

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU CANTAL



## Document Général d'Orientations

**2018 - 2022**

Le préfet du Cantal

*SIGNÉ*

Isabelle SIMA

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>PREMIÈRE PARTIE « ÉTUDE D'ENJEUX »</b> .....	4
A- Le département du Cantal.....	5
B- Accidentalité.....	6
C- Actions conduites 2012-2016.....	10
D. Enjeux du DGO 2018-2022.....	12
L'alcool et les stupéfiants.....	12
Les jeunes.....	14
Les deux-roues motorisés.....	16
Les seniors.....	17
Le risque routier professionnel.....	18
<b>DEUXIÈME PARTIE « ORIENTATIONS D' ACTIONS»</b> .....	19
Présentation.....	20
Sur un plan général.....	21
L'enjeu alcool-stupéfiants.....	22
L'enjeu risque routier professionnel.....	23
L'enjeu jeunes.....	24
L'enjeu seniors.....	25
L'enjeu deux-roues motorisés.....	26
<b>TROISIÈME PARTIE « SUIVI ET ÉVALUATION »</b> .....	27

# INTRODUCTION

La lutte contre l'insécurité routière est un objectif constant des pouvoirs publics.

Chaque département doit élaborer en 2017 son document général d'orientations ( DGO) qui définit les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Prévu pour une période de cinq années, le document général d'orientations (DGO) constitue le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

L'élaboration du document général d'orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de définir, à partir de la connaissance de l'accidentologie du département du Cantal et d'un diagnostic partagé, les enjeux qui en résultent.

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructure, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Les enjeux ainsi identifiés permettent d'établir des orientations générales qui peuvent alors chaque année trouver leur déclinaison au travers de projets et actions arrêtés par les plans départementaux de sécurité routière et de contrôles routiers.

Pour la période 2018-2022, quatre enjeux nationaux ont été retenus :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes
- les seniors

Un enjeu supplémentaire a été retenu au niveau local :

- les deux-roues motorisés

\*\*\*

# 1 ère partie

## ÉTUDE D'ENJEUX

Quelques définitions de termes que l'on retrouvera dans le document:

Un **accident** s'entend comme un accident corporel de la circulation routière , c'est à dire:

- ◆ provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes
- ◆ survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- ◆ implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant
- ◆ exclut les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles .

Parmi les **usagers impliqués**, on distingue:

- ◆ les victimes: personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- ◆ les indemnes: personnes impliquées non victimes.

Parmi les **victimes**, on distingue:

- les tués: victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident des suites de leurs blessures
- les blessés hospitalisés: victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les blessés non hospitalisés: victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

## A- Le département du Cantal

Le Cantal est un département situé dans la région Auvergne-Rhône-Alpes dont le nom vient du massif volcanique du Cantal qui occupe le centre de son territoire. Sa préfecture est Aurillac.

Le Cantal est un département de moyenne montagne dont le point culminant est le Plomb du Cantal qui atteint 1858 mètres d'altitude.

Le Cantal est divisé en trois zones climatiques : l'ouest subocéanique, le centre montagneux, subocéanique froid et l'est, subcontinental frais.

Sa superficie est égale à 5726 km<sup>2</sup> et sa population comptait 146 618 habitants au recensement 2014, soit une diminution de 0,2 % par-rapport à celui de 2009.

Réseau routier :

- 51 km d'autoroute (A 75)
- 127 km de route nationale (N 122)
- 4030 km de routes départementales.

Le Cantal présente un réseau routier fortement tributaire du relief avec des routes sinueuses nécessitant une vigilance accrue et un climat de montagne favorisant les chaussées glissantes l'hiver.

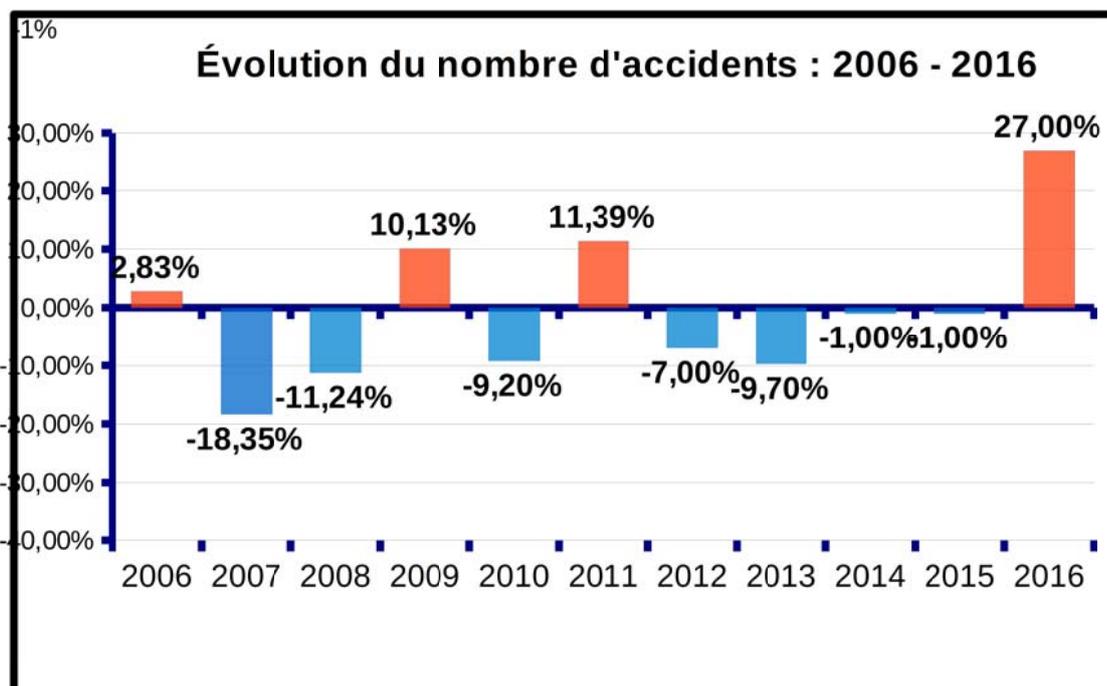
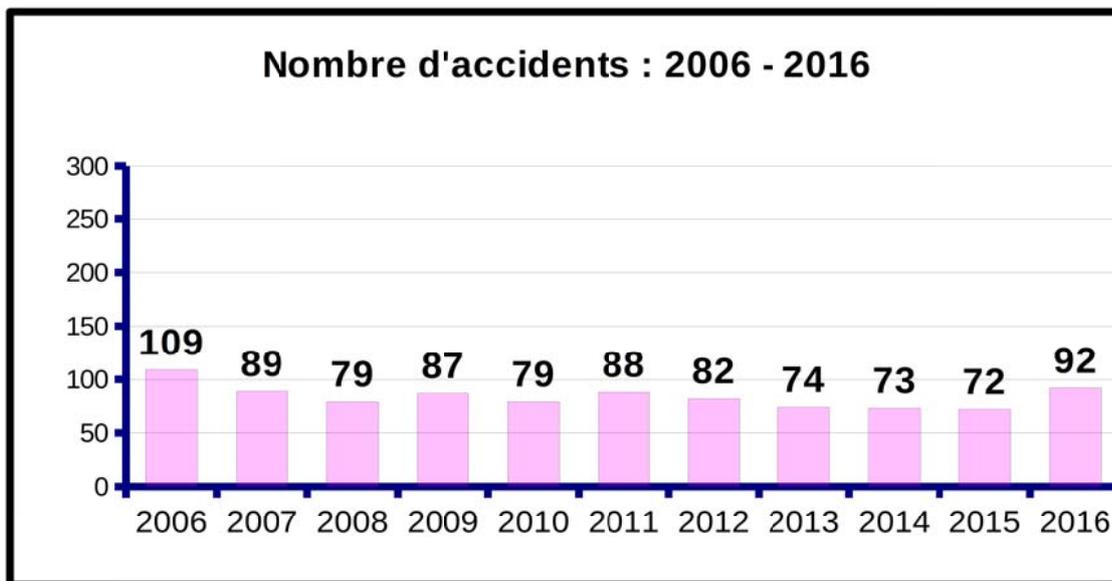
Évolution du parc de voitures particulières âgées de moins de quinze ans dans le Cantal :

2012 : 76 376  
2013 : 76 271  
2014 : 75 763  
2015 : 74 944  
2016 : 73 996

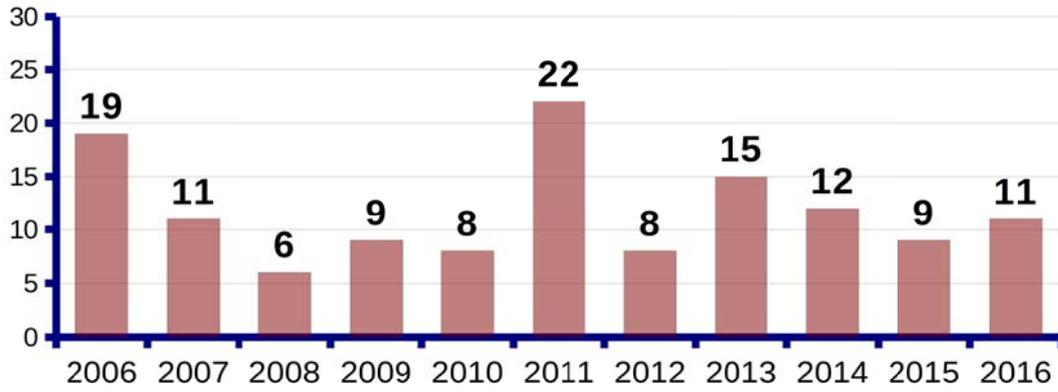


## B- Accidentalité

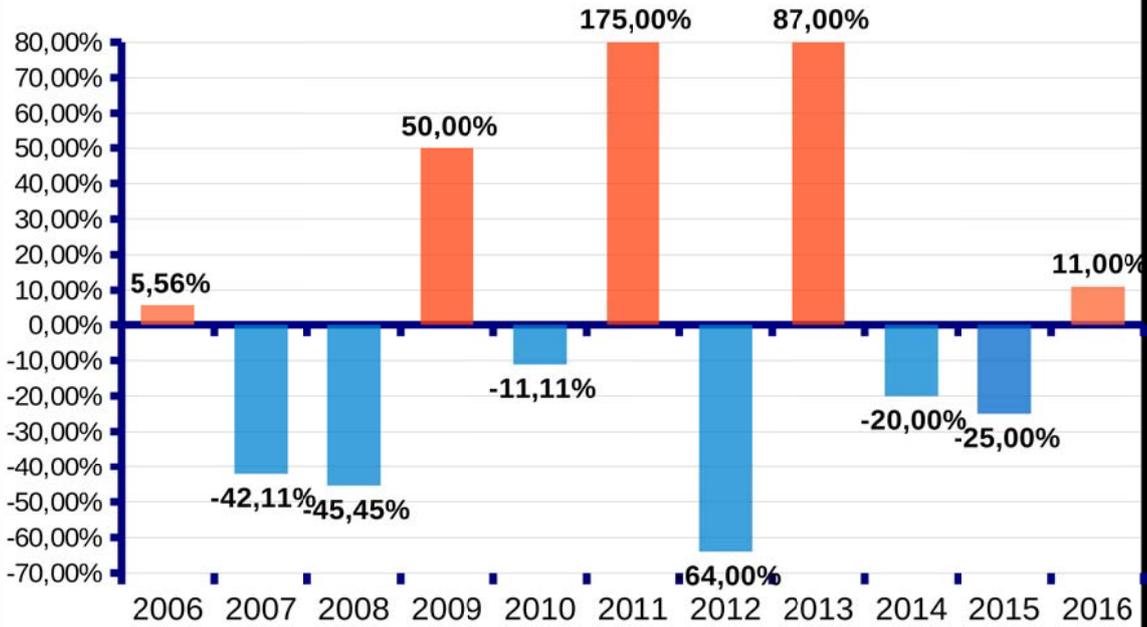
En dix ans, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de blessés ont diminué de 32 %. La mortalité routière est plus fluctuante dans le temps en raison de faible nombre absolu de tués dans le département mais s'inscrit dans la tendance à la baisse constatée depuis les années 2000.



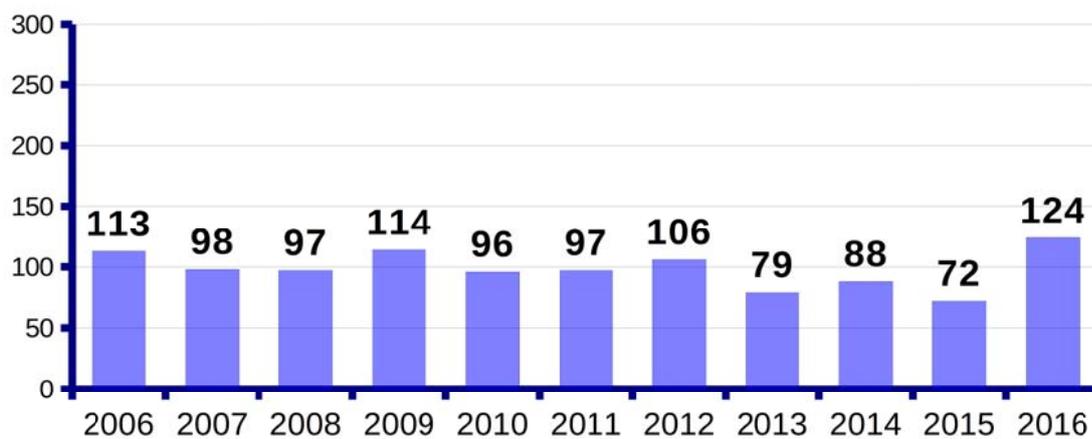
**Nombre de tués : 2006- 2016**



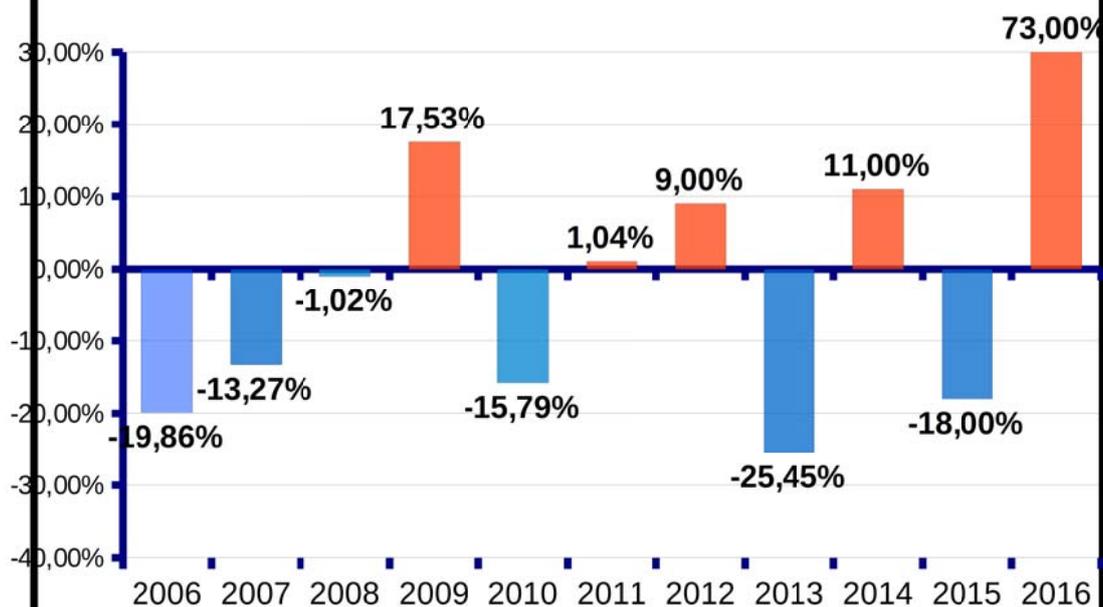
**Évolution du nombre de tués : 2006 - 2016**



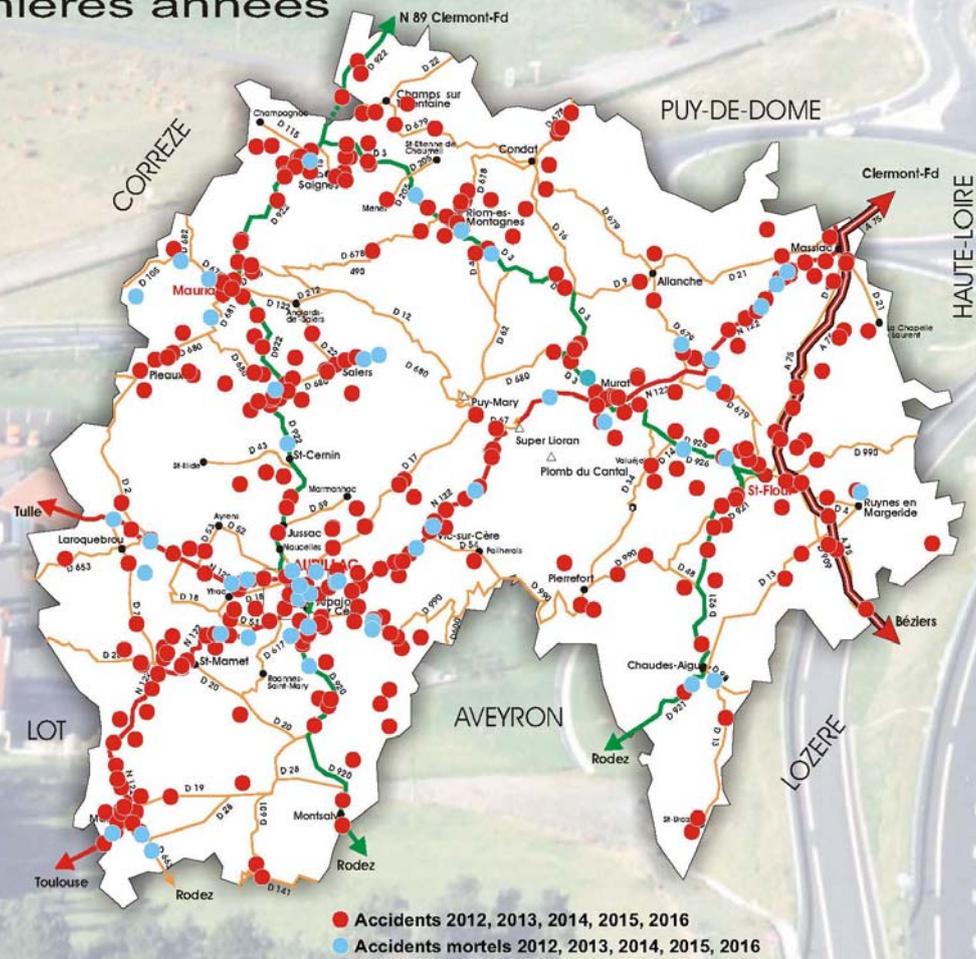
### Nombre de blessés : 2006 - 2016



### Évolution du nombre de blessés : 2006 - 2016



# Répartition géographique des accidents corporels sur les 5 dernières années



## **C- Actions conduites depuis cinq ans en fonction des enjeux du DGO 2013-2017**

### Alcool-drogues:

#### ◆ *Le Capitaine de soirée (plusieurs dizaines de personnes atteintes)*

L'opération a été menée par la Prévention Routière, en partenariat avec les gérants des discothèques et des bars de nuit pour lutter contre la conduite sous emprise d'alcool des jeunes de 18 à 24 ans.

Le conducteur désigné, « celui qui ne boit pas », s'engage à ramener ses passagers à bon port et dans de bonnes conditions de sécurité.

### Vitesse:

#### ◆ *Les Ambassadeurs de la Sécurité Routière (une vingtaine d'élèves mobilisés)*

Menée en partenariat avec l'Éducation Nationale et la Gendarmerie, cette opération était ouverte aux collégiens du département.

Après une demi-journée de préparation, les jeunes élèves, encadrés par des gendarmes des brigades motorisées, sont intervenus sur le terrain pour sensibiliser les automobilistes pris en excès de vitesse par les forces de l'ordre.

À chaque contrevenant, les ambassadeurs de la sécurité routière ont remis un PV « de courtoisie », qui se substitue à la sanction normalement encourue.

Les jeunes ont ainsi découvert la diversité des situations que rencontrent les forces de l'ordre au bord des routes.

### Jeunes:

#### ◆ *Le Forum Sécuri15 ( 680 collégiens participants)*

Cette opération d'envergure s'est déroulée à Aurillac, Mauriac et Murat. Elle était destinée à sensibiliser les élèves de 4<sup>ème</sup> à la sécurité routière.

Les collégiens sont passés dans différents ateliers qui leur ont permis d'acquérir une culture sécurité routière complète :

◆ voiture-tonneau, ateliers vitesse, alcool, alerte-secours, traumatologie, réponses à questionnaire, mise en situation sur un simulateur deux-roues motorisés.

#### ◆ *La Valeur par l'Exemple (400 collégiens)*

En partenariat avec l'Éducation Nationale, cette opération a présenté plusieurs démonstrations effectuées par un cascadeur professionnel. Elle a réuni environ 400 collégiens .

Le déroulement de l'action consistait en une série de simulations d'accidents réalisées par une équipe de cascadeurs professionnels avec un commentaire pédagogique.

◆ **Actions CM2RM** (plusieurs dizaines d'élèves)

Tout au long de l'année, le chargé de mission 2 roues motorisés du Cantal, ex- M. Moto, est intervenu aussi bien sur des actions particulières, comme le Forum Sécuri-15 ou la Valeur par l'Exemple, que dans des collèges dans le cadre du cursus de sensibilisation à la sécurité routière.

**Usagers vulnérables :**

Le centre social et culturel d'Arpajon/Cère et l'Éducation Nationale ont mené chacun de leur côté des actions vers les 6-10 ans et les adolescents, ainsi que des actions de sensibilisation des familles aux déplacements piétons .

**Actions envers les usagers de deux-roues :**

Les forces de l'ordre : gendarmerie et police nationale, se sont investies tout au long de l'année dans diverses actions destinées à sensibiliser les utilisateurs d'un deux-roues aux règles d'une conduite prudente et responsable : vélos, cyclos et motos, comme le rallye moto de la gendarmerie ou les ateliers de l'Association des motards du Cantal.

**Seniors :**

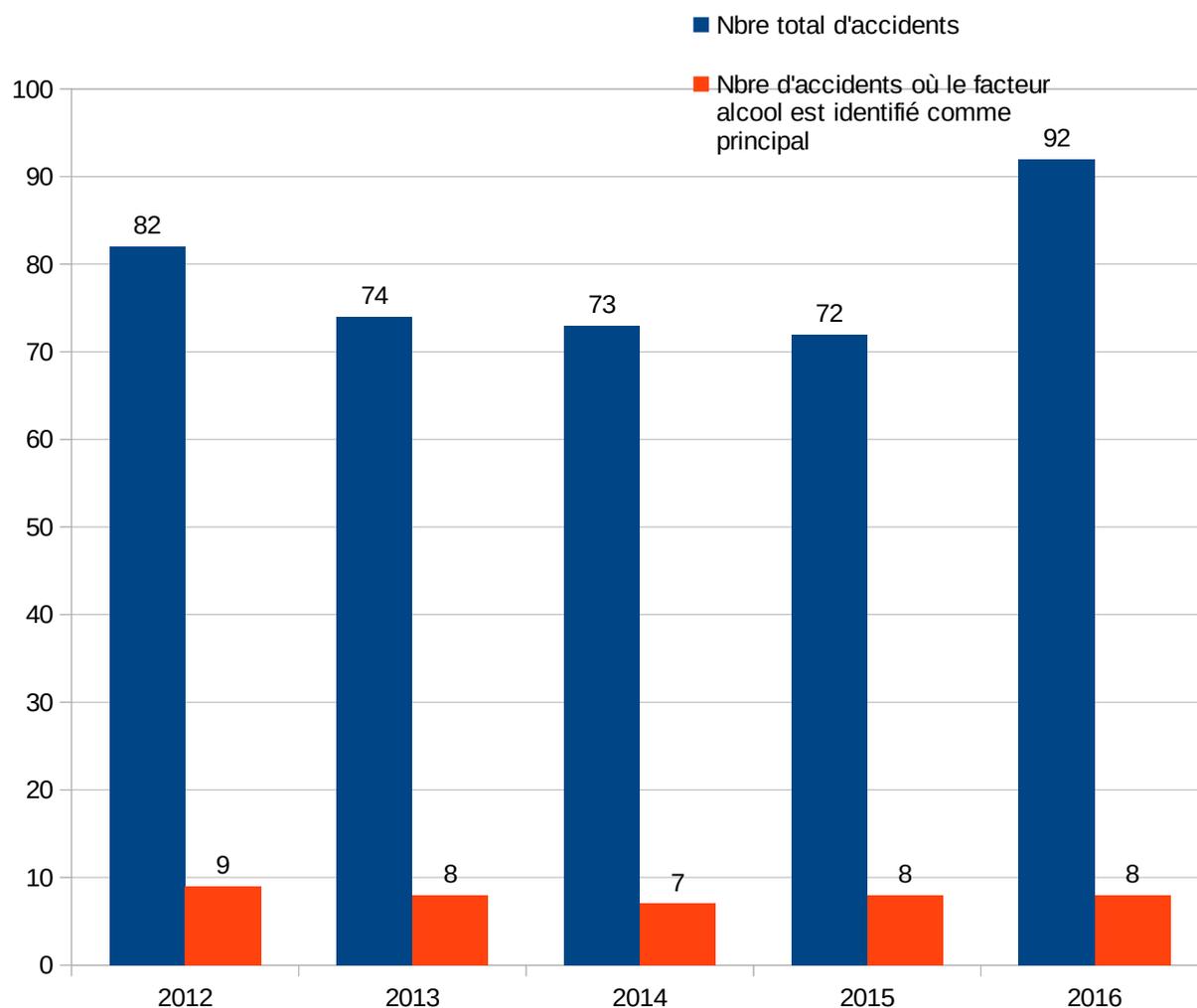
Les conducteurs âgés sont de plus en plus nombreux, aussi des actions de sensibilisation ont été menées auprès d'eux, notamment lors d'une journée intitulée les Seniors de la Route.

**Communication :**

La communication locale s'est développée par la diffusion de spots radio pendant les périodes sensibles (vacances, fêtes) et par des espaces dans des journaux. Des partenariats locaux ont été recherchés.

## D- Les enjeux du DGO 2018-2022

### L' enjeu alcool-stupéfiants



**Le tableau ci-dessous permet de constater dans le Cantal une persistance de l'imprégnation alcoolique et une aggravation sur les stupéfiants, phénomène aggravé lorsqu'il y a cumul des deux infractions.**

Année	Taux d'infraction à l'alcool*	Taux d'infraction aux stupéfiants*
2012	1,00 %	11,00 %
2013	1,00 %	41,00 %
2014	1,00 %	81,00 %
2015	1,10 %	86,00 %
2016	0,90 %	83,00 %

(\*) Rapport du nombre d'infractions au nombre de dépistages

## **L' alcool :**

Même à petite dose, l'alcool agit directement sur le cerveau.

L'alcool a un effet euphorisant : le conducteur se sent capable de tout ou presque sans avoir conscience du danger qu'il représente pour lui et pour les autres. Avec un taux d'alcool de 0,5 g d'alcool par litre de sang, la conduite devient plus heurtée et le conducteur commet beaucoup plus d'erreurs.

L'alcool désinhibe : le conducteur est amené à sous-évaluer les risques, à transgresser les interdits (excès de vitesse, oubli de la ceinture de sécurité ou du casque, non-respect des priorités...) et peut se montrer agressif avec les autres conducteurs.

Sous l'effet de l'alcool, un conducteur freinera sur une distance trop courte pour pouvoir s'arrêter à temps ou encore il ne saura pas évaluer la largeur d'un passage pour son véhicule.

Le temps de réaction dans des conditions normales est évalué à 1 seconde environ.

Avec un taux d'alcool de 0,5 g par litre de sang, il peut atteindre 1,5 seconde. Un véhicule qui roule à 90 km/h parcourt 25 mètres en 1 seconde et 37 mètres en 1,5 seconde. Sur ces 12 mètres, une vie peut être sauvée. Bien sûr, plus l'alcoolémie est élevée plus le temps de réaction augmente.

## **Les drogues :**

La prise de stupéfiants est illégale, au volant elle peut être fatale.

La conduite, ou l'accompagnement d'un élève conducteur, après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, est interdite, quelle que soit la quantité absorbée.

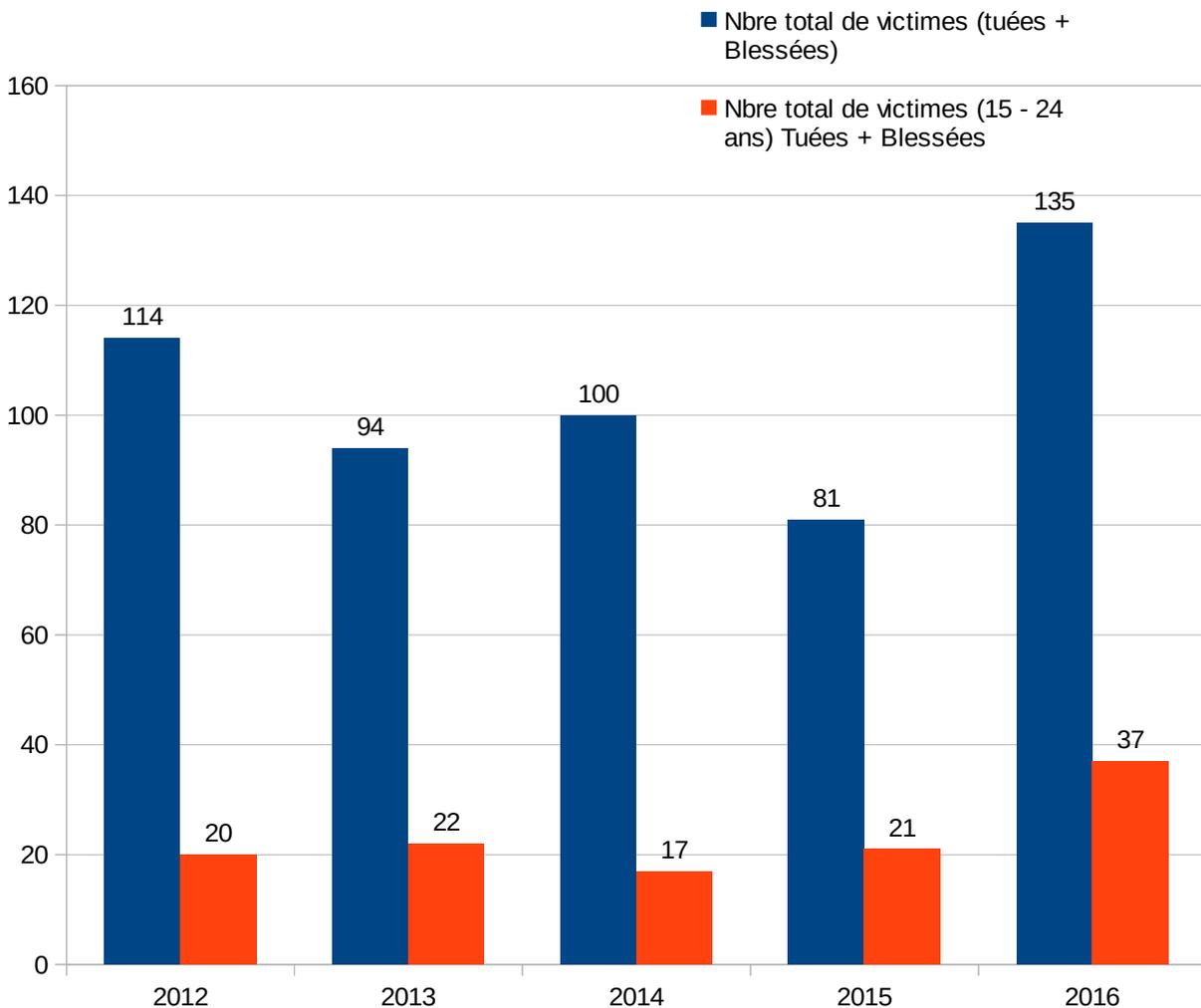
Le cannabis : Il entraîne une baisse de la vigilance, une mauvaise coordination, un allongement du temps de réaction et une diminution des facultés visuelles et auditives.

L'ecstasy : Cette drogue crée un état d'éveil et d'excitation qui masque la fatigue, elle donne un sentiment d'assurance, de contrôle de soi et provoque un comportement irrationnel au volant.

La cocaïne : Elle entraîne une conduite agressive qui s'associe à des erreurs d'attention ou de jugement et peut provoquer la perte de contrôle du véhicule. L

Les opiacés : Ils provoquent (opium, morphine) une perte d'attention, des réflexes et de la conscience du danger et des obstacles.

## L' enjeu jeunes



**Les jeunes de 15 à 24 ans sont sur-représentés dans les accidents de la route dans le Cantal:**

**Entre 2012 et 2016, ils représentent en moyenne 22 % des victimes alors que leur poids dans la population est de 13 % (18 % sur l'ensemble de la France).**

**Parmi les auteurs présumés d'accidents mortels dans le Cantal entre 2012 et 2016, on en trouve 21 % dans la tranche d'âge 16-24 ans.**

### **Victimes jeunes par type d'utilisateur :**

Piétons = 2 %

Vélo = 0 %

Cyclomoteur = 12 %

Motocyclette = 11 %

Automobile = 73 %

Autres = 2 %

### **Analyse de l'enjeu**

L'accidentalité routière des jeunes générations en France reste un fléau et les chiffres restent toujours aussi préoccupants.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-24 ans . L'alcool est le premier facteur de risque dans cette classe d'âge. S'ajoute désormais la consommation de stupéfiants, essentiellement le cannabis et ce phénomène est en progression . La consommation d'alcool associée au cannabis multiplie par 14 le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel.

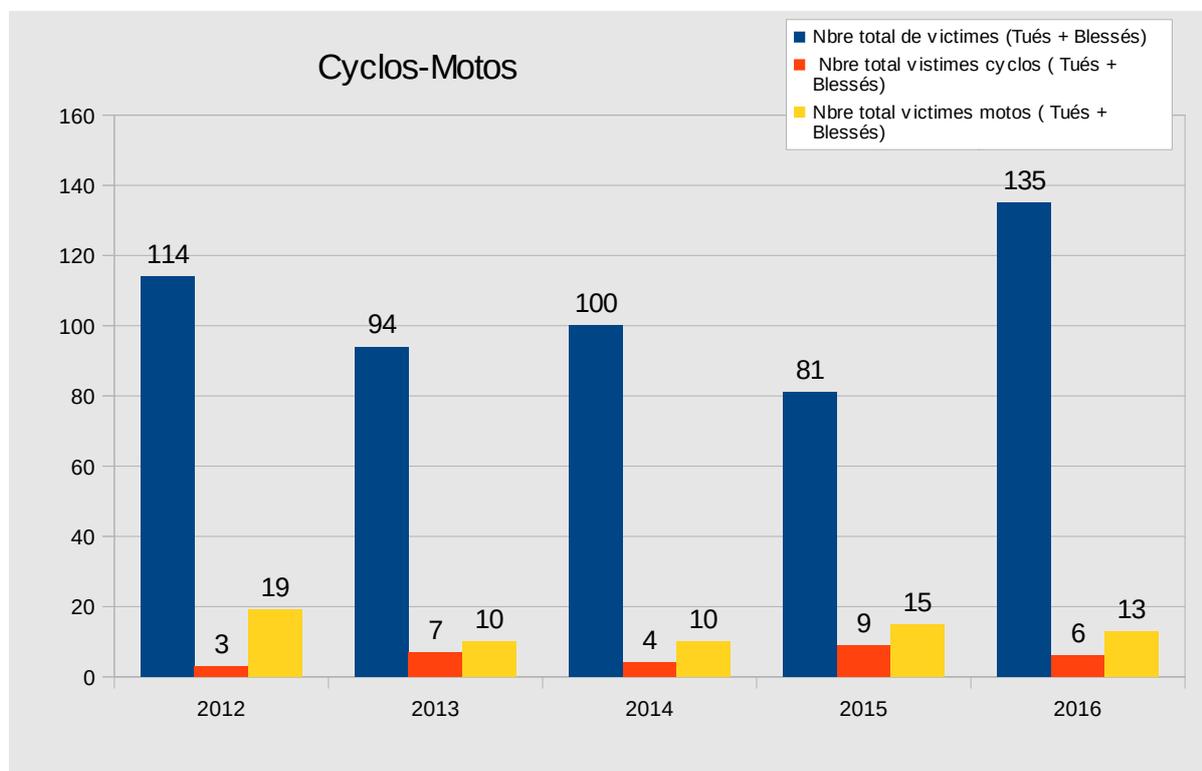
Plusieurs facteurs identifiants peuvent être dégagés:

- la notion de « prise de risque » inhérente à la jeunesse
- le manque d'expérience de la conduite, notamment de la maîtrise du véhicule
- les habitudes festives des jeunes: la consommation d'alcool, et de plus en plus de cannabis, est élevée dans les soirées des 18-24 ans.

Par ailleurs, la fête est associée à une forte mobilité: trois européens sur cinq déclarent changer de lieu au cours de la même soirée. Une majorité de soirées comporte au moins deux trajets, 10 % se déroulant même dans trois ou quatre lieux différents. Autre point commun: le recours à la voiture pour des trajets longs ( 30 à 50 km), phénomène particulièrement sensible dans un département rural comme le Cantal.

## L'enjeu deux-roues motorisés

**CANTAL 2012-2016 :**

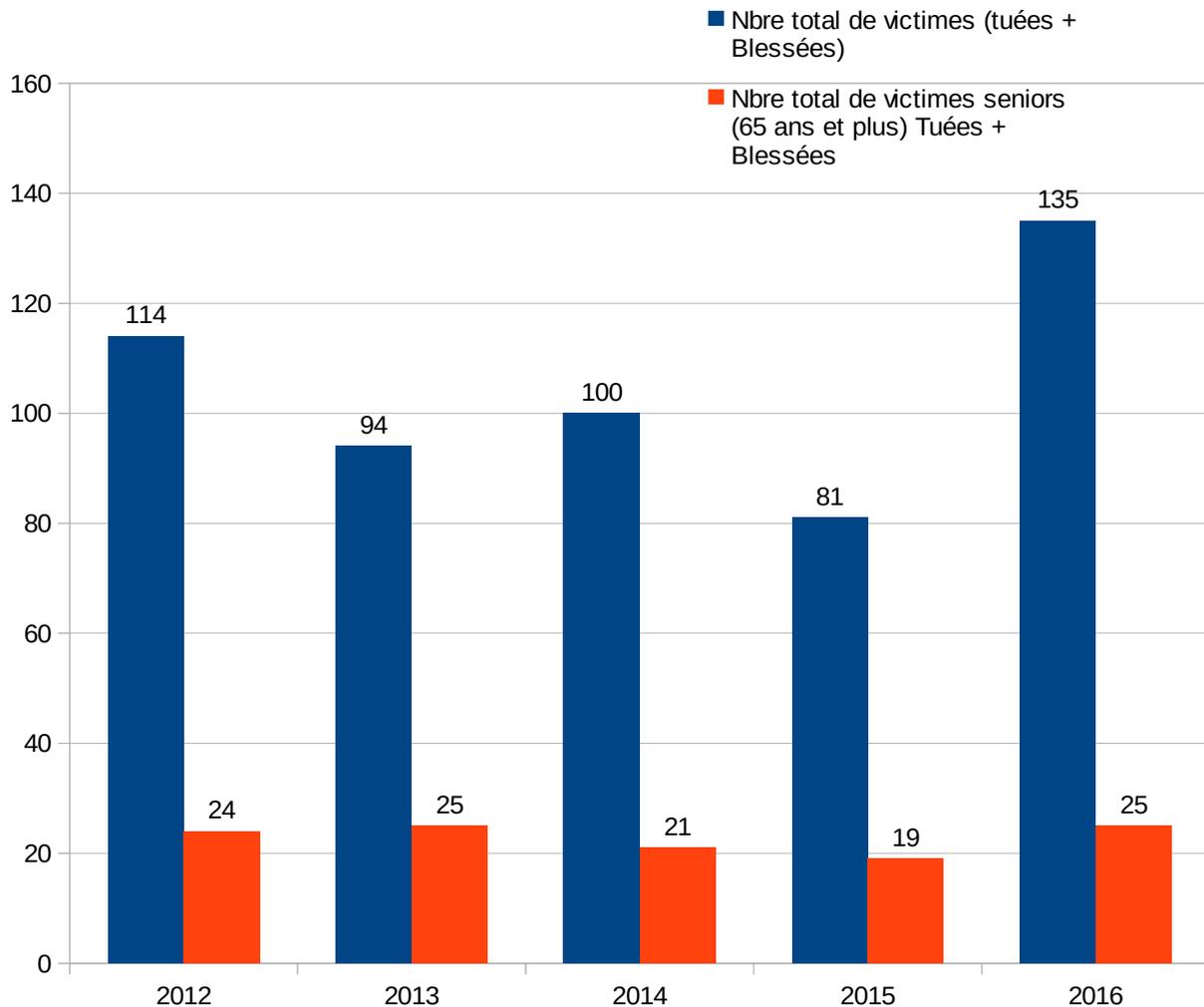


- Les accidents impliquant un cyclomoteur dans le Cantal ont lieu surtout en agglomération, contrairement aux accidents impliquant une moto qui ont lieu majoritairement en rase campagne.
- Les 15-19 ans sont majoritaires parmi les usagers de cyclomoteurs, alors qu'il n'y a pas de tranche d'âge prépondérante parmi les usagers de motocyclettes .
- La majorité des accidents, dans le département, cyclos comme motos, a lieu pendant la journée, plutôt sur la tranche 14h-18h pour les cyclos et 16h-20 h pour les motos.

On observe sur le graphe ci-dessus une nette prépondérance des victimes d'accidents de motos : d'une part les chocs sont plus violents qu'avec un cyclomoteur, d'autre part le Cantal est un lieu de forte pratique motocycliste : c'est un département où certains axes sont référencés pour la pratique de la moto par les guides touristiques français et même européens. Les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont nettement supérieures à celles pratiquées par les automobilistes ( 2 à 4 km/h sur les autoroutes et 9 km/h sur les routes départementales) et la majorité des accidents de motos sont dus à une mauvaise maîtrise de la vitesse sur des routes au caractère montagneux.

**L'enjeu dans le Cantal porte donc essentiellement sur les accidents de motos.**

## L'enjeu seniors



**Les seniors âgés de 65 ans et plus représentent 25 % de la population du Cantal contre 18 % de celle de la France métropolitaine.**

**Entre 2012 et 2016, ils ont représenté en moyenne 22 % des victimes.**

**Les personnes âgées de 75 ans et plus constituent 60 % des victimes seniors (65 ans et plus).**

**Parmi les auteurs présumés d'accidents mortels dans le Cantal entre 2012 et 2016, on en trouve 30 % âgés de 65 ans et plus, dont un tiers âgé de plus de 80 ans.**

**Le senior est doublement une cible : en tant que conducteur potentiellement sensible à une diminution des réflexes et de la mobilité avec l'âge, et en tant que victime, notamment le piéton âgé en agglomération dans le Cantal.**

## L'enjeu risque routier professionnel

Les accidents routiers professionnels comprennent :

- les **accidents de mission** qui sont des accidents du travail,
- les **accidents de trajet** (domicile travail) qui sont considérés de la même manière que les accidents du travail.

Le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels et doit figurer dans le document unique élaboré par l'entreprise.

### **Risque de mission :**

Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. C'est un accident de travail (article L. 411-1 du code de la sécurité sociale).

Dans un accident de mission, peuvent être engagées :

- **La responsabilité pénale du collaborateur** en cas d'infraction au code de la route ou d'accident corporel qu'il aurait occasionné. En effet, même s'il utilise le véhicule dans le cadre de son travail, il est considéré comme un conducteur et tenu de respecter le code de la route.
- **La responsabilité pénale et civile du chef d'entreprise** s'il est établi un défaut de mesures de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route : défaut d'entretien du véhicule, charge de travail trop importante du conducteur (longs trajets, absence de pause).

En effet, du fait du lien de subordination, il existe à l'égard de tous les collaborateurs d'une entreprise une obligation de sécurité (article L. 230-2 du code du travail). Cette obligation vaut aussi pour les collaborateurs en mission.

C'est au chef d'entreprise de prendre, dans ce cas, toutes les mesures de prévention pour que le collaborateur puisse se déplacer et travailler en toute sécurité.

Les actions entreprises (mesures de prévention, information et formation) doivent résulter d'une évaluation préalable des risques professionnels, dont le risque routier en mission.

### **Risque de trajet :**

Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel. Il est considéré comme un accident du travail (article L. 411-2 du code de la sécurité sociale).

Mais du fait de l'absence de subordination pendant le déplacement, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale.

**Le Cantal est un département rural : à l'exception des agriculteurs dont les trajets professionnels sont très limités et courts, la quasi-totalité des actifs se déplace du domicile vers les bourgs-centres qui concentrent les activités, au moyen de l'automobile : les trajets peuvent ainsi atteindre quelques dizaines de kilomètres quotidiens, avec une faible densité urbaine favorisant des vitesses élevées et constituant un facteur aggravant de l'accident. De plus, la configuration routière sinueuse et les conditions climatiques de ce département de montagne accentuent le risque routier.**

**2 ème partie**

**ORIENTATIONS**  
**D' ACTIONS**

## **PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D' ACTIONS**

Les enjeux ont été préalablement définis dans la première partie « Étude d' enjeux » .

Il s'agit maintenant de définir des orientations d'actions se rapportant à chaque enjeu et qui se déclineront en actions sur la période du DGO dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière ( PDASR) et des plans de contrôles routiers, véritables programmes annuels ou pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question: pourquoi réaliser cette action?

Une orientation d'actions n'est ainsi ni une action, ni même un groupe d'actions.

## **SUR UN PLAN GÉNÉRAL**

### **Professionnaliser la filière sécurité routière**

- ◆ **Améliorer la connaissance des causes de l'insécurité routière locale :**

- Avoir une meilleure connaissance de l'accidentologie locale par un partage accru des connaissances entre services: préfecture, police, gendarmerie, gestionnaires des voies, qui permettrait de faire progresser en fiabilité l'outil statistique.

- ◆ **Avoir des référents sécurité routière aussi bien dans les collectivités locales que dans tous les services de l'État.**

- ◆ **Articuler la politique de sécurité routière avec les autres politiques de l'État et notamment celle de la santé.**

- ◆ **Faire du plan départemental d'actions de sécurité routière un outil impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en renforçant la mobilisation des associations et des bénévoles.**

### **Favoriser les dispositions tendant à réduire la longueur des déplacements et le nombre de véhicules en circulation**

- ◆ **Promouvoir le transport collectif.**

- ◆ **Éviter les zones d'habitat diffus sans une organisation d'ensemble, avec souvent comme conséquence des accès directs sur la route.**

- ◆ **Éviter la localisation des zones constructibles dans des secteurs éloignés du centre, ce qui oblige les habitants à fonctionner exclusivement en voiture.**

- ◆ **Éviter le développement ou la création des zones d'activités sans étude de trafic et d'accès à ces zones.**

## L'ENJEU ALCOOL - STUPÉFIANTS

### 1 - Multiplier les messages sur les conséquences de l'alcool et des drogues au volant

- ◆ **Faire prendre conscience à tous les usagers des effets de l'alcool et de drogues :**

Accidents, blessures mortelles ou graves (handicaps à vie), effets sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes, risque judiciaire, risque administratif (perte de points, suspension ou annulation du permis) et risques financiers (amendes, non prise en charge des dommages par les assurances,
- ◆ **Relayer localement avec les associations et les médias les campagnes nationales.**
- ◆ **Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les débits de boissons.**
- ◆ **Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre.**
- ◆ **Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie.**
- ◆ **Informé, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool.**
- ◆ **Impliquer les collectivités locales et les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs.**

### 2 - Maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions

- ◆ **Les contrôles doivent rester à un niveau élevé mais doivent être menés avec discernement, en ciblant les lieux de contrôles et les créneaux journaliers et horaires les plus caractéristiques.**

## **L'ENJEU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL**

### **1 – Améliorer la connaissance et l'implication des agents**

- ♦ **Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle**
- ♦ **Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises**
- ♦ **Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements)**
- ♦ **Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation des apprentis et les lycées professionnels,**
- ♦ **Promouvoir la production d'un plan de prévention du risque routier et l'identification d'un référent sécurité routière au sein d'une entreprise**
- ♦ **Sensibiliser les entreprises à l'aménagement des véhicules, notamment les véhicules utilitaires**

### **2 - Contrôles et sanctions**

- ♦ **S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite**
- ♦ **S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire**
- ♦ **Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonctions**
- ♦ **Attirer l'attention des agents et de la hiérarchie sur la responsabilité personnelle du conducteur auteur d'une infraction au volant d'un véhicule d'entreprise**

## **L'ENJEU JEUNES**

### **1 – Multiplier les actions destinées à faire prendre conscience aux jeunes du risque encouru, qu'il soient conducteurs, passagers ou piétons**

- ◆ Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis.
- ◆ Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes eux-mêmes.

### **2 – Améliorer la formation du conducteur**

- ◆ Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC).
- ◆ Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs accompagnateurs.

### **3 – Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif**

- ◆ Sensibiliser et mobiliser l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs, notamment dans la mise en œuvre d'actions concrètes de sensibilisation.

### **4 - Sensibiliser les jeunes sur les comportements à risques : alcool, drogues, vitesse**

- ◆ Promouvoir le concept de la conduite apaisée comme étant une valeur positive, moderne.
- ◆ Dissuader les jeunes d'utiliser des véhicules puissants.
- ◆ Développer des actions auprès des publics et dans les lieux les plus concernés par la consommation d'alcool pour responsabiliser les usagers de la route.

## **L'ENJEU SENIORS**

### **1 – Amélioration de la connaissance**

- ◆ **Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors**
- ◆ **Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité**

### **2 – Infrastructure**

- ◆ **Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par-exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlots refuges pour les traversées sans feux)**

### **3 – Sensibilisation**

- ◆ **Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route**
- ◆ **Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité)**
- ◆ **Sensibiliser l'ensemble des acteurs à l'isolement des personnes âgées en travaillant sur le développement d'itinéraires dédiés : portage des repas, commerces itinérants, mise en place de minibus par les collectivités .**

## **L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS**

### **1 – Communiquer sur les risques pris par les deux-roues motorisés et les autres usagers**

- ◆ **Exposer aux jeunes les risques de la conduite des deux roues dans le cadre des attestations réglementaires.**
- ◆ **Accentuer l'information sur le respect des règles et notamment sur l'obligation des équipements de sécurité.**
- ◆ **Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation.**

### **2 - Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés**

- ◆ **Développer des démarches auprès des maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvres et gestionnaires des réseaux routiers pour proscrire les aménagements pouvant présenter des dangers pour les utilisateurs des deux roues.**

### **3 - Sensibiliser les automobilistes au partage de la route avec les utilisateurs des deux roues .**

### **4 -- Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés**

## **3 ème partie**

# **SUIVI ET ÉVALUATION**

**Chaque année , les orientations d'actions définies dans le DGO constituent le fondement des projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière ( PDASR).**

**L'intégration d'une action au PDASR doit toujours être prise au regard des enjeux du DGO.**

**Le bilan annuel effectué sur le PDASR ( qualification des actions menées, échec éventuel de certaines) , la part des orientations d'actions ayant suscité une action du PDASR pourront conduire à ajouter , voire supprimer, certaines orientations d'actions.**