



# PREFECTURE DE L'AUDE

## DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

2008/2012



# **SOMMAIRE**

## **Préface : Définition du document général d'orientations**

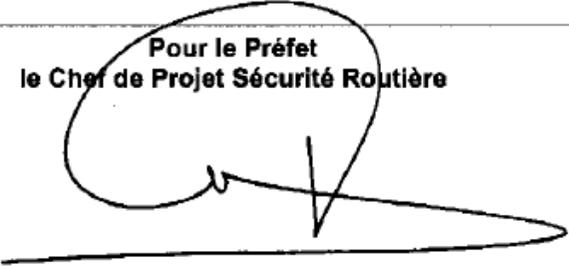
<b>1- LA DEMARCHE D'ELABORATION DANS L'AUDE</b>	<b>5</b>
1.1 Le lancement du DGO	5
1.2 La caractérisation des enjeux	8
1.3 La validation des enjeux	8
1.4 Approfondissement et compréhension des enjeux	9
<b>2- L'ACCIDENTALITE GENERALE DANS L'AUDE</b>	<b>12</b>
2.1 Présentation du département	12
2.2 Caractéristiques générales d'accidentologie	13
<b>3- LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS D'ACTIONS</b>	<b>14</b>
3.1 Objectifs	14
3.2 Alcool	16
3.3 Vitesse	18
3.4 Jeunes	20
3.5 Deux roues motorisés	23
3.6 Seniors	25
<b>4- SUIVI ET EVALUATION DU DGO</b>	<b>27</b>
<b>Remerciements</b>	<b>29</b>
<b>Annexes</b>	<b>30</b>
Présentation et caractérisation des enjeux du département (annexes n°1 à 7)	
Compte-rendus des groupes de travail (annexes n°8 à 12)	

Le Document Général d'Orientations 2008/2012 est avant tout le fruit d'une démarche et d'une réflexion partenariale qui implique tous les acteurs Sécurité Routière sous l'autorité du Préfet de l'Aude. Il fédère, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés. Il formalise la mobilisation des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux autour d'orientations et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national. Les partenaires sont des collectivités territoriales, des associations, des porteurs de projets, des assureurs sociaux du risque professionnel, des services de l'Etat.

Les principaux protagonistes ont adhéré à la démarche proposée et participé de façon concertée à la réalisation de ce Document Général d'Orientations. Des personnes qualifiées oeuvrant dans le domaine de la Sécurité Routière ont été associées aux différentes phases de son élaboration.

**Ainsi, le Document Général d'Orientations, sera le document de référence pour les années 2008 à 2012, véritable engagement collectif pour l'amélioration de la Sécurité Routière dans le département de l'Aude.**

Pour le Préfet  
le Chef de Projet Sécurité Routière



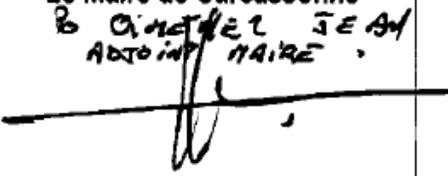
Pierre CORON

Pour le Président du Conseil Général  
le Vice-Président



Hervé BARO

Le Maire de Carcassonne  
B. CAMEL JEAN  
ADJOINT MAIRE



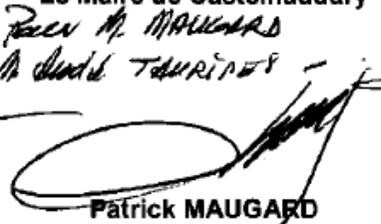
Gérard LARRAT

Le Député Maire de Narbonne



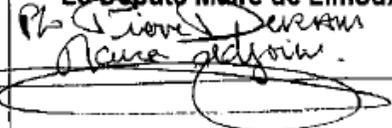
Jacques BASCOU

Le Maire de Castelnaudary  
Patrick MAUGARD  
M. André TAURINES



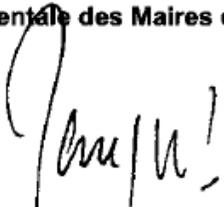
Patrick MAUGARD

Le Député Maire de Limoux  
Philippe DURAN  
Adjoint Maire



Jean-Paul DUPRE

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



Patrick MAUGARD

Pour le Directeur de la Caisse Régionale  
d'Assurance Maladie du Languedoc Roussillon



Guy DUMOULIN

Le Directeur Général de la Fédération  
Mutualité Sociale Agricole du Grand Sud



Renaud PUJOL

# DEFINITION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

## **LE CONTEXTE :**

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

**Dans ce contexte, chaque département se devait de définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 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'atteinte des objectifs fixés.**

## **LES OBJECTIFS DU DGO :**

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, 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'Etat 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 ont été associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre.

**LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

# 1- LA DEMARCHE D'ELABORATION DANS LE DEPARTEMENT DE L'AUDE

## 1.1 – LE LANCEMENT DU DGO (mai 2008)

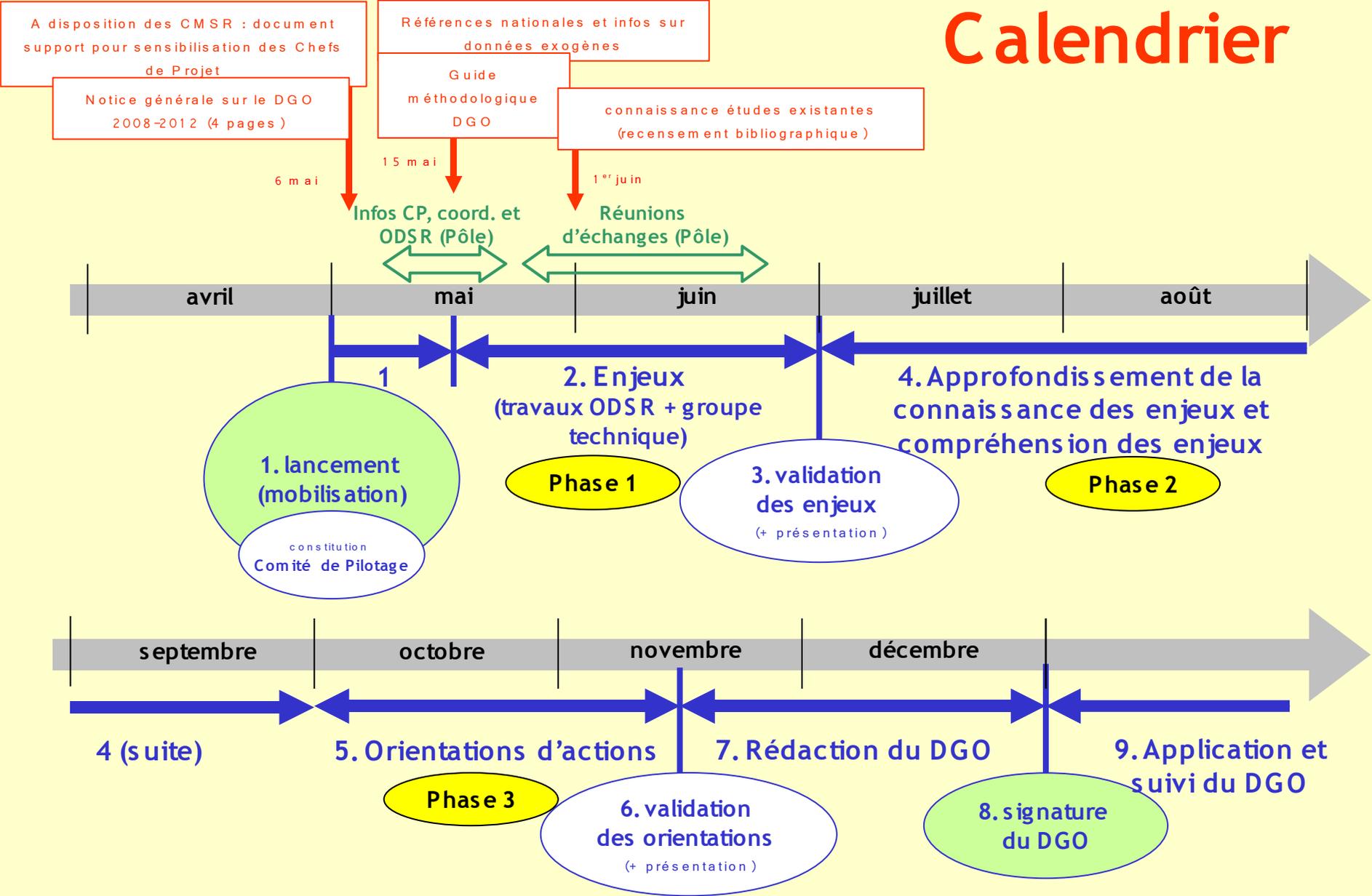
Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité routière (PDASR), et à son suivi, un Comité de Pilotage, animé par le Chef de Projet Sécurité Routière, a été créé.

Le Comité de Pilotage, constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs sociaux du risque professionnel, avait pour mission de proposer à Monsieur le Préfet les enjeux et les orientations d'actions à valider.

Il est composé comme suit :

Monsieur Pierre CORON, Chef de Projet Sécurité Routière,  
Madame Florence GUILLIEN, Coordinatrice Sécurité Routière,  
Monsieur Vincent MONTEL, Direction Départementale de l'Équipement,  
Monsieur Hervé BARO, Conseil Général,  
Monsieur André TAURINES, Ville de Castelnaudary,  
Monsieur GIMENEZ, Ville de Carcassonne,  
Monsieur Pierre DURAND, Ville de Limoux,  
Monsieur GALINIER, Ville de Narbonne,  
Monsieur Guy DUMOULIN, Caisse Régionale d'Assurance Maladie,  
Monsieur MAUGARD, Association des Maires de l'Aude,  
Madame Florence DEVYNCK, Mutualité Sociale Agricole.

# Calendrier



# Étapes

## 1. Lancement du DGO (mobilisation)

---

### 2. Caractérisation des enjeux

(analyse et premiers approfondissements)

### 3. Validation des enjeux

---

Phase 1

### 4. Compréhension des enjeux

---

Phase 2

### 5. Définition des orientations d'actions

### 6. Validation des orientations d'actions

---

Phase 3

### 7. Rédaction du DGO

### 8. Signature du DGO

## 9. Application et suivi du DGO

## 1.2 – CARACTERISATION DES ENJEUX (juin 2008)

L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan accidentologique et d'un premier approfondissement permettant de connaître les problèmes.

L'étude d'enjeux, commandée par le Préfet de l'Aude, a été réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement, selon plusieurs phases :

- bilan accidentologique de la situation existante : analyses spatiales, analyses thématiques et analyses chronologiques,
- analyse du bilan et l'approfondissement des enjeux : démarche itérative par une analyse qui ne porte que sur un thème particulier avec introduction de données complémentaires aux données accidents,
- hiérarchisation et le choix des enjeux : analyse multicritères sur des aspects techniques.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devait caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. L'étude menée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a permis de mettre en évidence l'importance de ces quatre enjeux au niveau départemental et de les retenir pour propositions au Comité de Pilotage.

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pouvaient être retenus en complément des enjeux nationaux. Ainsi, l'analyse des données liées à l'accidentologie du département de l'Aude a permis l'émergence d'un enjeu supplémentaire pour le département : les seniors.

Cet enjeu est donc devenu le cinquième proposé au Comité de Pilotage.

## 1.3 – VALIDATION DES ENJEUX (juillet 2008)

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'État, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes.

La réunion du Comité de Pilotage en vue de la validation des enjeux s'est déroulée le 1er juillet 2008 en Préfecture.

Ainsi, le département de l'Aude a retenu cinq enjeux : l'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux roues motorisés et les seniors.

## 1.4 – APPROFONDISSEMENT ET COMPREHENSION DES ENJEUX (juillet à octobre 2008)

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux par le Comité de Pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques ont été invités à participer à cette réflexion dans le cadre d'un groupe de travail par enjeu.

Des lettres de mission ont été adressées aux personnalités pressenties pour être pilotes, copilotes ou participants d'un groupe de travail. Ces courriers rappelaient l'objectif national, l'importance de la démarche partenariale et sollicitaient leurs destinataires pour mener les travaux de réflexion du groupe de travail concerné ou l'intégrer. Pour les pilotes et copilotes, les lettres de mission s'accompagnaient d'une feuille de route qui présentait les objectifs attendus et la composition du groupe de travail.

Une première réunion de travail, commune aux participants des cinq groupes de travail constitués, s'est déroulée le 5 septembre 2008. Animée par Florence GUILLIEN, Coordinatrice Sécurité Routière, cette réunion avait pour objectif de présenter la démarche et la procédure d'élaboration du DGO. Des dossiers documentaires, composés notamment de données statistiques et différenciés selon l'enjeu ont été remis aux participants.

A l'initiative des pilotes et copilotes, chaque groupe de travail s'est ensuite réuni deux fois. Ces réunions ont démontré la motivation des participants, la richesse des échanges et des connaissances apportées par chacun. A contrario, leur bon déroulement a été pénalisé par des délais serrés et un absentéisme substantiel.

### GRUPE TECHNIQUE

Pilote :	Mathieu VIARD	ODSR
Membres :	Gérard WABLE	Escadron départemental de sécurité routière
	Alain SOUAL	Direction départementale sécurité publique
	Eric VIDAL	Conseil général
	Guillaume VINCENT	Association des maires
	Jean-Pierre ALFONSO	Mutualité sociale agricole
	Guy DUMOULIN	Caisse régionale assurance maladie)
	François HEBERT	Justice

**GROUPE DE TRAVAIL « ALCOOL »**

Pilote :	Isabelle LAHARIE	Direction départementale affaires sanitaires et sociales
Copilote :	Eric BERNARDINI	Centre Hospitalier de Carcassonne/ Centre d'alcoologie
Membres :	Michel ALDEGUER	Police municipale de Carcassonne
	Jérôme RIFFE	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
	Patrick DUFOUR	Association La Rivière
	Patrick PASSEBOSC	Association Familles rurales
	Laurent GUIARD	Fédération française du bâtiment
	Thierry RUIZ	UNOSTRA
	Françoise GLEYZE	FNTR
	Pascale ORIOL	Représentant des caves coopératives
	Patrick CAGNET	Grande distribution centre Leclerc Carcassonne

**GROUPE DE TRAVAIL « VITESSE »**

Pilote :	Alain SOUAL	Police Nationale
Copilote :	Valérie MEDEL	Conseil général
Membres :	Gérard WABLE	Escadron départemental de sécurité routière
	Hugo MEDRANO	Autoroutes du sud de la France
	Jean-Pierre ALFONSO	Mutualité sociale agricole
	Laure FOULQUIER	SDIS
	Alain FABRE	UNOSTRA
	Francis GALGAN	FNTR
	Yves SEGUY	Auto-école

### **GROUPE DE TRAVAIL « JEUNES »**

Pilote :	Lydia COZZOLI	Éducation Nationale
Copilote :	Gabrielle ROUGER	Direction départementale jeunesse et sports
Membres :	Sophie LELEU	Centre éducation routière MARTY
	Rémi BUSTO	Direction départementale protection judiciaire de la jeunesse
	Joël MAUREL	MAIF
	Manuel FERNANDEZ	Police municipale de Leucate
	Jean ROUDIERE	Association Prévention Routière
	Mahire MARURAI	CODES
	Docteur GRESLE	CCAA/centre hospitalier Antoine Gayraud Carcassonne
	Claude SOULA	CIDJA
	Christiane CATHALA	CEPA/CFPTA Lycée Charlemagne Carcassonne

### **GROUPE DE TRAVAIL « DEUX ROUES MOTORISES »**

Pilote :	Jean-Yves LOMBARD	Escadron départemental de sécurité routière
Copilote :	Eric VIDAL	Conseil général
Membres :	Jean-François PARIS	Fédération Française des Motards en Colère
	Gilles SOLER	LA POSTE
	Michel CATHARY	Moto club de Palaja

### **GROUPE DE TRAVAIL « SENIORS »**

Pilote :	Laurence DEMEZIERES	Mutualité Sociale Agricole
Copilote :	Francis MOULIN	Intervenant départemental sécurité routière
Membres :	Sylvia PEZAREIX	Mutualité sociale agricole
	Daniel ASECIO	AGIR ABCD
	Marcel GUISET	Association de retraités LA POSTE
	André TAURINES	Ville de Castelnaudary
	M GARRIGUE	Ville de Castelnaudary
	Brigitte THOMAS	Médecin centre hospitalier Narbonne
	Jean GIEULES	Ainés ruraux

## 2- L'ACCIDENTALITE GENERALE DU DEPARTEMENT

### 2.1 - PRESENTATION DU DEPARTEMENT

#### **DESCRIPTION GÉNÉRALE**

D'une superficie de 6 139 km<sup>2</sup>, le département de l'Aude est peuplé de 339 500 habitants (estimation INSEE juillet 2006). Il est composé de 438 communes dont 321 ont moins de 1 000 habitants. Seules les villes de Narbonne et Carcassonne ont une population supérieure à 40 000 habitants avec respectivement 51 300 hab. et 44 000 hab. (estimation INSEE juillet 2005). Au troisième rang, on note la ville de Castelnaudary avec 10 851 hab. suivie de Limoux (9 411 hab.) et Lézignan (8 266 hab.). La densité du département est de 55 habitants au km<sup>2</sup>. Comme le montre la carte de répartition de la population (se reporter à l'annexe 1), la population est concentrée autour des grands axes routiers.

Le département de l'Aude se situe entre Montagne Noire et chaîne des Pyrénées, à la limite de la région Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Il est entouré des départements de la Haute-Garonne à l'ouest, de l'Hérault à l'est et des Pyrénées-Orientales au sud est. A ce titre, il est traversé d'Est en Ouest et du Nord au Sud par de nombreux véhicules de transit.

Le département de l'Aude connaît une expansion démographique de +1,55% par an. Cependant, la population audoise peut être qualifiée de vieillissante car :

- plus d'un quart a plus de 60 ans,
- l'espérance de vie à la naissance est plus élevée que la moyenne nationale,
- le taux de natalité est inférieur à celui constaté en France.

#### **INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES**

Le réseau routier départemental, long de 4 327 km de routes départementales comprend 213 km d'ex routes nationales. La quasi-totalité des ex RN est parallèle au tracé autoroutier (155 km).

Les axes les plus fréquentés sont les portions autoroutières A9 de la limite des Pyrénées Orientales à la limite de l'Hérault et A61 de la limite de la Haute-Garonne à Narbonne ainsi que la RD6009 sur la déviation de Narbonne (se reporter à l'annexe 1). A l'inverse le trafic le moins dense concerne la RD118 de la limite du Tarn à Carcassonne.

#### **PARC AUTOMOBILE - ÉVOLUTION SUR 5 ANS (tous véhicules confondus)**

Le parc automobile du département de l'Aude est en légère croissance. Les immatriculations des véhicules d'occasion sont environ quatre fois supérieures à celles des véhicules neufs (se reporter à l'annexe 1).

## 2.2 - CARACTERISTIQUES GENERALES D'ACCIDENTOLOGIE

(se reporter à l'annexe 2)

### **EVOLUTION DES ACCIDENTS DANS L'AUDE**

Une baisse conséquente du nombre d'accidents corporels est constatée entre 2001 et 2004 mais après une période irrégulière entre 2004 et 2006, l'année 2007 se traduit par une augmentation non négligeable de ces accidents.

De même, après une baisse entre 2001 et 2004, les blessés hospitalisés sont en progression de 2004 à 2007 avec toutefois un ralenti sur les deux dernières années.

Le nombre de tués est proche de 55 par an avec une stabilisation au cours des trois dernières années.

### **LE BILAN ACCIDENTOLOGIQUE DE LA SITUATION EXISTANTE**

Sur la période 2002/2006, le nombre d'accidents dans le département de l'Aude s'élève à 1644 dont 246 mortels.

Sur la même période le nombre de victimes est de 278 (4709 au plan national) et le nombre de blessés non hospitalisés est un tiers supérieur au nombre de blessés hospitalisés.

L'indicateur de gravité (nombre de tués/nombre d'accidentsx100) du département de l'Aude est de 16,9 contre 5,86 sur le plan national.

## 3– LES ENJEUX ET ORIENTATIONS D' ACTIONS

Une orientation d'actions, relative à un enjeu déterminé, doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit donc permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

Quelque soit l'enjeu, les orientations d'actions ont été recherchées et déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

### 3.1 - OBJECTIFS

Considérant que les chiffres relatifs aux nombres de tués par an sont inférieurs à 100, il ne serait pas opportun qu'un département fixe ses objectifs de la manière suivante :

- une diminution régulière du nombre de tués de x % par an,
- une diminution du nombre de tués de x % en 2012 par rapport à 2007,
- un nombre de victimes de y en 2012.

Un objectif ne peut pas non plus être fixé par rapport au nombre d'accidents corporels ou de blessés car ces chiffres dépendent de la qualité de renseignement des accidents corporels (cf indicateurs de référence sur la qualité du BAAC) et cette qualité peut évoluer au cours de la période.

Pour fixer un objectif qui ne soit pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année, il est proposé de raisonner en comparant la moyenne 2009-2012 à la moyenne 2004-2007. En conséquence, les départements peuvent procéder de la manière suivante : l'objectif de 3 000 tués en France en 2012 équivaut à une diminution de 8,3 % par an du nombre de tués et une diminution de 32,2 % du nombre de victimes sur la période 2009-2012 par rapport à 2004-2007. Ainsi pour atteindre cet objectif, il faudrait que sur la période 2009-2012 le nombre de tués dans chaque département soit diminué de 32,2 % par rapport à celui de la période 2004-2007.

Par exemple un département qui a eu 300 tués sur la période 2004-2007 peut se fixer pour objectif un nombre de tués pour la période 2009-2012 égal à  $(100 \% - 32,2 \%) * 300 = 203$  tués.

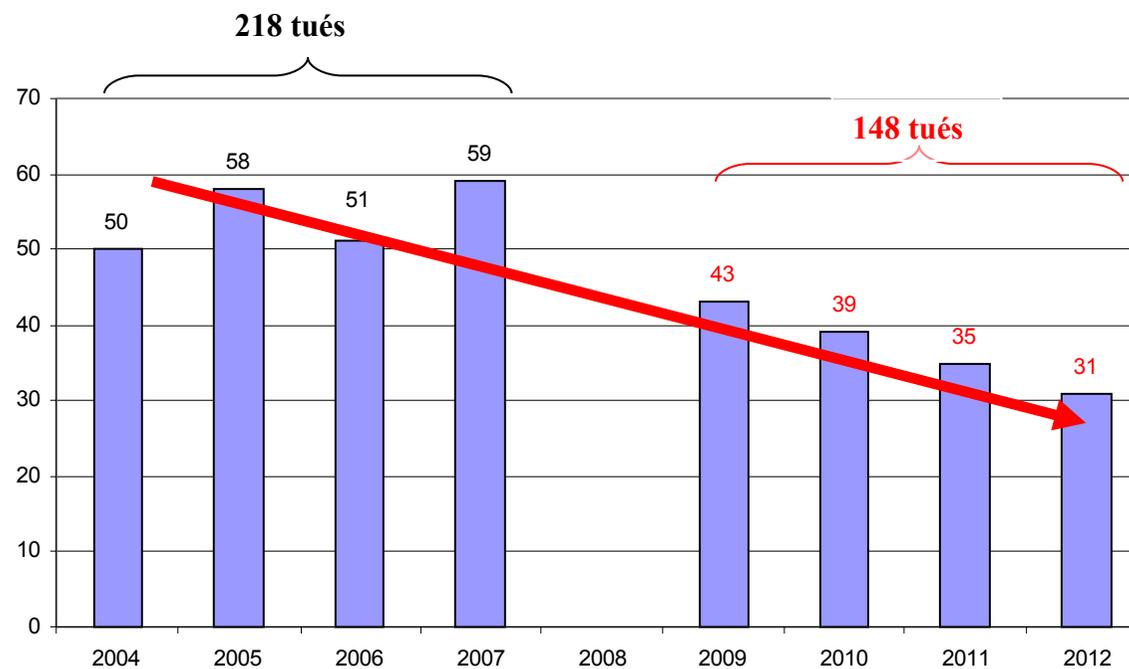
## OBJECTIF DU DÉPARTEMENT DE L'AUDE

### STATISTIQUES 2004-2007

2004 : 50 tués  
2005 : 58 tués  
2006 : 51 tués  
2007 : 59 tués

**TOTAL 2004-2007 : 218 tués** (moyenne 55 tués par an)

**OBJECTIF 2009-2012 : 218 tués x (100%-32,2%)= 148 tués** (moyenne **37 tués par an**)



## 3.2 - ENJEU ALCOOL

### **SYNTHESE** : (se reporter à l'annexe 3)

Le nombre d'accidents impliquant des conducteurs alcoolisés sur la période 2003/2007 représente **18% du total des accidents** et **25,8% des tués**.

De plus, **76% des accidents** dont le conducteur est en infraction ou délit ont lieu **en rase campagne**.

Entre 2003 et 2007 les accidents dus à l'alcool ont eu lieu pour **61,7% d'entre eux la nuit**.

La tranche d'âge **25-59 ans** représente **60,6% des tués (T)**, **54,6% des Blessés Hospitalisés (BH)** et **61,4% des Blessés Non Hospitalisés (BNH)**.

**Un pic** des accidents dus à l'alcool est constaté **en juillet et août**, la répartition des accidents est équilibrée sur toute la semaine avec une **nette augmentation les week-end-end (du vendredi au dimanche)**.

Enfin, **une concentration des accidents** avec alcool apparaît sur la période de **22h00 à 6h00 du matin**

### **GISEMENTS DE PROGRES** :

Le groupe de travail a identifié les gisements de progrès suivants :

- L'alcool (et les produits psycho-actifs) en milieu festif
- L'alcool (et les produits psycho-actifs) en milieu professionnel (y compris apprentissage)
- Insuffisance de prévention et de communication sur les lieux et périodes à risques
- Dangers des interactions médicaments/alcool
- Récidive dans la consommation d'alcool (et de produits psycho-actifs)

**ORIENTATIONS D'ACTIONS** : Pour chaque gisement de progrès, le groupe de travail a proposé les orientations d'actions suivantes :

#### **L'alcool (et produits psycho-actifs) en milieu festif**

- Impliquer les élus ainsi que les membres des comités des fêtes
- Créer une charte « village en fête »
- Former des adultes relais dans le milieu sportif
- Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie et les lieux de dégrisement et de repos après les moments festifs
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs

#### **L'alcool (et produits psycho-actifs) en milieu professionnel (y compris apprentissage)**

- Renforcer le tiers temps « prévention » des médecins du travail
- Former des adultes / jeunes relais sur site
- Permettre la rédaction de protocoles et procédures sur « alcool et conduite » au sein des différents lieux (le règlement intérieur des entreprises pourrait promouvoir un taux d'alcool égal à zéro)
- Mobiliser les entreprises et les professionnels de la santé sur le risque alcool

#### **Insuffisance de prévention et de communication sur les lieux et périodes à risques**

- Protéger, informer, communiquer dans les lieux où sont achetées et consommées des boissons alcoolisées
- Informer , sensibiliser, mobiliser, contrôler les débitants d'alcool
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants

#### **Dangers des interactions médicaments/alcool**

- Mettre en place des actions de formation continue pour les professionnels de santé
- Développer des outils de communication avec l'Union Régionale des Caisses d'Assurance Maladie , les CPAM et l'Union Régionale des Médecins Libéraux, la DRTEFP, l'ORST (plan de santé au travail)

#### **Récidive dans la consommation d'alcool (et de produits psycho-actifs)**

- Prévenir la récurrence
- Sensibiliser et former le monde éducatif et judiciaire

### 3.3 - ENJEU VITESSE

**SYNTHESE** : (se reporter à l'annexe 4)

Le taux de dépassement de plus de 10km/h pour les VL est en amélioration.

De plus, les vitesses moyennes ont baissé sur la quasi-totalité des réseaux à l'exception des autoroutes de liaison et artères en centre-ville

Depuis 2006, il y a diminution de la proportion des grands excès de vitesse mais également une nette augmentation des contrôles aléatoires (= plus de 62% de l'ensemble des contrôles)

#### **GISEMENTS DE PROGRES** :

Le groupe de travail a identifié les gisements de progrès suivants :

- Déficience de l'enseignement des bases de sécurité routière en milieu scolaire
- Défaut de conscience des vitesses pratiquées et des conséquences d'une vitesse inadaptée
- Puissance des moteurs VL inadaptée pour les jeunes conducteurs
- Vitesse inadaptée des deux roues motorisés inférieurs à 125cc

**ORIENTATIONS D'ACTIONS** : Pour chaque gisement de progrès, le groupe de travail a proposé les orientations d'actions suivantes :

#### **Déficience de l'enseignement des bases de SR en milieu scolaire**

- Communiquer sur la signalisation routière et les nouveautés
- Apprendre le code de la route dès le plus jeune âge

#### **Défaut de conscience des vitesses pratiquées et des conséquences d'une vitesse inadaptée**

- Contrôler les vitesses après période de sensibilisation des conducteurs (à l'aide de panneaux mobiles)
- Communiquer sur les risques et les sanctions (média, BD,...)
- Transformer les sanctions contraventionnelles ou délictuelles en peines de substitutions (sous forme de TIG)
- Impliquer les collectivités locales et territoriales pour des aménagements urbains pertinents et cohérents avec la signalisation

#### **Puissance des moteurs VL inadaptée pour les jeunes conducteurs**

- Impliquer les assureurs et auto écoles autour du nouveau conducteur pour le sensibiliser aux risques d'une vitesse inadaptée (pendant ou à l'issue de la formation)
- Favoriser les stages de conduite en situations difficiles

#### **Vitesse inadaptée des 2RM inférieurs à 125cc**

- Favoriser les contrôles techniques
- Contrôles des cyclos et des concessionnaires

### 3.4 - ENJEU JEUNES

#### **SYNTHESE :** (se reporter à l'annexe 5)

Le nombre d'accidents impliquant les jeunes conducteurs de 14 à 24 ans représente **36,5% du total des accidents** de la circulation sur la période 2003/2007.

Ils ont occasionnés **32% des tués et 41,7% des blessés hospitalisés**.

87% des accidents impliquant les conducteurs âgés de 14 à 24 ans ont lieu sur les routes départementales ou communales et **60,5% hors agglomération**.

Enfin, 62 conducteurs sur les 461 mesurés présentaient une alcoolémie supérieure au taux légal - soit **13,44%**.

#### **GISEMENTS DE PROGRES :**

Le groupe de travail a identifié les gisements de progrès suivants :

- Consommation d'alcool dans les lieux festifs
- Comportement à risque et/ou non respect du code de la route
- Débridage des deux roues motorisés

**ORIENTATIONS D' ACTIONS :** Pour chaque gisement de progrès, le groupe de travail a proposé les orientations d'actions suivantes :

### **Consommation d'alcool dans les lieux festifs**

- Mieux connaître les caractéristiques des accidents avec alcool
- Informer sur la dangerosité de l'abus
- Favoriser la mise en place de cellule médicale sur les lieux festifs
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie
- Respecter le Continuum éducatif
- Impliquer fortement les collectivités territoriales, les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants lors de l'organisation de manifestations festives
- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs (y compris les parents) : travail sur les représentations liées au risque alcool
- Mettre en œuvre le volet alcool du Plan Départemental de Contrôle Routier (PDCR)
- Accentuer les contrôles d'interdiction de vente d'alcool aux mineurs
- Informer , sensibiliser, mobiliser, contrôler les débitants d'alcool
- Accentuer les contrôles d'accès des mineurs aux boîtes de nuit

### **Comportement à risque et/ou non respect du code de la route**

- Améliorer la lecture de la route
- Communiquer de façon simple et ciblée
- Respecter le Continuum éducatif
- Uniformiser la formation des bénévoles
- Développer et valoriser les comportements citoyens (partage de la route et respect de la règle)
- Instaurer et développer les rendez-vous post permis
- Améliorer la formation du conducteur par la promotion de l'AAC
- Evaluer et mettre à niveau les conducteurs accompagnant lors des rendez-vous pédagogiques dans le cadre de l'AAC
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA)

## Débridage des cyclomoteurs

- Communiquer
- Contrôler les cyclomoteurs et les concessionnaires
- Impliquer les auto et moto écoles et concessionnaires en tant que relais de sensibilisation
- Mobiliser, sensibiliser l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs (y compris les parents)

### 3.5 - ENJEU DEUX ROUES MOTORISES (2RM)

#### **SYNTHESE** : (se reporter à l'annexe 6)

De manière globale, le taux de gravité en milieu urbain est de **5,64** et de **16,08** en rase campagne.

Entre 2003 et 2007 les accidents mortels des deux roues motorisés sont **2 fois plus importants le jour que la nuit** : 32 accidents mortels de jour et 16 de nuit. Les hommes sont **6 fois plus concernés** que les femmes (432 H et 70 F).

Les tués en deux roues motorisés représentent **18,61%** du nombre total des tués total (51 sur 274).

En ce qui concerne le **port du casque**, **95%** des victimes sont porteuses de leur casque (457 sur 478). Sur les 27 victimes qui ne portaient pas le casque, 3 sont décédées.

Sur les 400 accidents avec au moins un deux roues motorisé impliqué, le pourcentage deux roues motorisé dans des **accidents sans tiers** est de **20,25%** (89/400).

Ces 89 accidents ont engendrés 21 tués ce qui représente un peu plus de **40% des tués en deux roues motorisé** pour cette période.

Les cyclomotoristes sont **présumés responsables** dans 144 accidents soit **44,30%**.

Par ailleurs, 40 conducteurs sur les 320 mesurés présentaient une **alcoolémie** supérieure au taux légal, soit **12,50%**. Ces accidents représentent 16% (40/250) du total des accidents avec alcoolémie.

#### **GISEMENTS DE PROGRES** :

Le groupe de travail a identifié les gisements de progrès suivants :

- 2RM, les infrastructures routières et leur environnement
- Manque de sensibilisation des pilotes (actuels et futurs) aux risques des 2RM
- Manque de sensibilisation des parents d'élèves aux risques des 2 RM (autour du BSR)
- Connaissance de l'accidentologie des 2RM

**ORIENTATIONS D'ACTIONS** : Pour chaque gisement de progrès, le groupe de travail a proposé les orientations d'actions suivantes :

### **2RM, les infrastructures routières et leur environnement**

- Recenser les points dangereux sur le réseau et dans les agglomérations
- Soumettre à M. MOTO ou toute personne qualifiée, les projets de réalisation ou de réaménagement
- Développer l'installation de supports fragilisés
- Sensibiliser les aménageurs aux risques des 2RM

### **Manque de sensibilisation des 2RM (actuels et futurs)**

- Intervenir autour du Brevet de Sécurité Routière (BSR) ou du permis moto pour sensibiliser les jeunes aux risques du 2 roues (avant ou à l'issue de la formation)
- Proposer des actions post permis
- Sensibiliser les pilotes de 2RM aux risques spécifiques en les mettant au contact d'accidentés de la route (motocyclistes de préférence)
- Mettre en place des opérations au profit des jeunes dans les établissements scolaires ou au sein de structures spécialisées
- Promouvoir des équipements de sécurité adaptés (vêtements avec air-bag,...)

### **Manque de sensibilisation des parents d'élèves aux risques des 2 RM (autour du BSR)**

- Intervenir autour du BSR pour sensibiliser les parents aux risques du 2 roues (avant ou à l'issue de la formation)

### **Connaissance de l'accidentologie 2RM**

- Faire analyser dans le détail les accidents de 2RM par un groupe d'enquête
- Mettre en œuvre le volet 2RM dans le PDCR
- Mener une étude détaillée du comportement et de l'accidentologie des 2RM

## 3.6 - ENJEU SENIORS

**SYNTHESE** : (se reporter à l'annexe 7)

Les conducteurs de VL âgés sont moins impliqués dans les accidents de la circulation routière par rapport aux autres classes d'âge (les plus de 65ans représentent 7.8% des impliqués alors qu'ils représentent 16 % de la population).

Néanmoins, **ils sont plus fragiles** : 2 fois plus de tués par impliqués au dessus de 65 ans et 2.6 fois plus au dessus de 75 ans.

Le risque routier d'un senior est donc avant tout un **risque encouru pour lui-même**.

**Les mesures à prendre ne doivent être ni restrictives, ni arbitraires, ni autoritaires** (sauf pour les cas extrêmes où l'arrêt de la conduite apparaît nécessaire).

**Cette question est d'autant plus importante que la population des plus de 60 ans sur le département de l'Aude est élevée** (27% pour l'Aude contre 21% sur le plan national et 24% sur le plan régional (données INSEE janvier 2004)) et du fait que cette proportion des seniors va augmenter dans les prochaines années (1 conducteur sur 5 aujourd'hui et bientôt 1 conducteur sur 3).

**Enfin, la ruralité de notre département et l'éparpillement de la population sur le territoire (438 communes) rendent les seniors plus tributaires de la voiture.**

### **GISEMENTS DE PROGRES :**

Le groupe de travail a identifié les gisements de progrès suivants :

- Manque de connaissance et de coordination des acteurs intervenants
- Connaissance partielle du code de la route
- Méconnaissance des conséquences du vieillissement sur la conduite
- Reprise difficile de la conduite par le conjoint après une longue période de non conduite
- Perte d'autonomie suite à l'arrêt de la conduite

**ORIENTATIONS D'ACTIONS** : Pour chaque gisement de progrès, le groupe de travail a proposé les orientations d'actions suivantes :

**Manque de connaissance et de coordination des acteurs intervenant**

- Recenser et structurer les acteurs (collectivités locales, associations, assureurs, organismes SS, caisse de retraite,.....)
- Prioriser les actions et formations et former des intervenants

**Connaissance partielle du code de la route**

- Autoévaluer et remettre à niveau les connaissances du code de la route
- Impliquer les assureurs dans une démarche d'incitation financière à l'autoévaluation et remise à niveau des connaissances du code de la route
- Cibler les séniors dans le PDCR

**Méconnaissance des conséquences du vieillissement sur la conduite**

- Sensibiliser sur la perte d'autonomie et sur les addictions
- Favoriser le maintien des capacités des conducteurs et une bonne gestion du stress
- Impliquer les entreprises (via le plan séniors)
- Favoriser le dépistage des troubles incompatibles avec la conduite en impliquant le corps médical et para-médical et leur procurer des outils d'évaluation
- Impliquer les assureurs, les organismes de sécurité sociale, caisse de retraite, ... dans la démarche de dépistage
- Améliorer la lecture de la route (trottoirs : couleurs, revêtements, largeurs, ...)

**Reprise difficile de la conduite par le conjoint après une longue période de non conduite**

- Mieux connaître le phénomène
- Sensibiliser en amont et communiquer
- Accompagner à la reprise de la conduite routière

**Perte d'autonomie suite à l'arrêt de la conduite**

- Informer le corps médical de la procédure pour l'arrêt de la conduite (temporaire ou définitif)
- Informer les familles pour l'accompagnement de la personne en incapacité
- Accompagner la personne lors de l'arrêt de la conduite
- Mieux connaître l'existant pour proposer des solutions adaptées de transport (en lien avec les collectivités locales)

## 4 – SUIVI ET EVALUATION DU DGO

Le DGO 2008-2012 est un outil qui doit servir de base commune aux actions sécurité routière du département. Il doit aussi être évalué et actualisé afin de rester un véritable document stratégique jusqu'en 2012.

### **MISE EN OEUVRE DU DGO**

Les orientations d'actions du DGO sont à mettre en œuvre dans le cadre du PDASR et plus précisément :

- par les actions à l'initiative des partenaires,
- par les actions AGIR,
- par le plan départemental de contrôle routier,
- par les actions propre à la coordination.

A ce titre, le PDASR 2009 sera calé sur les orientations d'actions du DGO :

- les actions des partenaires devront obligatoirement répondre à une ou plusieurs orientations d'action du DGO pour être recevables,
- les actions AGIR viendront en complément sur des orientations peu ou pas exploitées par les partenaires,
- les orientations du DGO sur le volet répressif seront présentées et discutées lors de la mise à jour du plan départemental de contrôle routier 2009, en vue de leur intégration à ce plan,
- les actions de coordination viseront notamment à développer de nouveaux partenariats facilitant la mise en œuvre des orientations du DGO (avec par exemple : le milieu médical, les assureurs automobile, les concessionnaires, le milieu judiciaire, etc.)

Les groupes de travail pourront être sollicités par le chef de projet " sécurité routière " pour approfondir une ou plusieurs orientations qu'ils auront proposé, et travailler sur les modalités de sa mise en œuvre.

### **ÉVALUATION ET ACTUALISATION DU DGO**

Le DGO doit être évalué chaque année au vu des actions effectivement réalisées, il doit également être réactualisé en s'appuyant sur l'évolution du contexte local (accidentologie) et national (évolutions réglementaires).

Les groupes de travail par enjeu pourront être réunis en fin d'année pour mener ce travail d'évaluation et d'actualisation des orientations :

#### **Evaluation :**

L'évaluation pourra se faire par un examen des actions menées sur chaque orientation (par enjeu). Le groupe de travail définira notamment si la réponse apportée à l'orientation est satisfaisante, si elle doit être complétée, et si elle peut être renouvelée l'année suivante.

**Actualisation :**

L'analyse des données d'accidentologie locale de l'année en cours et des évolutions réglementaires permettra notamment de vérifier que les enjeux et les orientations d'action qui s'y rapportent restent d'actualité pour l'année à venir. Les orientations pourront être confirmées, modifiées ou supprimées. De nouvelles orientations d'action pourront également émerger.

**Le COPIL se réunira pour prendre connaissance des travaux des groupes de travail, les compléter éventuellement , et amender la mise à jour du DGO. Le PDASR de l'année suivante pourra alors être lancé sur la base du DGO actualisé.**

## **REMERCIEMENTS**

**Pour leur implication dans cette importante démarche qu'est le DGO et dans la lutte pour la sécurité routière dans le département de l'Aude,**

Merci aux membres du comité de pilotage,

Merci aux membres du groupe technique,

Merci aux membres des groupes de travail,

Merci à tous les signataires,

Merci à tous les partenaires qui déclineront ce document général d'orientations 2008/2012 en terme d'actions dans les plans départementaux d'actions sécurité routière.

## ANNEXES

ANNEXE 1 :	PRESENTATION DU DEPARTEMENT	31
ANNEXE 2 :	CARACTERISTIQUES GENERALES D'ACCIDENTOLOGIE	33
ANNEXE 3 :	ENJEU ALCOOL	34
ANNEXE 4 :	ENJEU VITESSE	36
ANNEXE 5 :	ENJEU JEUNES	37
ANNEXE 6 :	ENJEU 2 ROUES MOTORISES	40
ANNEXE 7 :	ENJEU SENIORS	44
ANNEXE 8 :	GROUPE DE TRAVAIL ALCOOL	46
ANNEXE 9 :	GROUPE DE TRAVAIL VITESSE	47
ANNEXE 10A :	GROUPE DE TRAVAIL JEUNES (présentations d'actions)	48
ANNEXE 10B :	GROUPE DE TRAVAIL JEUNES (orientations d'actions)	51
ANNEXE 11 :	GROUPE DE TRAVAIL 2 ROUES MOTORISES	53
ANNEXE 12A :	GROUPE DE TRAVAIL SENIORS (orientations d'actions)	54
ANNEXE 12B :	GROUPE DE TRAVAIL SENIORS (compte rendu de la réunion du 19/09/2008)	58
ANNEXE 12C :	GROUPE DE TRAVAIL SENIORS (compte rendu de la réunion du 17/10/2008)	59

# ANNEXE 1 : PRESENTATION DU DEPARTEMENT



Direction  
Départementale  
de l'Équipement

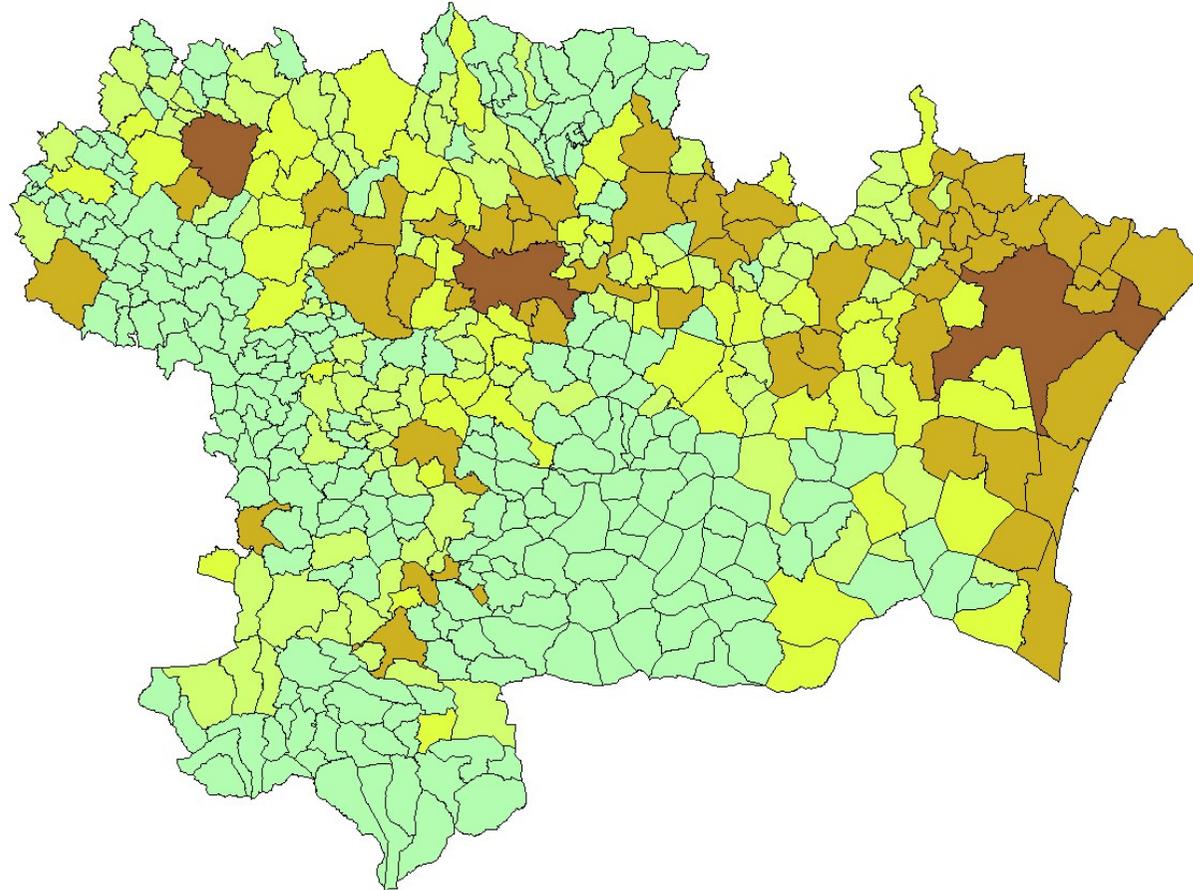
AUDE

Service  
Aménagement  
et Territoires



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Population du département de l'Aude  
RGP 1999



Population RGP 1999		
10 000 - 50 000	(3)	
1 000 - 10 000	(55)	
500 - 1 000	(59)	
200 - 500	(98)	
0 - 200	(223)	

BD Cartho® IGN©  
RGP 99 INSEE©

**Trafic routier de l'année 2006 sur les principaux axes :**

**RN 9**

Limite P.O. à limite Hérault : TMJA: 12 515  
 Déviation de Narbonne: TMJA: 20 844

**RN 113**

De Narbonne à Carcassonne : TMJA: 15 064  
  
 De Carcassonne à Castelnaudary: TMJA: 11 257  
 De Castelnaudary à limite 31 : TMJA: 5 800  
 Déviation de Carcassonne : TMJA: 15 150

**RD 118**

Limite TARN à Carcassonne: TMJA: 3 259  
 De Carcassonne à Quillan : TMJA: 5 800

**A 61**

De la limite de la Haute Garonne à Narbonne TMJA: 34 655

**A 9**

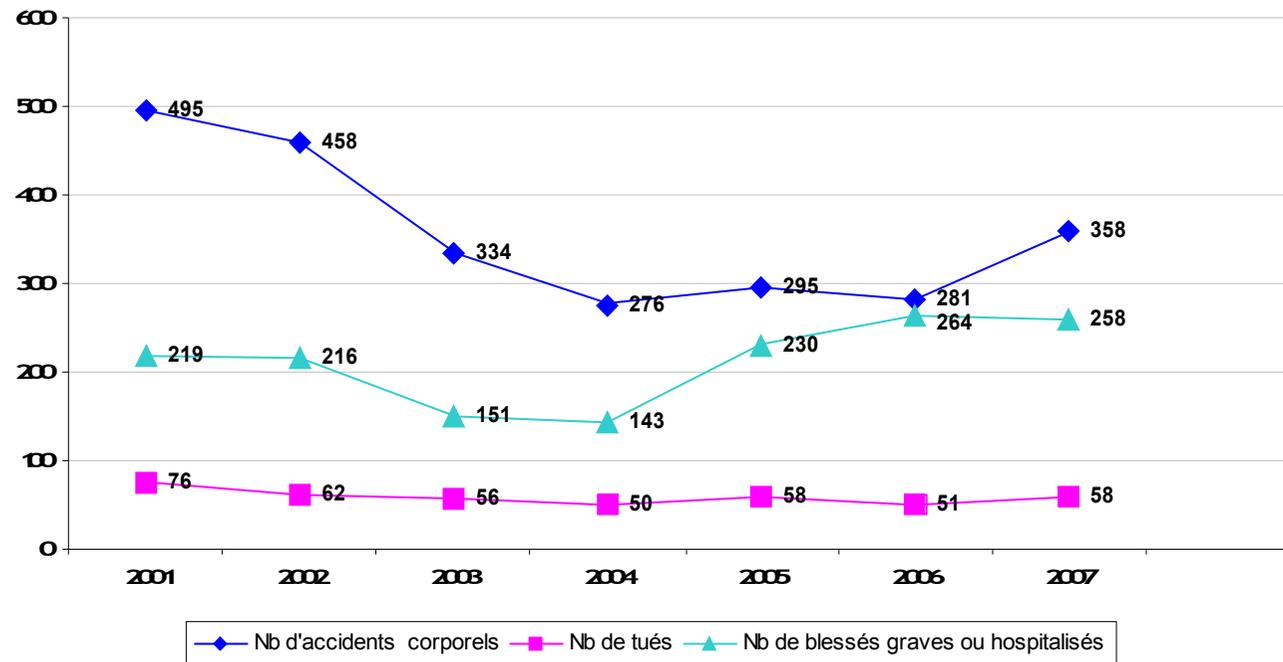
De la limite des Pyrénées Orientales à la limite de l'Hérault TMJA: 47468

**Parc automobile - évolution sur 5 ans (tous véhicules confondus)**

Années	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre d'immatriculations					
Véhicules neufs	13 907	14 626	14 129	14 877	15 285
Véhicules d'occasions	59 022	61 714	55 765	61 656	63 655
<b>TOTAL</b>	<b>72 929</b>	<b>76 340</b>	<b>69 894</b>	<b>76 533</b>	<b>78 940</b>
<b>Evolution</b>		<b>+ 4,7%</b>	<b>- 8,4%</b>	<b>+9,5%</b>	<b>+ 3,1%</b>

## ANNEXE 2 : CARACTERISTIQUES GENERALES D'ACCIDENTOLOGIE

### Evolution des accidents dans l'Aude



### Bilan accidentologique de la situation existante

BILAN GLOBAL	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Ig
Aude 2002/2006	1644	278	1012	1346	246	16.9
France référence 2006	80309	4709	40662	61463	4326	5.86

Ig = Indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nbre de tués / Nombre d'accidentsx100

## ANNEXE 3 : ENJEU ALCOOL

### *Bilan global des accidents dans lequel le conducteur est en infraction ou délit*

BILAN GLOBAL	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels
Période considérée 2002/2006	220	57	159	170	46

### *Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués*

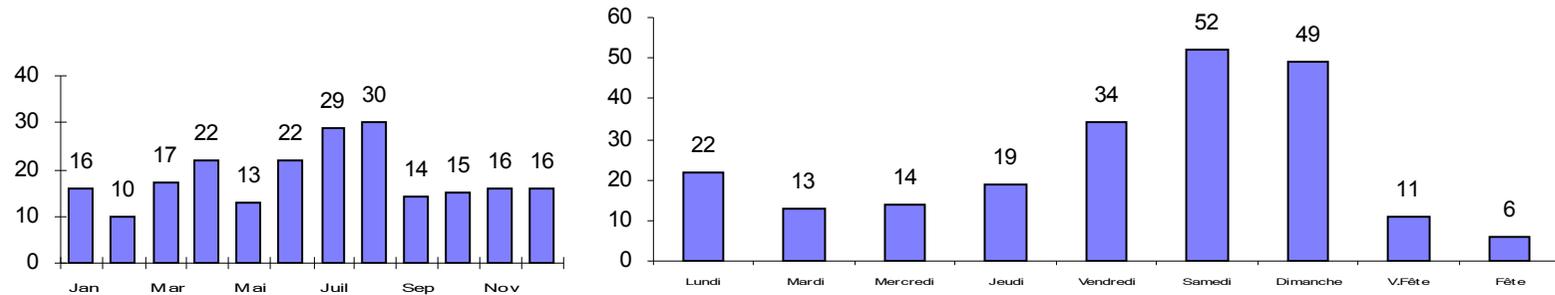
Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	Ig
Piéton	17	7.7	29.4
Bicyclette	3	1.4	33.3
Cyclomoteur	15	6.8	13.3
Moto	25	11.4	32.0
V.L.	200	90.9	26.5
P.L.	8	3.6	25.0
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>220</b>	<b>100.0</b>	<b>25.9</b>

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Le nombre d'accidents liés à l'alcool dans l'Aude représente 13.4% des accidents corporels contre une moyenne de 10% au niveau national. Les tués représentent quand à eux 20.5% dans le département pour 29.2% de moyenne en France.

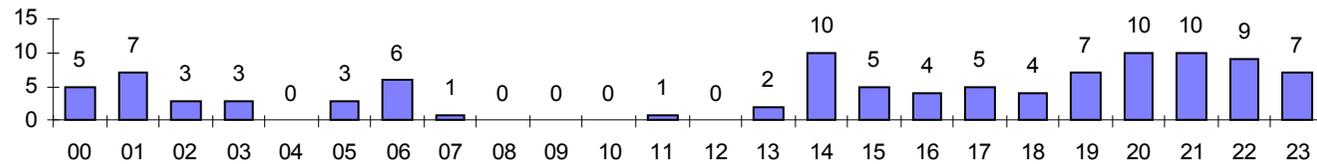
## Répartition des accidents dans le temps

Accidents suivant le mois

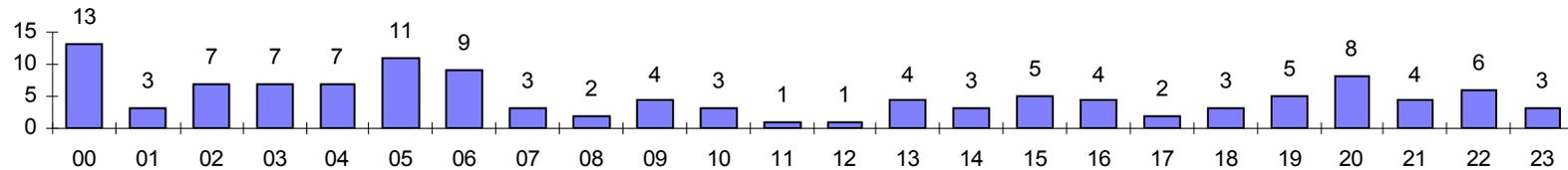


Accidents suivant le jour

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Le nombre accidents liés à l'alcool est plus important au cours des mois de juillet et août. Les vendredis, samedis et dimanches sont les jours les plus accidentogènes et les tranches horaires 14h et 20h-22h les jours ouvrables et 0h-5h-6h les Samedi / Dimanche / VF / Fête sont les plus concernées.

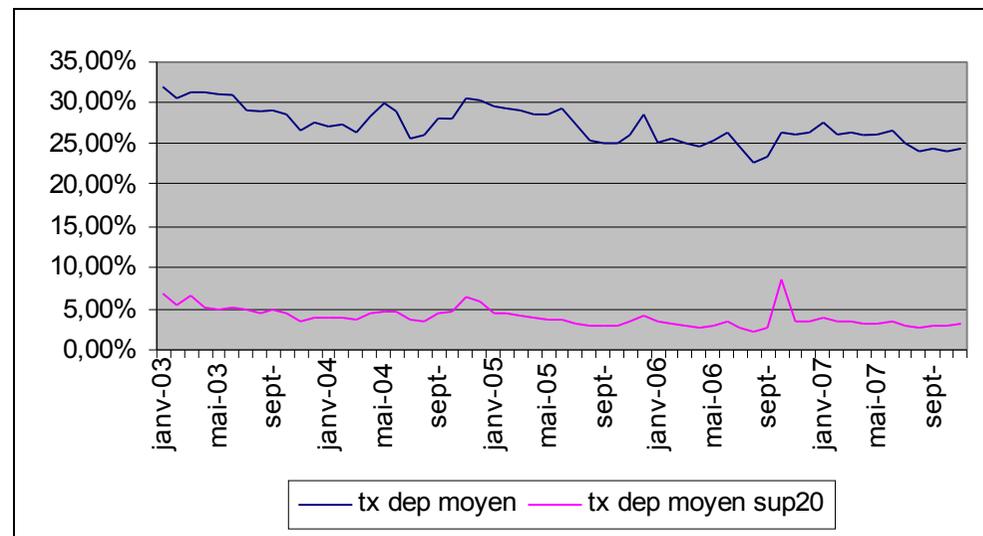
## ANNEXE 4 : ENJEU VITESSE

Les données sont fournies par l'analyse des stations SIREDO de janvier 2003 à décembre 2007.

Les données permettant ce graphique sont étudiées sur 28 stations dans le département réparties de la façon suivante :

Vlim 50km/h :	1
Vlim 70km/h :	3
Vlim 90km/h :	23
Vlim 110km/h :	1

Le suivi mensuel des contraventions par radars fixes montre une évolution similaire à celle des stations SIREDO.



**Taux moyen de dépassement**

Bilan au 31 décembre 2007 depuis la mise en service :

SITE	RESEAU	MISE EN SERVICE	VITESSE LIMITE AUTORISEE	NOMBRE TOTALE D'EXCES DE VITESSE ENREGISTRES	EXCES DE VITESSE SUPERIEURS A 20KM/H	%
PEYRIAC DE MER	RD6009	15-oct-04	90	10 552	1 159	10,98%
NARBONNE	RD32	09-juil-05	90	7 391	265	3,59%
NARBONNE	RD32	09-juil-05	90	3 394	158	4,66%
ARMISSAN	A9	08-oct-05	130	179 499	24 453	13,62%
CARCASSONNE	A61	24-oct-05	130	58 726	4 797	8,17%
CARCASSONNE	A61	24-déc-05	130	36 393	2 872	7,89%

## ANNEXE 5 : ENJEU JEUNES

### *Bilan global des accidents dans lequel le conducteur à entre 14 et 24 ans*

BILAN GLOBAL	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels
Période considérée 2002/2006	603	100	431	523	79

### *Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués*

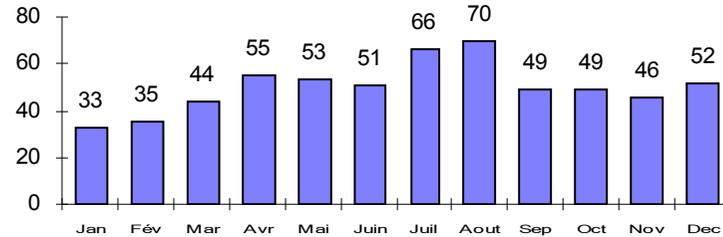
Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	lg
Piéton	33	5.5	12.1
Bicyclette	24	4.0	
Cyclomoteur	141	23.4	5.7
Moto	91	15.1	11.0
V.L.	541	89.7	16.5
P.L.	26	4.3	42.3
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>603</b>	<b>100.0</b>	<b>16.6</b>

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

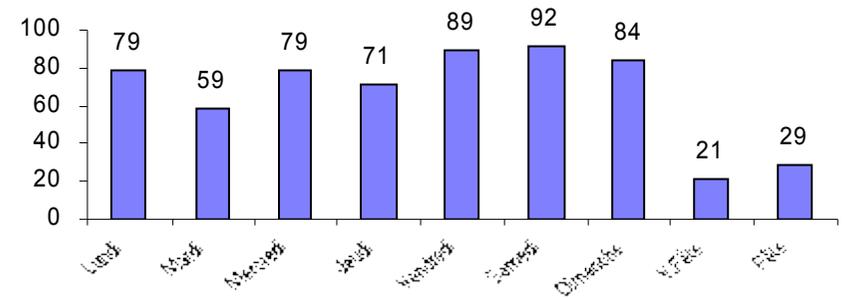
Le nombre d'accidents impliquant les conducteurs de 14 à 24 ans représente 36% du total des accidents de la circulation sur la période 2002-2006. Ils ont occasionnés 35% des tués et 42% des BH.

## Répartition des accidents dans le temps

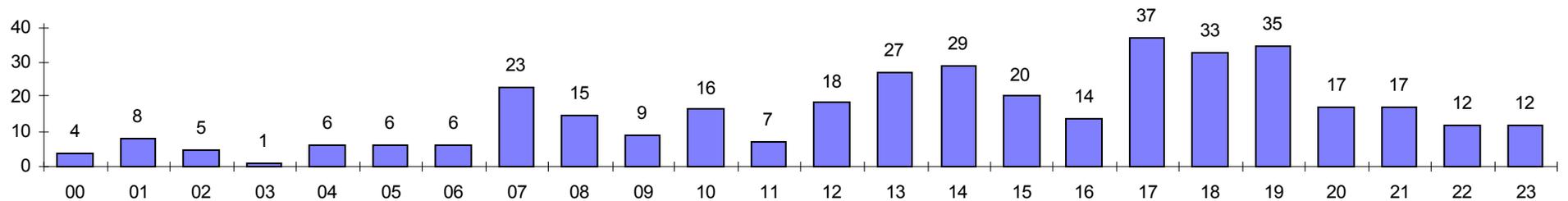
### Accidents suivant le mois



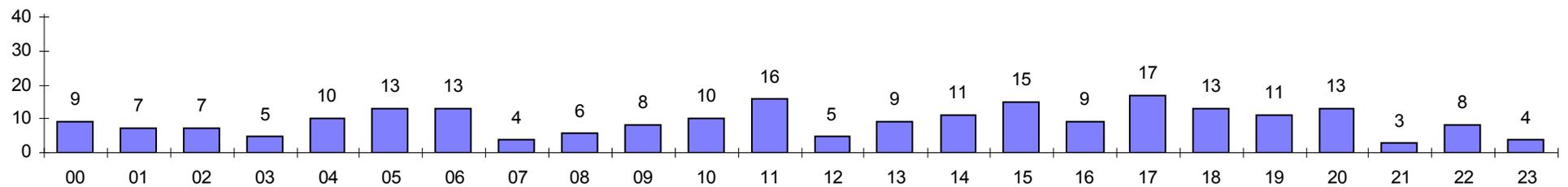
### Accidents suivant le jour



### - Selon l'heure pour les jours ouvrables

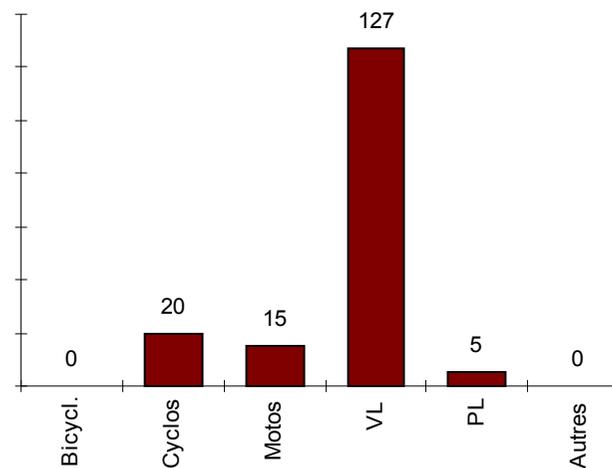
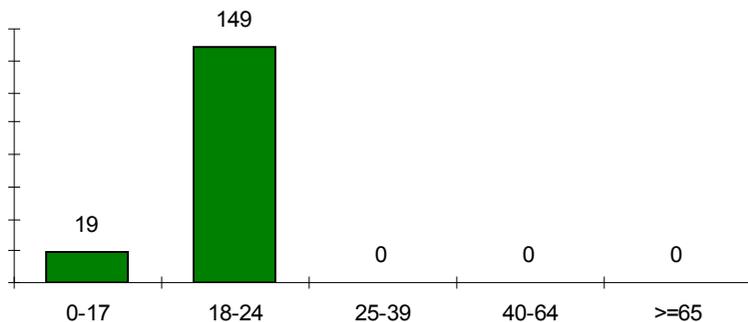


### - Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Une augmentation des accidents au cours des mois de juillet août est constatée, de même les vendredis samedis et dimanches sont les plus accidentogènes et les tranches horaires 13h-14h et 17h-19h les jours ouvrables sont les plus concernées.

## Accidents à un seul véhicule sans piétons (conducteur entre 14 et 24 ans)



<b>- Nbre d'accidents selon l'agglomération</b>	
hors agglomération	138
agglomération de moins de 5 000 h	20
agglomération de 5 000 à 20 000 h	2
agglomération au-delà de 20 000 h	8

<b>- Nbre d'accidents selon obstacles fixes heurtés</b>	
<b>Accidents suivant le jour</b>	
Véhicule en stationnement	5
Arbre	49
Glissière	11
Bâtiment; mur; pile pont	18
Support signal; poteau	10
Mobilier urbain	0
Îlot; refuge; borne	0
Autres obstacles	38
Sans obstacles	5
Non renseigné	32

<b>catégorie de route</b>	
Autoroute	9
RN	29
RD	113
VC	16
Autre	1

## ANNEXE 6 : ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS

### *Bilan global des accidents de deux roues motorisés*

BILAN GLOBAL	Accid.	Tués	BH	BNH	Accidents mortels
Période considérée 2002/2006	415	50	240	238	48

### *Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués*

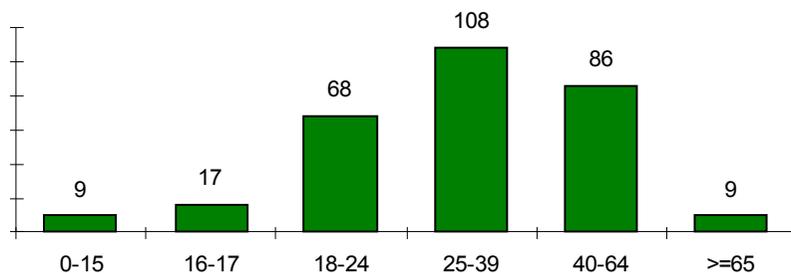
Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	Ig
Piéton	6	1.4	16.7
Bicyclette	3	0.7	0.0
Cyclomoteur	169	40.7	7.1
Moto	249	60.0	15.7
V.L.	301	72.5	9.0
P.L.	9	2.2	33.3
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>415</b>	<b>100.0</b>	<b>12.0</b>

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Sur l'ensemble des accidents 2002-2006 25% sont imputés aux deux roues motorisés et ils sont responsables de 17% des tués.

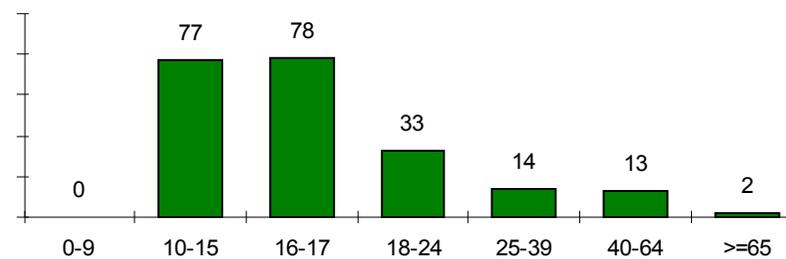
## Accidents impliquant au moins 1 moto

Nombre d'impliqués motos par âge



## Accidents impliquant au moins 1 cyclo

Nombre d'impliqués cyclos par âge



- Nbre d'accidents selon l'agglomération.

hors agglomération	151
agglomération de - de 5 000 h	31
agglomération de - de 20 000 h	20
agglomération au delà de 20 000 h	47

- Nbre d'accidents selon la catégorie de route

Autoroute	15
RN	37
RD	138
VC	47
Autre	12

249 accidents, 39 tués, 146 BH

- Nbre d'accidents selon l'agglomération.

hors agglomération	56
agglomération de - de 5 000 h	47
agglomération de - de 20 000 h	20
agglomération au delà de 20 000 h	46

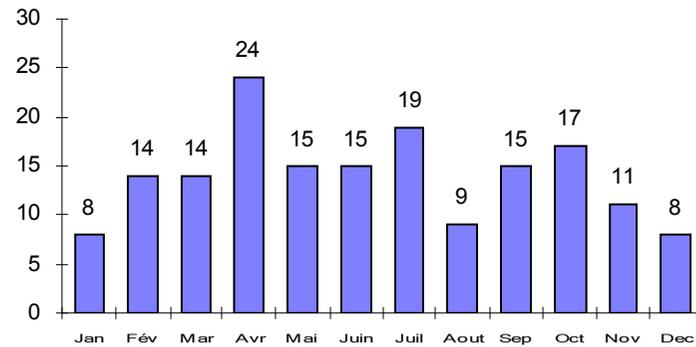
- Nbre d'accidents selon la catégorie de route

Autoroute	0
RN	17
RD	76
VC	68
Autre	8

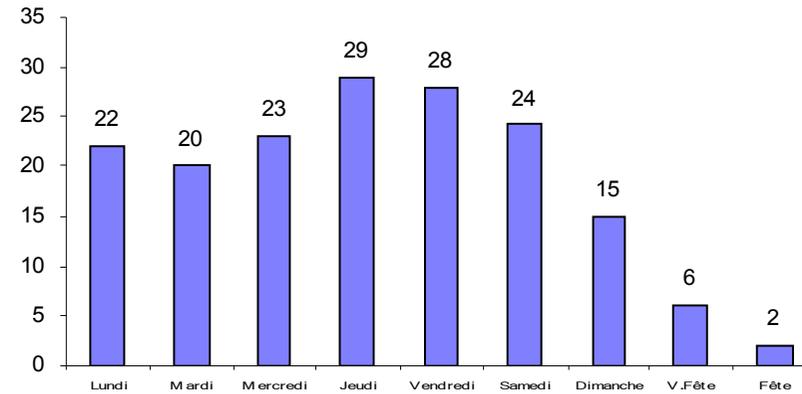
169 accidents, 12 tués, 99 BH

## Répartition des accidents dans le temps (cyclomoteurs)

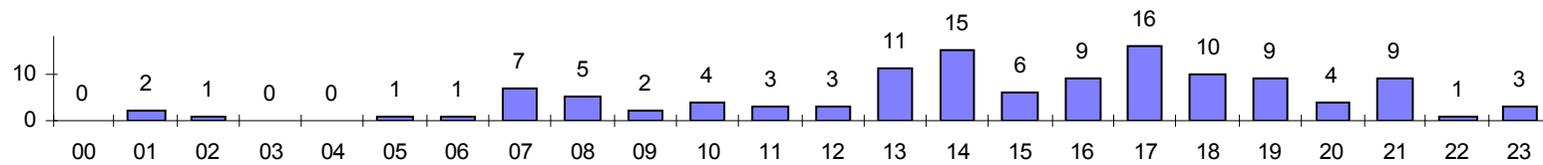
Accidents suivant le mois



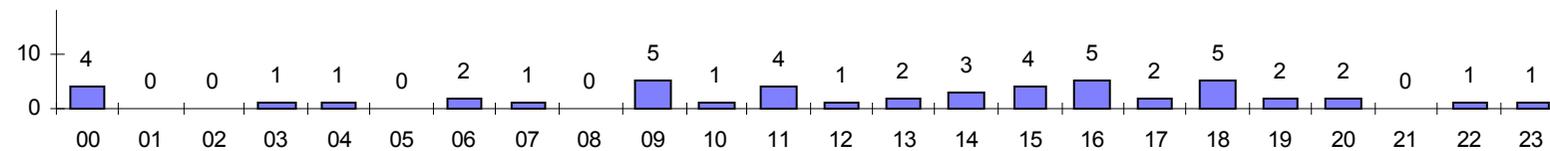
Accidents suivant le jour



- Selon l'heure pour les jours ouvrables

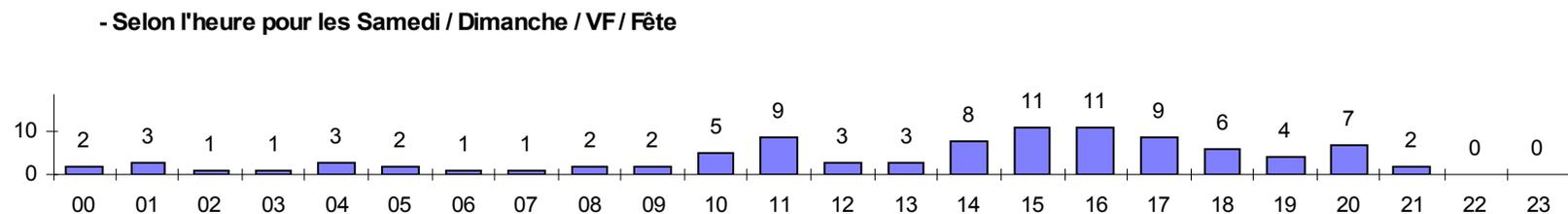
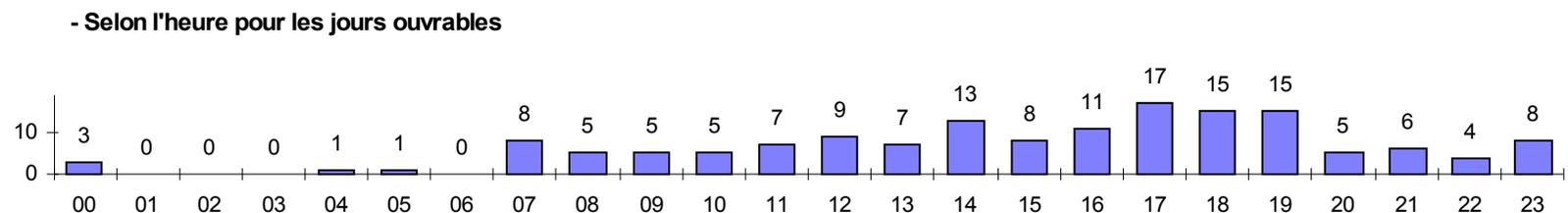
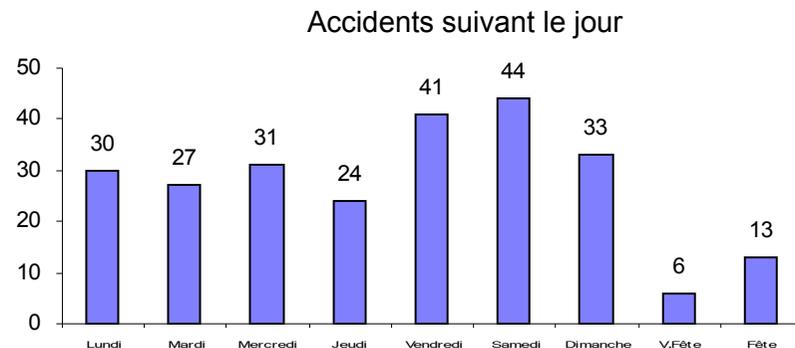
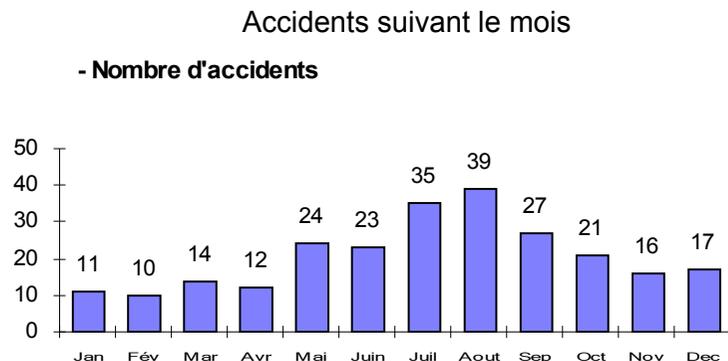


- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Les accidents de cyclos concernent principalement les tranches d'âges 10-15 et 16-17, et ils se situent pour 66% d'entre eux en agglomération. Un léger pic des accidents est constaté les jeudis vendredis et sur les tranches horaires 13h-14h et 16h.

## Répartition des accidents dans le temps (motos)



Les accidents de motos concernent principalement la tranche d'âge 18-64, et ils se situent pour 60% d'entre eux hors agglomération. Un pic des accidents est constaté en juillet et août, les vendredis et samedis et sur les tranches horaires 17h-19h les jours ouvrables et 14h-17h les Samedi / Dimanche / VF / Fête.

## **ANNEXE 7 : ENJEU SENIORS**

### ***Bilan global des accidents dont le conducteur a au moins 65 ans***

<b>BILAN GLOBAL</b>	<b>Accid.</b>	<b>Tués</b>	<b>BH</b>	<b>BNH</b>
<b>Période considérée 2002/2006</b>	255	60	178	

### ***Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués***

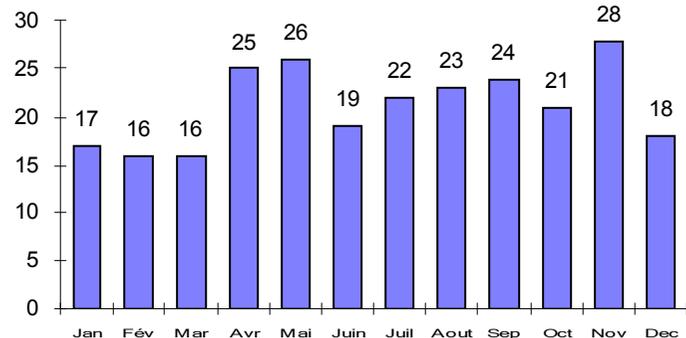
<b>Accidents impliquant au moins 1 ...</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>	<b>Ig</b>
Piéton	17	6.7	11.8
Bicyclette	22	8.6	4.5
Cyclomoteur	14	5.5	0.0
Moto	38	14.9	13.2
V.L.	245	96.1	24.5
P.L.	22	8.6	36.4
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>255</b>	<b>100.0</b>	<b>23.5</b>

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

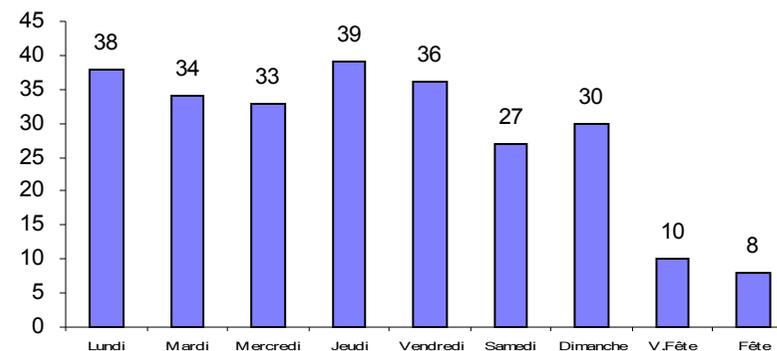
Avec 255 accidents sur la période 2002-2006 les conducteurs âgés d'au moins 65 ans représentent 15% de ces accidents qui ont occasionnés 21% des tués.

## Répartition des accidents dans le temps

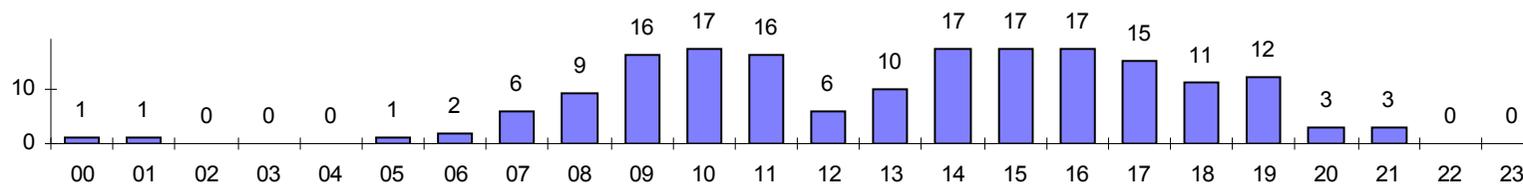
Accidents suivant le mois



Accidents suivant le jour :

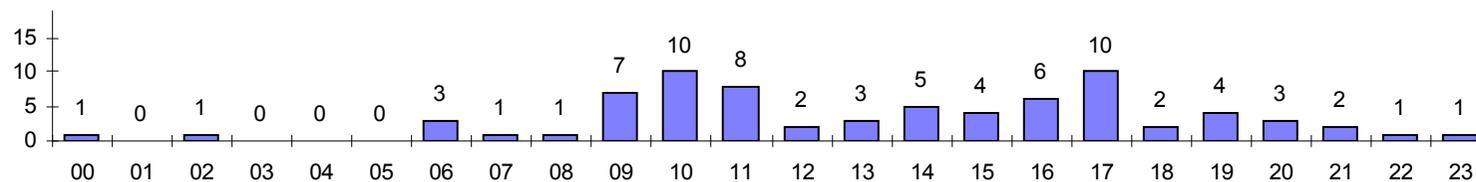


- Selon l'heure pour les jours ouvrables



:

- Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



En moyenne 24 accidents corporels sur une période allant de avril à novembre. Les tranches horaires 9h-11h et 14h-17h sont les plus concernées .

## **ANNEXE 8 : GROUPE DE TRAVAIL ALCOOL**

## ANNEXE 9 : GROUPE DE TRAVAIL VITESSE

### Tableau cadre pour la définition des orientations d'actions

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux <b>CT</b> : court terme <b>MT</b> : moyen terme <b>LT</b> : long terme
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Déficiences de l'enseignement des bases de sécurité routière en milieu scolaire		Campagne de communication dès la sortie de nouveaux panneaux		Inclure le code de la route dans les programmes scolaires dès le plus jeune âge  Intégrer 5 heures de cours gratuites dans les collèges dispensées par une Auto-école ASSR-BSR		
Faire constater de visu aux conducteurs les vitesses pratiquées	Installation de panneaux mobiles d'indication de vitesse - En les déplaçant régulièrement				Contrôle de vitesse, la semaine qui suit la mise en place du panneau mobile	
Puissance des moteurs inadaptée aux jeunes conducteurs		Participation des assureurs en imposant des conditions draconiennes pour ces types de véhicules vis à vis des jeunes conducteurs	Stage spécifique sur circuit des difficultés de maîtrise		Vote d'un texte limitant la puissance des véhicules des jeunes conducteurs à 70 ou 80 CV DIN	
Conséquences d'une conduite trop rapide		Campagnes régulières dans les médias avec les risques encourus et les sanctions			Transformer les sanctions en Travaux d'Intérêts Généraux auprès des familles touchées par un accident de la route lié à la vitesse	Remplacer la sanction (retrait de points) par des TIG dans un centre de rééducation Sur le temps personnel de la personne mise en cause
Réduire la vitesse en agglomération	Installation de coussins berlinois				Mise en place de boîtiers radars vide signalé comme des radars actifs	
Vitesse des 2 roues Cyclomoteurs					Instituer un contrôle technique des cyclomoteurs	
Non prise de conscience des conséquences d'une vitesse inadaptée		Communication sous forme d'une bande dessinée				

# ANNEXE 10A : GROUPE DE TRAVAIL JEUNES

## Présentation des actions en lien avec les enjeux

Institution	Actions	Axes de progrès
<p>PJJ M. BUSTO</p>	<p><b>Public cible : 12-18 ans</b></p> <p><b>Objectifs :</b> responsabiliser le mineur, éviter la récidive par des mesures de réparations, éviter que le mineur se mette en danger et qu'il mette quelqu'un d'autre en danger Les mesures sont calées par les infractions commises par le jeune en partenariat avec la Prévention routière.</p> <p><b>Action :</b> information d'une vidéo avec images-chocs, faisant appel à l'émotionnel (douleur provoquée à leur entourage si accident grave ou handicap). Impact sur les amis et la famille très important</p> <p><b>Difficultés rencontrées :</b> Non-homogénéité des groupes. Problème de conception, capacité de mémorisation faibles Acquisitions de base concernant le code de la route non intégrées. Déni permanent. Souvent l'acte grave est minimisé ou cautionné par des adultes. Pas de prévention stricto sensu prévue, par les orientations ministérielles. Le problème majeur se situe au niveau de l'apprentissage des limites qui change avec les générations. Délitement du tissu social.</p>	<p>Les jeunes délinquants deviennent des bénévoles en Prévention routière.</p> <p>Si messages-chocs : nécessité d'un accompagnement éducatif pour dédramatiser.</p> <p><u>Implication des parents.</u></p> <p><u>Pérennisation des actions.</u></p> <p><u>Lieux de paroles et de rencontres</u></p> <p>Faire un travail sur la <u>représentation des valeurs véhiculées.</u></p> <p><b>Rétablissement de l'autorité et de la règle</b></p>
<p>Auto-école Mme. LELEU</p>	<p><b>Public cible : tout public</b></p> <p>Pas de réelle action préventive, seules les incidences de l'abus d'alcool, de la vitesse sont abordées lors de la préparation au permis de conduire.</p> <p><b>Difficultés :</b> Les rendez-vous pédagogiques de la conduite accompagnée qui ne concernent qu'un jeune sur trois, permettent d'aborder, mais insuffisamment le comportement citoyen sur la route. La demande des jeunes est forte en matière d'information sur les effets des drogues et des médicaments.</p>	<p><b>Proposition :</b> un rendez-vous obligatoire (session de prévention) après le passage du code. Contenu à définir. A l'exemple de conventions passées avec certaines assurances (GMF, AXA), <u>séances de remises à niveau post permis</u> : audit de conduite, tests de freinage (journée gratuite et obligatoire).</p> <p><u>Généralisation d'un bonus</u> d'assurance si pas de sinistre l'année suivant l'obtention du permis.</p>
<p>CIDJA</p>	<p>Pas de travail actuellement sur la Prévention routière. Ne sont pas acteurs directs. Diffusion d'informations au travers de ses réseaux : Acticity, points d'information jeunesse du département. Participe aux campagnes d'information</p>	<p><u>Messages de prévention différents selon le public visé.</u></p>
<p>CODES</p>	<p>Pas d'actions spécifiques Sécurité routière mais actions sur la thématique addictions, à la demande des établissements. Accompagnement des professionnels en matière de méthodologie. Travail en réseau sur les actions de prévention.</p>	<p>Travail sur les représentations comme préalable à toute action de prévention.</p>

Institution	Actions	Axes de progrès
Prévention routière M. ROUDIÈRE	<p><b>Public cible : tout public, mais en particulier scolaires</b></p> <p><b>Public en insertion</b> en lien avec mission locale du Carcassonnais :            -bourses au permis : 80% du coût pris en charge, à condition d'investissement dans actions Prévention routière.            Résultats peu probants liés au manque d'assiduité des jeunes.</p> <p><b>Public scolaire :</b>            Ecole primaire :            Mise en place d'un continuum éducatif : APER en primaire en lien avec les enseignants            Participation aux campagnes nationales :            Site : « Priorités aux enfants », distribution de tracts de dépliants concernant par exemple le fait que les enfants n'entendent pas et ne voient pas comme les adultes.            « Zou le Tatou » : incitation au port de la ceinture.</p> <p>Objectifs : donner les fondamentaux et les repères.</p> <p>Collèges : 321 interventions, 8000 élèves touchés.            5è : risque cyclo            4è : « Ne vous mettez pas en danger » moyens de protection et santé.            3è : Eléments de sécurité, alcool, drogues, vitesse, comportement routier            Lycées : BTS, CFA : permis de conduire facteur d'insertion</p> <p><b>Tout public :</b>            Action « Capitaine de soirée » dans les boîtes de nuit.</p> <p><b>Professeurs IUFM :</b>            Sensibilisation en formation initiale</p>	<p><u>Donner plus d'importance au rôle de correspondant Sécurité routière au sein de chaque établissement .</u>            Exiger la mise en place du continuum éducatif.  <u>Obligation de présenter l'APER dans le dossier scolaire d'entrée en 6è.</u>            Imaginer des actions de sensibilisation sur des enfants de 3 à 6ans , dans les structures d'accueil de la petite enfance sur les dangers de la route en tant que piéton. (voir action AFR de l'Aude)</p> <p><u>Intensifier le réseau des moniteurs d'éducation routière</u>, aux agents territoriaux (policiers, assistantes maternelles..) ainsi qu'aux intervenants éducatifs en centre d'accueil de mineurs.            Pour les deux-roues :  <u>Appliquer la réglementation sur</u>            BSR            débridage  <u>Débridage inviolable</u>, contrôle auprès des concessionnaires  <u>Faire appliquer la loi</u> en matière de lutte contre l'alcool :            -consommation sur voie publique, -<u>interdiction à la vente pour les mineurs</u>            -<u>Surtaxer les boissons alcoolisées à plus de 16°.</u>  <u>Intensifier les campagnes nationales de prévention de l'alcoolisme</u></p> <p>Concernant le concept Capitaine de soirée <u>intervention en amont.</u></p>

Institution	Actions	Axes de progrès
<p>EDUC. NAT. 2<sup>nd</sup> degré</p>	<p><b>Public visé : de la 6<sup>e</sup> au BTS</b>            1) <u>regroupement des personnels de direction</u> et des correspondants Sécurité routière du département : mobilisation, politique globale d'éducation à la route, acquisitions de compétences citoyennes.            2) <u>cours</u> dans les disciplines portant sur la Sécurité routière et la prévention.            3) <u>entraînement aux ASSR</u>            4) <u>intervention gendarmerie</u> dans des établissements : pratique de la conduite d'un deux-roues motorisé.            5) <u>Niveau 4<sup>e</sup></u> : tous les établissements « Ne vous mettez pas en danger » (prévention routière)            6) <u>Organisation de journées banalisées</u> dans de plus en plus d'établissements (18 l'an dernier)            De 4 à 7h d'informations. Cela concerne 3150 élèves)</p> <p><u>Limites de l'action</u> : modification des comportements, mémorisation des informations.            Freins : pas de contrôle institutionnel sur les cours réalisés.            Influence du groupe d'appartenance et du modèle parental</p>	<p><u>Formation obligatoire</u> des enseignants dans leur cursus initial.</p> <p><u>Implication des corps d'inspection.</u>            Programmes scolaires à élaborer avec un volet éducation à la route par niveau.            Questions sur ce sujet dans la passation des examens.  <u>Application de la loi sur le Bsr et le débridage.</u>  <u>Rendre le débridage impossible.</u></p>
<p>AFR association des familles rurales de l'Aude</p>	<p><b>Public cible : 3 à 6ans</b>            Action : « Agir maintenant c'est réagir à temps », elle vise à sensibiliser les plus jeunes aux dangers de la route avec le            -visionnage d'une série de dessins animé (Max dans la rue) où l'accent est mis sur le bon comportement à adopter.            -un échange oral avec les enfants            -des exercices de connaissances à partir d'un kid code contenant des jeux variés.            Freins :            Nécessité de la présence des personnels éducatifs en soutien à la présence de l'intervenant.</p>	<p><u>Inscrire cette action de prévention dans tous les lieux d'accueil des jeunes enfants Audois.</u></p>
<p>DDJS</p>	<p><b>Public cible : adultes référents jeunes dans les lieux de loisirs sportifs et socio-éducatifs.</b>            Mise en place de modules de sensibilisation aux problématiques adolescentes liées aux conduites à risques.  <u>Objectifs</u> : leur donner des outils leur permettant d'apporter des réponses adaptées aux problèmes posées.</p> <p>Prévention centrée sur le changement des comportements dans le sens d'un mieux-être, mieux se connaître, respect de soi et d'autrui, prise en charge de son projet personnel.            Limites : volontariat, manque de suivi et d'évaluation dans le temps.            Manque d'affichage politique des structures</p>	<p><u>Sensibiliser les élus</u> à la place à donner à l'approche préventive dans les politiques éducatives mises en oeuvre.            Travail prioritaire : valoriser les compétences.</p>
<p>Police de Leucate</p>	<p><b>Public cible : écoliers, et tout public</b>            Intervention dans les 2 écoles primaires de la commune plus grande section maternelle soit 10 classes</p> <p>Opérations ponctuelles pour les deux roues.            Objectifs :            Sensibiliser les enfants aux dangers de la route qu'ils soient piétons, rouleurs ou passagers.            Rappeler aux adultes les règles élémentaires de sécurité.            Transfert d'informations des enfants vers les adultes et retour.            Limites : manque de matériel pour intervenir en milieu scolaire.            Sur le plan police-route : les élus locaux sont réfractaires à des actions sur le terrain.</p>	<p><u>Sensibiliser les élus</u>, obtenir leur implication en tant que responsables locaux.            Progrès : acceptation de points alcoolémie lors de fêtes votives,            prochainement : points info drogue</p>

# ANNEXE 10B : GROUPE DE TRAVAIL JEUNES

## Orientations d'actions 2008

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux <b>CT</b> : court terme <b>MT</b> : moyen terme <b>LT</b> : long terme
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	
Consommation d'alcool dans les lieux festifs	Réalisation d'étude de protection sur zones accidentogènes	Sur la dangerosité de l'abus : - média "jeunes" - lieux de paroles - campagnes locales d'information - organisateurs de manifestations - élus - parents  Mise en place de cellules médicales sur les lieux festifs  Relais par les campagnes nationales « fortes »	- continuum éducatif (éducation nationale, milieux sportifs et socio-éducatifs, familles) - auto école - principe du capitaine de soirée à généraliser	- implication de tous les acteurs (dont le milieu médical) et les parents - travail sur les représentations	- interdiction de la vente d'alcool aux mineurs - faire appliquer la loi contrôles inopinés dans les points de vente - Proposition de testings - contrôles d'alcoolémie sur les zones accidentogènes selon l'heure et les jours de la semaine - Contrôler l'accès des mineurs en boîtes de nuit	<u>freins</u> : - législation contraignante pour les distributeurs  - alcool associé à la fête - manque d'investissement des élus locaux - influence du groupe d'appartenance, modèle parental - effet détourné de l'annonce des points de contrôle  <u>leviers</u> : - valoriser le rôle du CCAA pour l'accueil des jeunes récidivistes (injonctions thérapeutiques)
Comportements à risques : non-respect des règles de conduites et du code de la route	- signalisation - amélioration de l'état des routes en particuliers départementales	Campagnes nationales et locales, messages différents selon les publics visés, messages simples : - médias - lieux de rencontres des jeunes	Formation au primaire : APER  Formation au collège : ASSR <sub>1</sub> et <sub>2</sub> , BSR  Professionnalisation des bénévoles (accompagnateurs sécurité routière) Education Nationale : programmes scolaires avec volet sécurité routière, implication des corps d'inspections	- obligation de présenter l'APER en 6 <sup>ème</sup> □ intégration du programme dans les contenus éducatifs du primaire - formation initiale des professeurs des écoles - éducation à la citoyenneté e prise de responsabilité dans les lieux d'accueil de mineurs travail sur l'autorité et la règle - éducation à la parentalité	Rappel : APER obligatoires dans le dossier d'entrée en 6 <sup>ème</sup> . Instaurer un module d'évaluation du comportement lors du passage du permis de conduire  Instaurer un rendez-vous obligatoire post-permis  Contrôles ciblés sur les zones accidentogènes	- manque d'information des professeurs - manque d'affichage politique - fragilisation des actions portées essentiellement par les bénévoles  <u>Leviers</u> : - bonus assurance pour les bons conducteurs - renforcement des comportements positifs

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux <b>CT</b> : court terme <b>MT</b> : moyen terme <b>LT</b> : long terme
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle et sanctions	
Dé bridage des deux roues motorisées chez les jeunes conducteurs (cf enjeu vitesse)	Amélioration de l'état des routes Mise en place de ralentisseurs en ville, de panneaux de signalisation lumineux indiquant la vitesse du véhicule	Campagnes locales et nationales : - médias - lieux de rencontres des jeunes - fédérations sportives - moto-clubs - auto-école	Approfondir les notions de vitesse et de l'incidence de celle-ci sur la gravité de l'accident (programmes scolaires : cours de physique en collège)	- valoriser les thématiques Sécurité Routière dans tous les programmes scolaires - dans le cadre des SH/BSR, accentuer la prise en compte de la problématique « distance et sécurité » - éducation à la citoyenneté - éducation à la parentalité	- Contrôles systématiques des concessionnaires, interdiction de vente de kit de dé bridage - Augmentation des contrôles routiers ciblés (ex : contrôle inopinés à la sortie des établissements) - Contrôle effectif du BSR	- facilité des achats en ligne - place et influence de l'internet (jeux, simulacres...) - influence du groupe  <u>leviers</u> : mise en place de journée d'information, menées par la police et la gendarmerie) à l'entretien du cyclo à l'image des campagnes de réglage des optiques

# ANNEXE 11 : GROUPE DE TRAVAIL 2 ROUES MOTORISES

## axes majeurs :

- actions communes à tous les 2 roues,
- actions en direction des motocyclistes,
- actions en direction des cyclomotoristes.

## propositions d'orientation retenues :

- Infrastructures :
  - 1 - Recenser les points dangereux sur le réseau et dans les agglomérations.
  - 2 - Soumettre à Monsieur Moto ou à toute autre personne qualifié, les projets de réalisation ou de réaménagement.
  - 3 - Développer l'installation de supports fragilisés.
- Contrôle : Faire analyser dans le détail les accidents de deux-roues motorisées par un groupe d'enquête.
- Information : Intervenir autour du BSR pour sensibiliser les jeunes et leurs parents aux risques du deux-roues (avant ou à l'issue de la formation).
- Education :
  - 1 - Proposer des actions post-permis.
  - 2 - Sensibiliser les motocyclistes aux risques spécifiques en les mettant en contact d'accidentés de la route (motocyclistes de préférence).
  - 3 - Mettre en place des opérations au profit des jeunes dans les établissements scolaires ou au sein de structures spécialisées.

## difficultés qui pourraient être rencontrées :

- Infrastructures :
  - 1 - Obtenir la collaboration des mairies. Pas de problème auprès du Conseil Général, l'étude réalisée en atteste.
  - 2 - Trouver un volontaire.
  - 3 - Acceptation du Conseil Général compte tenu du surcoût de ces installations. Il conviendra de déterminer les emplacements où ce type de support est souhaitable.
- Contrôle : Obtenir l'adhésion **dans le long terme** des membres du groupe d'enquête.
- Information : Implication des auto-écoles ou de structures administratives mais surtout obtenir l'adhésion des parents des candidats au BSR.
- Education :
  - 1 - Trouver des partenaires.
  - 2 - Monter les projets et trouver des personnes remplissant les conditions qui seraient accepteraient de participer.
  - 3 - Refus des responsables d'établissements scolaires d'intégrer ce programme dans un planning chargé.

## **ANNEXE 12A : GROUPE DE TRAVAIL SENIORS** (orientations d'actions)

Lors de toute approche sur le risque routier auprès des seniors, il conviendra de rappeler que, **les conducteurs de VL âgés ne doivent pas être considérés comme une source de danger** puisqu'ils sont moins impliqués dans les accidents de la circulation routière par rapport aux autres classes d'âge (en raison de comportements plus adaptés : prudence, respect des règles, valeurs morales). Les plus de 65ans représentent 7.8% des impliqués alors qu'ils représentent 16 % de la population.

Néanmoins, ils sont plus fragiles puisqu'il y a 2 fois plus de tués par impliqués au dessus de 65 ans et 2.6 fois plus au dessus de 75 ans.

Le risque routier d'un senior est donc avant tout un **risque encouru pour lui-même**.

**En conséquence, les mesures à prendre ne doivent être ni restrictives, ni arbitraires, ni autoritaires** (sauf pour les cas extrêmes où l'arrêt de la conduite apparaît nécessaire).

**Cette question est d'autant plus importante sur le département de l'Aude du fait de la population élevée des plus de 60 ans** (27% pour l'Aude contre 21% sur le plan national et 24% sur le plan régional (données INSEE janvier 2004)) et du fait que cette proportion des seniors va augmenter dans les prochaines années (1 conducteur sur 5 aujourd'hui et bientôt 1 conducteur sur 3).

**Enfin, la ruralité de notre département et l'éparpillement de la population sur le territoire (438 communes) rendent les seniors plus tributaires de la voiture.**

De même, **le code de la route doit être considéré comme un pré requis maîtrisé par tout conducteur de VL et donc pour les seniors conducteurs de VL**. Des évaluations de connaissances avec éventuellement des mises à niveau doivent donc être proposées.

Dans la problématique du risque routier chez les seniors, il faut également souligner la délicate **question de l'arrêt de la conduite**.

Les études montrent que le lien de dépendance à la voiture s'accroît avec l'âge : les difficultés à marcher apparaissent fréquemment avant celles de la conduite, la voiture étant alors le dernier recours d'insertion, de connexion et d'autonomie.

L'absence de structures qui préservent l'autonomie ne résout rien.

En particulier, l'arrêt de la conduite est un problème crucial en milieu rural, où il implique souvent une dépendance totale pour les besoins du quotidien.

En milieu urbain, l'autonomie au quotidien peut être plus facilement préservée du fait de la disponibilité d'infrastructures et de services.

**En milieu rural au contraire, il y a nécessité d'agir pour accompagner la perte d'autonomie par la mise en place de mesures sociales de substitution.**

### **Organisation de la réflexion :**

Plutôt qu'un âge « administratif », le groupe a préféré distinguer les seniors en faisant référence au comportement des personnes et a défini 2 catégories distinctes :

- catégorie 1 : des seniors conscients de leurs limites, qui ont la capacité de compenser leurs difficultés,
- catégorie 2 : des seniors n'ayant pas conscience de leurs limites ( cf. troubles cognitifs ), voire de la dangerosité de leur comportement.

De même, pour la catégorie 1, le risque routier doit être considéré dans 2 situations différentes : **en situation de conduite ou en situation de piéton**.

Cibles		Constats ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Liste des vecteurs de la mise en œuvre
			1 Infrastructures	2 Information	3 Formation	4 éducation	5 Contrôle Bonus ou sanctions	
Senior catégorie 1, Conducteurs	Tous	Il est autonome donc peut prendre conscience et agir en préventif						
		<b>Connaissance du code de la route</b>		Autoévaluation	Remise à niveau / code de la route	Obéissance au code de la route	<u>Bonus</u> : aide financière <u>Sanctions</u> : Contrôles routiers	- auto écoles - membres d'associations et/ou responsables communaux de sécurité routière qui seront formés par des IDSR compétents
		<b>Intégrité physique</b>		Sensibilisation : - à la perte d'autonomie, actuelle ou future	<u>Pour les généralistes</u> : donner des outils d'évaluation	Comment maintenir ses capacités ?		- médecins généralistes - pharmaciens, - Organismes de sécurité sociale : messages lors par ex : --des examens de médecine préventive (ex : instants santé MSA avec grille type à renseigner) --des campagnes de vaccination anti-grippe ...
				Sensibilisation : - aux addictions (médicaments, alcool...)		Gestion du stress		

Cibles		Constats ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Liste des vecteurs de la mise en œuvre
			1 Infrastructures	2 Information	3 Formation	4 éducation	5 Contrôle Bonus ou sanctions	
Senior catégorie 1, Conducteurs	Tous			Intégrer le risque routier dans le plan senior de l'entreprise			Bonus/malus	- Entreprises, employeurs - Assureurs : ciblage des clients : en prévention après 50 ans ou suite au 1 <sup>er</sup> accident
							Dépistages ( vue, ouïe ) gratuits	- Opticiens - Clubs, associations
				Sécuriser les infrastructures : rond point, tourne à gauche, stop, obstacles fixes (arbres, glissières, fossés, talus, ponts...) trottoirs (couleur, revêtement, largeur...)				
Senior catégorie 1, Conducteurs	Femmes	Le « conjoint » conduit le plus souvent		Témoignages, statistiques sur les femmes au volant après la perte du conjoint	Accompagnement à la reprise de la conduite routière	S'obliger à conduire		
Senior catégorie 1, piétons	Tous			Bilans : - Vision, - Audition, - Repérage dans l'espace, - Stabilité posturale				

Cibles		Constats ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Liste des vecteurs de la mise en œuvre
			1 Infrastructures	2 Information	3 Formation	4 éducation	5 Contrôle Bonus ou sanctions	
Seniors Catégorie 2	Piétons (1)	« Il ne reconnaît pas ses troubles » d'où la nécessité d'agir avec les tiers		Savoir reconnaître les signes de la démence sénile	Associer et donner les moyens d'accompagner			Entourage, Famille (conjoint, enfants...)
				- Donner des outils d'évaluation - Donner la liste des médecins référents de la sécurité routière - Renvoyer vers des consultations de gériatrie			Bonus : prise en charge des consultations spécialisées  Sanctions : Outil législatif pour stopper la conduite d'une personne après évaluation par le corps médical	Médecins
			Développer et organiser des solutions adaptées (2)	Faire le recensement de l'existant				- Collectivités publiques - Associations Alzheimer...

(1) ils ne devraient plus pouvoir être conducteurs

(2)Covoiturage, entraide, transports avec horaires et destinations adaptés, accompagnement par une tierce personne

# **ANNEXE 12B : GROUPE DE TRAVAIL SENIORS** (Compte rendu de la réunion du 19 septembre 2008)

Participants/représentant :

Mr TAURINES et Mr GARRIGUE, ville de Castelnaudary  
Mr GIEULES, président fédération des aînés ruraux,  
Dr THOMAS, médecin au centre hospitalier de Narbonne,  
Mr MOULIN, prévention routière,  
Mr GUISSET, retraités de La poste  
Mme Sylvia PEZAREIX , MSA, ASS  
Mme Laurence DEMEZIERES, MSA, réseau des élus, Présence Verte et offre de service MSA

**QUEL PUBLIC ?** Concerner les seniors dès 50 ans.

Distinguer 2 catégories parmi ces seniors ( indépendamment de leur âge biologique ) :

- catégorie 1 : des seniors conscients de leurs limites, qui ont la capacité de compenser leurs difficultés :
- catégorie 2 : des seniors n'ayant pas conscience de leurs limites, voire de la dangerosité de leur comportement.

**POUR QUELS RISQUES ?**

Agir sur le risque pour les seniors en tant que conducteur et piéton. Les membres du groupe soulignent qu'il serait intéressant d'intervenir suite au 1<sup>er</sup> accident, afin de l'analyser et d'agir sur ses causes.

**QUELLES ACTIONS ?**

Catégorie 1 :

- des actions sur la personne :
  - du point de vue des connaissances, remise à niveau en code de la route, information sur les effets de la consommation de médicaments ( neuroleptiques ), d'alcool,
  - du point de vue des capacités physiques et cognitives : aider à évaluer ses capacités,
  - faciliter la reprise de la conduite des conjoints.
- des actions sur l'environnement : en insistant sur les risques particuliers ( rond-point, tourne à gauche ).

Catégorie 2 :

- des actions sur la personne :
  - mettre à disposition des médecins traitants des outils/tests,
  - travailler avec les médecins sur le moment opportun d'aborder la question de l'arrêt de la conduite,
  - faire connaître l'existence des référents du permis de conduire ( liste en mairie : tests,... ).
- des actions sur l'environnement : pour proposer des alternatives à la conduite automobile : trouver des solutions ( en associant les collectivités locales, communes et Conseil Général ) et/ou informer la personne et son entourage des possibilités existantes, notamment en milieu rural.

**COMPLEMENTS D'ETUDE SOUHAITES PAR LE GROUPE :**

- incidence de la diminution de l'audition et de la vision dans la survenue des accidents voire dans l'analyse des causes de mortalité,
- analyse des causes des accidents mortels selon l'état de la personne ( vision, audition, fatigue, consommation de médicaments,... ),
- analyse des causes de réticences à l'usage du co-voiturage ( cf. alternatives à la conduite automobile ).

## **ANNEXE 12C : GROUPE DE TRAVAIL SENIORS** (Compte rendu de la réunion du 17 octobre 2008)

Etaient présents :

Mr TAURINES, mairie de Castelnaudary

Mr GARRIGUE, mairie de Castelnaudary

Dr THOMAS, médecin au centre hospitalier de Narbonne

Mr MOULIN, IDSR

Mr ASENSIO, AGIRabcd

Mr GUISSET, retraités de La Poste et de France Télécom

Mme Sylvia PEZAREIX, MSA, ASS

Mme Laurence DEMEZIERES, MSA, réseau des élus et Présence Verte

Etait excusé : Mr GIEULES, Président de la Fédération des aînés ruraux de l'Aude

**VALIDATION des CR du 19 septembre 2008** : Les différentes observations formulées en séance sont intégrées dans les 2 comptes rendus joints en annexe 1.

### **ILLUSTRATION DES ACTIONS :**

En complément du compte rendu du 19 septembre, 4 exemples pouvant servir de modèle pour le recensement des outils sont annexés (cf annexe 2) :

- Liste des assurances qui pourraient être associées, suivant la thématique, à la démarche de sensibilisation des seniors
- Liste des opticiens qui pourraient être associés, suivant la thématique, à la démarche de sensibilisation des seniors
- Liste des organismes de service à domicile qui pourraient être associés, suivant la thématique, à la démarche de sensibilisation des seniors
- Liste des médecins qui pourraient être associés, suivant la thématique, à la démarche de sensibilisation des seniors

Ces listes viennent en complément du compte rendu qui recense les actions à entreprendre en fonction de la cible retenue.

**Cependant, en amont du travail qui consistera à approfondir les différents axes retenus, le groupe « senior » considère que 2 réflexions devraient être ouvertes, chacune relevant de 2 niveaux différents :**

### **REFLEXION NATIONALE :**

5 propositions sont formulées :

- Etablir une corrélation entre le fichier des cartes grises et le fichier des assureurs : pour les voitures sans assureur connu, interroger le propriétaire pour établir si le motif est recevable.
- Responsabiliser le propriétaire en cas de prêt d'une voiture à un conducteur sans permis valable (sanctions pénales ?)
- Proposer une périodicité d'évaluation du permis B, dès l'obtention de ce dernier : ceci permettrait, au cours de la vie, un maintien des connaissances, sans cibler la tranche des seniors en particulier
- Proposer qu'un questionnaire pré rempli soit systématiquement renseigné par un médecin lors d'un accident ayant entraîné une hospitalisation (questionnaire sous l'angle de la personne accidentée)
- Donner un cadre juridique au corps médical pour stopper la conduite d'une personne si, après évaluation médicale, elle est jugée dangereuse au regard de la sécurité routière.

## REFLEXION DEPARTEMENTALE :

### Concernant la catégorie 1 (les seniors conscients de leurs limites et qui ont la capacité de compenser leurs difficultés) :

Le groupe souligne la multitude d'initiatives qui existent déjà mais qui perdent en efficacité faute d'être coordonnées.

En conséquence, et sous l'égide du sous Préfet de Limoux :



Recenser l'ensemble des acteurs existants pouvant intervenir dans le domaine de la sécurité routière (cf liste dans CR du 19/09/08)



Les structurer et les prioriser en lien avec l'organisation territoriale (CLIC ?)



Fédérer les acteurs



Mobiliser (plan de communication, jeux interactifs...)



Evaluer

### Concernant la catégorie 2 (les seniors n'ayant pas conscience de leurs limites, voire de la dangerosité de leur comportement) :

Toute initiative les concernant doit être construite en **garantissant le maintien du lien social** pour à la fois permettre l'acceptation de la décision et garantir la qualité de vie de la personne concernée ou de son entourage proche (conjoint).

Concrètement, ce public ne devant plus être en situation de conduite routière, il faut pouvoir leur proposer une prise en charge globale qui leur permettra de rester autonome dans leur vie courante.

Concernant la mobilité de ces personnes, les mesures proposées concernant les moyens de locomotion devront **tendre vers la gratuité du service**.