



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION CENTRE  
ET DU LOIRET

# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

## Sécurité routière 2009 - 2012



## Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Le contexte politique et les objectifs généraux.....	4
3. Le bilan accidentologique général du Loiret .....	4
4. Les conclusions de l'étude d'enjeux.....	6
5. La caractérisation des enjeux.....	7
5.1 La caractérisation de l'enjeu « alcool et stupéfiants ».....	7
5.2 La caractérisation de l'enjeu « vitesse ».....	9
5.3 La caractérisation de l'enjeu « jeunes ».....	10
5.4 La caractérisation de l'enjeu « deux-roues motorisés ».....	11
6. La méthode d'élaboration des orientations.....	12
7. Les orientations d'actions.....	13
8. Les objectifs de réduction de l'accidentalité routière du Loiret.....	16
9. Le suivi et l'évaluation du DGO.....	16
10. Les signataires du Document Général d'Orientations 2009 - 2012.....	17
11. Les annexes du DGO.....	18
Liste des membres du groupe de travail alcool et stupéfiants.....	19
Liste des membres du groupe de travail vitesse.....	19
Liste des membres du groupe de travail jeunes.....	20
Liste des membres du groupe de travail deux-roues motorisés.....	20
Orientations d'actions proposées par le groupe alcool stupéfiants.....	21
Orientations d'actions proposées par le groupe vitesse.....	23
Orientations d'actions proposées par le groupe jeunes.....	25
Orientations d'actions proposées par le groupe 2 roues motorisés.....	26

## 1. Introduction

L'élaboration du Document Général d'Orientations 2009 – 2012 s'inscrit dans une démarche opérationnelle visant à traduire au niveau du département du Loiret les objectifs nationaux d'amélioration de la sécurité routière.

La réalisation de ce document stratégique a nécessité une mobilisation importante des acteurs locaux. Les orientations inscrites dans le DGO 2009 – 2012 serviront de cadre au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) dont les actions sont déclinées annuellement.

L'actualité du 1<sup>er</sup> trimestre 2009, marquée par une nette recrudescence du nombre de tués sur les routes, rappelle la fragilité des résultats obtenus en 2008 et la nécessité de poursuivre la lutte contre l'insécurité routière.

## 2. Le contexte politique et les objectifs généraux

Le Document Général d'Orientations (DGO) en matière de sécurité routière dans le département du Loiret définit la politique locale à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs nationaux à l'horizon 2012 :

- réduire le nombre annuel de tués en France à moins de 3000,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
- diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

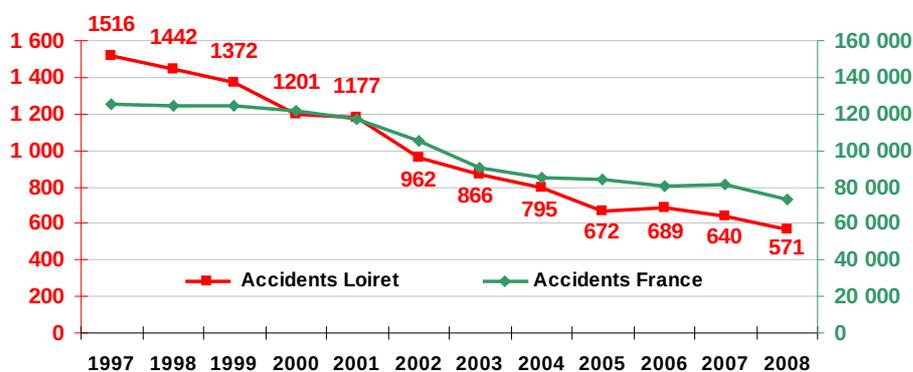
Sa vocation est de faire partager la connaissance de l'accidentologie du département et des enjeux qui en découlent à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux, afin de définir avec eux des orientations prioritaires d'actions.

Le Document Général d'Orientations constitue le cadre de référence qui sera décliné annuellement au travers du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), outil de programmation et de financement de ces actions dans les domaines de l'éducation, de la formation, de l'information, du contrôle et de la sanction.

## 3. Le bilan accidentologique général du Loiret

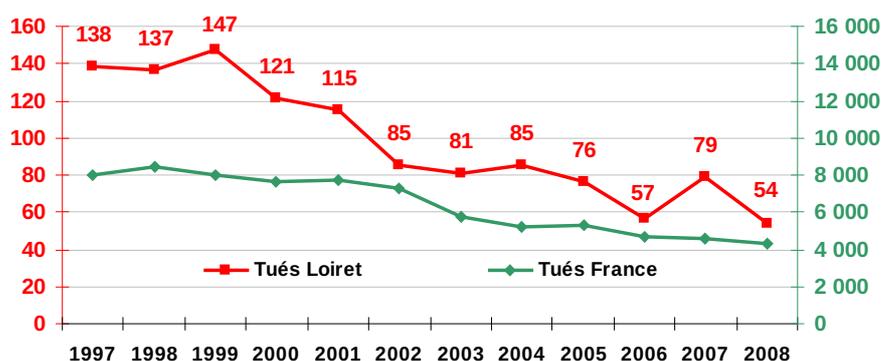
Le bilan accidentologique du Loiret figure dans l'étude d'enjeux. Les principales données en sont rappelées ci-après :

### Evolution du nombre d'accidents sur 10 ans



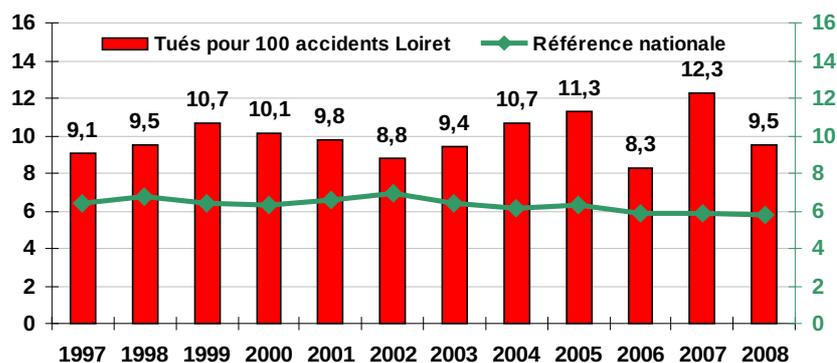
Le nombre d'accidents sur les routes a baissé plus vite dans le Loiret que pour la France entière au cours des 10 dernières années.

### Evolution du nombre de tués sur 10 ans



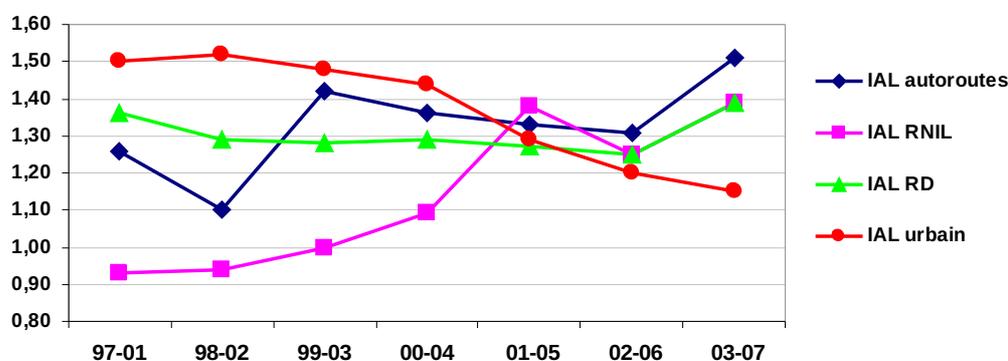
Le nombre de tués a également connu une forte baisse dans le Loiret mais les résultats à l'échelle du département sont plus irréguliers.

## Evolution du taux de gravité sur 10 ans



La gravité des accidents constitue un élément caractéristique de l'accidentalité routière dans le Loiret. Les valeurs relevées sur 10 ans situent toujours le département nettement au dessus de la moyenne nationale.

## Evolution de l'indicateur d'accidentologie locale



L'indice d'accidentologie locale (IAL) permet une comparaison objective de l'accidentalité avec les autres départements par la prise en compte du trafic. Le Loiret se situe au 14<sup>ème</sup> rang des départements les plus dangereux avec une valeur de 1,40 sur la période 2004 – 2007 et des valeurs défavorables sur tous les réseaux.

Sur la période 2004 - 2007, le bilan du Loiret s'établit comme suit par rapport aux quatre grands objectifs nationaux de réduction de l'insécurité routière :

- 297 tués,
- 69 accidents mortels avec la présence d'alcool,
- 71 jeunes tués, dont 9 jeunes de 14 à 17 ans et 62 jeunes de 18 à 24 ans,
- 62 accidents mortels en deux-roues, dont 13 accidents en cyclos – scooters et 49 accidents en motocyclettes.

#### 4. Les conclusions de l'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux a été réalisée par l'Observatoire départemental de sécurité routière du Loiret.

Elle figure en annexe du Document général d'orientations. Ses principales conclusions sont les suivantes :

Les nombres d'accidents et de tués dans le Loiret évoluent à la baisse mais restent supérieurs aux moyennes nationales.

**La gravité des accidents** est élevée sur tous les réseaux routiers du Loiret.

**L'alcool est présent dans 11,9 % des accidents corporels et 29,8 % des accidents mortels. Ces valeurs situent le Loiret juste au dessus de la moyenne nationale.**

Les taux d'alcool relevés dans les accidents sont **supérieurs au seuil du délit 9 fois sur 10.**

**Les accidents impliquant l'alcool ont souvent lieu en fin de semaine et la nuit.**

**L'alcool concerne toutes les classes d'âges.**

La part des accidents mortels impliquant la vitesse est importante. **La gravité élevée des accidents atteste du rôle de la vitesse dans les accidents du Loiret.**

Le Loiret se situe en deçà de la moyenne nationale pour le nombre de jeunes victimes d'accidents (comparé à la population). Par contre, **le pourcentage de conducteurs de 18 – 25 ans impliqués dans des accidents graves (33,5 %) est supérieur à la moyenne nationale.**

**Les jeunes de 14 à 18 ans représentent 3,6 % des tués et 12,7 % des blessés.**

**Près de 20 % des tués et 23 % des blessés sont des jeunes de 18 à 25 ans.**

Le Loiret se situe au niveau médian pour le nombre des accidents de cyclos et de motos.

En comparaison des valeurs nationales, **les accidents de motos présentent une gravité élevée.** C'est l'inverse pour les accidents de cyclomoteurs.

**Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 30 % des accidents et représentent 20 % des tués.**

## 5. La caractérisation des enjeux

### 5.1 La caractérisation de l'enjeu « alcool et stupéfiants »

**Entre 2003 et 2007, la consommation d'alcool a été relevée dans 11,7 % des accidents corporels et 29,8 % des accidents mortels.** Ces valeurs placent le département du Loiret près du niveau médian en comparaison des autres départements français (respectivement au 49<sup>ème</sup> rang et au 41<sup>ème</sup> rang).

Le groupe de travail constitué pour approfondir l'enjeu alcool a analysé plus en détail les accidents de l'année 2007 impliquant l'alcool ou des stupéfiants avec un examen détaillé d'un échantillon de procès verbaux d'accidents.

L'analyse des procès-verbaux a fait ressortir **la part importante des accidents mortels impliquant des conducteurs sous l'emprise de produits stupéfiants**, majoritairement du cannabis (12 accidents mortels en 2007 impliquant des produits stupéfiants pour 16 accidents mortels impliquant l'alcool). Dans un tiers des cas, l'alcool et le cannabis étaient mêlés. Fort de ce constat, l'enjeu « alcool » a incorporé les risques liés aux produits stupéfiants.

L'accidentalité avec alcool recensée dans le Loiret concerne toutes les classes d'âge. **La conduite sous l'emprise d'alcool n'est pas uniquement l'apanage des jeunes.** Par contre, 88% des consommateurs de stupéfiants ont moins de 35 ans dans les procès-verbaux d'accidents analysés.

Toutes les catégories socio-professionnelles sont concernées par la consommation d'alcool et de cannabis : on note toutefois une sur-représentation des ouvriers (33%) et des intérimaires (20%) dans les accidents avec alcool.

La vitesse excessive (33%) ou le non port de la ceinture de sécurité (19%) sont des facteurs fréquemment associés à l'alcool dans les accidents, liés à son pouvoir désinhibant.

**Les conducteurs impliqués dans les accidents sont souvent des consommateurs réguliers (43% pour l'alcool et 64% pour le cannabis). Le plus souvent, les parents des plus jeunes conducteurs impliqués déclarent ignorer la pratique de consommation de produits stupéfiants chez leurs enfants.**

Les accidents impliquant l'alcool surviennent surtout pendant les trajets de loisirs mais également pendant les trajets domicile-travail. **La majorité des accidents, avec alcool ou stupéfiants, surviennent le week-end (vendredi /samedi /dimanche) lors de trajets loisirs.** 9% des accidents recensés impliquant l'alcool se produisent en sortie de discothèque et seulement 1% pour les accidents impliquant le cannabis. 14% des accidents sont recensés après des fêtes organisées sur les lieux de travail.

Plus d'un quart des conducteurs impliqués dans des accidents, présentant une alcoolémie positive, sont en situation de détresse psychologique (chômage, divorce, problèmes financiers ...).

2 % des conducteurs impliqués dans un accident en situation d'alcoolémie sont en situation de récidive (accident ou infraction avec poursuite).

**Les auditions des impliqués dans les accidents a fait ressortir une sous-estimation des risques routiers liés à la consommation des alcools forts (whisky, vodka...) ou à la sur-consommation de bières et une méconnaissance de ceux liés à la consommation de stupéfiants.**

Les membres des associations qui participaient au groupe de travail « alcool » ont souligné l'âge de plus en plus jeune auquel commence la consommation d'alcool (à partir de 13 ans). Ils ont également souligné que les idées reçues ont encore largement cours chez les usagers de la route.

Le groupe de travail de l'enjeu « alcool et stupéfiants » a souligné l'effort d'information, de sensibilisation, d'éducation qui reste nécessaire pour faire changer les comportements. Cet effort suppose une très large mobilisation d'acteurs et des actions adaptées à la variété des situations individuelles rencontrées.

## 5.2 La caractérisation de l'enjeu « vitesse »

L'appréciation du facteur vitesse dans les accidents de la route n'est pas évidente. En effet, les procès-verbaux d'accidents et les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) mentionnent bien le cas échéant l'infraction vitesse mais elle est toujours délicate à établir par les enquêteurs. De plus, la vitesse joue un rôle aggravant dans l'accident dont la part, pour être incontestable, n'en reste pas moins délicate à préciser.

Le rôle de la vitesse dans les accidents ne s'appuie pas seulement sur l'analyse des accidents. Il repose aussi sur l'observation de la corrélation de l'évolution de l'accidentalité routière avec le changement des comportements. Ceux-ci font l'objet d'un suivi au travers d'enquêtes nationales et de l'exploitation des données vitesse des stations de comptage automatiques de trafic.

**Les enquêtes menées au niveau national ont mis en exergue une baisse importante des infractions avec le déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé.** Dans le Loiret, 16 radars fixes ont été mis en service entre fin 2004 et fin 2007. Sur cette période, le nombre de tués (297), a baissé de plus de 26 % par rapport à la période précédente de 2000 à 2003 (402). L'observatoire départemental des vitesses organisé au niveau départemental a permis de suivre les vitesses pratiquées par les usagers dans le Loiret sur cette période : entre 2003 et 2007, la vitesse moyenne sur les routes nationales (transférées au Conseil général au 1<sup>er</sup> janvier 2006) limitées à 90 km/h est passée de 91 km/h à 85 km/h soit une baisse de 7 %. Le pourcentage de véhicules en excès de vitesse sur cette période et ces mêmes routes est passé de 51 % à 31 %.

**Le contrôle sanction automatisé a donc montré son efficacité dans le Loiret.**

Une analyse de la vitesse dans les accidents sur les années 2006 et 2007 a été réalisée par l'Observatoire départemental de sécurité routière avec l'examen détaillé de 26 procès-verbaux d'accidents mortels mentionnant la vitesse dans les facteurs de l'accident. Sur cette période, on recense 22 % des accidents corporels pour lesquels la vitesse a été mentionnée comme infraction. La vitesse a concerné 26 % des tués dans les accidents de cette période.

Les principaux constats ressortis de l'analyse sont les suivants :

**La vitesse apparaît plus fortement dans les causes d'accidents en fin de semaine.**

**Les conducteurs impliqués sont en grande majorité des hommes (88 %)**, le plus souvent seuls dans leur véhicule. Les jeunes conducteurs sont plus fortement présents dans les accidents impliquant la vitesse.

Les accidents ont lieu le plus souvent en section courante, la perte de contrôle étant liée fréquemment à une courbe. Dans un certain nombre de procès-verbaux, la perte de contrôle semble résulter d'une circulation sur l'accotement enherbé.

**Les obstacles latéraux sont impliqués dans plus de 60 % des accidents ayant pour cause la vitesse.**

Le groupe de travail de l'enjeu « vitesse » a mis en évidence la nécessité de travailler à la fois sur l'infrastructure (réduction de la gravité des accidents, aménagements incitant à un meilleur partage de la route) et sur le changement des comportements sur la route (développement d'une conduite apaisée et de l'éco-conduite). Le contrôle et la sanction restent nécessaires.

### 5.3 La caractérisation de l'enjeu « jeunes »

L'étude d'enjeux a mis en évidence des risques routiers spécifiques et différenciés chez les jeunes de 14 à 17 ans et chez les jeunes de 18 à 24 ans. Les âges de 14 ans et de 18 ans correspondent évidemment à des changements importants en terme de mobilité avec l'utilisation du cyclomoteur ou scooter à partir de 14 ans et la conduite automobile à partir de 18 ans.

Avec 5 victimes graves jeunes (tués ou blessés hospitalisés) pour 1000 habitants jeunes, le Loiret se situe en deçà du niveau médian par rapport aux autres départements (au 69<sup>ème</sup> rang) et légèrement en dessous de la moyenne nationale de 5,2 sur la période 2005-2007.

**Sur cette même période, le jeune Loiretain a été 2,38 fois plus impliqué dans les accidents graves de la route que l'ensemble de la population du département.** Ce sur-risque situe le département exactement dans la moyenne nationale et en deçà du niveau médian (au 67<sup>ème</sup> rang).

Si on considère l'implication des conducteurs entre 18 et 24 ans dans les accidents de la route de cette période, le Loiret est moins favorablement placé par rapport aux autres départements : **avec 33,5 % d'accidents graves impliquant un jeune conducteur, le Loiret se situe au-delà de la moyenne nationale (31,8 %)** et au-dessus du niveau médian (24<sup>ème</sup> rang). Ce simple constat permet de préciser la nature du risque routier chez les jeunes dans le Loiret : il est lié à la conduite automobile et concerne en 1<sup>er</sup> lieu les jeunes de 18 à 24 ans. Les accidents des plus jeunes en cyclos, avec des conséquences moins graves, ne doivent pas pour autant être négligé : le nombre de blessés est important.

**L'étude d'enjeux a mis en évidence la forte corrélation entre l'implication dans les accidents et l'ancienneté du permis de conduire**, qu'il s'agisse d'ailleurs de véhicule léger, de motos ou de poids-lourds. Le sur-risque ne se limite d'ailleurs pas à la période probatoire et existe encore 5 années après l'obtention du permis. **Les jeunes garçons sont nettement plus exposés que les jeunes filles** et l'alcool et les stupéfiants jouent un rôle important dans les accidents même si la conduite sous l'empire d'un état alcoolique n'est pas l'apanage des jeunes.

**Le groupe de travail de l'enjeu « jeunes » a fortement insisté sur l'importance du parcours éducatif** : à l'évidence, les orientations d'actions en direction des jeunes ne sauraient se limiter aux seuls groupes exposés au risque routier identifiés dans le constat de l'étude d'enjeux. **Il faut au contraire éduquer à la sécurité routière dès le plus jeune âge.**

**Les actions à mener dans ce domaine doivent s'accompagner d'une forte structuration du réseau des acteurs à mobiliser dans les domaines de l'éducation et de la formation.**

## 5.4 La caractérisation de l'enjeu « deux-roues motorisés »

L'étude d'enjeux a distingué dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, les deux roues légers, type cyclos ou scooters, qui peuvent être conduit avec l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) et la moto qui requiert un permis A passé à partir de 18 ans.

La typologie des accidents est en effet différente : le nombre d'accidents corporels est en effet plus élevé pour les deux roues légers mais le nombre de tués à moto est nettement supérieur au nombre de tués en cyclos ou scooters. Sur la période 2002 – 2006, **la gravité des accidents est beaucoup plus forte en motos (11 tués pour 100 accidents) qu'en cyclos ou scooters (3 tués pour 100 accidents).**

**Avec 17,2 % d'accidents mortels impliquant une moto sur la période 2003 – 2007, le Loiret se situe nettement au-dessus du niveau médian par rapport aux autres départements (au 31<sup>ème</sup> rang).**

**L'étude d'enjeux a également fait ressortir la part importante des accidents des deux-roues motorisés consécutifs à des collisions avec des véhicules à quatre roues (véhicules légers, poids-lourds, autres) : ces accidents représentent environ les trois quarts des accidents impliquant les deux-roues motorisés (cyclos, scooters ou motos) sur la période 2002 - 2006. Les conflits d'usages de la voirie sont donc importants.**

**Toutefois, pour les motos, les accidents consécutifs à des pertes de contrôle présentent une forte gravité : 36 % des motards tués sur la période 2002 – 2006 ont perdu le contrôle de leur machine, ces accidents représentant 23 % des accidents. Les obstacles latéraux aggravent considérablement les conséquences de ces accidents. A noter que des obstacles qui ne constituent pas un danger pour un véhicule léger présentent une très forte agressivité pour des motards. La vitesse excessive est bien souvent à l'origine de ces accidents.**

Les usagers victimes d'accidents sont avant tout des jeunes pour les cyclos et les scooters (entre 18 et 25 ans). Pour les motards, toutes les classes d'âge sont concernées par les accidents avec une sur-représentation des jeunes de 18 à 25 ans qui ne diffère pas de celle des véhicules légers.

Au-delà de ce constat, les membres du groupe de travail pratiquant la moto ont mis en avant d'autres aspects du risque routier des deux-roues motorisés : la sensibilité plus forte à l'état de la chaussée ou à certains aménagements qui influent sur le contrôle de la moto, l'importance de l'équipement du motard, l'apprentissage de la conduite plus long qu'avec un véhicule léger.

## 6. La méthode d'élaboration des orientations

Les conclusions de l'étude d'enjeux ont conduit à retenir les quatre enjeux nationaux pour le DGO du Loiret :

- l'alcool
- la vitesse
- les jeunes
- les deux-roues motorisés

Chaque enjeu a fait l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre d'un groupe de travail thématique qui a rassemblé de nombreux partenaires locaux.

Les participants aux quatre groupes de travail thématiques figurent en annexes.

Les réflexions des quatre groupes de travail ont permis de caractériser chaque enjeu et de définir des propositions d'orientations d'actions se rapportant à l'enjeu. Ces propositions ont été formulées autour de cinq thèmes d'actions :

- infrastructure,
- information,
- formation,
- éducation,
- contrôle et sanctions.

Les quatre groupes de travail ont identifiés au total une vingtaine de gisements de progrès à partir desquels ils ont proposé plus de 80 orientations d'actions. L'ensemble des propositions d'orientations d'actions formulées chacun des quatre groupes figurent en annexes.

De nombreuses propositions d'orientations d'actions formulées par les groupes de travail thématiques présentent un caractère transversal entre les différents enjeux. Afin de donner une plus grande lisibilité au DGO, ces propositions d'orientations ont été regroupées et synthétisées dans 9 orientations d'actions. Pour chacune d'entre elles, les enjeux se rapportant à l'orientation ont été rappelées.

Le groupe de travail alcool a estimé nécessaire d'intégrer à l'enjeu alcool les risques liés aux stupéfiants. Ces derniers n'ont pas été abordés dans l'étude d'enjeux, mais les données sur les accidents examinées lors de l'approfondissement de l'enjeu et les apports des membres du groupe sur le thème, ont mis en évidence les risques routiers liés aux substances addictives. L'enjeu alcool est donc devenu un enjeu « alcool - stupéfiants ».

## 7. Les orientations d'actions

### OA n°1 : S'assurer de la pertinence des limitations de vitesse par une action concertée des élus communaux et des gestionnaires de réseaux routiers

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes		Enjeu 2 roues motorisés	
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	--	----------------------------	--

La pratique de vitesses excessives, bien que difficile à apprécier, est à l'origine de nombreux accidents mortels de la circulation.

Les limitations de vitesse instaurées par les élus communaux et les gestionnaires de voirie doivent être en adéquation avec l'environnement routier rencontré et les risques réels encourus.

Pour être comprises et appliquées par l'utilisateur, ces limitations de vitesse doivent être appropriées.

### OA n°2 : Favoriser les aménagements permettant une réduction de la vitesse en agglomération et intégrer les problématiques des usagers les plus fragiles, dont notamment les deux-roues motorisés, dans l'audit, la conception et l'aménagement du réseau routier

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes		Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	--	----------------------------	---

L'agglomération est un environnement routier spécifique où se côtoient des usagers et des modes de transports multiples et variés. L'accroissement de l'attention des usagers et la modération de leur vitesse constituent les objectifs principaux des aménagements réalisés en zone agglomérée.

Les élus et les techniciens, en charge des opérations d'aménagement routier, doivent porter une attention particulière aux contraintes associées à la conduite d'un deux-roues motorisés.

La pose d'équipements et la mise en œuvre de produits et matériaux adaptés seraient de nature à réduire de façon significative l'accidentalité recensée chez ces usagers vulnérables.

### OA n°3 : Donner aux jeunes une formation adaptée tout au long du cursus d'apprentissage (de l'école à l'université)

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le continuum éducatif pour la sécurité routière est jugé aujourd'hui insuffisant. L'éducation à la route et l'information en matière de sécurité routière doivent être assurées dès le plus jeune âge.

Il est donc nécessaire de développer l'investissement éducatif (auprès des parents, enseignants, associations, élus, entreprises, etc.) de manière à ce que les nouveaux conducteurs intègrent spontanément dans leur comportement :

- les risques liés à la vitesse
- le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants
- le lien entre vitesse et la gravité des chocs
- la nécessité du partage de la rue ou de la route

**OA n°4 : S'appuyer sur les organisations professionnelles, les entreprises et les collectivités pour agir de façon concertée sur les risques alcool et stupéfiants**

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse		Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	
-----------------------------	---	------------------	--	-----------------	---	----------------------------	--

Les campagnes de communication institutionnelles n'ont pas éradiqué toutes les idées reçues en matière de risques liés à la conduite sous l'emprise d'alcool ou de substances addictives.

La mobilisation de tous les acteurs en sécurité routière est fondamentale pour que le risque soit reconnu et compris de tous les usagers.

L'expérimentation de lieux d'écoute en amont des audiences des tribunaux permettraient de sensibiliser les populations vulnérables et de réduire les comportements récidivistes.

Les actions de type « Sam » ou « capitaine de soirée », qui constituent un progrès notable dans la lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool, doivent être développées.

**OA n°5 : Former un réseau local sécurité routière composé de personnels éducatifs et d'intervenants extérieurs qui garantira la qualité des interventions en milieu scolaire, universitaire et associatif**

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le département du Loiret est d'ores et déjà riche de nombreux acteurs intervenant dans le domaine de la sécurité routière (associations, élus communaux référents, éducateurs, polices municipales, etc.). Tous ces acteurs doivent être en mesure d'apporter des réponses éducatives et argumentées, notamment aux jeunes populations et aux publics vulnérables, à partir de supports et documents adaptés.

Ainsi, les enseignants et le personnel éducatif des collèges et lycées doivent pouvoir bénéficier d'une formation à la connaissance des problématiques de sécurité routière et des produits, au repérage des signes et à l'existence de lieux d'écoute.

Des supports pédagogiques simples, traitant de toutes les problématiques de sécurité routière (respect des vitesses limites autorisées, réglementation, débridage des cyclomoteurs, port des équipements de sécurité, etc.) doivent être développés. La forme de ces outils de sensibilisation et de prévention doit être pertinente en vue d'une meilleure appropriation par les jeunes publics.

**OA n°6 : Valoriser le brevet de sécurité routière première étape d'apprentissage de la conduite**

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse		Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	--	-----------------	---	----------------------------	---

Le temps de préparation du brevet de sécurité routière doit être mis à profit pour sensibiliser et informer les jeunes conducteurs et leurs parents aux risques et aux règles de sécurité.

Il est impératif de développer l'investissement éducatif pendant cette période.

**OA n°7 : Au delà de la formation au permis de conduire, développer et promouvoir une offre de formation adaptée et accessible en vue de l'acquisition de compétences complémentaires pour les jeunes conducteurs**

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

La démarche de l'élève en apprentissage de la conduite est aujourd'hui essentiellement axée sur l'objectif d'obtention du permis de conduire et le temps de l'apprentissage n'est pas optimisé (sensibilisation aux risques et respect des règles).

Une fois le permis obtenu, le jeune conducteur (de VL ou de moto) doit pouvoir bénéficier, à moindre coût, d'un temps de perfectionnement mis à profit pour acquérir une plus grande maîtrise du véhicule et rappeler les règles fondamentales d'une conduite responsable.

**OA n°8 : Promouvoir une conduite apaisée et éco-responsable**

Enjeu alcool stupéfiants		Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	--	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Les comportements à risques ou infractionnistes sont à l'origine de la majorité des accidents mortels recensés dans le département du Loiret.

L'usager, dont le comportement est dangereux, n'a pas conscience qu'il est responsable de sa propre sécurité comme de celles des autres usagers de la route. Ce constat plaide pour le développement de campagnes de communication et d'information ciblées et largement diffusées sur les lieux d'emploi, dans les établissements scolaires et universitaires et dans le milieu associatif.

Ces actions doivent par ailleurs être conjuguées avec celles relevant de « l'éco-conduite » permettant de limiter l'impact de la circulation sur les rejets de gaz polluants.

**OA n°9 : Renforcer les mesures de contrôle dans le cadre d'un plan de contrôle routier départemental qui cible des actions s'appuyant sur une meilleure connaissance du risque**

Enjeu alcool stupéfiants	X	Enjeu vitesse	X	Enjeu jeunes	X	Enjeu 2 roues motorisés	X
-----------------------------	---	------------------	---	-----------------	---	----------------------------	---

Le respect des règles du code de la route constitue le fondement d'une conduite civique et responsable.

Le « délinquant de la route » s'expose à des sanctions qui doivent être adaptées à l'infraction commise.

Le recours à une peine exemplaire doit être étudié dans le cas de comportement infractionniste grave ou de récidive (voire de multi-récidives).

L'intensification des contrôles de toutes natures (alcoolémie, stupéfiant, vitesse, conformité des cyclomoteurs, port des équipements de sécurité, etc...) devrait permettre une prise de conscience des risques encourus chez les conducteurs.

La pratique de contrôles ciblés en fonction de la connaissance de l'accidentalité locale serait de nature à réduire l'insécurité routière (ex : contrôles renforcés de nuit et le week-end, ciblage des lieux festifs...).

## 8. Les objectifs de réduction de l'accidentalité routière du Loiret

L'objectif de réduire le nombre annuel de tués en France à moins de 3000 à l'horizon 2012 ne peut se décliner en un objectif de réduire le nombre annuel de tués dans le département : en effet, les résultats de l'accidentalité en nombre de tués à l'échelle d'un seul département peuvent varier de manière importante d'une année à l'autre. La méthodologie préconisée pour l'élaboration des DGO propose de décliner les objectifs nationaux sur une période plus longue.

L'objectif de 3000 tués en France à l'horizon 2012 équivaut à une diminution de l'ordre d'un tiers du nombre de victimes sur la période 2009-2012 par rapport à celle de 2004-2007.

### **297 personnes ont trouvé la mort sur les routes du Loiret entre 2004 et 2007.**

L'atteinte de l'objectif national devrait se traduire dans le Loiret par une réduction à **moins de 200 tués sur la période 2009 et 2012**, soit une référence annuelle de 50 tués.

L'atteinte des autres objectifs nationaux, en matière d'accidentalité routière, se traduirait dans le Loiret par :

- **un nombre d'accidents mortels dus à l'alcool divisé par 2 sur la période 2009 – 2012**, soit moins de 35 accidents mortels avec la présence d'alcool,
- **un nombre de jeunes tués divisé par 3 sur la période 2009 – 2012**, soit moins de 24 jeunes tués de 14 à 24 ans,
- **un nombre d'accidents mortels en deux-roues divisé par 2 sur la période 2009 – 2012**, soit moins de 31 accidents mortels en cyclos – scooters ou motocyclettes.

L'atteinte de ces résultats nécessitera une mobilisation de tous les acteurs de la sécurité routière.

## 9. Le suivi et l'évaluation du DGO

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs, en particulier des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Cela se traduit notamment par un **appel à projets** diffusé par la préfecture en début d'année dans lequel les enjeux et orientations du département sont rappelés. **Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2009 – 2012 seront retenus prioritairement.**

Une fiche d'inscription d'action sécurité routière permettra de décrire et de programmer les actions prévues par chacun des partenaires du PDASR tout en assurant la cohérence avec les orientations retenues au DGO 2009 – 2012.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations sera réalisé lors de **la réunion annuelle du comité de pilotage.**

En fonction des actions mises en œuvre au cours de l'année et compte tenu des derniers résultats de l'accidentalité locale, certaines orientations pourront être priorisées par rapport à d'autres.

## 10. Les signataires du Document Général d'Orientations 2009 – 2012

**Monsieur le Préfet  
de la région Centre,  
Préfet du Loiret**

**Monsieur le Président  
du Conseil Général  
du Loiret**

**Monsieur le Président  
de la Communauté  
d'Agglomération Orléans  
Val de Loire**

**Monsieur le Député,  
Maire de Montargis**

**Monsieur le Président  
de l'Association  
des Maires du Loiret**

**Madame le Maire  
de Pithiviers**

**Monsieur le Président  
de la Communauté  
d'Agglomération  
Montargoise et Rives  
du Loing**

**Madame la Procureure  
de la République près le  
Tribunal de Grande  
Instance d'Orléans**

**Madame la Présidente  
de la Mutualité Sociale  
Agricole Beauce Cœur  
de Loire**

**Monsieur le Directeur  
de la Caisse Régionale  
d'Assurance Maladie  
du Centre**

**Monsieur le Président  
de la Prévention Routière  
du Loiret**

**Monsieur le Président  
de la Ligue contre la  
Violence Routière**

## **11. Les annexes du DGO**

- liste des membres du groupe de travail alcool et stupéfiants**
- liste des membres du groupe de travail vitesse**
- liste des membres du groupe de travail jeunes**
- liste des membres du groupe de travail deux-roues motorisés**
- propositions d'orientations du groupe de travail alcool et stupéfiants**
- propositions d'orientations du groupe de travail vitesse**
- propositions d'orientations du groupe de travail jeunes**
- propositions d'orientations du groupe de travail deux-roues motorisés**

## **Liste des membres du groupe de travail alcool et stupéfiants**

### **CO-ANIMATEURS :**

Mme Catherine PEYROUX, DDASS du Loiret

M. Roger DARTHOUT, Ligue contre la Violence Routière

### **MEMBRES :**

Mme Chantal PINCON, Maire-Adjoint de Pithiviers

Mme Nathalie PELTIER, Police municipale de Saint Jean-le-Blanc

Mme Lysiane CHESTIER, MSA Beauce Coeur de Loire

Mme Christelle QUESNEY-PONVERT, directrice de l'ANPAA 45

MM Jean-Claude ELTAMI et Jacques LEBOURG, de l'association Vie Libre

M Nicolas BAUJARD, association APLEAT

M Bernard KAMINSKY, directeur de la Prévention Routière du Loiret

M Dominique RAPEL, police des transports de la CAOVL,

Mme Marie ANTHOUARD, Substitut du Procureur d'Orléans

Mme Brigitte GRACZYK, Coordinatrice sécurité routière à la préfecture du Loiret

Mme Hélène GAILLARD, DDE du Loiret

## **Liste des membres du groupe de travail vitesse**

### **CO-ANIMATEURS :**

M Hubert ROBIN, Direction des Routes du Conseil général du Loiret

MM Laurent THORIN et Jean-Pierre COLIN, Brigadier-chef et major à la DDSP du Loiret

### **MEMBRES :**

M Pascal GUDIN, Maire d'Artenay

M Alain DAMAR, Police municipale d'Olivet

M Gérard PETIN, Ligue contre la Violence Routière

M MARTINEZ, Prévention Routière

M Michel BINGLER, CRAM du Centre

Mme Marie ANTHOUARD, Substitut du Procureur d'Orléans

M Jean-Michel CONSTANTIN, DDE du Loiret

## **Liste des membres du groupe de travail jeunes**

### **CO-ANIMATEURS :**

M Pierre ANGOSTO, Police municipale de Chaingy

M Bernard KAMINSKI, directeur de la Prévention Routière du Loiret

### **MEMBRES :**

M Philippe ARMENGAUD, MSA Beauce Cœur de Loire

Mme Christine MASSIAS, CFA de la Chambre de Métiers

Mme Nathalie PELTIER, Police municipale de Saint Jean-le-Blanc

M Jean-Paul GAUTIER, Ligue contre la Violence Routière

M Jean-Claude FARAULT, Inspection Académique du Loiret

Mme Anne-Laure TRAFEH, déléguée à l'éducation routière à la DDE du Loiret

M Pascal NOTTIN, DDE du Loiret

## **Liste des membres du groupe de travail deux-roues motorisés**

### **CO-ANIMATEURS :**

M Patrick ANDRES, capitaine de l'EDSR au Groupement de Gendarmerie du Loiret

M Jean-René PRUDHOMME, « M. MOTO Loiret »

### **MEMBRES :**

MM Maxime METTRA et Frédéric ROUX, Direction des Routes du Conseil général du Loiret

M Serge SIZES, Prévention Routière du Loiret

M Rémy HERPIN, Fédération Française des Motards en Colère - FFMC

M Eric SERENNE, club des motards de la Police National du Loiret

Mme Frédérique LEGRAND, « Mme MOTO » à la DDE du Loiret

<b>Constats ou problèmes identifiés</b>  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	<b>Orientations d'actions proposées par le groupe alcool stupéfiants</b>					<b>Observations pour la mise en œuvre</b>  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies</i> <i>- recommandations</i> <i>- freins et leviers locaux</i> CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	<b>1</b> <b>Infrastructure</b>	<b>2</b> <b>Information</b>	<b>3</b> <b>formation</b>	<b>4</b> <b>éducation</b> <i>(transformation durable des comportements)</i>	<b>6</b> <b>contrôle et sanctions</b>	
<b>L'accidentalité avec alcool recensée dans le Loiret concerne toutes les classes d'âge</b>  <b>La consommation d'alcool commence de plus en plus jeune (dès 13 ans)</b>		Informer dès le plus jeune âge : mise en place d'un module de sensibilisation et d'information aux dangers d'une consommation abusive d'alcool à destination des écoliers du primaire	Former les enseignants et le personnel éducatif des collèges et lycées à la connaissance des produits, au repérage des signes à l'existence de lieux d'écoute		Renforcer le contrôle des deux roues (scooters)	<b>MT (pour 2 et 3)</b> <b>CT (pour 6)</b>
<b>1/3 des accidents avec alcool ou stupéfiants recensés dans le Loiret impliquent un conducteur titulaire d'un permis de moins de 5 ans</b>				Impliquer les autos-écoles qui doivent devenir des relais de sensibilisation aux risques : utiliser les rendez-vous pédagogiques du temps de la conduite accompagnée pour sensibiliser les jeunes aux risques		<b>CT</b>
<b>La majorité des accidents avec alcool ou stupéfiants surviennent le week-end</b>					Renforcer les contrôles de nuit et le week-end	<b>CT</b>
<b>Méconnaissance des risques liés à la consommation d'alcool et des substances addictives</b>  <b>Encore trop d'idées reçues chez les usagers</b>		Sensibiliser les entreprises, les magistrats, l'ordre des avocats aux risques liés à l'alcool et aux substances addictives.  Mobiliser l'association des maires de France : intégrer un additif aux conventions de location des salles de fêtes pour sensibiliser les organisateurs aux risques et encourager l'auto contrôle en fin de manifestation Lutter contre les idées reçues en matière de consommation d'alcool et de stupéfiants (campagne nationale de communication)		Renforcer le partenariat avec les professionnels de l'Union des Métiers de l'Industrie et de l'Hôtellerie (UMIH)  Promouvoir auprès des parents et des enseignants les textes réglementaires relatif au continuum éducatif		<b>MT</b>  <b>CT (pour orientation d'action auprès de l'AMF)</b>

<b>Constats ou problèmes identifiés</b>  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	<b>Orientations d'actions proposées par le groupe alcool stupéfiants</b>					<b>Observations pour la mise en œuvre</b>  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies</i> <i>- recommandations</i> <i>- freins et leviers locaux</i> CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	<b>1</b> <b>Infrastructure</b>	<b>2</b> <b>Information</b>	<b>3</b> <b>formation</b>	<b>4</b> <b>éducation</b> <i>(transformation durable des comportements)</i>	<b>6</b> <b>contrôle et sanctions</b>	
<b>Les conducteurs impliqués dans les accidents sont des consommateurs réguliers (43% pour l'alcool et 64% pour le cannabis)</b>  <b>2% sont des conducteurs récidivistes</b>	Généraliser la pose d'un dispositif anti-démarrage dans les véhicules (étape 1 dans les véhicules des contrevenants récidivistes)	Expérimenter des lieux d'écoute en amont des audiences du tribunal (avec présence des associations dans la salle des pas perdus du tribunal d'Orléans)		Poursuivre les actions de sensibilisation réalisées auprès des publics vulnérables.		<b>LT (pour 1)</b>  <b>MT (pour 2 et 4)</b>

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées par le groupe vitesse					Observations pour la mise en œuvre <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</i>
	1 Infrastructure	2 Information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	6 contrôle et sanctions	
<b>Les accidents corporels liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement identifiables</b>		Enrichir la base Concerto sur le facteur vitesse (fiches BAC à compléter d'un champ vitesse)				<b>MT</b>
<b>On constate une baisse générale des excès de vitesse mais un tiers des usagers sont en excès de vitesse</b>	1/ S'assurer de la pertinence de la limitation de vitesse 2/ Favoriser les aménagements routiers permettant une réduction des vitesses en agglomération	3/ Informer les usagers que les compteurs de vitesse sont fiables et précis. 4/ Compléter le dispositif CSA par des radars informatifs sur la vitesse des usagers	5/ Développer les actions de formations à l'éco conduite auprès des auto-écoles et des employeurs	6/ Favoriser la mise en place de radars pédagogiques (vitesse, amendes, points)  7/ <b>Promouvoir l'éco conduite</b>	8/ Poursuivre le développement du dispositif CSA (fixe et mobile)	<b>CT (3, 4,6) MT (1, 2, 5, 7,8)</b>
<b>Le conducteur impliqué dans les accidents corporels est majoritairement un homme seul au volant</b>	1/ Favoriser le développement des infrastructures (circuits) dédiées à la vitesse et à la maîtrise des véhicules (VL-2 roues)	2/ Développer les campagnes d'information sur le faible gain de temps lié à la vitesse et sur les dangers encourus				<b>CT (2) LT (1)</b>
<b>La vitesse apparaît plus fortement dans les causes d'accidents en fin de semaine</b>			1/ Développer les actions types SAM et capitaines de soirée		2/ Renforcer les contrôles en fin de semaine.	<b>CT (1,2,3)</b>
<b>Les jeunes conducteurs sont plus fortement présents dans les accidents impliquant la vitesse</b>	1/ Favoriser le développement des infrastructures (circuits) dédiés à la vitesse et à la maîtrise des véhicules (VL-2 roues)	2/- Développer les actions de formation et d'information dans les écoles (lycées, universités, écoles...) sur les risques liés à la vitesse				<b>CT : (2) LT : (1)</b>
<b>La vitesse provoque et aggrave les accidents. Un choc frontal est mortel à 70 kms/h une fois sur deux pour un conducteur ceinturé</b>		1/ Développer l'information sur le lien vitesse de choc /gravité	2/ Renforcer en partenariat avec les autos-écoles, l'apprentissage des distances de sécurité 3/ Mettre en place des formations post-permis, en lien avec les assureurs en vue de l'apprentissage des manœuvres de freinage d'urgence, d'évitement et de récupération 4/ Développer les actions de sensibilisation (voiture tonneau, siège sur rail...)		5/ Réaliser des contrôles sur le respect des distances de sécurité	<b>CT</b>

Constats ou problèmes identifiés  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées par le groupe vitesse					Observations pour la mise en œuvre  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</i>
	<b>1</b> <b>Infrastructure</b>	<b>2</b> <b>Information</b>	<b>3</b> <b>formation</b>	<b>4</b> <b>éducation</b> <i>(transformation durable des comportements)</i>	<b>6</b> <b>contrôle et sanctions</b>	
<b>Les obstacles latéraux sont impliqués dans 61 % des accidents ayant pour cause la vitesse</b>	- Développer le concept de la route qui pardonne en menant ou en soutenant une politique volontariste de réduction des obstacles latéraux					<b>MT</b>
<b>Le conducteur n'adapte pas toujours sa vitesse aux circonstances ou à l'environnement immédiat dès lors qu'il roule en dessous de la vitesse maximale autorisée</b>	1/- Renforcer la signalisation des points de rencontre entre usagers fragiles (piétons, cycles) et usagers automobiles 2/- Aménager les espaces urbains sur la base d'un audit/diagnostic préalable pour une approche globale et en favorisant la conduite apaisée	3/- Communiquer sur les espaces partagés		4/- <b>Promouvoir la conduite apaisée en milieu urbain</b>	5/- Mettre en place des actions de vérification de la vue et des réflexes	<b>CT : (1, 5)</b> <b>MT : (2, 3, 4)</b>

Constats ou problèmes identifiés  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées par le groupe jeunes					Observations pour la mise en œuvre  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</i>
	1 Infrastructure	2 Information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
<b>Le continuum éducatif est insuffisamment connu des enseignants, de la maternelle au primaire, et des parents d'élèves</b>		Organiser des interventions de sensibilisations auprès des parents et des élèves, dans les écoles, les centres aérés, les kermesses		Sensibiliser les enseignants à l'éducation routière  Renforcer le réseau des formateurs sécurité routière dans le temps scolaire et para-scolaire (enseignants, policiers municipaux, moniteurs de piste routière) et en assurer la formation continue (grille de l'APER)		<b>CT : 2 MT : 4</b>  - le volet éducation nécessite un pilotage de l'inspection d'académie, une forte implication des chefs d'établissements scolaire et la mobilisation des polices municipales  - le volet information requiert l'implication des communes
<b>Les jeunes circulent à vélo avec un équipement de sécurité insuffisant</b>		Promouvoir l'utilisation du gilet réfléchissant et du casque			Contrôler les cycles dans les écoles (éclairage)	<b>CT : 5 MT : 2</b>  - le changement de comportement des jeunes nécessite une stratégie de communication adaptée
<b>Le BSR s'est dévalorisé (formation non qualifiante, certificat pas demandé par les assureurs ou par les forces de l'ordre)  Des jeunes conduisent des cyclos sans BSR</b>			Améliorer la qualité de l'ASSR 1 et 2  Créer un support simple à disposition des formateurs traitant de toutes les problématiques de sécurité routière	Promouvoir le BSR dans la formation à l'ASSR (incitation à le passer)  Inciter les auto écoles à renforcer la formation du BSR	Vérifier la détention des BSR  Informers les assurances sur le BSR et les inciter à demander une copie du certificat	<b>CT : 5 MT : 3, 4</b>  - le volet formation nécessite un partenariat avec les établissements scolaires
<b>Les jeunes qui débutent la conduite avec le cyclo et le scooter ne respectent pas les règles de circulation</b>		Promouvoir le site internet « scooter mortel »  Organiser des interventions sécurité routière dans les structures d'accueils pour les jeunes		Développer les interventions sécurité routière dans les CFA, les associations sportives	Contrôler la conformité des cyclomoteurs par des actions ciblées	<b>CT : 2, 4, 5</b>
<b>L'alcool et les stupéfiants sont responsables d'un nombre important d'accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs de VL  Les jeunes, en particulier les garçons, prennent des risques importants sur la route</b>		Sensibiliser aux risques alcool et drogue  Impliquer les jeunes dans les opérations « SAM » et « Capitaine de soirée »	Faire témoigner des personnes accidentées ou ayant souffert de la perte d'un proche, au cours de la formation au permis de conduire  Promouvoir la conduite accompagnée et sensibiliser les parents à leur rôle d'accompagnateur	Développer la prise en compte des risques alcool et drogue dans le cadre de l'ASSR  Développer les interventions sécurité routière dans les CFA et les associations sportives	Cibler des contrôles alcool et stupéfiants en fonction des lieux et des périodes à risque	<b>CT : 2, 4, 5 MT : 3</b>  - les jeunes ne sont pas faciles à toucher après l'obtention du permis de conduire  - les témoignages de personnes accidentées pourraient s'intégrer aux rendez-vous pédagogiques de conduite accompagnée

Constats ou problèmes identifiés  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées par le groupe 2 roues motorisés					Observations pour la mise en œuvre  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</i>
	1 Infrastructure	2 Information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
<b>Les 2 roues motorisés présentent des spécificités dont la prise en compte dans l'aménagement de la voirie est à améliorer</b>	Développer le partenariat entre les gestionnaires de réseaux routiers et les clubs et associations de motocyclistes pour intégrer les 2 roues motorisés dans les projets	Sensibiliser les décideurs et les techniciens en charge de la voirie aux spécificités des 2 roues motorisés au travers de journées d'échanges (ex : motard d'1 jour)				<b>CT : 2 LT : 1</b> - les gestionnaires pourraient être associés progressivement (démarche pilote avec un gestionnaire volontaire) - la pérennisation de l'expérience de motard d'1 jour est à examiner
<b>Les contrôles de vitesse ne sont pas aussi dissuasifs pour les motos que pour les VL La prise de risque et les vitesses pratiquées par les motards sont plus élevées que dans les autres catégories d'usagers</b>		Développer le partenariat avec les associations pour mettre en place des actions de sensibilisation des motards avec des moyens adaptés sur les lieux de rassemblement (relais Calmos, rassemblement mensuel...)	Favoriser le perfectionnement à la conduite du deux roues en milieu sécurisé (exemple : organiser des journées circuit, offrir des possibilités de perfectionnement à moindre coût, tarifs préférentiels d'assurances)		Mettre en place des contrôles adaptés aux lieux et aux heures des comportements à risque. Appliquer des sanctions exemplaires pour les infractions les plus graves (confiscation du véhicule) Développer le contrôle de la conformité des plaques d'immatriculation	<b>CT : 2, 5 MT : 3</b> - le volet formation requiert au préalable d'identifier les partenaires potentiels, en particulier au sein des assurances - le volet contrôle est à intégrer dans le plan de contrôle
<b>En dépit de leur vulnérabilité, les motards ne sont pas toujours correctement équipés</b>		Inciter les compagnies d'assurance à offrir des tarifs préférentiels pour les personnes ayant acquis un équipement de sécurité aux normes			Développer le contrôle de l'équipement obligatoire (casque)	<b>CT : 5 MT : 2</b> - l'adhésion des assurances sur les tarifs préférentiels ne relève pas du niveau local

Constats ou problèmes identifiés  <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées par le groupe 2 roues motorisés					Observations pour la mise en œuvre  <i>- stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</i>
	1 Infrastructure	2 Information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
<b>Les conducteurs novices sont davantage exposés au risque d'accidents</b>			Développer un partenariat avec les établissements d'enseignement à la conduite pour renforcer le contenu du BSR	Développer des outils pédagogiques adaptés aux jeunes de sensibilisation et de prévention pour la conduite des cyclomoteurs en milieu scolaire (piste cyclomoteur animée par les CRS – challenge départemental juin) : - autopsie d'un accident, - module prévention routière pour les lycéens. - débridage, - équipements de sécurité (vêtements), - réglementation (assurance et BSR)	Développer le contrôle relatif au débridage des cyclomoteurs Développer le contrôle de l'équipement obligatoire (casque) Développer le contrôle des pièces administratives obligatoires	<b>CT : 4, 5 MT : 3</b> - le volet formation peut faire l'objet d'expérience pilote
<b>Les motos ne sont pas toujours correctement perçus des autres usagers (notion de détectabilité)</b>		Sensibiliser les usagers par rapport aux deux roues : perception du deux roues, vitesse			Développer le contrôle relatif au comportement des conducteurs de VL (changement de direction, usage téléphone portable)	<b>CT : 5 LT : 2</b> - des campagnes de communication nationales ont déjà été menées sur le perception des 2 roues par les autres usagers

