



**PRÉFET
DE L'YONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

2023-2027

Préfecture de l'Yonne

SOMMAIRE DGO 2023-2027

Éditorial du Préfet -

Introduction -- 1

1. Le cadre général de la démarche -- 1

- 1.1. Les objectifs du DGO 1
- 1.2. La démarche d'élaboration 1

2. Diagnostic territorial -- 2

- 2.1. Présentation générale du département - 2
 - 2.1.1 Situation géographique - 2
 - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes - 6
 - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables - 9
 - 2.1.4. Risque routier professionnels - 13
 - 2.1.5. Réseau routier - 16
- 2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute - 18
 - 2.2.1. Typologie des accidents - 18
 - 2.2.2. Modes doux - 20
 - 2.2.3. 2 roues motorisé (2RM) - 22
 - 2.2.4. Facteurs spécifiques - 24
- 2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute - 25
 - 2.3.1. Typologie des accidents - 25
 - 2.3.2. Modes doux - 27
 - 2.3.3. 2 roues motorisé (2RM) - 29
 - 2.3.4. Facteurs spécifiques - 31

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience -- 31

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu - 31
- 3.2. Utilisation des crédits affectés par enjeu - 33

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027 -- 33

- 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire - 33

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027 -- 34

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR - 34
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementales - 34
- 5.3. Modalités de suivi du DGO - 34

6. Conclusion -- 34

ANNEXES -- 36

- Annexe 1 - 37
- Annexe 2 - ENJEU : « LES DEUX-ROUES MOTORISE » - 38
- Annexe 3 - ENJEU : « LES CONDUITES A RISQUES » - 39
- Annexe 4 - ENJEU : « LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITE DITE DOUCE » - 40
- Annexe 5 - ENJEU : « LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL » - 41
- Annexe 6 - ENJEU : « LES SENIORS » - 42

- Bibliographie - 43
- Glossaire et sigles - 43
- Définitions - 43
- Sigles - 45

ÉDITORIAL DU PRÉFET



La lutte contre l'insécurité routière et les drames humains qu'elle provoque ne peut passer que par une modification significative et durable des comportements des usagers et, en premier lieu, par le respect des règles du Code de la route.

L'accidentologie dans l'Yonne se caractérise particulièrement par les problématiques suivantes : non respect des règles du code de la route, alcool, vitesse inadaptée. Par ailleurs, la protection des usagers vulnérables demeure un enjeu fondamental.

En 2022, le bilan de sécurité routière dans l'Yonne s'est élevé à 35 tués et 260 blessés. Un bilan lourd et en progression par rapport à 2021 (23 morts et 267 blessés), même s'il demeure inférieur à 2019 où 41 morts et 296 blessés avaient été recensés (année de référence en raison du COVID).

Ces données appellent à la plus grande vigilance et confirment la nécessité de maintenir la mobilisation des différents acteurs autour de cette politique publique prioritaire.

Avec la signature du Document Général d'Orientation 2023-2027 (DGO), les différents acteurs du département se mobilisent afin de renforcer la sécurité routière et montrent leur volonté de travail partenarial visant à réduire l'accidentalité et la mortalité sur les routes dans l'Yonne.

Ce document pluriannuel définit la stratégie et les orientations d'actions, élaborées de manière collaborative, à mener pour les cinq prochaines années. Cinq enjeux ont ainsi été retenus : les deux-roues motorisés, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilités dite « douce », le risque routier professionnel et les seniors.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

Nous avons tous un rôle à jouer, que ce soit à titre individuel ou collectif, pour agir en faveur de la sécurité routière : « on a tous le pouvoir de sauver une vie ».

Pascal JAN
PRÉFET DE L'YONNE

INTRODUCTION

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 6,6% entre 2017 et 2021, passant de 3448 décès sur les routes à 3221 en 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5%, passant de 73 384 à 67 141.

Bien que 227 vies aient pu être épargnées en 2021 par rapport à 2017, la prudence et le maintien des efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation et de contrôle-sanction doivent être maintenus. L'aggravation récente de la mortalité routière entre janvier et août 2022, en hausse par rapport à 2021 (+25%) et 2019 (+12%), sont des indicateurs nécessitant une grande vigilance de notre part.

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Afin de leur permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans, la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière en s'appuyant sur les chiffres de l'accidentalité de 2017 à 2021.



1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture est invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

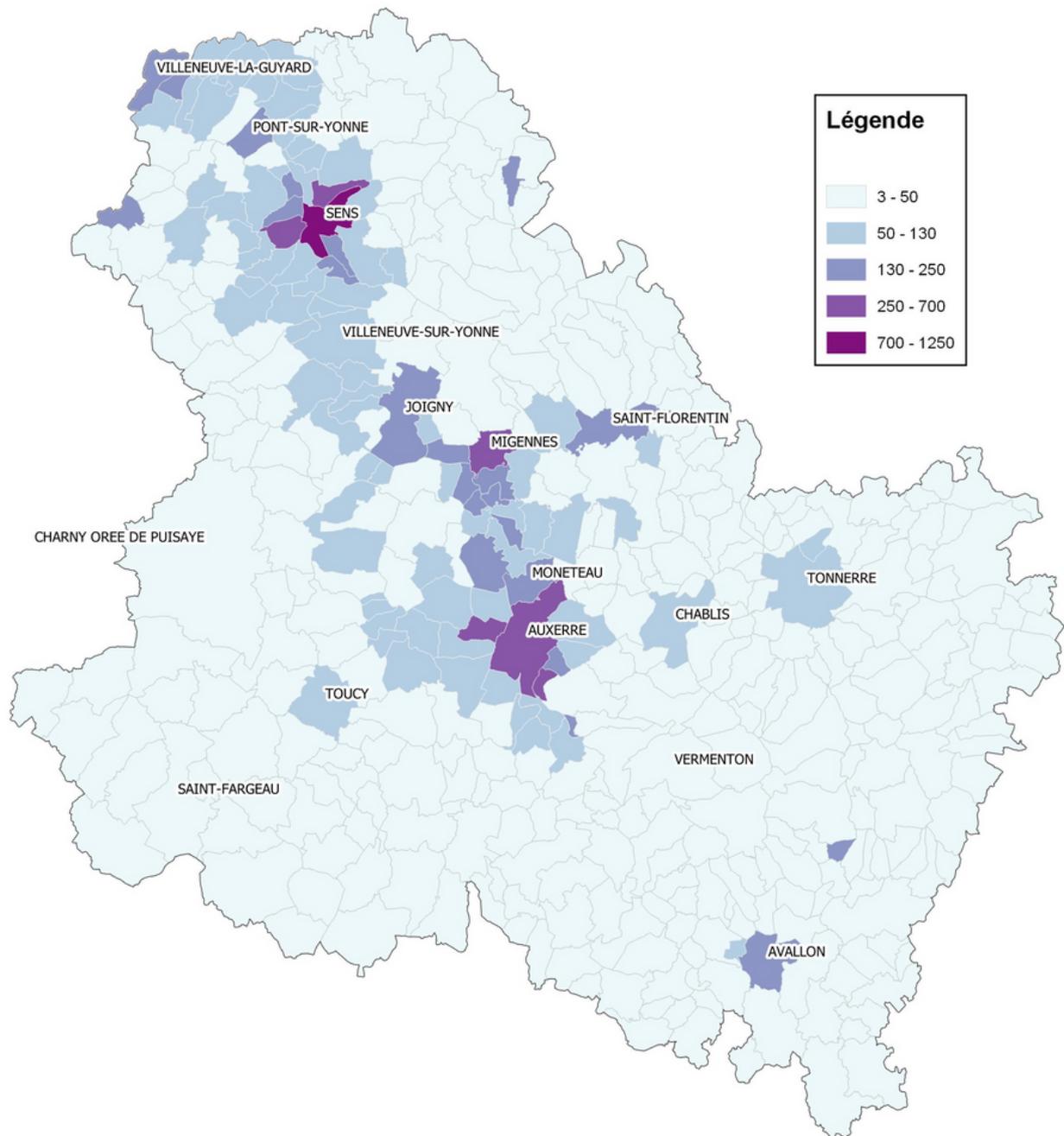
Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, la cheffe de projets sécurité routière a piloté la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027. Une phase de lancement, le 6 décembre 2022, a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs. À cette occasion, un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes ont été partagés. Cette étape préalable a permis de dégager les enjeux du nouveau DGO puis de constituer les groupes de travail intitulés « Orientations d'actions relatives aux enjeux du DGO ». Ces ateliers de réflexion collective, animés par le pôle « coordination sécurité routière », ont permis de dégager les orientations d'actions issues des enjeux prioritaires retenus en amont, selon les directives de la délégation à la sécurité routière (DSR).

De nombreux partenaires ont été associés afin de bénéficier de leur expérience et expertise. L'ensemble des contributions a été pris en compte et synthétisé sous forme de fiche par le pôle sécurité routière.

- **Densité de la population au km²**



La densité de population s'établit majoritairement selon un axe Nord-ouest / Sud-est le long de la RD 606 entre les villes de Villeneuve-la-guyard et Vincelles avec une densité forte sur l'agglomération Sénonaise, entre les communes de Joigny-Migennes et l'agglomération Auxerroise ; Plus ponctuellement sur d'autres parties du territoire sur les communes de Saint-Florentin située au carrefour des RD 943, RD 905 et RN 77, Tonnerre, Chablis, Toucy sur l'axe RD 965 puis Avallon et son accès à l'autoroute A6 via la RD 606.

La route départementale 606 reste avec la nationale 6 (entre les échangeurs nord et Sud de l'autoroute A6) la voie la plus circulée du département mais également la plus accidentogène sur ces secteurs définis préalablement.

Les comptages réalisés par le conseil départemental en 2019 sur une semaine complète et pour tous véhicules confondus dénombrent 9750 Véhicules jour au niveau de la commune de Villemanoche, 10000 au nord de Sens, 14000 vers Bassou et sur le Sud Auxerrois, 10400 véhicules entre les communes de Augy et Champs sur Yonne.

S'agissant de la Nationale 6, on dénombre 23 394 véhicules (TMJA)* tous confondus au niveau du plateau des Chesnez à Auxerre (chffres 2021).

*Taux Moyen Journalier Annuel

• Population par classe d'âge

INSEE (Données 2021)	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus
Population	66 474	22 067	69 500	89 875	84 132
% Yonne	20,00 %	6,65 %	20,93 %	27,07 %	25,34 %
% France métropolitaine	21,14 %	8,20 %	23,92 %	25,81 %	20,92 %

La classe d'âge des 18-24 ans est de loin la moins représentative du département mais aussi au niveau national.

Les accidents de la circulation routière restent la première cause de mortalité chez les jeunes adultes de 18 à 24 ans.

Le nombre de jeunes adultes tués sur la route par million d'habitants en France est 2 fois plus élevé que pour les autres classes d'âge. Alors qu'ils constituent 8% de la population, les jeunes adultes représentent 17% (en 2019 et 2021) et 18% (en 2020) de l'ensemble des personnes tuées sur les routes en France.

(Source ONISR).

• Population par sexe

INSEE (Données 2019)	Yonne	Région BFC	France métropolitaine
Hommes	48,66 %	48,67 %	48,39 %
Femmes	51,34 %	51,33 %	51,61 %

• Population active de 15 à 64 ans ayant un emploi selon la catégorie socio-professionnelle*

CSP	Yonne	Région BFC	France métrop.
Employés	29,30 %	27,50 %	27,70 %
Ouvriers	26,60 %	26,00 %	20,30 %
Professions intermédiaires	24,20 %	25,30 %	26,10 %
Cadres, prof. intellectuelles supérieures	10,30 %	12,40 %	17,90 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	6,60 %	6,30 %	6,40 %
Agriculteurs exploitants	3,00 %	2,50 %	1,60 %

• Parc automobile°

Le parc départemental de véhicules recensés dans l'Yonne s'élève au 01 janvier 2021 à 208 245 Voitures de tourisme, 36 979 Véhicules utilitaires, 2963 Poids-lourds et 338 transports en commun collectifs de personnes.

Soit un ratio de 0,63 voitures par habitants (0,63 pour la région et 0,59 pour la France métropolitaine)

*Source INSEE – Recensement de la population 2016 – Exploitations complémentaires

°Service des données et études statistiques (SDES)

Véhicules au 01/01/2021	Yonne	Région BFC	France
Véhicules légers	208 245	1 752 947	38 346 266
Véhicules utilitaires	36 979	272 946	5 904 396
Poids-lourds	2 963	28 240	600 283
Transports en commun	338	3 973	93 506

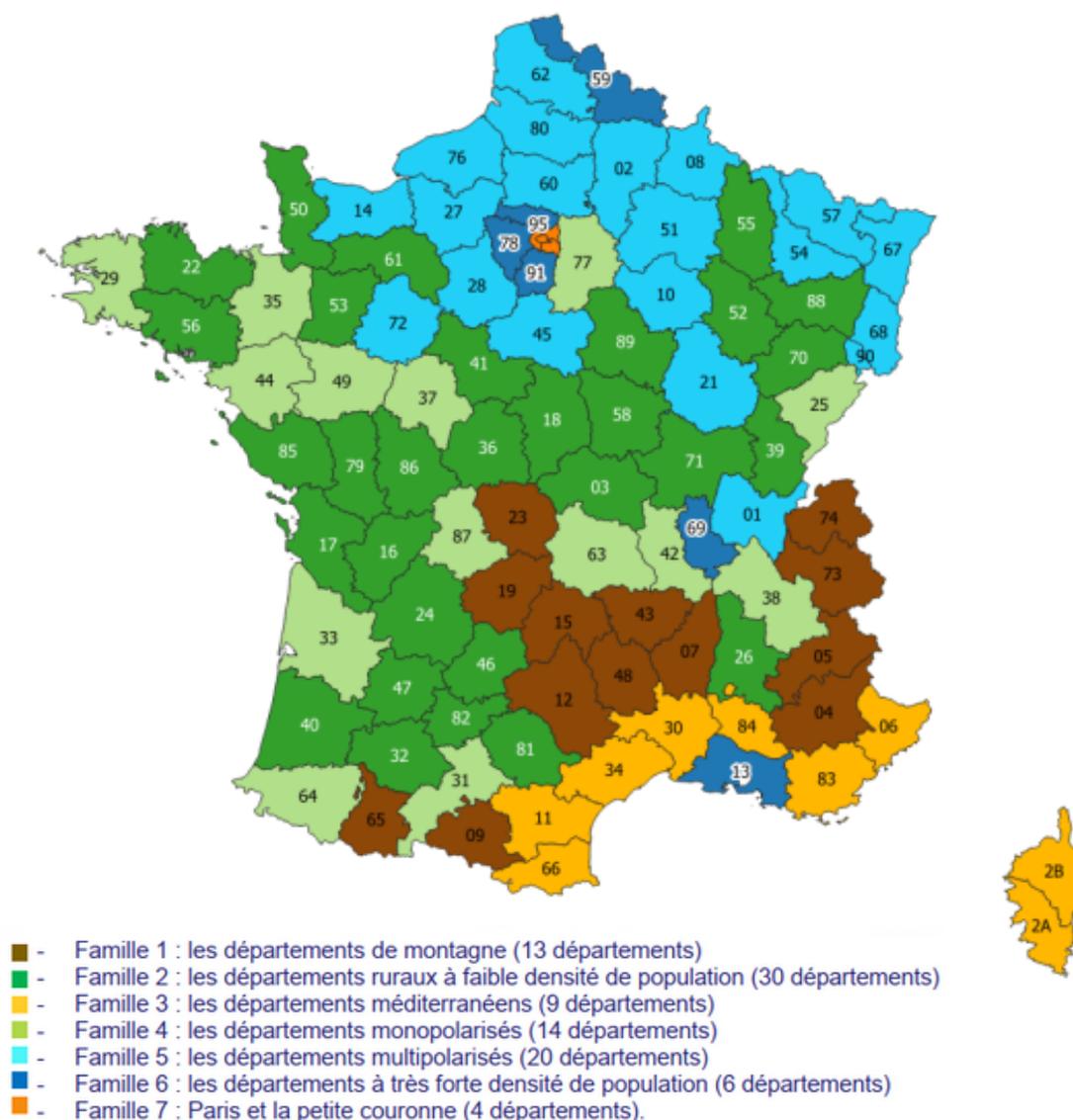
Le service des données et études statistiques (SDES) de l'État ne publie chaque année que les immatriculations de véhicules neufs de 125 cc et plus. Le chiffre des 2RM circulant dans l'Yonne n'est pas disponible.

• Zonage selon la « famille ILSR* »

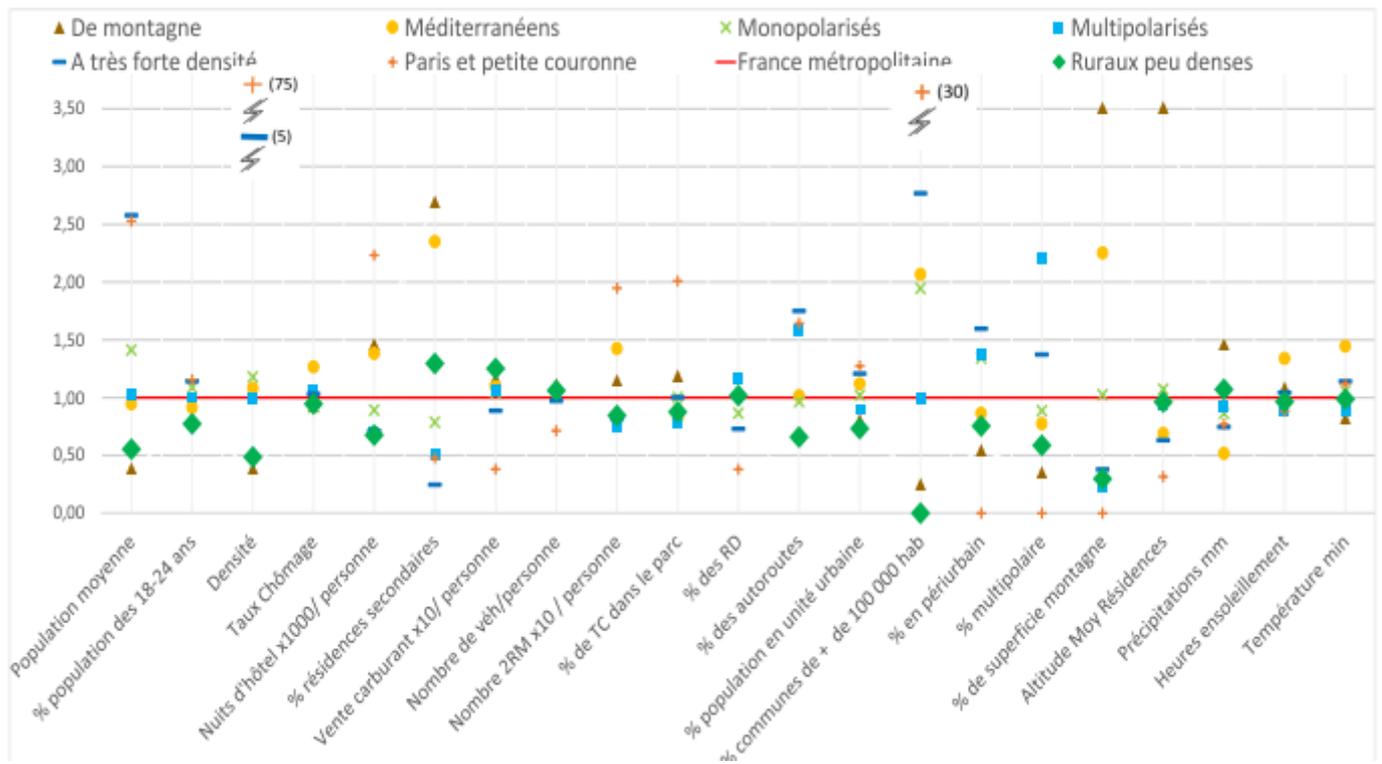
Le département de l'Yonne fait partie de la famille des départements ruraux à faible densité de population établi à partir de travaux statistiques sur la base d'une sélection de 21 variables portant à la fois sur la géographie, la démographie et les déterminants des comportements de mobilité (voir en annexe 1).

Cette famille est constituée de 30 départements dont les indicateurs sont assez proches des moyennes nationales (base 1 ligne rouge sur le graphique ci-après).

Elle se distingue particulièrement par l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.



*Indicateurs Locaux de Sécurité Routière

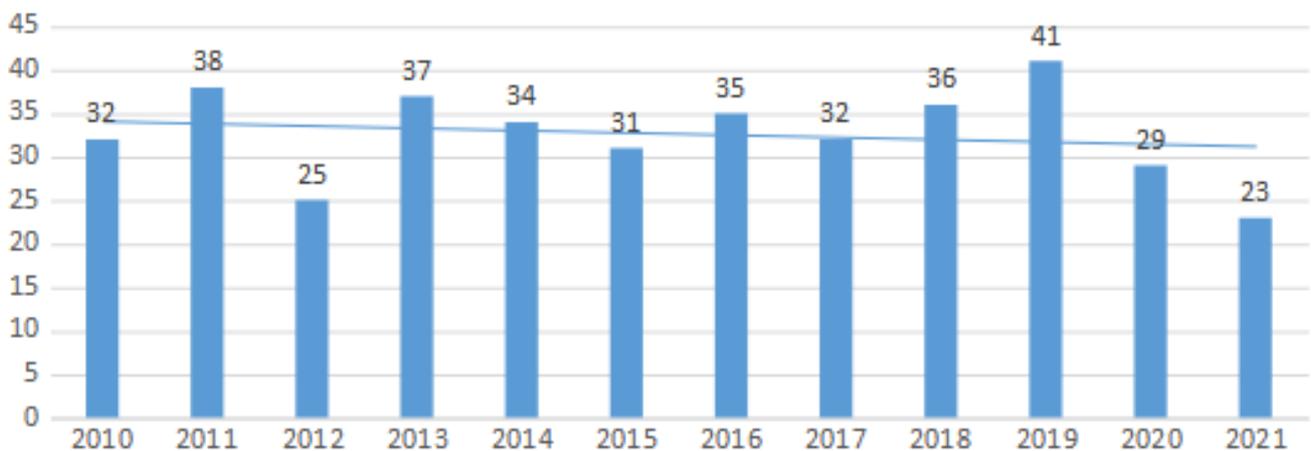


2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Nonobstant une année 2019 qui reste la plus mauvaise observée depuis 2009 (avec 41 victimes), la courbe de tendance laisse apparaître une légère évolution à la baisse du nombre de personnes tués dans le département.

- **Évolution de la mortalité sur 10 ans**

Nombre de personnes tués par année depuis 2010



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

Le nombre de tués sur une période de 5 ans de 2017 à 2021 s'élève pour le département de l'Yonne à 161 personnes. Ce sont ces données sur 5 ans qui sont retenues pour mettre en perspective l'accidentalité Icaunaise avec celle des autres départements appartenant à la même famille des départements ruraux à faible densité de population tel que présenté au chapitre précédent.

Cette comparaison s'appuie sur une moyenne des tués par millions d'habitants permettant de comparer les départements les uns aux autres.

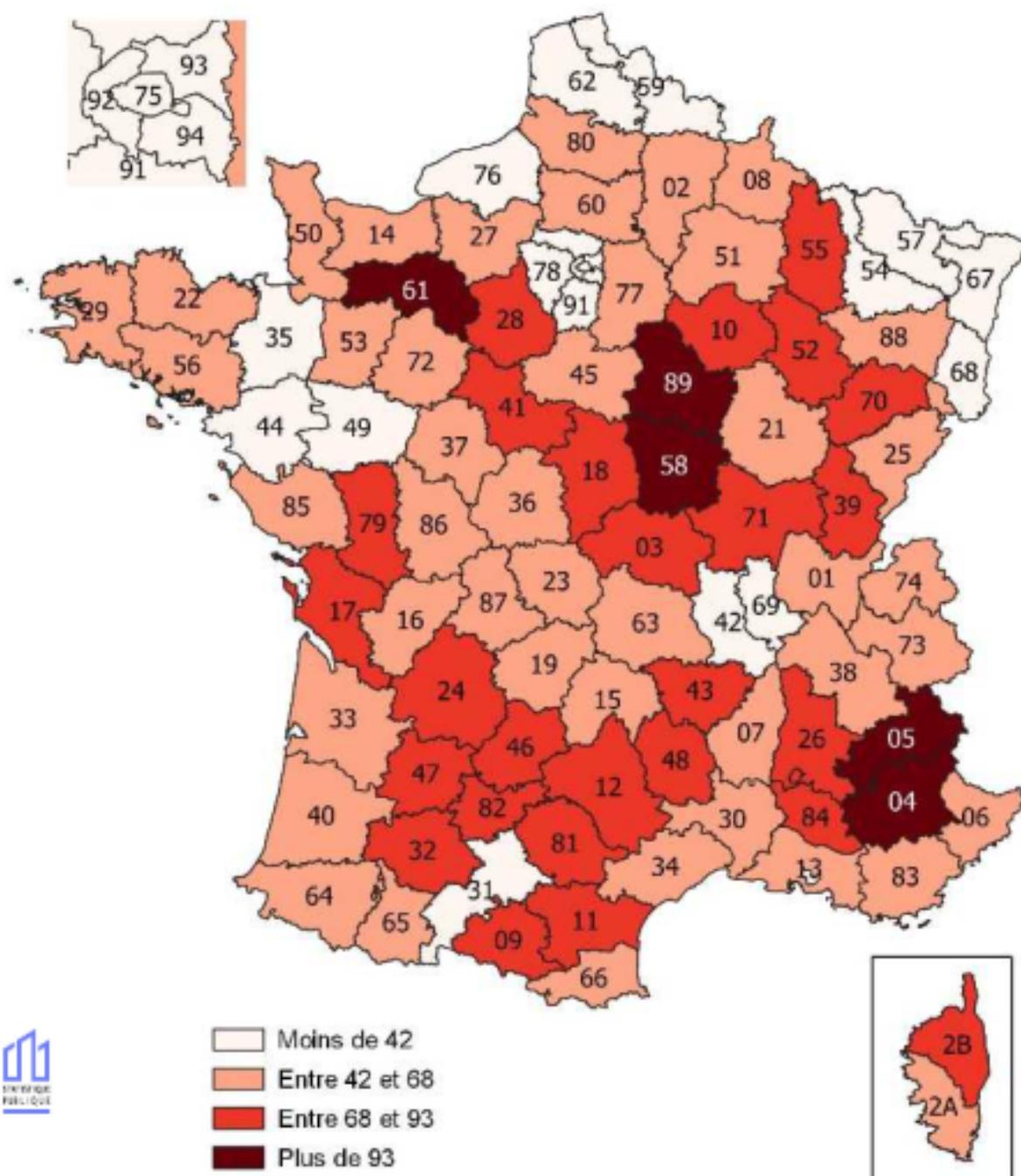
- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants comparé à l'ILSR et le national**

La moyenne des tués par millions d'habitants dans le département de l'Yonne est 2 fois plus élevé qu'au niveau national et 1,5 fois plus élevé que la moyenne de la famille des départements à laquelle l'Yonne est rattachée. Dans ce classement, des départements ruraux, le département de l'Yonne se positionne à l'avant-dernière place avec un taux moyen de 97.

Comparé aux 4 autres départements de Bourgogne-Franche Comté, Jura (39), Nièvre (58), Haute-Saône (70) et Saône-et-Loire (71) appartenant à cette même famille des départements ruraux, l'Yonne occupe ici aussi, l'avant-dernière place.

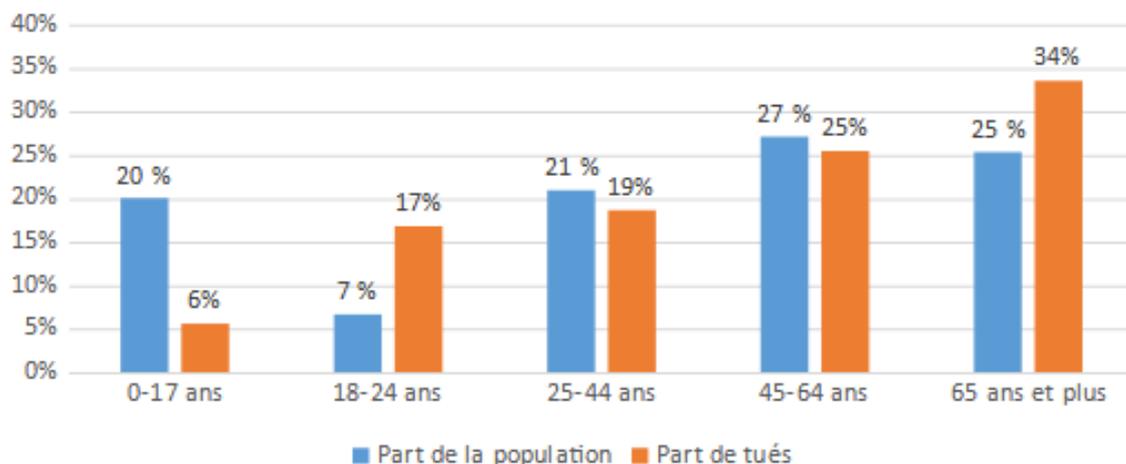
	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	32	97
Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

Zoom Paris / petite couronne



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

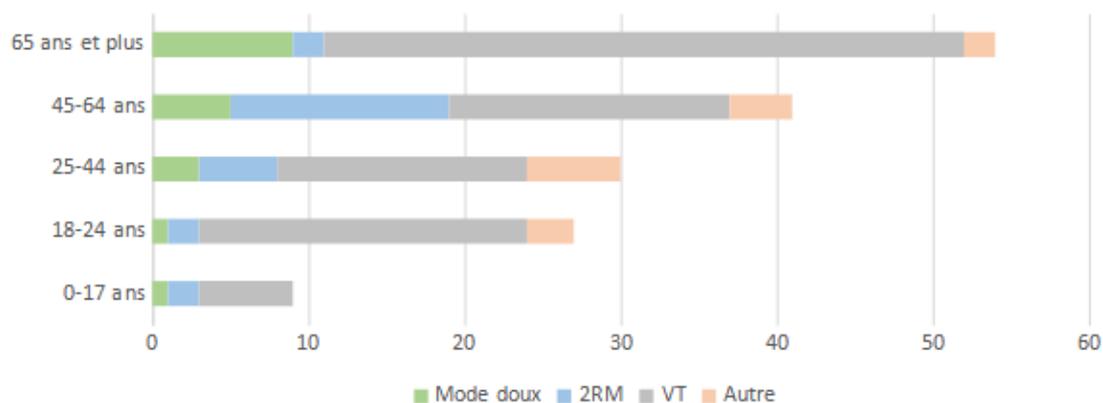
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



La part des tués chez les seniors reste la plus importante chez les automobilistes victimes d'accidents mortels de la circulation. Toutefois, il est à noter une sur-représentation chez les jeunes de 18-24 ans, qui compte pour 17 % des tués mais ne représentent que 6,65 % de la population du département faisant de ces derniers une population des plus fragile au regard de l'accidentalité routière.

- Nombre de tués par regroupement de modes et d'âges

Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



La ruralité du département conditionne fortement les moyens de déplacements. C'est pourquoi on constate une mortalité importante chez les utilisateurs de véhicules de tourisme et notamment chez les 18-24 ans et les 65 ans et plus.

Le nombre de tués en 2RM s'avère plus importante chez les 45-64 ans alors que les modes doux (piétons, cyclistes) qui sont des pratiques évoluant avec l'âge concerne plutôt la catégorie des 65 ans et plus. À noter que le bilan accidentologique des EDPM sur ces 5 années ne déplore qu'une personne tuée sur l'année 2021.

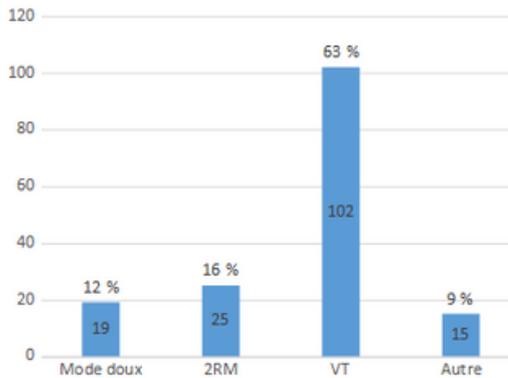
Selon les chiffres ci-dessous, sur les 161 personnes décédées, 78 % sont des hommes (en hausse de 17 % sur le DGO 2018-2022) et 72 % sont résident de l'Yonne (en hausse de 2% sur le DGO 2018-2022). Toutefois, pour 1/4 des personnes tués, la résidence n'est pas renseignée dans les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC).

Si l'on se réfère à la catégorie socio-professionnelle, ce sont les personnes retraitées, avec 39 % des tués, qui sont les plus représentatives des victimes de la route.

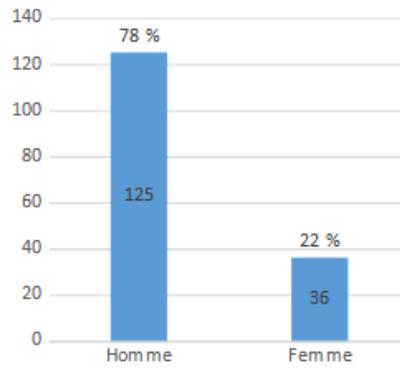
Enfin, ce sont majoritairement sur des trajets promenade/loisirs, que 68 % des personnes sont tués

- Nombre de tués par mode
- Nombre de tués par sexe
- Nombre de tués selon le département de résidence
- Nombre de tués par catégorie socio-professionnel (CSP)
- Nombre de tués lorsqu'un trajet est renseigné

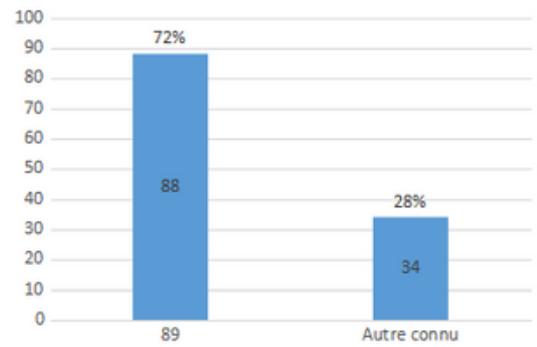
Nombre de tués par mode 2017-2021



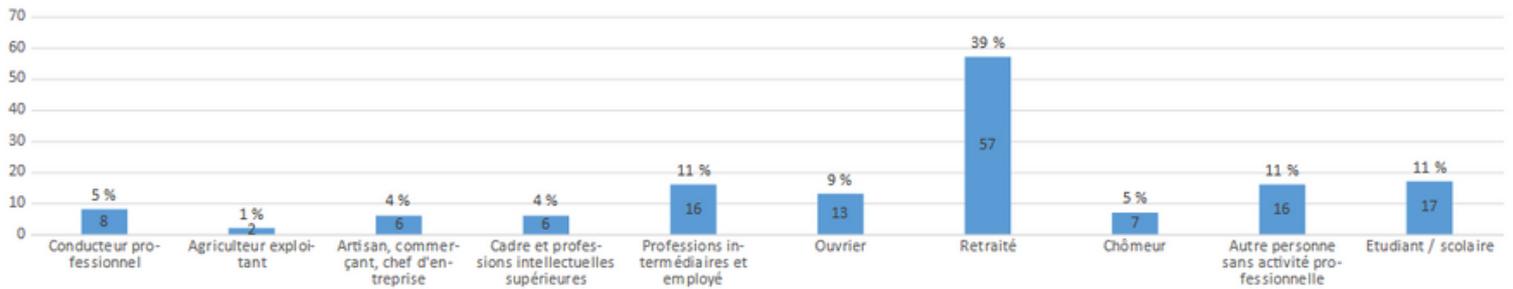
Nombre de tués par sexe 2017-2021



Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021

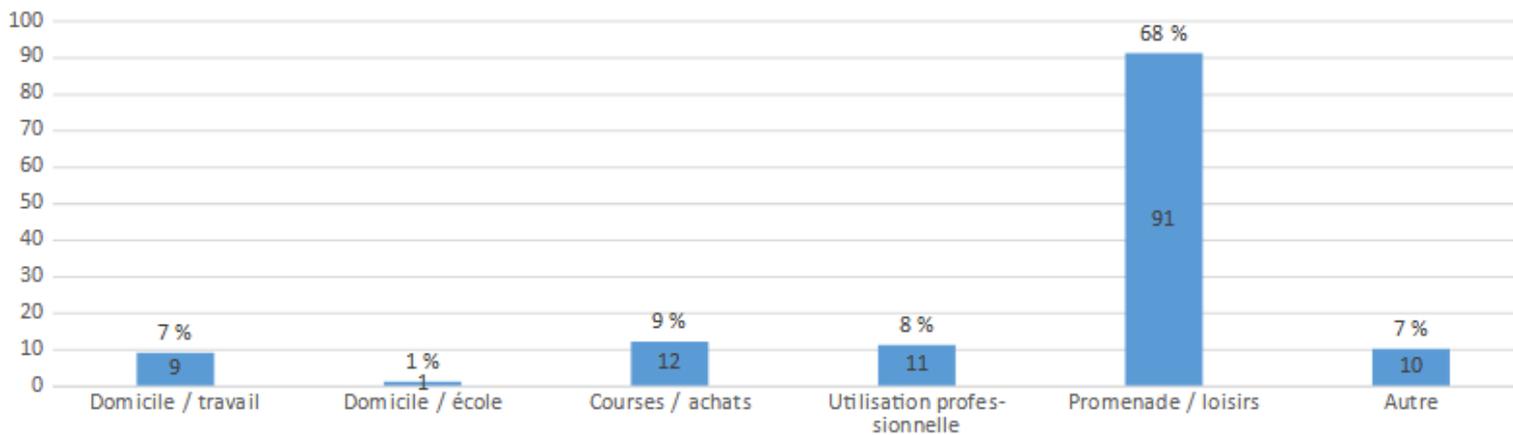


Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Le pourcentage de CSP non renseignée ou inconnue est de 8 %

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



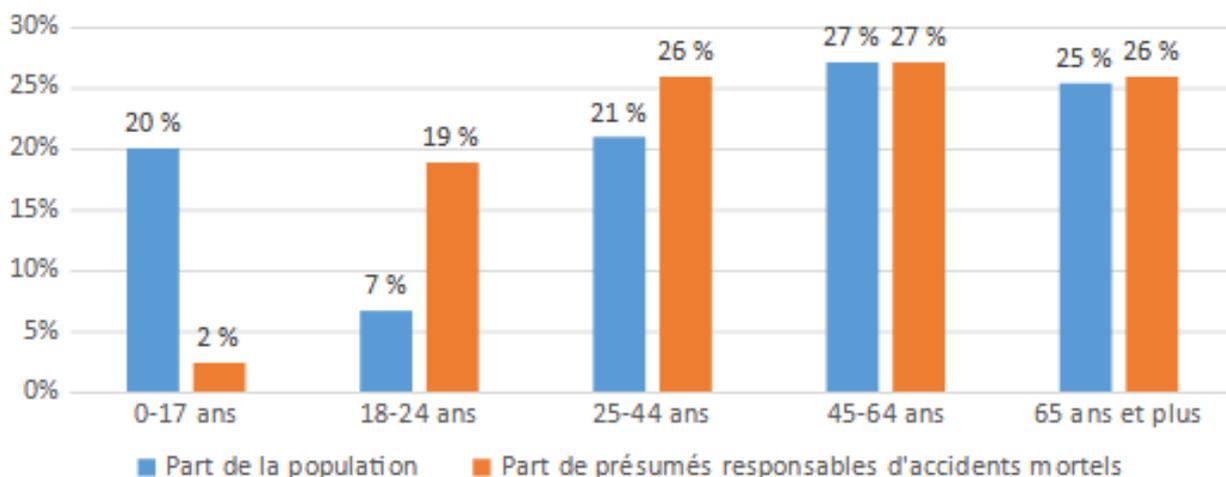
Le pourcentage de trajet non renseignée est de 17 %

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

La connaissance du responsable présumé de l'accident peut servir à déterminer des populations de conducteurs à risque, par exemple les conducteurs d'une classe d'âge donnée qui conduisent une catégorie de véhicule donnée. Cette variable est donc utile à la politique de sécurité routière.

L'analyse ne porte que sur les années 2019 à 2021 correspondant au nouveau format de bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC).

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



Dans l'Yonne, les comportements à risques sont plutôt le fait d'une population jeune. Les 18-24 ans sont responsables de 19 % des accidents mortels alors qu'il ne représente que 6,65 % de la population. Rapporté au précédent DGO (2018-2022) ce pourcentage n'a pas évolué. Cependant, ces chiffres sont en forte baisse de 16 points chez les 25-44 ans (40 % précédemment) et inversement, en hausse de 11 points chez les 65 ans et plus (15%).

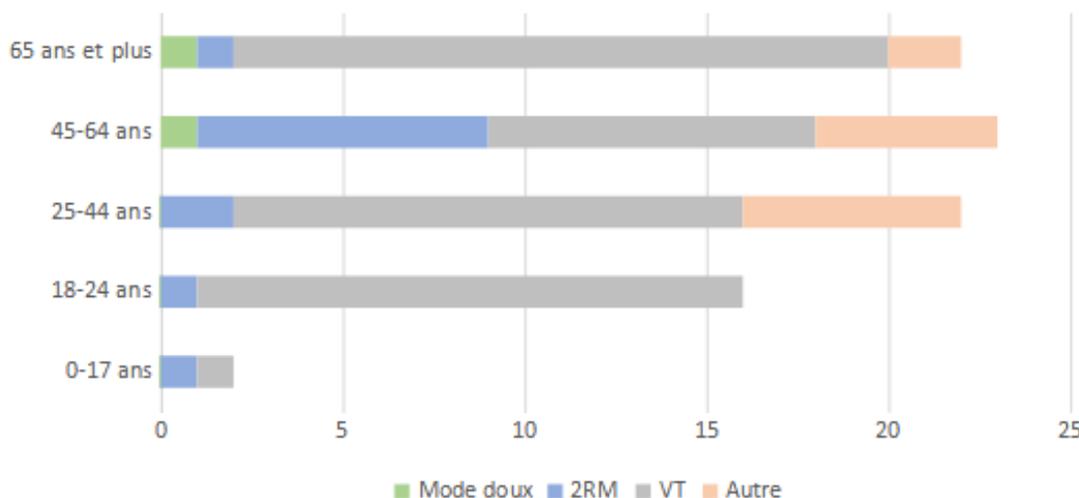
• Nombre de présumés responsables par mode de déplacements

Le mode de déplacement des présumés responsables est majoritairement le véhicule de tourisme quelle que soit la classe d'âge. Toutefois, les conducteurs de 18-24 ans (26 %) et de plus de 65 ans (32%) sont les classes d'âges les plus concernées. Inversement, les 45-64 ans (16%) sont moins souvent présumés responsables.

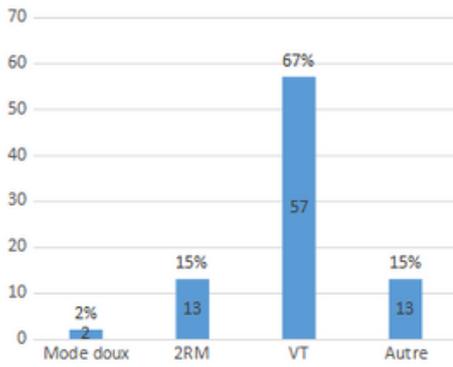
La responsabilité présumée des 2RM dans les accidents dans lesquels ils sont impliqués varie plus avec l'âge que chez les automobilistes. Elle est même nettement supérieure à toutes les autres chez les 45-64 ans (62 %).

Quant aux usagers des modes doux qui sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués, ils ne commencent à apparaître que dans les tranches d'âges des 45-64 ans et 65 ans et plus.

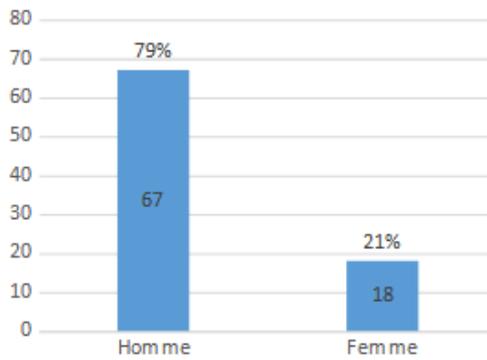
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021



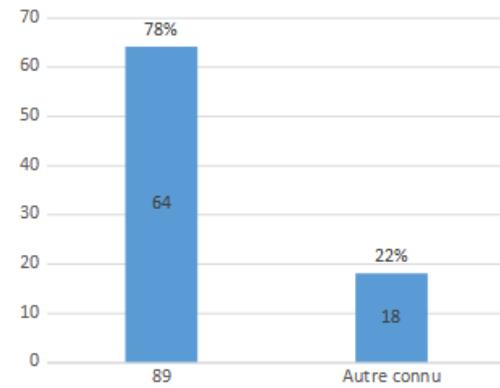
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



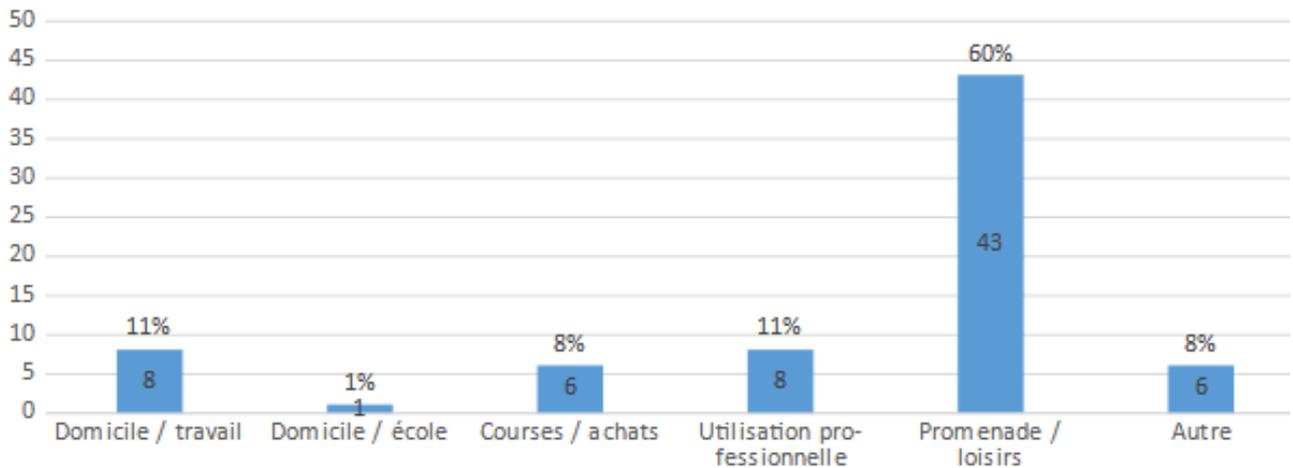
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



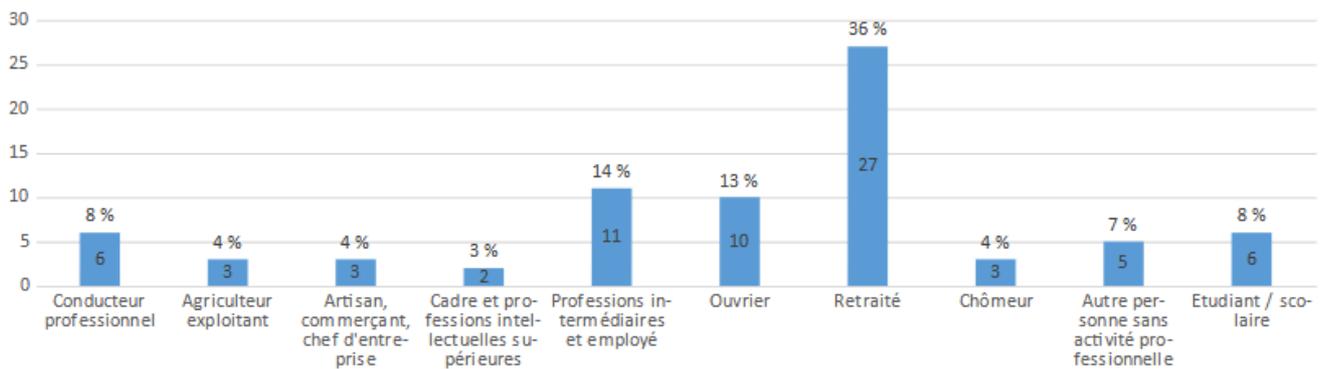
Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



L'usage massif de la voiture impacte fortement l'insécurité routière sur le département de l'Yonne. Dans 67% des cas, les présumés responsables des accidents de la route sont des automobilistes avec une très grande disparité homme/femme puisque 79 % de ceux-ci sont des hommes.

Les 2 roues motorisés quant à eux sont présumés responsable dans 15 % des cas

78 % des présumés responsables résident dans l'Yonne. Pour 46 % d'entre eux, ce sont des actifs alors que 36 % sont des retraités.

C'est enfin sur des trajets déclarés comme étant « promenade/loisirs », que l'on retrouve la majorité des présumés responsables avec un chiffre de 60 %.

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme (double compte*).

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	27	4	31
Alcool seul	15	2	17
Stupéfiant seul	4	1	5
Alcool et stupéfiant	5	0	5
Inattention - téléphone	8	4	12
Non respect de la priorité	5	3	8
Malaise	10	3	13
Somnolence - fatigue	4	1	5
Médicaments	0	0	0
Contresens	10	2	12
Dépassement dangereux	2	0	2
Changement de file	1	1	2
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Eblouissement	2	1	3
Autre cause	6	2	8
Cause indéterminée	4	1	5
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	67	18	85

Les comportements à risques ou une mauvaise évaluation du risque, sont les facteurs principaux de l'insécurité routière dans l'Yonne.

44 % des accidents mortels ont au moins une cause liée au non-respect des règles de circulation (priorité, contresens, dépassement, changement de file, distances...). Ce facteur ressort comme étant le plus représentatif dans le département devant les facteurs vitesse et alcool.

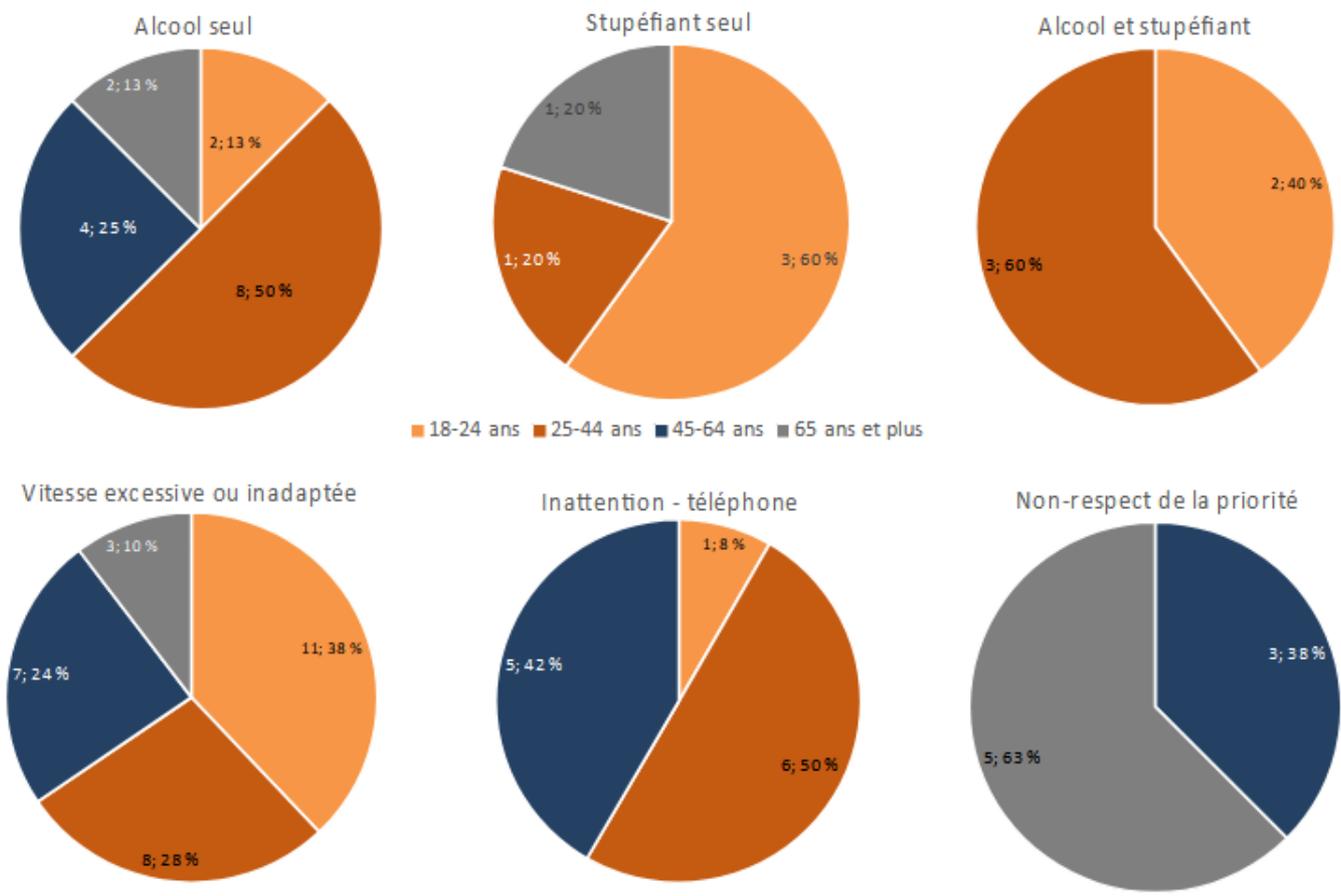
36 % des accidents ont au moins une cause liée à la vitesse et 17 % une cause liée à l'alcool.

A noter également que 15 % des accidents mortels ont pour origine le malaise au volant de l'automobiliste. 62 % de ceux-ci avaient plus de 65 ans.



*Un présumé responsable peut faire état de plusieurs facteurs dans le tableau.

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



La tranche d'âge des 25-44 ans est de loin la plus gravement affectée chez les présumés responsables dans les accidents avec des facteurs liés au cocktail alcool/stup, la vitesse et les distracteurs.

La tranche des 18-24 ans est surtout présente dans les accidents avec une cause vitesse associé à la consommation de stupéfiants.

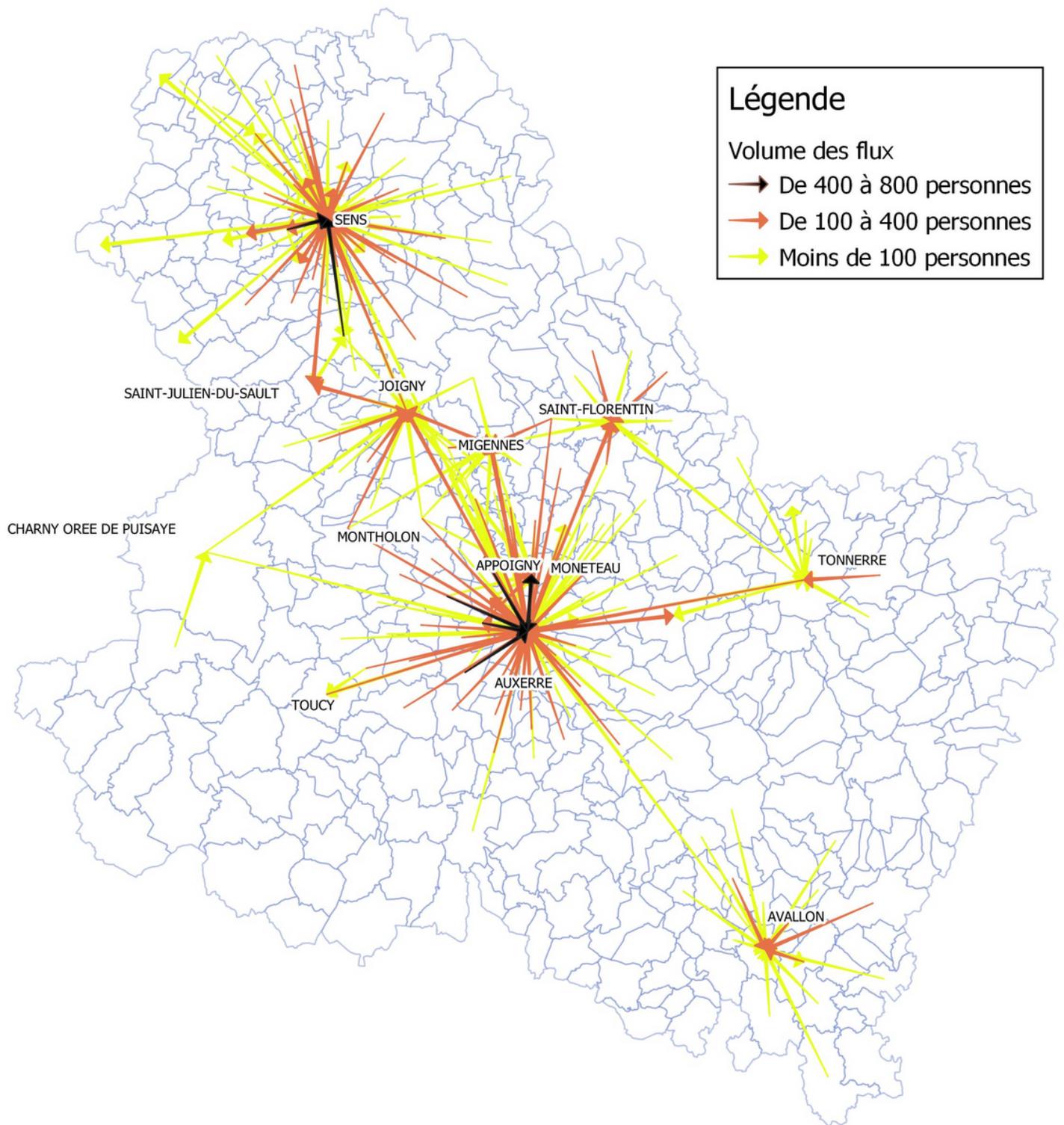
Chez les 45-64 ans, on retrouve alcool, vitesse, distracteur et non respect des priorités. Les seniors sont eux, plus particulièrement concernés par le non-respect des priorités et dans une moindre mesure, alcool, stupéfiant et vitesse.

2.1.4. Risque routier professionnels

- Flux pour les trajets domicile/travail – Part modale

La présente carte de flux visualise les trajets domicile-travail à l'intérieur du département. Les trafics par train à destination de Paris et Dijon ont été retirés.

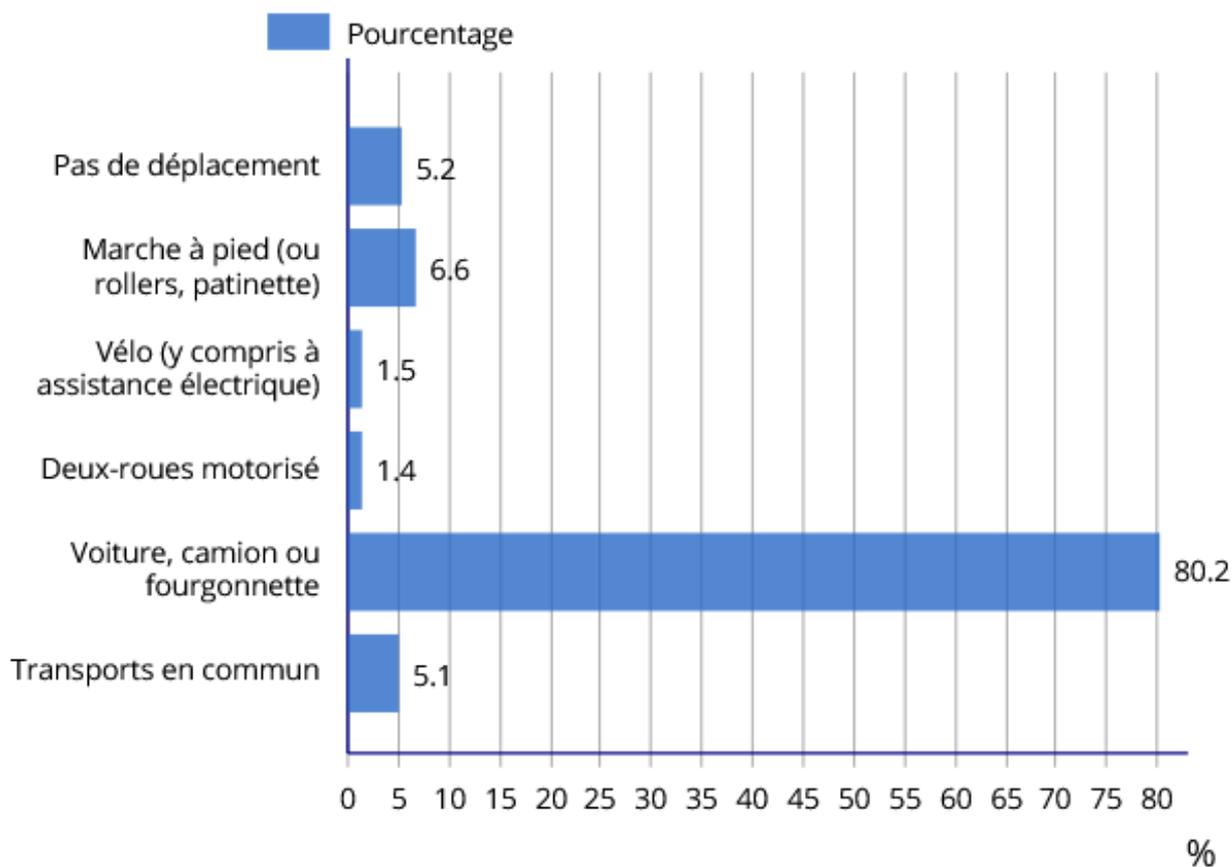
Elle est à mettre en parallèle à celle de la densité de population reprise en page 3 du document.



Dans le département, 34% des tués (38 % en 2021 en France) le sont dans un accident impliquant un usager en déplacement domicile-travail ou dans le cadre d'un trajet professionnel et 12% des tués (19 % en 2021 en France) ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel. Les chiffres sur la présente période font état de 289 blessés et 20 tués.

Une étude réalisée par le CEREMA sur le risque routier professionnel pour la période 2013-2017 faisait état de 252 blessés et 21 personnes décédées. Ce chiffre reste stable entre ces deux périodes analysées et on constate de surcroît de fortes similarités avec les données nationales.

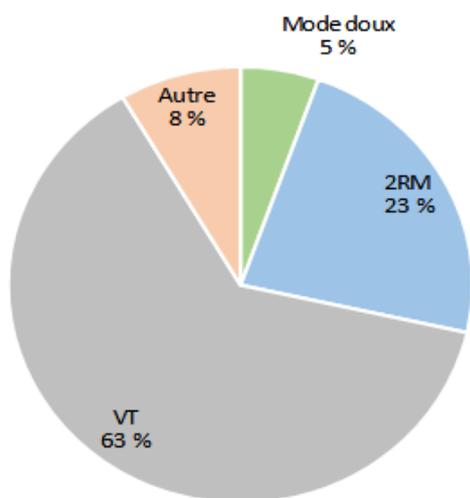
ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



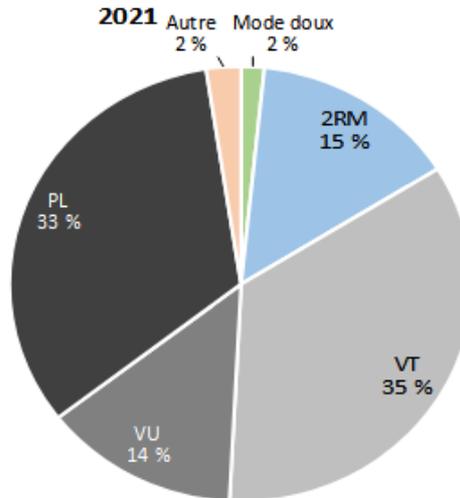
Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

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



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



Les victimes dans un accident avec un motif domicile-travail sont principalement des automobilistes de véhicules de tourisme et des deux-roues motorisés, à l'inverse des victimes en trajet professionnel qui sont davantage les automobilistes de véhicules utilitaires (VU) et des usagers de poids-lourds (PL).

2.1.5. Réseau routier

Le réseau routier à l'intérieur du département se décompose en :

- Autoroutes : 185 km (11 sorties)
- Routes nationales (RN) : 89 km
- Routes départementales (RD) : 4860 km
- Voies communales (VC) : 7966 km

	Part du linéaire Yonne	Part du linéaire France
Autoroutes	1,40 %	1,10 %
RN	0,70 %	0,90 %
RD	37,10 %	35,20 %
VC	60,80 %	63,80 %

L'infrastructure n'est que rarement à l'origine de l'accident grave ou mortel (la majorité des accidents se produisent sur des sections en alignement droit). Toutefois, ses caractéristiques (complexité des carrefours, routes à chaussées bidirectionnelles fortement circulées etc.) peuvent être des sources d'aggravation des accidents de la route.

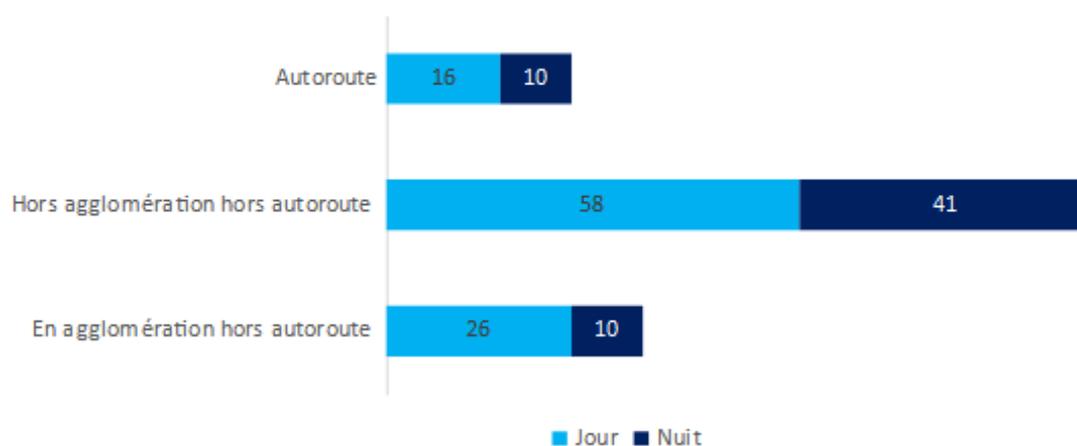
- **Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)**

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



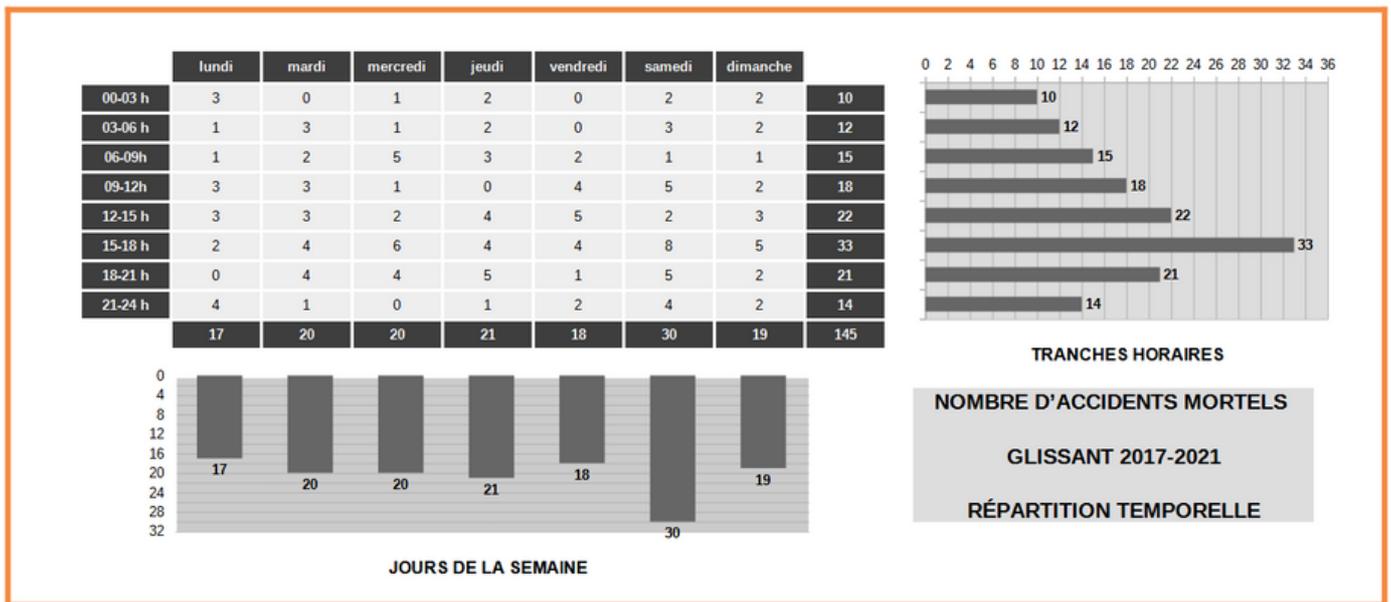
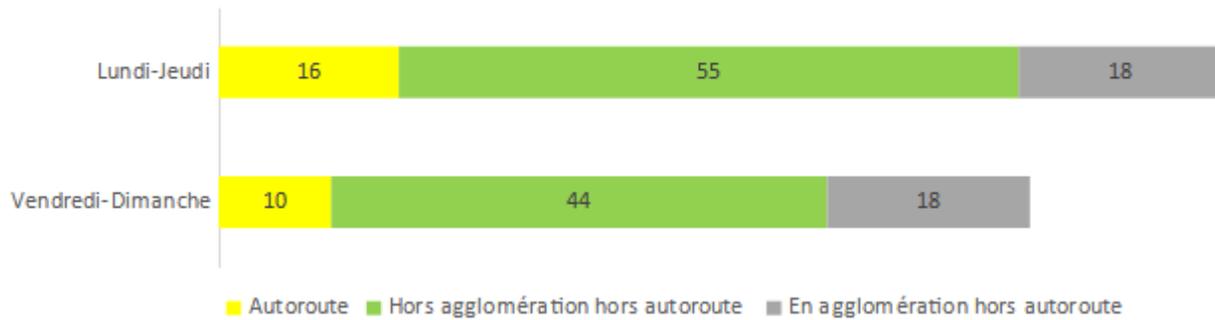
- **Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)**

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



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

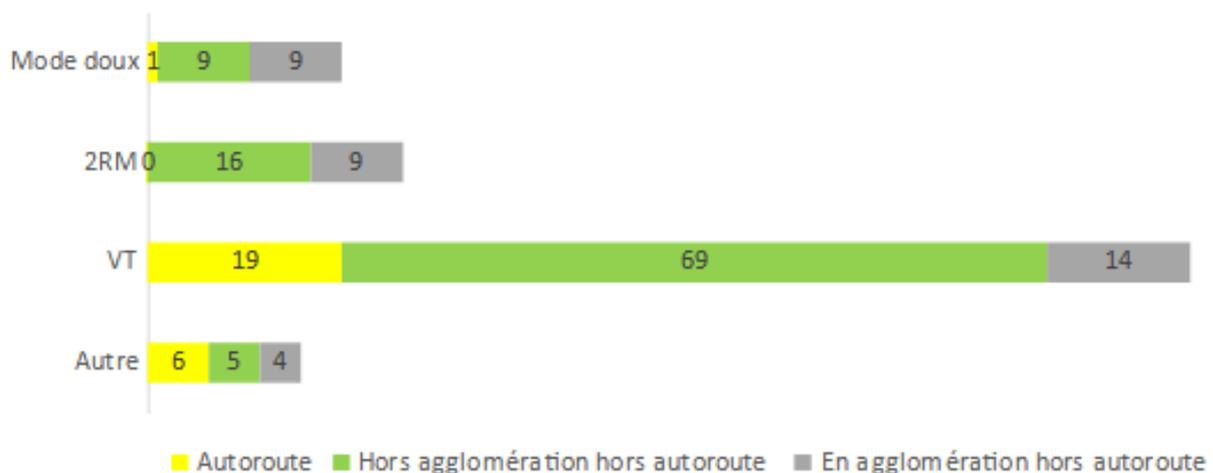
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



En complément, le graphique de répartition temporelle des accidents mortels par jour et par tranches horaires met en évidence que les samedis sont les jours les plus accidentogènes de la semaine et plus spécifiquement sur la tranche horaire de 15 à 18 h.

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

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

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

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, seule la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents

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

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	7	56	178	3	3	1	3	252
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	1	0	1	0	0	0	0	2
Moto	0	0	0	2	2	0	0	0	1	5
VL	11	21	11	26	256	6	8	0	2	341
VU	0	3	2	6	15	0	0	0	0	26
PL	0	3	1	2	31	3	5	0	0	45
TC	0	0	0	1	3	0	0	0	0	4
Autre	0	0	0	4	2	2	0	0	0	8
MULTICOLLISION	1	0	1	0	86	7	0	0	0	95
TOTAL	12	28	23	97	575	21	16	1	6	779
Part de victimes	2%	4%	3%	12%	74%	3%	2%	0%	1%	100,00%

La première ligne « accidents sans tiers » désigne les accidents avec un seul véhicule et sans piéton.

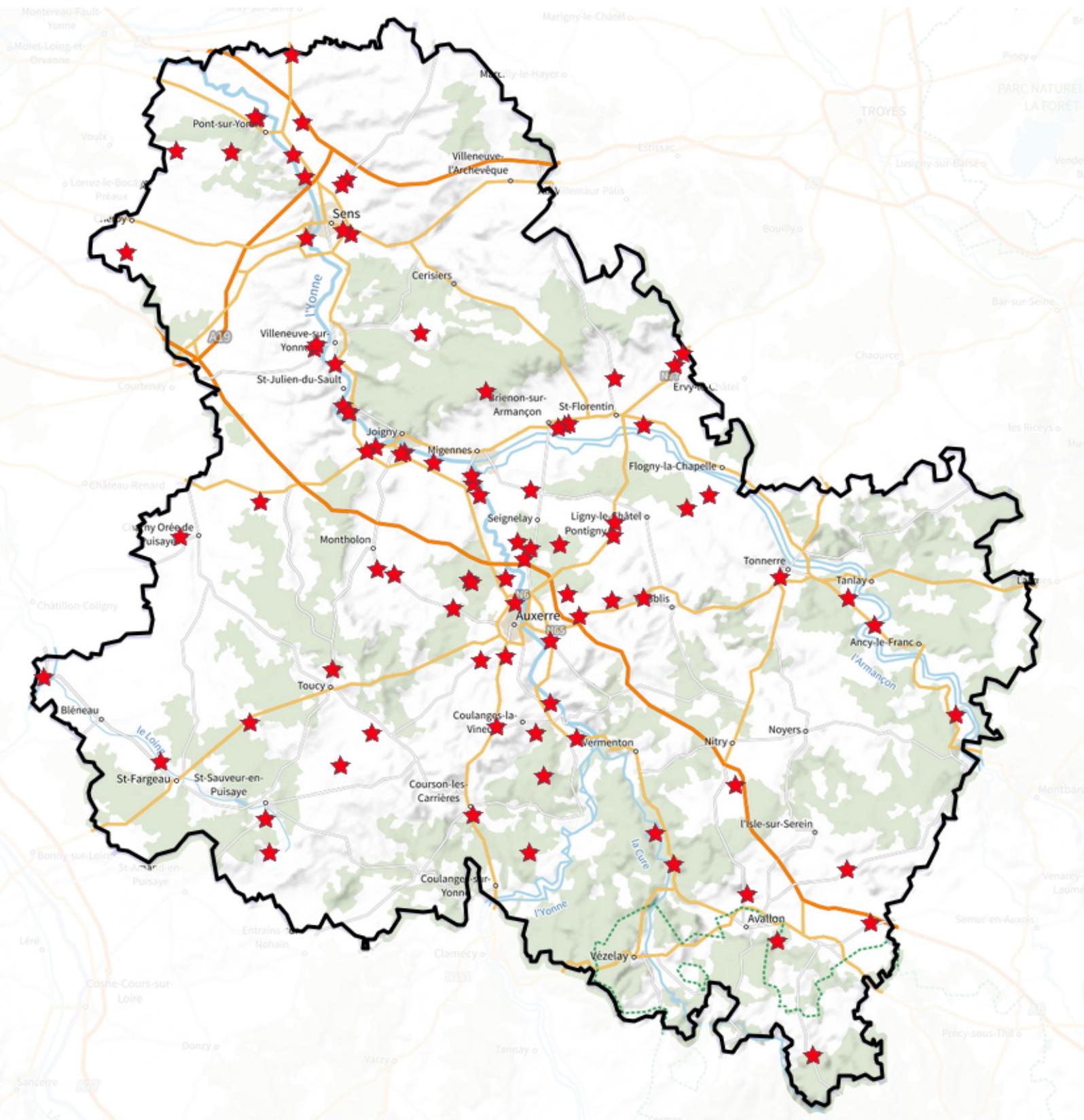
Dans ce tableau, 56 usagers pilote de motos se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton). On peut lire que 21 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un Véhicule de Tourisme.

La ligne « multi-collision » dénombre les accidents avec plus de deux véhicules.

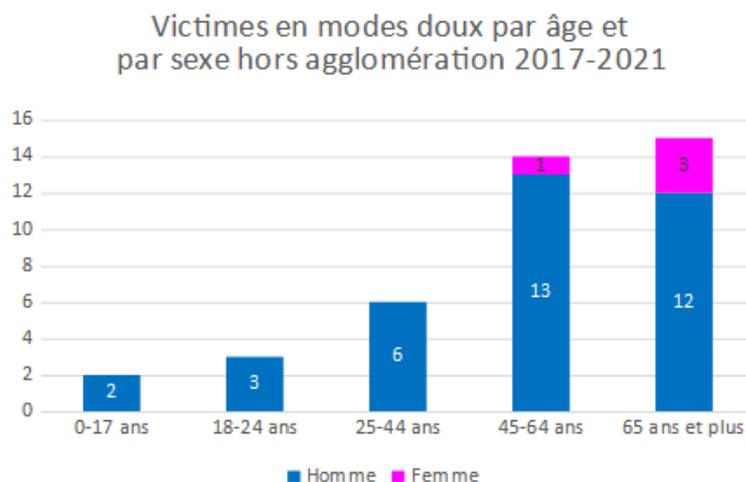


- Carte des accidents mortels hors agglomération :



2.2.2. Modes doux

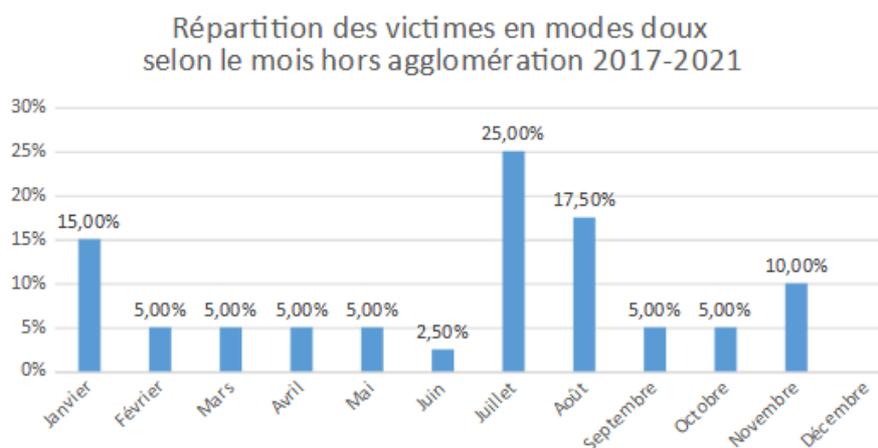
- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)**



- **Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération**

Le nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 est en baisse de 11 %

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



Avec 28 victimes (70 %) en mode doux hors agglomération, les cyclistes sont les plus touchés notamment sur la période estivale. Parmi ces derniers, 21 d'entre eux se retrouvent dans les tranches d'âges 45-64 et 65 et plus.

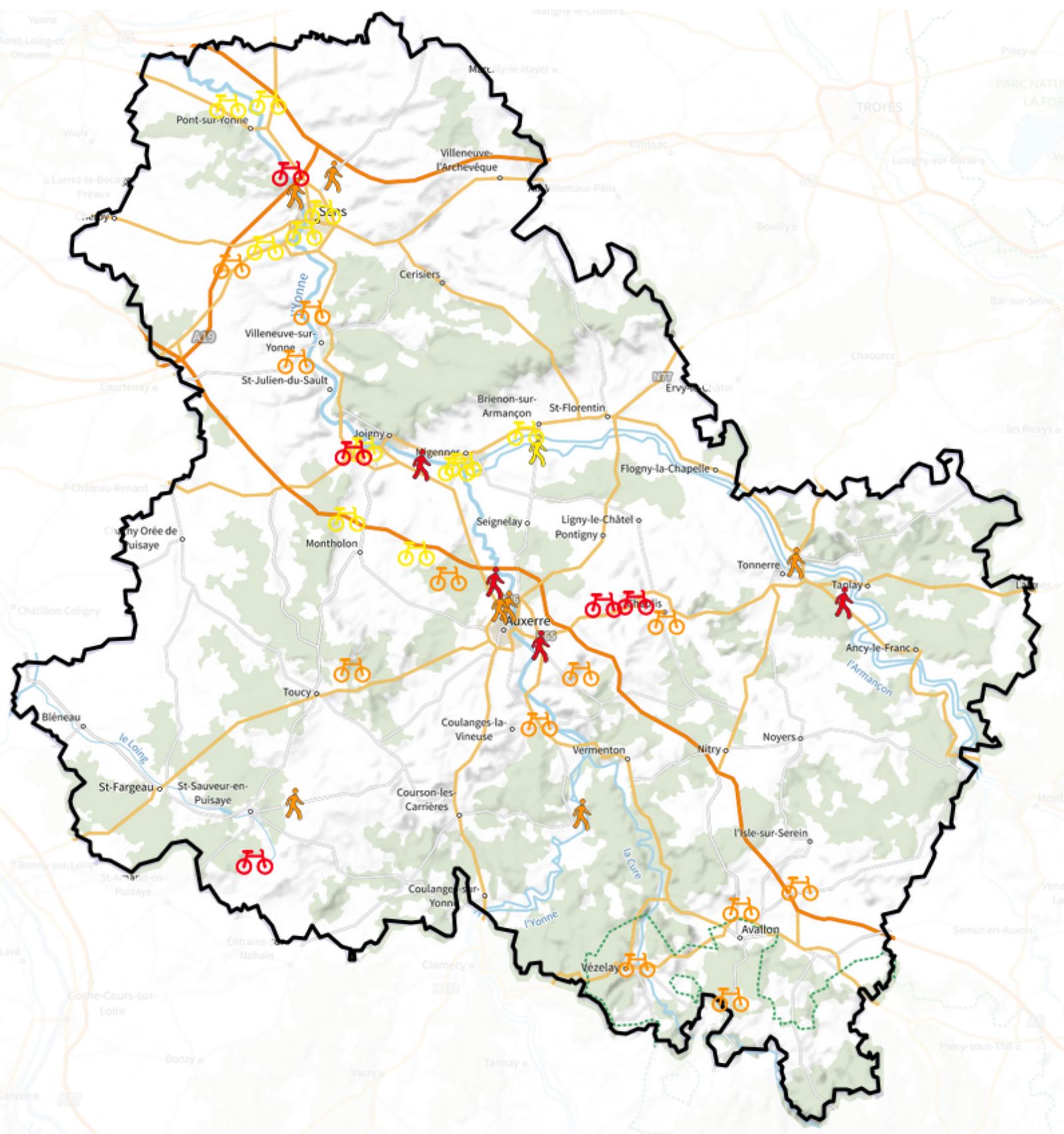
Sur ces 28 victimes cyclistes, 5 sont décédées (4 hommes, 1 femme) dans une collision avec un tiers. On constate qu'elles étaient toutes dans la tranche d'âge des 65 ans et plus.

Selon le bilan annuel 2021 de l'ONISR, les personnes de 55 ans ou plus sont particulièrement touchées : elles représentent 74 % de la mortalité à vélo. La moitié des cyclistes tués hors agglomération ont 65 ans ou plus et 92 % des tués sont des hommes. Les motifs promenade-loisirs sont surreprésentés avec 9 tués sur 10.

Sur les 12 victimes piétons, on dénombre 4 tués. Pour deux d'entre eux, ils ont été amenés à descendre du véhicule dans lequel ils se trouvaient. À noter également que tous les accidents mortels avec un piéton se sont produits de nuit.

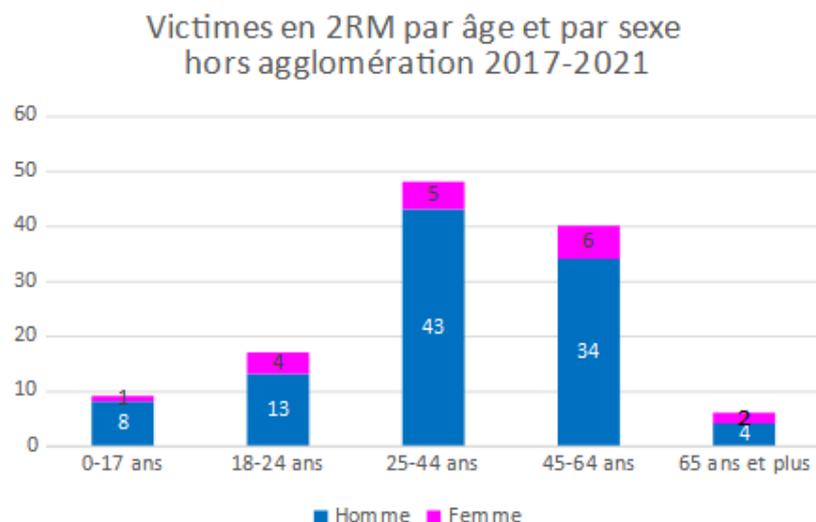
Selon l'ONISR, 77 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit. Dans 58 % des cas, les piétons sont tués sur la chaussée en dehors d'un passage piéton et dans 32 % des cas sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence.

- Carte des accidents en mode doux, hors agglomération



2.2.3. 2 roues motorisé (2RM)

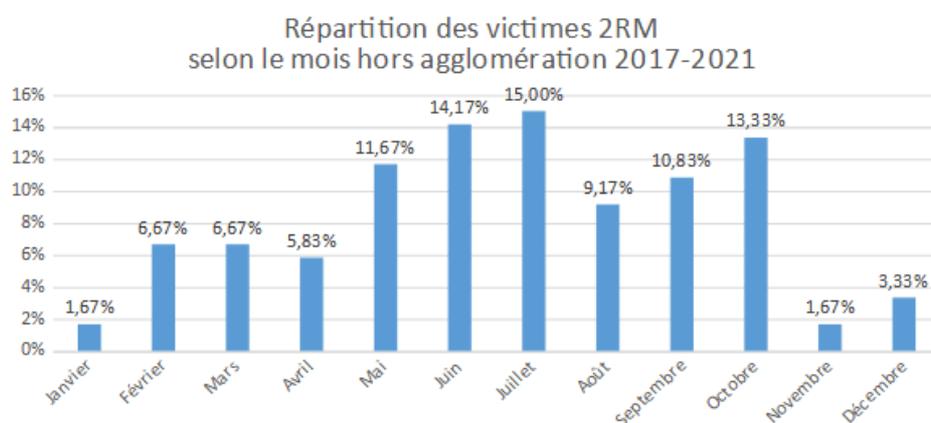
- **Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)**



- **Evolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 hors agglomération**

Le nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 est en hausse de 14 %

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



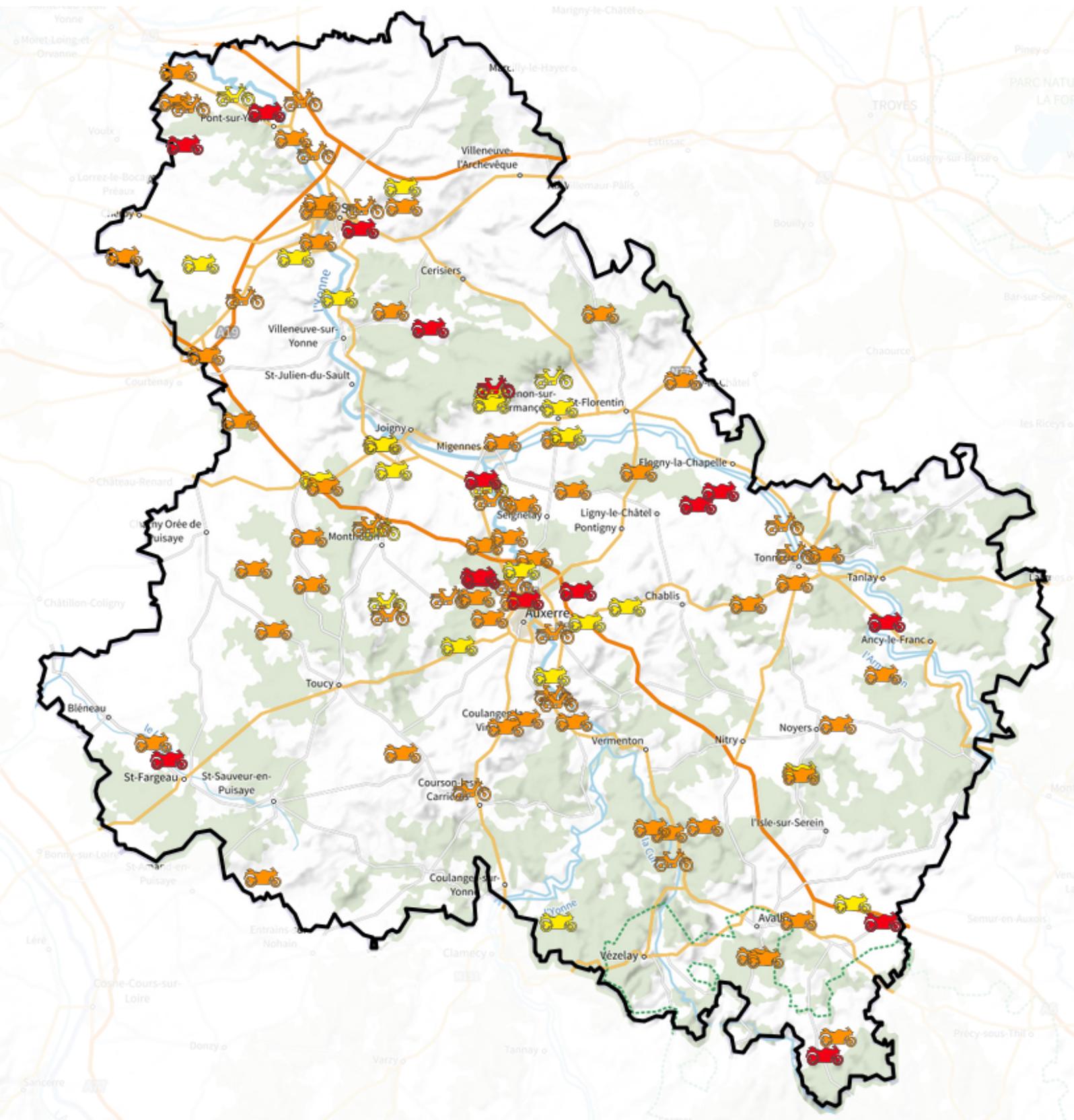
81 % des victimes sur 2 roues motorisés hors agglomération sont des motards se trouvant être majoritairement dans les classes d'âges 25-44 ans et 45-64 ans.

Sur les 97 motocyclistes victimes d'un accident, 15 sont décédées soit 10 % des tués sur 5 ans ; 10 d'entre eux avaient plus de 45 ans. Selon les statistiques, le nombre des motocyclistes tués diminue en hiver puis remonte progressivement avec les beaux jours. 67 % des tués dans le département l'ont été entre avril et septembre (69 % au niveau national). Par ailleurs, 67 % des tués (10) sont présumés responsable de l'accident mortel dans lesquels ils sont impliqués (73 % au niveau national).

On notera également que 67 % de ces accidents mortels sont survenus le week-end et pour 60 % d'entre eux dans la tranche horaire de 13h à 20h.

Sur les accidents mortels impliquant un 2RM hors agglomération, 1 seul était cyclomotoriste.

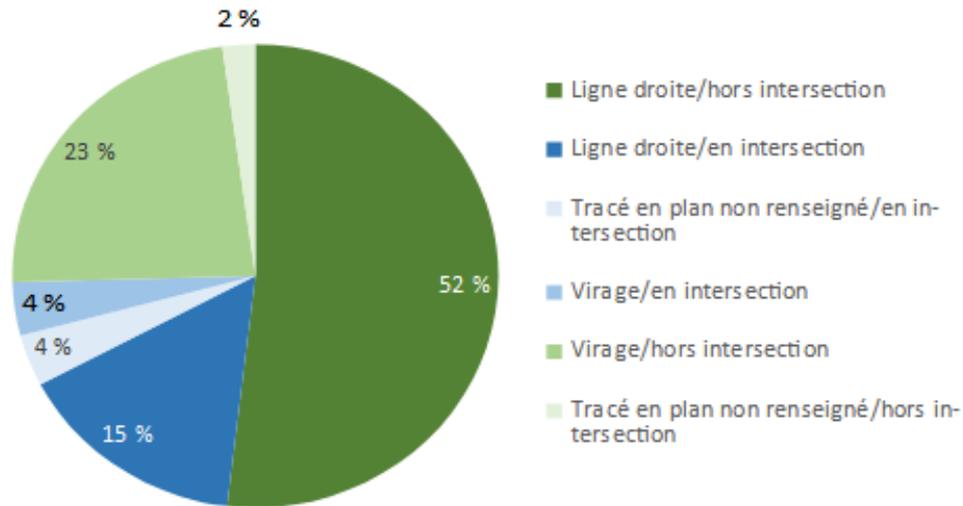
- Carte des accidents en 2RM hors agglomération, hors autoroute



2.2.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

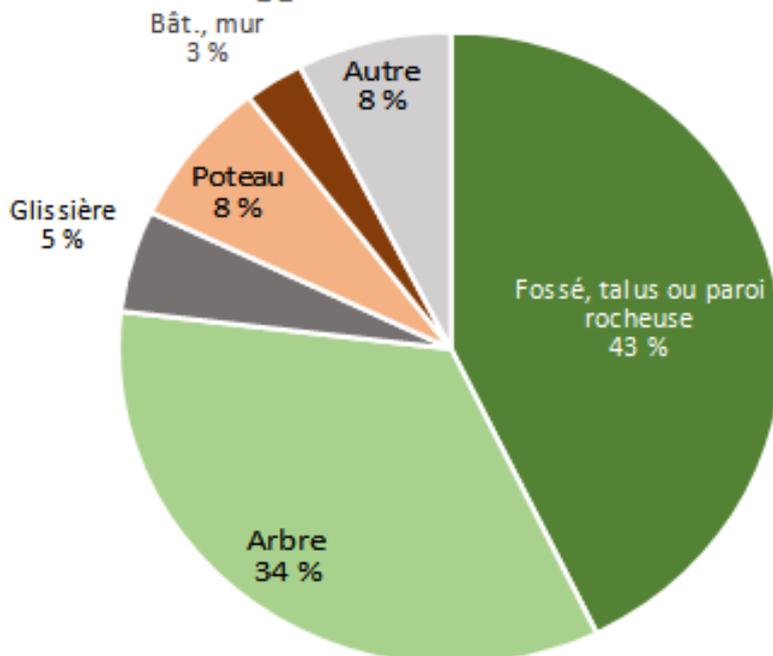
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



La répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (77%), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (23%). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (67%), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (27%).

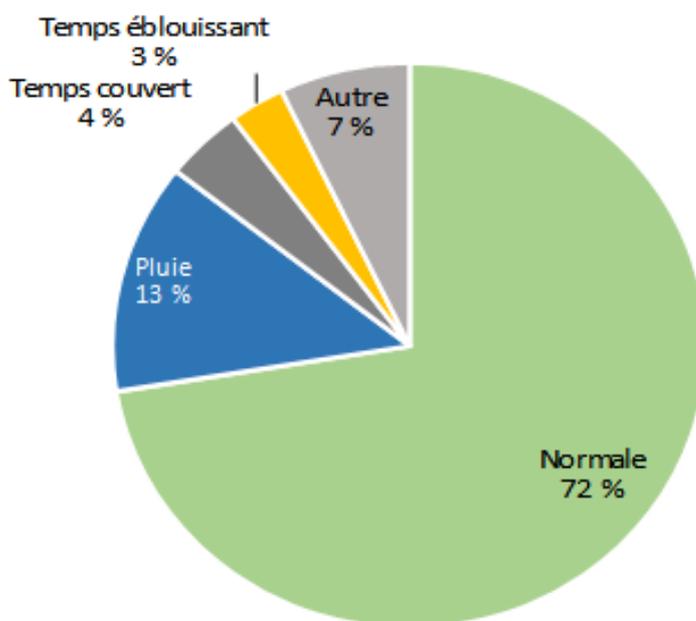
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



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

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



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.3.1. Typologie des accidents

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	17	16	62	5	2	0	7	110
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	3	1	0	0	0	6
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3
Moto	2	0	0	1	6	0	0	0	0	9
VL	76	31	55	42	102	1	0	0	2	309
VU	6	1	5	2	3	6	0	0	0	23
PL	0	0	0	2	3	0	2	0	0	7
TC	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Autre	2	1	0	3	3	0	0	0	0	9
MULTICOLLISION	1	1	0	0	21	1	0	0	0	24
TOTAL	89	36	78	67	205	14	4	0	9	502
Part de victimes	18%	7%	16%	13%	41%	3%	1%	0%	2%	100,00%

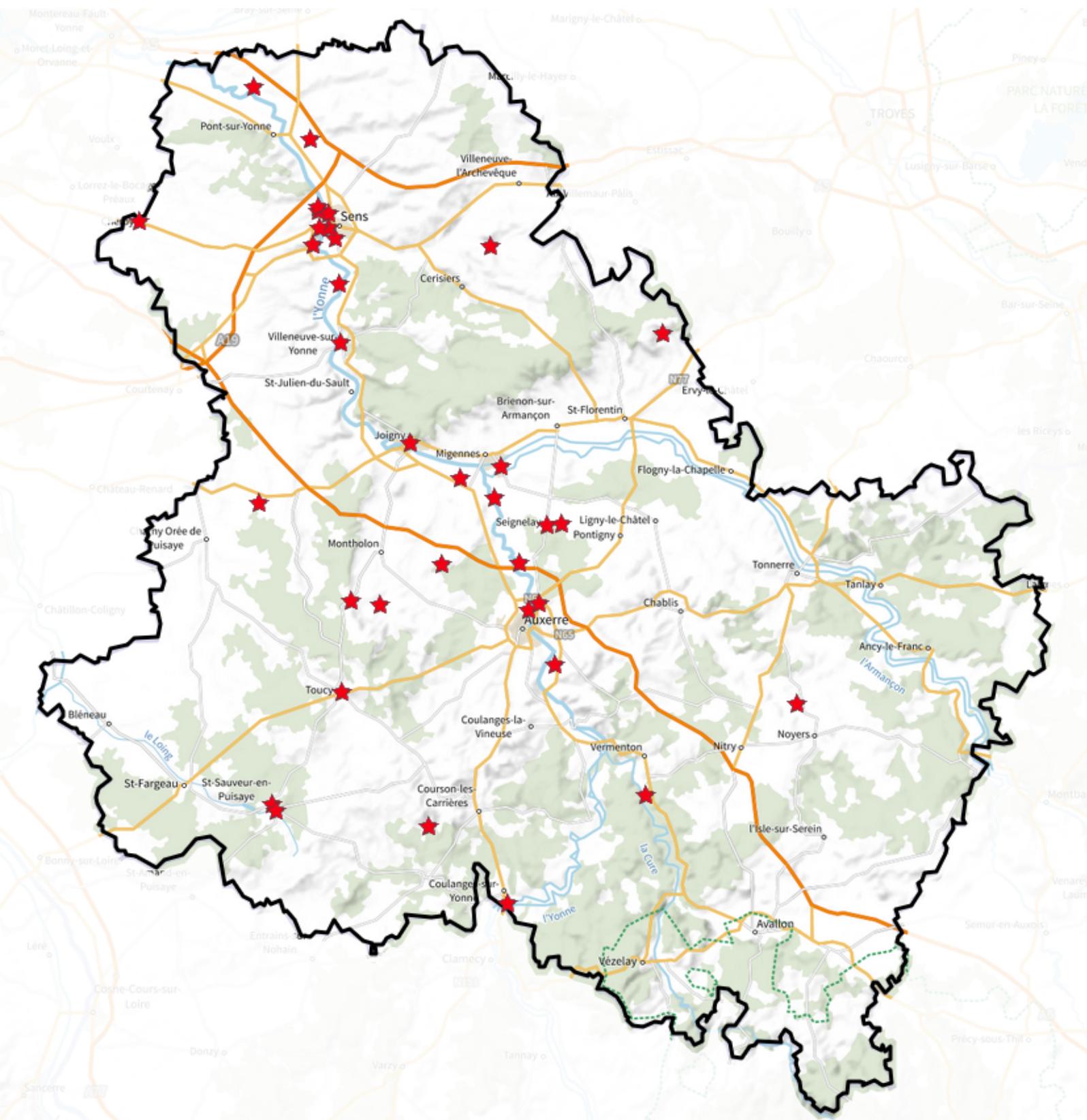
La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Par exemple, 16 usagers de motos se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton dans l'accident.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

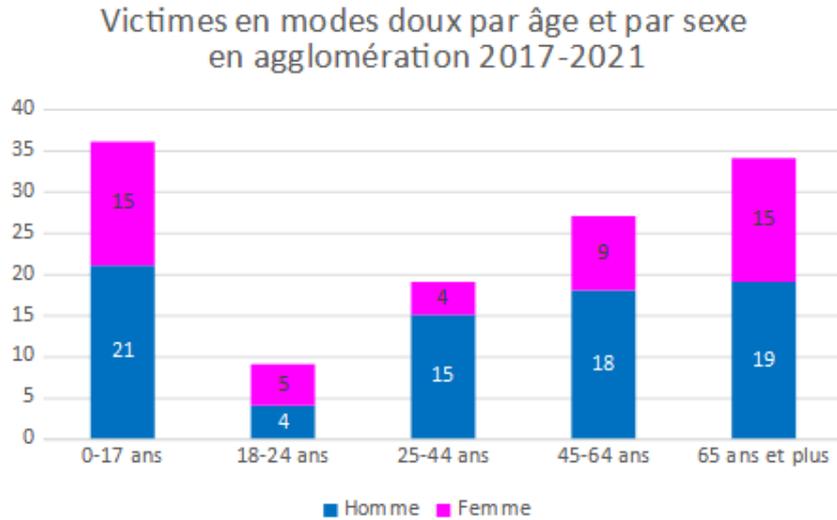
On peut lire que 31 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VT.

- Carte des accidents mortels en agglomération :



2.3.2. Modes doux

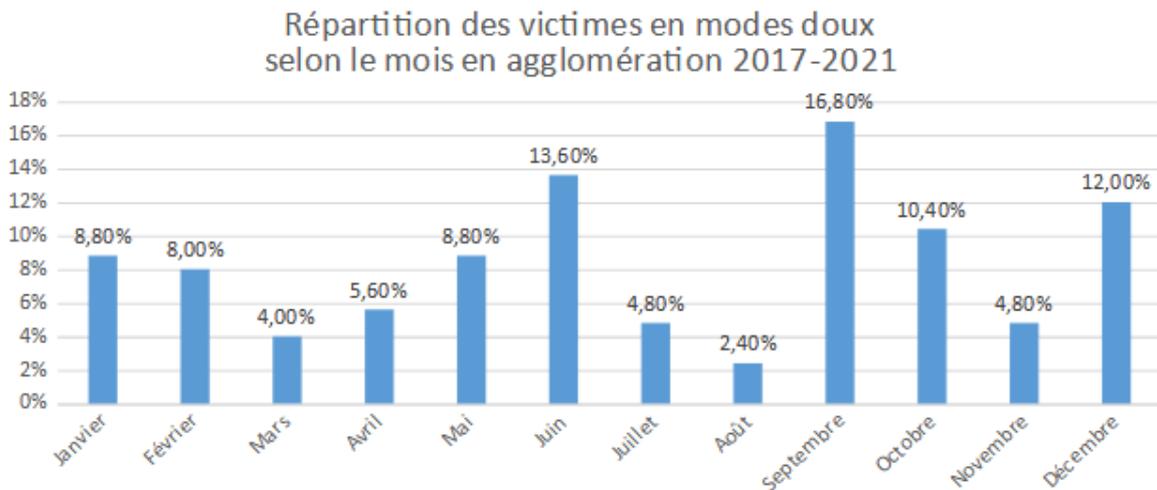
- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



- Évolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 en agglomération

Le nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 est en hausse de 21 %

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



71 % des 125 victimes en mode doux en agglomération sont des piétons (89 personnes) et 29 % des cyclistes.

Sur les 9 personnes décédées, 7 sont des piétons (6 hommes, 1 femme), un est cycliste et le dernier est un usager se déplaçant en fauteuil roulant électrique (classé dans la catégorie vélo).

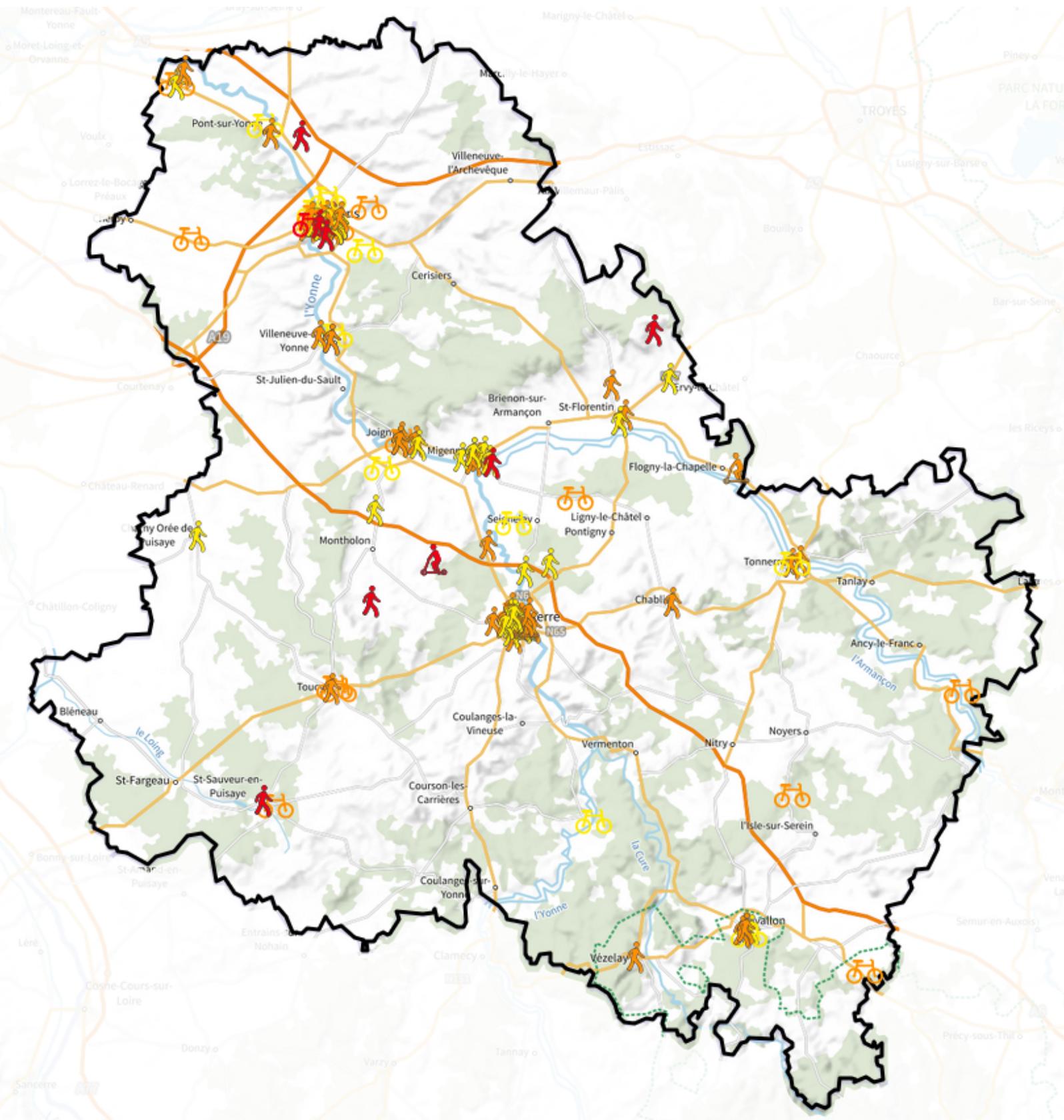
On dénombre un piéton tué sur un passage protégé, 3 piétons à plus de 50 m d'un passage protégé et 3 sur trottoir ou accotement.

66 % des piétons victimes d'un accident de la route l'ont été entre septembre et février de même que 71 % des tués.

On notera que tous les piétons ont été tués suite à un choc avec un véhicule léger (VT, VUL)

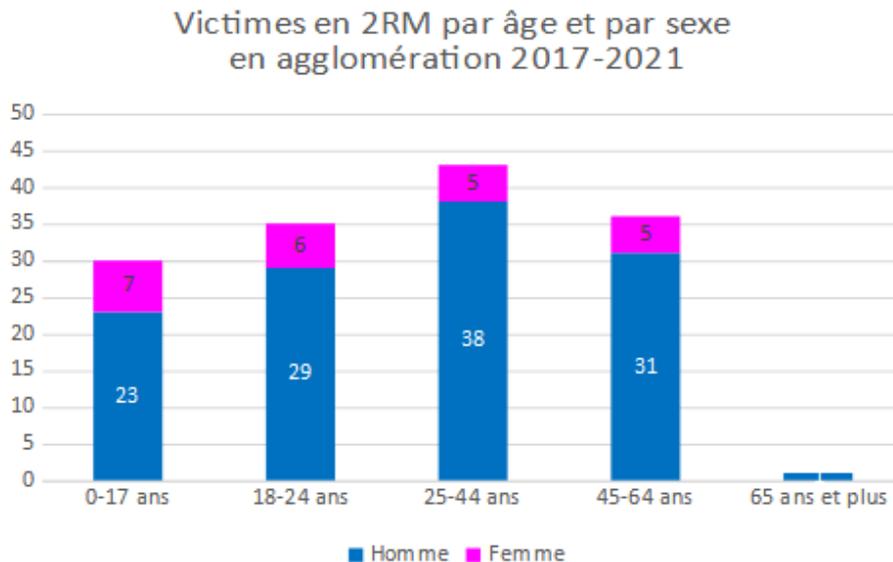
Selon l'ONISR, en agglomération, les plus âgés sont les plus touchés. Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne. En effet, 57 % des piétons tués ont 65 ans et plus (53 % au niveau national en 2021) pour une part de la population icaunaise s'élevant à 26 %.

- Carte des accidents en mode doux, en agglomération



2.3.3. 2 roues motorisé (2RM)

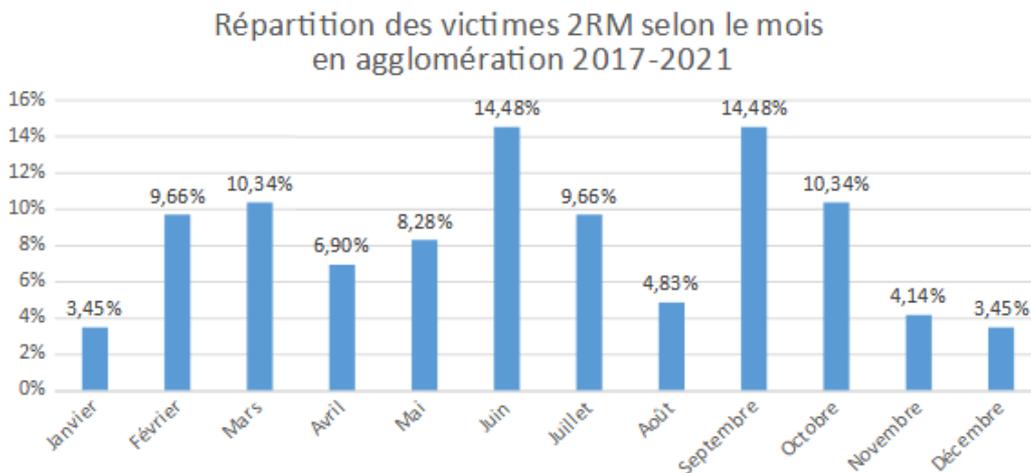
- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



- Évolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 en agglomération

Le nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 est en baisse de 7 %

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



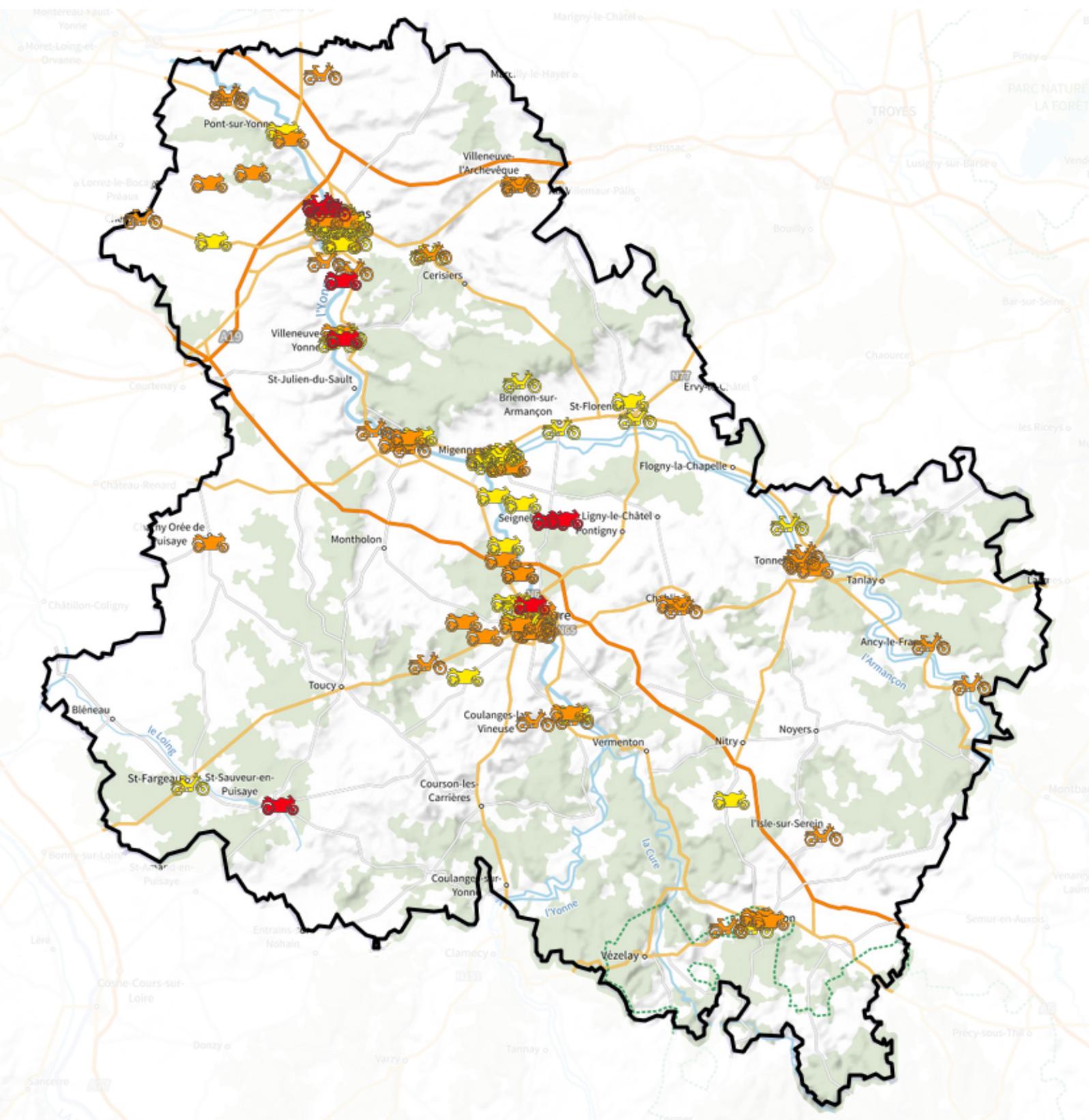
54 % des 145 victimes en 2RM en agglomération sont des cyclomotoristes (78 personnes) et 46 % des motocyclistes.

Sur les 9 personnes décédées, 7 sont des motards hommes (78 % des tués) et 2 cyclomotoristes hommes.

86 % des tués en 2 roues motorisés sont des motards dans la classe d'âge des 45-64 ans. Les deux cyclomotoristes tués entrent eux, dans la classe d'âge des 25-44 ans.

59% des tués l'ont été entre avril et septembre et 100 % des tués sont présumés responsable des accidents mortels dans lesquels ils ont été impliqués.

- Carte des accidents en 2RM en agglomération, hors autoroute



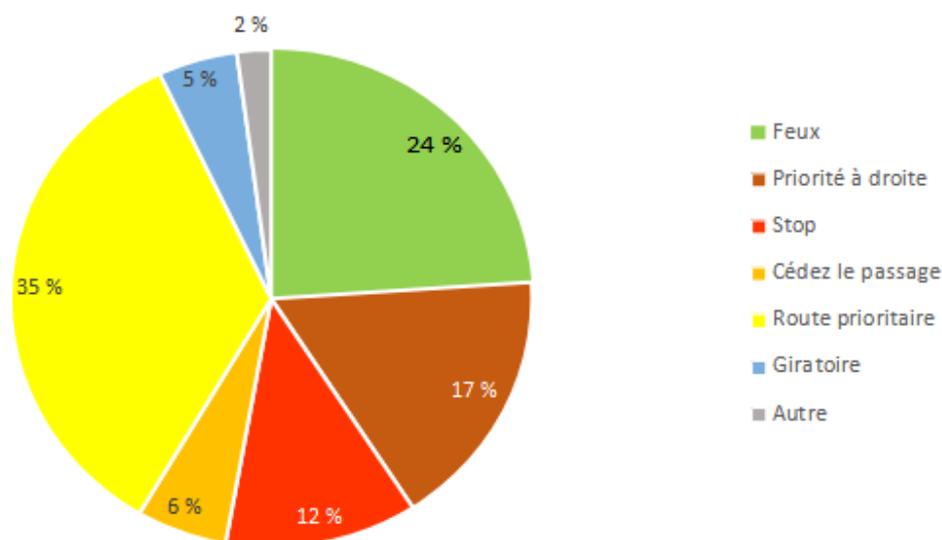
2.3.4. Facteurs spécifiques

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

La part des accidents en intersection en agglomération est de 43 %

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

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



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

Quatre enjeux nationaux, auxquels s'ajoutaient trois enjeux locaux, figuraient au DGO 2018-2022 :

- Les jeunes,
- Les seniors,
- Le risque routier professionnel,
- Les addictions,
- Le partage de la voirie,
- Les deux-roues motorisés,
- les infrastructures,

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

De manière générale, certaines difficultés relatives à la mise en œuvre concrète des actions ont été observées tout au long de la période couverte par le DGO 2018-2022 : une crise du bénévolat ainsi que la crise sanitaire, qui a rendu impossible toute forme d'action de terrain durant plusieurs mois. Cette dernière a également induit des changements durables, notamment en impulsant une recherche d'outils, de technologies et de vecteurs de communication innovants.

Les orientations d'actions du DGO 2018-2022 ont été traduites en une soixantaine d'actions annuelles en moyenne. Celles-ci ont été rendues possibles grâce à l'implication et à la participation active des IDSR et personnes ressources, et des nombreux partenaires : associations, entreprises, collectivités, services de l'État...

Enjeu « jeune »

- Améliorer la coordination entre les partenaires : réalisé
- Diffuser la culture sécurité routière dans les lieux fréquentés par les jeunes : réalisé
- Moderniser le discours : réalisé
- Développer les connaissances des bonnes pratiques de la route dès le plus jeune âge : réalisé
- Relancer un partenariat annuel avec les centres de formation des apprentis et l'IUT : partiellement réalisé
- Développer les actions de sensibilisation sur les conduites à risques : réalisé
- Renforcer les contrôles aux abords des établissements scolaires : réalisé

Enjeu « senior »

- Mener des opérations de sensibilisation sur le territoire permettant de faire prendre conscience aux seniors qu'ils constituent une population particulièrement exposée : réalisé
- Sensibiliser les seniors sur la modification de leurs capacités physiques et leurs conséquences lors de leurs déplacements : réalisé
- Développer les audits personnels de conduite avec les partenaires : réalisé
- Miser sur les relations intergénérationnelles : partiellement réalisé
- Promouvoir les alternatives à l'utilisation d'un véhicule personnel : partiellement réalisé

Enjeu « Risque routiers Professionnels »

- Développer un réseau de partenaires : partiellement réalisé,
- Intervenir le plus en amont possible, notamment dans le cadre des formations dispensées dans les CFA et lycées professionnels : réalisé,
- Développer des actions de sensibilisation auprès des entreprises : partiellement réalisé,

Enjeu « Addiction »

- Informer les usagers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues : réalisé,
- Valoriser le principe du conducteur sobre : réalisé,
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs ou les soirs de fête : réalisé,
- Développer les peines alternatives en collaboration avec le parquet : réalisé,

Enjeu « Partage de la voirie »

- Mener des actions de sensibilisation sur les contraintes liées aux différents modes de déplacement : réalisé,
- Prendre en considération les nouveaux moyens de déplacement : réalisé,
- Sensibiliser les collectivités à la qualité des aménagements de voirie et à la sécurité, notamment par la prise en compte des déplacements doux, dans le cadre de leurs projets d'aménagements urbains ou de travaux : réalisé,
- Réaliser régulièrement des contrôles des usagers de la route : réalisé,

Enjeu « Deux-Roues motorisé »

- Proposer aux motocyclistes des journées de perfectionnement ou de remise à niveau : réalisé,
- Impliquer les concessionnaires : réalisé,
- Sensibiliser tous les usagers de la route sur la vulnérabilité des deux-roues : réalisé,
- Améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés par les gestionnaires de voiries : réalisé,
- Poursuivre les opérations de contrôle avec les forces de l'ordre : réalisé,
- Sensibiliser les jeunes sur la problématique deux-roues : réalisé,

Enjeu « Infrastructures »

- Partager la connaissance de l'insécurité routière : réalisé,
- Poursuivre la mise en conformité des passages à niveaux en partenariat avec la SNCF : réalisé,
- Poursuivre la suppression des obstacles latéraux : réalisé,
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité des personnels sur les chantiers : réalisé,
- Renforcer la cohérence de la signalisation routière : partiellement réalisé,
- Associer les gestionnaires de réseaux routiers à la politique de sécurité : réalisé

3.2. Utilisation des crédits affectés par enjeu

La dotation annuelle de l'État au titre du PDASR sur la période 2018-2022 est de 62 000 € en moyenne.

Le budget du PDASR permet de financer les actions de prévention (ex : démonstrations de type crash-tests au sein de lycées ou d'entreprises, attribution de subventions aux porteurs de projets dans le cadre du PDASR (30 000 € environ par an avant la crise sanitaire, en baisse depuis), organisation d'actions en régies portées par le pôle sécurité routière et ses bénévoles (prévention sur la thématique des départs en vacances « civil'été », journées trajectoires de sécurités et rallye moto...), achat de matériel de prévention (consommables tels que des éthylotests, brassards rétro-réfléchissants et autres goodies), participation à l'animation du réseau des IDSR (indemnités de déplacements, frais de formation...).

Un budget est également dégagé pour mener des actions de communication locale (diffusion de campagnes audio, sacs à baguettes, sets de table avec message de prévention).

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Au regard des actions menées au cours de la période du précédent DGO, du diagnostic territorial et de leur caractère particulièrement englobant, les enjeux définis par la circulaire interministérielle de la délégation à la sécurité routière du 25 mai 2022, sont retenus à l'échelle départementale :

- les deux roues-motorisés (Annexe 2),
- les conduites à risques (Annexe 3),
- les nouveaux modes de mobilités dites « douces » (Annexe 4),
- le risque routier professionnel (Annexe 5),

Un enjeu local a été ajouté :

- les seniors (Annexe 6).

En effet, l'analyse de l'ODSR démontre que les seniors sont particulièrement surreprésentés dans les chiffres de l'accidentalité.

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO, document de cadrage des actions menées sur une période de cinq ans à l'échelon local, trouve son application concrète au travers du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) qui définit chaque année le calendrier des actions menées sur le terrain. Certaines de ces actions sont organisées « en régie » (c'est-à-dire à l'initiative du pôle sécurité routière), quand d'autres sont proposées par différents partenaires par le biais d'un appel à projets. Cet appel à projets est lancé chaque début d'année. Il est diffusé auprès des partenaires locaux : collectivités, associations, forces de l'ordre ainsi que de nombreux autres acteurs. Le site internet www.demarches-simplifiees.fr, outil de dématérialisation et de simplification des démarches administratives proposé par l'État, permet à tous les porteurs de projet volontaires de candidater à une aide financière, matérielle voire humaine auprès du pôle sécurité routière.

Au-delà des enjeux retenus dans le DGO, d'autres pourront être spécifiquement ciblées dans l'action du pôle sécurité routière, notamment au vu de chaque bilan annuel de l'accidentalité du département.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

La politique de sécurité routière, placée sous la responsabilité du préfet, est déléguée à son directeur cabinet en tant que chef de projet sécurité routière. Le suivi de l'accidentalité est assuré par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) positionné au sein du service habitat, bâtiment et sécurité de la direction départementale des territoires. Il est responsable au niveau départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national des accidents corporels de la circulation routière.

En lien avec les forces de l'ordre, il produit des bilans de l'accidentalité décomptant notamment le nombre d'accidents, de tués et de blessés de manière hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle. Ces données permettent au préfet et à ses services de réagir afin d'adapter immédiatement leurs actions de prévention à l'actualité routière, et d'orienter les contrôles des forces de l'ordre.

Le suivi statistique portera, sur la période du présent document général d'orientations, sur les mêmes données que celles présentées au chapitre 2 – Diagnostic territorial.

5.3. Modalités de suivi du DGO

Des réunions de suivi des actions devront être organisées tout au long de la durée d'application du DGO. Le suivi du DGO pourra être abordé trimestriellement lors des pôles sécurité routière qui réunit les principaux acteurs ayant participé à l'élaboration de ce document. Il pourra également être abordé lors de la tenue des réunions mensuelles du plan départemental de contrôle routier.

6. Conclusion

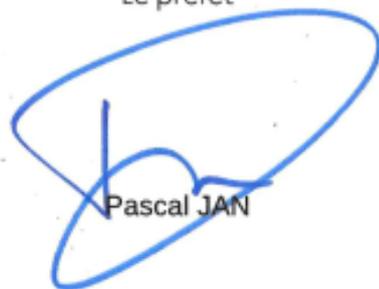
L'insécurité routière nous concerne tous : chaque année, de nombreuses familles sont brisées par les drames qui surviennent sur les routes. Le document général d'orientation, véritable trame pour l'action en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années, vise à protéger les usagers de la route au quotidien et à travailler sur les comportements par la mise en place d'actions de sensibilisation, de prévention, de communication, de contrôles et de sanctions. Il engage et mobilise de nombreux protagonistes autour d'une seule cause : faire de notre réseau routier un environnement plus sûr.

C'est pourquoi le pôle sécurité routière a souhaité faire de l'élaboration de ce document une démarche étroitement partenariale, en s'appuyant sur la participation de ces nombreux acteurs. En partageant leur expérience respective, celles et ceux qui s'impliquent au quotidien pour la sécurité routière ont permis d'enrichir ce qui constitue le fondement de l'action des services.

Le DGO a été établi avec l'implication des services de l'État, des collectivités locales et des acteurs locaux.

Le présent document est validé le 18/12/23 à Auxerre.

Le préfet

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop that encircles the text 'Pascal JAN'.

Pascal JAN



ANNEXES

ENJEU : « LES DEUX-ROUES MOTORISE »

Au vu des échanges en groupe de travail du 15 décembre 2022 relatif à l'enjeu « les deux-roues motorisés » (2RM), les orientations d'actions suivantes sont retenues et peuvent être classées selon trois domaines :

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux,
2. Développer la sécurisation des infrastructures,
3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions.

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux

- Alerter sur la vulnérabilité des 2RM,
 - Communiquer sur l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants homologués) et facultatifs (vêtements renforcés, airbag...),
- Communiquer sur le partage de la route,
- Attirer l'attention des parents sur l'usage du 2RM,
 - Organiser des actions de prévention dans les établissements scolaires et recruter des intervenants au sein des « Cadets de la sécurité » (sensibilisation par les pairs),
 - Développer les actions post-permis à destination des conducteurs de deux-roues motorisées (village sécurité routière, reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, journée trajectoires de sécurité, rallyes encadrés non chronométré, journée « circuit » encadrée, parking supermarché et grands rassemblements...) en mobilisant les IDSR, le CM2RM, les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations, les partenaires...
- Faire appel aux concessionnaires pour diffuser des messages de prévention,
- Mobiliser les assureurs pour inciter les 2RM à mieux s'équiper,
- Relayer les actions de sensibilisation sur les réseaux sociaux (Facebook, tweeter, YouTube),

2. Développer la sécurisation des infrastructures

- Améliorer la prise en compte des usagers de 2RM par les gestionnaires de voirie,
 - Avertir les collectivités sur les problématiques relatives aux deux-roues (via l'actu maire ou réunion d'information sécurité routière),
 - Adapter les aménagements de voiries (lisibilité de l'infrastructure, points de vigilance aux intersections, aux priorités à droite, au rétrécissement de chaussée, ralentisseur et aux obstacles...),
 - Créer un canal d'information concernant les travaux de voiries en cours (gravillonnages, pontages...),
 - Utiliser l'application « Ma route en 2RM » pour signaler les points d'infrastructures potentiellement dangereux pour les 2RM via le CM2RM et un réseau de modérateurs (à désigner),

3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions

- Effectuer des contrôles réguliers de deux roues (vitesse – conformité – documents de conduite et circulation – équipement vestimentaire et réglementaire).
 - Organiser des actions « alternatives aux poursuites » avec l'accord des parquets concernant les infractions mineures commises par les 2RM,

Au vu des échanges en groupe de travail du 12 janvier 2023 relatif à l'enjeu « Les conduites à risques », les orientations d'actions suivantes sont retenues et peuvent être classées selon trois domaines :

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux,
2. Développer la sécurisation des infrastructures,
3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions.

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux

- Enseigner sur les risques liés à la consommation d'alcool et apprendre aux usagers à estimer leur consommation en encourageant l'autocontrôle (inciter à l'usage de l'éthylotest),
- Développer le dépistage précoce des comportements addictifs (développer un partenariat avec France addiction),
- Communiquer sur les risques liés à l'usage des distracteurs et encourager l'utilisation de l'application « mode conduite » de la délégation à la sécurité routière,
- Informer sur la réglementation et sur les conséquences (pécuniaires, judiciaires, matérielles, humaines) des pratiques addictives,
- Mobiliser les organisateurs d'événements festifs (particuliers, associations, établissements privés, collectivités...) sur les risques liés à la consommation d'alcool et stupéfiants,
- Promouvoir la mise en place du conducteur désigné « SAM » et « Capitaine de soirée »,
- Expliquer les risques liés à la vitesse,
- Insister sur le respect des règles de priorités,
- Soutenir les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires et dans les entreprises,
- Mobiliser les professions médicales pour communiquer sur les effets des médicaments sur la conduite (somnolence, trouble de l'attention, ralentissement des réflexes...),
- Publier via des actions et supports innovants (exemple : témoignages de victimes de la route),
- Relayer les actions de prévention sur les réseaux sociaux (Facebook, tweeter, YouTube),

2. Développer la sécurisation des infrastructures

- Adapter les aménagements de voiries et veiller à leurs crédibilités (mise en place de dispositif d'alerte sonore, lisibilité de l'infrastructure, au rétrécissement de chaussée, ralentisseur et suppression des obstacles...),
- Alerter les collectivités sur les problématiques relatives aux intersections sans signalisation où il faut appliquer la règle de la priorité à droite (via l'actu maire ou réunion d'information sécurité routière en expliquant le besoin de co-visibilité et la nécessité du triangle de visibilité),

3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions

- Effectuer des contrôles réguliers et ciblés (vitesse – dépistage alcoolémie – dépistage stupéfiants) notamment la veille des départs en vacances, aux abords des lieux festifs et des grands rassemblements,
- Renforcer les contrôles « distracteurs » (téléphone) et organiser des actions « alternatives aux poursuites » avec l'accord des parquets sur cette thématique,
- Promouvoir en lien avec les forces de l'ordre et les parquets le dispositif « d'éthylotest antidémarrage » (EAD) qui empêche le démarrage du véhicule si le taux d'alcool enregistré dans l'air expiré dépasse le seuil autorisé.
- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'éthylotests,

ENJEU : « LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE DOUCE »

Au vu des échanges en groupe de travail du 26 janvier 2023 relatif à l'enjeu « Les nouveaux modes de mobilités dite douce », les orientations d'actions suivantes sont retenues et peuvent être classées selon trois domaines :

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux,
2. Développer la sécurisation des infrastructures,
3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions.

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux

- Améliorer les connaissances pour se déplacer et circuler en sécurité dès le plus jeune âge notamment dans les établissements scolaires,
- Sensibiliser les usagers au partage de la voirie,
- Informer sur la réglementation et les équipements obligatoires,
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et de visibilité,
- Alerter les usagers vulnérables sur leur comportement, leur responsabilité et leur fragilité,
- Communiquer sur les différents aménagements et infrastructures urbains (zones de circulation apaisée, zone 30, zones de rencontres, voies cyclables, etc.),
- Relayer les actions de prévention sur les réseaux sociaux (Facebook, tweeter, YouTube),

2. Développer la sécurisation des infrastructures

- Adapter la voirie aux différents types d'usagers,
- Informer les collectivités sur la qualité des aménagements de voirie et sur la sécurité, notamment par la prise en compte des déplacements doux, dans le cadre de leurs projets et de leur mise en accessibilité d'aménagements urbains ou de travaux,

3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions

- Effectuer des contrôles réguliers et ciblés en fonction de la saisonnalité et de la temporalité,
- Organiser des actions « alternatives aux poursuites » avec l'accord des parquets sur cette thématique,

Au vu des échanges en groupe de travail du 2 février 2023 relatif à l'enjeu « Le risque routier professionnel », les orientations d'actions suivantes sont retenues et peuvent être classées selon trois domaines :

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux,
2. Développer la sécurisation des infrastructures,
3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions.

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux

- Améliorer la connaissance sur le risque routier professionnel : « trajet professionnel = risque mission » et « trajet domicile-travail = risque trajet »,
- Responsabiliser les chefs d'entreprises, dirigeants, sur la prise en compte du risque routier professionnel notamment dans l'évaluation des risques professionnels (DUER),
- Communiquer sur les obligations légales de l'employeur,
- Communiquer sur « la charte des 7 engagements pour une route plus sûre » et inviter les dirigeants à rejoindre l'appel national des employeurs engagés en faveur de la sécurité routière (<https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages/employeurs-rejoignez-lappel>), permettant ainsi de faire de la sécurité routière au travail une priorité,
- Soutenir les employeurs dans l'organisation « des journées de la sécurité routière au travail »
- Sensibiliser les entreprises et les administrations aux formations des personnels, plan de prévention des risques routiers et plans de déplacement inter-établissements, notamment en lien avec les acteurs économiques (chambres consulaires, les organisations professionnelles...) et des assurances (CARSA, MSA...)
- Encourager la réflexion sur les habitudes et l'organisation du travail : inciter à l'utilisation du numérique (visioconférence, audioconférence) et au télétravail pour limiter les déplacements,
- Instaurer des règles d'usage concernant le téléphone pendant les missions et prendre des mesures pour qu'il ne soit utilisé qu'à l'arrêt,
- Renforcer l'élaboration des PPRR et des DUER dans les administrations et les entreprises,
- Développer les actions d'information et de sensibilisation en lien avec le tissu professionnel, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA, CIFA) et les lycées professionnels,
- Encourager l'opération « Les pros ont du talent » organisée par la DSR. Son objectif est de valoriser les meilleures pratiques innovantes d'artisans et de commerçant de moins de 25 salariés ayant déployé des actions pour sensibiliser leurs employés ou leurs clients au risque routier professionnel,
- promouvoir l'application « mode conduite » pour aider les conducteurs à résister à la tentation d'utiliser leur téléphone,

2. Développer la sécurisation des infrastructures

- Agir en concertation avec les acteurs publics et privés pour améliorer l'aménagement des infrastructures pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels,
- Relayer « le Prix innovation sécurité routière et challenge sécurité routière », qui récompensent chaque année les produits, services ou projets innovants contribuant à l'amélioration de la sécurité sur les routes,

3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions

- Contrôler tous les domaines relatifs à la conduite, au véhicule et au chargement en fonction de la catégorie de véhicule,
- Élargir les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières,

ENJEU : « LES SENIORS »

Au vu des échanges en groupe de travail et lors des tables rondes « seniors et mobilité » relatif à l'enjeu « senior » spécifique au département de l'Yonne, les orientations d'actions suivantes sont retenues et peuvent être classées selon trois domaines :

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux,
2. Développer la sécurisation des infrastructures,
3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions.

1. Transmettre la culture sécurité routière en prenant conscience des enjeux liés aux risques routiers et en mobilisant les acteurs locaux

- Recenser les structures accueillant des seniors (association, clubs...) afin de proposer des actions de sensibilisation,
- Responsabiliser l'entourage des seniors en expliquant les problématiques rencontrées,
- Communiquer sur les équipements de visibilité et le partage de la voirie,
- Développer les audits personnels de conduites « seniors »,
- Encourager les actions d'information et de remise à niveau à destination des seniors pour améliorer les connaissances en matière de sécurité routière,
- Mener des opérations de sensibilisation permettant de prendre conscience que les seniors constituent une population particulièrement vulnérable,
- Participer à des manifestations ou à des événements thématiques, tels que « le salon du senior »,
- Inciter le milieu médical (médecin, pharmacien...) à avertir l'utilisateur en cas de diminution de ses capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité...) et des effets de certains médicaments,
 - Expliquer aux seniors la modification de leurs capacités physiques et leurs conséquences sur leurs déplacements,
- Promouvoir les équipements permettant de conserver sa capacité à conduire,

2. Développer la sécurisation des infrastructures

- Agir en concertation avec les acteurs publics et privés pour améliorer l'aménagement des infrastructures et mettre en place des solutions de mobilités adaptées aux seniors,

3. Poursuivre la stratégie de contrôles et d'alternatives aux sanctions

- Informer l'autorité administrative d'une incapacité à conduire : évaluer médicalement ou quand cela n'apparaît plus raisonnable pour les proches,

BIBLIOGRAPHIE

• Bibliographie

1 – CEREMA Rapport d'étude mai 2022 - Typologie des départements

GLOSSAIRE ET SIGLES

• Définitions

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation précise les définitions applicables.

Les statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière sont établies en fonction des définitions suivantes :

Définition réglementaire d'un accident corporel de la circulation routière :

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques précise les définitions applicables aux accidents corporels de la circulation.

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- Provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager tué ou blessé (ayant nécessité des soins médicaux) ;
- Survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- Implique au moins un véhicule.

Que recouvre le terme d'usager :

La définition du terme usager recouvre un conducteur, un passager ou un piéton circulant sur la voie publique ou privée ouverte à la circulation, victime d'un accident impliquant au moins un véhicule.

Parmi les usagers on distingue :

- Les personnes indemnes : impliquées, non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- Les victimes : impliquées, non indemnes.

Que recouvre le terme de victime :

La définition de victime recouvre les personnes blessées ainsi que toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Que recouvre le terme de blessé :

Parmi les blessés de la circulation on distingue :

- Les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- Les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

La présence d'un blessé léger dans un accident suffit à le qualifier d'accident corporel et impose dès lors la rédaction d'une fiche BAAC.

Une victime ayant reçu des soins même mineurs et même hors hôpital (mais dispensés par un professionnel de la santé : urgentiste, infirmier, pharmacien de quartier, médecin de ville, médecin pompier...) est bien un blessé, il s'agit donc bien d'un accident corporel.

Présumé responsable :

la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête.

Engin de déplacement personnel (EDP) :

il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette :

vélo y compris vélo à assistance électrique.

Vélo à assistance électrique (VAE) :

vélo électrique (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Deux-roues motorisé (2RM) :

cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter :

motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Cyclomoteur :

deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette :

deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Voiturette :

voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Véhicule de tourisme (VT) :

véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Véhicule utilitaire (VU) :

voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

Poids lourd (PL) :

véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Transport en commun (TC) :

autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Taux légal d'alcool :

< 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Taux délictuel d'alcool :

≥ 0,8 g/l de sang

• Sigles

CEREMA :

Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CSP :

Catégories Sociaux-professionnelles

DGO :

Document général d'orientation

EDPsm :

Engin de déplacement personnel sans motorisation

EDPm :

Engin de déplacement personnel motorisés

ILSR :

Indicateurs Locaux de Sécurité Routière

INSEE :

Institut National de la statistique et des Études Économiques

ONISR :

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

RD :

Route départementale

RN :

Route nationale

RGC :

Route à Grande Circulation

SDES :

Service des données et études statistiques

TMJ :

Trafic moyen journalier

VC :

Voirie communale

2RM :

Deux roues motorisés



**PRÉFET
DE L'YONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

**Sur les routes de l'Yonne,
priorité à la sécurité.**

www.securiteroutiere.gouv.fr

Préfecture de l'Yonne

Place de la préfecture
89000 AUXERRE

Tél. 03 86 72 79 89

Mail. pref-securiteroutiere@yonne.gouv.fr