

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023-2027



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Au plan national, la baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 14,61% entre 2017 et 2021, passant de 3 448 décès sur les routes en 2017 à 2 944 en 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,62% passant de 73 384 à 67 057.

Cependant, l'année 2022 a été marquée par la fin des restrictions des déplacements et des obligations de télétravail; les déplacements et l'accidentalité ont depuis retrouvé un niveau proche de celui de 2019, année de référence avant la pandémie.

Ainsi, selon les données quasi définitives de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) diffusées le 31 janvier 2023, 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2022, contre 3 244 en 2019.

Le nombre de blessés, établi par l'ONISR à 65 700, reste en baisse en 2022 par rapport à 2019, où il s'élevait à 70 090 (- 6,26%).

L'Indre suit l'évolution constatée au plan national avec une mortalité routière en hausse en 2022, à savoir 19 décès par rapport à 2019, où 17 avaient été constatés.

En 2022, le nombre de blessés a été de 112, équivalent à 2021 et en baisse par rapport à 2019 où 176 blessés avaient été enregistrés (soit - 36%).

L'aggravation de la mortalité routière en 2022 appelle à une grande vigilance; la prudence et le maintien des efforts en matière de prévention, d'information, de sensibilisation, de contrôle et de sanction doivent être maintenus.

C'est au niveau local, par l'action conjointe de l'État, des collectivités territoriales et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, qu'une large part de la lutte contre la violence sur nos routes se joue: actions de sensibilisation, de prévention et de répression des actes irresponsables doivent être menées de front et de façon coordonnée pour pouvoir porter leurs fruits.

Le présent document général d'orientations finalise, pour la période 2023-2027, les orientations stratégiques qui mobiliseront les acteurs de la sécurité routière dans l'Indre afin de faire reculer l'insécurité routière, et son cortège de drames humains, et de promouvoir un partage de la route apaisé.

Le Préfet

Le Président du Conseil départemental

Signé

Signé

Stéphane BREDIN

Marc FLEURET

Sommaire du DGO 2023-2027

1. Le cadre général de la démarche	5
1.1. Les objectifs du DGO	
1.2. La démarche d'élaboration	
2. Le diagnostic territorial	7
2.1. Présentation générale du département.....	7
2.1.1. Situation géographique.....	7
2.1.2. Classement de l'Indre dans la typologie des départements.....	8
2.1.3. Mortalité routière, les victimes.....	10
2.1.4. Mortalité routière, les présumés responsables.....	13
2.1.5. Risque routier professionnel.....	18
2.1.6. Réseau routier.....	20
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	23
2.2.1. Typologie des accidents.....	23
2.2.2. Modes doux.....	23
2.2.3. Deux-roues motorisés.....	24
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	25
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	26
2.3.1. Typologie des accidents.....	26
2.3.2. Modes doux.....	27
2.3.3. Deux-roues motorisés.....	27
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	28
2.4. Quelques données relatives à l'accidentalité en 2022 dans l'Indre.....	31
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience	34
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	34
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	37

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027	38
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire	38
4.2. Les orientations d'actions	39
4.2.1 Les deux-roues motorisés	40
4.2.2 Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs dont usage du téléphone)	41
4.2.3 Le risque routier professionnel	44
4.2.4 les nouveaux modes de mobilité dite « douce »: vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche...	45
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	47
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	47
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale	47
5.3. Modalités de suivi du DGO	47

Annexes

Annexe 1: cartes des trafics routiers sur le réseau routier national et départemental dans l'Indre pour 2019 et 2021	48
Annexe 2: cartographies de l'accidentalité routière	49
Annexe 3: statistiques dans les départements de la Famille 2: départements ruraux à faible densité de population	55

1 Le cadre général de la démarche

Les documents généraux d'orientation (DGO) constituent, dans chaque département, le cadre stratégique quinquennal qui guide l'action de l'État et de ses partenaires, en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. Les DGO en vigueur pour la période 2018-2022 sont arrivés à leur terme fin 2022.

1.1 Les objectifs du DGO

Par circulaire du 25 mai 2022, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a invité chaque préfet de département à élaborer un nouveau document général d'orientations de la sécurité routière (DGO) applicable pour la période 2023-2027.

Dans un souci de cohérence au plan national, quatre enjeux ont été identifiés et doivent être déclinés dans les DGO de chaque département, en fonction de l'évolution des risques routiers observée entre 2017 et 2021 et du développement des mobilités alternatives:

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

Il a été prévu que deux enjeux locaux puissent être adjoints aux enjeux nationaux, en fonction de l'analyse de l'accidentalité dans le département.

En application de la circulaire du 25 mai 2022, l'état des lieux de l'accidentalité porte sur la période de 2017 à 2021. Les données chiffrées relatives à l'année 2022 sont encore provisoires, dans l'attente de la publication du bilan définitif de l'accidentalité de la sécurité routière en France, par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Le DGO doit définir les orientations d'actions à mener et constituer un levier de mobilisation de tous les acteurs de la sécurité routière pour les cinq années à venir, afin de renforcer la sécurité routière et de réduire l'accidentalité.

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du Préfet de l'Indre, la directrice du cabinet et cheffe de projets sécurité routière dans l'Indre a piloté la démarche.

Un comité de pilotage, composé d'une pluralité d'acteurs locaux investis dans le domaine de la sécurité routière, a été constitué et s'est réuni le 20 décembre 2022 afin de lancer la démarche.

Un état des lieux de l'accidentalité dans l'Indre pour la période allant de 2017 à 2021 et son analyse, ainsi qu'un bilan du DGO 2018-2022 ont été partagés.

Au cours de cette réunion les enjeux du nouveau DGO de l'Indre ont également été définis, confirmant ceux identifiés au plan national.

Il n'a pas été ajouté d'objectifs locaux : les enjeux nationaux sont adaptés à la prise en compte de l'ensemble des publics indriens (selon les classes d'âge, les modes de mobilité et les usages) et des thématiques prioritaires.

En janvier 2023, quatre groupes de travail, constitués en fonction de chaque enjeu, se sont réunis afin de réfléchir aux leviers d'actions à mobiliser dans chacune des thématiques.

Le présent document définit, pour chaque enjeu, les orientations du DGO de la sécurité routière de l'Indre pour 2023-2027.

2 Le diagnostic territorial

2.1. Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique et démographique

L'Indre, située au sud de la région Centre-Val-de-Loire, assure la transition géographique entre le Val-de-Loire et les contreforts du Massif Central.

Elle occupe également une position géographique centrale sur le territoire de la France métropolitaine: à 2H40 de Paris, 3H40 de Nantes, 4H00 de Toulouse et 4h10 de Lyon.

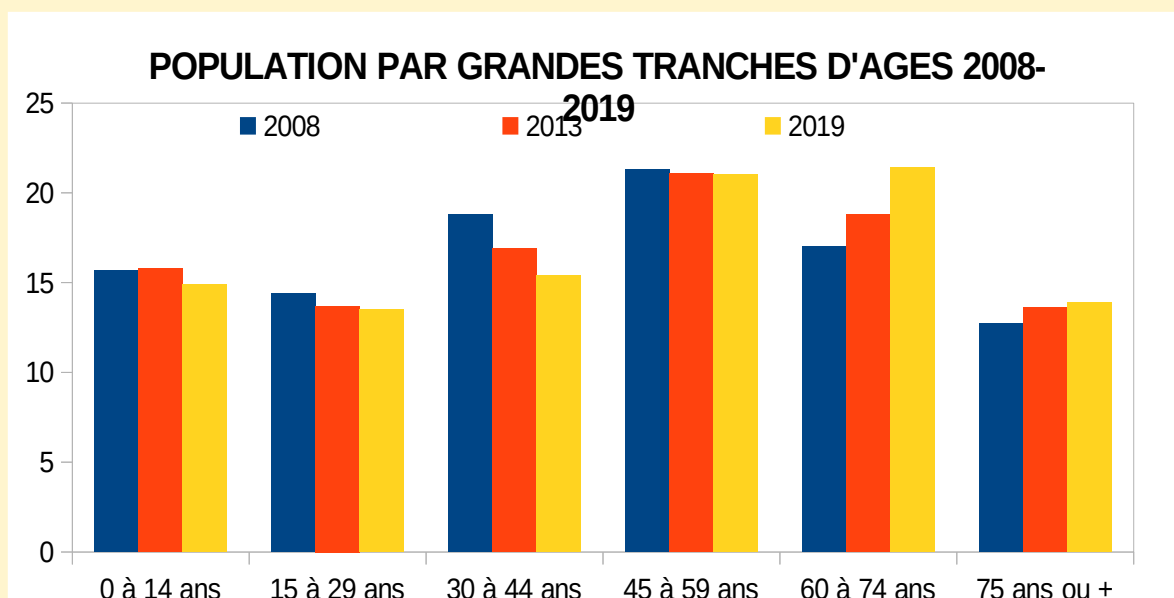
Son territoire d'une superficie de 6 791 km² est composé de 4 arrondissements: Châteauroux, Issoudun, Le Blanc, La Châtre eux-mêmes répartis en 13 cantons et 241 communes.

La population totale de l'Indre est de 218 707 habitants (données INSEE 2022). Elle était de 222 232 habitants fin 2019, soit une baisse de 1,61%.

Elle représente 8,49% de la population totale de la région Centre Val-de-Loire (2 574 863 habitants) et 0,33% de la population de la France métropolitaine.

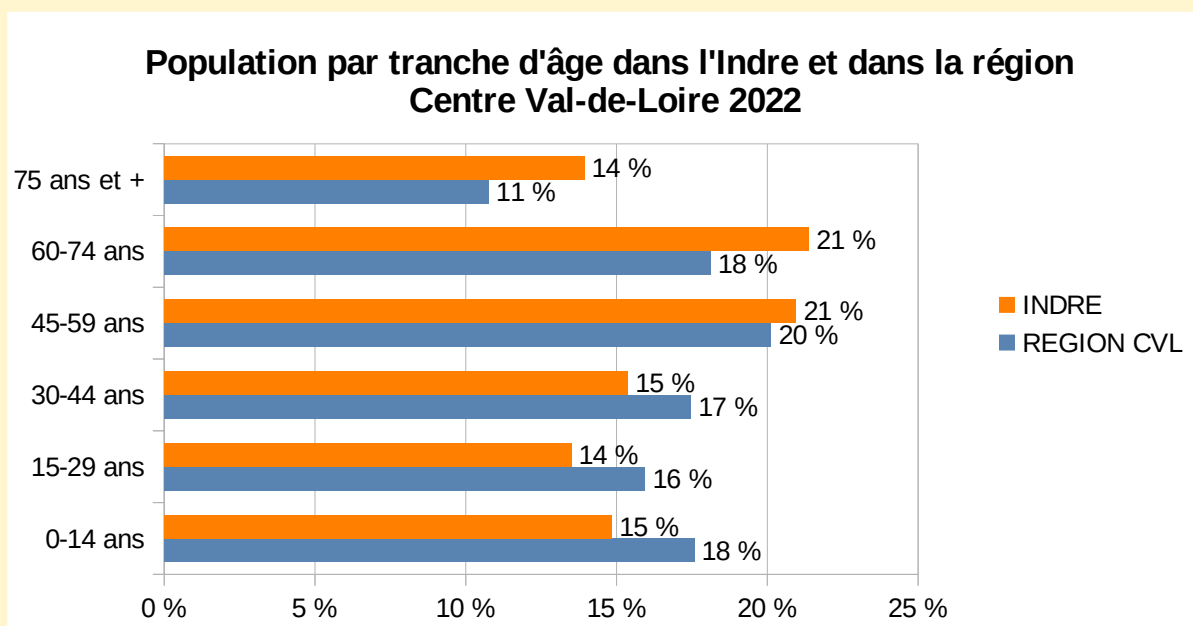
La densité est de 32,2 habitants au km² (la France ayant une densité de 105,9habitants au km²).

L'Indre est un département, principalement rural, dont la démographique baisse régulièrement depuis la Libération et n'est pas densément peuplé.



Il ressort de la pyramide des âges que les deux tranches de population d'âge supérieur de 60 à 74 ans et de 75 ans et plus sont en hausse significative : + 12,23% entre 2008 et 2019.

A contrario, les deux tranches d'âge médian de 30 à 44 ans et de 45 à 59 ans, ainsi que les deux tranches d'âge les plus jeunes de 0 à 14 ans et de 15 à 29 ans sont en baisse, respectivement de moins 14,35% et -de moins 11,10%.



La part des seniors de 60 à 75 et plus dans la population indrienne est de 35%, bien supérieure à la part constatée dans la région qui est de 29%.

Celle des adultes de 30 à 59 ans est de 36% dans l'Indre, quasi identique à la part observée dans la région (38%).

Les plus jeunes de 0 à 29 ans représentent 29% dans l'Indre contre 34% dans la région.

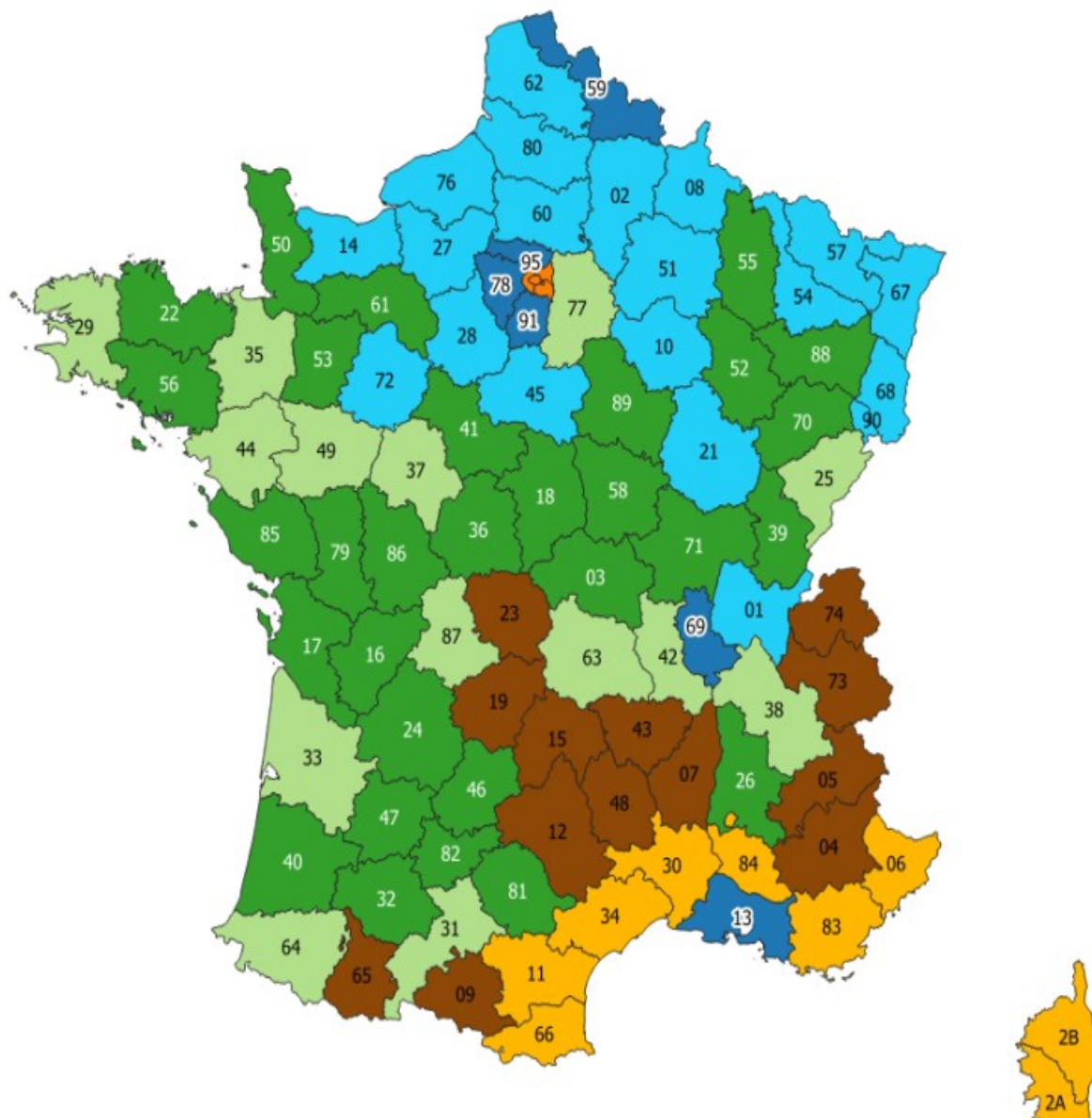
Ces observations, relatives au vieillissement de la population et à la répartition par tranches d'âge, ajoutées à la ruralité du département et à une faible densité d'habitants au km², sont à prendre en compte dans les orientations du Document général d'orientations de la sécurité routière.

2.1.2 Classement de l'Indre dans la typologie des départements

Afin de permettre une comparaison de l'accidentalité entre les départements, une typologie des départements a été établie par le Centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et validée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), en fonction de la densité de population, de données économiques, des modes de mobilité et des indicateurs locaux de sécurité routière. Sept familles de départements ont ainsi été définies pour la France Métropolitaine.

L'Indre fait partie de la **famille des départements ruraux à faible densité de population : Famille 2** qui comprend trente départements dont trois dans la région Centre Val-de-Loire (Le Loir-et-Cher, le Cher et l'Indre).

La carte ci-dessous présente la répartition des départements en fonction de leur famille d'appartenance.



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

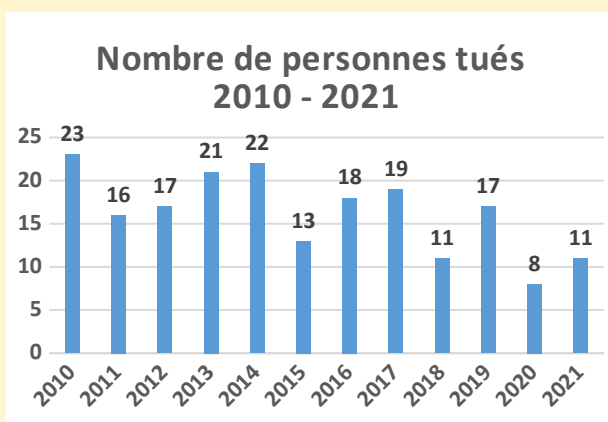
- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les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

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

2.1.3. Mortalité routière, les victimes

Les graphiques ci-dessous présentent les principales caractéristiques de l'accidentalité en ce qui concerne les victimes d'accidents mortels.

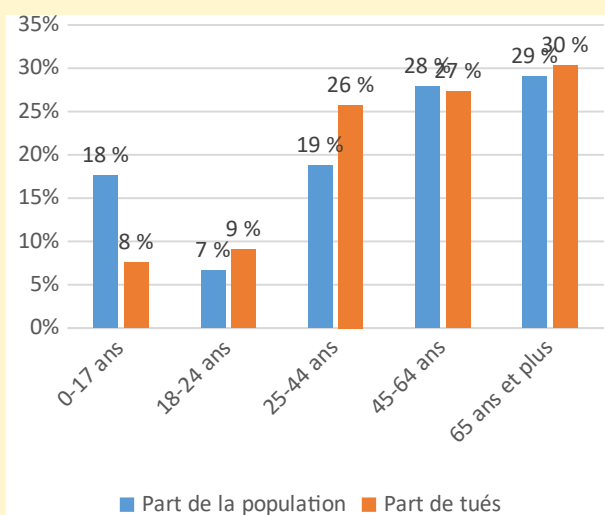
◆ Graphe de l'évolution longue de la mortalité routière (2010-2021)



Le nombre total de victimes décédées de 2010 à 2021 est de **196**.

Le taux moyen des tués dans l'Indre entre 2017 et 2021 pour 1 million d'habitants est de **61**, alors qu'il est **69** dans la Famille 2 de Départements à laquelle appartient l'Indre et de **47** au niveau National.

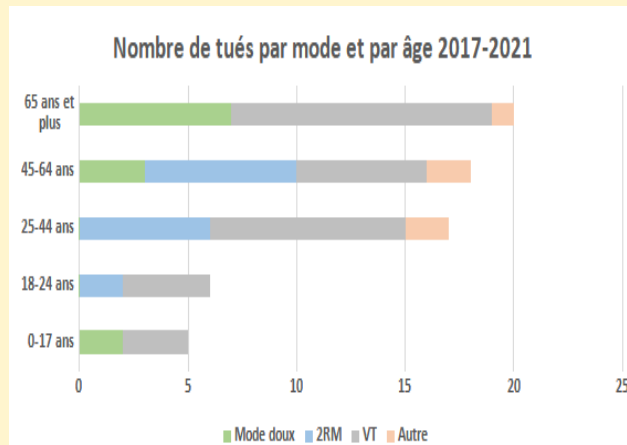
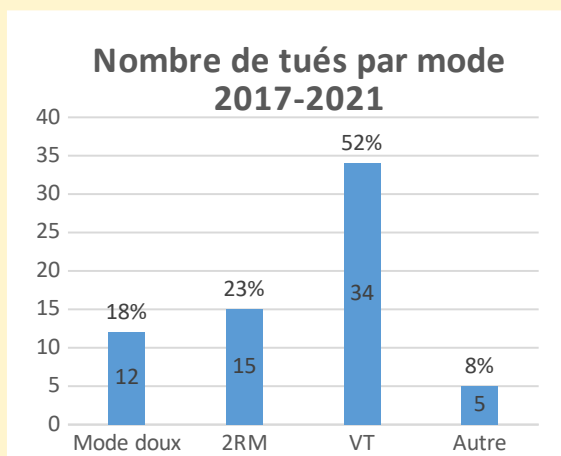
◆ Répartition de la population par âge et répartition des victimes décédées par tranche d'âge (2017-2021):



Le nombre de victimes décédées entre 2017 et 2021 est de **66**.

La part des tués de 25-44 ans est supérieure à celle qu'elle représente dans la population. Le constat global est le même dans la Famille 2, sauf en ce qui concerne la tranche d'âge des 18 à 24 ans pour laquelle la part des tués est de 17 % et très supérieure à celle de leur population (7 %).

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



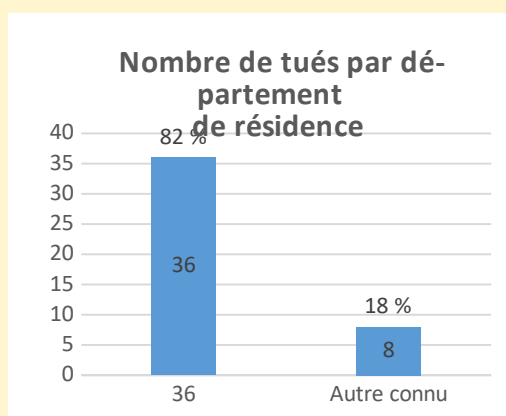
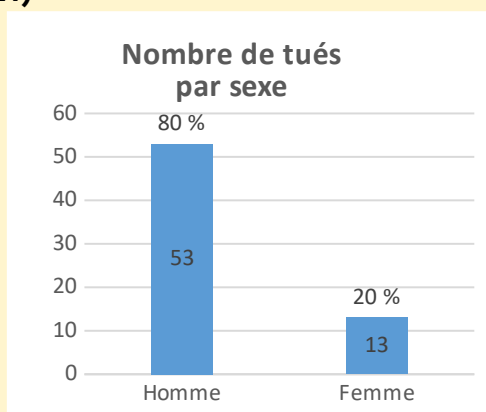
52% des victimes décédées sont des conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme et appartiennent majoritairement aux deux tranches d'âge de 45 à 64 ans et de 65 ans et plus. 23% des victimes décédées sont des usagers de deux-roues motorisés et appartiennent majoritairement aux deux tranches d'âge de 25 à 44 ans et de 45 à 64 ans.

Les usagers de modes doux (vélos, marche...) représentent 18% des décès et comptent 58% de victimes de 65 ans et plus et 75% de piétons.

Les départements de la Famille 2 présentent les mêmes tendances.

Cependant, des décès d'usagers d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ont été relevés, alors qu'il n'y en a pas eu dans l'Indre.

◆ Nombre de tués par sexe et par département de résidence (2017-2021)

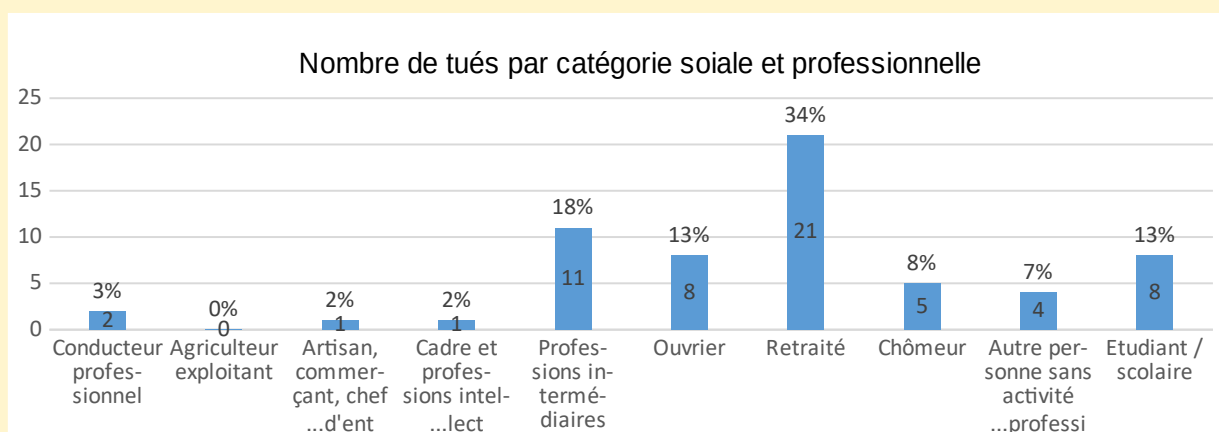


La répartition des victimes décédées par sexe fait ressortir la prépondérance des victimes de sexe masculin.

La répartition par département de résidence montre que les victimes décédées résidaient pour la quasi-totalité dans le département de l'Indre.

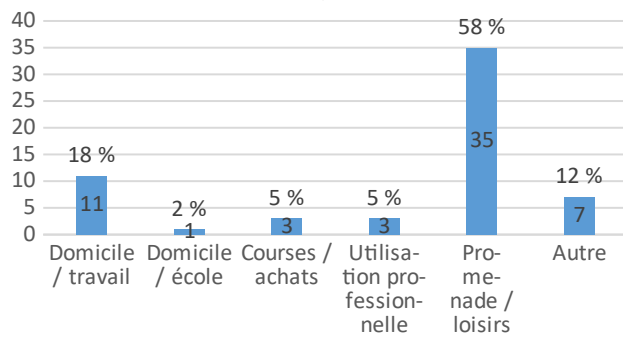
Ces observations valent également pour les départements de la Famille 2.

◆ Nombre de tués par catégorie sociale et professionnelle ainsi que par motif de trajets (2017-2021)



Les catégories sociales et professionnelles les plus touchées sont celles: des retraités, des professions intermédiaires et employés, des ouvriers, des étudiants ou scolaires. (tendance également observée dans la Famille 2)

Nombre de tués selon le motif du trajet



Les motifs de trajets relevés sont majoritairement des déplacements pour raisons personnelles (77%).

Les déplacements liés à la profession se répartissent :

- 18% domicile/travail,

- 5% utilisation professionnelle.

Dans les départements de la Famille 2, le motif de déplacement principal est également personnel.

Conclusion de l'analyse des victimes d'accidents mortels entre 2017 et 2021

Sur la période 2017-2021, objet du présent diagnostic d'accidentalité, il a été enregistré **66 tués** dans l'Indre, avec des pics en 2017 (19 tués) et 2019 (17 tués).

A contrario une baisse de la mortalité routière a été enregistrée en 2020 et 2021, suite aux restrictions dans les déplacements et aux nouvelles modalités de travail (télétravail) mises en place dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire de la COVID 19.

Les constats ci-dessous sont réalisés:

→ Les tranches d'âge les plus impactées sont:

- les 65 ans et plus: 30%,
- les 45 à 64 ans: 27 %,
- les 25 à 44 ans: 26%.

La part des victimes décédées dans la tranche d'âge entre 25 et 44 ans (26 %) est très supérieure à qu'elle représente dans la population indrienne (19%).

Les victimes dans les autres tranches d'âge ne présentent pas de sur-représentation au regard de leur part dans la population.

→ La répartition par mode de déplacement et par tranche d'âge des victimes décédées fait ressortir:

- la vulnérabilité des deux tranches d'âge supérieur de la pyramide des âges, quel que soit le mode déplacement,

- l'importance d'un effort soutenu pour les usagers de deux-roues motorisés, concernés particulièrement dans les deux tranches d'âge adulte de 25 à 44 ans et de 45 à 64 ans,

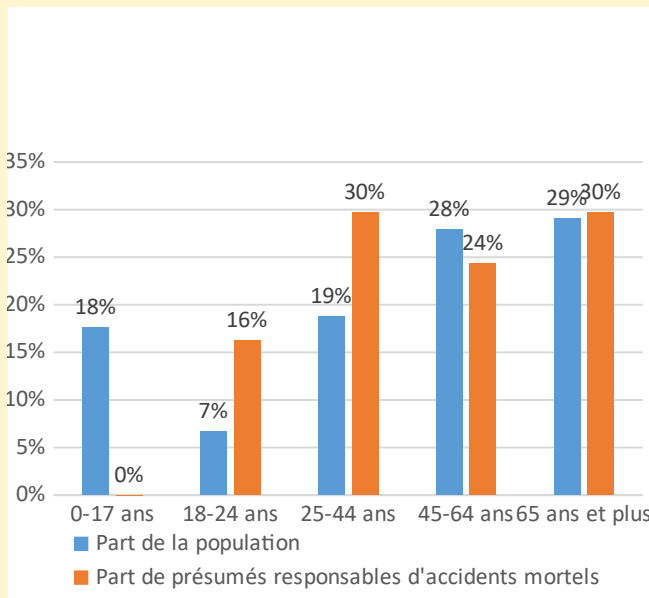
- l'importance de la prise en compte des modes doux de déplacement dans les orientations du DGO, avec prioritairement la sécurisation de l'usage de la marche et la réduction des risques routiers relatifs à l'usage d'engins de déplacement personnel motorisés.

→ La répartition des victimes par catégorie sociale et professionnelle ainsi qu'en fonction du motif du trajet permet:

- de confirmer la vulnérabilité des tranches d'âge de 45 à 64 ans et de 65 ans et plus, avec un tiers de personnes retraitées parmi les victimes,
- de constater que les accidents mortels surviennent majoritairement pendant des trajets pour un motif personnel et non dans un trajet professionnel ou domicile/travail,
- Cependant, lorsque le déplacement est lié à l'activité professionnelle (utilisation professionnelle d'un véhicule ou trajet domicile-travail), les trois quarts des victimes décédées le sont sur le trajet domicile/travail.

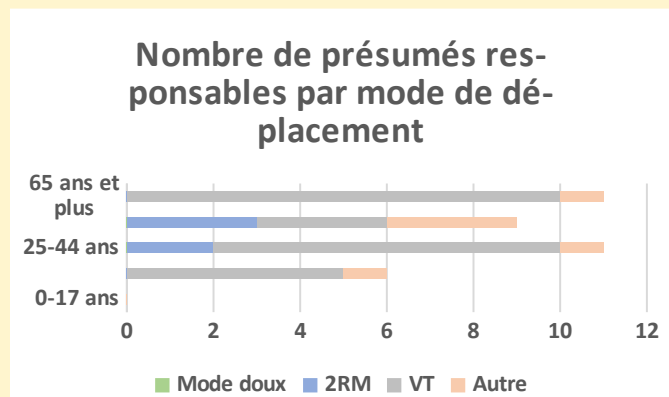
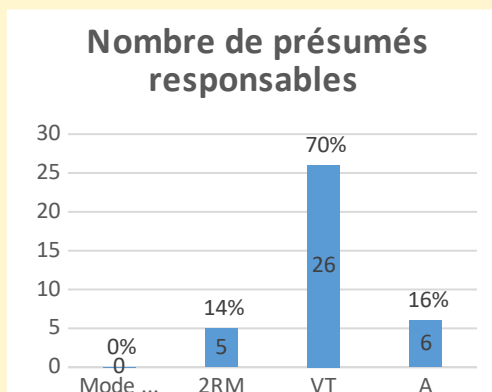
2.1.4. Mortalité routière: les présumés responsables (PR)

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



- 54% des PR sont des conducteurs des deux tranches d'âge supérieur,
- 30% des PR ont entre 25 et 44 ans, niveau très supérieur à leur part dans la population (19%),
- 16% ont entre 18 et 24 ans alors que leur part dans la population n'est que de 7%. La répartition est similaire dans la Famille 2.

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



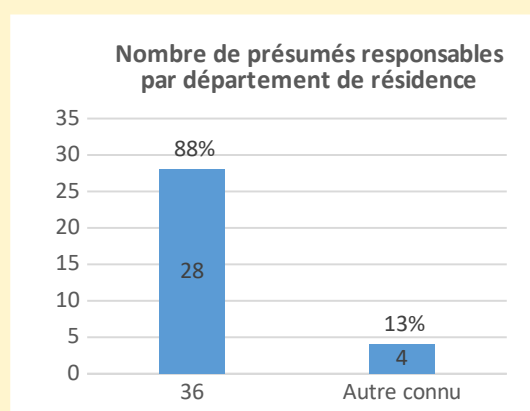
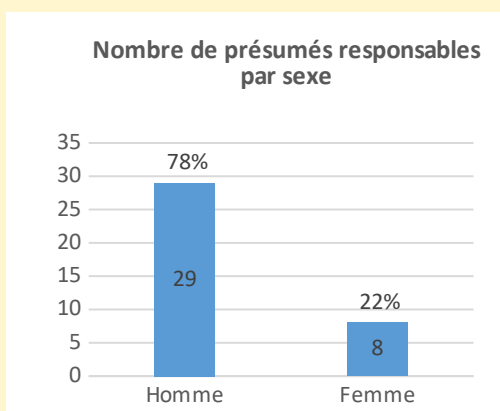
Les PR sont pour :

- 70 % des conducteurs de véhicules de tourisme qui appartiennent 65 ans et plus et aux 25 à 44 ans,
- 14 % des conducteurs de deux roues-motorisés qui se répartissent entre les 45-64 ans et les 25-44 ans,
- 16 % des conducteurs d'autres véhicules (poids-lourds, véhicules utilitaires) majoritairement de la tranche d'âge des 45 à 64 ans.

Aucun PR n'est constaté en ce qui concerne les modes doux de déplacement.

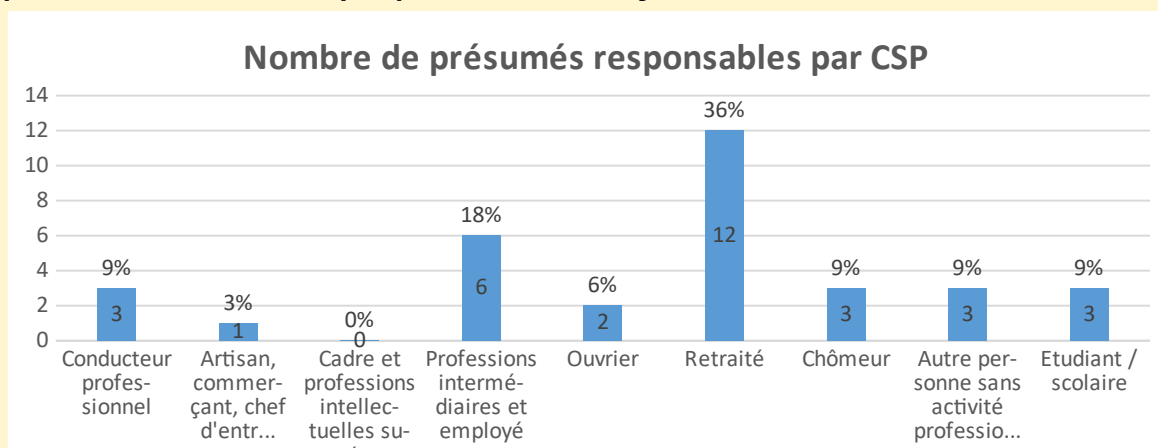
Famille 2 : les PR utilisateurs de modes doux représentent 7,52 %, dont plus de la moitié âgés de 65 ans et plus.

◆ Nombre de présumés responsables par sexe et par département de résidence (2019-2021) :



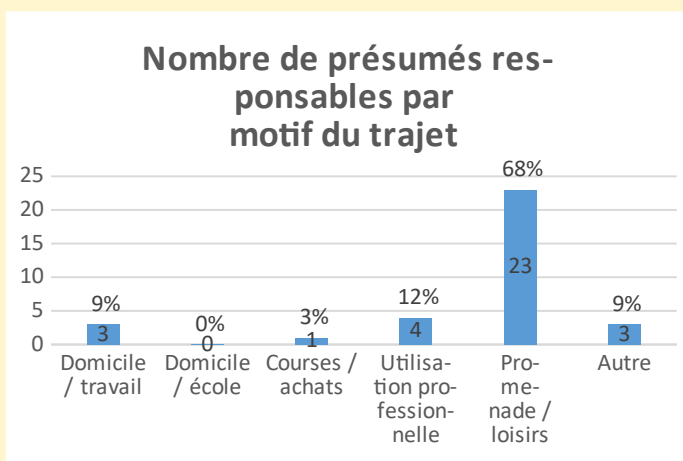
Les observations sont les mêmes que pour les victimes décédées.

◆ Nombre de présumés responsables par catégorie sociale et professionnelle ainsi que par motif de trajets (2019-2021) :



Les PR sont, en premier des personnes retraitées (36%), ensuite des personnes appartenant à la catégorie des professions intermédiaires et employés (24%) et en dernier, à égalité des personnes appartenant aux catégories des conducteurs professionnels, des chômeurs, des personnes sans activité professionnelle, des étudiants (9% chacune).

Dans la famille 2 de départements, à la différence de l'Indre, la catégorie des ouvriers est plus concernée (20%) et celle des retraités l'est moins (29%).



Le motif du trajet « promenade-loisirs » concernent 68 % des PR; les motifs professionnels (« domicile/travail et « utilisation professionnelle ») portent sur 20 % des PR. Le constat est équivalent dans la Famille 2

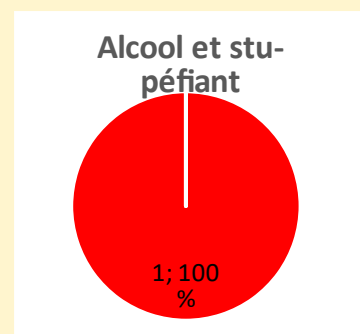
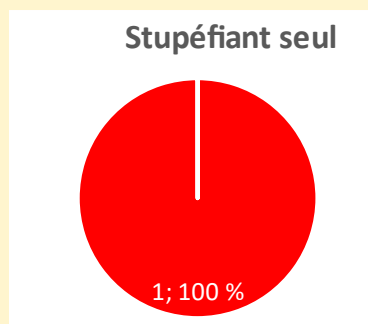
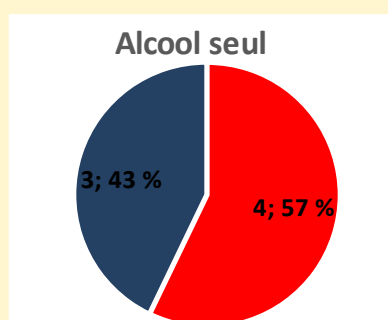
◆ **Les facteurs comportementaux des présumés responsables (2019-2021) :**

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	17%	13 %	16 %
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	21 %	13 %	19 %
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	0 %	13 %	3 %
Alcool et stupéfiant	3 %	0 %	3 %
Inattention - téléphone	3 %	63 %	16 %
Non respect de la priorité	10 %	0 %	8 %
Malaise	17 %	0 %	14 %
Somnolence - fatigue	10 %	0 %	8 %
Médicaments	0 %	0 %	0 %
Contresens	7 %	0 %	5 %
Dépassement dangereux	3 %	0 %	3 %
Changement de file	7 %	0 %	5 %
Non respect des distances de sécurité	0 %	0 %	0 %
Eblouissement	0 %	0 %	0 %
Autre cause	3 %	25 %	8 %
Cause indéterminée	21 %	0 %	16 %
	124 %	125 %	124 %

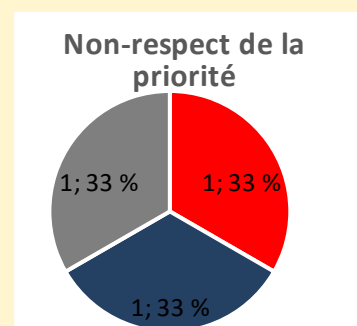
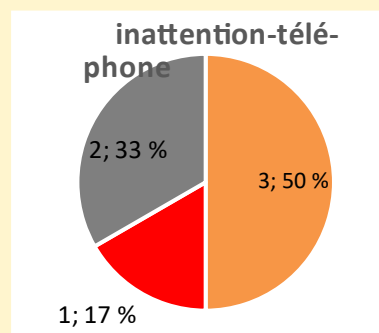
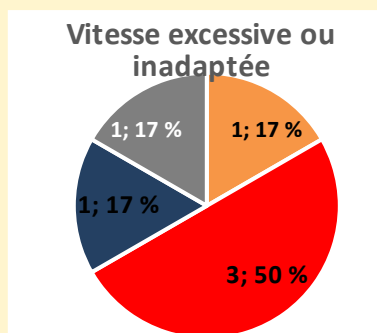
Observations : les pourcentages sont > à 100 % car les accidents peuvent comporter un ou plusieurs facteurs.

L'alcool reste la première cause connue d'accidents mortels, suivie à parts égales de la vitesse excessive ou inadaptée et de l'inattention, viennent ensuite les facteurs relatifs à la survenance de malaises, à la fatigue, à la somnolence et au non-respect de la priorité et du Code de la route. Dans la Famille 2 de départements, la vitesse occupe la première place avec 24% des causes connues. Les autres facteurs se répartissent dans un ordre identique au constat dans l'Indre.

◆ Répartition selon l'âge des principaux facteurs comportementaux (2019-2021) :



■ 18-24 ans ■ 25-44 ans ■ 45-64 ans



■ 18-24 ans ■ 25-44 ans ■ 45-64 ans ■ 65 ans et plus

Les conducteurs PR d'accidents mortels appartenant à la tranche des 25-44 ans sont concernés par deux facteurs :

- la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique : 57 % des auteurs,
- une vitesse excessive ou inadaptée : 50 % des auteurs.

L'inattention et l'usage du téléphone au volant concernent principalement les jeunes de 18 à 24 ans (50 %).

Comme dans l'Indre, dans les départements de la Famille 2, le facteur alcool concerne en majorité les PR de 25 à 44 ans suivis par les 45 à 64 ans, mais à la différence de l'Indre, il concerne aussi les tranches de 18-24 ans et 65 ans et plus.

Conclusion de l'analyse des présumés responsables d'accidents mortels entre 2019 et 2021

De 2019 à 2021, le nombre total des présumés responsables d'accidents mortels a été de 37.

→ Comme pour les victimes, la part des présumés responsables de la tranche d'âge entre 25 et 44 ans (30 %) est très supérieure à celle qu'elle représente dans la population indrienne (19 %).

Cependant, les deux tranches de 45 à 64 ans et de 65 ans et plus sont également très concernées en termes de responsabilité puisqu'elles représentent 54 % du total des présumés responsables.

S'y ajoute la tranche des jeunes de 18 à 24 ans qui représente 16 % des présumés responsables pour une part dans la population de 7 %.

→ L'étude des modes de déplacement fait ressortir la prépondérance des véhicules de tourisme dans toutes les tranches d'âge (sauf 0-17 ans). Les conducteurs de deux roues-motorisés qui concernent particulièrement la tranche des 25 à 44 ans nécessitent également un suivi attentif; Aucun présumé responsable n'est constaté en ce qui concerne les modes doux de déplacement dans l'Indre, mais le développement de leur usage, notamment des EDPM, implique la mise en œuvre de mesures préventives.

→ Les présumés responsables d'accidents mortels sont des personnes retraitées pour 36 %, des personnes ayant une activité professionnelle pour 36 % également et des personnes sans profession, au chômage ou d'étudiants et de scolaires pour 27 %.

→ L'alcool est le principal facteur d'accident mortel et impacte les 25-44 ans (57%) et les 45-64 ans (43%).
La vitesse est le second facteur et concerne également pour 50% les 25-44 ans.
L'inattention vient ensuite, avec pour 50 % des jeunes de 18-24 ans.
Le non-respect de priorité se répartit entre les trois tranches d'âge (25 à 44 ans, 45 à 64 ans et 65 ans et plus) à hauteur de 33 % chacune.

2.1.5. Le Risque routier professionnel

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

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	15
... un usager en trajet professionnel	12
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail (total)	26

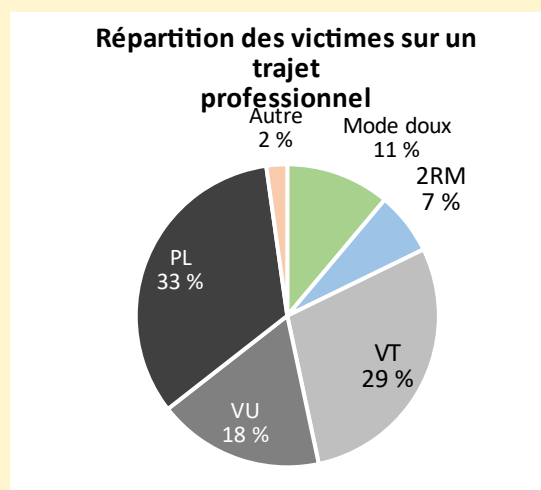
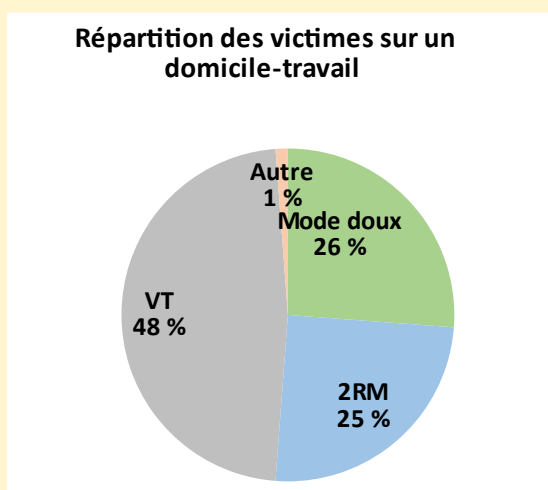
Dans l'Indre le pourcentage de personnes décédées dans un accident impliquant un motif domicile/travail ou un trajet professionnel est de 39 % (Famille 2 : 36 %).

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

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	11
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	3
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	60
Nombre de personnes tuées total	66

La proportion de personnes tuées ayant un motif de déplacement domicile-travail ou un trajet professionnel est de 21 % (Famille 2 : 14 %).

- ◆ Répartition des victimes d'un accident sur un trajet domicile-travail ou sur un trajet professionnel en fonction du mode de déplacement (2017-2021) :



Les victimes sur un trajet domicile-travail sont principalement usagères de véhicules de tourisme (48%).

Les usagers de deux-roues motorisés et de modes doux sont également touchés (pour 1/4 chacun du total des victimes).

Dans la Famille 2 de départements, les usagers en deux roues motorisés sont plus touchés (30%) et en modes doux moins impactés (12%).

Les victimes dans une utilisation professionnelle sont des usagers de poids-lourds et de véhicules utilitaires pour 51% des victimes.

Viennent ensuite les victimes en véhicules de tourisme (29%).

Dans la Famille 2 de départements, les usagers en poids-lourds et en véhicules utilitaires sont touchés pour 41% seulement et, a contrario, les usagers de véhicules de tourisme pour 35%.

Conclusion de l'analyse des risques routiers professionnels entre 2017 et 2021

- Les usagers de véhicule de tourisme présentent une particulière vulnérabilité dans les deux types de trajets (respectivement 48 % en trajet domicile-travail et 29 % en trajet professionnel),
- Sur le trajet domicile-travail, les deux roues-motorisés et les modes doux sont également très impactés (respectivement 25 et 26 % des victimes),
- Les professionnels utilisateurs de poids lourds ou de véhicules utilitaires (51 % des victimes) nécessitent également une attention spécifique.

2.1.6. Le Réseau routier

◆ Présentation du réseau routier

Le réseau routier est composé de 98 km d'autoroute, de 37 km de route nationale, de 4 982 km de routes départementales et de 6 217 km de voies communales, soit un total de 11 334 km.

Tous les grands axes routiers principaux départementaux (A 20, RN 151, RD 943, RD 956, RD 925), convergent vers le chef-lieu de l'Indre, Châteauroux, ceinturé par une rocade.

L'autoroute A20 appartenant à l'État, non concédée et non payante, traverse le département du nord au sud.

Les données relatives au trafic moyen journalier 2021 sur le réseau national et départemental de l'Indre figurent sur la carte en annexe 1 au présent DGO, extraite du site internet www.inforoute36.fr.

Les axes de couleur noire représentent plus de 10 000 véhicules/jour et les axes de couleur orange de 5 001 à 10 000 véhicules/jour.

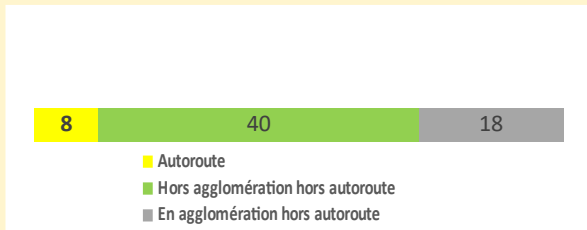
L'examen des données de trafics fait ressortir que la rocade de Châteauroux (RD 920) est en axe de couleur noir (plus de 10 000 véhicules/jour) ainsi qu'une portion de la RD 943 à partir d'Ardentes en direction de Châteauroux.

◆ Indicateurs d'accidentalité

	Part de l'accidentalité période 2017-2021		
	Part réseau Routier du département	Part accidents Corporels	Part accidents Mortels
Réseau routier: 11 334 km			
Autoroutes : 98 km	0,90 %	8,00 %	12,00 %
ROUTE NATIONALE : 37 km	0,30 %	2,00 %	3,00 %
Routes départementales : 4982 km	44,00 %	52,00 %	74,00 %
Voies communales : 6217 km	55,00 %	40,00 %	15,00 %

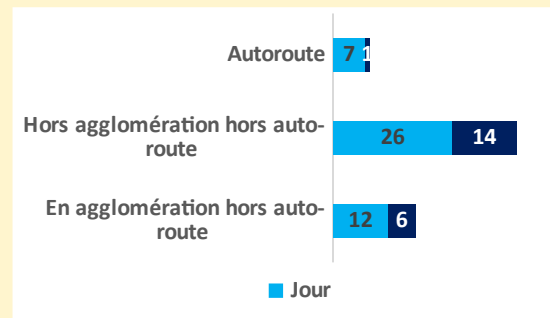
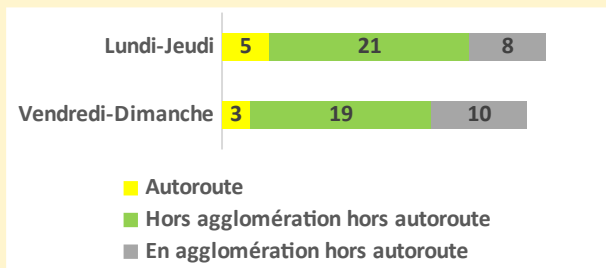
* Le total des parts accidents corporels et mortels peut être supérieur à 100 % : un accident peut avoir lieu à l'intersection de deux voies de catégories différentes et faire l'objet d'un double compte.

◆ Nombre de tués sur autoroute, hors agglo et en agglo, suivant la période de la journée (2017-2021)



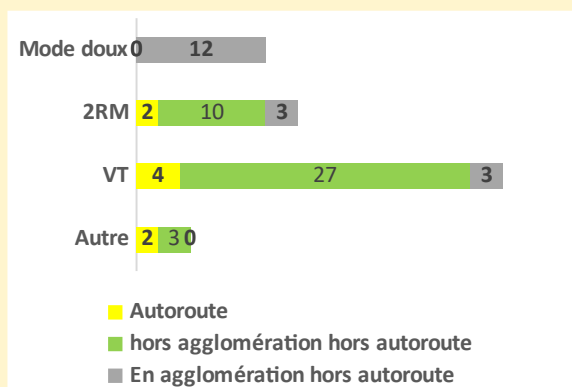
61% des victimes sont décédées dans un accident hors agglomération .
Même constat dans la Famille 2.

◆ **Nombre de tués suivant le jour de la semaine et suivant la période de la journée (2017-2021)**



Les victimes sont décédées majoritairement hors agglomération, sur le réseau hors autoroute et, à part quasi égale, aussi bien les quatre jours ouvrables que les vendredis, samedis et dimanches. De plus, les accidents mortels ont lieu majoritairement le jour. Même constat dans la Famille 2.

◆ **Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)**



Les accidents mortels survenus avec l'usage d'un mode doux de déplacement se situent en majorité en agglomération. Ceux survenus en deux roues-motorisés et véhicules de tourisme se situent hors aggro.

Conclusion de l'analyse des accidents mortels entre 2017 et 2021 par rapport au réseau routier

- La majorité des victimes sont décédées hors agglomération et autoroute. A l'inverse, il est noté que les accidents corporels, toutes catégories confondues, se produisent dans l'Indre majoritairement en agglomération.

	EN AGGLO	HORS AGGLO	A 20
Accidents corporels	306	255	45
Tués	18	40	8

- Les accidents mortels surviennent à part identique aussi bien les jours ouvrables de la semaine que les week-ends. Les accidents mortels ont principalement lieu le jour.
- les accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme ou un 2 RM surviennent principalement hors agglomération. A contrario, les accidents avec un mode de déplacement doux ont lieu en agglomération.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

2.2.1 Typologie des accidents

◆ Qui tue et qui blesse qui hors agglomération 2017-2021

Les victimes de collisions représentent 60% des victimes et les victimes d'accidents sans tiers représentent les 40% restant.

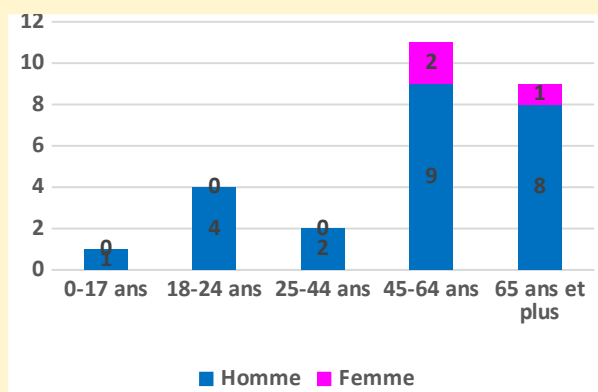
Les collisions entre véhicules de tourisme sont celles qui occasionnent le plus de victimes, suivies des collisions entre véhicules de tourisme et motocyclettes.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	10	19	105	1	5	0	1	144
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
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	1	6	1	0	0	0	8
VT	2	13	2	28	97	3	3	0	3	151
VU	0	1	0	3	7	1	0	0	0	12
PL	1	0	0	0	13	0	0	0	1	15
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	2	0	1	1	2	0	0	0	0	6
MULTICOLLISION	0	5	0	0	16	0	0	1	1	23
TOTAL	5	22	13	52	247	6	8	1	6	360
<i>Part de victimes</i>	1%	6%	4%	14%	69%	2%	2%	0%	2%	100%

La Carte des accidents mortels hors agglomération figure dans l'annexe 2 au présent document.

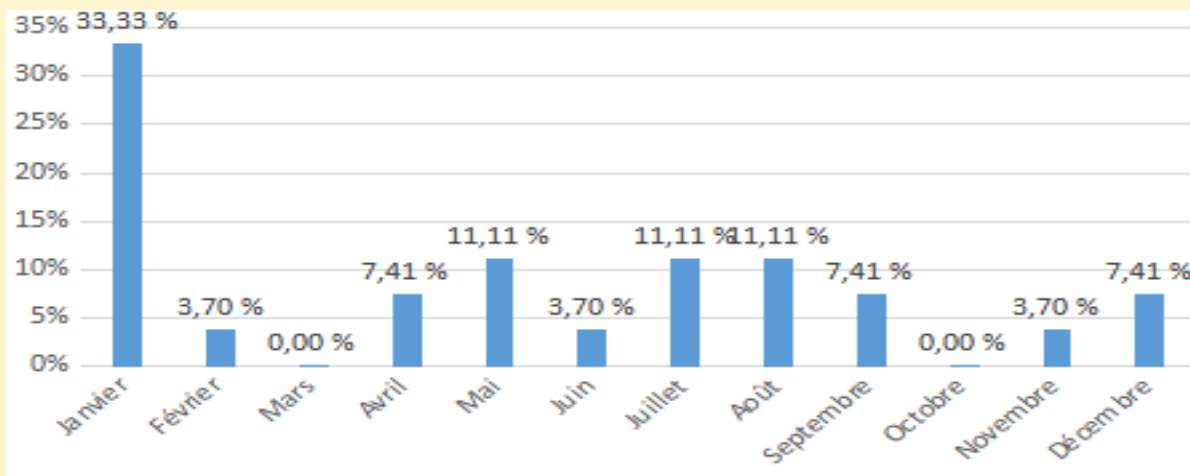
2.2.2. Modes doux (hors agglomération)

◆ Victimes en modes doux (piétons, EDPSM, EDPM, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)



Les victimes en modes doux sont principalement des hommes de 45-64 ans et de 65 et plus.
Ces classes d'âge concernent également la Famille 2.

◆ Répartition des victimes en modes doux selon le mois de l'année, hors agglomération (2017- 2021)

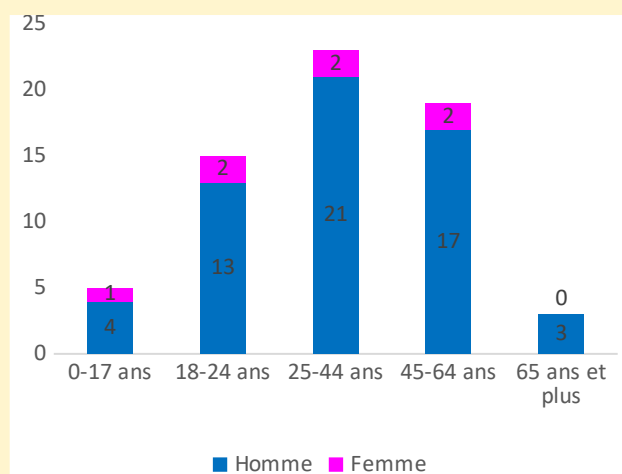


Le pic des accidents en mode doux est constaté au mois de janvier (période hivernale avec risques de verglas, de brouillard...). Cependant, ceux-ci interviennent également à la belle saison (printemps-été). Dans les départements de la Famille 2, les victimes sont réparties tout au long de l'année avec des pics en juillet, août et septembre.

La Carte des accidents corporels hors agglomération impliquant un mode doux de déplacement figure dans l'annexe 2 au présent document.

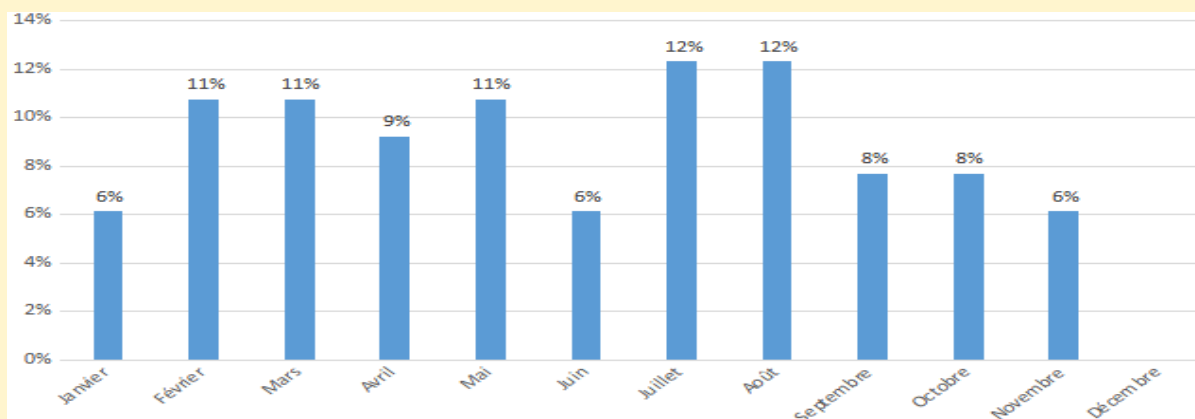
2.2.3. Deux roues-motorisés

◆ Victimes en deux roues-motorisés (cyclos et motos) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)



Les victimes en deux roues motorisées sont majoritairement des 25-44 ans et des 45-64 ans. Le constat est semblable à celui des départements de la Famille 2.

◆ **Victimes en deux roues-motorisés (cyclos et motos) selon le mois de l'année hors agglomération (2017-2021)**

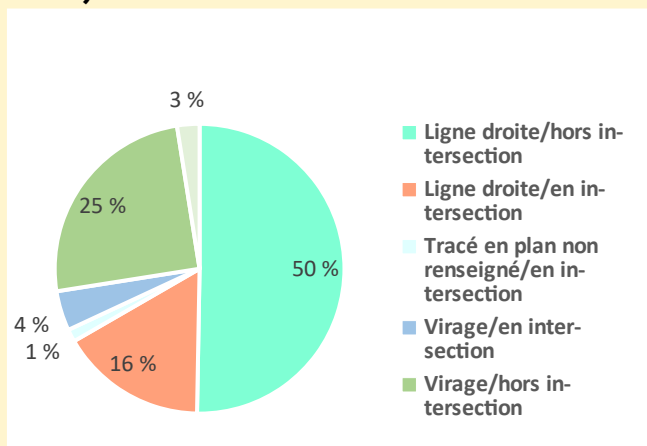


La répartition des victimes en deux roues-motorisés met en évidence un pic en juillet et août, ainsi qu'à la fin de l'hiver et au printemps.

La Carte des accidents corporels hors agglomération impliquant un deux-roues motorisé figure dans l'annexe 2 au présent document.

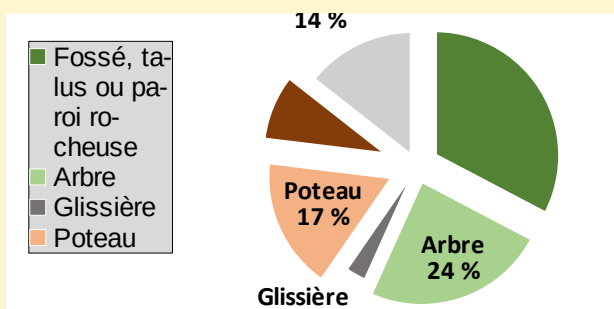
2.2.4. Facteurs spécifiques

◆ **Répartition des victimes hors agglomération selon le lieu (2017-2021)**



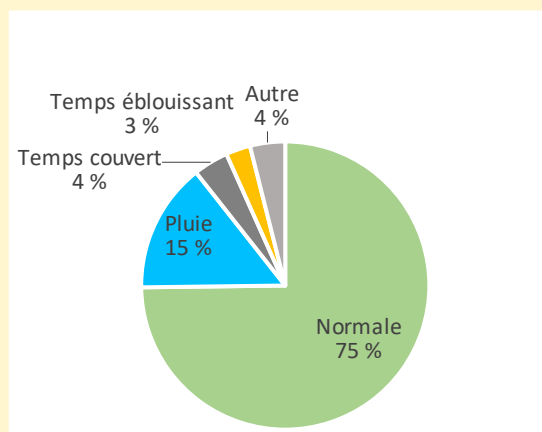
Les accidents ont lieu majoritairement en ligne droite hors intersection et en virage hors intersection. (idem Famille 2)

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



33 % des accidents ont lieu contre des fossés, talus, etc ou contre un arbre (24%).
Famille 2: même répartition.

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



75 % des accidents ont lieu en conditions atmosphériques normales et 15 % par temps de pluie à 15% (même tendance dans la Famille 2).

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

2.3.1 Typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	20	8	61	0	0	0	1	91
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	2	0	0	0	3	0	0	0	0	5
Moto	1	1	0	0	2	1	0	0	0	5
VL	72	26	29	22	69	0	2	0	1	221
VU	6	1	6	1	4	0	0	0	0	18
PL	1	0	0	1	3	0	0	0	0	5
TC	3	0	0	1	0	0	0	0	0	4
Autre	3	0	0	1	1	0	0	0	0	5
MULTICOLLISION	1	2	2	1	14	0	0	0	0	20
TOTAL	89	32	58	36	157	1	2	0	2	377
<i>Part de victimes</i>	24%	8%	15%	10%	42%	0%	1%	0%	1%	100,00%

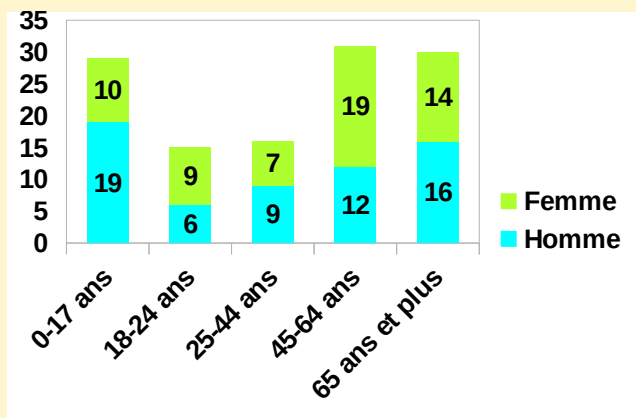
76% des victimes d'accidents corporels le sont suite à une collision et 24% sont victimes d'accidents sans tiers.

Les collisions entre véhicules de tourisme et piétons sont celles qui occasionnent le plus de victimes, suivies des collisions entre véhicules de tourisme, des collisions entre véhicules de tourisme et cyclomoteurs, entre véhicules de tourisme et vélos et, entre véhicules de tourisme et motos.

La carte des accidents mortels survenus en agglomération de 2017 à 2021 figure en annexe 2 au présent document.

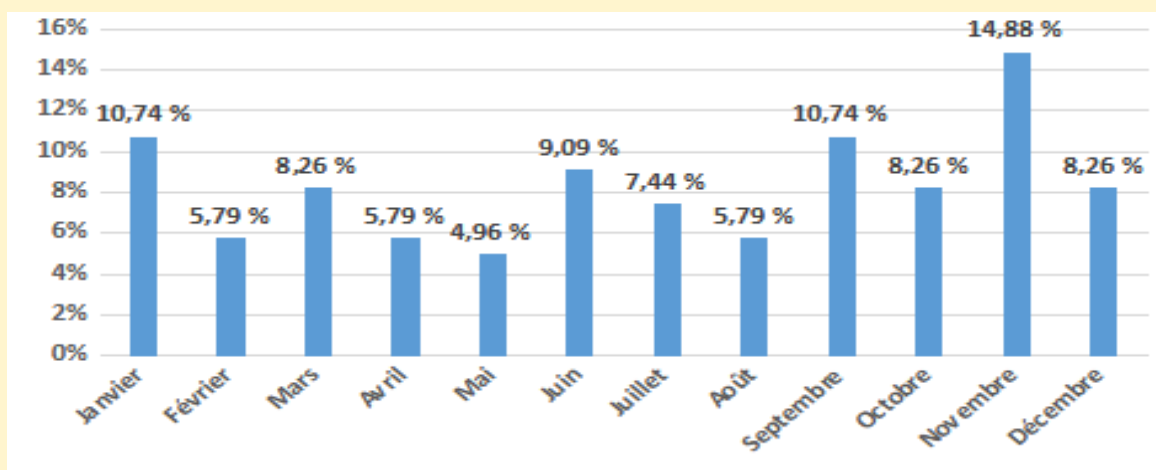
2.3.2 Modes doux

- ◆ Victimes en modes doux (piétons, EDPSM, EDPM, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



Les victimes en mode doux concernent aussi bien les hommes que les femmes. Les usagers de 45 à 65 et + représentent 51 % des victimes et les 0 à 17 ans: 24 %.

- ◆ Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois de l'année en agglomération (2017-2021)

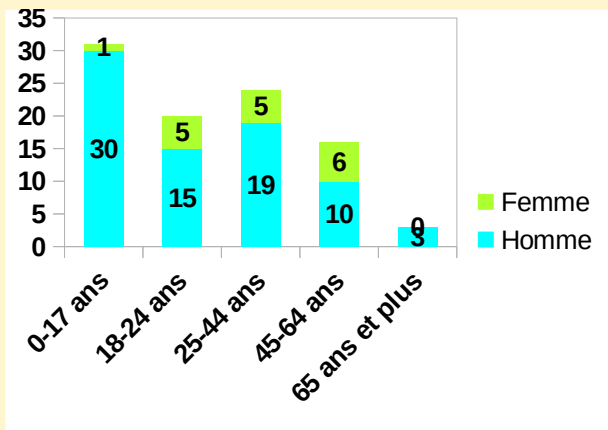


Les victimes en modes doux sont plus particulièrement impactées pendant les mois de septembre à janvier.

La carte des accidents survenus en modes doux de déplacement en agglomération de 2017 à 2021 figure en annexe 1 au présent document.

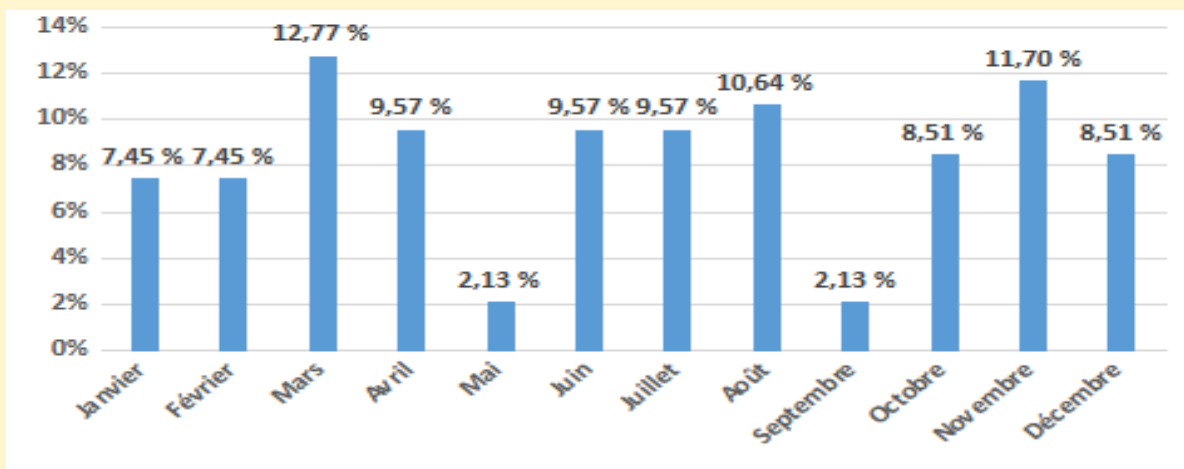
2.3.3 Deux roues motorisés

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



33% des victimes en 2RM ont entre 0 et 17 ans à la différence des accidents hors agglomération où ils sont peu concernés (7%), 26% concernent les 25 à 44 ans, 21% impactent les 18 à 24 ans avec 21%.

◆ Répartition en % des victimes en deux roues-motorisés selon le mois de l'année en agglomération (2017-2021)

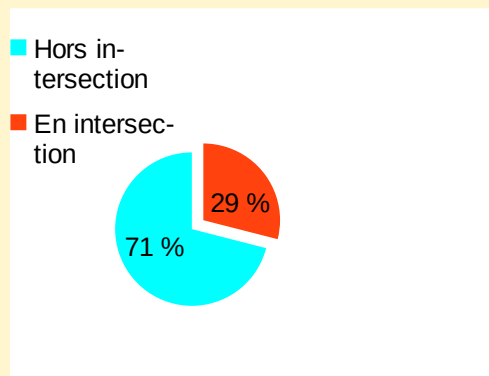


Après un pic en mars, les accidents en 2RM concernent surtout les mois de juin à août.

La carte des accidents survenus en deux roues motorisés en agglomération de 2017 à 2021 figure en annexe 2 au présent document.

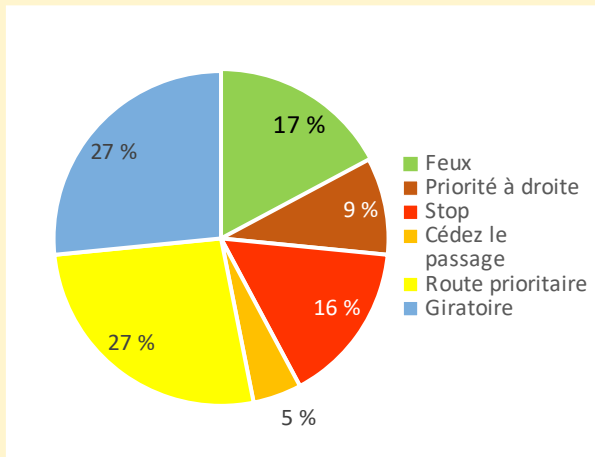
2.3.4 Facteurs spécifiques

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



La part des accidents hors intersection est de 71%.

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



Les accidents en intersection concernent les routes prioritaires et les giratoires à 54%.

Conclusion de l'analyse des usagers impliqués dans un accident corporel entre 2017 et 2021

hors agglomération

- 60% des usagers impliqués dans un accident corporel le sont suite à collision,
 - dont entre deux véhicules de tourisme: 45%,
 - entre un deux roues-motorisé et un véhicule de tourisme: 13%,
 - entre un vélo et un véhicule de tourisme: 6%;
- Les usagers impliqués dans un accident sans tiers représentent 40%;
- 74% des usagers impactés en modes doux sont des usagers de 45 à 64 ans et de 65 ans et plus.
Les pics d'accidentalité les concernant se situent en janvier et à la belle saison;
Les accidents surviennent principalement hors agglomération, aux alentours de l'agglomération de Châteauroux.
- 65% des usagers impliqués dans un accident avec un deux-roues motorisé sont des hommes entre 25 et 64 ans ;
Les pics d'accidentalité se situent en fin d'hiver, au printemps et en juillet-août;
Les accidents se répartissent sur l'ensemble du territoire, et particulièrement en zone centrale, ainsi que dans le sud du département.
- Facteurs spécifiques:
Les accidents surviennent majoritairement en ligne droite hors intersection;
Les accidents survenant sans véhicule autre sont, pour 60%, des pertes de contrôle avec achèvement de la trajectoire dans un fossé, un talus, une paroi rocheuse, un mur ou un poteau, et pour 24% contre un arbre.

En agglomération

- 76% des usagers impliqués dans un accident corporel le sont suite à collision, 24% sont impliqués dans un accident sans tiers;
- La répartition des victimes de collisions en fonction du mode de déplacement est différente de celle constatée hors agglo et fait ressortir la vulnérabilité des modes doux et des deux-roues motorisés:

collision entre véhicules de tourisme et piétons:25%,
entre véhicules de tourisme: 24%,
entre un cyclomoteur et un véhicule de tourisme: 10%
entre un vélo et un véhicule de tourisme: 9%;
entre un deux roues motorisées et un véhicule de tourisme: 8%;

- Les victimes en modes doux concernent chaque tranche d'âge de façon significative, avec deux tranches d'âge plus touchées: les 45 à 65 ans (51% des victimes) et les 0 à 17 ans (24%).
Les victimes sont plus particulièrement impactées pendant les mois de septembre à janvier.
Les accidents surviennent principalement sur le territoire de Châteauroux Métropole;
- Les victimes en deux roues-motorisés concernent de façon significative toutes les tranches d'âge, à l'exception des personnes de 65 ans et plus qui sont très peu touchées;
Après un pic en mars, les accidents en deux-roues motorisés concernent surtout les mois de juin à août.
Les accidents se concentrent quasi essentiellement sur le territoire de Châteauroux Métropole;

2.4. Quelques données relatives à l'accidentalité en 2022 dans l'Indre

◆ Données générales sur l'évolution des accidents corporels en 2022 par rapport à 2021, 2020 et 2019

L'année 2022 a été marquée par la fin des mesures relatives à la fin de la crise sanitaire de la Covid 19. Les déplacements et le trafic routier ont repris et l'accidentalité a retrouvé un niveau proche de celui de 2019, année de référence avant la pandémie.

Selon les données quasi définitives de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) communiquées le 31 janvier 2023, 3260 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2022, traduisant un retour au niveau de mortalité de 2019.

Cependant, le nombre de blessés reste en baisse en 2022 par rapport à 2021 et est bien en-deça de 2019.

	2022	2021	2019	Évol 2022/21	Évol août 2022 / août 2019
Accidents corporels	52 495	53 540	56 016	- 2 %	- 6,3 %
Tués	3 260	2 944	3 244	+ 10,7 %	+ 0,5 %
Blessés	65 700	67 057	70 490	- 2 %	- 6,8 %

L'Indre a suivi l'évolution constatée au plan national avec une mortalité routière en hausse en 2022, soit 19 décès par rapport à 2021 où avaient été comptabilisés 11 décès, et quasi équivalente à celle constatée en 2019 où 17 personnes avaient perdu la vie.

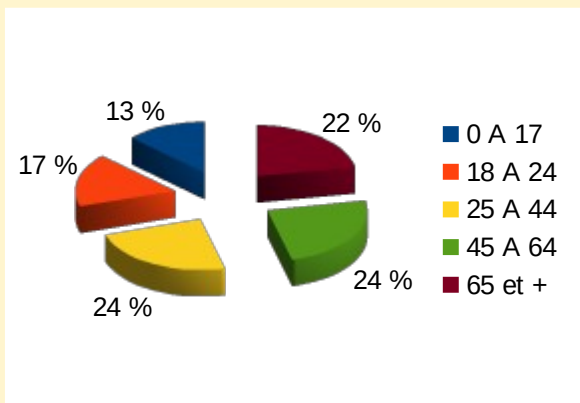
En 2022, le nombre de blessés a été de 112, équivalent à 2021 et en baisse par rapport à 2019 où avaient été enregistrés 176 blessés.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, la mortalité routière a été fortement marquée en janvier et février 2022, à la sortie de la crise sanitaire, la tendance s'infléchissant ensuite.

2022	J	F	M	A	M	J	J	A	2022	2021	2020	2019	Evol 2022/2021	Evol 2022/2019
Nb d'accidents	16	10	6	4	10	13	3	7	100	97	76	147	+3,09%	-32,00 %
Nb de tués	4	6	1	0	3	0	0	1	19	11	8	17	+72,72 %	+11,76%
Nb de blessés	20	8	5	6	12	18	4	7	112	112	101	176	+0,00%	-36,00 %

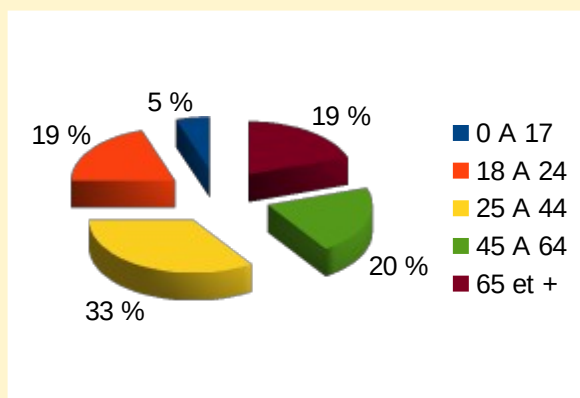
◆ Détails des accidents corporels en 2022

➤ Victimes (tuées et blessées) par tranche d'âge



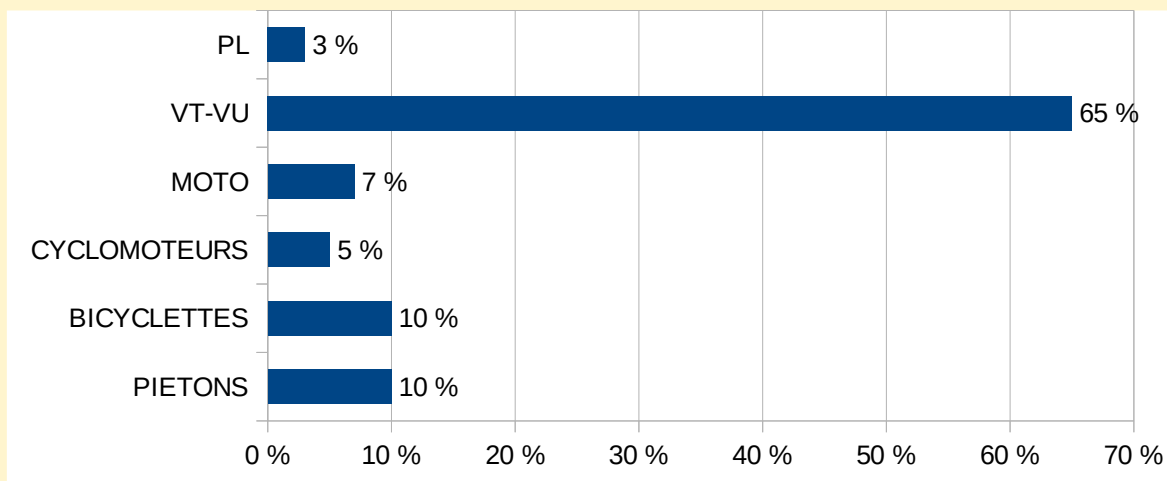
La répartition confirme la vulnérabilité des 25-44 ans, qui sont impactés au-dessus de la part qu'ils représentent dans la population Indrienne (19 %); les deux tranches d'âge supérieur sont également sensibles.

➤ Les présumés responsables d'accidents corporels



Les auteurs présumés restent pour un tiers des usagers ayant entre 25 et 44 ans, suivis d'usagers de 45 à 64 ans et de 65 et plus. Les jeunes de 18 à 24 ans sont à suivre également.

➤ Accidents corporels par mode de déplacement

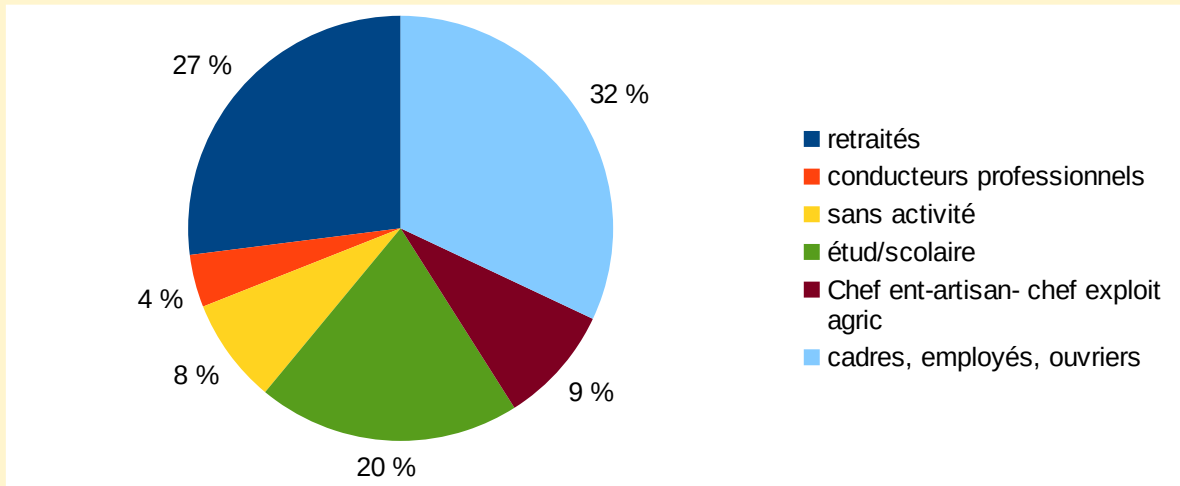


L'année 2022 confirme que les véhicules principalement impliqués sont des véhicules de tourisme. Toutefois, les accidents impliquant des motos et cyclomoteurs sont à noter (12%), ainsi que ceux concernant des vélos et des piétons (modes doux).

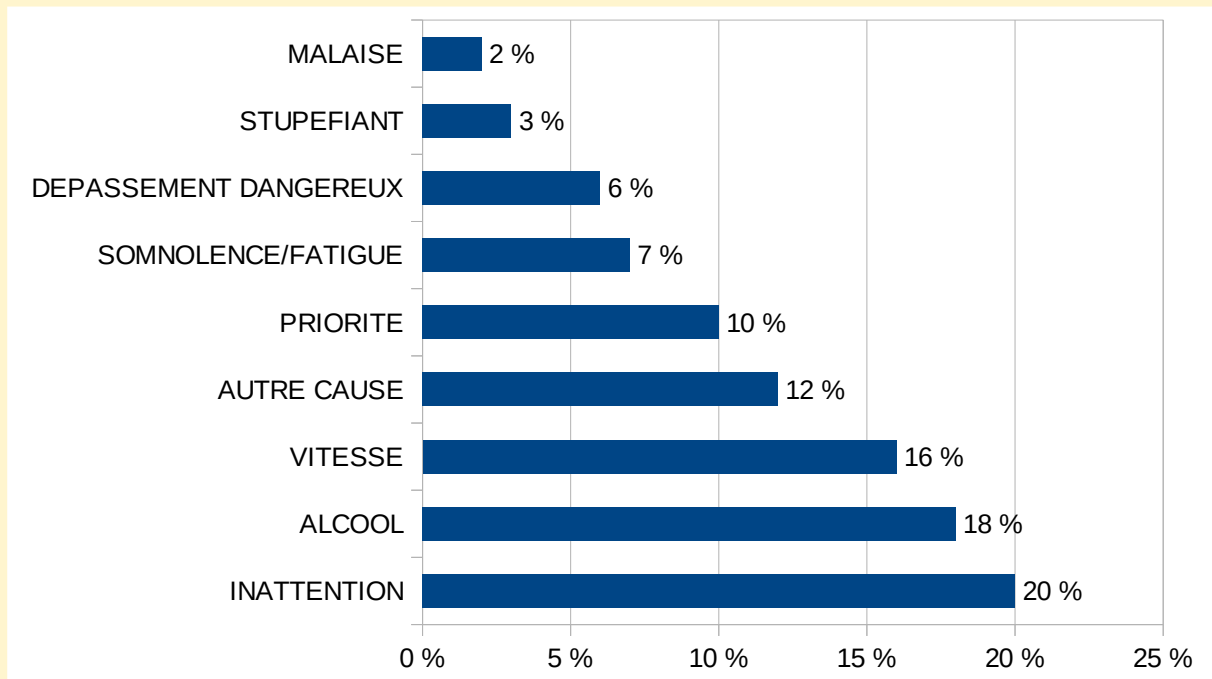
➤ Motifs du trajet

Les motifs professionnels des trajets représentent 17% des motifs connus dont 73% sur le trajet domicile-travail.

➤ Catégories socio-professionnelles



➤ Les facteurs comportementaux dans les accidents corporels



Les facteurs les plus présents dans les accidents restent: l'inattention, l'alcool et la vitesse.

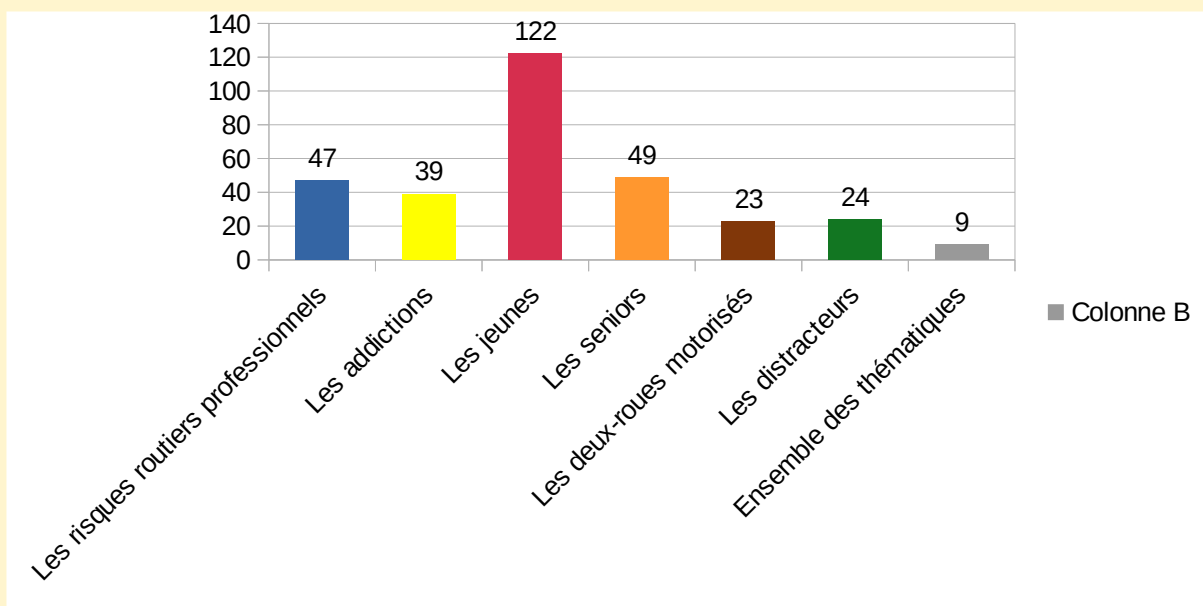
3 L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Dans ce cadre le Document général d'orientations de l'Indre pour 2018-2022, six enjeux avaient été retenus:

- **quatre enjeux nationaux :**
le risque routier professionnel,
les addictions (alcool, stupéfiants),
les jeunes,
les seniors.
- **deux enjeux départementaux complémentaires :**
les deux-roues motorisés,
les distracteurs.

◆ Répartition des actions réalisées par enjeu de 2018 à 2022



Au total ce sont plus de 300 actions qui ont été réalisées par le Pôle Sécurité routière de la Préfecture de l'Indre et par ses partenaires des services de l'État, des collectivités territoriales, du tissu associatif et des personnes privées de l'Indre (dont des entreprises, des assurances, le réseau des intervenants départementaux de la sécurité routière, etc.) tous engagés pour la sécurité routière.

Parmi ces actions mises en œuvre dans le cadre des Plans départementaux annuels de la sécurité routière, des actions emblématiques peuvent être citées.



- Une centaine d'actions d'informations pédagogiques ont été menées par le tissu associatif dans les écoles primaires, les collèges, les lycées, les centres de formation des apprentis et les établissements d'enseignement supérieur, en vue de sensibiliser et d'informer les jeunes sur les règles à respecter, les comportements à avoir, avec des outils et programmes adaptés en fonction des âges et des problématiques.
- Un «village sécurité routière» a été organisé en 2018 et 2019, rassemblant les élèves de collèges (3^e) et de lycées (2^de), en étroite collaboration avec les services de la Direction des services départementaux de l'Éducation nationale, autour d'ateliers multi-thématiques et multi-partenariaux, ainsi que d'animations concrètes sur les risques routiers.
- Une campagne de sensibilisation des élèves de l'enseignement secondaire a été menée en 2022 sur la réglementation et les risques relatifs à l'usage, en forte augmentation, des engins de déplacements personnels motorisés. Avec le partenariat des services de l'Éducation nationale, cette campagne a touché également les élèves de CM2 des écoles primaires de l'Indre, par une information à l'attention des enfants et de leurs parents au travers des carnets de liaison «école-familles». Par ailleurs, menée avant les fêtes de fin d'année 2022, elle a été accompagnée d'une information spécifique auprès des commerces de vente des EDPM (grandes surfaces, magasins de sport...).
- Des actions de sensibilisation au partage de la route ont été réalisées lors de manifestations cyclistes ou vélos, telles que le Tour de France et la Fête du vélo en 2021, ainsi que chaque année: une randonnée vélo «l'Échappée en Brenne» et au sein de clubs cyclistes. Le dispositif national du «Savoir rouler à vélos» a également été accompagné au travers des différentes interventions et actions en milieu scolaire.



- Des actions ont porté sur la sensibilisation au port et à l'emploi des équipements de sécurité à vélo, telle que l'action associative «Cyclistes Brille» organisée avant le début de la période hivernale, afin de promouvoir les équipements de sécurité et de visibilité auprès des usagers des modes de déplacement doux.





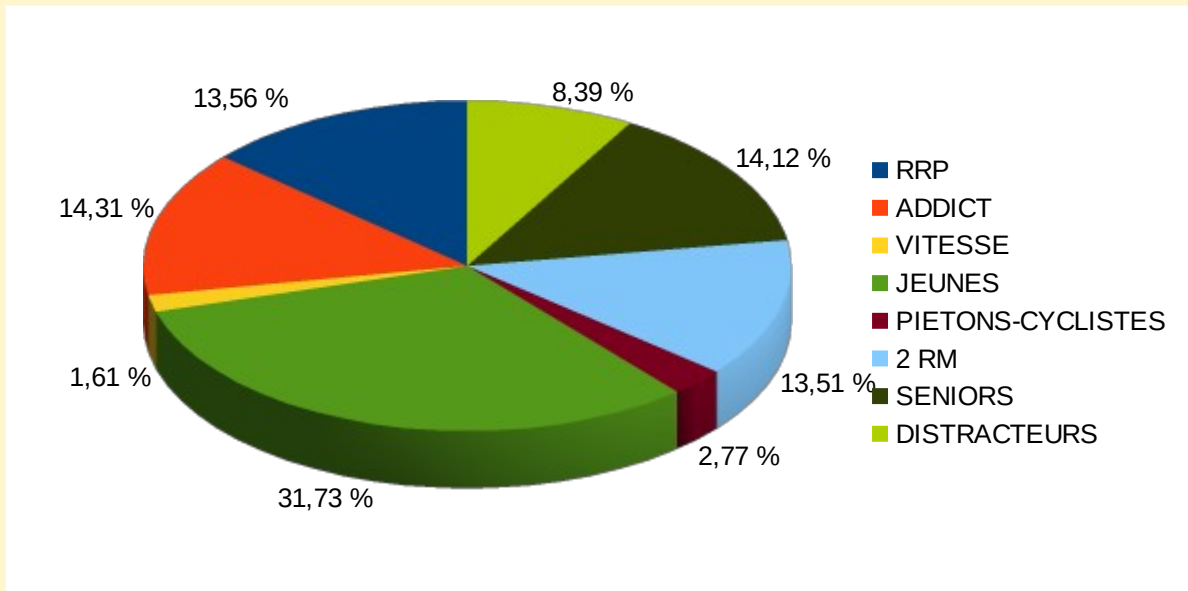
- En ce qui concerne l'impact des addictions sur les risques routiers, des actions pédagogiques spécifiques ont été menées auprès du public jeune ou pris en compte dans les actions réalisées au titre des risques routiers professionnels ainsi que dans les opérations destinées au «grand public». Des participations à des moments festifs ont été également réalisées, telle que celle organisée autour du festival «Reggae Temple» à Issoudun.
- Des actions de sensibilisation ont été réalisées auprès des salariés ainsi que des employeurs publics et privés sur la prévention des risques routiers professionnels. Un partenariat fort s'est, notamment, mis en place avec le centre hospitalier de Châteauroux. La Chambre de commerce et d'industrie a également animé différents ateliers auprès d'entreprises adhérentes sur l'insertion des risques routiers professionnels dans le cadre des Documents uniques d'évaluation des risques professionnels.
- Les seniors ont bénéficié d'ateliers de sensibilisation et de mise à niveau par rapport au code de la route et à la conduite organisés par les associations partenaires principalement, avec une diminution d'activités en 2020 et 2021 pendant la crise sanitaire.
- Des journées ciblées sur les deux roues motorisées ont été organisées en 2020 et 2021, sous forme d'un «village motos» et sur la base d'ateliers interactifs réunissant un ensemble de partenaires autour des risques routiers liés à la pratique de la moto, avec des présentations scénarisées de la mise en œuvre des premiers secours et de l'intervention des équipes du SMUR et des forces de l'ordre. Les services de l'escadron départemental de gendarmerie ont accompagné ces actions d'une mise en pratique de la conduite de motos en proposant une randonnée routière encadrée.
- De son côté, l'EDSR 36 a réalisé des «opérations de reprise de guidon» par demi-journées, du printemps au début de l'été, qui ont été très suivies (257 motards sensibilisés en 2022).
- Dans le cadre du « Plan national Gilets Airbag » mis en place en 2019, la préfecture de l'Indre a fait l'acquisition de gilets airbag et a procédé à une mise à disposition des établissements d'enseignement de la conduite de deux roues-motorisées de l'Indre. Les moniteurs se sont engagés, sur la base d'une charte de partenariat avec la préfecture, à présenter aux apprenants pendant leur formation les avantages du gilet airbag et à leur faire porter lors des sorties sur route.





- En 2022, le Pôle sécurité routière a participé aux actions de sécurité routière organisées par la ville de Châteauroux dans les quartiers «politique de la ville», en animant des ateliers consacrés aux deux roues-motorisés et aux engins de déplacement personnel motorisés.
- Enfin, une opération est emblématique de la prise en compte de l'ensemble des enjeux et de l'ensemble des publics: il s'agit de «la route des vacances en toute sécurité», organisée, chaque année, sur une aire de service ou de repos de l'autoroute A 20, un week-end de grands départ en vacances estivales. Celle-ci réunit une vingtaine d'ateliers interactifs sur différentes thématiques: alcool et stupéfiants, vitesse, code de la route, contrôle de vision, équipements de sécurité, premier secours et prise en charge lors d'accidents corporels, tout en proposant des espaces de relaxation pour les adultes et des espaces ludiques pour les enfants, ainsi que des informations sur les points touristiques de l'Indre. Cette action est appréciée des vacanciers et 2000 personnes y sont accueillies en moyenne chaque année.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



(RRP : risques routiers professionnels)

Au total, pour la période 2018-2022, ce sont 243 900 € qui ont été répartis, soit une moyenne annuelle de 48 778 €/an.

4. Les enjeux et orientations

du DGO 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire de l'Indre

Les quatre enjeux nationaux identifiés au niveau national ont été confirmés dans l'Indre.

Les données d'analyse de l'accidentalité dans l'Indre ont permis d'établir un diagnostic territorial sur la période 2017 à 2021 et d'identifier les problématiques relatives à ces quatre enjeux. Afin de conforter l'étude d'accidentalité réalisée sur la mortalité routière, les données relatives aux usagers blessés dans les accidents corporels sur la période 2017-2021 ont été recherchées et analysées.

- **Les deux-roues motorisés :**

Les deux roues motorisées représentent 23% des usagers décédés pour la période 2017-2021 et 14% des présumés responsables sur la période 2019-2021.

Les usagers de deux-roues motorisées sont impliqués également dans 24,66% des accidents graves non mortels.

Les usagers de deux-roues motorisés restent un public très vulnérable constitutif d'un enjeu territorial dans l'Indre.

- **Les conduites à risques** (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs dont usage du téléphone):

Les principales causes d'accidents corporels sont: l'alcool et les stupéfiants (18,45%), puis la vitesse excessive ou inadaptée (14,33%) et l'inattention (14%). Viennent ensuite les malaises-fatigue-somnolence (10,54%) et le refus de priorité (9,88%) et le non-respect des règles du Code de la route (5,91%).

Ces facteurs de risque sont donc à prendre en compte dans l'Indre.

- **Le risque routier professionnel:**

De 2017 à 2021, les usagers de l'Indre effectuant un trajet d'ordre professionnel (domicile-travail ou utilisation professionnelle) ont été impliqués dans 179 accidents corporels, soit 29% des accidents corporels de cette période.

Ces usagers étaient présents dans 21% des accidents mortels pour la période 2017-2021 et ont été impactés par 2 accidents mortels sur 17 en 2019 et 4 accidents mortels sur 16 en 2022.

Représentant presque un quart des accidents corporels, cet enjeu est identifié également comme prioritaire dans l'Indre.

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

Pour la période 2017-2021:

49 accidents corporels ont impliqué un vélo (8% du total) et ont fait 53 blessés et 3 tués, 92 accidents corporels ont impliqué un piéton (15% du total) et ont fait 98 blessés et 9 tués. Les engins de déplacement personnel motorisés n'ont été impliqués dans aucun accident corporel.

L'évolution des modes de déplacement, particulièrement pour les EDPM pour lesquels il existe de nombreux types et une réglementation encore méconnue, l'enjeu est bien présent dans l'Indre.

Il n'a pas été identifié d'enjeux complémentaires.

Les enjeux nationaux permettent de prendre en compte les différents publics vulnérables, tels que les «jeunes» et les «seniors».

Des orientations d'actions ciblées sont définies à leur attention dans le cadre des quatre enjeux nationaux.

4.2. Les orientations d'actions

Les enjeux déterminés sont déclinés en orientations pour la définition des actions qui seront réalisées sur la période 2023-2027 en matière de sécurité routière.

Ces orientations doivent:

- contribuer à la mise en œuvre des enjeux,
- participer à l'effort national de lutte contre l'insécurité routière,
- contribuer à réduire le nombre d'accidents et de victimes dans l'Indre,
- proposer des pistes d'actions qui auront des effets durables pour chacun des quatre enjeux prioritaires.

Quel que soit l'enjeu, elles seront réparties dans trois domaines:

- l'amélioration de la connaissance,
- l'information, la sensibilisation, la formation et l'éducation,
- le contrôle et les sanctions.

4.2.1 Les deux-roues motorisés

Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none">- des accidents impliquant un deux-roues motorisé (circonstances, équipements de sécurité et facteurs de gravité);- des itinéraires accidentogènes;- de la réglementation relative à de nouveaux modes de déplacement, tels que les speed bike, qui appartiennent à la catégorie des cyclomoteurs et non à celle des engins de déplacement personnel motorisés.
--	---

Information-sensibilisation-formation-éducation	<ul style="list-style-type: none">- Actions post-permis (reprises de guidon, journées motos, circuits encadrés, ateliers de perfectionnement technique...) en partenariat avec les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations;- Temps de formation spécifiques pour les conducteurs de moins de 125 cm³, compléments à la formation de 7 heures qui est obligatoire pour les titulaires de permis B, pour renforcer les connaissances pratiques et sécuriser les comportements;- Anticipation du développement de l'utilisation des speed bike : actions d'information destinées aux usagers de ces moyens de déplacement et aux professionnels de la revente;- Sensibilisation des usagers de quadricycles légers à moteur sur les règles du code de la route et les risques routiers inhérents à ces véhicules;- Promotion du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques et gants homologués) et recommandés (vêtements renforcés, chaussures...);- Sensibilisation à l'entretien du véhicule;- Temps d'information en milieu scolaire (collèges ou lycées) sur la réglementation et la sécurité pour les cyclomoteurs et scooters ainsi que hors milieu scolaire (journées dédiées à la sécurité routière dans les communes ou les quartiers);- Sensibilisation des jeunes et des parents sur les équipements de protection individuelle à porter en cyclomoteur ou scooter;- Sensibilisation sur les facteurs comportementaux générateurs de sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesse excessive ou inadaptée, non respect de code de la route, modification du véhicule par débridage);- Information des coursiers, livreurs, indépendants ou salariés, conducteurs de deux-roues motorisés sur les risques routiers dans le cadre de leur métier;- Relai des messages de communication auprès des usagers: partenariat avec les professionnels (concessionnaires, motocistes, enseignants de la conduite...) et les associations de motards;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Promotion, après étude de faisabilité, de la mise en place d'une application informatique destinée à signaler des points dangereux sur les infrastructures routières, aux gestionnaires de voirie (application «Ma route en 2RM» développée par la préfecture du Calvados et homologuée par la Délégation interministérielle à la sécurité routière); - Communication: utilisation internet, réseaux sociaux: Facebook, Twitter, Instagram, etc.; - Mise en place dans l'Indre d'un réseau de professionnels de l'hébergement de tourisme ou de la restauration, dotés d'équipements spécifiques pour accueillir les usagers de deux roues motorisés, à proximité des infrastructures routières (itinéraires touristiques, grandes manifestations de deux-roues motorisés).
--	--

Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont), notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires; - Cibler des contrôles de deux-roues motorisés sur les axes et/ou aux périodes d'affluence accrues; - Promotion de l'apport de conseils lors des opérations de contrôles.
--------------------------	---

4.2.2 Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs dont usage du téléphone)

Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - Renfort de l'information des acteurs de la sécurité routière sur les dispositifs de repérage des comportements addictifs (alcool et stupéfiants), en amont des accidents routiers, et orienter les personnes vers les structures ressources du département (en préventif et curatif); - Poursuite de la collecte d'informations sur les accidents routiers où l'alcool et les substances psychoactives sont présentes; - Approfondissement de l'analyse du facteur de distraction et d'inattention dans l'accidentalité; - Approfondissement de l'analyse des facteurs liés à la santé, à la prise de médicaments et à l'hypovigilance ;
--	---

**Information-
sensibilisation-
formation-
éducation**

Alcool-stupéfiants

- **Poursuite des actions de prévention dans les établissements scolaires**, les établissements d'enseignement supérieur et les centres de formation des apprentis;
- **Promotion des actions de sensibilisation lors de la formation à la conduite**;
- **Actions de prévention pour les adultes**:
 - les intégrer dans la prévention des risques routiers professionnels, dans les actions à destination des publics en formation professionnelle, en reconversion ou dans un dispositif d'insertion socio-professionnelle;
 - les intégrer dans les actions seniors relatives au code de la route, à la pratique de la conduite et à l'information sur les risques routiers;
- **Mobilisation des organisateurs de manifestations festives** : sensibilisation et accompagnement sur les moyens de communication relatifs aux risques routiers liés à l'alcool et aux stupéfiants, ainsi que sur les outils et l'organisation;
- **Sensibilisation et accompagnement des collectivités territoriales** sur la prise en compte de ces problématiques dans les lieux publics lors des locations de salles communales;
- **Prise en compte de l'évolution des produits stupéfiants** et des risques routiers induits (protoxyde d'azote, banalisation du CBD...).

Vitesse et non-respect du code de la route

- **Renfort des ateliers de sensibilisation** (code de la route, simulateur, test chocs...);
- **Développement des actions ciblées pour des publics spécifiques**:
 - jeunes: inclusion de la vitesse dans les actions à vocation pédagogique dans les établissements d'enseignement et adaptation des actions en fonction des niveaux scolaires;
 - adultes: inclusion dans la prévention des risques routiers professionnels;
 - seniors: renfort des actions de mise à niveau.
- **Promotion de la conduite supervisée et accompagnée** avant le passage de l'épreuve pratique du permis de conduire et la formation complémentaire post-permis de conduire;

**Facteurs état de santé-médicaments- hypovigilance-
distracteurs**

- Partenariat avec les professions de santé, les pharmaciens et les structures qui accueillent des personnes vulnérables (CCAS, Maisons France Services, tissu associatif...) pour qu'un relai de communication s'établisse à leur niveau sur les incidences de la prise de médicaments et de l'état de santé sur la conduite;
- **Promotion d'actions ciblées sur la santé** et les effets de la prise de médicaments, l'altération des réflexes, la vue, l'audition, la motricité...);

	<ul style="list-style-type: none"> - Actions de vérification des aptitudes à la conduite, avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre; - Ateliers spécifiques sur les facteurs de distractions et d'inattention, dont notamment le smartphone au volant, les SMS, les connexions internet...); - Sensibilisation au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, GPS...) sont un plus pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur de toute vigilance; - Intégration de cette thématique en transversale dans les actions pour les jeunes, les adultes et les seniors, ainsi que dans le cadre des risques routiers professionnels; <p><u>Communication:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Expositions partenariales à l'occasion d'événements ciblés (journées portes ouvertes, salons, événements particuliers...) ou itinérantes sur le territoire indrien (communes, Maisons France service, Point d'accueil Jeunes, Missions locales...) - Reportages dans les médias locaux; - Développement d'une communication locale, avec pour objectif une prise de conscience concrète des comportements générateurs de risques d'accidents routiers, par des messages visuels et audio, des témoignages et des reportages, sur les réseaux sociaux.
--	---

Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du respect de la réglementation applicable aux établissements de vente à emporter de boissons alcoolisées, en ce qui concerne l'obligation de mise à disposition d'éthylotests; - Contrôles routiers ciblés à la sortie de lieux festifs ou d'événements festifs; - Poursuite de la répression de l'utilisation des distracteurs, particulièrement du téléphone au volant; - Prise en compte accrue des facteurs de risques (alcool, stupéfiants, distracteurs, vitesse...) dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière suite à une sanction judiciaire ou dans le cadre de la récupération de points; - Contrôle automatisé de vitesse: définir les sites de déploiement des dispositifs radars, en lien avec les forces de l'ordre et les gestionnaires de voirie; - Conseil aux élus locaux sur l'application de l'article 53 de la loi 3DS du 23 février 2022 qui autorise les collectivités territoriales et leurs groupements gestionnaires de voirie à installer, sous certaines conditions, des appareils de contrôle automatique;
--------------------------	--

- Conseil aux élus sur le déploiement des équipements de terrain urbain (ETU), en cours d'expérimentation sur plusieurs sites.

4.2.3 Le risque routier professionnel:

Amélioration de la connaissance - Amélioration de la connaissance des accidents corporels survenant au cours d'un trajet domicile-travail et d'une utilisation professionnelle;

Information sensibilisation-formation-éducation

- ◆ **Des actions de sensibilisation et d'information auprès des employeurs privés et publics**
 - Sensibilisation des employeurs à la prise en compte des risques routiers professionnels dans les règlements intérieurs et dans les documents uniques d'Évaluation des risques professionnels (DUERP);
 - Rappel des répercussions pour l'entreprise d'un accident de la route: jours d'arrêt de travail, coût financier, image de marque, climat au sein de la communauté de travail;
 - Promotion auprès des entreprises qui développent une démarche active dans la prévention des risques routiers professionnels, de la signature de la charte des «sept engagements pour une route plus sûre», initiée par la Délégation à la sécurité routière;
 - Incitation à l'utilisation du numérique (visioconférence, audioconférence),
 - Promotion du covoiturage pour les trajets professionnels et les trajets domicile - travail.
- ◆ **Informers les salariés :**
 - Sur la préparation de leurs déplacements, sur les comportements lors de leurs déplacements (respect du code de la route, alcool, usage du téléphone...), sur la prévention des risques liés à l'état de santé et à la prise de médicaments;
 - Actions d'informations, en amont de l'emploi, dans les CFA et les lycées d'enseignement professionnel, ainsi que dans les organismes de formation professionnelle;
- ◆ **Pour les branches professionnelles spécifiques:** adaptation de la communication et des actions d'information aux secteurs professionnels confrontés à des risques particuliers (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...): milieu agricole, artisans, aides à domicile, transports routiers de marchandises, transports en commun, ambulanciers, profession de santé, commerciaux, coursiers livreurs...

	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Organisation d’animations lors des événements relatifs au monde de l’entreprise et de l’emploi (forum des entreprises, remise des prix aux apprentis...); ◆ Renfort du partenariat avec les chambres consulaires; ◆ Pour les risques routiers encourus par les professionnels qui interviennent sur le réseau routier (forces de l’ordre, agents du SDIS, SMUR, techniciens des gestionnaires de voirie, dépanneurs...): <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation des usagers de la route sur les risques encourus par ces professionnels et l’importance de prévenir tous comportements susceptibles de créer un danger pour eux ; - Renfort de la communication sur le respect du corridor de sécurité à l’approche d’agents en intervention sur le bord d’une route, d’une voie rapide ou d’une autoroute;
--	--

Contrôle-sanction	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite des contrôles sur le respect des règles relatives au temps de travail et aux risques relatifs aux charges transportées; - Contrôle de l’équipement des véhicules de service et de fonction, du port de la ceinture de sécurité et de l’absence d’usage du téléphone au volant.
--------------------------	---

4.2.4 Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche:

Amélioration de la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la connaissance de la réglementation relative aux engins de déplacement personnel motorisés, en associant les différents partenaires (forces de l’ordre, polices municipales, gestionnaires de voirie); - Vigilance sur les statistiques et les analyses de l’accidentalité routière en incluant et différenciant les nouveaux modes doux;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de l’accompagnement des programmes nationaux : le programme «Savoir Rouler à vélo» et le «Plan vélo 2022-2027»; -Sensibilisation au partage de la route en toute sécurité (cohabitation des modes de transport, information sur les zones de rencontre, sur les règles de circulation sur les chaussées à voies centrales banalisées -«chaussidous»); - Poursuite des actions de sensibilisation sur la réglementation et les risques routiers relatifs aux engins de déplacement personnel motorisés auprès des usagers (élèves du primaire, collégiens, lycéens, apprentis, étudiants, tout public) et auprès des magasins de revente;
--	---

<p>Information- sensibilisation- formation- éducation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation de pistes de maniabilité et actions d'accompagnement pratiques pour les usagers d' EDPM; - Sensibilisation des vélos et cyclistes sur la conformité des vélos et les équipements de sécurité ainsi que sur les risques routiers, notamment la visibilité au moment du changement d'heure; - Sensibilisation des piétons sur leur comportement, sur leur responsabilité et sur leur fragilité; - Accompagnement de la politique des collectivités territoriales pour favoriser les mobilités alternatives, en leur fournissant les informations sur les règles de sécurité routière (code de la route, signalisation, jalonnement relatif aux itinéraires cyclables); - Développement de la communication sur les modes de déplacement doux, via les réseaux sociaux et les sites internet.
<p>Contrôle-sanction</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le respect des règles de circulation et des équipements de sécurité; - Contrôler les modifications illégales des EDPM.

5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, en s'appuyant sur la mobilisation des acteurs, locaux : les partenaires institutionnels, associatifs, collectivités territoriales, intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), entreprises...

Un appel à projets sera diffusé chaque année par la Préfecture de l'Indre sur la base des enjeux du DGO.

Les projets reçus feront l'objet d'une étude pour s'assurer qu'ils répondent aux orientations de ce document stratégique.

Le PDASR fera l'objet d'un bilan, permettant d'évaluer la pertinence des actions réalisées au regard des enjeux et orientations du DGO.

Préalablement, chaque porteur d'actions réalisera un compte-rendu de celles-ci, comportant un descriptif de chacune, les dates de réalisations, le nombre de personnes sensibilisées par catégorie de public et présentera une évaluation qualitative des actions.

Le bilan du PDASR de l'année N servira dans la définition des dispositions de l'appel à projet de l'année suivante.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Un suivi et une étude de l'accidentalité continueront à être réalisés mensuellement, sur la base du nombre d'accidents corporels de la circulation routière, des personnes décédées et blessées, des types d'accidents, des catégories d'usagers, des catégories de véhicules et des facteurs comportementaux connus.

Les indicateurs liés à l'accidentalité seront des outils d'appui à l'élaboration des PDASR ou à leur ajustement en cours d'année.

5.3. Modalités de suivi du DGO

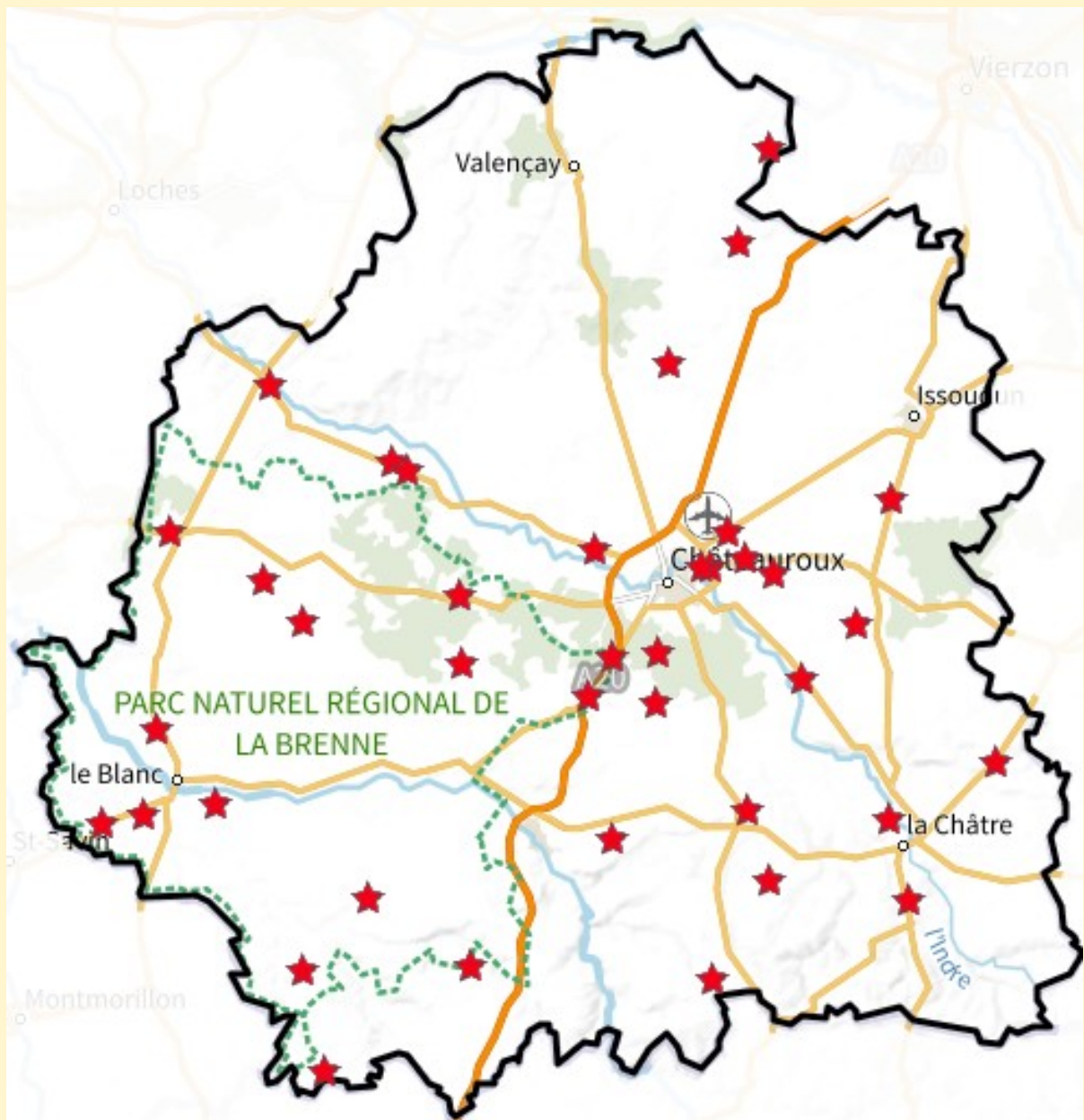
A mi-parcours (fin 2025), une évaluation de la mise en œuvre des orientations du DGO sera réalisée, sur la base d'un diagnostic territorial de l'accidentalité et des bilans des PDASR des trois premières années d'application du DGO.

Cette évaluation pourra conduire à la modification de certains axes prioritaires pour assurer une cohérence avec l'évolution de l'accidentalité et permettre la définition d'actions adaptées.

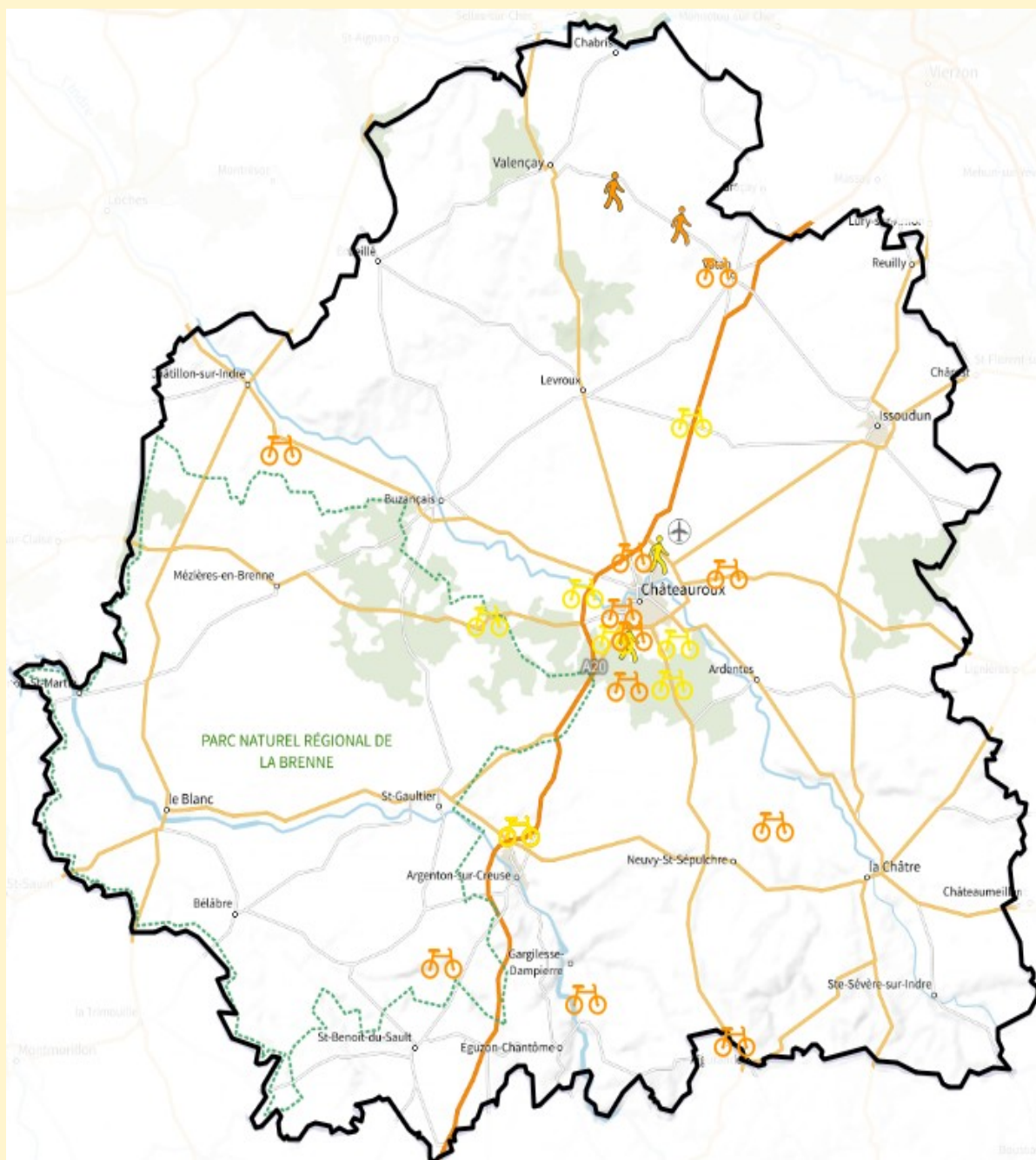
ANNEXES 2

CARTOGRAPHIES DES ACCIDENTS – période 2017-2021

CARTE DES ACCIDENTS MORTELS HORS AGGLOMERATION



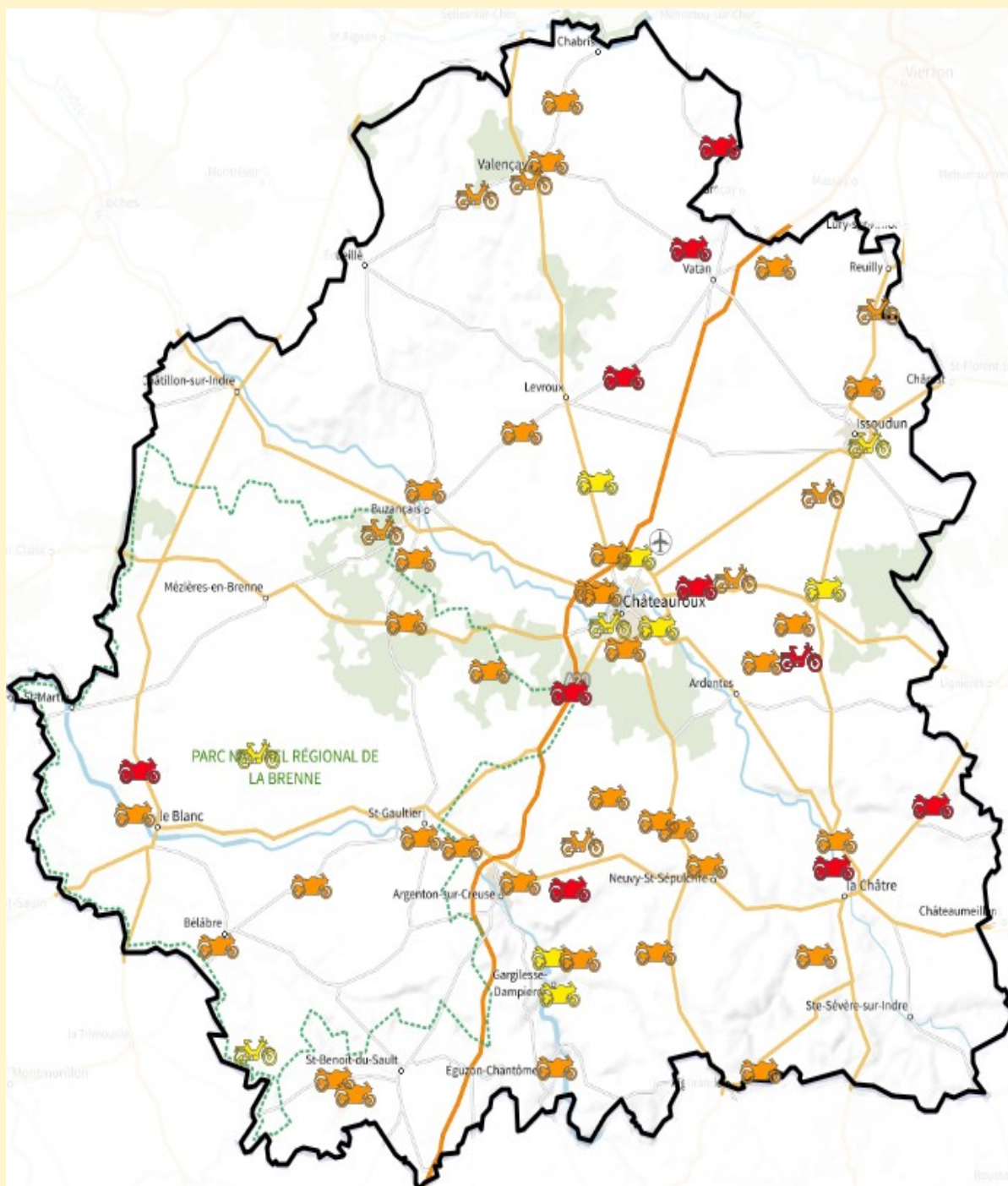
CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN MODE DOUX HORS AGGLOMÉRATION



Blessés

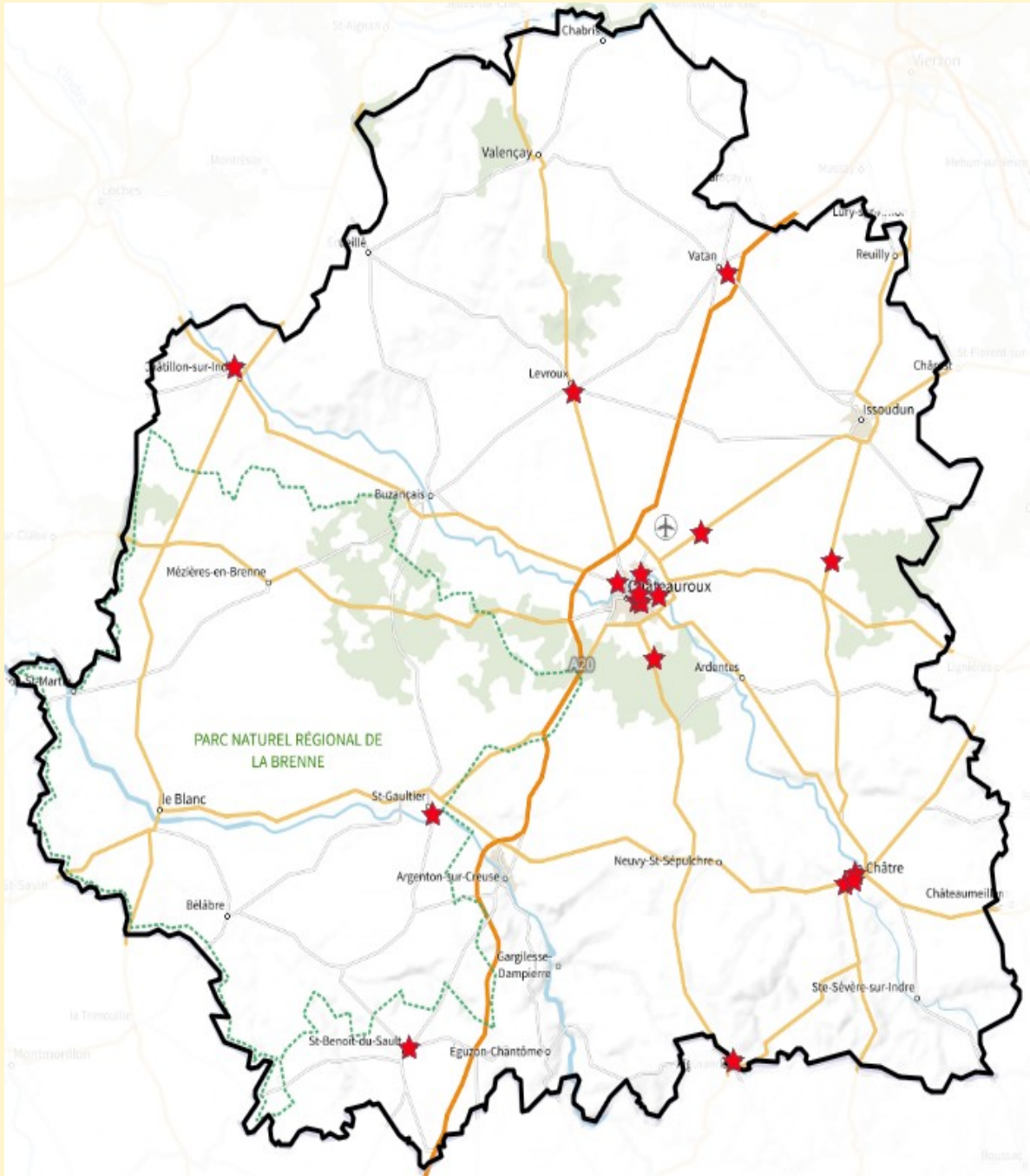
Blessés hospitalisés

CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN DEUX ROUES-MOTORISÉ HORS AGGLOMÉRATION

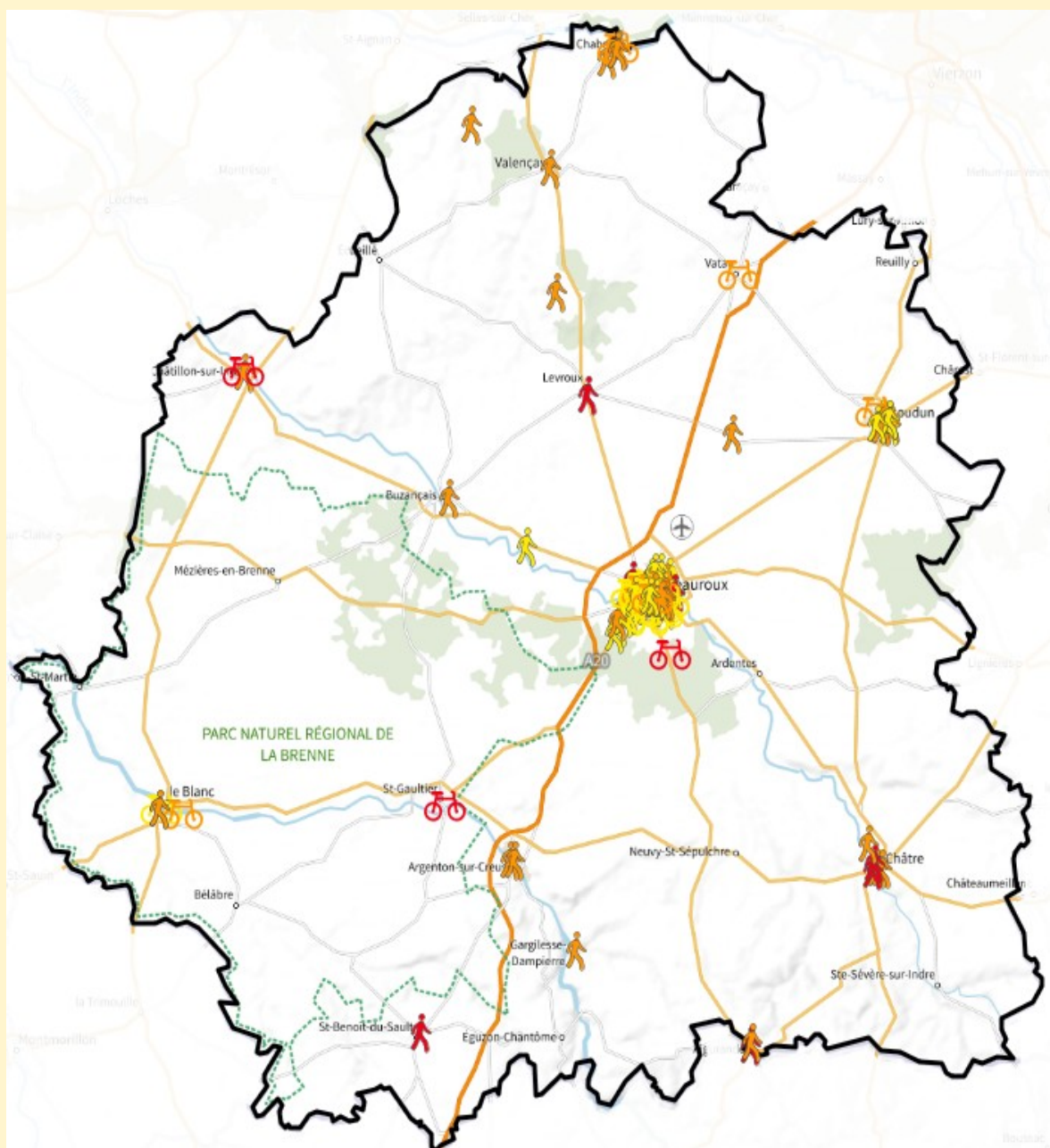


Tués
Blessés
Blessés hospitalisés

CARTE DES ACCIDENTS MORTELS EN AGGLOMÉRATION

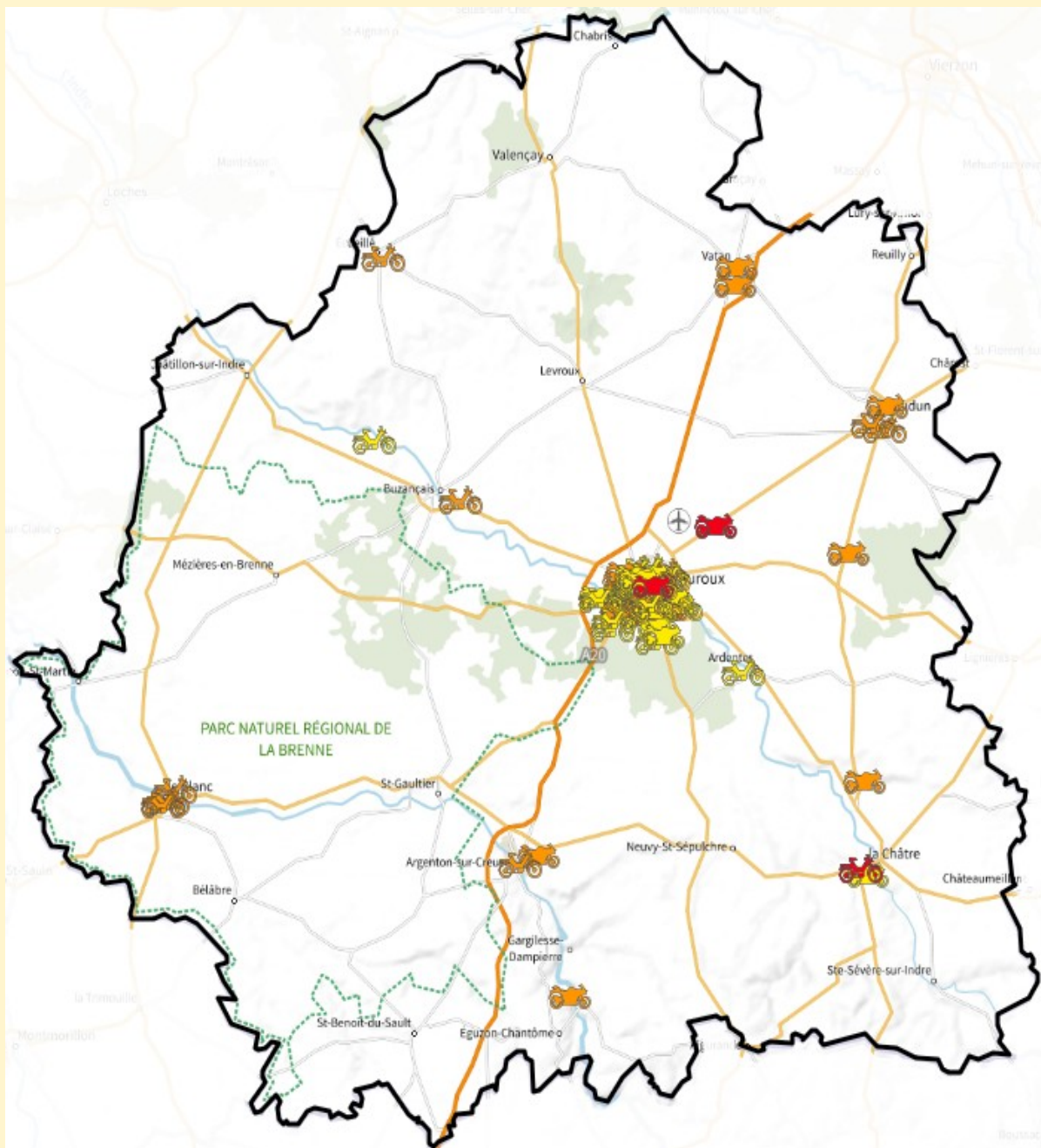


CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN MODE DE DÉPLACEMENT DOUX EN AGGLOMÉRATION



Tués
Blessés
Blessés hospitalisés

CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT DEUX ROUES-MOTORISÉE EN AGGLOMÉRATION



Tués

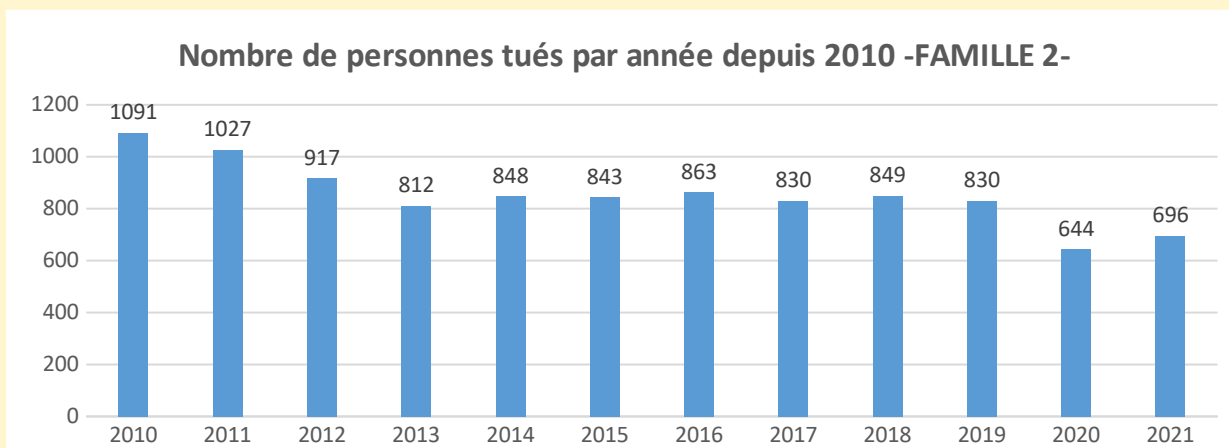
Blessés

Blessés hospitalisés

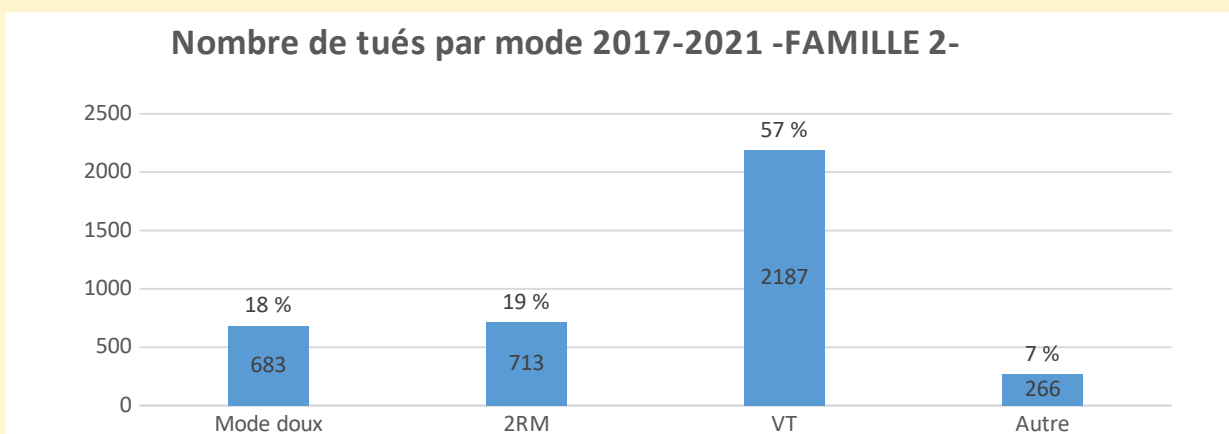
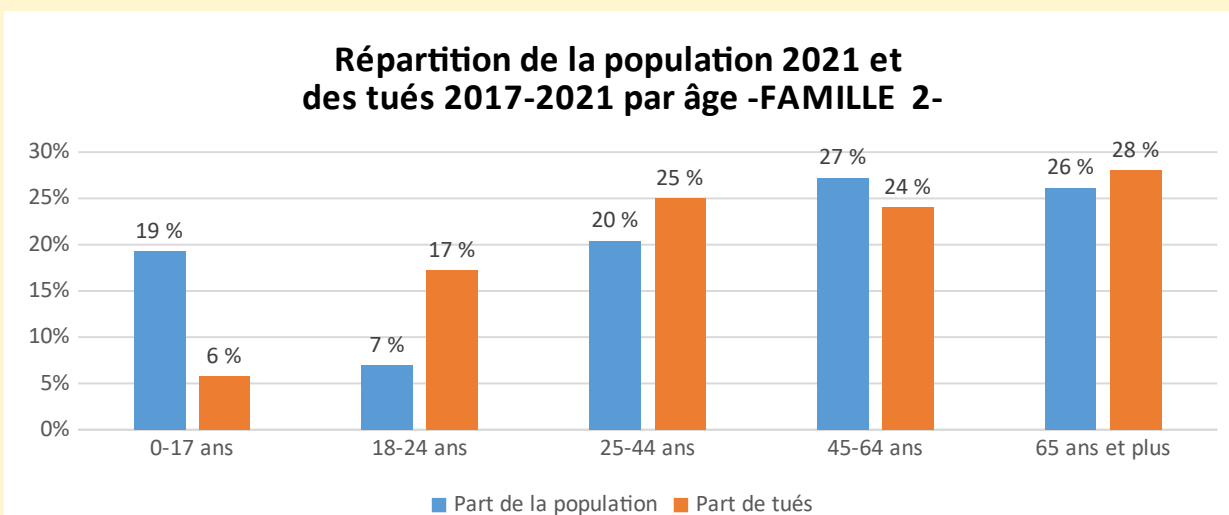
ANNEXE 3

STATISTIQUES DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA FAMILLE 2- départements ruraux à faible densité de population

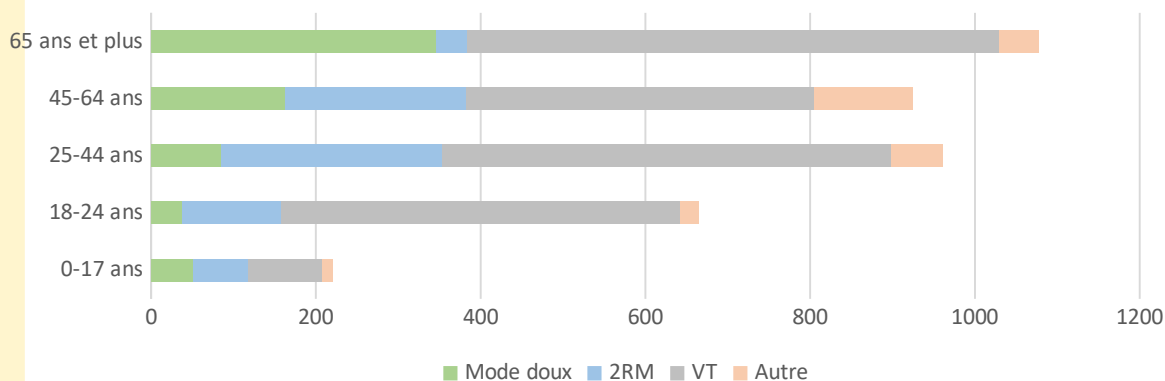
Mortalité routière, les victimes



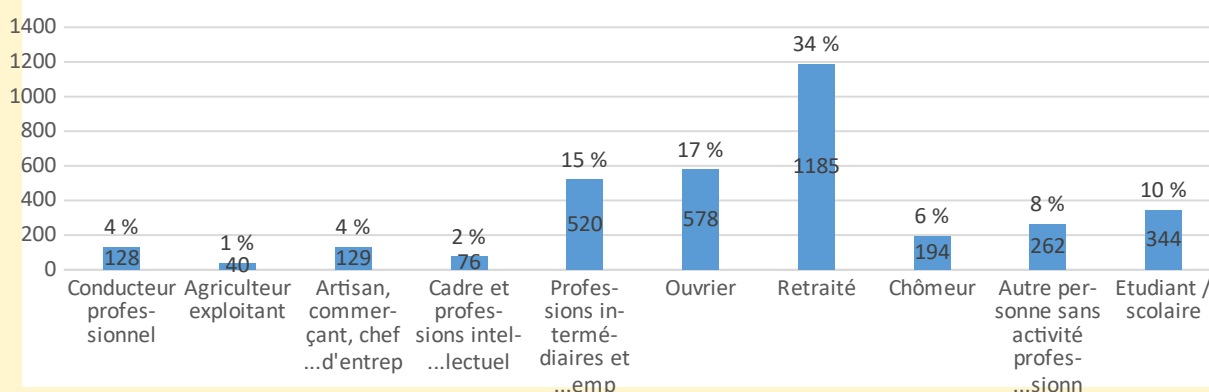
Taux moyen des tués (2017 à 2021) pour 1 million d'habitants: **69 (Indre : 61)**



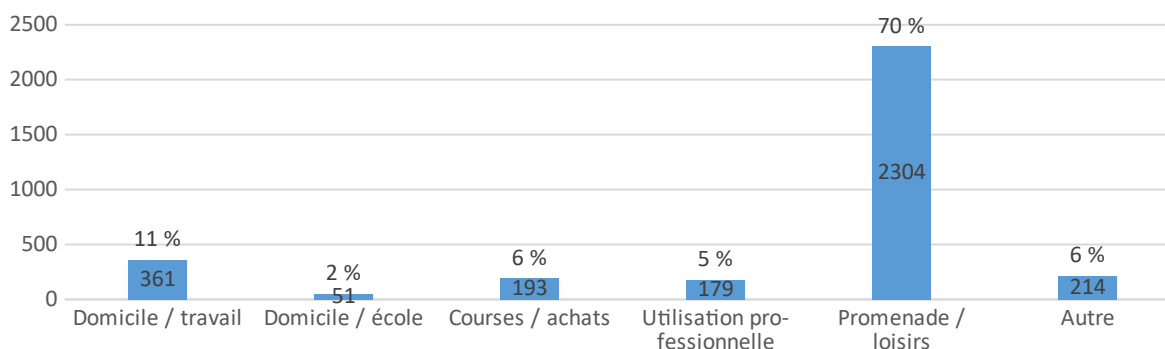
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021 -FAMILLE 2-



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021 -FAMILLE 2-

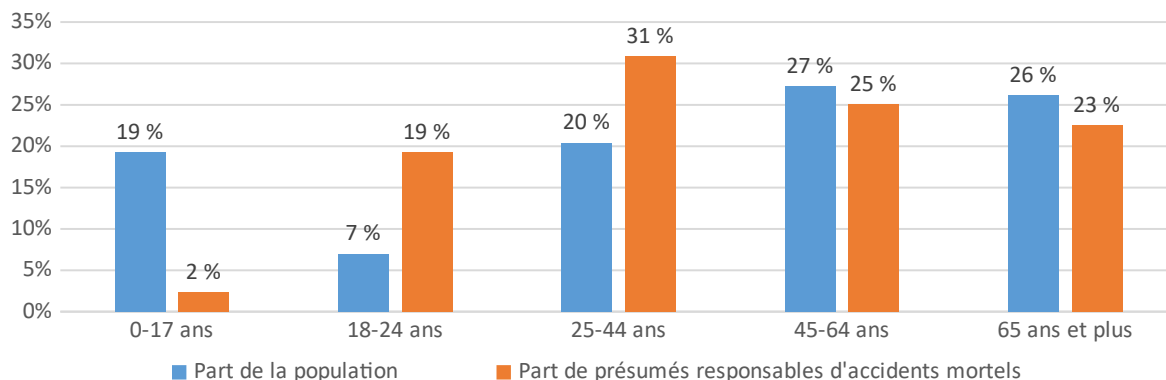


Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021 - FAMILLE 2-

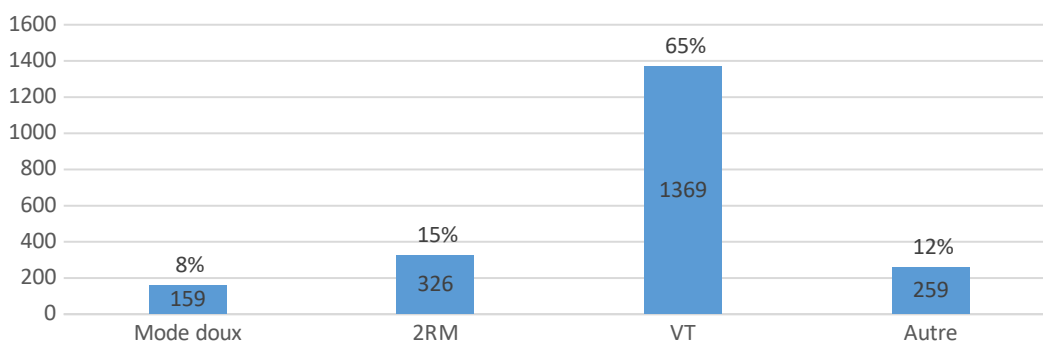


Mortalité routière, les présumés responsables (PR)

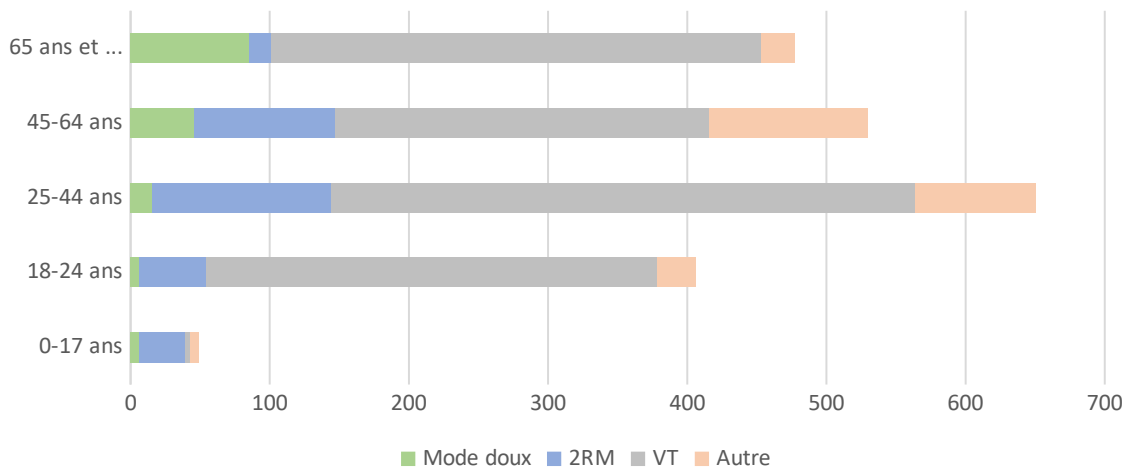
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge -FAMILLE 2-

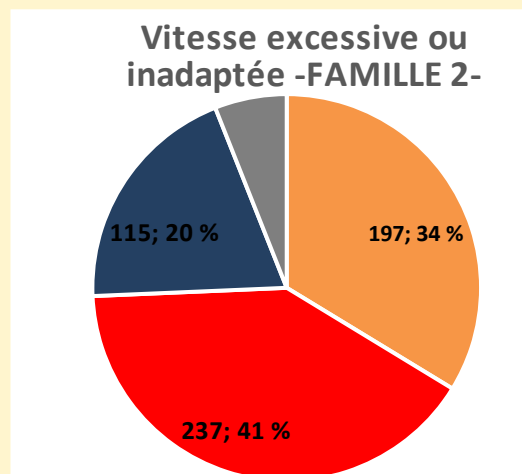
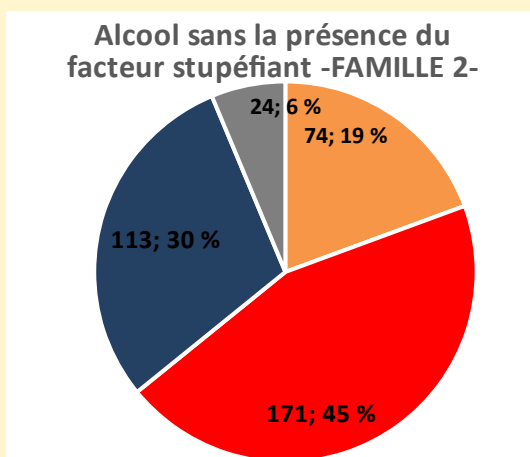
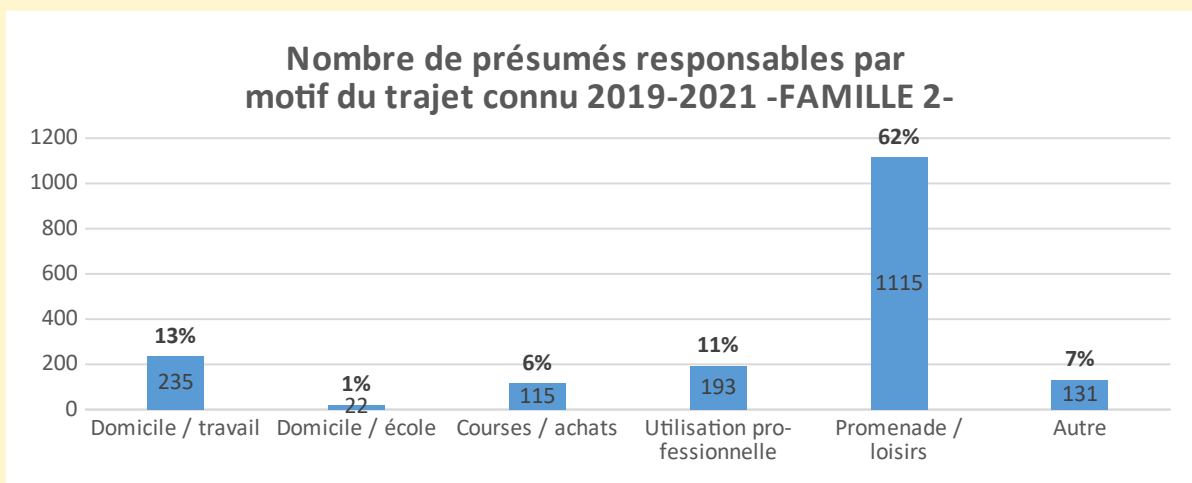
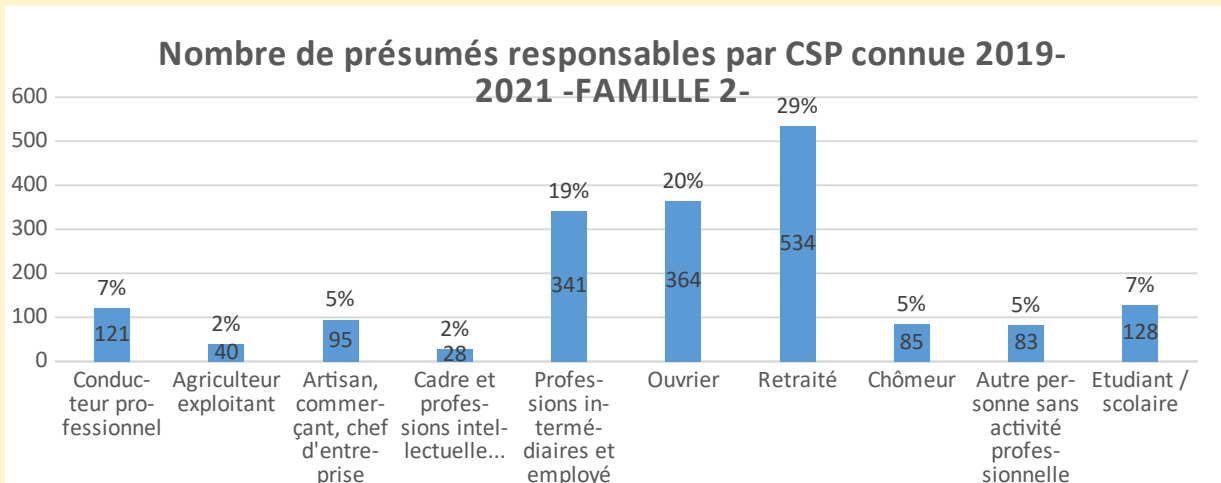


Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021 -FAMILLE 2-

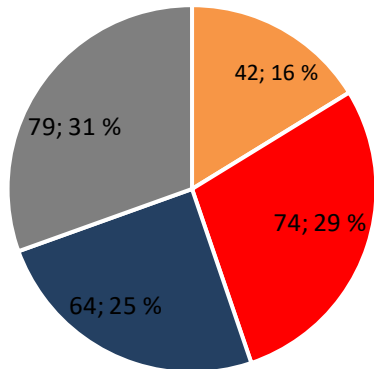


Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021 -FAMILLE 2-

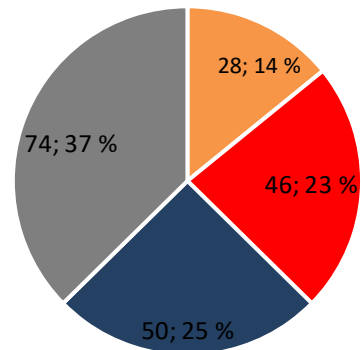




Inattention - téléphone - FAMILLE 2-

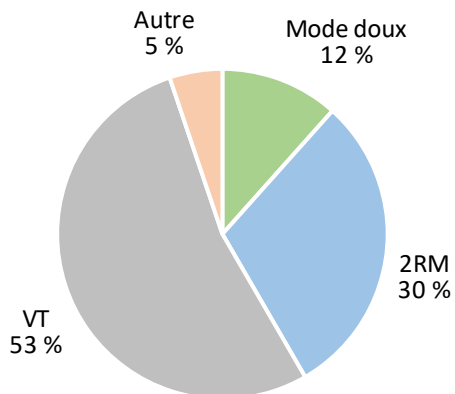


Non-respect de la priorité- FAMILLE 2-

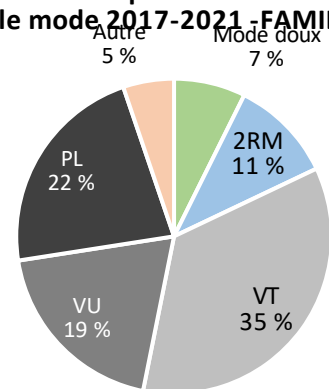


Risques routiers professionnels

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021 -FAMILLE 2-

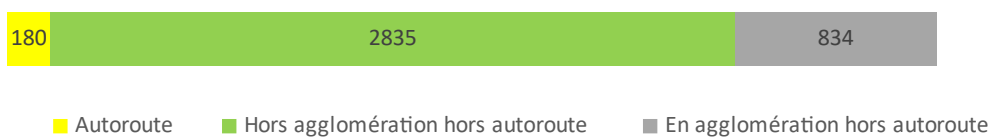


Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021 -FAMILLE 2-

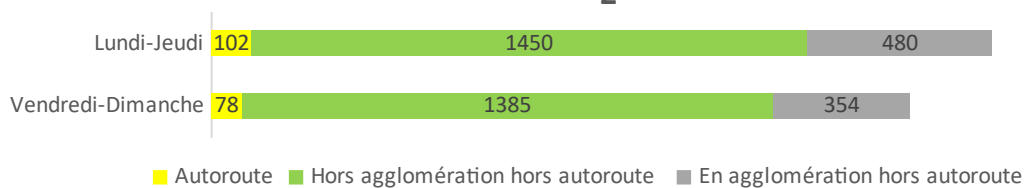


RESEAU ROUTIER

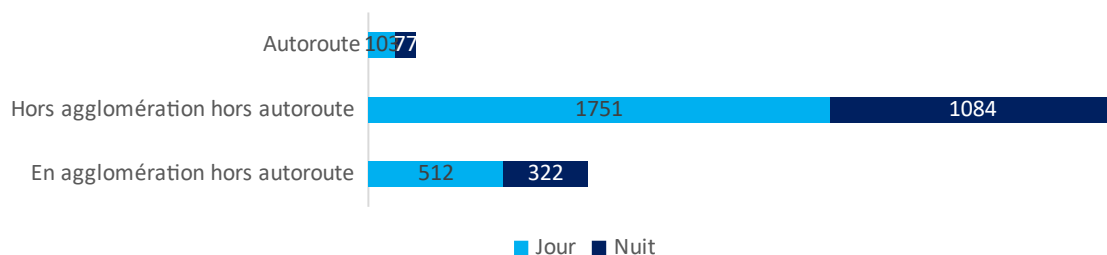
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021 -FAMILLE 2-



Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021 -FAMILLE 2-



Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021-FAMILLE 2-



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**