



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

PREFECTURE DE L'ARDECHE

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

DGO 2009 - 2012

« ARDECHE »



« ne laissez pas votre avenir se briser sur la Route »

21 septembre 2009

SOMMAIRE

1	Introduction	p 4
2	Définition du DGO	p 5
2.1	Le contexte national	p.5
2.2	Les objectifs du DGO	p.5
3	Démarche d'élaboration du DGO 2008-2012	p 6
3.1	Phase début - lancement	p.6
3.2	Phase opérationnelle	p.7
3.3	Phase fin – élaboration, signature, application et suivi	p.7
4	Accidentalité dans le département de l'Ardèche	p 8
4.1	Présentation du département	p.8
4.2	Les caractéristiques générales d'accidentologie	p.10
5	Enjeux	p 14
5.1	enjeu « jeunes »	p.14
5.2	enjeu « deux-roues motorisés »	p.15
5.3	enjeu « alcool »	p.16
5.4	enjeu « vitesse »	p.17
5.5	enjeu « risque routier professionnel »	p.18
6	Orientations d'actions	p 19
6.1	Orientations générales à tous les enjeux	p.19
6.2	Orientations d'actions par domaines	p.19
7	Suivi et évaluation du DGO	p 22
7.1	Objectifs pour répondre à ces orientations d'actions	p.22
7.2	Indicateurs de suivi des objectifs	p.23
8	Signatures	p 23

ANNEXES

- Annexe 1 : Bilan précédent DGO 2004-2008
- Annexe 2 : Etude d'enjeux
- Annexe 3 : Comptes rendu des réunions du groupe de travail technique

Le Président de la République a fixé un objectif national ambitieux : passer sous la barre des 3 000 morts sur les routes d'ici 2012, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués et diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre de blessés et de tués, en moyenne de 8% par an.

Dans ce contexte, le Document Général d'Orientation définit pour les années 2009-2012, 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'atteint des objectifs fixés.

L'élaboration du DGO a permis à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux.

Le Document Général d'Orientations constitue ainsi l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

2 Définition du DGO

2.1 Le contexte national

A l'occasion d'un conseil des ministres restreint, relatif à la sécurité routière, le 21 décembre 2007, le Président de la République a fixé l'objectif de réduire le nombre de tués sur les routes chaque année, à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Dans ce sens, le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Celles-ci doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés, mais aussi à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool doit être réduit de 50 %, le nombre de jeunes tués doit diminuer de 65 % et le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues doit baisser de 50 %.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener sur son territoire, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à la réalisation des objectifs fixés.

Dans la circulaire du 15 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la politique locale de la sécurité routière, la Déléguée Interministérielle à la sécurité routière a précisé, qu'au vu des objectifs et orientations générales fixés par le Président de la République à l'horizon 2012, le DGO 2008-2012 devra prendre en compte :

d'une part,

- quatre enjeux communs à tous les départements :

- 1) **les jeunes,**
- 2) **les deux-roues motorisés,**
- 3) **l'alcool,**
- 4) **la vitesse,**

d'autre part,

- un à deux enjeux spécifiques à chaque département suivant le bilan du DGO précédent.

2.2 Les objectifs du DGO

Les objectifs du DGO sont de permettre à l'Etat, aux principales collectivités et aux assureurs sociaux du risque professionnel de mettre en commun leurs compétences en faveur d'une politique globale de sécurité routière et de fédérer autour de cette démarche l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le DGO reste l'outil de référence qui incite localement à la réalisation des priorités décrites au 2.1. La contribution de l'Ardèche à la démarche nationale de réduction du nombre de victimes implique une baisse moyenne annuelle de 8% du nombre de blessés et de tués.

3 Démarche d'élaboration du DGO 2008 - 2012

La démarche d'élaboration est animée par la Chef de Projet Sécurité Routière, directrice des services du Cabinet de la préfecture/du préfet.

Cette démarche se décline en trois phases :

Phase « début » :

- **Lancement du DGO (mobilisation)** avec mise en place d'un **comité de pilotage**, présidé par le Préfet et composé de représentants :
 - de la Préfecture, de la DDEA, des Forces de l'Ordre, de la DDJS, de la DDASS,
 - de l'Education Nationale, de la Justice,
 - du Conseil Général,
 - de l'Association des Maires de l'Ardèche, de l'Association des Maires Ruraux,
 - des Assureurs du risque routier professionnel (CRAM et MSA).

- **Création d'un groupe technique pour les études (pilote par la coordinatrice sécurité routière)** composé :
 - de membres permanents :
 - de la Préfecture, de la DDEA, des Forces de l'Ordre et de la direction des routes départementales du Conseil général,
 - de membres ponctuels suivant l'enjeu abordé aux réunions de travail, issus :
 - de la DDJS, de la DDASS, de l'Inspection académique, des autres services du Conseil Général, des associations et assureurs du risque routier professionnel.

- **Caractérisation et validation des enjeux**
 - Enjeux nationaux
 - jeunes (14/17 ans et 18/24 ans),
 - deux-roues motorisés (moto et cyclomoteurs),
 - alcool,
 - vitesse.
 - Enjeu départemental
 - risque routier professionnel.

Phase opérationnelle :

« caractérisation des enjeux – orientations d’actions » :

Ce travail, réalisé dans le cadre du groupe technique, comporte :

- l’analyse technique des 5 enjeux retenus,
- l’élaboration de propositions d’orientations d’actions

« définition des orientations d’actions » :

Cette étape est co-pilotée par :

- la Chef de Projet sécurité routière, qui coordonne et anime la politique sécurité routière dans le département
- la coordinatrice sécurité routière, qui participe à l’élaboration et à la mise en œuvre de la politique locale.

Définition des orientations d’actions relatives à chaque enjeu

Ces orientations d’actions devront se décliner dans différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction et feront l’objet d’un programme pluriannuel de lutte contre l’insécurité routière afin d’atteindre les objectifs fixés par le comité interministériel du 13 février 2008.

Validation des orientations d’actions

Ces propositions d’orientations d’actions seront présentées à l’ensemble des partenaires (pôle de compétence sécurité routière) et validées par le comité de pilotage.

Phase « fin » :

Rédaction, signature et application

Cette phase est co-pilotée par la Chef de Projet et la coordinatrice sécurité routière.

Les services de la préfecture et de la DDEA sont chargés de la rédaction du document général d’orientations. La chef de projet, rédactrice en chef, présente le document provisoire au préfet, pour une première validation, avant de le transmettre aux cosignataires pour recueillir leurs observations et leur validation.

Le DGO sera cosigné par le Préfet, le Président du Conseil général, le Président de l’association des Maires de l’Ardèche et le Procureur de la République.

Diffusion, application et suivi

Le DGO fera l'objet d'une diffusion auprès de l'ensemble des partenaires « sécurité routière » du département. Il trouvera une déclinaison annuelle dans l'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et mobilisera le comité de pilotage et le groupe de travail pour son suivi, son évaluation et sa réactualisation.

4 Accidentalité dans le département de l'Ardèche

4.1 Présentation du département

Géographie : l'Ardèche entre monts et vallées

Avec une superficie de 5529 km² soit 12,5 % de la superficie de la région Rhône-Alpes, le département de l'Ardèche se situe à l'extrême sud-ouest de la région Rhône-Alpes, et se trouve en limite de trois autres régions : Auvergne, Languedoc - Roussillon et Provence – Alpes – Côte - d'Azur.

Le département de l'Ardèche est bordé, sur sa façade Est, par le fleuve Rhône sur près de 140 km. Constituant la frange orientale du Massif central, le territoire Ardéchois est fortement marqué par le relief. Ce dernier est entaillé de profondes vallées orientées d'Est en Ouest et, les ¾ de sa superficie sont situés en zone de montagne.

L'altitude en Ardèche varie de 100 m (plaine alluviale du Rhône) à 1753 m (Mont Mézenc). Le relief contraint a largement influencé la localisation des hommes, des activités, des voies de communication et donc des échanges sur le territoire.

Déplacements : la route, seule infrastructure de déplacement

L'Ardèche occupe une position privilégiée au cœur du « Grand Sud Est », grâce à sa position médiane dans la vallée du Rhône, axe majeur de communication en Europe.

Néanmoins, avec les trois quarts de son territoire en zone de montagne, le milieu physique ardéchois rend les déplacements difficiles. De nombreuses voies de communication routières se structurent en peigne, dans les vallées profondes entaillant le relief. Le département est dépourvu d'autoroute, de liaison aérienne et de desserte ferroviaire voyageurs. L'Ardèche est en effet le seul département où les liaisons de transport express régional (TER) sont exclusivement routières (desserte par autocar).

Le réseau routier Ardéchois est constitué de 3 800 km de routes départementales et d'une route nationale (RN 102) de 85 km. 85 routes départementales constituent l'essentiel de l'armature routière du département. Les axes principaux sont les suivants :

- La pénétrante RN 102 , axe structurant de désenclavement entre le Massif-Central et la Vallée du Rhône,
- Un axe Nord, la RD 820 qui dessert Annonay, le principal bassin d'activité industrielle du département,

- Une liaison transversale, la RD 104 qui relie Privas, chef lieu du département, à l'axe rhodanien et au bassin d'Aubenas et jusqu'à Saint Paul le Jeune porte d'entrée de l'Ardèche,
- Un axe Nord/Sud parallèle au Rhône, la RD 86, qui avec sa desserte en peigne constitue la véritable épine dorsale du département.

Le service de transport ferroviaire voyageurs sur le département est supprimé depuis 1969, y compris sur la rive droite du Rhône qui n'accueille à ce jour que le transport ferroviaire de marchandises.

Le Parc de voiture de tourisme est d'environ 170 700 véhicules et la densité véhicules est de 0,54 par habitant.

Population : 20.000 habitants de plus en dix ans

La croissance démographique de l'Ardèche s'est accélérée de 1999 à 2009 et a rejoint le rythme de progression régional.

Au 1^{er} janvier 2009, l'Ardèche comptait 306 000 habitants (populations municipales), selon les résultats du dernier recensement INSEE de la population. Le département a ainsi vu sa population augmenter de 20 000 personnes depuis 1999.

Sur les 339 communes, seules 4 villes dépassent 10 000 habitants (Annonay, Aubenas, Guilherand-Granges et Tournon sur Rhône), 16 villes comptent plus de 2 500 habitants et 200 communes ont moins de 500 habitants. Ce constat confère au département une répartition « éclatée » et très inégale de la population avec une concentration le long de la vallée du Rhône au détriment des plateaux et de la montagne ardéchoise.

La répartition de la population par tranche d'âge est donnée dans le tableau ci dessous. Par rapport au niveau national, l'Ardèche se caractérise par :

- Une représentation plus faible des jeunes de 18 à 24 ans : 7,5 % contre 9 % au niveau national,
- Une représentation plus importante des plus de 60 ans : 25,9 % contre 21,5 % au niveau national.

Tranche d'âge	Ardèche	Métropole
	Population	Population
0 - 17 ans	66 710	13 644 302
% / total	21,8 %	22 %
18 - 24 ans	22 892	5 462 586
% / total	7,5 %	9 %
25 - 59 ans	137 222	29 478 779
% / total	44,8 %	47,5 %
>= 60 ans	79 176	13 290 155
% / total	25,9 %	21,5 %
TOTAL population	306 000	61 875 822

4.2 Les caractéristiques générales d'accidentologie

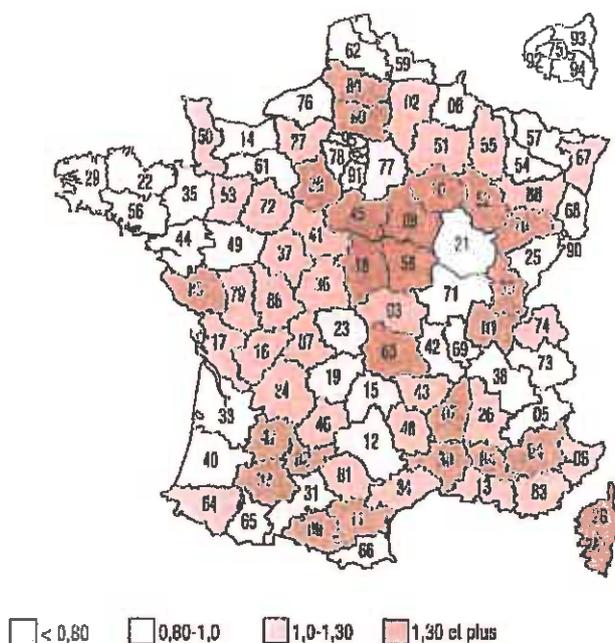
L'indice local d'accidentologie (IAL) pour la période 2003-2007 sur RN et RD

L'indice d'accidentologie locale (IAL) prend en compte les particularités des réseaux (autoroutes, voies de circulation en zones rurales et zones urbaines), l'importance des trafics et permet d'apprécier le risque d'être tué en fonctions des distances parcourues.

Pour la période 2003-2007, l'IAL pour l'Ardèche est de 1,33 sur l'ensemble du réseau routier national et départemental. Le département a un risque supérieur de 33% au risque de l'ensemble des départements français.

La répartition de l'IAL pour la période 2003-2007 sur l'ensemble du réseau routier national et départemental par département est représenté sur la carte ci-après.

IAL routes nationales et départementales (2003-2007)



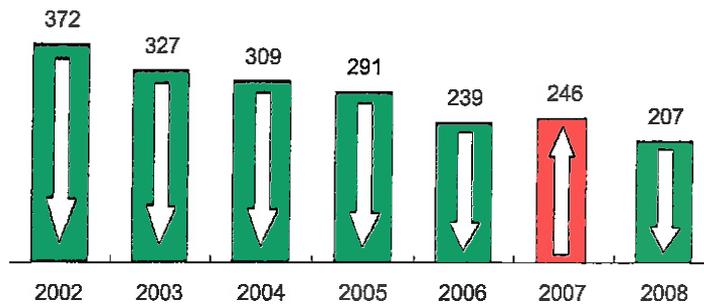
En France l'IAL tous réseaux varie de 1,96 pour le Tarn et Garonne à 0,46 pour la Côte d'Or.

Au niveau national, le département de l'Ardèche est classé 24^{ème} par ordre décroissant de cet indice.

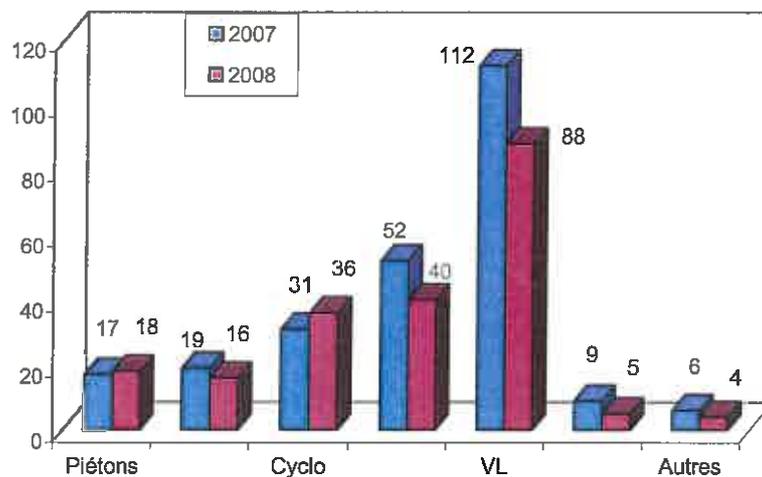
Au niveau régional, l'Ardèche se situe au 2^{ème} rang pour cette exposition au risque après le département de l'Ain (1,43).

L'évolution du nombre d'accident de 2002 à 2008 : 1 991 accidents en 7 ans

Evolution du nombre d'accidents



Comparaison 2007/2008

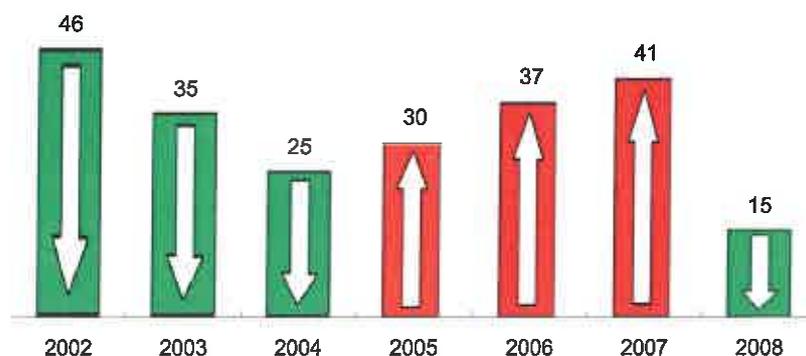


Depuis 2002, le nombre d'accidents est en constante diminution. Toutefois, l'année 2007 se distingue par une légère hausse. La proportion d'accidents par catégories d'utilisateurs varie peu d'une année sur l'autre. La hausse des accidents en 2007 frappe principalement les utilisateurs vulnérables (piétons, vélos, cyclomoteurs et motos).

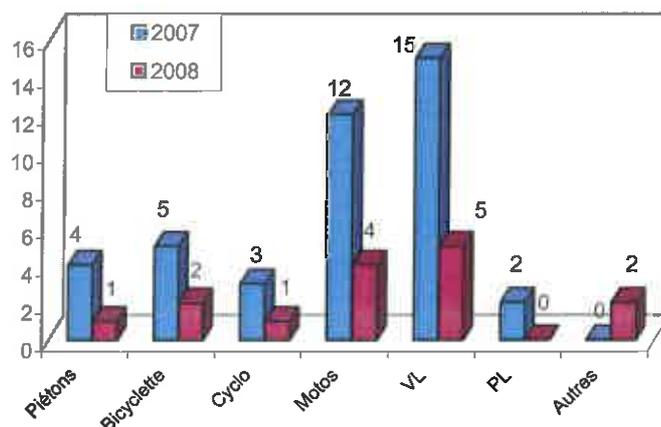
Toutefois, il est à noter une baisse significative des accidents pour 2008 : 207 accidents, correspondant à une baisse de - 39 accidents soit - 16 % par rapport à 2007.

L'évolution du nombre de tués de 2002 à 2008 : 229 tués en 7 ans

Evolution du nombre de tués



Comparaison 2007/2008



Après une baisse importante depuis 2002, le nombre de personnes tuées sur les routes augmente à nouveau depuis l'année 2005, ce qui démontre une hausse de la gravité des accidents.

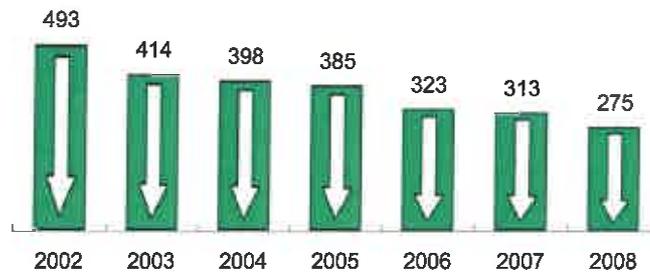
Le nombre croissant de victimes se concentre principalement sur les usagers dits « vulnérables ». Ainsi, entre 2006 et 2007, on constate une hausse des tués parmi les piétons, les cyclistes et les motards tandis que le nombre de tués en véhicules légers (VL) diminue.

La mortalité parmi l'ensemble des usagers vulnérables progresse d'une façon importante : de 18 personnes tuées en 2006, elle passe à 24 en 2007.

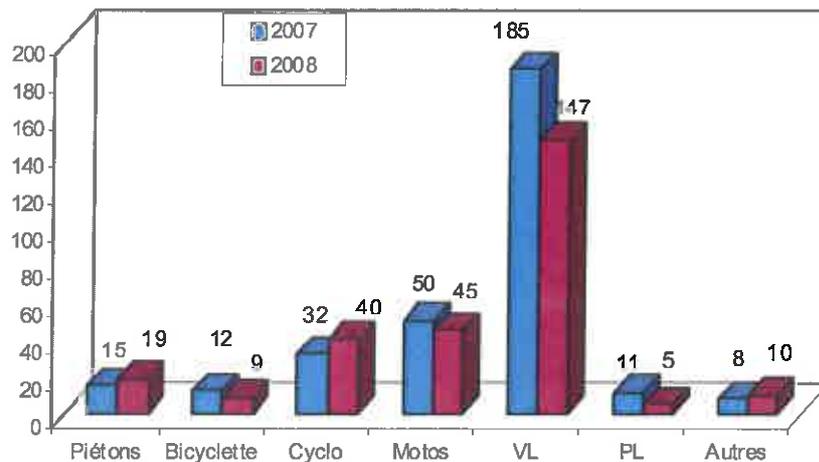
Toutefois, il est à noter une baisse significative du nombre de tués en 2008 : 15 victimes correspondant à - 26 tués (soit - 63 % par rapport à 2007).

L'évolution du nombre de blessés de 2002 à 2008 : 2 601 blessés en 7 ans

Evolution du nombre de blessés



Comparaison 2007/2008



Le nombre de blessés ne cesse de baisser depuis 2002. Ce nombre a ainsi chuté de près de 36% en 6 ans.

Bien que dans l'ensemble, le nombre de blessés sur les routes diminue, on constate un accroissement du nombre de blessés parmi les usagers de véhicules légers. Les données concernant les autres catégories d'usagers varient peu d'une année sur l'autre.

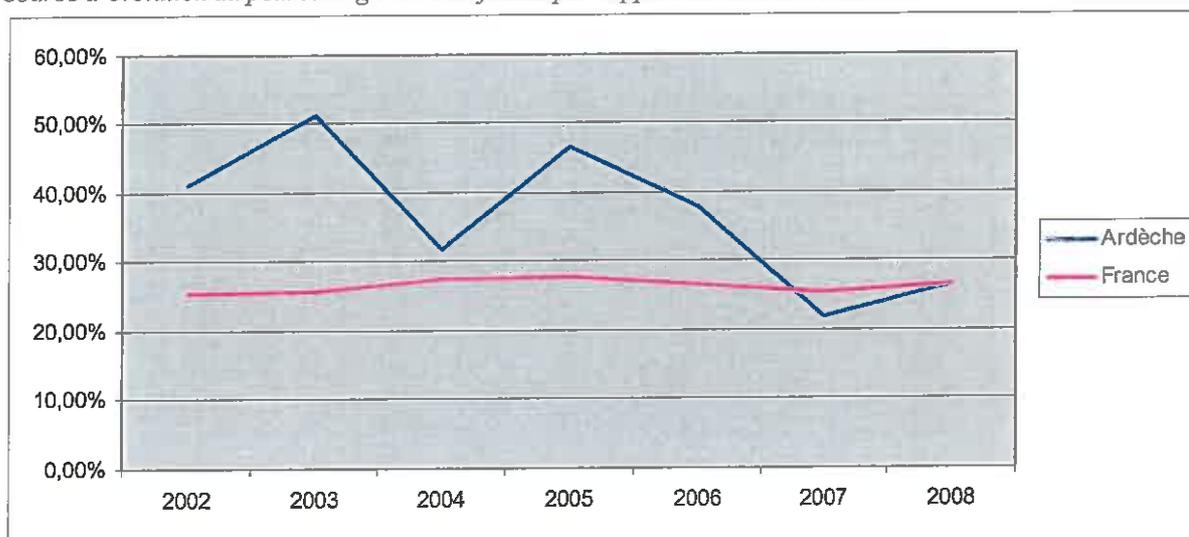
On constate également une baisse significative pour 2008 du nombre de blessés : 275 blessés correspondant à une baisse de - 38 blessés soit - 12 % par rapport à 2007

5 Enjeux

Analyse thématique

5.1 enjeu « jeunes » : les 15 – 24 ans, plus fortement exposés

Courbe d'évolution du pourcentage des tués jeunes par rapport au total des victimes



(données concerto)

Pour la période 2002 – 2008, les jeunes 15-24 ans sont les premières victimes de la route. Ils représentent un faible pourcentage de la population (près de 11 % en Ardèche et 13 % en France métropolitaine), mais une proportion importante des tués sur la route ; en moyenne **38 % en Ardèche (26 % au niveau national)** soit **86 jeunes pour la période 2002-2008**.

Cependant depuis 2002, la tendance générale est à la baisse régulière et significative pour les jeunes de cette tranche d'âge 15 – 24 ans :

- 2002 : 19 tués sur un total de 46
- 2007 : 9 tués sur un total de 41
- 2008 : 4 tués sur un total de 15

En 2003, année de pointe pour cette période, ils représentaient la moitié des tués en Ardèche, soit le double de la moyenne nationale (25,8 %).

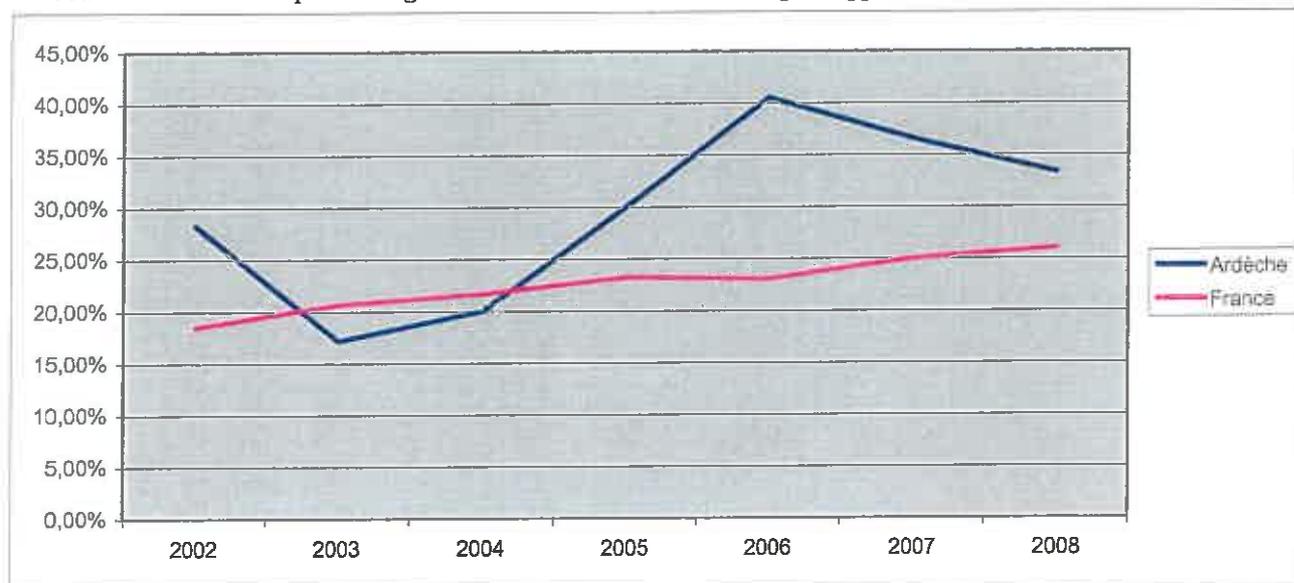
Malgré cette baisse significative, ces jeunes de 15-24 ans représentent toujours en 2008 une part importante des victimes comme au niveau national :

- Pour les tués : 26,7 % en Ardèche (4 sur 15) et **26.7 %** en France métropolitaine
- Pour les blessés : **22.9 %** en Ardèche (**63 sur 275**) et **30 %** en France métropolitaine.

Pour l'année 2008, cette baisse se poursuit en Ardèche contrairement à la moyenne nationale (+1,7 % pour la France).

5.2 enjeu « deux-roues motorisés »

Courbe d'évolution du pourcentage des tués à deux-roues motorisés par rapport au total des victimes



(données concerto)

Pour la période 2002-2008, l'augmentation du nombre de personnes tuées à deux-roues motorisés par rapport au nombre total de tués est importante et beaucoup plus marquée dans le département qu'au plan national. Sur la période 2002 – 2008, ils représentent **29 % des tués en Ardèche (23 % au niveau national)** soit en moyenne **10 usagers de deux-roues motorisés par an**.

En 2006, année de pointe, en Ardèche ils représentaient 40 % des tués sur la route, proportion représentant presque le double de la moyenne nationale.

Le nombre d'accidents de motos et de cyclomoteurs est en baisse de **-38 %** sur la période 2002 à 2008 : 134 en 2002 et **83** en 2008.

Par contre, le nombre de tués motards et cyclomotoristes est stable sur la période 2002 à 2007 : 13 en 2002 et 15 en 2007 et pour 2008 en baisse significative : 4

Le nombre de blessés total pour ces deux catégories d'usagers « deux-roues motorisés » est en baisse importante – 49 % : 164 en 2002 et 82 en 2008

L'évolution des accidentés motards se répartit en deux catégories de tranches d'âges :

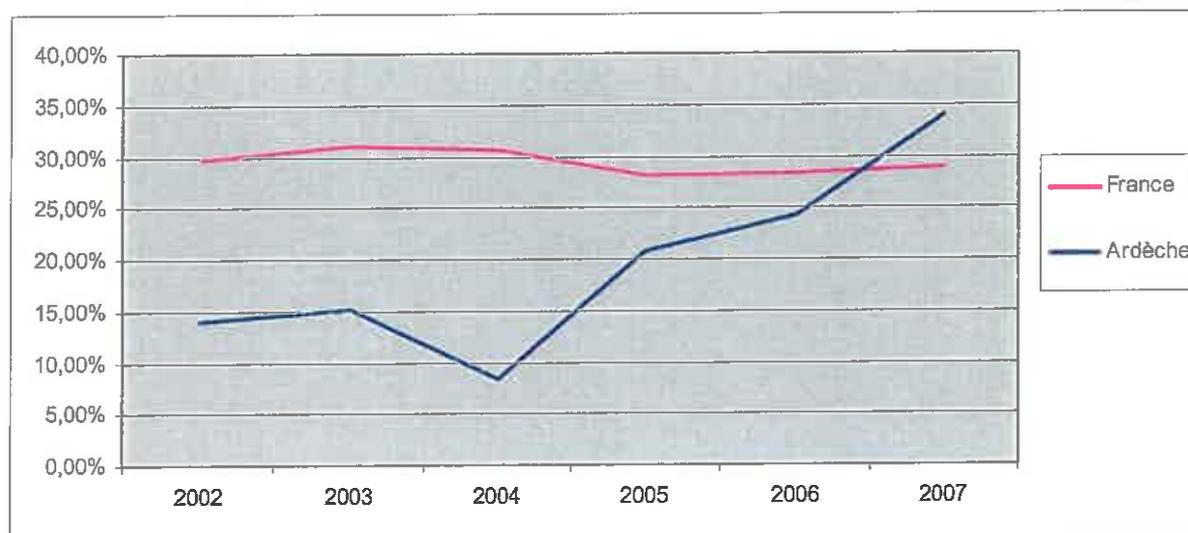
- **46%** pour les 18-35 ans,
- **54 %** pour les 36-49 ans.

Depuis 2007, le nombre de motards et cyclomotoristes tués baisse ; ceux-ci représentaient 37 % des tués (15 usagers sur 41 dont 12 motards), niveau encore supérieur de 12 points par rapport au niveau national (25 %). En 2008, ils représentent 5 usagers dont 4 motards.

La cause essentielle des accidents de deux roues motorisés est la vitesse excessive au regard de la configuration des routes, du climat ou des conditions de circulation (trafic, en ou hors agglomération, croisement ou dépassement).

5.3 enjeu « alcool »

Courbe d'évolution du pourcentage des accidents mortels dus à l'alcool par rapport au total des accidents mortels (l'année 2008 n'apparaît pas en raison de l'absence d'accident mortel provoqué par l'alcool)



(données concerto)

Pour la période 2002 – 2007, l'augmentation du nombre d'accidents mortels due à l'alcool est préoccupante. Cependant sur cette période les tués ayant consommé de l'alcool représentent 19,4 % des accidents mortels en Ardèche, soit un niveau inférieur au pourcentage national : 29,5 %. En 2008, il n'y a pas eu d'accident mortel lié à l'alcool.

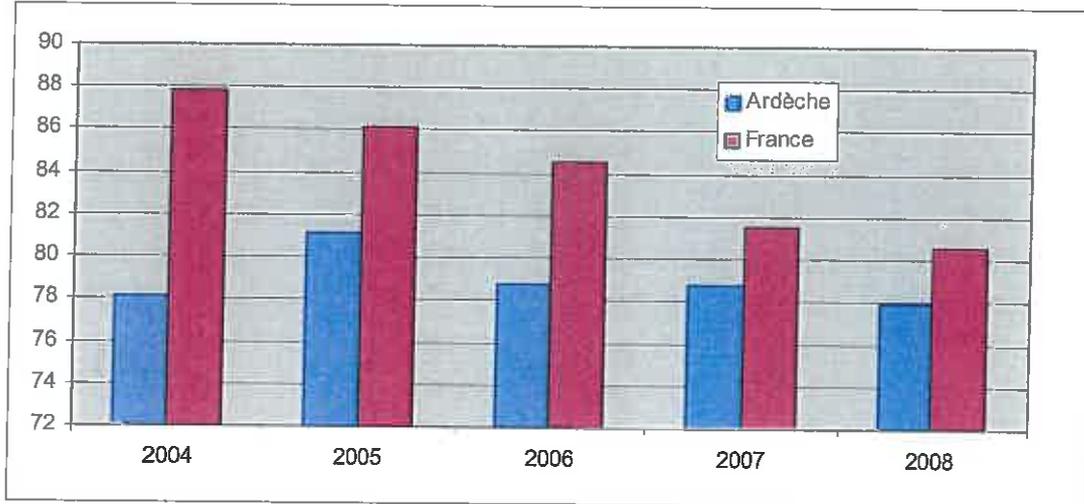
Bien qu'inférieure à la moyenne nationale, la part de l'alcool dans les accidents mortels est en très nette augmentation en Ardèche depuis 2004 (+ 20 points entre 2004 et 2007). Ceci confirme le danger que représente l'alcool pour les usagers des routes ardéchoises.

Cette étude statistique doit cependant être relativisée. En effet, les événements étudiés étant limités, une légère variation de leur nombre conduit à un pourcentage élevé en terme d'évolution.

Les forces de l'ordre, lors des contrôles ou des interpellations, observent soit des dépassements d'alcoolémies limités (le verre de trop), soit des dépassements très importants (ivresse totale / taux supérieur à 1,5 g/l de sang). Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels (supérieure à 2 g/l) sont plus élevées que pour les accidents corporels (1,78 g/l en moyenne).

5.4 enjeu « vitesse »

Graphe d'évolution des vitesses moyennes calculées de 2004 à 2008



(chiffres issus de stations de mesures sur routes départementales, des constats de la gendarmerie et de bilans annuels de sécurité routière)

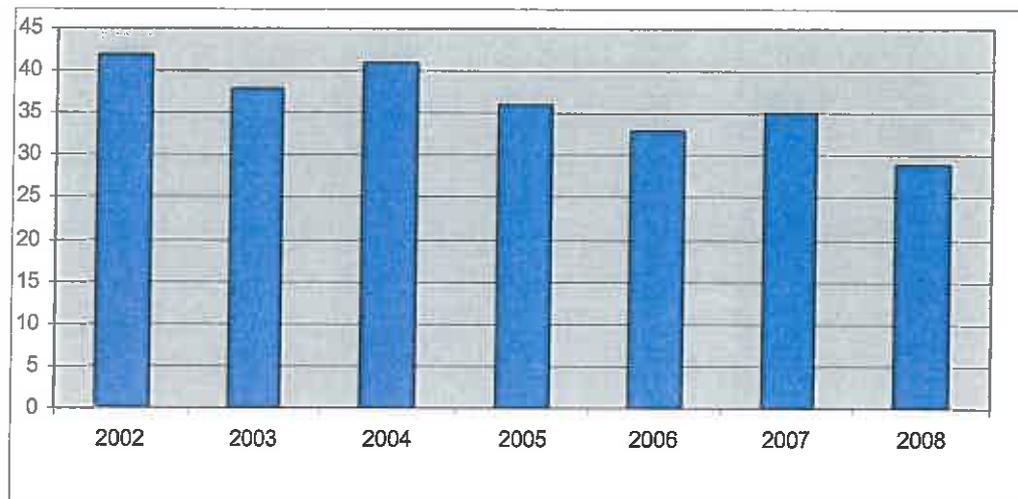
Les vitesses moyennes calculées en Ardèche sur les routes départementales sont stables mais inférieures au niveau national compte tenu de la configuration du réseau routier.

La vitesse apparaît comme une cause de l'accident dans la majorité des cas pour ne pas dire dans tous. Elle est souvent un phénomène aggravant car non adaptée à la configuration des lieux, au type de véhicule, aux conditions de circulation (fort trafic, agglomération, croisement ou encore dépassement) et aux conditions météorologiques. La vitesse constitue également la cause essentielle des accidents des deux-roues motorisés.

Il est très difficile d'estimer les vitesses pratiquées après un accident. Les forces de l'ordre concluent souvent à une vitesse excessive en raison des circonstances qui entourent ou se dégagent de l'accident.

5.5 enjeu « risque routier professionnel »

Courbe d'évolution des accidents routiers corporels professionnels (trajets professionnels et trajets domicile - travail)



(données concerto)

Pour la période 2002 – 2008, le nombre annuel d'accidents corporels au cours de trajets professionnels et de trajets domicile travail est stable. Ils représentent 30 % du nombre total des accidents et des tués sur la période 2002 – 2008. La répartition par type de déplacement est la suivante : 12 % pour les trajets professionnels et 18 % pour les trajets domicile-travail.

Pour les accidents mortels, leur nombre est très fluctuant d'une année sur l'autre. En moyenne sur cette période, en Ardèche, ils représentent 29 % des accidents mortels.

Les secteurs les plus touchés par ces accidents en Ardèche sont :

- 1) le secteur BTP,
- 2) les industries de service et le travail temporaire,
- 3) les services et commerces.

6 Orientations d'actions

6.1 Orientations générales à tous les enjeux

- **Mieux communiquer pour faire connaître les causes des accidents :**

communiquer et faire connaître les documents et sites Internet relatives à ces données

- **Mieux communiquer sur les actions de prévention et de contrôles :**

sensibiliser les usagers :

- sur les risques routiers pour qu'ils améliorent leur comportement et l'adaptent aux particularités locales,
- sur la nécessité de respecter les autres usagers et de partager l'espace public.

- **Renforcer le partenariat avec les élus :**

sensibilisation et formation (limitation de vitesse, aménagements, alcool, ...)

6.2 Orientations d'actions par domaines

6.2.1 Enjeu « jeunes »

- **Mieux communiquer sur les actions de prévention :**

pour sensibiliser les adultes et les parents qui doivent montrer l'exemple.

- **Continuer et renforcer les actions de sensibilisation, de formation et de communication** dans tous les lieux et moments de « concentration des jeunes » via :

- les accueils collectifs de mineurs pendant les vacances (routes sinueuses ou déclivité importante).
- les établissements scolaires (outils de sensibilisation/formation pendant les formations ASSR).
- les Maires des communes (affichages communes rurales).
- le mouvement sportif (mobilité et festivité du sportif).

Elles ont l'avantage de toucher un nombre important de jeunes dans un même lieu. Elles mettent également le jeune au contact des acteurs institutionnels de la sécurité routière, qu'ils relèvent des institutions étatiques (gendarme et policier), territoriales ou associatives.

6.2.2 Enjeu « deux-roues motorisés »

- **Mieux connaître les causes détaillées des accidents**

impliquant au moins un deux-roues motorisé : pour adapter les actions et la communication aux besoins et proposer éventuellement des améliorations d'aménagements aux gestionnaires routiers

- **Continuer et renforcer les actions de sensibilisation, de formation et de communication**

auprès des usagers de deux roues motorisés tant pour les motos que pour les cyclomoteurs et scooters (équipements du conducteur et de la machine, comportements sur la route, ...)

6.2.3 Enjeu « alcool »

Continuer et renforcer la prévention, la communication et l'information :

- auprès des jeunes scolarisés par l'intermédiaire des établissements scolaires et non scolarisés par l'intermédiaire des MJC, Missions Locales, associations de quartier, centres de formation, organisateurs d'événements festifs, maires, ...
- auprès des 30-60 ans par l'intermédiaire des entreprises, administrations, ... , des assureurs et en transversal par tous lors d'actions de sécurité routière.

6.2.4 Enjeu « vitesse »

- **Renforcer le partenariat avec les gestionnaires routiers et les autorités ayant le pouvoir de police de la circulation :**

information, aménagements, revêtement de chaussées, signalisation : entrées d'agglomération, implantation des limitations de vitesse (pertinence et harmonisation des vitesses pour une meilleure lisibilité et compréhension de ces limitations par les usagers - Commissions Consultatives des Usagers sur la Signalisation Routière).

- **Continuer et renforcer la prévention, la communication, la formation et l'information en partenariat avec :**

- les assureurs et partenaires actuels sur les risques engendrés par les vitesses non adaptées (excessives ou faibles) pour améliorer l'information délivrée aux personnes concernées (ex : séances de rappel des règles de conduite, accompagnement pédagogique avec simulateurs deux-roues motorisés, approche pédagogique lors des actions, ...),

- les revendeurs de deux roues motorisés pour mieux informer leurs clients sur les équipements de sécurité, l'entretien du véhicule, les règles élémentaires de comportement et sur les conséquences engendrées par leur modification.
- **Continuer et renforcer les actions de contrôles, sanctions et alternatives :**
- sensibiliser sur le danger des habitudes et sur la nécessité d'adapter sa vitesse au lieu, au véhicule et aux conditions de circulation (trafic et météo).

6.2.5 Enjeu « risque routier professionnel »

- **Mieux communiquer, sensibiliser et informer pour faire prendre conscience que le risque routier est un risque professionnel** (trajets domicile – travail et pendant le travail), en partenariat avec :
 - les agences d'intérim sur les risques routiers et leur rôle en matière de sensibilisation des intérimaires sur ces risques,
 - les entreprises et administrations pour promouvoir la réalisation du plan de prévention du risque routier : fiche d'aide technique s'appuyant sur les documents existants (état des lieux, pistes de solution, actions, pilotes, objectifs et délais) et mise en place d'une équipe technique de conseils aux entreprises et administrations,
 - les assureurs et fédérations professionnels pour améliorer l'information des usagers sur les comportements et des entreprises sur la prise en compte du risque professionnel routier dans tous les métiers en utilisant les médiats écrits professionnels existants (CRAM, MSA, fédérations,),
- **Mieux former pour mieux faire prendre en compte le risque routier professionnel :**
 - Mise en place d'un réseau de référents SR aux niveaux de grosses entreprises et de fédération (BTP, CAPEB, FNTR, Communautés de Communes et AMA,) et séances de rappel des règles de conduite pour tous les conducteurs,
 - Mise en place d'une équipe technique référente Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) et des correspondants d'entreprises (formation réalisée par le pôle d'animation régionale).

7 Suivi et évaluation du DGO

7.1 Objectifs pour répondre à ces orientations d'actions

L'orientation stratégique de ce DGO est :

sensibiliser les usagers :

- *sur les risques routiers et les habitudes pour qu'ils améliorent leur comportement et l'adaptent aux particularités locales,*
- *sur la nécessité de respecter les autres usagers et de partager l'espace public afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux fixés.*

Les objectifs à mettre en œuvre pour répondre à l'orientation stratégique et aux orientations d'actions qui en découlent (citées précédemment) sont :

- Développer la communication en matière d'accidentologie aux particularités locales et à tous les usagers de la route,
- Renforcer et promouvoir les actions de prévention, de formation et de contrôle
- Conforter le partenariat avec les services de l'Etat, les élus, les associations, les assureurs et les fédérations professionnels.
- Contribuer à organiser une équipe technique référence pour une meilleure mise en commun des connaissances et une amélioration de l'information.

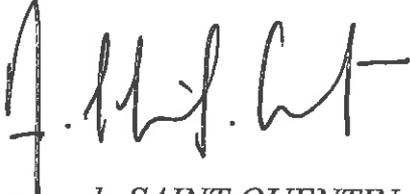
7.2 Indicateurs de suivi des objectifs

- Elaboration du DGO et réactualisation annuelle en 2010, 2011 et 2012 (documents)
- Actions de communication, plaquettes et mise en ligne Internet (Nombre)
- Suivi de la mise en œuvre des actions prioritaires dans le cadre des PDASR 2009, 2010 et 2011 (actions et bilan)
- Actions de contrôles sanctions/préventions (actions et bilan)
- Réunions (nombre et comptes rendus)
- Suivi des activités de l'équipe technique référente (réunions et actions)
- Bilan annuel de l'accidentologie

Signatures

Privas le 21 septembre 2009

Le Préfet de l'Ardèche



Amaury de SAINT QUENTIN

Le Procureur de la République



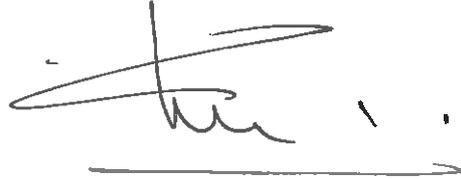
Christophe RAFFIN

Le Président du Conseil général
de l'Ardèche



Pascal TERRASSE

Le Président de l'association des
maires de l'Ardèche



Henri-Jean ARNAUD

Le directeur général de la caisse régionale
d'assurance maladie



Jacques KINER

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100