



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2023-2027 Indre-et-Loire



TOURAINES
LE DÉPARTEMENT

Préface :



Patrice Latron, préfet d'Indre-et-Loire.

Le document général d'orientation (DGO) présenté pour l'Indre-et-Loire couvre les cinq années qui viennent de 2023 à 2027. Il a été réfléchi et élaboré avec de nombreux partenaires institutionnels et associatifs. Il vise aussi à mobiliser l'ensemble des usagers de la route et en particulier les plus fragiles et les plus exposés aux dangers de la route.

Le DGO définit et affiche les axes prioritaires de la politique de sécurité routière en Indre-et-Loire. C'est un outil de programmation et de mobilisation de cinq années, servant de socle annuellement aux plans d'actions de sécurité routière (PDASR).

La démarche est portée par le préfet de département et le chef de projet Sécurité Routière dont la compétence est de piloter l'ensemble de la démarche et de mobiliser des partenaires. Diverses contributions dont celle de l'Observatoire départemental de Sécurité Routière (ODSR) sont un soutien pour analyser, proposer des activités en vue de l'élaboration du DGO.

La sécurité routière est l'affaire de tous et s'inscrit pleinement dans le vivre ensemble.

Quatre priorités nationales ont été retenues pour les années 2023-2027 :

1) Les deux-roues motorisés

2) Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs)

3) Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (vélos, engins de déplacement personnel motorisés communément appelés « EDPM »)

4) Le risque routier professionnel

Je remercie l'ensemble des acteurs qui ont travaillé à cette réflexion et qui resteront engagés pour sa mise en œuvre quotidienne.

Sommaire :

- I – Le cadre général de la démarche relatif au Document Général d’Orientation** (p.4)
 - A. Les rôles et responsabilités des acteurs du DGO (p.4)
 - B. Les étapes de la démarche d’élaboration (p. 5)

- II – Le contexte local** (page 7)
 - A. La présentation générale du département d’Indre-et-Loire (p.7)
 - 1) La situation géographique et démographique (p.8)
 - 2) Mortalité routière, les victimes (p.12)
 - 3) Mortalité routière, les présumés responsables (p.17)
 - 4) Risque routier professionnel (p.21)
 - 5) Réseau routier (p.28)
 - a. Un réseau routier dédié aux véhicules (p.28)
 - b. Un réseau routier à destination des modes de mobilités (p.31)

 - B. Les principales caractéristiques des accidents hors agglomération (p.33)
 - 1) Typologie des accidents (p.33)
 - 2) Modes doux (p.35)
 - a. Définition (p.36)
 - b. La marche (p.36)
 - c. Le cyclisme et la pratique des EDPM (p.37)
 - 3) les deux-roues motorisés (p.38)
 - a. Les cyclomoteurs (p.39)
 - b. Les motocyclistes (p.39)
 - 4) Facteurs spécifiques (p.40)

 - C. Les principales caractéristiques des accidents en agglomération (p.44)
 - 1) Contexte et typologie des accidents (p.44)
 - 2) Modes doux (p.46)
 - a. La marche (p.46)
 - b. Les motocyclistes (p.47)
 - c. Le nombre de victime pour l’ensemble des modes doux (p.48)

 - 3) Deux-roues motorisés (p.49)
 - a. Les cyclomoteurs (p.50)
 - b. Les Motocyclistes (p.50)
 - 4) Facteurs spécifiques (p.52)

- III – L’évaluation du Document Général d’Orientation 2018-2027** (p.53)
 - A. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu (p.53)
 - 1) Rappel des orientations déclinées par enjeu (p.54)
 - 2) L’évaluation des orientations (p. 56)

 - B. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu (p.59)

- IV- Les enjeux et orientations pour 2023-2027** (p.64)
 - A. Les enjeux prioritaires (p. 64))
 - B. Les orientations (p. 66)

- V - Suivi et évaluation du DGO 2023-2027** (p.71))
 - A. Suivi de l’accidentalité départementale (p.71)
 - B. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du plan départemental d’action de sécurité routière (PDASR) (p.75)

I. LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

A. LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES ACTEURS DU DGO

L'accidentalité sur nos routes a poursuivi ces dernières années sa tendance baissière, passant au plan national de 64 tués par million d'habitants en 2010 à 50 tués en 2019. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie de manière globale en 2021, au-delà de l'année 2020, qui fut particulièrement atypique en raison des confinements successifs, liés à la pandémie mondiale du COVID-19.

En Indre-et-Loire, l'accidentalité a connu cette même tendance baissière passant de 44 tués en 2010 à 26 en 2019 pour l'ensemble du département. Toutefois, cette tendance ne s'est pas poursuivie en 2021 et 2022 avec 32 tués en 2021 et 36 tués en 2022.

Pour autant, avec près de 3000 décès et 20 000 blessés par an dans le pays, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour la sécurité de nos concitoyens.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

Le document général d'orientations de sécurité routière (DGO) fixe les orientations d'actions de lutte contre l'insécurité routière à mener en Indre-et-Loire, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents de la route.

Le DGO permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux.

Le DGO 2023-2027 est un outil de mobilisation locale qui tient compte de la réalité des moyens de chacun.

Ce document sera ensuite décliné annuellement dans le plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR).

B. LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION EN INDRE-ET-LOIRE

Le Préfet lance la démarche d'élaboration du DGO et mobilise les services de l'État ainsi que les partenaires. Il associe les principaux acteurs de la sécurité routière et peut constituer des groupes de travail pour établir un diagnostic partagé et élaborer des orientations d'actions.

Le chef de projet sécurité routière pilote, sous la responsabilité du préfet, l'élaboration du DGO. Le coordinateur départemental de sécurité routière participe à toutes les étapes de l'élaboration du DGO et rédige le document sur la base d'un diagnostic partagé et des enjeux retenus.

L'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) recueille et analyse les données de l'accidentalité en lien avec le coordinateur départemental de sécurité routière. Il rédige le diagnostic territorial qui est ensuite partagé avec les différents acteurs.

L'ensemble des partenaires publics, associatifs ou privés participent à l'élaboration du DGO en particulier lors des étapes du diagnostic partagé, de la priorisation des enjeux et de la formalisation des orientations d'actions. Ils seront associés à son suivi.

Ce document intègre l'ensemble des thématiques nationales identifiées par la délégation à la sécurité routière. Le préfet et les principaux contributeurs du DGO valident et signent celui-ci.

Ont participé aux travaux les partenaires suivants :

- Services de l'État

- *Ministère de l'Intérieur :Police, Gendarmerie, CRS,SDIS;
- *Ministère de l'Éducation Nationale ;
- *Les chargés de mission sécurité routière ;

- Gestionnaires de voirie

- *Tours Métropole Val de Loire ;
- *Conseil Départemental ;

- Monde associatif

- * Association Prévention Routière
- * Collectif cycliste 37
- * Fédération Française des Motards en Colère FFMC
- * Association Wimmov
- * Club Moto Police Nationale (CMPN)

- Les assurances

- * Association prévention MAIF
- * Mutuelle GMF
- * Groupama

Rappel du Calendrier de travail

Mi-août	Élaboration du diagnostic territorial
15 octobre :	Restitution du bilan et de l'analyse de l'accidentalité réalisée par l'ODSR (période 2017-2021)
16 novembre :	Réunion à Blois des BSR ou coordinations des départements de la région sur la méthodologie à mettre en oeuvre
22 novembre :	Lancement de la démarche par une réunion plénière de l'ensemble des acteurs locaux : membres de la CDSR, assureurs, autres associations non membres de la CDSR, CMSR, gestionnaire des transports publics (Keolis, transports scolaires)
24 novembre :	Réunion préparatoire des animateurs des groupes de travail (un par enjeu)
6 et 7 décembre :	Réunion des groupes de travail
du 17 au 20 janvier:	Réunion des groupes de travail
janvier-février 2023 :	Rédaction du DGO
28 février 2023	Réunion de restitution et de validation des orientations d'actions proposées par les groupes de travail
mars 2023 :	Cosignature du DGO
31 mars 2023 :	Date limite pour remise DGO

A l'issue de la réunion du 22 novembre 2022, les groupes de travail, à raison d'un groupe par enjeu, se sont réunis une première fois les 6, 7 et 9 décembre pour dresser un état des lieux partagé et réfléchir aux orientations d'actions.

A cette occasion, ont été demandés des compléments d'information sur le bilan de l'accidentalité 2017-2021.

Ils se sont à nouveau réunis du 16 au 20 janvier 2023 pour arrêter les propositions d'orientations d'action.

Il a notamment été décidé d'élaborer des plans d'actions en priorisant ces dernières. En Indre-et-Loire, le lancement de la réflexion sur le DGO a eu lieu le 22 novembre 2022 en partenariat avec l'ensemble des acteurs de la prévention et de la sécurité routière.

A l'issue de ces rencontres, les travaux de réflexion des forces de l'ordre et des partenaires locaux ainsi que l'analyse de l'ODSR¹ ont été restitués le 28 février 2023.

1 Observatoire départemental de la sécurité routière

II. LE CONTEXTE LOCAL

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

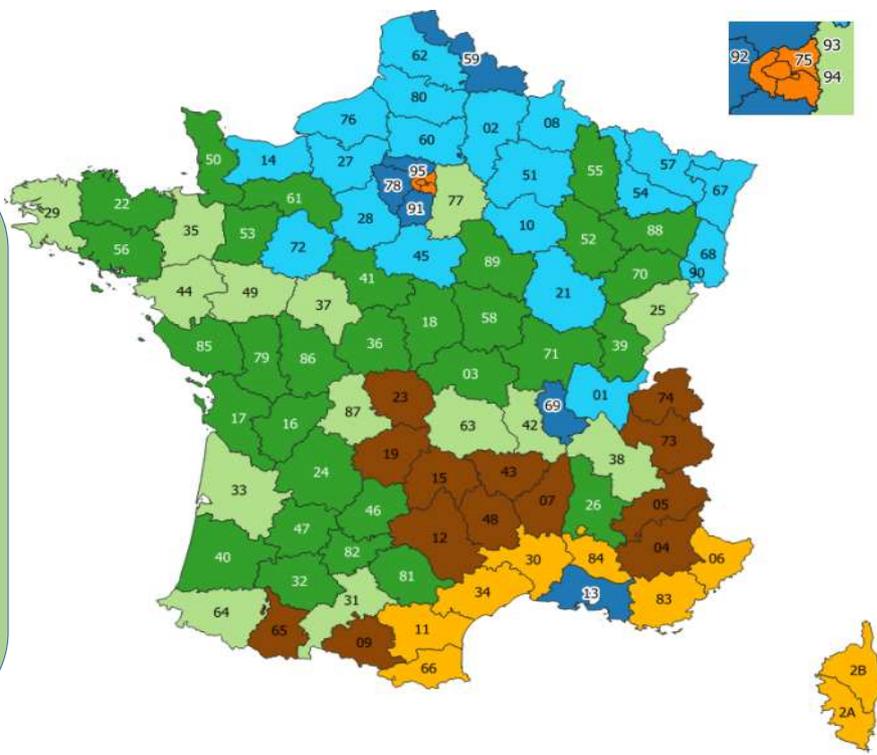
L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a réalisé une nouvelle classification en 2021 pour comparer chaque département à ceux de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion. Elle permet ainsi de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées par ailleurs.

Le département d'Indre-et-Loire appartient à la famille des départements monopolarisés (famille 4). La spécificité de cette famille est le nombre élevé de communes de plus de 100000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

Typologie des départements en France métropolitaine :

La famille comprend quatorze départements :

Doubs
Finistère
Gironde
Haute-Garonne
Haute-Vienne
Ille-et-Vilaine
Indre-et-Loire
Isère
Loire
Loire-Atlantique
Maine-et-Loire
Puy-de-Dôme
Pyrénées-Atlantiques
Seine-et-Marne



- 1 : Départements de montagne
- 2 : Départements ruraux à faible densité de population
- 3 : Départements méditerranéens
- 4 : Départements monopolarisés
- 5 : Départements multipolarisés
- 6 : Départements à très forte densité de population
- 7 : Paris et la petite couronne

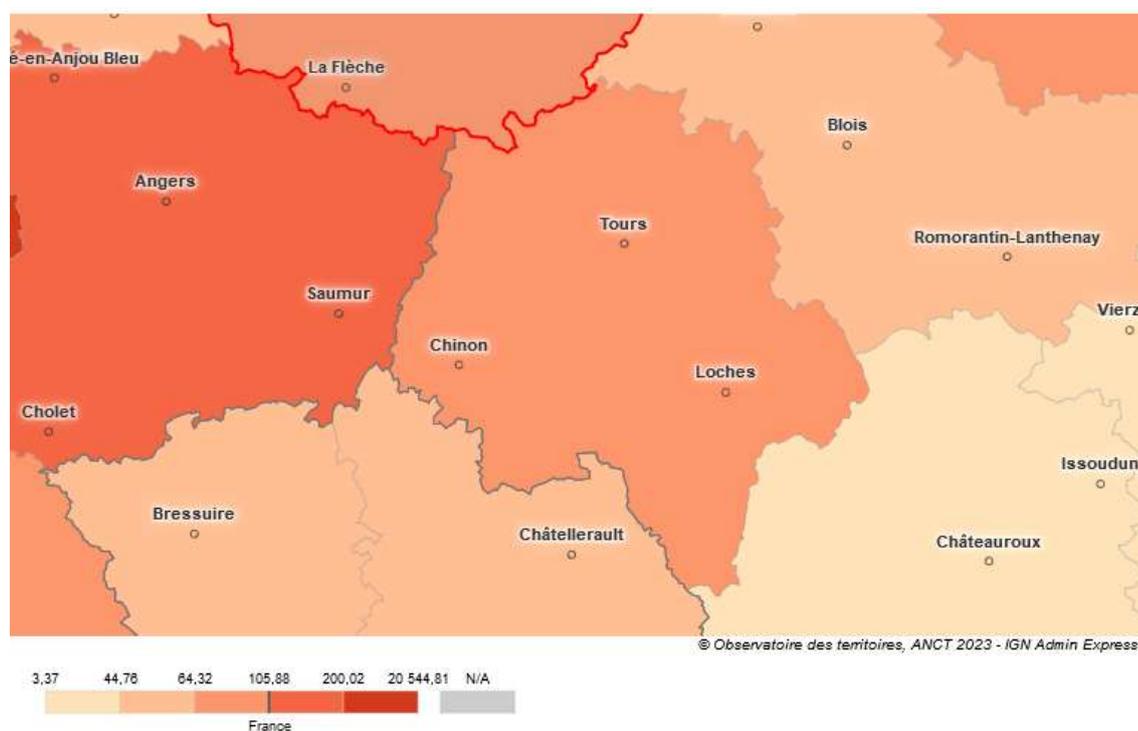
Cette famille des départements mono polarisés représente un cinquième de la mortalité routière en 2021. Sur cinq ans, les indicateurs pour cette famille de départements sont très proches de la moyenne nationale.

1) La situation géographique et démographie du département

Le département d'Indre-et-Loire appartient à la région Centre-Val de Loire, avec les départements du Cher (18), de l'Eure-et-Loir (27), de l'Indre (36), du Loiret (45) et du Loir-et-Cher (41). La structuration de ses grands axes de circulation, les mouvements de population et le pôle d'attractivité exercé par la Métropole de Tours place le département au cœur des échanges routiers de la zone.

Constitué de 272 communes, structurées en onze intercommunalités, l'Indre-et-Loire dispose d'un maillage d'acteurs territoriaux qui sont autant de relais de proximité pour les messages et actions de sécurité routière.

La densité de population, 2019 (habitants par km²) :



Source: INSEE

La population du département d'Indre-et-Loire atteint 622 318 habitants (population municipale : 610 079 habitants) au 1^{er} janvier 2023, soit 99,6 habitants au km², en croissance démographique constante avec un pôle métropolitain et une première couronne attractifs et des zones plus rurales en perte de densité.

Au 1^{er} janvier 2018, cette population s'élevait à 619 651 habitants (population municipale : 604 966 habitants), soit **une croissance de 0,43 %**.

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	437866	478597	506093	529345	554003	585406	600252	610079
Densité moyenne (hab/km²)	71,5	78,1	82,6	86,4	90,4	95,5	98	99,6

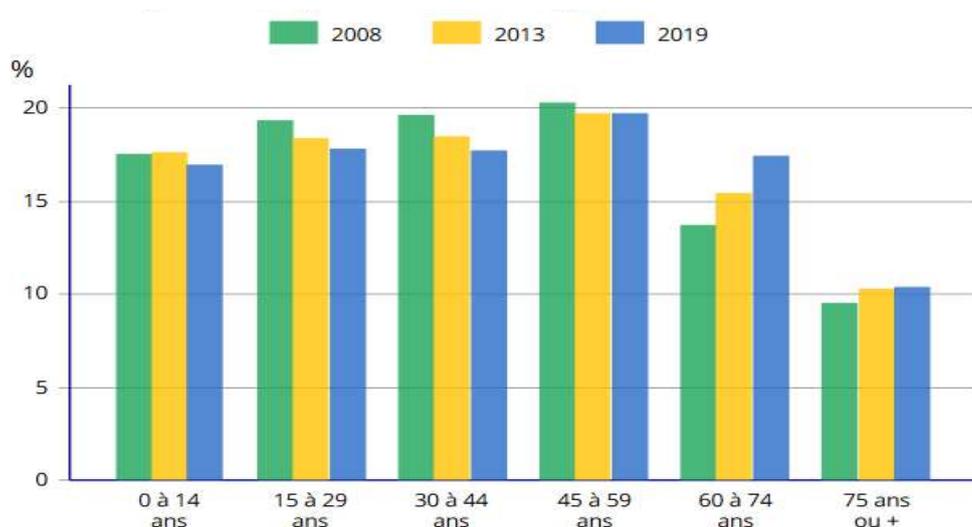
source :INSEE

Ainsi, près de la moitié de la population se concentre sur la Métropole et sur deux des dix villes les plus peuplées du département.

Population municipale des communes	Année 2023	Population municipale des communes	Année 2023
Tours	137850	Amboise	12569
Joué-les-Tours	38750	Chambray-lès-Tours	11956
Saint-Cyr-sur-Loire	16884	Montlouis-sur-Loire	10895
Saint-Pierre-des-Corps	15898	Fondettes	10585
Saint-Avertin	15075	La Riche	10372

Entre 2013 et 2019, la part des 60 ans et plus progresse dans le département, passant de 25,7 % à 27,8% de la population. Aussi, ils sont fortement représentés sur le quart sud-est du département.

POP G2 : Population par grandes tranches d'âges :

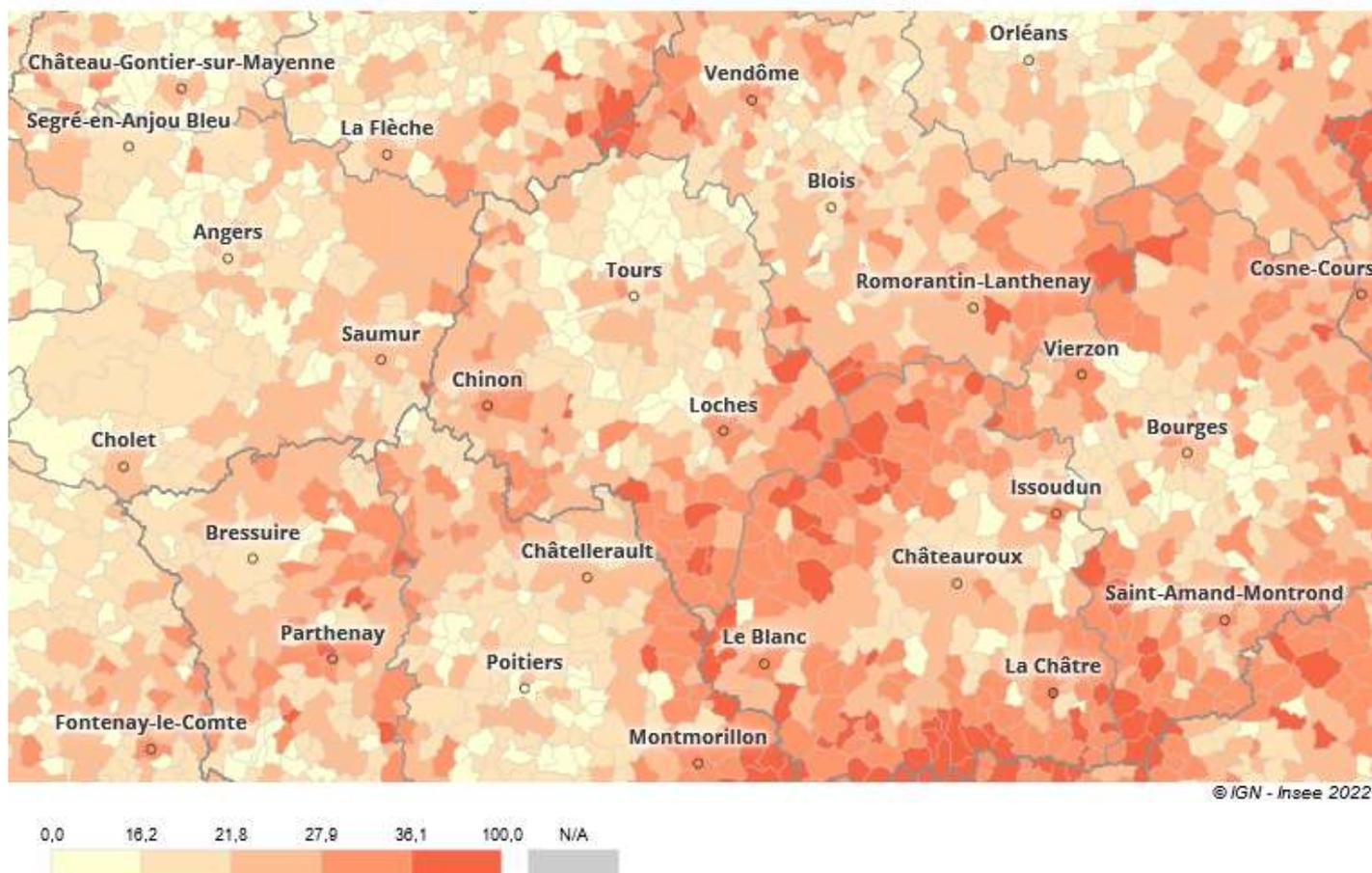


Source : Insee, 2022

En revanche, sur la même période, la part des personnes de 15 à 29 ans a régressé, passant ainsi de 18,4% à 17,8 % de la population composant le département.

L'augmentation croissante des seniors, en plus des chiffres de l'accidentalité, plaide pour une meilleure prise en compte de ce public et de ses problématiques spécifiques dans les actions de sécurité routière.

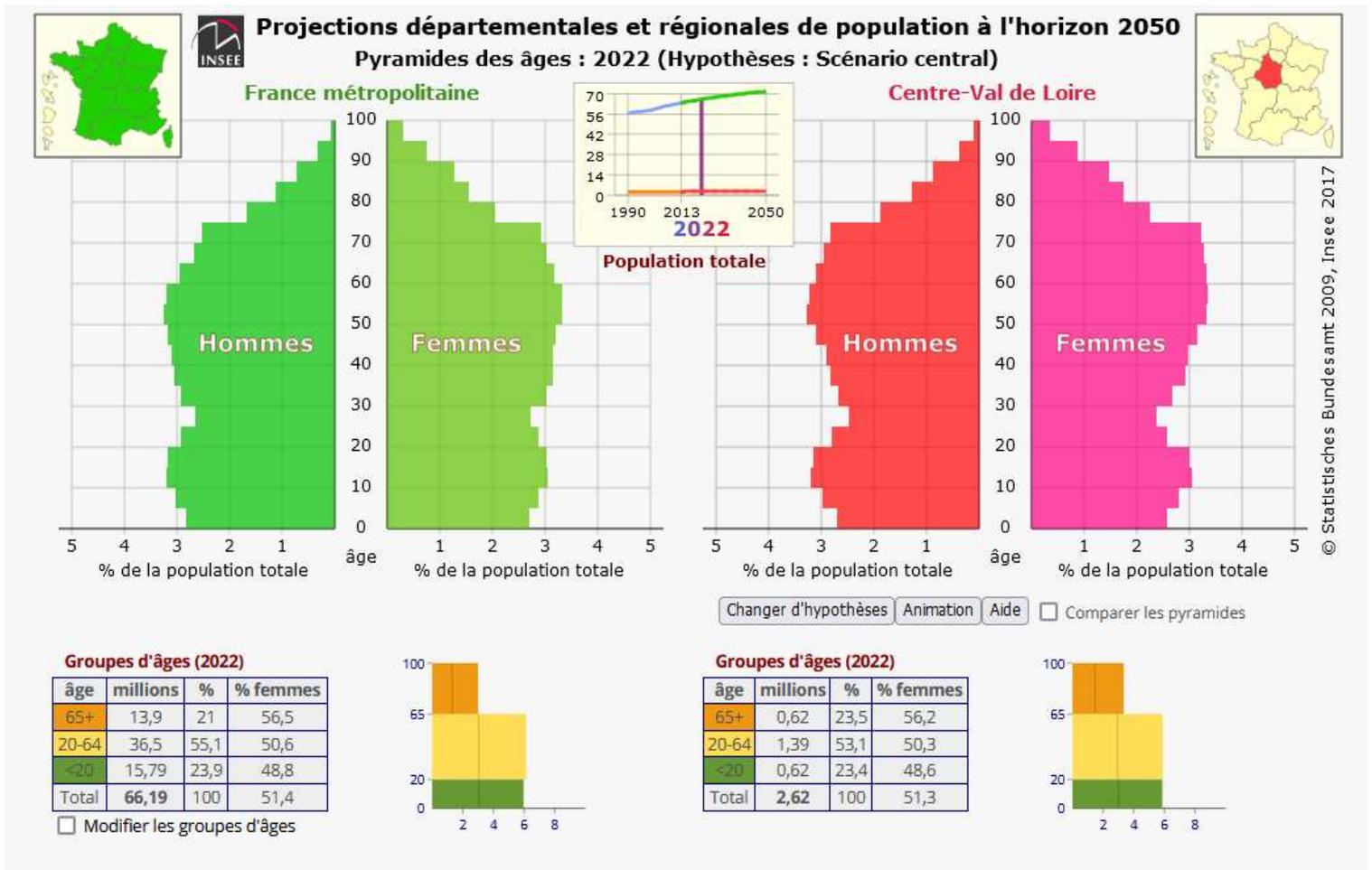
La part des personnes âgées de 65 ans ou plus en Indre-et-Loire, 2019 (%) :



Source : INSEE

Les 65 ans et plus sont fortement représentés sur le quart sud-est du département.

La pyramide des âges en Centre-Val de Loire, groupe d'âge en 2022 :

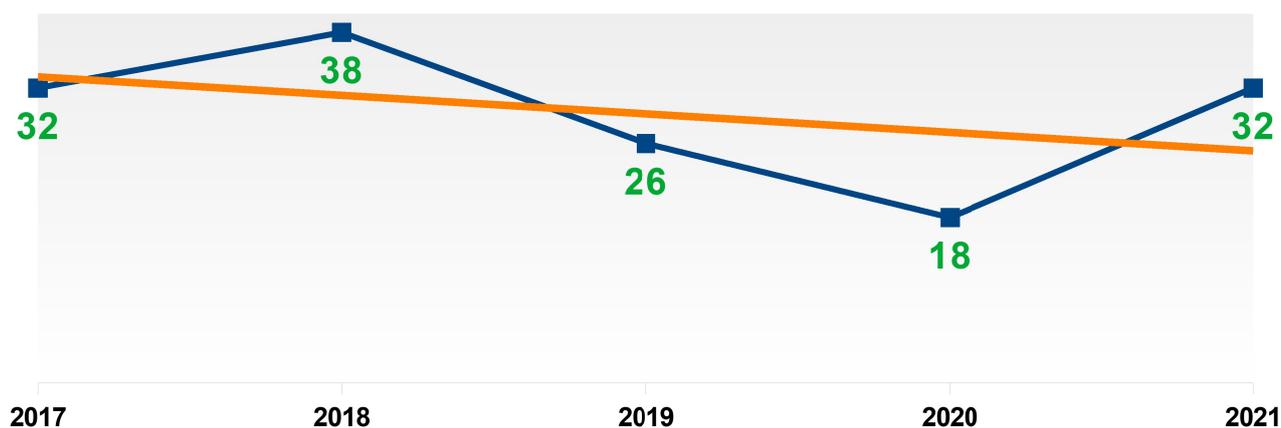


L'analyse de la pyramide des âges permet de mettre en perspective l'accidentologie avec l'évolution de la structure de la population.

2) Mortalité routière, les victimes

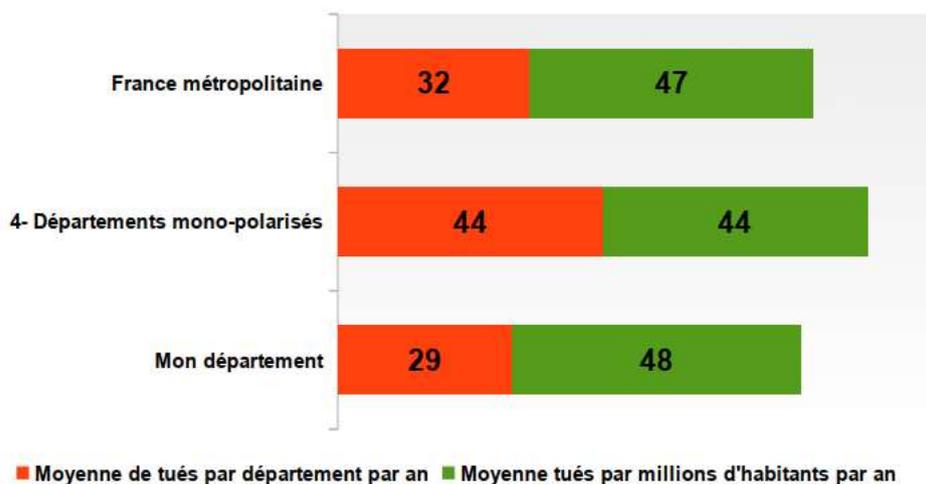
Sur la période 2017-2021, 146 personnes ont perdu la vie dans 137 accidents sur les routes du département d'Indre-et-Loire, contre 184 sur la période 2012-2016, soit une diminution significative de 20,65 %. Ce chiffre est à relativiser puisqu'il comprend l'année 2020, année atypique en raison de la pandémie mondiale du Covid-19 avec des périodes de confinement et de couvre-feu ayant considérablement freiné les déplacements de personnes.

L'évolution de la mortalité annuelle de 2017 à 2021 :



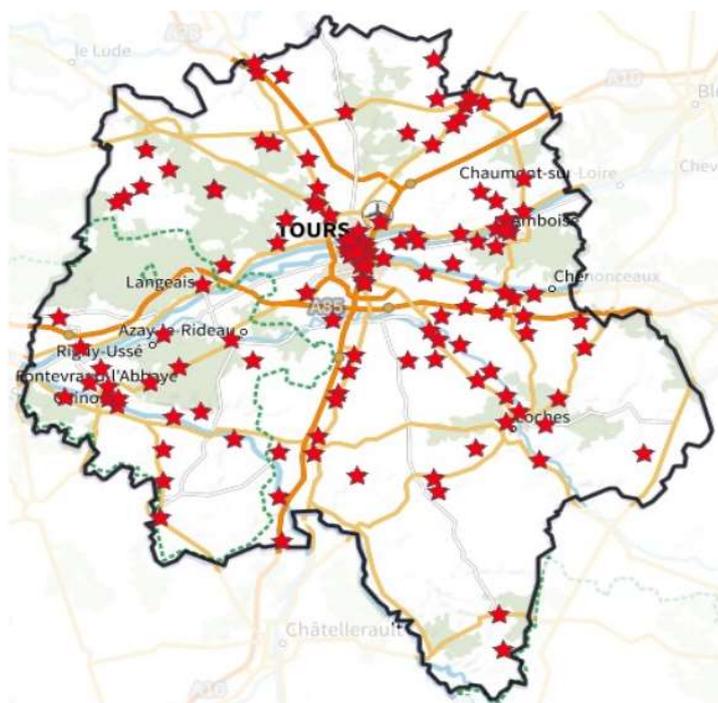
A titre de comparaison, la situation du département d'Indre-et-Loire par rapport à la « famille 4 » et à l'ensemble du territoire métropolitain est meilleure en prenant en compte la moyenne de tués absolue mais est plus dégradée en prenant en compte la moyenne de tués par millions d'habitants.

Tableau représentant la moyenne de tué par département et la moyenne de tués par millions d'habitant par an :



La carte du département ne permet pas de détecter des points noirs accidentogènes, les accidents sont répartis sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, l'accidentologie est plus fréquente en agglomération.

Carte représentant les zones accidentogènes département, 2022 :



Source : Préfecture de l'Indre-et-Loire

Le sud-est du département (anciens cantons de Montrésor, Preuilly-sur-Claise et Grand-Pressigny), eu égard à une faible densité de population, enregistre un nombre d'accidents mortels moins élevé qu'ailleurs.

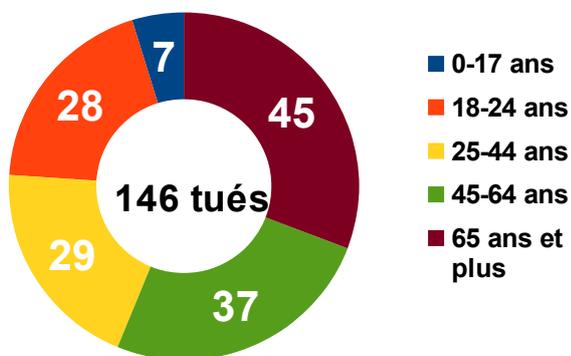
Sur la période 2017-2021, les jeunes et les seniors sont fortement touchés par les accidents mortels.

Avec 18 tués, la tranche d'âge des jeunes âgées de 18 à 24 ans est la plus touchée par la mortalité routière sur cette période. Elle représente 19 % des tués alors qu'elle ne représente que 9 % de la population du département.

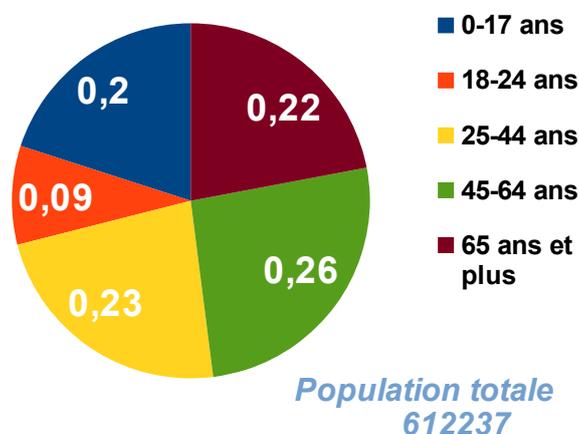
Avec 45 tués, la tranche d'âge des personnes âgées de 65 ans et plus constituant 22 % de la population apparaît également fortement impactée par la mortalité routière. Elle représente 31 % des tués.

La répartition des tués par regroupement d'âge et la part de la population par regroupement de tranches d'âges, 2017-2021 :

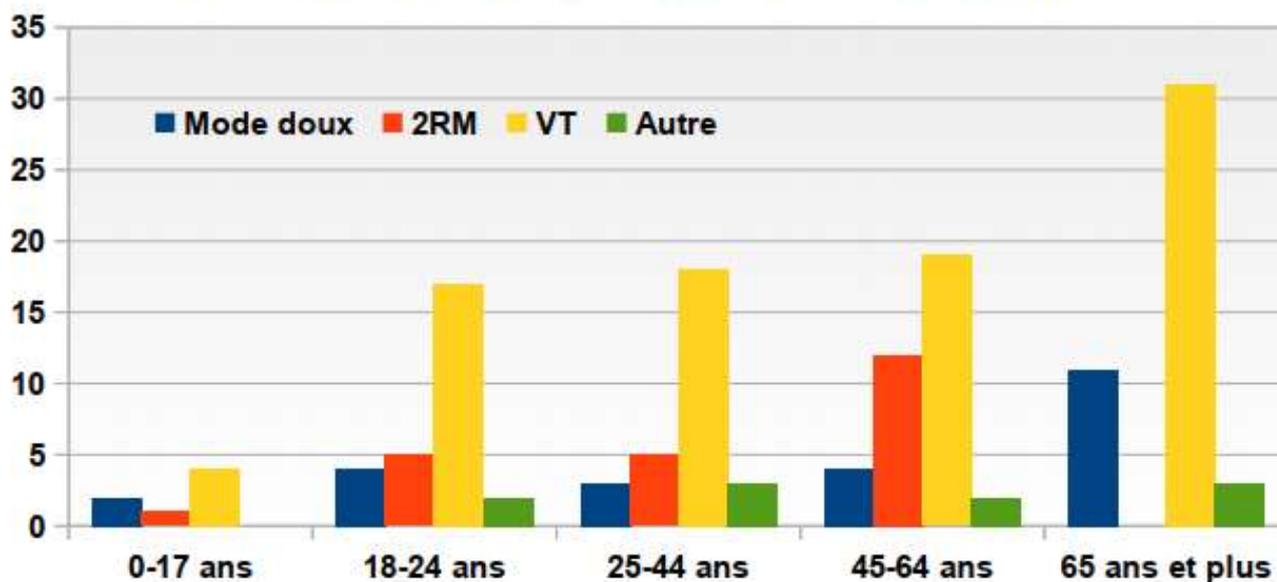
Répartition des tués par regroupement d'âge 2017-2021



Part de la population par regroupement de tranches d'âge 2017-2021



La répartition des modes de déplacement et par tranche d'âge, 2017-2021 :



La voiture de tourisme est le mode de déplacement le plus accidentogène.

89 personnes sur les 146 victimes (61%) sont décédées au volant de leur véhicule ou à cause de ce véhicule.

Parmi les autres modes de déplacement, est notable la situation des personnes vulnérables que sont les piétons, les cyclistes, les utilisateurs d'EDPM et les motards.

Le nombre de victimes d'un accident mortel sur la période 2017-2021:

22 piétons
2 cyclistes
3 cyclomoteurs
20 motards

Rapporté à leur classe d'âge, les jeunes de 18 à 24 ans ont été victimes d'un accident à bord ou à cause d'un véhicule de tourisme dans 61 % des cas contre 14 % en tant que piéton et 14 % en tant que motard.

Pour les 65 ans et plus dont 69 % des accidents ayant endeuillé ont été causés par une voiture de tourisme et 20 % étaient des piétons.

Les dix communes les plus accidentogènes en termes de personne tuées:

Communes	Tués	Parts des personnes tués du département en %	Nombre d'habitants	Part de la population du département en %
Tours	14	9,72	137850	22,35
Amboise	6	4,16	12569	2,1
Chambray-lès-Tours	4	2,77	11956	1,91
Chinon	4	2,77	8483	1,36
Bléré	3	2,08	5315	0,85
Nazelles-Négron	4	2,77	3546	0,58
Sorigny	3	2,08	2758	0,44
Neuillé-Pont-Pierre	3	2,08	2058	0,33
Sainte-Catherine de Fierbois	3	2,08	779	0,12
Bossay-sur-Claise	4	2,77	775	0,12

Dans sa dernière campagne nationale de février 2023, la Délégation à la sécurité routière appelle les hommes à prendre conscience qu'en voiture, moto, vélo et même à pied, à kilomètres parcourus équivalents, ils se tuent considérablement plus que les femmes.

Les hommes sont impliqués dans trois accidents mortels sur quatre.

- 93 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident sont des hommes ;
- 88% des jeunes conducteurs tués sont des hommes ;
- 87 % des présumés responsables des accidents mortels sont des hommes ;
- 75 % des personnes tuées sur les routes en 2022 sont des hommes

La route reste un domaine encore très peu interrogé collectivement, notamment sur la question de conducteur et de genre. Les recherches montrent pourtant que les stéréotypes, à commencer par ceux de la masculinité, transparaissent aisément au volant :

« Je vais un peu vite, mais je maîtrise » ;

« Ce dépassement était un peu risqué, mais je savais que je pourrais me rabattre » ;

« Il m'énerve à vouloir me doubler, je ne le laisserai pas faire »;

« Ne t'inquiète pas, deux verres ? Ça ne change rien à ma conduite », etc.

Ces stéréotypes contribuent à perpétuer l'idée que l'homme, contrairement à la femme, aurait une forme d'aptitude naturelle pour la conduite, aboutissant ironiquement à transformer vitesse excessive, dépassement dangereux ou certitude de « tenir l'alcool » en signes d'une compétence toute masculine. Les statistiques rappellent qu'il n'en est rien.

3) Mortalité routière, les présumés responsables

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches B.A.A.C. (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels).

En règle générale, les usagers de modes doux (piétons, cyclistes, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)) sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués et ce, en raison de leur vulnérabilité par rapport aux autres modes de déplacement.

En revanche, les usagers de voitures utilitaires, de cyclomoteurs, de véhicules de tourisme et de moto restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués.

Les chauffeurs de poids-lourds restent les conducteurs les moins présumés responsables des accidents mortels.

Sur les 76 accidents mortels étudiés (pour lesquels le présumé responsable a été identifié), les jeunes dans la tranche d'âge des 18-24 ans sont présumés responsables dans 30 % des accidents mortels. Ils sont là-encore sur-représentés, ne constituant que 9 % de l'ensemble de la population.

En Indre-et-Loire, les hommes sont présumés responsables dans 78 % des accidents mortels.

Les personnes âgées de 65 ans et plus sont présumés responsables dans 22 % des accidents mortels.

Les présumés responsables selon la tranche d'âge :

	Nombre de présumés responsables	Part de présumés responsables	Population	Part de la population
0-17 ans	0	0 %	125809	21 %
18-24 ans	23	30 %	52743	9 %
25-44 ans	18	24 %	139101	23 %
45-64 ans	18	24 %	157446	26 %
65 ans et plus	17	22 %	137138	22 %
Somme :	76	1	612237	100 %

Source : Traxy – ODSR 37

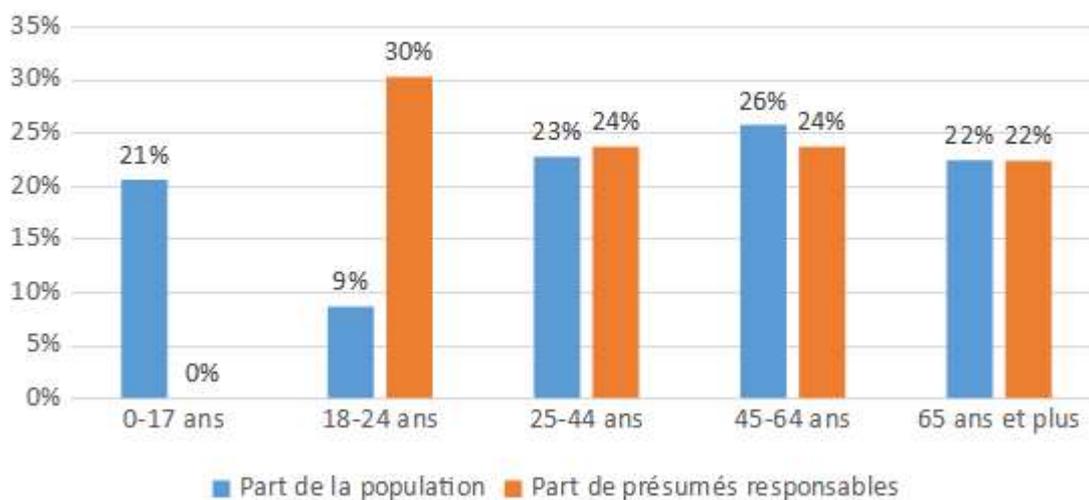
Nombre de présumés responsables selon le mode de déplacement et l'âge du conducteur/piéton :

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	N/A	Total
Piéton	0	0	2	0	0	1	1	0	1	0	5
EDP-m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto légère	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto lourde	0	0	1	2	0	2	2	0	0	0	7
VT	0	0	18	11	2	6	3	6	6	0	52
VU	0	0	2	2	0	0	1	1	1	0	7
PL	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
NC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	23	15	3	10	8	9	8	0	76

Source Traxy – ODSR 37

Dans 52 des 76 accidents mortels (68 % des cas), le présumé responsable conduisait un véhicule de tourisme. Il s'agissait dans un tiers des situations d'un jeune âgé de 18 à 24 ans et dans un quart des situations d'un senior âgé de 65 ans et plus.

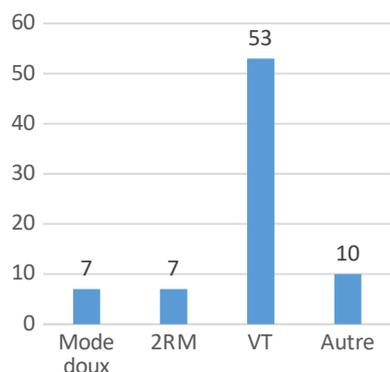
La répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge, 2019-2021 :



Ont été déclarés responsables en 2021:

- **Cinq piétons**
- **Sept motards**
- **Sept conducteurs** de véhicules utilitaires

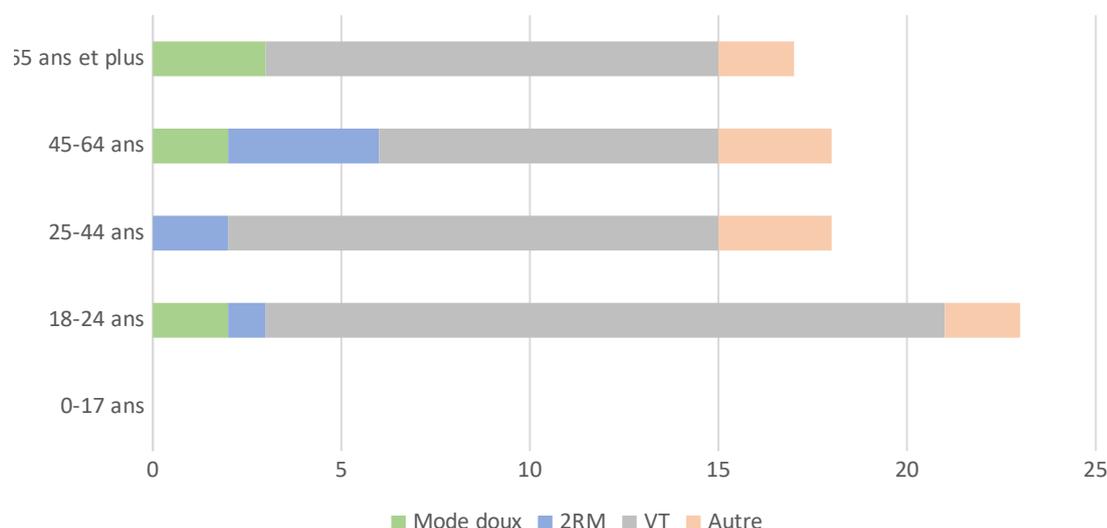
Mode de déplacement et présomption de responsabilité :



Dans 52 des 79 accidents mortels (68% des cas), le présumé responsable conduisait un véhicule de tourisme.

Dans un tiers des situations, il s'agissait d'une jeune âgé de 18 à 24 ans.
Dans un quart des situations il s'agissait d'un senior âgé de 65 ans et plus.

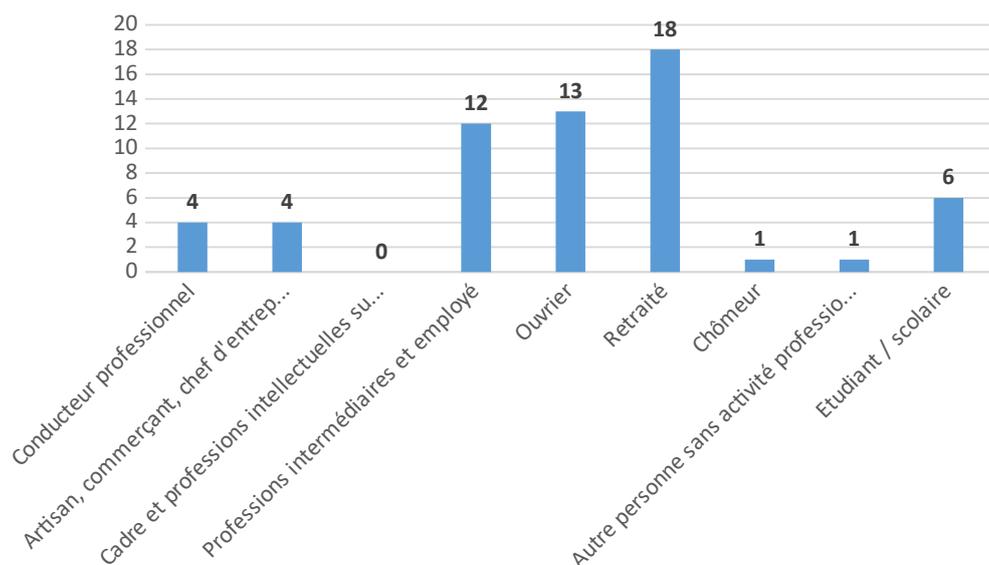
Le nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge, 2019-2021 :



L'étude des présumés responsables selon la catégorie socio-professionnelle d'appartenance révèle que la CSP des retraités est la plus élevée avec 31 %.

Devant les ouvriers dont la CSP constitue 22 %
ainsi que les professions intermédiaires et employés faisant 20 %
et enfin devant les étudiants dont la CSP constitue 10 %.

CSP connue du présumé responsable 2019-2021 :



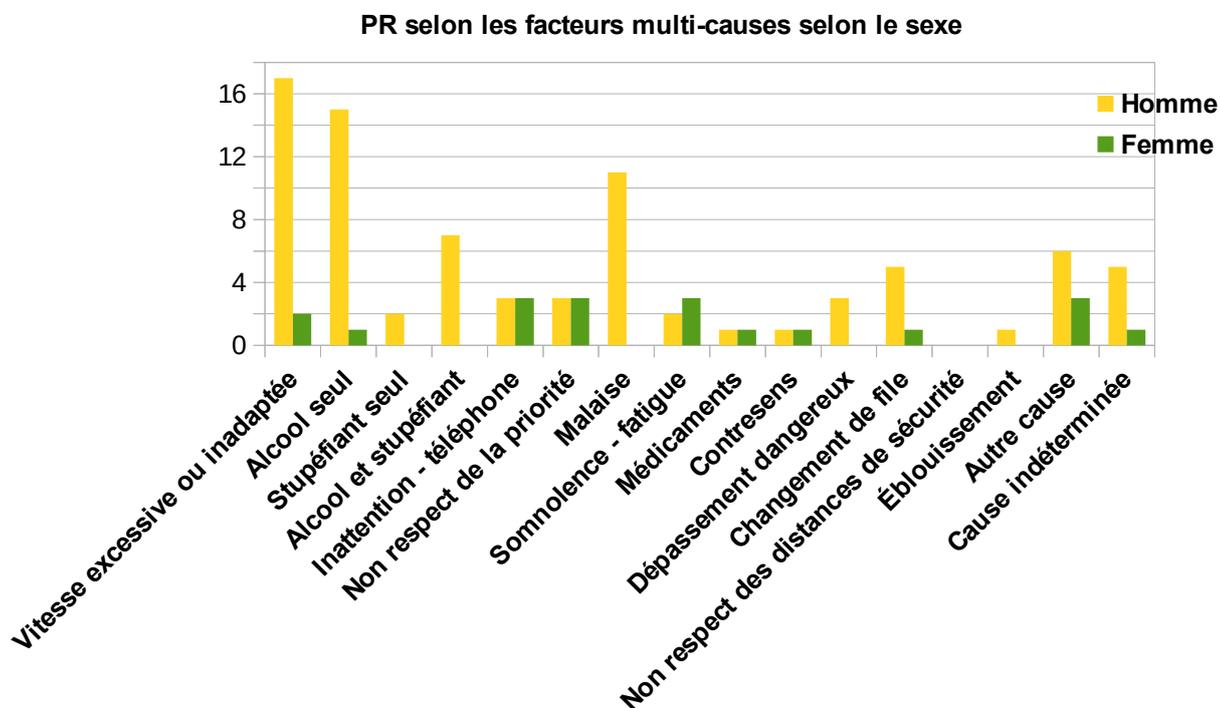
Sur l'ensemble des usagers, la moitié des piétons tués et un peu moins de la moitié des cyclistes tués sont des retraités. Les ouvriers et la catégorie des professions intermédiaires et employés constituent plus de la moitié des tués en deux-roues motorisés. En prenant en compte le motif du déplacement, 60 % des accidents mortels surviennent à l'occasion d'un trajet de promenade ou de loisirs, 10 % dans le cadre d'un trajet professionnel, 7 % lors d'un trajet domicile/travail.

Enfin, parmi les facteurs des accidents mortels retenus pour les présumés responsables :

Les facteurs d'accidents mortels	Pourcentage	Les présumés responsables selon la tranche d'âge
Vitesse excessive ou inadaptée	Dans 25 % des accidents	Les jeunes, 18-24 ans. Présomption dans 40 % des accidents mortels
L'alcool seul	Dans 25 % des cas	Les jeunes, 18-24 ans. Présumés responsables dans 43 % des accidents mortels
La combinaison alcool et stupéfiants dans 9 % des cas	Dans 9 % des cas	
La survenance d'un malaise au volant	Dans 15 % des cas	Les seniors de 65 ans et plus. Présomption dans 70 % des accidents mortels
L'inattention et l'usage de distracteurs (dont le téléphone au volant)	Dans 8 % des cas	Les jeunes de 18-24 ans. Présomption dans 40 % des accidents mortels
Le non-respect de la priorité	Dans 8 % des cas	Les seniors, 65 ans et plus. Présomption dans la moitié des accidents mortels
La somnolence	Dans 7 % des cas	
Le changement de file soudain	Dans 8 % des cas	

Autre fait notable : 75 % des présumés responsables sont décédés dans le département de leur lieu de résidence.

PR selon les facteurs multi-causes selon le sexe :



4) Risque routier professionnel

Au plan national, entre 2019 et 2020, du fait de la crise sanitaire liée à la Covid-19 qui a fortement modifié les pratiques de déplacement des salariés, le nombre de victimes d'un accident de travail sur la route a **reculé de 18 % pour les accidents de mission professionnelle** et de **11 % pour les accidents de trajet**.

38 % des accidents corporels ont un lien avec le travail. Près de 50 000 personnes sont victimes d'un accident de la route lié au travail. 11 656 surviennent en mission et 38 200 sont victimes d'un accident de trajet entre le domicile ou le lieu de déjeuner et le travail.

Les accidents de route dans le cadre professionnel représentent 11 % de l'ensemble des accidents liés au travail et 31 % des accidents du travail mortels.

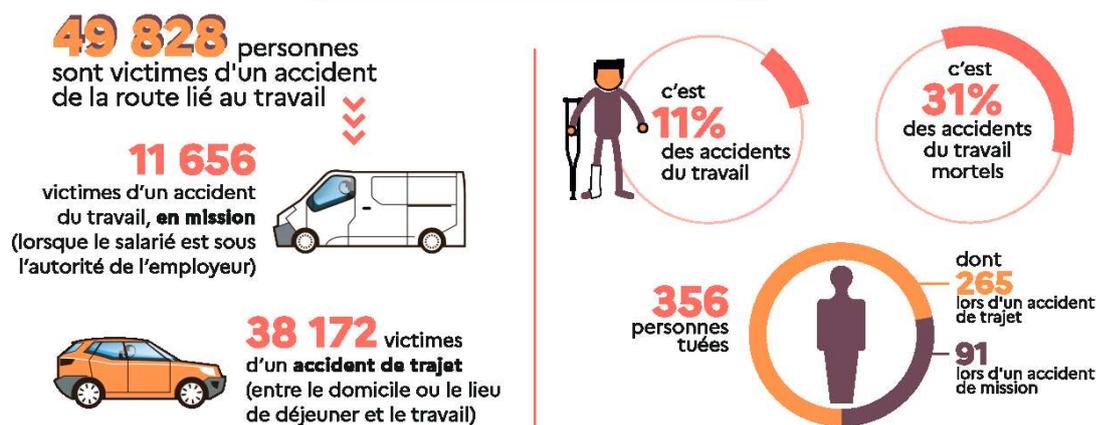
En Indre-et-Loire, **le nombre des accidents routiers « domicile-travail » et « trajet professionnel » représente 37 % des accidents corporels dont le trajet est connu**. Cela s'explique par la récurrence des trajets (au niveau de chaque individu et du département), d'où découlent les comportements accidentogènes.

Les horaires de ces trajets aux heures de pointe (tôt le matin, tard le soir) peuvent également avoir un effet, du fait des conditions de conduite.

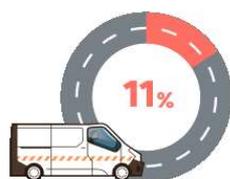
Sur la période 2017-2021, 137 personnes sont décédées dont 11 en se rendant à leur travail et 6 pendant leurs horaires de travail. Pour les 120 autres le motif de déplacement professionnel n'a pas été précisé.

1020 accidents corporels ont été recensés dont 737 en trajet « **domicile-travail** » et 283 en trajet professionnel.

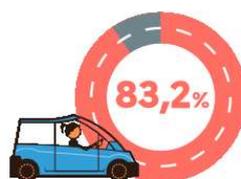
Les chiffres-clés



Selon le ministère du travail, parmi les accidents liés au travail, les accidents routiers professionnels ne sont pas les plus fréquents mais ils font partie des accidents les plus graves.



>>> des **décès** suite à un accident du travail sont des accidents de mission



>>> des accidents de trajet ont lieu **sur la route !** (autres causes : chute, malaise...)

Sources : données 2020 agrégées du Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (ONISR), du régime général (CNAM) et de la Mutualité Sociale Agricole (MSA).

Les accidents routiers professionnels peuvent avoir des conséquences irréversibles pour le travailleur et ses proches et être pénalisant pour la vie et l'activité de l'entreprise.



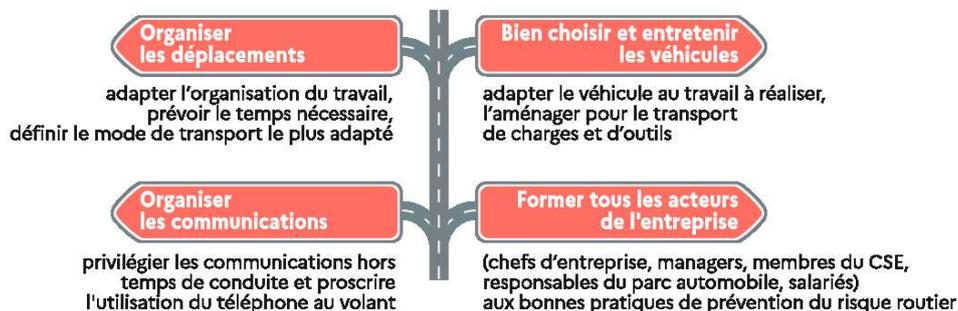
Employeur, vous pouvez agir !

Évaluez le risque routier comme un risque professionnel à part entière

Interrogez-vous sur les circonstances de déplacement de vos salariés :
pourquoi ? quand ? comment ?

i Le risque routier fait partie des sujets que doit aborder le comité économique et social (CSE)

Les axes de management



4,8 millions
de journées
d'arrêt de travail
chaque année



Soit l'équivalent
de près de
18 000
salariés arrêtés
toute une année !



En moyenne,

96 jours d'arrêt
pour une victime à la suite
d'un accident de la route
en lien avec le travail



contre **87 jours d'arrêt**
pour l'ensemble des accidents
du travail (hors accidents de la route)

L'accidentalité liée aux nouvelles mobilités en constante augmentation

Les vélos (mécaniques ou à assistance électrique) et les engins de déplacement personnels (trottinettes, gyropodes, hoverboards, cyclomobiles légers...) sont de plus en plus utilisés, y compris dans le cadre des trajets professionnels. Sur la dernière décennie, la part des nouvelles mobilités dans les accidents routiers professionnels n'a cessé de croître.



Hausse du nombre de victimes d'accidents de trajet impliquant des vélos (mécaniques ou à assistance électrique) ou des engins de déplacement personnels



Attention, les trajets domicile-travail réalisés en deux-roues motorisés sont particulièrement à risque : en 2021, 50 % des personnes tuées en trajet domicile-travail en agglomération et 33 % hors agglomération se déplaçaient en deux-roues motorisé, alors que ce mode n'est utilisé que dans 2 % des trajets domicile-travail (sources ONISR).



On observe, depuis 2014 et y compris pendant la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, une augmentation constante des accidents de trajet avec des vélos (mécaniques ou à assistance électrique) ou des engins de déplacement personnels (taux de croissance annuel moyen de +14 % depuis 2014).



Un risque qui touche d'abord les plus jeunes : en 2021, plus de la moitié des accidents de trajet avec des vélos (mécaniques ou à assistance électrique) ou des engins de déplacement personnels ont été observés chez les 20 à 39 ans. L'observation de la répartition des accidents selon leur mois de survenue montre que la période allant de juin à octobre est la plus à risque.

Employeur, vous pouvez agir pour une mobilité sûre et durable, en mission comme lors des trajets domicile-travail des salariés

- Renseignez-vous sur l'utilisation de ces modes de transports par les salariés de votre entreprise pour venir travailler
- Formez tous les acteurs de l'entreprise et diffusez les bonnes pratiques et consignes de sécurité à respecter
- Intégrez cet enjeu de prévention lors de l'élaboration des plans de mobilité

Quelques ressources en ligne :

- Plan de mobilité et sécurité durables - Brochure - INRS
- Règles de circulation à vélo - DSR
- Règles de circulation avec un EDPm - DSR

En partenariat avec :



Un examen plus fin de ces données permet de mettre en lumière la distinction des **motifs de déplacement** selon le mode de déplacement utilisé.

La répartition des victimes en domicile-travail ou en trajet professionnel selon leur mode de déplacement , 2017-2021:

	Domicile / travail	Utilisation professionnelle	Somme :	Domicile / travail	Utilisation professionnelle
Mode doux	141	23	164	86 %	14 %
2RM	227	64	291	78 %	22 %
VT	345	94	439	79 %	21 %
VU	14	50	64	22 %	78 %
PL	3	37	40	8 %	92 %
Autre	7	15	22	32 %	68 %
Somme :	737	283	1020	72 %	28 %

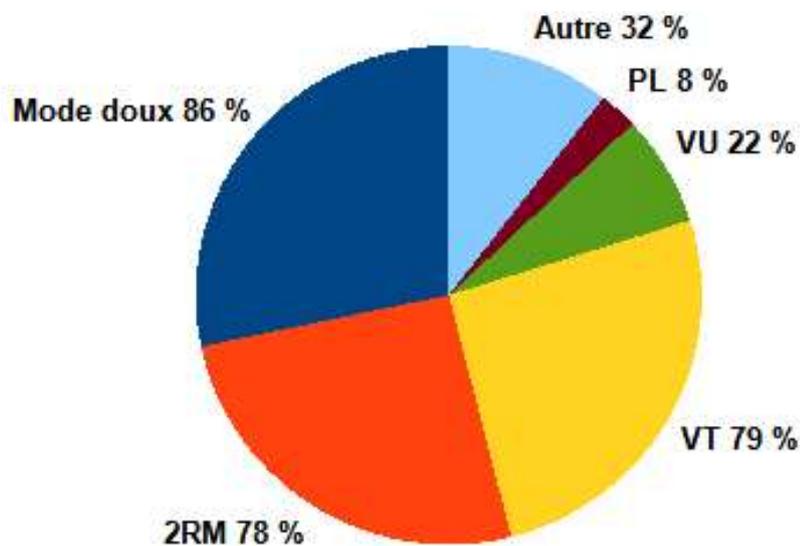
Source Traxy – ODSR 37

439 personnes sont victimes d'accident routier professionnel lors de l'usage de véhicule de tourisme contre 151 pour les usagers de cyclomoteur.

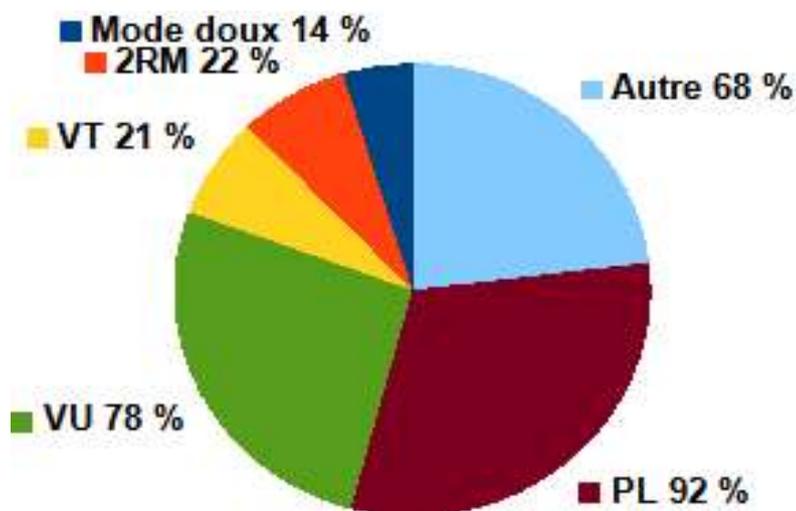
Le bilan dévoile que les trajets domicile-travail sont les causes majeures d'accident routier professionnel. En effet, 737 personnes sont victimes d'accidents lors d'un déplacement domicile-travail contre 283 lors d'un déplacement professionnel.

	Domicile / travail	Utilisation professionnelle	Somme :	Domicile / Travail	Utilisation professionnelle
Piéton	32	16	48	4 %	6 %
EDP-m	15	0	15	2 %	0 %
Vélo	94	7	101	13 %	2 %
Cyclo	100	51	151	14 %	18 %
Moto légère	48	5	53	7 %	2 %
Moto lourde	79	8	87	11 %	3 %
VT	345	94	439	47 %	33 %
VU	14	50	64	2 %	18 %
PL	3	37	40	0 %	13 %
TC	1	8	9	0 %	3 %
Autres	6	7	13	1 %	2 %
Somme :	737	283	1020	100 %	100 %

La répartition des victimes en domicile/travail selon le mode de déplacement 2021-2022



La répartition des victimes en utilisation professionnelle selon le mode de déplacement 2017-2021 :

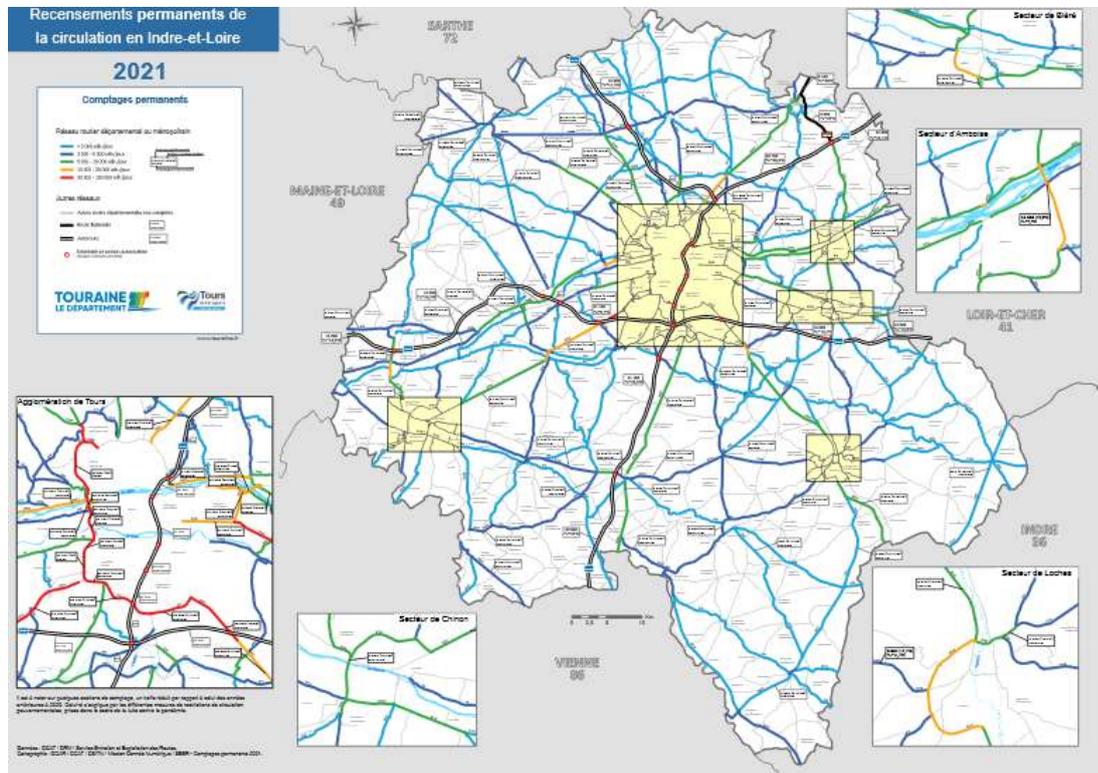


Source Traxy – ODSR 37

5) Réseau routier

a) Le réseau routier dédié aux véhicules

Le département d'Indre-et-Loire n'a pas fait l'objet d'infrastructures routières d'envergure sur la période concernée.



Le réseau routier comprend six catégories de voies :

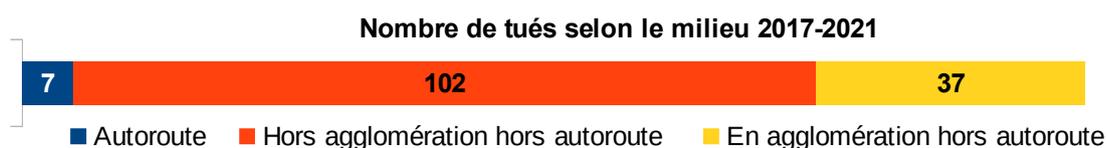
Les routes	Appartenance
204 km d'autoroutes (A10, A28 et A85) et 12 km de route nationale (RN10)	Domaine public routier national. La gestion relève de l'Etat
3 653 km routes départementales	Domaine public routier départemental. La gestion relève du Conseil départemental d'Indre-et-Loire
Les routes métropolitaines	Domaine public routier métropolitain. La gestion relève de Tours Métropole Val de Loire
8 408 km de voies communales et chemins ruraux	Domaines publics et privés des communes. La gestion relève des municipalités.

Le linéaire de routes par catégories peut évoluer avec la création de routes nouvelles ou par transferts de domanialité entre catégories par le processus de classement ou déclassement, notamment lorsque les fonctionnalités de la route ne correspondent plus à celles attendues d'une route de la catégorie dans laquelle elle est classée.

Ces transferts peuvent aussi résulter d'une démarche globale de transfert de compétence d'une collectivité vers une autre

Sur le bilan de la mortalité routière de 2017 à 2021 :

De 2017 à 2021, 146 personnes ont été tuées dans un accident de la route : sept sur autoroute, 102 hors agglomération principalement sur le réseau départemental, et 37 en agglomération.



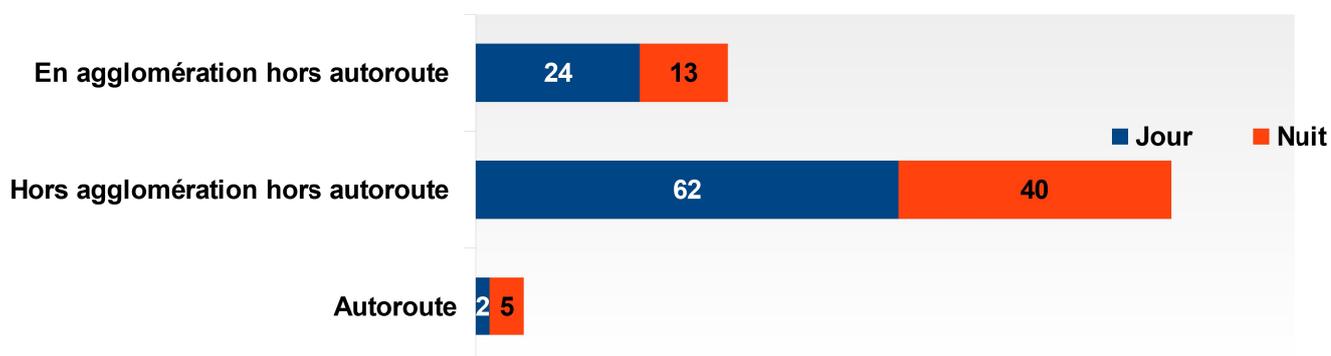
Nb de personne tuées, 2017-2022	Le milieu concerné
7	Autoroute
102	Hors agglomération (sur réseau départemental essentiellement)
37	En agglomération

Les accidents surviennent principalement en journée et en fin de semaine.

Hors agglomération et hors autoroute, les accidents sont plus nombreux qu'en agglomération.

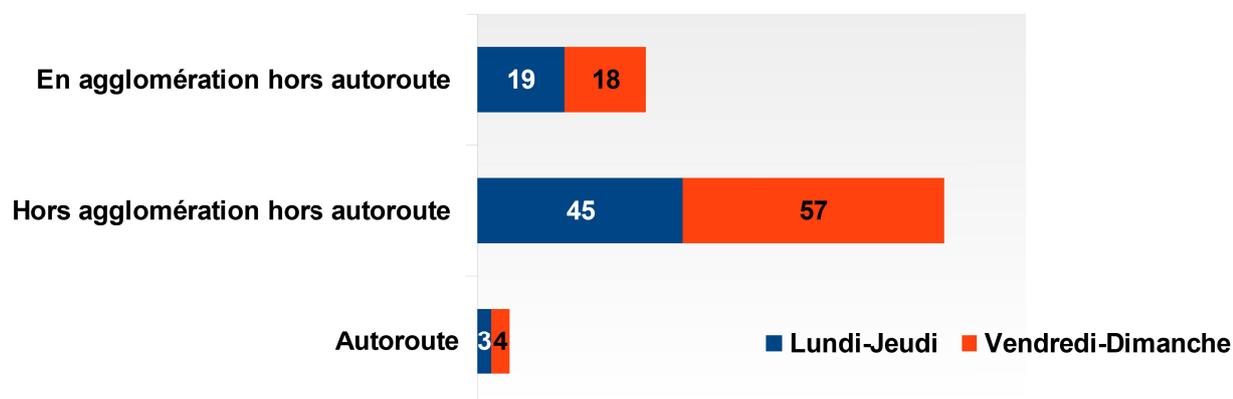
Aussi, ont été relevés 58 accidents mortels la nuit contre 88 le jour.

Nombre de tués selon le milieu – Jour/Nuit :



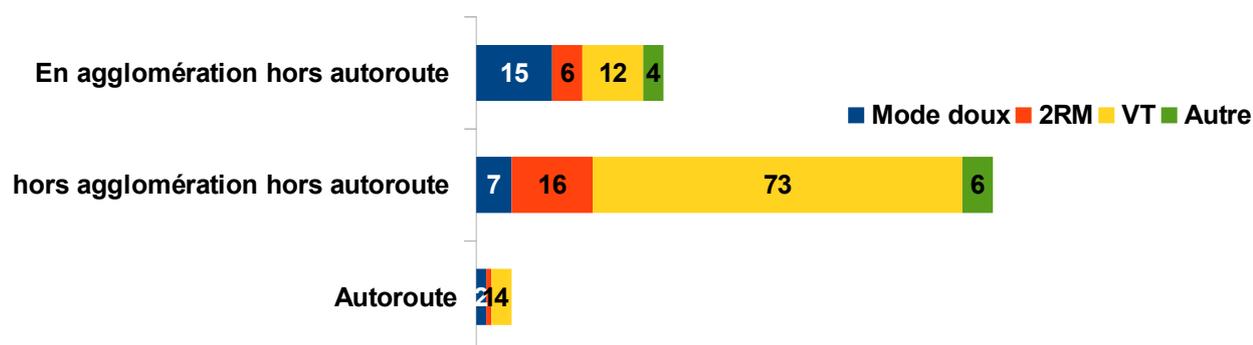
Les jours de la semaine dont les accidents sont les plus fréquents sont du vendredi au dimanche, essentiellement hors agglomération et hors autoroute. On dénombre 67 personnes victimes d'un accident routier mortel du lundi au vendredi et 79 personnes du vendredi au dimanche.

Nombre de tués selon le milieu et la période



La grande majorité des accidents mortels sont causés par des voitures de tourisme. Un accident mortel sur six implique un piéton ou un deux-roues motorisé. Les véhicules utilitaires et les poids-lourds pèsent peu dans la mortalité routière.

Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu



b) Un réseau routier à destination des nouveaux modes de mobilités

La marche, les engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) et le vélo sont des modes de déplacement peu onéreux, rapides, bénéfiques pour la santé et l'environnement. Ils constituent des outils précieux au service de la transition écologique.

En 2018, 24 % des déplacements se faisaient exclusivement à pied en France, 3% à vélo. Ces dernières années, l'usage du vélo progresse rapidement :

- +28% de trajets à vélos en 2021 par rapport à 2019
- Ce phénomène s'est accentué avec la crise sanitaire du Covid-19 de mars 2020

La pratique du vélo apparaît comme une réponse incontournable à de nombreux enjeux de société que sont la pollution, les embouteillages, l'encombrement de l'espace public, la santé publique, le cadre de vie, ou la préservation du pouvoir d'achat.

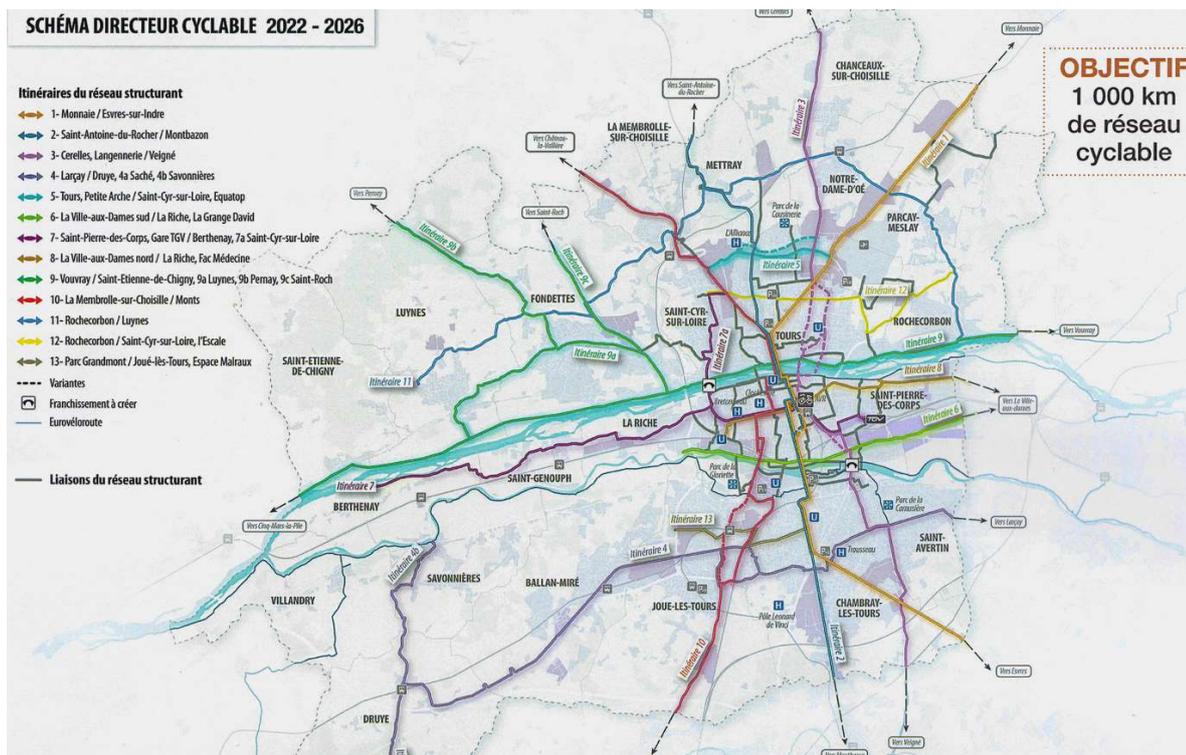
Le potentiel de développement du vélo semble considérable :

- 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5 % à vélo (INSEE, 2021)
- Le vélo à assistance électrique (VAE) accroît la portée du vélo au-delà de 5 km
- Les ventes des VAE ont augmenté de 29 % entre 2020 et 2019 .

Les pouvoirs publics tendent à promouvoir la pratique cycliste et de renforcer la sécurité sur la route. La généralisation du « Savoir rouler à vélo » a pour ambition de former l'intégralité d'une classe d'âge.

- Le forfait mobilités durables permet aux employeurs privés et publics de prendre en charge les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile travail effectué à vélo, en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée (véhicules en autopartage, engins de déplacement personnels...).
- Le marquage obligatoire des vélos avec un identifiant apparent sur le cadre des vélos vendus neufs ou d'occasion afin de mieux lutter contre le vol, constitue un des principaux facteur favorable au développement du vélo.

Schéma directeur cyclable 2022-2026 :



Le vol est un des principaux freins reconnus à la pratique du vélo, le ministère de l'Intérieur estimant qu'environ 300 000 ménages en sont victimes chaque année. Après un vol, les victimes ont tendance à ne pas racheter de vélo ou à descendre en gamme et donc à acheter un matériel moins sûr. Les vélos à assistance électrique, plus coûteux, sont de plus en plus concernés.

Afin de lutter contre le vol et de faciliter leur restitution :

- Les vélos vendus par un commerçant doivent disposer d'un identifiant unique auquel seront associées les coordonnées du propriétaire. Cette identification obligatoire des cycles permet d'associer un vélo à son propriétaire. Un fichier national unique des cycles identifiés doit être créé, après un avis favorable de la CNIL.
- Doivent être réalisés des emplacements de stationnement sécurisés au domicile, dans les lieux de destination du quotidien (bureaux, commerces, établissements scolaires) et à proximité des pôles d'échanges multimodaux (gares, tramways, métros, etc.) pour permettre de passer facilement du vélo aux autres modes de transport, notamment les transports collectifs.

Dans ce contexte favorable, Tours Métropole Val de Loire a élaboré un schéma directeur cyclable qui, à terme, offrira à la population métropolitaine forte de 300 000 habitants et des populations limitrophes un réseau cyclable renforcé de 350 kms qui complétera un existant de 700 kms. Ce futur réseau cyclable, prometteur, s'étendra sur 1000 kilomètres.

B. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS HORS AGGLOMÉRATION

1) Contexte et typologie des accidents

Cette étude fait le lien entre l'auteur et la victime d'un accident de la route.

Dans 80 % des accidents, un seul véhicule est impliqué, il s'agit d'une voiture de tourisme. Pour les autres, quatre motards et trois chauffeurs de véhicule utilitaires se sont tués seuls sans tiers. Lorsque deux véhicules sont impliqués, deux tiers des accidents mortels se produisent par collision entre deux voitures de tourisme.

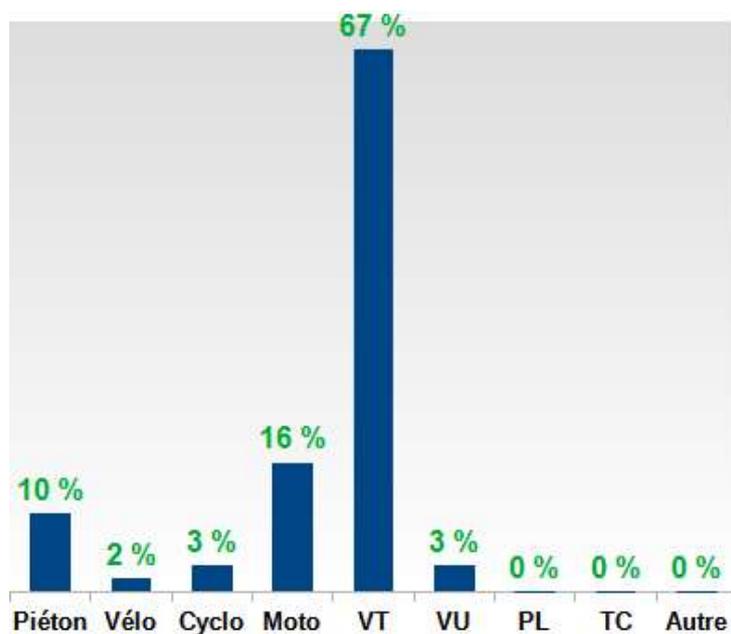
Lorsqu'une moto a un accident mortel avec un tiers, il s'agit dans tous les cas d'une collision avec une voiture de tourisme. Quatre motards se sont tués seuls sans tiers identifiés.

Quand ?	Type d'accident	Comment ?
Lorsque deux voitures sont impliquées dans un accident	Lors des accidents mortels	Accidents par collision entre deux voitures de tourisme dans deux tiers des cas
	Lors des accidents non mortels	Accidents par collision entre deux voitures de tourisme dans deux tiers des cas
Lorsqu'une moto est impliquée dans un accident	Lors d'un accident mortel avec un tiers	Accidents par collision avec une voiture de tourisme dans tous les cas. quatre motards se sont tués seuls sans tiers identifiés
	Lors d'un accident non mortel avec un tiers	Accidents par collision avec une voiture de tourisme dans 80 % des cas
		Accidents par collision entre moto dans 10 % des cas
		Accidents du fait de situations de choc avec un véhicule utilitaire dans 10 % des cas
	Cinquante-cinq motards se sont blessés seuls sans tiers identifiés	

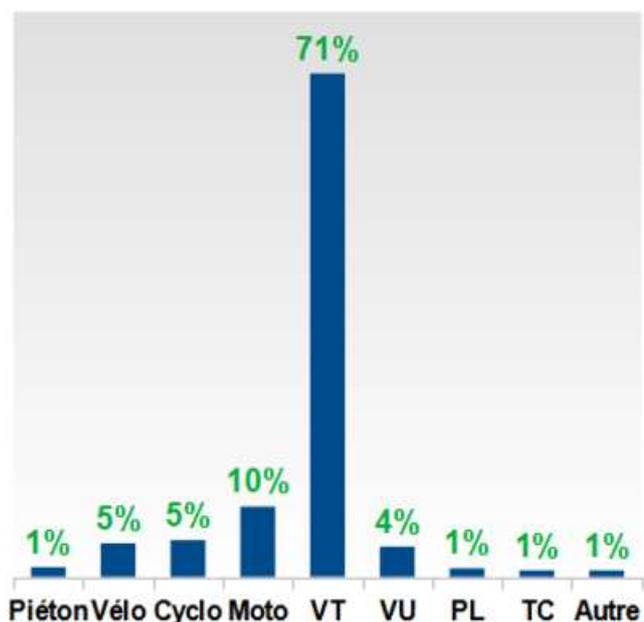
Les piétons et les cyclistes sont percutés majoritairement par des voitures de tourisme. Ce constat dressé pour les accidents mortels vaut également pour les accidents non mortels.

Dans 74 % des accidents, un seul véhicule est impliqué, il s'agit d'une voiture de tourisme. 18 % concernent des motards.

Par de la mortalité-Hors agglomération-Collisions avec tiers :



La part des blessés-Hors agglomération-Collisions avec tiers :



Les piétons et les cyclistes sont percutés majoritairement par des voitures de tourisme. Qu'il s'agisse d'accidents mortels ou entraînant des blessés, en agglomération ou hors agglomération, le véhicule de touriste est le facteur principal d'accidents routiers.

Qu'ils s'agisse d'accidents mortels ou ayant entraîné des blessés,
en agglomération et hors agglomération

=

la voiture de tourisme
est le facteur principal des accidents sur la route

b) Modes doux

2) Modes doux

a) Définition

Sont considérés comme nouveaux modes de mobilité dite « douce », la marche, le cyclisme (musculaire et électrique) et la pratique des engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques, mono-roues, hoverboards, gyropodes, fauteuils roulants électriques) ou non.

Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPM-SM) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skate-boards, etc.... Au sens du Code de la route, ils sont considérés comme des piétons.

b) La marche

En France en 2021, la gravité des accidents des piétons est particulièrement élevée hors agglomération à cause des vitesses pratiquées par les véhicules tiers.

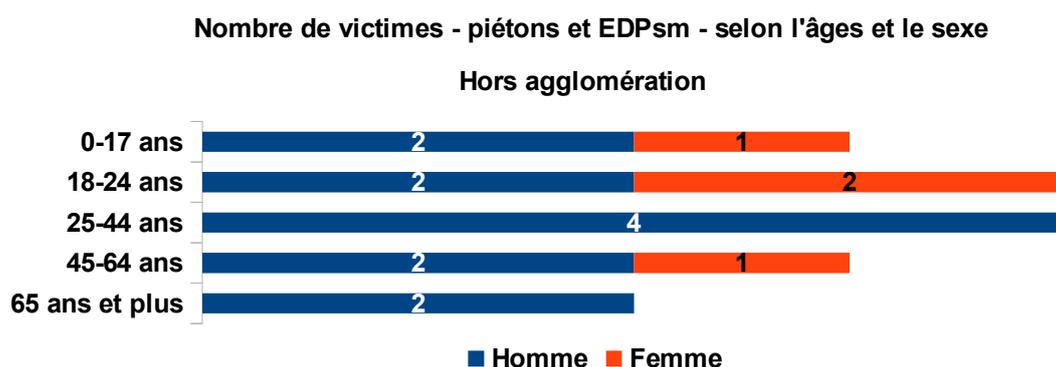
Pour 100 blessés, on compte :

Deux tués en agglomération	Neuf tués sur route hors agglomération	Vingt-deux tués sur autoroute
----------------------------	--	-------------------------------

Par ailleurs, sans distinction du critère hors ou en agglomération, parmi les 8 588 accidents de piétons, 232 ont impliqué un EDP-SM. Ont été enregistrés trois décès et 226 blessés d'utilisateurs d'EDP-SM.

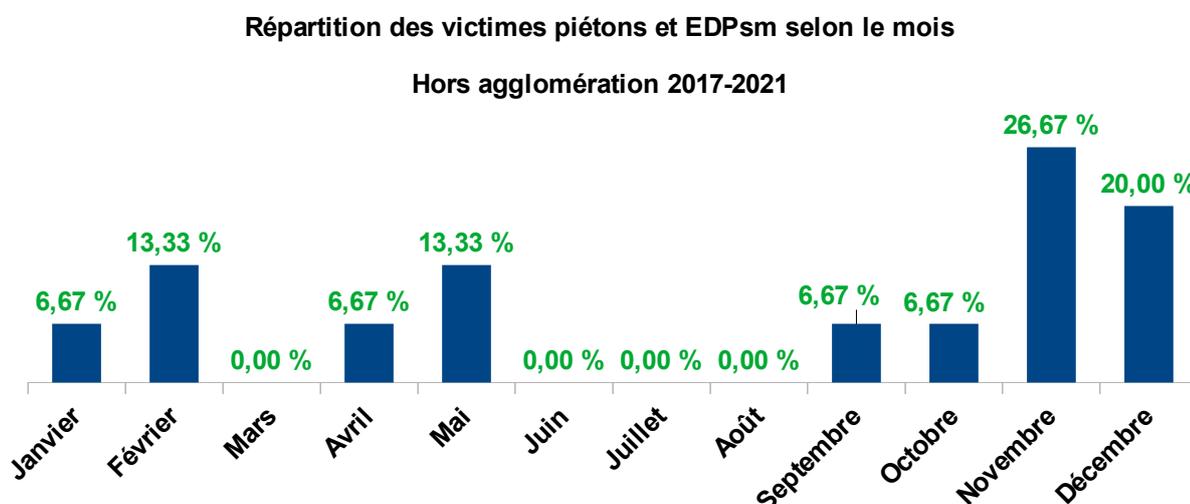
La situation en Indre-et-Loire :

Hors agglomération, ont été dénombrées 16 victimes (tués + blessés). Toutes les tranches d'âge sont concernées dans ce constat.



Parmi elles, est relevé le décès de huit piétons sur les 22 enregistrés durant la période 2017-2021, soit 36 %.

En termes de saisonnalité, les accidents surviennent surtout pendant les périodes automnales et hivernales, lorsque la visibilité est réduite, les conditions météorologiques mauvaises et la période diurne raccourcie.



c) Le cyclisme et la pratique des EDPM

Au plan national, en 2021 le vélo est l'un des modes de déplacement ayant connu la plus forte hausse de la mortalité par rapport à 2019 (+21 %).

A vélo :

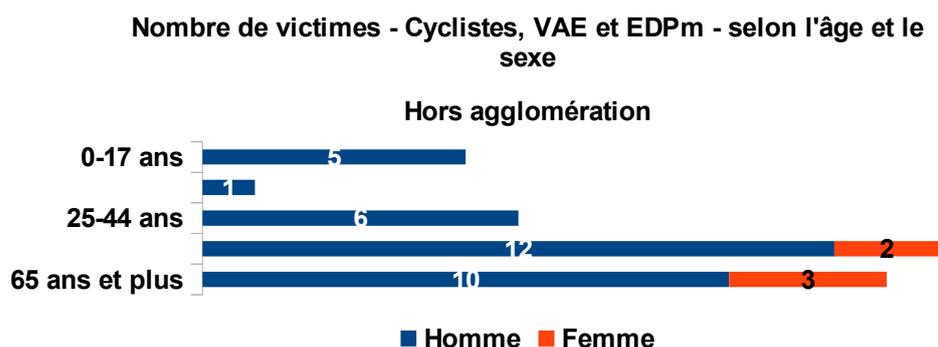
- sept tués sur dix ont 55 ans ou plus,
- neuf tués sur dix sont des hommes et 6 sur 10 décèdent hors agglomération,
- dans huit cas sur dix, le motif de déplacement est la promenade loisir.

Les données statistiques relatives aux EDPM ne sont disponibles que pour les années postérieures à 2019.

En 2021, on déplore le décès de 24 usagers d'EDPM soit une hausse particulièrement conséquente puisque les chiffres ont été multipliés par 2,4.

La Situation en Indre-et-Loire :

Hors agglomération, ont été dénombrées 39 victimes (tués + blessés). La tranche d'âge des 45-64 ans et celle des 65 ans et + est particulièrement touchée.



Parmi elles, le décès d'un cycliste sur les deux est enregistré sur la période 2017-2021.

En termes de saisonnalité, le constat fait pour la marche est quelque peu différent pour les cyclistes et les pratiquants d'EDPM. Les pics d'accidentalité sont plus présents aux beaux jours pendant la période estivale et les congés scolaires.

La répartition des victimes cyclistes, VAE et EDPM- Selon le mois, Hors agglomération- 2017-2021 :



Conclusion :

Pris dans leur globalité, l'usage des modes doux, malgré une augmentation significative de la pratique des trottinettes électriques, des vélos et des vélos à assistance électrique, ne laisse pas encore apparaître statistiquement ces dernières années une évolution du nombre de victimes.

Évolution du nombre des victimes - Modes doux - Hors agglomération



3) Les deux-roues motorisés (2RM)

Une distinction est opérée entre les usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm cube appelés cyclomotoristes et les usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm cube nommés motocyclistes. Les motocyclistes se subdivisent entre usagers de moto légère (cylindrée comprise entre 50 et 125 cm cube) et usagers de moto lourde (cylindrée supérieure à 125 cm cube).

Sur le plan national, en 2021 :

Décès de 96 cyclomotoristes dont la moitié avaient entre 14 et 24 ans (30 % d'entre eux étaient mineurs) :

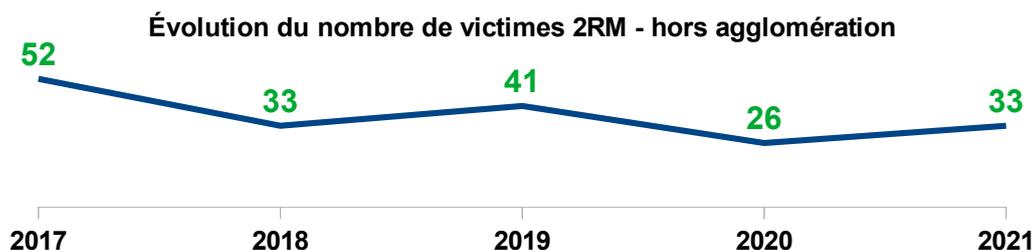
- entre 2019 et 2021, le nombre de tués a diminué de 28 %,
- un tiers des accidents ont lieu en intersection,
- le facteur alcool est présent dans 33 % des accidents mortels.

Décès de 572 motocyclistes :

- entre 2010 et 2021, le nombre de tués a diminué de 19 %,
- le facteur vitesse est présent dans 38 % des accidents mortels,
- le facteur alcool est présent dans 22 % des accidents mortels,
- le facteur dit stupéfiants est présent dans 11 % des accidents mortels

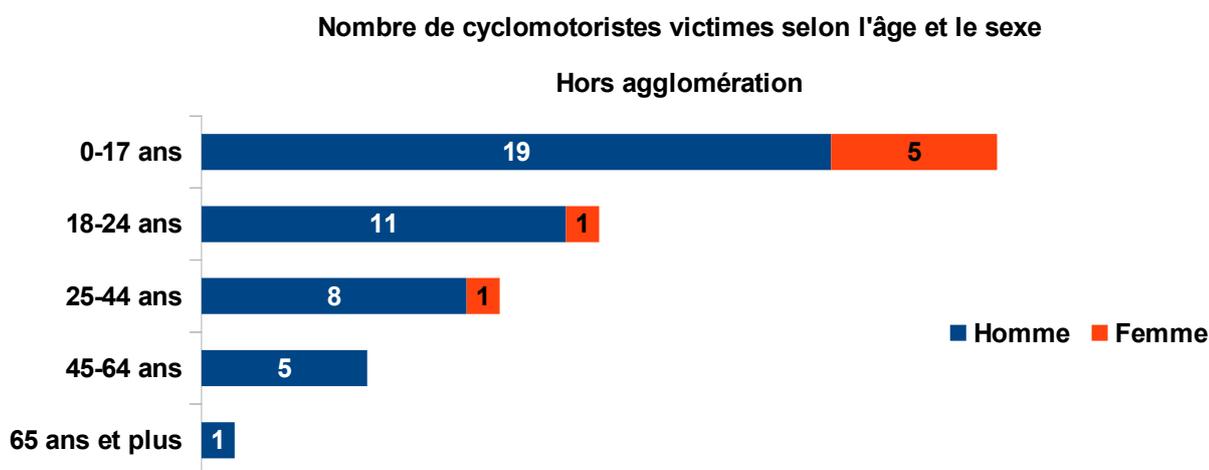
Situation en Indre-et-Loire :

Globalement, la mortalité routière de ce mode de déplacement connaît aussi localement une forte décélération de l'ordre de 37 % entre 2017 et 2021.



a) Les cyclomoteurs

- Hors agglomération, ont été dénombrées 51 victimes utilisant un cyclomoteur (tués + blessés).
- A l'instar de la situation nationale, les mineurs de 14 à 17 ans et les jeunes âgés de 18 à 24 ans sont particulièrement touchés par ces accidents. En effet, ces deux tranches d'âge représentent à elles seules 70 % des victimes (47 % pour les 14-17 ans et 23 % pour les 18-24 ans). Sur la période 2017-2021, deux cyclomotoristes sont décédés sur les trois enregistrés.
- **Les jeunes hommes sont surreprésentés** avec un taux d'accident de 87 %.



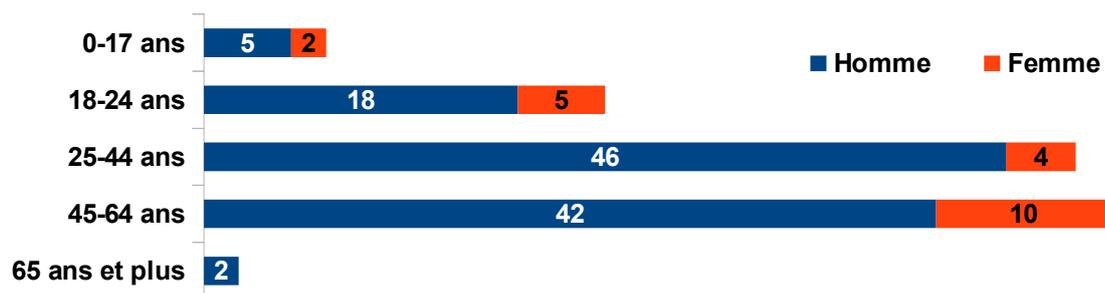
b) Les motocyclistes

- En France, en 2021, 21 % des motards tués le sont en intersection contre 14 % pour les autres usagers. Ils décèdent plus souvent en courbe que les autres usagers.
- Trois quarts des décès sont survenus à l'occasion de trajets de loisir.
- Hors agglomération, ont été dénombrées 134 victimes utilisant une moto (tués + blessés).
- En termes de tranche d'âge, les accidents se répartissent de manière assez homogène, les victimes étant âgées de 18 à 64 ans. Parmi elles, 15 motards sont décédés (2 motos légères et 13 motos lourdes) sur les 20 enregistrés sur la période 2017-2021.

Là aussi, **les hommes sont surreprésentés** avec un taux d'accident de 84 %.

Nombre de victimes motocyclistes selon l'âge et le sexe

Hors agglomération



En termes de saisonnalité, la survenance des accidents est différente entre les cyclomoteurs et les motos.

S'agissant des cyclomoteurs, les pics d'accidentalité sont constatés aux mois de septembre, juin et novembre, tandis que pour les motos, le plus grand nombre d'accidents s'observent de mai à octobre avec un pic significatif au mois de mai à l'occasion des premières sorties (aux beaux jours) dites de reprise de guidon.

L'accidentalité chute fortement les autres mois, les conditions météo rendant plus dangereuse et moins agréable la pratique de la moto.

3) Facteurs spécifiques

La répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection, hors agglomérations :

En intersection

	En virage	Partie rectiligne	N/C	Somme :
Victimes	45	174	49	268

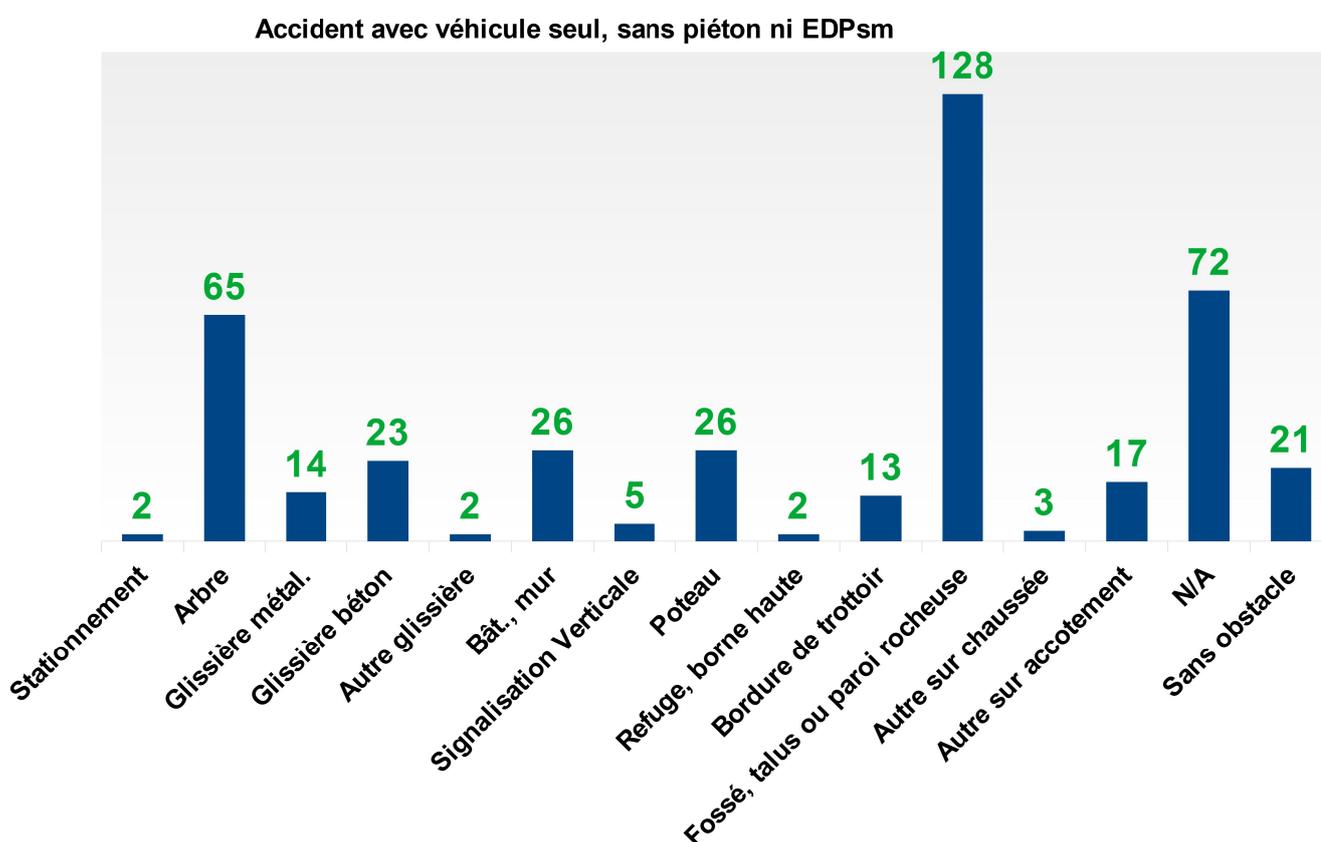
Hors Intersection

	En virage	Partie rectiligne	N/C	Somme :
Victimes	273	552	41	866

La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté, hors agglomération (accident avec véhicule seul, sans piéton et EDPsm) :

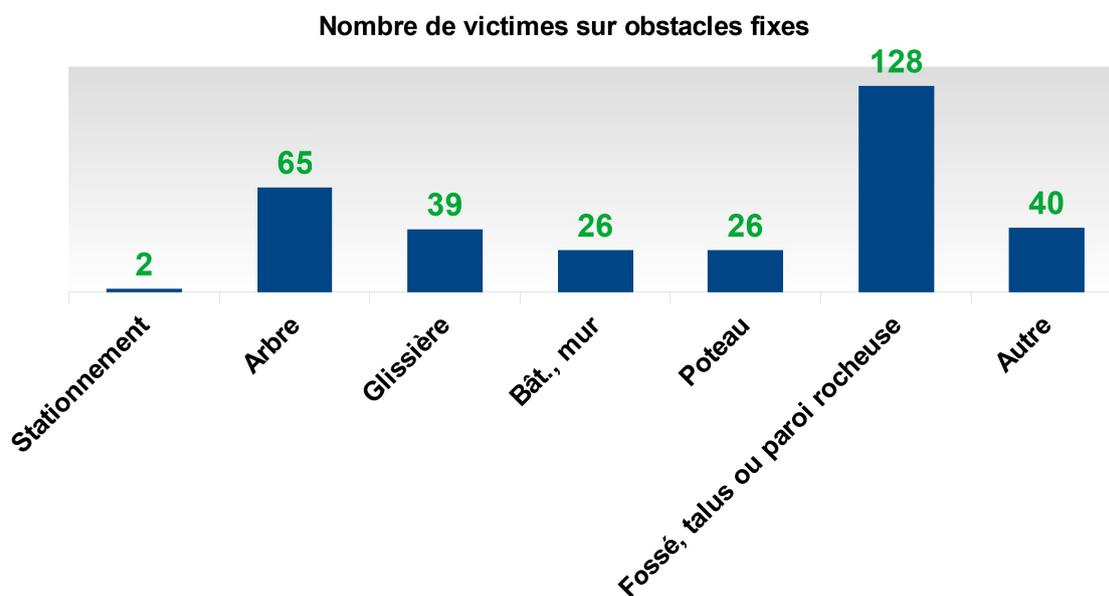
	Ligne droite hors intersection	Ligne droite en intersection	Tracé en plan non renseigné en intersection	Virage en intersection	Virage hors intersection	Tracé en plan non renseigné hors intersection	Somme total
Victimes	552	174	49	45	273	41	1134
Part des victimes	49 %	15 %	4 %	4 %	24 %	4 %	100 %

La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté, hors agglomération :



Un obstacle latéral, ou encore « obstacle fixe », désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. Près de la moitié des accidents mortels contre des obstacles fixes sont à moins de deux mètres de la chaussée.

Utilisation d'un regroupement pour les glissières et en enlevant les modalités sans obstacle :



En France, en 2021, 51 motards ont été tués dans un heurt avec un arbre ou un poteau et 51 dans un choc avec glissière.

Installées pour protéger d'un choc contre un obstacle, les dispositifs de retenus (glissières) constituent eux-mêmes des obstacles. Alors que les glissières métalliques heurtées selon un certain angle se déforment et remettent le véhicule sur la voie, les glissières béton, indéformables, protègent mieux des traversées de terre-plein central (chocs avec les véhicules arrivant en sens inverse) mais renvoient les véhicules en circulation suivant l'angle d'impact initial.

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération :

	Normale	Pluie légère	Pluie forte	Neige - grêle	Brouillard - fumée	Vent fort - tempête	Temps éblouissant	Temps couvert	Autre	Somme :
Accidents	549	97	16	5	12	4	20	43	7	753

Sur le plan national, en 2018, 2019 et 2021, 16 % des accidents ont eu lieu lors de conditions météo dégradées, dont les trois quarts par temps de pluie. Les accidents par temps de neige, grêle ou brouillard restent marginaux sous nos latitudes tempérées mais ont une gravité plus élevée.

Utilisation d'un regroupement pour la pluie et en regroupement des modalités :

	Normale	Pluie	Temps couvert	Temps éblouissant	Autre	Somme :
Accidents	549	113	43	20	28	753

Dans 12 % des accidents, la pluie est la cause relevée. Pour les motards, les cyclistes et les usagers d'EDPM, l'impact de la météorologie est visible, le nombre de pratiquants diminue fortement par mauvais temps.

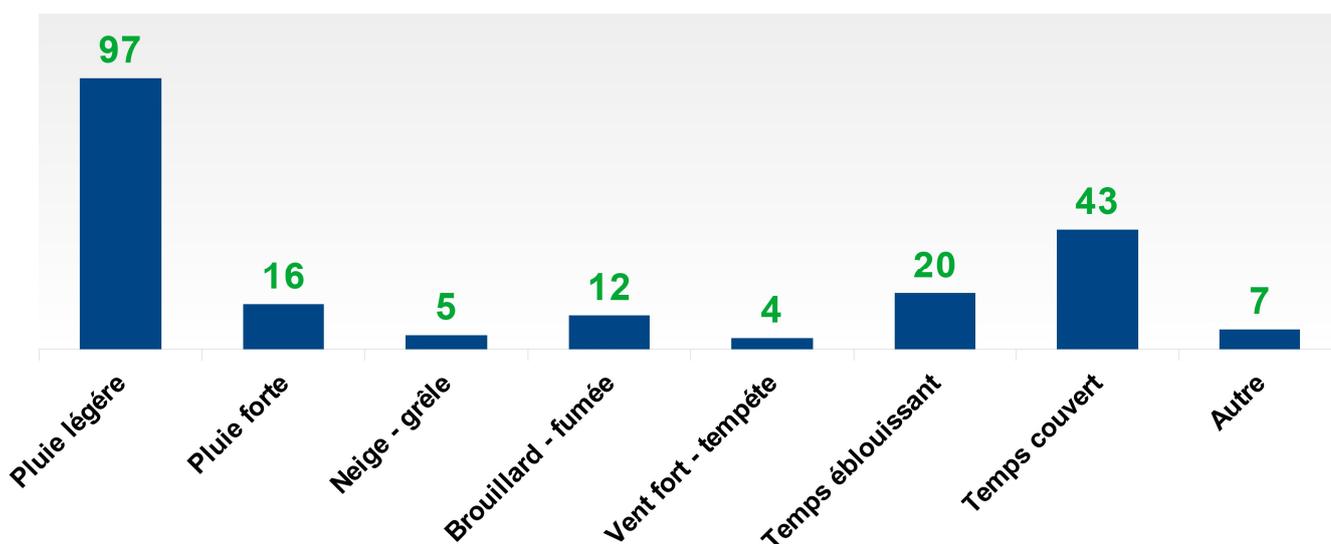
À titre d'exemple, 16 % des accidents par météo normale ont été provoqués par une moto contre 10 % par temps de pluie.

Par temps de pluie, la part des accidents de nuit est plus élevée que d'habitude : par météo normale 29 % des accidents ont lieu la nuit, mais par temps de pluie ce taux s'élève à 50 %.

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, excepté par les conditions extrêmes (forte pluie, neige, grand froid). Les déplacements à vélo ou à moto baissent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort.

La répartition des accidents selon les conditions atmosphériques :

Hors conditions normales (549)



C. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS EN AGGLOMÉRATION

1) Contexte et typologie des accidents

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels (2017-2021) :

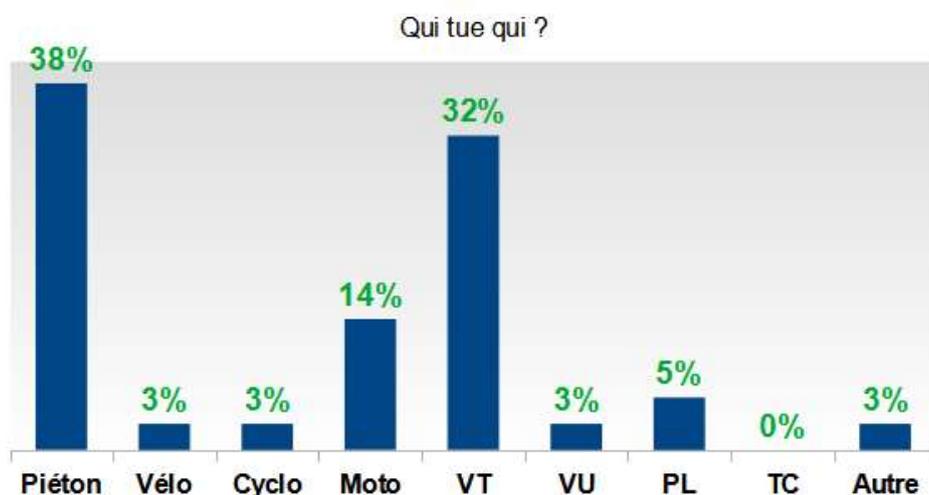
Communes	Accidents	Parts des accidents du département en %	Nombre d'habitants	Part de la population du département en %
Tours	1434	41,79	138616	22,35
Joué-lès-Tours	410	11,94	38340	6,18
Saint-Cyr sur Loire	158	4,6	16316	2,63
Saint-Pierre des Corps	195	5,68	16076	2,59
Saint-Avertin	109	3,17	15340	2,47
Amboise	41	1,19	13071	2,1
Chambray-lès-Tours	61	1,77	11848	1,91
Fondettes	21	0,61	10799	1,74
La Riche	88	2,56	10543	1,7

Dans 52 % des accidents, un seul véhicule est impliqué, il s'agit d'une voiture de tourisme. Pour les autres, quatre motards, deux chauffeurs poids-lourds et un chauffeur de véhicule utilitaires se sont tués seuls sans tiers.

Lorsqu'une moto a un accident mortel avec un tiers, il s'agit dans tous les cas d'une collision avec une voiture de tourisme.

Les piétons et les cyclistes sont percutés majoritairement par des voitures de tourisme.

La part de la mortalité, en agglomération de 2017 à 2021 :

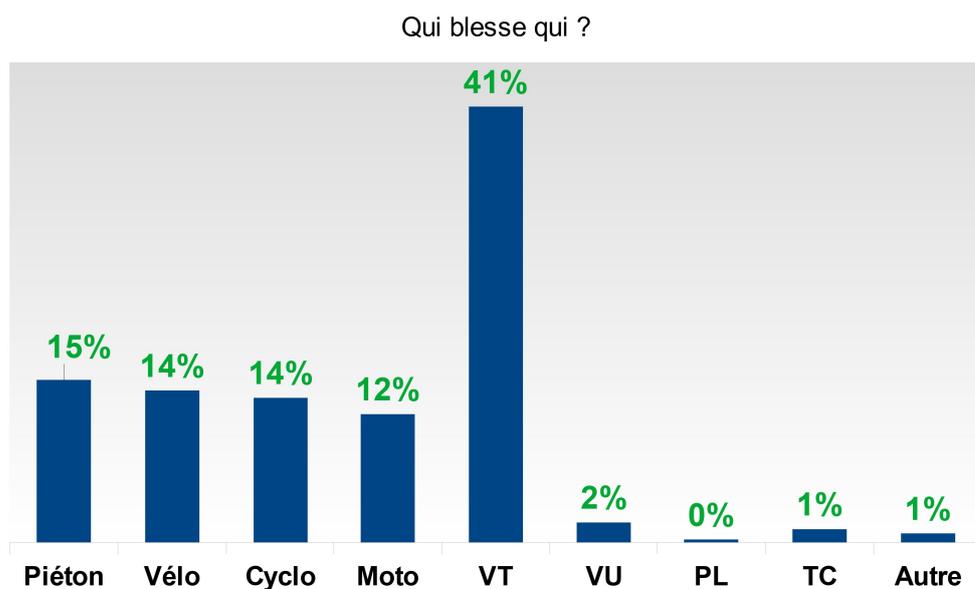


Ce constat dressé pour les accidents mortels vaut également pour les accidents non mortels mais de manière plus diffuse.

Dans 41% des accidents, un seul véhicule est impliqué, il s'agit soit d'une voiture de tourisme, soit d'une moto. 83 cyclistes ont fait une chute seuls.

Lorsque deux véhicules sont impliqués, un tiers des accidents non mortels se produisent par collision entre deux voitures de tourisme, un quart entre une voiture et une moto, un cinquième entre une voiture et un piéton et un sixième entre une voiture et un vélo.

La part des blessés, en agglomération de 2017 à 2021 :



Les piétons et les cyclistes sont percutés majoritairement par des voitures de tourisme.

2) Modes doux

Sont considérés comme nouveaux modes de mobilité dite « douce », la marche, le cyclisme (musculaire et électrique) et la pratique des engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques, mono-roues, hoverboards, gyropodes, fauteuils roulants électriques) ou non.

Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPM-SM) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skate-boards, les gyroroues etc.... Au sens du code de la route, ils sont considérés comme des piétons.

a) La marche

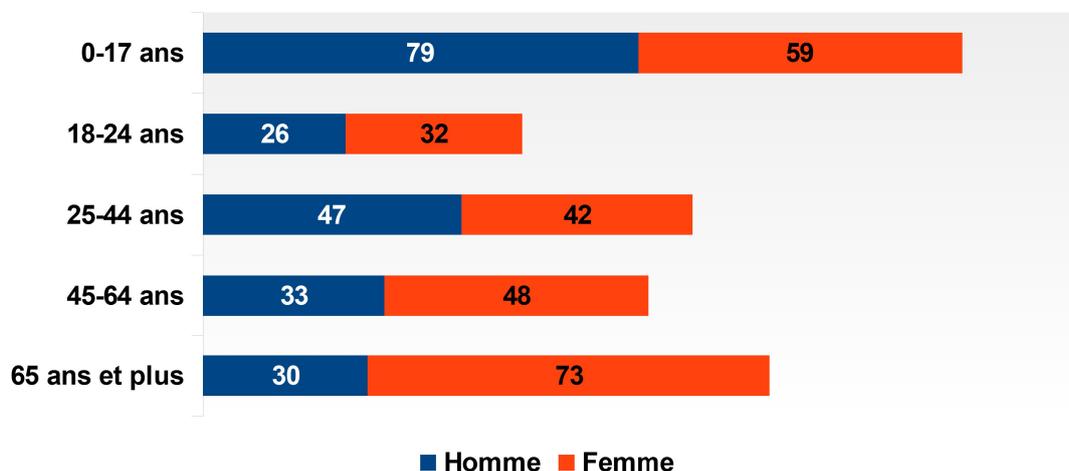
En France en 2021, 72 % des piétons tués et 94 % des piétons blessés se concentrent en agglomération. Ils sont tués principalement sur la chaussée sur un passage piéton (42 % des cas) ou à moins de 50 mètres d'un passage piéton (28%).

Trois piétons sur dix âgés de 12 à 35 ans traversent en utilisant leur téléphone.

La situation en Indre-et-Loire :

En agglomération, ont été dénombrées 469 victimes (tués + blessés). Toutes les tranches d'âge sont concernées dans ce constat, qui toutefois est plus marqué pour les mineurs âgés de 0 à 17 ans (29 %) et pour les seniors âgés de 65 ans et plus (22 %).

Le nombre de victimes, piétons et EDPs selon l'âge et le sexe, en agglomération :



Parmi elles, décès de quatorze piétons sur les 22 enregistrés sur la période 2017-2021, soit 64 %.

En termes de saisonnalité, les accidents surviennent surtout pendant les périodes automnales et hivernales, lorsque la visibilité est réduite, les conditions météorologiques mauvaises et la période diurne raccourcie.

La répartition des victimes piétons et EDPsm selon le mois, en agglomération :



b) Les cyclistes et les usagers d'EDPM

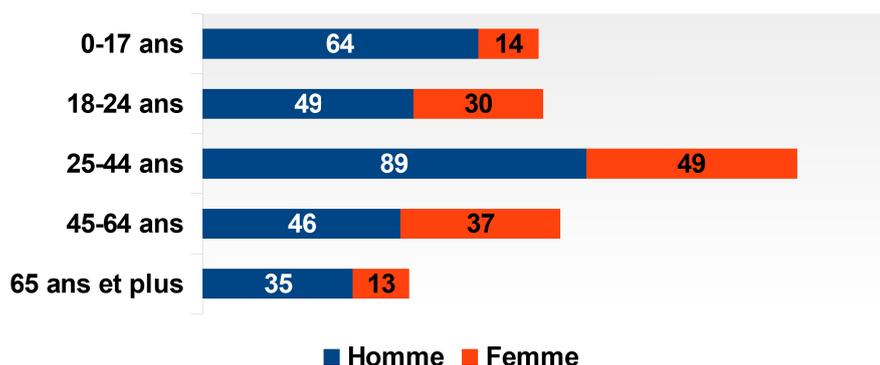
Au plan national, en 2021 :

- L'accidentalité des EDPM se concentre en agglomération
- Parmi les 41 décès sur la période 2019-2021 dont 35 en ville ; 31 sont décédés alors qu'ils circulaient sur la chaussée.
- Pour les blessés, 98 % d'entre eux ont eu leur accident en agglomération
- Le vélo est l'un des modes de déplacement qui a connu la plus forte hausse de la mortalité par rapport à 2019 (+21%). 43 % des décès sont survenus en agglomération.
- Parmi les utilisateurs de vélos à assistance électrique (VAE), 25 sont décédés dont la moitié en agglomération. Tous ont plus de 40 ans, les deux tiers ont plus de 65 ans. La proportion des cyclistes tués est plus forte en semaine (78 %) que le week-end.

La situation en Indre-et-Loire :

- En agglomération, ont été enregistrés 426 victimes répartis quasi uniformément dans toutes les tranches d'âge
- avec néanmoins une sur-représentation de la tranche des 25-44 ans (32%).

Le nombre de victime cyclistes, VAE et EDPm selon l'âge et le sexe, en agglomération :



Parmi elles, décès d'un cycliste sur les deux enregistrés sur la période 2017-2021.

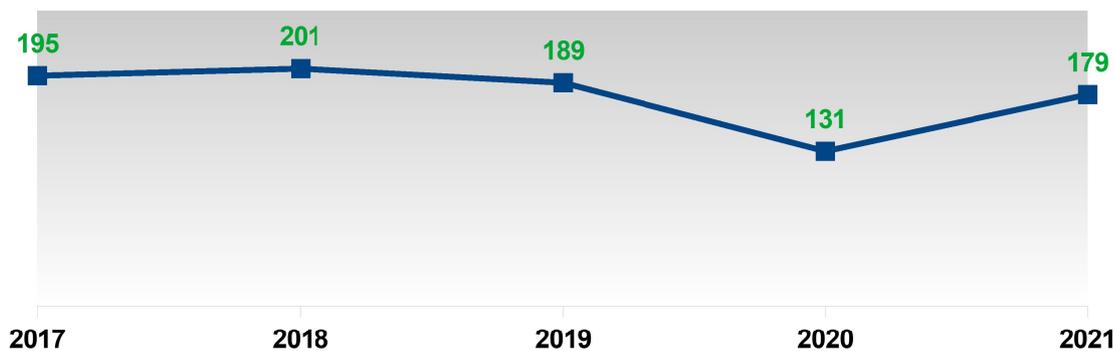
En termes de saisonnalité, le constat fait hors agglomération est quelque peu différent. En effet, aucun pic d'accidentalité n'est probant sur un ou plusieurs mois de l'année. Au contraire on relève une certaine homogénéité d'un mois sur l'autre, à l'exception des mois au cours desquels se déroulent les vacances scolaires, période où les villes se vident de leurs habitants, ces derniers se rendant dans des lieux de villégiature.

La répartition des victimes cyclistes, VAE et EDPm selon le mois, en agglomération :



c) Le nombre de victime pour l'ensemble des modes doux

L'évolution du nombre de victimes selon le mode, en agglomération :



En conclusion :

L'usage des modes doux montre dans la globalité une diminution progressive d'environ 5 % du nombre de victime et ce, malgré une augmentation des pratiques des trottinettes électriques, des vélos et des vélos à assistance électrique.

3) Les deux-roues motorisés (2RM)

Il s'agit de cyclomoteurs, les motos ou les motos légères.

Sur le plan national, en 2021 :

Décès de 96 cyclomotoristes dont la moitié avait entre 14 et 24 ans (30 % d'entre eux étaient mineurs).

- Entre 2019 et 2021, le nombre de tués a diminué de 28 %.
- Plus de la moitié des cyclomotoristes tués l'est en agglomération ; l'accident survient en intersection dans la moitié des situations.

Le facteur alcool est présent dans 33 % des accidents mortels.

Décès de 572 motocyclistes :

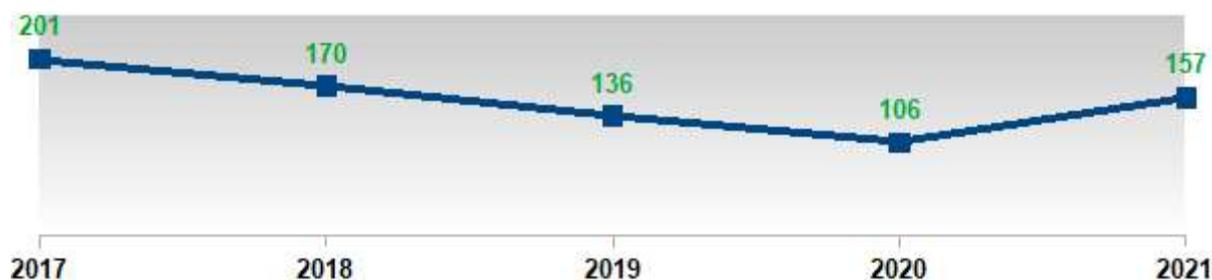
- Entre 2010 et 2021, le nombre de tués a diminué de 19%. Dans 30 % des cas, l'accident a lieu lors d'un trajet loisir.
- Entre 2010 et 2021, le nombre de motards tués en agglomération a baissé de 36 % . Cette diminution est plus importante pour les motos légères (-24%) que pour les motos lourdes (-18%).

Le facteur vitesse est présent dans 38% des accidents mortels, le facteur alcool dans 22% et le facteur dit stupéfiants dans 11 % .

La situation en Indre-et-Loire :

Globalement, la mortalité routière de ce mode de déplacement connaît aussi localement une forte décélération de l'ordre de 22% entre 2017 et 2021.

Le nombre d'accidents mortel des deux-roues motorisés de 2017 à 2021 :



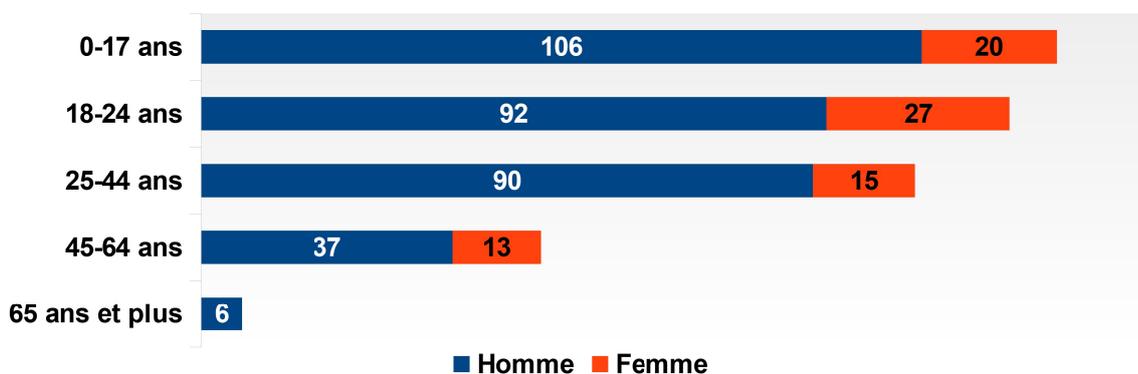
a) Les cyclomoteurs

En agglomération, ont été dénombrées 406 victimes utilisant un cyclomoteur (tués + blessés). Particulièrement touchés, à l'instar de la situation nationale, les mineurs de 14 à 17 ans et les jeunes âgés de 18 à 24 ans, ces deux tranches d'âge représentant à elles seules 60 % des victimes (47% pour les 14-17 ans et 23 % pour les 18-24 ans).

Parmi elles, décès d'un cyclomotoriste sur les trois enregistrés sur la période 2017-2021.

Les jeunes hommes sont surreprésentés avec un taux d'accident de 88 %.

Le nombre de cyclomotoriste victimes selon l'âge et le sexe, en agglomération :



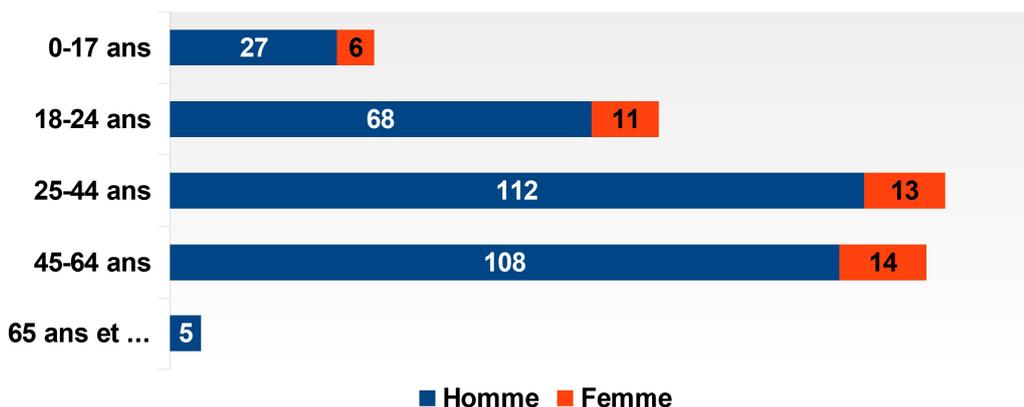
b) Les Motocyclistes

En agglomération, ont été dénombrées 364 victimes utilisant une moto (tués + blessés). En termes de tranche d'âge, les accidents se concentrent sur les tranches d'âge de 25 à 64 ans (68 % des victimes), puis sur la tranche des 18-24 ans (22%).

Parmi elles, décès de cinq motards (une moto légère et quatre motos lourdes) sur les 20 enregistrés sur la période 2017-2021.

Là aussi, les hommes sont surreprésentés avec un taux d'accident de 88 %.

Le nombre de motocyclistes victimes selon l'âge et le sexe, en agglomération :

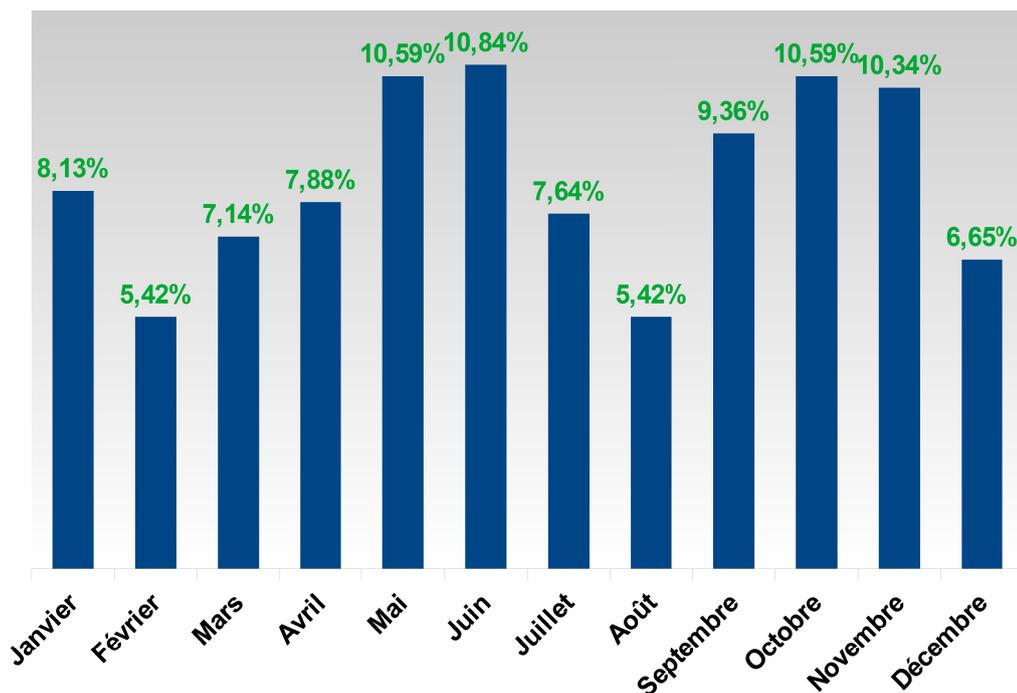


En termes de saisonnalité, la survenance des accidents est différente entre les cyclomoteurs et les motos.

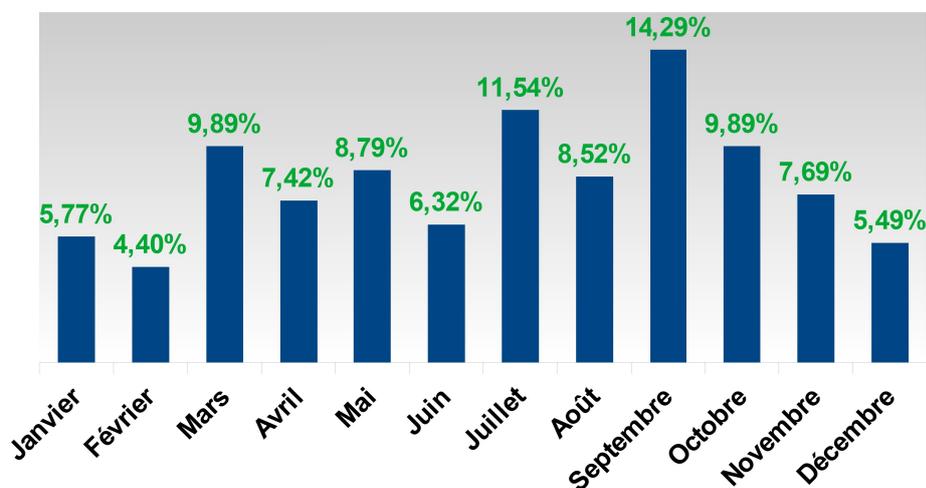
S'agissant des cyclomoteurs, des pics d'accidentalité se constatent aux mois de mai et juin et à l'automne, tandis que pour les motos, le plus grand nombre d'accidents s'observent de mars à octobre avec un pic significatif aux mois de juillet et septembre.

L'accidentalité chute fortement les autres mois, les conditions météo rendant plus dangereuse et moins agréable la pratique de la moto.

La répartition de la part des victimes cyclomotoristes selon le mois, en agglomération :



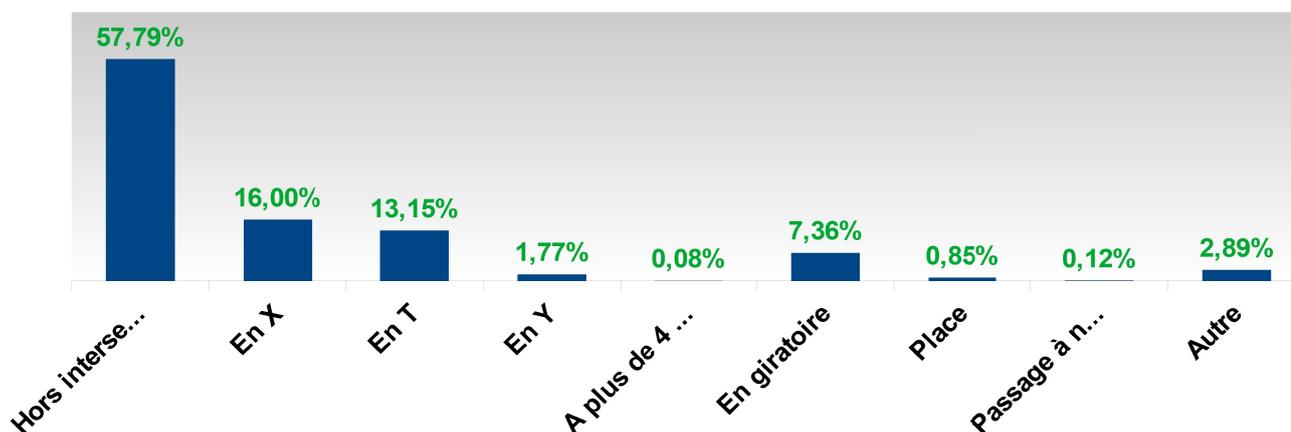
La répartition de la part des victimes motocyclistes selon le mois, en agglomération :



4) Facteurs spécifiques

Il s'agit des trajectoires au rond-point, intersection, ligne droite, carrefour...

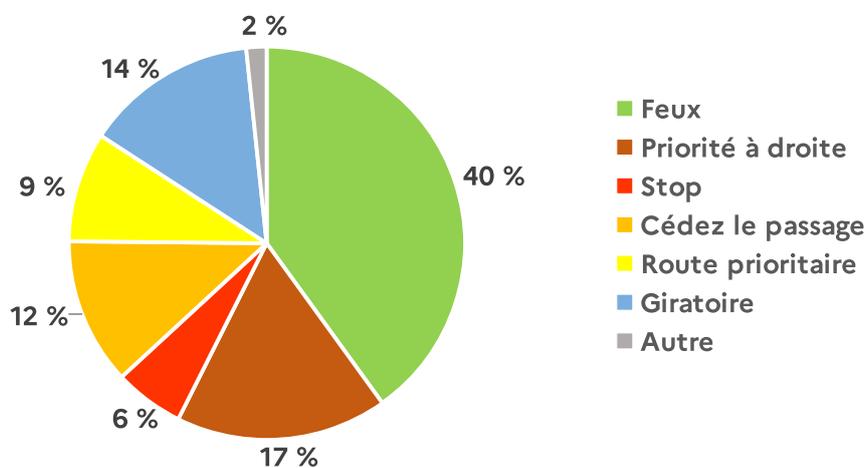
La répartition de la part du nombre des accidents corporels, en et hors intersection, en agglomération :



La répartition du nombre des tués, en intersection, en agglomération :



La répartition des victimes d'accidents corporels en intersection selon le régime de priorité, en agglomération de 2017 à 2021 :



III. L'ÉVOLUTION DU DGO 2018-2022

L'évaluation du précédent DGO n'a pas pu être menée dans de bonnes conditions, en raison de la crise sanitaire du COVID-19 qui a conduit à annuler les actions sur l'ensemble de l'année 2020 et dans une moindre mesure sur l'année 2021.

L'essentiel des actions a porté sur les personnes vulnérables que sont les deux-roues motorisés, les jeunes et les seniors.

L'enjeu optionnel « partage de la voirie » a été abordé dans le contexte de l'arrivée du tramway dans les communes de Tours et Joué-lès-Tours et de la généralisation de l'électrification des vélos et trottinettes, nécessitant l'appréhension de nouveaux comportements à risques.

Les anciens enjeux :

- les deux-roues motorisés,
- les produits psychoactifs,
- les jeunes,
- les seniors,
- le risque routier professionnel.

A. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Le bilan des actions remontées par les différents acteurs locaux fait apparaître la réalisation de près de 230 actions par an dans le département en 2018 et 2019.

Ce sont **233 172 euros** qui ont été engagés au titre du Plan Départemental d'Actions de la Sécurité Routière.

Selon les indicateurs nationaux, le département d'Indre-et-Loire compte **en moyenne 29 décès par an** tandis que la moyenne de la famille mono-polarisée, à laquelle nous appartenons, compte en moyenne 44 décès par an.

Le nombre d'accident baisse de 2018 (733 victimes) à 2022 (583 victimes).

En moyenne, 220 actions sont menées par année. Les 3/4 des activités sont concentrées en agglomération tourangelle. Les seniors représentent 43 % du public.

1) Rappel des orientations déclinées par enjeu

Enjeu	Orientations d'action
Jeunes	<ul style="list-style-type: none">• Favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité routière dans leur milieu de vie• Poursuivre la sensibilisation des jeunes scolarisés sur la thématique des nouveaux modes de mobilité et des cyclomoteurs• Prévenir les conduites à risques sur la route et dans l'espace public pour les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville• Sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation de distracteurs au volant• Poursuivre la sensibilisation sur les conséquences de la consommation de cannabis (dépistage au-delà de 48 h, retrait PC)
Seniors	<ul style="list-style-type: none">• Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors pour offrir une meilleure co-visibilité• Travailler avec les gestionnaires de voirie et les opérateurs de réseaux pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacle• Organiser des remises à niveau du code de la route• Organiser des conférences et des ateliers conduite et santé avec sensibilisation sur la diminution des capacités physiques et cognitives• Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre• Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte auto• Sensibiliser sur l'importance d'être vu la nuit• Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement• Faire la promotion des nouveaux modes de déplacement (tramway, transport à la demande, navette communale, ...)• Avoir un discours différencié selon la tranche d'âge

Enjeu	Orientations d'action
<p>La conduite après usage de substances psychoactives</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager l'autocontrôle de l'alcoolémie • Développer la prévention par les pairs • Développer le dépistage précoce des comportements addictifs • Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite • Intensifier les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises • Mobiliser les organisateurs de manifestations festives sur ces risques • Développer de nouvelles campagnes sur les conséquences personnelles de la conduite après usage de substances psychoactives
<p>Le risque routier professionnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation de tables rondes pour sensibiliser et informer les employeurs
<p>Partage de la voirie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter la signalisation aux nouveaux usages (place des cyclistes rue nationale, autorisation de franchir les feux rouges, matérialisation des zones strictement piétonnes ou partagées) • Mettre en place des campagnes d'information sur les nouvelles règles du code de la route et le défaut d'attention • Renforcer l'information des jeunes sur le partage de l'espace urbain et la fragilité des populations (enfants en bas âge, seniors)
<p>Deux-roues motorisés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter les ouvrages routiers pour proscrire les aménagements dangereux pour les 2RM • Sensibiliser les jeunes • Accentuer l'information sur le respect des règles et des distances de sécurité pour les voitures et les 2RM, sur la vigilance • Accompagner les professionnels à risques (livreurs) via leur employeur

2) L'évaluation des orientations

Bilan des actions pour les jeunes, seniors, la conduite après usage de substances psychoactives, le risque routier professionnel, le partage de la voirie et les deux-roues motorisés :

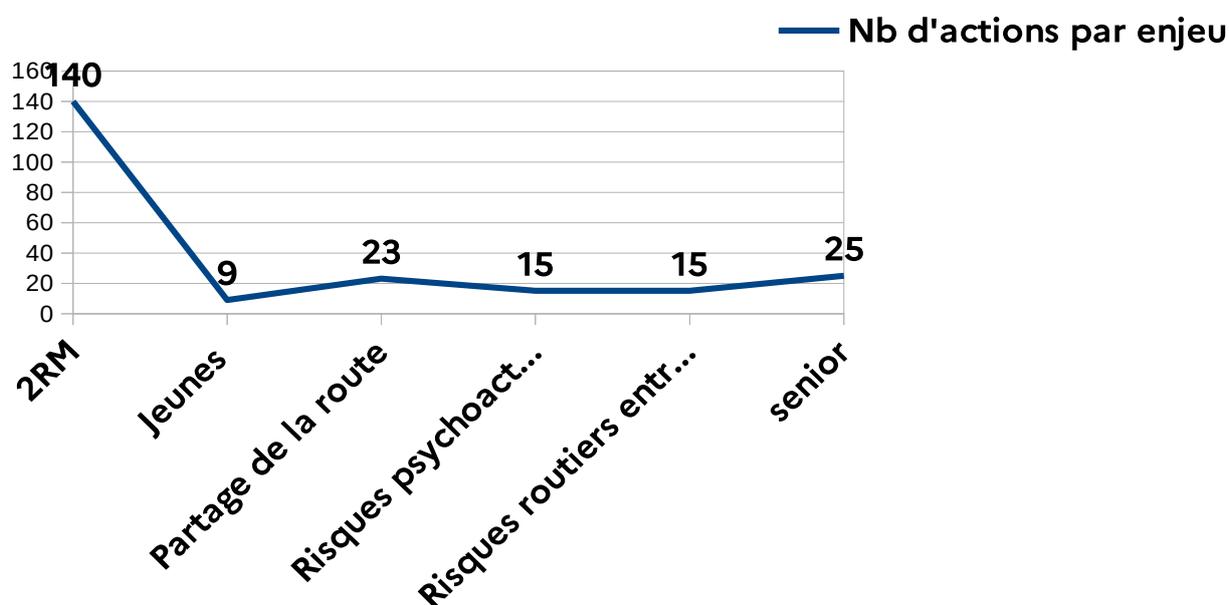
Enjeu	Orientations d'action
Jeunes	<p>De nombreuses actions sont conduites chaque année dans le milieu scolaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • permis piéton pour les classes de CE1-CE2 • pratique du vélo pour les classes de CM2 • préparation à l'ASSR 1 et 2 pour les classes de 5ème , 4ème et 3ème <p>Dans le milieu universitaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour sensibiliser les jeunes, dans le cadre du continuum éducatif mais aussi de manière ponctuelle sur des actions thématiques ou valorisantes. • Par exemple, l'opération criterium jeunes proposée par l'association Automobile Club de l'Ouest est menée dans plusieurs écoles et rencontre un vif succès. • En vue de prévenir les conduites à risques sur la route et dans l'espace public pour les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville a été proposé un escape game.
Seniors	<ul style="list-style-type: none"> • La gendarmerie, les associations « Prévention routière » et « Automobile Club de l'Ouest » conduisent chaque année à la demande de collectivités des actions de remises à niveau du code de la route. • Chaque année, a été menée une action de sensibilisation sur l'importance de voir et d'être vu la nuit.
La conduite après usage de substances psychoactives	<ul style="list-style-type: none"> • Présence des IDSR lors des foires, salons et festivals estivaux pour encourager l'autocontrôle de l'alcoolémie
Le risque routier professionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation de tables rondes pour sensibiliser et informer les employeurs
Partage de la voirie	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant la place des cyclistes rue nationale, la mairie de Tours a mis en place une piste cyclable parallèle à la rue Nationale. • Des actions de sensibilisation ont été menées sur la nouvelle réglementation des EDPM, avec distribution de flyers adaptés .
Deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter les ouvrages routiers pour proscrire les aménagements dangereux pour les 2RM • Sensibiliser les jeunes • Accentuer l'information sur le respect des règles et des distances de sécurité pour les voitures et les 2RM, sur la vigilance • Accompagner les professionnels à risques (livreurs)

Le bilan des actions remontées par les différents acteurs locaux fait apparaître la réalisation de près de 230 actions par an dans le département en 2018 et 150 en 2019.

Bilan 2018 :

ENJEUX	2 roues motorisés	autre	Jeunes	partage de la route	Risques psychoactifs	risques routiers entreprise	seniors	Risques routiers	Total
Nombre d'actions	23	0	140	9	23	15	25	0	235
% du total des actions réalisées	9,79%	0,00%	59,57%	3,83%	9,79%	6,38%	10,64%	0,00%	100,00%

Tableau représentant le nombre d'actions menées par enjeu pour l'année 2018 :

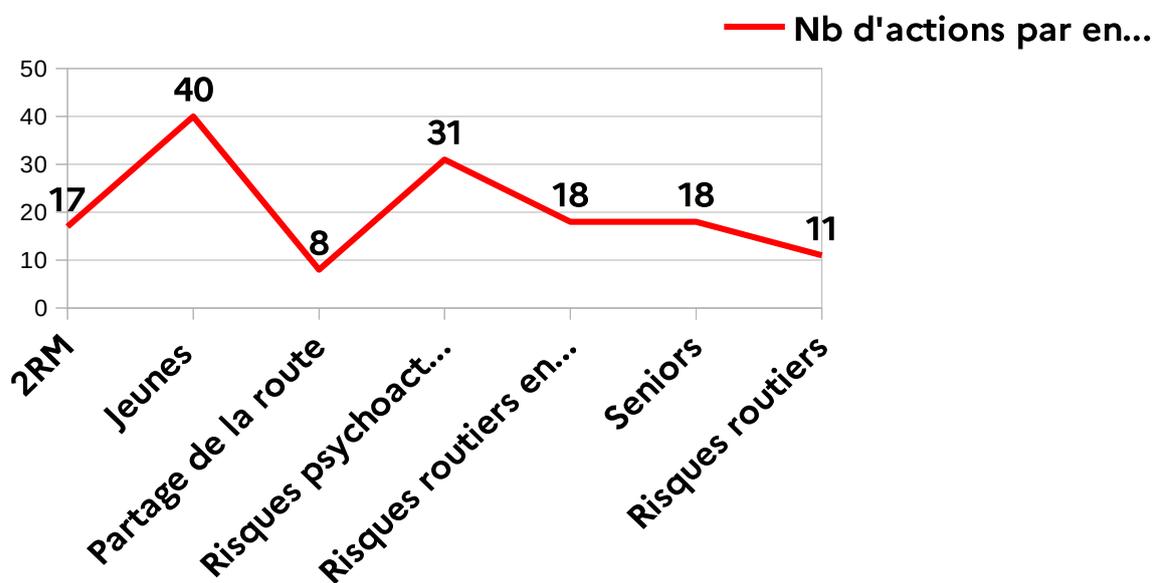


- 235 actions sont menées en une année auprès d'environ **7 400 personnes**
- Les trois quarts de ces actions se sont concentrées sur l'agglomération tourangelle.

Bilan 2019 :

ENJEUX	2 roues motorisés	autre	Jeunes	partage de la route	Risques psychoactifs	Risques routiers entrepris	seniors	Risques routiers	Total
Nombre	17	0	40	8	31	18	18	11	143
% du total des actions réalisées	11,89%	0,00%	27,97%	5,59%	21,68%	12,59%	12,59%	7,69%	100,00%

Tableau représentant le nombre d'actions menées par enjeu pour l'année 2019 :

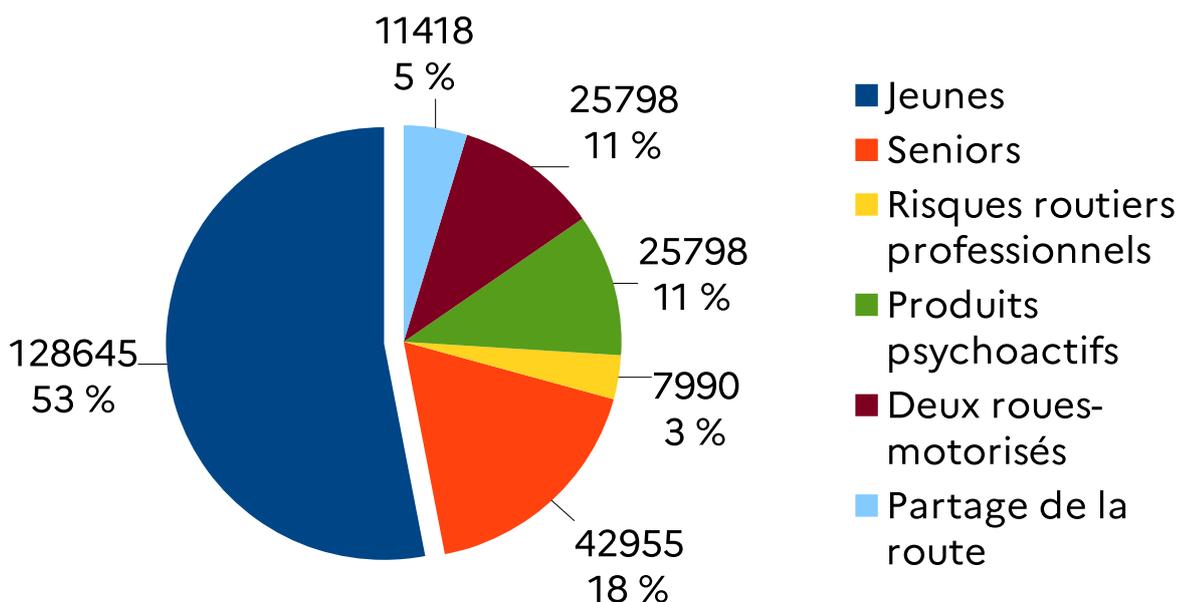


143 actions sont menées auprès d'environ **10 000 personnes**

B. UTILISATION DES CRÉDITS AFFECTES A CHAQUE ENJEU

Le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) propose des actions concrètes résultant des orientations d'actions définies dans le DGO du département. Il co-finance des actions présentées par les porteurs de projets, à hauteur de 60 000 € par an.

Sommes engagées en euro par enjeu de 2018 à 2022 :



Enjeu n°1 : les jeunes

Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) ont mené des actions à la demande de différentes structures :

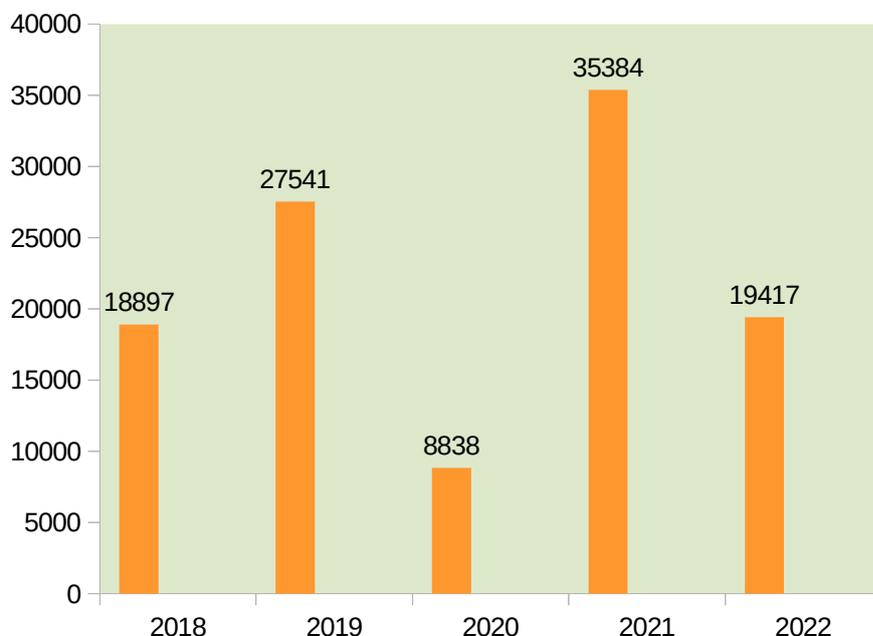
- -Établissements scolaires tels que CFA, faculté, collèges,
- Union Sportive Enseignement Primaire (USEP),
- Association de Prévention Socio-Educative de la Rabière (APSER),
- Services Territoriaux Educatifs de Milieu Ouvert (STEMO),
- Fédération sportive de la police nationale (FSPN),
- Centre de formation de la CRS41.

Ils assurent des cours et animent des ateliers pour les étudiants inscrits à l'UE CERCIP de l'université de Tours.

Les jeunes âgés de 0 à 14 ans :

Ont été co-financées les opérations « criterium jeunes », des actions liées à la maîtrise du déplacement à vélo, aux règles de bon usage des nouveaux véhicules électriques individuels, aux dangers de l'environnement des bus scolaires, des achats de matériel et équipements dans le cadre de la politique éducative du « Savoir rouler à vélo ».

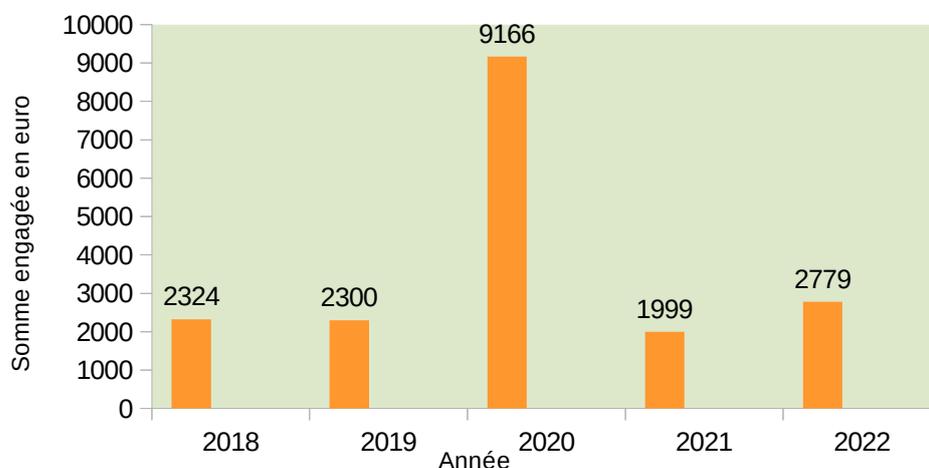
La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :



Les jeunes âgés de 14 à 29 ans :

Ont été co-financées les opérations « criterium jeunes », des actions liées à la maîtrise du déplacement à vélo, aux règles de bon usage des nouveaux véhicules électriques individuels, des actions de sensibilisation auprès des jeunes adultes inscrits dans les centres de formation et d'apprentissage.

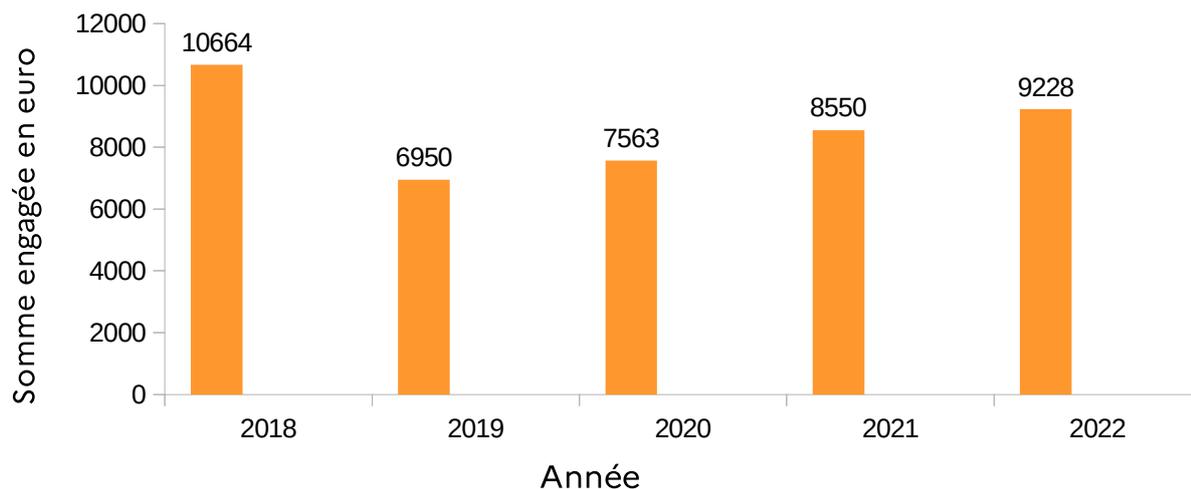
La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :



Enjeu n°2 : les seniors

Des actions de remise à niveau des règles du Code de la route ont été co-financées, ainsi que des actions d'incitation à utiliser les nouveaux modes de mobilité en alternative de la conduite automobile (transport en commun, transport à la demande, covoiturage, etc.)

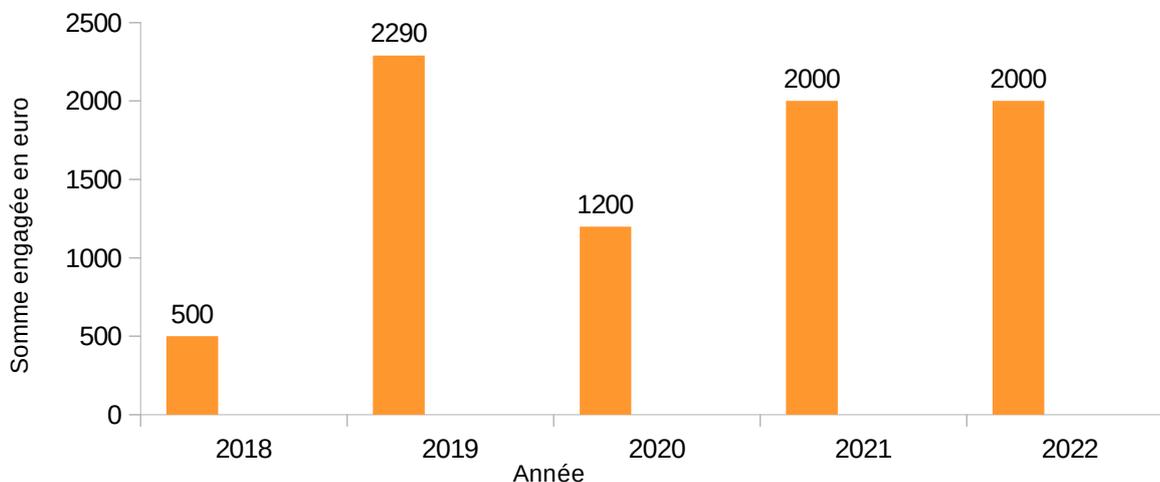
La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :



Enjeu n°3 : le risque routier professionnel

Peu de projets ont été présentés. Ont été co-financées des actions tendant à sensibiliser les chefs d'entreprises, aux risques auxquels sont exposés leurs salariés tant dans leur déplacement domicile-travail que lors de trajets de mission professionnelle, au coût pour l'entreprise que représentent les accidents de la route, l'indisponibilité des salariés victimes d'un accident, aux actions de prévention à mettre en œuvre.

La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :

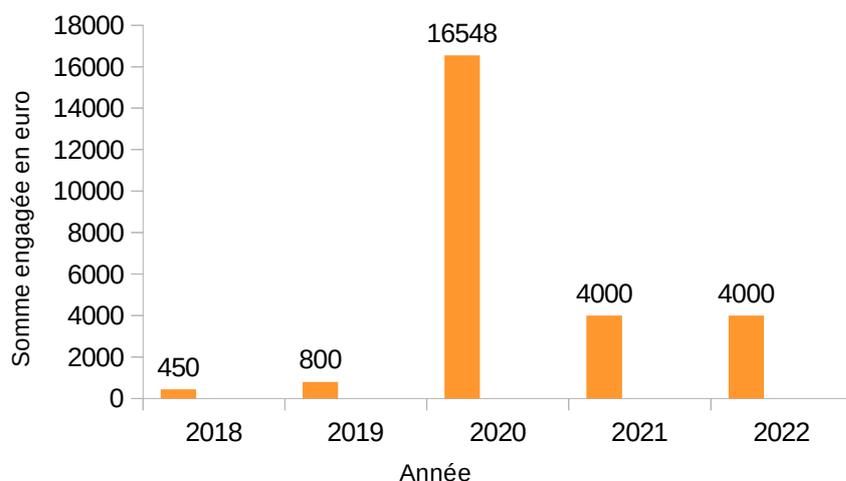


Enjeu n°4 : les produits psycho-actifs

Ont été co-financées des stages de sensibilisation organisés par le service de protection judiciaire de la jeunesse, des actions de prévention auprès du grand public sur les dangers de l'alcool au volant et de la conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Ils sont présents lors d'événements festifs pour proposer des tests de dépistage d'alcoolémie (Foire de Tours, foires aux vins, Festivals les Kampagn'arts, Les fourchettes soniques, les Courants, Terre de son, Avoine zone groove, Yzeures n'rock ...).

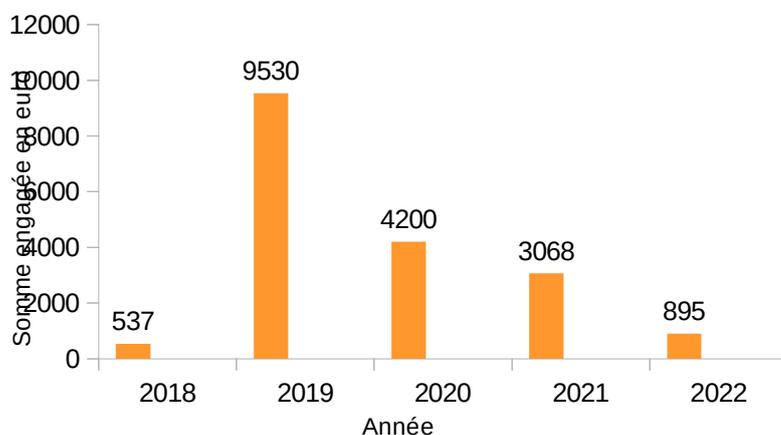
La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :



Enjeu n°5 : les deux-roues motorisés

Des opérations dites « reprise de guidon » ont été co-financées ; elles permettent aux motards de travailler leur trajectoire en courbe, à maîtriser leur engin. Des actions de sensibilisation sur la bonne pratique des 2RM et des formations post-permis AM ont également été co-financées.

La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :

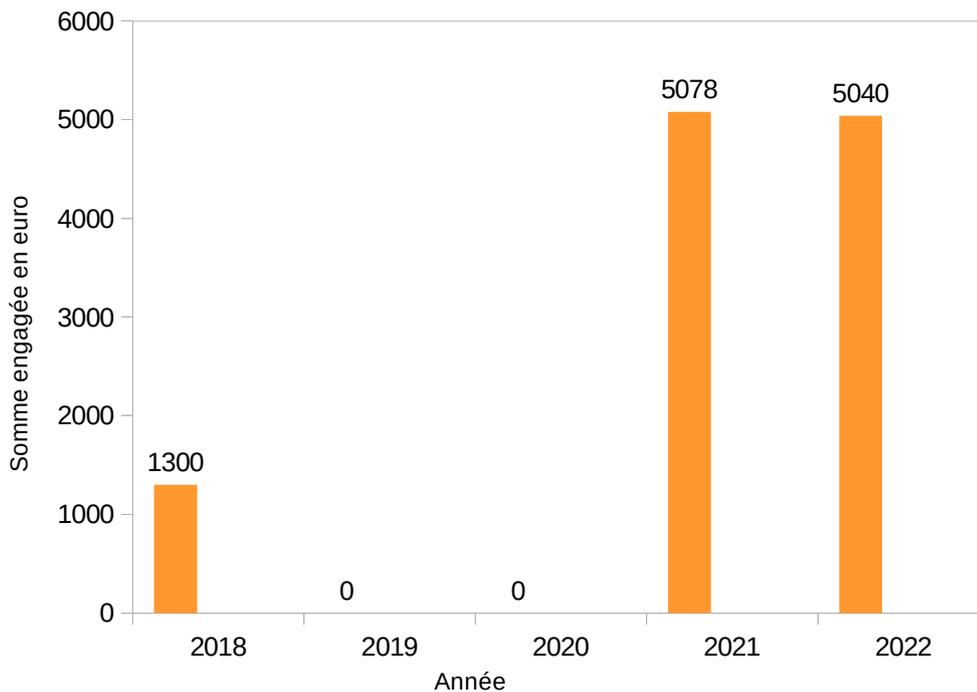


Enjeu n°6 : le partage de la route

Les IDSR ont participé à des actions en faveur des cyclistes de la faculté, lors du « Paris-Tours », aux rencontres de la sécurité et lors du salon de l'auto.

Des actions du partage de la route à vélo auprès des scolaires du département ont été co-financées.

La somme engagée pour les actions de 2018 à 2022 (en euro) :



IV. LES ENJEUX ET ORIENTATION POUR 2023-2027

A. LES ENJEUX PRIORITAIRES

- Les deux-roues motorisés
- Les conduites à risques
- Les risques routiers professionnels
- Les nouveaux modes de mobilité douce

La détermination des enjeux est la première étape indispensable d'une étude de sécurité routière. Elle apporte au décideur une vision précise de l'accidentalité de son territoire à partir d'éléments constatés objectifs.

Pour la période 2023-2027, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux sont :

1) Les deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés représentent encore 14 % des tués sur la période 2017-2021, avec des accidents en moyenne plus graves hors agglomération que les autres modes de déplacement du fait de la forte exposition du conducteur ;

2) Les conduites à risques

Alcool, stupéfiants, vitesse, et non respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone au volant principalement) ;

Ces conduites à risques liés à des mauvais comportements des conducteurs sont et restent les principales causes des accidents mortels ; elles concernent toutes les tranches d'âge et surtout les jeunes âgés de 18 à 24 ans souvent en qualité d'auteurs et les personnes âgées de 65 ans et plus souvent en qualité de victimes

3) Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Marche, vélo (y compris à assistance électrique) et engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ;

La révolution de l'usage de nouvelles formes de déplacements urbains, couplée aux évolutions du Code de la route entraînent un besoin de pédagogie à destination de l'ensemble des usagers de l'espace public. Cette dimension est particulièrement prégnante en agglomération, cyclistes piétons et nouveaux usagers de l'espace public (hoverboards, gyropodes, trottinettes électriques, mono-roues motrices, fauteuils roulants électriques).

Le bilan provisoire de l'accidentalité routière en 2022 établi par l'ONISR est alarmant pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs d'EDPM.

Les **cyclistes** enregistrent une hausse de +30 % de leur mortalité avec 244 tués (+57 tués par rapport à 2019) et davantage de blessés graves : 2 600 (+300 soit +13%).

La pratique cycliste rurale/hors agglomération accuse une hausse préoccupante de +47 % de sa mortalité et de +22 % du nombre de blessés graves par rapport à 2019.

Les utilisateurs d'EDPM subissent une forte augmentation de leur accidentalité : en France, 34 trottinettistes ont perdu la vie en 2022, il y en avait dix en 2019. La gravité de leurs blessures est également en forte hausse : 600 blessés graves estimés en 2022, soit 400 de plus qu'en 2019.

En Indre-et-Loire, un premier accident mortel d'EDPM a été enregistré au mois de février 2023. Les premiers constats révèlent que la victime circulait sur un axe connaissant un trafic important, était peu visible de la part des autres usagers à cause des conditions météorologiques (temps gris et pluvieux, crépuscule), et de sa tenue vestimentaire (vêtements sombres).

Les **piétons** ont été 484 à trouver la mort (+un par rapport à 2019) et 2 000 à être blessés gravement. L'augmentation est liée à la hausse des heurts de piétons hors agglomération et sur autoroute (57 piétons décédés sur autoroute).

4) Le risque routier professionnel

En termes de déplacements domicile/travail, de missions professionnelles et de transport de marchandises, cet enjeu est fortement présent du fait de la part importante des accidents qu'il engendre, notamment au regard des déplacements pendulaires vers la métropole effectués par la moitié de la population du département.

Ces enjeux appréhendés au regard de la situation locale seront traités en distinguant le réseau en agglomération de celui hors agglomération, ce qui permettra d'identifier les actions différenciées entre milieu urbain, milieu interurbain ou rural.

Seront également traités de manière transversale les différents modes de déplacement au regard de l'objectif Prioritaire qui vise à permettre des déplacements en sécurité à tout âge.

Le partage apaisé de la voirie sera aussi un fil conducteur de la stratégie locale.

B. LES ORIENTATIONS POUR LES ENJEUX DU DGO 2023-2027

Orientations souhaitées:

- Prévention
- Mutualisation des moyens départementaux
- Contrôle plus régulier
- Sanctions...

Des orientations en vue de mener des actions et suivis sont envisagées pour mener à bien l'objectif de sécurité routière dont le renforcement de la prévention, de la sensibilisation ainsi que l'abaissement de l'accidentologie routière.

Concernant le DGO, le Conseil départemental propose une réunion annuelle en vue de suivre et de faire un bilan plus régulier des actions menées. Les orientations envisagées sont appréciées au regard de la communication, sensibilisation, prévention et contrôle/sanction.

L'enjeu des deux-roues motorisés

Communication :

- Communiquer sur les risques de l'usage du téléphone auprès du grand public par la diffusion de flyers et une campagne d'information courant 2023
- Mener des actions annuelles mi-avril lors du 24h du Mans moto et lors du grand prix de France moto

Éducation - Sensibilisation - Formation

- Ateliers de sensibilisation et d'information sur les risques : vidéos impliquant des jeunes, témoignage de jeunes victimes d'accidents auprès des scolaires, des étudiants lors de grands événements publics
- Organiser des réunions à l'échelon des communautés de communes dès janvier 2024 (application des préconisations du CEREMA)
- Organiser un événement de lancement de l'application : « Ma Route en 2RM » courant 2023, un usage gratuit proposé par la délégation à la sécurité routière.
- Atelier « découverte de l'accident » avec les services territoriaux de milieu ouvert (STMO)
- Associer tous les acteurs et s'accorder sur la réduction des prix de vente des blousons, airbags, casques...

Contrôle – Sanction :

- Des ateliers annuels pour apprendre la bonne pratique des 2RM, ateliers à mener avec des auto-écoles : positionnement, trajectoire, tests de freinage...

L'enjeu des conduites à risques

Amélioration de la connaissance

- Organiser un séminaire à l'attention des élus et de leurs personnels technique sur le thème de l'aménagement urbain

Éducation - Sensibilisation - Formation

- Dès 2024, rentrer en relation avec les gérants de débits de boissons (discothèques, bars, lieux festifs) pour les sensibiliser sur les risques liés à l'alcool et stupéfiants (propositions alternatives à la conduite, mise à disposition éthylotests...)
- Pour lutter contre l'usage du téléphone au volant, démocratisation de l'application « Mode Conduite » courant 2023. Démonstration de cet outil lors des ateliers de sensibilisation dans l'espace public et auprès des entreprises. Distribution de flyers et une campagne d'information sur les risques de l'usage du téléphone courant 2023
- Sensibilisation continue sur les conduites à risques lors des grands événements (alcool, drogues, vitesse...) et poursuite des stages de perfectionnement
- Proposer au DASEN la tenue annuelle d'ateliers de sensibilisation dans les collèges, lycées, et facultés portant sur la consommation des produits addictifs (alcool, stupéfiants...)
- Distribution de flyers sur le bon usage du CBD auprès des vendeurs et consommateurs (éviter l'usage détourné)
- Sensibiliser et former les seniors sur leur aptitude à conduire grâce aux stages, interventions de l'ordre des médecins ainsi que collaborer avec les pharmacies courant 2024 en vue de produire des sacs sur lesquels apparaissent les risques de la conduite et de la prise de médicaments. Travailler également sur un moyen de mobilité responsable pour les personnes âgées

Contrôle – Sanction :

- Poursuivre et intensifier la lutte contre les pratiques addictives au volant.

L'enjeu des nouveaux modes de mobilité « douce »

Amélioration de la connaissance

- Élaboration de plaquettes pédagogiques sur la réglementation et les sanctions au grand public. Application courant 2023

Éducation - Sensibilisation - Formation

- Dans le cadre du continuum éducatif et du CERCIP sensibiliser les jeunes sur les équipements obligatoires des EDPM et sur les modalités d'utilisation
- Élaboration de partenariats avec les grandes enseignes de vente des nouveaux modes de mobilité courant 2024
- Participation à l'opération « mai à vélo » et poursuite du plan « savoir rouler à vélo » dans les établissements scolaires
- Sensibiliser sur les dangers de la pratique des EDPM, sur les conditions d'utilisation sur la voie publique. Une action récurrente dans l'année de distribution de flyers et régie publicitaire
- Atelier annuel auprès des seniors sur la circulation à vélo. Les seniors pratiquent de plus en plus le vélo

Contrôle – Sanction :

- Systématiser les sanctions en cas d'infraction, contrôle des équipements obligatoires et du respect du code de la route

L'enjeu des risques routiers professionnels

Communication :

- Communiquer vers les employeurs à l'occasion des grands rassemblements (congrès professionnels, salon des maires etc) : 2 à 3 fois par an, atelier de sensibilisation et démonstration de crash-test par un cascadeur, une voiture-tonneau
- Valoriser l'action des employeurs volontaires par la remise de documents honorifiques (diplôme, prix...). Organiser 1 remise de prix par an
- Animer une soirée employeurs RRP avec des thèmes portants sur les conséquences, coûts, rôles et responsabilités, moyens et leviers d'action, exemples de plan de prévention...

Éducation - Sensibilisation - Formation

- Diffuser aux employeurs la charte des 7 engagements en sécurité routière, courant 2023
- Annuellement, animer une action lors des journées de la sécurité routière au travail
- Recensement des secteurs professionnels les plus à risques en vue de préparer 1 action de sensibilisation par an

Contrôle – Sanction :

- Poursuivre les contrôles des entreprises de transport en partenariat avec la DREAL.

V. SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO 2023-2027

Des plans d'action seront mis en oeuvre pour chacun des enjeux ; des points d'étapes semestriels seront organisés tout au long des cinq années pour évaluer l'atteinte des objectifs fixés dans le présent DGO.

A. SUIVI DE L'ACCIDENTALITÉ DÉPARTEMENTALE

Comme vu précédemment, une réduction du taux de mortalité est observée par année. L'Indre-et-Loire est l'un des départements dont le niveau d'accidents mortels est le moins élevé en France, l'objectif est d'abaisser annuellement le nombre de personnes hospitalisées, tuées, blessées, accidentées (H.T.B.A) .

Le suivi départemental de l'accidentalité reposera sur un suivi hebdomadaire des ATBH. Aussi, un suivi des quatre enjeux s'appliquera. Il s'agit de s'adapter aux circonstances et d'évaluer les nouvelles nécessités lors des bilans.

Enjeu 2 roues motorisés :

- nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus) ;
- part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge ;
- nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus) ;
- part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus).

Enjeu conduites à risques :

- nombre de tués par classe d'âge (65 à 74 ans, 75 ans et plus) ;
- part des tués par classe d'âge (65 à 74 ans, 75 ans et plus) rapportée à la mortalité du département ;
- nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65 à 74 ans, 75 ans et plus) ;
- nombre de tués par classe d'âge (14 à 17 ans, 18 à 24 ans, 25 à 29 ans) ;
- part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département ;
- nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14 à 17 ans, 18 à 24 ans, 25 à 29 ans) ;

- part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département ;

Alcool :

- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ;
- répartition des impliqués « piétons et cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement ;
- part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu.

Stupéfiants :

- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants ;
- répartition des impliqués « piétons et cyclistes et EDPM » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement ;
- part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.

Enjeu nouveaux modes de mobilité :

- nombre d'accidents de piétons (hors et en agglomération) ;
- nombre de piétons tués hors autoroute (hors et en agglomération) ;
- part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département (hors et en agglomération) ;
- nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, (hors et en agglomération) ;
- nombre de cyclistes tués hors autoroute (hors et en agglomération) ;
- part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département (hors et en agglomération) ;
- nombre d'accidents d'EDPM avec véhicule tiers hors autoroute (hors et en agglomération) ;
- nombre d'EDPM tués hors autoroute (hors et en agglomération) ;
- part des accidents d'EDPM avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département (hors et en agglomération) ;
- mobilité : part du vélo dans les modes de déplacement de l'agglomération principale ;
- part de l'EDPM dans les modes de déplacement de l'agglomération principale.

Enjeu risque routier professionnel :

- nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission et trajet domicile-travail) ;
- part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels, « professionnels » du département ;
- part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département ;
- part des accidents corporels professionnels (mission et trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département.

B. SUIVI DES ACTIONS MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PLAN DÉPARTEMENTAL D' ACTIONS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR)

- Proposition d'actions dans le cadre du DGO

- La préfecture co-finance les actions des porteurs de projets à hauteur de 60 000 euros par an, dotation allouée par la délégation à la sécurité routière.

Le bureau de la sécurité routière de la direction des sécurités de la préfecture élabore chaque année un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Établi à partir des orientations pluriannuelles définies dans le DGO, le PDASR arrête d'une part les actions à mener sur une année par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département, et d'autre part priorise les crédits d'intervention disponibles pour soutenir des actions de prévention de sécurité routière.

Les PDASR produits pour les années 2023 à 2027 seront présentés selon les enjeux et domaines d'action définis dans le DGO. Cette présentation permettra une meilleure évaluation des actions menées. La répartition des crédits disponibles sera organisée en conséquence.

Chaque année, une analyse de l'accidentalité sera exposée en comité technique. Elle sera produite par l'ODSR sur la base des données nationales et comprendra une analyse globale et par enjeux.

En fonction des résultats de cette analyse, les orientations et actions du PDASR pourront être retravaillées au cas par cas avec les partenaires concernés.

Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière en Indre-et-Loire est adopté à TOURS, le 17 juillet 2023.

Le préfet



Patrice LATRON

Le vice-président du conseil départemental
en charge des infrastructures
et des transports



Patrick MICHAUD

Le président de l'association des
maires d'Indre-et-Loire



Cédric DE OLIVEIRA

Le procureur de la République



Catherine SORITA-MINARD