

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
2018 – 2022

Table des matières

I Présentation de la démarche.....	7
I.1 La mobilisation des partenaires.....	7
I.2 Méthodologie.....	8
I.2.1 Démarche d'élaboration.....	8
I.2.2 Calendrier et décision.....	9
II L'accidentalité générale du département.....	9
II.1 Présentation du département.....	9
II.1.1 Géographie et population.....	10
II.1.2 Réseau routier et usagers.....	11
II.2 Caractéristiques générales de l'accidentologie.....	12
III Les enjeux de l'Eure-et-Loir.....	14
III.1 Le risque routier professionnel.....	14
III.2 Les addictions.....	15
III.3 Les jeunes.....	16
III.4 Les seniors.....	18
III.5 Les deux roues motorisés.....	19
III.6 La vitesse.....	20
IV Les orientations d'actions.....	21
IV.1 Le risque routier professionnel.....	21
IV.1.1 L'amélioration de la connaissance.....	21
IV.1.2 La sécurisation des infrastructures.....	21
IV.1.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	21
IV.1.4 Les contrôles et sanctions.....	21
IV.2 Les addictions.....	22
IV.2.1 L'amélioration de la connaissance.....	22
IV.2.2 La sécurisation des infrastructures.....	22
IV.2.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	22
IV.2.4 Les contrôles et sanctions.....	22
IV.3 Les jeunes.....	23
IV.3.1 L'amélioration de la connaissance.....	23
IV.3.2 La sécurisation des infrastructures.....	23
IV.3.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	23
IV.3.4 Les contrôles et sanctions.....	23
IV.4 Les seniors.....	24
IV.4.1 La sécurisation des infrastructures.....	24
IV.4.2 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	24
IV.4.3 Les contrôles et sanctions.....	24
IV.5 Les deux roues motorisés.....	24
IV.5.1 L'amélioration de la connaissance.....	24
IV.5.2 La sécurisation des infrastructures.....	24
IV.5.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	24
IV.5.4 Les contrôles et sanctions.....	25
IV.6 La vitesse.....	25
IV.6.1 L'amélioration de la connaissance.....	25
IV.6.2 La sécurisation des infrastructures.....	25
IV.6.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation.....	25

IV.6.4 Les contrôles et sanctions.....	25
V Suivi et évaluation du DGO.....	26
V.1 Pérenniser la démarche partenariale.....	26
V.2 Méthodologie de suivi du DGO.....	26
V.2.1 Cohérence avec le PDASR.....	26
V.2.2 Indicateurs de suivi.....	26

Préface

La sécurité routière constitue un enjeu primordial dans chaque département. C'est au niveau local qu'une grande part de la lutte contre la violence sur nos routes se joue. En effet, ce n'est que par l'action conjointe de l'État et des collectivités territoriales, avec l'appui des associations, que la bataille de la sécurité routière sera gagnée. Amélioration du réseau, actions de sensibilisation, actions de prévention et répression des actes irresponsables doivent être menées de front et de façon coordonnée pour pouvoir porter leurs fruits.

Le département d'Eure-et-Loir a longtemps fait partie des départements français les plus touchés par les drames de la route.

Plusieurs années de lutte acharnée contre l'insécurité routière ont permis de réduire le nombre d'accidents dans le département. Pour autant, trop de drames sont encore à déplorer sur les routes euréliennes. Parmi les accidents recensés, trop nombreux sont ceux liés au comportement irréfléchi de certains usagers (vitesse, alcool, fatigue...).

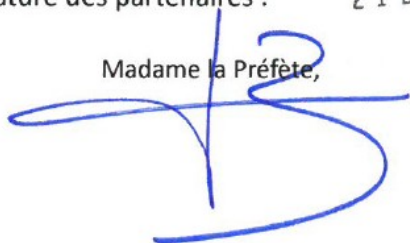
C'est pourquoi nous avons décidé de nous mobiliser afin de définir ensemble les actions prioritaires à mettre en œuvre en Eure-et-Loir.

Le Document Général d'Orientations formalise, pour les cinq années à venir, notre mobilisation autour d'orientations et de véritables projets départementaux, élaborés en concertation, afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif de moins de 2 000 morts sur les routes françaises à l'horizon 2020 fixé par le président de la République.

► Signature des partenaires :

21 DEC. 2017

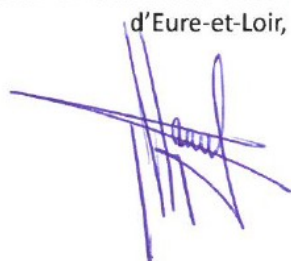
Madame la Préfète,

A large, stylized blue ink signature, possibly belonging to the Prefect, written over the name.

Monsieur le Procureur de la République,

A large, stylized blue ink signature, possibly belonging to the Prosecutor General, written over the name.

Monsieur le Président de l'Association des maires
d'Eure-et-Loir,

A blue ink signature, possibly belonging to the President of the Association of Mayors, written over the name.

Monsieur le Président du Conseil départemental

A blue ink signature, possibly belonging to the President of the Departmental Council, written over the name.

Le Document Général d'Orientations 2018-2022

On compte environ 50 tués sur la route par million d'habitants dans l'Union Européenne en 2016. Si, comparé au reste du monde (174 tués pour 1M d'habitants), ces chiffres sont encourageants, il reste encore des marges de progrès importantes. L'objectif pris le 20 juillet 2010 par la commission européenne était de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes Européennes, durant la période 2010-2020. Au regard des résultats en 2016, cette cible s'avère très ambitieuse. Les efforts entrepris pour diminuer la mortalité routière ne doivent donc pas perdre en intensité.

Pour réaliser cet objectif commun d'améliorer la sécurité de nos routes, les responsabilités sont partagées entre les États. Chacun doit mener des actions au quotidien, sensibiliser ses populations et veiller au respect des règles de circulation. Dans ce contexte, la France mène une politique nationale de lutte contre l'insécurité routière. Le 26 janvier 2015, le ministre de l'intérieur a présenté 26 mesures pour répondre à la lutte contre l'accidentalité. Celles-ci sont organisées autour des 4 axes suivants :

- Sensibiliser, prévenir, former
- Protéger les plus vulnérables
- Lutter sans relâche contre les infractions graves
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Le Document Général d'Orientations 2018-2022 s'inscrit comme porteur de ces mesures au niveau départemental. Il tire des leçons du précédent DGO, qui correspondait à la période 2013-2017, et représente une continuité dans les enjeux à traiter et les orientations d'actions.

En intégrant dans son élaboration des acteurs des territoires issus de différentes institutions, ce document traduit une volonté commune de lutte contre l'insécurité routière. De par la nature de ses porteurs, qui sont la Préfecture, le Procureur de la République, l'Association des maires AM28 et le Conseil départemental d'Eure-et-Loir, il devient un outil de programmation de la politique locale. En outre, pour appliquer ces politiques, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), qui permet de hiérarchiser les actions à mener, est construit de sorte qu'il réponde aux orientations du DGO. Enfin, des propositions d'évaluations des actions conduites sont intégrées dans ce document.

I Présentation de la démarche

Le DGO est un document qui a pour objectif de pointer les leviers d'action pertinents pour lutter contre l'insécurité routière. C'est la circulaire du 11 avril 2017 qui a lancé son élaboration. Les partenaires de l'État ont été informés et un comité de pilotage (COPIL), constitué de représentants de l'État, de représentants des forces de l'ordre, de représentants d'élus des collectivités territoriales, d'assureurs du risque professionnel, et de personnes qualifiées dans le domaine a été mis en place. Présidé par la Préfète d'Eure-et-Loir, ce COPIL a eu pour rôle de valider les travaux effectués par l'ensemble des partenaires tout au long de l'élaboration du document.

I.1 La mobilisation des partenaires

Le tableau ci-dessous recense les différents organismes qui se sont impliqués dans l'élaboration du DGO.

Préfecture d'Eure-et-loir	Procureur de la République
Association des Maires d'Eure-et-loir	Conseil départemental d'Eure-et-loir
Groupement de gendarmerie départemental	Direction départementale de la sécurité publique
Service départemental d'incendie et de secours 28	Direction départementale des territoires
Direction interdépartementale des routes nord-ouest	Direction des services de l'éducation nationale
Sous-Préfecture de Dreux	Sous-Préfecture de Nogent-le-Rotrou
Sous-Préfecture de Châteaudun	UT Agence Régionale de Santé
Communauté de Communes Cœur de Beauce	Chartres Métropole
Mairie de Dreux	Mairie de Vernouillet
Mairie de Digny	Mutuelle Sociale Agricole
Conseil National des Professions de l'Automobile	Centre d'Information et de Conseil sur les Aides Techniques (CICAT)
Vinci autoroutes	Techni-conduite
Auto-école Couturier	Service interprofessionnel de santé au travail en Eure-et-Loir
Apave	PSA
Dyonis Team	100 % Passion moto
Mouvement vie libre	Fédération française des motards en colère 28
Syndicat UNIC Auto-école	Prévention routière

Ces partenaires ont travaillé ensemble durant des sessions de groupe de travail. Durant ces premières réunions, les enjeux à traiter ont été définis, puis, par la suite, ce sont les orientations d'actions qui ont été travaillées.

I.2 Méthodologie

Le DGO s'articule en cinq parties. La première définit les termes utilisés et décrit la démarche de travail utilisée. La deuxième partie est un diagnostic du territoire orienté sur le thème de l'accidentalité. Il présente le département et ses habitants ainsi qu'un bilan de l'accidentalité entre 2012 et 2016. La troisième partie de ce document introduit les enjeux de sécurité routière retenus pour la période 2018-2022. La quatrième partie est destinée à la formulation des orientations d'actions. Enfin, la cinquième partie est consacrée à la présentation de la méthode de suivi et d'application de ce document.

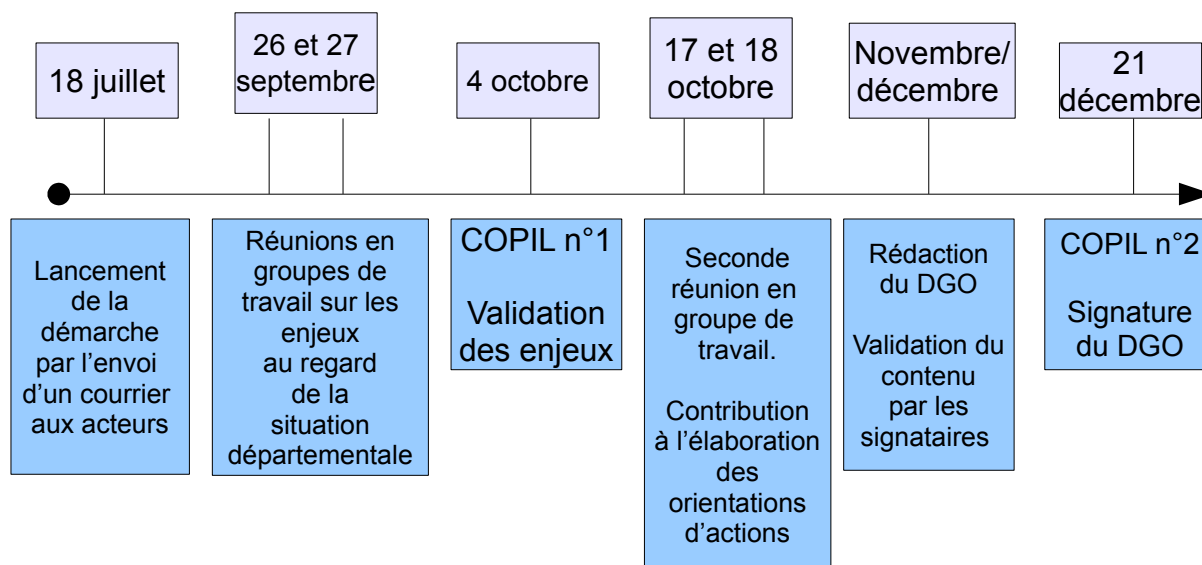
I.2.1 Démarche d'élaboration

Pour répondre aux problématiques de sécurité routière de manière continue et pertinente par rapport aux enjeux les plus importants, le DGO a été élaboré en suivant une ligne directrice précise. En premier lieu il reprend les caractéristiques du département et le suivi de l'accidentalité entre 2012 et 2016.

Ces éléments constituent un diagnostic du territoire. Celui-ci conduit au choix des enjeux à traiter parmi ceux proposés par la Direction à la Sécurité Routière, à savoir le partage de la voirie, les distracteurs, les deux-roues motorisés et la vitesse. Quatre autres enjeux sont proposés et sont obligatoires à traiter. Ce sont : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes (14 à 29 ans) et les seniors (à partir de 65 ans).

Une fois l'ensemble des enjeux à traiter défini, des orientations d'actions sont élaborées pour y répondre. Celles-ci sont organisées autour de quatre axes qui sont : « l'amélioration de la connaissance, la sécurisation des infrastructures, l'information-formation-éducation-sensibilisation et le contrôle-sanction ». Ces orientations d'actions se présentent sous la forme de phrase commençant par un verbe à l'infinitif, autrement dit, elles définissent des thématiques qui sont à faire directement. L'élaboration des orientations d'actions s'est effectuée sur une durée d'un mois. L'impulsion a été donnée par deux réunions de travail au cours desquelles l'ensemble des participants au document était invité, puis le reste du travail s'est fait de manière individuelle avec une date limite de retour fixée à la mi-novembre.

I.2.2 Calendrier et décision



II L'accidentalité générale du département

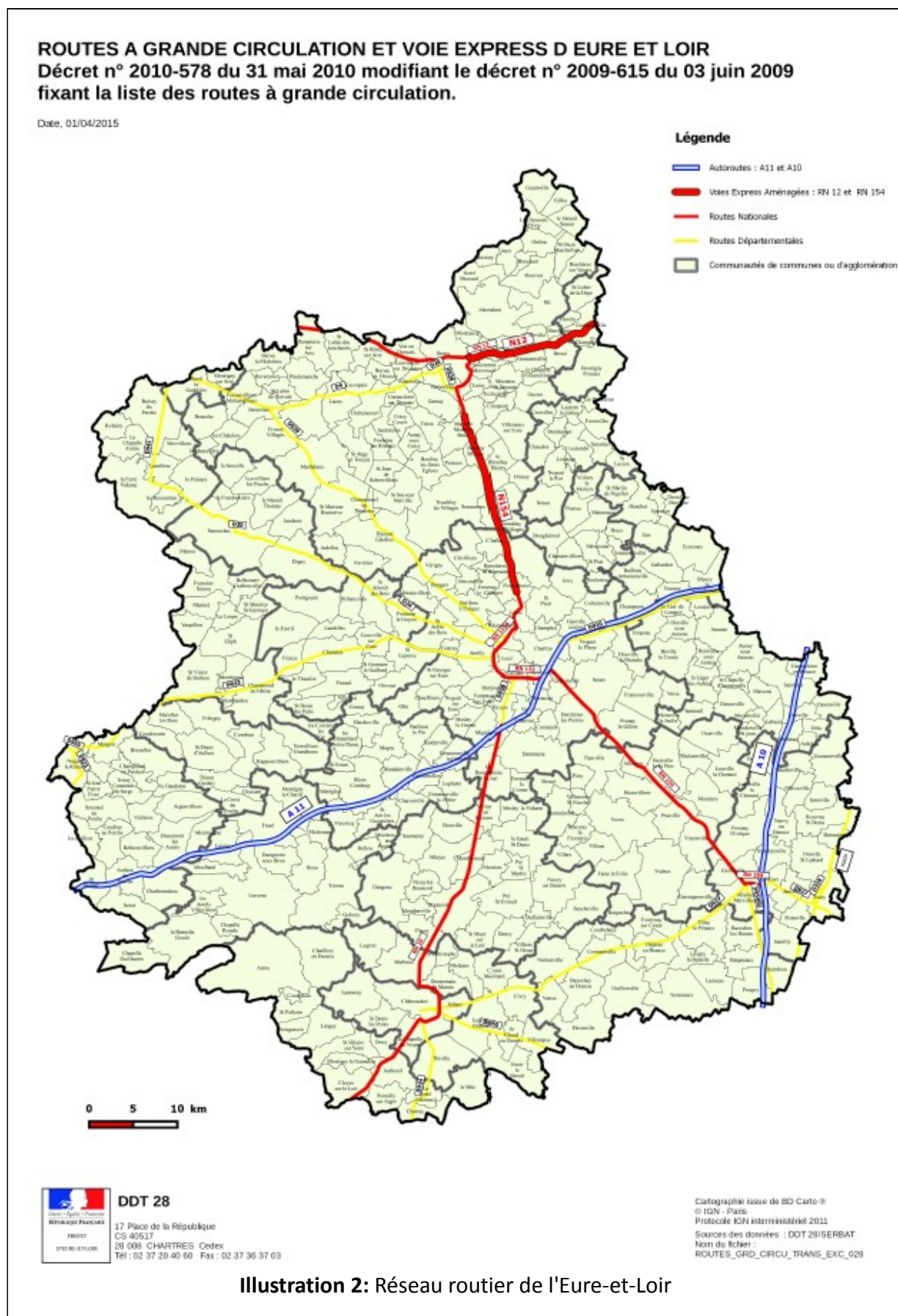
L'accidentalité d'un département dépend notamment de l'organisation de son réseau routier et de la typologie des usagers, c'est pourquoi cette partie est séparée en deux sous-parties. D'une part, le territoire sera succinctement présenté et d'autre part, l'accidentologie générale sera décrite.

II.1 Présentation du département

Le département de l'Eure-et-Loir, limitrophe de la région parisienne, est situé à l'extrémité nord de la région Centre. Son étendue est compensée par un relief très atténué qui en fait une zone de passage dense de l'espace économique national. Lien naturel entre Paris, l'ouest et le sud-ouest de la France, l'Eure-et-Loir occupe une situation privilégiée : la ville de Chartres joue en particulier le rôle de plaque tournante pour les grands itinéraires comme Paris – Tours – Bordeaux par A 10 et RN 10 , Paris – Le Mans – Bretagne par A 11 et RD 923 et Rouen – Orléans (par RN 154). La densité du réseau local est importante : le département est largement couvert par près de 7 500 km de routes départementales, ce qui en fait l'un des premiers réseaux départementaux de France. La carte ci-après représente l'état du réseau principal au 1er janvier 2012 : ce réseau représente les autoroutes et les routes à grande circulation (RGC). Le trafic est très élevé par rapport à la moyenne nationale sur les routes nationales ainsi que sur les autoroutes.

Les illustrations 1 et 2 ci-après décrivent la démographie du département ainsi que l'organisation de son réseau routier.

II.1.2 Réseau routier et usagers



II.2 Caractéristiques générales de l'accidentalité

L'amélioration nationale s'observe clairement au niveau local. L'étude comparative des périodes 2007/2011, d'une part, et 2012/2016, d'autre part, donne :

- 27,4 % d'accidents (au total : 1 561 accidents sur la seconde période),
- 26,5 % de blessés (1 966),
- 19,1 % de blessés hospitalisés (969),
- 24,6 % de tués (236 personnes décédées sur la première période contre 178 sur la seconde)

Comme le montre l'illustration 3, la période 2012/2016 a connu une augmentation des accidents corporels de 22,8 % entre 2012 et 2014, puis une forte baisse de 51 % de 2014 à 2016. Le nombre de tués enregistre une diminution progressive (hormis 2008) de 2001 (108) à 2011 (41) puis une stagnation en 2012 (40) et 2013 (41). Sur la période 2013/2016, une baisse significative de 36,6 % (-15).

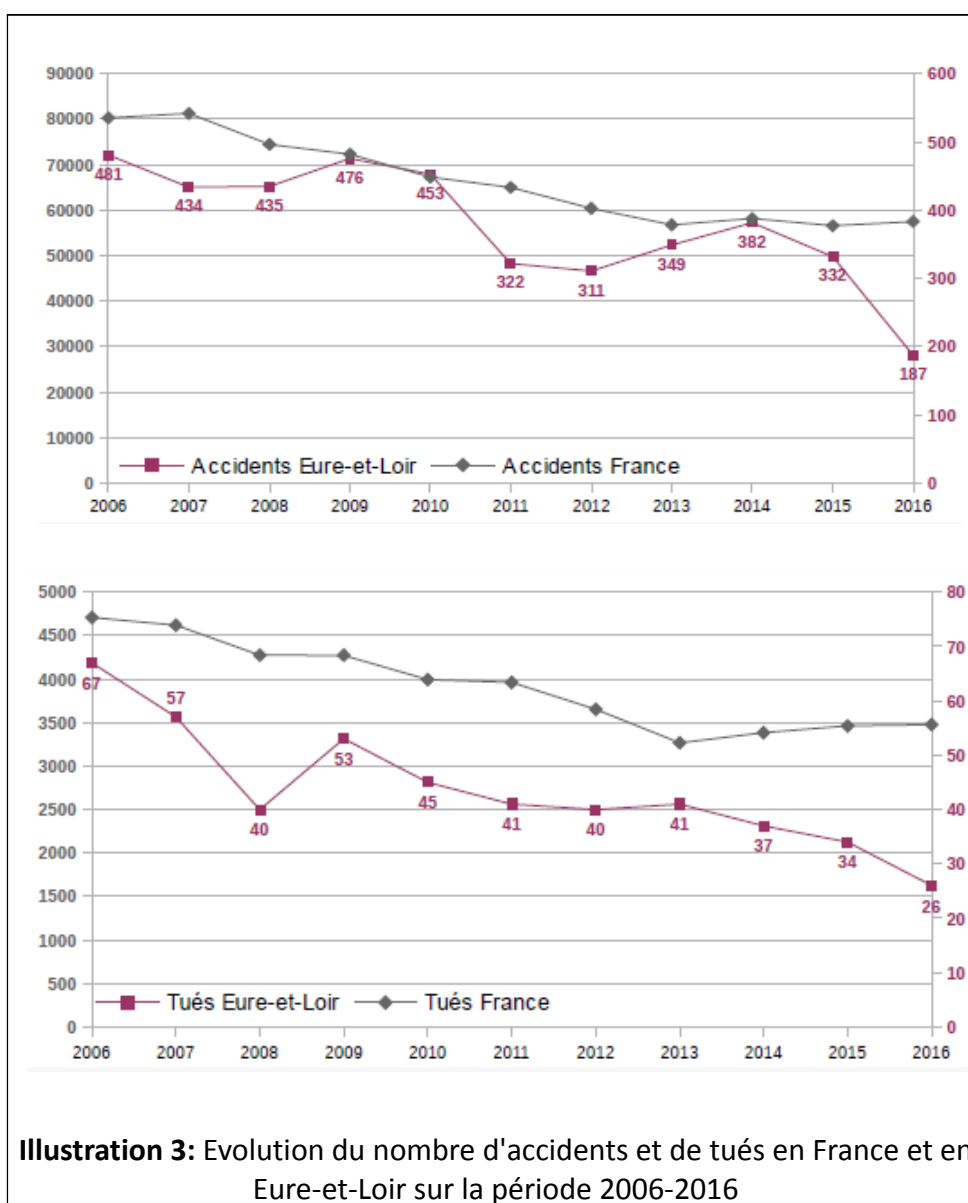
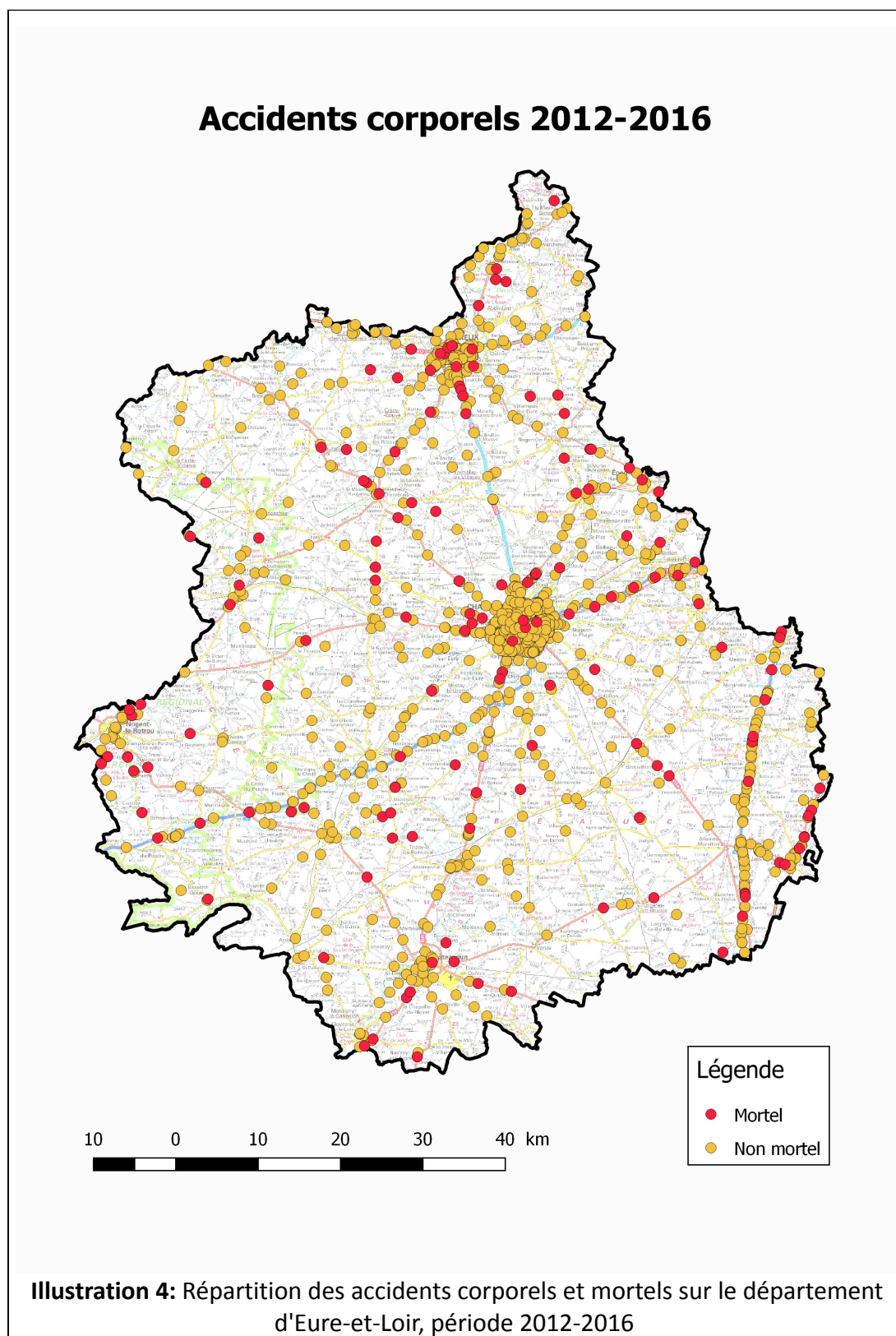


Illustration 3: Evolution du nombre d'accidents et de tués en France et en Eure-et-Loir sur la période 2006-2016

L'illustration 4 représente l'ensemble des accidents corporels et mortels qui se sont produits en Eure-et-Loir sur la période 2012-2016. On voit que ceux-ci sont assez uniformément répartis sur le territoire, hormis la portion de D2020, située à l'extrémité Sud-Est du département, qui, au regard de sa longueur, présente une forte densité d'accident mortel.



III Les enjeux de l'Eure-et-Loir

Pour la période 2018-2022, quatre enjeux à traiter sont communs à l'ensemble des départements. Ce sont :

- les risques routiers professionnels
- la conduite après usage de substances psychoactives
- les jeunes (14-29 ans)
- les seniors (≥65 ans)

Quatre autres enjeux, cette fois-ci facultatifs, ont été proposés. Il s'agit de

- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- les distracteurs
- le partage de la voirie

Après analyse par les groupes de travail, constitué des acteurs du présent document, le COPIL du 4 octobre 2017 a décidé de traiter les enjeux partage de la voirie et distracteurs de manière transverse. En effet, après échanges, il est ressorti que l'enjeu distracteurs concernait essentiellement les problématiques liées aux smartphones ; Par conséquent, il pouvait être traité dans plusieurs autres enjeux, notamment les addictions. Le partage de la voirie concernait essentiellement le mode de déplacement « marche à pied », ainsi que ses dérivés comme le roller, le skate-board, le gyropode. Il comprenait également les vélos. Cet enjeu peut être traité de manière transverse, en lien avec d'autres enjeux, comme les jeunes et les seniors. En outre, l'accidentalité des piétons ne ressort pas de manière forte sur les statistiques départementales.

Les deux autres enjeux facultatifs seront traités pleinement.

III.1 Le risque routier professionnel

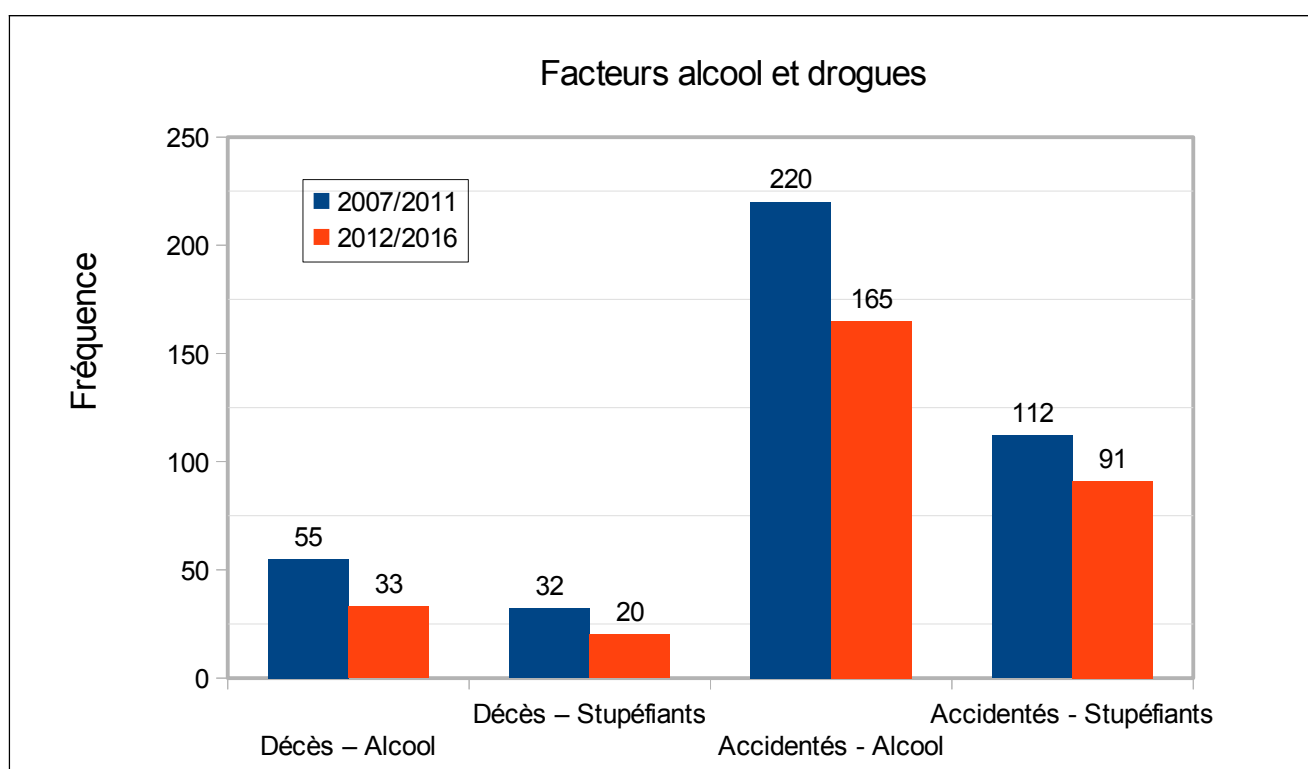
D'après l'institut national de recherche et de sécurité (INRS), le risque routier est la première cause de mortalité au travail. Il y a en moyenne 20 000 accidents du travail liés aux accidents de la route chaque année, cela représente environ 20 % des accidents mortels du travail. Dans certaines professions, les travailleurs sont soumis à une pression importante et peuvent être amenés à commettre des imprudences dans leur conduite (non-respect des temps de repos pour certains chauffeurs), et à transgresser les règles du code de la route pour accomplir leur devoir (stationnement en double-file récurrent des livreurs).

Du point de vue de la sécurité routière, selon le bilan 2015 de l'accidentalité, 14 % des usagers tués sur la route le sont lors d'un trajet lié au travail (incluant le domicile-travail). Cet enjeu important en termes de nombre de morts et de part dans les accidents du travail nécessite un investissement venant au-delà des entreprises. C'est pourquoi il devra être traité dans le cadre des orientations de sécurité routière pour la période 2018-2022.

III.2 Les addictions

Les addictions sont réparties en deux grands groupes. Le premier concerne l'utilisation de substances psycho-actives. Ce sont l'alcool, le tabac, les stupéfiants et certains médicaments, qui peuvent mener un individu à un état d'ivresse. Le second regroupe les éléments qui font qu'un individu devienne dépendant à quelque chose et qui n'est pas lié à l'ingestion d'une substance. On y retrouve les jeux de hasard et d'argent, les addictions au sport, au travail, etc. Enfin, certaines pratiques excessives, comme les jeux-vidéos en ligne et les réseaux sociaux, seront considérées comme des addictions dans ce document, même si elles ne le sont pas au regard de la classification faite par l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES).

Concernant l'alcool et les stupéfiants, l'histogramme ci-dessous ainsi que les tables associées montrent les volumes d'accidents et de décès dans lesquels l'un des facteurs est présent.



Alcool		
	2007/2011	2012/2016
Décès, alcool>0	55	33
Accidents mortels, alcool>0	203	145
Blessés, alcool>0	220	165
Accidents corporels, alcool>0	1817	1332

Stupéfiants		
	2007/2011	2012/2016
Décès, stupéfiants>0	32	20
Accidents mortels, stupéfiants>0	139	110
Blessés, stupéfiants>0	112	91
Accidents corporels, stupéfiants>0	315	796

En France, les médicaments comportent des pictogrammes d'avertissement sur leurs boîtes, et des indications sur la possible conduite d'un véhicule sont inscrites dans les notices. Néanmoins, il semble que les recommandations ne sont pas toujours suivies par les usagers, elles sont peut-être méconnues, car 3 à 4 % des accidents en France sont liés à l'usage de médicaments.

Les addictions aux jeux-vidéos en ligne peuvent mener certains individus à des états de fatigue importants. Ces états de fatigue mènent à des diminutions de concentration des conducteurs. Or, il est généralement

recommandé de dormir entre 7 et 8h par nuit, et ce n'est pas compatible avec une journée de travail complète ainsi que plusieurs heures par jour passées à jouer sur un jeu en ligne.

Enfin, la dernière pratique excessive traitée concerne les réseaux sociaux. De nombreux usagers de la route utilisent aujourd'hui leurs téléphones au volant pour envoyer des messages, se prendre en photo, se filmer pendant qu'ils sont au volant. Certains youtubeurs sont mêmes devenus connus grâce à cette pratique. En outre, de nouveaux réseaux sociaux de messagerie rapide par échange de photo ont émergé ces dernières années. Tous ces comportements induisent des pertes de concentrations des conducteurs qui peuvent causer des accidents.

III.3 Les jeunes

Dans le présent document, le terme « jeune » sera utilisé pour toute personne dont l'âge est compris entre 14 et 29 ans. Cette catégorie d'usagers de la route englobe les conducteurs de cyclomoteurs, une partie des permis probatoires, ainsi que des conducteurs qui commencent à acquérir de l'expérience.

Au total, entre 2012 et 2016, 50 jeunes de 14 à 29 ans ont trouvé la mort sur les routes d'Eure-et-Loir. Le bilan global des accidents sur la période 2012-2016 impliquant au moins un jeune de 14 à 29 ans (conducteur ou passager) durant la période d'étude fait état de :

Nombre de jeunes tués sur la période considérée

	2012/2016		
	nbre total	% parmi les jeunes tués	% parmi le total des tués
14/17 ans	4	8,00	2,25
18/24 ans	31	62,00	17,42
25/29 ans	15	30,00	8,43
TOTAL des jeunes	50	100,00	28,09
TOTAL des tués	178		

Nombre de jeunes victimes d'accidents sur la période considérée

	2012/2016		
	nbre total	% parmi les jeunes accidentés	% parmi le total des accidentés
14/17 ans	172	17,11	11,03
18/24 ans	511	50,85	32,76
25/29 ans	322	32,04	20,64
TOTAL des jeunes	1005	100,00	64,42
TOTAL des accidentés	1560		

L'illustration 5 ci-dessous montre la répartition des jeunes tués en fonction de leur catégorie d'âge. Il apparaît clairement que les 18-24 ans sont les plus représentés parmi les tués. Ils correspondent aux conducteurs encore peu expérimentés et parfois en permis probatoire.

Répartition des tués entre 14 et 29 ans

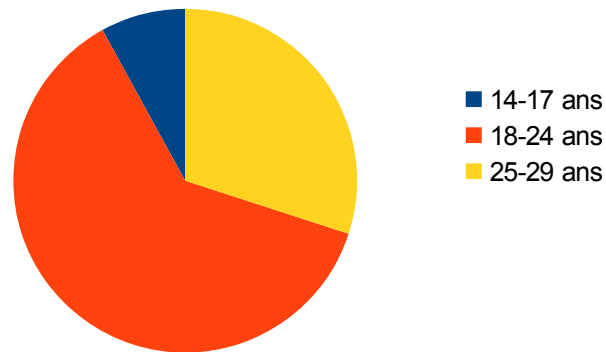


Illustration 5: Répartition des tués en fonction de la classe d'âge sur la période 2012-2016

Les illustrations 6 et 7 montrent l'évolution de la répartition en classe d'âge de l'accidentalité (illustration 6) et de la mortalité (illustration 7) entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016. Il est observable que la part des jeunes dans l'accidentalité a diminué au cours du temps, quelle que soit la classe d'âge. Concernant la fréquence des tués, une diminution est également notable entre ces deux périodes.

Part relative des jeunes dans le total des accidentés

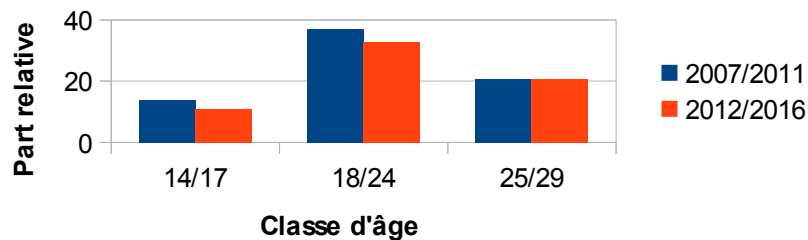


Illustration 6: Comparaison entre 2007-2011 et 2012-2016 de la répartition en classe d'âge des accidentés

Volume de tués

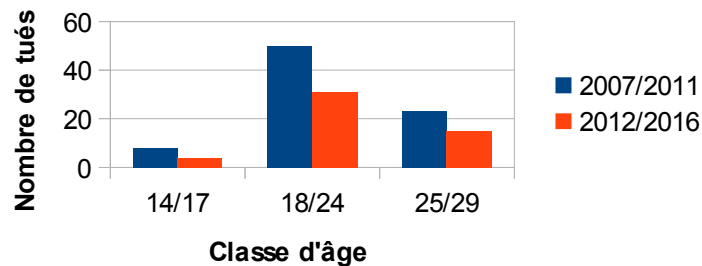


Illustration 7: Comparaison entre 2007-2011 et 2012-2016 de la répartition en classe d'âge des tués

III.4 Les seniors

Les personnes de plus de 65 ans représentent environ 80 000 habitants en Eure-et-Loir, ce qui correspond à un peu plus de 18 % de la population Eurélienne.

Avec l'âge, des difficultés de mouvement peuvent apparaître et il peut être plus compliqué de regarder dans un angle mort par exemple. Les capacités de vision peuvent se réduire, ce qui rend la lecture de la route plus compliquée pour les conducteurs. Enfin, les personnes âgées peuvent être amenées à utiliser des médicaments plus fréquemment que les autres.

Par ailleurs, et bien souvent en milieu rural, l'usage de la voiture est nécessaire pour effectuer les tâches de la vie courante. Ainsi, certaines personnes sont dépendantes de leur véhicule personnel et continuent à conduire même si leurs capacités sont restreintes.

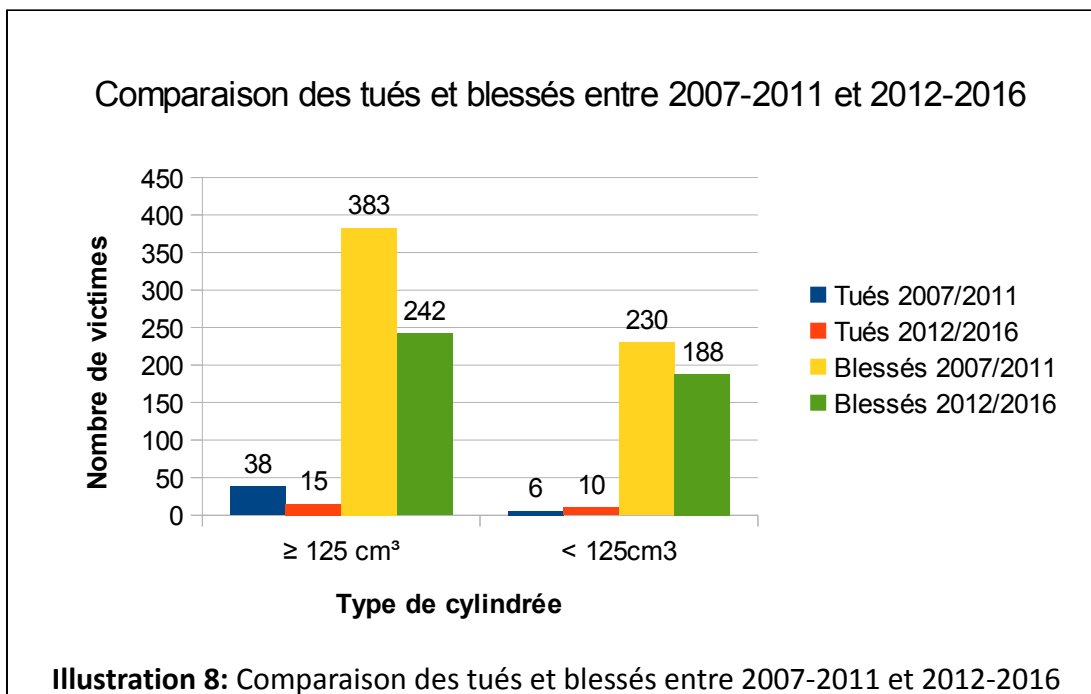
Enfin, avec la génération du baby-boom, la population française est vieillissante et sa part dans la population totale croît d'environ 3 % par an en moyenne au niveau national.

En France, sur la route, le nombre de tués seniors augmente de 9 % par an sur la période 2013-2016. En Eure-et-Loir, sur la période 2012-2016, les accidents corporels dont les seniors étaient les responsables sont au nombre de 147, entraînant 27 décès et 313 blessés, comme le récapitule le tableau ci-dessous.

Conducteur responsable	accidents	tués	Blessés
65/74 ans	90	16	187
75 et +	57	11	126

III.5 Les deux roues motorisés

Les deux roues motorisés ont représenté 14 % des tués sur la période 2012/2016 et 27 % des blessés. Ils ont été légèrement moins concernés par les accidents par rapport à la période 2007-2011 (respectivement 18 % des tués et 29 % des blessés).



Les conducteurs de deux-roues motorisés sont un public vulnérable du fait de l'absence de protection et de carrosserie. Représentant moins de 2 % des usagers de la route, ils sont cependant sur-représentés parmi les accidentés puisqu'ils constituent 20 % de ces derniers, et ce, même s'ils ne sont pas toujours les

fautifs. Récemment, de nouvelles tolérances sont apparues comme la circulation inter-file dans un trafic congestionné sur certaines portions de voirie. Ces règles, qui étaient auparavant des principes de courtoisie ne sont pas toujours connues par l'ensemble des usagers de la route.

III.6 La vitesse

En plus d'être un facteur d'accident, la vitesse est un facteur aggravant d'accident. L'énergie cinétique d'une voiture croît avec le carré de la vitesse. Ainsi, en doublant la vitesse, on multiplie par 4 l'énergie cinétique de la voiture. Pour s'arrêter, il faudra que les frottements emmagasinent tout ce surplus d'énergie, ce qui conduit à aggraver un accident quand la vitesse est plus élevée.

Evolution des accidents mortels impliquant le facteur vitesse entre 2012 et 2016

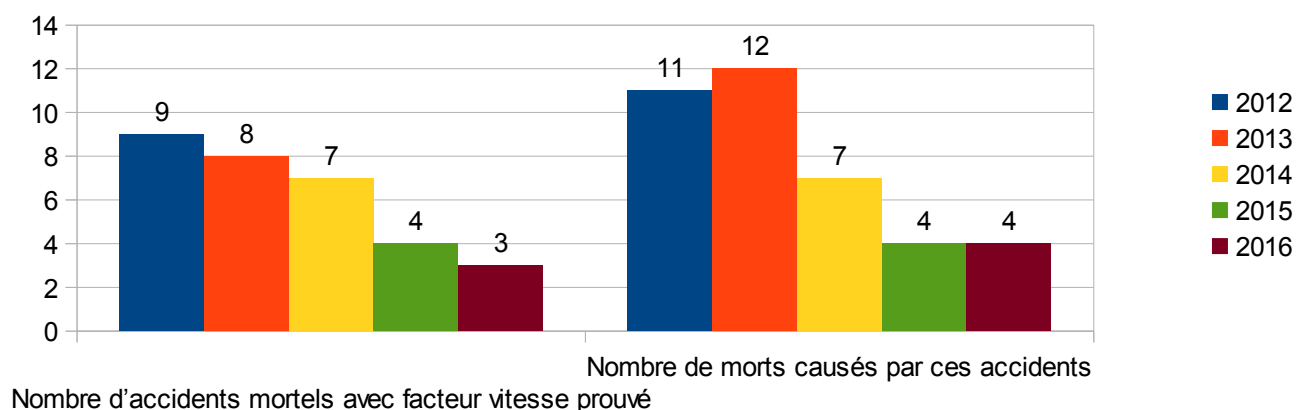


Illustration 9: Volume d'accident mortel et de morts où la vitesse est la cause

L'illustration 9 ci-dessus montre l'évolution du nombre d'accidents mortels où la vitesse est en cause et le volume de morts lié à ces accidents sur la période 2012-2016. On constate une diminution du nombre de ces accidents sur la période considérée.

IV Les orientations d'actions

Pour apporter des réponses aux enjeux précédemment exposés, les groupes de travail ont formulé des orientations d'actions, conformément à la méthodologie décrite dans la première partie du document. Cette synthèse des orientations d'actions est ici restituée sous forme de liste par enjeu et par axe. Pour rappel, les quatre axes sont :

- L'amélioration de la connaissance
- La sécurisation des infrastructures
- L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation
- Les contrôles et sanctions

IV.1 Le risque routier professionnel

IV.1.1 L'amélioration de la connaissance

- Intégrer les risques routiers dans le Document unique d'évaluation des risques routiers professionnels.
- Mener des campagnes d'actions spécifiques aux entreprises portant sur les enjeux, les obligations, les pistes d'actions, les accompagnements possibles.
- Informer les entreprises et administrations sur la semaine nationale du risque routier en entreprise.

IV.1.2 La sécurisation des infrastructures

- Signaliser les véhicules dont les arrêts sont fréquents, type véhicule de livraison.

IV.1.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- Sensibiliser aux addictions au travail.
- Faire participer les employés à des journées sécurité.
- Rappeler aux employeurs et aux conducteurs leurs responsabilités.
- Accompagner la réalisation de plans d'actions au sein des entreprises.

- Informer sur le chargement des véhicules.
- Renforcer la collaboration entre les managers et les forces de l'ordre.
- Développer la collaboration entre les managers et les services de santé et organismes de formation.
- Mobiliser les entreprises de sorte qu'elles intègrent la problématique alcool dans leurs Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR) et dans leurs règlements intérieurs (contrôles internes, pots, repas...).
- Sensibiliser les conducteurs sur les signes et les dangers de l'hypovigilance.

IV.1.4 Les contrôles et sanctions

- Renforcer les contrôles pour les surcharges.
- Renforcer les contrôles pour l'arrimage et le bâchage des bennes.
- Renforcer les contrôles de l'état des véhicules
- Renforcer les contrôles de conformité des documents administratifs.

IV.2 Les addictions

IV.2.1 L'amélioration de la connaissance

- S'assurer que les messages passés dans les écoles ont été compris.
- Établir une liste des acteurs en préventif et en curatif.
- Lister les actions des différents acteurs dans le but d'acquérir une connaissance sur les missions propres et les façons de travailler.

IV.2.2 La sécurisation des infrastructures

- Développer la signalétique au bord de route sur les accidents liés à des substances psycho-actives ou aux téléphones portables.

IV.2.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- S'appuyer sur les associations et sur les moyens de communication récents pour relayer des messages.
- Mettre en place des financements participatifs pour les actions dans des milieux festifs.
- Sensibiliser les communes sur les méthodes de communication, notamment dans les salles des fêtes.
- Sensibiliser sur les addictions durant les rendez-vous pédagogiques d'auto-école.
- Définir les suites à donner concernant les consommations de produits stupéfiants au sein des entreprises.
- Développer l'accompagnement au sein des entreprises.
- Inclure les smartphones dans les campagnes sur les addictions.
- Développer les messages répertoriant le nombre de tués au bord des routes.
- Renforcer la connaissance du nombre d'accidents avec présence de stupéfiants et leurs caractéristiques. Ce travail sera facilité notamment par le dépistage systématique en cas d'accident corporel.
- Utiliser les réseaux sociaux pour la communication sur la sécurité routière.
- Promouvoir les opérations type SAM / Capitaine de soirée.
- Inclure la problématique de l'alcool, du cannabis et des smartphones dans toutes les sensibilisations organisées dans les lycées et dans l'enseignement supérieur.

IV.2.4 Les contrôles et sanctions

- Développer les peines alternatives en collaboration avec le procureur, comme les dispositifs éthylotest anti-démarrage.
- Créer un effet de dissuasion générale en adoptant un dispositif de contrôle aléatoire facilement identifiable par les usagers.
- Proposer des moyens de contrôle de l'alcoolémie dans les salles des fêtes.

IV.3 Les jeunes

IV.3.1 L'amélioration de la connaissance

- Développer les connaissances des bonnes pratiques de la route dès le plus jeune âge.

IV.3.2 La sécurisation des infrastructures

- Développer des aménagements piétons innovant aux abords des écoles, type passage-piéton 3D.

IV.3.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- Renforcer les interventions en milieux scolaires.
- Renforcer la collaboration entre élèves et responsables de sécurité routière.
- Développer la documentation au sein des maternités.
- Encourager la mise en place de pédibus et vélobus au sein des communes.
- Sensibiliser à la pratique des modes de déplacements doux.
- Maintenir les événements du type « village sécurité routière ».
- Continuer à inculquer la culture sécurité routière au sein des écoles élémentaires.
- Communiquer autour des commissions d'évaluations scolaire.
- Informer les professionnels vendeurs de cycles sur les équipements et accessoires.
- S'appuyer sur les autos-écoles qui sont un vecteur de l'information pour les jeunes.
- Développer des interventions à plusieurs acteurs lors des actions de sensibilisation en collège et lycée.
- Renforcer la prévention vers les jeunes avec l'aide des parents, des associations d'anciens buveurs et des jeunes « motivés ».
- Soutenir et mettre en place des actions de promotion du port du casque chez les cyclistes.
- Médiatiser les actions Sam / Capitaine de soirée lors des manifestations destinées aux jeunes.
- Former des enfants volontaires afin qu'ils transmettent un message de prévention à leurs camarades : promotion de la démarche patrouilleurs scolaires.
- Utiliser le simulateur de conduite deux-roues motorisés dans les collèges et notamment pour aider à la prévention de l'ASSR2.

- Développer des modes de déplacement alternatifs destinés à diminuer le nombre de voitures aux abords des établissements scolaires ou para scolaires.

IV.3.4 Les contrôles et sanctions

- Renforcer les contrôles aux abords des écoles pour les pratiques de récupération des élèves.
- Effectuer des « contrôles techniques » ciblés et vélos et cyclomoteurs via une double prévention / répression.

IV.4 Les seniors

IV.4.1 La sécurisation des infrastructures

- Améliorer les marquages au sol pour compenser le manque de vision de certains seniors.
- Proposer la mise en place d'un macaron « S » sur les véhicules empruntés par les seniors.
- Renforcer l'utilisation de peinture anti-glisse pour les passages piétons.

IV.4.2 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- Développer des actions de ré-apprentissage du code de la route au sein d'associations de seniors.
- Proposer des formations de sécurité routière aux associations et clubs de seniors.
- Développer les partenariats avec la mutuelle sociale agricole (MSA).
- Sensibiliser l'ordre des médecins pour qu'il puisse relayer un message de sécurité routière à leurs patients.
- Développer le partenariat avec les assurances pour qu'ils puissent sensibiliser les seniors aux risques routiers.
- Informer les seniors sur la consommation d'alcool et de médicaments.

IV.4.3 Les contrôles et sanctions

- Proposer des leçons de conduite de remise à niveau pour les seniors lors de contrôles routiers.
- Proposer des visites médicales pour vérifier l'aptitude à la conduite des seniors.

IV.5 Les deux roues motorisés

IV.5.1 L'amélioration de la connaissance

- Sensibiliser les motards sur le port des équipements de sécurité non-obligatoires.

IV.5.2 La sécurisation des infrastructures

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux deux-roues motorisés.
- Développer le conseil par un référent deux roues au sein des équipes de gestionnaires de voirie.

IV.5.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- Pérenniser les actions de sensibilisation à la moto destinées aux automobilistes qui ne connaissent pas la moto.
- Renforcer les actions de la sécurité routière ainsi que du chargé de mission 2 roues motorisés sur des actions spécifiques aux motards.
- Sensibiliser les professionnels de la mécanique sur les modifications techniques des véhicules.
- Créer un système de recueil destiné à répertorier les anomalies du réseau routier vis-à-vis des deux-roues motorisés.
- Faire une campagne d'information de « remise en route » au printemps, après la coupure hivernale.
- Intégrer un module de sensibilisation aux risques deux-roues motorisés dans la formation aux permis B, C et E.
- Impliquer les concessionnaires pour développer les offres promotionnelles sur les équipements de sécurité avec l'achat d'un véhicule.
- Proposer aux usagers motos des journées de perfectionnement ou de remise à niveau.

IV.5.4 Les contrôles et sanctions

- Renforcer les contrôles sur le port des équipements de sécurité obligatoires.

IV.6 La vitesse

IV.6.1 L'amélioration de la connaissance

- Renforcer les connaissances physiques sur l'énergie cinétique d'un véhicule.

IV.6.2 La sécurisation des infrastructures

- Examiner la pertinence de certaines limitations de vitesse sur le réseau secondaire.
- Centraliser les informations concernant les aménagements qui ont été conduits au niveau du département.
- Conseiller les communes sur les aménagements de voirie.

IV.6.3 L'information, la formation, l'éducation, la sensibilisation

- Informer sur les listes de contrôles de sécurité technique des véhicules.
- Informer sur l'adaptation de la vitesse par rapport à l'état de la chaussée.
- Sensibiliser à l'éco-conduite.
- Sensibiliser à la monétarisation du temps.
- Équiper les élus responsables de la sécurité routière avec des kits de communication.
- Relancer les campagnes d'information sur les médias locaux.
- Développer des messages pour toucher la morale.
- Valoriser les comportements des bons conducteurs.
- Mettre en place des actions de sensibilisation aux méthodes de conduites sur conditions dégradées (route

mouillé, neige).

IV.6.4 Les contrôles et sanctions

- Informer sur l'optimisation de l'utilisation des radars pédagogiques.
- Pérenniser les contrôles alternatifs aux poursuites pour de « petites infractions ».
- Sensibiliser à la vitesse dans les milieux festifs.
- Mettre en place des leurres de contrôle routier.

V Suivi et évaluation du DGO

Ce document a pour objectif de proposer des orientations d'actions de sécurité routière dans le but de répondre à des enjeux définis par un projet stratégique national. Par conséquent, pour assurer son application, il convient de le mettre en cohérence avec les actions menées localement.

V.1 Pérenniser la démarche partenariale

Ce travail sur le DGO a réuni un grand nombre d'acteurs, répertoriés dans le tableau de la première partie du document. Ces acteurs sont issus de milieux très variés, et par conséquent deviennent complémentaires sur un tel travail. La démarche d'élaboration du DGO, qui a permis de créer une dynamique entre tous ces acteurs autour d'une cause unique mérite d'être pérennisée. Ainsi, les acteurs volontaires pourront s'impliquer dans la réalisation concrète d'actions de sécurité routière conformément aux orientations d'actions formulées à travers ce document.

V.2 Méthodologie de suivi du DGO

V.2.1 Cohérence avec le PDASR

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 mobilisation des acteurs, notamment des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Cela se traduira notamment par un appel à projets diffusé par la Préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et les orientations d'actions du département seront mentionnés. Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2018 – 2022 seront traités prioritairement. De plus, les groupes de travail thématiques pourront à nouveau se réunir et déterminer les actions à mettre en œuvre périodiquement. En outre, des IDSR pourront être désignés pour piloter certaines actions.

V.2.2 Indicateurs de suivi

Étant donné qu'il est difficile de corréler les actions de sécurité routière avec l'accidentalité, il est nécessaire de séparer les indicateurs de suivi en deux familles. Ces deux familles pourront par la suite être mises en relation pour évaluer le lien entre les actions et l'accidentalité.

Indicateurs d'actions

Chaque année, il peut être judicieux de répertorier par enjeu de ce DGO :

- Une estimation du nombre de personnes sensibilisées.
- Une notation quant à l'amélioration des compétences des personnes sensibilisées.
- La part du budget investie.

Indicateurs d'accidentalité

Cette partie s'appuiera sur les indicateurs développés par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ainsi que les indicateurs de suivi utilisés par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière. Si le processus d'élaboration du DGO reste inchangé, les données statistiques qui seront utilisées pour le bilan du prochain DGO seront celles correspondant à la période 2017-2021. Il convient alors qu'ils disposent des mêmes méthodes de traitement pour assurer une comparaison avec les périodes précédentes.