

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Présent  
pour  
l'avenir



# DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS POUR LA SECURITE ROUTIERE EN SARTHE





## CONTEXTE ET OBJECTIFS GENERAUX

Le document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière pour le département de la Sarthe définit la politique locale à mener pour parvenir à une réduction significative du risque routier local et contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux à l'horizon 2012 :

- Réduire le nombre annuel de tués 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 d'un 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 **axes 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.

\*

Concrètement, l'analyse du bilan accidentologique des 5 dernières années a conduit à identifier quatre enjeux pour la période 2009-2012 :

- Les deux roues motorisés,
- Les jeunes,
- Les conduites addictives (alcool, drogues),
- La vitesse.

Ces enjeux ont fait l'objet d'une réflexion approfondie qui a rassemblé tous les partenaires locaux et a permis de partager la compréhension et la prospective sur ces thématiques.

La mise en oeuvre de la stratégie définie dans le présent DGO doit permettre d'atteindre en Sarthe à l'horizon 2012 des objectifs chiffrés ambitieux répondant aux cibles fixées au niveau national :

- **64 vies supplémentaires sauvées** sur la période 2009-2012 par rapport à celle de 2004-2007
- une baisse de l'accidentalité à un niveau annuel de **500 accidents corporels et de 600 blessés**.

## BILAN ACCIDENTOLOGIQUE GENERAL 2003-2007

Le présent document ne reprend que certains éléments de synthèse du bilan accidentologique, auquel il convient de se référer pour avoir accès à la totalité des données.

\*

Depuis 2003, la situation départementale s'améliore grâce à une **diminution de l'accidentalité routière supérieure à la moyenne nationale**, particulièrement marquée pour le nombre de tués sur la route :

		2003	2004	2005	2006	2007	Evolution sur 5 ans
<b>Accidents Corporels</b>	<b>Sarthe</b>	<b>816</b>	<b>770</b>	<b>716</b>	<b>729</b>	<b>714</b>	<b>-12,50%</b>
	Pays de Loire	4 164	3 877	3 778	3 689	3 459	-16,93%
	France	90 220	85 390	84 525	80 309	81 272	-9,92%
<b>Blessés</b>	<b>Sarthe</b>	<b>1 049</b>	<b>1 012</b>	<b>926</b>	<b>918</b>	<b>908</b>	<b>-13,44%</b>
	Pays de Loire	5 190	4 853	4 787	4 714	4 308	-16,99%
	France	115 929	108 727	108 076	102 125	103 201	-10,98%
<b>Tués</b>	<b>Sarthe</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>44</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>-36,51%</b>
	Pays de Loire	384	338	314	300	281	-26,82%
	France	5 731	5 232	5 318	4 709	4 620	-19,39%

L'analyse de **l'indicateur d'accidentologie locale**, qui permet une comparaison « équitable » des niveaux d'accidentalité entre les départements, notamment par la prise en compte du trafic routier, place la Sarthe **au 49<sup>ème</sup> rang des départements français** par ordre décroissant de « sur-risque » routier, avec des résultats variables selon le type de réseau considéré :

	<b>Autoroutes</b>	<b>Routes nationales et départementales</b>	<b>Zones urbaines</b>	<b>Total</b>
<i>SARTHE</i>	0,79	1,11	0,90	1,09
<i>PAYS DE LA LOIRE</i>	0,83	1,04	1,03	1,05

La valeur 1 correspond à la moyenne nationale

## ENJEUX DEPARTEMENTAUX ET ORIENTATIONS D' ACTIONS

### 1. LES DEUX ROUES MOTORISEES

#### 1-1. Caractérisation de l'enjeu

Depuis 2003, la diminution de l'accidentalité en Sarthe s'explique principalement par la baisse du nombre des accidents de voitures, évolution différente de celle constatée pour les deux roues motorisées :

- **Augmentation de la proportion des accidents de cyclomoteurs** (25 % sur la période 2003-2007, plus de **28 % en 2007**) qui atteint un niveau particulièrement élevé dans le département. La problématique est essentiellement localisée au Mans (plus de 2/3 des accidents) et concerne majoritairement les très jeunes usagers.
- **Stabilisation à un niveau élevé de la part des accidents impliquant un motocycliste (20% de l'ensemble)**. Si les accidents corporels sont moins nombreux que ceux des cyclomotoristes, ils sont en revanche plus graves (deux fois plus de tués). Ces accidents, qui interviennent sur l'ensemble du territoire sarthois mais avec une majorité recensée au Mans, touchent plus particulièrement la tranche des 25-39 ans.

Sur la période 2003-2007, la Sarthe se situe parmi les départements qui connaissent le plus grand nombre d'accidents corporels et mortels impliquant un cyclomotoriste ou un motocycliste :

ACCIDENT...	... impliquant un cyclomotoriste	... impliquant un motocycliste
... corporel	<b>9<sup>ème</sup> rang national</b>	18 <sup>ème</sup> rang national
... mortel	21 <sup>ème</sup> rang national	13 <sup>ème</sup> rang national

## 1-2. Orientations d'actions

Afin de relever le défi que constitue la diminution importante des accidents impliquant un usager de deux roues motorisés, six orientations ont été identifiées.

**OA n°1 : Renforcer le caractère déterminant du brevet de sécurité routière dans l'apprentissage de la conduite d'un cyclomoteur et des règles de sécurité qui s'y attachent.**

*Les phases de préparation et de délivrance du brevet de sécurité routière (BSR) constituent des moments-clé pour adresser un certain nombre de messages à un jeune conducteur et à ses parents, par le truchement de l'éducateur enseignant la conduite et le cas échéant par l'assureur.*

*Il est donc nécessaire de développer l'investissement éducatif sur ces périodes afin d'assurer un usage sécurisé des cyclomoteurs, en considérant qu'il s'agit d'un investissement de long terme du fait d'un nombre élevé de futurs usagers de motos parmi les conducteurs de cyclomoteurs.*

**OA n°2 : Intensifier les contrôles des cyclomoteurs afin d'assainir le parc et de faire diminuer les comportements à risques**

*Les acteurs de la sécurité routière constatent un accroissement du débridage des cyclomoteurs et leur faible niveau d'entretien.*

*L'intensification des contrôles préventifs et répressifs, en partenariat avec l'Education nationale, devrait permettre de provoquer une réelle prise de conscience des risques attachés aux cyclomoteurs et de l'ampleur du niveau d'accidentalité des cyclomoteurs dans le département :*

- En adressant aux usagers un signal fort indiquant la volonté des pouvoirs publics d'assainir le parc des cyclomoteurs,*
- En combattant chez les usagers les sentiments d'impunité et de minimisation du danger,*

*Une baisse quantitative du nombre d'accidents de cyclomoteurs devrait également découler d'une telle politique de contrôle.*

**OA n° 3 : Développer, dès le plus jeune âge, l'éducation aux particularités de la conduite d'un deux roues motorisés**

*La conduite en toute sécurité d'un deux-roues motorisés dépend tout autant de la réduction par chaque usager des comportements à risques (notamment par le port d'équipements de sécurité permettant de réduire les dommages corporels et d'éviter certaines blessures) que de la connaissance des spécificités des deux roues motorisés par les autres usagers de la route (notamment en termes de détection en circulation : angle mort, vigilance latérale...).*

*Développer l'éducation dans ces domaines sera utile à tous les usagers, car si le cyclomotoriste ou le motard est souvent la victime de l'accident compte tenu de sa vulnérabilité, il n'en est pas toujours le responsable.*

**OA n°4 : Promouvoir des réponses éducatives aux comportements à risques et infractionnistes**

*Les motards et cyclomotoristes qui ne respectent pas les réglementations (vitesse, alcoolémie, bruit, conduites dangereuses) s'exposent à différentes sanctions (suspension ou annulation de permis, fortes amendes...).*

*Le développement d'actions éducatives de type « alternative à la sanction » devra faire prendre conscience aux personnes à comportement dangereux qu'elles sont actrices et responsables de leur propre sécurité et de celle des autres usagers de la route.*

**OA n°5 : A l'occasion des formations à la conduite de deux roues motorisés, ancrer dans les esprits le caractère déterminant du comportement dans l'objectif « zéro accident »**

*La démarche de l'élève motard reste trop souvent axée sur l'obtention du permis alors que le temps d'apprentissage initial doit également constituer un moment privilégié pour sensibiliser les jeunes conducteurs de motos aux risques encourus.*

*Une fois le permis obtenu, un jeune motard devrait pouvoir bénéficier d'une formation « prise en main » lui permettant de maîtriser plus rapidement la machine acquise. En effet, celle-ci est souvent plus lourde, plus puissante que la moto utilisée lors de l'apprentissage initial.*

*Le développement de l'adhésion des jeunes motards dans les moto clubs locaux constitue également une piste de progrès dans la mesure où des passionnés expérimentés peuvent faire bénéficier des novices de leur expérience et de leurs bonnes pratiques.*

**OA n°6 : Diffuser auprès des gestionnaires routiers des recommandations techniques et des bonnes pratiques en matière d'aménagements routiers intégrant les spécificités des usagers de deux roues motorisés**

*Une attention accrue des aménageurs routiers dans la prise en compte des contraintes particulières associées à la conduite d'un deux roues motorisées est nécessaire, en terme d'équipements de la route, de matériaux et de produits mis en oeuvre.*

*Il est également utile de mener une réflexion sur l'opportunité et les modalités de création d'un espace d'échange d'expériences et d'expression sur ces thématiques.*

## 2. LES JEUNES

### 2-1. Caractérisation de l'enjeu

Sur la période 2003-2007, les 15-24 ans sont sur-représentés dans les accidents de la route en Sarthe. Ils constituent en effet **plus de 30 % des victimes pour un peu plus de 12 % de la population** du département. Le **jeune sarthois est donc 2,7 fois plus impliqué dans un accident de la route qu'un habitant du département en général**, ce qui place la Sarthe au 32ème rang national (2,38 fois pour la moyenne nationale).

L'appréhension de l'accidentologie des jeunes usagers de la route ne peut cependant se réduire à la problématique des sorties ou des soirées festives dans la mesure où **les accidents dans lesquels sont impliqués un jeune se produisent suivant une répartition journalière et horaire assez voisine de celle de l'ensemble des accidents**. Il n'y a donc pas en Sarthe de sur-représentation notable des 18-24 ans dans les accidents de la route de fin de semaine.

### 2-2. Orientations d'actions

Quatre orientations majeures se sont dégagées afin de définir un cadre cohérent à un programme d'actions.

**OA n°7 : Inciter les jeunes à mieux respecter les règles du code de la route en recherchant leur information et la responsabilisation de leur comportement**

*La sanction au regard du code de la route est parfois ressentie comme injuste parce qu'elle n'est pas toujours comprise, ce qui conduit parfois à susciter de la défiance vis à vis des règles.*

*Une approche pédagogique sur les règles et les sanctions devrait contribuer à faire régresser les comportements à risques. En raison des effets positifs enregistrés, le modèle de la pratique du conducteur désigné à l'occasion d'événements festifs ou de sorties est à consolider et à adapter à d'autres comportements ou situations à risques.*

**OA n°8 : Développer l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire**

*Le continuum éducatif pour la sécurité routière constitue un progrès notable en matière d'éducation à la route.*

*Les interventions dans des classes de 4ème (année charnière entre l'ASSR1 et l'ASSR2), de lycées et de centres de formation des apprentis sont à renforcer de manière à assurer une permanence des enseignements « Sécurité routière » d'une année à l'autre et à crédibiliser la démarche éducative en l'inscrivant dans le temps.*

**OA n°9 : Adapter et renouveler la communication sur la sécurité routière destinée aux jeunes**

*La communication institutionnelle atteint vraisemblablement ses limites en terme d'impact auprès des jeunes populations. Si le fond et les contenus des messages font l'objet d'un large consensus, la forme doit également être pertinente en vue d'une meilleure appropriation.*

*La mise en place d'un espace unique d'information, d'initiative et d'échanges constituerait un progrès notable pour faciliter la transmission d'informations et pour inciter à la réalisation d'actions de prévention et de sensibilisation par les jeunes eux-mêmes.*

*Une démarche de communication développée par des jeunes pour les jeunes pourrait également être assurée au travers de leurs propres réseaux associatifs, sous forme de parrainages inspirés par l'esprit d'exemplarité.*

**OA n°10 : Former et informer les acteurs éducatifs à la sécurité routière et construire des réseaux de partenariats territorialisés pour fédérer les énergies et favoriser l'émergence de projets**

*Il existe au niveau des territoires sarthois de nombreux acteurs de la sécurité routière (intervenants départementaux de sécurité routière, référents communaux et scolaires, intervenants des points d'appui « Envie d'agir », éducateurs...).*

*Ces réseaux doivent être élargis à l'ensemble des structures qui prennent en charge des jeunes (clubs sportifs, associations de quartier...) et assurer la formation de l'ensemble de leurs membres. Ils peuvent également contribuer à mutualiser les moyens humains, financiers et matériels en vue du développement d'actions en direction des jeunes.*

*La possibilité d'associer les commerçants vendeurs de deux roues devrait également être examinée.*

### 3. L'ALCOOL ET LES DROGUES

#### 3-1. Caractérisation de l'enjeu

Entre 2003 et 2007, **la consommation d'alcool a été impliquée dans 30,9% des accidents mortels**, ce qui place la Sarthe au **34<sup>ème</sup> rang** des départements français.

L'analyse de l'âge des personnes contrôlées positivement, du jour et de l'heure des accidents fait apparaître deux tendances :

- Le phénomène **d'association entre alcoolisation et conduite automobile n'est pas l'apanage des jeunes mais concerne la population toute entière**,
- La conduite en état d'ivresse **ne s'inscrit pas uniquement dans un cadre festif**.

La période d'analyse de l'accidentologie ne permet pas encore de caractériser finement le degré d'enjeu de l'usage des drogues au volant, mais il a été néanmoins considéré qu'il fallait associer cette question à celle de l'alcool, au vu des résultats de l'activité des forces de l'ordre dans le dépistage de stupéfiants et de la recrudescence forte des contrôles positifs à la suite d'accidents pour l'année 2008.

#### 3-2. Orientations d'actions

Quatre orientations d'actions ont été identifiées.

**OA n°11 : En matière d'information, de sensibilisation et de prévention, différencier les approches relatives aux consommations d'alcool ponctuelles et festives de celles qui relèvent d'un mésusage ou de la dépendance au produit**

*Si le discours et la communication sur l'incompatibilité de la consommation de produits psychotropes avec la conduite automobile commencent à être reçus par la population lorsqu'il s'agit d'un usage ponctuel ou festif, la réponse à apporter pour les personnes malades de l'alcool dépasse largement le champ de la sécurité routière et devrait s'inscrire dans une prise en charge sanitaire et médicale individualisée.*

*Il convient de traiter les démarches de communication et de prévention suivant des modes adaptés à ces deux types de public.*

**OA n°12 : Diffuser l'état des connaissances et l'information sur les consommations addictives**

*A l'image de nombreux domaines entrant dans le champ de la sécurité routière, l'état des connaissances des usagers de la route, et particulièrement les jeunes, sur les dangers des conduites addictives est surestimé.*

*Il est donc nécessaire de diffuser une information la plus complète, la plus claire et la plus régulière possible sur l'alcool et les drogues ainsi que sur les risques attachés à la conduite consécutive à la consommation de ces produits.*

**OA n°13 : Développer des actions pédagogiques et de communication sur les opérations de contrôle et leurs résultats**

*En complément de l'OA n°12, un besoin spécifique existe quant au développement de la communication autour des opérations de contrôle menées par les forces de l'ordre, en mettant en exergue la logique de prévention qui les justifie.*

**OA n°14 : S'appuyer sur la politique du risque routier en milieu professionnel pour développer la prévention sur les lieux de travail**

*Le constat suivant lequel les accidents se produisent essentiellement à l'occasion des trajets domicile-travail du matin et en fin d'après-midi (un quart des accidents se produit entre 17h et 19h) plaide pour le développement de l'information et de la sensibilisation au sein des structures de travail (entreprises, administrations...) sur les risques induits par les conduites addictives.*

## 4. LA VITESSE

### 4-1. Caractérisation de l'enjeu

L'appréciation du facteur vitesse dans les accidents de la circulation n'est pas toujours évidente. En effet, le risque routier lié au non-respect des limitations de vitesse n'est pas calculable à partir des accidents qui sont survenus, mais est fonction du niveau d'exposition au risque (part des conducteurs en infraction)

La vitesse constitue cependant un caractère toujours aggravant d'un accident et de ses conséquences.

En Sarthe, une **diminution globale des vitesses pratiquées** est constatée. Avec 17 constatations d'infractions par million de kilomètre parcouru au titre du dispositif contrôle sanction automatisée, la Sarthe se situe au **77ème rang** des départements français par ordre décroissant.

**Les dépassements de moins de 20 km/h constituent près de 90% des contraventions,** tandis que la proportion d'infractions correspondant à un dépassement supérieur à 20 km/h de la limite est en diminution.

### 4-2. Orientations d'actions

Trois orientations sont identifiées.

**OA n°15 : Développer l'information et la pédagogie sur les risques liés à la vitesse en cas de défaut de maîtrise et d'entretien du véhicule**

*Facteur aggravant, la vitesse peut avoir des conséquences dramatiques renforcées en cas d'absence de maîtrise du véhicule ou d'entretien de celui-ci.*

*L'information et la pédagogie existantes sur la limitation des vitesses (capacités de réaction, distance de freinage, nature des chocs, traumatismes possibles...) doivent également contenir des éléments permettant de connaître les risques supplémentaires encourus du fait d'un défaut de maîtrise et d'entretien du véhicule, notamment en termes d'assurance et de responsabilités civile et pénale.*

**OA n°16 : Diffuser les connaissances et les conseils en matière de cohérence des aménagements et des limitations de vitesse dans une logique d'itinéraire auprès des gestionnaires routiers, pour améliorer la lisibilité de la route et l'adaptation des vitesses à l'environnement rencontré**

*La qualité du réseau routier a fortement progressé en terme d'entretien, d'aménagements sécurisants et d'équipements. Par ailleurs, l'infrastructure routière dans sa globalité est rarement mise en cause dans les circonstances des accidents. Pour autant, un environnement mal appréhendé, un signal mal interprété ou inattendu peut être à la source d'un accident de la route.*

*Il est nécessaire de poursuivre, en partenariat avec les gestionnaires routiers notamment au moyen des informations transmises par les usagers de la route (commission consultative sur la signalisation routière), les démarches relatives à l'adaptation des limitations de vitesse à une situation et à un environnement donnée (conformément aux dispositions de la circulaire du 26 mai 2006) et à la cohérence des aménagements routiers.*

**OA n°17 : S'appuyer sur la politique du risque routier en milieu professionnel pour développer la prévention sur les lieux de travail**

*Le constat suivant lequel les accidents se produisent essentiellement à l'occasion des trajets domicile-travail du matin et en fin d'après-midi (un quart des accidents se produit entre 17h et 19h) plaide pour le développement de l'information et de la sensibilisation au risque vitesse au sein des structures de travail (entreprises, administrations...).*

Les groupes de travail qui ont participé à l'élaboration des orientations d'actions présentées ci-dessus ont réfléchi sur cette base à des pistes d'actions concrètes, lesquelles figurent en annexe du présent Document Général d'Orientations.

<p style="text-align: center;"><b>OBJECTIFS DE REDUCTION DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE</b> <b>PERIODE 2009-2012</b></p>
---

Afin de fixer un objectif en matière de réduction du nombre de tués qui ne soit pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année à l'échelle d'un département, et conformément à la méthodologie nationale préconisée, il est proposé de raisonner par périodes.

L'objectif de 3 000 tués en France à l'horizon 2012 équivaut à une diminution de l'ordre de 32 % du nombre de victimes sur la période 2009-2012 par rapport à celle de 2004-2007.

200 personnes ayant trouvé la mort sur les routes sarthoises entre 2004 et 2007, il est proposé de viser l'objectif d'une **réduction à 136 tués pour la période 2009-2012**, avec un nombre de 34 tués comme référence annuelle maximale, ce qui représenterait **64 vies supplémentaires sauvées** par rapport à 2004-2007.

Par ailleurs, si ce même niveau de réduction est appliqué au nombre d'accidents et de blessés, **l'objectif à atteindre pour 2012 est de 500 accidents et 600 blessés par an**.

Suivant le même principe, et pour répondre aux autres objectifs nationaux, il peut être retenu pour la Sarthe sur **la période 2009-2012** :

- Un **objectif de réduction à 20 accidents mortels dus à l'alcool (43 sur 2004-2007)**, avec une référence annuelle de 5,
- Un **objectif de réduction à 20 jeunes tués (61 sur 2004-2007)**, avec une référence annuelle de 5,
- Un **objectif de réduction à 36 usagers de deux roues tués (69 sur 2004-2007)**, avec une référence annuelle de 9.

Le préfet de la  
Sarthe,

Emmanuel  
BERTHIER

Le président du  
Conseil Général  
de la Sarthe,

Roland  
DU LUART

Le président de la  
Communauté  
Urbaine du Mans,

Jean-Claude  
BOULARD

Le président de  
l'association  
amicale des maires  
et adjoints de la  
Sarthe,

Marc  
JOULAUD

Le procureur de  
la République,

Joëlle  
RIEUTORT



## **ANNEXE**

### **PISTES D' ACTIONS POTENTIELLES EVOQUEES PAR LES GROUPES DE TRAVAIL DGO**

**ENJEU « DEUX ROUES MOTORISES »**

<b>EDUCATION</b>	<b>FORMATION</b>	<b>INFORMATION</b>	<b>CONTROLE</b>	<b>INFRASTRUCTURE</b>
<p>Cibler les CFA et les élèves de 4ème (entre l'ASSR1 et l'ASSR2) pour aborder la question de la sécurité des deux roues motorisées</p> <p>Diffuser largement les recommandations en matière des équipements de sécurité, qui sont sous-utilisés, pour les conducteurs de cyclomoteur</p> <p>Consolider le partenariat avec les équipementiers et accessoiristes pour favoriser un meilleur taux d'équipement</p>	<p>Informers les parents sur la réglementation en vigueur lors de l'inscription au brevet de sécurité routière (BSR)</p> <p>Compléter les 5 heures de formation au BSR avec des informations pratiques supplémentaires</p> <p>Elargir l'offre de service des auto-écoles en matière de formations post-examen</p>	<p>Effectuer des rappels sur la réglementation du BSR auprès des enseignants de la conduite, des représentants des forces de l'ordre et des assureurs</p> <p>Communiquer en direction des jeunes mais aussi de leurs parents sur les dangers du débridage et sur la nécessité d'un bon entretien du cyclomoteur.</p> <p>Développer pour les jeunes l'organisation de visites du Centre de rééducation de l'Arche</p>	<p>Expérimenter la pratique de l'alternative à la sanction pour certaines infractions ciblées.</p> <p>Privilégier l'obligation de réparation ou de mise en conformité plutôt que l'amende</p> <p>Maintenir la « pression » auprès des professionnels concernés par la question du débridage, notamment au moyen d'une information régulière</p>	<p>Développer la sensibilisation des aménageurs routiers à la prise en compte des spécificités des deux roues motorisés</p> <p>Inviter les auto-écoles à se positionner comme des partenaires actifs de repérage des défauts de signalisation.</p>

## ENJEU « JEUNES »

<b>EDUCATION</b>	<b>FORMATION</b>	<b>INFORMATION</b>
<p>Recenser les actions menées dans chaque établissement scolaire (avec ou sans l'aide financière du PDASR) pour disposer d'une vue globale et susciter une forme d'émulation.</p> <p>Formaliser une lettre de mission ou un guide pour les référents sécurité routière des établissements scolaires</p> <p>Favoriser l'implication de ces référents dans la conception de projets d'actions de prévention</p> <p>Développer la mise en place d'étudiants relais ou de parrains sécurité routière à l'Université</p> <p>Réaffirmer que l'éducation à la route doit commencer dès l'école primaire</p>	<p>Développer une offre de formation à la sécurité routière auprès des éducateurs à l'échelle d'un territoire infra-départemental</p> <p>Organiser des « passerelles » entre tous les acteurs sécurité routière au niveau d'un territoire donné (référents, IDSR, ...)</p>	<p>Poursuivre la réflexion sur l'opportunité de mise en place d'une maison de la sécurité routière, fixe, itinérante (exemple de la Vendée) ou virtuelle (site internet)</p> <p>Favoriser le développement des témoignages des jeunes victimes de la route</p>

**ENJEU « ALCOOL ET DROGUES »**

<b>EDUCATION</b>	<b>FORMATION</b>	<b>INFORMATION</b>	<b>CONTROLE</b>
<p>Intensifier les interventions en écoles et en entreprises ciblées sur les connaissances en matière de conduites addictives</p> <p>Développer le niveau de connaissance de base de la population sur la réglementation liée à l'usage de drogues</p>	<p>Susciter l'organisation de stages de récupération de points spécifiques à la problématique de l'alcool</p>	<p>Transposer la communication de type capitaine de soirée ou conducteur désigné chez les 25-44 ans</p> <p>Utiliser le canal des entreprises, des médecins et des infirmières du travail pour la diffusion des messages de prévention</p> <p>Organiser des rencontres avec les professionnels du monde de la nuit pour diffuser les messages de prévention</p> <p>Inciter les assureurs à promouvoir une information sur les risques et les conséquences financières liées à l'absence de prise en charge dans le cadre d'accidents imputables à une consommation d'alcool et/ou de drogues</p>	<p>Développer la pédagogie préventive des opérations de contrôle par la communication sur les résultats obtenus</p> <p>Favoriser la mise en place de protocoles internes pour réduire ou interdire la présence de l'alcool dans l'entreprise, en concertation avec les forces de l'ordre pour la réalisation de contrôles ponctuels</p>

**ENJEU « VITESSE »**

<b>FORMATION</b>	<b>INFORMATION</b>	<b>CONTROLE</b>	<b>INFRASTRUCTURE</b>
<p>Travailler la prévention sur la question de la vitesse en lien étroit avec la question de la maîtrise du véhicule</p> <p>Mener des opérations très concrètes qui illustrent les risques de la perte d'adhérence et les dangers de la vitesse</p>	<p>Utiliser le canal des entreprises, des médecins et des infirmières du travail pour la diffusion des messages de prévention</p> <p>Promouvoir l'éco-conduite au travers de l'information sur l'impact de la vitesse sur la consommation d'essence</p>	<p>Développer la pédagogie préventive des opérations de contrôle par la communication sur les résultats obtenus</p>	<p>Dispenser une communication régulière sur les questions de cohérence et de lisibilité des infrastructures routières</p>