



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Document Général d'Orientation 2023-2027 de l'Eure-et-Loir

Propos introductifs :

« La sécurité routière, Vivre Ensemble » : cette parole mobilisatrice qui guide l'action de l'État au travers la Délégation à la Sécurité Routière est plus que jamais une devise qui symbolise notre action commune.

« Ensemble » en effet, car elle implique un nombre de partenaires très varié :

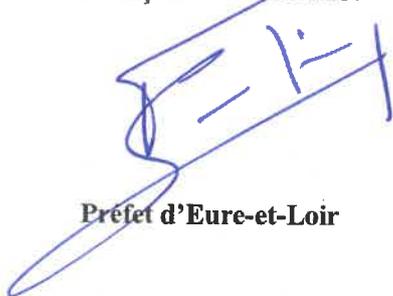
- services de l'État : Justice, Préfecture, directions départementales interministérielles, direction des services départementaux de l'éducation nationale, forces de l'ordre,
- collectivités locales : conseil départemental tout d'abord, mais aussi l'ensemble des communes représentées par l'association des maires d'Eure-et-Loir. Chaque commune a en effet la possibilité de désigner un élu correspondant sécurité routière, relais privilégié sur ce sujet,
- Service départemental d'incendie et de secours, souvent les premiers présents sur les lieux des accidents de la route,
- gestionnaires de voiries : DIRNO pour les routes nationales, Conseil départemental pour le réseau secondaire, COFIROUTE pour les autoroutes A10 et A11 qui traversent notre département,
- bénévoles, intervenants départementaux de la sécurité routière, associations mobilisées (traumatisés crâniens, associations de motos, Prévention routière), sans qui l'action sur le terrain ne pourrait être menée avec la même qualité,
- acteurs de l'éducation routière : les auto-écoles.

« Ensemble » ensuite, parce que les pratiques liées à la mobilité se diversifient et que la croissance de l'usage des mobilités dites douces rappellent au quotidien qu'il existe des règles de bonne conduite et de bons comportements à adopter pour un meilleur partage de la route, que l'on soit conducteur, cycliste, adulte ou enfant.

« Ensemble » encore, car la sécurité routière guide l'action ferme et diversifiée qui est la nôtre au quotidien dans le but de faire baisser le nombre d'accidents corporels sur le département et, surtout, d'agir sur leur gravité au moyen de deux leviers d'égale importance : répression et prévention.

« Ensemble » enfin, car nous l'avons vu lorsque les mesures de restrictions des déplacements ont pris fin en 2021, l'accidentalité s'est aggravée du fait d'un relâchement des comportements. Aussi, si en 2022 les résultats de la mortalité routière sont historiquement bas, nous voulons croire que c'est d'abord parce que nous sommes tous concernés et que collectivement, chaque vie sauvée nous oblige.

Françoise SOULIMAN



Préfet d'Eure-et-Loir

Christophe LE DORVEN



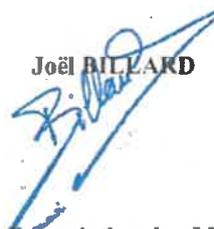
**Président du Conseil départemental
d'Eure-et-Loir**

Frédéric CHEVALLIER



Procureur de la République

Joël BILLARD



**Président de l'association des Maires et EPCI
d'Eure-et-Loir**

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche
- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration
2. Le contexte local
- 2.1. Présentation générale du département
- 2.1.1. Situation géographique
- 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
- 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables
- 2.1.4. Risque routier professionnel
- 2.1.5. Réseau routier
- 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération
- 2.2.1. Typologie des accidents
- 2.2.2. Modes doux
- 2.2.3. 2RM
- 2.2.4. Facteurs spécifiques
- 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération
- 2.3.1. Contexte et typologie des accidents
- 2.3.2. Modes doux
- 2.3.3. 2RM
- 2.3.4. Facteurs spécifiques
3. L'évaluation du DGO 2018-2022
- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027
- 4.1. Le calendrier des ateliers
- 4.1.1. Les partenaires associés aux ateliers
- 4.1.2. Les enjeux prioritaires
- 4.1.3. Les restitutions des ateliers
- 4.2. Les orientations : la carte mentale des nouveaux enjeux
5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027 : tableau de suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Documents généraux d'orientation 2023-2027 de l'Eure-et-Loir

1. Le cadre général de la démarche

Le Document Général d'Orientations (DGO) est un outil stratégique pluriannuel qui permet de définir les orientations de la politique locale de sécurité routière, dans le cadre national précisé dans la circulaire du 25 mai 2022. Ce document est co-construit avec les partenaires locaux de la politique de prévention. Chaque année, les PDASR déclinent le DGO avec une programmation des actions et une prévision budgétaire. Le budget de l'action 2 du BOP 207 délégué par la Délégation à la Sécurité Routière sert notamment à financer l'appel à projet programmé chaque année par la préfecture d'Eure-et-Loir. Les actions retenues participent aux objectifs du Gouvernement en matière de lutte contre l'insécurité routière tout en s'adaptant à la réalité de notre territoire.

1.1. Les objectifs du DGO

Dans un contexte de hausse des incivilités au volant et d'augmentation de l'accidentalité routière, la Sécurité routière est encore plus l'affaire de tous. Le Document Général d'Orientation, cadre et stratégie de l'action locale de l'État et de ses partenaires en faveur de la prévention, de l'information, de la sensibilisation et de la lutte contre les risques routiers revêt dans ce contexte, un caractère essentiel.

1.2. La démarche d'élaboration

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux.

Le Document Général d'Orientation est un outil de mobilisation des acteurs locaux et d'implication des partenaires dans la lutte contre l'insécurité routière. Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent.

Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes (2018-2022) sont à cette occasion partagés. Cette étape préalable permet de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027 et les modalités de suivi.

Les temps de la démarche :

– Février 2022 : mobilisation des partenaires

Un courrier du Préfet aux principaux partenaires permettant de lancer la démarche de mobilisation a été adressé dès le 9 février 2022, demandant la désignation d'un référent par structure.

– Juillet à octobre 2022 : Élaboration du diagnostic de l'accidentalité routière

Puis partage du diagnostic présentant les caractéristiques de l'accidentalité routière selon les personnes et les milieux routiers avec les partenaires de la sécurité routière dans le département. Dans un premier temps, cette analyse réalisée présente les caractéristiques générales de la mobilité et de la mortalité routières sur le département sur ces 5 dernières années (2017 – 2021). L'approche concerne tout d'abord les personnes impliquées dans les accidents (victimes et auteurs d'accidents, facteurs de risque), selon leur mode de déplacement. Ensuite, elle fait un focus sur le risque routier professionnel ainsi que sur l'accidentalité des deux-roues motorisés. Enfin, elle dresse un panorama de la répartition des tués selon les réseaux routiers.

– Novembre 2022 : bilan des réalisations effectives sur le terrain avec les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière.

Ce bilan et l'évaluation des actions ont pour objectifs :

- d'identifier les orientations d'actions qui ont été traduites par des actions de sécurité routière menées dans le département, et parmi celles-ci :
 - Celles qui ont fonctionné et pourquoi,
 - Celles qui n'ont pas eu d'effets et pourquoi,
- de connaître les orientations d'actions qui n'ont pas été traduites par des actions de sécurité routière et qui devront l'être dans les enjeux 2023-2027.

– 1^{er} trimestre 2023 :

Poursuite du diagnostic partagé et détermination des orientations d'actions sur la base des enjeux nationaux retenus : les deux-roues motorisés, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité dite « douce » et le risque routier professionnel

- par enjeu
- publics visés (selon les classes d'âge ou les formes de mobilité)
- modalités d'action: communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction
- objectif opérationnel

– Mars 2023 :

Validation, signature et diffusion du nouveau DGO

Chapitre 2 – Le contexte local

Ce chapitre mettra en perspective l'accidentalité locale avec le contexte local, la population, le tissu économique local, les enjeux de déplacements.

2.1. Présentation générale du département

- Territoire

Le département de l'Eure-et-Loir (28), en région Centre-Val de Loire, est un territoire de transition entre la Normandie et le bassin parisien. On y distingue 6 entités paysagères : la Beauce, le Perche, le Perche Gouët, le Thymerais-Drouais, les 2 vallées de l'Eure et du Loir.

Sur le plan administratif, le département est décomposé en quatre arrondissements : Chartres – Dreux – Châteaudun – Nogent-le-Rotrou. Il est subdivisé en quinze cantons.

Depuis le 1er janvier 2019 (suite aux diverses vagues de fusion de communes notamment celles impulsées par la loi NOTRe) l'Eure-et-Loir compte 365 communes.

Moins de 2 000 hab	De 2 000 à 5 000 hab	de 5 000 à 10 000 hab	de 10 000 à 50 000 hab	plus de 50 000 hab
325	28	6	6	-

Ces communes se répartissent en 12 EPCIFP dont 10 ont leur siège dans le département. 5 communes du département appartiennent donc à un EPCI-FP dont le siège se situe hors du département. Par ailleurs 6 communes du département de l'Eure appartiennent à une EPCI-FP dont le siège se situe en Eure-et-Loir.

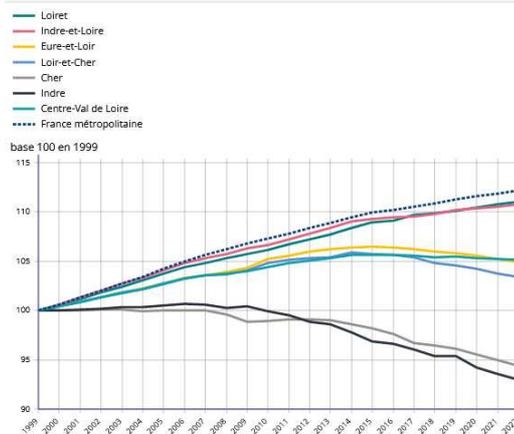
Au 1er janvier 2019, le département comptait 431 575 habitants, soit une densité moyenne de 73,4 habitants au km² (source : Insee 2022).

En Eure-et-Loir, le nombre d'habitants augmente de 0,4 % par an entre 2008 et 2013 avant de baisser de 0,1 % par an entre 2013 et 2019.

Alors que l'Eure-et-Loir, bénéficiait d'un solde naturel positif (plus de naissances que de décès) qui venait compenser en partie le déficit du solde migratoire (plus de départs que d'arrivées), la pandémie de 2020 est venue bouleverser cet équilibre, combinant une baisse du nombre de naissances et une augmentation de celui des décès.

Avec un solde migratoire et solde naturel déficitaires, le département perd des habitants depuis 2020 (solde naturel déficitaire : chute conjuguée du nombre de naissances et d'une hausse du nombre de décès).

Figure 2a - Évolution de la population des départements, de la région et de la France métropolitaine de 1999 à 2022



Champ : France métropolitaine.
Lecture : de 1999 à 2022, la population du Centre-Val de Loire a augmenté de 5,1 %, contre 12,2 % pour la France métropolitaine.
Source : Insee - Estimations de population (résultats provisoires arrêtés fin 2021)

- Evolution de la population en fonction de l'âge et du sexe

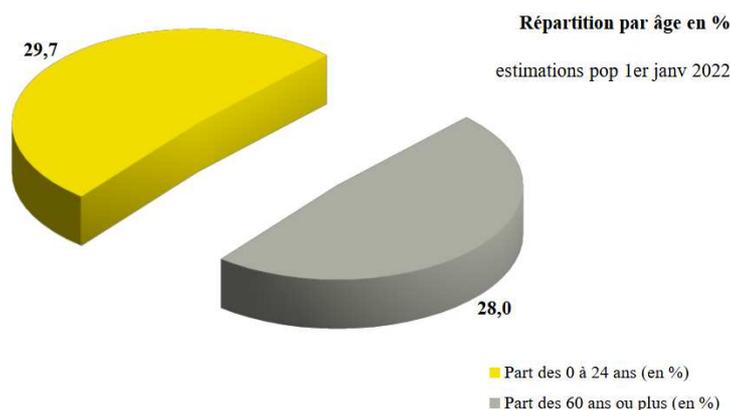
Estimations de population de l'Eure-et-Loir par sexe et âge au 1^{er} janvier 2022

Ensemble	Part des femmes (en %)	Part des hommes (en %)	Part des 0 à 24 ans (en %)	Part des 25 à 59 ans (en %)	Part des 60 ans ou plus (en %)	dont part des 75 ans ou plus (en %)
427 776	51,1	48,9	29,7	42,3	28	9,9

La structure par sexe de la population de l'Eure-et-Loir est comparable à celle de la France et de la région Centre-Val de Loire. La part des femmes y est de 2 points supérieure à celle des hommes.

Au 1^{er} janvier 2022, en Eure-et-Loir, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus (28 %) est légèrement inférieure à celle des jeunes de moins de 20 ans (29,7 %).

Avec un indice de vieillissement de 0,88, il y a 88 personnes âgées de 65 ans ou plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans. La population de l'Eure-et-Loir est par conséquent un peu moins âgée que celle de France métropolitaine (0,9) et de la région Centre-Val de Loire (1).



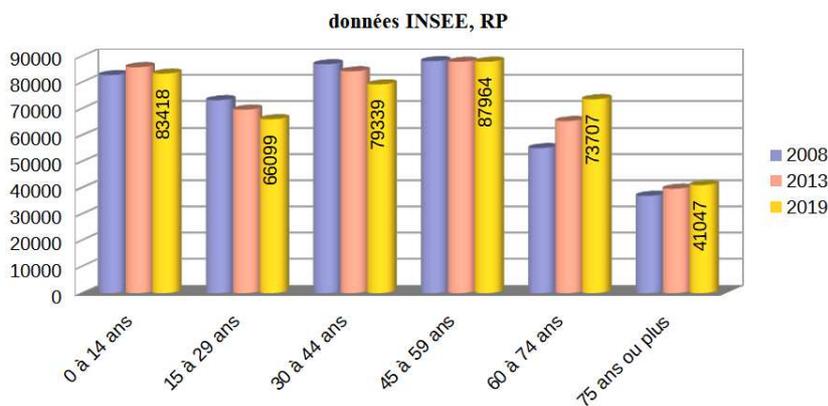
Evolution de la population par grandes tranches d'âges

La population de l'Eure-et-Loir est vieillissante.

Entre 2013 et 2019, la part des 60-74 ans augmente de 2 points tandis que la tranche 0- 14 ans est en léger recul.

Les jeunes quittent le département pour poursuivre leurs études et ne reviennent pas s'installer en Eure-et-Loir (solde apparent des entrées sorties).

Evolution de la population de l'Eure-et-Loir par tranche d'âge



Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations au 01/01/22.

La population d'Eure-et-Loir vit au 1er janvier 2019 pour 61 % en unité urbaine, c'est-à-dire une continuité de bâti (pas de coupure de plus de 200 m entre deux constructions) d'au moins 2000 habitants (79 % à l'échelle de la France entière).

Après les Métropoles de Tours et Orléans, la communauté d'agglomération de Chartres est la plus importante en termes de population. Elle devance celles de Blois et de Dreux, respectivement à la deuxième et troisième position.

EPCI (Établissements Public de Coopération Intercommunale)	2019	2013	2008	Taux de variation annuel moyen 2013-2019			Taux de variation annuel moyen 2008-2013		
				Total	Dû au solde naturel	Dû au solde migratoire apparent	Total	Dû au solde naturel	Dû au solde migratoire apparent
Métropoles									
Tours Métropole Val de Loire	296 074	290 114	286 775	0,3	0,3	0,1	0,2	0,4	-0,1
Orléans Métropole	288 229	276 632	272 190	0,7	0,6	0,0	0,3	0,7	-0,4
Communautés d'agglomération et communautés de communes									
CA Chartres Métropole	136 538	134 866	131 776	0,2	0,4	-0,2	0,5	0,5	-0,1
CA de Blois Agglopolys	105 445	104 620	103 332	0,1	0,2	-0,1	0,2	0,5	-0,2
CA du Pays de Dreux*	104 021	103 577	101 275	0,1	0,5	-0,5	0,5	0,7	-0,2
CA Bourges Plus	102 626	104 666	105 277	-0,3	0,0	-0,3	-0,1	0,1	-0,2
CA Châteauroux Métropole	72 767	74 738	76 214	-0,4	-0,1	-0,4	-0,4	0,2	-0,6
CA Montargoise et Rives du Loing (A.M.E.)	62 517	60 825	60 053	0,5	0,2	0,3	0,3	0,2	0,0
CC Touraine Vallée de l'Indre	53 437	49 733	46 293	1,2	0,4	0,8	1,4	0,5	0,9
CA Territoires Vendômois	52 836	55 148	54 635	-0,7	-0,4	-0,3	0,2	-0,1	0,3
CC Loches Sud Touraine	51 073	52 565	51 835	-0,5	-0,4	0,0	0,3	-0,2	0,5

* Communauté d'agglomération composée en partie de communes hors région (population hors région non prise en compte)

Source : Insee, Recensements de la population 2008, 2013 et 2019

- La population active eurélienne sur le marché du travail

Emploi – Chômage au sens du recensement

Eure-et-Loir (28)

Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2019

146 219

dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2019, en %

87,6

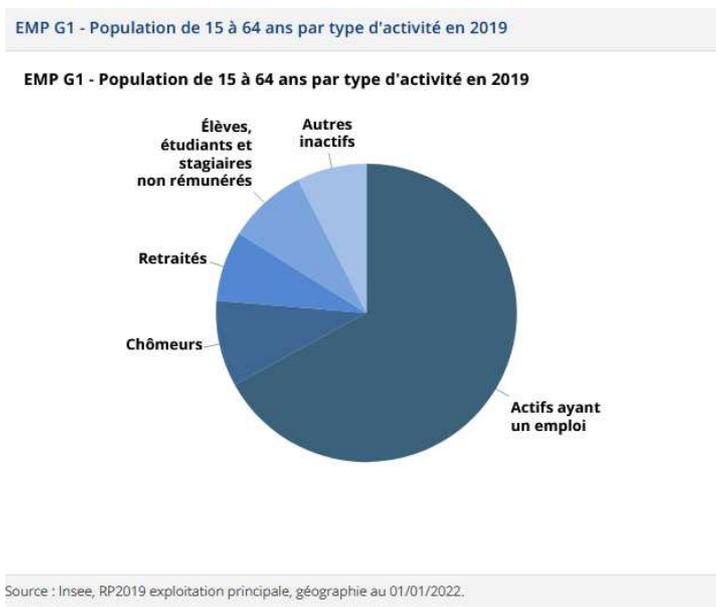
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2013 et 2019, en %

-0,3

Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2019

76,3

Le taux d'emploi des 15-64 ans en Eure-et-Loir est de 76,3 % contre 63,7 % en France Métropolitaine.



La demande d'emploi actuelle

Au second trimestre 2022, en Eure-et-Loir, le nombre de demandeurs d'emploi tenus de rechercher un emploi, ayant ou non exercé une activité (catégories A, B, C) s'établit en moyenne à 32 400 au deuxième trimestre 2022. Ce nombre baisse de 2 % sur un trimestre (soit -650 personnes) et de 8,7 % sur un an. En Centre-Val de Loire, ce nombre baisse de 2,2 % sur un trimestre (-8,6 % sur un an).

La demande d'emploi diminue plus rapidement à Chartres qu'à Châteaudun ou à Dreux avec respectivement une variation sur un an de -15,9 %, -10,5 %, -12,4 %.

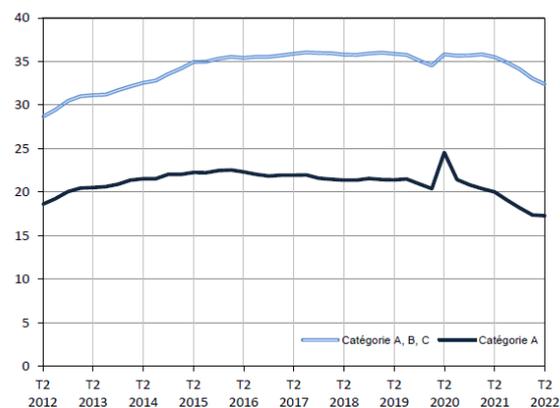
La demande d'emploi des jeunes de moins de 25 ans diminue de 3,7 % sur un trimestre et 13,8 % sur 1 an. Cette baisse est légèrement plus forte chez les jeunes femmes.

Le taux de chômage

Au second trimestre 2022, le taux de chômage de l'Eure-et-Loir (données provisoires) est de 6,9 %, comparable à celui de la région Centre Val-de Loire également de 6,9 %, et légèrement inférieur à celui de la France métropolitaine de 7,2 %.

Demandeurs d'emploi en catégories A et A, B, C en Eure-et-Loir

En milliers, données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO)

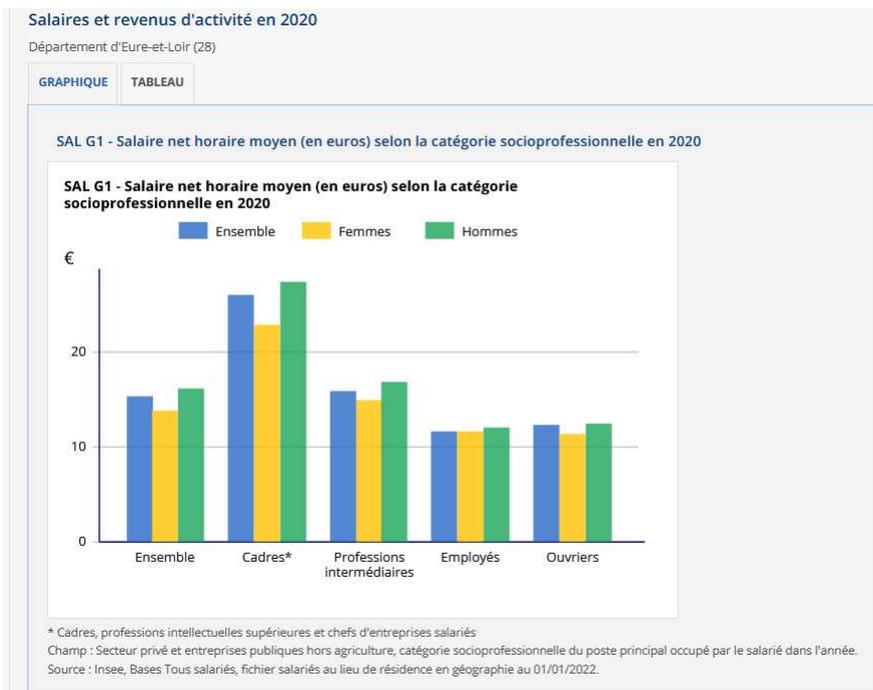


Salaires, niveau de vie médian et pauvreté

En 2018, le niveau de vie médian des ménages en Eure-et-Loir, s'élève à 22 000 euros.

De manière générale, les bassins de vie situés à l'est du département (franges franciliennes) disposent des revenus médians les plus élevés.

Les niveaux de revenu diminuent au fur et à mesure que l'on se **déplace vers l'ouest et le sud-ouest**.



- Principales caractéristiques économiques de l'Eure-et-Loir

L'Eure-et-Loir est un département de tradition agricole. La vocation agricole et rurale du département est indéniable et sa position de 1er département en surface oléagineux et de second pour les céréales confirme cette représentation de « grenier à blé de la France ».

Mais l'Eure-et-Loir est aussi en pointe dans les filières économiques, telles que les industries cosmétiques et pharmaceutiques.

L'industrie de la cosmétique est représentée en particulier par le Pôle de compétitivité Cosmetic Valley, premier pôle français de l'industrie de la beauté et du bien-être (parfums/cosmétiques). La région Centre-Val de Loire est par ailleurs troisième pour les produits cosmétiques.

L'industrie pharmaceutique dispose de la présence du premier cluster pharmaceutique en Europe : Polepharma, dont le siège est à Chartres. La région Centre-Val de Loire est la première région pour la production de médicaments en France. Environ un quart des unités de fabrication de médicaments que compte la région Centre-Val de Loire est implanté en Eure-et-Loir.

En 2021, après une année marquée par la crise sanitaire de la Covid-19 et ses répercussions économiques, l'activité retrouve son niveau d'avant-crise. La reprise de l'activité économique est plus précoce et plus nette dans le département de l'Eure-et-Loir que dans d'autres départements de la région Centre-Val de Loire.

Zones d'activités et d'emploi

En 2017 sont recensées 146 zones d'activité dans le département. On retrouve du fait de la proximité de la main d'œuvre, des marchés et des réseaux structurants une forte concentration de zones dans les unités urbaines de Chartres, Dreux, Châteaudun et Nogent-le-Rotrou.

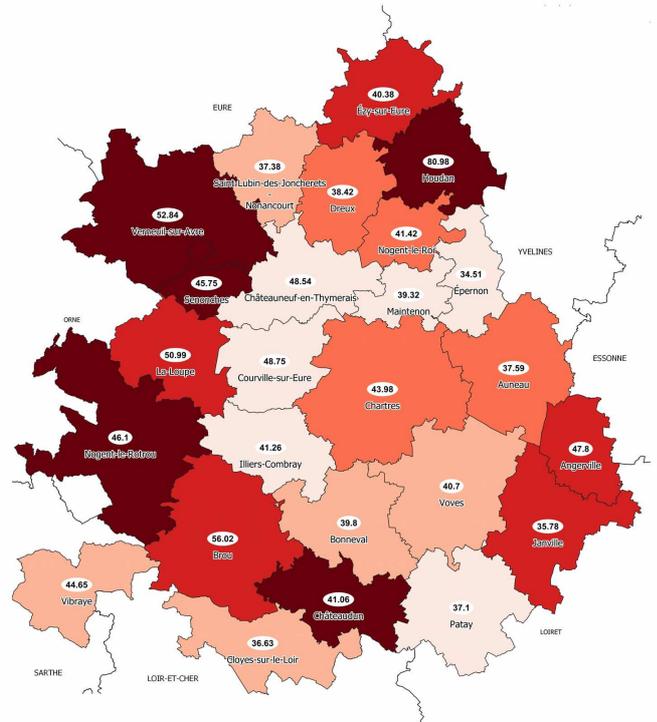
- Densité et diversité des équipements et des services dans les bassins de vie en 2021

L'Eure-et-Loir se caractérise par une densité de 33 équipements et services pour 1 000 habitants.
Sources : BPE – 2020.

Le département est dans la moyenne basse des départements limitrophes et de la région Centre-Val de Loire.

Les équipements sont généralement concentrés dans les villes centres des bassins de vie.

Les offres en service de santé et paramédical sont assez pauvres en Eure-et-Loir, de manière générale en dessous de la moyenne nationale.



- Équipement automobile des ménages

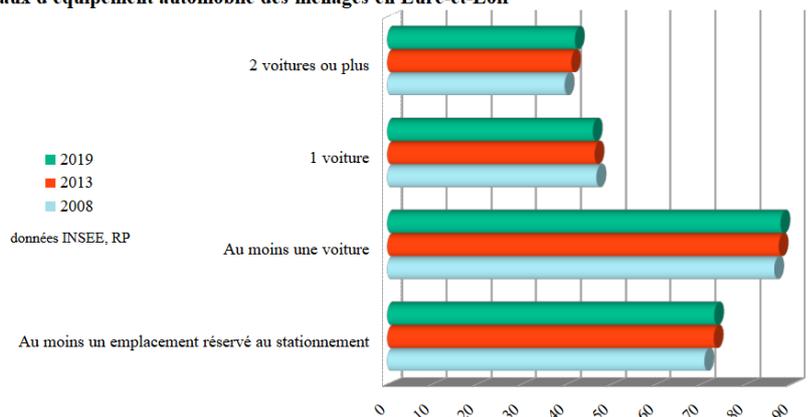
	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	173 064	100,0	180 508	100,0	185 213	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	122 583	70,8	131 542	72,9	135 186	73,0
Au moins une voiture	149 461	86,4	157 780	87,4	162 664	87,8
1 voiture	80 861	46,7	83 642	46,3	84 990	45,9
2 voitures ou plus	68 601	39,6	74 138	41,1	77 675	41,9

- Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

Le taux d'équipement automobile des ménages en Eure-et-Loir est supérieur au taux de la France Métropolitaine de 81,3 % et légèrement supérieur à celui de la région Centre-Val de Loire qui est de 86,2 % (source INSEE, RP 2019).

Ceci s'explique par le besoin de mobilité en lien avec l'accès à l'emploi

Taux d'équipement automobile des ménages en Eure-et-Loir



d'une part et aux équipements et services d'autre part.

Immatriculations des véhicules neufs

Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs par les entreprises ou les particuliers continue de baisser en 2021, atteignant son plus bas niveau depuis le début des années 2010, avec un total de 13 333 véhicules en Eure-et-Loir (- 3,5 % par rapport à 2020, soit une baisse supérieure à celle de la région Centre-Val de Loire de 2 %). À l'inverse il augmente légèrement au niveau national (+ 2 %).

	Véhicules particuliers	Véhicules utilitaires légers 1	Véhicules industriels à moteur 2	Ensemble des immatriculations 3			
	2021 (nombre)	2021 (nombre)	2021 (nombre)	2021 (nombre)	Évolution 2021/2019 (%)	Évolution 2021/2020 (%)	Évolution annuelle moyenne 2021/2014 * (%)
Eure-et-Loir	10298	2746	276	13333	-24	-3,5	3,5
Centre-Val de Loire	51711	15289	1318	68478	-23,7	-2,1	3,6
France	1693037	443305	45795	2189270	-21,5	2,1	4,5

1 : Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC.

2 : Camions, véhicules automoteurs spécialisés > 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers.

3 : y compris immatriculations de transports en commun.

* : évolution qui aurait été observée pour les immatriculations de véhicules neufs, pour chaque année de la période considérée, en supposant une évolution identique chaque année.

Note : données brutes.

Champ : les immatriculations de véhicules neufs sont issues du répertoire statistique des véhicules routiers (Rsvero) qui recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris). Ces données ne comprennent pas les véhicules immatriculés en transit temporaire (TT), importés en transit (IT), de l'administration civile de l'État, militaires, ainsi que les immatriculations provisoires (plaques W ou WW).

Source : SDES, Rsvero

2.1.1. Situation géographique

Du fait de sa situation frontalière avec l'Île-de-France et de sa structuration (autour de 4 grandes villes : Chartres, Dreux, Châteaudun et Nogent-le-Rotrou), le département connaît un flux de circulation dense. Il se caractérise par un trafic de transit sur les grands axes, notamment de poids lourds, mais aussi des trajets pendulaires domicile-travail à l'intérieur du département.

Cette circulation importante n'est pas sans incidence sur l'accidentalité et en particulier sur le nombre de tués sur la route.

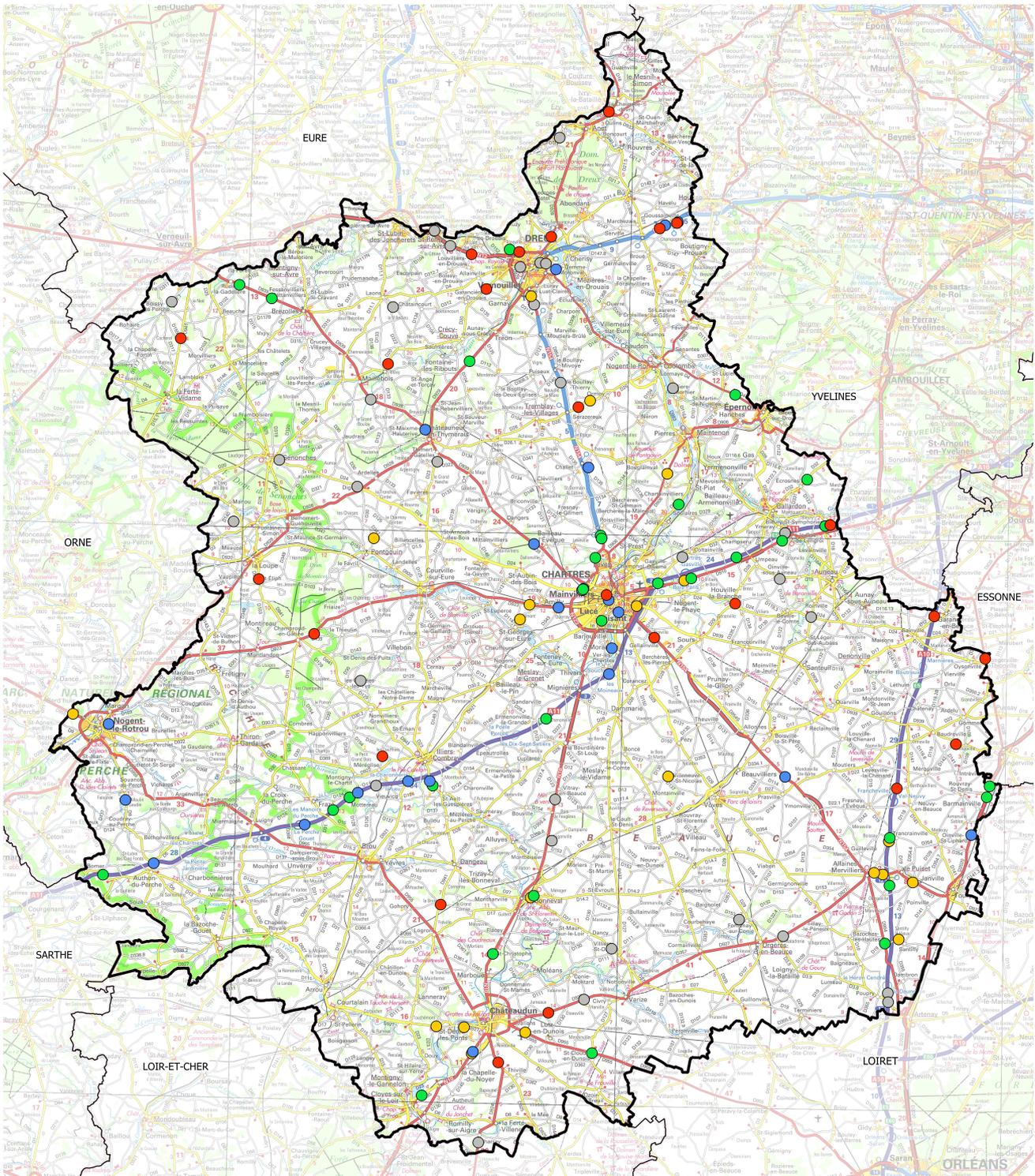
Linéaires de voirie en Eure-et-Loir :

- 165 km de routes nationales,
- 125 km d'autoroute,
- 7 500 km de routes départementales,
- 5 500 km de voies communales.

2.1.2 Mortalité routière, les victimes : cartographie

Accidents corporels mortels par année en Eure-et-Loir

● 2017 ● 2018 ● 2019 ● 2020 ● 2021



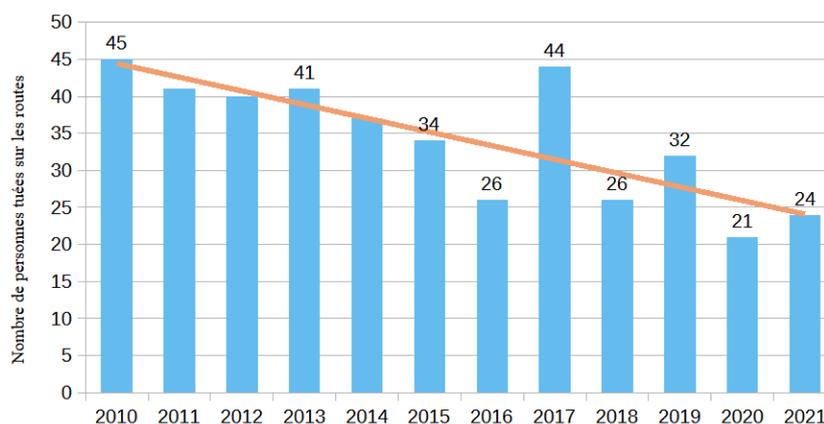
DDT 28
 Service connaissance et conseils aux territoires (SCCT)
 Bureau des Systèmes d'Information Géographique (BSIG)
 17 Place de la République
 CS 40517
 28 008 CHARTRES Cedex
 Tél : 02 37 20 40 60 Fax : 02 37 36 37 03

Date de réalisation de la carte : 18 févr. 2022

Cartographie issue de géoref ©
 © IGN - Paris
 Protocole IGN interministériel 2011
 reproduction interdite
 Sources des données : ODSR 28
 Nom du fichier : R:\03_SCTP\05_SIG\PROJETS\TRANSPORT\SECUR_ROUTAVP

- Evolution de la mortalité sur les routes depuis 2010 en Eure-et-Loir

Evolution de la mortalité routière depuis 2010



Après sept ans de baisse régulière, la mortalité routière enregistre une forte hausse en 2017 avant de reprendre une courbe décroissante.

La mortalité sur les routes a fortement diminué entre 2010 et 2021. L'Eure-et-Loir a divisé le nombre des tués sur les routes par 2. Alors qu'on déplorait plus de 45 décès sur les routes en 2010, le département n'en enregistre plus que 24 en 2021, soit 21 vies épargnées.

Cette tendance baissière de la mortalité routière peut s'expliquer d'une part par la mise en service d'outils de contrôle automatisé sur les secteurs les plus concernés par l'accidentalité. D'autre part par l'entrée en vigueur le 1er juillet 2018, de la baisse de la vitesse moyenne autorisée (VMA) sur routes bidirectionnelles hors agglomération qui passe à 80 km/h (90 km/h pour les créneaux de dépassement). Le 1er juillet 2018 marque une réelle rupture dans l'évolution des vitesses pratiquées sur les routes concernées par la mesure. La baisse des vitesses s'inscrit dans la durée jusqu'en décembre 2019. Dans son étude d'impact publiée le 20 juillet 2020, le CEREMA constate que la mesure correspond à une baisse de 12 % du nombre de tués sur le réseau considéré au niveau national, réseau « hors autoroute » et « hors agglomération », par rapport au reste du réseau routier français (avec une estimation de l'erreur de 3,6 %). L'impact de la mesure est plus mesuré sur le nombre des accidents corporels. En effet, sur le réseau considéré, il se stabilise au niveau de la référence. Il faut cependant souligner la réduction de la gravité des accidents avec une baisse de 10 % du taux de mortalité.

- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)

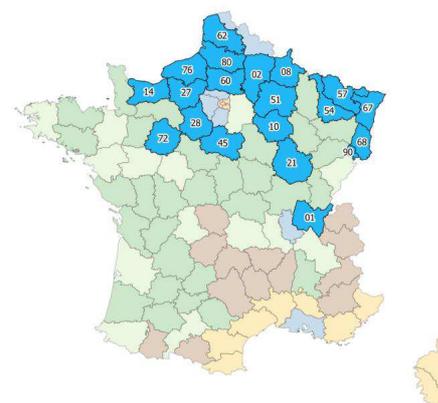
Entre 2017 et 2021, 147 personnes ont perdu la vie sur les routes d'Eure-et-Loir.

Entre 2017, année au cours de laquelle le nombre de tués était de 44 et 2021, où il est descendu à 24, la mortalité routière a baissé de 54 % en Eure-et-Loir.

Année	Tués
2017	44
2018	26
2019	32
2020	21
2021	24
Somme :	147

- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants /comparaison des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) du CEREMA et nationaux

Selon le rapport d'étude du CEREMA publié en mai 2022, l'Eure-et-Loir fait partie de la famille classifiée « Famille 5 », c'est-à-dire celle des départements multipolarisés. Cette famille est constituée de 20 départements.



La « famille 5 » 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 périurbain également plus élevées que la moyenne.

Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet le plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville centre unique.

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Eure-et-Loir	29	69
Famille ILSR 5- Départements multipolarisés	44	48
France métropolitaine	32	47

Sur la période de référence, l'Eure-et-Loir, avec une moyenne de 29 personnes tuées par an et une médiane de 26 est un département qui reste en dessous de la mortalité routière des départements de sa famille qui est à 44 et en deçà de la mortalité nationale qui est de 32.

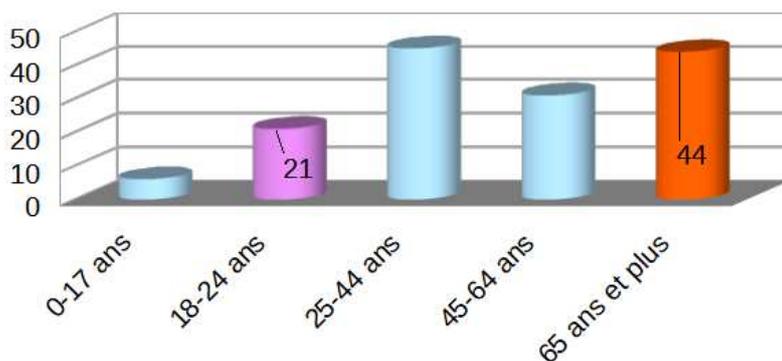
A contrario, la moyenne de tués par million d'habitants par an en Eure-et-Loir se situe au-delà des moyennes des départements de sa famille et de la France, respectivement de 48 et 47 tués par millions d'habitants par an.

Le département d'origine de 67 % des personnes décédées sur les routes d'Eure-et-Loir est connu soit 98 personnes. Parmi ces personnes 40,14 % sont originaires de l'Eure-et-Loir soit 59 sur 147 personnes tuées.

- Typologie de la mortalité routière par classe d'âge en Eure-et-Loir

De 2017 à 2021, 6 enfants âgés de 0-17 ans ont été tués. Ce sont les 25-44 ans et 65 ans et plus qui payent le plus lourd tribut sur la route avec respectivement 45 morts et 44 morts.

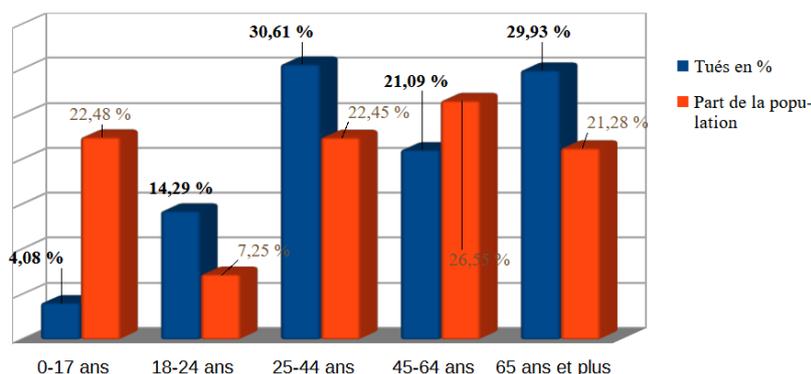
Répartition par âge des tués entre 2017 et 2021



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

En Eure-et-Loir, entre 2017 et 2021, 14,29 % des personnes tuées sont âgées entre 18 et 24 ans : leur risque est légèrement moins élevé en Eure-et-Loir qu'au niveau national dont le taux est de 16 %. Ceci peut s'expliquer par la poursuite d'études hors du département.

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

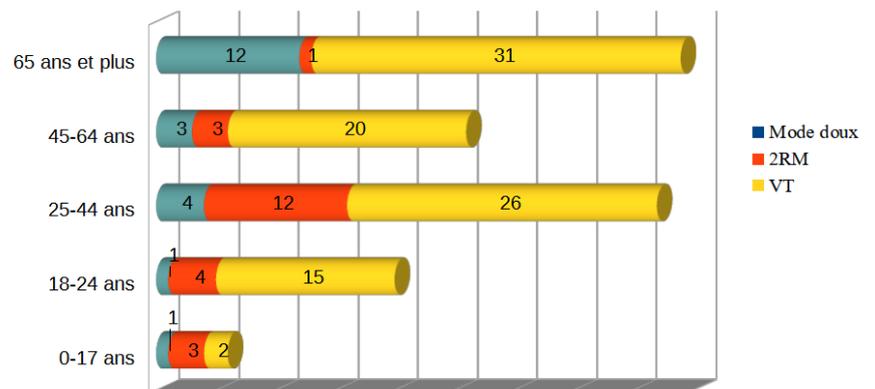


Les 65 ans ou plus forment 29,93 % des tués. Le poids de cette tranche d'âge est plus forte en Eure-et-Loir qu'elle ne l'est au niveau national (24,37 %).

Si les caractéristiques démographiques de ce département vieillissant peuvent en partie expliquer ce phénomène de sur représentation d'une classe d'âge parmi les victimes de mortalité routière, elle n'explique toutefois pas que la part des tués chez les 18-24 ans, les 25-44 ans et les 65 ans et plus soit supérieure à leur part dans la population de l'Eure-et-Loir. En effet, la part des tués de 65 ans et plus est de 30 % alors qu'ils représentent 21 % de la population de l'Eure-et-Loir.

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

Répartition par âge du nombre de tués par mode de déplacement connu de 2017 à 2021



La catégorie des séniors de 65 ans et plus est la classe d'âge la plus impactée parmi les utilisateurs de mode doux, à 57 %.

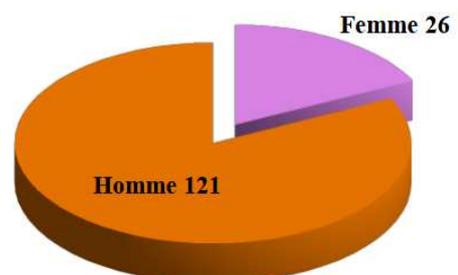
Ils sont également la classe d'âge la plus touchée parmi les utilisateurs de véhicules de tourisme, avec 32 % de mortalité.

- Mortalité par sexe

Les femmes représentent 17,7 % de la mortalité routière et les hommes 82,3 %.

Les hommes meurent plus sur la route que les femmes dans un rapport de 4,5 pour 1.

Nombre de tués par sexe de 2017 à 2021

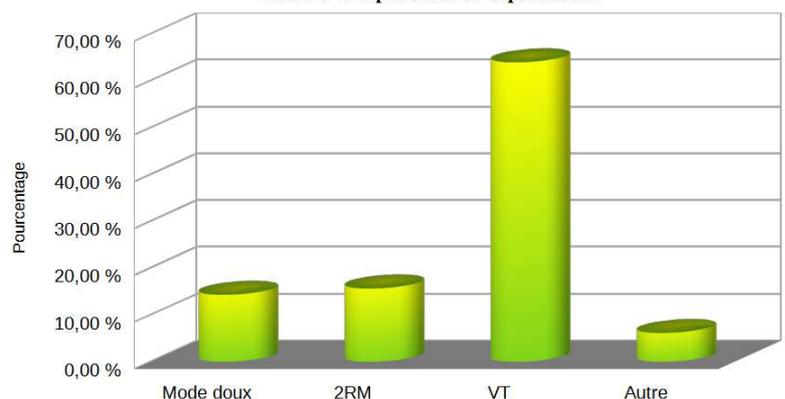


- Mortalité selon le mode de déplacement

De 2017 à 2021, 94 usagers de véhicule de tourisme ont été tués en Eure-et-Loir. Cela représente 64 % de la mortalité générale. Ce taux est de 10 points supérieur au taux national, 54 %.

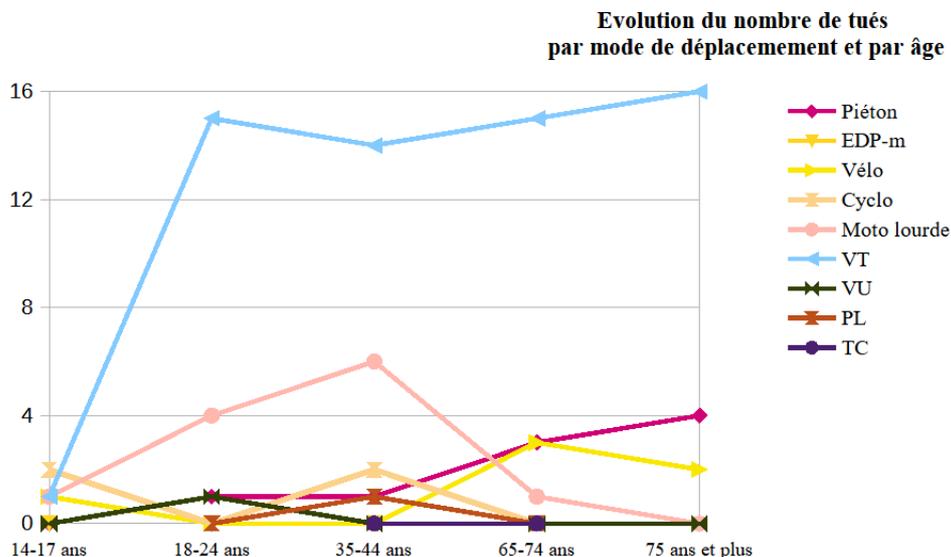
18 usagers de 2RM représentent 12,24 % des décès en 5 ans. Au niveau national, ils représentent 14 % de la mortalité générale.

Part des tués par mode de déplacement.



Avec 14 piétons tués, la marche est le troisième mode de déplacement qui compte le plus de tués en Eure-et-Loir, soit près de 10 % de la mortalité routière. En France, ils représentent un peu plus de 13 %.

- Evolution de la mortalité par type d'usagers et par âge

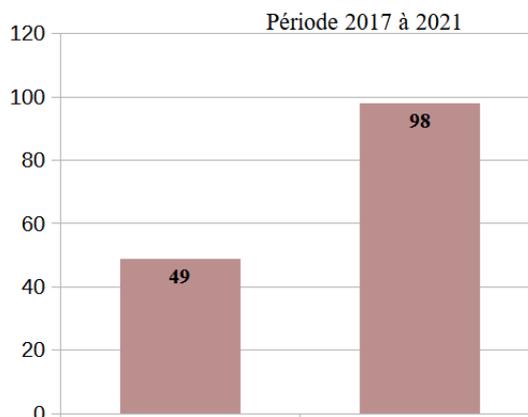


- Lieu de résidence des personnes décédées sur les routes

Le département d'origine de 67 % des personnes décédées sur les routes d'Eure-et-Loir est connu soit 98 personnes.

Parmi ces personnes 40,14 % sont originaires de l'Eure-et-Loir soit 59/147 personnes.

Nombre de tués par département de résidence connu



- Motif de déplacement des personnes décédées sur les routes

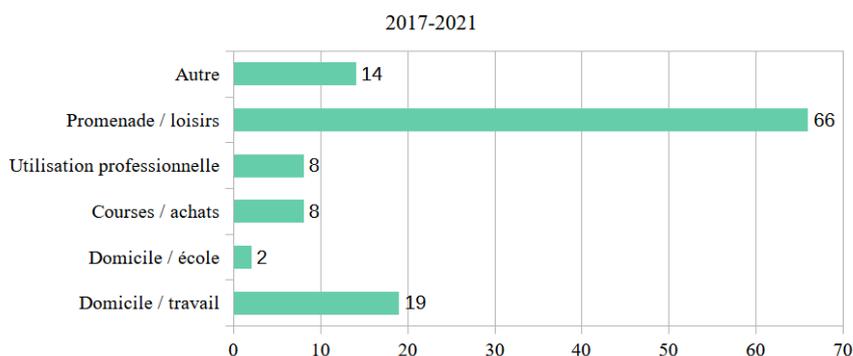
Sur les 117 personnes tuées dont le motif de déplacement est connu,

– 56,4 % le sont lors de promenades ou de loisirs,

– 16 % le sont lors d'un trajet domicile-travail,

– 7 % lors d'une utilisation de véhicule pour motif professionnel. Cette catégorie est à parts égales avec les tués lors de courses ou d'achats.

Tués selon le motif de trajet connu

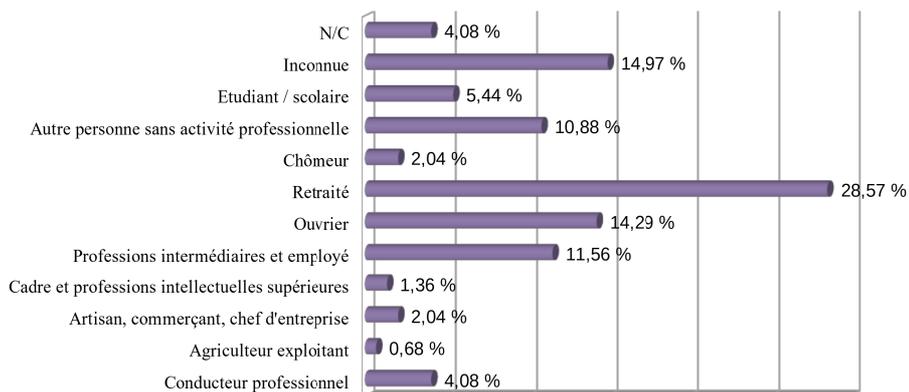


- Catégorie socio-professionnelle des personnes décédées sur les routes

Pourcentage de tués par CSP entre 2017 et 2021

La catégorie des retraités est la catégorie qui paye le plus lourd tribut sur la route.

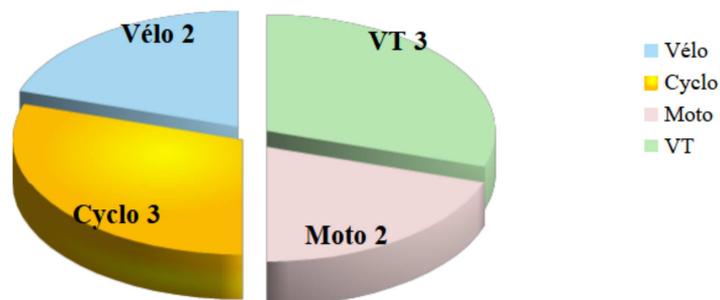
Si on zoome sur les victimes dont la CSP est connue, soit 125 tués, leur proportion est de 33 %, soit 42 retraités tués sur la route entre 2017 et 2021, d'Eure-et-Loir.



- Le profil des personnes tuées en agglomération

Nombre de personnes tuées en agglomération sans tiers
Années 2017 à 2021

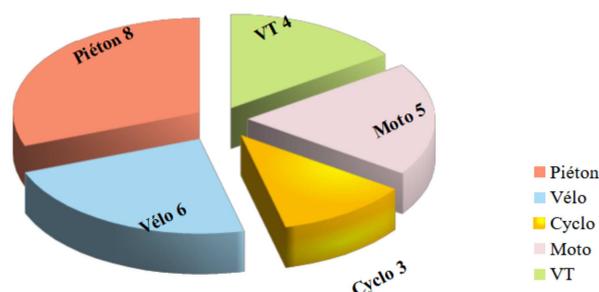
De 2017 à 2021, 26 personnes sont décédées en agglomération, dont 10 sans mise en cause d'un tiers responsable.



Les piétons et les cyclistes sont principalement victimes d'automobilistes « présumés responsables »

- les piétons à 30 %,
- les vélos à 23 %,
- les cylindrées de plus de 250 cm³ à 19 %.

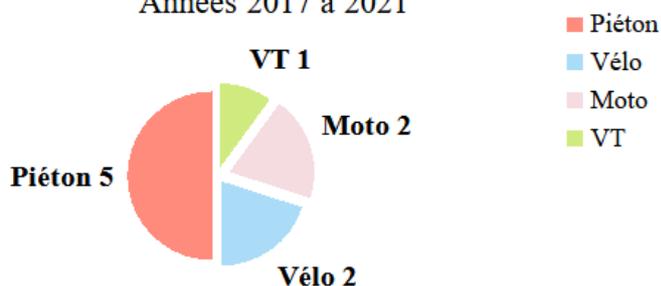
Répartition par catégorie d'usagers des tués en agglomération
Année 2017-2021



En Eure-et-Loir, en agglomération, les véhicules de tourisme sont présumés responsables du décès de 10 personnes. C'est le mode de transport le plus meurtrier particulièrement pour les piétons.

Nombre de personnes tuées en agglomération par un VL

Années 2017 à 2021



On observe qu'entre 2017 et 2021, un seul poids lourd est responsable de la mort d'un cycliste, en agglomération.

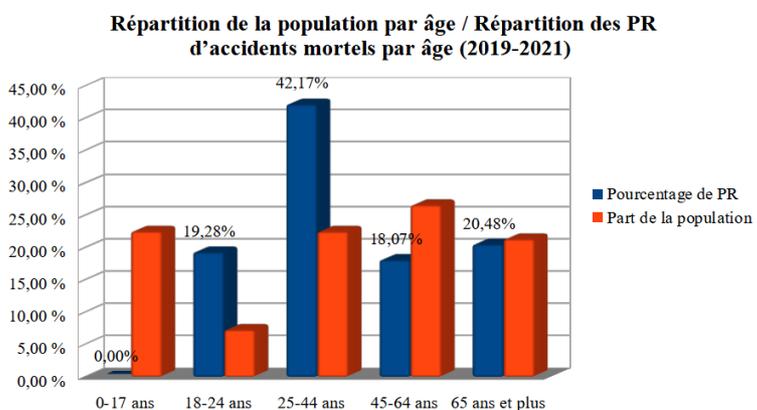
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Utilisation de la base statistique Présumés Responsables (PR) en 2019, 2020, 2021 (*années qui correspondent au nouveau format BAAC. 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 BAAC*).

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)

En local, on observe une surreprésentation des 18-24 ans et des 25-44 ans présumés responsables par rapport à leur part dans la population totale de l'Eure-et-Loir. Les 25-34 ans confirment leur niveau élevé de responsabilité avec plus de 42 %. A l'exception des 0-17 ans, les conducteurs des autres tranches d'âge sont présumés responsables dans des proportions comparables, avec des taux de 18 à 20 %.



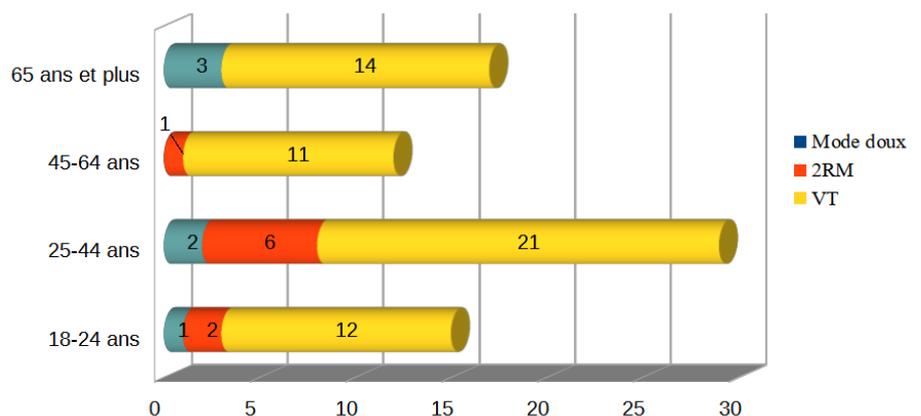
Nombre de PR par mode de déplacement et âge du conducteur/piéton				
	Nombre	Pourcentage de PR	Population	Part de la population
0-17 ans	0	0,00%	96453	22,48 %
18-24 ans	16	19,28%	31096	7,25 %
25-44 ans	35	42,17%	96313	22,45 %
45-64 ans	15	18,07%	113917	26,55 %
65 ans et plu	17	20,48%	91304	21,28 %
Total	83	100,00%	429083	100,00 %

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

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme présumés responsables, la classe d'âge des 25-44 ans est la plus représentée avec 32 %.

Elle représente également 67 % des conducteurs présumés responsables de 2 roues motorisés.

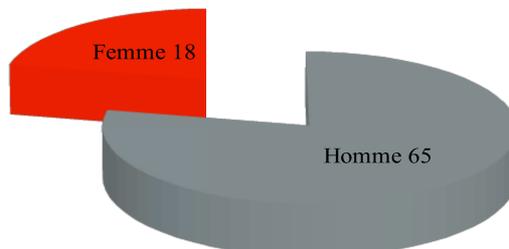
Répartition du nombre de présumés responsables par classe d'âge et mode de déplacement connu entre 2017 et 2021



- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon le sexe, valeurs et %

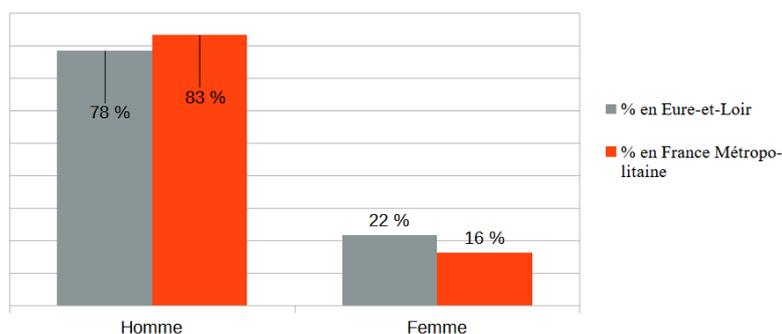
En Eure-et-Loir, 18 femmes sont présumées responsables d'un accident mortel alors qu'elles sont 26 à être tuées sur la route.

Répartition du nombre des présumés responsables en Eure-et-Loir en fonction du sexe de 2017 à 2021



La répartition des présumés responsables par sexe en Eure-et-Loir est comparable à celle qui existe au niveau de la France.

Comparaison de la répartition des présumés responsables par sexe entre l'Eure-et-Loir et la France Métropolitaine de 2017 à 2021



- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon le mode de déplacement

En Eure-et-Loir, les conducteurs de véhicule de tourisme représentent 70 % des « présumés responsables » des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

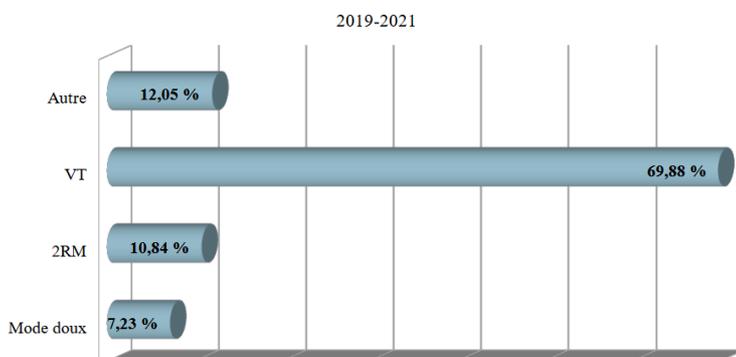
Les utilisateurs de véhicules de tourisme et les conducteurs de 2 roues motorisés représentent 81 % des présumés responsables.

– 58/83 des conducteurs PR sont conducteurs de VT

– 9/83 des conducteurs PR sont conducteurs de 2 roues motorisés.

Les usagers de modes doux impliqués dans un accident mortel sont moins souvent présumés responsables. Parmi les 6 présumés responsables, les 2/3 sont des piétons et 1/3 des cyclistes.

Part des présumés responsables par mode de déplacement



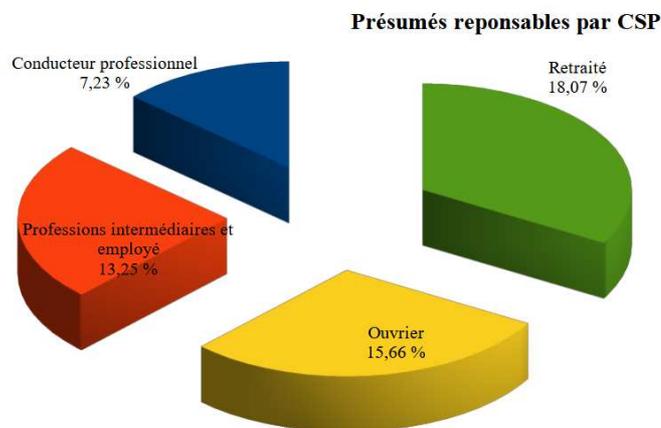
- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon la CSP, valeurs et %

Les retraités sont des conducteurs / piétons présumés responsables dans 18,07 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Les retraités sont 2,5 fois plus présumés responsables que les conducteurs professionnels.

Les 3 catégories de conducteurs présumés responsables en dehors de la catégorie des retraités sont :

- les conducteurs professionnels
- les professions intermédiaires et les employés,
- les ouvriers.

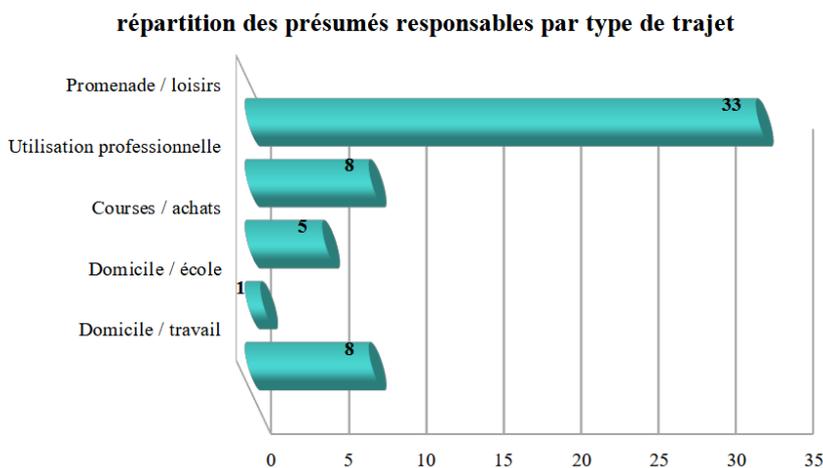
Parmi les présumés responsables dont la CSP est connue, 5 % sont des étudiants. La moindre représentation des étudiants peut s'expliquer par l'absence de structure universitaire.



- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %

Parmi les 64 présumés responsables dont le motif de déplacement est connu :

- 51 % conduisaient dans le cadre de loisirs ou de promenades,
- 12,5 % effectuaient des déplacements dans le cadre domicile / travail,
- 12,5 % étaient dans le cadre d'un usage professionnel.

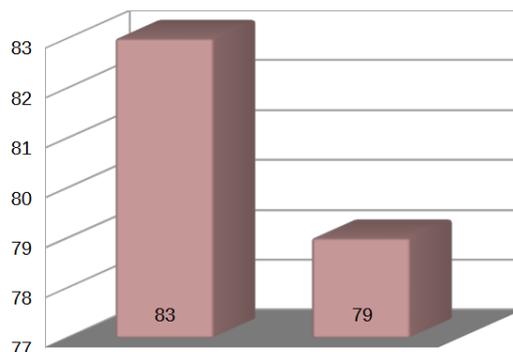


- Département de résidence des conducteurs présumés responsables

Pour 79 des 83 présumés responsables, le département d'origine est connu.

Parmi ces conducteurs, 51 % sont originaires de l'Eure-et-Loir, soit 40/79 personnes

Nombre de conducteurs présumés responsables par département de résidence connu



- Répartition de l'ensemble des facteurs pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

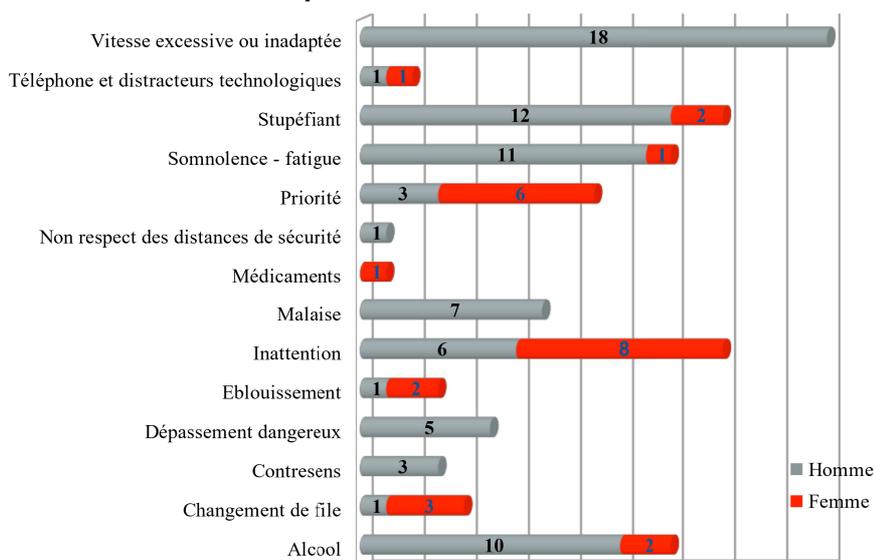
Les femmes présumées responsables sont moins concernées par les facteurs multi-causes que les hommes

- 22 % des femmes
- 78 % des hommes.

Les hommes cumulent souvent la vitesse avec la prise de produits stupéfiants ou d'alcool.

Les femmes cumulent un peu plus que les hommes les facteurs d'inattention et le respect des priorités

Facteurs multi-causes par sexe

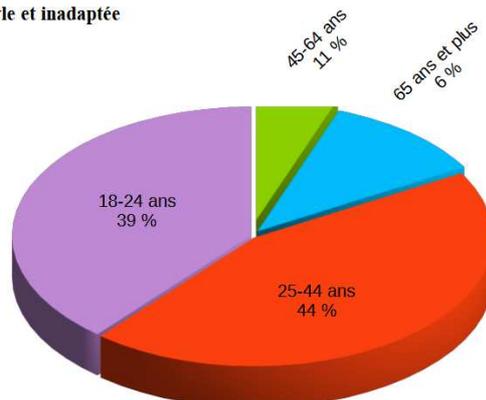


Facteur multi-causes par sexe

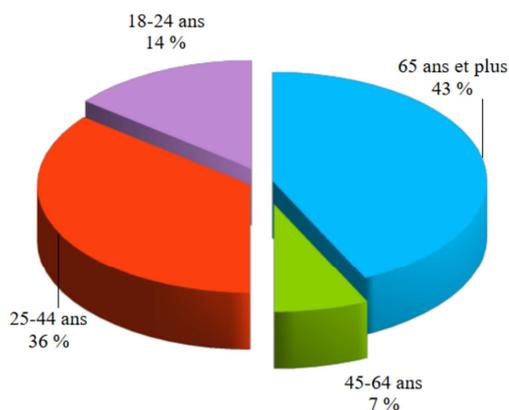
Facteur	Homme	Femme
Alcool	10	2
Changement de file	1	3
Contresens	3	0
Dépassement dangereux	5	0
Eblouissement	1	2
Inattention	6	8
Malaise	7	0
Médicaments	0	1
Non respect des distances de sécurité	1	0
Priorité	3	6
Somnolence - fatigue	11	1
Stupéfiant	12	2
Téléphone et distracteurs technologiques	1	1
Vitesse excessive ou inadaptée	18	0
Autre cause	3	0
Cause indéterminée	8	2
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	65	18

- Répartition des facteurs principaux : vitesse, alcool, stup séparé, inattention + téléphone, priorité

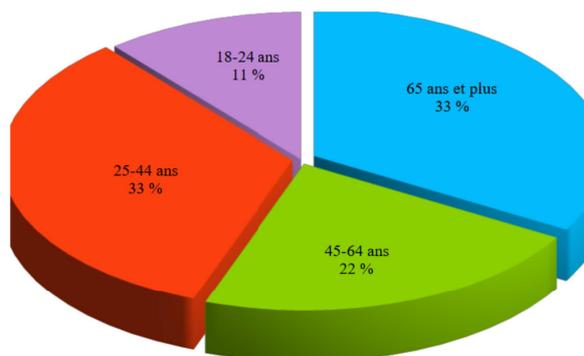
Vitesse excessive et inadaptée



Inattention

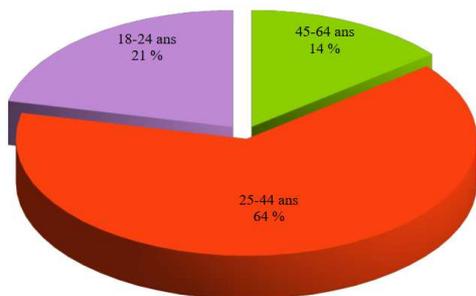


Priorité

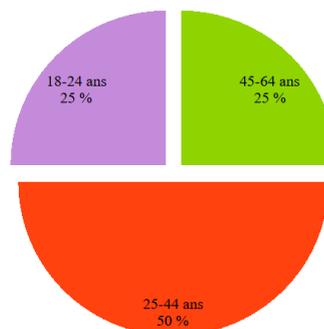


- Facteurs ne concernant pas les 65 ans sur la période considérée en Eure-et-Loir

Stupéfiants



Alcool



2.1.4 Risque routier professionnel

- Données contextuelles

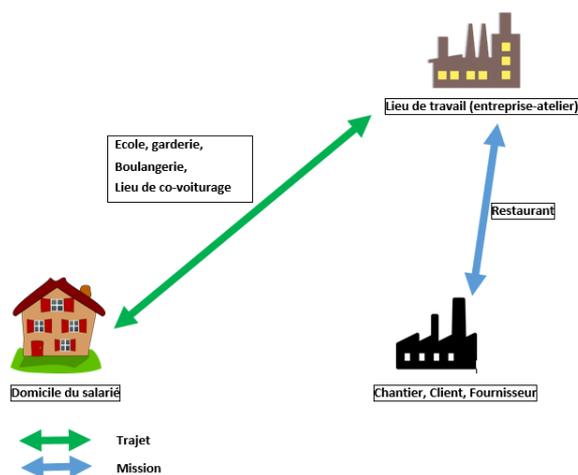
En dehors de ces unités urbaines, au sein des EPCI les zones d'activité se situent essentiellement le long des principaux axes routiers et autour des principales communes de l'EPCI. Les CA de Chartres Métropole et du Pays de Dreux se distinguent largement par la quantité et la diversité de leurs zones, nous observons aussi une forte disparité entre les franges franciliennes (proche de l'Île-de-France, et présentant de grandes étendues plus faciles à travailler) et le Perche (présentant un intérêt économique moindre et une topographie plus vallonnée).

- Définitions

Un accident de mission est défini par l'article L 411-1 du Code de la Sécurité Sociale comme un accident d'un salarié sur la route :

- sous l'autorité du chef d'entreprise
- pendant son temps de travail
- lors d'un déplacement ou lors de l'exécution d'une tâche
- en dehors de son lieu habituel de travail.

Un accident de trajet selon l'article L 411-2 du Code de la Sécurité Sociale est un accident survenu entre le lieu de travail et le lieu de domicile ou le lieu où est pris le repas.



- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

En Eure-et-Loir, le pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de **46 %**.

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	29
... un usager en trajet professionnel	40
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	68

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

En Eure-et-Loir, la proportion de personnes tuées effectuant un motif domicile travail ou un trajet professionnel est de **18 %**.

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	19
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	8
Nombre de personnes tuées avec un motif de trajet renseigné	117
Nombre de personnes tuées total	147

- Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

Les indicateurs des parts modales des déplacements domicile-travail permettent de suivre l'évolution des comportements au fil du temps et de les mettre en relation avec les politiques d'incitation aux transports en commun et modes doux, notamment au sein des entreprises.

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

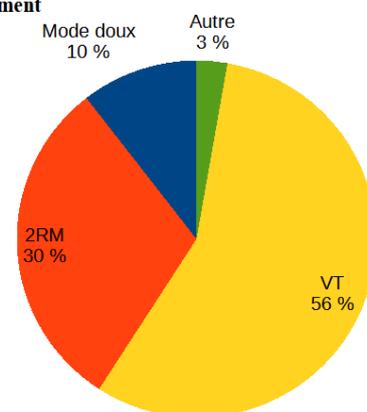
En Eure-et-Loir, la concentration des zones d'activité dans les unités urbaines de Chartres, Dreux, Châteaudun et Nogent-le-Rotrou peut expliquer que la voiture soit le mode de déplacement qui concentre plus de la moitié des victimes décédées en motif domicile-travail (56 %).

Répartition des victimes en motif domicile - travail selon le mode de déplacement

2017 - 2021

Les modes de déplacement doux représentent 10 % des victimes.

Quant aux 2 roues motorisés, ils représentent 30 % des victimes pour motif domicile travail.



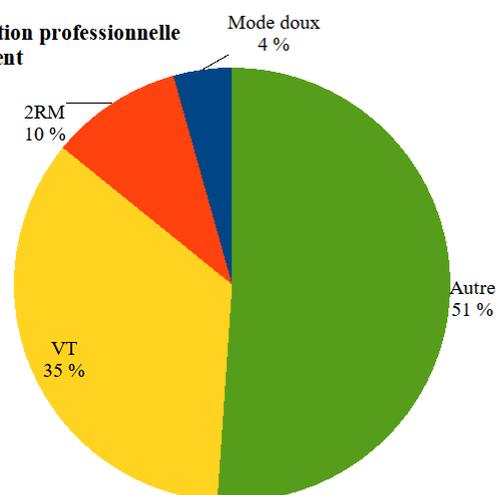
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

Point de vigilance : Avec plus de 50 % de la catégorie « Autre mode de déplacement », la lecture du nombre de victimes en motif utilisation professionnelle du diagramme infra est à prendre avec précaution.

Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle par mode de déplacement

période 2017 - 2021

La part des victimes en mode de déplacement doux dans le cadre d'un trajet professionnel est seulement de 4 %.



2.1.5 Réseau routier

Données contextuelles

L'Eure-et-Loir est à la croisée des régions Île-de-France, Normandie, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. Cela en fait un département à fort transit. Le réseau d'infrastructures routières y est complet et dense d'environ 7 800 km de routes, hors voies communales, avec un important réseau routier secondaire. Le réseau des routes

départementales, avec 7 500 km de linéaires, joue un rôle important de dessertes interdépartementales, voire interrégionales (avec les Yvelines, l'Orne, la Sarthe, le Loiret et le Loir-et-Cher).

Par ailleurs, 3 axes de circulation structurants rejoignent la frange francilienne et les régions Normandie et Centre-Val-de-Loire :

- axe Nord/Sud : la RN 154 (de la limite de l'Eure à la frontière du Loiret ; de Dreux → entrée autoroute vers Orléans) ;
- axe Est/Ouest, au nord du département : RN 12 ;
- axe Est / Sud : RN 10 qui relie la zone francilienne à la limite du Loir-et-Cher.

À noter :

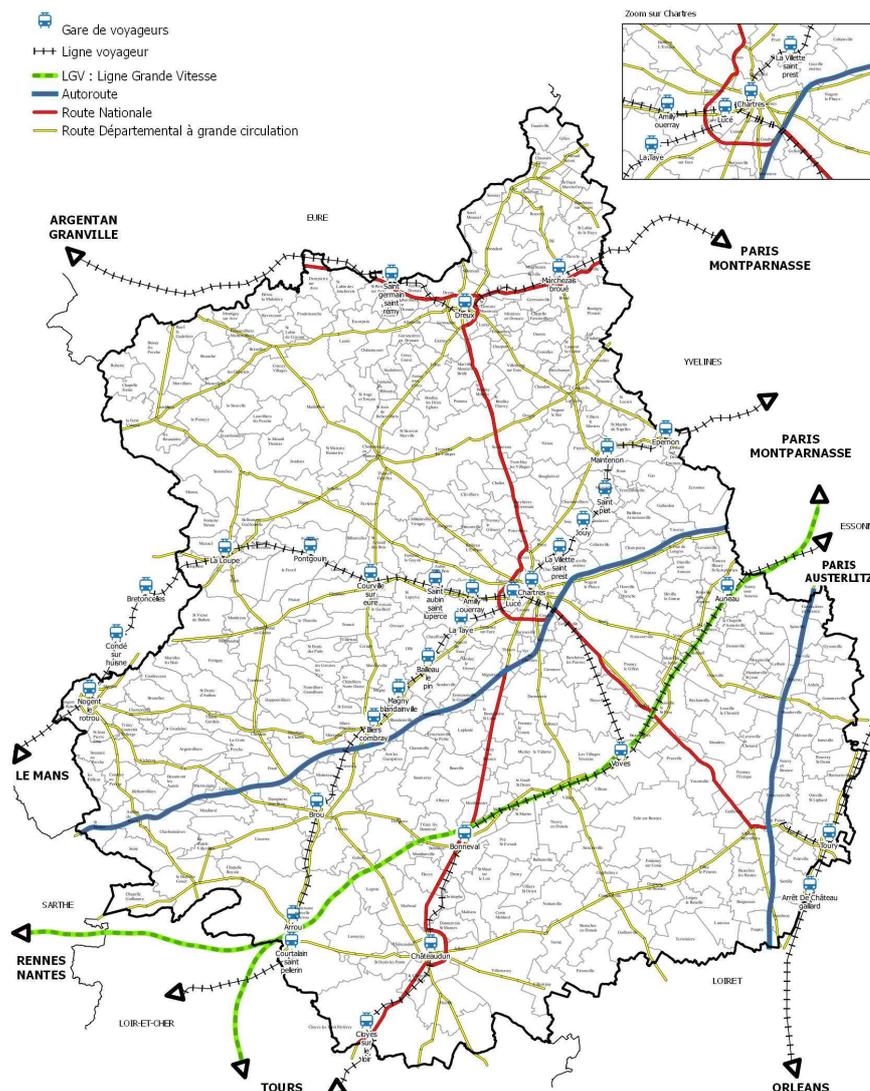
→ l'actuelle RN 154 reliant Dreux à Chartres et à Orléans fait l'objet d'un projet de concession autoroutière.

S'agissant des infrastructures de transport collectif en site propre, l'Eure-et-Loir est essentiellement concerné par la desserte ferroviaire TER avec les lignes :

- Paris – Chartres – Le Mans ;
- Paris – Dreux ;
- Chartres – Courtalain ;
- Paris – Auneau – Voves – Châteaudun – Tours ;
- Chartres – Voves.

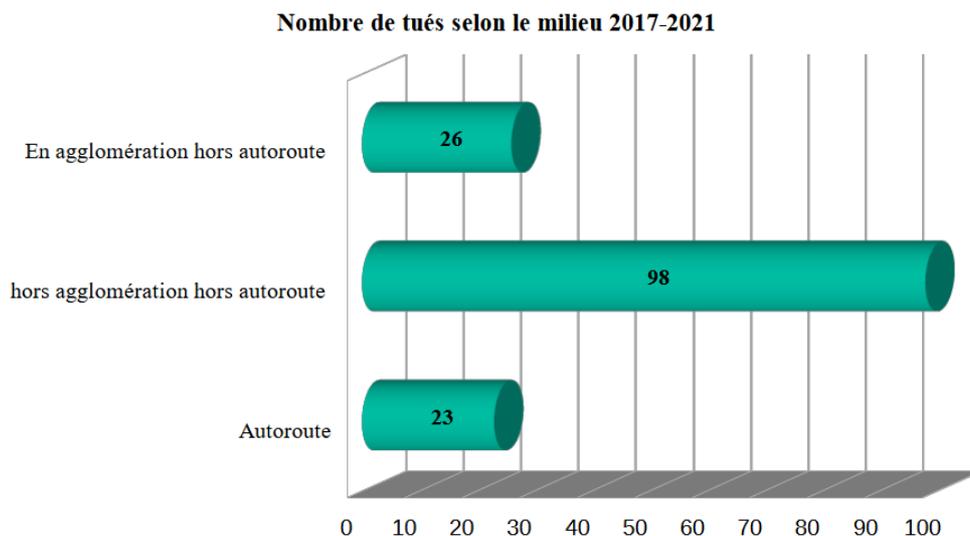
Le département est traversé par une ligne TGV mais ne compte aucun point d'arrêt.

À noter que la ligne Chartres-Voves a ouvert au service voyageur en 2016. De plus, le financement d'un nouvel aiguillage en gare de Voves permet depuis décembre 2020 d'aller de Chartres à Tours en passant par Voves et Châteaudun sans rupture de charge.



Indicateurs d'accidentologie

- Nombre de tués sur autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)



Les parts de linéaires ne sont pas corrélées à la circulation ou à l'accidentalité d'un réseau. Les autoroutes correspondent au réseau le plus sûr, avec une séparation centrale entre les flux de circulation et des carrefours dénivelés.

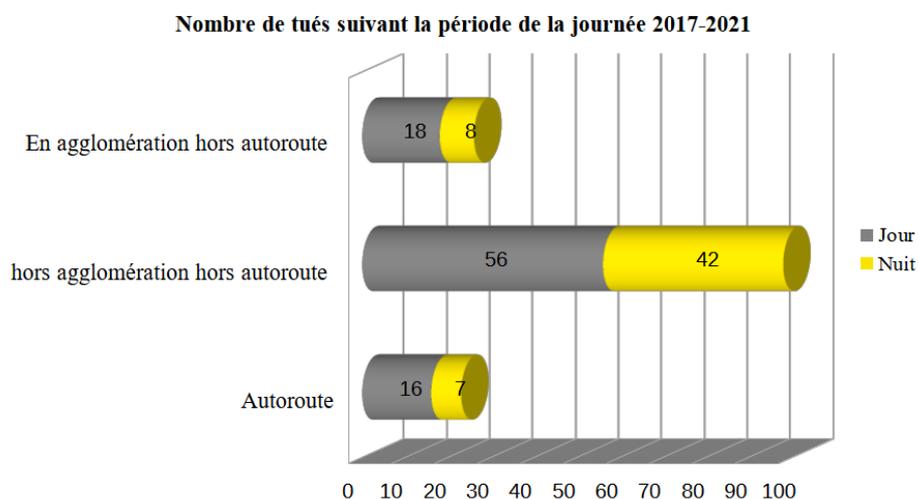
Les autoroutes A 10 et A11 constituent 1 % du réseau routier départemental et représentent en 2019, un trafic annuel sur l'A 11 de 1212 957 144 VL et de 1 642 172 PL et sur l'A10 de 18 099 316 VL et 4 032 520 PL. Le réseau autoroutier en Eure-et-Loir enregistre 18 % des tués sur la période.

Avec 7 500 km de linéaires, le réseau départemental d'Eure-et-Loir est l'un des plus denses de France. Il enregistre 67 % des tués.

L'estimation du trafic annuel moyen sur le réseau routier national en 2019 tous véhicules confondus est de 167 900 000 véhicules (PL et VL confondus).

- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)

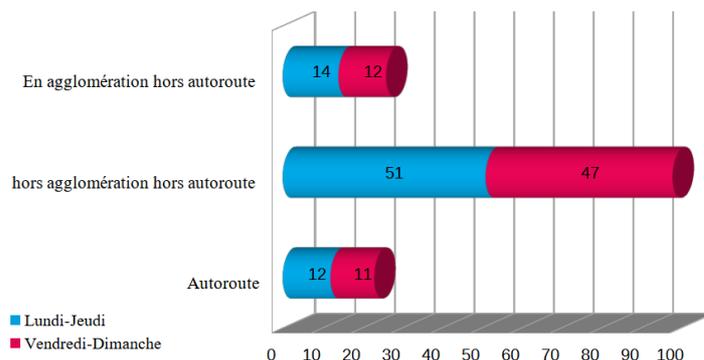
La mortalité intervient principalement de jour hors agglomération et hors autoroute.



- Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon autoroute/hors agglo/en agglo (2017-2021)

Les 4 premiers jours de la semaine concentrent sensiblement le même nombre de mortel que les 3 derniers (incluant le week-end).

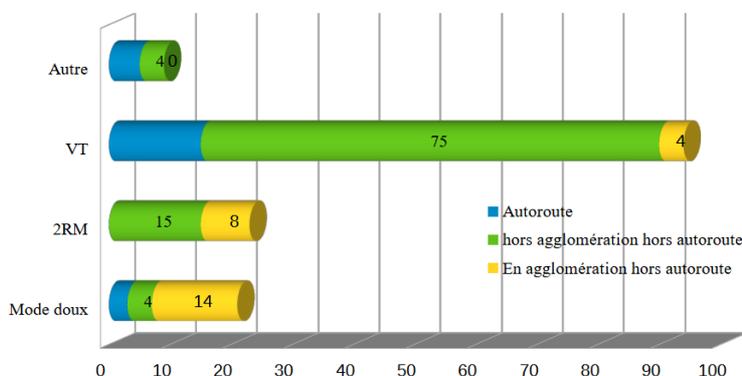
Nombre de tués suivant la période de journée 2017 - 2021



- Nombre de tués modes doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux. (2017-2021)

Eu égard à la structuration et à la densité du réseau routier en Eure-et-Loir, c'est hors agglomération et hors autoroute que la mortalité sur les routes est la plus élevée, tout mode de déplacement confondu.

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

L'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués plus les blessés.

2.2.2 Typologie des accidents

- « Qui tue qui » hors agglomération et hors autoroute par mode de déplacement (2017-2021)

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	1	3	20	1	1	0	0	26
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	2	1	1	6	19	0	0	0	0	29
VU	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4
PL	0	0	0	0	19	0	0	1	0	20
TC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	0	0	0	2	13	1	0	0	0	16
TOTAL	3	1	2	13	75	2	1	1	0	98
Part de la mortalité	3%	1%	2%	13%	77%	2%	1%	1%	0%	100,00%

77 % de la mortalité hors agglomération concerne les véhicules de tourisme. 17 % de celle-ci se produit lors d'une multi collision. 20 % se produit dans un accident sans tiers.

13 % de la mortalité hors agglomération est liée à une moto. 15 % de celle-ci se produit lors d'une multi collision. 23 % se produit dans un accident sans tiers.

2.2.3 Modes doux

- Détail de l'accidentalité départementale base Traxy

Mode de déplacement	A	T	B	BH	BL
Piéton à pied+EDP-sm	152	14	141	80	61
EDP-m	7	1	6	1	5
Vélo	65	6	61	35	26

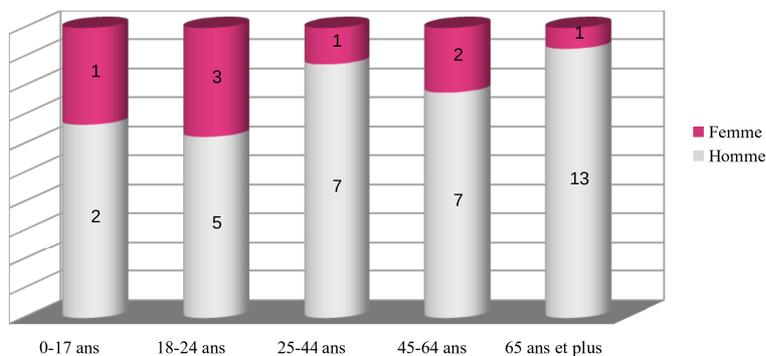
- Piétons, cyclistes victimes selon l'âge et le sexe, hors agglo (2017-2021)

Globalement, en Eure-et-Loir, la catégorie des 65 ans et +, femmes et hommes confondus, est celle la plus impactée lors des déplacements en mode doux : 33 % contre 27 % au niveau national.

Ce phénomène est lié au fait qu'en Eure-et-Loir, les hommes âgés de 65 ans et plus comptabilisent le plus de victimes, avec 38 %. Ils sont 27 % à l'échelle de la France.

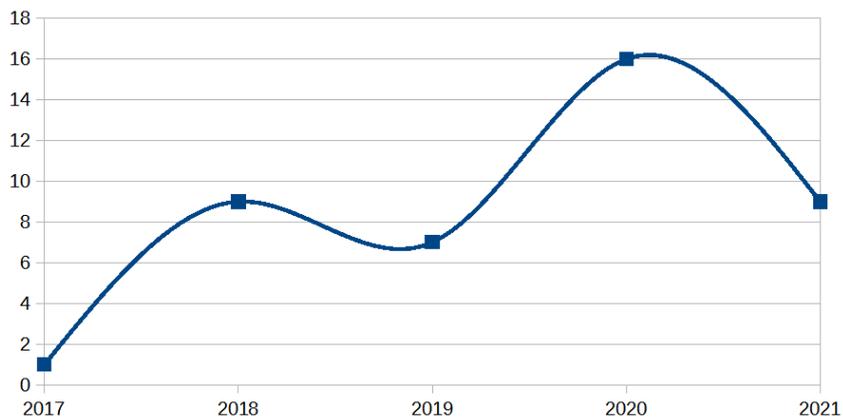
Au niveau national c'est la catégorie des hommes âgés de 45 à 65 ans qui est la plus vulnérable avec 36 %.

Répartition en nombre des victimes en mode doux par âge et par sexe hors agglomération (2017-2021)



- Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2017 hors agglo

Evolution des victimes en mode doux entre 2017 et 2021 hors agglo



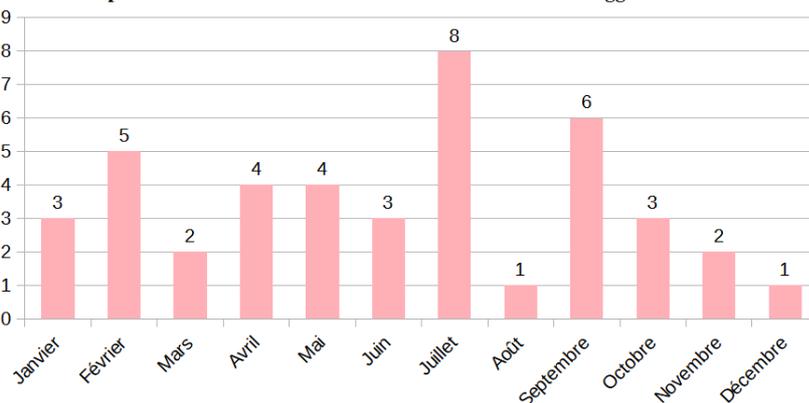
Cette représentation graphique permet de mettre en évidence le pic de mortalité des usagers de mode doux au moment de la crise sanitaire. En 2020, 7 piétons et 1 vélocycliste sont décédés sur les routes.

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

La mortalité hors agglomération en Eure-et-Loir intervient plus particulièrement à 3 périodes clés :

- 19 % de la mortalité hors agglomération a lieu au mois de juillet à l'occasion des départs en vacances
- 14 % au mois de septembre lors de la rentrée
- 12 % au mois de février lorsque les conditions atmosphériques sont souvent mauvaises.

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglo 2017-2021



Les deux mois les plus meurtriers pour les cyclistes hors agglomération sont les mois de juillet et de septembre. Les mois pendant lesquels les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) sont les plus vulnérables sont les mois de février et d'avril.

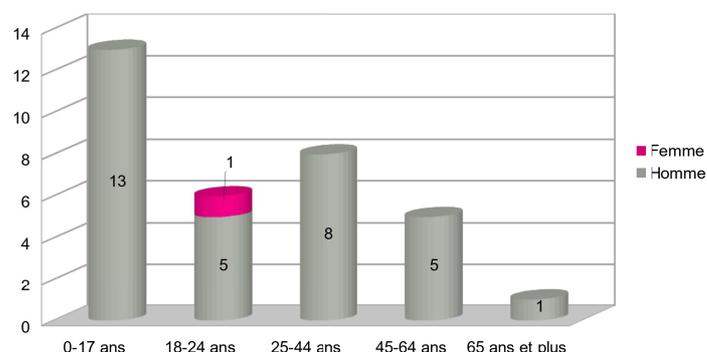
2.2.4 Les 2 Roues motorisés

- Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe hors agglo (2017-2021)

En Eure-et-Loir, parmi les 33 cyclomotoristes victimes hors agglomération, on comptabilise 1 seule femme de – de 24 ans.

En France, les femmes motocyclistes sont 8 fois moins victimes que les hommes. Les femmes âgées de moins de 17 ans sont les plus vulnérables.

Victimes en 2RM par âge et par sexe, hors agglomération (2017-2021)



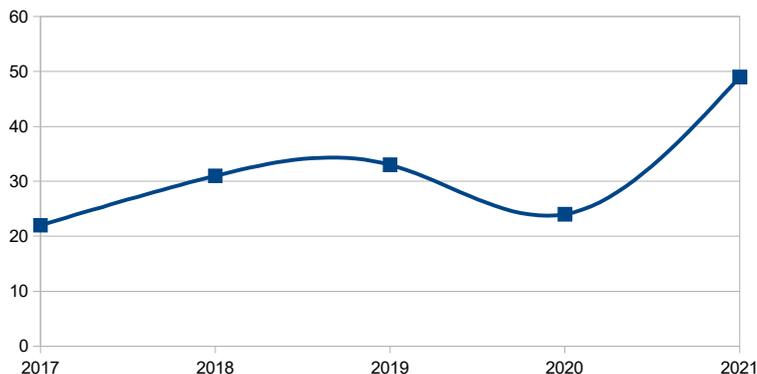
- Evolution des victimes en 2RM 2017-2021 hors agglo

On observe une baisse de l'accidentalité des 2 roues motorisés hors agglomération en 2020 en lien avec les conditions de circulation liées à la crise sanitaire.

L'Eure-et-Loir déplore 1 seul tué en 2 RM en 2020. Elle enregistre 6 tués en 2021 lorsque les limitations sont levées.

L'année 2021 représente 30 % de l'accidentalité des 2 roues motorisés.

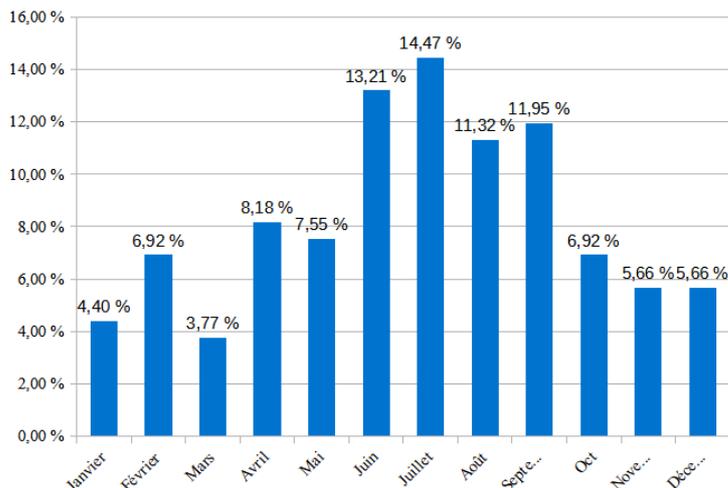
Evolution du nombre victimes en 2RM 2019-2021 hors agglo



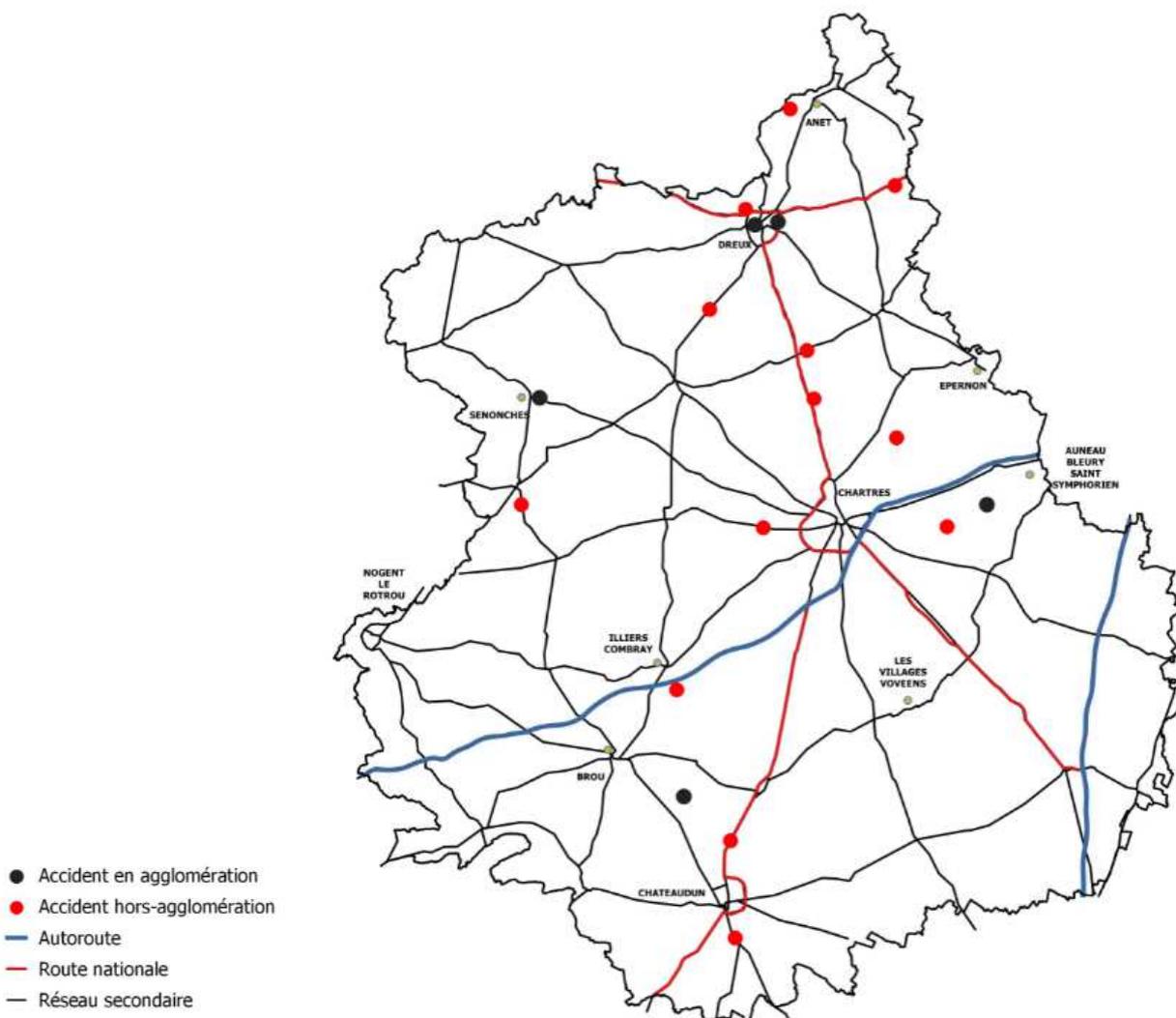
- Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

La mortalité des 2 roues cyclo et moto se produit principalement du mois de juin au mois de septembre lorsque les conditions atmosphériques sont propices à leur utilisation.

Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération



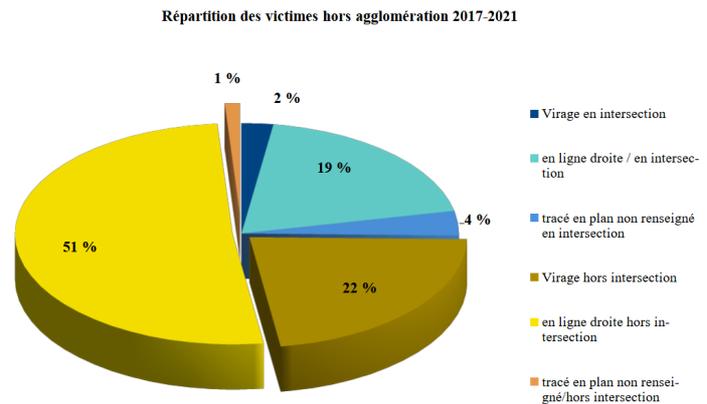
- Cartographie des accidents mortels en agglomération et hors agglomération impliquant un 2 roues motorisés de 2017 à 2021 en Eure-et-Loir



- **2.2.5 Facteurs spécifiques**

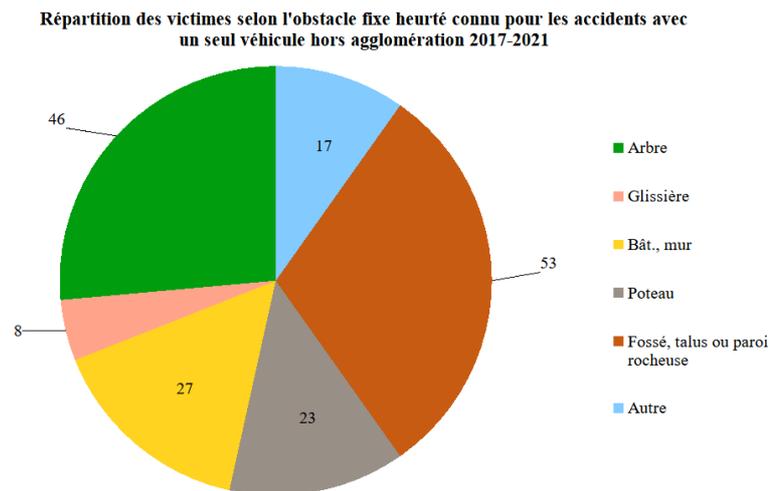
- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors aggro (2017-2021)

Hors agglomération, plus de la moitié des accidents surviennent en ligne droite et hors intersections.



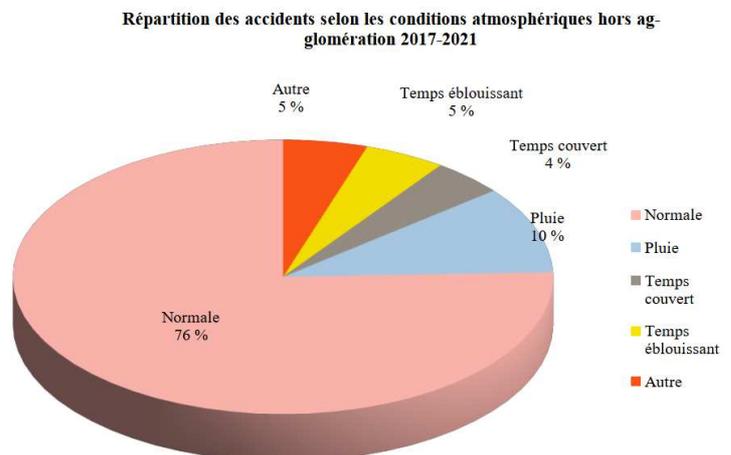
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Hors agglomération, lorsque l'accident implique un seul véhicule, on constate qu'il est lié au déport du conducteur du véhicule léger dans un fossé ou dans un talus.



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

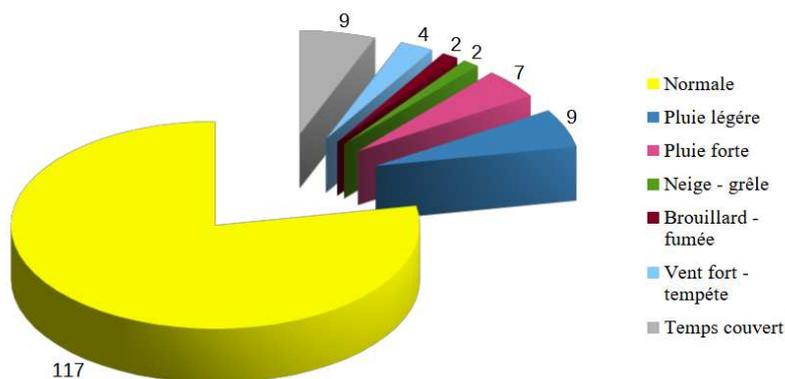
Hors agglomération, plus des 2/3 des accidents surviennent dans des conditions atmosphériques normales



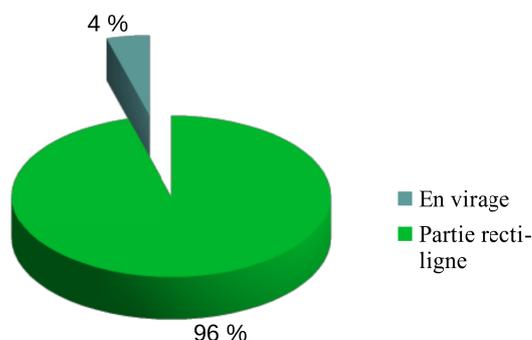
- Répartition des accidents sur autoroute selon les conditions atmosphériques et la configuration du réseau (courbe/ligne droite)

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute

En Eure-et-Loir, la majorité des accidents sur autoroute survient avec des conditions atmosphériques normales et en ligne droite.



Répartition des victimes en ligne droite/virage sur autoroute



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

2.3.1. Contexte et typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

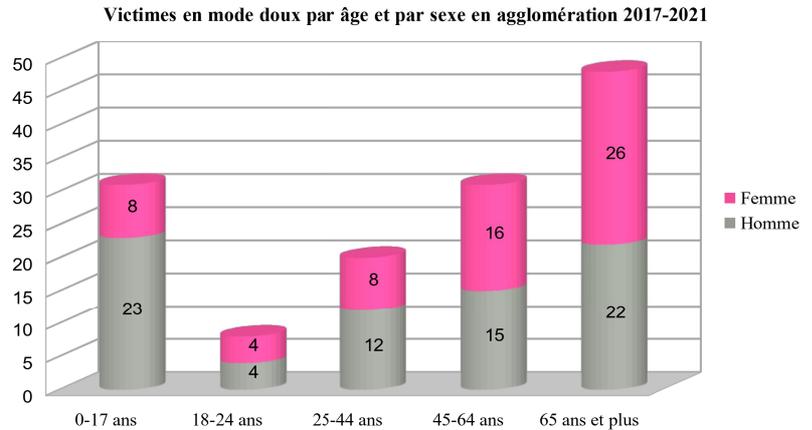
Nombre de personnes tuées et blessés selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté
 Années : 2017;2018;2019;2020;2021 - Département : 28 - Milieu : En agglomération hors autoroute

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	23	29	47	6	0	1	8	111
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	3	3	0	0	0	1	8
Vélo	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Cyclo	4	0	0	0	1	0	0	0	0	5
Moto	6	1	0	3	4	0	0	0	0	14
VL	114	32	32	47	37	3	0	0	3	268
VU	4	4	4	3	6	0	0	0	1	22
PL	2	1	1	2	7	0	0	0	0	13
TC	2	0	1	1	1	0	0	0	0	5
Autre	5	1	0	0	5	0	0	0	1	12
MULTICOLLISION	1	0	0	2	24	0	0	0	0	27
TOTAL	138	45	62	91	135	9	0	1	14	487
Part de blessés	0,2819956616	0,0845986985	0,1214750542	0,1822125813	0,2776572668	0,0195227766	0	0,0021691974	0,0303687636	1

2.3.2. Modes doux en agglomération

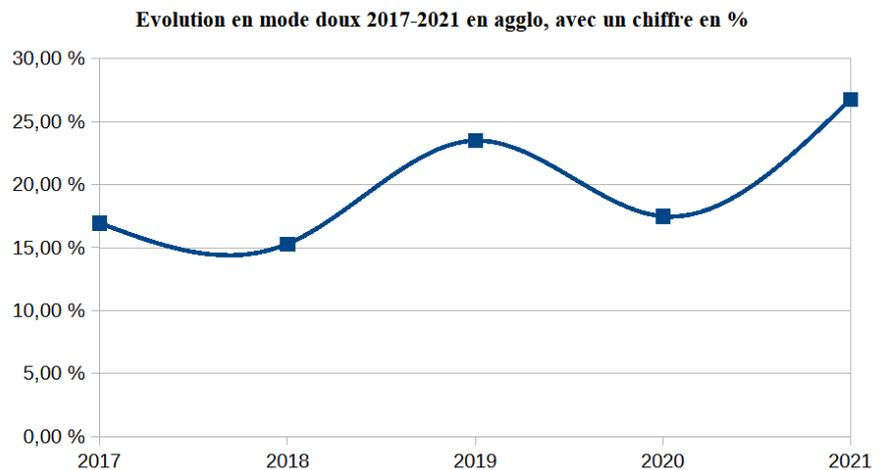
- Piétons, EDPm, cyclistes victimes selon l'âge, le sexe en agglo (2017-2021)

En agglomération, la catégorie des 65 ans et plus est plus vulnérable, quel que soit le sexe de la victime.



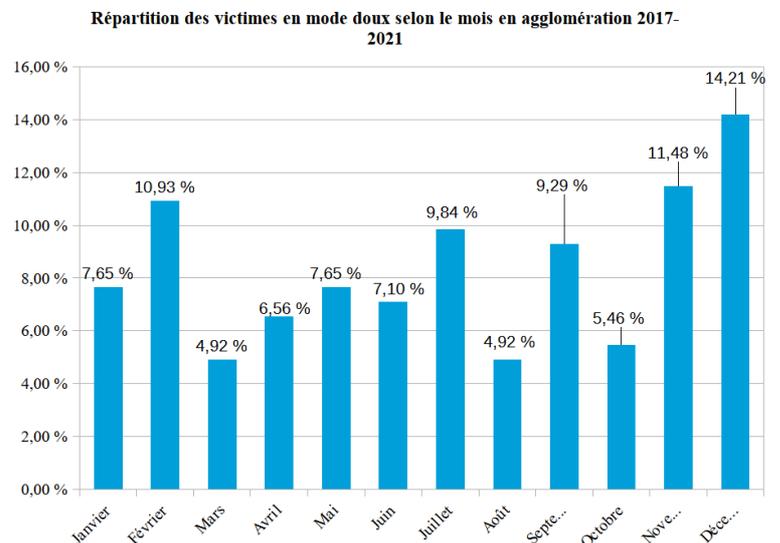
- Evolution des victimes en modes doux 2017-2021 en agglomération, avec un chiffre en %

On observe une accélération de la hausse du nombre des victimes utilisant des modes de déplacement doux en agglomération depuis la crise sanitaire de 2020.



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

En agglomération, on constate que les victimes usagers de mode doux sont plus nombreuses pendant les mois d'hiver lorsque les conditions climatiques et les conditions de visibilité sont moins bonnes. À cet égard, les mois de février, novembre et de décembre sont les plus significatifs.



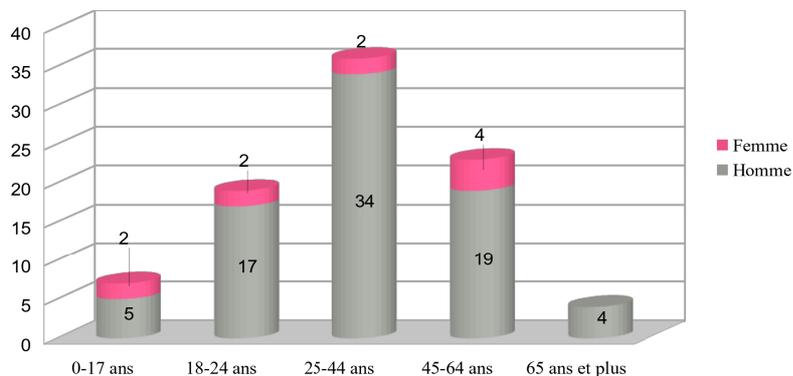
2.3.3 Les 2RM en agglomération

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

En agglomération, les hommes usagers de 2RM sont les premières victimes d'accidents.

Parmi eux, la classe d'âge des 25-44 ans est la plus impactée.

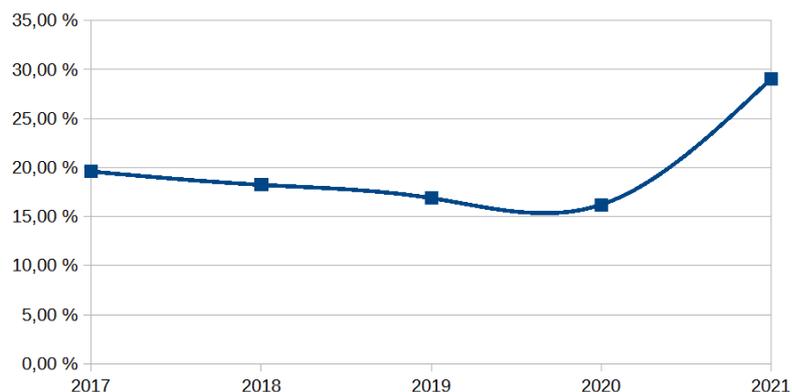
Répartition des victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



- Evolution des victimes en 2RM 2019-2021 en agglomération, avec un chiffre en %

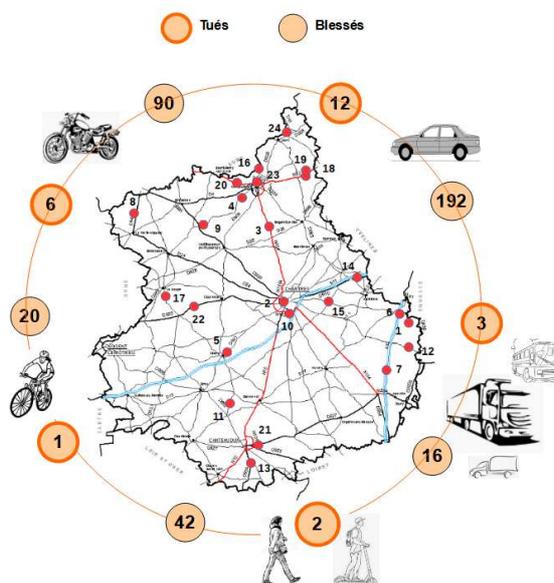
La tendance baissière du nombre des victimes usagers de 2RM en agglomération entre 2018 et 2020 s'inverse en 2021 avec une augmentation de 10 points du nombre des victimes 2RM.

Evolution des victimes en 2RM 2017-2021, en aggro et en %



Zoom sur l'accidentalité 2021 en Eure-et-Loir tués et blessés par catégorie d'usagers

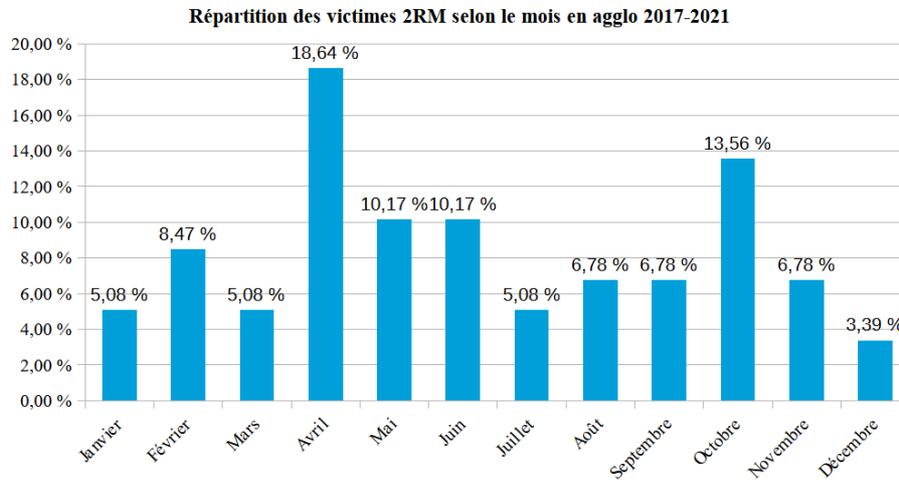
En 2021, l'Eure-et-Loir enregistre sur la seule année 2021 90 usagers de 2RM blessés et 6 tués.



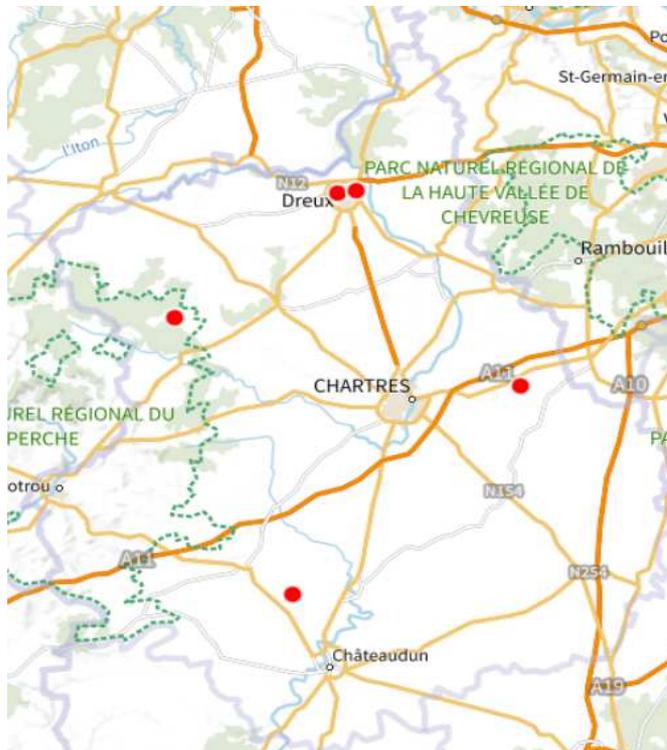
- Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année et en agglomération (2017-2021)

Si l'arrivée du printemps signe la reprise des sorties cyclo et moto en agglomération, on constate consécutivement une hausse des victimes utilisant ces deux modes de transport au mois d'avril.

En agglomération, on constate également que le mois d'octobre enregistre le nombre de victimes des usagers de cyclo et de moto. La baisse de visibilité à l'automne peut engendrer une hausse de l'accidentalité.



- Carte des 2RM impliqués dans un accident mortel en agglo

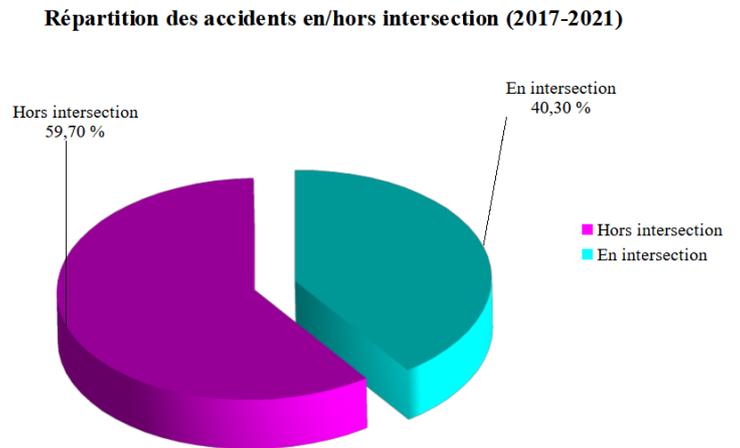


2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

Plus de la moitié des 402 victimes d'un accident corporel en agglomération, le sont hors intersection :

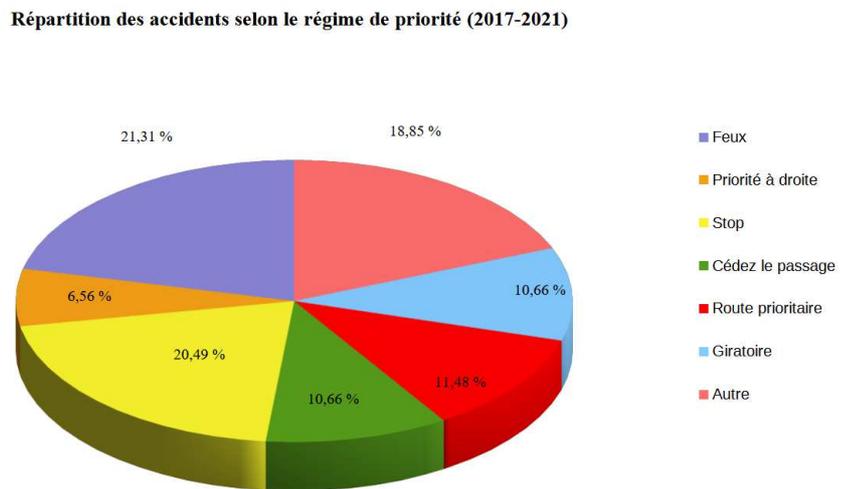
- à 62 % pour les usagers tués,
- à 59 % pour les usagers accidentés.



- Répartition des accidents selon le régime de priorité (2017-2021)

À noter, sur les 199 victimes répertoriées, le régime de priorité est dans 122 accidents, dont voici la répartition.

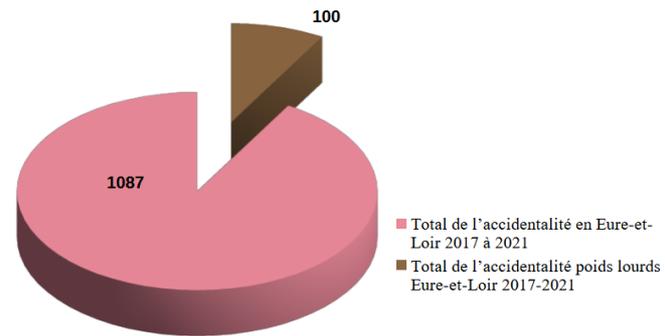
Le non-respect des feux (21 %) et des stops (20 %) représente plus de 40 % des accidents en intersection selon le régime de priorité en agglomération.



- Part de l'accidentalité impliquant des poids lourds dans l'accidentalité de l'Eure-et-Loir

L'accidentalité des poids lourds représente moins de 10 % de l'accidentalité cumulée de 2017 à 2021, en Eure-et-Loir. En effet, 100 accidents impliquant un poids lourd ont été comptabilisés sur les 1087 accidents survenus, sur l'ensemble du réseau routier de l'Eure-et-Loir, soit 9,2 %.

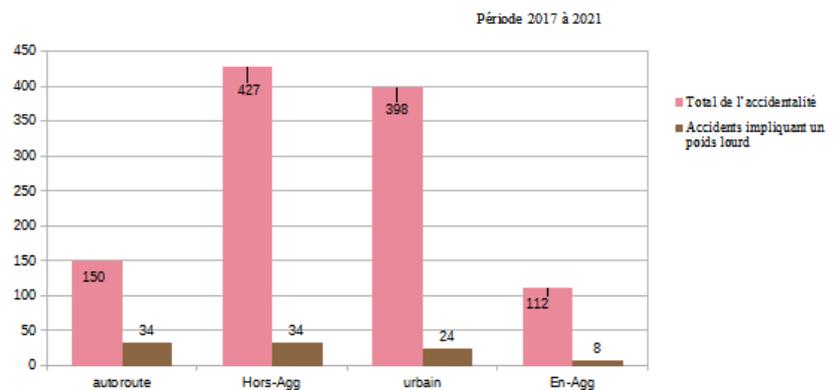
Partition du nombre d'accidents poids lourds dans l'accidentalité totale de l'Eure-et-Loir de 2017 à 2021 et tous axes confondus



L'accidentalité impliquant des poids lourds en cœur de ville représente 7 % des accidents enregistrés sur ce zonage, soit 8 accidents sur 112.

L'accidentalité en zone urbaine comptabilise principalement l'accidentalité autour des agglomérations de Chartres, Dreux et de la communauté de communes de Châteaudun. Avec 24 poids lourds impliqués dans un accident, leur part dans l'accidentalité en zone urbaine est de 6 %.

Partition du nombre d'accidents impliquant un poids lourd sur l'ensemble du nombre d'accidents enregistrés en l'Eure-et-Loir et par type de zonage

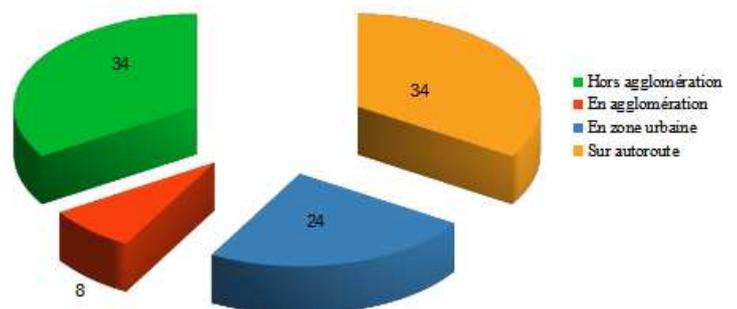


- Répartition de l'accidentalité impliquant un poids lourd par type de zonage

L'accidentalité impliquant des poids lourds se concentre à 68 % en dehors des centres bourgs et des zones urbaines (34 % sur autoroute, 34 % hors agglomération).

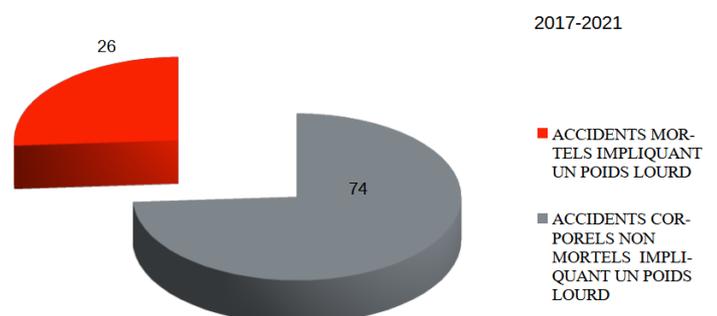
En zone urbaine, elle représente 24 % et en agglomération, 8 %.

Répartition du nombre des accidents impliquant un poids lourd par zone, de 2017 à 2021



La part des accidents mortels impliquant un poids lourd représente 26 % du total des accidents impliquant un poids lourd en Eure-et-Loir de 2017 à 2021.

Part des accidents mortels dans l'accidentalité impliquant un poids lourd



- Répartition comparée du type de victimes par zonage entre la donnée départementale totale et celle impliquant un poids lourd

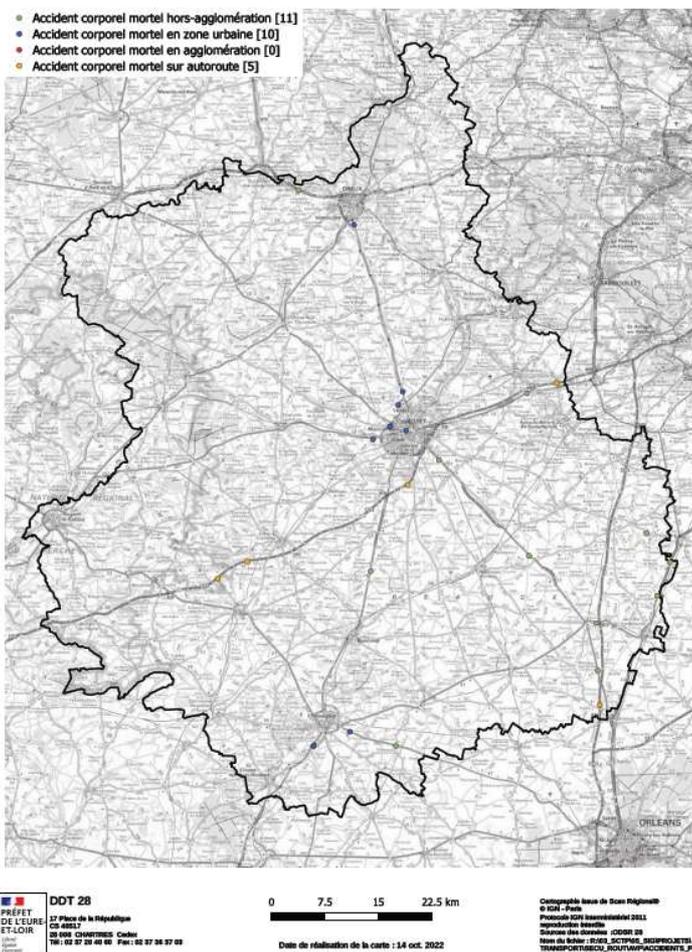
Précision : Un accident peut générer plusieurs victimes : tuée, blessée ou hospitalisée.

Détail des victimes par catégorie et par zonage				
		Nombre de tués	Nombre de blessés Blessés	Nombre des hospitalisés
accidents impliquant un poids lourd	En milieu urbain	12	25	10
	Hors agglo	14	32	22
	En agglo	0	10	7
	Autoroute	5	49	22
	total	31	116	61
Total des accidents en Eure-et-Loir	En milieu urbain	35	487	203
	Hors agglo	77	562	375
	En agglo	12	121	88
	Autoroute	23	257	139
	total	147	1427	805

- Circonstances de l'accident dans les 8 accidents mortels survenus en agglomération
 - 5 accidents mortels survenus en agglomération sont liés au déport du conducteur du véhicule léger sur la voie de gauche pour une raison indéterminée.
 - 1 accident est lié au franchissement sans s'arrêter au STOP d'une intersection par le véhicule léger
 - 1 accident est lié au malaise au volant du conducteur du poids lourd. Le poids lourd est le seul véhicule impliqué.
 - 1 accident est lié à l'endormissement du conducteur du poids lourd sur autoroute. Le poids lourd a pris feu et est le seul véhicule impliqué.

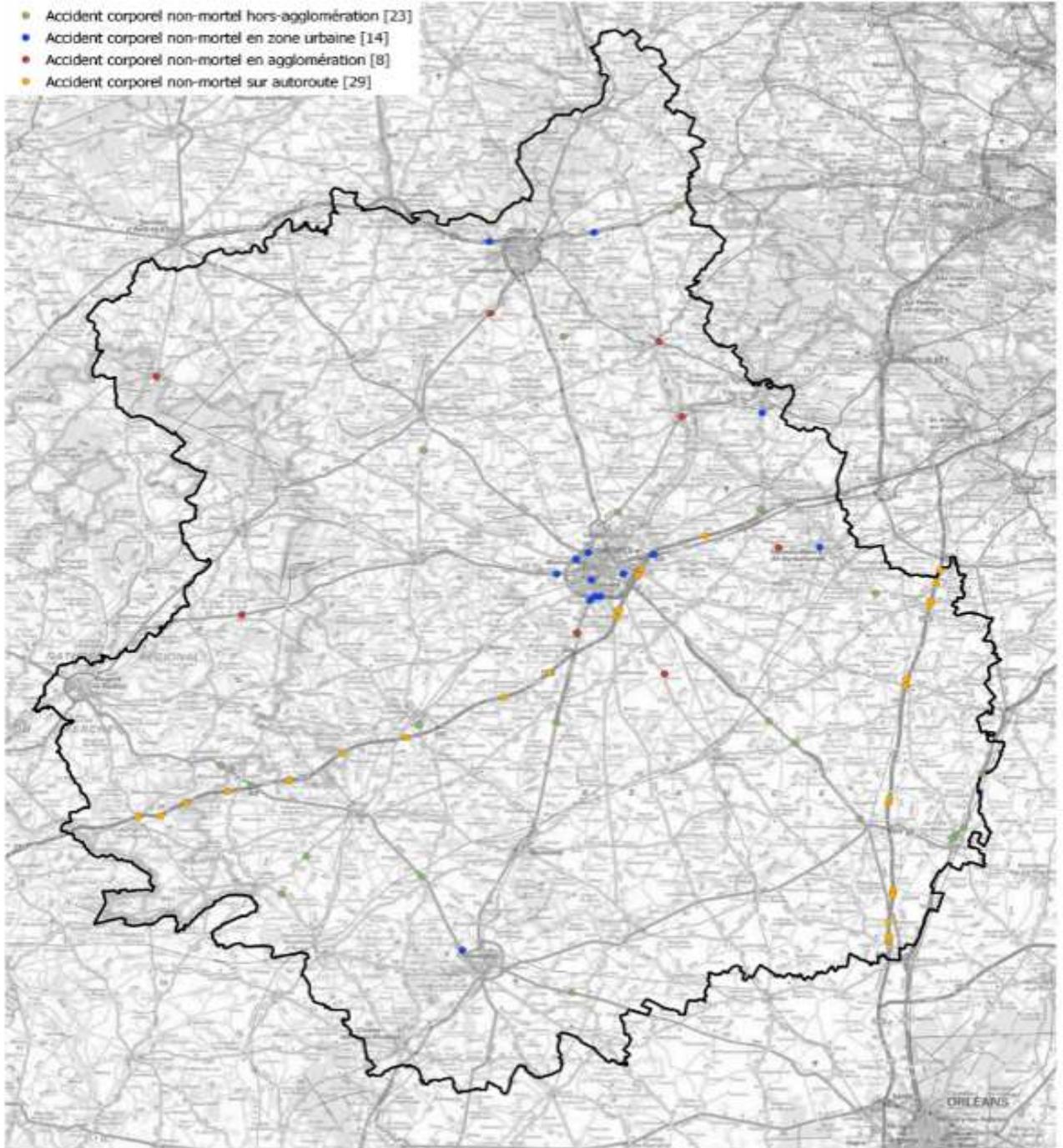
- **Cartographie des accidents mortels impliquant un poids lourd en Eure-et-Loir de 2017 à 2021**

Accidents corporels mortels impliquant un PL entre 2017 et 2021 en Eure-et-Loir

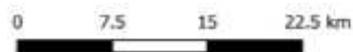


- Cartographie de l'accidentalité non mortelle impliquant un poids lourd en Eure-et-Loir de 2017 à 2021

Accidents corporels non-mortels impliquant un PL entre 2017 et 2021 en Eure-et-Loir




DDT 28
PREFET DE L'EURE-ET-LOIR
 27 Place de la République
 CS 40517
 28 008 CHARTRES Cedex
 Tél : 02 37 20 40 00 Fax : 02 37 36 37 00
 Courriel : prefet@eure-et-loir.fr



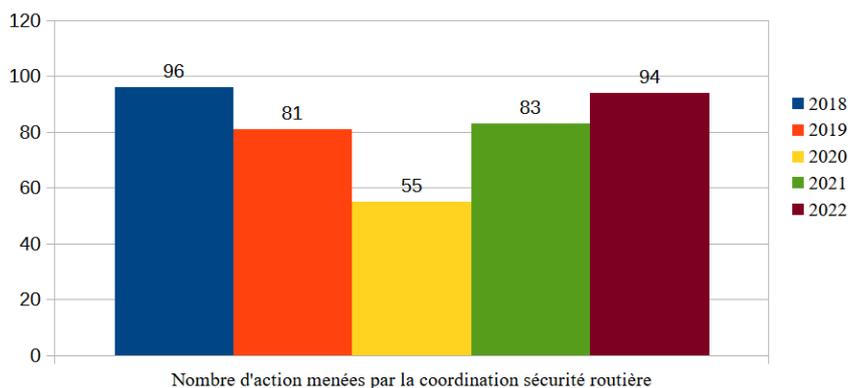
Date de réalisation de la carte : 14 oct. 2022

Cartographie basée sur : Scaer Régionale
 © IGN - Paris
 Photo de KM4 intervenantiel 2011
 reproduction interdite
 Sources des données : DDIR 28
 Nom de fichier : R103_SICTRIS_SIG-PROJETS
 TRANSPORTSECURITEWPAACODENTS_PL

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

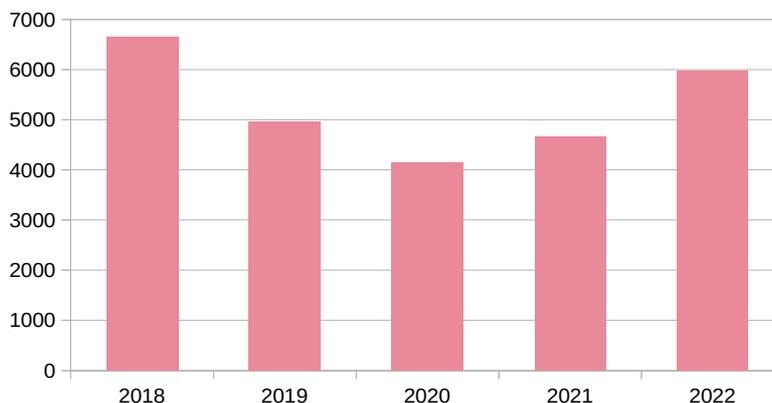
En Eure-et-Loir, la coordination sécurité routière et les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière ont réalisé **409 actions** de 2018 à 2022, ayant permis de sensibiliser **26 398 personnes**.

Bilan des actions sécurités routières
Nombre d'actions réalisées annuellement de 2018 à 2022



L'année 2018 a été riche en événements d'ampleur avec la venue de la Ministre de la Transition Écologique Elizabeth BORNE, la venue du président de Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), M. Jean TODT.

Nombre de personnes sensibilisées aux enjeux de sécurité routière par année de 2018 à 2022



En 2022, la coordination Sécurité Routière a multiplié les interventions sur les territoires au côté des collectivités et des entreprises grâce au renforcement de l'équipe avec une assistante dédiée à 80 % à l'animation d'action, permettant ainsi de répondre aux nombreuses sollicitations notamment des CCAS et des polices municipales ainsi que des établissements scolaires.

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

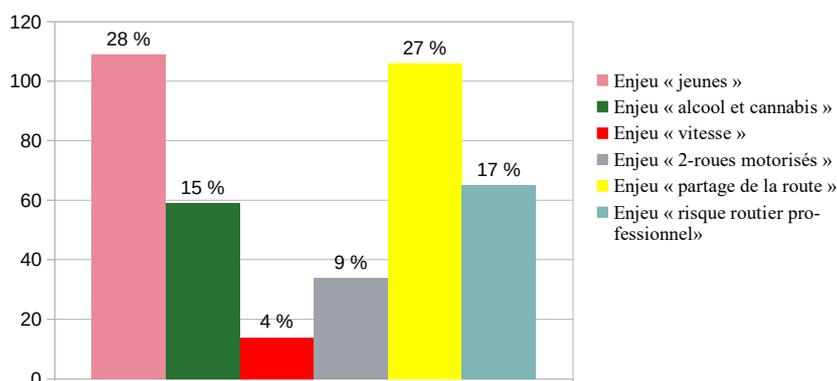
Grâce à la présence des bénévoles de la sécurité routière, les IDSR, une action est souvent l'occasion d'informer et de sensibiliser le public sur plusieurs enjeux.

Le public jeune reste le cœur de cible des interventions sur le terrain.

Le partage de la route est la seconde thématique d'intervention par importance traitée lors des interventions.

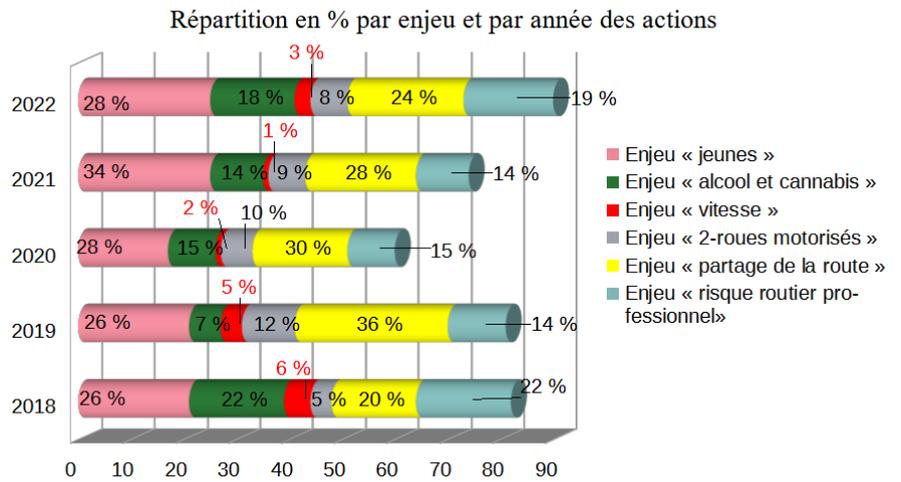
L'absence de club entreprises n'est pas un frein dans la prise en charge du risque routier professionnel. La coordination intervient directement dans les entreprises et participe à la sensibilisation des salariés.

Répartition du nombre des actions réalisées de 2018 à 2022 par enjeu



La répartition des actions entre les différents enjeux est globalement stable d'année en année malgré les efforts d'innovations, de renouvellement des pratiques et des équipes.

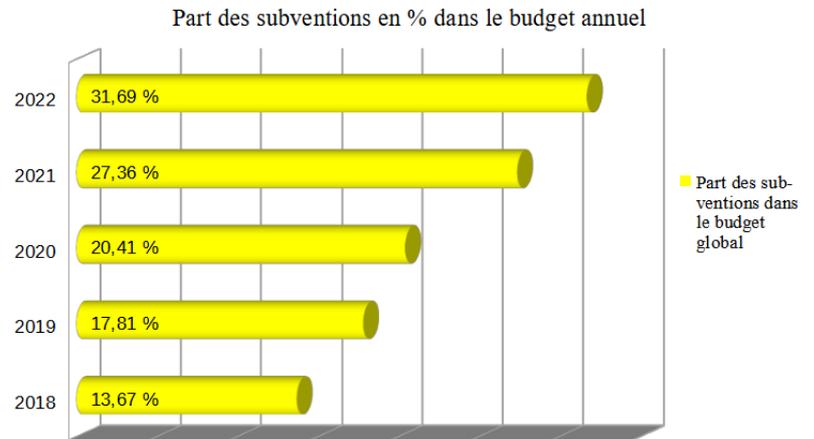
La structuration du partenariat et des intervenants explique pour partie ce constat.



3.2. Utilisation des crédits affectés aux actions

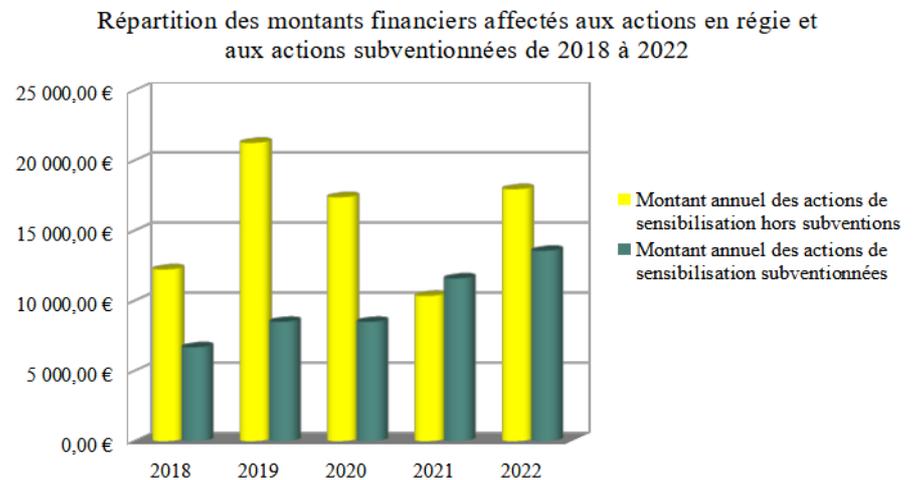
La part des financements dédiés aux actions subventionnées est croissante depuis 2018.

Le recours au partenariat extérieur se justifie d'une part, par l'ouverture de l'appel à projets à de nouveaux porteurs comme les associations de parents d'élève et d'autre part, la nécessité de recourir à des prestataires capables de répondre à des modalités d'intervention renouvelée et sur de nouvelles thématiques, comme celle des Engins de Déplacements Personnels motorisés (EDPm).



Nonobstant, le nombre des actions réalisées par la coordination en régie avec l'appui des IDSR reste très majoritaire et justifie la part de financement dédié aux actions hors subventions.

La part des financements dédiés aux actions subventionnées ou réalisées en régie représente au terme des 4 années de fonctionnement 57 % du budget. Le reste du budget est utilisé pour l'achat de matériels, d'outils de communication, de « goodies » qui seront utilisés ou distribués à l'occasion des actions.



Année	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Part des financements dédiés aux actions par année	38,65 %	62,37 %	62,17 %	51,77 %	73,63 %	57,28 %

Concernant les frais de fonctionnement, la coordination d'Eure-et-Loir s'oriente vers des achats raisonnés et plus qualitatifs, adoptant une démarche respectueuse de l'environnement.

• 3.3 Partenaires



De nombreux partenaires contribuent à la mise en œuvre des actions décidées dans le cadre du Plan Départemental des Actions Sécurité Routière (PDASR) et à la lutte contre l'insécurité routière dans le département :

- les services de l'État : le Procureur de la République, la Préfecture, la Police nationale, la Gendarmerie et l'Escadron Départemental de Sécurité Routière, la Sécurité Civile de Nogent-le-Rotrou, la Direction Départementale des Services de l'Éducation Nationale, la coordonnatrice du Savoir Roulé à Vélo, le Coordinateur départemental du Service National Universel, les collèges et les lycées professionnels, la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest, les Directions Interdépartementales Interministérielles (DDT et DDETSPP),
- le Service Départemental d'Incendie et de Secours,
- le Conseil Départemental d'Eure-et-Loir,
- les communes, leurs CCAS, les polices municipales, l'Association des Maires d'Eure-et-Loir,
- Vinci Autoroute,
- les assurances GROUPAMA, la fondation MAIF, la MSA,
- les associations : le Comité départemental Prévention Routière, l'USEP, l'association 100 % moto, la fédération départementale des Motards Citoyens, le Comité départemental de cyclotourisme d'Eure-et-Loir, la Croix Rouge, le CICAT, l'UEMO,
- les sociétés de transport : la société TRANSDEV, la SPL Chartres Métropole Transports,
- les entreprises privées : le groupe SEPUR, LTG Pigeon Granulats, la SCAEL, les entreprises de travail adapté (ANAI),
- les centres de formation à visée professionnelle : les Centres de formation de Apprentis, le Campus de la CCI, la SEIRF,

- Les Élus correspondants Sécurité Routière

Suite au renouvellement des conseils municipaux en juin 2020, la coordination a adressé un courrier signé du Préfet invitant les nouvelles assemblées à désigner des élus correspondants sécurité routière. 194 correspondants élus sécurité routière ont été désignés à ce jour.

Les communes ont été relancées par la coordination sécurité routière lors du Congrès des maires, qui s'est tenu le 25 septembre 2021. À cette occasion, une clé USB réalisée à l'attention des élus ECSR a été en outre remise aux communes. Elle contient diverses informations et documents utiles (présentation du réseau Sécurité Routière / moyens d'action des Élus Correspondants Sécurité Routière / PDASR / boîte des outils disponibles à la coordination SR / présentation de l'accidentalité / outils de communication de l'ODSR : le baromètre, les plaquettes et les liens utiles pour retrouver l'ensemble des documents relatifs au contrôle automatisé, disponibles sur le site de la Préfecture d'Eure-et-Loir).

- Le chargé de mission 2 roues motorisés

Le chargé de mission deux-roues motorisés est le référent en charge de relayer localement la politique de la sécurité routière mise en place par le Gouvernement pour les usagers deux-roues. En Eure-et-Loir, il s'agit d'un ancien militaire de l'Escadron Départemental de Gendarmerie. Il est l'interlocuteur privilégié pour tout sujet relatif aux deux-roues.



Les actions de sensibilisation aux risques routiers spécifiques des 2RM :

2019 : participation à 15 actions ou animation de présentation d'équipement de sécurité

2020 : 4 actions réalisées et 8 annulées en lien avec la crise sanitaire

2021 : 10 actions réalisées

2022 : 7 animations 2 roues motorisés et équipement de sécurité dont 1 journée « reprise de guidon au féminin » à laquelle ont participé 29 motardes.

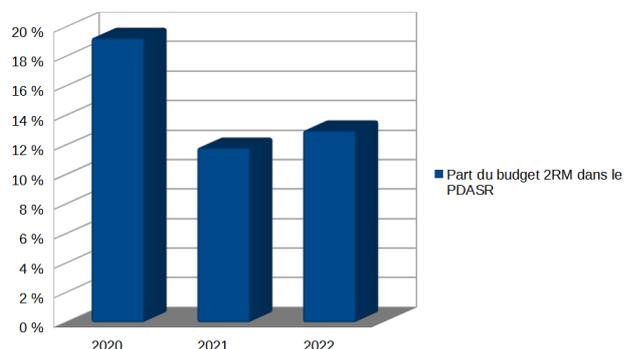


Le budget dédié aux équipements et actions du chargé de mission 2RM :

. 2020 : 8 028,85€ (soit 19,27 % du PDASR).

. 2021 : 5 021,80 € (soit 11,06 % du total du PDASR 2021). On notera que les achats de matériel dédiés aux actions trajectoires n'ont pas été engagés en 2021.

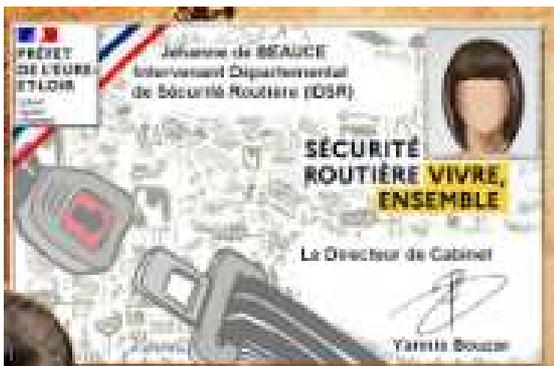
. 2022 : 5 574,03 € (soit 13 % du PDASR 2022).



- Les intervenants départementaux de la sécurité routière

La coordination sécurité routière s'appuie sur un réseau de bénévoles, les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), pour l'organisation ou l'animation d'actions de sensibilisation. Les IDSR sont réunis au sein d'un collège technique. La multiplication des actions de la coordination sécurité routière est possible grâce à leur disponibilité et leur engagement.

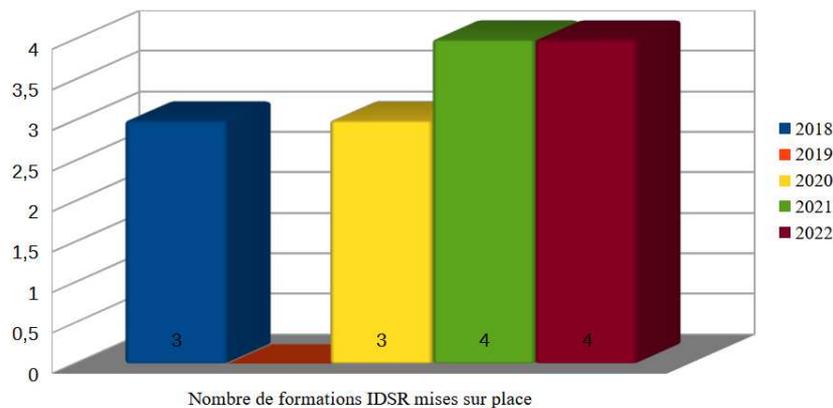
Pour le département de l'Eure-et-Loir, ils sont passés de 21 en 2018 à 8 actifs en 2022. La période de la crise sanitaire a freiné la participation de ces bénévoles souvent âgés. Certains n'ont pas souhaité poursuivre, d'autres ne se sont pas retrouvés dans des modalités d'intervention qui évoluent, d'autres encore ont quitté le département. Leur remplacement malgré les stratégies mises en œuvre se sont concrétisées que par deux recrutements fermes.



- La formation des IDSR

Les contraintes sanitaires ont également été mises à profit pour organiser des formations.

Formations IDSR organisées annuellement hors collège technique



En lien avec le coordinateur régional Centre-Val de Loire et le CEREMA, les IDSR ont pu mettre à jour leurs connaissances, particulièrement sur les EDPm en 2021 et en 2022, sur le Risque Routier Professionnel et les nouvelles réglementations entrées dans le code de la route, les séniors ainsi que les formations 2 RM.

Le partenariat local a également été mobilisé pour des formations adaptées aux outils développés localement. C'est notamment le cas pour la formation « stupéfiants » réalisée par le CICAT afin d'accompagner la diffusion du film produit en 2020 « STOP aux STUPS ».



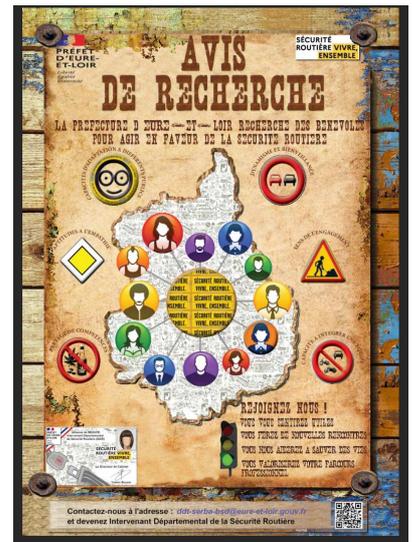
- campagne de recrutement des IDSR

Pour le lancement d'une campagne de recrutement en 2021, le chargé de communication de la DDT a réalisé un film sur les activités de la coordination et la mission d'IDSR, ainsi qu'une affiche.

Ils sont disponibles sur le site de la préfecture : <https://www.eure-et-loir.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-et-deplacements-et-securite-routiere/Securite-routiere/Les-Intervenants-Departementaux-de-la-Securite-Routiere-IDSR/Les-Intervenants-departementaux-de-la-securite-routiere-IDSR>

La campagne de communication a également été relayée sur les réseaux sociaux par le bureau de la communication de la Préfecture. En 2022, la presse locale a relayé cet appel au volontariat à l'occasion d'actions.

À ce jour, la coordination compte 4 nouvelles recrues qui devront réaliser leur formation initiale en 2023.



• 3.4 Quelques actions significatives réalisées depuis 2018

Le Serious Game lauréat du prix IdéeSR en 2020 et reconduite en 2021 et 2022

L'action « serious Game » est construite en lien avec les services du Procureur de la République, de l'Éducation nationale et les élèves d'une classe de terminale ES du Lycée Jehan de Beauce, à Chartres et la gendarmerie nationale qui présente la procédure d'enquête et le rôle de la police scientifique. Il s'agit de simulations de jugement d'affaire liées à des accidents mortels survenus réellement en Eure-et-Loir.

Lors de la simulation du procès, les élèves ont joué par petits groupes les différents rôles d'intervenants, de l'ouverture du procès jusqu'au délibéré final. La Préfecture et la DDT se sont plus particulièrement attachés à travailler sur la communication autour de cette action, autour d'actions innovantes : Facebook live, intervention d'un croquiste d'audience, teasers, planche de BD, mini films...

La première session a été réalisée en janvier 2020, en présence du Délégué interministériel à la Sécurité Routière (DSR), Emmanuel BARBE. Elle a reçu le Prix IdéeSR de la Délégation à la Sécurité Routière. À l'occasion du RETEX du 29 mai 2021, les principales parties prenantes ont décidé de renouveler l'opération.

Une saison 2 du « Serious Game » s'est donc mise en place au mois de septembre 2021. La restitution s'est jouée le 07 juin 2022, dans la grande salle d'audience du tribunal avec la mise en place d'un Facebook Live.



3. Tweets en direct de la salle d'audience du mardi 7 juin

Préfet d'Eure-et-Loir @Prefet28 · 5h
[EN DIRECT]
📺 Démarrage de la #simulationdeprocès (#seriousgame) par les élèves du #lycéeJehanDeBeauce
📍 Contexte : #accidentmortal de la #circulationroutière

Préfet d'Eure-et-Loir @Prefet28 · 5h
5 956 Tweets
#seriousgame
Exposition des faits : 3 jeunes impliqués dont un, éjecté
#l'essoufflement #l'ingénié #nonductricescoolées
#l'hospitalisation du #passager arrière blessé à la tête 🚑



Le film « Stop aux stupés »

En 2020, les services de l'État en charge des politiques de lutte contre les toxicomanies et l'alcoolisme ainsi que la Sécurité routière en Eure-et-Loir se sont associés pour permettre la concrétisation d'un outil commun qui faisait jusqu'alors défaut lors des actions de sensibilisation. Il s'agit de la réalisation d'un mini film portant à la fois sur l'insécurité routière (et plus particulièrement sur le risque routier en entreprise) et sur l'usage de stupéfiants. Ce film est utilisé, par les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière, les forces de l'Ordre et leurs brigades de prévention, les centres de soins ainsi que nos partenaires (associations) lors d'actions de sensibilisation sur les risques routiers. Il permet d'échanger avec les différents publics sur les lourdes conséquences (professionnelles, sociales, familiales) des dangers de la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

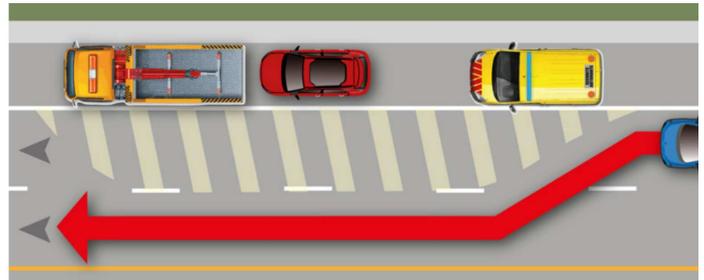


Le court métrage réalisé est accompagné de « teasers » qui permettent de présenter le film à nos partenaires traditionnels (collectivités, entreprises, centres de formation...). Le teaser d'une minute est visualisable depuis le lien : https://drive.google.com/file/d/1VqsoQgX2RSqHneEM5fm4W75tMYcphSj/view?usp=drive_web

Contrôle alternatif « corridor de sécurité »

Cette opération s'est réalisée le 1^{er} octobre 2022. Elle était organisée et mise en œuvre conjointement par la Coordination Sécurité Routière, les gendarmes du peloton motorisé de Thivars et Vinci Autoroute avec l'accord de Monsieur le Procureur de la République.

Il s'agit de proposer aux contrevenants une alternative à la verbalisation en participant à une action de sensibilisation à la sécurité routière et tout particulièrement concernant le fonctionnement des corridors de sécurité.



LE FAIT DU JOUR Un dispositif qui protège tous les usagers de la route depuis 2018

Un corridor virtuel protège les agents

Sécurité

Un corridor virtuel, créé grâce au pontillon de détection sur les camions, va en effet depuis 2018 protéger les agents de la Sécurité Routière en leur offrant un espace de travail sécurisé.

LES CHIFFRES

43 400 agents de la Sécurité Routière ont été sensibilisés en 2022.

« Deux rétroviseurs cassés lors d'une intervention récente »

Un camion a été arrêté par la Sécurité Routière lors d'une intervention récente. Les deux rétroviseurs ont été cassés lors de l'arrêt.

LE FAIT DU JOUR

usagers de la route depuis 2018

Un camion a été arrêté par la Sécurité Routière lors d'une intervention récente. Les deux rétroviseurs ont été cassés lors de l'arrêt.

« Je n'avais pas conscience du danger pour les agents »

Un camion a été arrêté par la Sécurité Routière lors d'une intervention récente. Les deux rétroviseurs ont été cassés lors de l'arrêt.

Reprise de Guidon au féminin



Préfecture d'Eure-et-Loir

Publié par Côme Minis · À l'instant ·

[OPÉRATION TRAJECTOIRES - SÉCURITÉ ROUTIÈRE]

Une opération Trajectoires s'est déroulée.

Différents ateliers de conduite à moto destinés aux femmes étaient encadrés par la gendarmerie et la police (parcours sur route, entretien/mécanique, équipements et EPI, rappel des risques liés à l'alcool et aux stupéfiants) et la Croix Rouge (premiers secours).

A l'issue de cette action, les gagnantes du tirage au sort se sont vues récompensées de gilets air bag et de gants par Guillaume BARRON, Directeur Départemental des Territoires.

L'action a obtenu un satisfecit généralisé des participantes qui ont apprécié que cette journée leur soit dédiée.

#sécurité routièrè #moto #femmes #trajectoires

Vitesse

Chaque année, la Coordination Sécurité Routière sollicite l'accord du Procureur de la République et le concours des forces de l'ordre pour la mise en place de « contrôles alternatifs ». Ils se déroulent traditionnellement du mois de mai au mois d'octobre. Lors de ces actions, les contrevenants aux petits excès de vitesse, peuvent choisir de suivre une sensibilisation sur la sécurité routière en lieu et place des poursuites classiques.



Sensibilisation aux audiences au tribunal de Chartres

Les audiences d'ordonnance pénale délictuelle, qui rassemblent les personnes auteurs d'actes de délinquance routière (conduite en état d'ivresse, conduite sous l'emprise de stupéfiants, conduite sans assurance et conduite sans permis) sont précédées d'une séance de sensibilisation à la sécurité routière.

Cette sensibilisation s'articule en 3 séquences. La première consiste en un rappel des principaux enjeux de la sécurité routière, et plus particulièrement l'alcool et les stupéfiants. Une seconde partie présente des vidéos-témoignages d'un grave accidenté de la route et de son entourage. Enfin, une troisième séquence traite des conséquences subies par les auteurs présumés d'accidents avec circonstances aggravantes (exemple chiffré des sommes que les auteurs doivent rembourser aux victimes et aux assurances qui ne couvrent plus les fautifs dans certains cas). Cette action intervient de manière bimensuelle, et permet de sensibiliser entre 30 à 50 personnes à chaque session.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

La démarche partenariale a été lancée à l'occasion du **comité de pilotage** réuni le **1^{er} février 2023**. Les services de l'État, le Procureur, les gestionnaires de voirie ainsi que les partenaires associatifs et préventeurs ont été réunis pour une présentation synthétique de l'analyse des caractéristiques de l'accidentalité locale selon les personnes et les milieux routiers de la période 2017-2021. Une présentation du bilan de la coordination entre 2018 et 2022 a été faite.

A l'issue de celle-ci, se sont tenus les ateliers pour déterminer les orientations d'action en regard des enjeux retenus pour le nouveau DGO 2023-2027.



4.1. Les enjeux prioritaires

En regard de l'analyse de l'accidentalité du département et considérant, les priorités retenues pour la prochaine période sont les 4 enjeux nationaux. Il s'agit :

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

Chacun des enjeux a été discuté en atelier permettant notamment de déterminer les publics visés (selon les classes d'âge ou les formes de mobilité) et de définir les modalités d'action : communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction.

Par ailleurs, dès le mois de décembre 2022, les bénévoles de la Sécurité Routière avaient travaillé sur les thématiques permettant d'identifier les points forts et ceux à améliorer pour les mettre en œuvre, au 1^{er} rang desquelles, le recrutement de nouveaux IDSR.

4.1.1 Le calendrier des ateliers

Calendrier des ateliers	
Atelier conduites à risques	Mercredi 1 ^{er} février – Préfecture - salle Charles Péguy – 10H30
Atelier deux-roues motorisés	Vendredi 3 février – DDT – salle des conférences – 9H30
Atelier Risque Routier Professionnel	Mardi 7 février – Préfecture – salle Charles Péguy – 14H00
Atelier « les modes de déplacement doux »	Mercredi 8 février – DDT – salle des conférences – 9H30

4.1.2 Les partenaires associés dans ces ateliers

Ont été associés aux différents ateliers :

- **Atelier « conduites à risques »** :

- Monsieur le Procureur de la République
- Madame le Substitut du Procureur de la République
- Les Sous-Préfets du département
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique
- Monsieur le Commandant du Groupement de la Gendarmerie Départementale
- La Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations

- La Direction Départementale des Territoires
- Les services départementaux de l'Éducation Nationale
- Les Services d'Incendie et de Secours
- Le Conseil Départemental
- La Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest
- COFIROUTE
- L'Association des Maires d'Eure-et-Loir
- L'Association des Maires ruraux d'Eure-et-Loir
- Le Centre d'Information et de Consultation en Alcoologie et Toxicomanie (CICAT)
- L'Association des Familles des Traumatisés Crâniens
- La Fédération Française des Motards en Colère
- Le chargé de mission deux roues motorisés

- Atelier « deux roues motorisés » :

- Monsieur le Commandant du Groupement de la Gendarmerie Départementale
- Le Conseil Départemental
- Les Services d'Incendie et de Secours
- Le Comité départemental de motocyclisme
- La Fédération Française des Motards en Colère
- 100 % Passion Moto
- AK-RACING
- DYONIS TEAM

- Atelier « risque routier professionnel » :

- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique
- L'Agence Régionale de Santé
- La Direction Départementale de l'Emploi, du Travail, des Solidarités et de la Protection des Populations
- Le Conseil Départemental
- La Caisse Primaire d'Assurance Maladie
- GROUPAMA
- Prévention MAIF
- Harmonie mutuelle
- Chambre Syndicale des Agents Généraux d'Assurance
- TRANSDEV
- SPL – Chartres Métropole Transports
- CCI
- EIFFAGE
- La Fédération Française du Bâtiment
- SISTEL
- La Chambre des Métiers et de l'Agriculture (CMA)
- MSA
- KEOLIS
- CARSAT
- La Fédération Française des Motards en Colère

- Atelier « le mode de déplacement doux » :

- Le Conseil Départemental
- La ville de Dreux
- La police municipale de Chartres

- TWO ROULE
- USEP
- ChartràVélo
- L'Agglomération de Chartres
- La Communauté de commune Cœur de Beauce
- La Communauté de commune Forêts du Perche
- La Communauté de commune des Portes euréliennes d'Ile de France
- La Communauté de commune du Bonnevalais
- La Communauté de commune entre Beauce et Perche
- La Communauté de commune du Perche
- La Communauté de commune terres de Perche
- La Communauté de commune du Grand Châteaudun
- L'UFOLEP
- L'Association Prévention Routière
- Le Comité départemental du cyclotourisme
- Le Comité du cyclisme
- Prévention MAIF
- La Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale (DASEN)
- La Direction du Service Départemental à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports (DSDJES)
- L'Association française des Usagers de la bicyclette
- La Fédération Française des Motards en Colère

4.1.3 Restitution des ateliers DGO



SYNTHÈSE ATELIER DGO 2023 – 2027 : ENJEU « CONDUITES A RISQUES »

Constats :

Le permis piéton est un outil qui est réalisé par la police municipale

Les actions de sensibilisation reposent sur le bénévolat et c'est un réseau aujourd'hui qui peine à se renouveler malgré les appels à candidature des uns et des autres.

Police Nationale : les fonctionnaires de police assurent des interventions auprès des taxis, des ambulanciers, auprès des agents du groupe La Poste...

Escadron Départemental de Sécurité Routière (EDSR) : intervention dans les entreprises de transport qui en font la demande et en fonction des disponibilités

Conseil Départemental: le CD28 se félicite des bonnes relations avec les services de l'État et il souhaite que cette collaboration reste « intacte »

CICAT : il faut alerter les usagers de la route sur les risques liés aux écrans dans les véhicules → distracteurs pour le conducteur y compris ceux à l'arrière du véhicule et à destination des passagers. Détourne l'attention.

Police et Gendarmerie (FSI) : concernant l'usage du téléphone au volant : une analyse du portable est effectuée à la suite d'un accident

FFMC : demande à être destinataire du Baromètre mensuel de l'ODSR (fait)

Pistes de travail :

- Proposition de programmer des ateliers de sensibilisation dans les clubs sportifs
- Proposition de sensibilisation dans les missions locales sur le modèle de ce qui est proposé dans le module « Sur ma route » aux jeunes volontaires du SNU
- Proposition à l'association des traumatisés crâniens de venir témoigner auprès des salariés, dans des entreprises ou lors de contrôles alternatifs
- Mieux prendre en compte les risques liés au CBD pour les conducteurs (Dépistage positif même si le taux de THC < 0,2 %)
- L'outil video pertinent pour les jeunes. Diffusion de mini film de sensibilisation dans les halls d'accueil (commissariat – réseau des maisons des solidarités du Conseil Départemental – Maisons de santé) → transmission par la Coordination Sécurité Routière faite.
- Améliorer l'accompagnement des entreprises dans la prévention et/ou la prise en compte des addictions dans le temps de travail ou les lieux de travail : travail sur le règlement intérieur → outil réalisé par le CD28 comme base de référence
- Travailler avec le référent de la DDETSPP

Atelier du 01/02/23 DGO 2023 – 2027 : ENJEU « CONDUITES A RISQUES »

Bilan / Observations DGO 2017-2021		Perspectives DGO 2023-2027			Objectifs retenus au titre du DGO et indicateurs
Points positifs	Point à améliorer	Enjeux identifiés	Pour qui	Avec qui	
Les accidents liés à l'alcool et/ou aux stups sont en baisse	La prise en compte de l'ensemble des écrans dans	– Maintien de la sensibilisation des jeunes	Ces actions ciblent en	En partenariat avec :	Objectif : Lutter contre l'insécurité routière

<p>Enjeu bien pris en compte sur la partie consommation d'alcool et de stupéfiants, usage du téléphone portable. Nombreuses sensibilisations réalisées notamment dans les lycées professionnels, dans les entreprises</p> <p>Utilisation des lunettes 3D avec les jeunes donne des résultats positifs : c'est un outil qui leur est adapté</p> <p>Rappel également du partenariat avec les services du procureur : intervention de la coordination Sécurité Routière (SR) au tribunal</p> <p>La vitesse, les distances de freinage font l'objet de rappel dans toutes les actions de sensibilisation</p>	<p>l'habitacle qui jouent un rôle de distracteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – les tablettes installées sur le tableau de bord – les écrans pour les passagers arrière du véhicule <p>Améliorer la sensibilisation sur les risques liés à la consommation de CBD notamment parce que les vendeurs sous-entendent que les produits contiennent moins de 0,2 % de THC mais sans expliquer que l'utilisateur peut dans ce cas être détecté positif lors d'un dépistage par les forces de l'ordre.</p>	<p>adultes</p> <ul style="list-style-type: none"> – Travailler en réseau : le CICAT peut accompagner les entreprises dans la prévention des risques ou des addictions → renvoyer vers les bons acteurs de prévention quand cela est possible. – Investir de nouveaux lieux de sociabilisation comme les événements sportifs et proposer par exemple la sensibilisation avec l'éthyloborne 	<p>priorité les jeunes notamment dans les CFA et les lycées Pro, les missions locales</p> <p>le monde de l'entreprise</p> <p>les associations sportives</p>	<ul style="list-style-type: none"> – les IDSR – les alcooliques anonymes – Entraid' addict 28 – le CICAT – SISTEL – les forces de l'ordre – partenariat entre la coordo SR et la FPMC pour les interventions en milieu scolaire via l'appel à projets 	<p>Type d'actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> – organisation de soirées SAM – poursuivre les contrôles alternatifs <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nombre d'actions réalisées – Nombre de jeunes sensibilisés – Nombre de soirées SAM (1 à 2 soirées dans l'année)
<ul style="list-style-type: none"> – la prise de médicaments chez les publics seniors : réalisation d'un sac à médicaments partenariat avec l'ordre des pharmaciens – partenariat avec les assureurs en direction des publics seniors notamment pour actualiser les connaissances relatives au code de la route 		<p>Ateliers seniors : risques liés à l'inattention : information sur les risques routiers liés à la prise de médicaments</p>	<p>seniors</p>	<ul style="list-style-type: none"> – les élus correspondants sécurité routière – les IDSR – les assurances – les mutuelles 	<p>Objectif :</p> <p>Améliorer la prise en compte de l'âge dans le risque routier</p> <p>Type d'actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Faciliter le financement d'actions en direction des seniors dans le PDASR – Former les élus correspondants SR pour qu'ils puissent mener les sensibilisations avec les services d'aide à la population (?) <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nombre d'actions financées dans le

					<p>PDASR</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nombre d’actions réalisées dans le PDASR y compris celles réalisées par les IDSR
Contrôles alternatifs	Mobilisation de la ressource bénévole	<p>La vitesse est la première cause de mortalité routière en France. Elle est à la fois un facteur déclencheur de l’accident, mais aussi un facteur aggravant</p>	Tout public	<ul style="list-style-type: none"> – IDSR – témoignages d’accidentés de la route – les forces de l’ordre – le SDIS – utilisation du simulateur de freinage 	<p>Objectif : Sensibiliser aux facteurs risques liés à la vitesse dans l’accidentalité</p> <p>Type d’actions : Contrôles alternatifs</p> <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nombre d’actions réalisées – Nombre de personnes sensibilisées
		<p>Des outils de communication à adapter aux publics : utilisation des réseaux sociaux, réalisation et diffusion de mini films avec des Youtubeurs, lunettes 3D</p> <p>Participer à des événementiels</p>	<p>Les jeunes</p> <p>Tout public</p>	<ul style="list-style-type: none"> – les assurances (jeunes conducteurs) – les banques (financement du permis) – les services hospitaliers – les établissements scolaires – les services de l’État 	<p>Objectif : Améliorer la connaissance des facteurs de risque dans l’accidentalité par des outils de communication adaptés</p> <p>Type d’action :</p> <ul style="list-style-type: none"> – utiliser PRONOTE pour diffusion d’information aux ado et à leurs parents – diffusion de nos films de sensibilisation dans les halls des administrations, les salles d’attente (hôpitaux...), les stations service des aires d’autoroute – distribution des mini films du BSR/DDT auprès de partenaires : Maisons départementales des solidarités, Commissariat central, maisons de santé, Maison départementale des adolescents, Missions locales. – Participation plus active sur les grands événements du département : → le moiss’batt cross

					<p>→ les motos cross → le RDV mensuel des autos anciennes de Chartres, → les vieilles pédales</p> <p>Indicateurs : – Outils / clé USB distribués – Réalisation d’outils à destination des réseaux sociaux – Nombre de participations à des événements en lien avec l’automobile, les 2 roues motorisés ou la mobilité</p>
Équipe de 10 bénévoles : lancement d’une campagne de recrutement en 2021	Ressource bénévole partagée entre différentes structures associatives et l’État concernant les IDSR	Poursuivre les efforts de recrutement des bénévoles afin de maintenir un niveau d’intervention sur le terrain satisfaisant.	Tout public	<p>– Service communication de la préfecture – Presse locale</p>	<p>Objectif : Renforcer les équipes bénévoles afin de maintenir un niveau d’intervention sur le terrain satisfaisant</p> <p>Type d’actions : – campagne de recrutement – groupe de travail IDSR pour la réalisation d’un flyer à distribuer lors des manifestations (proposition d’action des IDSR lors du collège technique du 30/11/2022) – Maintenir le nombre des formations à destination des IDSR</p> <p>Indicateurs : – Nombre de nouveaux IDSR</p>

SYNTHÈSE ATELIER DGO 2023 – 2027 : ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

Chargé de mission 2RM :

- Rappel de l'accidentalité moto de la période échue/rappel du nombre de tués et du nombre d'accidents
- L'accidentalité est souvent liée aux comportements des usagers de 2RM
- Souhaite la reconduction des opérations de maniabilité
- Souhaite développer le partenariat avec les motos écoles
- Regrette que les collègues n'aient plus le temps pour des actions de sensibilisation en direction des adolescents qui sont dans une période de construction avec des prises de risque parfois sur la route en 2 roues.

EDSR : l'EDSR dispose de journées d'intervention sur les lycées mais plus sur les collèges et les écoles primaires

SDIS : Participation aux actions de sensibilisation sous réserve des disponibilités, notamment pour les contrôles alternatifs. Le projet JSP n'est aujourd'hui plus porté en interne. À revoir avec le BERPC s'il peut accompagner un outil pédagogique. Mettre en place une campagne de sensibilisation concernant le passage des pompiers dans la circulation (voir avec le CD).

Conseil Départemental (CD) : Besoin de recensement des accidents non corporels qui ne sont donc pas remontés dans TRAxY en direction du SDIS. Le **CD28** rappelle que le SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE met la priorité sur les pistes vélo pour raccorder les collèges et le domicile des jeunes.

ATELIER du 03/02 DGO 2023 – 2027 : ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

Bilan / Observations DGO 2017-2021		Perspectives DGO 2023-2027			Objectifs retenus au titre du DGO et indicateurs
Points positifs	Points à améliorer	Enjeux identifiés	Pour qui	Avec qui	
Opérations reprises de guidon au féminin (retour positif de la part des participantes)	Parvenir à sensibiliser les motards qui ne sont pas sensibilisés par les réseaux associatifs	<p>Lutter contre les prises de risque lors des reprises des sorties motos au printemps.</p> <p>Réassurer une conduite en toute sécurité après un arrêt prolongé ou un accident de la route.</p> <p>Rappel des bases du bon positionnement, des évolutions</p>	<p>Toutes les générations de motards</p> <p>Sur inscription</p> <p>Sous réserve d'un permis valide et d'un véhicule assuré et en état : le stagiaire s'engage à communiquer les</p>	<p>– le chargé de mission 2RM</p> <p>– la FFMC</p> <p>– les IDSR</p> <p>et l'encadrement des motocyclistes de la gendarmerie et/ou de la police</p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – diminuer le risque d'accidents – reprendre confiance – acquérir de nouvelles techniques en maniabilité <p>Type d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> – opérations « reprise de guidon » – opération « remise en selle »

		des équipements, et connaître la trajectoire de sécurité. Une attention pourra être portée sur le public féminin en demande de sécurité.	documents afférents à la conduite, à la propriété et à l'assurance du véhicule utilisé lors du stage.		Indicateurs : – nombre d'opérations – préparation, organisation par le CM2RM avec les bénévoles « moto »
	Les jeunes sont sensibilisés au sein du système scolaire mais au-delà, ne le sont plus La priorité des établissements va en direction des mobilités dites douces : vélos, trottinettes électriques et autres EDPm	Parrainage moto des jeunes permis par les IDSR ou les motocyclistes des FSI sur le modèle « mieux vaut prévenir que guérir » → EDSR du Rhône	Pour les jeunes permis moto (permis A1 / A2) ou ceux qui veulent reprendre la moto (tous les permis) Sur la base du volontariat Voir avec le BERPC comment assurer une meilleure communication auprès des auto-écoles (AE) et/ou auprès des réseaux d'assurances	– chargé de mission 2RM – réseau des IDSR spécialistes de la moto (anciens gendarmes qui accompagnaient le parrainage moto) – BERPC pour le recensement des AE – FFMC – 100% passion moto	Objectifs : – lutter contre l'insécurité routière – permettre aux jeunes permis quel que soit leur âge de sécuriser les acquis et acquérir de nouvelles compétences Type d'action : – parrainage moto des jeunes permis – sensibilisation dans les établissements scolaires (équipements de sécurité et simulateur) Indicateurs : – nombre de jeunes permis parrainés – nombre d'établissements partenaires
	Pas d'actions de prévention des rodéos en dehors de celles réalisées par les forces de l'ordre → phénomène qui concerne le milieu urbain et rural	Difficulté en matière de prévention des rodéos Le public ciblé est difficilement abordable Nécessite de compter sur un partenaire de terrain qui pourra ramener un groupe identifié	Les jeunes âgés de 15 à 18 ans visionnent un film sur la conduite à scooter et passent un permis apprenti motard OU une journée sur un rallye cross OU avec un champion de rallye cross etc....	Pas de partenaires connus pour aller au-devant de ces jeunes dans le département – Chargé de mission 2RM – Élus correspondants SR – IDSR – FSI – acteurs de	Objectif : – prévenir les risques d'accident – travailler le rapport aux risques, respect de la règle et citoyenneté via la mobilité en 2 roues motorisés type d'action : – sensibilisation sur les dangers de la pratique du deux-roues – utiliser les réseaux sociaux pour diffuser des messages de

				l'animation jeunesse ou de la prévention	prévention Indicateurs : – nombre d'actions – nombre de jeunes
Les campagnes sur les gilets air bag + campagne d'opération récompense avec remise de gilet air bag en partenariat avec l'EDSR	<p>Campagnes de sensibilisation qui sont finalement limitées à des petits groupes déjà avertis</p> <p>Besoin d'aller au-devant du grand public et des jeunes notamment par des participations à des événements ou des rassemblements de motards</p> <p>Rappeler aux cyclomotoristes les bons comportements sur la chaussée mais aussi les règles de stationnement</p>	<p>Constats : les motards représentent 2 % du trafic mais 22 % des accidents mortels sur la période écoulée (2017-2021)</p> <p>– en cas de choc, les motards les moins gravement blessés sont ceux qui portent du matériel adapté</p> <p>– maintenir les actions de sensibilisation en milieu scolaire ou en milieu pro sur les équipements de sécurité</p> <p>– diversifier les occasions de sensibilisation en intervenant lors d'événements majeurs</p>	<p>Toutes les catégories de motards</p> <p>Les jeunes</p>	<p>– Chargé de mission 2RM</p> <p>– FFMC</p> <p>– 100 % passion moto</p> <p>– IDSR</p>	<p>Objectif :</p> <p>- lutter contre l'insécurité routière en :</p> <p>– rappelant les règles et les principes de bons comportements sur la route</p> <p>– rappelant l'importance des équipements de sécurité</p> <p>Type d'actions :</p> <p>– campagnes de sensibilisation sur les équipements de sécurité (opération de démonstration des airs bags in'motion qui se déclenchent à distance - air bag électronique)</p> <p>– campagne sur les réseaux sociaux avec des « youtubeur »</p> <p>– participation à des grands événements dans le département par exemple :</p> <p>→ au « MOTEURS FESTIVAL » les 20 et 21 mai (action 100 % passion moto)</p> <p>→ « Relais motard calmos » à Nogent-le-Rotrou (action FFMC)</p> <p>→ moto cœur</p> <p>→ rassemblement Bonneval</p> <p>Indicateurs :</p> <p>– nombre d'actions</p> <p>– nombre de personnes sensibilisées</p>

		<p>Constat : Pas d'accidents corporels liés à l'infrastructure, toutefois il existe des dispositifs de vigilance telle que l'application « <i>ma route en deux roues motorisés</i> » (MR2RM) connue aussi sous le dispositif « motard de vigie » qui recense les besoins d'entretien de la voirie via des outils GPS et de carto IGN → partenariat DSR renouvelé pour 4 ans (réfèrent : Yannick DEPRET)</p>	<p>Les usagers de la route en 2 roues motorisés</p>	<ul style="list-style-type: none"> – FFMC – Chargé de mission 2RM + IDSR <p>Les collectivités pour réfection de la voirie à l'intérieur de la commune</p> <p>le CD hors aggro indique qu'il maintient un bon niveau de l'état de la voirie, dialogue avec les associations comme la FFMC.</p>	<p>Objectif : Lutter contre l'insécurité routière</p> <p>Type d'actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> – opérations « motards d'un jour » de la FFMC – motard de vigie <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – nombre de remontées par l'un ou l'autre des dispositifs – tableau de suivi du CM2RM
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**SYNTHÈSE ATELIER DGO 2023 – 2027 :
ENJEU RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS (RRP)**

Le Service interprofessionnel de santé au travail en Eure-et-Loir (Sistel) intervient auprès des entreprises adhérentes et de leurs salariés, des CSE (ex CHSCT). Ses missions :

- Conduite d’actions en milieu de travail (Prévention des Risques Professionnels)
- Conseil aux employeurs, aux travailleurs et à leurs représentants notamment la rédaction du Document Unique (DU)
- Surveillance de l’état de santé des travailleurs via un suivi individuel

Mutualisation de l’outil conçu et financé par la Coordination Sécurité Routière d’Eure-et-Loir, le film « Stop o stup ».

ATELIER du 07/02 DGO 2023 – 2027 : ENJEU RRP					
Bilan / Observations DGO 2017-2021		Perspectives DGO 2023-2027			Objectifs retenus au titre du DGO et indicateurs
Points positifs	Points à améliorer	Enjeux identifiés	Pour qui	Avec qui	
<p>LA CHARTE DES 7 ENGAGEMENTS signée en 2018</p> <p>Secteur du BTP en partenariat avec la FFB avant 2020</p>	<p>LA CHARTE DES 7 ENGAGEMENTS n’est pas connue</p> <p>C’est un outil qui n’est pas ou peu animé</p> <p>L’engagement #1 interpelle : usage du téléphone au volant</p>	<p>La poursuite d’actions de communication autour de la « CHARTE DES 7 ENGAGEMENTS » nécessite de cibler de nouveaux secteurs et de nouvelles entreprises</p>	<p>Propositions de secteurs identifiés à risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> – entreprises de livraison de colis – entreprises du secteur de la zone de Poupry – Toury – entreprises du secteur logistique – les zones d’activité sur les parkings mutualisés 	<p>En association avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> – les autorités préfectorales, – les élus du secteur (via les équipes du développement économique des EPCI), – le Conseil Régional CVL – SISTEL si les entreprises sont adhérentes – Police Nationale si on a une cible et si on 	<p>Objectif : Outil de communication</p> <p>Type d’action : En lien avec les évènementiels sur les territoires, proposer aux entreprises invitées de s’engager et de communiquer.</p> <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – nombre d’entreprises présentes/impliquées dans l’évènementiel – nombre de nouvelles entreprises signataires de la Charte

				anticipe le calendrier des interventions – le CICAT	
		<p>Poursuivre les actions de sensibilisations en direction des jeunes professionnels voir des alternants : possibilité de se répartir les établissements concernés.</p> <p>Remarque : le SISTEL peut intervenir auprès des alternants et non des lycées pro (contrat de travail).</p>	<p>– sensibilisation du CFA et des alternants de la CCI ou de la Saussaye</p> <p>– sensibilisation des lycées Pro</p>	<p>– SISTEL</p> <p>– Les IDSR de la Coordination SR et les associations partenaires dans le cadre du PDASR</p> <p>+ CICAT sur les questions d'addictologie ?</p> <p>+ Branche prévention des assurances (GROUPAMA, MSA, MAIF)</p>	<p>Objectif : Faciliter la coordination des actions de sensibilisation auprès des acteurs préventeurs</p> <p>Type d'action : recensement des demandes en année N-1 en amont de l'appel à projet PDASR</p> <p>Indicateurs :</p> <p>– transmission par la bureau de la coordination sécurité routière d'un document programmatique avec demandes d'action et Calendrier</p> <p>– nombre d'actions réalisées et nombre de jeunes sensibilisés</p> <p><i>NB : la coordination a transmis au SISTEL à l'issue de la réunion les contacts CCI</i></p>
		<p>Prévention des accidents de trajet Domicile-Travail liés à l'utilisation des trottinettes électriques et autres EDPm</p>	<p>– les usagers / salariés ignorent qu'ils doivent s'assurer</p> <p>– la visibilité et la vulnérabilité liée à celle-ci est insuffisamment prise en compte par les salariés en vélo ou en EDPm</p>	<p>Coordination et les IDSR</p> <p>+ SISTEL</p> <p>+ PN/PM/GN ?</p> <p>+ CICAT ?</p> <p>- TWOROULE ?</p> <p>Prévention MAIF</p> <p>– Associer la FFMC pour risques deux roues</p>	<p>Objectif :</p> <p>Inclure / systématiser dans la prévention des accidents de trajet Domicile-Travail, la proposition d'atelier « réglementation et les équipements de sécurité » trottinettes électriques et EDPm.</p> <p>Type d'action :</p> <p>– recensement des demandes par exemple en septembre de l'année N-1 et transmissions d'un calendrier prévisionnel en amont de l'appel à projet PDASR</p>

				<ul style="list-style-type: none"> – CENTRE DE GESTION et ou au CNFPT pour les agents publics – les entreprises présentes sur les ZAC 	<ul style="list-style-type: none"> – intervention dans les zones d'activité (parkings mutualisés notamment) <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> – nombre d'ateliers réalisés – nombre de personnes sensibilisées
Beaucoup d'interventions sur les risques liés à l'alcool bénéficient aujourd'hui d'une meilleure prise en compte / prévention dans les entreprises	Insuffisamment d'interventions sur les risques liés à la consommation de CBD (détection du THC)	Inclure la sensibilisation concernant les risques liés à la consommation du CBD et des stup de plus en plus consommés (durée de positivité) et les conséquences sur la vie professionnelle	<ul style="list-style-type: none"> – la coordination transmet le film « stop aux stup » réalisé à Mignières, support pour l'animation d'ateliers RRP et la consommation de cannabis – salariés des entreprises – public sensibilisé lors des ordonnances pénales du lundi matin (tribunal judiciaire) 	<p>SISTEL</p> <p>+ CICAT ?</p> <p>+IDSR pour les secteurs non couverts par SISTEL ou d'autres préventeurs</p> <p>+ PN ?</p>	<p>Objectif : Faciliter le repérage des besoins et l'orientation vers les préventeurs quand il s'agit d'entreprises</p> <ul style="list-style-type: none"> – proposer des ateliers dédiés dans le cadre d'événements sur les territoires <p>Type d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> – transmissions aux préventeurs des demandes afin de prétendre à des financements adaptés dans le cadre de la MILDECA par exemple – Inclure dans les évènementiels des ateliers dédiés à la problématique des stup et la consommation du CBD – Inclure ce risque dans les actions de sensibilisation des IDSR dans le cadre du partenariat avec le tribunal judiciaire <p>des salariés en vélo ou avec un EDPm</p>
Mise en place d'actions de prévention sur les temps 12-14 par le SISTEL ou		Poursuivre ces formats chacun en ce qui le concerne			

<p>Groupama</p> <p>Pour le CD28 une fois par mois les 13-14 : mise en place de webinaires accessibles et disponibles en replay pour les 2000 agents de la collectivité</p> <p>Pour le CD 28 : mise en place de process à destination des managers et des services RH concernant la consommation d'alcool sur le lieu de travail ou la prise en charge d'agents en situation d'alcoolémie</p>					
	<p>liaison entre les zones d'agglomération et les zones d'activité commerciales : zone 30</p>	<p>Mieux identifier les secteurs géographiques ou les secteurs professionnels nécessitant des actions de prévention des risques</p> <p>Identifier les groupements d'employeur</p>	<p>– les partenaires préventeurs – les entreprises – les salariés exposés aux risques routiers professionnels</p>	<p>DDETSPP</p>	<p>Objectif : Faciliter les acteurs ressources du territoire</p> <p>Type d'action : Participer à la création d'un annuaire des partenaires ressources sur la thématique de RRP : « qui fait quoi et où »</p> <p>Indicateur : – participation à un outil collectif</p>
		<p>Organisation d'évènementiels – sur les zones d'activité (ZONE EUROVAL) avec une invitation personnalisée pour les entreprises – les villages de la Sécurité Routière par arrondissement avec l'appui des sous-préfets</p>	<p>Pour les entreprises de la zone et leurs salariés</p>	<p>deveco des aggro et la DDETSPP</p> <p>SISTEL pour les interventions + assurances + IDSR pour les</p>	<p>Voir point 1 : charte des 7 engagements.</p>

		– prendre en compte les groupements d’employeurs + les zones avec des plateformes logistiques	Identifier les entreprises du secteur + associer des entreprises qui ont une sinistralité	sensibilisations s’appuyer sur les assurances partenaires comme GROUPAMA	
		Améliorer la connaissance des RRP / analyse de l’accident pour cibler les interventions		DDETSPP	
		campagne de communication relayée par la préfecture au bénéfice du sistel ou autre à des moments forts	Tout public Réseaux Sociaux	BCIRE / Cabinet Préfet	<p>Objectif : Faciliter la diffusion et l’information relative aux RRP</p> <p>Type d’action : Proposer de transmettre au bureau de la communication interministérielle de la préfecture de relayer des actualités des partenaires préventeurs</p> <p>Indicateurs : Nombre d’opérations de communication relayées.</p>

**SYNTHÈSE ATELIER DGO 2023 – 2027 :
ENJEU LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE « DOUCE »**

Constats :

Développement des éco-mobilités : enjeu partagé par une pluralité d'acteurs qui vont de la santé à l'éducation et la prévention aux infrastructures et aux équipements :

- méconnaissance des dispositifs et des acteurs (qui fait quoi avec qui et où ?)
- besoins d'articulation des dispositifs particulièrement ceux relatifs au vélo (plan vélo, SRAV, PDASR)
- besoins de sensibiliser les usagers sur la réglementation des EDPm (opérations de sensibilisation et de contrôle avec les agents de la police municipale parfois en lien avec la police nationale et les acteurs de prévention routière (défaut d'assurance, vitesse, défaut d'équipement)
- besoin de clarifier les différents espaces circulables (qui peut aller où avec quoi) afin de permettre un partage de la voirie apaisé

Pour les usagers vulnérables :

- perception générale d'insécurité à vélo / voiture et du piéton / vélo ou à la trottinette / visibilité sur la route
- méconnaissance de la réglementation (équipement, assurance) et code de la route (qui roule où ?)

Constat partagé relatif aux incivilités et une méconnaissance des usages dans les espaces partagés (doubles sens des pistes cyclables c'est insécurisant, c'est conflictuel entre usagers).

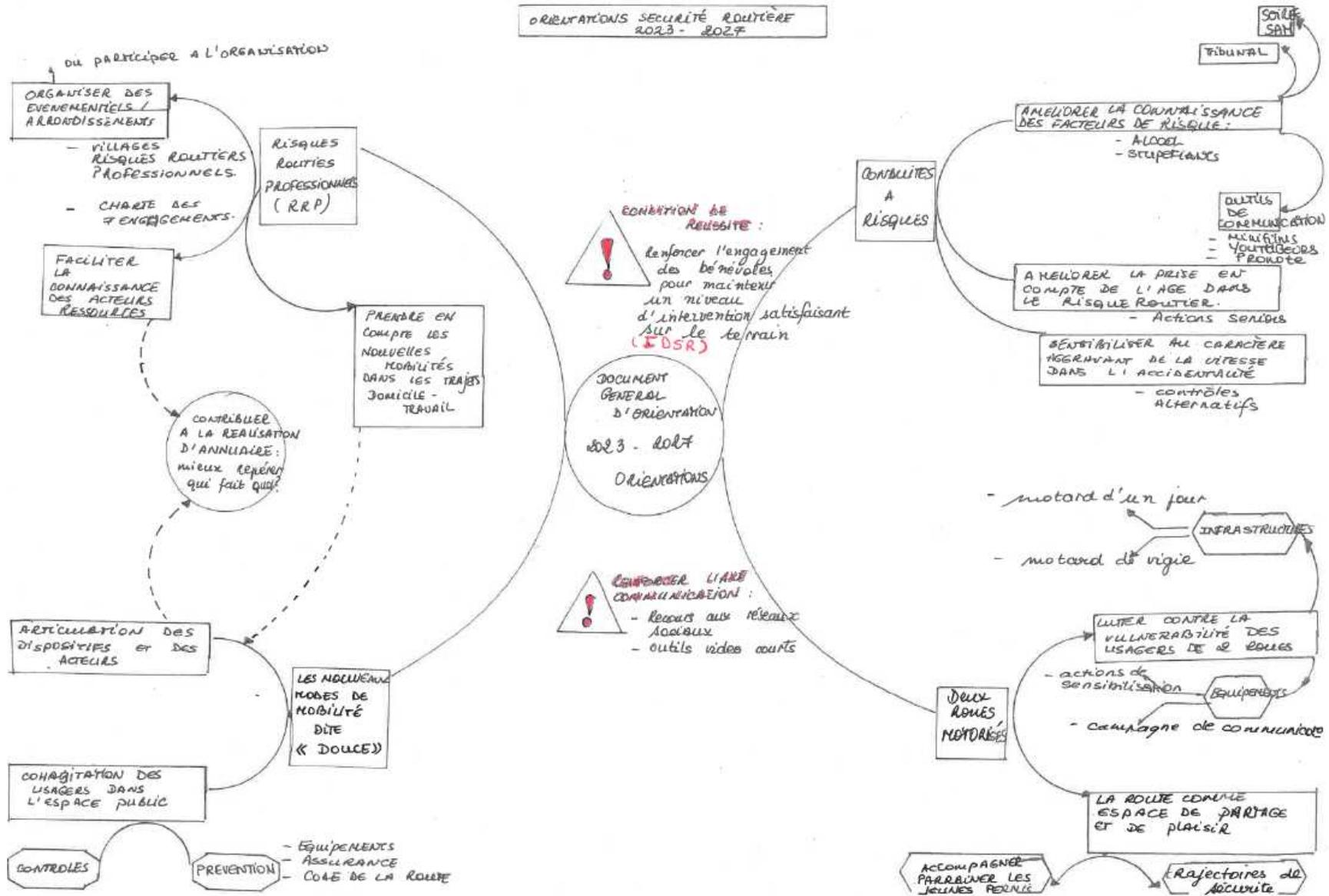
ATELIERS du 08/02 DGO 2023 – 2027 : ENJEU les nouveaux modes de mobilité dite « douce » co-animation COORDINATION SR et SDEJS (SRAV)					
Bilan / Observations DGO 2017-2021		Perspectives DGO 2023-2027			Objectifs et Indicateurs retenus au titre du DGO
Points positifs	Points à améliorer	Propositions d'action	Pour qui	Avec qui	
Nombreuses informations concernant l'évolution du Code de la route et la réglementation en matière d'équipements via les écoles, les bulletins municipaux ou autres outils de communication	Assurance des trottinettes : difficulté d'information sur les obligations d'assurance notamment parce que les trottinettes sont vendues par internet	<p>Poursuivre les ateliers d'information et de sensibilisation relatifs au Code de la route et aux équipements de sécurité + partage de la voirie</p> <p>Assurer la diffusion de l'information via les bulletins de l'Observatoire</p>	<p>Tout public</p> <p>- collectivités - élus correspondants</p>	<p>- IDSR, - partenaires associatifs, - les forces de l'ordre : PM, PN, GN</p> <p>- ODSR</p>	<p>Objectif 1 : Accompagner le développement des nouvelles mobilités en sécurité et contribuer à la cohabitation des usagers de l'espace public</p> <p>Type d'actions :</p> <p>– informer sur les équipements de sécurité et les assurances des EDPm, notamment via le bulletin de l'ODSR, les bulletins des</p>

	<p>Les risques liés aux EDPm sont insuffisamment couverts et les besoins exponentiels : remontées d'incivilité, prises de risques (vitesse, défaut d'équipement, défaut d'assurance)</p> <p>Avec l'augmentation des nouvelles mobilités sur les trajets professionnels, apparaît un besoin de travailler sur les liaisons entre les villes et les zones d'activité : travaux d'infrastructures, schéma directeur cyclable et plan de mobilités à l'intérieur des zones d'activité où les entreprises sont directement impactées</p>	<p>Départementale de la Sécurité Routière</p> <p>Réaliser des actions de contrôle par et avec les polices municipales pour sensibiliser</p> <p>Sensibiliser au sein des entreprises ou dans les zones d'activité les salariés utilisateurs d'EDPm sur l'augmentation de l'accidentalité liée aux nouvelles mobilités qui sont de plus en plus utilisées dans le cadre de trajets professionnels</p>	<p>sécurité routière - institutions et associations</p> <p>les usagers</p>	<p>- forces de l'ordre</p> <p>- partenaires préventeurs mutualistes et assureurs concernant les assurances</p>	<p>collectivités, dans le cadre d'actions de sensibilisation aux Risques Routiers Professionnels</p> <p>– réaliser des actions de contrôle (y compris des contrôles alternatifs) par et avec les polices municipales pour permettre la cohabitation des usagers de l'espace public</p> <p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'ateliers - nombre de personnes sensibilisées
<p>Savoir Rouler à Vélo (SRAV) : montée en charge de la formation du corps enseignant et des ETAPS sur les attendus du SRAV</p>	<p>Savoir Rouler à Vélo (SRAV) : constat d'un déficit d'actions ou d'interventions sur le sud du département</p>	<p>Mieux articuler le SRAV et la sensibilisation des adultes accompagnants et des parents sur les équipements et la signalétique</p>	<p>– adultes – éducateurs – parents</p>	<p>– polices municipales – associations</p>	
	<p>Savoir Rouler à Vélo (SRAV) : méconnaissance de la plateforme de recensement des actions SRAV et de son fonctionnement. Or, cette plateforme permet de recenser les acteurs, le nombre d'enfants</p>	<p>Création d'un répertoire des acteurs qui facilite le maillage territorial et l'articulation des dispositifs par l'élaboration d'un guide ou d'un annuaire reprenant les items : <u>Qui ?</u> Two Roule</p>	<p>Coordinatrice SRAV à destination des opérateurs associatifs et des collectivités</p>	<p>Coordinatrice Sécurité Routière +</p>	<p>Objectif 2 : Contribuer à l'articulation des dispositifs et à la connaissance des intervenants ressources sur les modes de déplacement doux</p> <p>Type d'actions :</p>

	<p>formés au SRAV et les établissements dans lesquels ces formations sont réalisées.</p>	<p><u>Quoi</u> ? Réglementation et usage des EDPm <u>Pour qui</u> ? : scolaires et jeunes <u>où</u> : partout notamment dans les collèges, les lycées</p> <p>Besoin d'animation de réseau ou d'espaces d'échanges autour de la mobilité douce afin de partager des diagnostics, diffuser des bonnes pratiques et les outils de financements comme l'appel à projet de l'Agence Nationale du Sport pour les actions concernant les jeunes ; plan vélo 2022-2027 qui articule le sport santé, l'articulation inter-modale et la création des espaces / infrastructures ; appel à projet « À vélo » dans les grosses agglomérations</p>	<p>- réseau en lien notamment avec le schéma directeur vélo du CD28 qui prend en compte la mobilité du vélo hors agglomération</p>	<p>Bureau en charge du schéma directeur vélo</p>	<p>– transmettre les coordonnées des acteurs partenaires de la coordination sécurité routière pour l'élaboration du guide des acteurs SRAV</p> <p>– participer aux instances de pilotage notamment du Savoir Rouler à Vélo</p> <p>Indicateurs :</p> <p>– nombre de réunions – transmission de coordonnées</p>
	<p>Face à l'augmentation sur les trottoirs des trottinettes électriques et autres « Engins de déplacement personnels motorisés (EDPm) » le ressenti d'insécurité augmente. Il est également constaté chez les utilisateurs de vélo vis-à-vis des voitures ou encore par les piétons</p> <p>→ à vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les parents ne laissent pas leurs enfants se déplacer en autonomie à vélo • les voitures ne 	<p>- développer les outils tels que les pistes routières pédagogiques dans des espaces d'usage mixte (fréquentation en famille, par des accueils collectifs de mineurs, par des écoles avec la police municipale) (Dreux) + Utilisation d'espaces désinvestis – anciens terrains de sport réaménagés aux fins d'apprentissage du vélo (Orléans)</p> <p>- développement des rues aux</p>	<p>les enfants et les familles d'un territoire</p> <p>les enfants du 1^{er}</p>	<p>- collectivités - centres sociaux - écoles - polices municipales</p> <p>les collectivités</p>	<p>Voir Objectif 1</p>

	<p>respectent pas les distances de sécurité → les piétons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les vélos qui roulent sur les passages piétons • les EDPm qui roulent sur les trottoirs... <p>Méconnaissance des règles de circulation en fonction du mode de déplacement (vélo sur les passages piétons, circulation sur les trottoirs des trottinettes électriques)</p> <p>La pratique du vélo dans une cours d'école (SRAV volet 2) ou dans un lieu sécurisé ne permet pas de prendre en compte les risques qui existent sur voie ouverte à la circulation</p>	<p>enfants avec des routes fermées certains jours ou à certaines heures pour habituer les enfants à rouler sur voie</p> <p>- actions de contrôle sur des secteurs urbains pour sensibiliser aux enjeux sécuritaires et réglementaires</p>	<p>cycle (primaire)</p> <p>les usagers de modes de déplacement doux</p>	<p>PM + PN</p>	
	<p>La ressource bénévole s'épuise et il n'y a pas toujours de pérennisation des démarches volontaires qui sont mises en place</p>				<p>Voir Objectif 2</p>

4.2. Les orientations : la carte mentale des objectifs dgo 2023-2027



5 – les indicateurs de suivi

Concernant le suivi de l'accidentalité, les baromètres mensuels sont adressés à plus de 500 partenaires. Ils comportent des informations pratiques et d'actualité relatives à la prévention routière.

Chaque année, l'Observatoire départemental de Sécurité Routière dresse le panorama des chiffres clés provisoires au 01^{er} février et au mois de juillet pour les chiffres définitifs.

Chaque année, un bilan du PDASR est réalisé présentant les actions concrètes mises en œuvre dans le département avec les IDSR et les partenaires locaux.

BILAN DES ORIENTATIONS et INDICATEURS D' ACTIONS 2023-2027		CONDITION DE REUSSITE : un réseau d'IDSR formé aux différents enjeux						
ENJEUX	Orientations d'actions	Indicateurs	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
I – NOUVELLES MOBILITES DITES DOUCES								
1	Information/ Sensibilisation	1 – informer les usagers sur les équipements de sécurité	Nombre d'actions Nombre de personnes sensibilisées					
		2 – informer les usagers sur les assurances	Nombre d'actions Nombre de personnes sensibilisées					
		3 – informer les usagers sur le Code de la route	Nombre d'actions Nombre de personnes sensibilisées					
		4 – informer les usagers sur l'intérêt de « voir et être vu »	Nombre d'actions Nombre de personnes sensibilisées					
2	Contrôle et sanctions	1 – mettre en œuvre des opérations de contrôle type alternatif (préventif ou non)	Nombre d'actions Nombre de personnes contrôlées					
3	Articulation des dispositifs et des acteurs	1 – Améliorer la connaissance des acteurs notamment avec le SAVOIR ROULER A VELO : participation aux comités de pilotage, information et participation à l'instruction via des avis sur l'appel à projet Sécurité Routière, contribuer à l'élaboration d'un annuaire des acteurs ressource	Nombre d'actions en commun					
4	Communication	1- recourir aux outils de communication numériques pour diffuser des informations : pronote, réseaux sociaux ou autre	Nombre d'actions					
II – LES CONDUITES A RISQUES : VITESSE - DISTRACTEURS – ALCOOL- STUP – médicaments								
1	Information/ Sensibilisation	1 – améliorer la connaissance des facteurs de risque comportements d'alcoolisation auprès des usagers	Nombre d'actions Nombre de personnes					
		2 – améliorer la connaissance des facteurs de risque comportements d'alcoolisation dans le cadre des actions auprès du tribunal judiciaire	Nombre d'actions					
		3 – améliorer la connaissance des facteurs de risque comportements d'alcoolisation auprès des élus correspondants sécurité routière	Nombre d'actions					
		4 – promouvoir les opérations type SAM / Capitaine de soirée	Nombre de personnes Nombre d'actions					
		5 – améliorer la connaissance des facteurs de risque en lien avec la consommation du CBD	Nombre de personnes Nombre d'actions					
2	Contrôle et sanctions	1- Dispositif de contrôle alternatif avec les forces de l'ordre et les services du procureur	Nombre d'actions Nombre de personnes					
3	Améliorer la prise en compte de l'âge dans le risque routier	1 – Améliorer la sensibilisation des séniors notamment sur la prise de médicaments	Nombre d'actions Nombre de personnes					
III – RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS								
1	Information / sensibilisation notamment via des Événementiels	1 – Organiser ou participer à la réalisation (avec le Conseil régional Centre-Val de Loire) d'événementiels de type « village du risque routier professionnel » au coeur des territoires ou au coeur des zones d'activité	Nombre d'actions réalisées objectif 1 par arrondissement et par an Nombre de salariés et d'employeur présents					
		2 – Faciliter la sensibilisation des jeunes alternants en lien avec les acteurs préventeurs (Assurance, SISTEL notamment quand c'est possible)	Nombre d'actions Nombre de personnes					
		3 – Poursuivre les actions autour de la « Charte des 7 engagements » en lien avec le référent de la DDETSPP, les services du développement économique dans les territoires	Nombre d'actions Nombre d'employeurs					
2	Articulation des dispositifs et des acteurs	1 – Faciliter la connaissance des besoins d'intervention notamment via le recensement des actions en amont de l'appel à projet sécurité routière et le passage de relais auprès des acteurs préventeurs	Nombre de demandes d'intervention transmises lors du recensement des besoins (septembre-octobre) et en amont des appels à projets					
		2 – Pour les agents publics , associer le CENTRE DE GESTION et le CNFPT aux acteurs ressources	Nombre d'actions en commun					
		3- Faciliter la création d'un annuaire des personnes ressources	Création d'un outil commun					
3	Communication / Sensibilisation	1 – Poursuivre la prise en compte des mobilités dites douces lors des trajets « domicile-travail » lors des sensibilisations et des campagnes de communication (en lien avec les aménagements et les infrastructures zones 30 notamment)	Nombre d'actions Nombre de personnes					
		2 – Relayer via le Bureau de la communication Interministérielle du Cabinet du Préfet pour communication sur les réseaux sociaux, les campagnes d'information nationales ou les événements majeurs sur le territoire qui peuvent l'être et contribuer à la meilleure prise en compte des enjeux liés au risque routier professionnel	Nombre d'actions en communication relayées / publiées					
IV – DEUX ROUES MOTORISES								
1	Informier / sensibiliser Lutter contre la vulnérabilité des usagers de 2 roues motorisés	1 – recenser les éventuelles problématiques liées aux infrastructures et à la circulation des deux-roues motorisés avec le référent deux-roues motorisés : « motard d'un jour » avec la FFMC et « motard de vigie » du chargé de mission 2RM et les IDSR	Réalisation d'un tableau de suivi en lien avec les questionnaires de voirie Nombre de remontées réalisées dans le dispositif motard de vigie					
		2- Sensibiliser les motocyclistes à la nécessité de porter des équipements de sécurité notamment lors de regroupements ou de manifestations sportives d'envergures : démonstration gilets air bag, gants, casques	Nombre d'actions Nombre de personnes					
2	La route comme espace de plaisir et de partage	1 – proposer aux usagers motos des journées de perfectionnement ou de remise à niveau : trajectoire de sécurité en partenariat avec l'EDSR et les motocyclistes de la Police Nationale	Nombre d'actions Nombre de personnes					
		2 – Accompagner ou parrainer les jeunes permis motos	Nombre d'actions Nombre de personnes parrainées Nombre de parrains					
3	Communiquer	1 – communiquer via des médias (internet, SMS, réseau sociaux...) : campagne d'information de « remise en route » au printemps, après la coupure hivernale	Nombre d'actions					