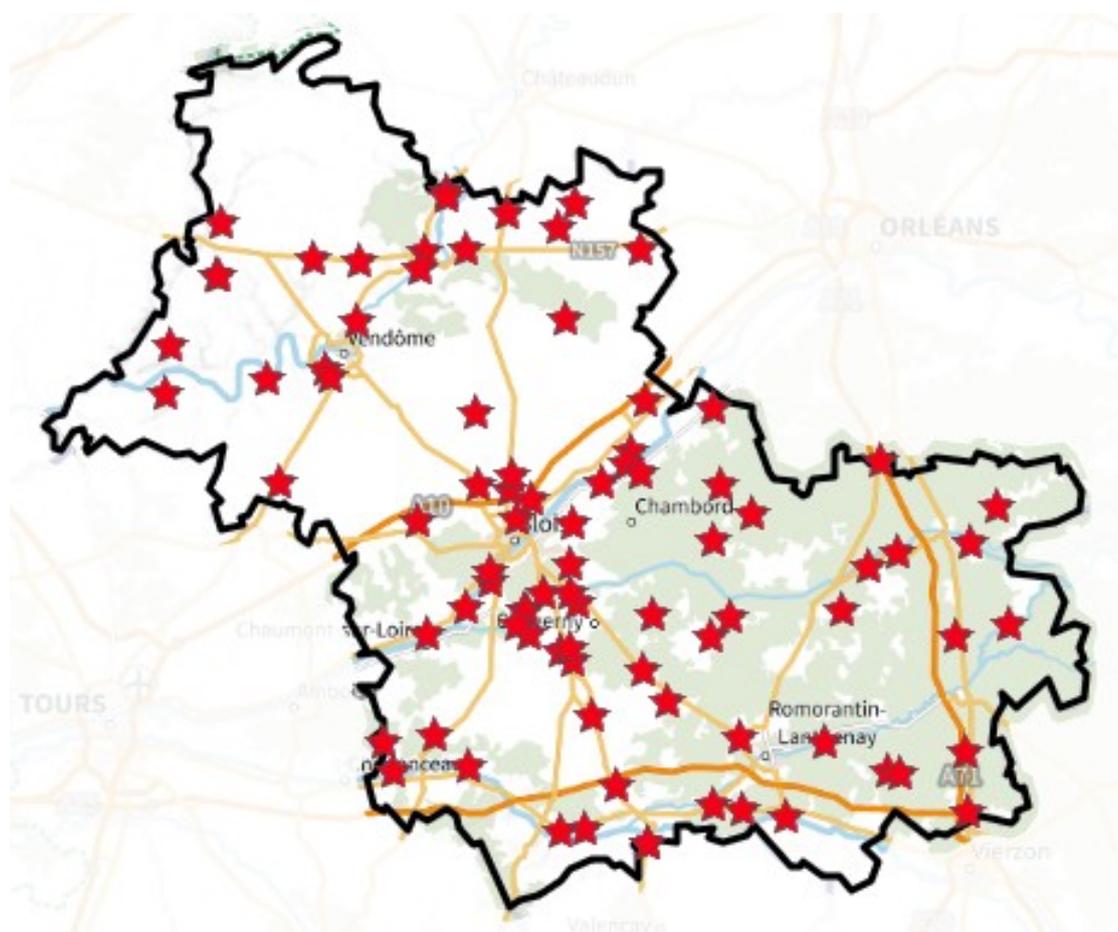
modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

PL : poids lourds

VU : véhicules utilitaires

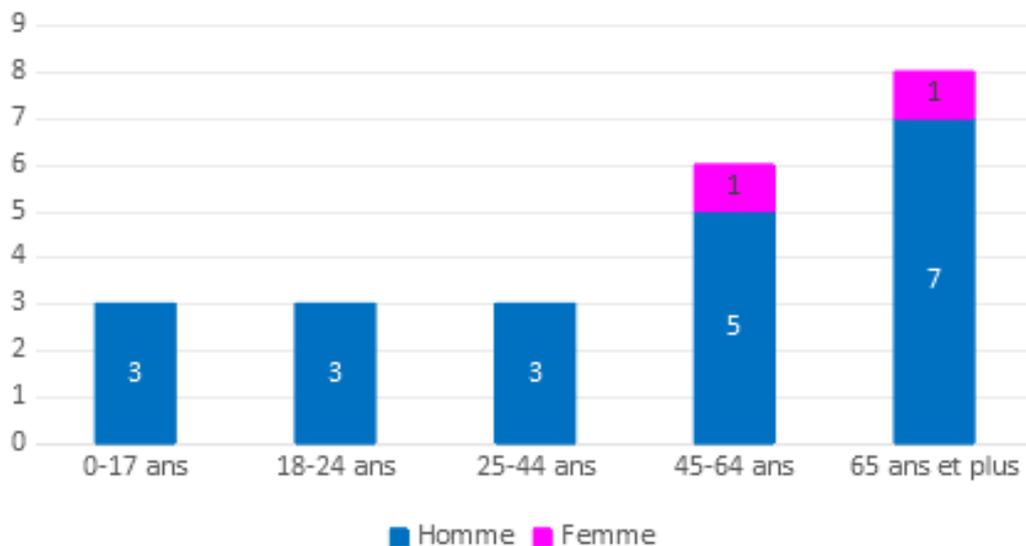
TC : transports en commun

- **Localisation des accidents mortels hors agglomération et hors autoroutes - 2017-2021**

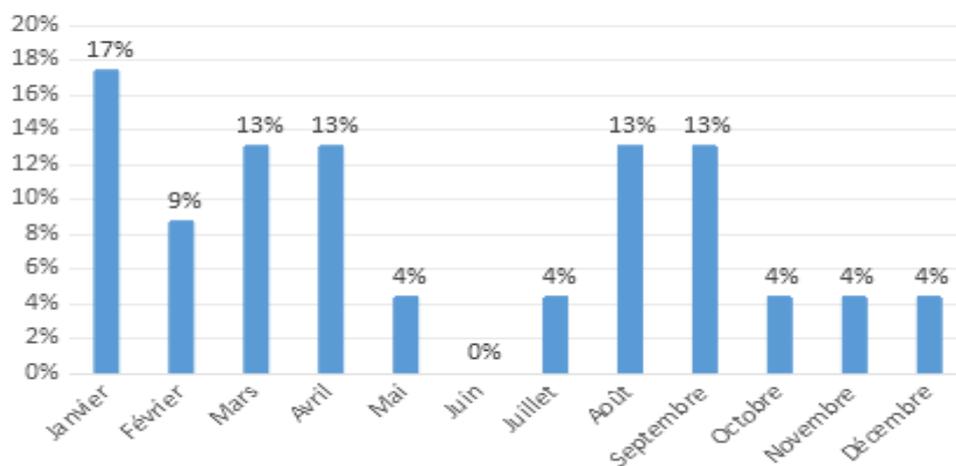


➤ Modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

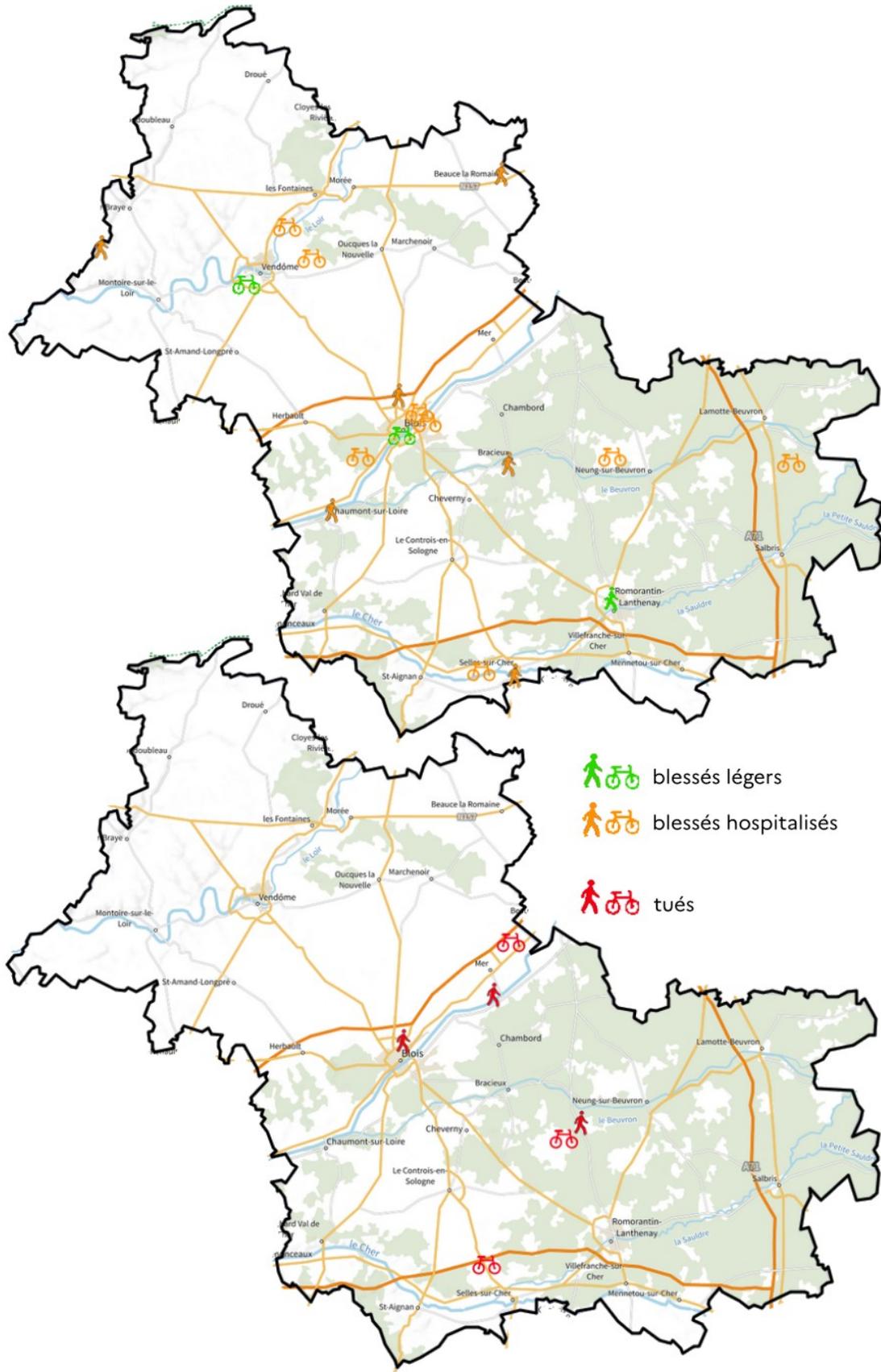
• Les victimes par tranche d'âge, hors agglomération et hors autoroutes - 2017-2021



• Les victimes par période, hors agglomération et hors autoroutes - 2017-2021

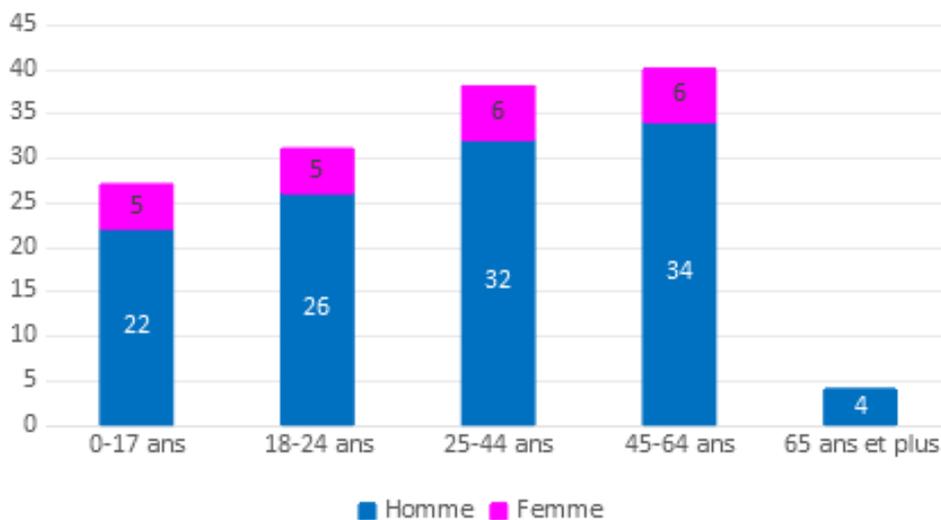


- Localisation des accidents corporels impliquant un usager en mode doux, hors agglomération – 2017-2021

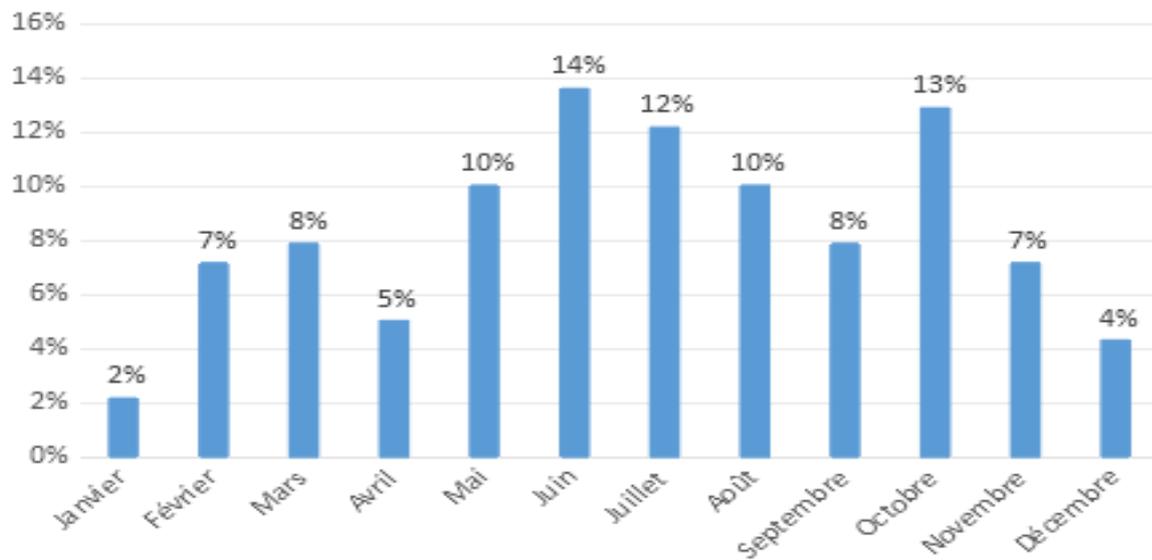


➤ Les deux-roues motorisés (2RM)

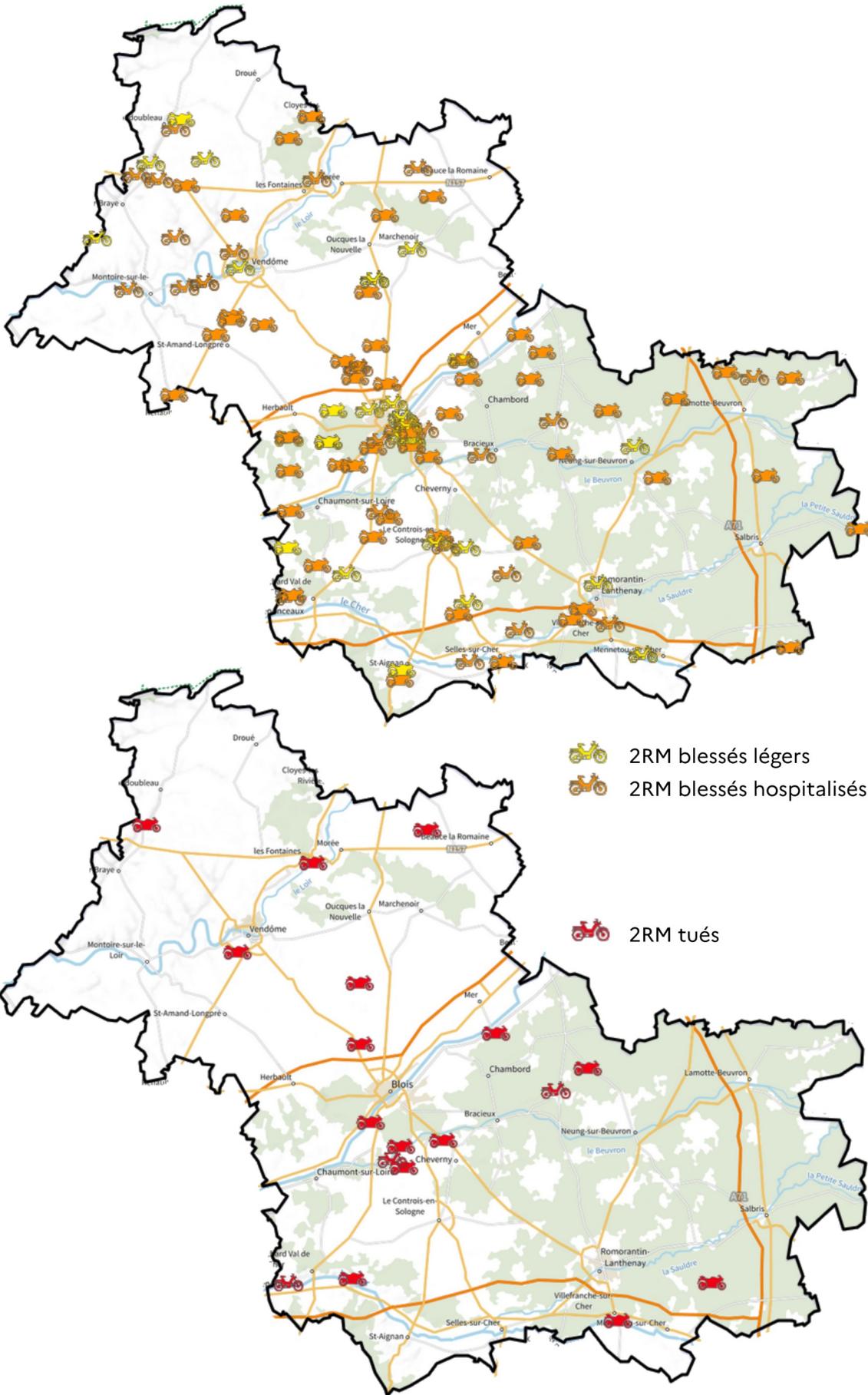
- Victimes en 2RM selon l'âge et le genre, hors agglomération et hors autoroutes 2017-2021



- Part des victimes en 2RM dans l'année, hors agglomération et hors autoroutes 2017-2021

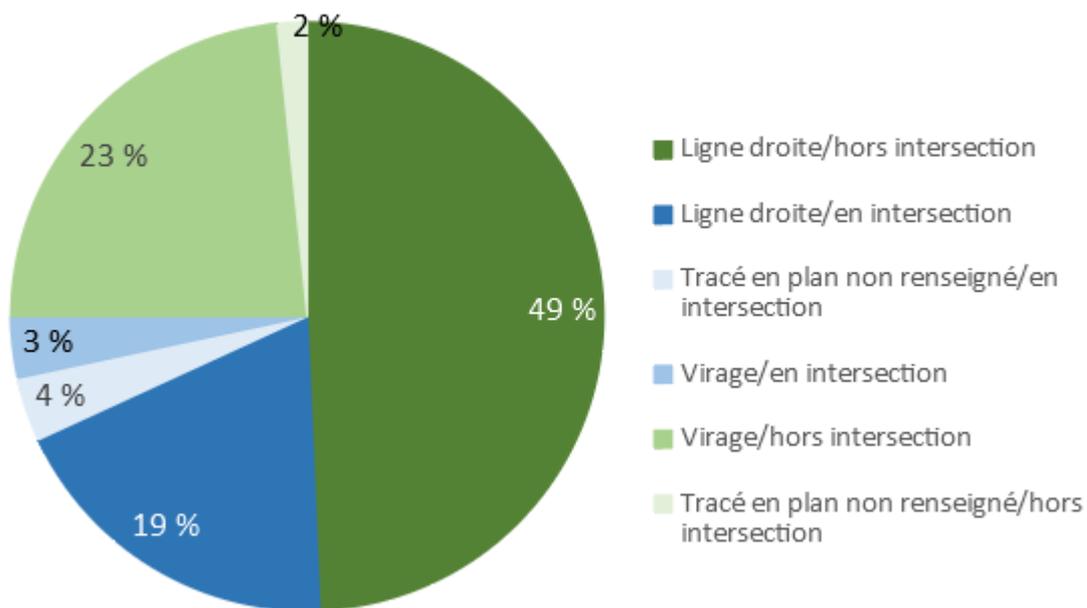


- Localisation des accidents corporels impliquant un 2RM, hors agglomération et hors autoroutes - 2017-2021

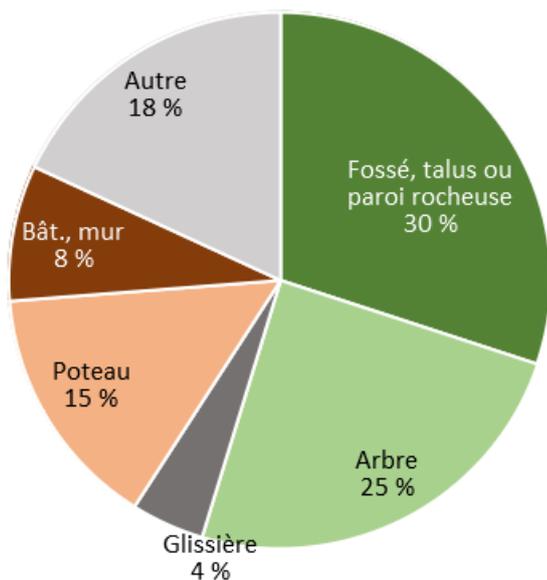


➤ **Les facteurs spécifiques**

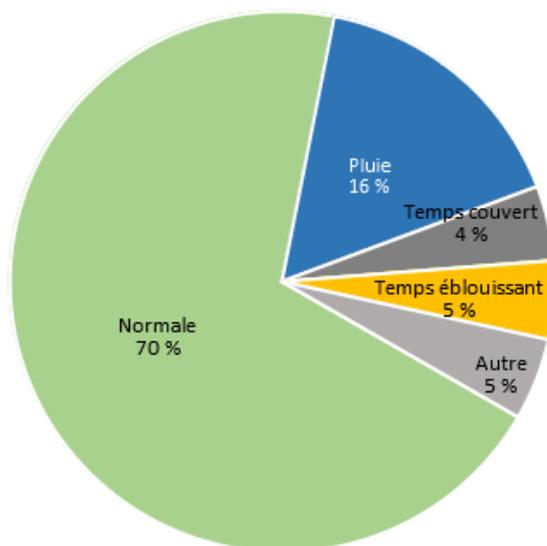
- Répartition des victimes en ligne droite/virage hors agglomération et hors autoroutes (2017-2021)



- Répartition des victimes selon l'obstacle heurté (véhicule seul) hors agglomération et hors autoroutes 2017-2021



- Répartition des victimes selon les conditions atmosphériques, hors agglomération et hors autoroutes 2017-2021



Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

- Victimes (tués + blessés) en agglomération/hors autoroute par mode de déplacement
2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	10	29	24	82	5	1	0	12	163
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Vélo	2	1	0	0	1	0	0	0	0	4
Cyclo	2	0	4	0	2	0	0	0	0	8
Moto	2	0	0	0	2	1	0	0	0	5
VL	77	60	53	49	116	0	0	0	1	356
VU	9	2	5	2	4	2	0	0	0	24
PL	3	0	1	1	12	0	0	0	1	18
TC	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
Autre	2	1	0	1	0	0	0	0	0	4
MULTICOLLISION	2	1	3	1	29	7	0	0	0	43
TOTAL	99	77	95	78	250	15	1	0	14	629
<i>Part de victimes</i>	16%	12%	15%	12%	40%	2%	0%	0%	2%	100,00%

VT (VL) : véhicules de tourisme (véhicules légers)

2RM : 2 roues motorisés

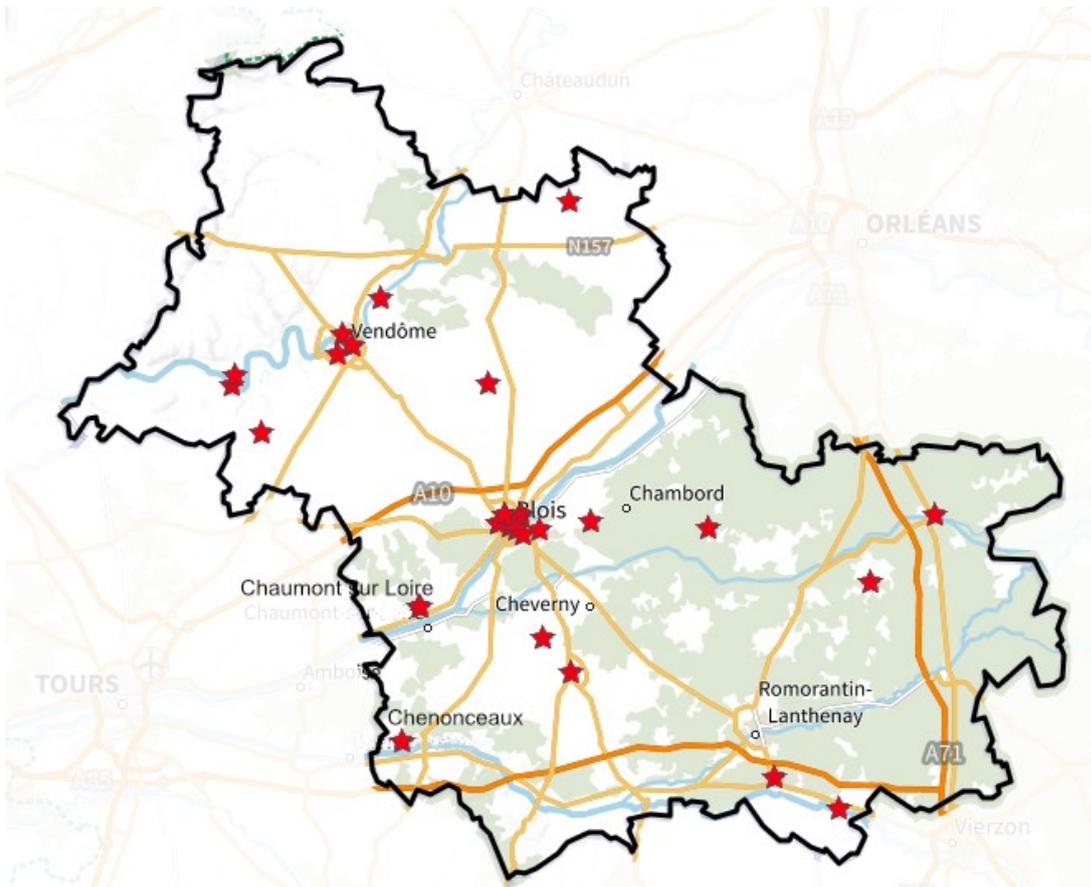
modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

PL : poids lourds

VU : véhicules utilitaires

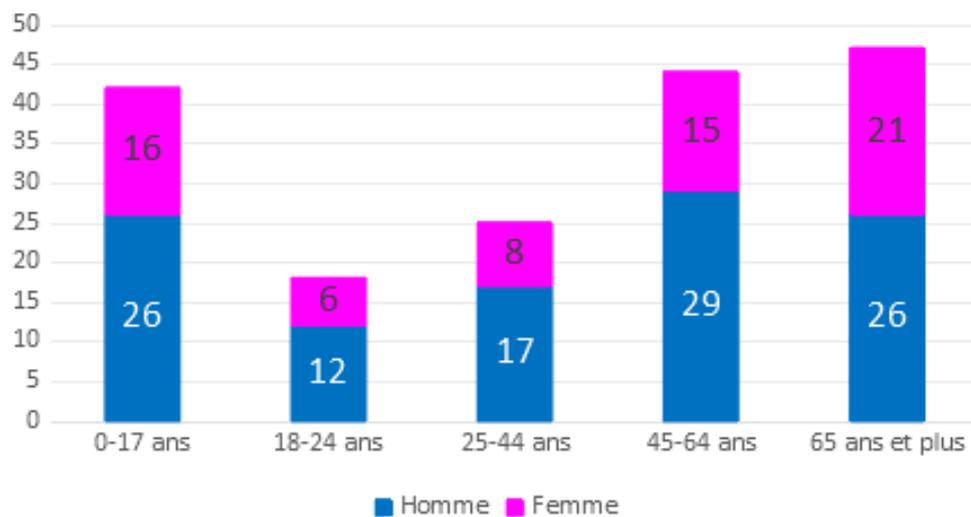
TC : transports en commun

- Localisation des accidents mortels en agglomération et hors autoroutes
2017-2021

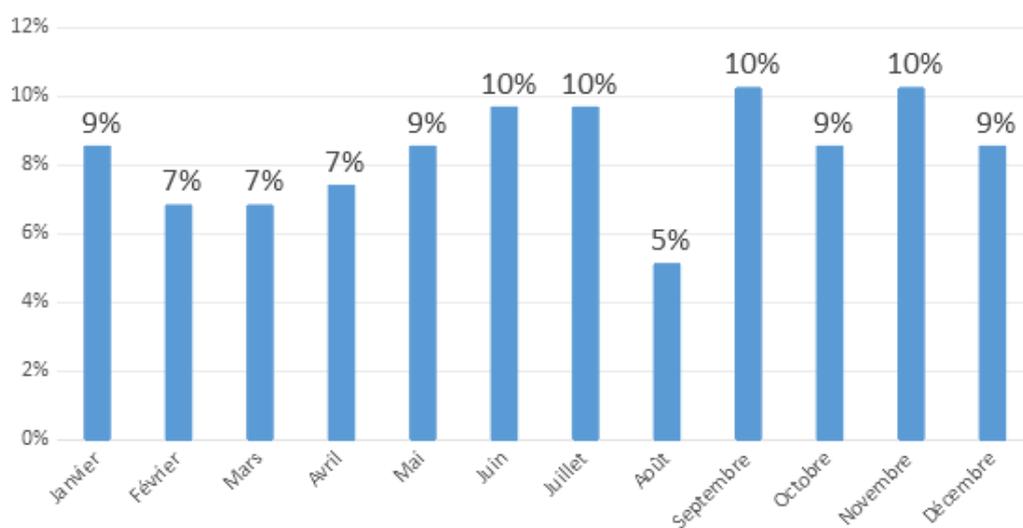


➤ Modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

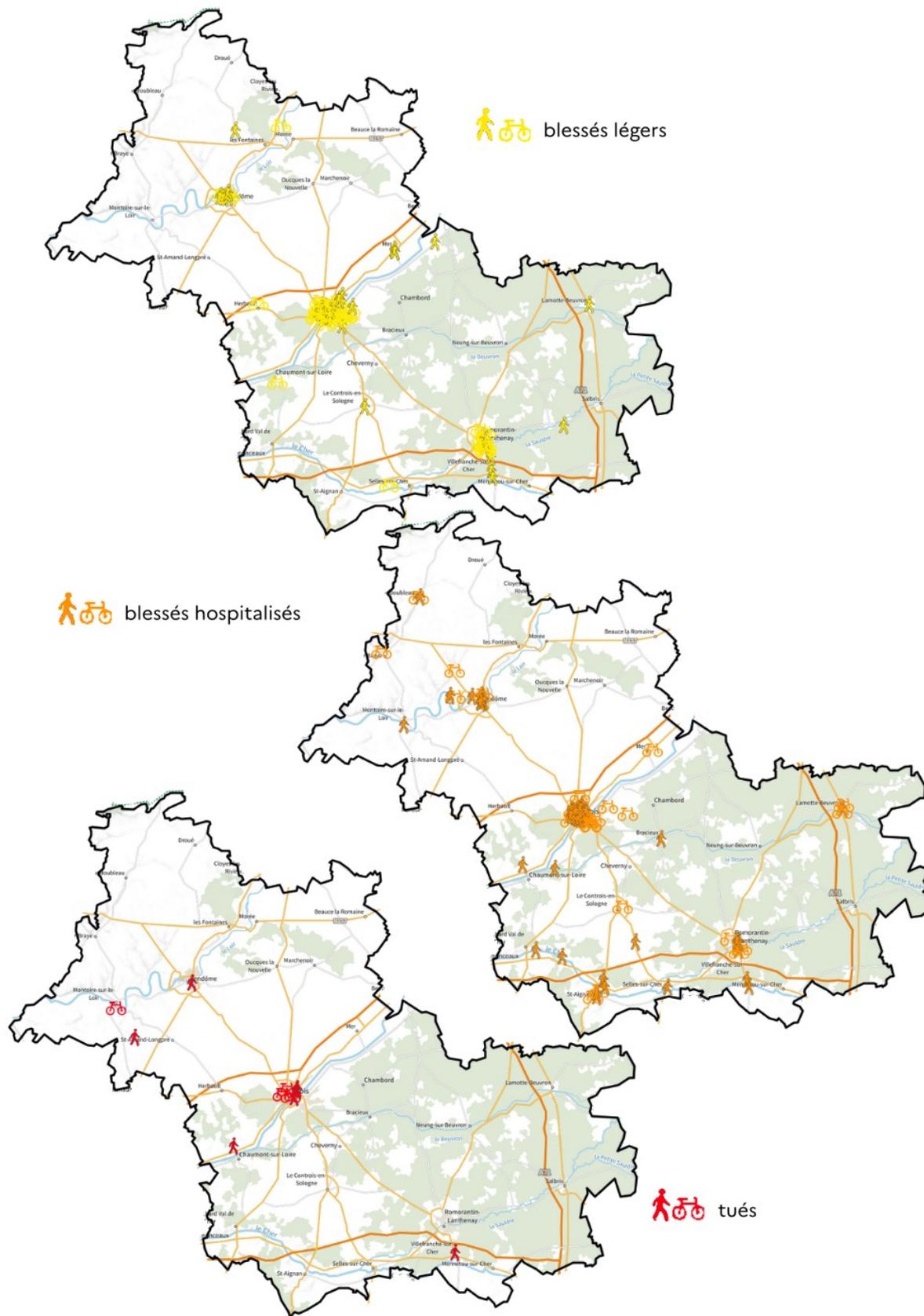
- Les victimes par tranche d'âge, en agglomération et hors autoroutes - 2017-2021



- Les victimes par période, en agglomération et hors autoroutes - 2017-2021

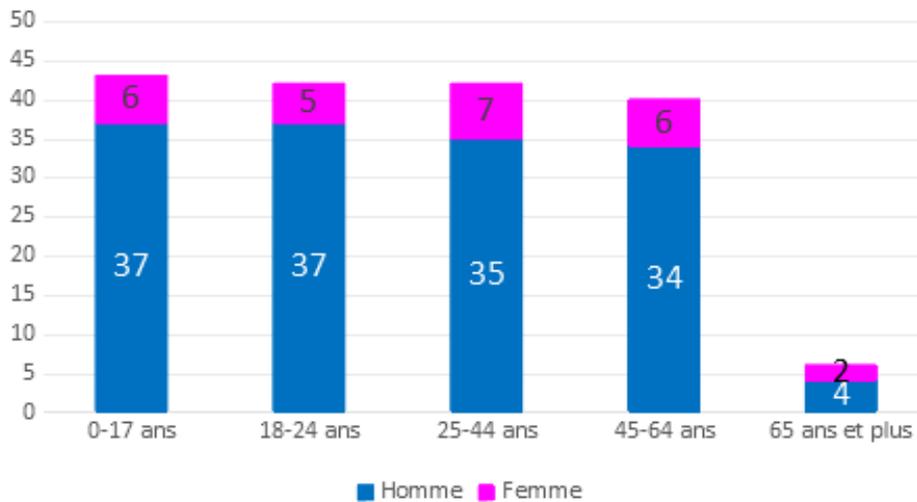


- Localisation des accidents corporels impliquant un usager en mode doux, en agglomération
2017-2021

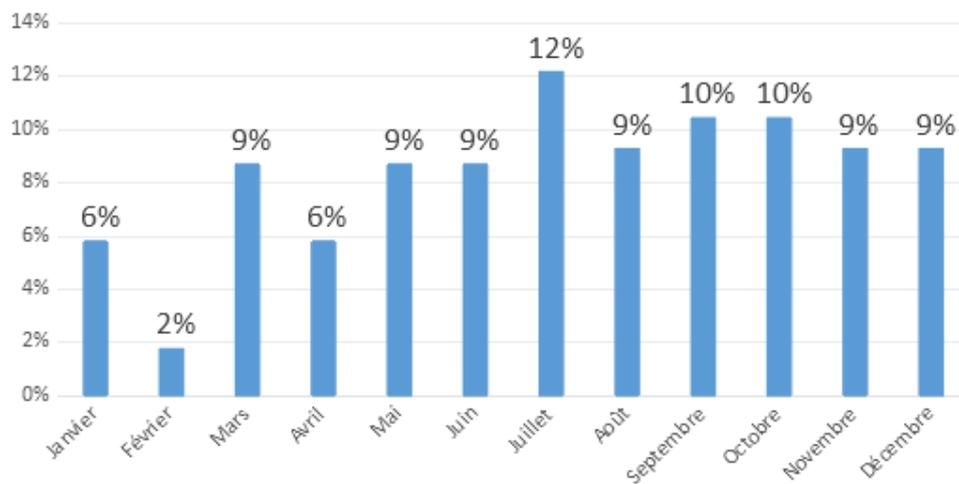


➤ Les deux-roues motorisés (2RM)

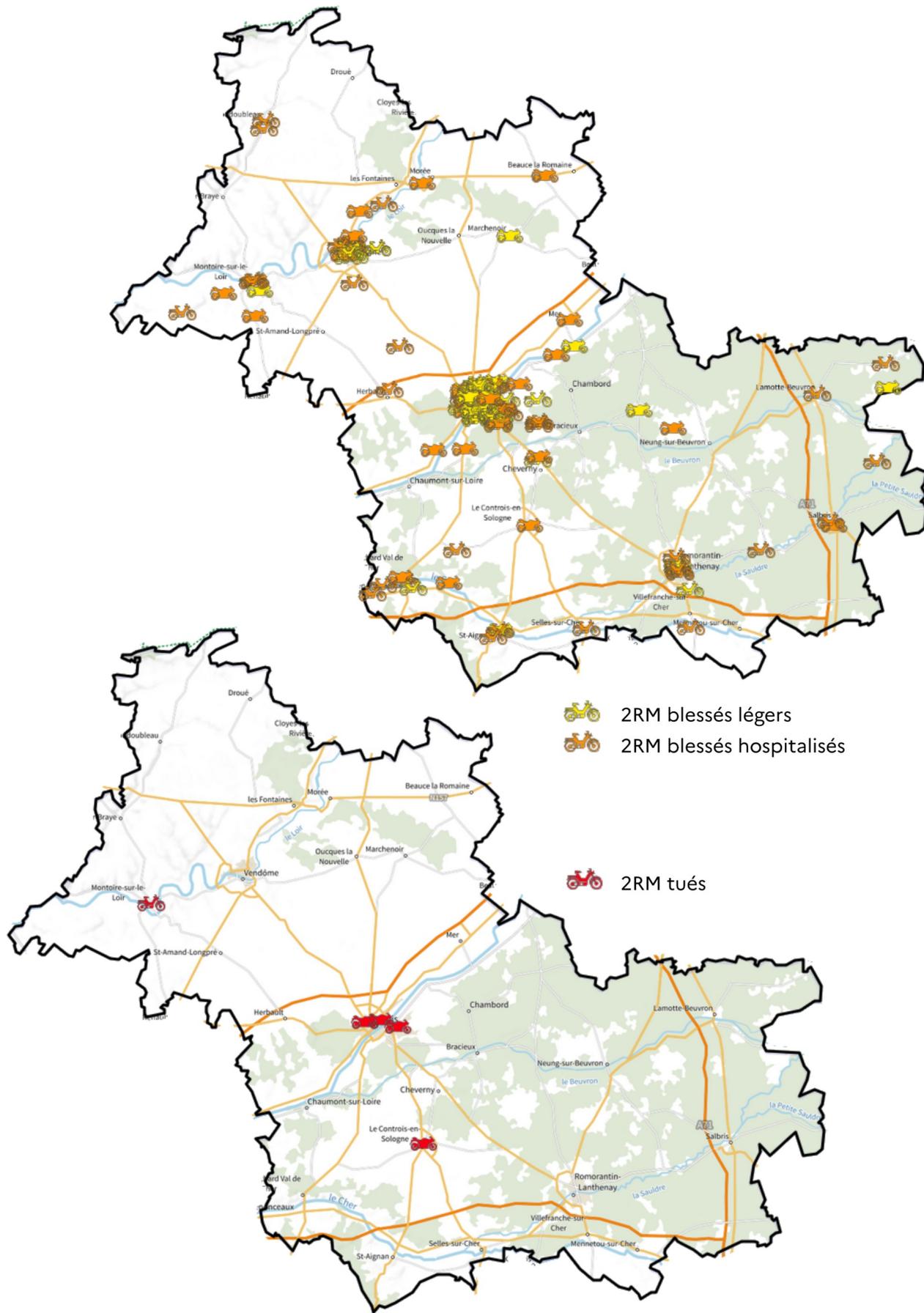
- **Victimes en 2RM selon l'âge et le genre, en agglomération et hors autoroutes 2017-2021**



- **Part des victimes en 2RM dans l'année, en agglomération et hors autoroutes 2017-2021**



- Localisation des accidents corporels impliquant un 2RM, en agglomération et hors autoroutes - 2017-2021





SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**