

Document général d'orientations

Sécurité Routière du Loiret

2023-2027



L'édito de Mme la Préfète

Avec plus de 3 000 morts et 20 000 blessés par an, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour nos concitoyens. C'est pourquoi, la poursuite de la mise en œuvre d'actions de sensibilisation à la sécurité routière reste une priorité nationale.

En fixant pour les 5 années à venir le cadre stratégique de l'action de l'État et de ses partenaires, le Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027 constitue la déclinaison locale de cette politique.

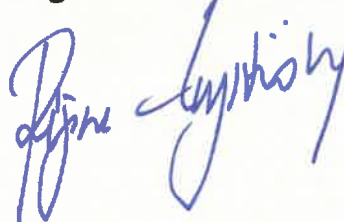
Dans le département si on note au cours de ces dernières années, une amélioration des chiffres de l'accidentalité routière on déplore toujours la persistance de comportements irresponsables et à risque qui doivent nous conduire à poursuivre avec l'ensemble de nos partenaires (collectivités, secteur associatif, force de l'ordre, IDSR..) des actions de prévention.

Élaboré de manière partenariale ce document réuni l'ensemble des acteurs autour d'un état des lieux de l'accidentalité départementale des 5 dernières années et autour d'enjeux et d'orientations d'actions qui ont pour objectif de faire baisser le nombre des accidents pour la période à venir.

Informé, expliqué, sensibilisé, afin de convaincre les usagers à respecter les règles et à adopter un comportement exemplaire sera le fil conducteur des actions qui seront réalisées au cours des 5 prochaines années.

Je tiens à remercier vivement les signataires de ce document ainsi que l'ensemble des acteurs qui ont contribué à son élaboration pour leur implication et pour leurs actions destinées à rendre les routes du Loiret plus sûres.

Régine ENGSTRÖM



Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Diagnostic territorial.....	5
2.1. Présentation générale du département.....	6
2.1.1. Situation géographique.....	6
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	8
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2.1.4. Risque routier professionnel.....	16
2.1.5. Réseau routier.....	17
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	19
2.2.1. Typologie des accidents.....	20
2.2.2. Modes doux hors agglomération.....	22
2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération.....	24
2.2.4. Facteurs spécifiques tous véhicules.....	27
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	28
2.3.1. Typologie des accidents.....	28
2.3.2. Modes doux en agglomération.....	31
2.3.3. Les deux roues-motorisés (2RM) en agglomération.....	34
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience.....	37
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	37
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	39
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	39
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	39
4.2. Les orientations d'actions.....	42
4.2.1. Les orientations d'actions transversales.....	42
4.2.2. Les orientations d'actions par enjeu.....	43
5. Suivi et évaluation du DO 2023-2027.....	48
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	48
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	48
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	48
Page de signatures.....	49

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le document général d'orientation en matière de sécurité routière (DGO) est un outil de programmation et de mobilisation des acteurs locaux pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2. La démarche d'élaboration

Le cadre d'élaboration du DGO 2023-2027 a été fixé par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière datée du 25 mai 2022

La DDT du Loiret, chargée de l'observatoire départemental de la sécurité routière, a réalisé le bilan de l'accidentalité pendant la période 2017-2021, période couvrant l'ancien DGO.

2. Diagnostic territorial

Les différents types de véhicule sont définis de la manière suivante :

- Bicyclette à traction humaine ou électrique = **Vélo**
- Engin de Déplacement Personnel sans moteur = **EDPsm**
- Engin de Déplacement Personnel à moteur = **EDPm**
- Cyclomoteurs $\leq 50 \text{ cm}^3$ et les scooters $\leq 50 \text{ cm}^3$ = **Cyclo**
- 2 et 3 roues d'une cylindrée $> 50 \text{ cm}^3$ = **Moto**
- Véhicules de tourisme = **VT**
- Véhicules utilitaires = **VU**
- Poids-Lourds = **PL**
- Transport en commun = **TC**

Les tranches d'âges sont regroupées, sauf mention contraire, selon la répartition :
0- 17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.

Les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante sauf mention contraire :

- **Modes doux** : piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes
- **2RM** : 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto)
- **Autre** : tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids-lourds.

Le détail est présent dans les données mises à disposition.

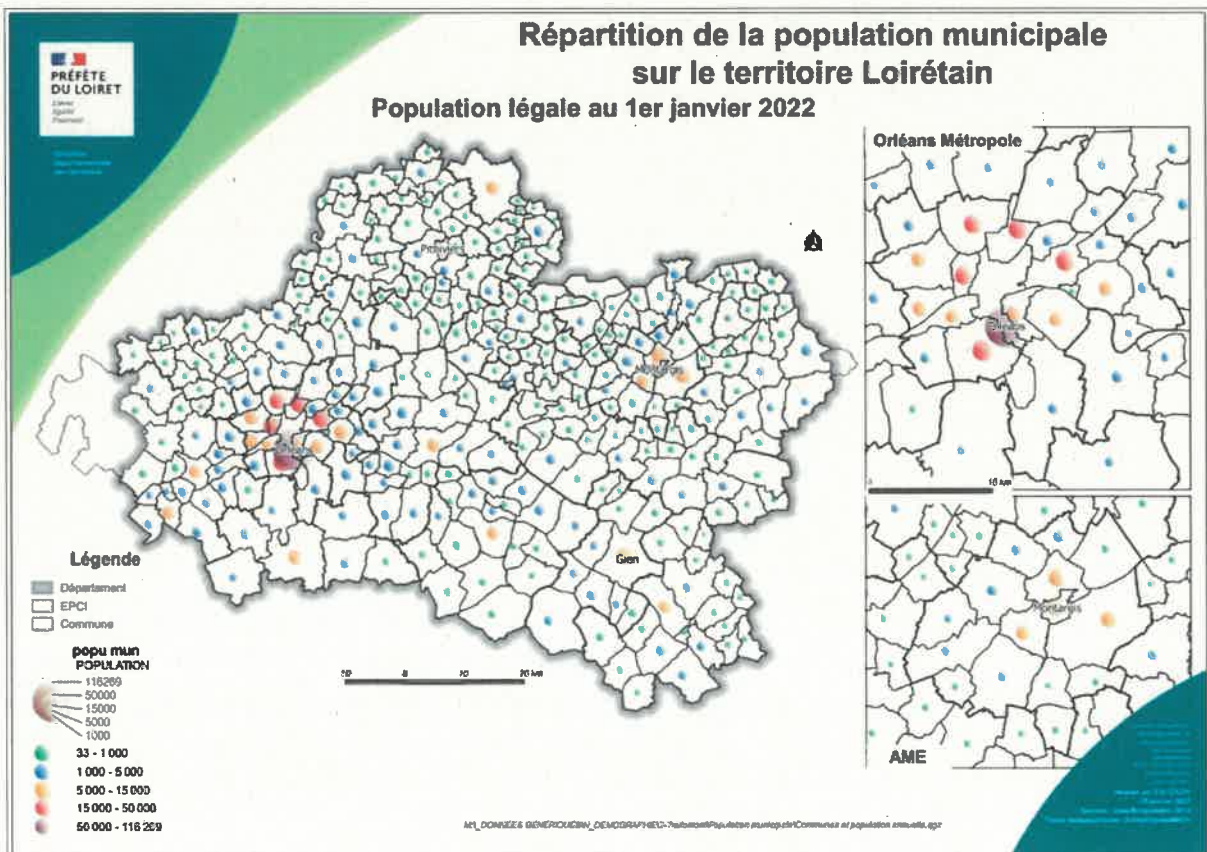
2.1. Présentation générale du département

Le département du Loiret appartient à la région Centre-Val de Loire, avec les départements du Cher (18), de l'Eure-et-Loir (27), de l'Indre (36), de l'Indre-et-Loire (37) et de Loir-et-Cher (41). Il est limitrophe des départements de l'Essonne (91), de la Seine-et-Marne (77), de l'Yonne (89), de la Nièvre (58), du Cher (18), de Loir-et-Cher (41) et de l'Eure-et-Loir (28).

2.1.1. Situation géographique

Données externes locales

Le Loiret est un département plat d'une altitude voisine de 100 m, situé dans la moitié sud du bassin parisien. Constitué de 325 communes, il est structuré en 16 intercommunalités dont une métropole. En 2019, il comptait 680 434 habitants répartis sur 6 775 km² soit 100,4 habitants au km². Les 22 communes composant Orléans métropole recensent à elle seules 288 229 habitants soit 42 % de la population du département. En dehors de l'aire métropolitaine les communes de Gien, Montargis, Châlette-sur-Loing, Amilly et Pithiviers comptent parmi celles ayant le plus d'habitants.



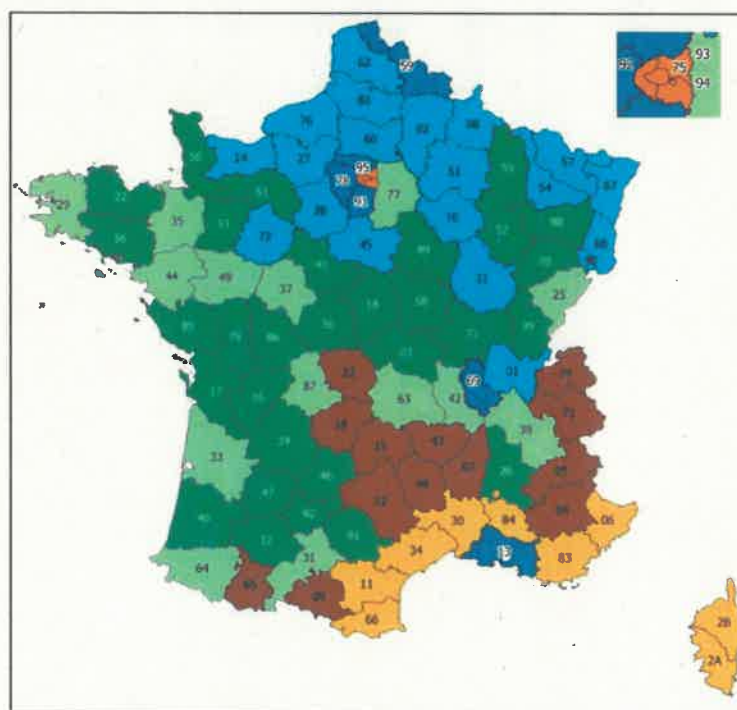
Un département multipolaire

D'après le rapport « famille Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) » du Cerema, on constate que le département du Loiret est considéré comme multipolarisé, défini de la manière suivante :

« Cette famille est constituée par 20 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbains également plus élevés que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet de plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville centre unique ».

La famille des départements multipolarisés est symbolisée en bleu clair sur le graphique.

Figure 1: Carte de polarisation des départements

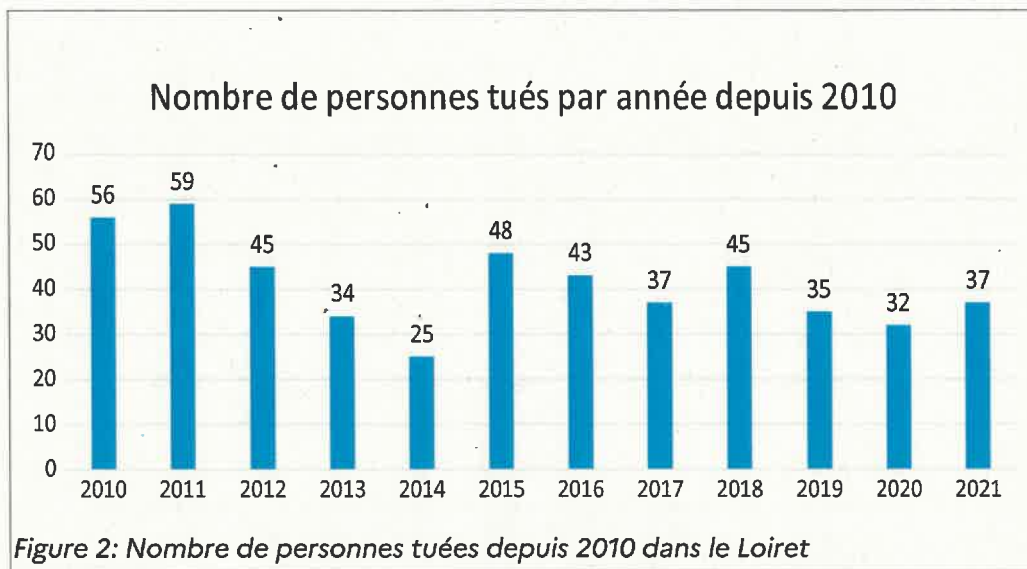


- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les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

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Ce chapitre s'intéresse aux caractéristiques des tués dans le département.

Depuis 10 ans, si une remontée est constatée depuis 2015, le nombre de tués par année diminue tendanciuellement. Le maximum en 2011 fait état de 59 tués et au plus bas, 25 tués en 2014.



Sur les 5 dernières années (2017-2021), 186 personnes ont été tuées contre 195 entre 2012 et 2016. Le nombre de personnes tués reste assez stable depuis 10 ans.

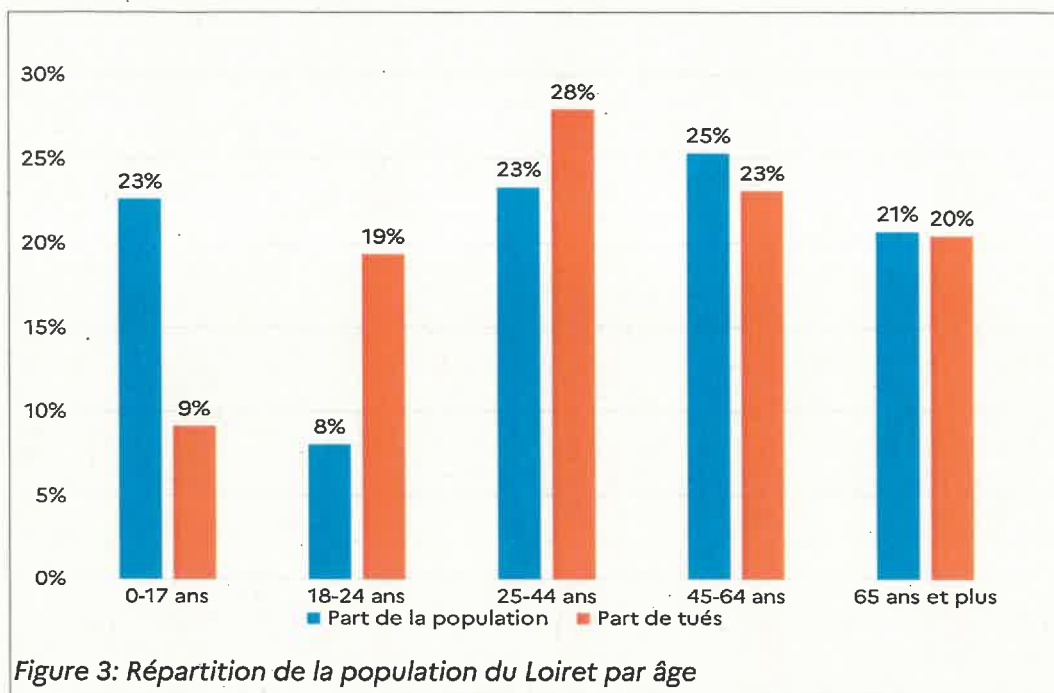
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Loiret	37	54
Famille ILSR 5- Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

En moyenne de tués par département et par an, le département du Loiret se situe 4 points au-dessus de la moyenne des départements multipolarisés, et 6 points au-dessus de la moyenne de tués par millions d'habitants par an.

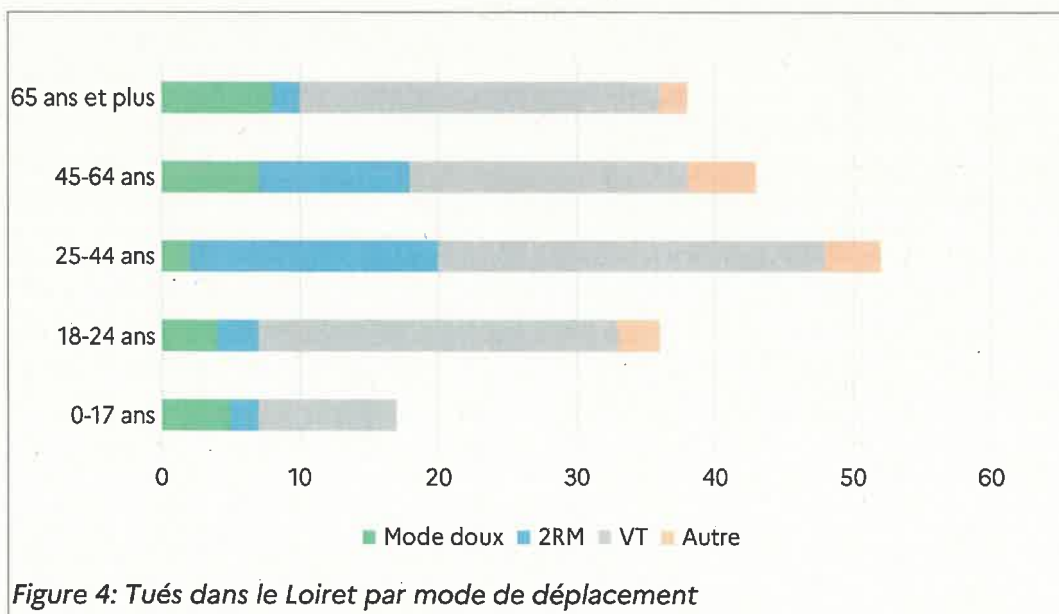
Les chiffres locaux sont également supérieurs aux moyennes nationales.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



La figure 3 montre que la part des 25 – 44 ans est majoritairement touchée par des accidents mortels. Considérant le ratio part de la population / part des tués, ce sont les 18-24 ans qui sont particulièrement exposés.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



La figure 4 montre que toutes les catégories d'âges sont touchées par des accidents mortels dans un véhicule de tourisme.

- Nombre de tués (2017-2021) par mode, selon le sexe, selon la catégorie socio-professionnelle (CSP), selon le motif du trajet, selon le département de résidence.

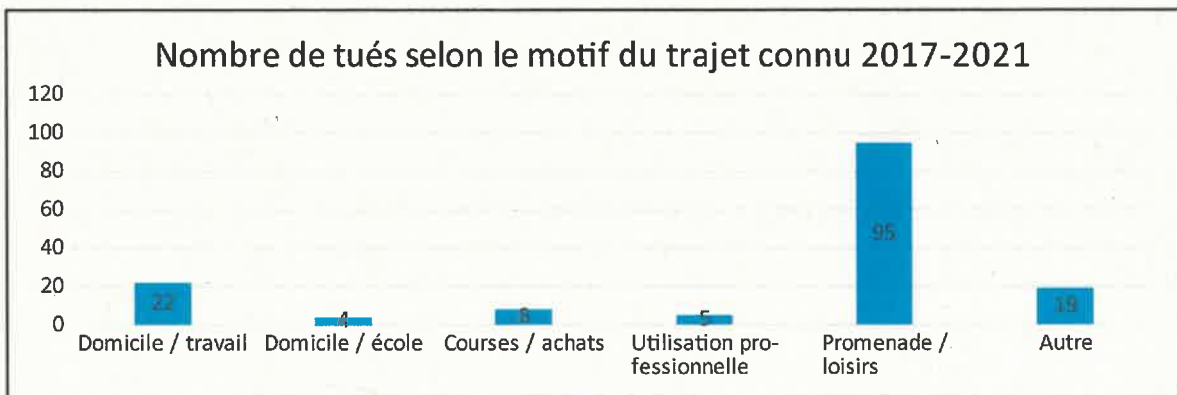
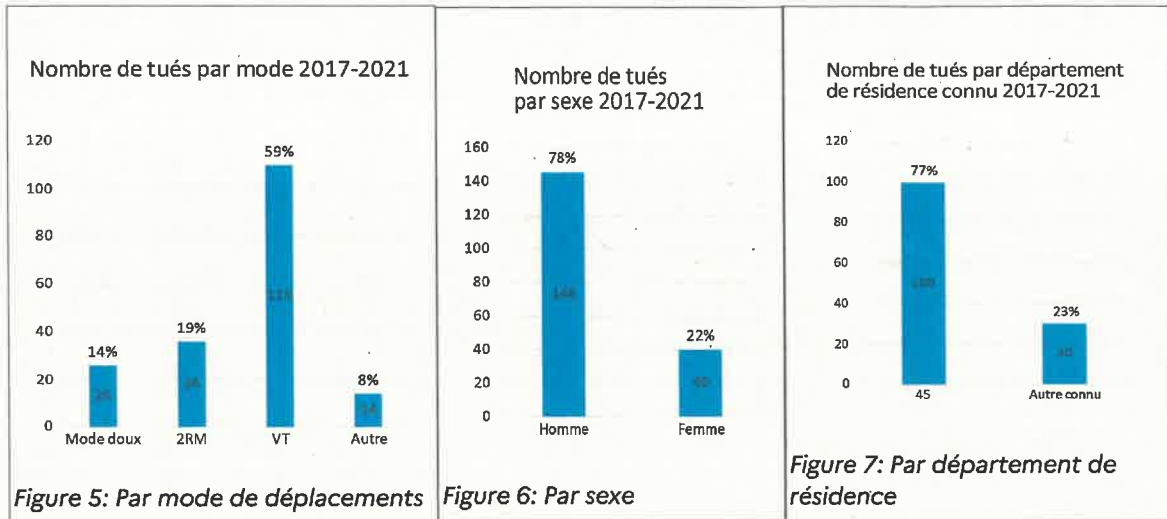


Figure 8: Par motif de trajet

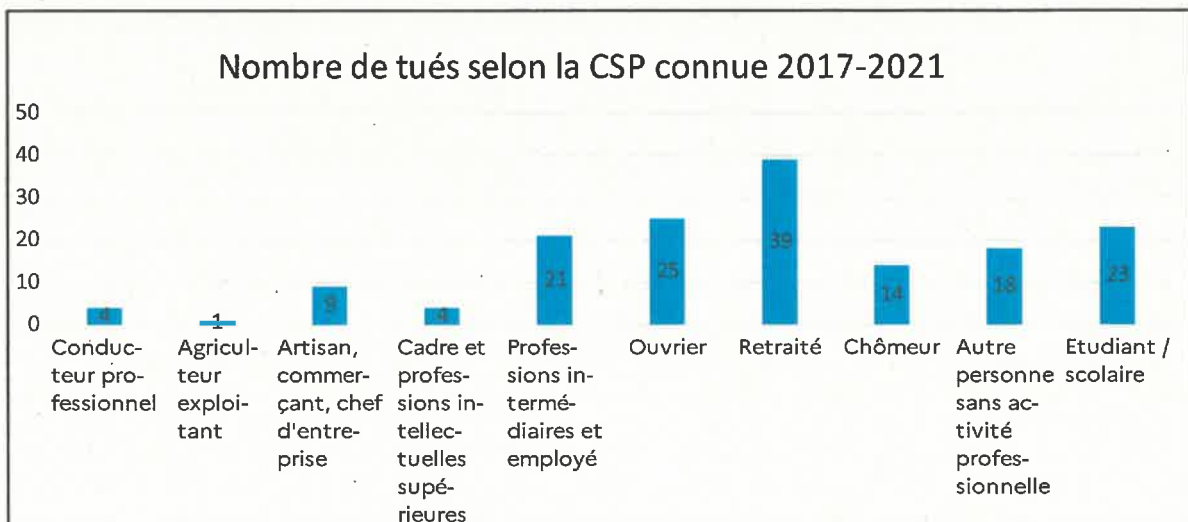


Figure 9: Par catégories socio-professionnelles

La répartition des tués par typologie de victimes révèle les informations suivantes :

- Le nombre de tués dans un véhicule de tourisme représente plus de la moitié des tués dans un accident de circulation (figure 5).
- Les hommes sont majoritaires, ce qui pourrait s'expliquer par une prise de risques plus importante (figure 6).
- Le nombre de tués constaté lors de promenades / loisirs est très important (figure 8).
- La figure 7 montre enfin que les accidents mortels surviennent essentiellement dans le cadre de trajets de courte distance puisque les tués résident très majoritairement dans le département.
- Selon la catégorie socio-professionnelle (figure 9), on constate que le nombre de tués chez les retraités est de loin le plus important (39 tués), suivi par les ouvriers (25 tués) et les employés (21 tués). Ceci peut s'expliquer par la plus grande fragilité des personnes plus âgées, et une possibilité de rétablissement moins facilitée que pour des personnes plus jeunes.

Dans le Loiret, on peut constater une baisse du nombre d'accidents depuis plusieurs années. Toutefois, au regard de la mortalité relativement constante observée, même si le nombre d'accidents est en baisse, ils s'avèrent beaucoup plus graves.

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Sont utilisées uniquement les années 2019, 2020, 2021 qui correspondent au nouveau format BAAC. Dans ce paragraphe seront développées les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels.

- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)

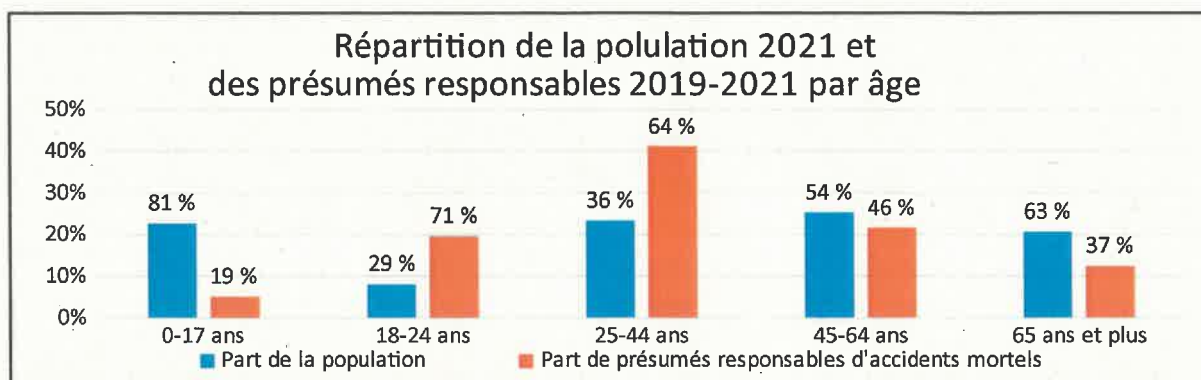


Figure 10: Présumés responsables par âges

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

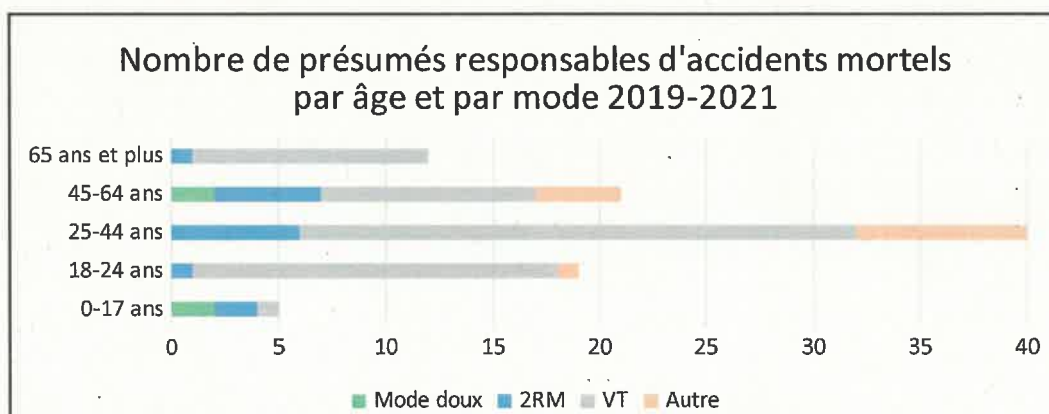
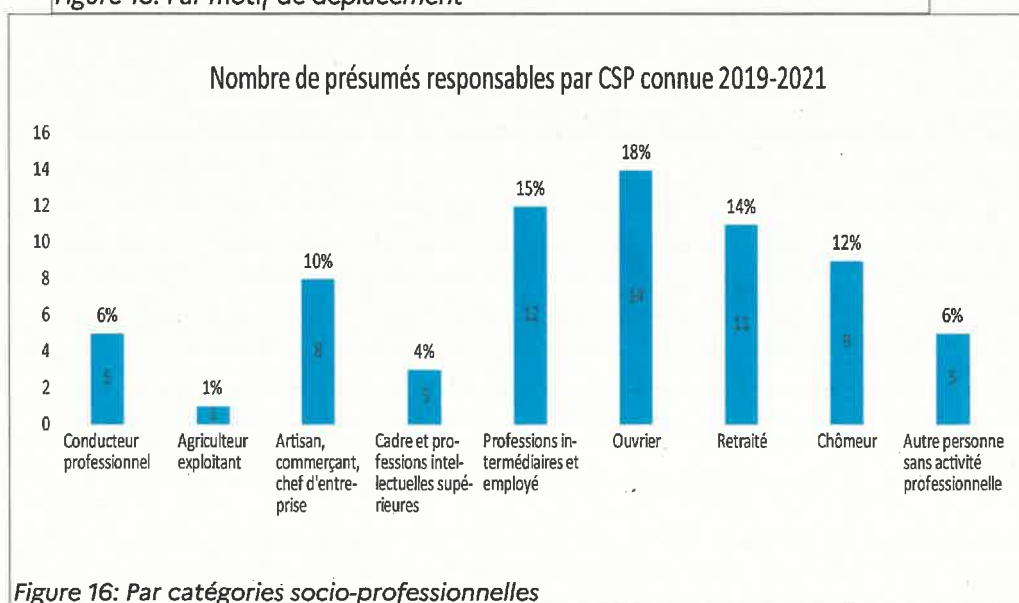
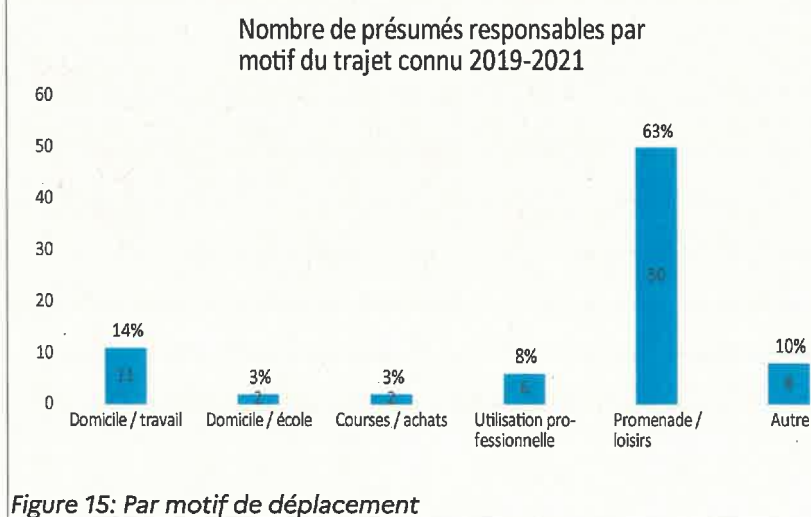
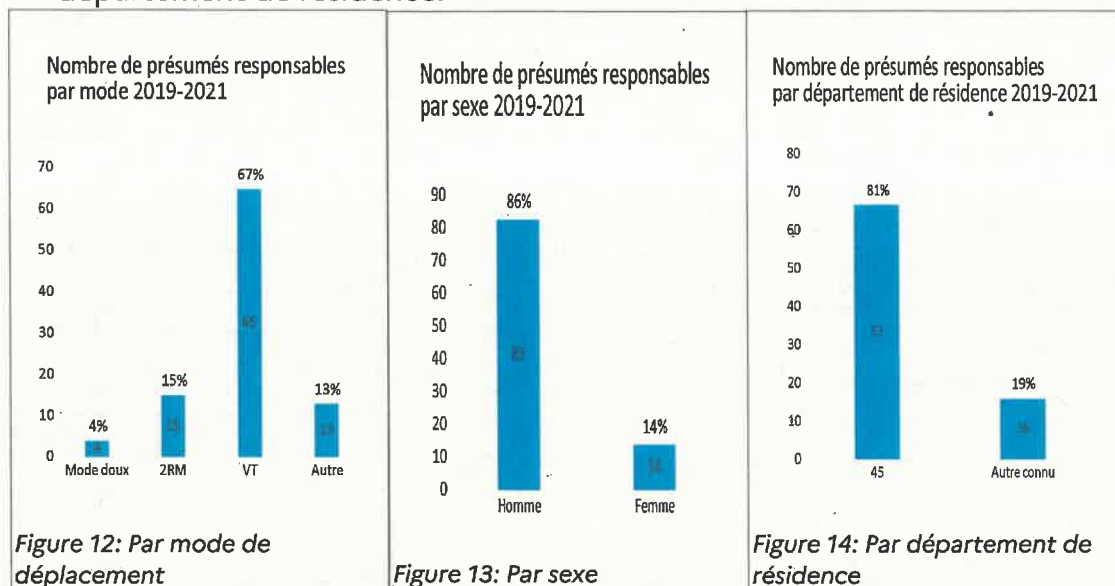


Figure 11: Présumés responsables par mode de déplacement

Les figures 10 et 11 attestent que le nombre de présumés responsables est prépondérant dans la catégorie des 25 – 44 ans en véhicule de tourisme.

- Nombre de présumés responsables (2017-2021) par mode, selon le sexe, selon la catégorie socio-professionnelle, selon le motif du trajet, selon le département de résidence.



La répartition des présumés responsables d'un accident mortel révèle les informations suivantes :

- Le nombre de tués présumés responsables dans un véhicule de tourisme représente plus que la moitié des cas (figure 12).
- Les hommes sont majoritaires, ce qui pourrait s'expliquer par une prise de risques plus importante (figure 13).
- Selon la catégorie socio-professionnelle (figure 16), on constate que contrairement au nombre de tués, le nombre de présumés responsables chez les retraités n'est pas majoritaire. Cette tranche de population est donc plus fréquemment victime qu'auteur dans les accidents mortels.
- Le nombre de présumés responsables d'accidents mortels constatés lors de promenades / loisirs est très important (figure 15).
- La figure 14 montre enfin que les présumés responsables d'accidents mortels dans le Loiret sont très majoritairement originaires du département, à l'occasion de trajets de courte distance.
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) avec distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	41	4	45
Alcool seul	15	1	16
Stupéfiant seul	4	1	5
Alcool et stupéfiant	7	0	7
Inattention - téléphone	8	2	10
Non respect de la priorité	7	3	10
Malaise	10	0	10
Somnolence - fatigue	5	0	5
Médicaments	0	0	0
Contresens	1	2	3
Dépassement dangereux	4	1	5
Changement de file	1	1	2
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	1	2
Autre cause	4	1	5
Cause indéterminée	6	1	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	83	13	96

Figure 17: Répartition présumés responsables (PR) hommes / femmes

Au regard des derniers chiffres, il s'avère que le présumé responsable d'un accident mortel est majoritairement un homme. Les motifs les plus courants sont la vitesse excessive (prise de risques plus importante) puis l'alcool. Les femmes présumées responsables d'accidents sont plus souvent inattentives (téléphone, contresens etc).

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021): vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention – téléphone, non-respect de la priorité.

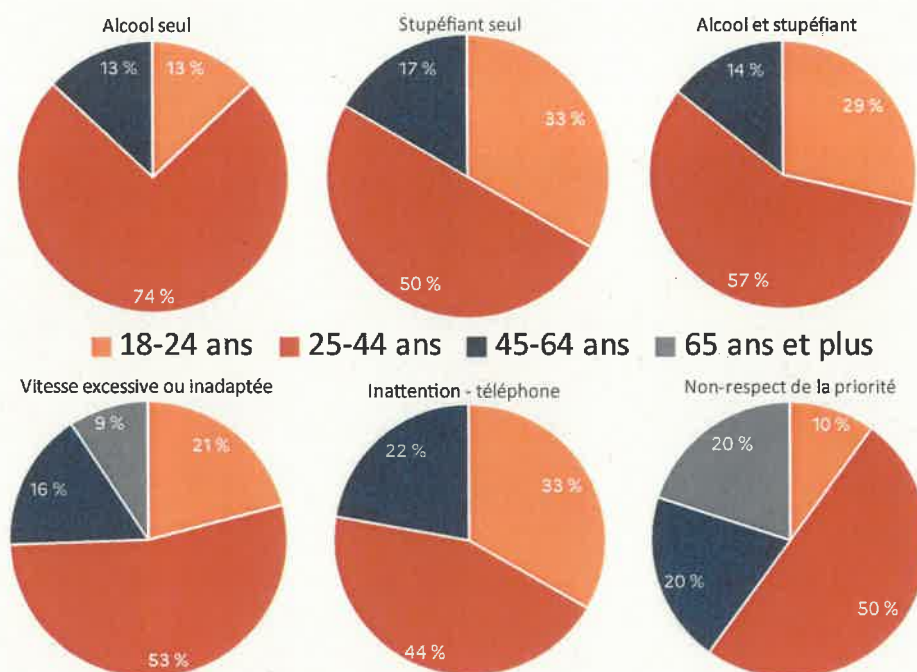


Figure 18 : Répartition des présumés responsables par tranche d'âges et motifs

Selon la figure 18, 74 % des présumés responsables d'accidents mortels âgés de 25-44 ans sont alcoolisés. Le motif « alcool » cumulé avec la prise de « stupéfiants » est constaté également chez 57 % de cette catégorie.

Les usagers de plus de 65 ans présumés responsables ne sont pas concernés par les facteurs « alcool », « stupéfiants » et « inattention - téléphone ».

Chez les 18-24 ans, les motifs les plus courants sont les « stupéfiants » et l'« inattention - téléphone ».

2.1.4 Risque routier professionnel

Ce paragraphe évoque les accidents causés sur des trajets dits professionnels (domicile-travail ou déplacements professionnels).

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021)

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	32
... un usager en trajet professionnel	36

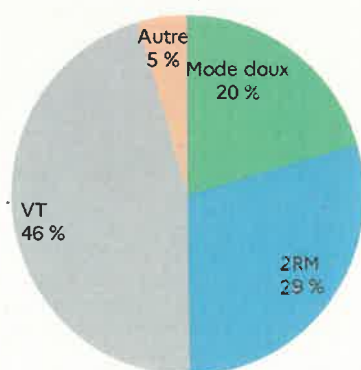
- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	22
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	5
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	153
Nombre de personnes tuées avec motif trajet non renseigné	6
Nombre de personnes tuées total	186

Dans le Loiret, 37 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel. 15 % des tués sont sur leur trajet domicile-travail ou sur un trajet professionnel.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021

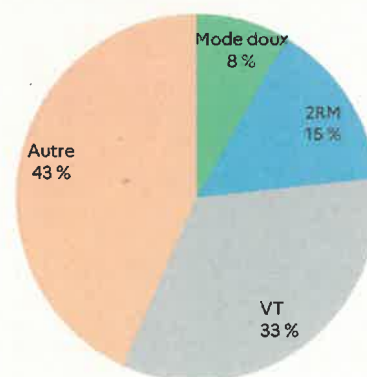


Figure 19: Répartition des victimes risque professionnel

Dans le Loiret, lors d'un trajet domicile-travail, on constate que les victimes sont à hauteur de 46 % en véhicule de tourisme, 29 % en deux roues et 20 % en mode doux. On passe à 43 % de victimes avec des véhicules autres (utilitaires, poids-lourds) contre 33 % de victimes avec un véhicule de tourisme lors d'utilisation professionnelle, 15 % en deux roues et 8 % en mode doux.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau routier du Loiret se compose de 266 km d'autoroutes (A6, A10, A19, A71, A77), de 3 614 km de routes départementales gérées par le Conseil départemental du Loiret hors agglomération, et de 7 608 km de voies communales, dont la gestion revient aux communes, aux établissements publics de coopération intercommunales et à la Métropole d'Orléans.

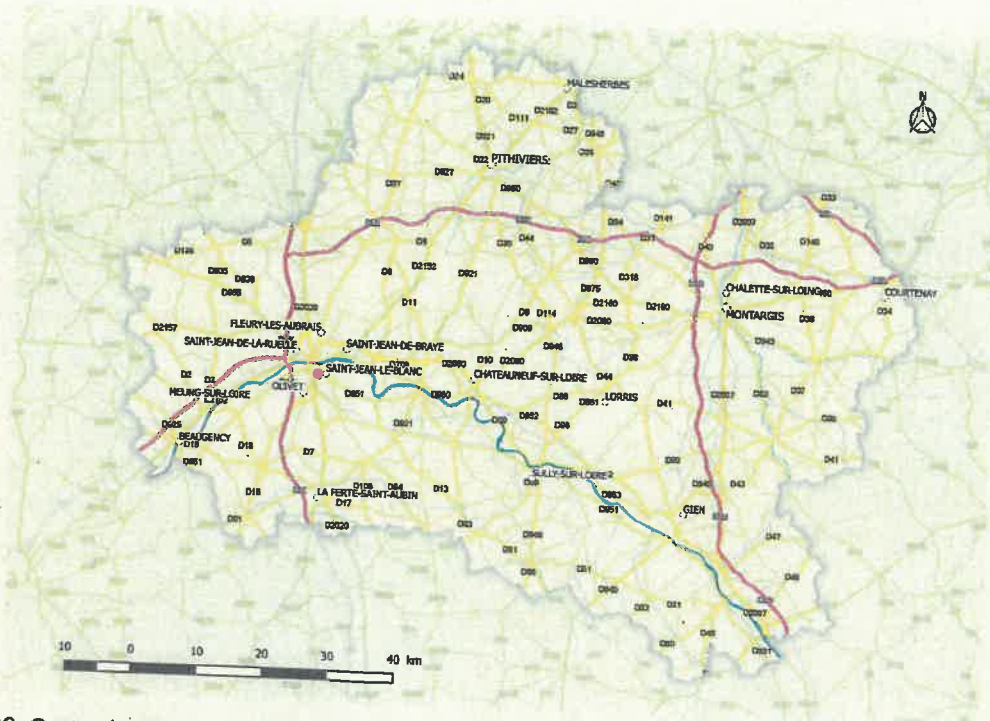


Figure 20: Carte des réseaux routiers du Loiret

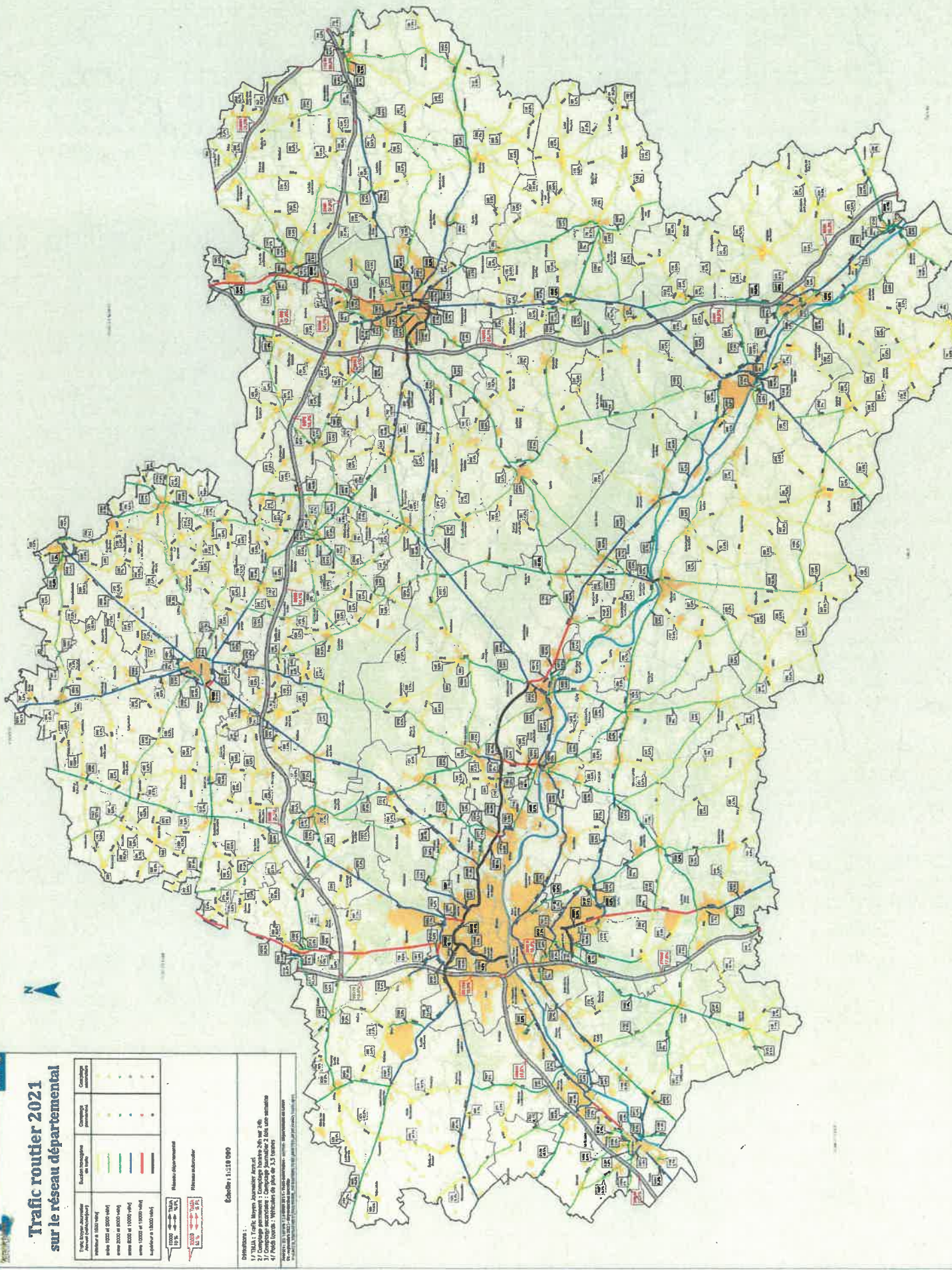
Trafic routier 2021 sur le réseau départemental

Tranche de trafic journalier moyen	Échelle de couleur	Échelle de largeur
moins de 1000 véhicules	bleu clair	1,5 cm
entre 1000 et 2000 véhicules	bleu	2 cm
entre 2000 et 3000 véhicules	bleu foncé	2,5 cm
entre 3000 et 4000 véhicules	vert	3 cm
entre 4000 et 5000 véhicules	vert foncé	3,5 cm
entre 5000 et 6000 véhicules	jaune	4 cm
entre 6000 et 7000 véhicules	orange	4,5 cm
entre 7000 et 8000 véhicules	rouge	5 cm
plus de 8000 véhicules	rouge foncé	5,5 cm



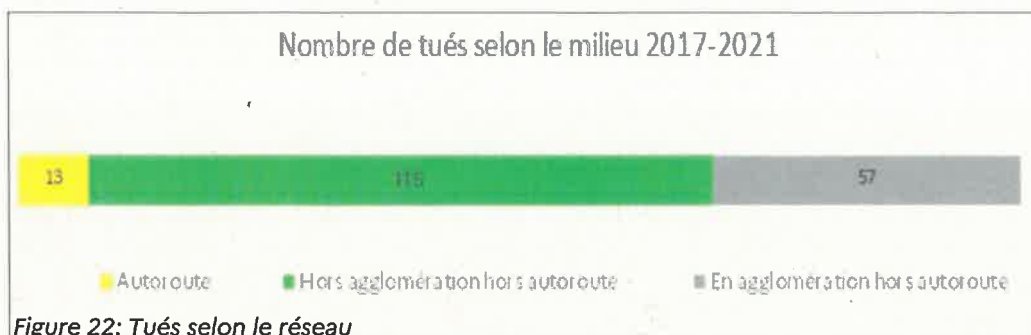
Échelle : 1:120 000

Données :
 1) INRA - Trafic, Bureau Intermodal Amont
 2) Données pérennes : Comptage Station 24h sur 24h
 3) Données ponctuelles : Comptage Station 24h sur 24h
 4) Poids lourds : Véhicules de plus de 3,5 tonnes

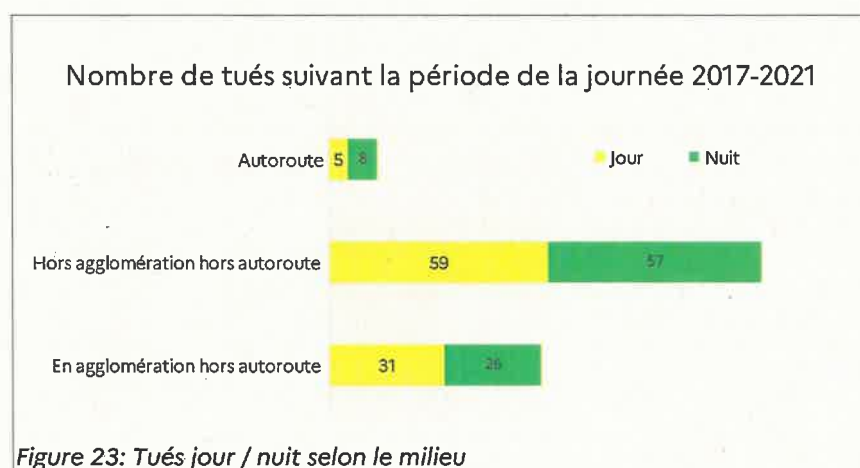


2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

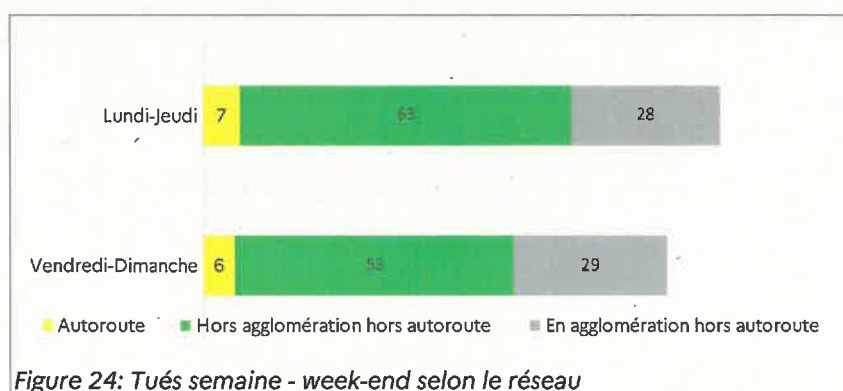
- Nombre de tués sur autoroute, hors agglomération hors autoroute, en agglomération hors autoroute (2017-2021)



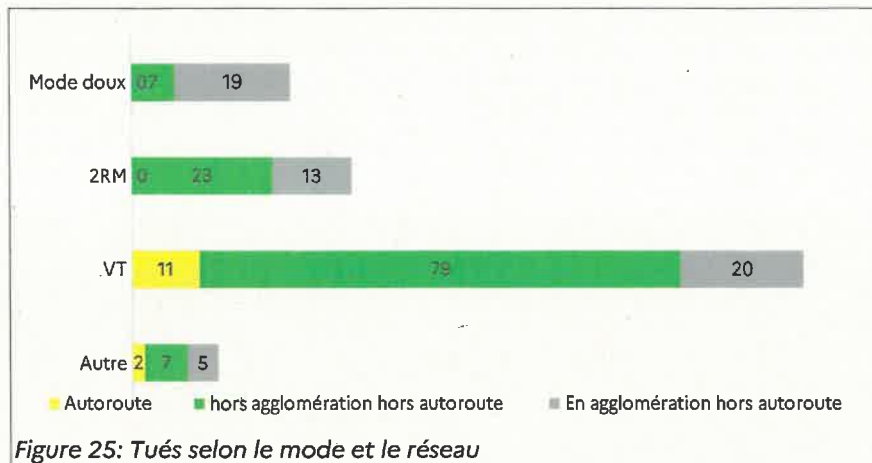
- Répartition jour/nuit selon le réseau (2017-2021)



- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le réseau (2017-2021)



- Nombre de tués modes doux, deux-roues motorisées (2RM), véhicules de tourisme (VT) selon le réseau (2017-2021)



La majorité des tués est constatée hors agglomération et hors autoroutes (63 % des tués), de jour comme de nuit, et tout au long de la semaine. Les accidents sur autoroutes représentent une faible part du nombre de tués (figures 22 à 25).

2.2.1. Typologie des accidents

- « Qui sont les auteurs d'accidents » hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	17	62	291	13	4	0	5	397
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Vélo	0	2	0	0	5	0	0	0	0	7
Cyclo	0	1	4	0	1	0	0	0	0	6
Moto	0	1	0	2	8	0	0	0	0	11
VT	12	26	21	52	301	5	3	0	5	425
VU	2	4	2	4	16	1	0	0	0	29
PL	2	1	1	2	50	5	0	0	0	61
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autre	2	0	1	2	8	0	0	0	0	13
MULTICOLLISION	2	3	2	5	69	10	4	0	1	96
TOTAL	20	43	48	129	749	34	12	0	12	1047
Part de victimes	2%	4%	5%	12%	72%	3%	1%	0%	1%	100,00%

Pour lire ce tableau :

VT = véhicule de tourisme

VU = véhicule utilitaire

PL = poids-lourds

TC = transports en commun

La première ligne du tableau désigne les accidents avec un seul véhicule. Par exemple, 62 usagers de motos se sont blessés ou tués dans un accident sans intervention d'un autre véhicule ou d'un piéton.

Le bloc « collision avec » est consacré aux accidents avec 2 véhicules. On peut lire par exemple que 26 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un véhicule de tourisme.

La ligne « multi collision » compte les usagers blessés ou tués dans des accidents impliquant plus de deux véhicules.

Dans le Loiret, on constate que, hors agglomération, la part de victimes impliquées est de 72 % pour les véhicules de tourisme, suivi par les motos avec seulement 12 %.

A noter que 291 victimes (tuées ou blessées) sont impliquées dans des accidents en véhicules de tourisme sans tiers.

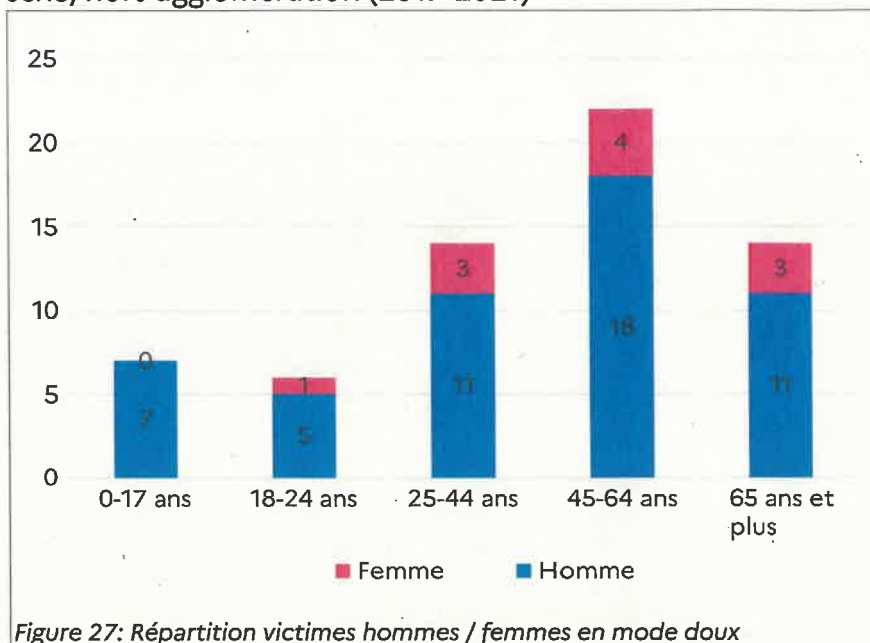
- Les accidents mortels hors agglomération (2017-2021)



Figure 26: Accidents mortels hors agglomération dans le Loiret 2017 – 2021 (extrait logiciel Traxy)

2.2.2 Modes doux hors agglomération

- Victimes en mode doux (Piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)



Année	Victimes
2019	11
2020	8
2021	12

Figure 28: Nombre de victimes en mode doux

- Répartition en % des victimes en mode doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

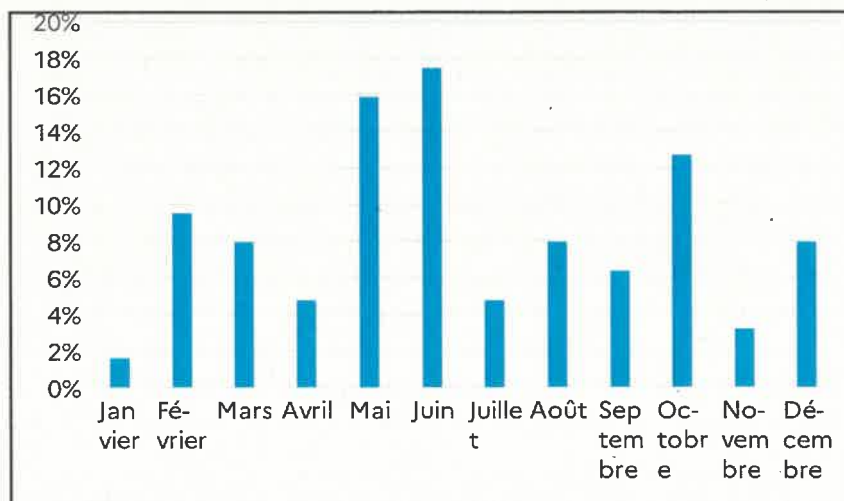


Figure 29: Victimes en mode doux selon le mois de l'année

Le nombre de victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération reste stable (11 en 2019 et 12 en 2021 – figure 28). Une majorité des victimes sont des hommes (figure 27).



Figure 30: Carte des accidents corporels hors aggro avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident – en rouge, les mortels, en orange les blessés hospitalisés, en jaune les blessés.

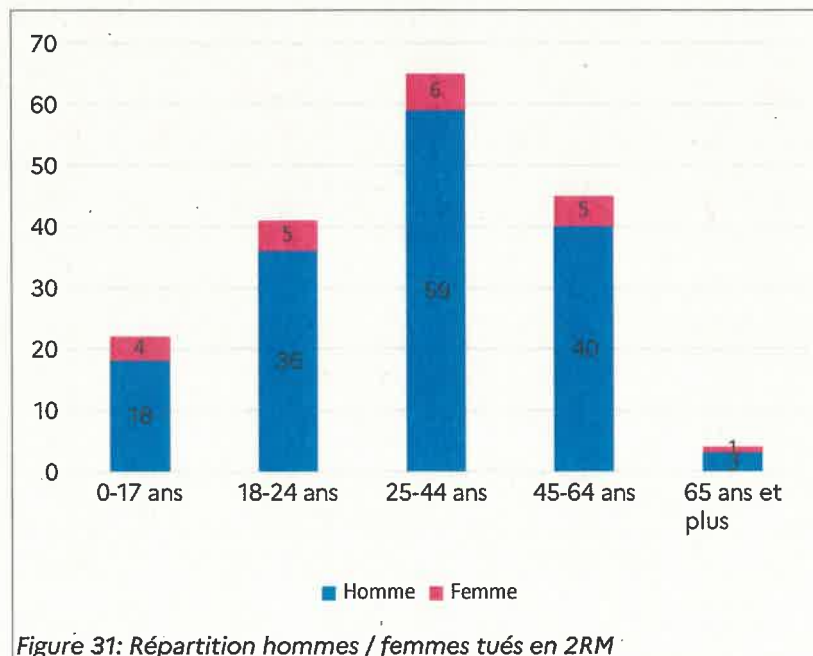
2.2.3 Les deux-roues motorisées (2RM) hors agglomération

- Victimes en 2 RM hors agglomération

Année	Victimes
2017	119
2018	137
2019	137
2020	75
2021	77

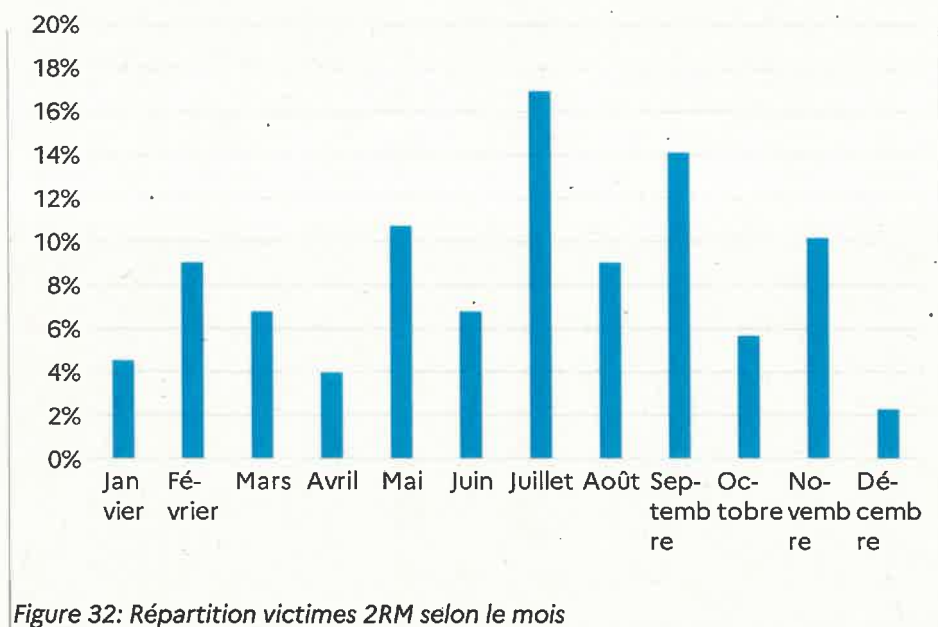
Hors agglomération, l'évolution du nombre de victimes en deux-roues motorisées entre 2021 et 2019 (année de référence) a diminué de 44 %.

- Victimes en 2 RM hors agglomération (Cyclo et moto) selon l'âge et le sexe (2017-2021)



La tranche des 25-44 ans est la plus touchée. Les hommes sont de nouveau majoritairement impliqués.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



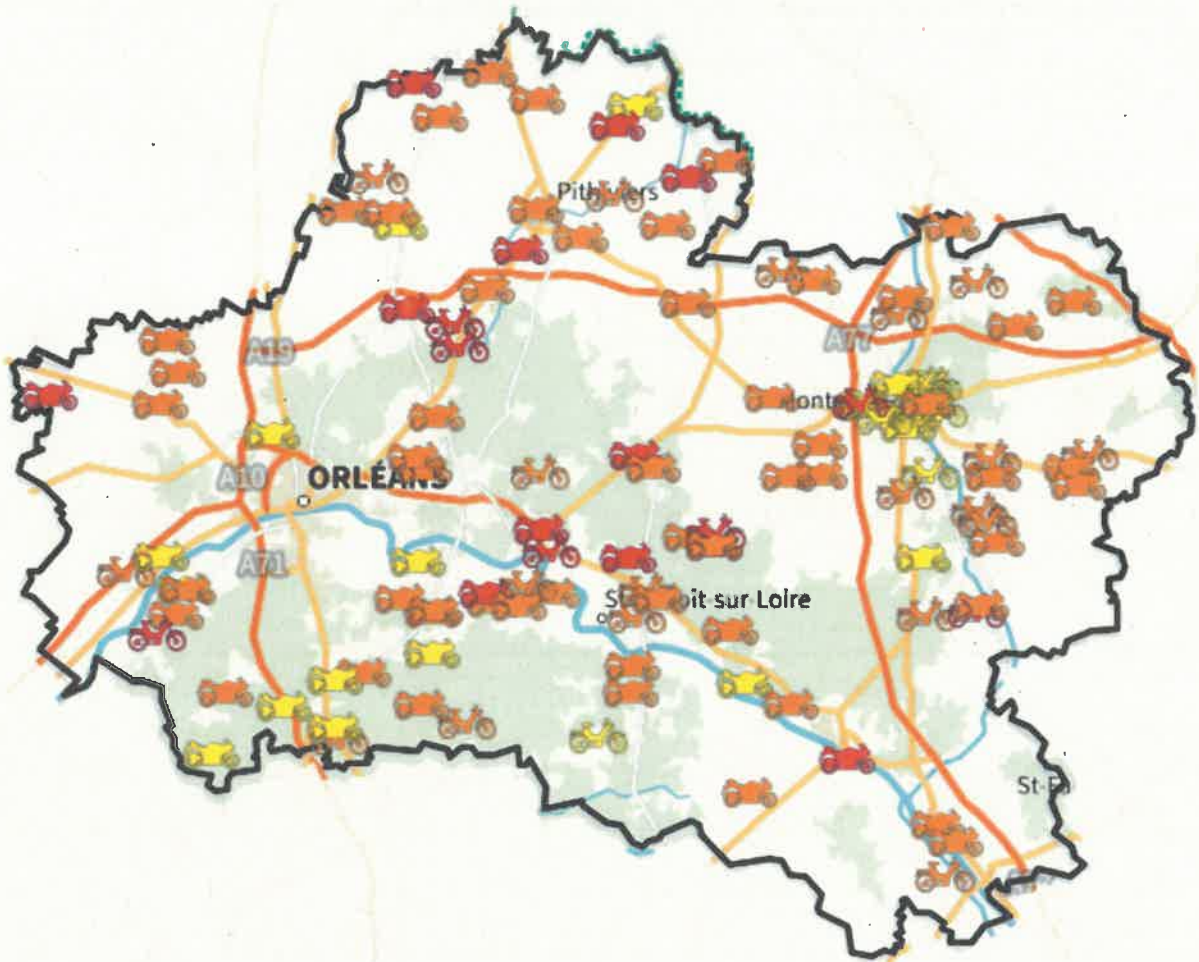


Figure 33: Victimes hors aggro avec un pictogramme pour les 2RM impliqués dans l'accident – en rouge, les mortels, en orange les blessés hospitalisés, en jaune les blessés.

2.2.4 Facteurs spécifiques tous véhicules

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

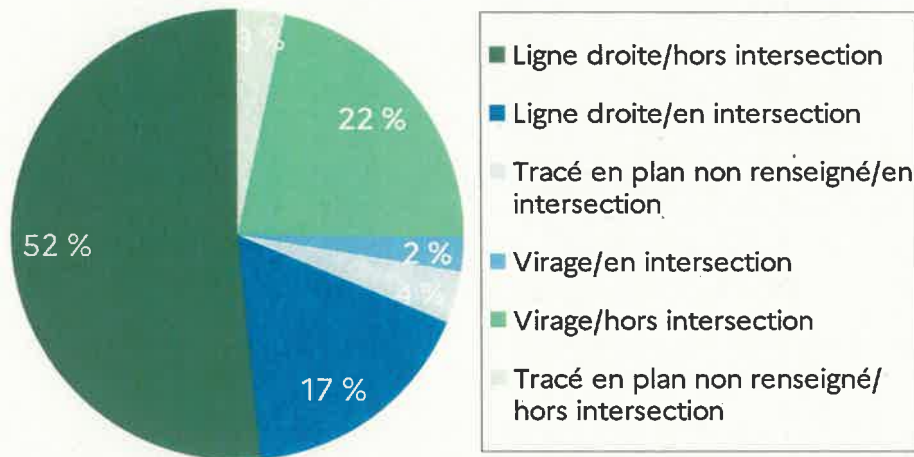


Figure 34: Répartition localisation des accidents

La majorité des accidents se produit hors intersection, et particulièrement en ligne droite (52%).

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

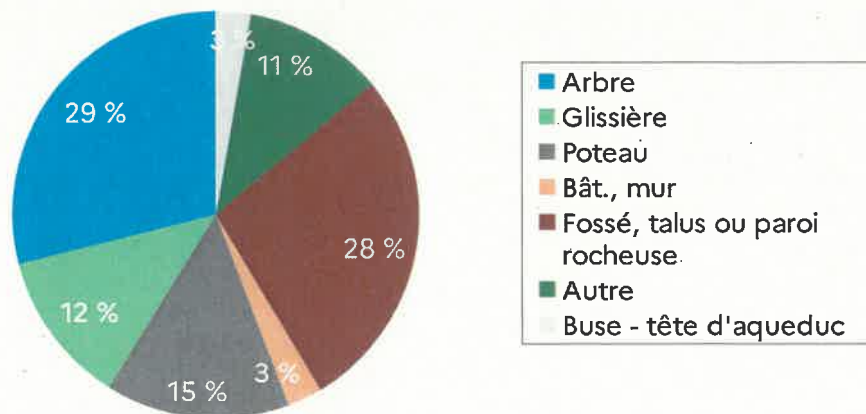


Figure 35: Obstacles impliqués dans accident avec véhicule seul

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

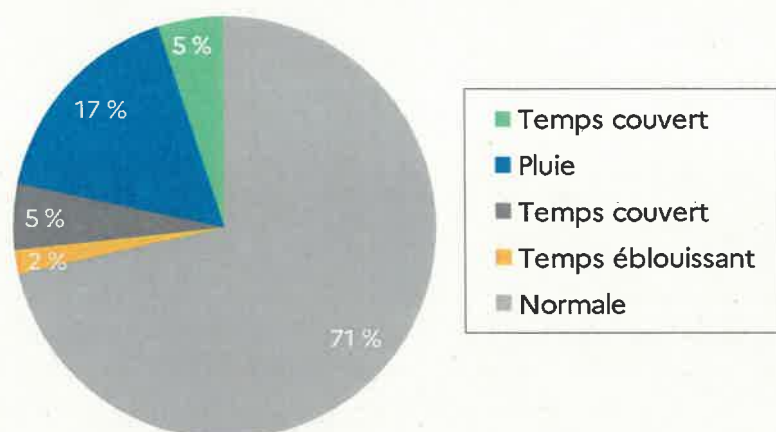


Figure 36: Conditions météorologiques des accidents

La majorité des accidents se produit dans des conditions météorologiques normales, ce qui peut être expliqué par une baisse de la vigilance en opposition à la vigilance accrue qui peut être observée lors de conditions défavorables.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

2.3.1 Typologie des accidents

- « Qui sont les auteurs d'accidents » en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	31	76	71	230	12	3	3	11	437
COLLISION AVEC										
Piéton	0	5	1	3	7	0	0	0	0	16
Vélo	8	9	5	2	5	0	0	1	0	30
Cyclo	8	4	0	5	4	0	0	0	0	21
Moto	5	3	4	4	14	1	0	0	0	31
VT	305	184	138	184	528	17	0	5	18	1379
VU	17	15	8	16	37	18	0	4	0	115
PL	6	6	0	2	15	1	0	0	0	30
TC	8	2	1	1	12	1	0	0	0	25
Autre	12	10	1	4	8	2	0	0	5	42
MULTICOLLISION	11	10	2	17	129	16	0	2	0	187
TOTAL	380	279	236	309	989	68	3	15	34	2313
<i>Part de victimes</i>	16%	12%	10%	13%	43%	3%	0%	1%	1%	100,00%

Pour lire ce tableau :

VT = véhicule de tourisme

VU = véhicule utilitaire

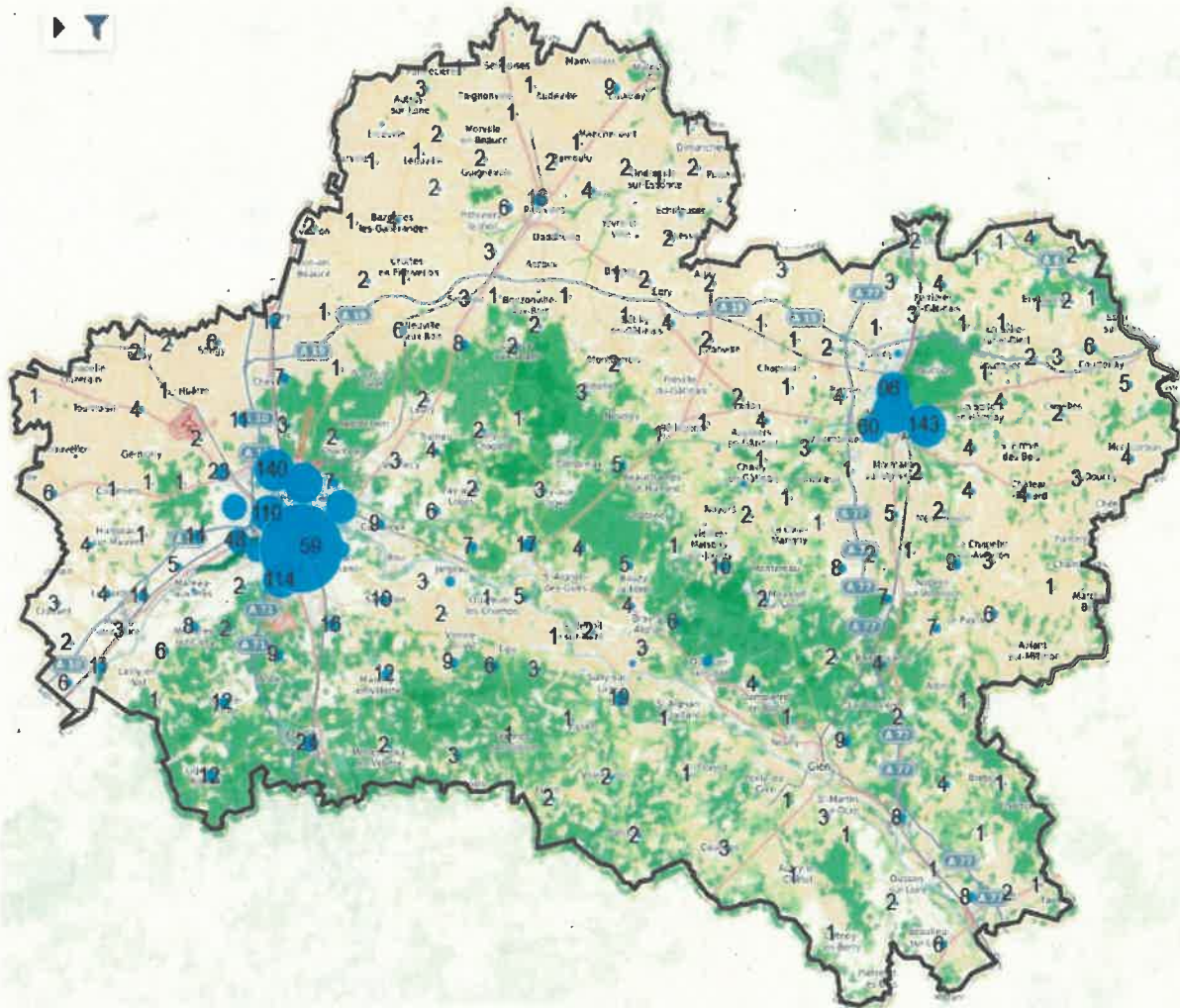
PL = poids-lourds

TC = transports en commun

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule. Ainsi, par exemple, 31 usagers de vélo se sont blessés ou tués dans un accident sans l'intervention d'un autre véhicule ou d'un piéton dans l'accident.

Le bloc « collision avec » est consacré aux accidents avec 2 véhicules. On peut lire que 184 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un véhicule de tourisme. La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents impliquant plus de deux véhicules.

Dans le Loiret, on note que, en agglomération, la part de victimes impliquées est de 43 % pour les véhicules de tourisme, suivi par les piétons avec 16 % et les motos avec 13 %.



Métropole Orléans

Agglomération de Montargis

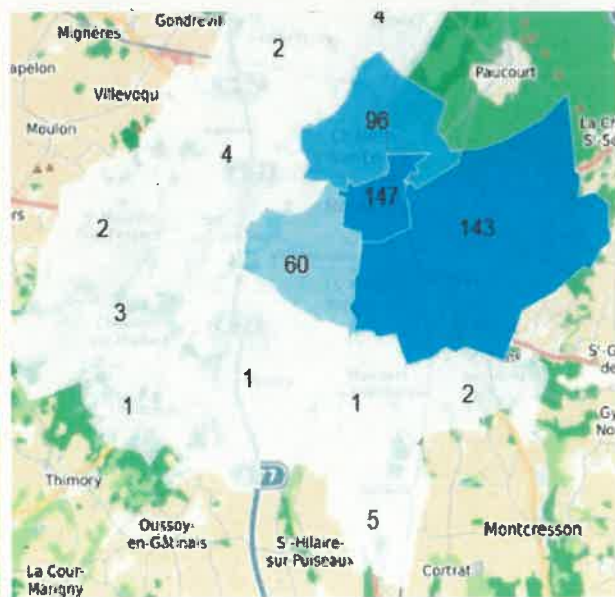
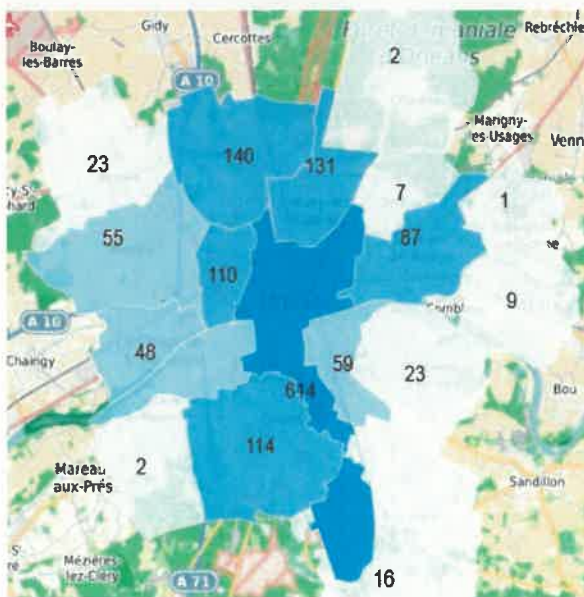


Figure 37: Localisation du nombre d'accidents corporels en agglomération

Le nombre d'accidents corporels est logiquement plus important dans les agglomérations les plus peuplées.

2.3.2 Modes doux en agglomération

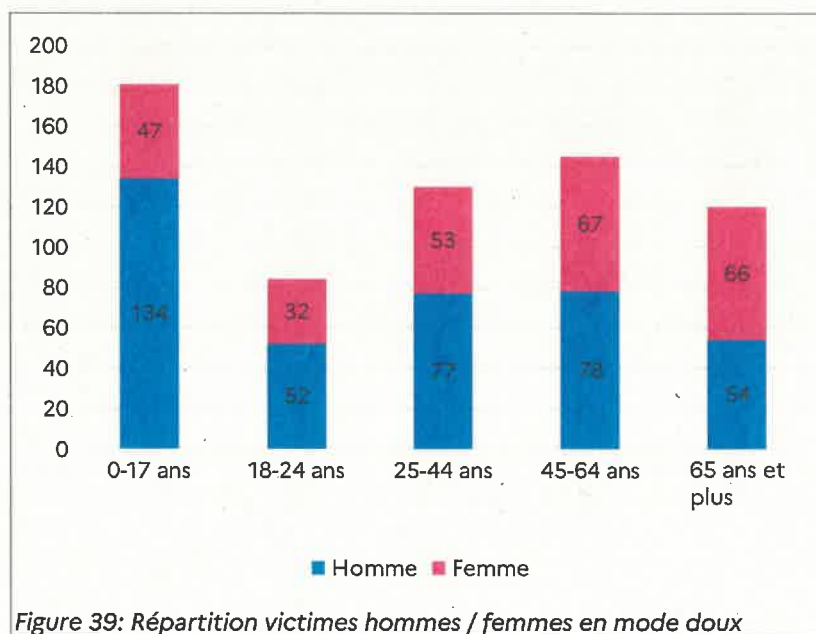
- Victimes en **mode doux en agglomération** (Piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes)

Année	Victimes
2017	148
2018	128
2019	152
2020	117
2021	116

Figure 38: Nombre de victimes modes doux par année

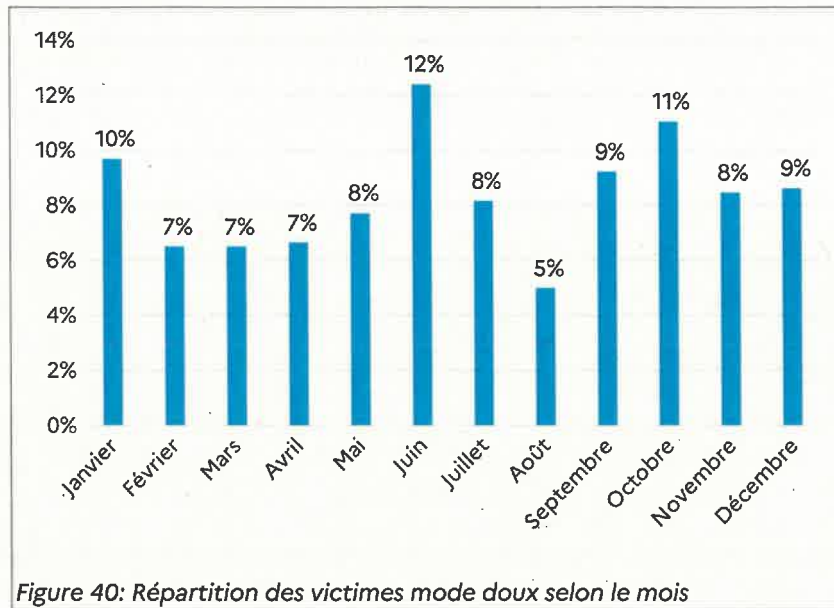
Le nombre de victimes en mode doux entre 2021 et 2019 en agglomération a diminué de 24 % (152 en 2019 et 116 en 2021).

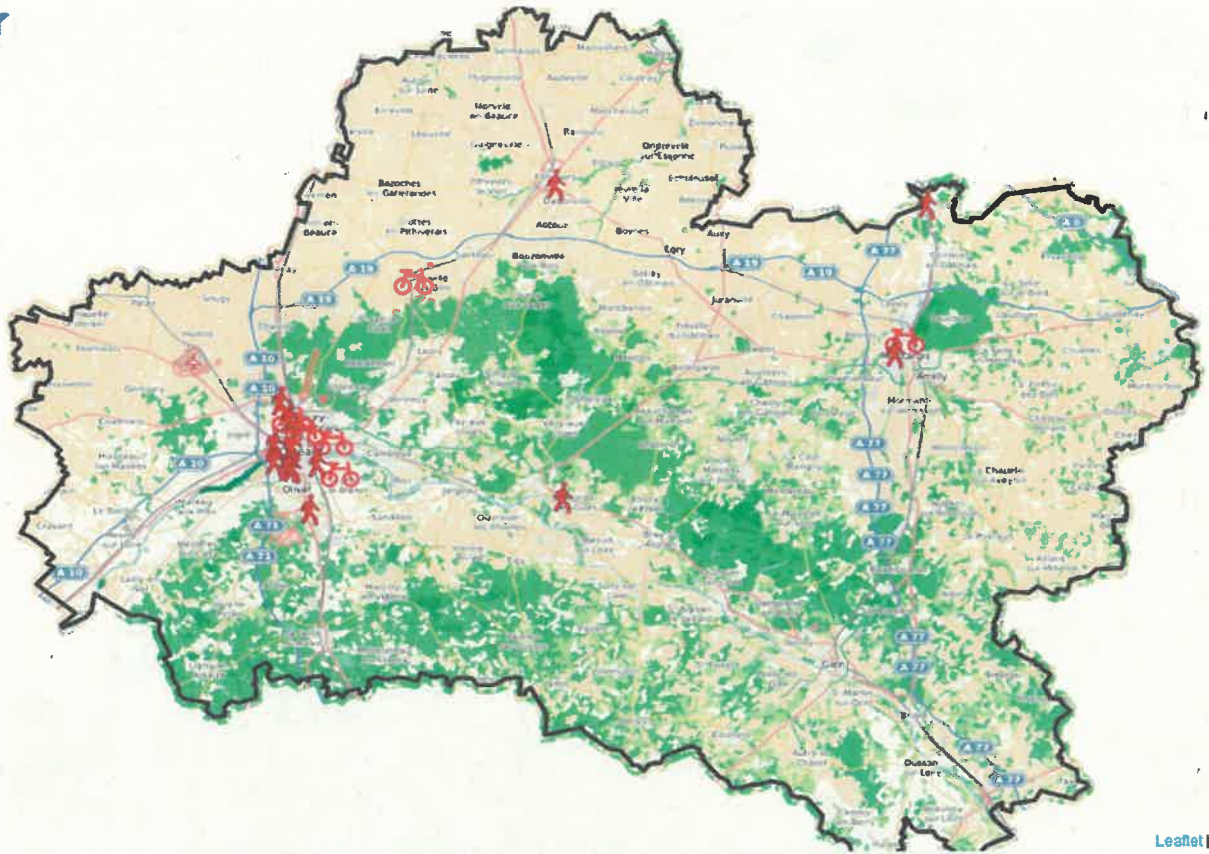
- Victimes en **mode doux en agglomération** (Piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)



La part des hommes est toujours très majoritaire (figure 39).

- Répartition en % des victimes **piétons, cyclistes** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)





Leaflet

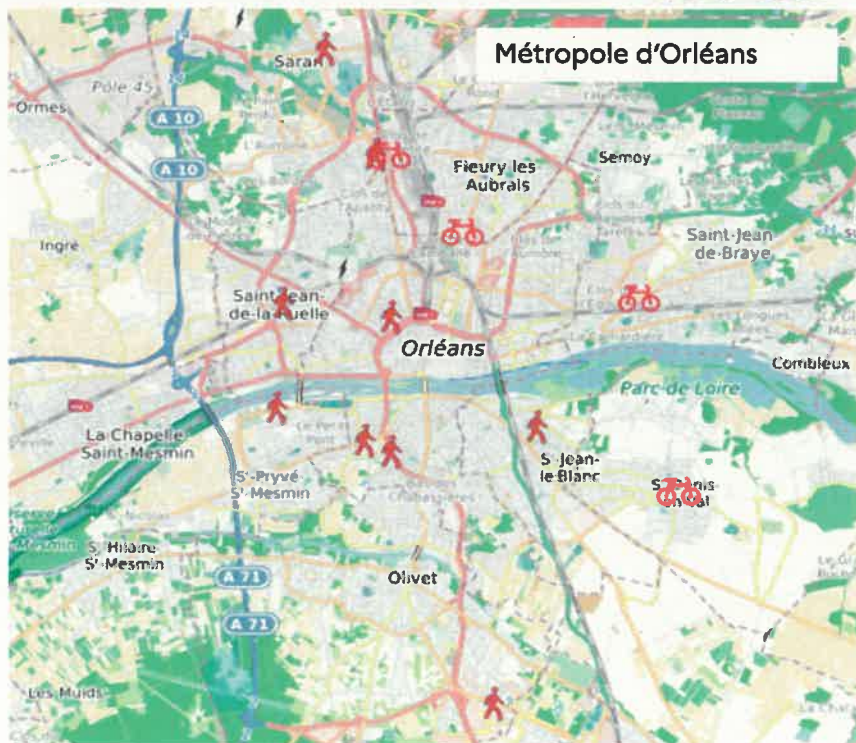


Figure 41: Localisation en agglomération des victimes en mode doux impliquées dans un accident corporel

2.3.3. Les deux roues-motorisées (2RM) en agglomération

- **Cyclo, moto** victimes selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

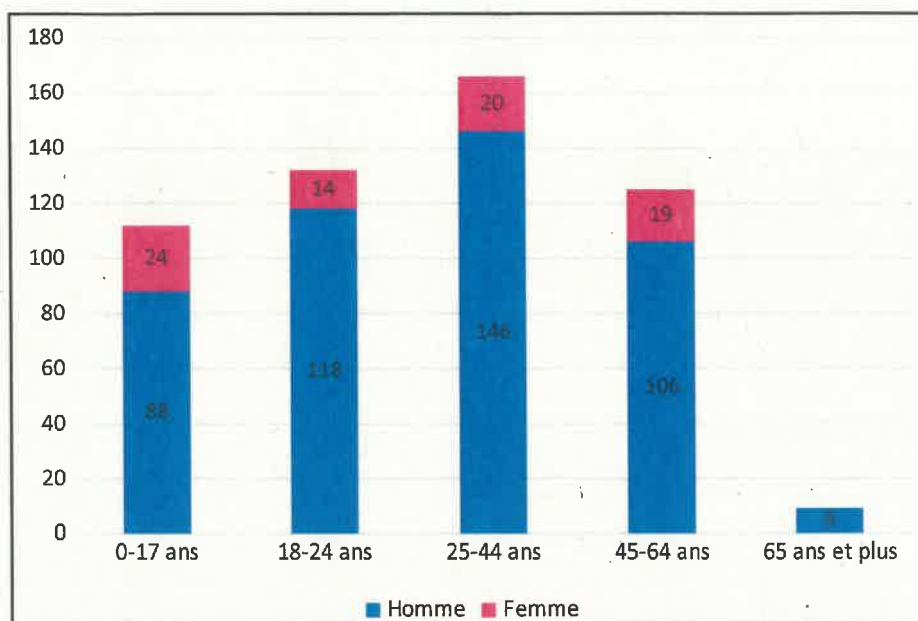


Figure 42: Répartition victimes 2RM hommes / femmes

- Répartition en % des victimes **cyclo, moto** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

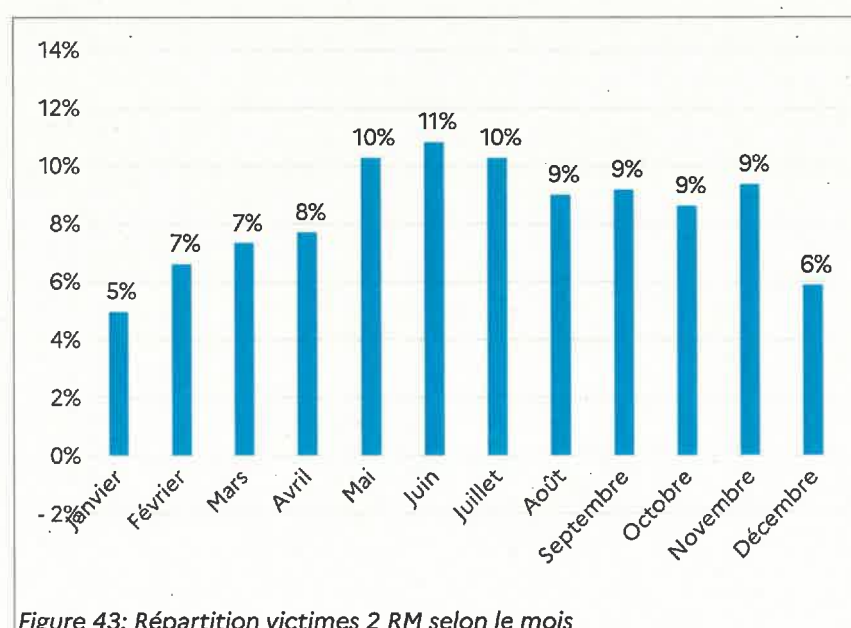


Figure 43: Répartition victimes 2 RM selon le mois

Le nombre de victimes en 2 roues-motorisées entre 2021 et 2019 en agglomération a diminué de 44 % (137 en 2019 et 77 en 2021).

La différence hommes / femmes est toujours très marquée (figure 42). L'ensemble des tranches d'âges est impacté sauf les plus de 65 ans (figure 42). Enfin, il n'existe pas de différence marquée selon le mois de l'année (figure 43).

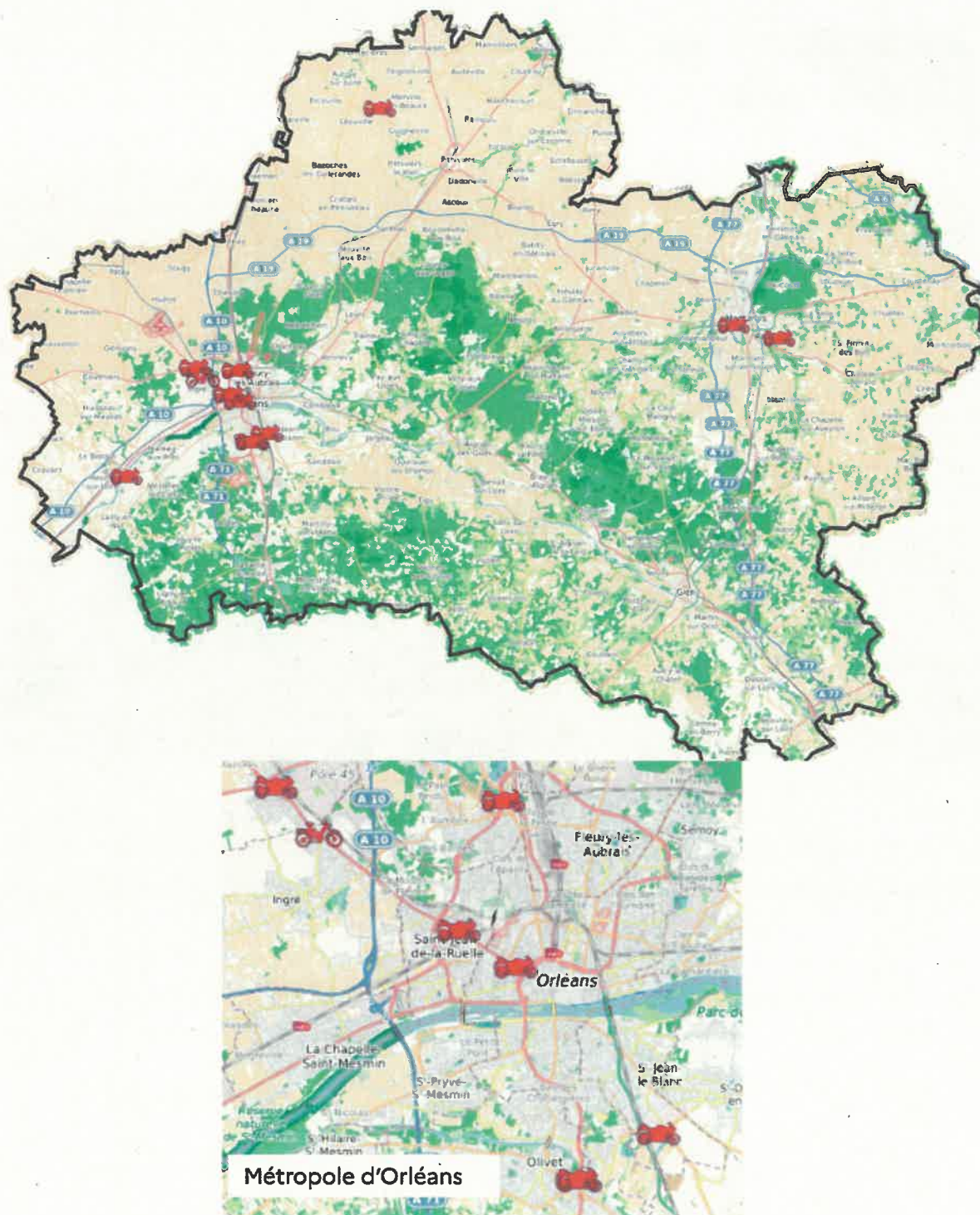


Figure 44: Localisation en aggro avec un pictogramme pour les 2RM impliquées dans l'accident

2.3.4. Facteurs spécifiques tous véhicules

Le nombre d'accidents entre 2021 et 2019, en agglomération, se produit pour 43 % en intersection, qui se décomposent de la manière suivante :

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021

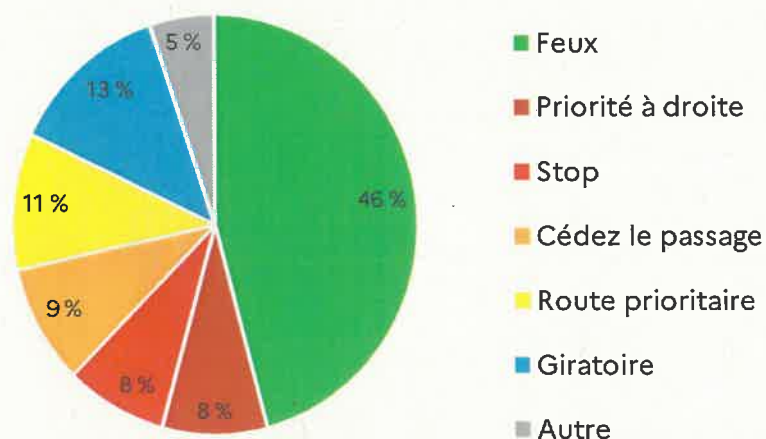


Figure 45: Accidents corporels en agglomération par type d'intersections

Les accidents corporels majoritaires en intersection se produisent au niveau de carrefours à feux (46%). Les autres priorités semblent mieux respectées et moins accidentogènes.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience

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

- Les enjeux

Dans le DGO 2018-2022, le département du Loiret a retenu six enjeux :

- jeunes,
- seniors,
- risque routier professionnel,
- substances psychoactives,
- vitesse,
- distracteurs.

La quasi-totalité des actions réalisées sont multi-enjeux, toutefois le tableau, ci-dessous, recense pour chaque action, lorsque cela est possible, l'enjeu principal. À noter qu'une action peut se décliner en plusieurs interventions, ex : les pistes d'éducation routière en école primaire.

→ Répartition des actions par enjeu :

Enjeux	En 2018	En 2019	En 2020	En 2021	En 2022	Total	répartition
Jeunes	17	19	18	20	25	99	40,70 %
Seniors	4	2	4	5	7	22	9,10 %
Risque routier professionnel	6	4	5	4	4	23	9,50 %
Substances psychoactives	4	13	7	8	15	47	19,30 %
Vitesse	6	7	5	6	3	27	11,10 %
Distracteurs	-	1	-	-	-	1	0,40 %
Multi-enjeux	1	3	3	8	9	24	9,90 %
Total	38	49	42	51	63	243	

Avec 40 % des actions réalisées, l'enjeu « jeunes » est celui qui a été le plus décliné entre 2018 et 2022 dans le Loiret. L'enjeu « substances psychoactives » représente quant à lui 19 % des actions réalisées.

Ces résultats mettent en évidence la difficulté à mettre en œuvre des actions dont l'enjeu principal est « les distracteurs ».

Cet enjeu a toutefois été abordé lors de nombreuses actions.

Les actions multi-enjeux traduisent la réalisation d'actions à destination du grand public au cours desquelles plusieurs enjeux sont fréquemment abordés. Il s'agit également d'actions qui ont traité d'enjeux de sécurité routière, non identifiés comme prioritaires en 2018, tels que les mobilités douces ou les 2 roues motorisés.

- Les orientations d'actions

Ces enjeux ont été déclinés à travers huit orientations d'actions traduites annuellement en actions dans le cadre de plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) :

- 1 – Encourager les aménagements de la voirie permettant de protéger les populations les plus fragiles, de réduire la vitesse et de répondre à des besoins spécifiques.
- 2 – Proposer une offre de formations adaptées à chaque type de conducteur et disponibles tout au long de la vie.
- 3 – Organiser de larges campagnes de prévention à destination du grand public.
- 4 – Favoriser les interventions dans les établissements scolaires, les administrations, les entreprises et dans le monde associatif en s'appuyant sur les référents sécurité routière.
- 5 – Animer et élargir le réseau local de sécurité routière en s'appuyant sur les milieux, institutionnels, professionnels, scolaires, universitaires et associatifs.
- 6 – Favoriser l'autocontrôle et les contrôles préventifs.
- 7 – Faire bon usage des nouvelles technologies et intégrer les nouvelles formes de mobilité.
- 8 – Faciliter l'analyse des risques par les entreprises, leur donner un meilleur accès aux ressources existantes et les encourager à s'engager en faveur de la sécurité routière.

➔ Nombre d'actions réalisées annuellement au titre du PDASR pour chaque orientation d'actions :

	En 2018	En 2019	En 2020	En 2021	En 2022	Total	Répartition
OA n°1	-	1	-	-	-	1	0,40 %
OA n°2	10	6	3	8	4	31	12,80 %
OA n°3	-	6	7	9	19	41	16,90 %
OA n°4	25	16	19	25	34	119	48,90 %
OA n°5	1	11	6	4	1	23	9,50 %
OA n°6	2	7	2	4	3	18	7,40 %
OA n°7	-	1	-	-	1	2	0,80 %
OA n°8	-	1	5	1	1	8	3,30 %
Total	38	49	42	51	63	243	

L'orientation d'actions n°4 « favoriser les interventions dans les établissements scolaires, les administrations, les entreprises et dans le monde associatif en s'appuyant sur les référents sécurité routière » représente près de la moitié des actions réalisées.

Les orientations n° 1 et 7 se sont avérées difficiles à mettre en œuvre.

- Nombre de personnes sensibilisées annuellement par les actions du PDASR :

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de personnes sensibilisées	Données non disponibles	60 000	31 200	21 500	82 000

La différence marquée entre les différentes années traduit la mise en place d'actions de communication (set de table, sacs à pharmacie) en 2022, et l'absence d'actions très grand public en 2020/2021 en raison de la crise sanitaire.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Les actions réalisées peuvent soit bénéficier d'un financement au titre de l'appel à projet annuel PDASR ou bien être accompagnées et réalisées par des acteurs de terrain sans financement spécifique.

Sur les 243 actions réalisées, une moitié (122) a bénéficié d'une aide financière, l'autre moitié concerne des actions accompagnées, sans participation financière.

➔ Budget des actions menées dans le cadre des orientations d'actions du DGO 2018-2022 ventilé en fonction de l'enjeu principal de l'action :

Enjeux	2018	2019	2020	2021	2022	Total	répartition
Jeunes	25 980 €	22 100 €	15 800 €	19 437 €	27 658 €	110 975 €	40,50 %
Seniors	2 060 €	2 750 €	2 486 €	6 628 €	5 386 €	19 310 €	7,00 %
Risque routier professionnel	0 €	1 500 €	500 €	2 000 €	1 490 €	5 490 €	2,00 %
Substances psychoactives	24 050 €	17 172 €	14 257 €	16 662 €	12 766 €	84 907 €	31,00 %
Vitesse	180 €	7 700 €	957 €	1 223 €	1 097 €	11 157 €	4,10 %
Distracteurs	0 €	1 500 €	0 €	0 €	0 €	1 500 €	0,50 %
Multi-enjeux	6 500 €	6 500 €	5 500 €	13 650 €	8 717 €	40 867 €	14,90 %
Total	58 770 €	59 222 €	39 500 €	59 600 €	57 114 €	274 206 €	

Les 122 actions financées ont bénéficié d'une enveloppe de 274 206 €

L'enjeu « jeunes » est celui qui a mobilisé le plus de crédits, 110 975 € soit 40,5 % des crédits engagés. Cela est cohérent avec la proportion des actions menées dans le cadre de cet enjeu 40,7 %

L'enjeu substances psychoactives représente 31 % des dépenses alors qu'il ne représente que 19,3 % des actions réalisées. Cette différence traduit notamment la mise en place d'un appel à projet spécifique à destination des classes de 1^{ère} qui pour objet de sensibiliser les jeunes aux risques liés à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants dans le cadre de la conduite.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Pour la période 2023-2028, les enjeux nationaux à retenir pour le DGO sont les suivants :

- **les deux-roues motorisés**

Pour le Loiret, il s'agit d'un enjeu important notamment sur une population jeune et plutôt masculine.

En effet, si le nombre de victimes en deux-roues motorisés a tendance à baisser sur les cinq dernières années (119 en 2017 – 77 en 2021), plus de la moitié des tués ont entre 18 et 44 ans sur cette même période. La très grande majorité sont des hommes. Les victimes motocyclistes sont plus nombreuses que les cyclomotoristes.

- **les conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)

Cet enjeu reste primordial dans le Loiret, car la conduite à risque reste le facteur prépondérant des accidents sur le département (vitesse excessive et alcool principalement).

La vitesse excessive et inadaptée touche l'ensemble des tranches d'âges. Sur la période 2019-2021, la population des 25-44 ans est la plus concernée par le risque alcool (74 % des présumés responsables), cumulé ou non avec l'utilisation de stupéfiants. Enfin, une vigilance doit être apportée aux jeunes conducteurs (18-24 ans) pour lesquels les causes principales d'accident sont l'inattention – téléphone et les stupéfiants.

- **les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes etc) et marche

Le nombre de victimes en modes doux entre 2019 et 2021 hors agglomération reste relativement stable (11 en 2019 et 12 en 2021). Une majorité des victimes sont des hommes : sur la période 2017-2021, on dénombre 52 victimes hommes et 11 victimes femme.

Le nombre de victimes en mode doux entre 2019 et 2021 en agglomération a diminué de 24 % (152 en 2019 et 116 en 2021). La majorité des victimes est très jeune (moins de 17 ans), ce qui laisse supposer l'utilisation de trottinettes, électriques ou non, devenant de plus en plus présente en agglomération.

- **le risque routier professionnel**

Il s'agit d'un enjeu majeur en termes d'accidentalité. Dans le Loiret, sur la période 2017-2021, 37 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel. 15 % des tués le sont sur un trajet domicile-travail ou sur un trajet professionnel.

Le mode de déplacement est également un facteur : en trajet domicile – travail, près de la moitié des victimes (46 %) utilisaient un véhicule de tourisme. En déplacement professionnel, 43 % des victimes utilisaient un utilitaire ou un poids-lourd.

Indicateurs de suivi des enjeux

À chaque enjeu retenu seront associés des indicateurs de suivi. On distingue les indicateurs bruts qui permettent un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental et les indicateurs de référence, utiles pour une comparaison du département au niveau national ou de la famille multipolaire.

Le tableau suivant indique la part des accidents mortels impliquant chaque enjeu proposé dans le Loiret, au niveau national et dans les départements multipolaires.

Accidentalité des enjeux impératifs dans le Loiret :

Enjeux	Loiret	Comparaison moyenne nationale	Comparaison moyenne des départements de la famille multipolaire
Les deux-roues motorisés : part des victimes d'accidents mortels hors agglomération	19,35 %	23,72 %	19,37 %
La conduite à risques			
Part des présumés responsables d'accident mortel avec au moins le motif l'alcool sans stupéfiant	23,96 %	17,32 %	23,50 %
Part des présumés responsables d'accident mortel avec au moins le motif la vitesse	46,97 %	30,37 %	31,13 %
Les modes doux en agglomération - part des victimes de moins de 17 ans	24,37 %	25,47 %	25,40 %
Le risque routier professionnel – part des tués en trajet domicile travail (motif renseigné)	14,37 %	12,10 %	13,34 %

4.2. Les orientations d'actions

Préambule :

Lors de la réunion de lancement de la démarche du DGO, il a été souligné la nécessité de rappeler à tous les usagers que la route est un espace d'interactions où il est obligatoire d'adopter un comportement citoyen.

Pour que la route soit un espace apaisé, il convient de rappeler lors de chaque action que sur la route comme dans tous les autres domaines de la vie quotidienne, le citoyen est soumis à des obligations (respecter les règles du code de la route), au respect des autres (ne mettre personne en danger) et qu'il doit obéir aux demandes des forces de l'ordre.

4.2.1 Orientations d'actions transversales :

Certaines orientations d'actions s'appliquent à l'ensemble des enjeux du DGO 2023/2027.

Orientations d'actions destinées à renforcer le réseau local de sécurité routière et à promouvoir les actions réalisées par les différents partenaires :

Le constat :

Il est ressorti du travail d'élaboration de ce DGO, le souhait de l'ensemble des partenaires de mieux connaître les actions menées par les différents acteurs de la sécurité routière et de mieux partager l'information dans ce domaine.

Il a été convenu :

- de rédiger un document sur le « qui fait quoi », de créer et faire vivre un réseau des partenaires,
- d'entretenir, en lien avec les communes et les services de l'éducation nationale, le réseau des policiers municipaux (ou éducateurs) intervenant dans les établissements scolaires,
- de renforcer les actions partenariales (sécurité routière, collectivités, fédérations sportives, forces de l'ordre, associations...),
- de favoriser les échanges entre les différents services concernés par l'analyse des causes de certains accidents mortels ou graves afin de proposer une action corrective,
- d'étendre, par la formation, le réseau des partenaires intervenant en matière de sécurité routière en collectivités, milieu scolaire, associations, monde professionnel,
- de faire progresser le nombre de bénévoles aptes à diffuser les messages de sensibilisation à sécurité routière (IDSR, ou au sein des associations de sécurité routière),
- de renforcer le niveau de connaissance des intervenants sur la réglementation, les pratiques et les effets liés aux conduites addictives (stupéfiants...),
- d'inciter les communes et/ou EPCI à désigner un référent sécurité routière,
- de renforcer la communication sur les actions de sécurité routière réalisées par les différents partenaires pour leur donner une plus forte résonance.

Orientations d'actions relatives à l'intervention auprès du grand public et des structures accueillants des jeunes :

- Intégrer des stands « sécurité routière » lors de certaines manifestations (salons, festivals, événements sportifs, mai à vélo, semaine de la mobilité durable...) pour s'adresser au grand public ou à des publics cibles (cyclistes, motards, salariés...).
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les structures accueillant des jeunes (lycées, lycées professionnels, les CFA, les MFR, Service National Universel, Journée Défense et Citoyenneté, péri-scolaires, l'Université...).

4.2.2 Orientations d'actions par enjeu :

Enjeu : Conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs.

Objectif : agir sur les comportements à risques pour limiter le nombre des accidents en responsabilisant les usagers :

Les modalités d'actions reposent sur la prévention, la sensibilisation, la formation, la communication, les contrôles et sanctions.

Orientations d'actions destinées à sensibiliser les usagers sur les différents facteurs de risques

Concernant les substances psychoactives

- Développer de nouvelles actions en s'appuyant sur les conséquences personnelles de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives.
- Accompagner les stages alternatifs aux poursuites sur orientation de justice.
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants au volant et chez le piéton.
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool : encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.
- Informer sur le dispositif d'éthylotest anti-démarrage (EAD) pour les conducteurs à risques.
- Sensibiliser sur les dangers de la consommation de substances psychoactives (alcool, stupéfiants). Informer sur les effets, les contrôles et les sanctions, le mode de détection et la durée de présence de ce type de substances dans l'organisme.
- Impliquer et sensibiliser les parents et les adultes encadrants au sein des structures éducatives dans les démarches de prévention.
- Renouveler l'appel à projets « sécurité routière et conduites addictives » à destination des classes de 1ère et en faire bénéficier en priorité les élèves des lycées professionnels, des lycées agricoles et des centres de formation des apprentis.

- Sensibiliser les jeunes sur les conséquences judiciaires des accidents de la route, en assistant à des audiences au tribunal ou bien par la mise en scène ou la présentation de procès, en lien avec des délits routiers.

Concernant la vitesse

- Sensibiliser sur la limitation de vitesse et sur les vitesses inadaptées. Informer sur les effets et les risques de la vitesse, (temps de réaction, distances d'arrêt, distances de sécurité, champ visuel) qui est toujours un facteur aggravant des accidents.
- Réaliser des actions rappelant l'obligation et l'intérêt d'attacher sa ceinture.

Concernant le partage de la route

- Sensibiliser l'ensemble des utilisateurs de la route à un meilleur partage. Faire prendre conscience de la situation particulière des usagers vulnérables.
- Communiquer sur la prise en compte de la sécurité des personnes intervenant sur les routes (entretien, accident...) ou autoroute (faire connaître le couloir de sécurité).
- Sensibiliser le respect des trottoirs qui ne sont pas, sauf pour les piétons, un lieu de stationnement.

Concernant les distracteurs

- Informer sur les risques liés à l'utilisation du smartphone au volant. Promouvoir l'application mode « conduite ».

Concernant la santé

- Sensibiliser sur différents facteurs de risque, sous estimés, liés à l'état de santé : la fatigue, la prise de certains traitements médicamenteux, les troubles de la vision. Pour les seniors informer sur les risques liés à la diminution des capacités physiques (vision, réflexes...).
- Informer de l'existence de la commission médicale du permis de conduire et la possibilité de passer ou de faire passer une visite médicale auprès d'un médecin agréé.
- Impliquer les pharmaciens et autres professionnels de santé dans la communication sur la thématique « médicaments et conduite » et « santé et conduite ».

Orientations d'actions destinées à former les usagers de la route pour une meilleure connaissance et prise en compte des risques :

- Mobiliser et impliquer par la formation les acteurs qui sont au contact des conducteurs à risques : professionnels de santé, auto-écoles, CCAS...
- Encourager l'organisation de remise à niveau du code de la route, notamment auprès des seniors.
- Valoriser la formation continue des conducteurs. Les encourager à reprendre des leçons de conduite auprès d'une auto-école. Encourager les professionnels à proposer ce type de modules et à communiquer sur ce sujet.
- Former des jeunes à la sécurité routière pour permettre la réalisation d'actions de sensibilisation entre pairs.
- Sensibiliser au choix et au bon usage de certains matériels ex : sièges auto
- Informer les jeunes sur les différents permis existants, les sanctions liées aux infractions, pertes de points et suspensions de permis notamment. Encourager la conduite accompagnée

Orientations d'actions concernant les contrôles/sanctions :

- Organisation de contrôles routiers médiatisés.
- Promouvoir l'usage des radars pédagogiques.

**Enjeu : « LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITE DITE DOUCE »
vélo, vélo à assistance électrique, EDPM et marche**

Objectif : Pour développer la pratique dans de bonnes conditions, il convient de rappeler la réglementation, former les jeunes et promouvoir les bons comportements.

Les modalités d'actions reposent sur l'éducation, la prévention, la sensibilisation, la formation, la communication, les contrôles et sanctions. Les messages doivent tenir compte des pratiques en et hors agglomération.

Orientations d'actions concernant le rappel de la réglementation et la sensibilisation au partage de la route

- Rappeler la réglementation spécifique à l'utilisation des différents modes doux.
- Rappeler que le partage de la route nécessite le respect des zones dévolues à chaque type de moyen de transport.
- Sensibiliser les usagers à leur fragilité en tant qu' « usagers vulnérables » et mettre l'accent sur les risques de certains comportements.
- Encourager les actions du type « reprise de guidon » pour renouer avec la pratique d'un 2 roues et les actions de prise en main d'un VAE.
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs (le casque notamment).
- Sensibiliser les usagers à l'entretien de leur matériel et à la nécessité de disposer de tous les équipements obligatoires.
- Informer sur la dangerosité engendrée par les modifications techniques des deux-roues (débridage des EDPM et des VAE).
- Sensibiliser les membres des clubs de cyclotourisme à la pratique du vélo en groupe.
- Sensibiliser sur les dangers du piéton « distrait » (téléphone portable, oreillettes...)

Orientations d'actions relatives à l'éducation des jeunes

- Réaliser des actions spécifiques à destination des jeunes dans le cadre du continuum éducatif l'APER (Attestation de première éducation routière), l'ASSR (Attestation scolaire de sécurité routière). Apporter un appui à la mise en œuvre du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) et à la 1/2 journée de sensibilisation à la sécurité routière en classe de seconde.
- Améliorer l'état général des cycles des scolaires. Sensibiliser les scolaires et leurs parents sur la nécessité de disposer d'un vélo en bon état.

Orientations d'actions concernant l'infrastructure :

- Sensibiliser les élus à une concertation, préalable à la réalisation d'infrastructures routières, avec les usagers experts.
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique du 2 roues sur des actions du type « cycliste d'un jour ».

Orientations d'actions concernant les contrôles :

- Réaliser des contrôles préventifs sur les cycles, notamment dans ou aux abords des établissements scolaires.
- Renforcer les contrôles sur les EDPM et sur les sorties vélos en groupe insuffisamment encadrées.

Enjeu : « DEUX ROUES MOTORISÉES »

Objectif : sensibiliser les motards, notamment les jeunes permis, à la vulnérabilité des deux-roues motorisés.

Les modalités d'actions reposent sur la sensibilisation, la formation, la communication, les contrôles et sanctions. Les messages doivent tenir compte des pratiques en et hors agglomération ainsi que des spécificités de la pratique d'un cyclomoteur et d'une motocyclette.

Orientations d'actions destinés à former les usagers pour une meilleure connaissance et prise en compte des risques :

- sensibiliser les conducteurs de 2RM à leur fragilité en tant qu'usagers vulnérables et alerter sur les comportements à risque.
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants homologués) et facultatifs (vêtements et accessoires à haute visibilité, vêtements renforcés, gilet airbag).
- sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule.
- informer sur les modifications techniques des deux-roues motorisés (débridage) et sur la dangerosité de certaines pratiques (rodéo).
- Favoriser la réalisation d'actions post-permis à destination des conducteurs de motos (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, sorties encadrés) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles et les fédérations sportives.

Actions à destination des jeunes :

- réaliser des actions spécifiques à destination des conducteurs ou futurs conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) dans les établissements scolaires ou de formation en valorisant les conduites responsables en privilégiant notamment les lycées professionnels, les CFA ou les MFR.
- sensibiliser à la dangerosité du débridage et des rodéos en 2RM.

Orientations d'actions concernant l'infrastructure :

- sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un deux-roues motorisé. (opération type motard d'un jour)

Orientations d'actions concernant les contrôles :

- réaliser des contrôles préventifs sur les cyclomoteurs, notamment aux abords des établissements scolaires.
- lutter contre les débridages par des contrôles ciblés en utilisant des outils appropriés, curvomètre, sonomètre.

Enjeu : « RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL »

Objectif : renforcer la prise en compte du risque routier au sein du monde professionnel, notamment auprès des plus petites entreprises :

Les modalités d'actions reposent sur la sensibilisation et la communication. Les messages doivent tenir compte des différents secteurs d'activité.

Orientations destinées à mobiliser les employeurs et les salariés sur le risque routier professionnel

- Informer les employeurs et les salariés sur les enjeux du RRP. Humains (perte de capacité, perte de salaire...), économiques (pertes financières, désorganisation, image de marque dégradée...), sociaux, afin de faire prendre conscience de l'intérêt d'agir dans ce domaine.
- Informer sur les obligations et responsabilités de l'employeur et du salarié.
- Permettre aux entreprises de connaître le rôle et les apports de chacun des acteurs de la sécurité routière et du monde professionnel, les assureurs sociaux (CARSAT, MSA...), les services de l'État (DREETS inspection du travail, les Préfectures, les forces de l'ordre...), les agences nationales (INPES inspection nationale de prévention et d'éducation par la santé, ANACT agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail), les gestionnaires de voiries, les associations...
- Permettre aux entreprises d'accéder facilement aux données statistiques de l'accidentalité (ONISR, CARSAT) et aux ressources de sensibilisation.
- Trouver les relais au sein des branches professionnelles permettant, notamment aux TPE, d'accéder à ces informations.
- Sensibiliser les responsables d'entreprise au RRP lors des réunions des organisations existantes (ex : associations d'entreprises, salons professionnels...).

Orientations d'actions dans le domaine de la communication :

- Diffuser à grande échelle la publication annuelle « l'essentiel du risque routier professionnel » disponible sur: <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/ressources-utiles/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere>
- Promouvoir la charte sur les risques routiers professionnels. Signature de 7 engagements. Cf site : <http://entreprises.routeplussure.fr> – kit de communication.
- Promouvoir les journées de la sécurité routière au travail <http://entreprises.routeplussure.fr/journees-securiteroutiereautravail/>.

5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est un document annuel qui est la déclinaison opérationnelle du DGO.

Il est composé de l'ensemble des initiatives portées par les acteurs locaux : services de l'État, collectivités locales, associations, établissements scolaires, monde professionnel etc, dont certaines sont réalisées en régies et d'autres financées par l'État et/ou par les différents partenaires.

Le PDASR est doté par l'État d'une enveloppe financière répartie dans le cadre d'un appel à projets. Cette dotation permet de financer ou de cofinancer des projets qui s'inscrivent dans les enjeux et les orientations d'actions du DGO et selon des modalités d'éligibilités précisées lors de l'appel à projets.

Les actions inscrites dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) doivent faire l'objet d'une communication adaptée afin que le grand public ait connaissance de l'engagement de l'ensemble de partenaires dans la lutte contre l'insécurité routière.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Le suivi de l'accidentalité dans le Loiret se fait mensuellement par l'émission d'un baromètre qui permet :

- le suivi du nombre de tués,
- le suivi des blessés,
- par type d'usager, en et hors agglomération, et par âge.

Un suivi des auteurs d'accidents, en/hors agglomération, sera également extrait du logiciel de suivi de l'accidentalité.

Un suivi particulier sera mis en place sur les quatre enjeux retenus au niveau départemental, avec notamment la surveillance de l'enregistrement des accidents de deux roues motorisés et de modes doux.

5.3. Modalités de rédaction et de suivi du DGO

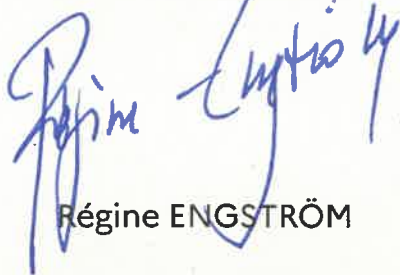
Le DGO constitue la feuille de route de l'État et de ses partenaires autour d'enjeux et d'orientations d'actions ayant pour objectif la réduction de l'accidentalité routière.

Ce document est le fruit d'un travail partenarial issu d'une session plénière qui s'est tenue le 12 janvier dernier et de la réunion de 4 groupes de travail thématiques.

Le DGO fera l'objet d'un suivi annuel qui permettra en fonction de l'accidentalité locale de prioriser certaines actions.

Le présent Document Général d'Orientations 2023 – 2027 pour la sécurité routière dans le Loiret est adopté le 11 avril 2023

La Préfète du Loiret



Régine ENGSTRÖM

Le Président du Conseil Départemental du Loiret



Marc GAUDET

Le Procureur de la République près le Tribunal Judiciaire d'Orléans



Emmanuelle BOCHENEK-PUREN

Le Procureur de la République près le Tribunal Judiciaire de Montargis



Jean-Cédric GAUX

La Présidente de l'Association des Maires du Loiret



Pauline MARTIN

Le directeur Régional Centre Val de Loire de la Prévention Routière

Flavien BOURGEOIS



R
Direction Régionale Centre Val de Loire
18 rue Saint Paul - 45000 Orléans
Tél : 02 38 43 71 18
Centreval@preventionroutiere.cvr

