



Le Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière (D.G.O.)

Période 2018 – 2022

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

#SAUVONSPUSDEVIES

POUR SAUVER PLUS DE VIES SUR NOS ROUTES,
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DOIT ÊTRE
L'AFFAIRE DE TOUS 

Sommaire

1. Préambule.....	3
1.1. Le contexte.....	3
1.2. Les objectifs du DGO.....	3
1.3. La démarche d'élaboration.....	3
2. États des lieux du département.....	4
2.1. Le contexte local du département.....	4
2.2. L'accidentalité 2012-2016.....	6
2.2.1. Accidentalité corporelle du département Accidentalité Générale.....	6
2.2.2. Analyse temporelle.....	7
2.2.3. Les catégories d'usagers.....	8
2.2.4. Accidentalité des jeunes.....	11
2.2.5. Accidentalité des seniors.....	12
2.2.6. Localisation des accidents.....	12
2.2.7. Caractéristiques des accidents.....	13
2.2.8. Les trajets.....	14
2.3. Les facteurs d'accidents.....	15
2.3.1. L'alcool.....	15
2.3.2. La vitesse (excessive ou inappropriée.....	15
2.3.3. Le non-respect des règles de conduite.....	16
3. Les enjeux et les orientations 2018 - 2022.....	17
3.1. Les enjeux.....	17
3.2. Enjeu risques routiers professionnels.....	17
3.2.1. Caractéristique de l'enjeu.....	17
3.2.2. Orientations et modes d'actions.....	18
3.3. Enjeux addictions–alcool et stupéfiants.....	18
3.3.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	18
3.3.2. Orientations et modes d'actions.....	19
3.4. Enjeu « jeunes ».....	19
3.4.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	19
3.4.2. Orientations d'actions.....	20
3.5. Enjeu « seniors ».....	20
3.5.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	20
3.5.2. Orientations d'actions.....	20
3.6. Enjeu complémentaire.....	21
3.6.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	21
3.6.2. Orientations d'actions.....	22
3.7. Enjeu local n°1 : La protection des usagers des deux-roues motorisés.....	23
3.7.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	23
3.7.2. Orientations d'actions.....	23
3.8. Enjeu local n°2 : La lutte contre les fautes de comportement* dont la vitesse excessive et l'emploi des distracteurs technologiques.....	24
3.8.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	24
3.8.2. Orientations d'actions.....	24
3.9. Enjeu local n° 3 : Le partage de la voirie pour la protection des piétons et cyclistes.....	25
3.9.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	25
3.9.2. Orientations d'actions.....	25
3.10. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2018.....	26
3.11. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2019.....	27
3.12. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2020 et 2021.....	28

1. Préambule

1.1. Le contexte

L'union européenne prévoit de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2020. Cet objectif a été repris par le Ministre de l'Intérieur, qui a fixé l'objectif de 2000 tués en 2020 sur les routes françaises.

Cependant, 2016 est la deuxième année de hausse alors que nous connaissions une diminution constante, année après année, depuis 1979.

Atteindre les objectifs fixés pour 2020 impose d'agir sur l'ensemble véhicule-infrastructure-usagers, d'utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque, et de cibler les usagers surreprésentés, soit les jeunes de 18 à 24 ans, les deux-roues motorisés, les piétons et cyclistes, les seniors de 65 ans ou plus.

Ces objectifs devront se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre des blessés et des tués, en moyenne voisine de 8 % par an. Ils supposent, la mobilisation de tous les acteurs publics.

Dans ce contexte, chaque département définira en 2018, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO) pour les années 2018 à 2022, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

1.2. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientation (DGO) permet à l'État, au Conseil Départemental, aux principales communes et groupements de communes, de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre aux cours des cinq prochaines années.

Ce document constitue non seulement un outil de programmation mais aussi un outil de mobilisation des partenaires. Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

1.3. La démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Après une phase de lancement et la constitution du comité de pilotage sous la responsabilité du préfet de l'Aisne, les principaux acteurs de la démarche ont entamé l'élaboration du DGO marqué par trois phases décisionnelles essentielles que sont :

- le choix des enjeux,
- l'approfondissement des enjeux,
- la définition des orientations d'actions.

L'analyse de l'accidentalité a été réalisée par l'Observatoire Département de Sécurité Routière (ODSR) positionné à la direction départementale des Territoires de l'Aisne.

2. États des lieux du département

2.1. Le contexte local du département

Le département de l'Aisne se situe au sud-est de la région Hauts-de-France. Il est aux confins de 3 régions, bordant l'Île-de-France par la Seine-et-Marne, et le Grand Est par la Marne et les Ardennes. Il possède également une frontière au nord-est avec la Belgique.

L'Aisne est un territoire essentiellement rural. En 2009, seule 38,9% de la population axonaise réside dans des pôles urbains, contre 54,7% de la population française, hors Île-de-France.

Le département offre une grande variété de paysages. Le sud, traversé par la Marne et l'Aisne, est une terre de vallées et de plateaux (Brie, Omois). La grande forêt de Retz (13 000 hectares à cheval sur les départements de l'Aisne et de l'Oise) occupe le sud-ouest du département.

Plus au nord, le Soissonnais et le Laonnois forment une vaste plaine sédimentaire, ponctuée de forêts (Saint-Gobain) et de reliefs de « cuesta », dont la butte de Laon est l'exemple le plus célèbre. Cette plaine se prolonge au nord-ouest par la plaine du Vermandois, et au nord-est par la Thiérache, qui occupe les contreforts du massif ardennais et offre un paysage essentiellement bocager et forestier (forêt de Saint-Michel).

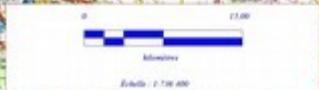
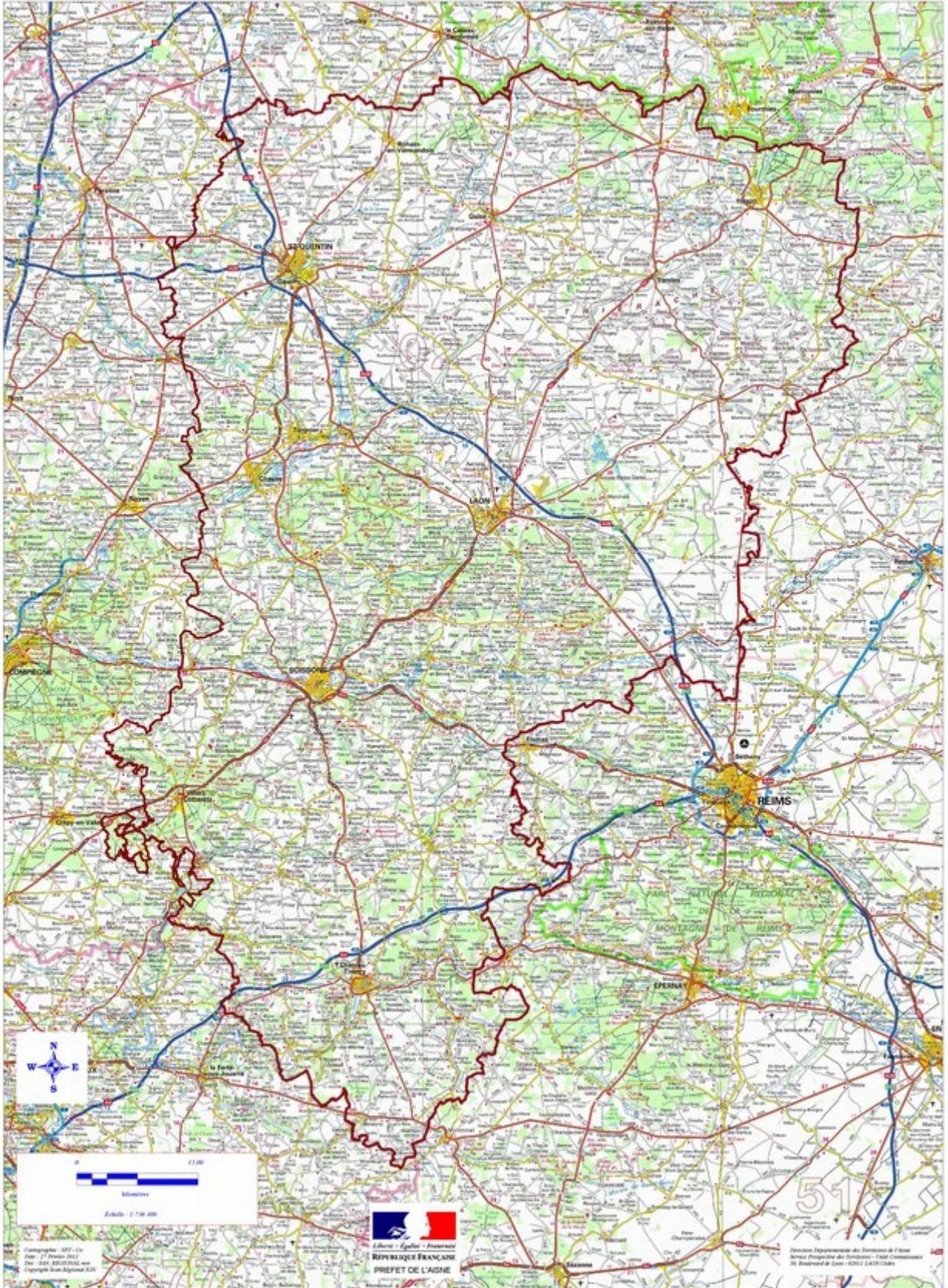
Le département est marqué par une quasi-omniprésence de l'eau: le paysage est ainsi traversé par de nombreuses rivières qui irriguent les principales villes du département (à l'exception notable de Laon) : la Marne à Château-Thierry, l'Aisne à Soissons, la Somme à Saint-Quentin, l'Oise à Hirson.

L'Aisne est le moins peuplé des départements de la région avec 540 067 habitants au 1^{er} janvier 2013, soit 9 % de la population des Hauts-de-France. C'est pourtant le plus étendu avec une superficie de plus de 7 300 km². De fait, l'Aisne est le département où la densité est la plus faible avec 73 habitants au km² pour une moyenne de 188 au niveau régional.

Avec 55 698 habitants, Saint-Quentin est la commune la plus peuplée du département devant Soissons (28 472 habitants) suivie de la Ville préfecture Laon (25 219 habitants).

Le réseau routier du département de l'Aisne c'est :

- Autoroutes : 145 km,
- Réseau routier national : 164 km,
- Routes départementales : 5 461 km,
- Routes communales : 5 579 km.



Cartographe : IGN ©
Date : 21 Janvier 2017
Détail : IGN ADUR/PAJ/war
Copyright IGN Révisé 2017



51

Direction Départementale des Territoires et de l'Équipement
Service Préfecture des Territoires - 10400 Commercy
36 Boulevard de la Gare - 57000 LACRY CHATEL

2.2. L'accidentalité 2012-2016

2.2.1. Accidentalité corporelle du département Accidentalité Générale

Entre 2012 et 2016, une tendance baissière des accidents corporels est observée. Pour autant, le nombre des personnes décédées reste stable avec une moyenne de 36 victimes. Il est toutefois noté que 2014 s'inscrit comme année de référence pour cet indicateur (avec 31 personnes décédées).

Sur une période de 10 ans, on note une nette amélioration de la situation. En effet, entre 2007 et 2011, nous avons dans le département de l'Aisne, une moyenne de 51 tués (36 sur la période 2012/2016).

Concernant les blessés, la baisse des accidents corporels agit mécaniquement sur le nombre des blessés. Pour autant, il apparaît que les hospitalisations constituent la part la plus importante des blessés sur la période étudiée, elle évolue de façon significative entre 2012 et 2016 (52,5 % en 2012 ; 59,8 % en 2016).

Accidentalité générale

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2012	282	34	178	38	177	160	238
2013	271	37	188	41	188	142	256
2014	221	29	170	31	177	126	185
2015	215	36	166	36	165	113	182
2016	203	32	162	35	167	112	178
Ensemble	1192	168	864	181	874	653	1039

Les principaux conflits (Nombres d'accidents)

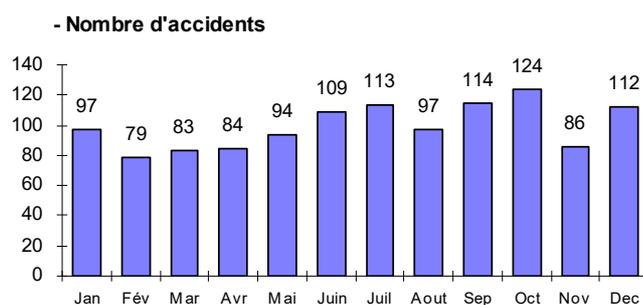
	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé > =50 cm3	VL ou VU	PL	TC	tramway (et train)	autres modes
Cycle	1	4							
2R motorisé < 50 cm3	6	0	2						
2R motorisé > =50 cm3	1	2	0	3					
VL ou VU	218	57	110	78	273				
PL	7	0	3	5	69	9			
TC	3	0	1	1	9	0	0		
tramway (et train)	0	0	0	0	3	0	0	0	
autres modes	4	1	1	6	18	1	0	0	0
Véhicule seul	228	4	37	58	422	20	3	0	15

2.2.2. Analyse temporelle

Répartition des accidents survenues entre 2012 et 2016 selon :

- Les mois

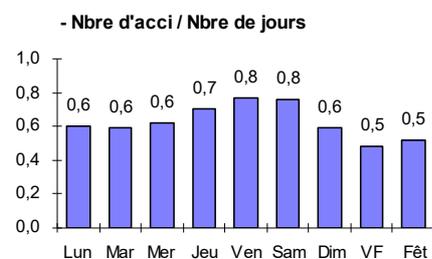
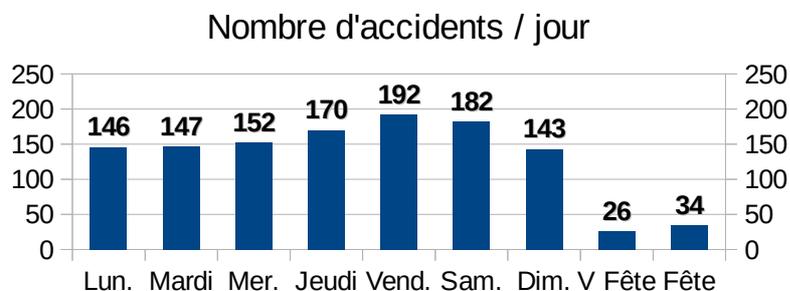
Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
97	79	83	84	94	109	113	97	114	124	86	112



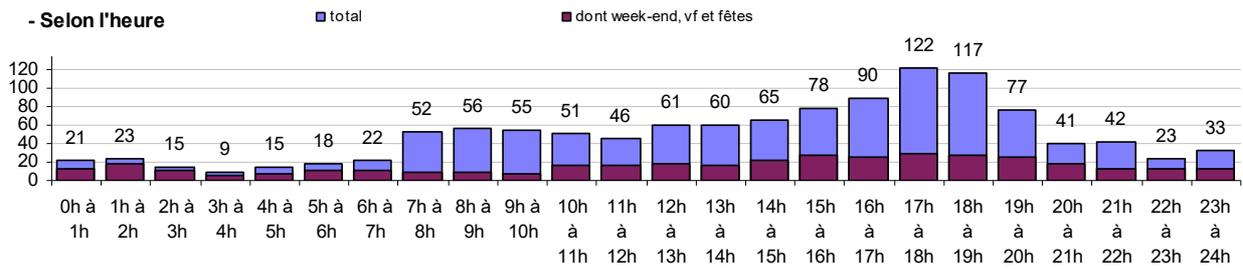
- Les jours de la semaine

	Nombre	Acc/J	G4	Nbre Jours
Lundi	146	0,6	13,7	241
Mardi	147	0,6	16,3	248
Mercredi	152	0,6	18,4	244
Jeudi	170	0,7	11,8	242
Vendredi	192	0,8	13,0	251
Samedi	182	0,8	16,5	241
Dimanche	143	0,6	17,5	241
V.Fête	26	0,5	11,5	54
Fête	34	0,5	17,6	65

Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type



- Le créneau horaire

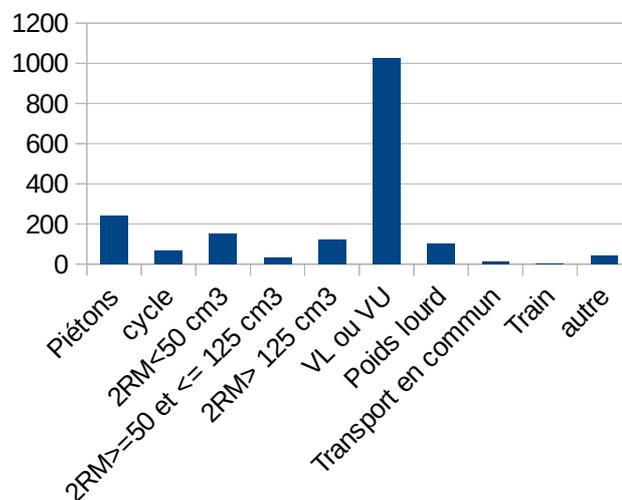


L'analyse temporelle montre que le mois d'octobre est le plus accidentogène. Les jours les plus impactés sont les vendredis et les samedis. Le créneau horaire « 17h00 – 19h00 » se détache et s'accroît si l'on tient compte des week-ends ainsi que des veilles et jours de fête.

2.2.3. Les catégories d'utilisateurs

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.
piéton	239	20,1%
cycle	65	5,5%
2R motorisé < 50 cm3	154	12,9%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	30	2,5%
2R motorisé > 125 cm3	120	10,1%
2R >= 50 cm3 (avant 2007)	0	0,0%
vl ou vu	1027	86,2%
poids lourd	101	8,5%
transport en commun	14	1,2%
train	3	0,3%
les autres modes	41	3,4%
Ensemble des accidents de la période	1192	100,0%

Accidents

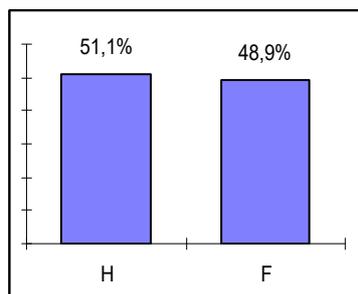


Analyse détaillée :

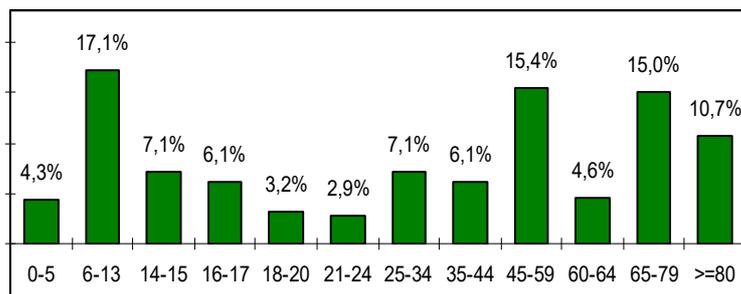
- Piétons

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		239	27	146	288	28	260
victimes piétons				273	28	245	130

- % d'impliqués piétons par sexe



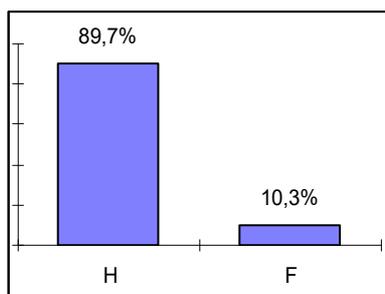
- % d'impliqués piétons par âge



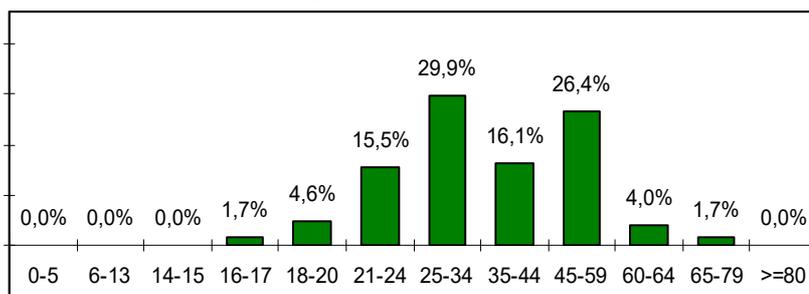
- Ensemble des 2 roues motorisés > ou = à 50 cm³

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins un 2 Roues motorisé >= 50 cm ³	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		150	28	125	182	29	153
victimes 2R mot. >= 50cm ³				164	28	136	104

- % d'impliqués motos par sexe



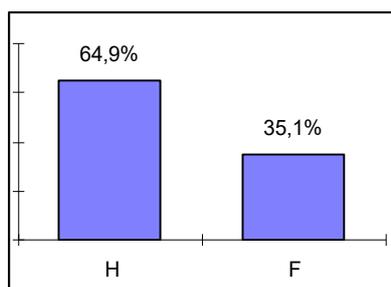
- % d'impliqués motos par âge



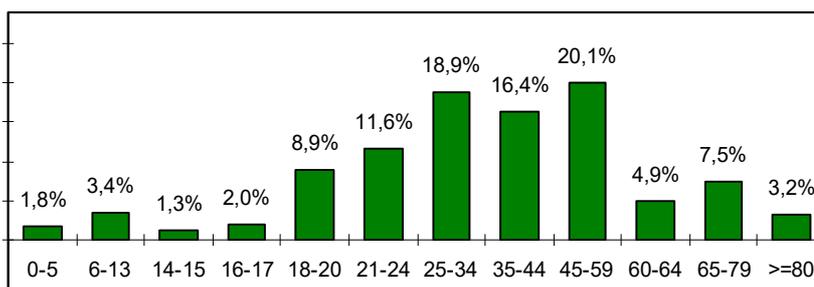
- Véhicules légers et véhicules utilitaires

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 VL (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		1027	134	725	1523	147	1376
victimes VL				969	102	867	463

- % d'impliqués VL par sexe



- % d'impliqués VL par âge



- Les usagers les plus impliqués

Sur les routes axonaises, comme partout en France métropolitaine, ce sont les véhicules légers (véhicules utilitaires compris) qui représentent la plus grosse portion des accidents de la circulation.

Pour autant, les accidents impliquant piétons et deux-roues motorisés (d'une cylindrée > ou = à 50 cm³) sont en quantité notable sur ces 5 dernières années.

- Les piétons sont impliqués dans 20,1 % des accidents. La tranche d'âge des 6-13 ans est particulièrement touchée avec 17,1 % des piétons impliqués. Les seniors (les piétons âgés de 65 ans et plus) avec 26,5 % représentent également une part importante des victimes. Les piétons de sexe masculin sont sensiblement plus nombreux (51,1 %).

- Les deux-roues motorisés sont concernés, quant à eux, dans 25,5 % des accidents. Les impliqués (usagers deux-roues, toutes catégories confondues) sont à 90,4 % de sexe masculin. Pour la catégorie des moins de 50cm³, la tranche d'âge 16-17 ans est la plus concernée avec 31,5 % des impliqués. Pour les autres cylindrées, les 25-34 ans constituent la part la plus importante avec 31,7 %.

- Enfin, la catégorie des véhicules légers (utilitaires compris) est représentée dans 86,2 % des accidents. Les conducteurs impliqués sont, le plus souvent de sexe masculin (à 64,9 %). Il est également notable que 55,3 % des impliqués appartiennent à la population dite active (âgés de 25 à 59 ans).

2.2.4. Accidentalité des jeunes

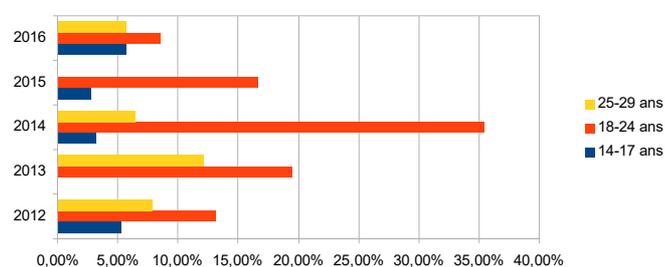
En France métropolitaine en 2016,

- les adolescents de 14 à 17 ans représentent :
3,3 % des personnes tuées,
6,5 % des victimes d'accidents
- les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent :
17,3 % des personnes tuées,
19,0 % des victimes d'accidents
- les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent :
8,9 % des personnes tuées,
11,4 % des victimes d'accidents

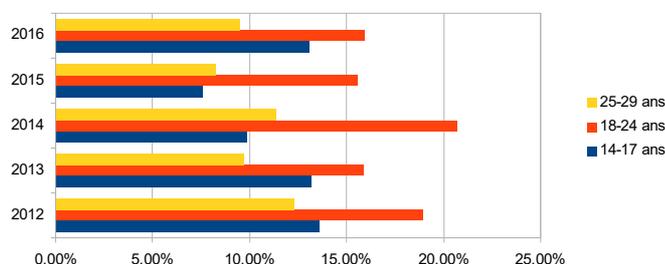
Dans l'Aisne en 2016 :

- Les adolescents de 14 à 17 ans représentent :
5,71 % des personnes tuées
13,06 % des victimes d'accidents
- Les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent :
8,57 % des personnes tuées
15,92 % des victimes d'accidents
- Les jeunes âgés de 25 à 39 ans représentent :
5,71 % des personnes tuées
9,55 % des victimes d'accidents

% des jeunes tués

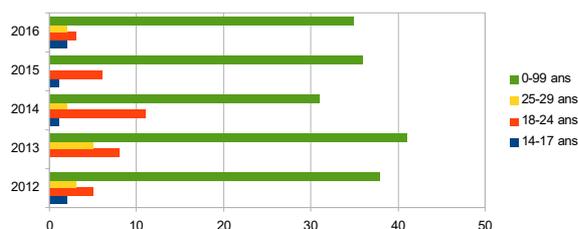


% des jeunes victimes

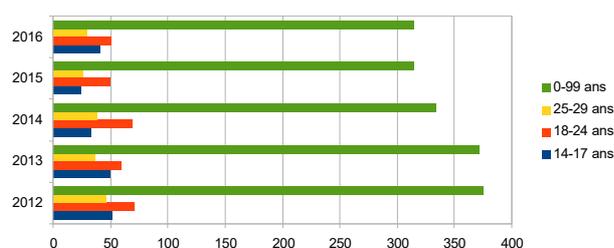


Qu'il s'agisse du nombre des victimes ou des personnes décédées, la tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans.

Nombre de jeunes tués comparé à l'ensemble des tués



Nombre de jeunes comparé à l'ensemble des victimes



Au regard des données sur la période d'études (2012-2016), la mortalité routière des 18-24 ans s'établit à 18,23 % pour les routes axonaises. La part des décès pour cette tranche d'âge est supérieure à la donnée nationale (France métropolitaine 2016 : 17,3%).

2.2.5. Accidentalité des seniors

En France métropolitaine en 2016,

- les seniors de 65 à 74 ans représentent :

9,1 % des personnes tuées

5,4 % des victimes d'accidents

- les seniors de 75 ans et plus représentent :

15,7 % des personnes tuées

5,2 % des victimes d'accidents

Dans l'Aisne en 2016 :

- les seniors de 65 à 74 ans représentent :

4,86 % des personnes tuées

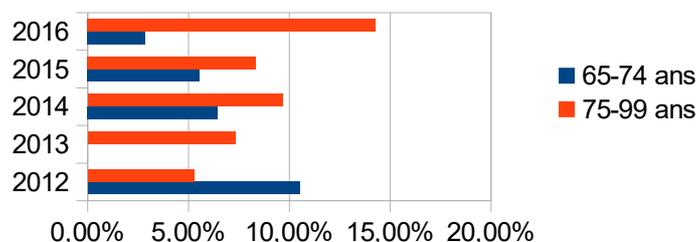
4,97 % des victimes d'accidents

- les seniors de 75 ans et plus représentent :

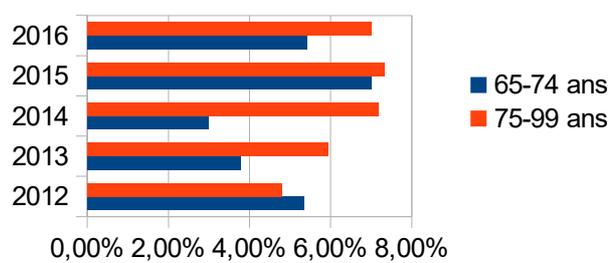
8,84 % des personnes tuées,

6,38 % des victimes d'accidents

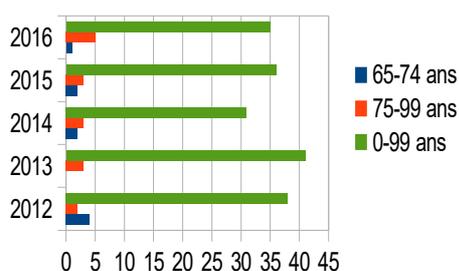
% des seniors tués



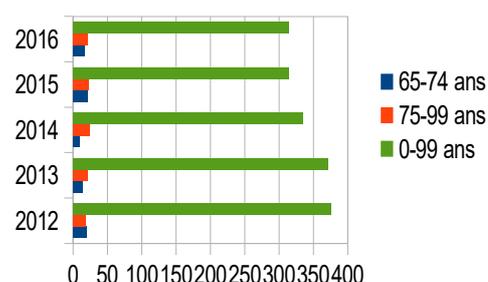
% des seniors victimes



Nombre de seniors tués comparé à l'ensemble des tués



Nombre de seniors comparé à l'ensemble des victimes



2.2.6. Localisation des accidents

Dans l'Aisne, au cours de la période d'études, 16 des 181 personnes décédées sur les routes axonaises sont âgées de 75 ans et plus, soit 8,84 % des personnes tuées. Bien que la part des décès pour cette tranche d'âge progresse de façon significative, elle est moins impactée au regard des données nationales (données France métropolitaine. 2016).

- Répartition par type de réseau

	Nombre	%
Autoroute	49	4,1
R.N.	97	8,1
R.D.	643	53,9
V.C. et autres	502	42,1
Totalité des accidents sur la période	1192	100,0

- Répartition en / hors agglo

	Nbre acci	%
Hors agglo	602	50,5
0 à 500 h	61	5,1
501 à 2 000 h	80	6,7
2 001 à 5 000 h	62	5,2
5 001 à 20 000 h	117	9,8
20 001 à 50 000 h	193	16,2
50 001 h à 100 000 h	77	6,5
100 001 à 300 000 h	0	0,0
plus de 300 000 h	0	0,0
Sous-Total agglo	590	49,5
Total accidents	1192	100,0

La majorité des accidents se produisent sur les routes départementales (à 53,9%) et hors agglomération (à 50,5%).

Sur les 1192 accidents survenus au cours de 5 années étudiées, les Villes les plus peuplées concentrent le plus grand nombre d'accidents corporels, à savoir :

- **SOISSONS** : 10,2 %, **LAON** : 7,8 %, **SAINT-QUENTIN** : 6,46 %.

La part des accidents survenus sur les communes de Tergnier, Château-Thierry, Villers-Cotterêts, Chauny et Hirson se situe entre 1,4 % et 3,6 %.

Les communes de Crouy et Villeneuve Saint Germain connaissent une accidentalité légèrement supérieure à 1 % et d'une façon plus diffuse avec moins de 1 % sur 374 communes très majoritairement rurales.

2.2.7. *Caractéristiques des accidents*

Les 1192 accidents étudiés :

- 32,7 % se sont produits sur une intersection ou à sa proximité immédiate. Dans cette configuration, les accidents entre deux véhicules avec collision sur le côté sont les plus nombreuses. Parmi les véhicules impliqués, 61,2 % sont des VL et 32,8 % des deux-roues.
- 67,1 % se sont produits hors intersection. Dans cette configuration, les accidents entre deux véhicules sont à 26,75 % des collisions frontales et à 21,9 % des collisions par côté.
- 74,3 % se sont produits dans des conditions climatiques normales.
- 67,3 % de jour.

2.2.8. Les trajets

Sur la base de données incomplètes (35,6 % des informations pour ces données ne sont pas explicites), l'analyse, juste indicative des trajets, montre que les conducteurs impliqués dans les accidents se déplaçaient à :

- 63,8 % en promenade loisirs,
- 17,4 % pour utilisation professionnelle,
- 11,8 % en trajet domicile travail.

	Nombre d'utilisateurs concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
non renseigné	708	425	58	296	68	354	320	494
domicile - travail	303	236	36	181	39	185	122	212
domicile - école	77	62	4	31	4	35	50	68
courses - achats	97	78	12	58	12	54	38	87
utilisation professionnelle	261	207	48	165	51	152	113	234
promenade - loisirs	1165	760	107	571	116	602	417	715
autre	136	118	22	85	23	80	72	128
Ensemble	2747	1192	168	864	181	874	653	1039
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

2.3. Les facteurs d'accidents

2.3.1. L'alcool

2007/2011	Accidents	dont mortels	Tués
2007	66	20	24
2008	79	17	20
2009	60	16	20
2010	57	11	11
2011	65	16	20
Ensemble	327	80	95

2012/2016	Accidents	dont mortels	Tués
2012	55	15	16
2013	46	11	12
2014	44	9	11
2015	44	13	13
2016	31	8	8
Ensemble	220	56	60

Au regard des données de l'accidentalité départementale de la période 2007 – 2011, la période 2012 – 2016 enregistre une baisse des accidents corporels (-33 %). Cette baisse est mécaniquement observée pour les accidents dus à une conduite sous l'emprise d'un état alcoolique (-32%).

Si la mortalité routière s'inscrit dans cette tendance avec une baisse de -25 % des accidents mortels, elle connaît une baisse plus sensible pour les accidents mortels avec alcoolémie positive (-30%) ainsi que pour le nombre des décès (-36%).

Sur la période 2012 – 2016, les accidents avec alcoolémie positive représentent :

- 18,5 % des accidents corporels,
- 33,33 % des accidents mortels,
- 33,1 % des décès.

L'alcoolémie au volant s'inscrit à la première place des causes retenues dans les accidents mortels devant la vitesse (excessive ou inappropriée).

L'indice de gravité est très élevé (> à 27).

Il s'agit donc, comme dans les années précédentes, d'un risque majeur avec un taux de gravité important.

2.3.2. La vitesse (excessive ou inappropriée)

L'enjeu vitesse, qui est de caractère facultatif pour ce DGO, ne peut pas être étudié à partir du fichier national (BAAC). Toutefois, les accidents corporels et mortels du portail accident tiennent compte des infractions vitesse (conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances). Une extraction de cette donnée à partir du logiciel concerto (applicatif SIG dédié à la connaissance de l'accidentalité) permet d'identifier sur la période étudiée :

- 332 accidents corporels soit 27,8 %,
- 50 accidents mortels soit 29,8 %
- 56 tués soit 31 % des décès.

2.3.3. *Le non-respect des règles de conduite*

Ce thème est étudié sur la base des infractions relevées et comptabilisées dans la base locale de l'accidentalité axonaise.

En dehors des usagers en addiction (conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un état alcoolique et/ou des stupéfiants) et les vitesses excessives ou inappropriées qui occupent, dans l'ordre, la tête du classement, les principales infractions relevées dans les accidents mortels sont :

- Les imprudences (dépassements dangereux, pertes de contrôle, circulations en sens interdit, traversée irrégulière d'un piéton),
- les circulations à gauche (en augmentation constante),
- les refus de priorité.

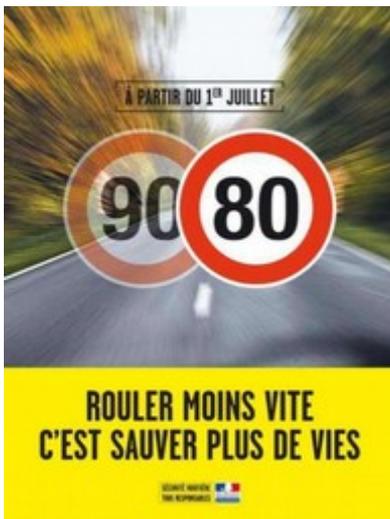
S'affranchir de la règle conduit à produire un risque pour les autres et pour soi

3. Les enjeux et les orientations 2018 - 2022

3.1. Les enjeux

Sur la base de l'étude de l'accidentalité conduite par l'Observatoire National de Sécurité Routière, les quatre enjeux prioritaires suivants ont été retenus :

- les risques routiers professionnels ;
- les addictions – alcool et stupéfiants ;
- les jeunes, répartis selon trois tranches d'âge –14–17 ans ; 18–24 ans et 25–29 ans;
- les seniors selon deux tranches d'âge, 65 à 74 ans et de 75 ans ou plus.



L'étude de l'accidentalité dans l'Aisne a permis au comité opérationnel de retenir trois enjeux locaux.

Ces trois enjeux locaux couvrent un large spectre de thématiques en complémentarités des enjeux de l'ONSR qui permettront d'aborder notamment les questions relatives aux usagers vulnérables.

- La protection des usagers des deux-roues motorisés;
- La lutte contre les fautes de comportement dont la vitesse excessive et l'emploi des distracteurs technologiques ;
- Le partage de la voirie sera l'axe principal de la protection des piétons et cyclistes.

Il sera également question à travers de ces trois enjeux locaux de s'intéresser aux objectifs fixés par le premier ministre en particulier pour l'année 2018. En effet, ces nouvelles mesures viennent compléter le dispositif existant et sont à ajouter dans la

mise en application concrète de la sécurité routière au quotidien et du changement du comportement des usagers dans la durée.

3.2. Enjeu risques routiers professionnels

3.2.1. Caractéristique de l'enjeu

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, de façon occasionnelle ou régulière. La dispersion géographique croissante du monde du travail augmente les distances parcourues par un salarié pour ses trajets domicile travail ou pour l'exercice de ses missions. Conduire pour le travail est souvent plus contraignant que conduire pour les besoins de la vie courante. Le risque d'accident du travail sur la route est souvent en relation avec la nature et les exigences du métier qu'exerce le salarié. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décision lors de la conduite. Ce risque routier a souvent des origines « multifactorielles », : environnement, véhicules, organisation, conducteur...



Le comportement au volant est lié à des adaptations, des arbitrages que doit réaliser le conducteur entre les éléments émanant de la situation du travail et la situation de conduite, les contraintes imposées par l'employeur (le respect des temps de conduite, les délais, les règles de chargement) et son comportement face au respect des règles de conduite en général.

3.2.2. Orientations et modes d'actions

Pour cet enjeu peut retenir deux augmentations dont l'une concerne la responsabilité individuelle des salariés fasse à leur comportement et l'autre la responsable de l'employeur, ou donneur d'ordre en lien avec ses exigences, ses recommandations et la qualité des conditions de travail. Parmi les modes d'action concernant les salariés, il s'agira de les sensibiliser au respect des règles de conduite en :

- développant des actions prévention dans l'entreprise;
- valorisant la rédaction de documents de sécurité prévention.

Pour les employeurs, les actions devront leur permettre de mesurer la responsabilité qu'ils engagent au travers des objectifs assignés à leurs salariés et aux contraintes qui en découlent. L'importance du contrôle du respect des règles par leurs salariés sera également abordée. Ainsi les actions déclinées seront:

- procéder à des contrôles d'entreprises de la réglementation sociale et de coordination des transports;
- valoriser la sécurité routière auprès du personnel;
- travailler la notion de l'intérêt pour l'entreprise de prendre en compte la sécurité routière par le prisme du rapport coût/bénéfice et celui de l'image de l'entreprise ;
- inciter à l'utilisation des actions de sécurité routière comme vecteur de communication ou label de qualité.

Au-delà de ces actions de prévention et de sensibilisation, des contrôles routiers ciblés sur les transports de marchandises et de voyageurs pourront être organisés.

3.3. Enjeux addictions–alcool et stupéfiants

3.3.1. Caractéristiques de l'enjeu



L'alcool est le premier facteur national d'accidents mortels devant la vitesse. L'étude SAM¹ montre que le risque d'être responsable de l'accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés et que la gravité de ces accidents passe à 24 tués pour cent blessés hospitalisés. Dans l'Aisne, le nombre des accidents avec alcool, c'est-à-dire ceux où au moins un des conducteurs impliqués et positifs est passé de 344 entre 2007 et 2011 à 223 sur les cinq dernières années. De plus, le nombre de tués dans

ces accidents avec alcool a diminué de 37 %.

Sur les 223 accidents dont le facteur dépassement du taux d'alcool est présent, 175 impliqués ont entre 25 et 50 ans.

Par ailleurs, on remarque une montée en puissance de la prise de cannabis chez les sujets de plus en plus jeunes.

¹stupéfiants et accidents mortels (projet SAM) analyse épidémiologique OFDT–ifstar avril 2011.

3.3.2. Orientations et modes d'actions

la problématique de l'alcool au volant nécessite la mise en œuvre de moyens en adéquation avec l'importance de l'enjeu. L'implication des organisateurs d'événements festifs, qu'il s'agisse de structures privées ou de collectivité est indispensable pour faire évoluer les comportements.

Il s'agira :

- de sensibiliser sur l'importance du principe du conducteur SAM désigné;
- d'accompagner davantage les organisateurs privés et les collectivités locales;
- de communiquer sur les bilans d'action et avec les médias "jeunes" sur les actions SAM et les événements festifs.

La méconnaissance générale des effets du cannabis sur la conduite notamment les conséquences liées à un usage festif à des conséquences de plus en plus notables sur les chiffres de l'accidentalité.

Ainsi, il semble important :

- de porter de l'information en direction de la cellule familiale notamment sur les stupéfiants;
- de sensibiliser sur les conséquences de l'alcool et les stupéfiants au volant : risques corporels, psychologiques, judiciaires, administratifs dès le collège;
- d'impliquer les entreprises de manière à ce qu'elles intègrent la problématique alcool dans leurs plans de prévention des risques routiers (PPRR);
- de sensibiliser les jeunes dès le collège

Enfin, pour différencier les comportements des usagers de cannabis: usage quotidien et usage festif,

Il serait intéressant de :

- maintenir un niveau élevé de contrôles routiers de façon aléatoire;
- réaliser des campagnes de contrôle à proximité des établissements de nuit;
- contrôler les débits de boissons sur le respect de la LOPSI2 (mise à disposition des d'éthylotests);
- impliquer les polices municipales dans le cadre d'opération de sensibilisation lors d'événements festifs.

3.4. Enjeu « jeunes »

3.4.1. Caractéristiques de l'enjeu

En France, la tranche d'âge « 18–24 ans » représentent environ 11 % de la population mais 17 % des tués sur la route. Elle est présente dans 25 % des accidents corporels avec taux d'alcoolémie positif.

Chez les conducteurs de véhicules légers, les jeunes sont impliqués dans 90 % des accidents corporels et représente 71 % des tués. Dans l'Aisne, les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent 18 % des personnes tuées (32 décès) et 17 % des victimes d'accidents (298 usagers).

D'un point de vue temporel, les fins de semaine, et plus particulièrement la nuit, concentrent une grande



partie des accidents les plus graves car ce sont des moments où les jeunes adoptent des postures de transgression de la règle et de prise de risque.

3.4.2. Orientations d'actions

Le risque est victime d'un accident mortel s'avère plus grand pour les jeunes de 18–24 ans que pour l'ensemble de la population active dans le cadre professionnel.

Une sensibilisation doit être mise en œuvre ou maintenue autour des parents et des jeunes adultes via:

- les lycées ;
- les CFA ;
- les établissements d'enseignement supérieur.

et également autour des adolescents et des enfants par le biais :

- de séances d'information et de sensibilisation au sein des collèges
- d'animation dans les écoles primaires afin de cibler une population très réceptive

Des actions de prévention "alcool stupéfiant" seront à mettre en œuvre :

- dans les lycées. Cibler chaque année quelques lycées et CFA sur ces problématiques;
- dans les milieux festifs et soirées;
- développer l'action des IDSR dans les établissements scolaires de manière à accompagner les projets éducatifs lorsque les personnes intervenantes n'ont pas l'expertise requise.

Les problématiques « jeunes » et « alcool–stupéfiants » sont indissociables.

3.5. Enjeu « seniors »

3.5.1. Caractéristiques de l'enjeu



Le nombre de tués seniors a augmenté en France de plus de 26% chez les 65-74 ans et de 30 % pour les 75 ans et plus sur les quatre dernières années. Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les plus de 75 ans.

Bien que l'accidentalité de l'Aisne soit moins impactée au regard des données nationales, on relève toutefois une part plus importante des victimes et des responsables d'accidents dans ces différentes tranches d'âge.

3.5.2. Orientations d'actions

Les collectivités locales doivent s'impliquer dans les actions de sécurité routière. Elles ont un rôle fédérateur et d'exemplarité en particulier auprès des personnes âgées.

Elles sont impliquées sur plusieurs champs d'interventions dont notamment la communication et la sécurisation des réseaux. Il serait intéressant de s'appuyer sur :

- les municipalités ;
- pour organiser des interventions de sensibilisation au sein des actions menées par les

CCAS en faveur des personnes âgées ; leur donner par exemple, la possibilité de revoir leur façon de s'installer dans un véhicule pour rechercher une bonne vision ;

- Pour établir une veille afin d'identifier les déplacements qui représentent un risque élevé (services publics, commerces, établissements scolaires...).

Sur les structures départementales « conseil départemental » :

- pour l'organisation de campus dédiés à cette problématique ;
- développer la prise de conscience par l'information en liaison avec le milieu médical ;
- Mettre en pratique la conduite d'un véhicule en milieu urbain et suburbain.

Cependant d'autres actions peuvent être entreprises afin de :

- Réactualiser des connaissances des règles de conduite ;
- organiser des sessions d'entretien des véhicules ;
- s'associer à des salons seniors et/ou regrouper des seniors et des jeunes en créant une émulation bénéfique ;
- proposer des recyclages réguliers comme pour les contrôles techniques de véhicules.

3.6. Enjeu complémentaire

Le civisme se caractérise, en matière de sécurité routière, par le respect de la règle. Le code de la route est avant tout institué pour permettre « le « vivre ensemble ». Sans règles pour organiser les rapports entre usagers de la route, la circulation devient impossible faute de régulation et les conflits apparaissent. S'affranchir de la règle conduit donc à produire un risque pour les autres et pour soi. La quasi-totalité des accidents est due au non-respect de la règle. Cela apparaît après étude comme étant un comportement habituel de la part des auteurs. Changer le rapport à la règle permet de modifier le comportement des habitudes et ainsi de rendre les interactions entre usagers plus sûres. Dans ce cadre de respect mutuel, il apparaît également la notion d'appartenance à un groupe d'usagers en fonction du moyen de déplacement utilisé.

3.6.1. Caractéristiques de l'enjeu

On détaille, en termes d'incivisme routier, les comportements actifs et les comportements passifs.

Les comportements actifs sont les comportements transgressifs volontaires dans lesquels on trouve les infractions génératrices d'accidents et les facteurs aggravants. Ils peuvent résulter d'une volonté délibérée de ne pas respecter la règle de conduite : vitesse, priorité... ou être issu d'une attitude qui influe sur la conduite comme l'alcool et les stupéfiants.

Pour les comportements passifs, il s'agit, non pas d'une transgression avec la volonté délibérée de violer la règle, mais plutôt d'un comportement ignorant, inconséquent ou distrait, basé sur le mépris de la loi, sur une ignorance ou une méconnaissance des dangers tels que la prise de médicaments, les habitudes de conduite, les trajets routiniers, les aides à la conduite et la déresponsabilisation.



3.6.2. Orientations d'actions

Les actions à mener pour répondre aux caractéristiques de cet enjeu seront orientées spécifiquement sur la prise de conscience :

- de ne pas être seul mais toujours en interaction avec son environnement et avec les autres usagers ;
- des dangers encourus par chacun ;
- de son attitude au volant et de sa capacité à évoluer sur la voie publique pour être capable de la remettre en cause ; de la notion du « chacun responsable » de son propre comportement et de son fait ;
- du rapport à la règle au quotidien, état de santé, de vigilance, mise à jour des connaissances, des conséquences des actions sur l'environnement des personnes impliquées (famille, travail...) ;
- de l'importance de la vigilance sur la route (conducteur et piétons) et de ne pas se laisser distraire. L'attention doit être permanente pour permettre d'anticiper les dangers.

Les axes d'action seront d'abord l'information et la communication par des campagnes :

- de communication sur « vivre ensemble sur la route » ;
- de mise en valeur des comportements de civisme, de politesse, de nature à favoriser la communication entre conducteurs (clignotants, conduite apaisée...) ;
- de diffusion de messages sur le rapport risques/bénéfices dans les comportements quotidiens ;
- de communication sur la responsabilité de chacun.

Un comportement responsable c'est le droit de chacun, mais aussi respecter l'obligation générale de prudence. Le seul fait « d'avoir le droit de » ne protège pas.

L'éducation, la formation, la sensibilisation avec des actions telles que :

- « à la place de l'autre » où les usagers des véhicules découvrent les contraintes et les avantages des autres usagers ce qui peut être mis en place à l'occasion de forum sur la sécurité routière mais aussi dans les auto-écoles et les centres de formation.
- Rappel du « pourquoi » la règle dans les actions de formation/information. Expliquer à quoi sert le code de la route plutôt que d'en énoncer les règles ;
- Communication envers les plus jeunes dans le but d'en faire des vecteurs de sensibilisation auprès des adultes. Inciter les enfants à être des ambassadeurs de « bonne conduite » auprès de leurs parents, grands-parents, familles....
- Véhiculer des messages en lien avec le rapport à la règle et au droit ;
- développer des actions de perfectionnement la conduite d'un deux-roues motorisé dans le but de sensibiliser les conducteurs à l'importance de l'environnement de la conduite et d'anticiper les situations d'urgence.

Quel que soit le droit accordé, il ne dispense jamais de certaines obligations, notamment de celle de prudence. Au-delà du droit, la responsabilité individuelle de chacun réside dans le cadre du respect et de l'attention vis-à-vis des autres.

Les infrastructures :

- déceler les incohérences en matière de signalisations génératrices de situations conflictuelles entre les usagers ;
- aménager l'environnement de façon à contraindre les comportements à court terme dans le but d'amener à long terme à un comportement sur le principe « information–protection–guidage–contrainte ».

Contrôles et sanctions :

- services quotidiens des unités spécialisées comme l'EDSR ;
- médiatisation des contrôles.

3.7. Enjeu local n°1 : La protection des usagers des deux-roues motorisés

3.7.1. Caractéristiques de l'enjeu

En 2017, la surmortalité des deux-roues motorisés s'accroît avec 99 accidents sur un total de 240. Il s'avère que 41% des accidents impliquent des deux-roues motorisés contre 23% au plan national. 11 motocyclistes ont perdu la vie en 2017 sur les routes de l'Aisne (soit 30 % des tués contre 18 % au niveau national). En 2016, 58 accidents avec cette catégorie d'usagers ont été constatés entraînant 12 décès. Outre la répression des infractions les plus graves, ce constat dramatique nous impose de conduire des actions fortes de prévention avec pour objectif de faire évoluer le comportement sur la route de ces usagers vulnérables.



3.7.2. Orientations d'actions

Les actions à mener pour répondre aux caractéristiques de cet enjeu seront orientées spécifiquement sur la prise de conscience :

- de ne pas être seul mais toujours en interaction avec son environnement et avec les autres usagers ;
- des dangers encourus et de la vulnérabilité spécifique aux deux roues ;
- de l'importance de suivre régulièrement une remise à niveau dans la pratique de la conduite notamment par la participation aux sessions « reprises de guidon ».
-

Les axes d'action seront d'abord l'information et la communication par des campagnes :

- de communication sur les moyens de protection dédiée à la pratique du deux-roues ;
- de diffusion de messages sur le rapport risques/bénéfices dans les comportements quotidiens ;
- de communication sur les risques induits par le facteur météorologique notamment le changement de luminosité.
- Dissuader l'emport des caméras embarquées lors de la conduite d'un deux-roues motorisé ; celles-ci favorisant les comportements déviants.

L'éducation, la formation, la sensibilisation avec des actions telles que :

- la sensibilisation des acquéreurs de deux-roues pour une cylindrée limitée au départ ;
- développer des actions de perfectionnement de la conduite d'un deux-roues motorisé dans le but de sensibiliser les conducteurs à l'importance de l'environnement de la conduite et d'anticiper les situations d'urgence.

Les infrastructures :

- déceler les incohérences en matière de signalisations ou d'équipements génératrices de dangers pour les usagers des deux-roues.

Contrôles et sanctions :

- services quotidiens des unités spécialisées comme l'EDSR ;
- médiatisation des contrôles.
- Proposition de saisie et attribution des deux-roues lors des suspensions de permis en matière de grands excès de vitesse.

3.8. Enjeu local n°2 : La lutte contre les fautes de comportement* dont la vitesse excessive et l'emploi des distracteurs technologiques

3.8.1. Caractéristiques de l'enjeu

En 2017, les fautes de comportement représentent 169 accidents sur un total de 240. Il s'avère que 15 % des accidents ont pour cause la vitesse excessive contre 23% au plan national. 18 usagers ont perdu la vie en 2017 sur les routes de l'Aisne avec ces fautes de comportement. En 2016, 151 accidents en lien avec ces fautes de comportement ont été constatés entraînant 24 décès. Outre la répression des infractions les plus graves notamment les très grands excès de vitesse, ce constat dramatique nous impose de conduire des actions fortes de prévention avec pour objectif de faire évoluer le comportement sur la route de ces usagers dans un contexte national incitant à la réduction des vitesses sur les chaussées sans séparateur central et une banalisation constante de l'emploi du téléphone au volant.

** les fautes de comportement comprennent : les imprudences, les vitesses excessives ou inappropriées, les refus de priorité, les circulations à gauche, les distances de sécurité, les changements de direction et l'usage du téléphone.*

3.8.2. Orientations d'actions

Les actions à mener pour répondre aux caractéristiques de cet enjeu seront orientées spécifiquement sur la prise de conscience :

- la vitesse excessive est un facteur aggravant des blessures en cas d'accidents lorsqu'elle n'est pas à l'origine de l'accident ;
- la vitesse est un facteur à adapter en permanence en fonction des capacités de l'utilisateur (consommation d'alcool, fatigue, gestion des réflexes) ;
- le réseau routier ne permet pas de dépasser les vitesses préconisées sans courir le risque d'un accident grave (spécifiquement les chocs frontaux) ;
- la vitesse excessive représente un risque majeur pour un gain de temps insignifiant ;
- l'emploi du téléphone volant, de la manipulation du GPS ou de l'autoradio se font à l'arrêt ou avec les moyens déportés autorisés.

Les axes d'action seront d'abord l'information et la communication par des campagnes :

- sur l'aggravation du bilan humain en cas de vitesse excessive ;
- sur les risques induits par la consultation du téléphone ou la rédaction de SMS générateur de déports sur la voie opposée multipliant le risque d'un choc frontal ;
- sur la rétention immédiate du permis de conduire en cas d'infraction avec un téléphone en main dès 2019.

L'éducation, la formation, la sensibilisation avec des actions telles que :

- la sensibilisation des jeunes aux conséquences des accidents corporels (témoignages de victimes) ;
- proposer aux CHSCT d'être le relais des bonnes pratiques en matière de prévention sur les comportements déviants, en insistant sur les trajets domicile-travail.

Les infrastructures :

- identifier les infrastructures pouvant bénéficier des vitesses réduites.

Contrôles et sanctions :

- services quotidiens des unités spécialisées comme l'EDSR ;
- renforcer les contrôles sur le téléphone en main ;
- médiatisation des contrôles ;
- Proposition de saisie et attribution des véhicules lors des suspensions de permis en matière de grands excès de vitesse.

3.9. Enjeu local n° 3 : Le partage de la voirie pour la protection des piétons et cyclistes

3.9.1. Caractéristiques de l'enjeu

Vivre ensemble, c'est partager la route entre usagers poids-lourds, véhicules légers, cyclistes, piétons, refuser de penser que c'est toujours l'une ou l'autre des catégories qui est responsable et qui commet des fautes. Faire attention à soi, c'est aussi faire attention aux autres, pas parce qu'ils sont forcément dangereux, mais parce que chaque usager peut représenter un danger pour les autres.

Le partage de la voirie constitue un enjeu local notamment au sujet des questions liées aux publics vulnérables. On constate dans l'Aisne que l'on trouve au moins, un piéton, ainsi qu'un cyclomotoriste dans 38% des accidents survenus entre 2012 et 2016.

Parmi les victimes, 4% des piétons sont des personnes de plus de 65 ans, et 90% des accidents impliquant un piéton ont lieu en agglomération, sur voie communale pour 66% et 70% le jour.

Ces chiffres traduisent bien la question du partage de la voirie, en particulier en agglomération qui regroupe la plus grande diversité d'usagers sur des mêmes voies.

Le défaut de mise en sécurité des piétons, l'inattention des conducteurs et la méconnaissance des risques sont présents dans la majorité des accidents.

3.9.2. Orientations d'actions

Les actions pertinentes seraient d'abord de communiquer :

- vers l'ensemble des usagers sur la vigilance envers les piétons et les jeunes (catégorie d'âge les plus vulnérables) ;
- vers les collectivités locales « aménageur des espaces publics » et inciter ainsi les communes à réfléchir sur les modes de déplacement.

Ensuite de sensibiliser :

- les professionnels de la formation automobile pour intégrer une remise à niveau du code de la route et des règles de conduite ;
- l'ensemble des usagers à la vigilance envers les publics vulnérables ;
- les enfants par l'organisation d'actions de sécurité routière sur les déplacements piétons chaque année dans les classes maternelles et primaires ;
- les collectivités sur l'importance du maintien de la mobilité des seniors : développer des actions spécifiques pour ces usagers (club séniors, CCAS...).

Enfin de développer :

- les modes de déplacement « doux » et la sensibilisation des usagers « piéton » et « vélo » ;
- les actions de contrôle face aux comportements dangereux constatés chez certains usagers de l'espace public notamment dans les villes.

3.10. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2018

Objectifs	2018	Actions locales	Communication
1/ la sécurité routière est l'affaire de tous	Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière	-réaliser des actions de prévention en direction de tous les publics ; - en cas d'action sur un thème particulier adapter les messages pour tous les usagers.	-récompenser la participation par des « goodies » sécurité routière.
2/ faire prendre conscience au nouveaux titulaire du permis de conduire de l'ampleur de leurs responsabilités	Signature d'une charte numérique (fin 2018),	-associer le préfet à la signature d'une charte par les jeunes conducteurs.	-organiser la signature et diffuser sur les réseaux sociaux cette information
5/ faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes	Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central en dehors des routes à trois voies (Juillet 2018),	-profiter de toutes les actions de sécurité routière pour diffuser l'argumentaire du CISR sur la réduction de vitesse.	-insister sur le bilan humain des accidents mortels et corporels. -préciser que le gain de temps est minime sur un trajet par rapport aux enjeux sur le nombre de victimes potentiellement réduit par cette mesure.
7/ faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes	Publier sur le site internet de la SR une carte représentant l'implantation des radars automatiques (début 2018).	-mettre en place la carte des radars sur le site de la préfecture (DDT).	-insister sur le fait que la répression ne concerne que 10 % des usagers totalement fermé au message de prévention et aux règles de conduite.
9/ protéger les piétons	-pré signaler au sol à 5 mètres les passages piétons/sécuriser les déplacements des enfants par des itinéraires dédiés en encadrés/ vidéo-verbalisation des infractions/renforcer les sanctions des auteurs.	-inciter les opérateurs et propriétaires de la voirie à moderniser les équipements et sanctionner les comportements inadaptés, notamment par la vidéo verbalisation.	-inciter les maires à s'engager sur ce chantier notamment dans la perspective des élections municipales de 2020.
10/ accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité	Enfants « savoir rouler » vélo collège/ adultes « remise en selle » /connaissances des nouveaux équipements de protections.	-mettre en place des « ateliers » vélo tout public en particulier lors JSI.	-insister sur le fait que le vélo est un moyen de déplacements à développer, écologique, bon pour la santé mais qui représente des risques si l'on est pas équipé.
11/ lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool	Inciter l'auto-évaluation/partenariat débit de boissons prévention/ rendre obligatoire l'EAD pour les récidivistes et donner la possibilité de conduire sous cette condition.	-conduire des actions SAM dans les lieux festifs, contrôler la mise en œuvre effective des arrêtés de limitation de vente d'alcool.	-responsabiliser les vendeurs d'alcool notamment par la charte de vie nocturne avec l'appui de la MILDECA.
12/ permettre aux FSI de suspendre les systèmes de localisation lors des contrôles	Bloquer le repérage des contrôles des FSI sur les systèmes de navigation des usagers (fin 2018).	-dénoncer le repérage et le signalement des contrôles, développer une politique répressive en la matière.	-insister sur les dangers d'un tel comportement, notamment dans un contexte d'enlèvement ou d'événement à vocation terroriste.
15/ protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés	Allumage des feux le jour/encourager le port des équipements CE/ mettre en place un RDV pédagogique avec les parents pour un mineur qui passe le permis AM cyclomoteur.	-encourager le port des équipements lors des opérations reprises de guidon en proposant aux équipementiers un stand, aux assureurs ; -faire participer des personnes accidentés.	-mettre en place des visuels préconisant le port des gants, des bottes, du blouson ... avec les conséquences des blessures en cas de non port des équipements de protection.
16/ protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion	Mettre à disposition de l'acheteur l'historique des réparations importantes sur le véhicule.	-sensibiliser les acheteurs de véhicule d'occasion, les orienter vers la DDPP en cas de besoin.	-informer des risques par voie de presse et par internet.

3.11. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2019

Objectifs	2019	Actions locales	Communication
3/ lancement d'une réflexion sur la valorisation des comportements exemplaires	Valoriser les comportements exemplaires de la route (2019)	-une équipe mixte FSI + ISDR suit un usager et récompense son comportement s'il ne commet pas d'infraction. -rechercher des sponsors privés qui encouragent cela.	-expliquer le rôle de cette équipe et démontrer que les bons comportements sont la norme.
4/ améliorer la prise en charge des victimes d'accidents de la route	Disposer d'un fonds pour les victimes financé par le surplus des recettes perçues par l'État lié à l'abaissement des vitesses maximales autorisées (début 2019),	-expliquer lors des interventions auprès du publics que le fonds de garantis des victimes est abondé des recettes des infractions des comportements à risques qui occasionnent des accidents et donc des victimes.	-communiquer le montant reversé lors des interview dès que celui-ci est donné par le DISR.
9/ protéger les piétons	- la visibilité des piétons en repensant les abords des passages piétons/ dispositifs pour les mal voyants	-inciter les collectivités à à équiper les nouveaux passages protégés et remplacer progressivement les anciens.	-mettre en place un comparatif sous forme de visuels, donner le montant de l'investissement.
11/ lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool	Vente d'éthylotests à proximité de la vente d'alcool	-inciter la mise à disposition payante ou gratuite dès que les lieux de ventes d'alcool (épicerie de quartier, bar, restaurant, boîte de nuit, grande surface)	-réaliser un visuel 1 bouteille d'alcool = 1 éthylotest. -comparer le prix de l'éthylotest par rapport à celui d'un vie ou plusieurs.
13/ mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite	Rétention du permis en cas d'infraction avec le téléphone en main.	-orienter les contrevenants sur un atelier freinage, perte d'adhérence avec le téléphone en main. Si refus verbalisation.	-trouver un slogan choc qui permette de démontrer l'incompatibilité entre conduire et l'emploi du téléphone. Ex : « il fera de vous un piéton » ou « vous tenez votre permis en main »
14/ placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave	Placement du véhicule en fourrière durant 7 jours sur décision du préfet.	-renforcer le nombre de LOPPSI ; -rechercher avec les parquets une réponse pénale forte sur la saisie/attribution notamment des véhicules de fortes cylindrés et étrangers.	-publier les chiffres chaque année « sous format d'un tableau de chasse ».
15/ protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés	Augmenter de 7h les formations pour la conduite de motocyclettes	-mettre en place un label 2 roues + avec la remise d'un diplôme.	-insister sur la responsabilisation des jeunes usagers de deux roues.
17/ améliorer la prise en compte des récidivistes	Augmenter de 2 à 3 jours la durée des stages pour les usagers en situation de récidive.	-insérer dans le programme de stage un témoignage de victimes et d'auteurs.	-développer la diffusion de vidéos sur les conséquences personnelle d'une faute de conduite entraînant des victimes.
18/ développer l'information des usagers sur le véhicule autonome	Création d'un fond d'innovation, améliorer les contrôles au moyen des données sur l'accidentalité, développer les nouveaux moyens de contrôle.	-exposer un véhicule autonome en partenariat avec une concession.	-expliquer la montée en puissance au niveau national et organiser un échange débat sur ce thème.

3.12. Mise en œuvre des mesures du Premier ministre en 2020 et 2021

Objectifs	2020-2021	Actions locales	Communication
6/ faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes	Développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation (2020)	-identifier les emplacements des nouveaux radars avec les propriétaires de la voirie.	-mettre à jour sous forme d'une carte interactive. -insister sur le rôle du radar leurre comme moyen dissuasif afin qu'il fasse évoluer durablement le comportement des usagers.
8/ faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes	possibilité à un conducteur contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et suspension de conduire avec un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse (2021),	-expliquer lors des interventions que cette deuxième chance et un dispositif de dernière chance.	-communiquer sur le fait que le dispositif est porté seulement par l'auteur de l'infraction.