



**PRÉFET
DE LA VIENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

2023 - 2027



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

1. CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

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

2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

2.1 Présentation générale du département

- 2.1.1 Population et territoire
- 2.1.2 Réseau routier et trafic
- 2.1.3 Caractéristiques générales de l'accidentalité
 - 2.1.3.1 Mortalité routière, les victimes
 - 2.1.3.2 Mortalité routière, les présumés responsables
 - 2.1.3.3 Focus sur le risque routier professionnel
 - 2.1.3.4 Victimes selon les réseaux routiers
 - 2.1.3.5 Temporalité de l'accidentalité

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

- 2.2.1 Typologie des accidents
- 2.2.2 Modes doux
- 2.2.3 Deux-roues motorisés
- 2.2.4 Facteurs spécifiques

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

- 2.3.1 Typologie des accidents
- 2.3.2 Modes doux
- 2.3.3 Deux-roues motorisés
- 2.3.4 Facteurs spécifiques

2.4 L'accidentologie des 65 ans et plus entre 2017 et 2021

- 2.4.1 Typologie des accidents
- 2.4.2 Facteurs spécifiques

2.5 L'accidentologie des 14 ans à 29 ans entre 2017 et 2021

- 2.5.1 Typologie des accidents
- 2.5.2 Facteurs spécifiques

3. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022 : RETOUR D'EXPÉRIENCE

- 3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

4. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

- 4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire
- 4.2 Les orientations d'action

5. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027

- 5.1 Modalités de suivi du DGO
- 5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

6. REMERCIEMENTS

1

Cadre général de la démarche

Cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du Document Général d'Orientation

Le département de la Vienne a connu, sur la période 2017 à 2021, une tendance à la baisse du nombre d'accidents passant de 374 à 221. Le constat est similaire en ce qui concerne le nombre de blessés, qui est passé de 510 à 292 (-42,7 % entre 2017 et 2021), et le nombre de blessés hospitalisés (167 en 2017, 118 en 2021, soit une baisse de 29,3 %). Le nombre de tués a cependant fortement augmenté, passant de 19 en début du DGO précédent à 25 en 2021.

Fort de ce bilan sur les cinq années écoulées, il convient de maintenir un haut niveau d'exigence dans la lutte contre l'insécurité routière, et de continuer à développer les dynamiques entre les acteurs locaux de la sécurité routière.

C'est à travers ce cadre de travail multi-partenarial et sur la base d'un diagnostic partagé de l'accidentalité départementale, que ce Document général d'orientation (DGO) a été élaboré pour les cinq années à venir (2023-2027). Il définit les enjeux en matière de sécurité routière sur le territoire, et identifie les orientations d'actions à mener. Le DGO constitue ainsi un levier de mobilisation des acteurs, offrant une feuille de route stratégique, dans laquelle viendront s'inscrire les actions déployées sur le territoire.

1.2 La démarche d'élaboration

Afin d'obtenir une vision représentative de la diversité des acteurs locaux de la sécurité routière, la Préfecture de la Vienne a souhaité élargir le périmètre des partenaires invités à contribuer à l'élaboration du DGO 2023-2027. Les services de l'État, les forces de l'ordre, le Conseil départemental, les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires, la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT), la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM), ainsi que des représentants du milieu associatif ont pu croiser leurs visions et co-construire cette feuille de route sur la base de laquelle la politique départementale de sécurité routière va pouvoir se décliner ces cinq prochaines années.

Après une phase de lancement et la constitution du comité de pilotage, un état des lieux de l'accidentalité du département, ses particularités, et un bilan portant sur les cinq années précédentes ont été conduits.

Cette étape a permis de dégager les enjeux pour ce nouveau DGO, puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document. Les axes prioritaires ainsi déterminés sont constitués des enjeux nationaux impératifs et des enjeux locaux identifiés en complément :

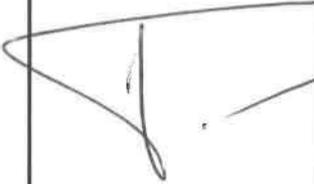
■ Les enjeux nationaux

- les deux-roues motorisés
- la conduite à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs)
- les nouveaux modes de mobilité dites « douces » (vélos et vélos électriques, engins de déplacement personnel motorisé, marche)
- les risques routiers professionnels

■ Les enjeux locaux

- les seniors de 65 ans et plus
- les jeunes entre 14 et 29 ans.

Chaque année, un bilan de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Cela permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

Le préfet de la Vienne	Le procureur de la République	Le président du Département de la Vienne	Le président de l'Association des maires de la Vienne
			

2

Diagnostic
territorial

2.1 Présentation générale du département

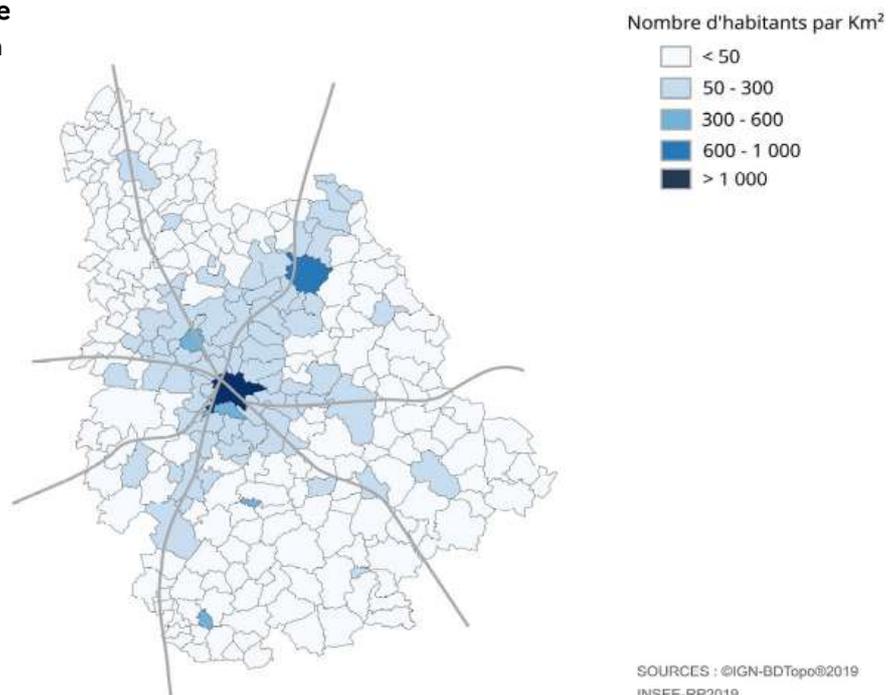
2.1 Population et territoire

L'économie du département de la Vienne se caractérise par le poids important des activités agricoles et du secteur tertiaire. Le foyer principal de l'activité humaine et économique se situe le long de la vallée du Clain, sur l'axe Poitiers-Châtelleraut, épine dorsale du département. Profitant de la dynamique de la Technopole du Futuroscope, la Vienne a connu ces quinze dernières années un important développement du secteur des services, représentant 40 % de son activité économique. Doté d'un patrimoine culturel et architectural privilégié, son chef-lieu, Poitiers, dispose d'un centre universitaire accueillant pas moins de 30 000 étudiants.

Comptant plus de 438 000 habitants pour une superficie de 6 990 km², soit une densité de près de 63 hab./km², la Vienne présente des soldes migratoires et naturels positifs.

La population de la Vienne est plus dense dans les aires urbaines de Poitiers et Châtelleraut ainsi que les communes à leur périphérie.

Densités de population



■ Par ailleurs, selon les indicateurs ILSR (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière), le département de la Vienne se classe dans la famille des départements ruraux à faible densité de population, au même titre qu'une trentaine d'autres départements.

La spécificité d'un territoire (nombre d'habitants, densité de population, répartition du trafic selon les réseaux, climat etc) impacte la typologie des mobilités, ainsi que l'accidentalité.

L'ONISR a constaté pour l'année 2021 que les départements de ce type, avec 1865 personnes tuées, concentrent 63 % de la mortalité routière pour seulement 46 % de la population française. En lien avec les vitesses pratiquées, la gravité des accidents est nettement plus forte que dans les territoires non ruraux : on y relève 2,6 fois plus de personnes tuées rapportées au nombre de blessés.

Malgré cette disparité qui persiste, la dynamique est plutôt à la baisse concernant les territoires ruraux peu denses, qui en 2021 comptent 238 personnes tuées de moins qu'en 2019. Plus largement, sur la période 2010 à 2019, la baisse de la mortalité dans ces territoires a été 1,4 fois plus forte que dans les territoires non ruraux, avec une évolution globale de -21 % en 10 ans.

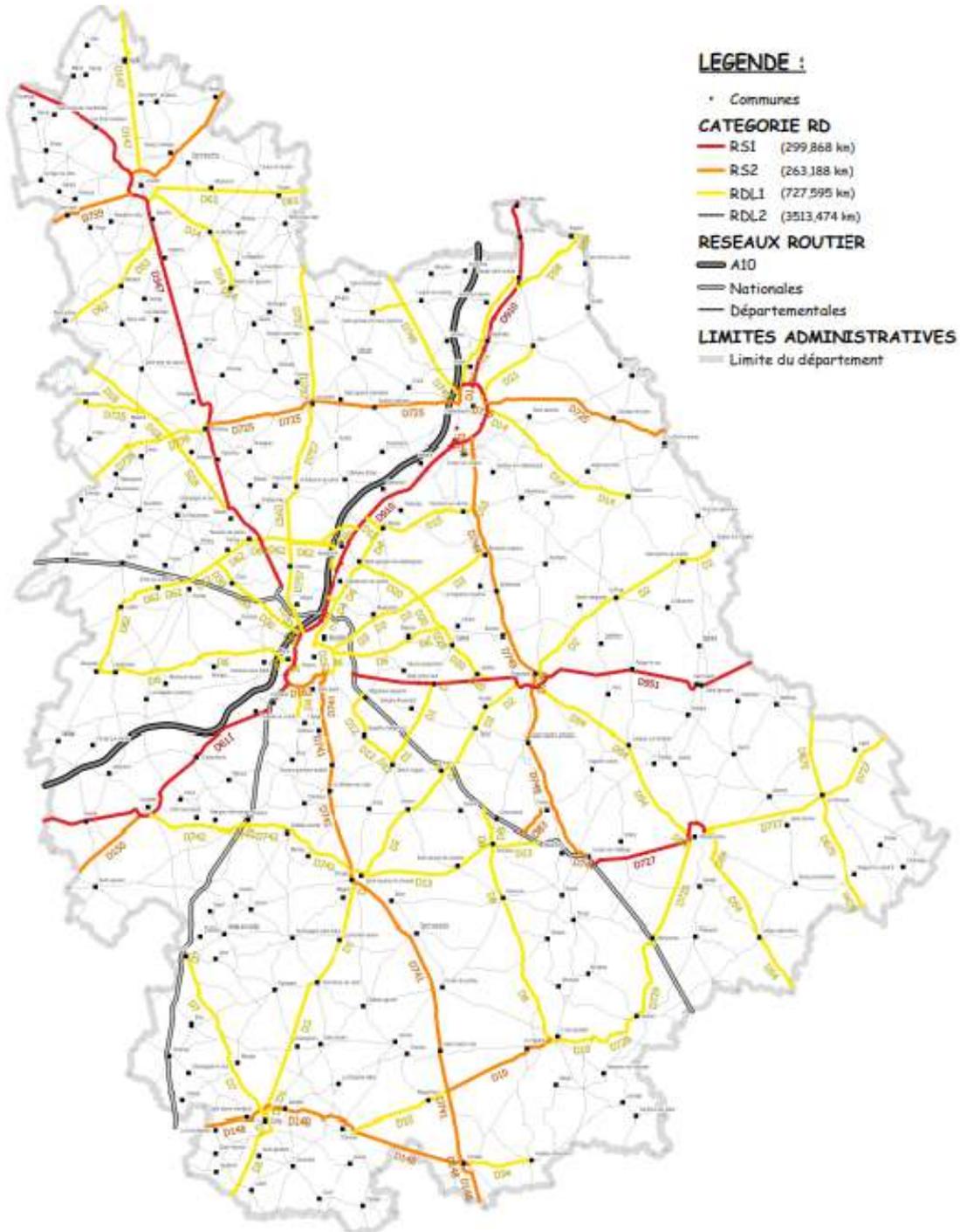
Comparaison de la Vienne avec les autres départements à faible densité de population

	Moyenne de tués par an	Moyenne de tués par million d'habitant
Département de la Vienne	23	51
Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

En comparaison avec la moyenne des autres départements ruraux à faible densité de population, le nombre de tués moyen annuel est moindre dans la Vienne, il en va de même lorsque l'on compare à l'ensemble de la France métropolitaine. En revanche, lorsque l'on le rapporte à la population, le nombre de tués par million d'habitants de la Vienne est supérieur à la valeur moyenne nationale.

2.1.2 Réseau Routier et trafic

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL



■ Le réseau routier départemental se caractérise par trois routes nationales structurantes, qui supportent un trafic dense de véhicules, et par un maillage dense de routes départementales.

La RN10, en direction de Paris vers le Nord et de Bordeaux vers le Sud, compte en moyenne 32 000 véhicules par jour à hauteur de Croutelle, dont un quart de poids lourds à rayonnement européen.

La RN147, en direction de Limoges vers le Sud-Est, compte elle aussi jusqu'à 32 000 véhicules quotidiennement, en contournement de Poitiers, dont 10 % sont des poids lourds.

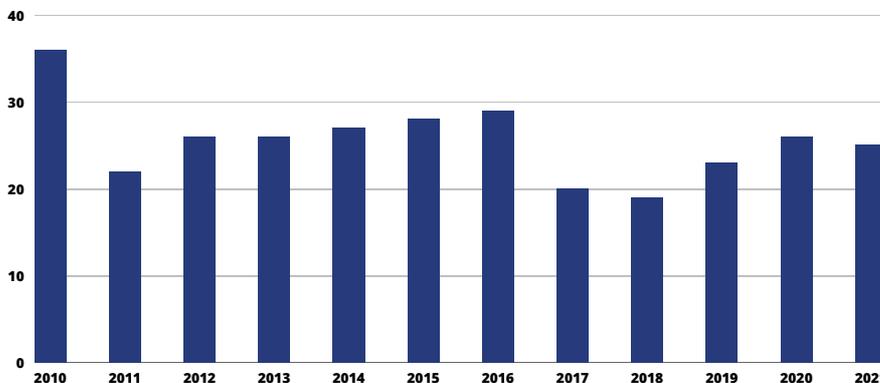
Dans une moindre mesure, la RN 149 en direction de Nantes vers l'Ouest, compte jusqu'à 12 000 véhicules par jour à hauteur de Vouillé, dont près de 17 % sont des poids lourds.

Certaines routes départementales supportent elles-aussi un trafic important. La RD910 à hauteur de Chasseneuil-du-Poitou, compte ainsi 30 000 véhicules par jour, contre 23 000 sur la RD162 à hauteur de Saint-Benoît, ou encore 16 000 sur la RD161 en contournement de Châtelleraut.

2.1.3 Caractéristiques générales de l'accidentalité

2.1.3.1 Mortalité routière, les victimes

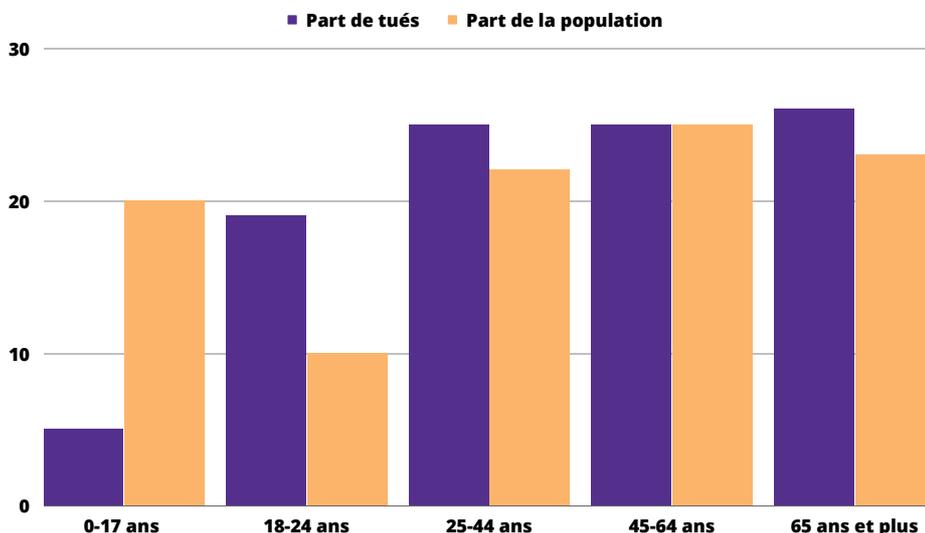
Nombre de personnes tuées par année depuis 2010



On comptabilise 113 tués entre 2017 et 2021.

Dans ce graphe d'évolution « longue » on constate une baisse de la mortalité. Le nombre de tués par année est passé sous la barre des trente depuis 2011. On note une baisse de 30,5 % du nombre de tués entre 2010 et 2021.

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

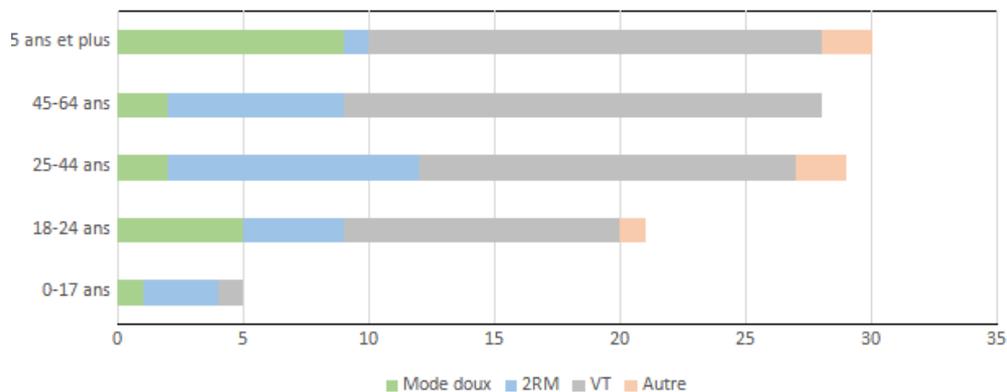


En 2021 un quart de la population a entre 45 et 64 ans et regroupe sensiblement un quart des tués entre 2017 et 2021.

La tranche d'âge des 65 ans et plus compte la plus grande part de tués dans le département ces cinq dernières années.

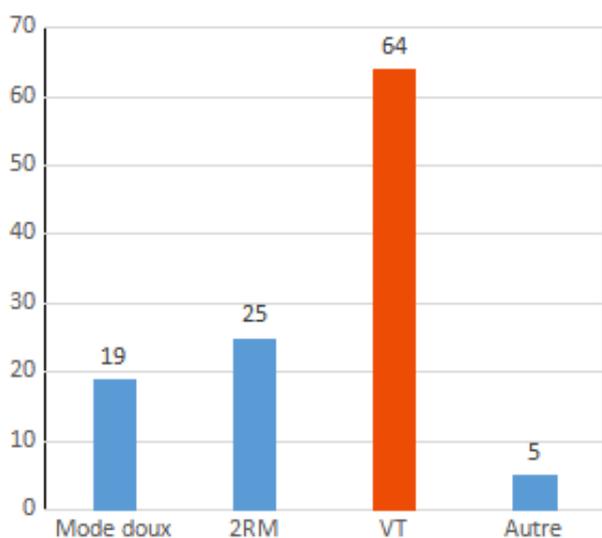
On remarque enfin une sur-représentation des 18-24 ans parmi les tués sur les routes de la Vienne. Ils ne représentent que 10 % de la population mais 19 % des tués sur la période 2017-2021.

Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



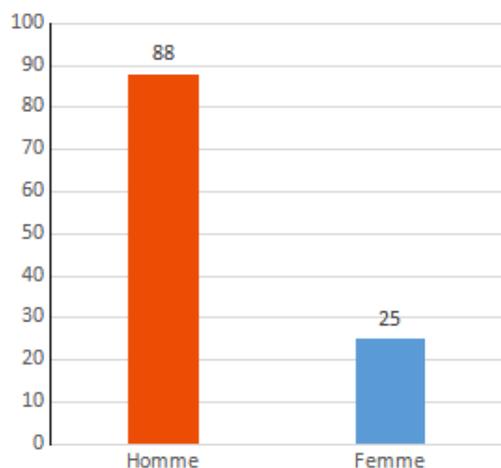
Parmi les classes d'âge évoquées précédemment, toutes comportent une majorité de victimes en véhicule de tourisme. Seuls les 0-17 ans, qui ne sont pas encore détenteurs du permis de conduire, déplorent plus de victimes en deux-roues motorisés.

Nombre de tués par mode 2017-2021



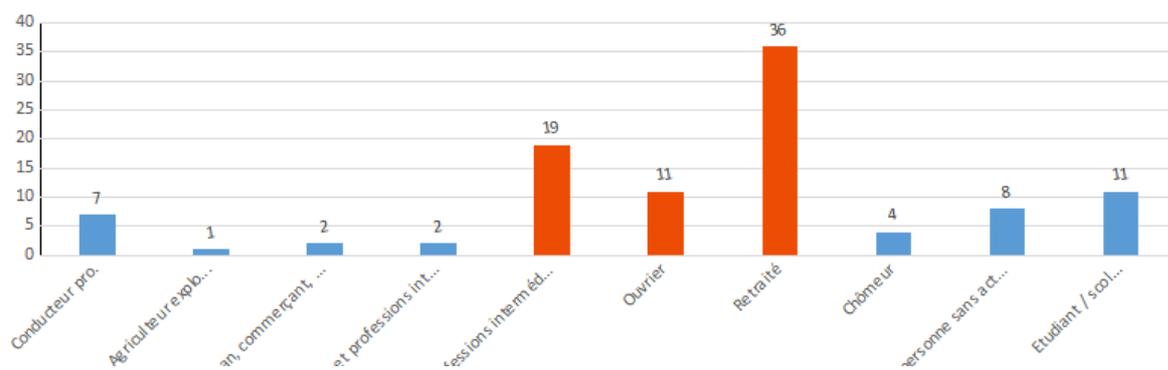
Le mode véhicule de tourisme a engendré entre 2017 et 2021 plus de la moitié des tués (56,6 %).

Nombre de tués par sexe 2017-2021



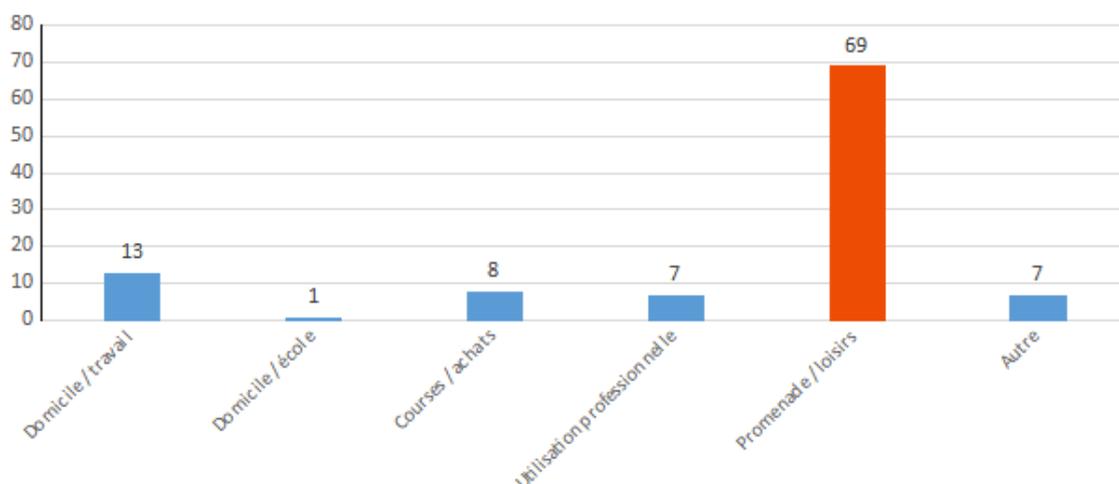
Les tués sont majoritairement de sexe masculin (près de 78 %).

Nombre de tués par la catégorie socio-professionnelle connue 2017-2021



Près de 32 % des tués sont des retraités, près de 17 % faisaient partie des professions intermédiaires ou étaient employés, et près de 10 % étaient ouvriers. On dénombre 12 tués dont l'activité socio-professionnelle est inconnue, soit environ 10 %.

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



61 % des accidents mortels surviennent lors des trajets de type promenades/loisirs. Près de 19 % correspondent à des déplacements professionnels, que ce soit en domicile travail / école ou en missions. 7 % des motifs de trajet ne sont pas renseignés.

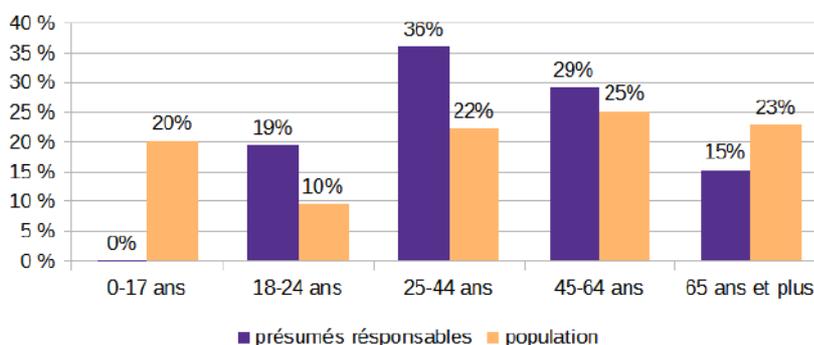
La majorité des tués dans le département de la Vienne sont résidents de ce département (59 %), contre 13 % vivants dans un autre département et 27 % dont on ne connaît pas le département de résidence.

2.1.3.2 Mortalité routière, les présumés responsables

Les données utilisées dans cette partie du DGO le sont sur les années 2019, 2020 et 2021. On comptabilise 72 présumés responsables d'un accident mortel entre 2019 et 2021.

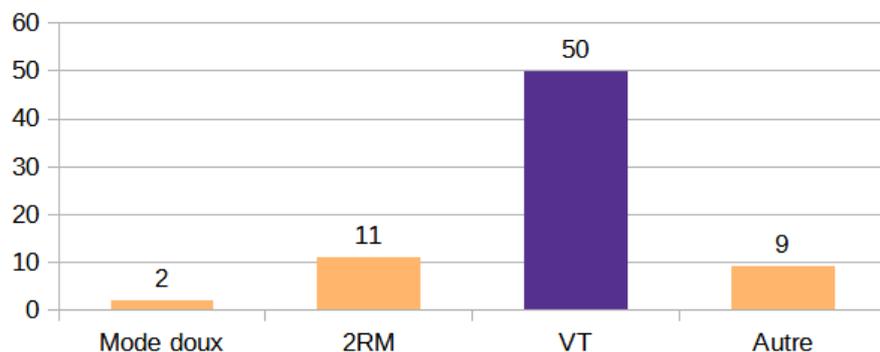
Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels

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



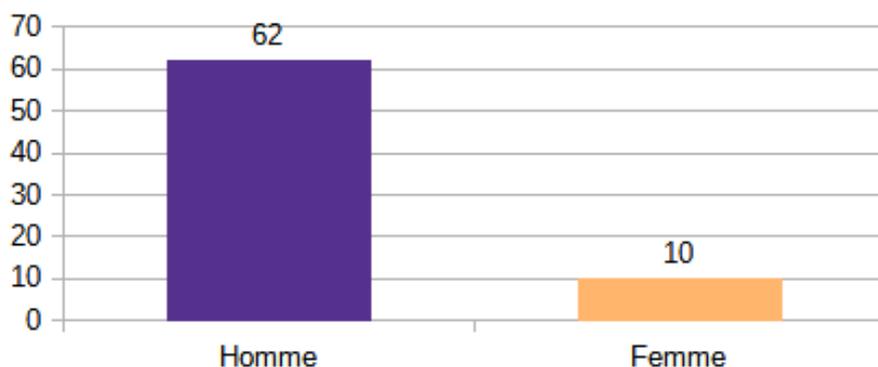
La majorité (65%) des présumés responsables a entre 25 et 64 ans. On note par ailleurs une sur-représentation des 18-24 ans.

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



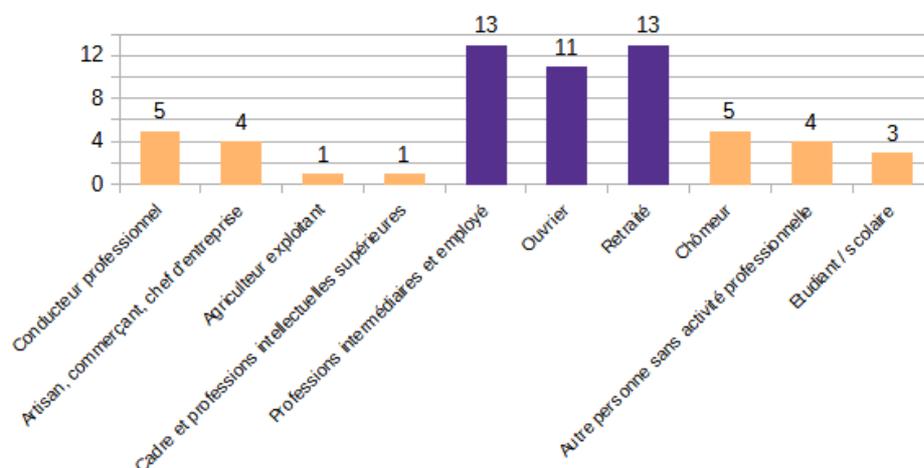
Près de 70 % de ces présumés responsables conduisaient un véhicule de tourisme.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par sexe 2019-2021



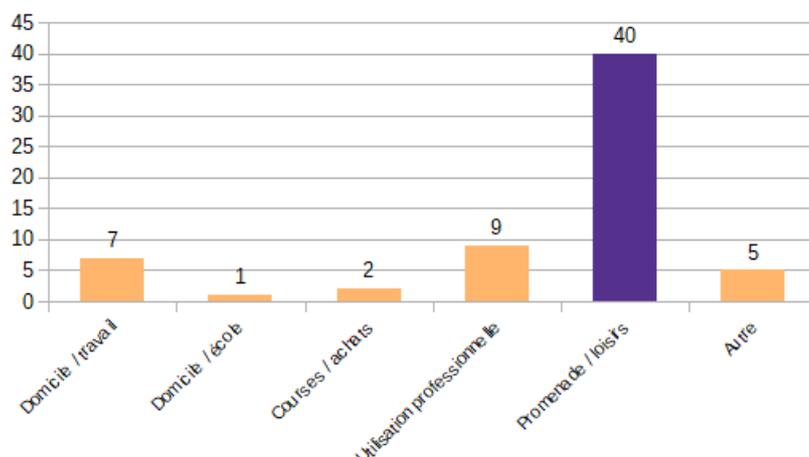
Les présumés responsables sont majoritairement de sexe masculin (86 %).

Nombre de présumés responsables selon la CSP connue 2019-2021



Les présumés responsables appartiennent principalement à la catégorie des professions intermédiaires et employés, des retraités, et des ouvriers. Il est à souligner que plus de 16 % des catégories socio-professionnelles sont non renseignées.

Nombre de présumés responsables selon la CSP connue 2019-2021



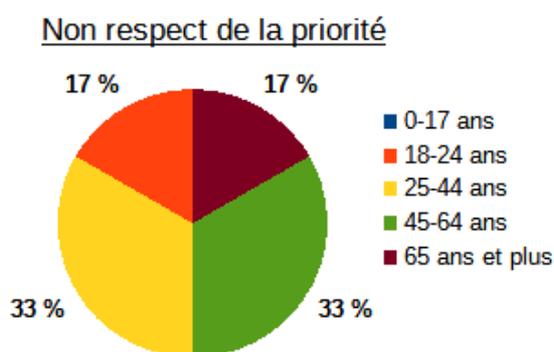
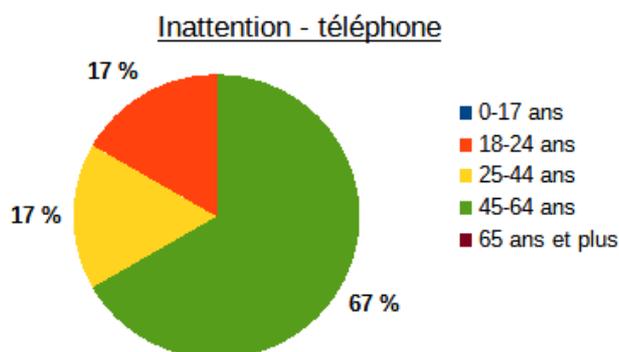
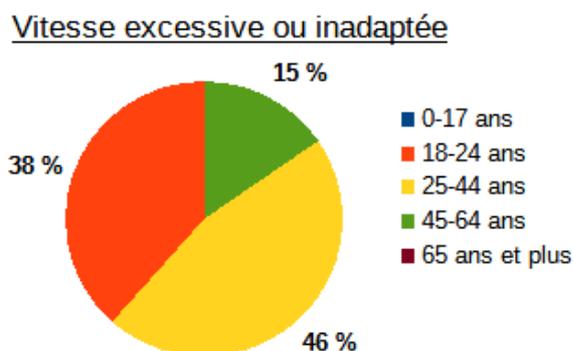
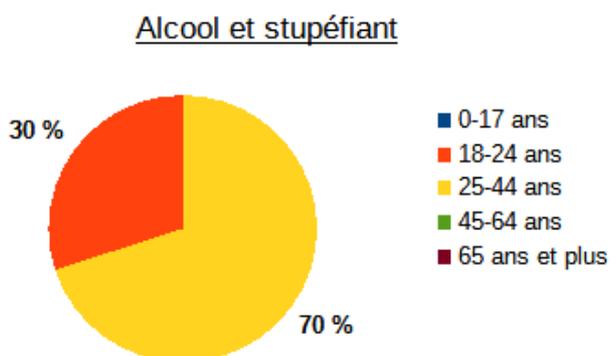
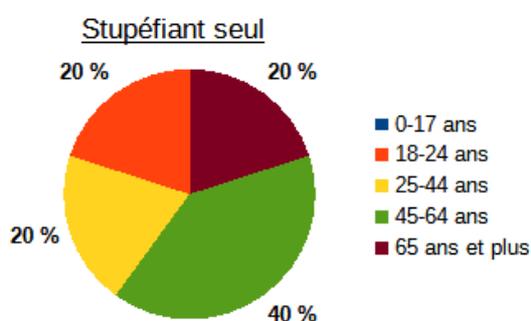
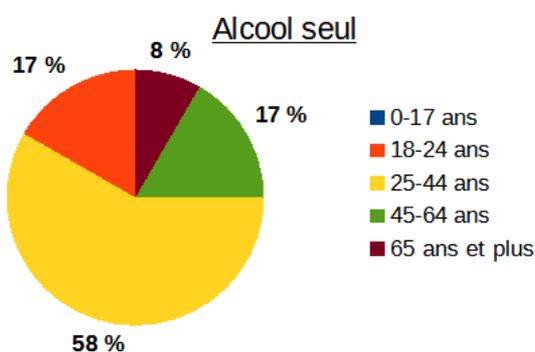
Les présumés responsables circulent majoritairement sur des trajets promenade/loisirs lorsque surviennent les accidents. 11 % des motifs de trajet ne sont pas renseignés. La majorité des présumés responsables sont résidents du département de la Vienne (plus de 73 %), tandis que 22 % vivent dans un autre département. 4 % des départements de résidences des présumés responsables nous sont inconnus.

Les facteurs d'accidents mortels pour les présumés responsables

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	13	0	13
Alcool seul	11	1	12
Stupéfiant seul	4	0	4
Alcool et stupéfiant	10	0	10
Inattention - téléphone	4	2	6
Non respect de la priorité	4	2	6
Malaise	6	0	6
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	1	0	1
Contresens	4	1	5
Dépassement dangereux	2	1	3
Changement de file	4	0	4
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	0	0	0
Autre cause	3	1	4
Cause indéterminée	13	2	15
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	80	10	90

Lorsque les causes des accidents mortels sont connues, il ressort que la mortalité est principalement due à la vitesse, la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants. Ces tendances sont fortement impactées par les facteurs relevés chez les hommes, hyper-représentés parmi les présumés responsables d'accidents mortels. Les facteurs relevés chez les femmes laissent plutôt apparaître l'inattention et l'usage de distracteurs, ou encore le non respect des priorités. Dans près de 17 % des cas, la cause de l'accident mortel reste indéterminée.

Les facteurs d'accidents mortels pour les présumés responsables par catégorie d'âge



On remarque que la tranche d'âge des 25-44 ans est fortement représentée lorsqu'il s'agit d'alcool, d'alcool+stupéfiant, de vitesse excessive ou inadaptée et de non-respect de la priorité.

Les 45-64 ans sont plutôt concernés par l'usage des stupéfiants, l'inattention, le téléphone ainsi que le non-respect de la priorité.

Pour les 18-24 ans, la vitesse excessive ou inadaptée, ainsi que le facteur simultané alcool et stupéfiant ressortent comme facteurs prépondérants.

2.1.3.3 Focus sur le risque routier professionnel

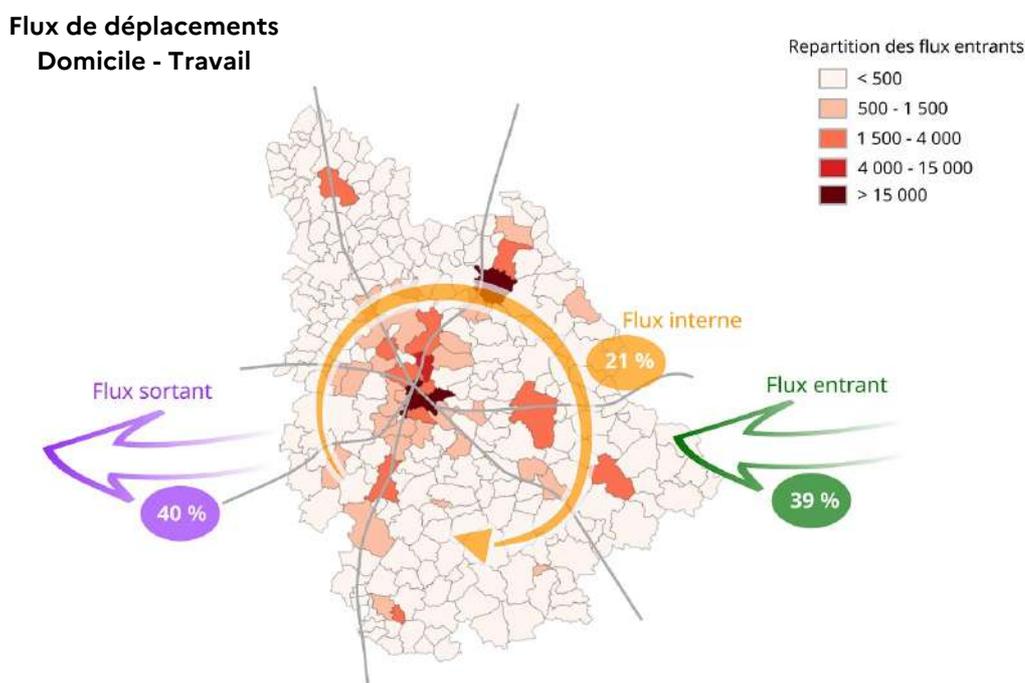
■ Sur la période 2017-2021 on compte 113 tués sur les routes du département.

19 personnes (près de 17 % du total des tués) sont décédées dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail, et 41 personnes (36 % du total des tués) dans un accident impliquant un usager en trajet professionnel.

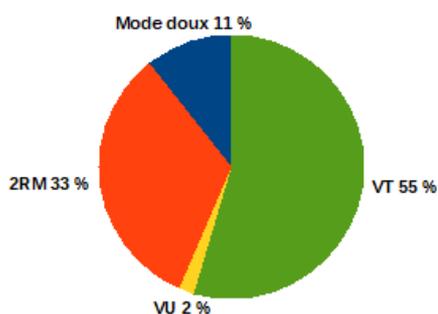
Durant ces 5 ans, 60 personnes ont donc perdu la vie dans le cadre du risque routier professionnel, soit 53 % des tués sur la période.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail ils sont principalement en flux sortants du département et en flux entrant vers le département.

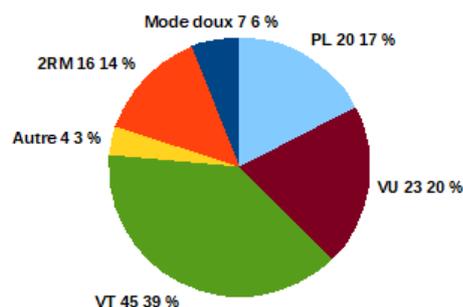
Les 21 % de déplacements internes se concentrent majoritairement vers Poitiers et Châtelleraut, ainsi que leurs communes directement limitrophes.



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



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



Le véhicule de tourisme est le mode de transport le plus accidentogène dans les trajets domicile-travail et les trajets professionnels.

Un tiers des victimes en trajet domicile-travail conduisaient un deux-roues motorisé.

Pour les trajets de type « mission », les véhicules utilitaires et les poids lourds sont également fortement représentés parmi les modes de déplacements à l'origine des accidents mortels.

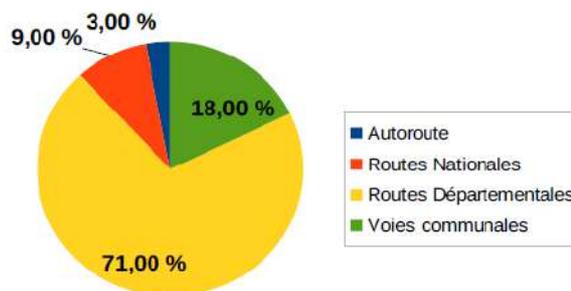
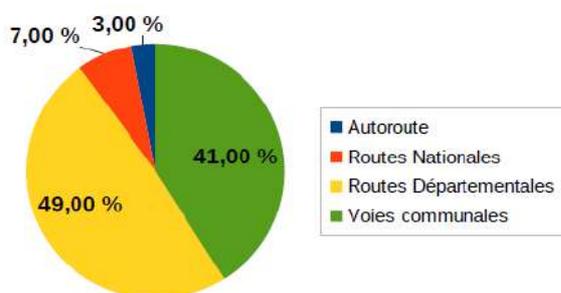
2.1.3.4 Victimes selon les réseaux routiers

Les accidents par types de routes – 2017-2021

Autoroute	42
Routes Nationales	101
Routes Départementales	729
Voies communales	609
	1481

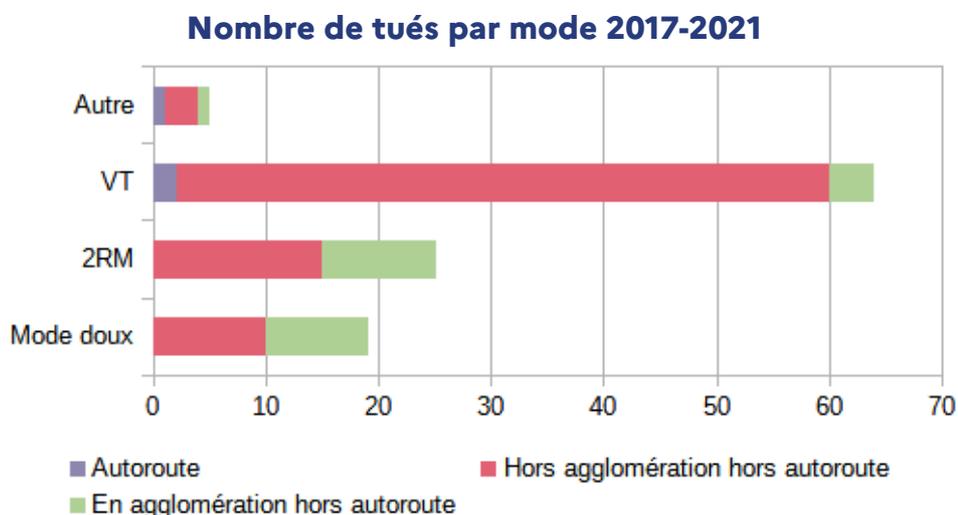
Les tués par types de routes – 2017-2021

Autoroute	3
Routes Nationales	10
Routes Départementales	80
Voies communales	20
	113



On compte 1336 accidents dans la Vienne entre 2017 et 2021. Cependant cette étude fait état de 1481 accidents car 1 accident peut être situé en intersection.

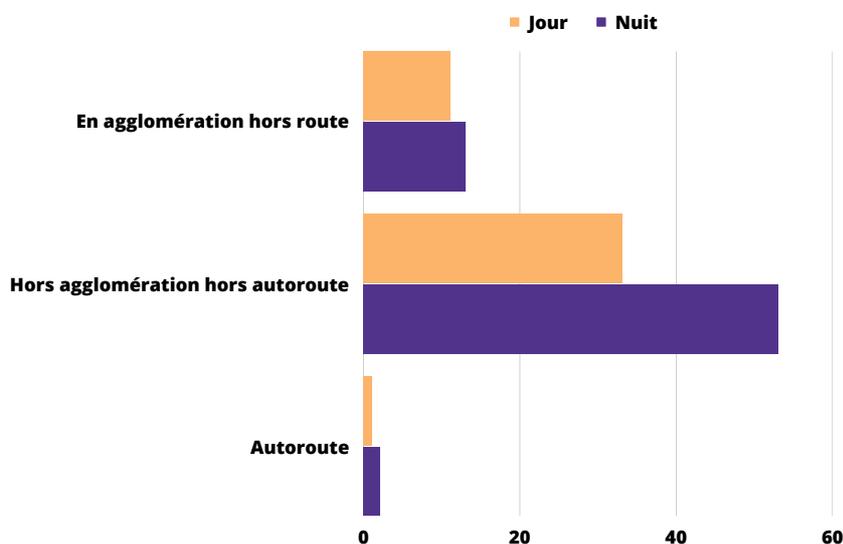
Près de la moitié des accidents se déroule sur les routes départementales, provoquant plus de 70 % des tués ces cinq dernières années. Ces chiffres sont conformes à l'importance du réseau qui maille le département, sur lequel se concentre la majorité du trafic.



Les accidents mortels ayant lieu majoritairement hors agglomération concernent prioritairement les véhicules de tourisme. En agglomération, la part des modes doux et des deux-roues motorisés dans les accidents mortels est plus importante.

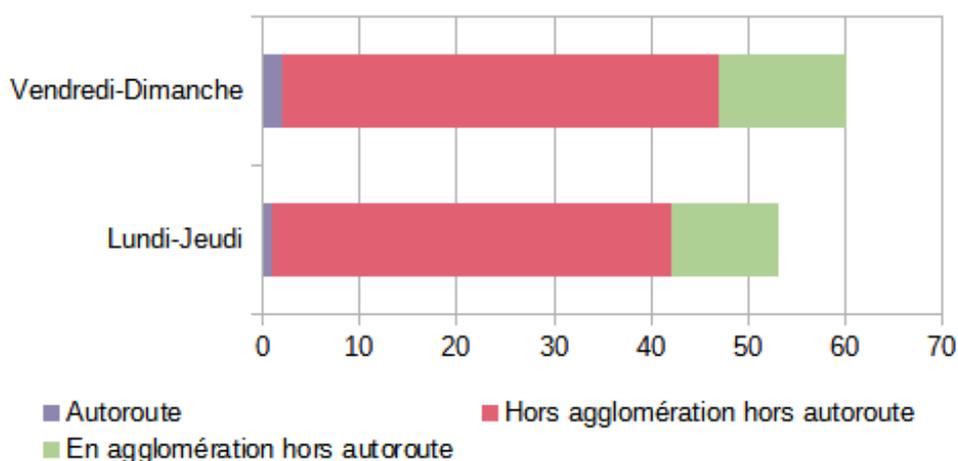
2.1.3.5 Temporalité de l'accidentalité

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



Si les accidents mortels surviennent principalement dans la journée hors agglomération, on constate un relatif équilibre dans leur survenue de jour ou de nuit lorsqu'ils ont lieu en agglomération.

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



Qu'ils se déroulent en agglomération ou hors agglomération, les accidents mortels surviennent principalement en fin de semaine.

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

2.2.1 Typologie des accidents

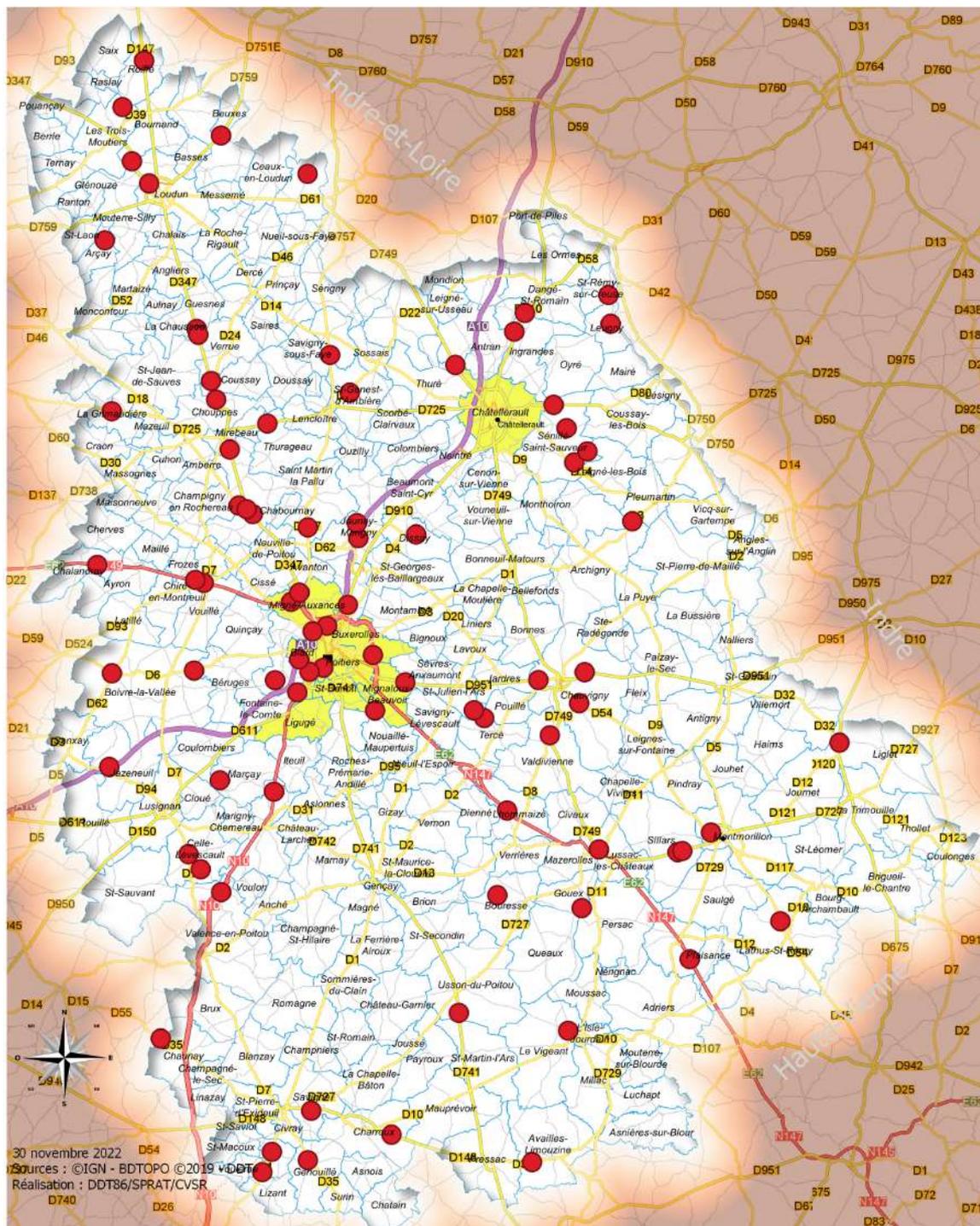
Répartition des victimes (blessés et tués) selon le type de véhicules impliqués 2017-2021(hors autoroute)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENTS SANS TIERS	0	2	12	37	187	9	11	0	2	260
COLLISIONS AVEC TIERS										
Piéton	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Vélo	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Moto	1	0	0	0	3	0	0	0	0	4
VL	12	14	18	34	265	12	3	1	0	359
VU	0	4	0	9	37	6	0	0	0	56
PL	1	1	2	3	28	4	0	0	0	39
TC	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Autre	0	1	0	6	4	0	0	0	1	12
MULTICOLLISION	2	0	2	3	91	8	4	0	1	111
TOTAL	16	22	34	93	619	40	18	1	4	847
<i>Part de victimes</i>	2%	3%	4%	11%	73%	5%	2%	0%	0%	100,00%

On constate que les collisions hors agglomération surviennent principalement entre les véhicules de tourisme eux-mêmes, mais également entre les véhicules de tourisme et les motos, les véhicules utilitaires et les poids lourds.

Il est à noter que plus que 13 % des blessés et/ou tués le sont dans un accident de type « multicollision ».

Accidents mortels hors agglomération 2017-2021

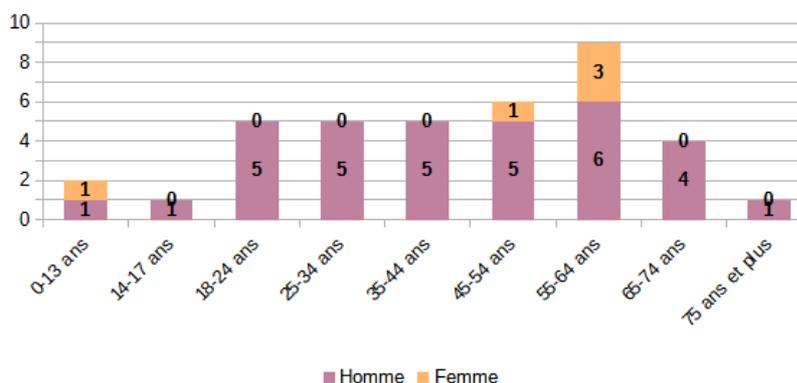


On compte 82 accidents mortels hors agglomération entre 2017 et 2021 dans la Vienne ; pour un total de 89 tués.

2.2.2 Mode doux

Les modes de mobilité douce désignent à la fois les déplacements non carbonés (marche, vélo et trottinette non électriques, rollers...) et les déplacements émetteurs de faible ou très faible émissions de gaz à effet de serre, dont les engins de déplacement personnel motorisés et les vélos à assistance électrique.

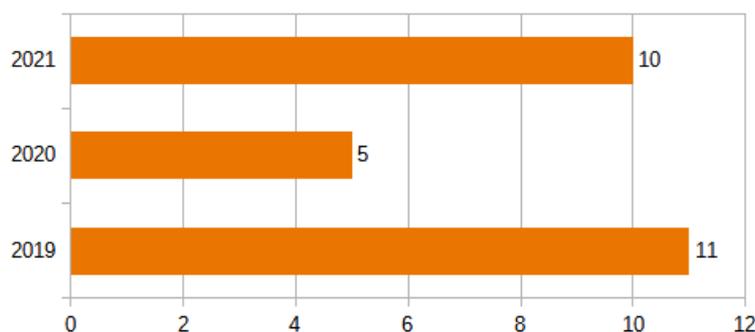
Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



Les victimes d'accidents en transports dits « doux » sont principalement de sexe masculin (près de 87 %).

La tranche d'âge la plus impactée par ce genre d'accidents est celle des 55-64 ans (plus de 23 %).

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



On constate un creux en 2020 concernant les accidents en mode doux hors agglomération. Ce creux est sans doute lié aux restrictions de circulation liées à la Covid-19.

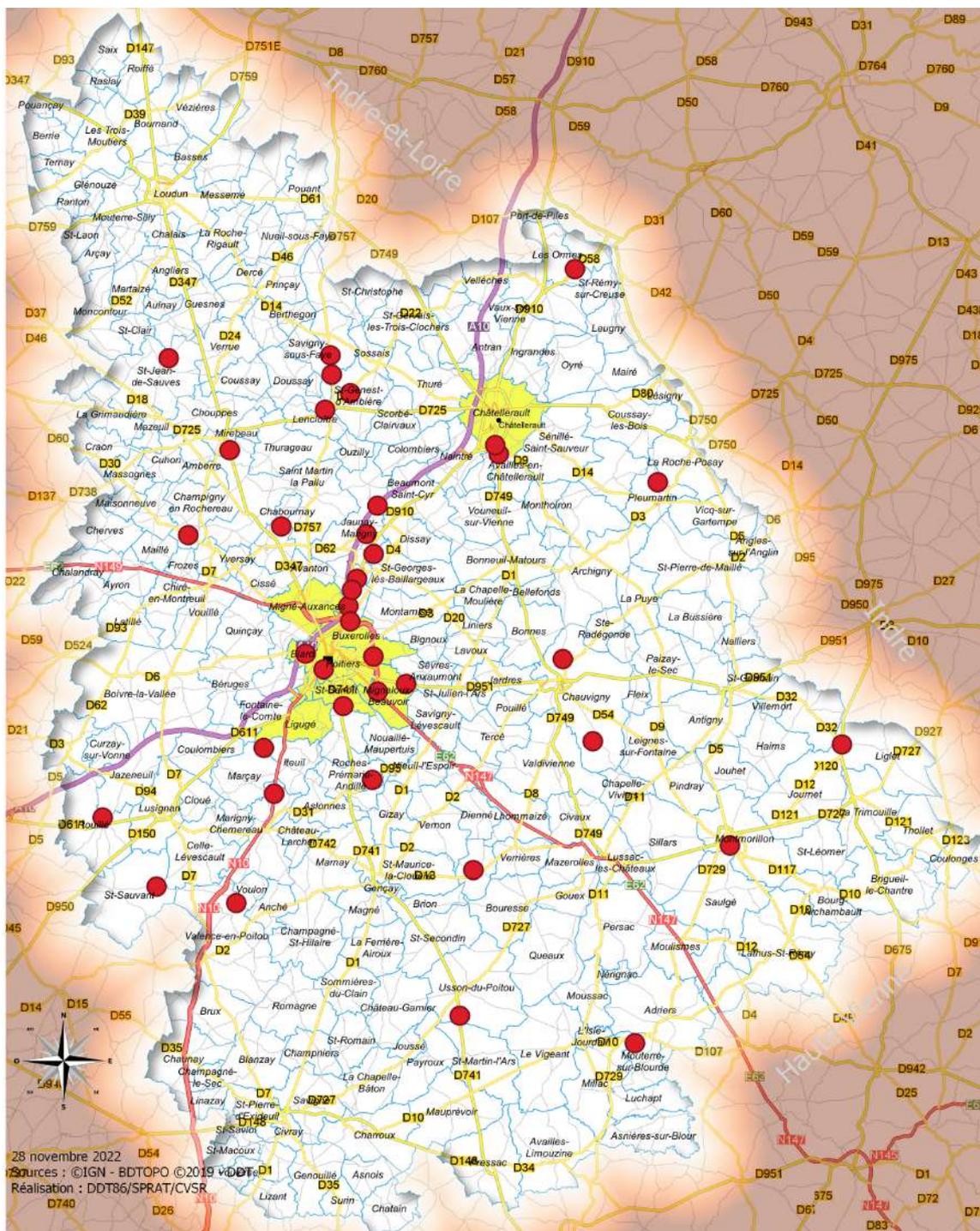
Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



C'est durant la période printanière, puis en juillet et septembre que l'on compte le plus de victimes en « mode doux ».

Inversement, les mois automnaux et hivernaux, moins propices aux mobilités douces, comptent moins de victimes.

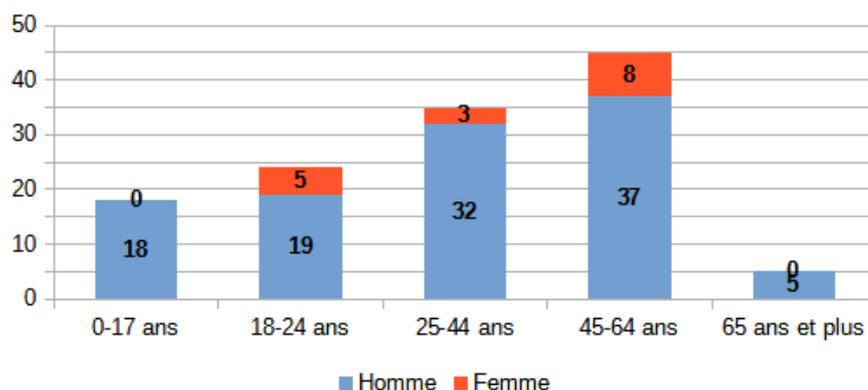
Accidents impliquant un usager en mode doux hors agglomération 2017-2021



On compte 38 accidents impliquant un usager en mode doux hors agglomération entre 2017 et 2021, essentiellement concentrés autour de la Communauté urbaine de Grand Poitiers.

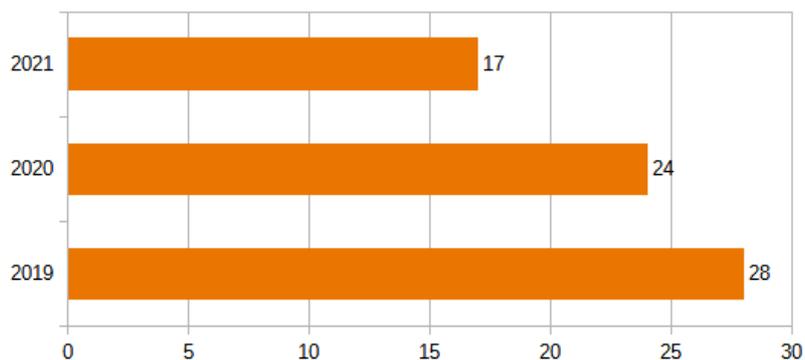
2.2.3 Deux-roues motorisées

Victimes en deux-roues motorisés par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



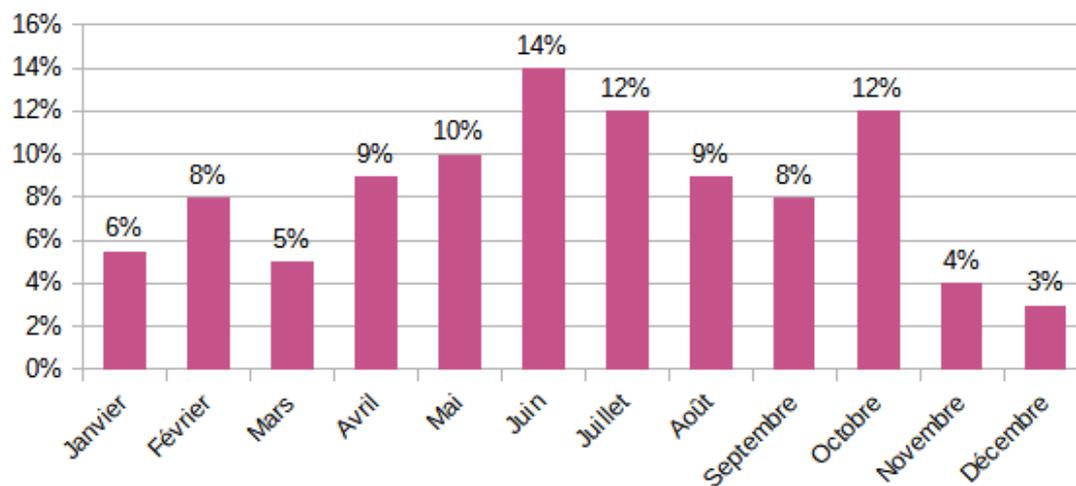
Les victimes dans les accidents incluant les deux-roues motorisés entre 2017 et 2021, hors agglomération, sont principalement des hommes âgés de 25 à 64 ans. On compte pour ce type d'accident seulement 12,5 % de victimes de sexe féminin. La catégorie la plus impactée est celle des 45-64 ans.

Évolution des victimes en deux-roues motorisées entre 2019 et 2021 hors agglomération



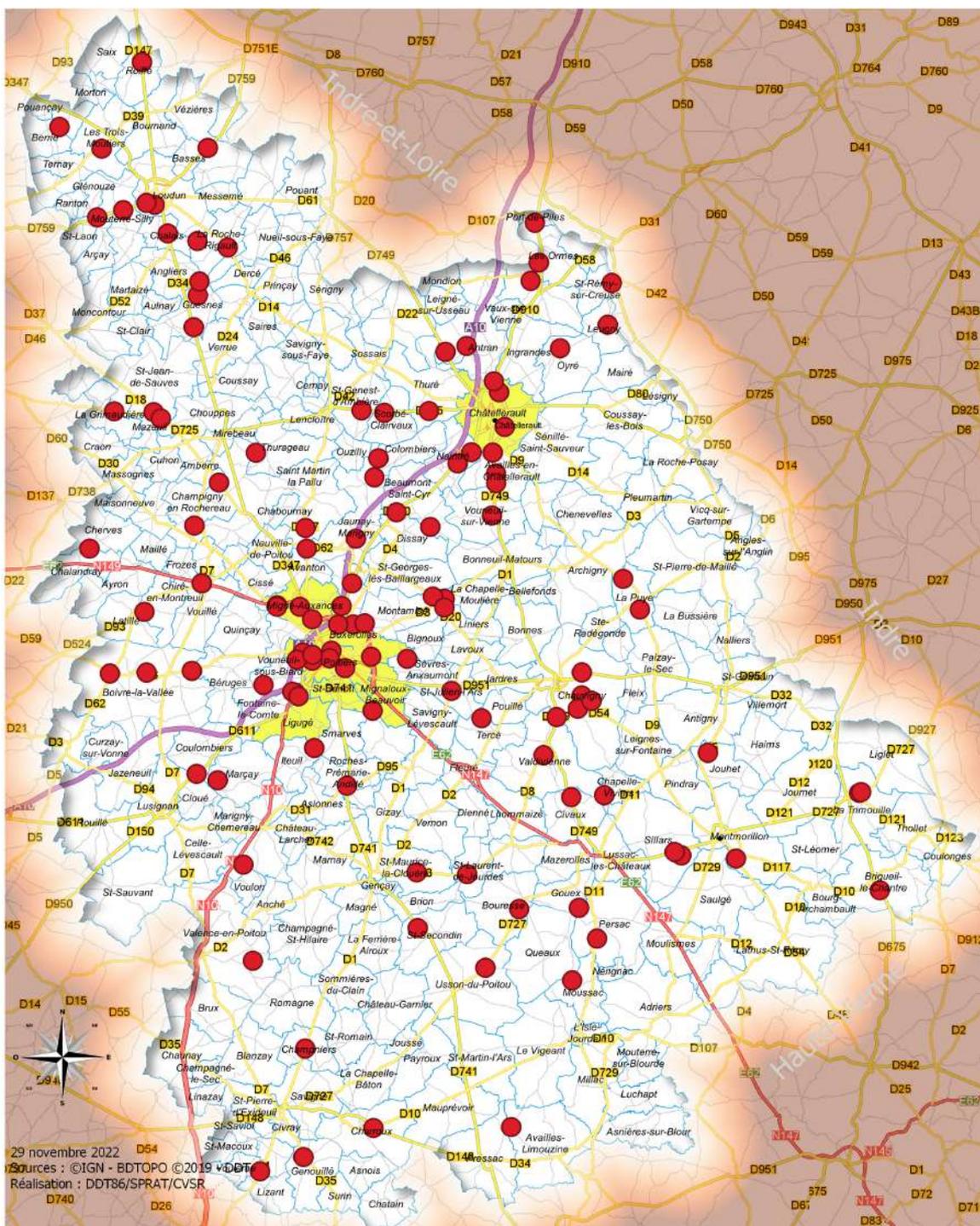
On observe une baisse de 39 % du nombre de victimes entre 2019 et 2021.

Répartition des victimes en deux-roues motorisés selon le mois hors agglomération 2017-2021



C'est entre mai et juillet, puis en octobre que l'on compte le plus de victimes en deux-roues motorisés.

Accidents impliquant un usager en deux-roues motorisés hors agglomération 2017-2021

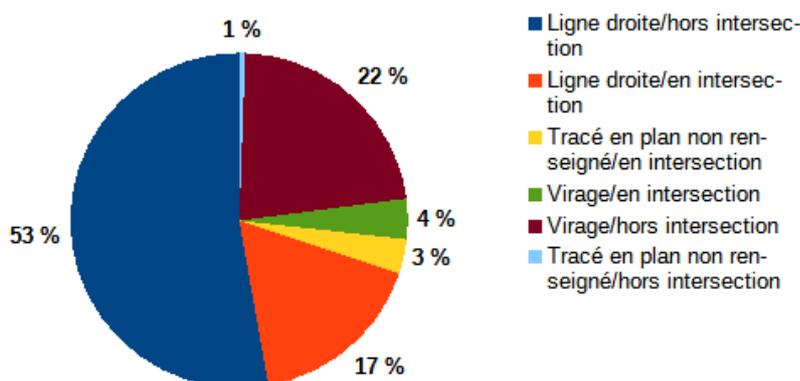


On compte 120 accidents impliquant un usager en deux-roues motorisés hors agglomération entre 2017 et 2021.

Ceux-ci sont répartis de façon diffuse sur le territoire, avec une densité plus forte autour des agglomérations de Poitiers et Châtelleraut.

2.2.4 Facteurs spécifiques

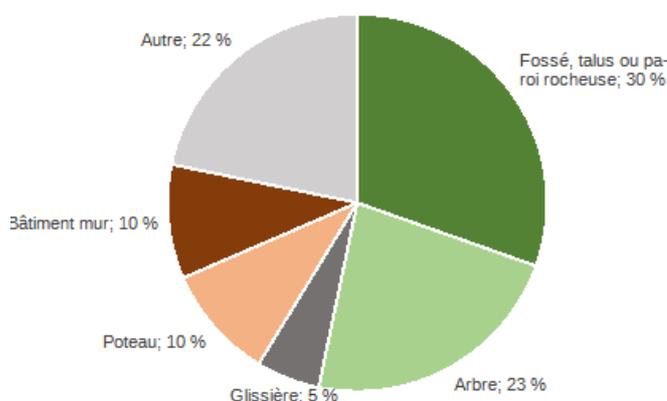
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Ce diagramme en secteur nous permet d'évaluer la part de victimes hors agglomération selon le tracé de la route (accidents en ligne droite, dans un virage, en intersection, hors intersection).

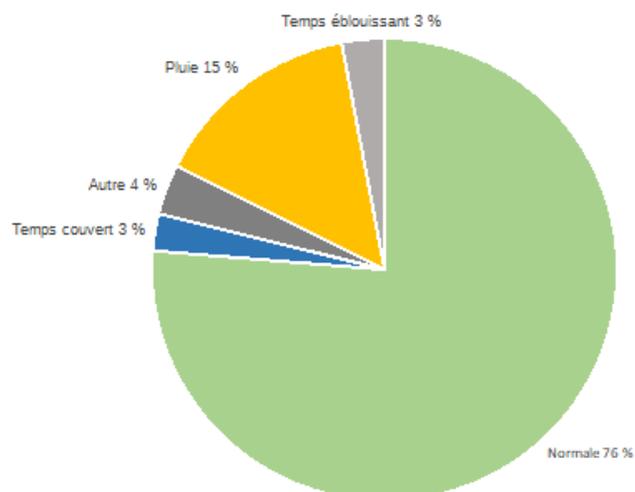
On constate que les victimes sont accidentées principalement dans des lignes droites (70 %) et hors intersection (près de 76 %).

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



Hors agglomération les obstacles heurtés sont principalement des fossés, talus et parois rocheuses.

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



Hors agglomération, les accidents ont lieu pour les trois quarts d'entre-eux dans des conditions météorologiques normales.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

2.3.1 Contexte et typologie des accidents

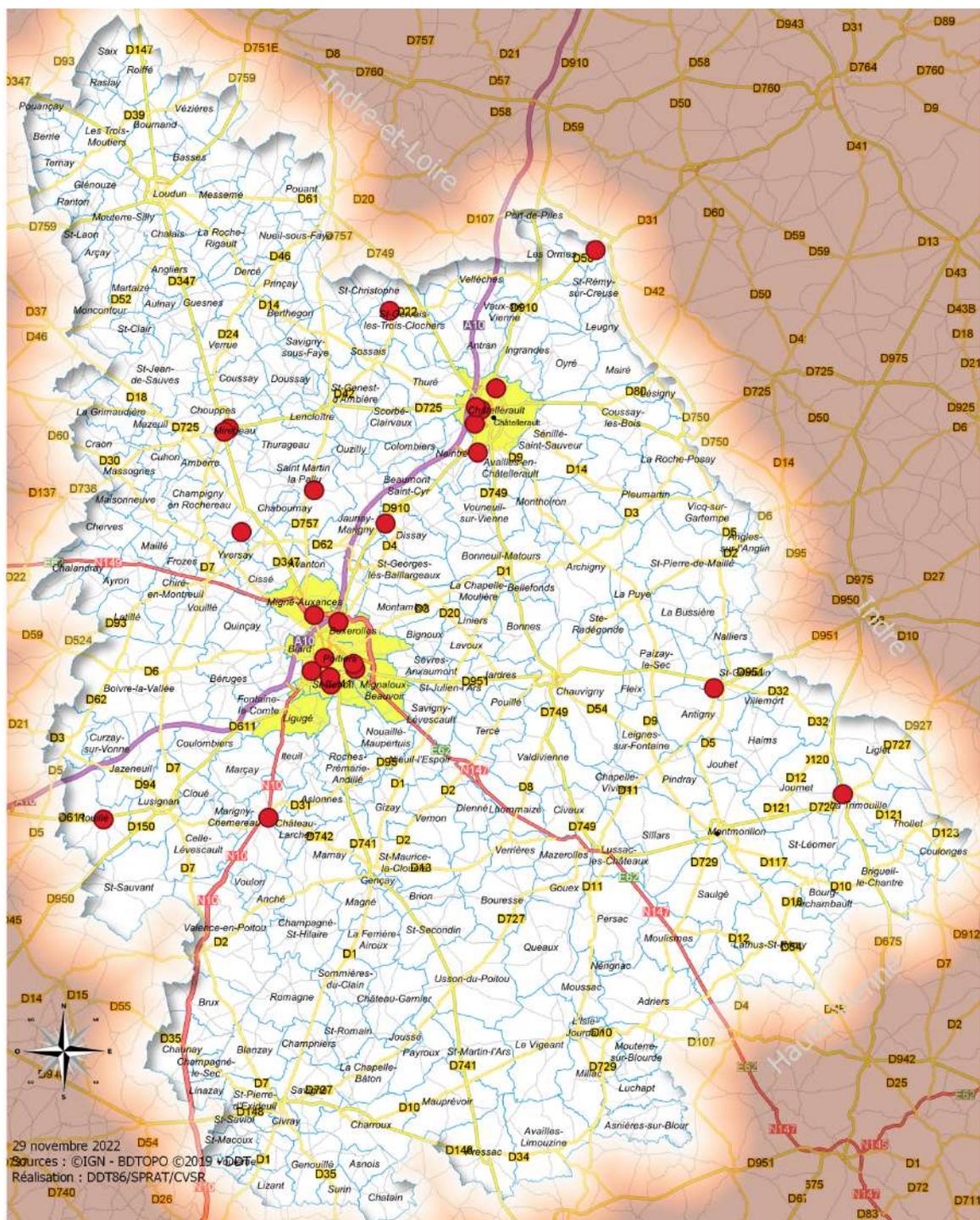
« Répartition des victimes (blessés et tués) selon le type de véhicules impliqués 2017-2021 »

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	18	24	75	4	1	3	4	132
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	2	0	3	0	0	0	0	6
Vélo	2	1	0	1	0	0	0	0	0	4
Cyclo	8	0	6	1	4	2	0	0	0	21
Moto	3	1	1	2	4	0	0	0	0	11
VT	124	64	81	90	276	8	0	0	7	650
VU	13	10	3	4	29	2	0	0	0	61
PL	2	1	1	0	7	6	0	0	0	17
TC	3	0	3	0	5	0	0	0	0	11
Autre	3	0	1	0	4	0	0	0	0	8
MULTICOLLISION	9	3	3	5	83	3	0	0	2	108
TOTAL	167	84	119	127	490	25	1	3	13	1029
<i>Part de victimes</i>	16%	8%	12%	12%	48%	2%	0%	0%	1%	100,00%

On constate que les collisions en agglomération surviennent principalement entre les véhicules de tourisme eux-mêmes, mais également entre les véhicules de tourisme et les piétons, les motos, les cyclos et les vélos.

Plus de 10 % des blessés et/ou tués le sont dans un accident de type « multi-collision ».

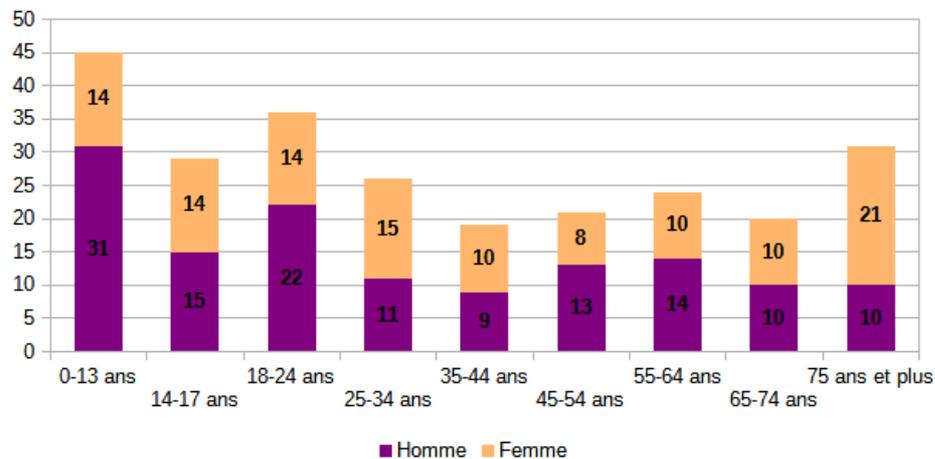
Accidents impliquant un usager en mode doux hors agglomération 2017-2021



On compte 24 accidents mortels en agglomération entre 2017 et 2021 dans la Vienne ; pour un total de 24 tués. La majorité concerne les agglomérations de Poitiers et de Châtellerault.

2.3.2 Mode doux

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021

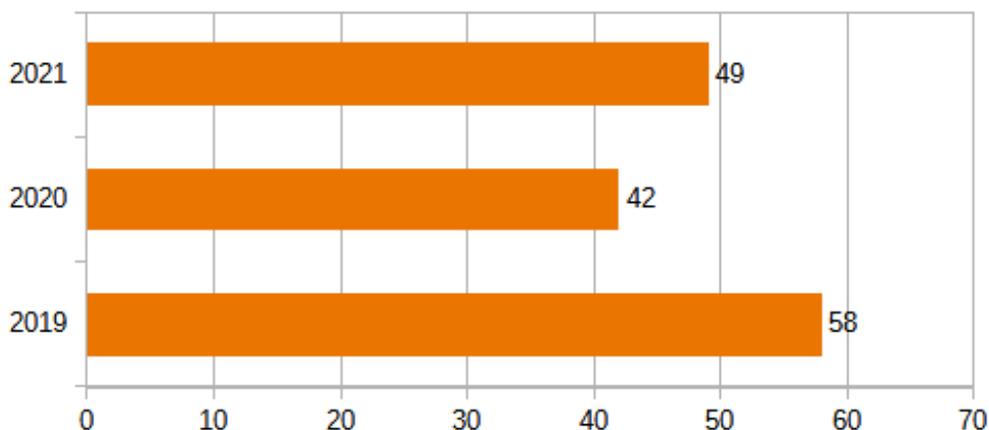


A l'inverse des accidents qui ont lieu hors agglomération, les victimes d'accidents en modes doux en agglomération sont aussi bien des hommes (54%) que des femmes (46%).

Chez les 25-44 ans, comme chez les 75 ans et plus, les femmes sont même majoritairement impactées.

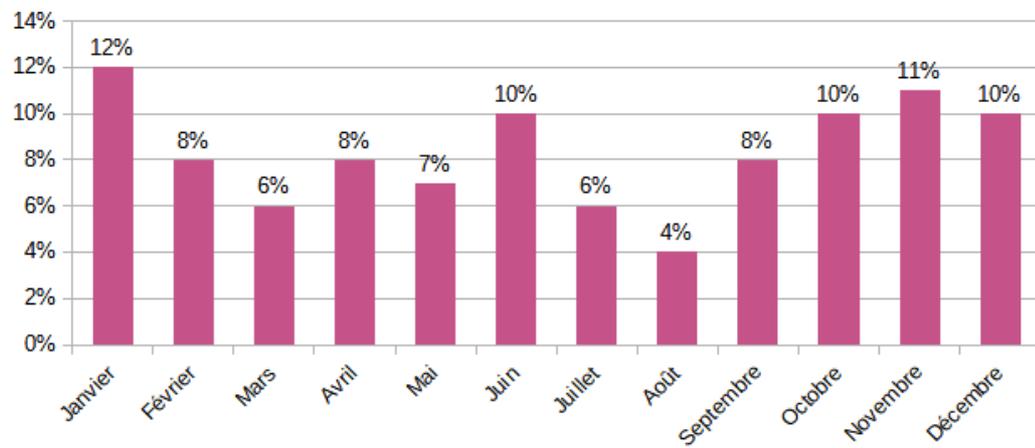
Tous sexes confondus, la tranche d'âge la plus impactée par ce genre d'accidents est celle des 0-13 ans (près de 18 %). Cela marque là encore une grande différence avec les victimes hors agglomération qui sont principalement âgées de 55 à 64 ans.

Evolution des victimes en modes doux entre 2019 et 2021 en agglomération



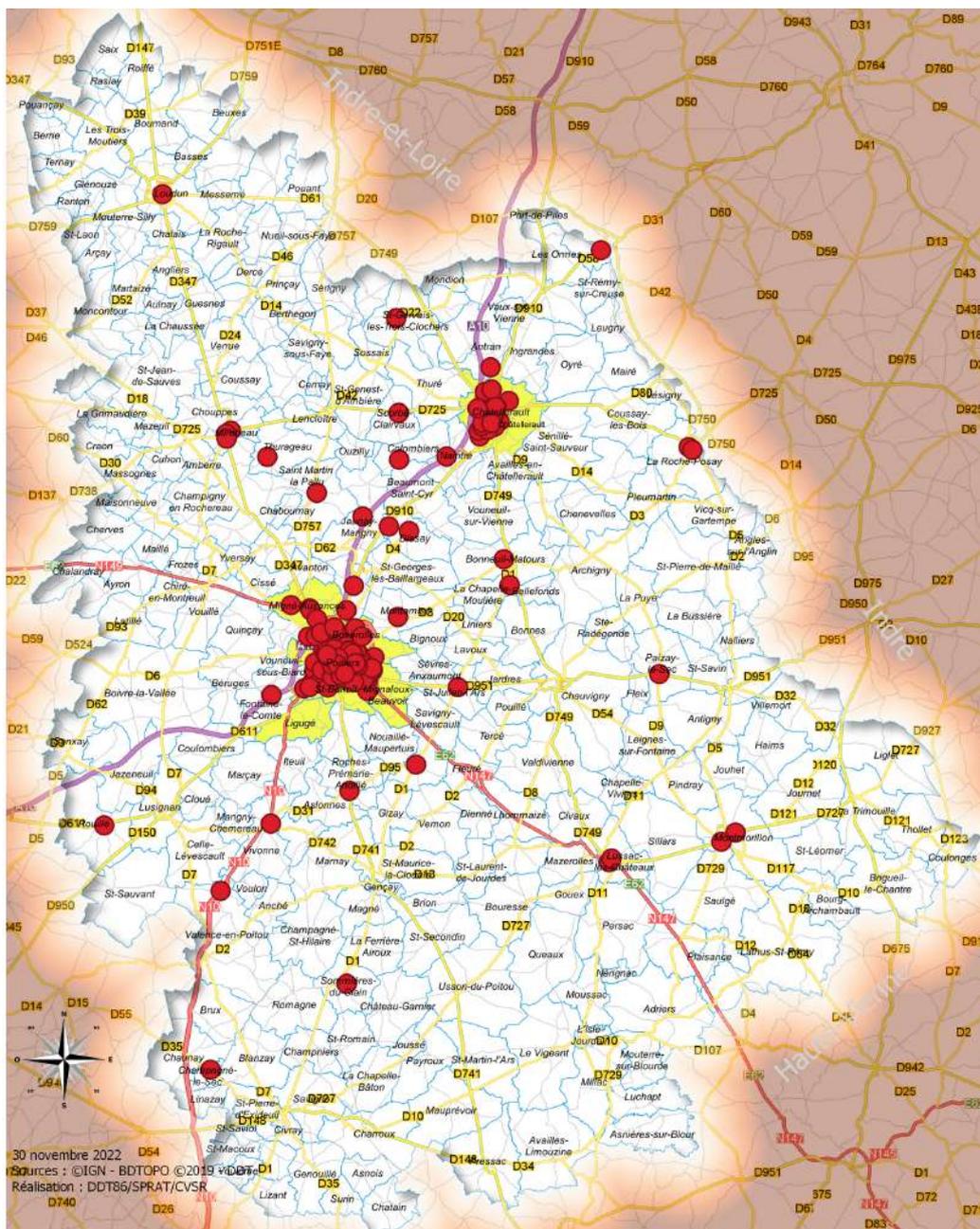
Si les accidents en modes doux, qui ont lieu en agglomération, ont connu une baisse en 2020, sans doute du fait des restrictions de circulation, ils ont baissé au final de 15 % entre 2019 et 2021.

Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021



C'est en janvier, juin et d'octobre à décembre que l'on compte le plus de victimes parmi les utilisateurs de mobilités douces.

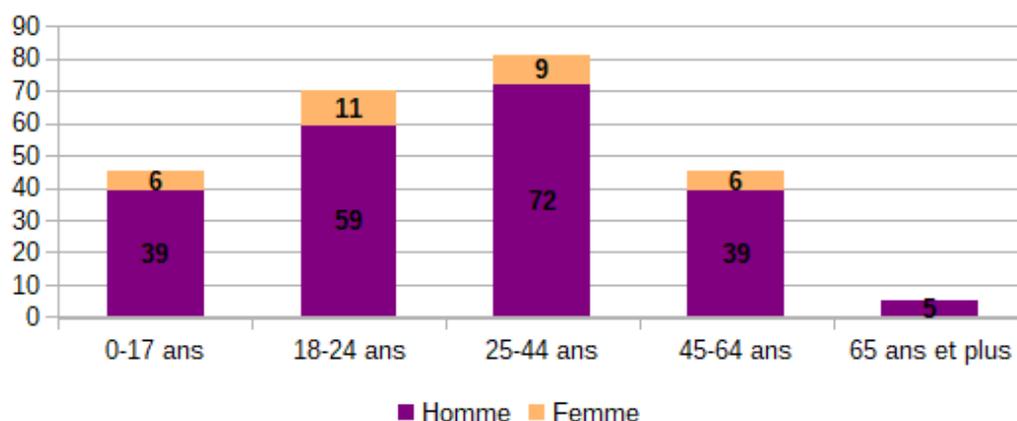
Accidents impliquant un usager en mode doux en agglomération 2017-2021



On compte 241 accidents impliquant un usager en mode doux en agglomération entre 2017 et 2021. Il y a près de sept fois plus d'accidents de ce type en agglomération que hors agglomération (38).

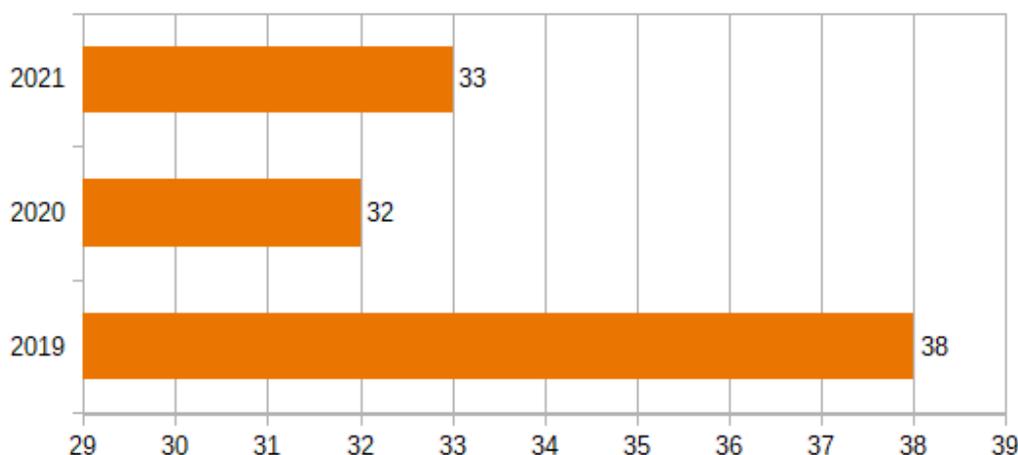
2.3.3 Deux-roues motorisés

**Victimes en deux-roues motorisés
par âge et par sexe en agglomération 2017-2021**



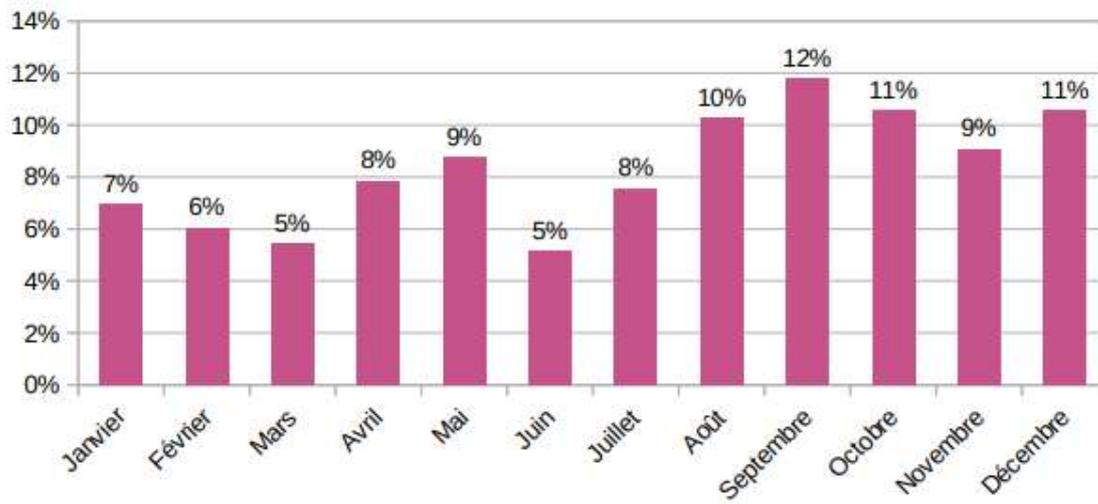
Les victimes lors des accidents en deux-roues motorisés sont principalement de sexe masculin (87%) et ont entre 18 et 44 ans (53 %).

**Évolution des victimes en deux-roues motorisés
entre 2019 et 2021 en agglomération**



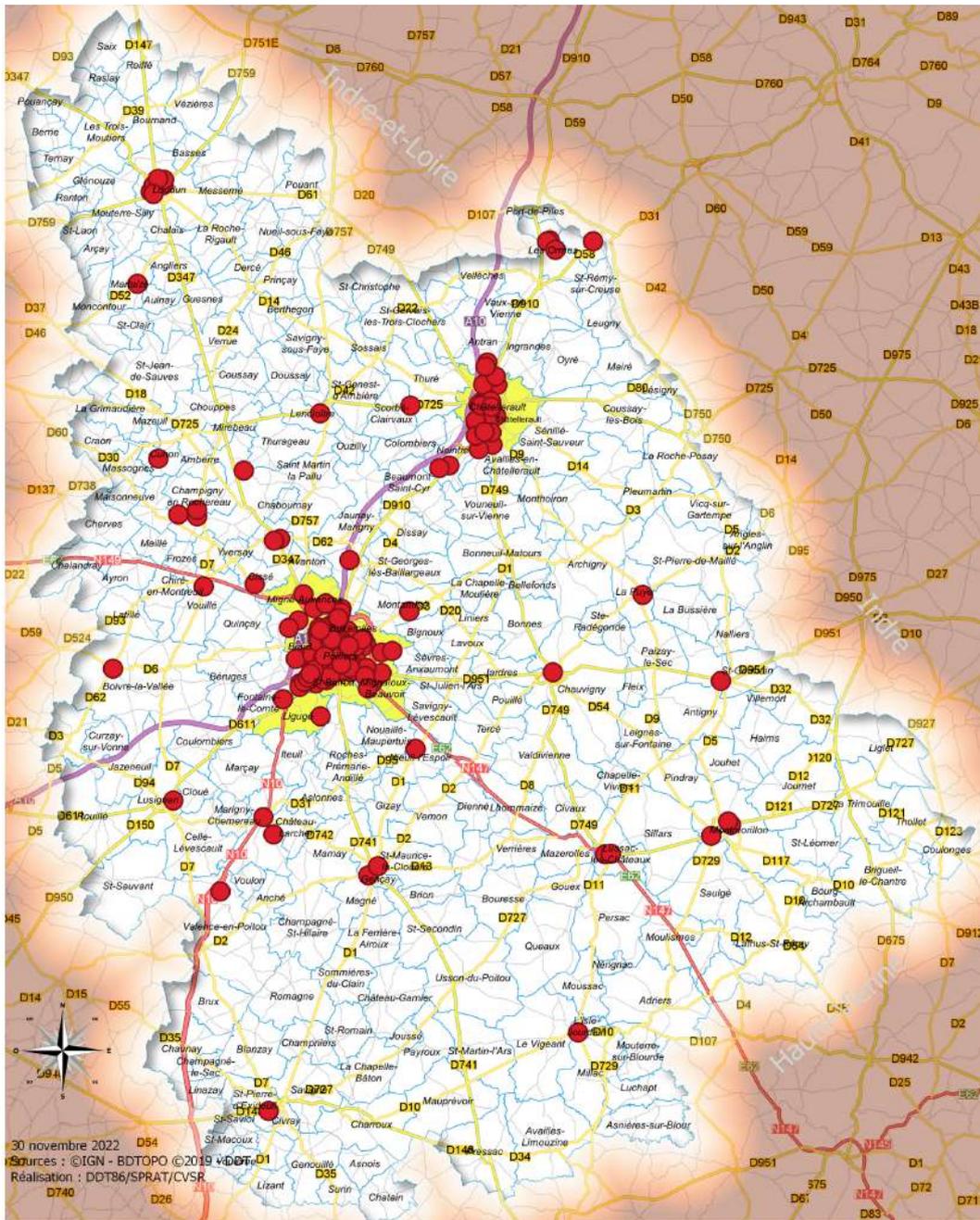
Les accidents en deux-roues motorisés en agglomération ont connu une baisse de 13 % entre 2019 et 2021.

Répartition des victimes en deux-roues motorisés selon le mois en agglomération entre 2017 et 2021



C'est en août, septembre, octobre et décembre que l'on compte le plus de victimes parmi les utilisateurs de deux-roues motorisés.

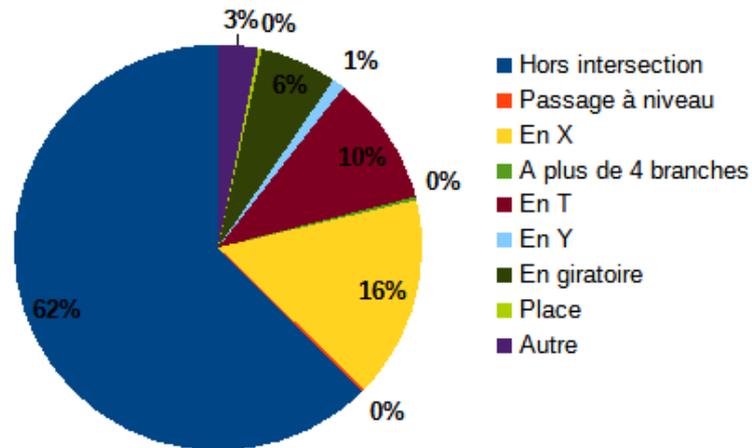
Accidents impliquant un usager en deux-roues motorisées en agglomération 2017-2021



On compte 231 accidents impliquant un usager en deux-roues motorisés en agglomération entre 2017 et 2021 ; soit près du double par rapport aux accidents de ce type hors agglomération (120).
La grande majorité se concentre sur les agglomérations de Poitiers et Châtelleraut.

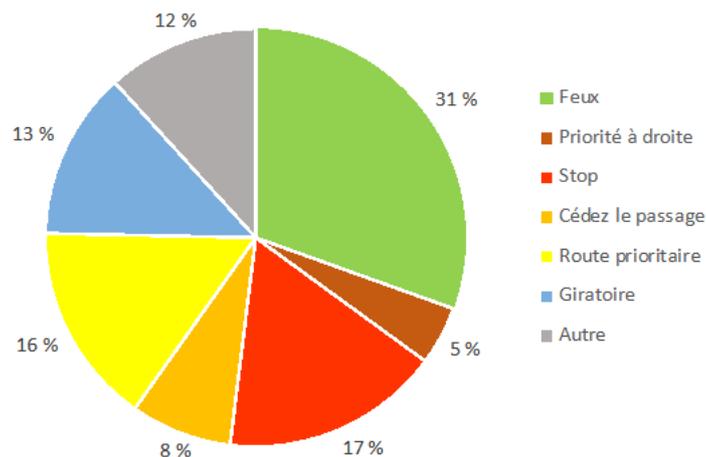
2.3.4 Facteurs spécifiques

Répartition des accidents en/hors intersection entre 2017 et 2021



Les accidents en agglomération surviennent majoritairement hors intersection.

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



Entre 2017 et 2021, les accidents ayant lieu en agglomération et en intersection se produisent principalement dans des croisements avec feux.

Les enjeux locaux

■ Ce diagnostic territorial révèle deux tranches d'âge particulièrement touchées par les accidents de la route dans la Vienne. Il s'agit des seniors âgés de 65 ans et plus, ainsi que des jeunes, âgés de 14 à 29 ans; qui ont été retenus à ce titre en enjeux locaux du DGO 2023-2027.

Une analyse plus fine de ces deux catégories permettra donc de faciliter l'action des acteurs de prévention ainsi que des gestionnaires de voirie.

2.4 L'accidentologie des 65 ans et plus entre 2017 et 2021

Durant ces 5 dernières années, 22,6 % des accidents dans le département de la Vienne comptent au moins un usager de 65 ans ou plus. C'est donc un enjeu local important pour la sécurité routière.

2.4.1 Typologie des accidents

Évolution de l'accidentalité des 65 ans et plus.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2017	74	7	49	16
2018	64	5	49	24
2019	61	3	44	31
2020	52	8	33	19
2021	52	7	41	24
Total	303	30	216	114

On constate une baisse du nombre d'accidents depuis 2017. La mortalité pour cette tranche d'âge reste cependant élevée (28 % des tués en 2021) et malgré la baisse du nombre d'accidents, l'année 2022 est aussi meurtrière que 2017, et dénombre davantage de blessés hospitalisés.

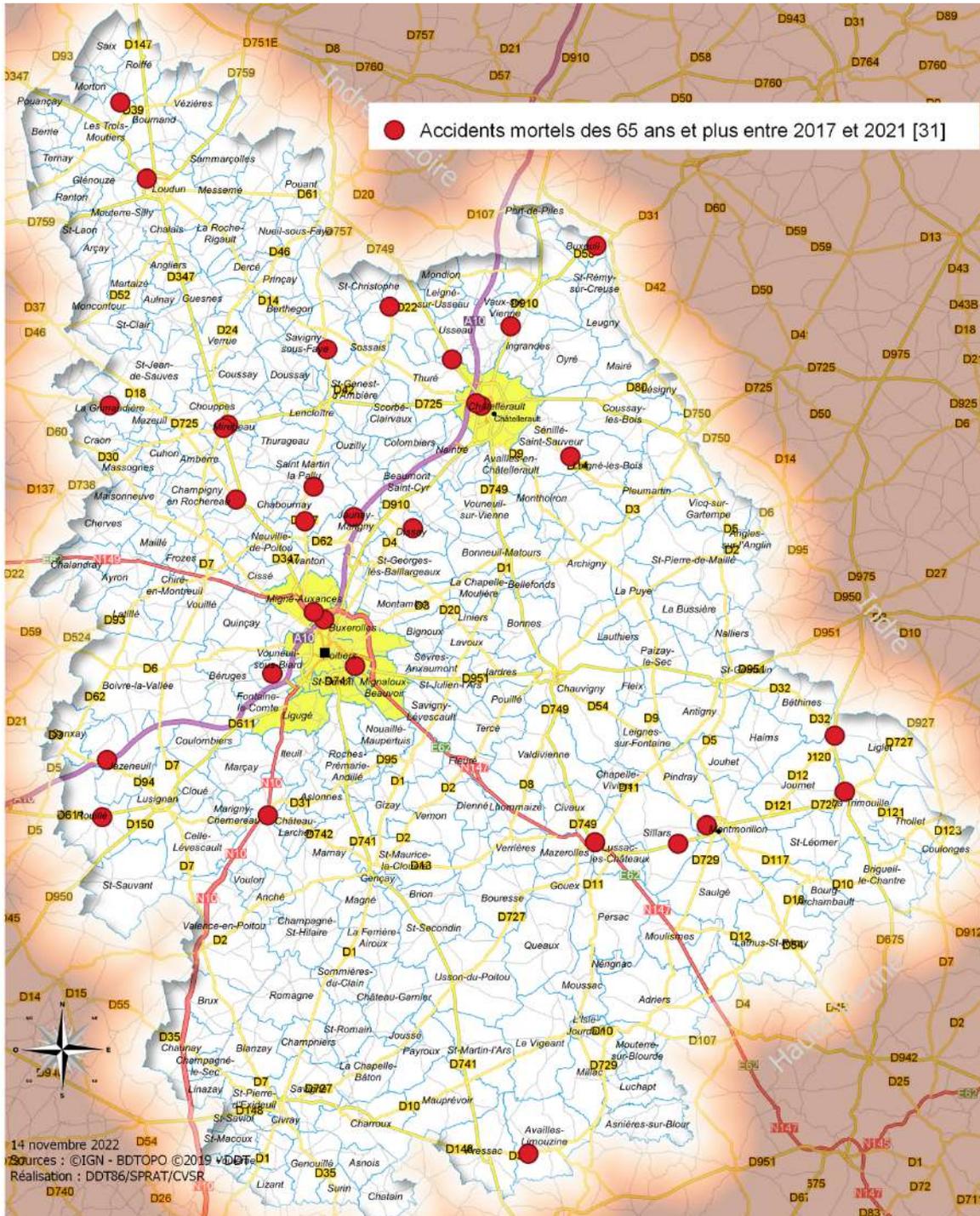
Les accidents et victimes de 65 ans et plus par catégorie d'utilisateur 2017-2021

Catégorie d'utilisateur	Accidents	Victimes		
		Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton + EDP-sans moteur	58	7	32	19
EDP moteur	2	0	0	0
Vélo	33	2	15	8
Cyco	15	0	1	1
Moto légère	4	0	1	0
Moto lourde	22	1	7	6
VT ou VU	304	19	160	80
PL ou TC	20	0	0	0
Autres modes et indéterminables	7	1	0	0

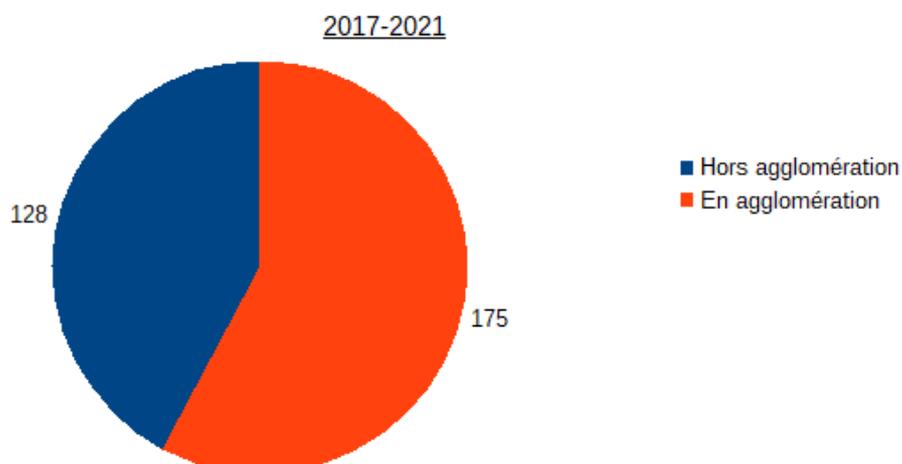
N.B : le nombre total d'accidents par type de véhicule est plus élevé que le total global car un même accident peut comprendre plusieurs types de véhicules.

Les accidents incluant une ou plusieurs personnes de 65 ans et plus se produisent majoritairement en véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires (plus de 63 % des tués, 74 % des blessés, 70% des blessés hospitalisés). Les piétons sont particulièrement touchés, avec 23% des tués pour ce mode de déplacement.

Accidents mortels impliquant un usager de 65 ans et plus entre 2017-2021

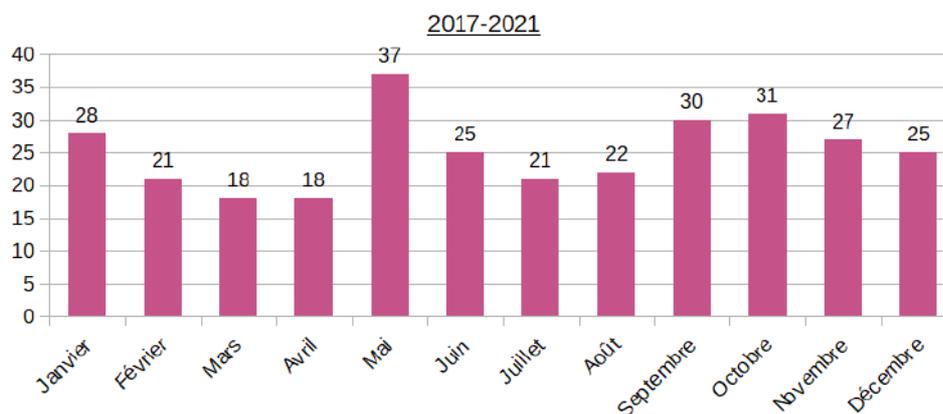


Parts des accidents hors et en agglomération impliquant un ou plusieurs usagers de 65 ans et plus



Les accidents impliquant un usager « senior » se produisent principalement hors agglomération (près de 58%)

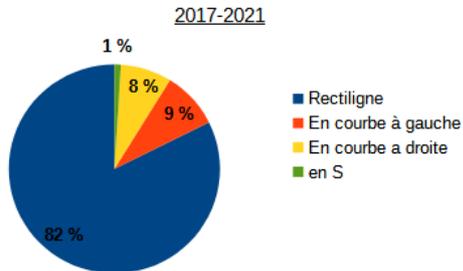
Répartition des accidents impliquant un usager de 65 ans et plus selon le mois



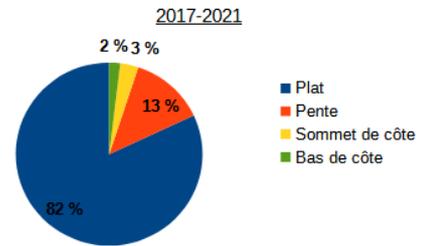
C'est en mai, septembre et octobre que l'on compte le plus d'accidents impliquant un usager de 65 ans et plus. Les périodes de février à avril et juillet-août sont les moins accidentogènes.

2.4.2 Les facteurs spécifiques

Répartition selon le tracé en plan des accidents impliquant un usager de 65 ans ou plus

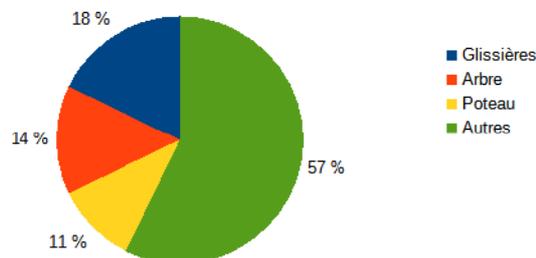


Répartition selon le tracé en long des accidents impliquant un usager de 65 ans ou plus



Les accidents surviennent généralement sur les parties rectilignes et plates des routes.

Répartition des accidents selon l'obstacle fixe heurté 2017-2021

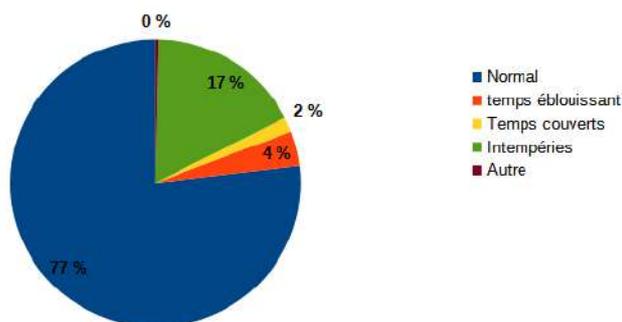


Dans 18 % des accidents impliquant un usager de 65 ans ou plus le(s) véhicule(s) heurte(nt) un obstacle fixe.

Ce sont les obstacles dit « autres », qui sont majoritairement heurtés (véhicule en stationnement, bâtiment, mur, parapet, fossé etc).

Le type d'obstacle est donc très varié.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques 2017-2021



Les accidents impliquant un usager de 65 ans et plus surviennent à 77 % lorsque les conditions atmosphériques sont normales.

Le facteur « intempéries » comprend la pluie légère et forte, la neige et grêle, le brouillard et la fumée, le vent fort et la tempête.

2.5 L'accidentologie des 14 à 29 ans entre 2017 et 2021

Durant ces 5 dernières années, 50 % des accidents dans le département de la Vienne compte au moins un usager entre 14 et 29 ans. C'est donc un enjeu local important pour la sécurité routière.

2.5.1 Typologie des accidents

Evolution de l'accidentalité des 14 à 29 ans

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2017	279	7	193	68
2018	155	4	155	62
2019	151	8	137	63
2020	106	8	119	37
2021	125	8	115	45
Total	816	35	719	275

Si on écarte l'année 2020, qui fut impactée par les restrictions de circulation, le nombre d'accidents baisse depuis 2017. Tandis que, le nombre de tués est le plus élevé entre 2019 et 2021. Les blessés quant à eux n'ont cessé de baisser depuis cinq ans.

Le nombre d'accidents impliquant les jeunes de 14 à 29 ans a sensiblement baissé depuis 2017 sur les routes de la Vienne, tout comme le nombre de blessés. A contrario, le nombre de tués sur la période a augmenté; se stabilisant à 8 victimes ces dernières années.

Les accidents et victimes entre 14 et 29 ans par catégorie d'usager

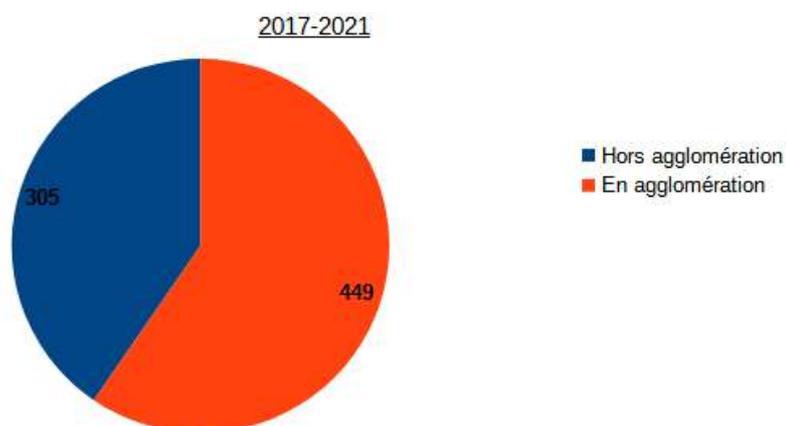
Catégorie d'usager	Accidents	Victimes		
		Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton à pied+EDP-sans moteur	80	4	44	17
EDP moteur	6	0	3	0
Vélo	52	2	32	8
Cyclo	117	5	106	50
Moto légère	28	1	22	5
Moto lourde	76	4	53	36
VT ou VU	724	19	447	153
PL ou TC	43	0	5	2
Autres modes et indéterminables	28	0	7	4

N.B : le nombre total d'accidents par type de véhicule est plus élevé que le total global car un même accident peut comprendre plusieurs types de véhicules.

Les accidents incluant une ou plusieurs personnes de 14 à 29 ans se produisent majoritairement en véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires (54 % des tués, 62 % des blessés, 55 % des blessés hospitalisés).

Il est également à noter que les utilisateurs de deux-roues motorisés sont particulièrement touchés : 28 % des tués et 33 % des blessés hospitalisés.

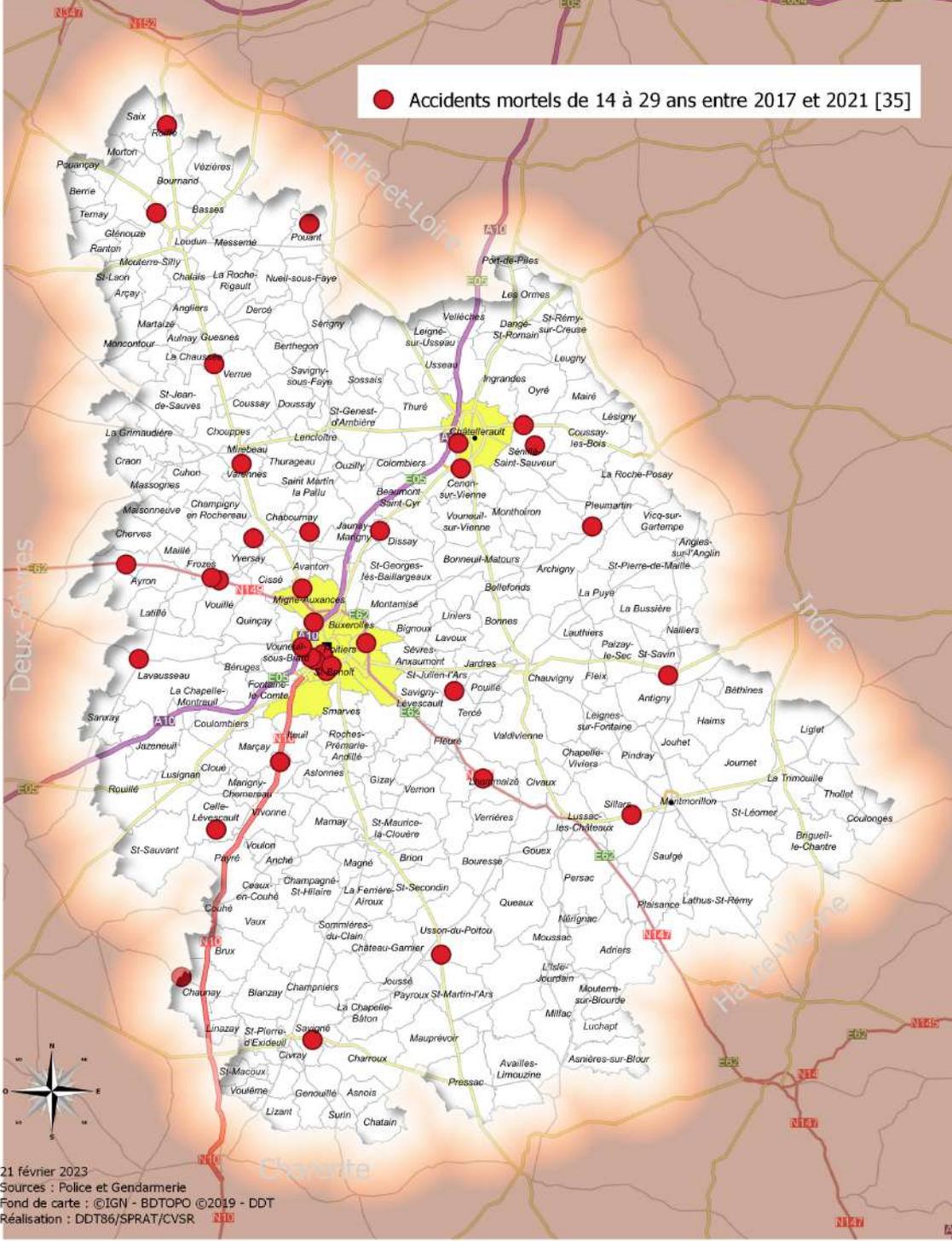
Part des accidents hors et en agglomération impliquant un ou plusieurs usagers de 14 à 29 ans



Les accidents impliquant un usager dit «jeune» se produisent principalement en agglomération (57,5%)

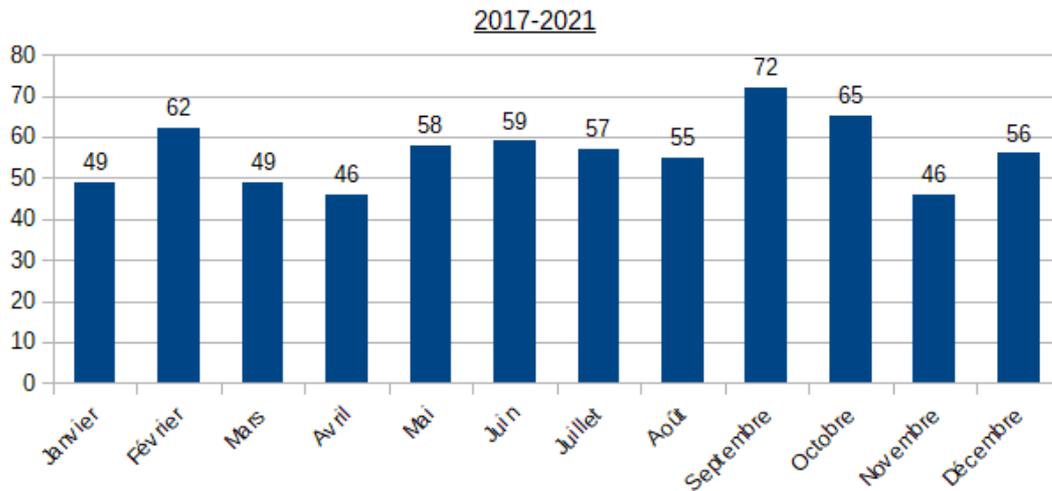
Accidents mortels impliquant un usager de 14 à 29 ans entre 2017 et 2021

● Accidents mortels de 14 à 29 ans entre 2017 et 2021 [35]



21 février 2023
Sources : Police et Gendarmerie
Fond de carte : ©IGN - BDTOPO ©2019 - DDT
Réalisation : DDT86/SPRAT/CVSR

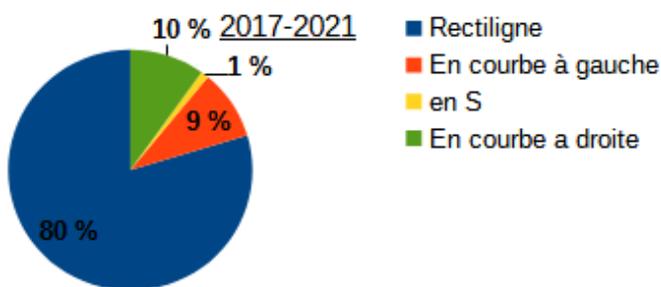
Répartition des accidents impliquant un usager de 14 à 29 ans selon le mois



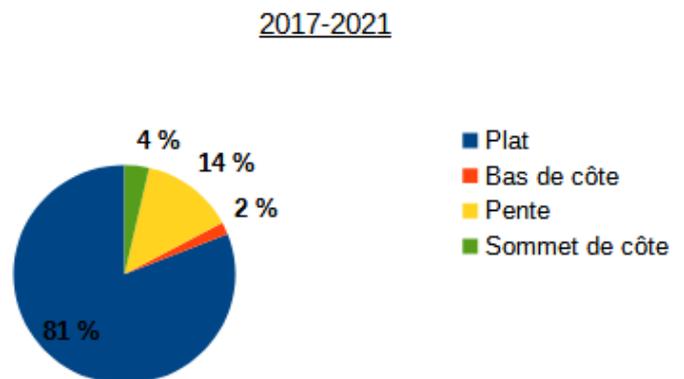
C'est en septembre/octobre que l'on compte le plus d'accidents impliquant un usager de 14 à 29 ans. Les mois d'avril et novembre sont les moins accidentogènes.

2.5.2 Facteurs spécifiques

Répartition selon le tracé en plan des accidents impliquant un usager de 18 à 29 ans



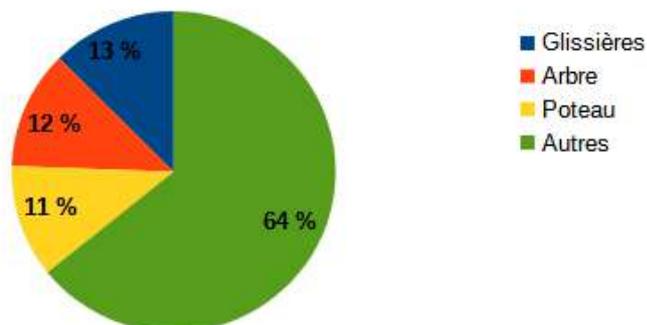
Répartition selon le tracé en long des accidents impliquant un usager de 18 à 29 ans



Les accidents surviennent généralement sur les parties rectilignes et plates des routes.

Répartition des accidents selon l'obstacle fixe heurté

2017-2021



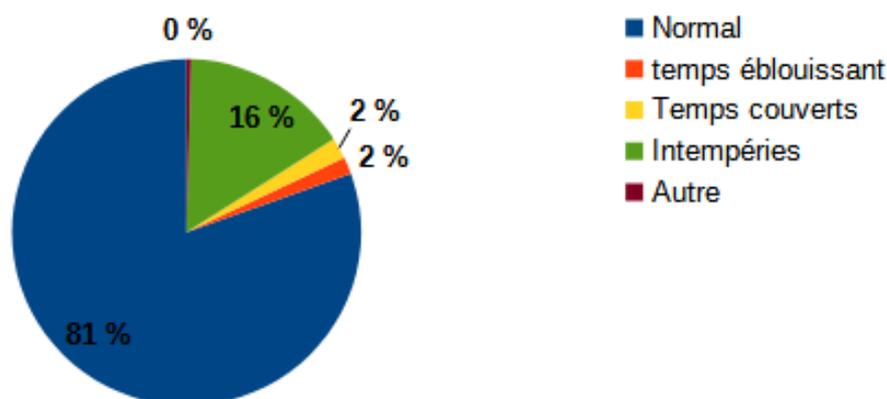
Dans plus de 23 % des accidents impliquant un usager de 14 à 29 ans le(s) véhicule(s) heurte(nt) un obstacle fixe.

Ce sont les obstacles dit « autres », qui sont majoritairement heurtés (véhicule en stationnement, bâtiment, mur, parapet, fossé etc).

Le type d'obstacle est donc très varié.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques

2017-2021



Les accidents impliquant un usager de 14 à 29 ans surviennent à 81 % lorsque les conditions atmosphériques sont normales.

Il est à noter que le facteur « intempéries » comprend la pluie légère et forte, la neige et grêle, le brouillard et la fumée, le vent fort et la tempête.

3

L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

BILAN DU PROGRAMME AGIR

Le programme Agir pour la sécurité routière vise à lutter contre l'accidentalité, en rassemblant tous celles et ceux qui souhaitent s'impliquer dans des actions de prévention, qu'ils soient fonctionnaires de l'État ou des collectivités territoriales, salariés d'organismes sociaux et professionnels, membres d'associations ou bénévoles. Les membres du programme « Agir pour la Sécurité Routière » sont des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

Les actions sont organisées ou coordonnées par le Bureau sécurité routière de la préfecture, en partenariat avec les porteurs de projets : objectifs, thème et cible de l'action, déroulement, calendrier, supports mis à disposition. D'autres actions de sensibilisation sont menées indépendamment, directement par les forces de l'ordre.

Le département de la Vienne compte 47 IDSR qui interviennent sur tout le territoire départemental, parmi lesquels une douzaine appartiennent aux forces de l'ordre.

2018

En 2018, les IDSR de la Vienne ont participé à 57 actions (hors actions animées par les forces de l'ordre), parmi lesquelles, notamment 7 dans les collèges, 8 dans les lycées et 11 dans les écoles et établissements de formation.

2019

En 2019, ils ont également participé à 57 actions, parmi lesquelles, notamment 5 dans les collèges, 8 auprès de lycéens et 10 dans les écoles.

2020-2021

En 2020, en raison du contexte sanitaire, de nombreuses actions de porteurs de projets ont été annulées. Ainsi, les IDSR de la Vienne ont participé à 20 actions sur le territoire départemental (hors actions animées par les gendarmes et policiers IDSR). L'impact de la crise sanitaire s'est prolongé en 2021, avec une légère reprise ; les IDSR de la Vienne ont participé à 30 actions. Afin de palier à la baisse d'interventions, des actions de communication ont été mises en place, sur les réseaux sociaux et à travers les médias.

2022

2022 a connu une nette reprise de l'activité, avec 55 actions. En complément, de nouvelles actions de communication et événementielles ont été menées.

RETOURS D'EXPÉRIENCE

→ **Enjeu conduites addictives**

Opération « Quand on tient à quelqu'un on le retient » et « Sam party »

L'action « Quand on tient à quelqu'un, on le retient » a été lancée dans le département en 2019, à l'occasion de la fête de la musique, visant à sensibiliser les consommateurs d'alcool – et en particulier les jeunes – aux risques de la conduite sous l'empire de l'alcool. 22 établissements ont été partenaires. L'opération n'a pas pu avoir lieu en 2020 et en 2021, en raison de la crise sanitaire. En 2022, une quarantaine de débits de boissons du département étaient partenaires. Cette opération a permis de tisser des liens plus étroits avec certains établissements, particulièrement impliqués dans cette action de prévention.

C'est ainsi qu'une soirée « SAM party » a été organisée dans un bar-discothèque de Poitiers le 15 décembre 2022, mobilisant le Bureau de la sécurité routière, un IDSR de la police nationale, les bénévoles de l'association Ekinox et le personnel de cet établissement.

Le jeune public a été sensibilisé à travers un stand, une distribution de goodies, un jeu concours sur place et sur Instagram, ainsi que diverses activités ludiques autour de la sécurité routière et du personnage SAM. L'établissement estime à environ 500 le nombre de clients sur la soirée.

Cette action sera renouvelée sur le DGO 2023-2027.



→ **Enjeu jeunes**

Théâtre de l'invisible : la prévention par les pairs

Une opération conjointe avec le service de santé universitaire a été menée en 2019 sur le campus de Poitiers, avec la compagnie Arlette Moreau, pour mettre en scène les effets néfastes de l'alcool. Deux acteurs se sont mêlés aux étudiants, à l'intérieur du restaurant universitaire et ont simulé des jeunes alcoolisés s'apprêtant à reprendre le volant, afin de déclencher des réactions. Lorsque les étudiants présents ressortaient du restaurant, des étudiantes relais santé (ERS), accompagnées d'IDSR, ont échangé avec eux, pour recueillir leurs réactions et susciter le débat.

L'opération a généré plus de 250 contacts et a été très bien perçue par les jeunes. Bien que la presse n'ait pas été invitée, pour ne pas dévoiler la présence d'acteurs, elle s'est fait le relais de l'opération a posteriori.

Une représentation de théâtre de l'invisible ne peut être organisée tous les ans, car les acteurs risqueraient d'être démasqués, néanmoins elle a été reconduite en 2021 sur un autre site universitaire et le sera de nouveau pendant la période du DGO 2023-2027.

→ Enjeu deux-roues motorisés : des actions dédiées

Pour sensibiliser les deux-roues motorisés, deux actions phares ont lieu tous les ans, subventionnées par la préfecture : la journée de la moto de l'EDSR 86, dont le programme et la forme varient (ouverte au grand public ou ciblant les motards, sur une journée ou sur deux, avec ou sans la présence de partenaires) et la découverte d'un circuit au Vigeant (opération qui a pour but de faire prendre conscience aux motards de leurs capacités de réaction sur un circuit sécurisé et encadré), organisée par la Fédération française des motards en colère et citoyens de la Vienne (FFMC 86).

Environ 250 motards sont sensibilisés lors de cette dernière à chaque édition. Ces actions remportent tous les ans un franc succès et leur soutien par le biais du PDASR est essentiel.



→ Actions transversales : opération sacs à baguettes



Une opération de prévention sécurité routière, parrainée par l'équipe cycliste FDJ-Suez-Futuroscope, a été organisée pour la première fois le 16 novembre 2021, sur l'importance des équipements à vélo et l'usage du téléphone au volant.

160 000 sacs à baguette véhiculant des messages de prévention ont été distribués à une quarantaine de boulangeries du département, avec la collaboration de la Gendarmerie nationale. L'opération a été largement couverte par les médias du département.

L'action a été renouvelée le 19 octobre 2022. Bien que la presse n'ait pas relayé de nouveau cet événement, la présence sur les sacs d'un QR code a permis aux clients des boulangeries de participer à un jeu-concours sur Instagram, portant sur la pratique du vélo, pour gagner des coffrets cadeau "100 % vélo". 300 internautes ont participé.

→ Conduites à risque (vitesse/distracteurs) : opération carton jaune

Une opération d'alternative à la poursuite à visée préventive, menée avec l'accord du Procureur de la République, est organisée depuis 1997. Baptisée « Carton jaune », elle incarne une réponse pédagogique aux comportements à risques régulièrement relevés sur les routes du département.

Suite à une campagne de contrôles routiers menée par les forces de l'ordre sur l'ensemble du département, des ateliers de sensibilisation aux risques routiers (animés par des IDSR et par les forces de l'ordre) ont été proposés en alternative à la sanction aux conducteurs ayant commis les infractions suivantes : excès de vitesse inférieurs à 30 km/h, utilisation d'un téléphone portable ou d'écouteurs au volant.

Les contrevenants assistent en outre à une manœuvre de désincarcération commentée et au témoignage d'une victime d'accident de la route. 330 contrevenants ont bénéficié de cette opération, largement médiatisée, sur la période du DGO 2018-2023. Elle sera bien entendu renouvelée pendant la période du DGO 2023-2027.

→ **Enjeu seniors : « En voiture seniors », un programme multi-partenarial réussi**

De nombreux acteurs locaux de la sécurité routière, parmi lesquels la Préfecture se sont mobilisés depuis 2018, suite à un appel à projets de la Conférence des Financeurs de la Prévention de la Perte d'Autonomie (CFPPA), afin de concevoir un projet commun ciblant les seniors en zone rurales.

Le forum « En voiture seniors », suivi d'ateliers sécurité routière, est ainsi né et devenu un rendez-vous annuel couvrant chaque année un territoire rural différent. Cette action, dont l'organisation a été confiée à la MSA est soutenue financièrement par le PDASR.

Les IDSR de la Vienne y animent par ailleurs un atelier sur les risques de l'alcool au volant. Plus de 650 seniors ont ainsi été sensibilisés (effet du vieillissement sur la conduite, révision du code de la route, audit de conduite...).



→ **Mode doux : la montée en puissance**



En raison de l'augmentation de la pratique des trottinettes électriques en 2022, une opération de contrôle pédagogique des utilisateurs de trottinettes électriques a été menée le 14 novembre 2022 conjointement par la Préfecture de la Vienne et la Mairie de Poitiers, avec le concours de la Police nationale et de la Police municipale.

Face à la multiplication des utilisateurs d'EDPM et des comportements dangereux que certains adoptent, ce contrôle avait pour objectif de rappeler la réglementation et l'importance de l'équipement pour se déplacer en toute sécurité. 2023 verra la réalisation d'une campagne de communication sur les réseaux sociaux de la préfecture : « Trott' responsable », avec la publication de mini vidéos, suivie d'un jeu-concours.

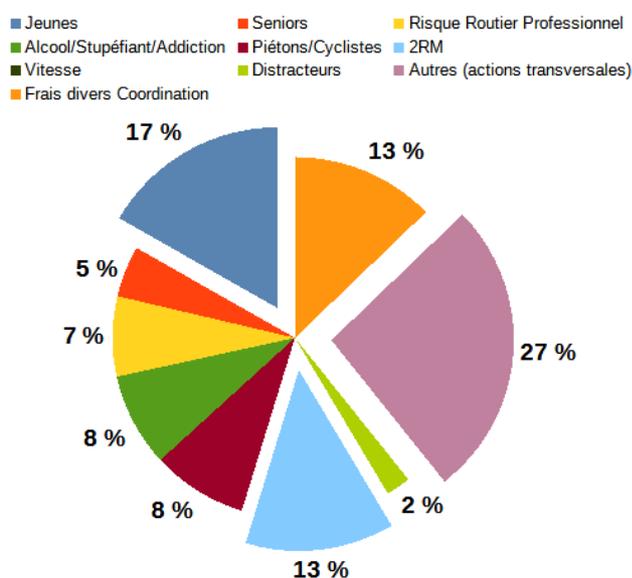
La sensibilisation sur le thème du vélo se développe depuis 2017, avec des interventions dans les écoles et sur des événements grand public (tour cyclistes, forums santé, manifestations « Mai à vélo »...), menées par les IDSR ou par les porteurs de projets auxquels la préfecture met à disposition du matériel.

→ Enjeu risques routiers professionnels

En 2017, 7 entreprises de la Vienne ont signé les « 7 engagements en faveur de la sécurité routière ». À la fin du DGO, ce nombre s'élève à 28. Au-delà de la signature des 7 engagements, les IDSR interviennent occasionnellement auprès de salariés ou d'agents du service public : 29 actions ont été menées sur la période 2018-2022, dont 10 en 2022, chiffre en augmentation.



3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



Sur l'ensemble du DGO précédent, 262 474 euros ont été alloués aux actions de sécurité routière.

Les « Frais divers coordination » comprennent les dépenses qui ne se rattachent pas directement à une animation particulière, mais à l'organisation des actions du PDASR (achat et entretien de matériel, achat de goodies, frais de réunion...).

Les « Autres actions » sont des dépenses liées aux actions de prévention réalisées par la coordination (dont les frais IDSR) et actions transversales (qui visent plusieurs actions et/ou plusieurs enjeux).

A noter : les dangers de la conduite sous l'empire de substances psychoactives constituent le sujet le plus fréquemment abordé lors des interventions en milieu scolaire (fin de collège et lycée) et sur les stands grand public. Ceci explique la part peu importante des crédits affectés à cet enjeu.

4

Les enjeux et les orientations pour 2023-2027

4.1 Les enjeux prioritaires

Pour le DGO 2023-2027, deux catégories d'enjeux ont été retenus :

les enjeux nationaux impératifs :

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

les enjeux locaux complémentaires :

- les jeunes (de 14 à 29 ans) ;
- les seniors (65 ans et plus)

4.1.1 Le risque routier professionnel

A l'image des chiffres communiqués à l'échelle nationale, les statistiques sur l'accidentalité enregistrées au niveau départemental dans le cadre du risque routier professionnel traduisent un enjeu prégnant.

En effet, durant la période 2017-2021, 60 personnes ont perdu la vie lors d'un trajet professionnel ou d'un déplacement domicile-travail sur les routes de la Vienne, soit 53 % des tués sur ces 5 années.

19 personnes sont décédées dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail, et 41 personnes dans un accident impliquant un usager en trajet professionnel.

4.1.2 Les conduites à risques

11 personnes ont perdu la vie en 2021 dans le département, impliquées dans un accident relevant d'une conduite à risque, ce qui est inférieur à la moyenne régionale, qui s'élève à 16 victimes. La conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants, la vitesse inadaptée, le non-respect des priorités ou l'usage de distracteurs a provoqué 99 accidents sur l'année 2021 sur les routes de la Vienne.

4.1.3 Les nouveaux modes de mobilité dites "douces"

L'année 2021 a vu 5 personnes perdre la vie dans le cadre d'un déplacement effectué en mobilité douce. Ces 5 personnes étaient cyclistes ou piétons, aucune victime n'étant à déplorer parmi les utilisateurs d'EDPM à ce jour. Ce bilan est conforme à la moyenne observée en Nouvelle-Aquitaine, et légèrement inférieur aux 7 victimes enregistrées par département en moyenne à l'échelle nationale.

4.1.4 Les deux-roues motorisés

Seul un usager de deux-roues motorisé a perdu la vie en 2021 dans le département. Ce bilan est en nette amélioration par rapport aux années précédentes qui oscillaient entre 5 et 7 victimes depuis 2017. Les moyennes régionales (6 tués) et nationale (7 tués) pour 2021 mettent en avant le bon bilan départemental pour les deux-roues motorisés. Celui-ci a depuis été conforté, avec seulement 2 tués sur l'année 2022.

4.1.5 Les jeunes de 14 à 29 ans

Le lourd tribut payé par les jeunes usagers sur la période 2017-2021 a conduit les acteurs locaux de la sécurité routière à retenir cette catégorie d'usagers en tant qu'enjeu local. En 2021, 8 tués sont à déplorer parmi les 14-29 ans, ce qui représente près d'un tiers des décès sur les routes du département. Cette proportion importante a déjà été atteinte voire dépassée à trois autres reprises ces 5 dernières années.

Ce nombre de victimes est par ailleurs corrélé à la moyenne départementale observée à l'échelle régionale, comme à l'échelle nationale.

4.1.6 Les séniors de 65 ans et plus

En 2021, les seniors de 65 ans et plus représentaient plus du quart des tués sur les routes de la Vienne, avec 7 victimes à déplorer. Il s'agit aussi d'une tendance lourde observée sur les cinq dernières années, ce qui justifie l'identification de cet enjeu local. A titre de comparaison, la moyenne départementale observée à l'échelle régionale s'élève à 8 victimes sur l'année 2021, tout comme à l'échelle nationale.

4.2 Les orientations

Le tableau ci-après rassemble les orientations issues de la réunion du comité technique et les orientations reconductibles du précédent DGO.

4.2.1 Le risque routier professionnel

Modalité d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les employeurs à réaliser des enquêtes sur les trajets effectués par leurs collaborateurs : vers un management des déplacements des employés - Organiser des réunions consultatives des usagers de la route notamment pour les grandes communes afin d'identifier les points à risque, et effectuer une remontée d'informations vers les communautés de communes. 	<p>DDETS</p> <p>Ville de Châtelleraut</p>	<p>Autres services de l'État et collectivités</p> <p>Préfecture, AMF 86</p>
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser des actions de sensibilisation aux risques routiers professionnels dans les lycées professionnels et chez les transporteurs routiers - Organiser des actions de sensibilisation des salariés dans le cadre des « Journées de la sécurité routière au travail » au mois de mai. 	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture, DDI, GN</p>	<p>DDSP, DIRA, DIRCO/GN</p> <p>Collectivités, DDSP, SDIS</p>

Modalité d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des formations aux évolutions du Code de la route à destination des fonctionnaires et des entreprises locales volontaires 	Préfecture	CARSAT, DDT, DDETS
	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les entreprises et administrations à faire passer à leurs collaborateurs, notamment ceux travaillant au sein des services techniques, des audits de conduite notamment en éco-conduite 	Préfecture	Ville de Châtelleraut, autres services de l'État et collectivités
	<ul style="list-style-type: none"> - Former à la conduite sur les routes dangereuses 	SDIS	CARSAT, Tous services et collectivités
	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser sur le respect des personnes travaillant sur les routes 	DIRCO	DIRA
	<ul style="list-style-type: none"> - Établir un partenariat avec les auto-écoles au profit des futurs chauffeurs routiers 	DDT	
	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les entreprises et administrations à construire un plan de prévision du risque routier et à s'y conformer 	Préfecture	CARSAT
	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un événement de sensibilisation au profit des TPE/PME en les incitant à signer la charte des 7 engagements 	Préfecture	CARSAT, CCI/CMA
	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les assistantes maternelles aux différentes normes relatives au transport de jeunes enfants 	Préfecture	Département
	<ul style="list-style-type: none"> - Développer un partenariat avec les chambres consulaires, vers un « club » sécurité routière entreprise 	Préfecture	CARSAT, CCI/CMA/CA

Modalité d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Contrôler et sanctionner	- Renforcer la présence de radars de chantier (spécialement sur les zones où travaillent du personnel de chantier)	Préfecture	Département , DIR, DDT
	- Effectuer des contrôles routiers plurimensuels incluant la vérification de la législation européenne (transport de marchandises et de voyageurs)	Préfecture	DDETS DREAL, FSI, Douanes

4.2.2 Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs)

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Alcool et stupéfiants			
Améliorer la connaissance	-Demander aux usagers contrôlés leurs lieux de consommation d'alcool, afin de parfaire la connaissance de la cartographie des points sensibles	FSI	DDT
Sensibiliser Former Communiquer	- Réaliser des actions d'information sur différents salons, via des animations ou des journées d'action en diversifiant les témoignages	Préfecture	FSI
	Médicaments - Inclure la problématique de la posologie des médicaments dans les actions de lutte contre les addictions	Préfecture	

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
<p>Sensibiliser Former Communiquer</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les médecins de ville et du travail / les pharmaciens à sensibiliser leur clientèle sur les risques des médicaments et leurs effets sur la conduite - Accentuer la communication sur l'enjeu en ciblant le message en fonction de la tranche d'âge visée - Assortir les communiqués de presse « Sécurité routière » d'un rappel des sanctions en cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants. Multiplier les rappels (presse locale, bulletin municipal, communication sur site Internet...) - Sensibiliser les familles / parents de jeunes lors du passage du permis sur l'enjeu, les informer sur les dangers des mélanges alcool/ psychotropes et sur l'accès « trop facile » à la pharmacie familiale - Sensibiliser et former les milieux éducatifs et sportifs - Promouvoir et valoriser le conducteur désigné (« Sam ») auprès des jeunes (débits de boisson, établissements festifs, médiateurs de quartier...) <p>Festivités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impliquer les élus communaux dans leur rôle en matière de prévention sur leur territoire 	<p>ARS</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>DDT</p> <p>DASEN</p> <p>Préfecture</p> <p>Pôle régional SR</p>	<p>FSI</p> <p>Préfecture, DDT</p> <p>Préfecture, Collectivités</p> <p>Préfecture, AMF</p>

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	- Sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés par les festivités sur leur propre responsabilité	Préfecture	Org. évènements
	- Inciter les établissements de nuit à la création de navettes, améliorer, développer les transports collectifs vers les lieux festifs	Préfecture	
	Addictions en milieux professionnels - Aider et valoriser les comportements positifs (auto-contrôle) - Promouvoir les actions liées aux boissons non alcoolisées	Préfecture	Tous services et collectivités
	- Sensibiliser les entreprises sur les risques des mélanges alcools/psychotropes et responsabiliser les salariés	Préfecture	FSI
Contrôler et sanctionner	- Poursuivre les opérations de contrôle sur tous les grands axes routiers et zones à risque du département (proximité des lieux festifs, abords des facultés, routes de campagne, lieux accidentogènes)	FSI	Préfecture
	Addictions chez les mineurs - Accentuer les contrôles d'interdiction de vente d'alcool aux mineurs - Renforcer les contrôles d'accès des mineurs aux établissements de nuit	FSI	
	- Informer, sensibiliser, mobiliser et contrôler les débits de boissons	Préfecture	FSI

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Vitesse et non respect des priorités			
Sensibiliser Former Communiquer	Rappeler l'importance du respect de la vitesse et des règles de priorité à travers les actions d'audit de conduite / code de la route menées	Préfecture	
Contrôler et sanctionner	Poursuivre des actions de contrôle	FSI	
Distracteurs (téléphone)			
Améliorer la connaissance	- Mieux apprécier le poids des distracteurs dans l'accidentalité	Préfecture	FSI
Sensibiliser Former Communiquer	- Sensibiliser le grand public et en particulier les jeunes, sur les dangers et sanctions de l'usage du téléphone au volant	Préfecture	FSI, DASEN
	- Renforcer les messages de prévention donnés par les IDSR lors des interventions en milieu professionnel	Préfecture	FSI, DASEN
	- Rappeler les risques encourus sur le plan pénal liés à l'usage de distracteurs	Préfecture	FSI, DASEN
	- Médiatiser les actions de contrôle ciblées sur le téléphone (réseaux sociaux de la préfecture et dédiés aux radars)	Préfecture	FSI
Contrôler et sanctionner	- Effectuer des contrôles via des véhicules discrets voire banalisés (CRS à moto)	FSI	
	- Poursuivre les actions de contrôle préventif (type Carton jaune) et de répression ciblées sur l'usage du téléphone	Préfecture	FSI, SDIS

4.2.3 Les nouveaux modes de mobilité dites

« douces »

Sur ce nouvel enjeu, les acteurs locaux de la sécurité routière ont émis un certain nombre de propositions qui relèvent des infrastructures existantes ou à créer.

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Développer les infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Créer / améliorer les pistes cyclables nécessaires à la sécurité des différents types d'usagers - Développer les parkings relais - Mobiliser les outils (CRTE / Conseil aux territoires) et expertise (CEREMA) au service de ces nouveaux projets 	<p>Collectivités</p> <p>Collectivités</p> <p>Collectivités</p>	
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer sur les mobilités douces lors d'événements grand public et sur des actions événementielles dédiées (« Mai à vélo »...) - Sensibiliser les autres conducteurs aux vélos et EDPM - Sensibiliser les professionnels et via les professionnels (distributeurs, réparateurs d'équipement, gérants free floating) en apportant des outils de sensibilisation (flyers, vidéo) - Sensibiliser les usagers à l'importance des équipements, dont ceux dédiés à la visibilité - Former les néo-pratiquants à la conduite et la réglementation 	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p>	<p>Collectivités</p> <p>Collectivités</p> <p>Collectivités</p> <p>Collectivités, DASEN</p>

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser en milieu professionnel, où de plus en plus d'employés utilisent les mobilités douces - Communiquer sur les réseaux sociaux à destination des usagers 	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p>	CARSAT, DDETS, MEDEF
Contrôler et sanctionner	Réaliser des contrôles préventifs (vérification d'équipements, réglementation, débridage...) médiatisés suivis de contrôles répressifs	Préfecture	FSI

4.2.4 Les deux-roues motorisés

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - Reconduire l'opération « motard d'un jour » permettant aux équipementiers de découvrir sur un secteur géographique donné des problèmes d'aménagements routiers présentant un caractère de danger - Dynamiser l'application « Ma route en 2RM » 	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p>	FFMC, DIRCO, Département
Sensibiliser Former Communiquer	- Multiplier les relais motards sur les autoroutes et routes	FFMC	

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
<p>Sensibiliser Former Communiquer</p>	<p>Les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser et former les jeunes aux dangers et règles à respecter lors de la conduite d'un cyclomoteur - Augmenter les actions de prévention auprès des lycées professionnels, CFA, MFR, suivies par des contrôles - Faire prendre conscience aux adolescents de la réalité de la pratique (différence avec la virtualité des jeux) : tests de freinage, vidéos impliquant des jeunes, témoignages de jeunes ayant été confronté aux accidents - Travailler avec les assureurs pour une meilleure information des usagers et des parents sur la non prise en compte de l'assurance en cas de modification du cyclomoteur <p>Les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les collectivités sur la spécificité des 2RM dans le cadre de leurs aménagements - Sensibiliser les usagers de 2RM sur les comportements et le respect des règles lors d'événements dédiés - Sensibiliser aux risques et aux conséquences d'accidents impliquant des 2RM notamment par la visite d'établissements d'hospitalisation de blessés graves 	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p>	<p>FSI</p> <p>FSI, DASEN</p> <p>FSI, DASEN</p> <p>FSI</p> <p>AMF 86</p> <p>FSI</p> <p>ARS</p>

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Inciter les motards à pratiquer sur circuit - Proposer des stages de perfectionnement (positionnement, trajectoire, freinage..) dans l'objectif d'une meilleure maîtrise du véhicule 	Préfecture FSI	
Contrôler et sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre les opérations régulières de contrôle sur les 2RM (vitesse, équipements...) 	FSI	

4.2.5 Les jeunes de 14 à 29 ans

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Améliorer la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des expertises sur les flux à la sortie des établissements scolaires pour les sécuriser le cas échéant 	FSI	
Sensibiliser Former Communiquer	<p>Toutes tranches d'âge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre les actions de sensibilisation dans les établissements d'enseignement et universitaires (notamment avec la participation aux journées dédiées à la sécurité routière) - Organiser des rencontres avec des victimes de la route, des visites des établissements s'occupant des polyhandicapés de la route 	Préfecture Préfecture	SDIS 86, FSI, Université, CFA ARS

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	- Sensibiliser les parents d'élèves	Préfecture	DASEN, Auto-écoles
	- Sensibiliser sur les effets des mélanges alcool/psychotropes	Préfecture	FSI
	- Sensibiliser sur le risque vitesse par la pratique (stage de conduite en circuit fermé)	Préfecture	
	- Former à l'éco-conduite	Préfecture	DDT
	14/17 ans :		
	- Reconduire l'opération "10 de conduite"	Préfecture	GN/DDSP
	- Développer l'information et faire la promotion de la conduite accompagnée	Préfecture	DDT
	- Renforcer la formation des parents dans le cadre de la conduite accompagnée	Auto-écoles	DDT
	18-24 ans et 25-29 ans :		
	- Développer la présence dans les manifestations type salons de l'étudiant et renforcer les équipes de prévention dans les lieux festifs	Préfecture	FSI, SDIS 86, Rectorat
- Organiser une semaine de sensibilisation et prévention routière pour les 18-29 ans	Préfecture	Préfecture, Rectorat, SDIS 86, assureurs	
Scolaires :			
- Fournir des équipements de visibilité pour les sorties scolaires	Préfecture	DASEN, Gd Châtellerault, Gd Poitiers	

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sensibiliser Former Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Développer l'opération « Moi, jeune et mobile dans ma ville » dans les établissements scolaires du second degré 	Gd Châtelleraut	DASEN, Collectivités, préfecture, FSI
Contrôler et sanctionner	<ul style="list-style-type: none"> - Conduire des actions de contrôle préventif / répressif dans les établissements en lien avec les chefs d'établissement - Organiser des contrôles factices lors des cours de conduite - Rappeler que si le candidat est contrôlé positif à un stupéfiant, il sera dans l'impossibilité de se voir délivrer son permis 	FSI Auto-écoles	Préfecture FSI

4.2.6 Les seniors de 65 ans et plus

Thème de l'orientation d'action	Orientations d'actions	Services pilotes / bénéficiaires engagés	Autres partenaires à mobiliser
Sécuriser les infrastructures	- Améliorer la sécurité des cheminements piétonniers	AMF 86	
Sensibiliser Former Communiquer	<p>Seniors conducteurs et seniors piétons :</p> <p>- Organiser en lien avec les assureurs et mutuelles des ateliers de sécurité routière, en coopération avec les médecins, les pharmaciens et les opticiens</p> <p>Problématique des seniors conducteurs :</p> <p>- Permettre aux seniors qui le souhaitent, en partenariat avec les auto-écoles, de repasser leur code (stages de remise à niveau) et de participer à des animations de révision du code de la route</p> <p>- Organiser des audits de conduite, notamment sur autoroute</p> <p>- Sensibiliser les conducteurs seniors / communiquer sur l'impact de l'âge et des différentes pathologies sur la capacité de conduire un véhicule en toute sécurité</p> <p>- Inciter les seniors à faire vérifier leur acuité visuelle régulièrement</p>	<p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p> <p>Préfecture</p>	<p>GN Département Assurances / mutuelles, MSA</p> <p>Collectivités, DDT</p> <p>Vinci</p> <p>ARS</p>

5

Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1 Modalités de suivi du DGO

Le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), à travers les actions menées en régie par les IDSR et par les porteurs de projets qui sont l'objet de subventions, représente la déclinaison annuelle et opérationnelle du DGO.

En ce sens, le Comité de pilotage PDASR veillera chaque année à ce que les projets retenus parmi les dossiers déposés déclinent les orientations d'action du présent DGO.

Au-delà, la Préfecture pourra réunir les acteurs locaux de la sécurité routière en cours de DGO, si elle l'estime nécessaire, afin de faire un bilan des actions déployées sur chacun des enjeux identifiés, et d'impulser de nouvelles dynamiques le cas échéant.

Chacun des enjeux identifiés dans le DGO 2023-2027 sera évalué à travers la définition d'indicateurs de suivi, qui permettront de mesurer les effets des actions déployées, mais aussi de définir les éventuels besoins complémentaires. Ces indicateurs de suivi sont détaillés ci-après.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Le risque routier professionnel

- Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)
- Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département

Les conduites à risque

> ALCOOL

- Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé
- Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels du département

> STUPÉFIANTS

- Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants
- Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels du département

> VITESSE ET NON RESPECT DES PRIORITÉS

- Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur dont la vitesse est inadaptée
- Part des accidents corporels impliquant une vitesse non adaptée parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- Part des accidents corporels impliquant un non-respect des priorités parmi l'ensemble des accidents corporels du département

> DISTRACTEURS

- Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage d'un distracteur
- Part des accidents corporels impliquant un distracteur parmi l'ensemble des accidents corporels du département

Les nouveaux modes de mobilité douce

- Nombre d'accidents corporels en modes doux
- Nombre de victimes en modes doux
- Nombre de victimes en modes doux par âge et par sexe
- Nombre de victimes en modes doux par catégorie d'usager (piéton, vélo, EDPM...)
- Répartition des victimes en modes doux selon le mois

Les deux-roues motorisées

- Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tous types, moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus)
- Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tous types, moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus)
- Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge
- Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tous types, moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus)
- Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tous types, moins de 125 cm³, 125 cm³ et plus)

Les jeunes de 14 à 29 ans

- Nombre de tués par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département
- Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département

Les seniors de 65 ans et plus

- Nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)
- Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département
- Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)
- Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département

6

Remerciements

Rermerciements

L'élaboration du DGO 2023-2027, feuille de route pour ces cinq prochaines années, permet de consolider la dynamique partenariale entre les acteurs locaux de la sécurité routière, indispensable à la poursuite des actions déjà initiées et à l'accomplissement de nouveaux projets, répondant aux enjeux identifiés.

Aussi, la Préfecture de la Vienne adresse ses remerciements aux membres du Comité de pilotage, ainsi qu'aux membres du Comité technique, qui se sont impliqués dans la construction du présent DGO.

STRUCTURE	MEMBRES PARTICIPANTS	FONCTION
Ville de Châtelleraut	Harbi BOUHASSOUN Ahmed BENDJILLALI	Chargé de mission sécurité routière Conseiller municipal
Communauté urbaine de Grand Poitiers	Jean-Louis FOURCAUD	Vice-président
Communauté de communes Du Civraisien-en-Poitou	Frédéric TEXIER	Vice-président
Communauté de communes Du Pays loudunais	Bruno LEFEBVRE	Vice-président
Communauté de communes Des Vallées du Clain	Michel GODET	Vice-président
Communauté de communes Du Haut-Poitou	Jacques ROLLAND	Vice-président
AMF	Dominique DABADIE	Vice-président
Département de la Vienne	Gilbert BEAUJANEAU Thierry CHOUETTE Cyril MONGOURD	Vice-président Directeur des routes Responsable pôle exploitation et sécurité routière
EDSR	Arnaud HEBERT	Capitaine, commandant l'EDSR
DDSP	Hubert DARNAT	Commandant, chef de l'unité ordre public
Parquet	Aurélié CARLIER Mickaël PRISSET	Substitut du Procureur Chargé de mission
SDIS	David MAILLEFAUD	Lieutenant-colonel, chef du pôle mise en œuvre opérationnelle
DDT	Frédéric DAGES François BERNERON Marine DELANOE	Chef du service prévention des risques et animation territoriale Chef de l'unité cadre de vie et sécurité routière Référente sécurité routière
DSDEN	Alexandre MENANTEAU Claire BROUSSE	Chargé de mission Conseillère pédagogique
DDETS	Agnès MOTTET	Directrice

STRUCTURE	MEMBRES PARTICIPANTS	FONCTION
DIR Atlantique	Didier GABARD	Responsable du CEI de Couhé
DIR Centre-Ouest	Pascal COSTA	Chef du District de Poitiers
CPAM	Sandrine NUEL	Chargée de mission
CARSAT	Mickaël REMONDIERE	Contrôleur de sécurité
FFMC	Bertrand LANDAIS	Représentant de l'association
Association des victimes de la route	Yann MEHEUX	Vice-président de la FENVAC
Préfecture	Guillaume DELATTRE Florence RAUD Anna MARET Mélissa KOUMBA TINDY-POATY	Chef du Bureau de la sécurité routière Adjointe coordinateur sécurité routière Apprentie au BCI Assistante de communication au BCI

**Bureau de la sécurité routière
Préfecture de la Vienne**

Tél : 05 49 55 70 00

Mail : pref-securite-routiere@vienne.gouv.fr