



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'AUDE

# Document Général d'Orientations de l'Aude

*Sécurité Routière*

2013

2017

<b>Préface</b>	
<b>Signatures des partenaires</b>	3
<b>Chapitre I</b>	
<b>Présentation de la démarche DGO</b>	4
<b>Chapitre II</b>	
<b>Évolutions de l'accidentalité</b>	6
<b>Chapitre III</b>	
<b>Bilan des actions de prévention</b>	13
<b>Chapitre IV</b>	
<b>Orientations d'actions</b>	16
<b>Chapitre V</b>	
<b>Evaluation du DGO</b>	20

# Préface

## Signatures des partenaires

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS formalise pour les cinq années à venir la mobilisation des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux du département de l'Aude autour d'orientations et de véritables projets départementaux afin de contribuer à la réduction des accidents de la route à l'horizon 2017.

L'objectif affiché est une baisse d'au moins 5% par an des accidents mortels.

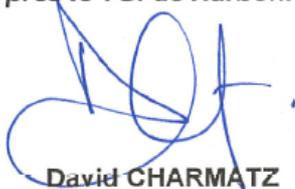
**Le 24 octobre 2013,**

*Pour le Préfet et par délégation,  
le Directeur de Cabinet*



**Antoine DESFRETIER**

*Le Procureur de la République  
près le TGI de Narbonne*



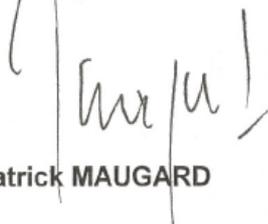
**David CHARMATZ**

*Le Procureur de la République  
près le TGI de Carcassonne*



**Antoine LEROY**

*Le Président de l'Association  
des Maires de l'Aude*



**Patrick MAUGARD**

*Pour le Président du Conseil Général de l'Aude,  
le Vice-Président*



**Hervé BARO**



# I – Présentation de la démarche DGO

## A – Le contexte

Le document général d'orientations (DGO) est instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour cinq ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière. Dans cette logique, et compte tenu que le DGO précédent est arrivé à son terme en fin d'année 2012, l'objectif est de le réactualiser afin de fixer les priorités pour les cinq années à venir, de 2013 à 2017.

## B – Les objectifs du DGO

Il doit permettre à l'État, au département, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

## C – La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et outils de programmation. Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une concertation a été organisée de la manière suivante :

- réalisation d'un bilan des actions menées dans le cadre du DGO 2008-2012 (réunion du 29 juin 2012)
- analyse statistique de l'évolution de l'accidentalité entre les périodes 2002-2006 et 2007-2011,
- définition des orientations d'actions du DGO 2013-2017 au travers de groupes de travail (réunions du 5 octobre 2012, 27 septembre 2012, 30 octobre 2012 et 29 novembre 2012)
- validation des orientations d'action en Comité de pilotage sécurité routière du 4 décembre 2012 (comité présidé par le Préfet et composé du Chef de projet sécurité routière, des Procureurs de la République, du Directeur départemental de la sécurité publique, du Commandant du groupement de gendarmerie, du Directeur académique, du Directeur départemental des territoires et de la mer, de la Coordinatrice sécurité routière, du Président de l'Association des maires, du Président du conseil général, des Maires de Carcassonne, Narbonne, Castelnaudary et Limoux, et des Autoroutes du sud de la France).

Cette démarche a permis d'associer les principaux acteurs de la sécurité routière (collectivités, personnes qualifiées, organismes, associations et intervenants départementaux de sécurité routière).

## D – Les acteurs

Les structures associées à la démarche décrite dans le précédent paragraphe sont les suivantes :

- Préfecture de l'Aude
- Direction départementale des territoires et de la mer
- Gendarmerie
- Police nationale
- Justice
- Éducation nationale
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
- Conseil général de l'Aude
- Association des maires de l'Aude
- Villes de Narbonne, Carcassonne, Castelnaudary et Limoux
- Autoroutes du sud de la France
- Mutualité sociale agricole
- Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Languedoc-Roussillon
- Mutualité française
- Associations :
  - *Prévention routière*
  - *ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie)*
  - *La Rivière*
  - *Familles rurales*
  - *AGIR ABCD (Association Générale des Intervenants Retraités - actions de bénévoles pour la coopération et le développement)*
  - *CODES (Comité d'éducation pour la santé)*
  - *ADATEEP (Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public)*

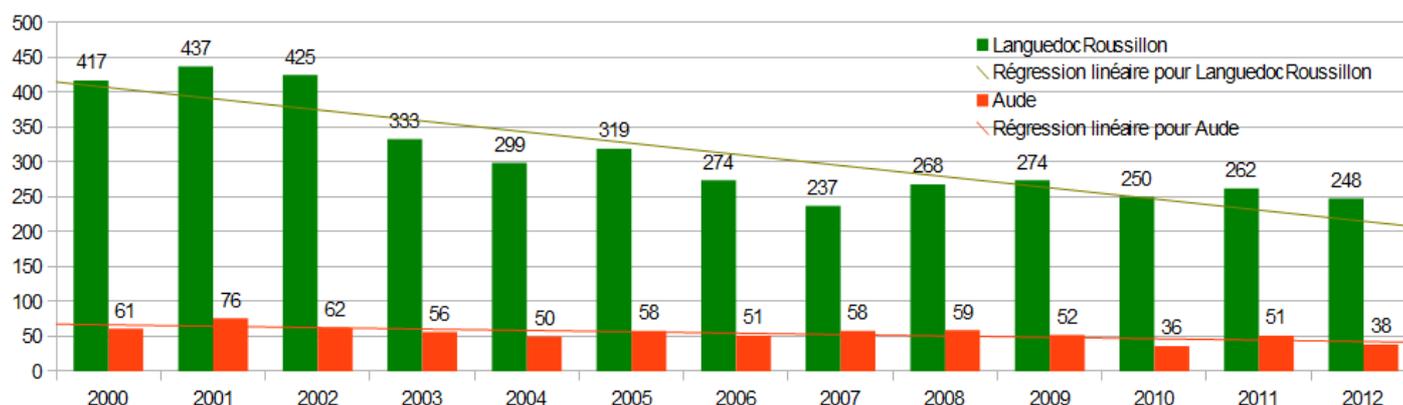
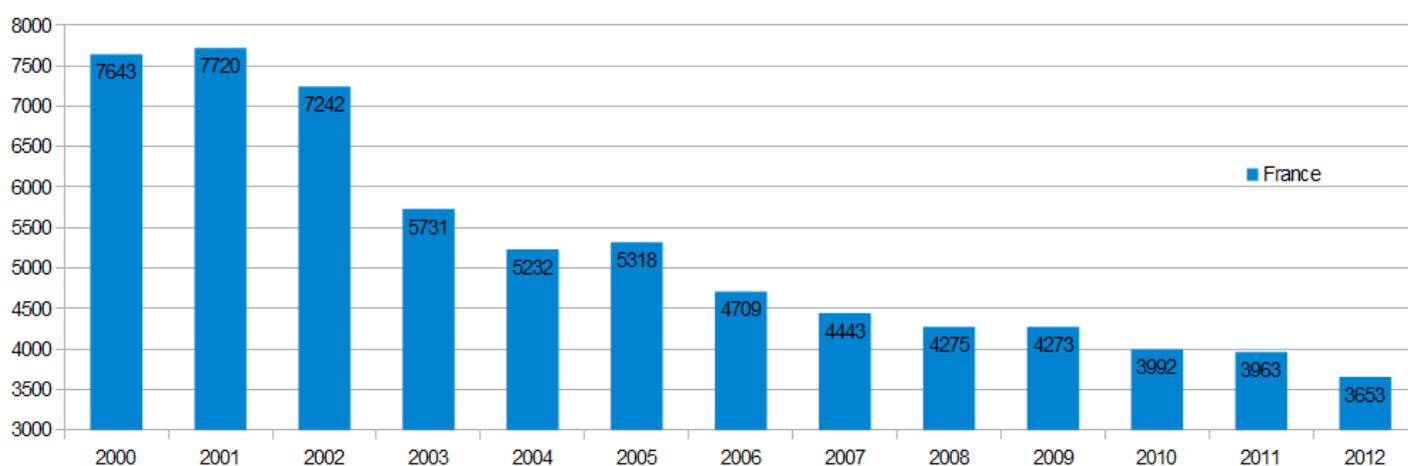
## II – Evolution de l'accidentalité

### A – Données départementales

#### 1 - Superficie du département et population

Le département de l'Aude a une superficie de 6 139 km<sup>2</sup> pour une population de 357 844 habitants (INSEE 2010) soit une densité d'environ 58 habitants au km<sup>2</sup> (117 hab/km<sup>2</sup> en France métropolitaine).

La ville de Carcassonne, qui compte 48 893 habitants, est le chef-lieu du département. Les autres villes d'importance sont les suivantes : Narbonne (52 489 habitants), Castelnaudary (12 220 habitants), Limoux (10 738 habitants), et Lézignan (10 690 habitants).



#### 2 - Structure de la population

	<i>Moins de 20 ans</i>	<i>De 20 à 64 ans</i>	<i>65 ans et plus</i>
<b>Aude</b>	22,4%	55,9%	21,7%
<b>Languedoc-Roussillon</b>	23,6%	57,3%	19,1%
<b>France</b>	25,0%	58,6%	16,3%

La population audoise est plus âgée que la moyenne nationale et régionale.

### 3 - Réseaux routiers

Les réseaux routiers du département de l'Aude et du Languedoc-Roussillon se décomposent de la manière suivante (source INSEE) :

	<i>Nombre de km par type de réseau</i>		
	<i>Autoroute</i>	<i>RN</i>	<i>RD</i>
<b><i>Aude</i></b>	155 km	5 km	4 591 km
<b><i>Languedoc-Roussillon</i></b>	546 km	479 km	18 632 km

Le réseau routier audois est très développé. Pour une part de population de seulement 13,6% au niveau régional, le département regroupe :

- un quart du kilométrage de routes départementales,
- plus d'un quart du kilométrage d'autoroutes.

### 4 - Parc automobile de voitures de tourisme

Le parc automobile de voitures de tourisme (de moins de 15 ans) est de 183 060 dans l'Aude, soit 0,51 voitures par habitant. Ce chiffre est de 0,49 pour la France métropolitaine et de 0,53 pour le Languedoc-Roussillon (source INSEE).

## **B – Accidentologie**

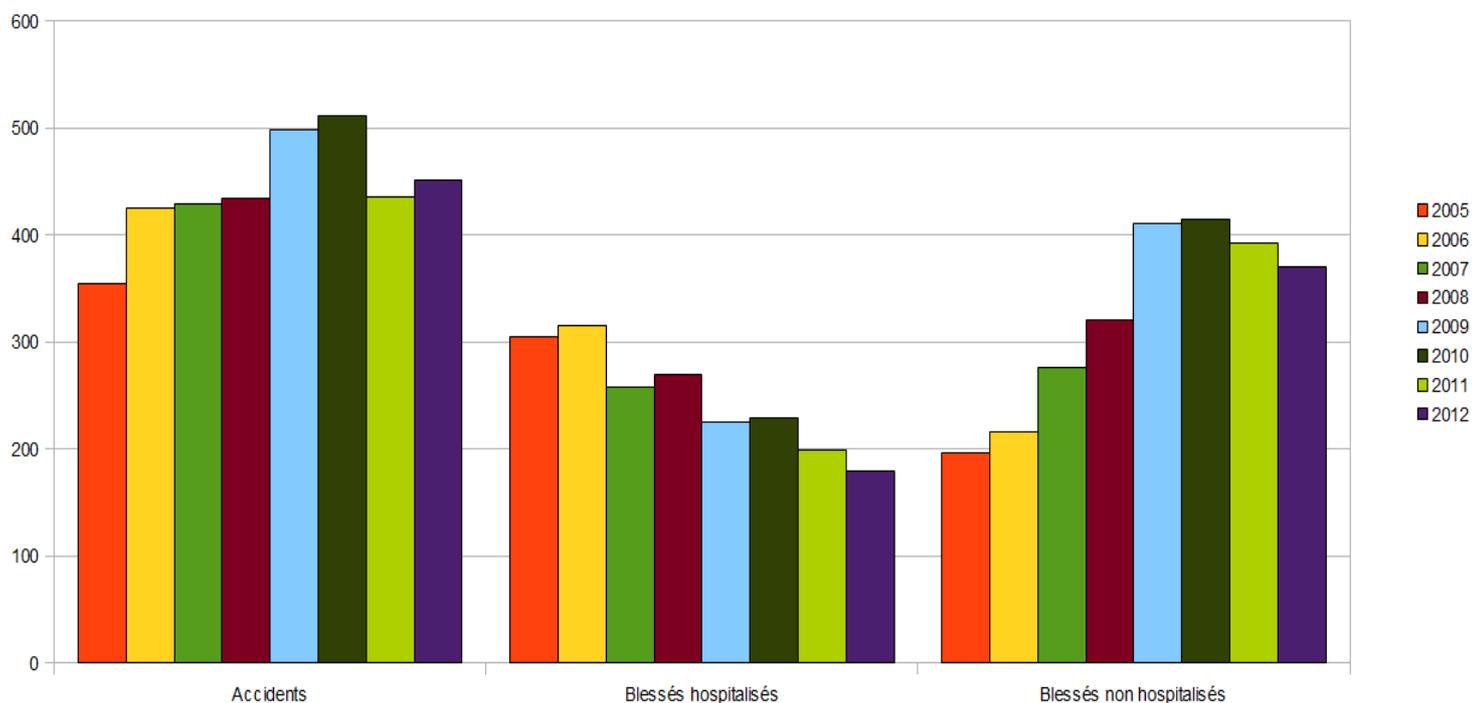
### **1 - Synthèse de l'accidentologie**

#### 1.1 - Evolution du nombre de tués

Alors qu'une baisse constante du nombre de tués est enregistrée au niveau national et que le Languedoc-Roussillon suit la même tendance, le nombre de tués dans l'Aude a stagné entre 50 et 60 depuis 2003. Seules les années 2010 (36 tués) et 2012 (38 tués) marquent une récente et réelle diminution.

## 1.2 - Evolution du nombre d'accidents et de blessés

Le nombre d'accidents corporels recensés a augmenté jusqu'en 2010 puis s'est stabilisé autour de 440. En parallèle, le nombre de blessés hospitalisés a diminué alors que le nombre de blessés non hospitalisés a augmenté, pour finalement se situer autour de 400. Les accidents recensés sont donc moins graves.



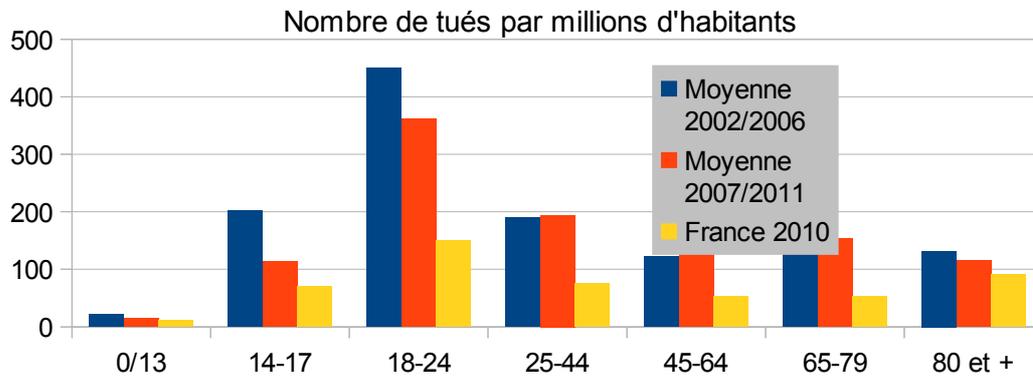
## 2 – Analyse par tranches d'âge

Comparées au nombre de tués par millions d'habitants au niveau national, toutes les classes d'âge, hormis les 0/13 ans, restent sur-représentées.

Entre la moyenne 2002/2006 et la moyenne 2007/2011 :

- les 14/17 ans ont été presque deux fois moins impliqués,
- les 18/24 ans ont connu une diminution sensible, mais restent fortement sur-représentés (7% de la population audoise pour 17,4% des tués sur 2007/2011),
- les autres classes d'âge ont peu ou pas évolué en terme de mortalité.





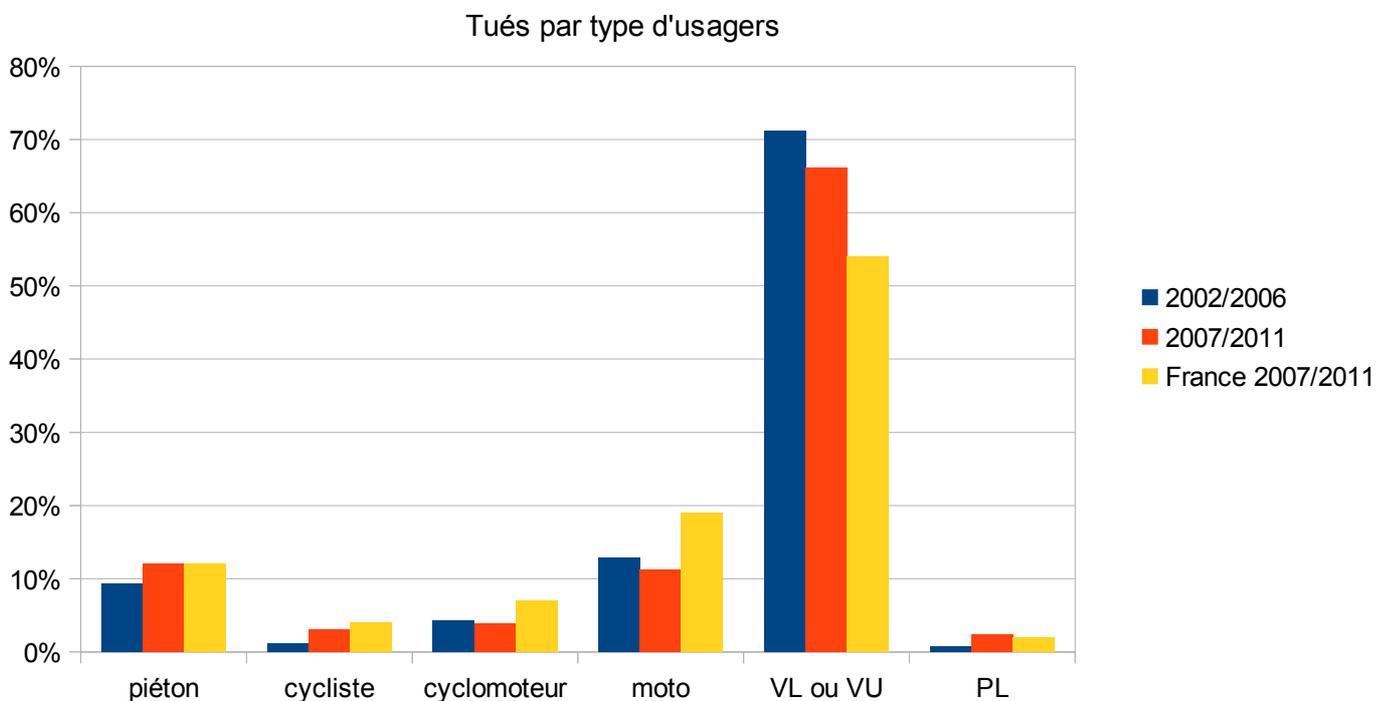
### 3 – Analyse par type d'usager

Les usagers vulnérables (piéton, cyclistes, cyclomoteurs et moto) restent proportionnellement moins impliqués comparativement à la moyenne nationale 2007/2011.

Toutefois, entre la moyenne 2002/2006 et la moyenne 2007/2011, le nombre de tués piétons, cyclistes et conducteurs de poids lourds a proportionnellement augmenté.

Concernant les cyclistes, ces chiffres sont liés en partie à l'évolution du nombre de pratiquants constatée au niveau national.

La sur-représentation des automobilistes s'explique par l'environnement rural du département de l'Aude, où la voiture reste le mode de déplacement privilégié.



## 4 – Zoom sur l'enjeu Alcool

### 4.1 – Facteur alcool dans les accidents mortels

Dans l'Aude, dans les accidents mortels pour lesquels un dépistage alcoolémie a été réalisé, la part des accidents mortels avec alcoolémie positive (supérieure ou égale à 0,5g par litre de sang) était de :

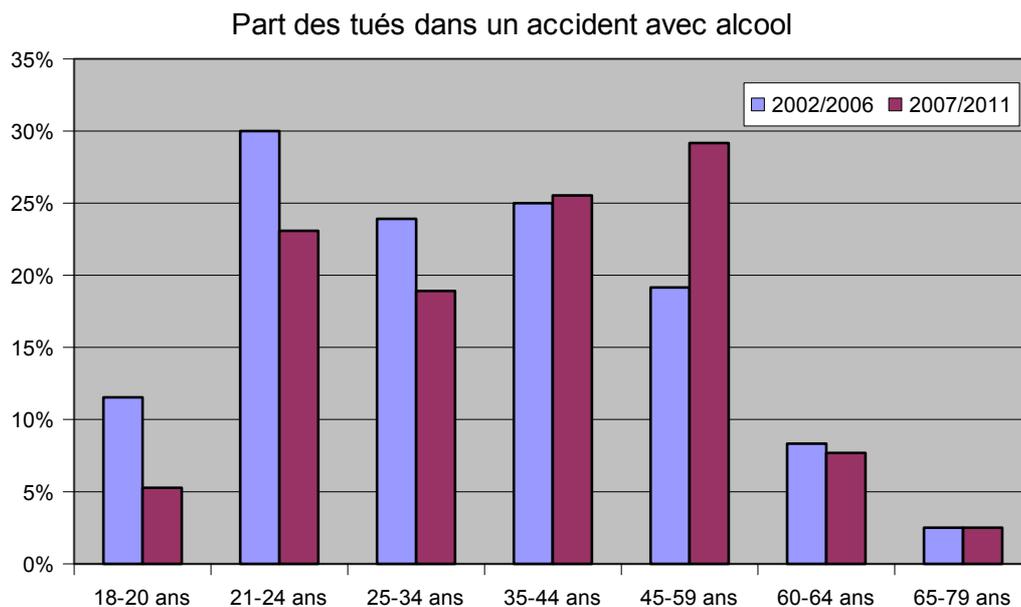
- 23,6 % sur la moyenne 2002/2006,
- 24,5% sur la moyenne 2007/2011,
- 37,8% en 2012 (sur 37 accidents mortels, 14 impliquaient un conducteur alcoolisé)

En 2012, les 14 accidents avec alcool ont occasionné **36,8%** des tués (soit 14 tués sur un total de 38 tués). A titre de comparaison, ce taux était de 31,6% en France et 34% en Languedoc-Roussillon.

### 4.2 – Age des tués dans les accidents avec alcool

Entre la moyenne 2002/2006 et la moyenne 2007/2011, on note une diminution sensible des jeunes de 18 à 34 ans tués dans un accident avec facteur alcool.

A contrario, les tués de la tranche d'âge 45-59 ans augmentent de manière conséquente, et ceux des tranches 35-44 ans et plus de 60 ans stagnent.



### 4.3 – Caractéristiques du conducteur alcoolisé

En 2012, les conducteurs alcoolisés responsables d'accidents mortels sont :

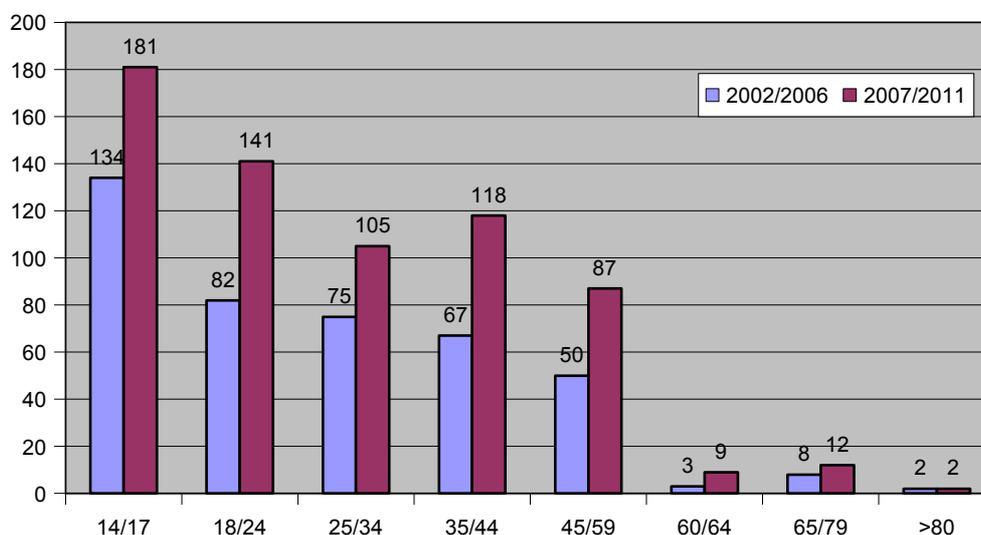
- majoritairement des hommes (à 94%),
- d'âge moyen 32 ans,
- automobilistes (à 72%),
- avec un taux moyen d'alcoolémie de 1,92g/L de sang (correspondant à 7 à 8 doses d'alcool).

## 5 – Zoom sur l'enjeu Deux roues motorisées

Dans l'Aude, entre la moyenne 2002/2006 et la moyenne 2007/2011, toutes les classes d'âge connaissent une évolution conséquente du nombre d'accidents en deux roues motorisées :

- + 35% pour les 14/17 ans
- + 72% pour les 18/24 ans
- + 40% pour les 25/34 ans
- + 76% pour les 35/44 ans
- + 74% pour les 45/59 ans

Accidents en deux-roues motorisées par âge



Pour la tranche 14/24 ans, l'évolution du nombre d'accidents est liée majoritairement à l'usage de cyclomoteur, alors qu'à partir de 25 ans, c'est l'usage de la moto qui prédomine.

Dans le même temps (entre 2002/2006 et 2007/2011), le nombre d'accidents en deux roues motorisées a chuté au niveau national : -14,7% d'accidents de cyclomoteurs et -3,2% d'accidents de motos.

Parallèlement, le parc de cyclomoteurs a diminué de 300 000 véhicules entre 2002 et 2011 alors que le parc de motos a sensiblement augmenté (+ 400 000 véhicules).

## 6 – Zoom sur l'enjeu Seniors

L'accidentologie des plus de 65 ans dans l'Aude a suivi une tendance à la hausse entre les périodes 2002/2006 et 2007/2011 :

- + 23% d'accidents corporels impliquant un senior,
- + 26% de blessés hospitalisés de plus de 65 ans.

Seul le nombre de tués connaît une légère baisse non significative : 79 tués sur 2002/2006, 73 sur 2007/2011.

Ces évolutions sont à relativiser car la population de seniors (plus de 60 ans, base INSEE) a augmenté dans l'Aude de 19,8% entre 2002 et 2011.

Néanmoins, les seniors restent fortement sur-représentés avec 28,5% des tués sur la période 2007/2011 pour 21,4% de la population audoise (en 2012).

Les accidents impliquant des seniors ont lieu en grande majorité le jour et sans présence d'alcool.

En 2012, un quart des accidents mortels sont imputables à une erreur de conduite d'un conducteur de plus de 73 ans, tous de sexe masculin. Dans les causes incriminées, on retrouve notamment le refus de priorité (le conducteur âgé n'a pas vu l'autre véhicule) et la perte de contrôle (suite à une manœuvre délicate comme un dépassement ou suite à un malaise).

# III – Bilan des actions de prévention

## A – Actions « grand public »

Les chiffres présentés dans le chapitre précédent mettent en évidence plusieurs classes d'âge et type d'usage dont l'accidentalité est préoccupante à l'échelle du département :

- les jeunes (14/24 ans) : cyclomotoristes et jeunes conducteurs automobilistes,
- les adultes (25/64 ans) : motards (avec ou sans expérience) et automobilistes,
- les seniors (plus de 65 ans) : automobilistes et piétons.

Les actions de prévention menées sur le précédent DGO (2008-2012) en direction de ces usagers sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

### 1 - Les moins de 14 ans

L'accidentalité des moins de 14 ans est faible, mais il est évident que **la prévention doit commencer dès le plus jeune âge**. Cet apprentissage est prévu dans les programmes scolaires dès l'école primaire et est validé par la délivrance de l'Attestation de première éducation à la route (APER) en CM2. Les actions de prévention menées dans l'Aude en primaire concernent l'enfant piéton, l'enfant cycliste et l'enfant passager d'automobile. Elles sont animées par des associations, les forces de l'ordre, ou les enseignants eux-même, à l'aide d'outils pédagogiques divers.

Certaines actions ont même eu lieu en école maternelle voire en crèche, avec des supports adaptés, et il s'avère que même jeunes, les enfants sont très réceptifs aux messages de prévention et font **un excellent relais en direction de leurs parents**.

La principale évolution récente sur les contenus pédagogiques étudiés en primaire est la demande croissante d'une sensibilisation au risque alcool en classe de CM2, avant l'entrée au collège.

### 2 - Les jeunes de 14 à 24 ans

L'essentiel de la prévention en direction de cette tranche d'âge est faite **en milieu scolaire**, avec notamment le passage des attestations de sécurité routière (l'ASSR 2 étant obligatoire pour la formation au permis de conduire). Pour la conduite d'un cyclomoteur, l'obtention du Brevet de sécurité routière (dans une auto-école) est nécessaire.

Au collège, chaque enseignant est censé intégrer la sécurité routière à sa matière. De nombreux outils pédagogiques existent et sont diffusés par le site internet Eduscol. Pour compléter ce dispositif, l'éducation nationale pilote dans l'Aude la mise en place de « **journées banalisées sécurité routière** » animées par les partenaires de la sécurité routière (préfecture, force de l'ordre, associations) en direction des classes de 3ème. Ces journées ont connu une évolution importante (16 établissements participant en 2010, 25 en 2012, sur un total de 33 établissements) et désormais les collectivités prennent l'initiative d'organiser des semaines de la sécurité routière intégrant les scolaires ainsi que des animations tout public. Par ailleurs, des associations interviennent en supplément de cette journée en direction des 5ème (Prévention routière) et des 6ème (Adateep).

Au lycée et dans les centres de formation pour apprentis, l'éducation routière ne fait plus partie des programmes scolaires, et les actions dans les établissements sont donc plus disparates. Un certain nombre d'établissements s'associe aux journées banalisées citées ci-dessus, mais avec un nombre d'élèves participant plutôt restreint. Les actions sont plus orientées vers les comportements, les savoirs être (consommation d'alcool et de stupéfiants, prises de risque) que vers les apprentissages, sachant qu'une partie des élèves est déjà en auto-école pour le passage du code de la route voire en conduite accompagnée. Le « Plan régional de santé au travail du Languedoc-Roussillon 2010-2014 », piloté par la DIRECCTE, prévoit la mise en place d'un module de formation spécifique aux lycées.

Des actions de prévention sont aussi organisées hors cadre scolaire, à l'initiative des centres sociaux,

des « point info jeunes », des collectivités ou de diverses associations.

En milieu festif, de nombreux jeunes viennent tester leur taux d'alcoolémie sur les stands de prévention. Le constat est que la majorité d'entre eux connaît le principe du conducteur sobre désigné, et qu'en général, ce dernier tient ses engagements. Quand les jeunes ont consommé de l'alcool, le taux mesuré à l'alcootest est souvent important, mais ne les surprend pas.

### 3 - Les adultes de 25 à 64 ans

Pour toucher ces adultes, il faut intervenir soit dans leur milieu professionnel, soit dans leurs activités de loisirs.

La CARSAT et la MSA, ainsi que la Sécurité routière et un certain nombre d'associations interviennent **en milieu professionnel** sur le risque routier. Si ce risque doit être intégré systématiquement dans le Document unique, dans les faits, nombreux sont les chefs d'entreprises et cadres dirigeants qui ignorent leurs responsabilités et les possibilités d'actions en matière de risque routier et particulièrement autour la problématique de la consommation d'alcool et de produits stupéfiants. Outre la sensibilisation du personnel, l'objectif est de mettre en place des personnes relais sur les sites, d'intégrer la problématique alcool/stupéfiant au règlement intérieur et de travailler sur les plans de déplacement inter entreprises. Le « Plan régional de santé au travail du Languedoc-Roussillon 2010-2014 » intègre ces orientations d'actions.

Hors milieu professionnel, la Sécurité routière participe à **plusieurs manifestations « grand public »** afin de toucher un maximum de personnes (en centre ville, dans les galeries commerciales ou sur des événements tels que le Tour de France, les festivités de Camerone, etc.). L'expérience montre que l'organisation seule de « village sécurité routière » fonctionne seulement si ce village est placé dans un secteur très fréquenté. Sinon, le public ne se déplace pas « exprès » pour ce genre de manifestation, sauf des personnes déjà sensibilisées. Il convient donc d'implanter des stands ou animations sur des lieux ou événements prisés du public (foires, fêtes) même si l'événement en question n'a pas de lien direct avec la sécurité routière.

En milieu festif, les adultes qui viennent tester leur taux d'alcoolémie sur les stands de prévention sous-estiment souvent leur taux et montrent une grande méconnaissance des temps d'élimination et des doses d'alcool. Ils estiment que leur « expérience » de l'alcool les préserve de ses effets néfastes. Les groupes d'adultes ont rarement pensé à désigner un conducteur sobre avant la fête : de fait, c'est celui/celle qui « ne boit jamais » (souvent une femme) qui décide de conduire suite au passage sur le stand.

Pour toucher le public motard, un stand sécurité routière est systématiquement mis en place sur les **salons et fêtes de la moto** du département, en partenariat avec les organisateurs. Depuis 2012, la gendarmerie organise une journée sécurité routière autour de la moto avec un rallye et des démonstrations, avec un grand succès.

### 4 - Les seniors (65 ans et plus)

Depuis plusieurs années, de nombreuses actions sont menées par les associations (Agir Abcd et Prévention routière notamment) en direction des retraités, avec comme base **la révision du code de la route et l'évolution des risques routiers liés à l'âge** (vue, réflexes, médicaments, etc.).

Depuis 2010, la Sécurité routière s'est intégrée au programme « Bien vieillir dans l'Aude » (pilote par le Conseil général) qui propose aux seniors sur l'ensemble du territoire des ateliers portant à la fois sur la sécurité mais aussi sur l'hygiène de vie, la santé, etc. Le fait d'intégrer la problématique de la sécurité routière dans un cycle plus global a permis de ne pas stigmatiser les conducteurs âgés et a ainsi permis une forte participation sur les ateliers de sécurité routière (environ 500 seniors chaque année).

Les seniors apprécient énormément ces ateliers de prévention (même si certains y viennent parfois avec réticence dans la crainte de se voir retirer leur permis). On peut distinguer deux catégories d'âge :

- les 60-70 ans qui se sentent plutôt à l'aise sur la route : ils viennent actualiser leurs connaissances mais s'inquiètent surtout pour leurs parents très âgés qui conduisent encore,
- les plus de 70 ans qui reconnaissent éprouver des difficultés dans la conduite et s'interrogent sur leurs capacités.

La décision d'arrêter de conduire ou d'empêcher un proche de conduire reste difficile à prendre, surtout en milieu rural où le réseau de transport en commun est peu développé voire inexistant.

## B – Actions spécifiques

Ces actions concernent des personnes ou structures qui ont un rôle particulier à jouer en matière de sécurité routière. Le DGO 2008-2012 prévoyait de nombreuses actions dans ce cadre. Les plus conséquentes ont été réalisées en direction des acteurs du milieu festif et en direction des collectivités locales.

### 1- Les acteurs du milieu festif

Depuis plusieurs années (sur le narbonnais notamment), des associations subventionnées par l'État (PDASR et Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie) proposent aux organisateurs et collectivités d'installer un **stand de prévention sur les temps festifs** permettant à la fois l'information préalable (incitant à désigner un conducteur qui restera sobre) et le dépistage d'alcoolémie aux conducteurs qui ont consommé de l'alcool.

Devant la demande croissante d'une part, et le manque d'implication des organisateurs d'autre part, les associations ont fait évoluer ces dispositifs :

- soit en facturant la tenue du stand (ou par l'octroi de subventions de la collectivité),
- soit en imposant aux organisateurs un engagement sur des bonnes pratiques pour rendre cohérent le message de prévention et ce qui se passe effectivement sur la fête, via des séances de formations et d'information en direction des organisateurs et des buvettes. Ce dispositif a été formalisé dans la **Charte Label fête** en 2009 et a donné lieu à de nombreuses séances de formation et d'informations (réalisées par l'ANPAA, Familles rurales et la Mutualité française).

En 2013, la charte Label fête a encore évolué pour proposer une alternative aux organisateurs : financement du stand ou participation en mettant des moyens humains (formés) à disposition du stand. Une information massive en direction des élus en mars 2013 a permis de faire connaître ce nouveau dispositif.

On estime que **20 000 personnes** s'informent chaque année sur les stands de prévention audois.

### 2- Les collectivités locales

Les collectivités locales sont concernées à plusieurs titres par la sécurité routière, notamment en tant que **gestionnaires de voirie et employeur**.

A la suite d'un colloque réalisé fin 2010, 82 communes ont désigné un **élu « référent sécurité routière »**, 33 de ces référents ont été formés en 2011. L'objectif est d'informer les communes sur la signalisation routière, les aménagements urbains et les actions possibles en terme de prévention.

Plusieurs collectivités s'impliquent fortement en matière de prévention routière en organisant des journées ou semaines « sécurité routière » dans les établissements scolaires et/ou en direction du public (Limoux depuis 2001, Communauté d'agglomération de Narbonne et Castelnaudary plus récemment). Plusieurs policiers municipaux sont d'ailleurs moniteurs Prévention routière ou/et Intervenants départementaux de sécurité routière et assurent ainsi des séances de sensibilisation en milieu scolaire.

Les communes empruntent régulièrement les radars pédagogiques disponibles à la DDTM (voire en font l'acquisition) ainsi que les jumelles de contrôle vitesse (pour celles disposant d'une police municipale).

Les gestionnaires de voirie sont associés aux réunions de la Commission consultative des usagers pour l'amélioration de la signalisation routière (CCUSR) qui examine des sollicitations d'usagers portant sur la lisibilité des réseaux routiers (signalisation). 85 cas ont été traités depuis la création de la CCUSR en septembre 2010.

Le Conseil général participe à la CCUSR mais est également très présent sur la problématique des deux roues motorisées en consacrant chaque année un budget conséquent à la sécurisation d'itinéraires (notamment par la pose de lisse sous les glissières).

## IV – Orientations d'actions

Le DGO 2008-2012 était organisé autour de 5 enjeux : alcool, vitesse, jeunes, seniors et deux roues motorisés.

A l'usage, il s'avère que de nombreuses orientations d'actions étaient communes à plusieurs de ces enjeux, et il était donc difficile de classer une action particulière sur un unique enjeu (par exemple, les actions en direction des jeunes abordent forcément le problème de l'alcool et celui du deux roues motorisés).

Pour le DGO 2013-2017, il a donc été décidé de travailler autour des personnes à cibler dans l'action de prévention, afin de répondre à la question suivante : **quels messages pour quel public ?**

Ainsi, un certain nombre d'orientations d'actions s'adresse au « **grand public** » (à partir de 3 ans) alors que d'autres concernent **des acteurs particuliers**, qui sont plus que de simples usagers de la route et qui ont un **rôle spécifique** à jouer en matière de prévention.

### A – Orientations d'actions en direction du « grand public »

Les constats en matière d'accidentologie montrent que la prévention doit être continue auprès du « grand public » de l'enfance au quatrième âge.

Le Document général d'orientation définit ainsi des contenus pédagogiques en fonction de l'âge, synthétisés dans le tableau « **Orientation d'actions en direction du grand public** » (page suivante). Ce document permet de :

- construire le contenu d'une nouvelle action en fonction d'une tranche d'âge définie,
- vérifier que les actions menées habituellement répondent aux orientations définies.

Ces orientations ont été regroupées en 3 rubriques :

- « **Partager et comprendre la route** » : acquérir les connaissances de base
- « **Etre vigilant et responsable sur la route** » : prendre conscience des risques évitables
- « **Prendre en compte les usagers vulnérables** » : adopter un comportement citoyen sur la route (notion de partage de la route) et connaître les risques spécifiques (à la pratique du deux roues motorisés notamment)

La majorité des orientations du DGO 2008-2012 ont été reprises. Celles qui ne relevaient pas d'une compétence départementale ont été supprimées (elles portaient notamment sur des modifications législatives et la formation des professionnels de santé). D'autres ont été intégrées suite à une évolution de l'accidentalité et/ou des comportements, il s'agit des orientations suivantes (en mauve dans le tableau) :

- « *connaître les spécificités de la conduite autoroutière* » et « *fatigue et hypovigilance* » : la première cause de mortalité sur autoroute est l'hypovigilance,
- « *usage du téléphone* » : la pratique encore peu courante en 2008 lors de l'élaboration du précédent DGO a explosé et les risques d'accidents sont désormais avérés,
- « *favoriser la sensibilisation par les pairs* » et « *savoir résister à la pression du groupe* » : les études montrent que les prises de risques se font plus fréquemment en groupe (à l'adolescence notamment) et que la prévention fonctionne mieux lorsqu'elle est réalisée par les pairs.

A droite des colonnes relatives aux tranches d'âge a été ajoutée la cible « parents et réseaux éducatifs ». En effet, ces éducateurs doivent, d'une part, montrer l'exemple par leur comportement, et d'autre part, avoir un minimum de connaissance sur les risques encourus par les enfants et adolescents usagers de la route.



## **B – Orientations d'actions spécifiques par acteurs cibles**

Huit catégories d'acteurs ont été retenues pour faire l'objet d'orientations d'actions spécifiques, il s'agit :

- des organisateurs et responsables de temps festifs (collectivités et associations),
- des débitants de boissons professionnels,
- des collectivités locales,
- du milieu professionnel,
- des professionnels de la santé,
- des auto/moto écoles,
- des forces de l'ordre,
- de l'observatoire des accidents (situé à la Direction départementale des territoires et de la mer).

Ces orientations d'actions spécifiques sont détaillées sur le tableau de la page suivante.

Sur le volet des contrôles routiers, les orientations d'actions décrites dans le second tableau ciblent les enjeux du département en matière d'accidentologie soit :

- la conduite sous l'emprise de l'alcool et de produits stupéfiants, via des contrôles routiers sur les lieux et horaires adéquates (près de 89 000 dépistages réalisés en 2012),
- la conduite des deux-roues motorisés, avec notamment des contrôles sur le port du casque (268 infractions relevées en 2012) et sur le débridage.

Des contrôles visant à faire respecter la réglementation autour de la protection des mineurs sont également à prévoir : interdiction de la vente d'alcool et interdiction d'accès (aux discothèques par exemple).

## Orientations d'actions spécifiques par acteurs cibles

### Organisateurs et responsables de temps festifs

#### Communiquer et faire adhérer aux principes de la charte Label Fête :

- informer les organisateurs de leurs responsabilités
- favoriser la prise en compte du risque alcool dès les préparatifs
- informer, protéger, proposer le dépistage de l'alcoolémie

#### Former des adultes relais en milieu sportif sur la problématique alcool

### Débitants de boissons professionnels

- les informer sur la réglementation et le risque alcool

### Collectivités locales

- contrôler les vitesses après période de sensibilisation des conducteurs
- rendre les aménagements urbains et la signalisation routière cohérents et pertinents
- améliorer les infrastructures routières pour les motards (connaître les risques liés aux 2RM, recenser les points dangereux et mettre en oeuvre des solutions)
- connaître les actions possibles en terme de prévention

### Milieu professionnel

- former les acteurs de la prévention sur les risques routiers professionnels
- former les acteurs de la prévention sur la problématique alcool, stupéfiants (rédaction de protocoles, personnes relais sur site)
- cibler des branches spécifiques : agriculture, BTP, transport, logistique, manutention

### Professionnels de la santé

#### Informers les professionnels sur :

- le risque alcool et conduite
- les effets des médicaments sur la conduite
- les effets du vieillissement sur la conduite et procédure d'arrêt de la conduite

### Auto/moto-école

- les utiliser comme relais de sensibilisation autour des principaux enjeux de sécurité routière

### Forces de l'ordre

- accentuer les contrôles liés au risque alcool : alcoolémie routière, protection des mineurs (vente et accès), disponibilité des moyens de tests dans les discothèques
- accentuer les contrôles autour du 2RM (vitesse, débridage, port des équipements)

### Observatoire des accidents

- mieux connaître les caractéristiques des accidents avec alcool (notamment type et lieu de consommation)
- mieux connaître les caractéristiques des accidents de 2RM

## V – Evaluation du DGO

Chaque année et jusqu'en 2017, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le socle des projets d'actions élaborés au titre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Chaque fin d'année, un Comité de pilotage se réunit pour :

- faire un point sur les évolutions en matière d'accidentalité,
- présenter le bilan des actions réalisées,
- définir les conditions de l'appel à projet du PDASR.

Ce même Comité de pilotage se réunit en début d'année après réception des projets déposés au titre du PDASR pour les examiner et définir les contributions matérielles et/ou financières apportées.

Des ajustements éventuels pourront porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions au DGO.