



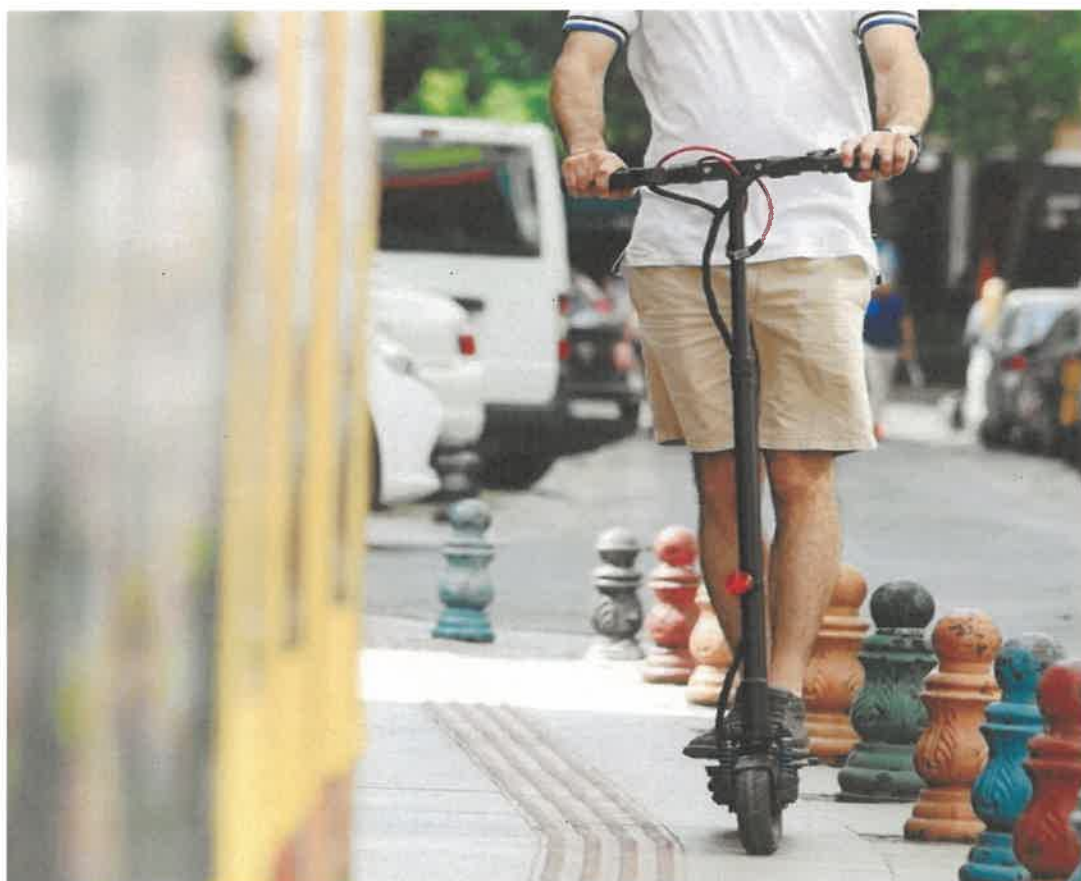
**PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DGO 2023-2027

Document général d'orientation du département des Deux-Sèvres

Étude d'enjeux



**Direction
départementale
des territoires**

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Sommaire

1. Le cadre général de la démarche	05
1.1 Les objectifs du DGO	05
1.2 La démarche d'élaboration	05
2. Le contexte local	05
2.1 Présentation générale du département	05
2.1.1 Situation géographique	05
2.1.2 Bilan de l'accidentalité routière (2017-2021)	06
2.1.3 Mortalité routière, les victimes	11
2.1.4 Mortalité routière, les présumés responsables	14
2.1.5 Risque routier professionnel	19
2.1.6 Réseau routier	20
2.1.7 Bilan des infractions.....	20
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	21
2.2.1 Typologie des accidents	21
2.2.2 Modes doux	23
2.2.3 Deux roues motorisés (2RM)	24
2.2.4 Facteurs spécifiques	25
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération	27
2.3.1 Contexte et typologie des accidents	27
2.3.2 Modes doux	29
2.3.3 Deux roues motorisés (2RM)	30
2.3.4 Facteurs spécifiques	31
3. L'évaluation du DGO 2018-2022	32
3.1 Suivi des actions du DGO 2023-2027	32
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu	32
4. Les enjeux et orientation pour 2023-2027	32
4.1 Les enjeux prioritaires	32
5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027	33
5.1 Suivi de l'accidentalité départementale	33
5.2 Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR	33

1. Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du Document Général d'Orientation (DGO)

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière après la période COVID, l'objectif de diminuer le nombre de morts sur les routes nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs qu'ils soient du secteur privé ou du secteur public. Aussi, afin de susciter cette implication commune, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a souhaité qu'un nouveau DGO soit élaboré pour la période 2023-2027.

Le Document Général d'Orientation (DGO) constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation locale pour la sécurité routière dans le département. Il définit les actions à mener pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Il affiche les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière, qui devront être mis en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Il sera décliné chaque année dans un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) intégrant l'accidentalité et le bilan des actions réalisées pendant l'année écoulée.

Pour la période 2023-2027, les quatre priorités d'actions seront :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

1.2 La démarche d'élaboration

Le DGO demande une mobilisation collective pour rendre la route plus sûre. De fait, une réunion, avec l'ensemble des acteurs et partenaires de la sécurité routière du département, s'est tenue le 12 octobre 2022, sous la présidence de Madame Sophie PAGES, directrice de cabinet de Madame la préfète. Les échanges ont permis d'arrêter la feuille de route pour les Deux-Sèvres.

Une présentation des chiffres clés de l'accidentalité des 5 dernières années a été réalisée par l'observatoire départemental de la sécurité routière, et le bilan des actions, et le rôle des IDSR présentés par le coordinateur de la sécurité routière.

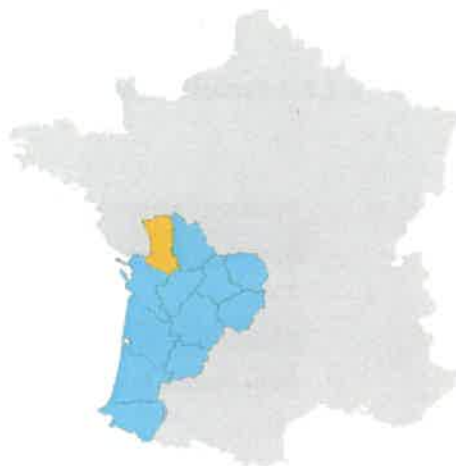
À l'issue de cette réunion, l'avis des mêmes acteurs sur le projet du DGO a été sollicité par courriel, et quatre groupes se sont réunis pour travailler sur chacun des enjeux afin d'amender et enrichir le document comme il se devait.

2. Le contexte local

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

Le département des Deux-Sèvres s'étend sur 6 000 km², soit 0,9 % du territoire métropolitain et compte 374 763 habitants, soit un peu plus de 62 habitants au km². Le nord du département est une région bocagère où se pratique principalement l'élevage, riche d'un tissu de petits et moyens pôles dans le prolongement des départements voisins du Maine-et-Loire et de la Vendée ; le sud, orienté vers les plaines céréalières de la Saintonge, est dominé par l'aire urbaine de Niort, qui marque le début d'un couloir sous influence urbaine se prolongeant vers La Rochelle et Rochefort en Charente-Maritime.



Son réseau routier est long de près de 14 000 km. Il est constitué de 87 km d'autoroutes, 108 km de routes nationales, 4 000 km de routes départementales et 9 800 km de réseau communal.

La ville de Niort est bien desservie par l'autoroute A10 et les voies rapides vers Poitiers et Paris au nord, vers Bordeaux ou La Rochelle au sud, et par l'autoroute A83 vers Nantes. Le nord du département est moins bien irrigué, bien qu'une liaison en 2x2 voies relie Bressuire au nord-ouest vers Cholet puis Nantes (*sources insee*).

2.1.2 Bilan de l'accidentalité routière (2017-2021)

La période de l'étude de l'accidentalité inclut l'année 2020 marquée par la crise sanitaire et les différents confinements.

Sur cette période dans le département des Deux-Sèvres le nombre annuel d'accidents corporels est resté sensiblement constant (autour de 200 accidents corporels) d'une année sur l'autre.

L'année 2019 est une année marquée par un nombre très important d'accidents mortels (35) comparé aux autres années de l'étude.

Le nombre de tués est en baisse de 11,5 %.

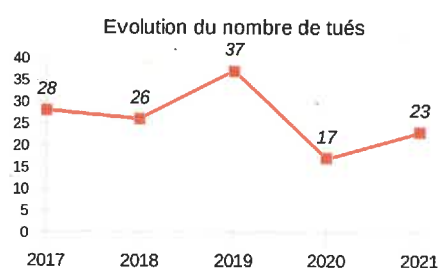
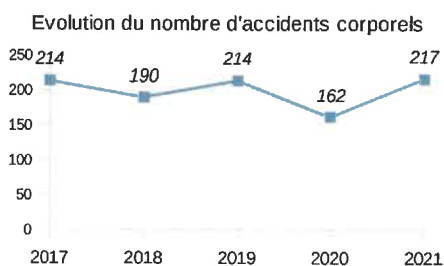
2.1.2.1 Evolution de l'accidentalité

	2017/2021	2012/2016	Evolution
Accidents corporels	997	929	7,32 %
Accidents mortels	126	130	-3,08 %
Tués	131	148	-11,49 %
Blessés	1226	1131	8,40 %
Dont blessés hospitalisés	662	736	-10,05 %

2.1.2.2 Récapitulatif annuel

*I_g : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
2017	214	28	28	280	199	13,08
2018	190	23	26	223	122	13,68
2019	214	35	37	246	138	17,29
2020	162	17	17	196	83	10,49
2021	217	23	23	281	120	10,60



2.1.2.3 Les principaux conflits (nombre d'accidents)

	Piéton	Vélo	Cyclo	moto	VT/VU	PL	VA	TC	Voiturette
Vélo	4	2							
Cyclo	5	1	5						
Moto		2	1	4					
VT/VU	93	50	117	76	224				
PL	4	4	5	6	48	2			
VA		1	2	3	3				
TC	1	3	1		3				
Voiturette	1	1	2	1	11				
Véhicules seul		7	67	42	217	4	1	2	

Véhicule de tourisme et véhicule utilitaires sont majoritairement impliqués dans les accidents répertoriés.

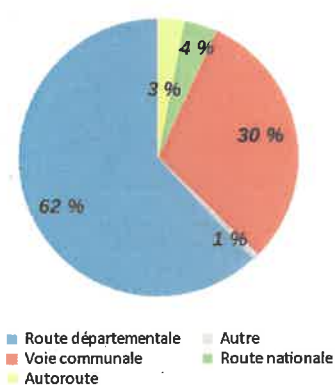
2.1.2.4 Répartition des accidents selon le réseau

*I_g : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

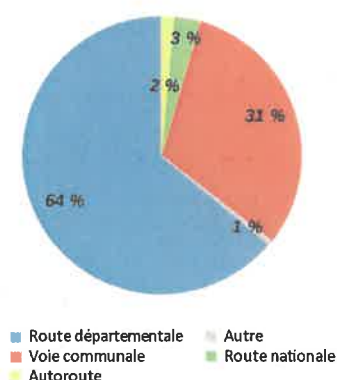
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
Autoroute	31	5	5	38	24	16,1
National	38	10	10	61	43	26,3
Départemental	619	91	96	784	432	15,5
Communal	303	19	19	338	160	6,3
Autre	6	1	1	5	3	16,7

Les routes départementales sont pourvoyeuses du plus grand nombre d'accidents. La nationale en proportion reste toutefois la plus dangereuse au regard de la vitesse maximale autorisée.

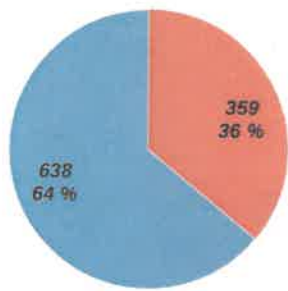
Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2012-2016)

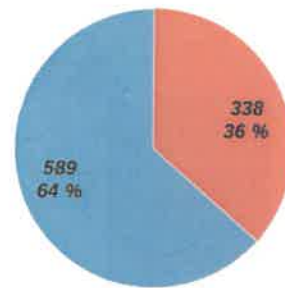


Répartition des accidents
(2017-2021)



■ Hors intersection ■ En intersection

Répartition des accidents
(2012-2016)



■ Hors intersection ■ En intersection

La répartition des accidents démontre qu'ils ont lieu principalement hors agglomération

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	Ig*
Hors intersection	638	91	93	796	456	14,6
En intersection	359	35	38	430	206	10,6

*I_g : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
Hors agglomération	525	97	102	704	424	19,4
En agglomération	472	29	29	522	238	6,1

Les accidents restent, de par les vitesses plus élevées, plus graves hors agglomération.

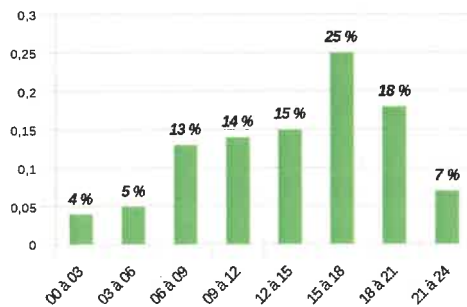
2.1.2.5 Répartition des accidents dans le temps

- Tranches horaires

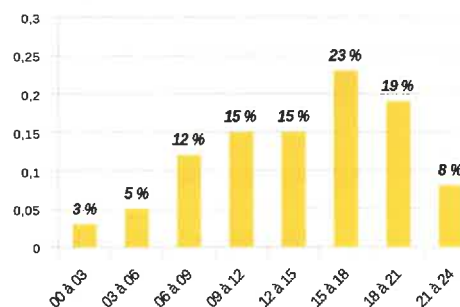
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
00h00 à 03h00	37	6	6	41	25	16,2
>03h00 à 06h00	46	9	9	57	38	19,6
>06h00 à 09h00	125	19	19	144	73	15,2
>09h00 à 12h00	143	20	21	162	83	14,7
>12h00 à 15h00	146	15	17	174	96	11,6
>15h00 à 18h00	249	29	31	312	161	12,4
>18h00 à 21h00	183	17	17	252	135	9,3
>21h00 à 24h00	68	11	11	84	51	16,2

Le créneau horaire 15h00/18h00 semble le plus générateur d'accidents

Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2012-2016)



- Jours de la semaine

*I_g : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

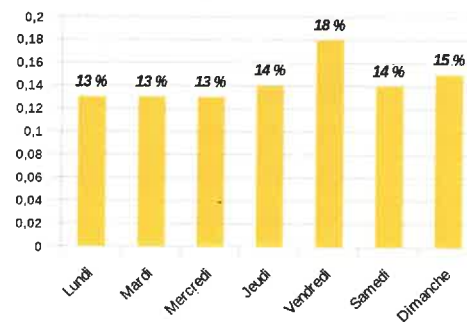
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
Lundi	131	15	15	157	75	11,5
Mardi	147	15	15	185	91	10,2
Mercredi	148	20	20	181	98	13,5
Jeudi	150	23	25	164	88	16,7
Vendredi	186	29	30	216	126	16,1
Samedi	142	18	18	190	106	12,7
Dimanche	93	6	8	133	78	8,6

Aucun jour de la semaine se distingue particulièrement, si ce n'est le dimanche qui connaît un léger fléchissement des accidents.

Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2012-2016)

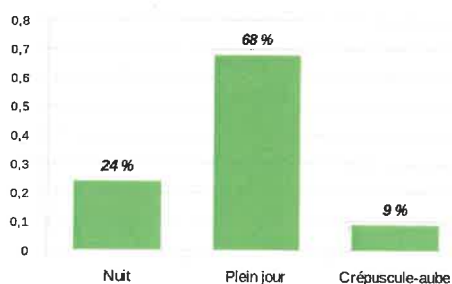


- Périodes de la journée

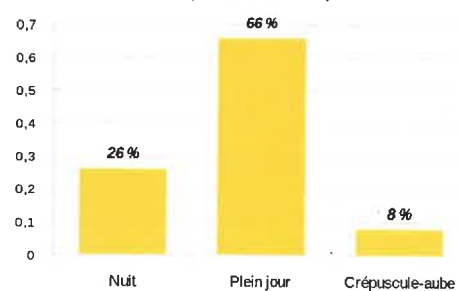
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
Nuit	237	39	39	299	169	16,5
Plein jour	975	75	80	824	439	11,9
Crépuscule-aube	85	12	12	103	54	14,1

La grande majorité des accidents ont lieu en plein jour, en période d'activité plus intense.

Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2012-2016)



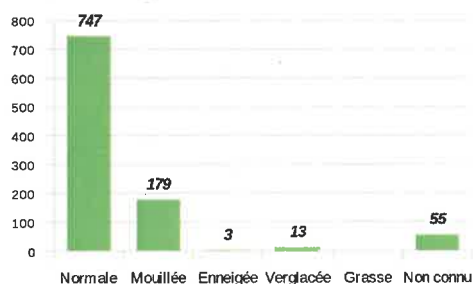
2.1.2.6 Répartition des accidents selon l'état de la chaussée

*I_g : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

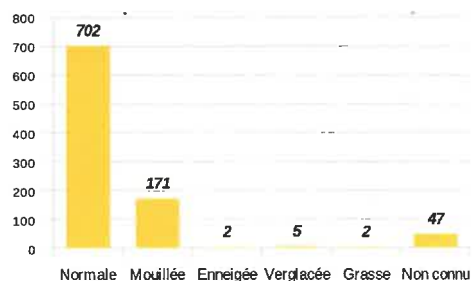
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	I _g *
Normal	747	94	98	912	506	13,1
Mouillée	179	25	26	229	120	14,5
Enneigée	3			3	2	
Verglacée	13	3	3	15	6	23,1
Grasse						
Non connu	55	4	4	67	28	7,3

L'état de la chaussée ne semble pas avoir d'impact significatif sur l'accidentalité, si ce n'est en termes de dangerosité lorsqu'il y a du verglas.

Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2012-2016)

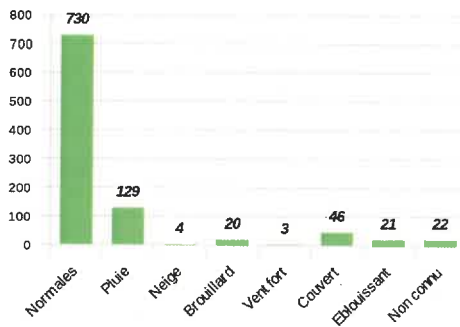


2.1.2.7 Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques

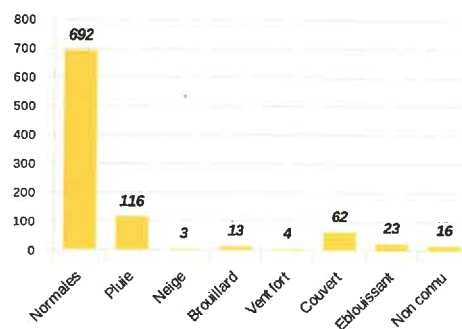
	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés	Dont hospitalisés	Ig*
Normales	749	91	95	920	507	12,7
Pluie	129	17	18	170	90	14
Neige	5			6	4	
Brouillard	20	5	5	26	10	25
Vent fort	4	1	1	3	1	25
Couvert	46	8	8	46	27	17,4
Eblouissant	21	2	2	24	13	9,5
Non connu	23	2	2	31	10	8,7

Les conditions atmosphériques ne semblent pas avoir d'impact significatif sur l'accidentalité, si ce n'est en cas de pluie ou par temps couvert.

Répartition des accidents (2017-2021)



Répartition des accidents (2017-2021)



2.1.2.8 Répartition des accidents selon le mode de transport

* Ne concerne que les victimes du dit véhicule

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués*	Blessés*	Dont hospitalisés*
Bicyclette	76	5	5	69	35
Cyclomoteur	204	7	7	205	111
Motocyclette	133	15	15	122	88
VL/VU	812	108	90	688	363
PL	73	21		11	4
VA	9	2		1	1
TC	10	1		4	
voiturette	17			16	5
Piéton	108	13	13	101	50
Autre	11	1	1	7	5

Un accident peut-être comptabilisé plus de 1 fois.

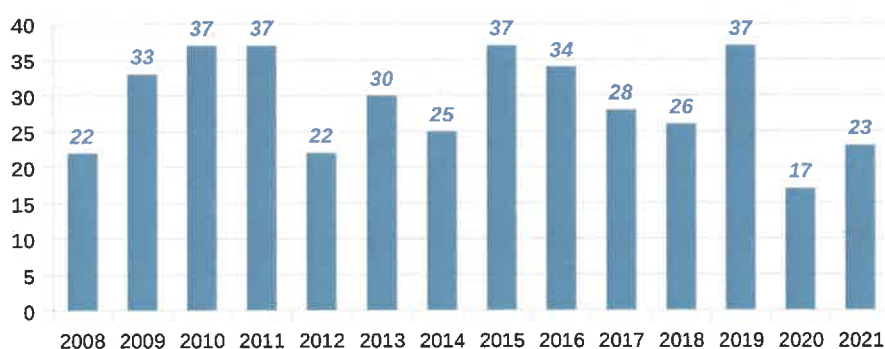
Les véhicules légers et les Véhicules utilitaires sont majoritairement impliqués.

2.1.3 Mortalité routière, les victimes

La tendance du nombre de tués sur les routes des Deux-Sèvres est en baisse entre 2015 et 2018. L'année 2019 est marquée par une hausse importante des tués sur les routes qui s'élève au même niveau que celui des années 2010, 2011 et 2015.

Le profil du tué dans les Deux-Sèvres est un homme de plus de 65 ans, retraité, dans un véhicule de tourisme habitant le département pour un trajet promenade-loisir.

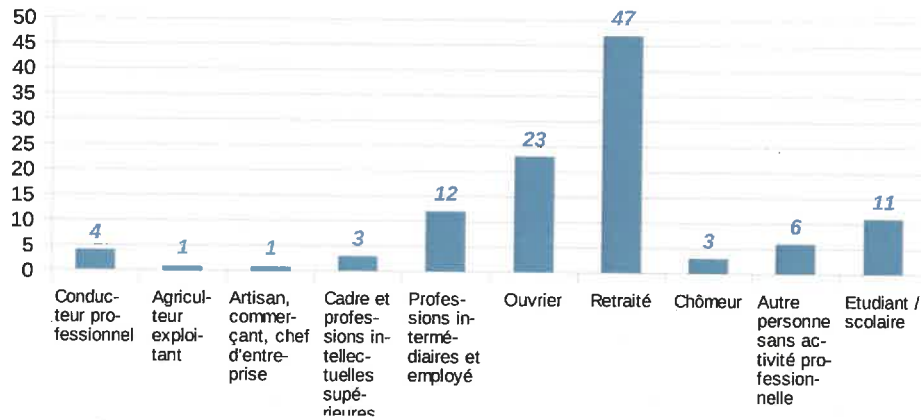
Nombre de personnes tuées 2008-2021



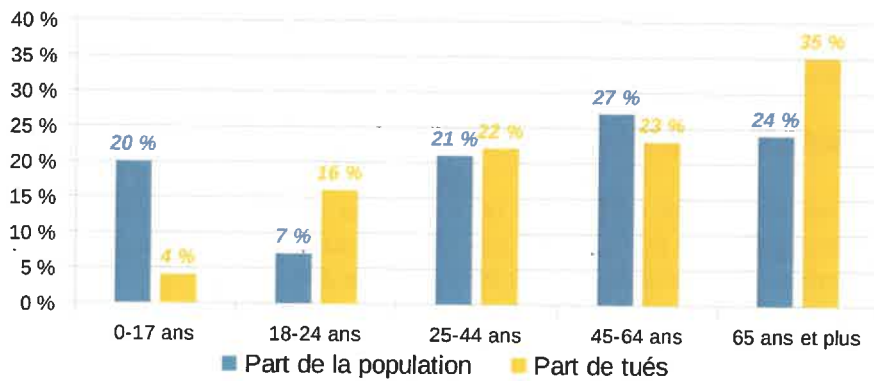
- Moyenne annuelle des tués rapportée à un million d'habitants (2017-2021)

Dans l'indicateur local de sécurité routière (ILSR), le département se situe dans les départements ruraux à faible densité de population.

- Deux-Sèvres : 70
- Famille ILSR (voir annexe) : 69
- France métropolitaine : 47



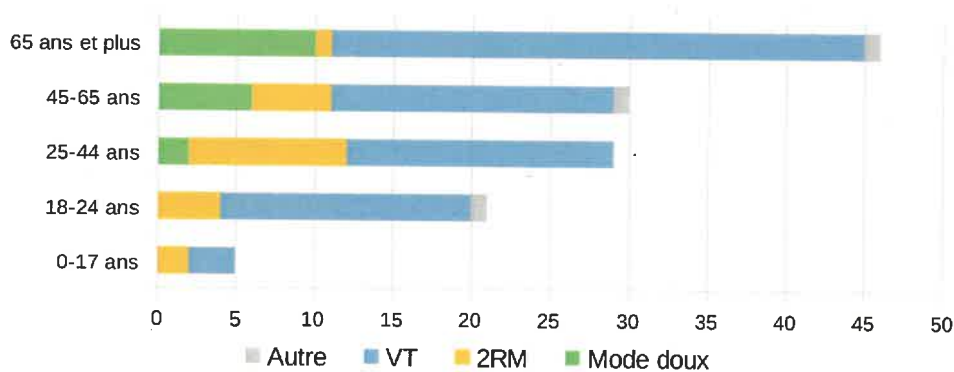
Répartition de la population 2021 et des tués par tranche d'âge (2017-2021)



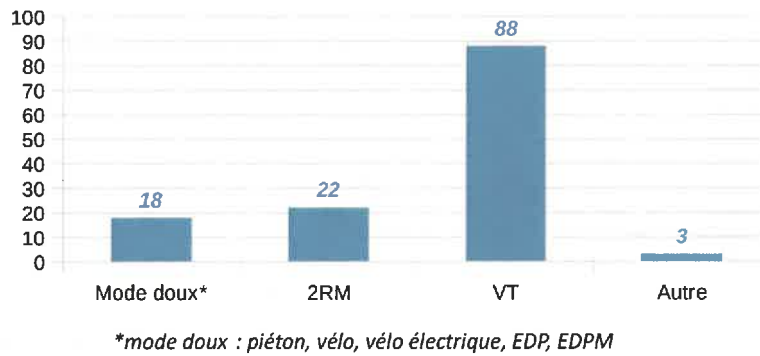
Les victimes d'accidents mortels

L'automobile (VT) est le mode de locomotion le plus meurtrier. La tranche d'âge des 65 ans et plus représente plus de 35 % des tués tous modes de transports confondus. En ce qui concerne les deux-roues motorisés (2RM), c'est la tranche d'âge 25/44 ans, avec plus de 45 % des tués, qui est la plus impactée.

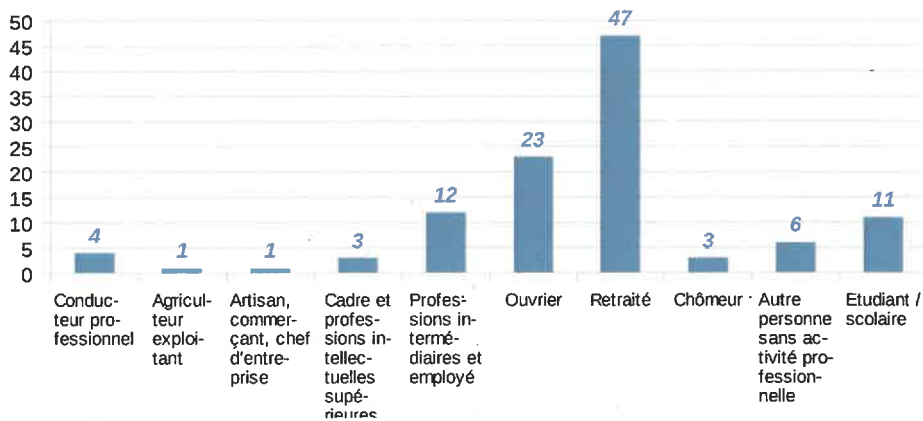
• Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



- Nombre de tués par mode (2017-2021)

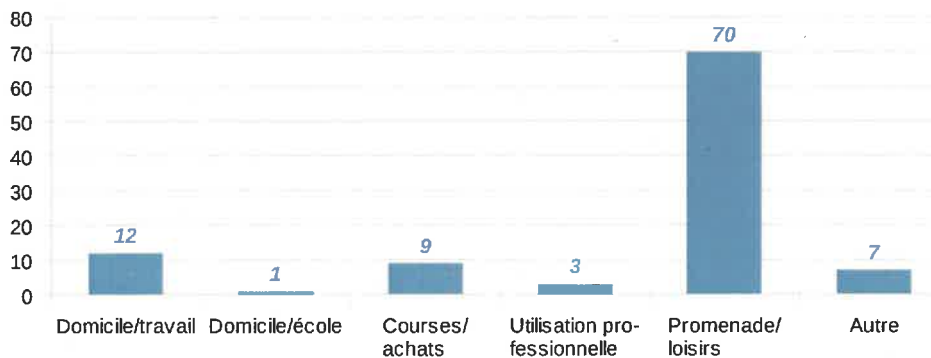


- Nombre de tués par catégorie socio-professionnelle (2017-2021)



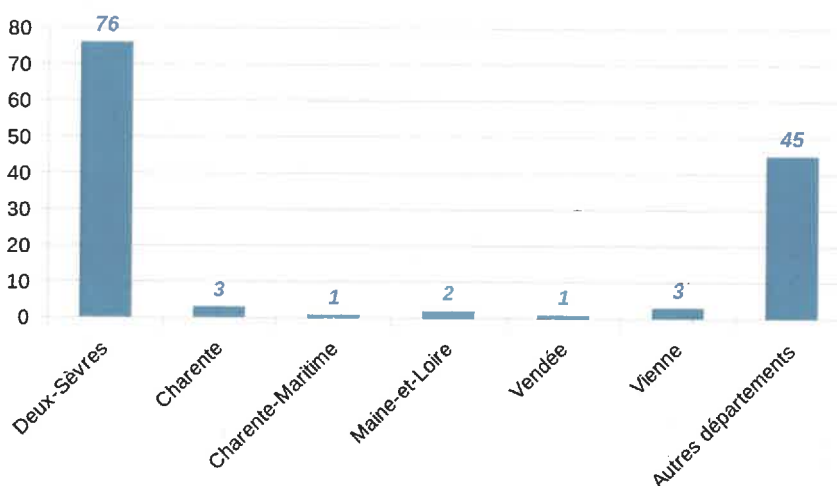
La plupart des tués sont des retraités.

- Nombre de tués selon le motif du trajet connu (2017-2021)



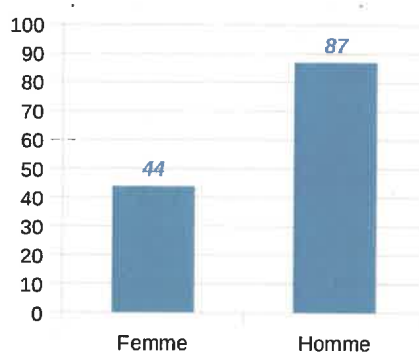
La majorité des accidents mortels se produit dans le cadre de déplacements d'agrément.

- Nombre de tués par département de résidence connu (2017-2021)



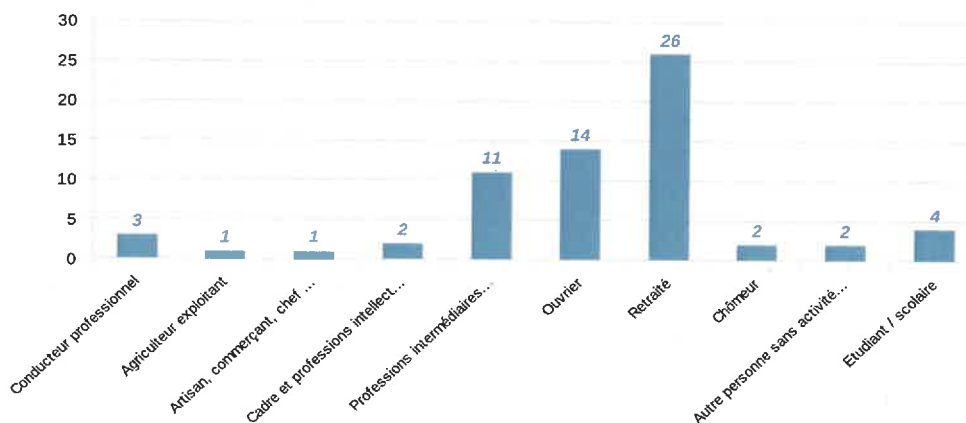
La majorité des accidentés sont des Deux-sévriens. Peu d'habitants des départements limitrophes sont impliqués, ce qui n'est pas le cas des autres départements avec 45 % d'impliquer.

- Nombre de tués par sexe (2017-2021)



Les hommes sont plus concernés que les femmes pour la mortalité routière (x2)

- Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) connue (2017-2021)



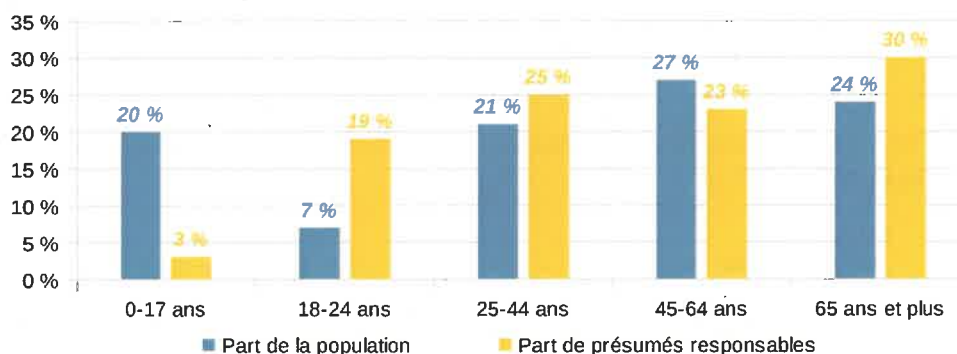
2.1.4 Mortalité routière, les présumés responsables

Les données ne sont fournies que pour les années 2019 à 2021, soit 77 tués.

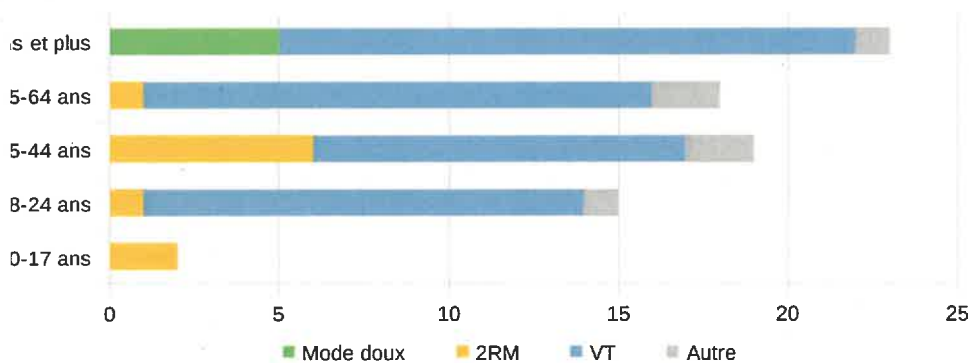
La répartition par tranche d'âge des présumés responsables d'accidents mortels fait ressortir la tranche des 65 ans et plus (responsables de 30 % des accidents mortels).

Les principaux facteurs, pour les hommes, sont une vitesse excessive ou inadaptée et l'absorption d'alcool, et pour les femmes, l'inattention.

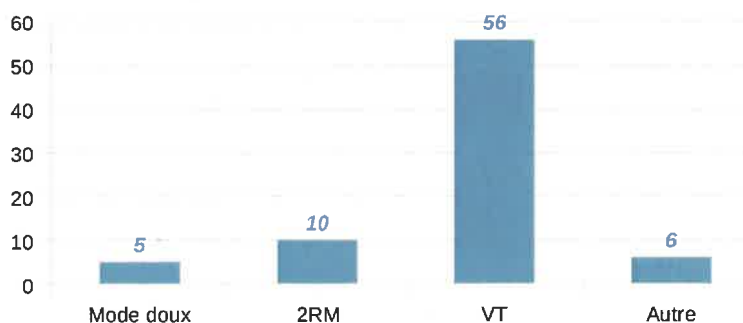
- Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par tranches d'âge (2019-2021)



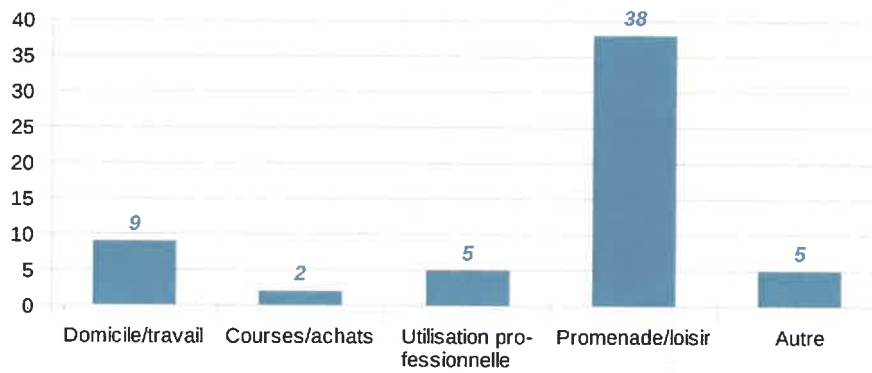
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge et le mode transport (2019-2021)



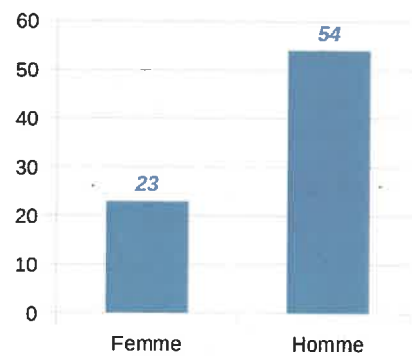
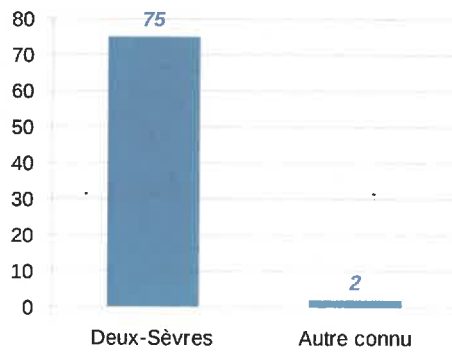
- Mode du présumé responsable (2019-2021)



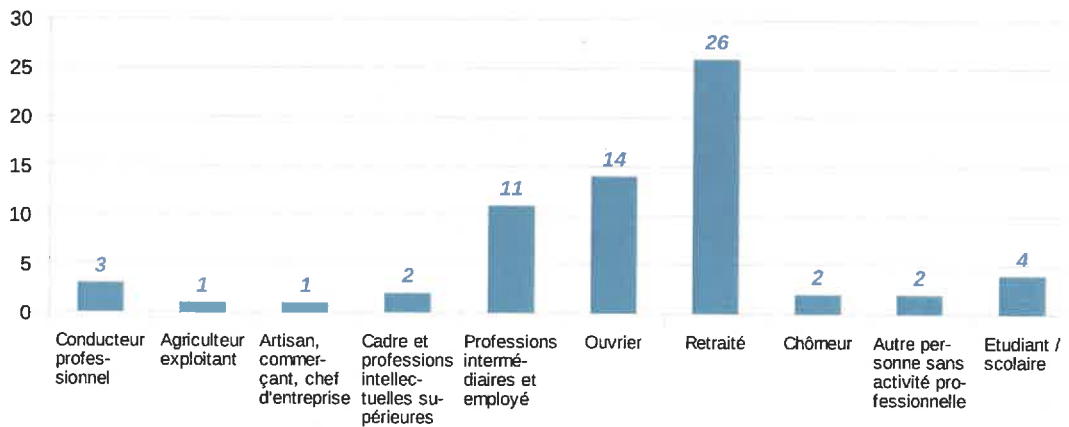
- Nombre de présumés responsables selon le motif du trajet connu (2019-2021)



- Nombre de présumés responsables selon le département de résidence connu et le sexe (2019-2021)



- Nombre de présumés responsables selon la CSP connue (2019-2021)



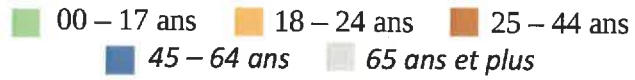
Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

- Répartition des présumés responsables par facteurs (2019-2021)

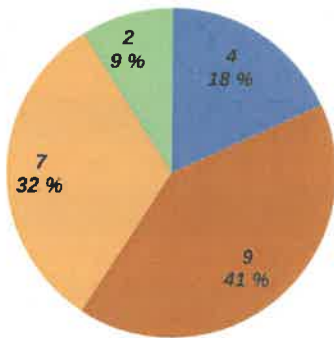
	Homme	Femme	Total
Alcool	12	3	15
Changement de file	1	1	2
Contresens	1	1	2
Dépassement dangereux	1	1	2
Eblouissement	2	1	3
Inattention	6	7	13
Malaise	6	2	8
Médicaments	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Priorité	4	4	8
Somnolence - fatigue	4	1	5
Stupéfiant	3	1	4
Téléphone et distracteurs technologiques	0	0	0
Vitesse excessive ou inadaptée	20	2	22
Autre cause	1	2	3
Cause indéterminée	9	2	11
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	54	23	77

En cas d'accident, la responsabilité des hommes est plus souvent engagée que celles des femmes. Les facteurs principaux sont la vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool et l'inattention.

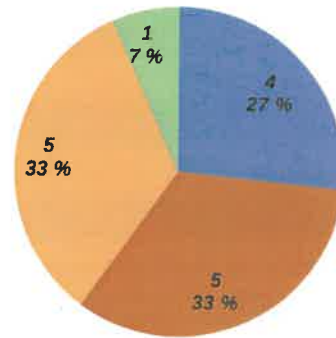
- Répartition par tranches d'âge des facteurs principaux des présumés responsables (2019-2021).



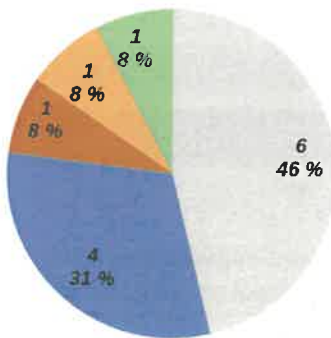
Vitesse excessive ou inadaptée (22)



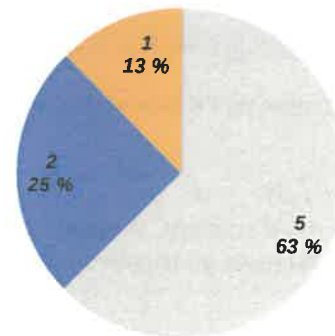
Alcool (15)



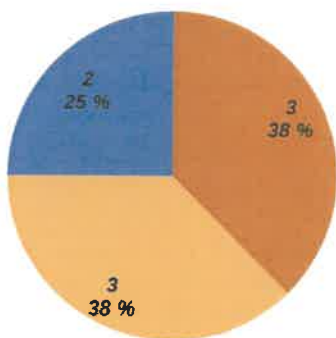
Inattention (13)



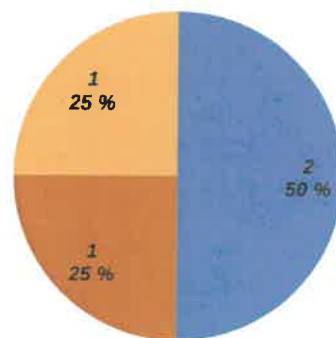
Priorité (8)



Malaise (8)



Stupéfiant (4)



2.1.5 Risque routier professionnel (2017-2021)

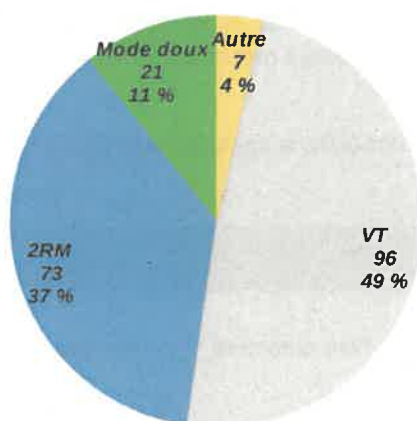
Le risque routier professionnel comprend les déplacements domicile-travail ainsi que les trajets professionnels. Sur les trajets domicile-travail près de la moitié des victimes se trouvaient à bord d'un véhicule de tourisme. La part des deux roues motorisées est également très importante. Les victimes des trajets professionnels le sont principalement à bord de véhicules à usage professionnel (camions, tracteurs, véhicules utilitaires, ...)

- Part modale pour les déplacements domicile-travail

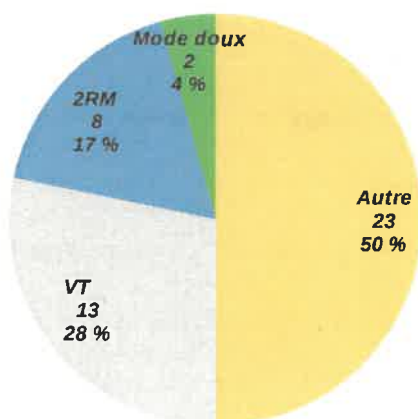
Indicateurs d'accidentalité :

Entre 2017 et 2021, 50 usagers ont été tués dans un accident impliquant au moins un usager en domicile-travail ou trajet professionnel, soit 38,2 % des tués.

197 usagers ont été victimes dont 20 tués lors d'un déplacement domicile-travail.



46 usagers ont été victimes dont 30 tués lors d'un trajet professionnel.



2.1.6 Réseau routier

La grande majorité des accidents mortels a lieu hors agglomération et hors autoroutes et plutôt de jour à bord d'un véhicule de tourisme. En agglomération la répartition des tués jour/nuit est égale.

La part des accidents mortels est plus faible du vendredi au dimanche que le reste de la semaine.

- Le réseau routier départemental est long de près de 14 000 km, réparti comme suit ;
 - 87 km d'autoroutes,
 - 108 km de routes nationales,
 - 4 000 km de routes départementales
 - 9 800 km de réseau communal

Indicateurs d'accidentalité :

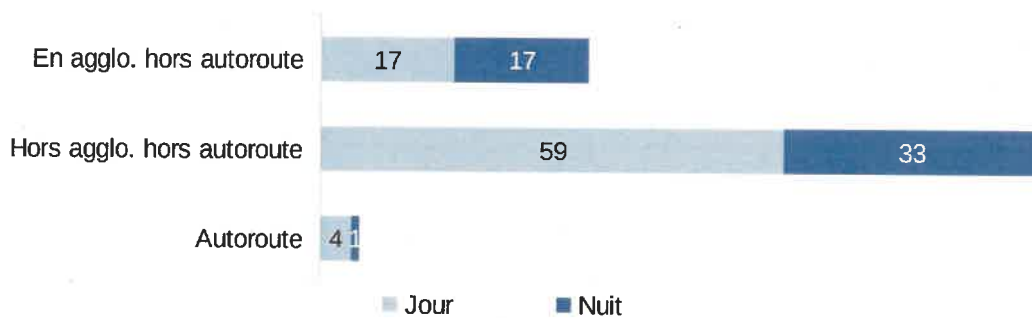
Entre 2017 et 2021, 70 % des tués, le sont hors agglomération. 61 % des usagers sont tués de jour et 56 % décèdent entre le lundi et le jeudi inclus. 67 % sont à bord d'un véhicule de tourisme (VT), 16,8 % sur un 2 roues motorisé (2RM) et 13,7 % en mode de transport doux.

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

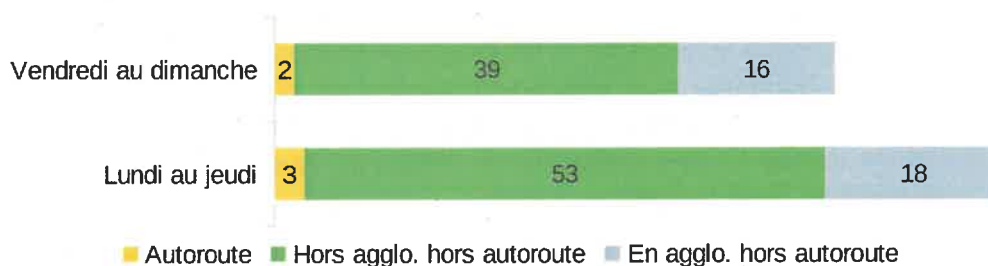


■ Autoroute ■ Hors agglomération hors autoroute ■ En agglomération hors autoroute

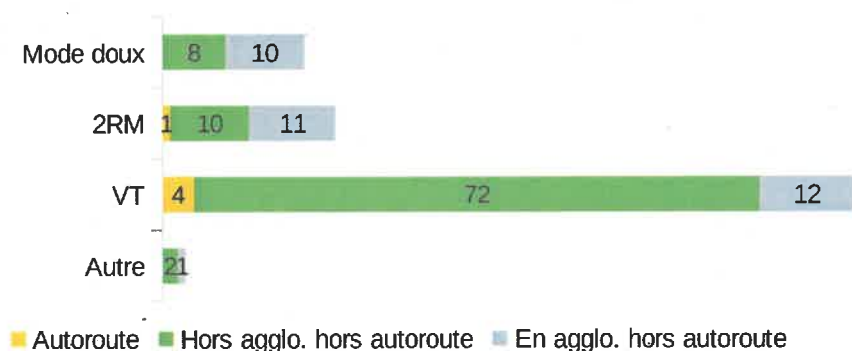
- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)



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



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



2.1.7 Bilan des infractions

	2018	2019	2020	2021	2022	CUMUL
Vitesses hors CSA	6622	7049	5758	6058	5081	30568
>40 km/h	247	356	364	446	323	1336
>50 km/h	67	90	93	116	110	476
Stupéfiants / dépistages	497/1976	704/2976	564/2767	733/4079	794/6027	3292/17825
Alcoolémie / dépistages	1441/80221	1354/84486	1104/ 53412	1247/ 61677	1324/77686	6470/357482
Téléphones	1712	1950	1427	1334	1689	8112
Ceintures	764	809	519	492	559	3143
Conduites dans permis	644	742	697	807	792	3682
Infractions aux règles sur les intersections et priorités	1012	1082	771	768	830	4463

Les infractions majoritairement relevées sont la vitesse, l'usage du téléphone et la conduite sous l'imprégnation d'un état alcoolique.

Un léger fléchissement peut être constaté en 2020, du fait des périodes de confinement, mais il n'est pas significatif.

En 2022, le marché de contrôle de vitesse externalisé a été mis en place sur notre département, ce qui a eu pour conséquence d'amorcer une diminution des infractions liées à la vitesse par les forces de sécurité intérieure. Il conviendra de suivre la confirmation de cette tendance.

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Les modes de déplacements doux sont essentiellement pratiqués pour de courtes distances. Parmi les 32 victimes hors agglomération sur la période 2017-2021 la plupart sont des hommes. Si le plus grand nombre de victimes est constaté au mois de septembre, il ne ressort pas de l'étude de période critique. Sur la période des 5 ans de l'étude aucune victime pratiquant les modes de déplacements doux n'a été recensée pendant les mois d'octobre.

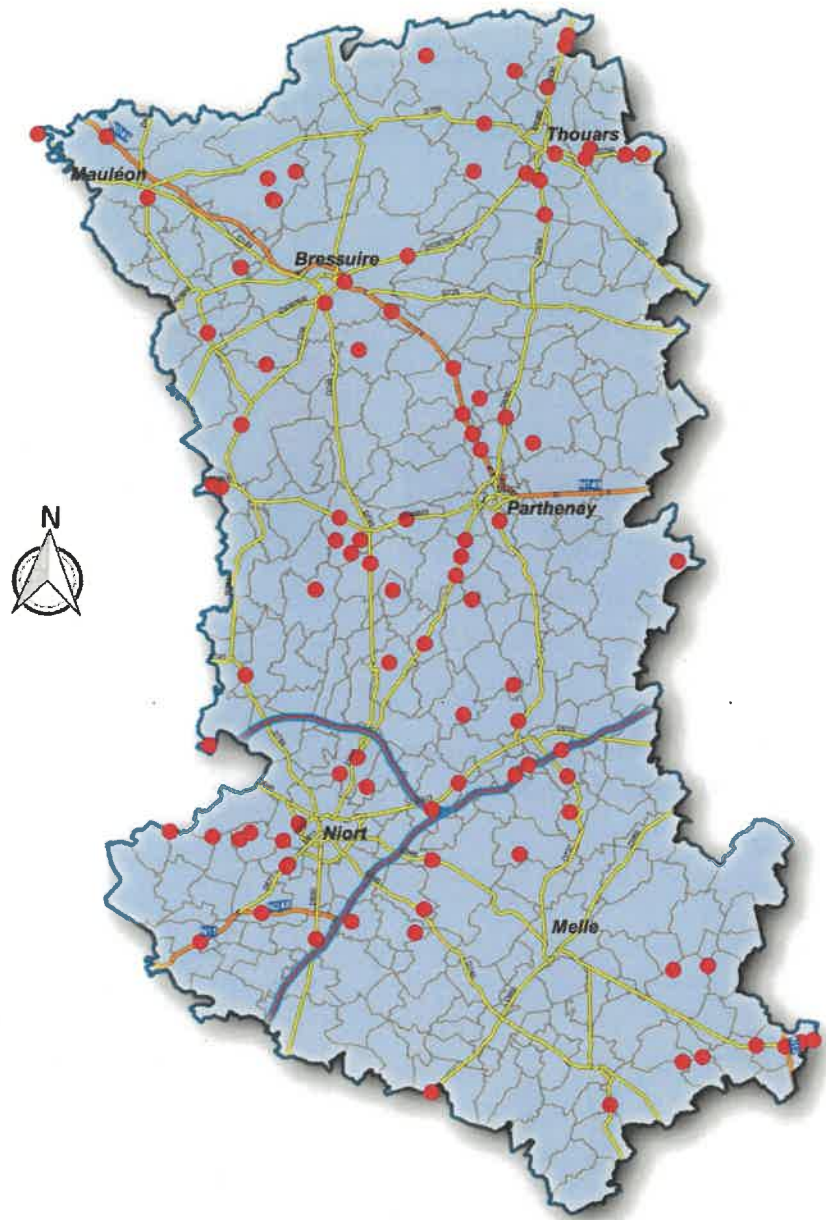
La catégorie des deux roues motorisés comprend les cyclomoteurs (<50 cm³), les motocyclettes légères (>50 cm³ et <125 cm³) et les motocyclettes (> 125 cm³). La très grande majorité des victimes sont des hommes. Il est à noter que sur la période étudiée et hors agglomération le nombre de victimes baisse sensiblement pendant la période hivernale.

Hors agglomération, le plus grand nombre de victimes est constaté en ligne droite hors intersection. Le nombre de victimes en virage et en intersection est également très élevé. Les accidents contre des obstacles naturels fixes constituent la principale source de ces victimes.

2.2.1 Typologie des accidents hors agglomération (2017-2021)

Responsables	Victimes									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Accident sans tiers		4	21	35	203	11	4	1	5	284
Collision avec ...										
Piéton					1					1
Vélo										0
Cyclo			1		1					2
Moto			1		3					4
VT	10	8	21	25	232	6	1		7	310
VU		1	4	2	23	4			1	35
PL	1	1	3	4	36	3	1		1	50
TC		1								1
Autre		1	2	3	4					10
Multicollision	3	2	3	4	85	4	4			105
Total ...	14	18	56	73	588	28	10	1	14	802
<i>Part de victimes ...</i>	2 %	2 %	7 %	9 %	73 %	3 %	1 %	0 %	2 %	100 %

- Carte des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)



DDT 75 - Cgjs 3.10.6-A Conuša - Edition du 30.03.2022
copyright IGH-ED Carto - DDT75
Service Transition écologique, Réglementation sécurité
Bureau Sécurité routière, Gestion de crise
Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Légende

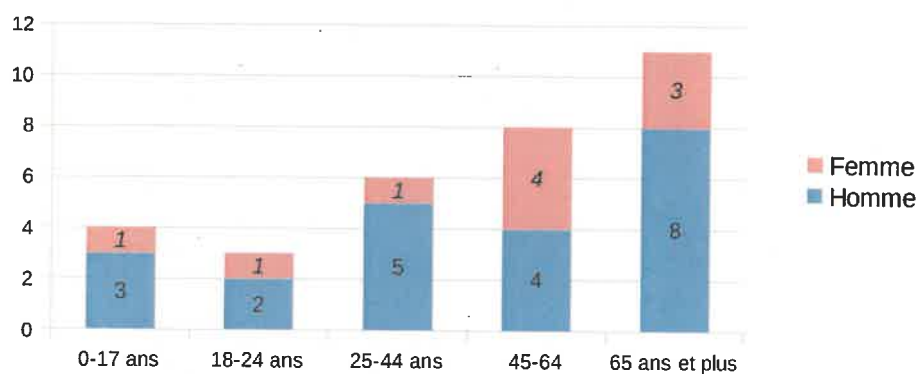
● Accidents mortels [97]

2.2.2 Mode doux (piéton, vélo, vélo électrique, EDP, EDPM)

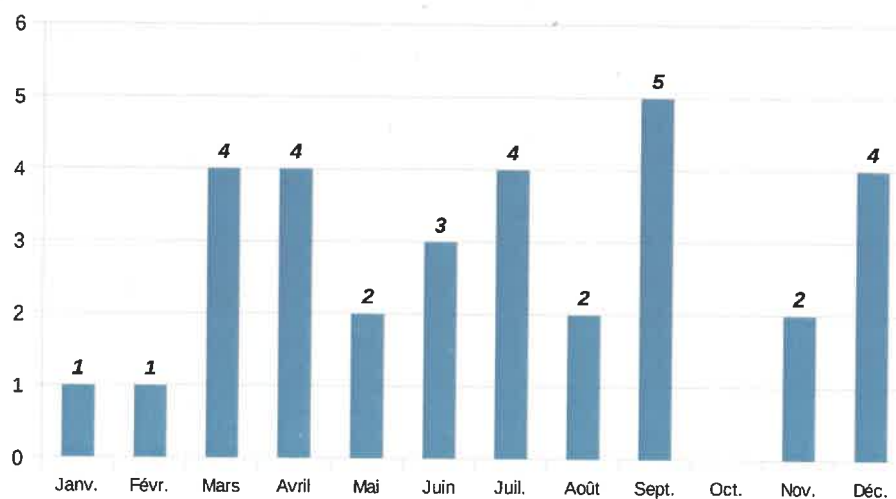
- Nombre de victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Nombre total de victimes : 32

La tranche d'âge des 65 ans et plus est la plus impliquée dans les accidents en mode doux avec 11 victimes (34,4 %). Elle est suivie par la tranche d'âge des 45/64 ans avec 8 victimes puis la tranche des 25/44 ans avec 6 victimes. Les hommes représentent 68,7 % des victimes pour ce mode de transport.



- Répartition des victimes pour l'ensemble des modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

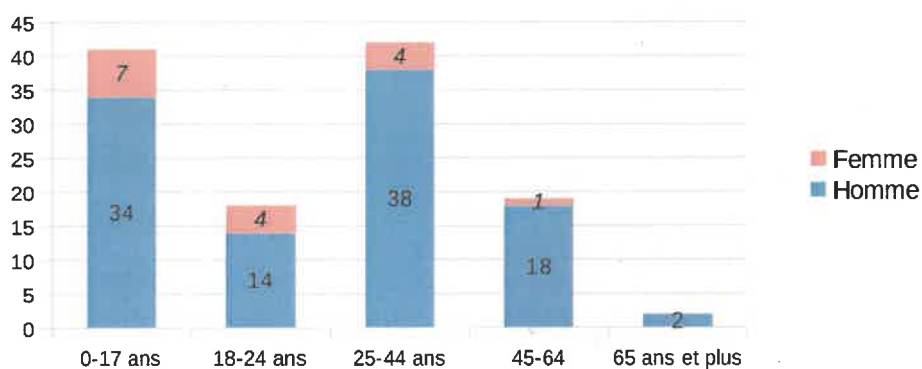


2.2.3 Deux roues motorisés (2RM)

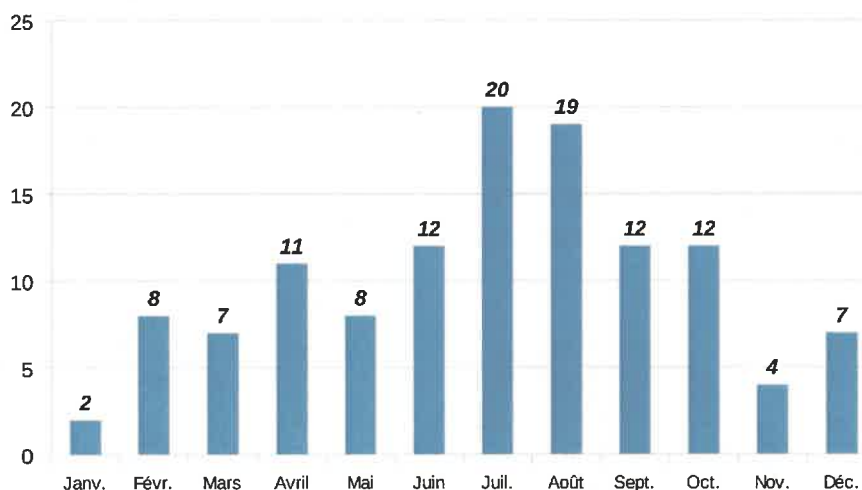
- Nombre de victimes pour l'ensemble des 2RM selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Nombre total de victimes : 122

La tranche d'âge des 25/44 ans et plus est la plus impliquée dans les accidents en 2RM avec 42 victimes (34,4 %). Elle est suivie par la tranche d'âge des 0/17 ans avec 41 victimes (33,6 %). La tranche des 65 ans et plus est très peu impliquée dans ce type d'accident. Les hommes représentent 86,9 % des victimes pour ce mode de transport.



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

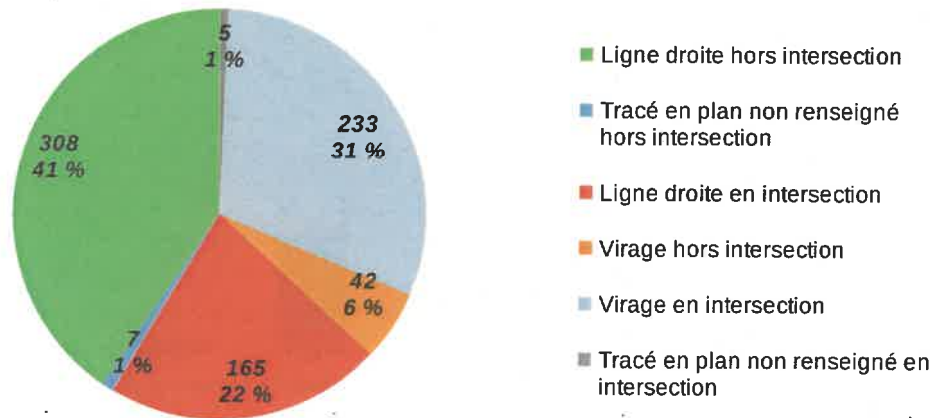


2.2.4 Facteurs spécifiques

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

Nombre total de victimes : 760

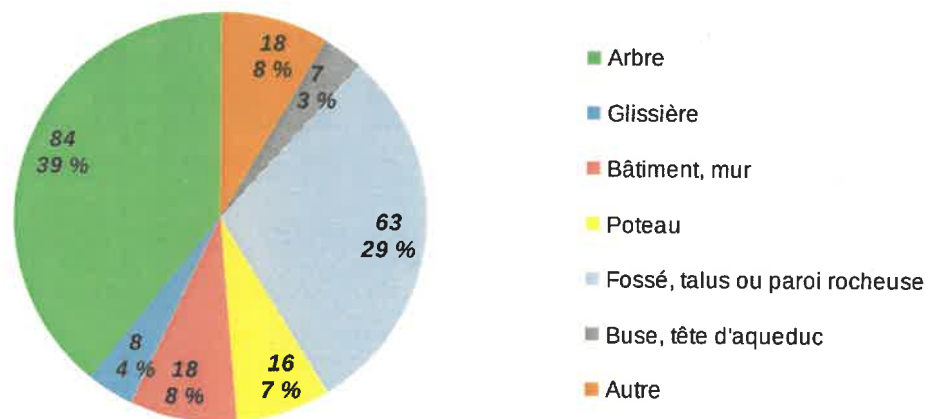
Hors agglomération, ce sont les accidents en ligne droite qui font le plus de victimes (473 soit 62%) et notamment en ligne droite hors intersection. Les accidents en virage totalisent 275 victimes soit 36 %.



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

Nombre total de victimes : 214

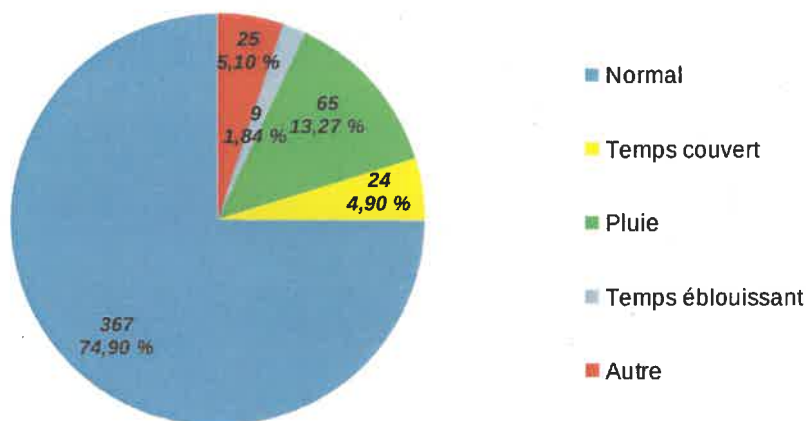
Hors agglomération, on observe que les accidents lors desquels il y a un choc avec un arbre font le plus de victimes (84 soit 39 %). Les accidents finissant dans un fossé, un talus ou une paroi rocheuse font également de nombreuses victimes (63 soit 29 %).



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

Nombre total de victimes : 490

Les accidents avec victimes, ont essentiellement lieu lors de conditions atmosphériques normales (75%)



2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

En agglomération, la répartition des victimes par tranches d'âges utilisant des modes de déplacements doux est un peu différente de celle hors agglomération. Hormis le fait que les victimes sont plus nombreuses, les tranches d'âges les plus jeunes sont proportionnellement davantage impliquées. Toutefois, les victimes de 65 ans et plus restent majoritaires.

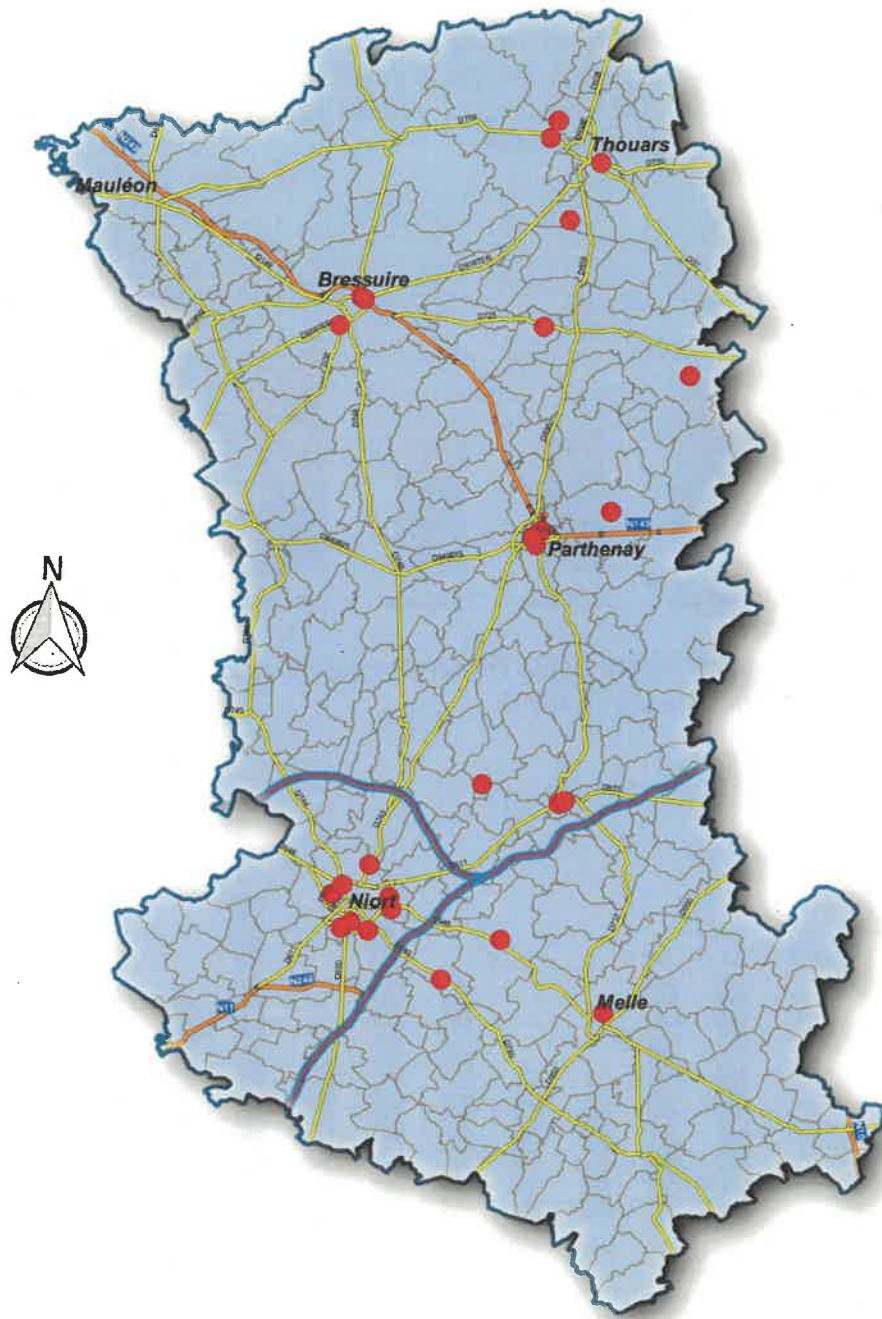
En réalité la tranche d'âge des 0-17 ans est réduite à 4 ans du fait que la conduite d'un deux roues motorisé n'est possible qu'à partir de 14 ans pour les cyclomoteurs (BSR) et à partir de 16 ans pour les motocyclettes légères (permis A1). Cette tranche d'âge est toutefois la plus représentée parmi les victimes en agglomération. Dans toutes les tranches d'âges ce sont principalement les hommes qui sont impliqués.

En agglomération, les victimes d'accidents corporels sont réparties de manière égale entre les accidents hors ou en intersection. Plus de la majorité de ces accidents s'est produite sur une route prioritaire.

2.3.1 Contexte et typologie des accidents en agglomération

Responsables	Victimes									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Accident sans tiers		5	40	17	60	4		1	1	128
Collision avec ...										
Piéton							1			1
Vélo	4		1					1		6
Cyclo	4		6		1				1	12
Moto		2		3	3					8
VT	80	40	83	57	51			1	8	320
VU	6	3	3	2	3					17
PL	3	3	2	2	3					13
TC	1	2			5					8
Autre	2	1	3		6					12
Multicollision	2	3	2	1	21				1	30
Total ...	102	59	140	82	153	4	1	3	11	555
<i>Part de victimes ...</i>	18 %	11 %	25 %	15 %	28 %	1 %	0 %	1 %	2 %	100 %

- Carte des accidents mortels en agglomération (2017-2021)



DOT 79 - Qgis 3.10.6-A Coruña - Edition du 30.08.2022
 copyright IGN-BD Cartho - DOT79
 Service Transition écologique, Réglementation sécurité
 Bureau Sécurité routière, Gestion de cnas
 Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Légende

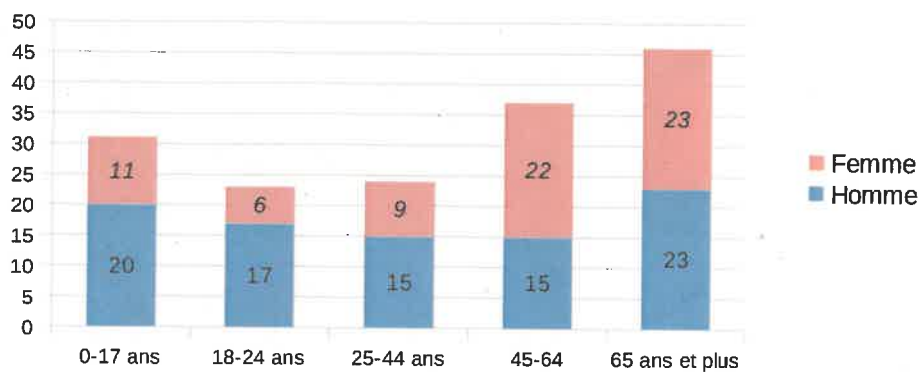
- Accidents mortels [28]

2.3.2 Modes doux

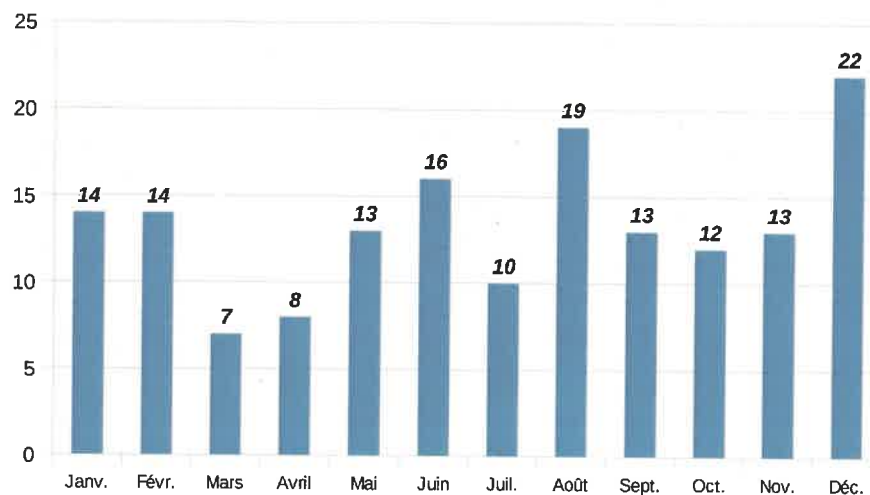
- Nombre de victimes pour l'ensemble des modes doux selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Nombre total de victimes : 161

La tranche d'âge des 65 ans et plus est la plus impliquée dans les accidents en mode doux avec 66 victimes (28,6 %). Elle est suivie par la tranche d'âge des 45/64 ans avec 37 victimes (23 %) puis la tranche des 0/17 ans avec 31 victimes (19 %). Les hommes représentent 56 % des victimes pour ce mode de transport



- Répartition des victimes pour l'ensemble des modes doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

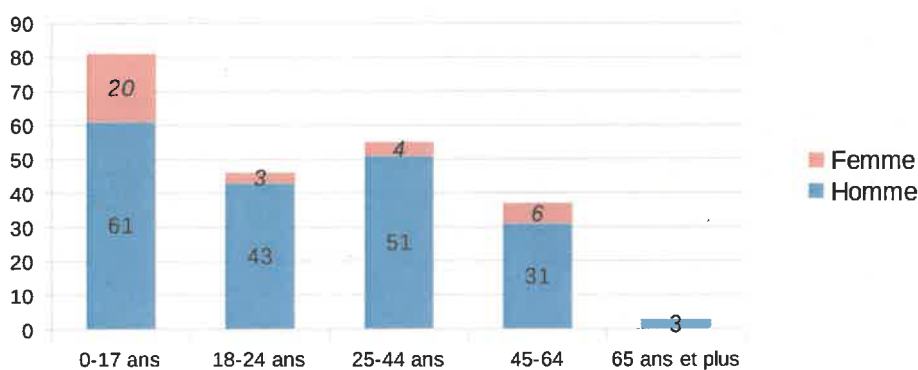


2.3.3 Deux roues motorisés (2RM)

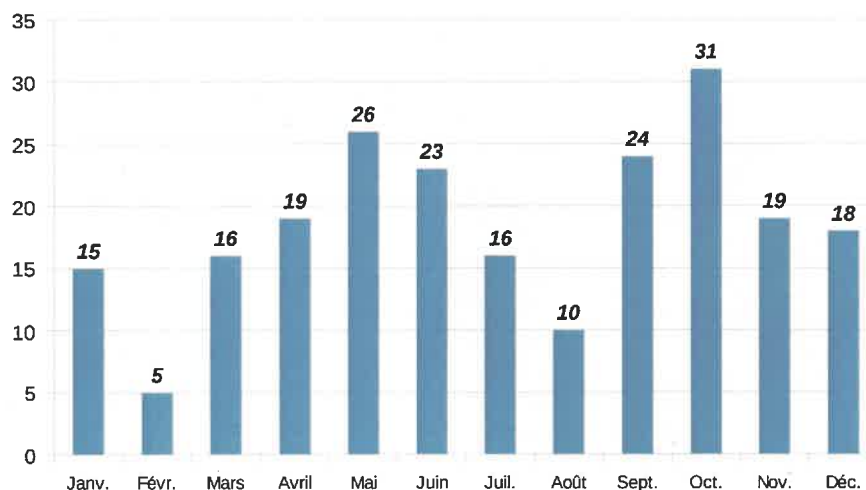
- Nombre de victimes pour l'ensemble des 2RM selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Nombre total de victimes : 222

La tranche d'âge des 0/17 ans est la plus impliquée dans les accidents en 2RM avec 81 victimes (36,5 %). Elle est suivie par la tranche d'âge des 25/44 ans avec 55 victimes (24,7 %). La tranche des 65 ans et plus est très peu impliquée dans ce type d'accidents. Les hommes représentent 85 % des victimes pour ce mode de transport.



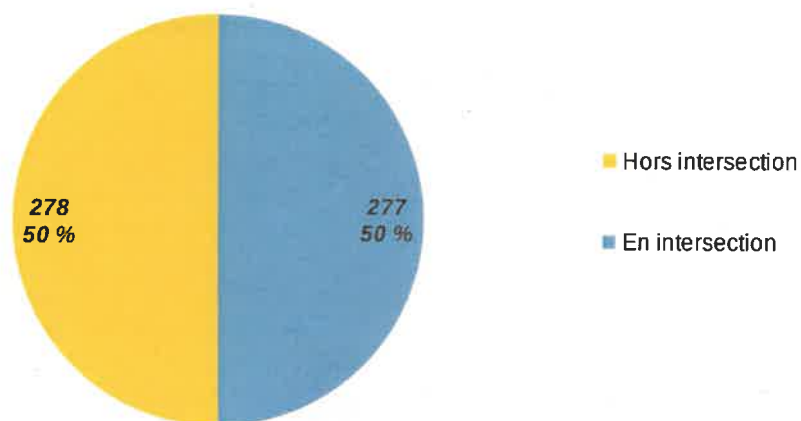
- Répartition des victimes pour l'ensemble des 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



2.3.4 Facteurs spécifiques

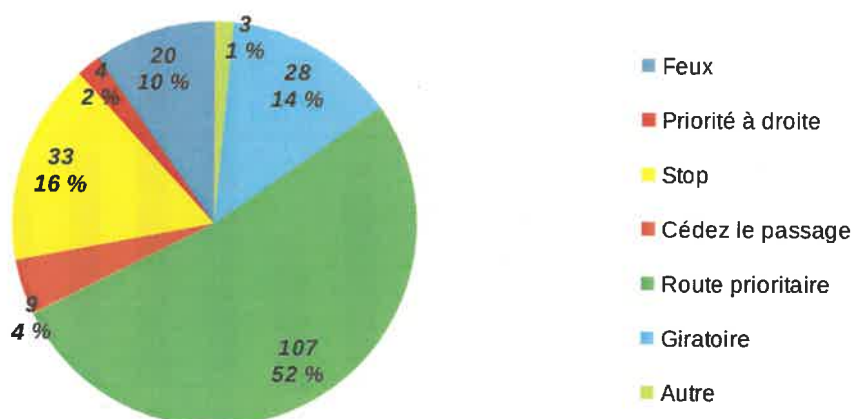
- Répartition des victimes en intersection et hors intersection en agglomération (2017-2021)

Nombre total de victimes : 555



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

Nombre total de victimes : 204



3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022

Les quatre enjeux du DGO 2018-2022 étaient :

- Les risques routiers professionnels
- L'alcool et les stupéfiants
- Les jeunes
- Les seniors

Deux enjeux facultatifs avaient été retenus :

- Les deux-roues motorisés (2RM)
- Les distracteurs

Chacun de ces enjeux a été décliné en orientations annuelles et par des actions portées par le PDASR (Plan Départemental de Sécurité Routière).

Les actions ont été réalisées soit par des partenaires auxquels des subventions ont été accordées, soit en régie.

Le nombre d'actions se décline comme suit :

	2018	2019	2020 (covid)	2021	2022
Le risque routier professionnel	5	6	1	15	13
L'alcool et les stupéfiants	3	5	6	2	12
Les jeunes	19	18	4	13	13
Les seniors	3	5	4	4	5
Les deux roues	3	6	4	9	5
Les distracteurs	3	2	2	5	5
total	36	42	21 (24 annulées)	48	53

L'année 2020 a été marquée par l'annulation d'un grand nombre d'actions par cause des confinements et du COVID. Celles-ci ont cependant pu être reportées pour la grande majorité en 2021.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

La répartition annuelle du budget a tenu compte de l'accidentalité de l'année précédente. Ont été privilégiées les tranches d'âges et les modes de déplacement, les plus présents lors des accidents mortels. Par exemple, en 2019, 42 % des tués avaient plus de 65 ans, et 48 % des blessés circulaient en deux roues (vélo/cyclo/moto). Les cibles des actions en 2020 ont donc été les seniors et le mode de déplacement à deux-roues. Toutefois, les conditions sanitaires n'ont pas permis de réaliser les actions envisagées et les actions de sensibilisation ont été adaptées en conséquences, par exemple grâce à des webinaires code de la route ou la distribution de sacs kraft pharmacie.

Répartition du budget :

	2018	2019	2020 (covid)	2021	2022
Le risque routier professionnel	5000	15000	7029	10232	12344,52
L'alcool et les stupéfiants	6000	1000	7289	822,21	7679,7
Les jeunes	2000	10500	7966,6	13347,6	11671,36
Les seniors	3000	8725,45	7500,3	4080	12070,12
Les deux roues	4000	6604,84	20199,99	9853,97	837,8
Vitesse/ distracteurs	2000	0	0	8342,86	20922,48
Total (en euros)	22000	41830,29	49984,8	46678,64	65525,98
Frais de fonctionnement	32000	14169,71	9565,2	15821,36	15874,02
Dotation PDASR	54000	56000	59550	62500	81400

Les frais de fonctionnement correspondent aux frais de déplacement et d'équipement des IDSR, à l'achat et à l'entretien des matériels tel que le test au choc ou casque à réalité virtuelle. Nous précisons que le budget 2018 est à titre indicatif, car nous n'avons pas retrouvé l'archive budgétaire : La répartition budgétaire par enjeu a été donnée par la DSR.

4. Les enjeux et orientation pour 2023-2027

4.1 Les enjeux prioritaires

Quatre groupes de travail représentant la majorité des acteurs de la sécurité routière oeuvrant dans le département, se sont réunis pour travailler à la déclinaison des enjeux prioritaires retenus.

De leurs travaux, il résulte :

-Les deux roues motorisés :

Le déplacement en deux-roues motorisé représente un risque supplémentaire du fait de la faible protection du conducteur et de son passager. Toute sensibilisation devra être réalisée en tenant compte de la typologie des blessés et des tués, des deux roues utilisés (cyclomoteur, moto- tricycle...), et des catégories de conducteurs (jeune conducteur, etc).

A/ La prévention :

- Apprendre le partage de la route dès le plus jeune âge.
- Développer les remises à niveau des conducteurs de deux-roues.
- Renforcer la formation des bénévoles.
- Soutenir les motos-écoles pour les actions de prévention.
- Réaliser une charte qualité avec les revendeurs, les clubs motos et les associations.
- Communiquer sur l'importance de l'équipement du motocycliste.
- Réaliser des démonstrations par les chargés de mission deux-roues :
 - Le gilet airbag,
 - Le pantalon spécifique moto, et le pantalon airbag,
 - Le port de bottes, ou chaussures adaptées.
- Travailler avec la justice et les forces de l'ordre pour des journées alternatives aux poursuites.
- Mettre en place des actions préventives pour la remise en état des véhicules (mise en sécurité).

B/ La répression :

- Sanctionner tous les comportements à risques.
- Intervenir sur le terrain avec les forces de l'ordre lors de contrôles pour communiquer auprès des auteurs des infractions.

C/ Les Gestionnaires de voiries (infrastructures) :

- Mettre en œuvre des actions « motards d'un jour » pour montrer les risques liés aux infrastructures auprès des élus, du conseil départemental et des communes.
- Développer la connaissance de l'ingénierie départementale « ID79 » auprès des communes pour les aménagements de sécurité. « ID 79 » apporte une assistance technique, juridique, administrative et financière aux collectivités de terrain qui sont en phase d'élaboration de projets d'investissement.

- Les conduites à risques :

Cet enjeu recouvre les principales causes des accidents à savoir la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, les règles de conduite, et les distracteurs comme le téléphone.

A/ La prévention :

- Communiquer sur les accidents mortels mais aussi corporels,
- Mieux comprendre les causes des accidents pour mieux agir,
- Améliorer la connaissance des risques liés à l'usage des produits stupéfiants, la vitesse, les règles de conduite, le port de la ceinture de sécurité, l'usage du GPS,
- Sensibiliser aux dangers liés à l'usage des médicaments,
- Inciter à faire vérifier l'état de son véhicule,
- Promouvoir un arrêt total du véhicule pour téléphoner,
- Participer à la bonne appréhension de la météorologie et de l'état de la chaussée,
- Connaître l'utilisation de son véhicule et les boutons d'urgences,
- Protéger les seniors qui sont plus vulnérables, les informer sur l'évolution du code de la route,
- Informer sur la législation (exp. : l'éthylotest anti-démarrage « ÉAD »).

B/ La répression :

- Communiquer sur les opérations menées par les forces de l'ordre,
- Inclure les plans départementaux de contrôle routier (PDCR) dans les PDASR,
- Développer les opérations « contrôle technique à jour »,
- Développer les opérations « assurances », etc.

C/ Les Gestionnaires de voiries (infrastructures) :

- Améliorer les équipements : différencier l'éclairage public de l'éclairage des passages pour piétons,
- Vérifier les ralentisseurs trop souvent non réglementaires,
- Augmenter le nombre de parkings relais en périphérie des villes pour favoriser l'usage des transports en communs,
- Désencombrer les trottoirs des containers poubelles,
- Développer des plans de circulation vélos adaptés au partage de la voirie.

-Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :

Le département des Deux-Sèvres est un département rural, avec une faible densité de population. Néanmoins, l'évolution sociale (crise énergétique, COVID, aide de l'État) engendre une augmentation de circulation des EDPM, principalement des trottinettes et des VAE (vélo à assistance électrique). Ce phénomène est constaté en milieu urbain et en milieu rural, surtout auprès d'un public jeune.

A/ La prévention :

-Développer le partenariat avec les écoles, cibles privilégiées pour expliquer la législation des EDPM et l'évolution des infrastructures.

-Sensibiliser les revendeurs de trottinette, vélo électrique, vélo à assistance électrique, et les informer de la législation,

-Participer aux foires expositions pour une sensibilisation auprès du public de tous les âges grâce aux intervenants départementaux de la sécurité routière,

-Rappeler les règles du partage de la route,

-Sensibiliser sur la législation en vigueur et de l'obligation d'assurance,

-Prévenir les conducteurs de voitures sur le respect des distances de sécurité,

-Promouvoir le port du casque et d'effets réfléchissants,

-Promouvoir l'entretien des vélos qui est trop souvent non réalisé.

-Développer le savoir rouler à vélo,

-Éduquer les parents sur les déplacements en famille,

-Diffuser sur les réseaux de la préfecture les infractions en lien avec les mobilités douces.

B/ La répression :

- Verbaliser les comportements à risques, notamment le non-respect du partage de la voirie,

- Verbaliser l'usage du téléphone à vélo et EDPM.

C/ Les Gestionnaires de voiries (infrastructures) :

-Développer les pistes cyclables dans les zones péri-urbaine,

-Séparer les bandes cyclables de la chaussée,

-Informers les usagers des nouveaux panneaux de signalisation, tel que les zones de rencontres.

- Le risque routier professionnel :

Cet enjeu porte sur la première cause des accidents liés au travail. Des actions de prévention spécifiques seront développées dans les secteurs d'activités identifiés comme étant prioritaires.

A/ La prévention :

- Avoir des données sur l'accidentalité en lien avec l'activité professionnelle, afin de définir des priorités d'actions,
- Communiquer sur le partage des bonnes pratiques,
- S'appuyer sur les clubs des entreprises, associations, mairies, centres de gestion, CARSAT... pour les actions de sensibilisation,
- Travailler avec les clubs sportifs qui ont souvent des sponsors dans le milieu de l'entrepreneuriat,
- Structurer les réseaux des partenaires,
- Promouvoir le partenariat avec les assurances,

B/ La répression :

- Mettre en place des actions « coup de poing » des forces de l'ordre, spécifiques et communiquer dessus.

C/ Les Gestionnaires de voiries (infrastructures) :

- Travailler à l'amélioration de tous les réseaux routiers : départementales, nationales, et autoroutes,
- Développer une cartographie des points noirs de l'accidentalité sur le réseau routier du département, intégrant accidents corporels, mortels, mais aussi matériels,
- Continuer les enquêtes comprendre pour agir permettant de vérifier la bonne adaptation des infrastructures.

4.2 Les orientations

Les actions seront priorisées en fonction de l'évolution mensuelle des indicateurs suivants :

- Le nombre d'accidents ou de victime, en lien avec une thématique,
- La catégorie d'usagers (seniors, jeunes...),
- Le mode de déplacements,
- L'axe routier de déplacement (national, départemental, communale, vicinal),
- La météorologie,
- La cause de l'accident,
- En agglomération/hors agglomération...

Ainsi les actions seront adaptées à l'accidentalité propre du département des Deux-Sèvres. Elles pourront relever de la communication, de la sensibilisation, de la prévention, du contrôle ou encore de la sanction.

5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1 Suivi de l'accidentalité départementale

- Suivi du nombre de tués
- Suivi du nombre de blessés
- Par type d'utilisateur en/hors agglo (tendance)
- Suivi du « qui tue+blesse qui » en/hors agglo
- Surveillance de l'enregistrement des accidents de 2RM et de modes doux (en particulier les accidents seuls)

5.2 Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR

Les actions du plan départemental de sécurité routière sont élaborées avec les partenaires, ou organisées d'initiative par le coordinateur de la sécurité routière.

L'appel à projets du PDASR est ouvert annuellement du 1er décembre au 31 janvier de l'année suivante. Durant ces 2 mois, les dossiers sont déposés auprès du coordinateur qui les étudie et aide parfois à leur reformulation.

Une fois cette étape réalisée, le coordinateur rédige une fiche bilan afin de présenter la demande de subvention à Madame la préfète. Cette fiche reprend le public visé, le nombre de personnes sensibilisés, le ratio financier par personne, l'intérêt de cette action, l'aspect innovant, et le bilan de l'année passée, si cette action a déjà eu lieu. L'action de sécurité routière pour être retenue, doit répondre aux enjeux du DGO en cours. L'accidentalité de l'année précédente est également prise en compte dans l'appréciation de la pertinence du projet.

Afin de vérifier le bon usage des subventions accordées, le coordinateur se déplace régulièrement lors des journées de sensibilisation. De plus, un bilan de l'action est demandé aux IDSR lorsqu'ils sont partis prenantes. Ces appréciations sont prises en compte si une nouvelle demande de subvention est déposée par le même partenaire l'année suivante (de même que le compte rendu financier de l'action passée).

Lorsqu'une action a fait l'objet d'une subvention et n'a pu être réalisée au cours de l'année, un courrier ou un mail de relance est envoyé au partenaire. Si l'action peut être réalisée l'année suivante, un arrêté de report de subvention est rédigé. Ce fut le cas en 2020, lors de la période COVID : l'ensemble des actions budgétisées reportées ont eu lieu en 2021.

Si une action ne demande pas le concours des IDSR ou la présence du coordinateur, un retour est demandé au partenaire par des prises de vues photographiques. Cette démarche permet également de communiquer sur les réseaux de la préfecture des Deux-Sèvres.

Ainsi, le suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR est réalisé par Madame la directrice de cabinet, cheffe de projet, le coordinateur lors de l'élaboration des dossiers, et par les IDSR. La qualité et le nombre d'actions proposés/retenues a permis d'obtenir un budget annuel croissant auprès de la DSR.

Glossaire

A

B

C

CAPEB : confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment

CARSAT : caisse d'assurance retraite et de la santé au travail

D

DGO : Document général d'orientation.

E

EAD : éthylotest anti-démarrage.

EDPsm : engin de déplacement personnel sans moteur

EDPm : engin de déplacement personnel à moteur

F

G

H

I

IDSR : intervenant départemental de la sécurité routière

Ig : indicateur de gravité (formule : tués/accidents*100)

ILSR : Indicateur local de sécurité routière

J

K

L

M

Mode doux : piéton, vélo, vélo électrique, EDP, EDPm

N

O

P

PDASR : plan départemental de sécurité routière

PDCR : plan départemental de contrôle routier

PR : présumé responsable

Q

R

2RM : 2 roues motorisés

S

T

TC : transport en commun

U

V

VT : véhicule de tourisme

VU : véhicule utilitaire

VA : véhicule agricole

VAE : vélo à assistance électrique

W

X

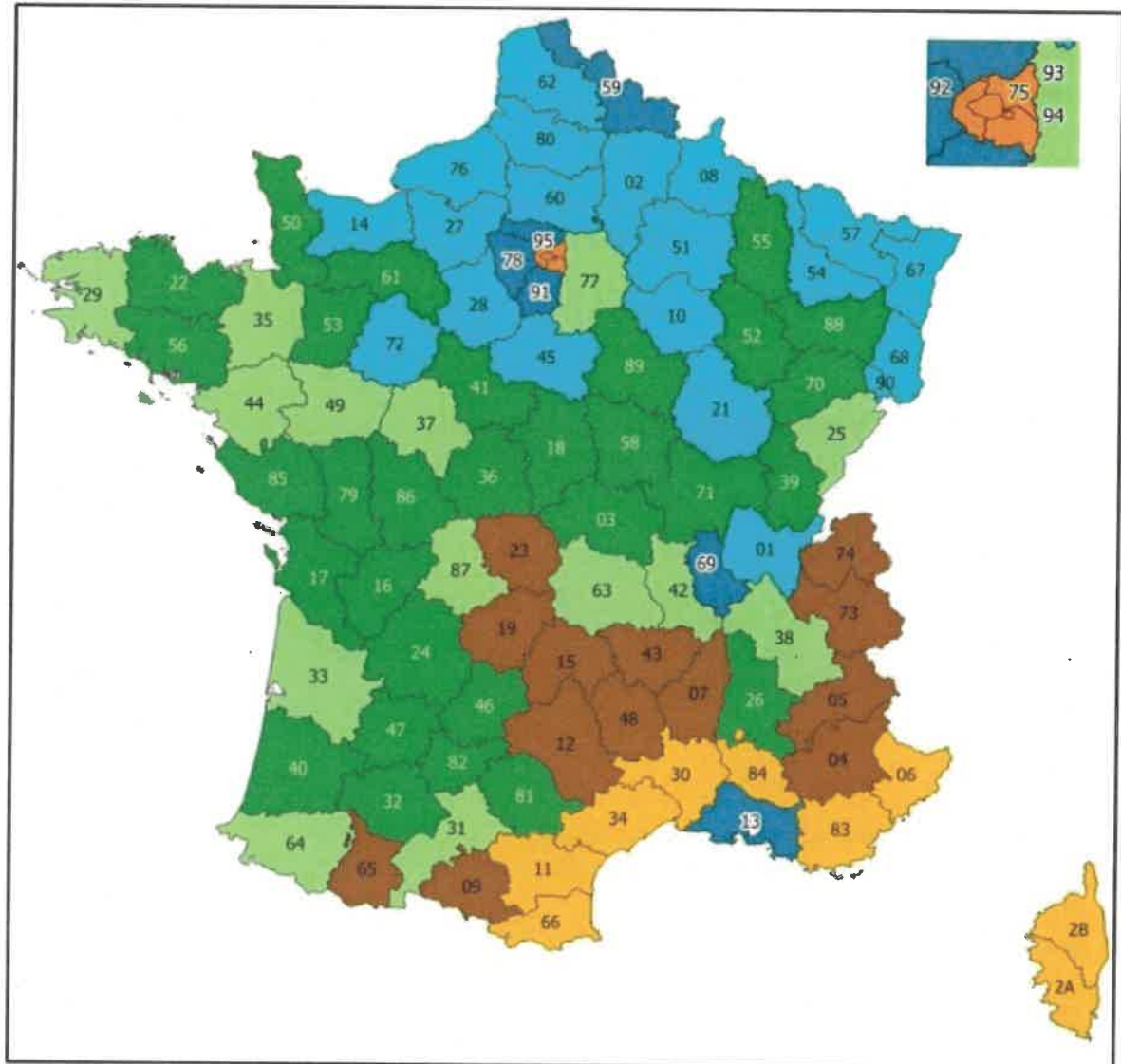
Y

Z

Annexe

Les familles de départements des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

(source : rapport d'étude du CEREMA - mai 2022)



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

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

Le 06 avril 2023,

La préfète,



Emmanuelle DUBÉE

Le procureur de la République,



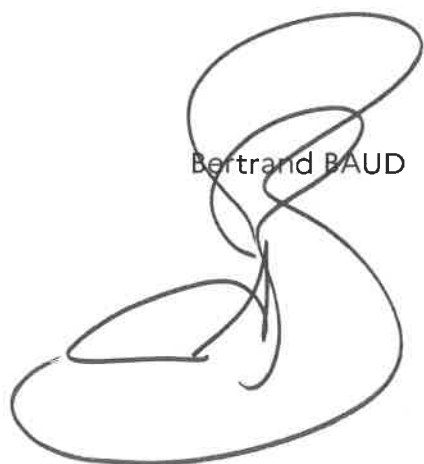
Julien WATTEBLED

La présidente du conseil départemental,



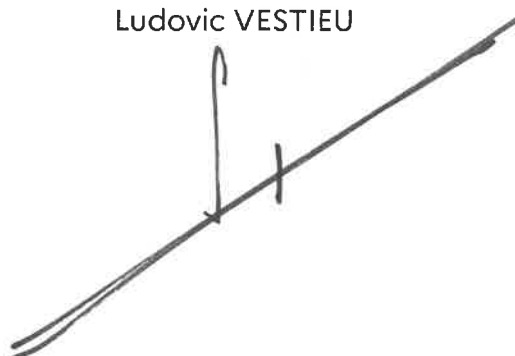
Coralie DENOUES

Le directeur départemental
de la sécurité publique,



Bertrand BAUD

Le commandant du groupement de
gendarmerie départementale,



Ludovic VESTIEU

