

Le Préfet du Cantal

Jean Luc COMBE

Document Général d'orientations 2013 - 2017



SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU CANTAL

SOMMAIRE

INTRODUCTION ET BILAN DU DGO 2008-2012.....	3
PREMIERE PARTIE « ETUDE D'ENJEUX »	6
A- Analyse des enjeux.....	8
1. L'alcool.....	10
2. La vitesse.....	13
3. Les jeunes.....	17
4. Les deux-roues motorisés.....	19
5. Les piétons.....	21
B- Hiérarchisation des enjeux.....	23
DEUXIEME PARTIE « ORIENTATIONS D'ACTIONS »	24
Présentation.....	25
Sur un plan général.....	26
L'enjeu alcool.....	27
L'enjeu vitesse.....	28
L'enjeu jeunes.....	29
L'enjeu deux-roues motorisés.....	30
L'enjeu piétons.....	31
TROISIEME PARTIE « SUIVI ET EVALUATION »	32

INTRODUCTION ET BILAN DU DGO 2008-2012

A. INTRODUCTION :

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

Sur la longue période, la politique volontariste menée par l'Etat depuis 2002 a permis de diviser par deux le nombre de tués sur la route: de 8000 morts en 2001 à moins de 4000 en 2010 sur le plan national. Dans le Cantal, on est passé d'une tendance de 18/23 tués entre 2000 et 2002 à 6/8 tués entre 2008 et 2010. Il n'y a pas de fatalité dans les drames de la route.

Chaque département doit élaborer en 2012 son document général d'orientations (DGO) qui définit les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

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

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

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

Quatre enjeux nationaux ont été identifiés pour la période 2013-2017: alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés. Des enjeux spécifiques à chaque département peuvent être retenus.

B. RETOUR SUR LE DGO 2008-2012 :

I. La mise en œuvre des orientations :

Le plan de contrôles routiers élaboré chaque année dans le Cantal et basé sur l'analyse de l'accidentologie locale et de ses facteurs, a confirmé la permanence des enjeux identifiés dans le DGO 2008-2012, notamment les facteurs alcool et vitesse. Les contrôles ont été maintenus à un niveau élevé avec une politique du discernement renforcée. La lutte contre les excès de vitesse s'est accompagnée d'une politique constante de déploiement de cabines radars-sanction (de 6 en 2007 à 13 en 2011) et de radars dits pédagogiques.

Le plan départemental d'actions de sécurité routière identifie et pilote chaque année les actions de sensibilisation et d'éducation portées par l'Etat, les collectivités locales, les associations, sur la base des enjeux identifiés par le DGO 2008-2012. Un et souvent plusieurs enjeux du DGO se retrouvent dans une action du PDASR.

Le PDASR du Cantal réalise de 20 à 25 actions chaque année.

Les jeunes ont été un public particulièrement mobilisé, compte tenu de l'implication forte des milieux éducatifs (primaire et secondaire) : chaque année, plus de 1000 élèves, principalement des collégiens, ont assisté ou participé à des actions.

Les forces de l'ordre et le chargé de mission deux-roues motorisés ont aussi mené de nombreuses actions envers les motocyclistes et les cyclomotoristes auxquelles environ 100 personnes ont participé chaque année

L'enjeu piéton s'est quant à lui traduit par la constitution d'un groupe de travail Etat-ville d'Aurillac qui a produit des améliorations concrètes de la sécurité des passages piétons à Aurillac, ainsi que par des actions de communication, notamment en 2010 et 2011 .

Le transfert du pôle sécurité routière de la DDT vers la préfecture a renforcé la cohérence des outils d'observation de l'accidentologie locale (remontées statistiques, liens avec les forces de l'ordre).

S'agissant des **infrastructures**, la création de la commission consultative des usagers pour la signalisation routière a permis de mener une réflexion sur la cohérence des limitations de vitesse sur les réseaux autoroutiers, national et départemental du Cantal.

La communication s'est développée, notamment par la conclusion d'un partenariat avec deux journaux locaux pour la rédaction d'une page mensuelle sur la sécurité routière.

2. L'évolution des enjeux identifiés dans le DGO 2008-2012 :

Alcool :

L'évolution de l'enjeu présente une tendance légèrement défavorable : entre 2007 et 2011, les accidents où le facteur alcool est avéré est passé de 12 % du nombre total des accidents en 2007 à 15 % en 2011. *Données détaillées : cf page 10 et suiv.*

Vitesse :

Données détaillées : cf page 13 et suiv.

L'enjeu vitesse entre 2007 et 2011 est resté globalement au même niveau toujours élevé de dépassement des vitesses, notamment en remontée en 2011, où de grands excès de vitesse ont été sanctionnés. Cependant les premiers mois de l'année 2012 font apparaître une diminution des infractions à la vitesse réglementaire. Le contexte local, avec peu de lignes droites pour doubler, un temps de parcours souvent perçu comme excessif, peut être vu comme un facteur de comportement infractionniste.

2 roues motorisés :

La variation concernant la part des deux roues motorisés dans les accidents entre 2007 et 2011 est fluctuante :

- 26 % en 2007
- 34 % en 2008
- 16 % en 2009
- 34 % en 2010
- 26 % en 2011.

Piétons :

La variation concernant la part des piétons dans les accidents entre 2007 et 2011 est elle aussi fluctuante :

- 8 % en 2007
- 15 % en 2008
- 22 % en 2009
- 25 % en 2010
- 16 % en 2011.

Jeunes :

La part des accidents où est impliqué un jeune parmi les victimes est en légère diminution: de 40 % en 2007, 43 % en 2008 à 39 % en 2010 et 2011.

Les 14-24 ans représentaient 26 % des tués et des blessés en 2007 et 27 % en 2011, après des pics en 2008 (32 %) et 2010 (30 %).

Ceinture de sécurité :

Parmi les accidents avec des véhicules équipés, la part des accidents avec au moins 1 victime ne portant pas la ceinture a été de :

2007 = 5 %
2008 = 2%
2009 = 5 %
2010 = 9 %
2011 = 6 %

Parmi les **victimes**, on distingue:

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

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

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

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

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

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

ÉTUDE D'ENJEUX

1 ère partie



Le Département du Cantal

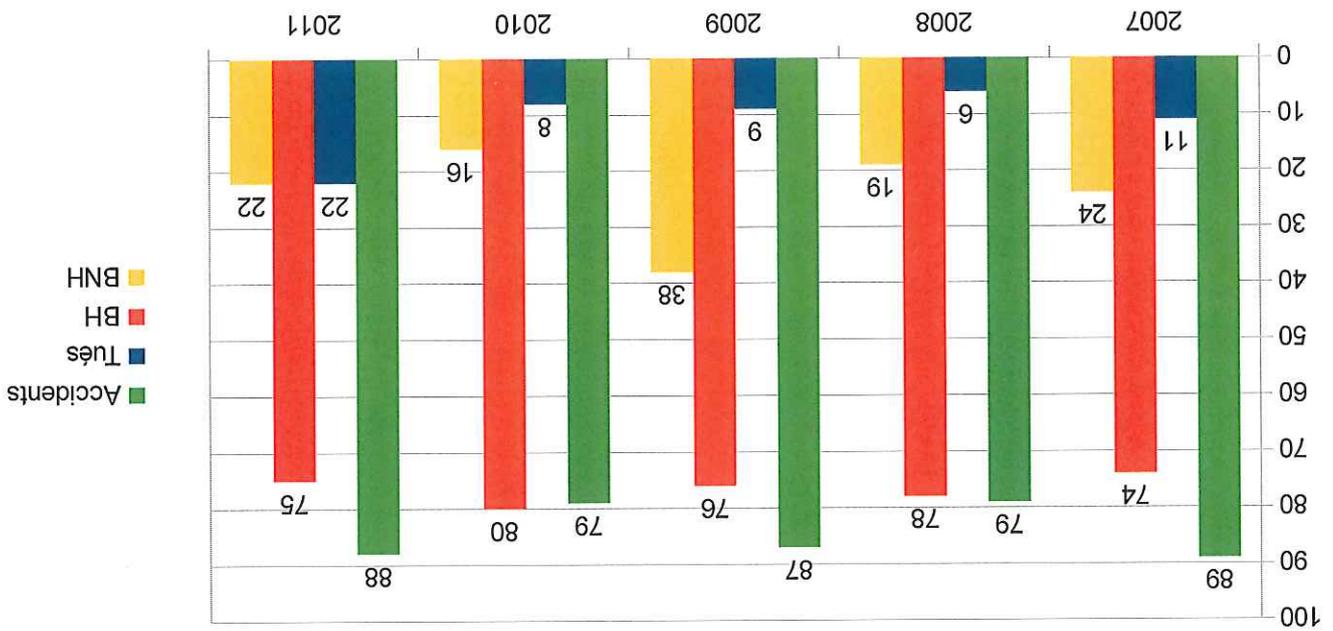
- Superficie : 5726 km²
- Démographie : 148 880 habitants (recensement 2009, dernier recensement publié)
- 51 km d'autoroute (A 75)
- 127 km de route nationale (N 122)
- 4030 km de routes départementales
- 6277 km Voie communale

A- Analyse des enjeux

Préambule: L'accidentologie dans le Cantal de 2007 à 2011:

CANTAL	2007	2008	2009	2010	2011
Accidents	89	79	87	79	88
Tués	11	6	9	8	22
BH*	74	78	76	80	75
BNH*	24	19	38	16	22

*BH: blessés hospitalisés / BNH: blessés non hospitalisés



Sur la longue période, la politique volontariste menée par l'Etat depuis 2002 a permis de diviser par trois le nombre de tués sur les routes du Cantal: on est passé d'une tendance de 18/23 tués entre 2000 et 2002 à 6/8 tués entre 2008 et 2010, l'année 2011 représentant une exception notable dans la tendance générale.

Dans le Cantal, les moyens de contrôle (radars, opérations combinées des forces de l'ordre) ont été renforcés au fil des ans. À côté des actions de répression, le PDASR annuel pilote une vingtaine d'actions de sensibilisation et d'éducation (cf page 3) .

L' enieu alcool

Bilan

Rappel :

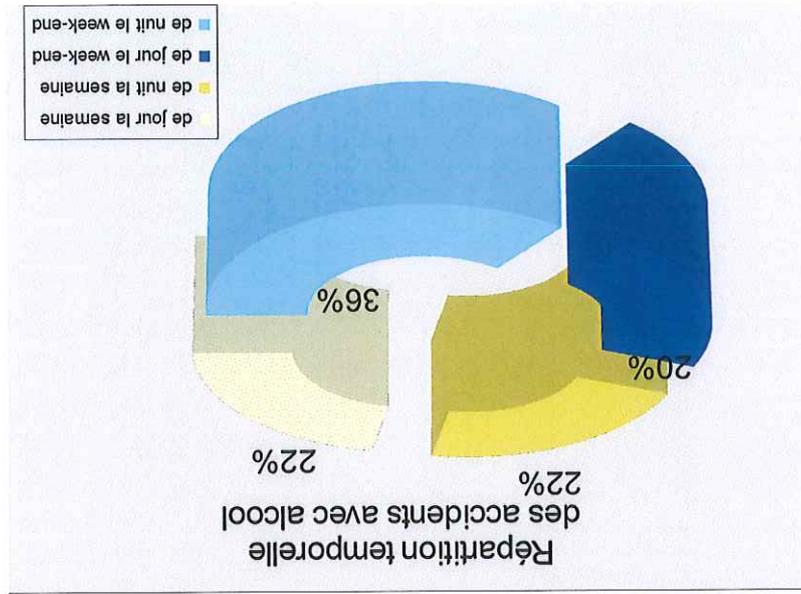
On est en infraction lorsqu'on conduit avec plus de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou 0,50 g d'alcool par litre de sang. Au-delà de 0,40 mg/l'air, c'est un délit (0,80 g/l sang).

Dans le Cantal pour la période 2007/2011, nous avons les valeurs suivantes
 Accidents avec présence d'alcool au-delà des limites légales: 58 accidents
 Accidents sans alcool : 364 accidents

		2007-2011				
Accidents corporels	Nb total d'accidents avec alcool	%	d'accidents avec alcool		%	
			Nb total d'accidents	avec alcool	Nb total d'accidents	avec alcool
Semaine	jours	222	13	5,9	22	1
	nuits	61	13	21,3	8	3
ensemble		283	26	9,2	30	4
	jours	97	11	11,3	15	1
WE	nuitwe	42	21	50,0	6	4
	ensemble	139	32	23,0	21	5
jour		319	24	7,5	37	2
	nuit	103	34	33,0	14	7
ensemble						
						50,0

WE: week-end
 JF: jours fériés

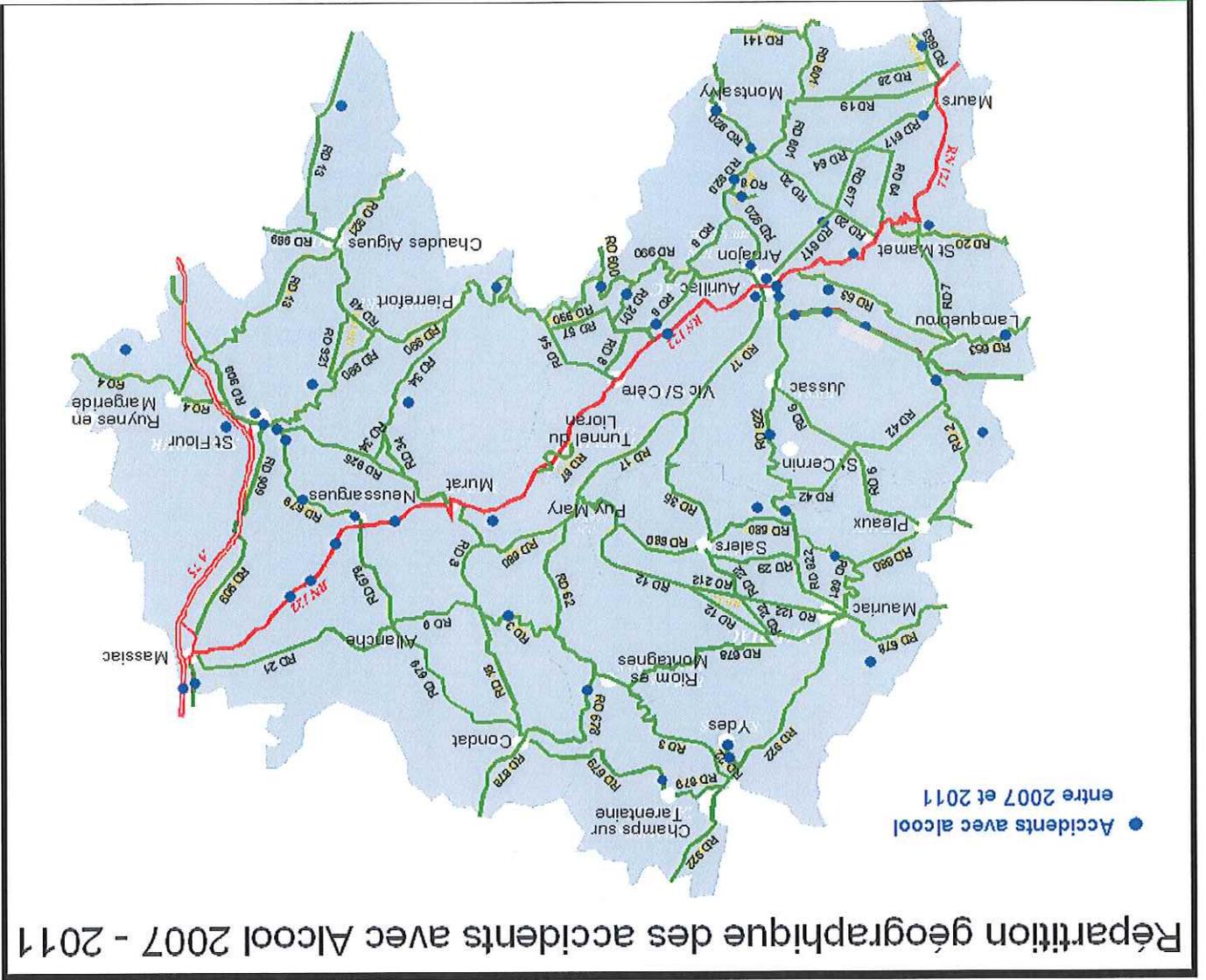
Répartition horaire des accidents avec alcool



L'âge des conducteurs alcoolisés

Entre 2007 et 2011, on recense 58 accidents dans lesquels au moins un conducteur a un taux d'alcool supérieur à la limite légale et pour lequel son âge est renseigné.

Age du conducteur avec alcool	Nombre de conducteurs	% de la population du Cantal
15 - 24 ans	12 = 21 %	9 %
25 - 54 ans	43 = 74 %	38 %
55 et +	3 = 5 %	38 %



Analyse de l'enjeu

L'alcool est avec le tabac la substance psychoactive la plus consommée en France. La consommation annuelle d'alcool pur a baissé de moitié entre 1960 et aujourd'hui, mais malgré cette diminution, la France reste parmi les pays les plus consommateurs (4^e de l'Union européenne et 6^e au rang mondial). Les hommes sont de plus grands consommateurs d'alcool que les femmes: 23% des hommes adultes en ont un usage quotidien contre 8% des femmes.

Les études menées par les services de santé ont permis de constater que l'Auvergne fait partie des régions les plus marquées par de fortes proportions de dépendance à l'alcool. En particulier, l'Auvergne est au 4^e rang dans le classement des régions pour l'alcoolisation régulière de ses jeunes.

La relation à cette addiction peut avoir des conséquences particulièrement graves sur la route, puisque entre en compte le facteur vitesse, et donc la violence du choc.

L'alcool au volant est la première cause d'accident mortel en France, et il n'est pas seulement le fait des jeunes conducteurs.

En France, en 2010, 30,8 % des personnes tuées sur les routes l'ont été dans un accident en présence d'alcool. Ce taux d'implication de facteur alcool dans la mortalité routière n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000.

Depuis 10 ans, la sécurité routière a donc essentiellement profité de l'amélioration des comportements sur d'autres facteurs, la vitesse essentiellement, et non pas de progrès spécifiques quant au facteur alcool au volant.

Qu'en est-il dans le Cantal ?

En 2010, 14 % des accidents impliquent au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal (18 % des accidents mortels), contre 11 % des accidents en France (mais 31 % des accidents mortels au niveau national).

La répartition géographique des accidents avec alcool ne montre pas une prépondérance marquée des endroits où se concentrent les lieux festifs nocturnes (Aurillac). En effet, d'une part tout conducteur alcoolisé ne sort pas d'une « soirée festive », d'autre part l'éloignement de centres urbains est une caractéristique des départements ruraux. S'agissant de la répartition temporelle, une augmentation est constatée sans surprise les nuits des week-ends.

L'absence de progrès notables sur le facteur alcool au volant constatée au plan national l'a été aussi dans le Cantal lors des contrôles routiers opérés ces dernières années.

Il y donc bien un enjeu « alcool » dans le département du Cantal.

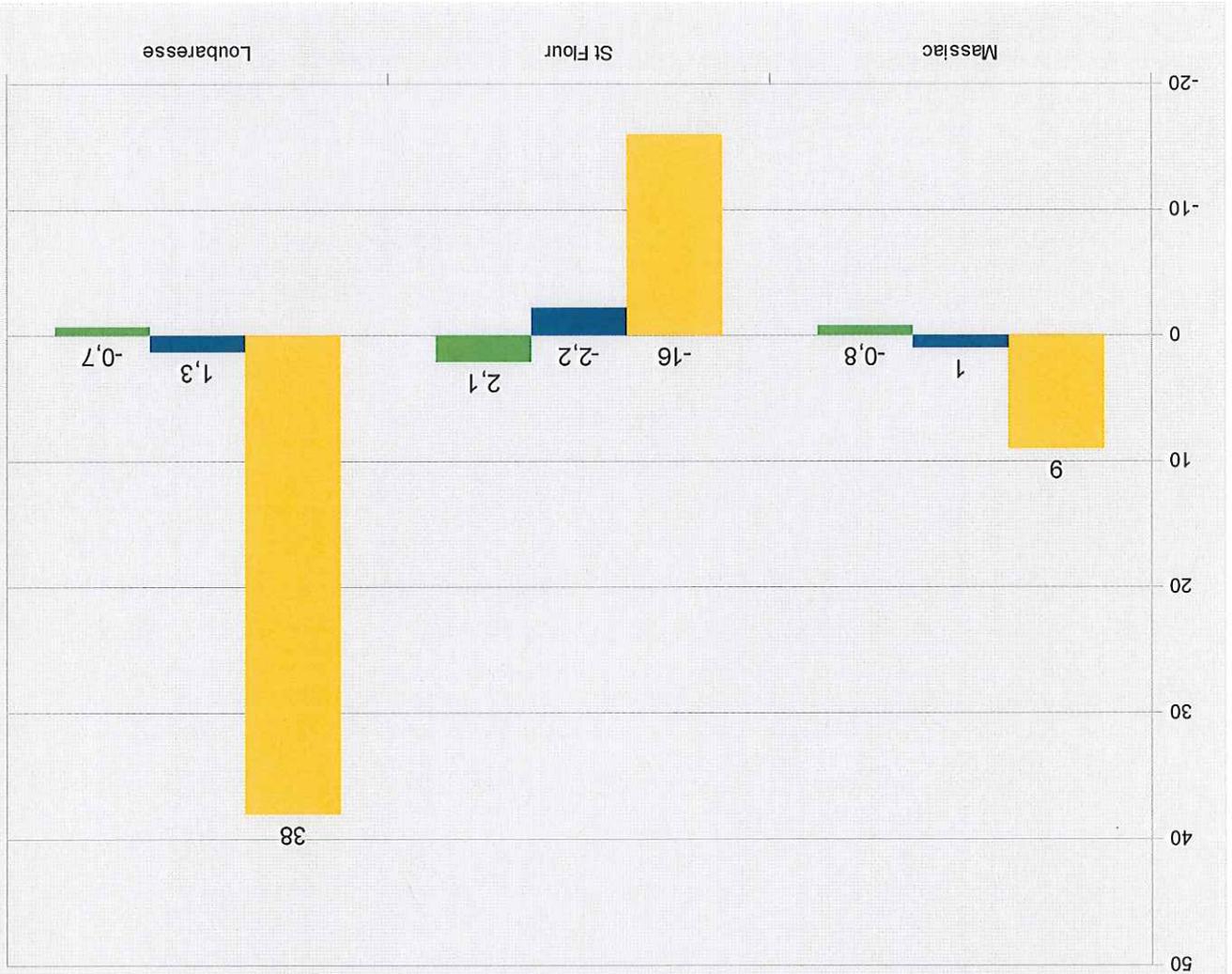
L'enjeu vitesse

Les graphes suivants portent, entre 2007 et 2011, d'une part sur l'évolution des trafics routiers, d'autre part sur l'évolution de la pratique des tranches de vitesse les plus significatives par les usagers : sur l'autoroute A 75, la route nationale 122 et les principales routes départementales.

A 75

A75 Evolution Trafic et Vitesse entre 2007 et 2011

■ % Evolution tranches de vitesse entre 0 et 130 Km/h
 ■ Evolution tranches de vitesse entre 130 et 150 km/h
 ■ % Trafic



Constat :

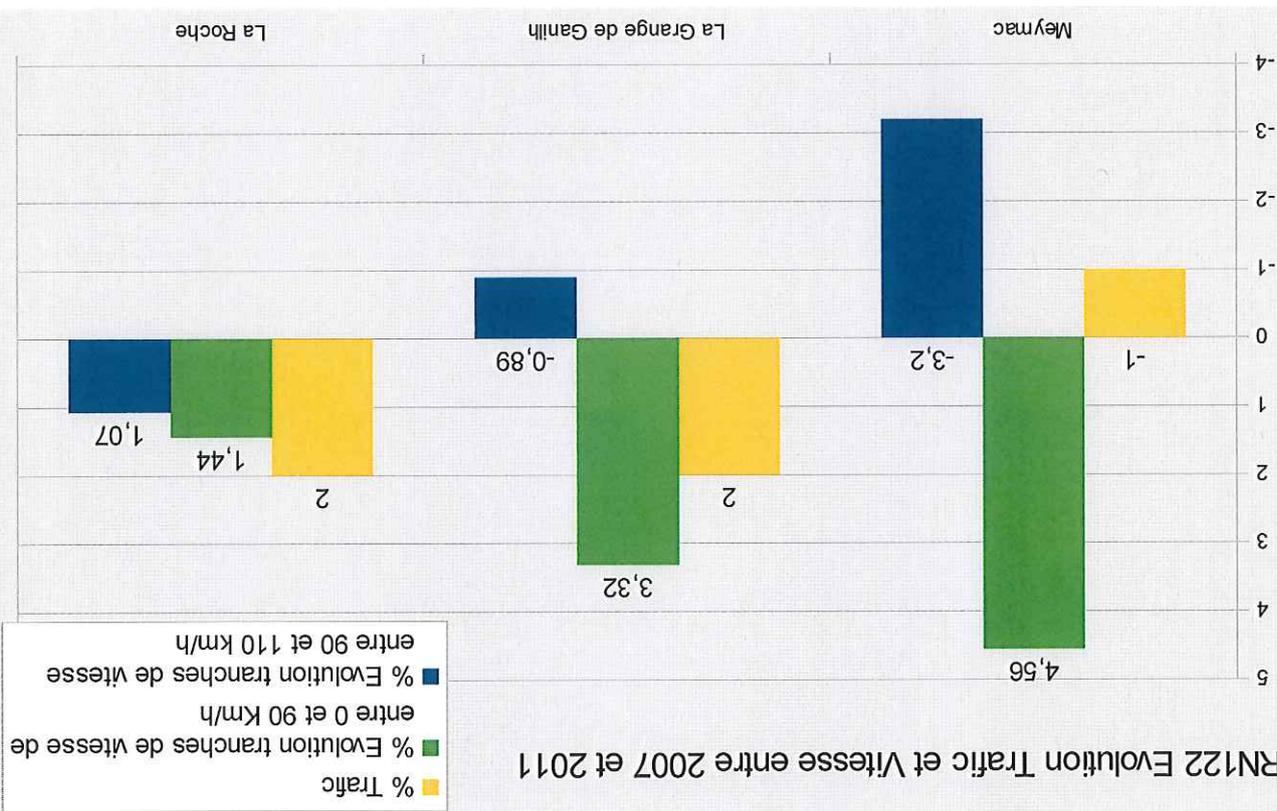
Augmentation sensible du trafic

Stabilité du nombre d'usagers pratiquant des vitesses jusqu'à 130 km/h

Légère augmentation dans la tranche supérieure à 130 km/h .

Observation : les deux radars-sanction sur cette période sont situés sur des zones à 110 km/h.

RN122 Evolution Traffic et Vitesse entre 2007 et 2011



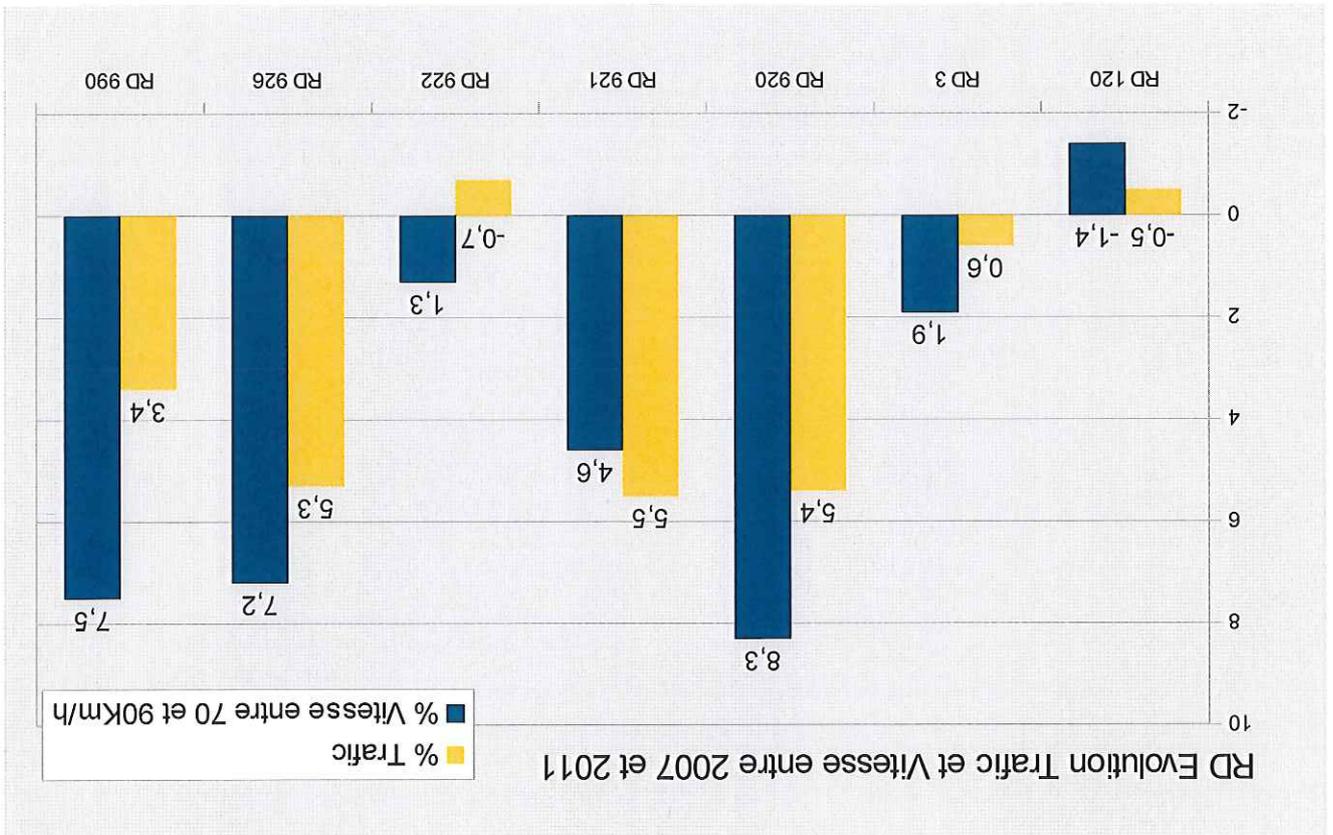
Constat :

Légère augmentation du trafic

Augmentation du nombre d'usagers pratiquant des vitesses jusqu'à 90 km/h

Diminution sensible du nombre d'usagers pratiquant des vitesses au-delà de 90 km/h

ROUTES DÉPARTEMENTALES :



Constat :

On constate que le nombre d'usagers pratiquant des vitesses comprises entre 70 km/h et 90 km/h, tranche réglementaire la plus courante sur RD, a augmenté de façon plus importante que le trafic.

Evolution infractions radars fixes (sur ceux existant en 2007) :

	2007	2008	2009	2010	2011
Thiézac	611	527	802	834	1540
St Paul des Landes	708	509	485	483	689
Arpaçon/ Cère	185	306	386	423	506
Vieillesse N→S	4963	2794	3931	2971	3032
Vieillesse S→N	8981	13432	6797	10325	12534
Neussargues	3273	2087	981	811	1730
Total	18721	19655	13382	15847	20031

Tranches de dépassement des vitesses sur les radars fixes ci-dessus :

	< 20 km/h	> 20 et < 30 km/h	> 30 et < 40 km/h	> 40 et < 50 km/h	> 50 km/h
2007	93 %	5 %	1,2 %	0,4 %	0,2 %
2008	93 %	5 %	1 %	0,3 %	0,17 %
2009	93 %	4,6 %	1,5 %	0,4 %	0,3 %
2010	93 %	4,6 %	1,1 %	0,4 %	0,3 %
2011	93 %	4,5 %	1,2 %	0,5 %	0,27 %

L'effet stabilisateur des radars s'est surtout fait sentir sur les réseaux national et départemental, malgré la « poussée » de l'année 2011. Sur l'autoroute A 75 en revanche, on a assisté à une légère augmentation des infractions au-delà de 130 km/h.

Analyse de l'enjeu

L'enjeu vitesse entre 2007 et 2011 reste globalement au même niveau :

C'est un facteur toujours présent, comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité.

Sur l'autoroute A 75 l'augmentation sensible du trafic s'est accompagnée d'une stabilité du nombre d'usagers pratiquant des vitesses jusqu'à 130 km/h, mais avec une légère augmentation dans la tranche supérieure à 130 km/h, confirmée par les radars-sanction.

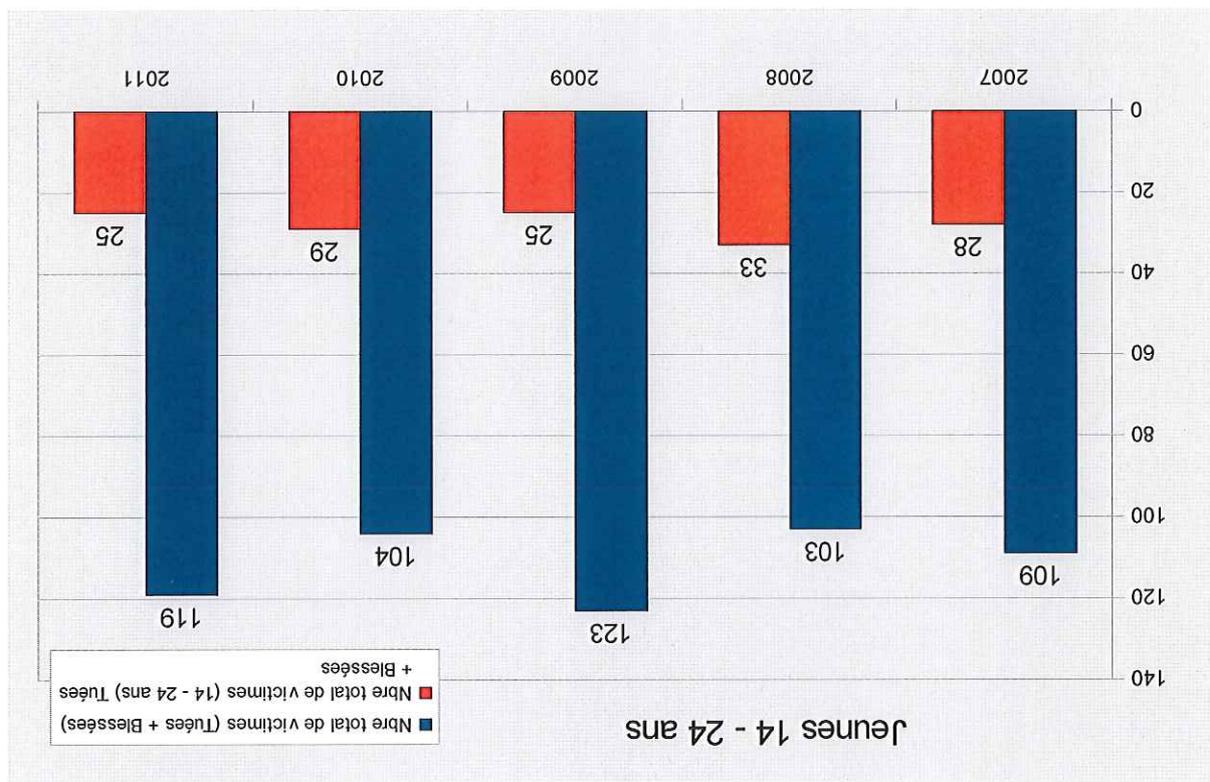
Sur la route nationale 122, on assiste en revanche à une amélioration : il y a une augmentation du nombre d'usagers pratiquant des vitesses jusqu'à 90 km/h et une diminution sensible du nombre pratiquant des vitesses au-delà de 90 km/h.

Sur le réseau départemental aussi on assiste entre 2007 et 2011 à une augmentation d'usagers roulant dans la tranche « réglementaire » de 70-90 km/h supérieure à l'augmentation du trafic.

Les chiffres des tableaux ci-dessus concernant notamment la RN 122 et A75 montrent un seuil toujours élevé de dépassement des vitesses, notamment en remontée en 2011, où de grands excès de vitesse ont été sanctionnés. Le contexte local, avec peu de lignes droites pour doubler, un temps de parcours souvent perçu comme excessif, peut être vu comme un facteur de comportement infractionniste.

La vitesse excessive et ses conséquences (perte de contrôle et défaut de maîtrise du véhicule) demeurent la première cause d'accident dans le Cantal, devant les refus de priorité puis l'alcool.

C'est pourquoi le préfet du Cantal a mis en œuvre une politique de déploiement du nombre de cabines-radars, passant ainsi de six en 2007 à quinze en 2012, et d'un renforcement des contrôles opérés par les forces de l'ordre.



Les jeunes de 14 (âge de conduite d'un cyclomoteur) à 24 ans sont sur-représentés dans les accidents de la route dans le Cantal:

Entre 2007 et 2011, ils représentent en moyenne 27 % des victimes alors que leur poids dans la population est de 9 %. Sur l'ensemble de la France en 2010, ils représentent 28 % des victimes pour 12 % de la population.

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

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

Chaque semaine, 16 jeunes âgés de 15 à 24 ans perdent la vie sur les routes de France.

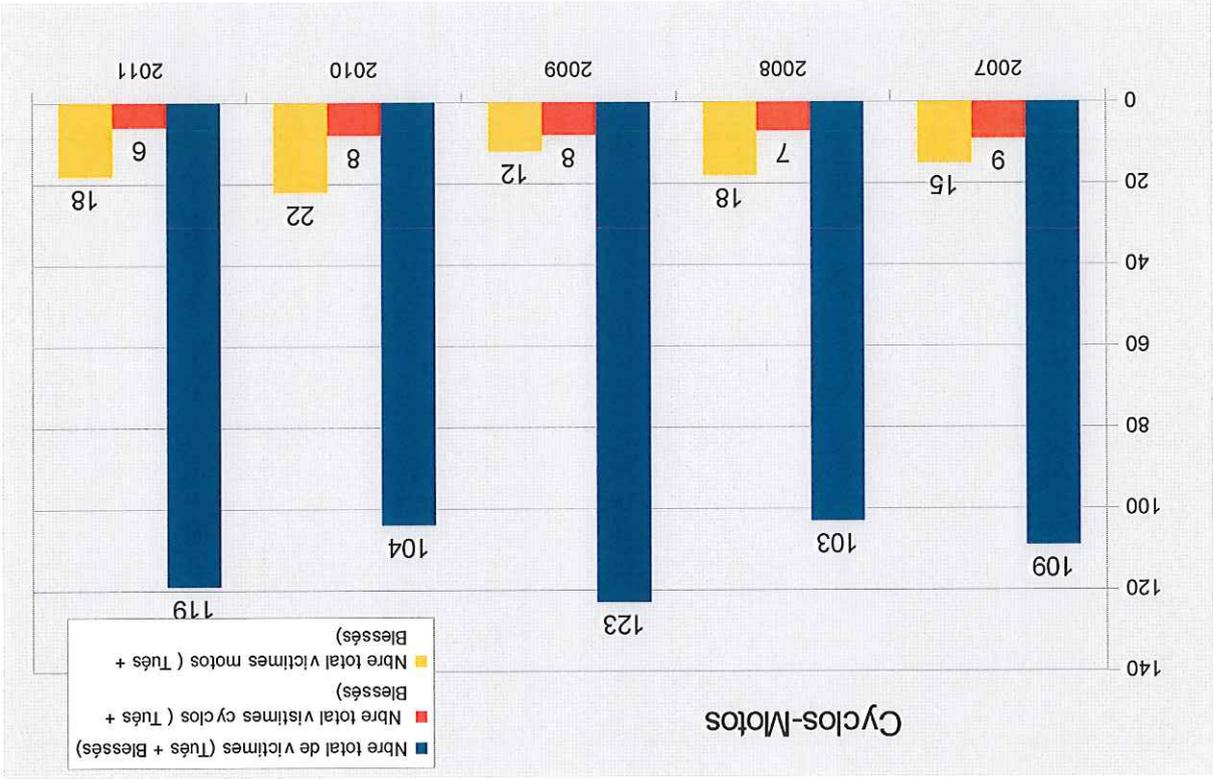
Malgré ces données, l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2000 en France a bénéficié à toutes les classes d'âge

Néanmoins il faut avoir conscience que ce sur-risque n'est pas du tout spécifique à la France, mais qu'on le retrouve également dans les autres pays européens.

Plusieurs facteurs identifiants peuvent être dégagés:

- la notion de « prise de risque » inhérente à la jeunesse
- le manque d'expérience de la conduite, notamment de la maîtrise du véhicule
- les habitudes festives des jeunes: la consommation d'alcool, et de plus en plus de cannabis, est élevée dans les soirées des 18-24 ans. Une étude réalisée pour l'association « Prévention routière » et la Fédération française des assurances a montré l'importance de la consommation d'alcool chez les jeunes européens: globalement, la tendance à l'alcooholisation est bien plus nette chez les jeunes conducteurs que pour l'ensemble des populations européennes.

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



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

Analyse de l'enjeu

De quels véhicules parlez-vous ?

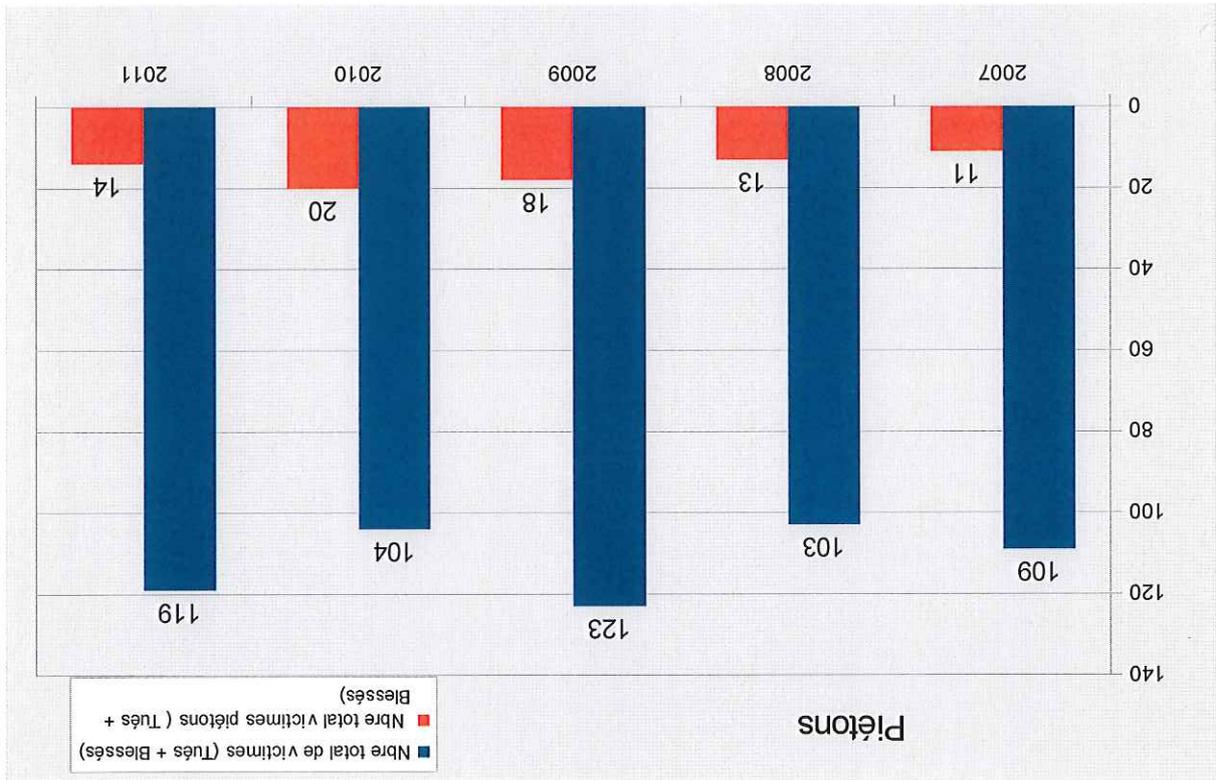
- Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et la vitesse maximale par construction 45 km/h,
 - Les motocyclettes se répartissent en deux sous-catégories : les motos dont la cylindrée n'exécède pas 125 cm³ et la puissance 11 kW (15 ch) et les motos dont la cylindrée excède 125 cm³ et la puissance, soit n'exécède pas 25 kW (34 ch), soit peut atteindre 73,6 kW (100 ch).
- Les deux-roues motorisés figurent parmi les véhicules les plus vulnérables, tout particulièrement les motos du fait de leur puissance d'accélération et de leur potentiel de vitesse élevé.

C'est la mortalité des motocyclistes qui constitue un enjeu, aussi bien en France que dans le Cantal : les motocyclistes représentent près d'un cinquième des personnes tuées sur les routes de France alors qu'ils constituent environ 1,5 % du trafic. **Dans le Cantal, la mortalité des usagers de deux-roues motorisés entre 2007 et 2011 n'a concerné que des motards**. Cependant, la part des cyclomoteurs dans les accidents reste à peu près constante entre 2007 et 2011, malgré une baisse sensible en 2011.

La responsabilité présumée d'un motocycliste dans un accident mortel dans lequel il est tué est de 62 %. Lorsqu'il y a une collision à deux usagers, où le motocycliste est tué, sa responsabilité présumée est seulement de 48%, dans plus de la moitié des cas c'est donc l'autre usager qui est responsable.

Les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont nettement supérieures à celles pratiquées par les automobilistes (2 à 4 km/h sur les autoroutes et 9 km/h sur les routes départementales).

Il y a donc un enjeu « cyclomoteur » identifié principalement en agglomération et un enjeu « motocyclette » identifié essentiellement en rase campagne.



Bilan 2007-2011 :

41 % des victimes piétons dans le Cantal ont 65 ans et +, alors que cette catégorie d'âge représente 28 % de la population du Cantal et 20 % du total des victimes d'accidents de la route dans le département.

85 % des victimes piétons l'ont été en agglomération.

43 % des accidents impliquant un piéton se sont produits sur un passage piéton.

Les premiers mois de l'année 2012 confirment l'existence d'un enjeu piétons dans le Cantal.

Analyse de l'enjeu

La marche constitue le deuxième mode de déplacement en ville, c'est même le mode prédominant en centre-ville.

Les besoins des piétons :

- la liberté de déplacement : les piétons font des déplacements dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles,

- la sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires,

- des liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.

En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons, ainsi :

- les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment leur faible vitesse de déplacement,

- les enfants pour des raisons morphologiques, perceptives et cognitives

- les personnes à mobilité réduite.

Le bilan ci-dessus montre que dans le Cantal, c'est le piéton âgé en agglomération qui constitue un enjeu, et non le promeneur-randonneur. La sécurisation des passages piétons est un objectif majeur, qui a déjà produit des résultats concrets dans la ville d'Aurillac.

B- Hiérarchisation des enjeux

La première partie du document montre que les 4 enjeux retenus au niveau national pour l'élaboration du DGO 2013-2017: l'alcool, la vitesse, les jeunes et les 2 roues motorisés, constituent bien des enjeux dans le département du Cantal.

Un enjeu supplémentaire a été identifié: les piétons.

Les actions qui seront menées pendant quatre ans devront donc toujours avoir comme socle ces cinq enjeux. On peut toutefois dégager certaines priorités :

Les analyses des services de santé ont montré que l'Auvergne est une des régions présentant l'un des niveaux les plus élevés de dépendance à l'alcool. Cet enjeu est donc bien identifié comme majeur pour les actions à mener.

La vitesse excessive est présente comme sur l'ensemble du territoire national.

Un taux élevé de gravité élevé a été identifié concernant les motos.

Les accidents de piétons âgés sont marquants dans le Cantal.

Les jeunes constituent quant à eux l'enjeu « transversal » majeur du DGO 2013-2017. Ceux-ci cumulent souvent alcool, vitesse, absence de ceinture, ...

ORIENTATIONS
D'ACTIONS

2^{ème} partie

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'ACTIONS

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

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

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

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

Professionnaliser la filière sécurité routière

- ◆ Améliorer la connaissance des causes de l'insécurité routière locale :
- Avoir une meilleure connaissance de l'accidentologie locale par un partage accru des connaissances entre services: préfecture, police, gendarmerie, gestionnaires des voies, qui permettrait de faire progresser en fiabilité l'outil statistique.
- ◆ Avoir des référents sécurité routière aussi bien dans les collectivités locales que dans tous les services de l'Etat.

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

- ◆ Faire du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière un outil impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en renforçant la mobilisation des associations et des bénévoles.
- ◆ Promouvoir la sécurité routière dans les administrations et les entreprises par une incitation à la réalisation de plan de prévention des risques routiers.

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

- ◆ Promouvoir le transport collectif.
- ◆ Eviter les zones d'habitat diffus sans une organisation d'ensemble, avec souvent comme conséquence des accès directs sur la route.
- ◆ Eviter la localisation des zones constructibles dans des secteurs éloignés du centre, ce qui oblige les habitants à fonctionner exclusivement en voiture.
- ◆ Eviter le développement ou la création des zones d'activités sans étude de trafic et d'accès à ces zones.

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

- ◆ Faire prendre conscience à tous les usagers des effets de l'alcool et des risques encourus : Accidents, blessures mortelles ou graves (handicaps à vie), risque judiciaire, risque administratif (perte de points, suspension ou annulation du permis) et risques financiers (amendes, non prise en charge des dommages par les assurances,...

- ◆ Relayer localement avec les associations et les médias les campagnes nationales.

- ◆ Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool.

- ◆ Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre.

- ◆ Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie.

- ◆ Informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool.

- ◆ Impliquer les collectivités locales et les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs.

- ◆ Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool.

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

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

1 - Éduquer les jeunes (voir enjeu jeunes)

2 - Informer et multiplier les messages sur les conséquences des excès de vitesse

- ◆ Insister sur les conséquences administratives et juridiques des infractions et notamment pour les jeunes avec le permis probatoire.
- ◆ Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie en y impliquant notamment les médias locaux.
- ◆ Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité.
- ◆ Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées.
- ◆ Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et la cohérence de la signalisation.

3 - Maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions

- ◆ Le nombre de contrôles devra être maintenu à un niveau élevé.
- ◆ Ces contrôles seront diversifiés.

4 - Réaliser ou aménager les routes avec des caractéristiques géométriques homogènes sur un même itinéraire et cohérentes avec l'environnement bâti.

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

- ◆ Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis.
- ◆ Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes eux-mêmes.
- ◆ Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

2 – Améliorer la formation du conducteur

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

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

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

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

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

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

- ◆ Exposer aux jeunes les risques de la conduite des deux roues dans le cadre des attestations réglementaires.

- ◆ Accentuer l'information sur le respect des règles et notamment sur l'obligation du port du casque.

- ◆ Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation.

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

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

3 - Réaliser des actions de sensibilisation des automobilistes sur le partage de la route avec les utilisateurs des deux roues .

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

1 - Sécuriser les cheminements piétons

- ◆ Améliorer les aménagements spécifiques pour les piétons.
- ◆ Inciter les collectivités locales à sécuriser les passages piétons lors des entrées et sorties des écoles par leurs personnels ou par des bénévoles.

2 - Agir pour réduire la vitesse en agglomération

- ◆ Aménager les entrées de villes et les traverses d'agglomérations.
- ◆ Sanctionner les usagers motorisés ne respectant pas la priorité des piétons au niveau des passages protégés.
- ◆ Intensifier les contrôles de vitesse en agglomération.

3 - Sensibiliser les piétons à leur sécurité

- ◆ Réaliser des actions d'informations pour les personnes âgées, dans les maisons de retraite et les clubs de troisième âge sur le danger d'être piéton.
- ◆ Réaliser dans le cadre scolaire l'information pour les plus jeunes.

4 - Sensibiliser les automobilistes et les deux roues au respect du piéton

- ◆ Réaliser des actions de sensibilisation des automobilistes pour les inciter au partage de la rue.
- ◆ Sanctionner l'utilisation du téléphone au volant en agglomération.

SUIVI ET ÉVALUATION

3^{ème} partie

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO constituent le fondement des projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). L'intégration d'une action au PDASR doit toujours être prise en compte au regard des enjeux du DGO. Le bilan annuel effectué sur le PDASR (qualification des actions menées, échec éventuel de certaines), la part des orientations d'actions ayant suscité une action du PDASR pourront conduire à ajouter, voire supprimer, certaines orientations d'actions.