



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA LOIRE

priorité

casque

vitesse

respect

Document *G*énéral d'*O*rientations

2018 - 2022

ceinture

radar

distance

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Document général d'orientations

2018-2022

Sommaire

Introduction	4
La démarche d'élaboration	5
Les enjeux pour la période 2018-2022	5
L'analyse et la définition des orientations d'actions par les groupes de travail	6
Chapitre 1: L'accidentalité générale du département	9
<i>I. Présentation du département</i>	9
Structure territoriale	10
Structure démographique	10
Structure géographique	10
Structure du réseau routier	12
Structure économique	13
<i>II. Bilan de l'accidentologie 2013-2017</i>	14
Bilan national	14
Bilan général du département de la Loire	14
<i>III. Bilan de l'accidentologie par rapport aux enjeux définis par le DGO 2013-2017</i>	15
Enjeu « Alcool et stupéfiants »	15
Enjeu « Jeunes 15 à 24 ans »	16
Enjeu « Deux roues motorisés »	16
Enjeu « Piétons »	17
Enjeu « Risques routiers liés au travail »	18
Enjeu « Comportements à risques »	18
Chapitre 2 : Les orientations d'actions du DGO 2018-2022	20
Enjeu « Conduite après usage de substances psychoactives »	20
Enjeu « Les distracteurs »	23
Enjeu « Les jeunes »	25
Enjeu « Les seniors »	27
Enjeu « Les risques routiers professionnels »	29
Enjeu « Partage de la voirie »	31
Conclusion : application et suivi du DGO	34

Introduction

Le Gouvernement a réaffirmé lors de l'installation du conseil national de sécurité routière (CNSR), le 23 janvier 2017, les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- Intensifier la lutte contre les comportements dangereux ;
- Protéger les usagers les plus vulnérables ;
- Favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière ;
- Donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

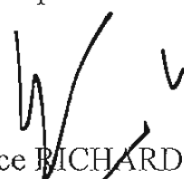
Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail.

Le Document général d'orientations (DGO) constitue un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener sur la période 2018-2022.

L'élaboration du DGO permet 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).

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

Le préfet


Evence RICHARD

La démarche d'élaboration

Les enjeux pour la période 2018-2022

Le DGO 2013-2017 comprenait six enjeux :

- l'alcool et les stupéfiants ;
- les jeunes 15-24 ans ;
- les deux-roues motorisés ;
- les piétons ;
- les risques routiers professionnels ;
- les comportements à risques.

Par circulaire du 11 avril 2017, le Gouvernement a retenu quatre enjeux nationaux obligatoires (jeunes, seniors, conduite après usage de substances psychoactives, risque routier professionnel) à reprendre dans les DGO départementaux, ainsi que des enjeux facultatifs (partage de la voirie, deux-roues motorisés, vitesse, distracteurs).

Lors de la réunion du comité départemental de sécurité routière le 18 octobre 2017, qui a dressé le bilan du précédent DGO, et compte tenu de l'accidentologie des dernières années, les enjeux suivants pour la période 2018-2022 ont été choisis:

- la conduite après usage de substances psychoactives ;
- le risque routier professionnel ;
- les jeunes, divisés en deux classes d'âge (4-17 ans et 18-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âge (65-74 ans et les plus de 75 ans) ;
- les distracteurs (enjeu national facultatif), avec trois grandes catégories : les distracteurs pour les conducteurs, pour les piétons et ceux liés à l'assistance de la conduite ;
- Le partage de la voirie (enjeu national facultatif), avec trois grands thèmes : le renforcement des actions de prévention avec les gestionnaires d'infrastructures, les nouveaux modes de transport, les deux-roues motorisés et les cyclomoteurs.

L'analyse et la définition des orientations d'actions par les groupes de travail

Suite à la réunion du comité départemental de sécurité routière, des groupes de travail pour chaque enjeu ont été constitués avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière (forces de l'ordre, administrations de l'État, collectivités locales, représentants du milieu associatif et de l'entreprise, assureurs).

Pour chaque thématique, à la suite de réunions tenues dans le courant du mois de novembre, sur le bilan et les orientations d'actions, chaque intervenant a fait parvenir à la préfecture des éléments supplémentaires. Le 13 décembre 2017, une réunion de restitution a permis, avec l'ensemble des groupes, de présenter et de valider les orientations d'actions.

La composition des groupes de travail a été la suivante :

Groupe de travail « Les distracteurs » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Patrick ROCHETTE, DDT 42
- Linda MOMEY, DDT 42
- Anthony MANTECON, DDSP 42
- Claude LARA, DDSP 42
- Patrick MAHINC, Gendarmerie EDSR 42
- Daniel DEFOUR, CRS ARAA ST ETIENNE
- Robert BONNET, AVVR
- Gille CARROT, Route et Sécurité Loire
- Gérard BONNET, Route et Sécurité Loire
- Bernard JALLAS, Prévention Routière
- André CHOMETTE, Prévention Routière

Groupe de travail « Partage de la voirie » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Pierre ADAM, DDT 42
- Linda MOMEY, DDT 42
- Aurore BRACH, DIRCE
- Florent PARRET, DDSP 42
- Angelo RAIMONDI, DDSP 42/SIAAP
- Michael BROSSE, CRS 42
- Jean-Michel VEYRAT-PARISIEN, Gendarmerie EDSR 42
- Nicolas GOUGIS, DSDEN

- Didier FILLIOT, Saint-Étienne Métropole
- Bernard JALLAS, Prévention Routière
- André CHOMETTE, Prévention Routière
- Michel DEBOFFLES, FFMC 42

Groupe de travail « Les jeunes » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Patrick ROCHETTE, DDT 42
- Hélène GUIBERT, DDT 42
- Jean-Michel VEYRAT-PARISIEN, Gendarmerie
- Florent PARRET, DDSP 42
- Sandrine BAYET, DSDEN 42
- Philippe CHALLEMET, CRS ARAA
- Didier FILLIOT, Saint-Etienne Métropole
- Bernard JALLAS, Prévention Routière
- Michel PITAVALL, AAVR
- Vincent POULAT, AAVR
- Gérard JACOUD, Route et Sécurité Loire

Groupe de travail « Les seniors » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Patrick ROCHETTE, DDT 42
- Hélène GUIBERT, DDT 42
- Jean-Michel VEYRAT-PARISIEN, Gendarmerie EDSR 42
- Emmanuel LECORDIER, DDSP42
- Philippe CHALLEMET, CRS ARAA
- Bernard JALLAS, Prévention Routière
- Michel PITAVALL, AAVR
- Vincent POULAT, AAVR
- Gérard JACOUD, Route et Sécurité Loire

Groupe de travail « Conduite après usage de substances psychoactives » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Patrick ROCHETTE, DDT 42
- Linda MOMEY, DDT 42
- Sandrine BAYET, DSDEN 42
- Gérald JARDIN, DDSP42 – SIAAP – UOPS
- Patrick MAHINC, Gendarmerie EDSR 42
- Daniel DEFOUR, CRS ARAA ST ETIENNE
- Robert BONNET, AVVR
- Gille CARROT, Route et Sécurité Loire
- Gérard BONNET, Route et Sécurité Loire
- Bernard JALLAS, Prévention Routière
- André CHOMETTE, Prévention Routière

Groupe de travail « Le risque routier professionnel » :

- Eliane D'ALFONSO, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Régis CLARETON, préfecture de la Loire, direction des sécurités
- Jean-Michel VEYRAT-PARISIEN, Gendarmerie EDSR 42
- Eric DALPONT, DDSP42
- Mickaël BROSSE, CRS ARAA
- Jean-Paul PALAY, MAIF – Prévention MAIF
- Sylvain CHOMAT, FNTR Loire et FNTV Loire

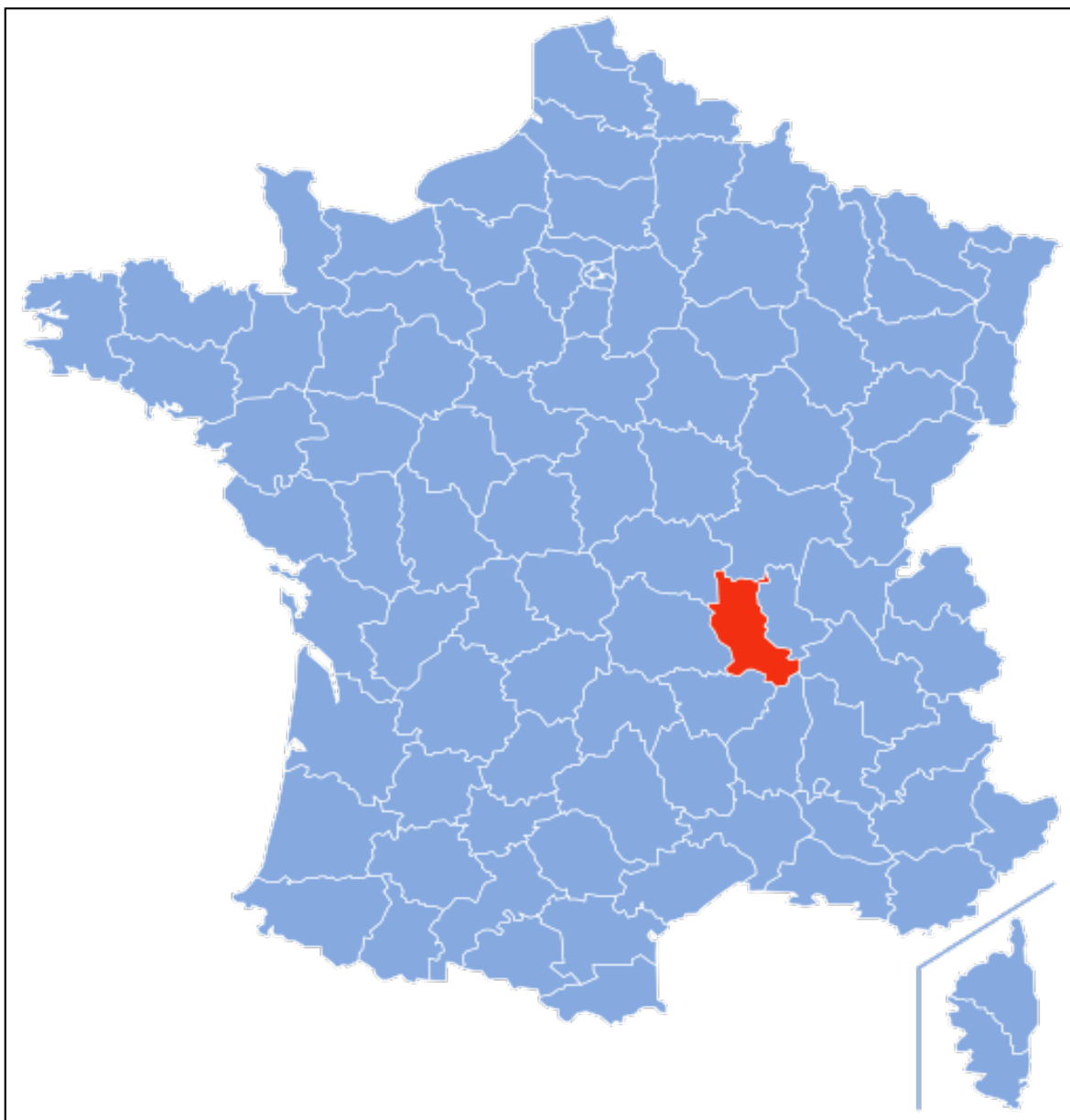
Invités à différents groupes de travail :

- DDCS
- DIRECCTE
- Conseil départemental de la Loire
- Agglomération Loire-Forez
- Agglomération Roannais
- Chambre du commerce et de l'industrie
- Fédération départementale des transporteurs routiers de la Loire
- Fédération départementale des transporteurs de voyageurs de la Loire

Le comité départemental de la sécurité routière, présidé par le directeur de cabinet, comprend le cabinet du préfet, des représentants des forces de l'ordre et de la direction départementale des territoires ainsi que des gestionnaires de voirie (conseil départemental et DIRCE)

Chapitre 1 : L'accidentalité générale du département

I- Présentation du département



Structure territoriale

- 4 780 km² (78ème rang national).
- 3 arrondissements : Saint-Étienne (chef-lieu de département), Roanne et Montbrison.
- 21 cantons.
- 326 communes (dont 5 de plus de 15 000 habitants et 10 de plus de 10 000 habitants).
- 6 circonscriptions législatives.

Structure démographique

- Population (1^{er} janvier 2017) : 774 262 habitants
 - 4^{ème} département de la région Auvergne-Rhône-Alpes
- Variation annuelle moyenne sur la période 2009-2016
 - Loire : + 0,3 %
 - Auvergne-Rhône-Alpes : + 0,8 %
 - France métropolitaine : + 0,5 %
- Densité moyenne :
 - Loire : 156 hab/km²
 - Auvergne-Rhône-Alpes : 109 hab/km²
 - France métropolitaine : 117 hab/km²

Structure géographique

Le département de la Loire établit une transition géographique entre la vallée du Rhône et l’Auvergne. Le fleuve Loire qui le traverse du sud au nord draine des zones de plaines (Forez, Roannais) bordées de zones plus montagneuses, marquant les frontières avec les départements limitrophes. Le relief est donc contrasté, ce qui a des conséquences sur le plan de la sécurité routière (neige et verglas, routes humides, etc.).



Structure du réseau routier

- 114 kms d'axes autoroutiers.
- 100 kms de routes nationales.
- 3792 kms de routes départementales, dont 303 kms de réseau structurant.



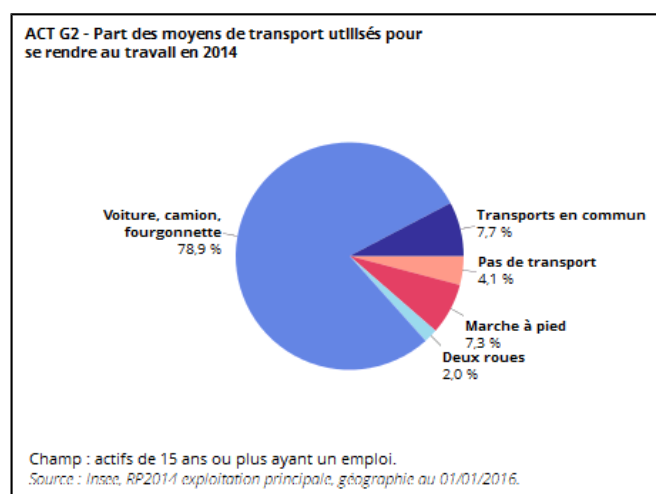
Structure économique

La Loire est marquée par une forte tradition industrielle. La reconversion des bassins de Saint-Etienne et de Roanne, entamée depuis 30 ans, est inachevée. Le tissu industriel se caractérise par une forte représentation des petites et moyennes entreprises (PME) et des très petites entreprises (TPE).

En ce qui concerne le tertiaire, les secteurs de la santé ou des transports sont en développement. Le niveau d'équipement commercial est comparable à celui de l'ensemble de la région, notamment grâce à la forte implantation du groupe Casino dont le siège social est à Saint-Étienne. De nombreux projets sont menés pour dynamiser le secteur tertiaire dans le département comme le projet Steel, futur parc commercial à Saint-Etienne.

Les déplacements pendulaires sont importants dans le département, surtout dans la partie sud. Beaucoup d'actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence. A noter également des déplacements domicile/travail importants entre l'agglomération stéphanoise et l'agglomération lyonnaise.

La part des véhicules individuels pour se rendre au travail est importante, ce qui a des incidences sur certaines voiries aux heures de pointe. La part des usagers utilisant les transports en commun se développe mais reste faible. La ligne ferroviaire Saint-Etienne/Lyon est néanmoins une des lignes ferroviaires régionales les plus fréquentées en France.



II- Bilan de l'accidentologie 2013-2017

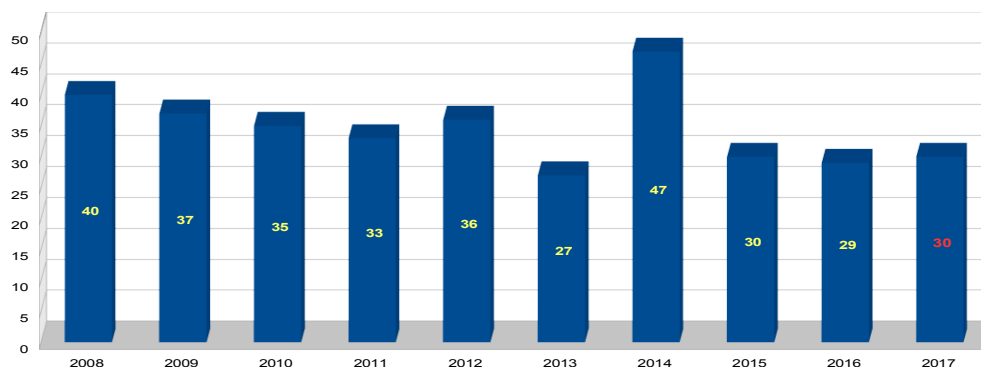
Bilan national

En 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes s'élevait à 3461, puis à 3469 en 2016. Les données pour l'année 2017 ne sont pas encore consolidées.

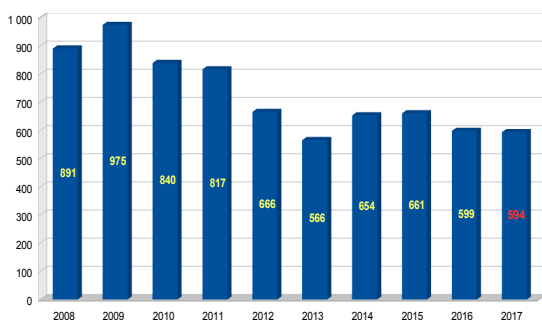
L'objectif est de le ramener à 2000 en 2020.

Bilan général du département de la Loire

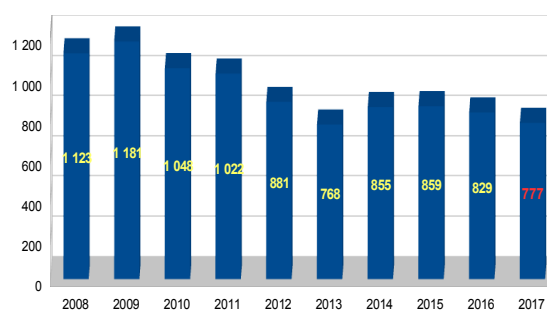
Depuis 2008, le bilan de l'accidentologie routière est encourageant, avec une diminution notable du nombre de tués. Exceptée 2014, année noire en matière de mortalité routière, la tendance sur les dix dernières années est à la baisse, avec 10 morts de moins par rapport à 2008 (40 en 2008 et 30 en 2017).



Cette tendance se vérifie également pour les accidentés (594 en 2017 contre 891 en 2008) et pour les blessés (777 en 2017 contre 1123 en 2008).



Accidentés



Blessés

III- Bilan de l'accidentologie par rapport aux enjeux définis par le DGO 2013-2017

Les enjeux retenus pour le DGO 2013-2017 étaient les suivants :

- alcool et stupéfiants ;
- jeunes de 15 à 25 ans ;
- deux-roues motorisés ;
- piétons ;
- risques routiers professionnels ;
- comportements à risques.

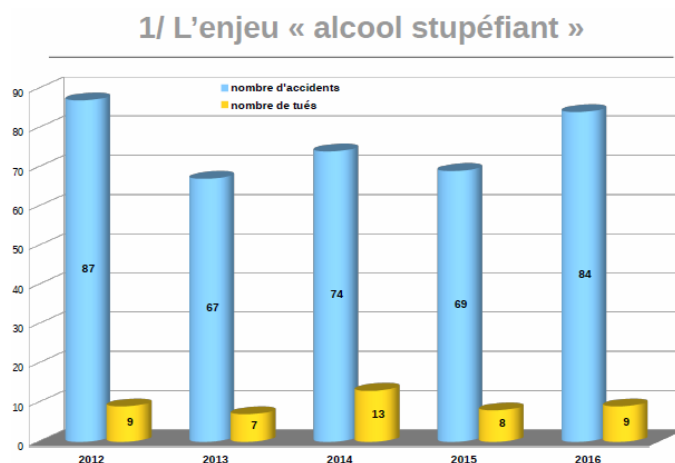
1) Enjeu « Alcool et stupéfiants »

Le groupe de travail idoine a mis en exergue cinq difficultés:

- une implication insuffisante des responsables d'entreprise et des élus locaux, lors des manifestations sur leur territoire, dans la prise en compte de ce facteur accidentogène ;
- une sensibilisation ayant moins d'impact sur la tranche d'âge des plus de 40 ans ;
- un accès des jeunes à l'alcool insuffisamment contrôlé ;
- une consommation du cannabis en fort développement ces dernières années ;
- une consommation de médicaments psychotropes croissante.

L'année 2017 marque une stabilité par rapport à 2012 en ce qui concerne le nombre de tués dont la cause principale est la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants (9 en 2012, 9 en 2016, 7 en 2017). Un pic a été atteint en 2014 avec 13 tués sur les routes. Le nombre d'accidents a diminué en 2013 et 2015, atteignant au plus bas 67 accidents, avec une augmentation relative en 2014 (74 accidents) et un retour quasi équivalent à celui de 2012 en 2016 (87 en 2012 et 84 en 2016).

A noter que pour l'année 2017, les chiffres ne sont actuellement pas encore consolidés. De ce fait, les bilans ci-dessous, ne tiennent pas compte de l'année 2017.

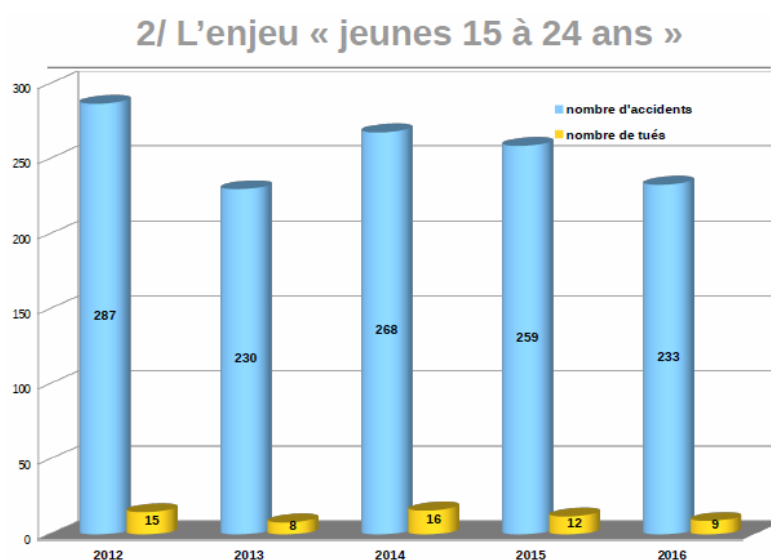


2) Enjeu « Jeunes 15 à 24 ans »

Le groupe de travail a identifié comme difficultés :

- des comportements à risques et l'inconscience des jeunes ;
- un manque d'information sur les effets de l'alcool et des stupéfiants ;
- une insuffisante utilisation et promotion des transports collectifs ;
- un manque d'enquêtes « comprendre pour agir » (ECPA).

Globalement, l'évolution de l'accidentologie des jeunes de 15 à 24 ans est positive sur la période du précédent DGO. En effet, malgré une augmentation en 2014, le nombre d'accidents est passé de 287 en 2012 à 233 en 2016 et le nombre de tués de 15 en 2012 à 9 en 2016.



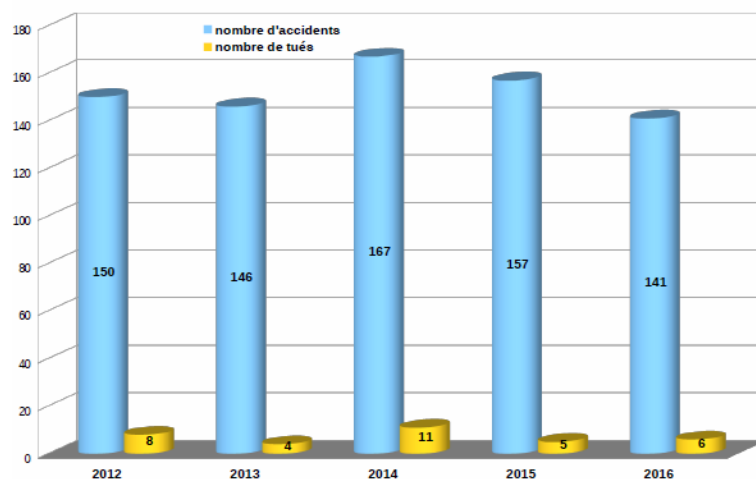
3) Enjeu « Deux roues motorisés »

Les difficultés identifiées concernent principalement les conducteurs et la voirie :

- des comportements à risques des pilotes de deux-roues ;
- des conducteurs de deux-roues souvent mal équipés ;
- un débridage des cyclomoteurs ;
- une dangerosité de certaines portions de routes ;
- un manque d'enquêtes « comprendre pour agir »(ECPA).

Sur l'ensemble de la période, le bilan est positif, malgré une augmentation en 2014 des indicateurs (167 accidents et 11 tués). Le nombre d'accidents et de tués a globalement diminué, passant respectivement de 150 et 8 en 2012 à 141 et 6 en 2016.

3/ L'enjeu « deux-roues motorisés »



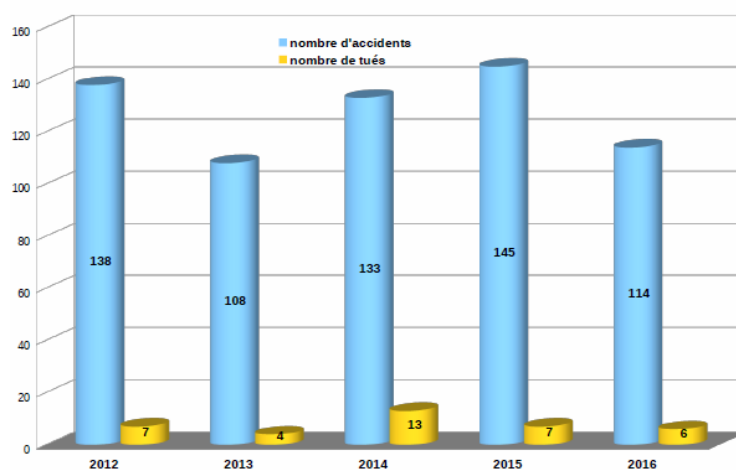
4) Enjeu « Piétons »

Les difficultés identifiées concernant la problématique des piétons étaient les suivantes :

- D'un point de vue général : le comportement des piétons, dans la connaissance ou le respect des règles ainsi que les infrastructures s'avérait inadapté ;
- A l'égard des enfants : avec la perte de la notion de danger et le modèle déficient des parents ;
- A l'égard des seniors : avec la perte des sens et des réflexes mais également l'oubli ou la méconnaissance des règles.

Le bilan du précédent DGO sur l'enjeu des piétons est positif avec une baisse du nombre d'accidents (138 en 2012 et 114 en 2016) et du nombre de tués (7 en 2012 et 6 en 2016). Un pic a été atteint en 2014 avec 13 tués et en 2015 avec 145 accidents.

4/ L'enjeu « piétons »



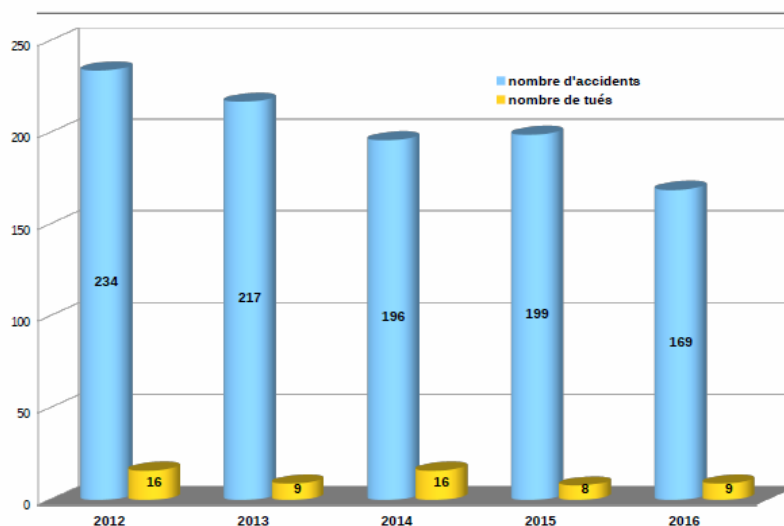
5) Enjeu « Risques routiers liés au travail »

Trois types de difficultés concernant les risques routiers professionnels ont été relevés :

- un manque de sensibilisation aux risques routiers professionnels ;
- un manque de formation ;
- un manque de travail en réseau.

Le bilan du DGO 2013-2017 concernant cet enjeu se démarque. Le nombre d'accidents est relativement en diminution passant de 234 en 2012 à 169 en 2016. Le nombre de tués rejoint la tendance générale, passant de 16 en 2012 et 2014 à 9 en 2016.

5/ L'enjeu « risques routiers professionnels »



6) Enjeu « Comportements à risques »

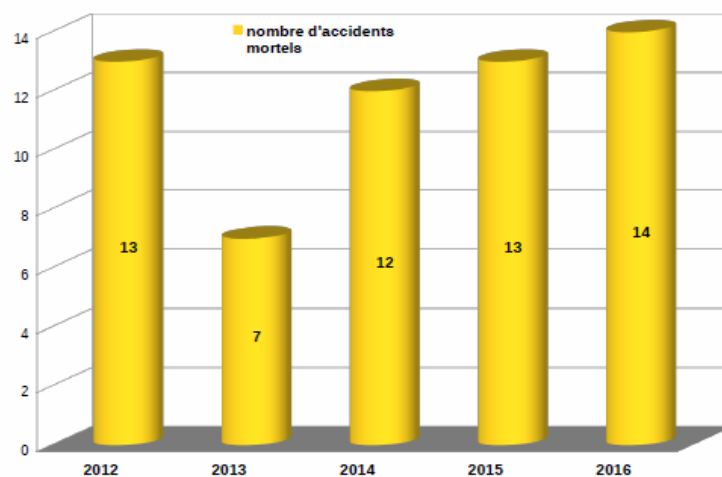
Au titre des comportements à risques, cinq difficultés ont été identifiées :

- le faible port de la ceinture de sécurité ;
- l'utilisation du téléphone portable ;
- une conduite d'un véhicule ne permettant pas de circuler facilement ;
- le non-respect des distances de sécurité ;
- la vitesse.

En raison de la variété et des difficultés d'identification des facteurs accidentogènes regroupés dans la thématique des comportements à risques, aucun bilan exhaustif et consolidé ne peut être dressé.

6/ L'enjeu « comportements à risques »

Evolution des accidents mortels dont l'un des facteurs identifiés est la vitesse (données non consolidées) :



Chapitre 2 : Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

I. Enjeu « Conduite après usage de substances psychoactives »

1) Problèmes et constats identifiés

- faible prise de conscience produite par les témoignages d'accidentés.
- absence de sensibilisation de l'entourage.
- comportements à risques :
 - relais par les médias et les réseaux sociaux de la présence des forces de l'ordre ;
 - préférence du conducteur pour un refus d'obtempérer plutôt que de se faire contrôler ;
 - utilisation et détournement par les jeunes de médicaments à visée récréative ou addictive ;
 - forte alcoolisation à la sortie des établissements de nuit ;
 - consommation importante de stupéfiants chez les 18-35 ans ;
 - le conducteur alcoolisé ne laisse pas le passager prendre le volant alors qu'il est détenteur du permis de conduire.
- manque d'informations :
 - statistiques non représentatives présentées par les médias : identification uniquement des morts et non des blessés graves et des handicapés à vie ;
 - sensibilisation insuffisante durant le cycle universitaire ;
 - rôle insuffisamment développé des référents sécurité routière dans les établissements d'enseignement ;
 - absence d'identification des produits consommés.
- présence de la problématique de l'alcool et des stupéfiants dans la formation et l'examen du permis de conduire :
 - de plus en plus de candidats à l'examen du permis de conduire sont alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants ;
 - absence de mesures de contrôle des futurs candidats.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- affiner les statistiques :
 - inclure les personnes ayant un handicap dans les statistiques ;
 - associer les assureurs et les professionnels de santé dans l'élaboration des statistiques.

2- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- inclure dans le socle de formation, en fonction du public cible :
 - les visites de centres de rééducation, témoignages de victimes ;
 - les informations sur les conséquences pénales, professionnelles, sociales, financières et en matière d'assurance de l'usage de substances psychoactives ;
 - les conséquences liées à l'usage de substances psychoactives sur la conduite.
- renforcer l'impact des actions de sensibilisation :
 - équiper les associations d'outils pédagogiques adaptés ;
 - localiser les actions de sensibilisation sur le « SAM » dans des lieux stratégiques ;
 - insister sur l'accident comme objectif premier.
- associer les auto-écoles :
 - inciter à signaler les élèves qui ne sont pas en état de suivre le cours ;
 - sensibiliser les moniteurs à la réponse à apporter.
- promouvoir le rôle des enseignants référents sécurité routière :
 - donner de la lisibilité sur les missions à conduire ;
 - établir au sein de l'établissement des liens affirmés avec les associations de prévention et de sécurité routière ;
 - engager les enseignants des différentes disciplines à s'inscrire dans ce projet et à préparer en amont l'accueil des partenaires ;
 - organiser au sein de l'établissement des temps de rencontres qui associent les familles et les élèves, afin de partager des objectifs communs et de sensibiliser tous les acteurs sur la conduite après usage de substances psychoactives.
- sensibiliser les médias locaux sur les conséquences des diffusions des lieux de contrôle.
- conduire des projets de sensibilisation en y associant les jeunes du cycle universitaire :

- adapter le contenu des actions de formation et de sensibilisation en fonction du public cible ;
- accompagner les jeunes vers les consultations jeunes consommateurs.
- associer les professionnels de santé, avec la mise à disposition de flyers dans leurs salles d'attente.

3) Contrôles – Sanctions

- inciter les mairies à s'équiper de kits pour les contrôles opérés par les polices municipales sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.
- inciter les auto-écoles à contacter les forces de l'ordre en cas de difficultés avec un élève.
- accentuer la mobilité rapide des contrôles pour produire un effet contraire du signalement par les réseaux sociaux et les médias locaux de la présence des forces de l'ordre.
- axer les contrôles à la sortie des établissements de nuit et des événements susceptibles de favoriser la consommation d'alcool.
- sensibiliser les médecins des commissions médicales, afin d'apporter une réponse effective aux conducteurs à comportements à risques.

II. Enjeu « Les distracteurs »

La notion de distracteurs concerne quatre grandes familles :

- les distracteurs visuels
- les distracteurs cognitifs
- les distracteurs auditifs
- les distracteurs physiques.

L'usage de certains distracteurs tels que le téléphone est pénalement répréhensible. Néanmoins, une grande majorité des distracteurs, souvent non identifiés comme tels, ne rentrent pas dans le champ de la répression pénale : le bruit fait par les enfants à l'arrière de la voiture, la musique, le GPS et plus généralement l'ensemble des nouvelles aides à la conduite.

Enfin, les distracteurs se situent à l'intérieur mais également à l'extérieur de l'habitacle du véhicule : la surcharge d'information sur la voirie, la signalisation abondante, etc...

1) Problèmes et constats identifiés

- manque d'informations :
 - connaissance partielle des quatre grandes familles de distracteurs ;
 - actions de sensibilisation sur les distracteurs insuffisantes ;
 - la signalisation et l'information, multiples et abondantes, identifiées comme des distracteurs présents sur l'ensemble de la voirie ;
 - l'équipement interne à l'habitacle dont les nouvelles aides à la conduite, identifié comme des distracteurs.
- baisse constatée des infractions d'usage du téléphone, liée, notamment, au développement des kits mains-libres.
- implication de certaines entreprises dans la lutte contre le téléphone au volant.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- conduire des actions de sensibilisation et de familiarisation des usagers avec les quatre grandes familles de distracteurs : visuels, cognitifs, auditifs et physiques.

2- Infrastructure

- Agir sur l'aménagement urbain :
 - sensibiliser les gestionnaires de voirie à la problématique de la sécurité routière ;

- associer les forces de l'ordre à l'aménagement urbain.

3- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- développer des actions de sensibilisation de type « téléphone au volant »
- identifier dans le socle de formation le kit mains-libres comme un distracteur
- sensibiliser les professionnels au droit à la déconnexion.
- inclure dans le socle de formation :
 - la direction des services départementaux de l'Education nationale, avec la mise en place d'un module sur les distracteurs dans les formations relatives à la prévention routière pour les jeunes ;
 - les auto-écoles, avec la mise en place d'un module « distracteurs » dans la formation du permis de conduire ;
 - un module sur les effets des distracteurs sur la conduite : hypovigilance, etc.
- développer les actions de sensibilisation au moyen de spots publicitaires sur les distracteurs.
- soutenir l'action des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) par un recrutement supplémentaire.

3) Contrôles-Sanctions

- poursuivre les contrôles spécifiques sur l'usage des téléphones à l'aide de véhicules banalisés.

III. Enjeu « Les jeunes »

Plus de la moitié des accidents mortels impliquent un jeune. 68,4% des blessés sont des jeunes. Dans cette population cible, une surreprésentation masculine est constatée avec plus de 80,9% pour la tranche 14-17 ans et 86,2% pour la tranche 18-29 ans. L'accidentologie concernant les jeunes rencontre un pic le samedi et le dimanche en raison des activités festives. Une plus forte accidentologie est localisée en campagne (75% des accidents).

1) Problèmes et constats identifiés

- manque d'information sur les caractéristiques de cette population cible.
- impact des actions de sensibilisation conduites :
 - sensibilisation insuffisante des parents ;
 - faible mise en valeur de la cérémonie du permis piéton ;
 - certaines franges de la population cible ne sont pas touchées : cycle universitaire, jeunes hors cursus de l'Éducation nationale ;
 - effectifs insuffisants pour conduire les actions de sensibilisation ;
 - actions conduites par et pour les jeunes non réutilisées.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- affiner les statistiques de l'accidentologie :
 - inclure le ratio de jeunes par rapport à la population du département ;
 - établir et analyser le taux d'occupation du réseau routier par cette tranche d'âge ;
 - appréhender le temps d'ancienneté du permis de conduire.

2- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- inclure les parents dans la population cible :
 - sensibiliser les parents à la dangerosité liée à l'éloignement de l'établissement scolaire, notamment tôt et tard (crépuscule) ;
 - solliciter les établissements scolaires pour intégrer aux réunions parents-professeurs des actions de sensibilisation ;
 - intégrer la problématique des jeunes dans le cadre des interventions en entreprises ;
 - faciliter la présence des parents aux cérémonies de remise du permis piéton.

- sensibiliser les jeunes à la conduite des deux-roues motorisés :
 - associer les assureurs aux actions de sensibilisation des jeunes motards, y compris dans les lycées ;
 - inclure dans le socle de formation : l'équipement, la conformité du véhicule et les conséquences en matière d'assurance.
- organiser une concertation au niveau départemental :
 - associer les clubs et associations parascolaires aux actions de sensibilisation ;
 - associer les chefs d'établissement et les référents sécurité routière, par l'intermédiaire de la DSDEN, pour soutenir les interventions des IDSR et la construction de projets éducatifs orientés sur la sécurité routière.
- mettre en place un réseau de référents sur le département et sensibiliser sur son rôle ;
 - faire la promotion du rôle auprès des professionnels de l'Éducation nationale ;
 - rendre la formation des référents obligatoire et leur permettre de s'y rendre sur leur temps de travail.
- développer et capitaliser les projets de sensibilisation de la sécurité routière :
 - utiliser les spots et les projets conduits en association avec les jeunes, notamment des universités, pour animer les actions de sensibilisation ;
 - conduire des actions de sensibilisation auprès des jeunes qui sont sortis du cursus de l'Éducation nationale.
- mettre en place un partenariat avec les auto-écoles pour faciliter des actions de sensibilisation par les forces de l'ordre auprès des élèves.

IV. Enjeu « Les seniors »

L'enjeu des seniors intègre des problématiques liées à la compréhension du code de la route et au vieillissement (facteurs génétiques, mode de vie, environnement affectif et environnement matériel et humain).

1) Problèmes et constats identifiés

- caractéristiques de la population cible :
 - difficultés d'appréhension des nouvelles technologies d'aide à la conduite ;
 - connaissance insuffisante des évolutions législatives et réglementaire concernant le code de la route ;
 - questions relatives à la prise de médicaments ;
 - baisse de la réactivité de l'assimilation de l'information positionnée sur la voirie ;
 - véhicule identifié comme un facteur de lien social.
- manque d'informations :
 - distinction entre les seniors conducteurs et les seniors piétons ;
 - absence d'intermédiaire unique pour les sensibiliser.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- affiner la connaissance de l'accidentologie des seniors en fonction de leur rôle et de leurs pathologies : auteur ou victime, piétons ou conducteurs.

2- Infrastructure

- sensibiliser les gestionnaires de voirie à la politique de sécurité routière :
 - installation de passages piétons « sonores » et/ou dessinés en relief pour faire ralentir les usagers ;
 - matérialisation par une bande blanche en amont et en aval du passage protégé ;
 - allègement de l'information présente sur la voirie.

3- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- former les seniors aux évolutions du code de la route en mettant en place un partenariat avec les auto-écoles pour créer des modules de remise à niveau ;
- axer les actions de sensibilisation sur les enjeux spécifiques de cette population :
 - inclure un module sur les spécificités de la population des seniors ;
 - développer la communication à l'attention des seniors ;
 - associer aux actions de sensibilisation l'ensemble des acteurs en lien direct avec les seniors ;
 - sensibiliser aux nouveaux moyens de transport.
- mettre en place un système d'identification des « Seniors » sur leur véhicule sur la base du volontariat.
- organiser une journée annuelle senior en lien avec les assureurs.
- axer les rencontres de la sécurité sur la thématique des seniors.

3) Contrôles – Sanctions

- sensibiliser les médecins des commissions médicales au besoin d'apporter une réponse effective aux conducteurs à comportements à risques.

V. Enjeu « Les risques routiers professionnels »

Les risques routiers professionnels sont de plus en plus pris en compte par les entreprises et les administrations. En effet, près de la moitié des accidents mortels au travail sont des accidents routiers.

1) Problèmes et constats identifiés

- manque d'informations sur l'accidentologie professionnelle :
 - connaissance partielle des enjeux et des caractéristiques spécifiques aux trajets professionnels et à ceux des trajets domicile/travail ;
 - méconnaissance des pratiques de la conduite professionnelle par les autres usagers de la route.
- comportements à risques identifiés :
 - l'alcool et les stupéfiants ;
 - baisse de vigilance sur les axes routiers connus et proches du domicile.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- affiner les statistiques :
 - inclure l'ensemble des accidents, y compris ceux pour lesquels il n'y a pas eu de dommage corporel ;
 - associer, au moyen d'un partenariat, les assureurs et les entreprises à l'élaboration des statistiques sur l'accidentologie professionnelle.

2- Infrastructure

- sensibiliser les gestionnaires de voirie et les entreprises à l'aménagement urbain aux abords des locaux professionnels : visibilité, stationnement, accès aux dépôts.

3- Education – Sensibilisation – Formation – Information

- informer sur les caractéristiques de l'accidentologie de la conduite professionnelle :
 - organiser des campagnes de sensibilisation et des journées d'information ;
 - sensibiliser sur la faible nature accidentogène de l'autoroute et l'intérêt de favoriser son utilisation ;

- adapter les actions de sensibilisation en fonction du public et des trajets concernés : trajets professionnels ou trajets domicile/travail ;
- sensibiliser sur l'importance de l'entretien régulier du véhicule.
- inciter à la réduction du nombre de trajets :
 - sensibiliser sur l'organisation d'un covoiturage au sein de l'entreprise ;
 - sensibiliser et former les employeurs aux techniques et à l'emploi de la visioconférence et du télétravail.
- améliorer l'impact, la connaissance et le socle des formations :
 - faire connaître les actions de prévention sécurité routière en entreprise (PSRE) auprès des entreprises ;
 - inclure un module sur la distinction entre les obligations des conducteurs et les obligations des employeurs ;
 - inclure un module sur la problématique des distracteurs, notamment du téléphone.
- sensibiliser à la problématique de l'alcool et des stupéfiants :
 - associer la médecine du travail sur ces problématiques ;
 - inclure dans le socle de formation un module sur les dangers de l'usage de substances psychoactives.
- améliorer la connaissance de la conduite professionnelle par l'ensemble des usagers de la route en organisant des journées découvertes sur la conduite des poids lourds.

3) Contrôles – Sanctions

- promouvoir la mise à disposition par l'employeur d'éthylotest au sein des entreprises.

VI. Enjeu « Partage de la voirie »

Le partage de la voirie est un enjeu qui touche l'ensemble des usagers (piétons, deux-roues motorisés, voitures, poids lourds, bus, etc...) et est lié à l'aménagement urbain (positionnement des ralentisseurs, temps accordé pour la traversée du passage piétons, identification du passage piétons).

1) Problèmes et constats identifiés

- gestion de l'aménagement urbain :
 - faible implication de certains gestionnaires de voirie dans la sécurité routière ;
 - surcharge d'information sur la voirie ;
 - faible prise en compte de la circulation des personnes à mobilité réduite.
- comportements à risques :
 - sentiment de priorité du piéton sur l'ensemble des autres usagers ;
 - phénomène de déresponsabilisation lié à l'usage des nouvelles aides à la conduite ;
 - le conducteur préfère tenter de ne pas être pris plutôt que de respecter les règles ;
 - non-respect des règles et manque de responsabilisation des vélos ;
 - non-respect de la signalisation temporaire autour des zones de chantiers.
- manque d'informations :
 - les enjeux et les caractéristiques de cette accidentologie ;
 - les particularités des conduites professionnelles des autres types de véhicules.

2) Orientations d'actions

1- Amélioration de la connaissance

- affiner les statistiques de l'accidentologie en incluant les nouveaux modes de locomotion, les données sur les accidents non mortels, la distinction entre vélos classiques et électriques.
- relancer les enquêtes (ECPA) sur la cause des accidents pour améliorer la connaissance des circonstances exactes.

2- Infrastructure

- sensibiliser les gestionnaires de voirie à la politique de sécurité routière :
 - associer les forces de l'ordre aux décisions d'aménagement urbain ;

- inciter à l'allègement de l'information sur la voirie et à une simplification de la signalisation ;
- inciter à la prise en compte de la circulation des PMR sur la voirie ;
- inciter à la priorisation des piétons dans la circulation dans la répartition de la voirie ;
- inciter les gestionnaires de voirie :
 - à une réflexion sur l'aménagement urbain autour des établissements scolaires et en milieu rural pour les aires d'arrêts de bus ;
 - au respect de la réglementation concernant les ralentisseurs et autres aménagements routiers ;
- proposer aux associations (AMF et AMR) de maire de désigner un référent sécurité routière.

3- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- développer la communication en amont des actions de sensibilisation et de formation.
- en fonction du public cible, développer les actions de formation et de sensibilisation :
 - former les élèves de primaire et de secondaire via l'APER et l'ASSR ;
 - associer les référents sécurité routière des établissements scolaires ;
 - organiser des actions de sensibilisation des piétons en insistant sur les règles d'utilisation des passages pour piétons ;
 - inclure un module sur les nouveaux moyens de locomotion ;
 - sensibiliser sur la signalisation aux alentours des chantiers ;
 - organiser des journées découverte sur la conduite des poids lourds et des autocars.
- organiser des actions de sensibilisation à la sécurité routière à destination :
 - des PMR ;
 - des élèves de l'école primaire et des parents en utilisant les réunions parents-professeurs ;
 - des cyclistes en y associant les clubs et les professionnels ;
 - des usagers de deux-roues motorisés en y associant les clubs et les professionnels.

3) Contrôles – Sanctions

- responsabiliser les usagers par un rappel préventif du principe de prudence avant de procéder à la verbalisation.
- accroître les contrôles sur les axes routiers secondaires.
- contrôler plus régulièrement le stationnement des véhicules et l'absence de gêne pour le

passage piétons.

- mettre en place des contrôles de stationnement devant les établissements scolaires et arrêts de bus.
- systématiser la mise en place de radars mobiles et/ou radars de chantiers

Conclusion : Application et suivi du DGO

Le présent DGO définit les orientations d'actions et les projets départementaux partagés par l'ensemble des partenaires locaux, pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte implication des acteurs.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé annuellement.

