



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE
DU TARN

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE



Document Général d'Orientations

2009 - 2012



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Tarn

SOMMAIRE

LE CONTEXTE NATIONAL.....	3
PREAMBULE.....	4
. Les Objectifs du DGO.....	4
LE CONTEXTE LOCAL.....	5
SYNTHESE DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE TARN	
ENTRE 2002 ET 2006.....	6
1 – Définitions et généralités.....	6
2 – Données d'accidentologie.....	7
LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE.....	9
1 - Groupe de travail « Jeunes ».....	9
2 - Groupe de travail « Deux-roues ».....	10
3 - Groupe de travail « Alcool, stupéfiants et médicaments » :.....	10
4 - Groupe de travail « Seniors ».....	10
LE DIAGNOSTIC - LES ENJEUX.....	11
LES ORIENTATIONS RETENUES	14
1 – Enjeu « Jeunes ».....	14
2 – Enjeu « Deux-roues ».....	14
3 – Enjeu « Alcool, stupéfiants, médicaments ».....	15
4 – Enjeu « Seniors ».....	15
5 - Enjeu « Vitesse ».....	16

LE CONTEXTE NATIONAL

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

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

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

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

Dans ce contexte, chaque département définira en 2009, dans le cadre de l'élaboration de son document général d'orientations pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

PREAMBULE

. Les Objectifs du DGO

L'élaboration du Document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat, les élus du département, des principales communes et des groupement de communes, le président de l'association Idépartementale des maires et, compte-tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs sociaux du risque professionnel : CRAM, MSA, CNRACL*.

Sous la responsabilité du Préfet, ils ont en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du DGO, ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et à fédérer un maximum de partenaires pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Le Document général d'orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

(*) CRAM : Caisse Régionale d'Assurance Maladie

MSA : Mutualité Sociale Agricole

CNRACL : Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales

LE CONTEXTE LOCAL

Le département du Tarn est le 2ème département de Midi-Pyrénées avec une superficie de 5 758 km².

- 48 km d'A68
- 123 km de RN incluant la RN 88 (axe Toulouse/Rodez), la RN 112 entre Castres et Mazamet et la RN 126, dont 34 km de 2x2 voies
- 4017 km de RD incluant dorénavant la RD 612 (ancienne RN 112) entre Albi et Castres et entre Mazamet et le département de l'Hérault, dont environ 6 km de 2x2 voies
- environ 8 000 km de voirie communale et autres.

Sa population :

Il compte 365 335 habitants en 2006 soit environ 63 hab/km² (115 hab./km² en France métropolitaine et 63 hab/km² en Midi Pyrénées).

La répartition de la population est la suivante :

- 43,4% en zone rurale
- 42,3% en zone urbaine
- 14,3% en zone péri-urbaine.
- 27,3 % sont des jeunes de moins de 24 ans (31,2 % pour la France)
- 45,5 % ont entre 25 et 59 ans (47,8 % pour la France)
- 27,2 % ont plus de 60 ans (20,9 % pour la France).

Comme pour la France métropolitaine, 48,6 % des habitants du Tarn sont des hommes (51,4 % des femmes)

Sur la période 2002-2006, l'accroissement de la population tarnaise est supérieur à celui de la France (+ 3,5 % contre +2,5 % pour le national).

Son parc de véhicules :

	Tarn	France
Nombre de véhicules légers particuliers de moins de 15 ans au 01/01/2003	181 475	30 590 743
Taux de motorisation* au 01/01/2003	50,97	50,93
Nombre de véhicules légers particuliers de moins de 15 ans au 01/01/2007	192 828	31 002 304
Taux de motorisation* au 01/01/2007	52,83	48,91
Évolution du taux de motorisation	+ 3,65%	- 3,97%

* Taux de motorisation = nombre de véhicules légers particuliers pour 100 habitants

A l'inverse de la France, le Tarn voit son taux de motorisation augmenter sur les 5 années étudiées.

Ses trafics routiers :

En moyenne pour l'année 2007, les débits moyens de véhicules sont de :

- ➔ 19 684 véh./jour sur l'autoroute A68
- ➔ 15 176 véh./jour sur le réseau national (RN)
- ➔ 3 533 véh./jour sur le réseau départemental (RD).

Ces trafics sont en augmentation sur la période 2002 – 2007 d'environ 7% pour le réseau national (RN et A68) et 9,5% sur les RD.

SYNTHESE DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE TARN ENTRE 2002 ET 2006

1 – Définitions et généralités

Le 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.

« La personne tuée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident » a remplacé « la personne tuée sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident » et « le blessé hospitalisé plus de 24 heures » a remplacé « le blessé grave hospitalisé plus de 6 jours ». Il convient de rappeler que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliqué que progressivement au début de l'année 2005. En 2006, ces difficultés ont disparu mais les comparaisons entre les deux années peuvent être faussées.

Quelques définitions :

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état n'a nécessité aucun soin médical
- les victimes: impliqués non indemnes

Parmi ces victimes, on distingue :

- les **tués** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les **blessés hospitalisés** (BH) : victimes non tuées, admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures
- les **blessés légers** (BL) (ou non hospitalisés BNH) : victimes non tuées, ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain** (ou en agglomération), l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

L'**indice de gravité**, - Ig -, correspond au nombre de tués par rapport au nombre d'accident corporel de la catégorie étudiée multiplié par 100.

L'**indicateur d'accidentologie locale** (IAL), permet de situer un département par rapport à la moyenne française en prenant en compte les différences de réseau. Il permet de plus, de comparer globalement l'accidentologie du département suivant le type de réseau.

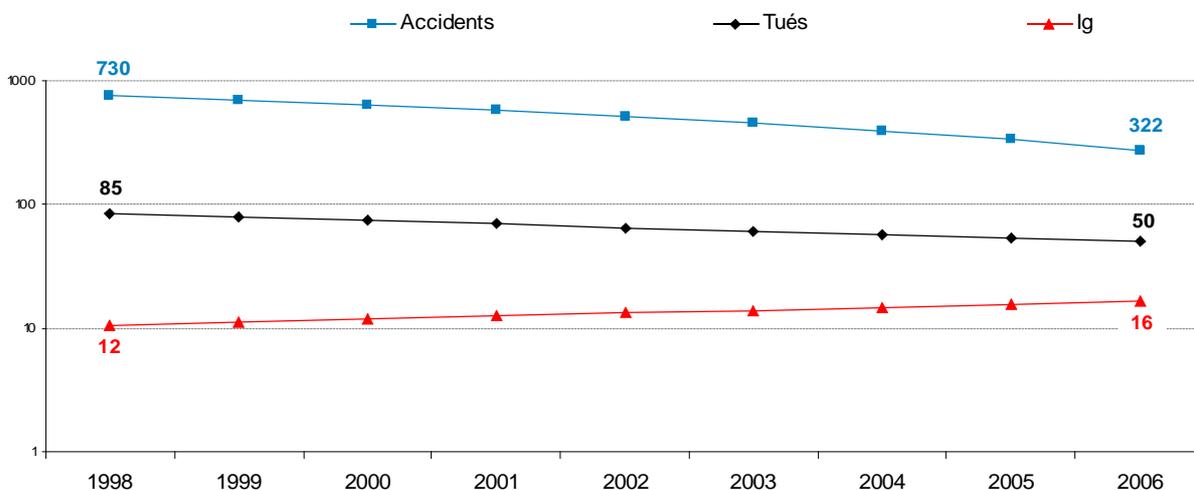
L'IAL correspond au rapport entre le nombre de tués et le nombre de tués que le département aurait, s'il avait les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale. Pour le milieu urbain, l'exposition correspond à la population. En rase campagne, il s'agit du parcours (nombre de km de route multiplié par le trafic en millions de véhicules x kilomètres par an).

Plus l'IAL est élevé, plus le risque est fort.

2 – Données d'accidentologie

→ Données générales :

Tendance du nombre d'accidents et de tués et de l'indice de gravité (Ig)



Malgré la diminution assez nette du nombre d'accidents corporels et de victimes, lorsque l'on effectue le rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents, on s'aperçoit que la gravité des accidents corporels (Ig indice de gravité $\frac{\text{Nbre de tués}}{\text{Nbre d'accidents}} \times 100$) a augmenté (+ 4) assez significativement.

→ Évolution de l'IAL (référence nationale = 1)

	IAL 95-99	IAL 01-05	IAL 02-06	Évolution 02-06 / 95-99
Tarn	1,54	0,94	1,04	- 32,5%
Ariège	1,22	1,56	1,67	+ 36,9%
Aveyron	0,96	0,92	0,92	- 4,2%
Gers	1,38	1,58	1,75	+ 26,8%
Haute Garonne	1,02	0,91	0,92	- 9,8%
Hautes Pyrénées	0,98	1	1,11	+ 13,3%
Lot	1,31	1,19	1,22	- 6,9%
Tarn et Garonne	1,35	1,49	1,55	+ 14,8%

Cet indice a subi une baisse assez significative depuis la période 95-99.

Le Tarn est passé du 5ème rang ex-aequo avec le Gers, l'Yonne et la Haute Corse pour la période 1997-2001 avec un indice 1,40 lors du précédent DGO, au 54ème rang pour la période 2002-2006 avec un indice 1,04 le département est au 6ème rang de la région Midi-Pyrénées.

→ Caractéristiques des accidents dans le Tarn sur la période 2002 – 2006 :

Les accidents corporels les plus graves (accidents avec au moins 1 tué et/ou un blessé grave) ont lieu plutôt :

Quand ?

- durant les mois d'été (juillet et août)
- les week-end (du vendredi au dimanche) et jours de fête
- entre 7h et 19h pour les jours de semaine avec un pic entre 16h et 19h ; pour les week-end et fêtes, répartis sur la totalité de la plage horaire avec une tranche nocturne (0h/6h) plus accentuée et un pic les après-midi, entre 14h et 19h
- de jour (70%)

Où ?

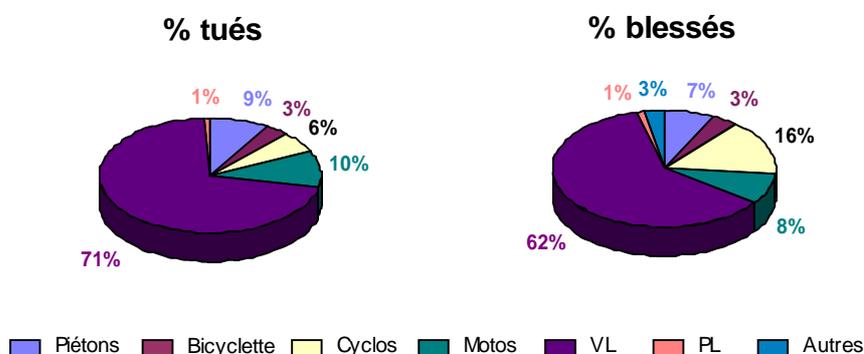
- majoritairement sur les routes départementales et les voies communales
- hors intersection (73% contre 26% en intersection)
- hors agglomération (71%) contrairement à l'ensemble des accidents qui se déroulent plutôt en agglomération (56%)
- sur des parties rectilignes et plates des voies.

Dans quelles circonstances ?

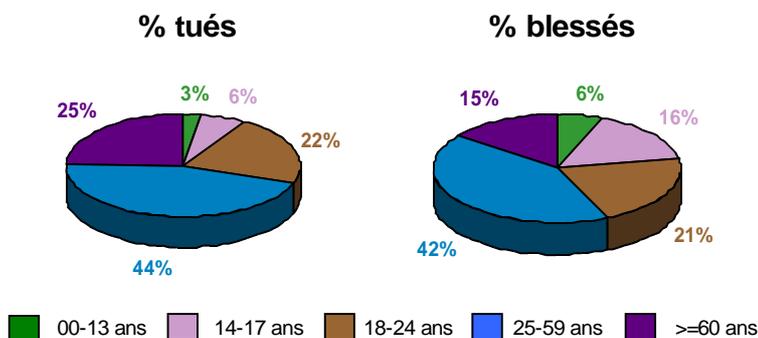
- avec des conditions météorologiques normales (82% des accidents) et sur chaussée sèche (83% des accidents)
- avec présence d'alcool dans 235 accidents corporels sur 1968 et dans près d'un accident grave sur quatre. Avec 59 tués et 297 blessés, les accidents avec alcool ont fait près d'une victime sur huit.
- contre des obstacles latéraux : 53 % des accidents corporels, un tiers d'entre eux contre des arbres et engendrant 49 % des tués.

Qui ?

- Les voitures restent le type de véhicules le plus impliqué dans les accidents corporels. Néanmoins, les accidents impliquant des deux-roues et des piétons connaissent une augmentation de leur gravité.



Quels sont les usagers vulnérables ?



Les jeunes 14-24 ans et les seniors de plus de 60 ans représentent près de 53% des tués et 52% des blessés

LE CADRE GENERAL DE LA DEMARCHE

Une analyse de l'accidentologie sur les cinq dernières années a été produite par les services de l'équipement et a permis de mettre en évidence les facteurs dominants de l'insécurité routière départementale.

Une réunion en date du 15 novembre 2008 du comité de pilotage élargi réunissant sous la présidence du directeur de cabinet les représentants des collectivités, administrations, associations et assureurs suivants :

- ↵ Association des maires et des élus locaux du Tarn,
- ↵ Les maires des principales villes du département (Albi-Castres),
- ↵ Le département du Tarn (service voirie, sécurité routière),
- ↵ La direction départementale de l'équipement,
- ↵ La police nationale,
- ↵ La gendarmerie nationale,
- ↵ La direction départementale de la jeunesse et des sports,
- ↵ L'inspection académique,
- ↵ La direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle,
- ↵ La caisse régionale d'assurance maladie (CRAM),
- ↵ La Prévention routière,

a validé ces analyses et chacun a pu rattacher ses propres problématiques pour dégager des pistes de travail.

Lors de cette réunion quatre enjeux nationaux et un enjeu local ayant pour objectif la baisse de la sinistralité routière ont été retenus :

- ↵ les jeunes (18 – 24 ans),
- ↵ les deux-roues,
- ↵ l'alcool, les stupéfiants et les médicaments,
- ↵ les seniors (> 60 ans)
- ↵ la vitesse

Quatre groupes de travail ont été constitués pour procéder à l'approfondissement de ces enjeux et pour proposer des orientations (sachant que la vitesse a été traitée dans les quatre groupes de travail).

1 - Groupe de travail « Jeunes »

Composition :

La gendarmerie nationale (brigade motorisée de Saint-Juery)

Le comité départemental de la Prévention routière

Des IDSR

L'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie – section du Tarn

La mission jeunes Tarn Nord

La Coordination départementale sécurité routière

L'observatoire départemental de la sécurité routière

Ce groupe de travail s'est réuni le 19 décembre 2008

2 - Groupe de travail « Deux-roues »

Composition :

Le comité départemental de la Prévention routière
Le commissariat de police d'Albi
La ville d'Albi
Le département du Tarn
Un étudiant victime de la route (usager de deux roues motorisé)
Le «Monsieur Moto» du Tarn
La Fédération française des motards en colère section du Tarn
Le «Monsieur Vélo» du Tarn
La coordination départementale sécurité routière
L'observatoire départemental de la sécurité routière

Ce groupe de travail s'est réuni le 8 décembre 2008

3 - Groupe de travail « Alcool, stupéfiants et médicaments » :

Composition :

Le commissariat de police d'Albi
La gendarmerie nationale (brigade motorisée de Saint-Juery)
L'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie – section du Tarn
La coordination départementale sécurité routière
L'observatoire départemental de la sécurité routière

Ce groupe de travail s'est réuni le 17 décembre 2008.

4 - Groupe de travail « Seniors »

Composition :

Le Comité départemental de la Prévention routière
L'escadron départemental de sécurité routière du Tarn (gendarmerie nationale)
Un IDSR
Le président de l'Association tarnaise des vétérans du volant
Le président du Syndicat des pharmaciens
La direction départemental de la sécurité publique du Tan (police nationale)
La coordination départementale sécurité routière
L'observatoire départemental de la sécurité routière

Ce groupe de travail s'est réuni le 19 décembre 2008.

A l'issue des réflexions menées par les groupes de travail, le Comité de Pilotage s'est réuni le 1er avril 2009 et a validé chaque enjeu ainsi que les orientations à inscrire au DGO 2008-2012.

LE DIAGNOSTIC - LES ENJEUX

L'analyse de l'accidentologie locale sur la période 2002 – 2006 comparativement à celle effectuée lors du précédent DGO, a permis de décliner au niveau départemental les enjeux prédéfinis au niveau national et d'identifier un enjeu local.

Les jeunes 14-24 ans (enjeu national)

	00-13 ans		14-17ans		18-24 ans		25-59 ans		>=60 ans	
	Etude 2002-2006	DGO 2004-2008								
Tués	3%	3%	6%	6%	22%	24%	45%	43%	25%	24%
BH	5%	5%	14%	11%	21%	19%	42%	45%	18%	20%
BNH	6%	6%	18%	14%	21%	21%	41%	45%	14%	14%

Chez les 14-17 ans et les 18-24 ans, la part des blessés est en légère augmentation par rapport au précédent DGO 2004-2008.

Les adolescents et les jeunes adultes représentent 28% des tués, 35 % des blessés graves et 39% des blessés légers.

Nombre de victimes graves pour 1000 habitants	Chez les jeunes 14-24 ans	Pour l'ensemble de la population
Département du Tarn	10,5	3,4
France métropolitaine	5,2	2,38

Rapporté au nombre d'habitants, les jeunes de 14 à 24 ans sont deux fois plus vulnérables dans le Tarn qu'au niveau national.

Les deux-roues motorisés (enjeu national)

Au niveau national, seuls les deux-roues motorisés sont retenus comme enjeu.

Département du TARN					
Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	Ig	Ig réf. DGO 2004-2008	Evol en %
Piéton	202	10.3	13.4	9.3	+43.7
Bicyclette	99	5.0	9.1	8.0	+13.6
Cyclomoteur	394	20.0	4.6	3.2	+42.8
Moto	220	11.2	14.1	8.2	+71.8
V.L.	1767	89.8	13.9	10.8	+28.4
P.L.	100	5.1	25.0	22.3	+12.1
Ensemble des accidents sur la période	1968	100.0	14.2	10.8	+31.3

Dans le Tarn, à la vue des chiffres, on observe une augmentation plus marquée pour les deux-roues motorisés que pour les autres catégories de véhicules confirmant ainsi la pertinence de l'enjeu retenu au niveau national.

L'alcool (enjeu national)

Tarn 2002-2006

	Nombre total	Alcoolémie dans les accidents			Conducteur		
		Positifs	Négatifs	Nombre à taux connu	Positif	% positif / taux connu	% positif / taux connu réf. (France)
Accidents corporels	1968	235	1708	1943	226	11.6%	10.0%
Accidents mortels	249	59	165	224	56	25.0%	29.2%
Accidents graves (*)	1027	156	834	990	151	15.3%	

(*) Un accident grave est un accident dans lequel il y a eu un ou plusieurs blessés graves (ou blessés hospitalisés (BH))

Dans le Tarn, l'alcool se retrouve dans les accidents dans les mêmes proportions que la moyenne nationale. Il est l'une des causes dans un accident corporel sur huit et dans près d'un accident mortel sur quatre. Les accidents avec alcoolémie positive se déroulent plutôt :

- x hors agglomération
- x les week-end (vendredi inclus) et les veilles et jours de fêtes
- x en soirée (entre 19 et 22h) durant la semaine ; la nuit (entre minuit et 7h) les week-end et fêtes
- x en voiture et deux-roues motorisés.

La vitesse (enjeu national)

Le facteur «vitesse» étant relativement délicat à déterminer dans les accidents de la circulation (donnée qui ne figure pas dans les fichiers BAAC), les données utilisées pour l'étude d'enjeu proviennent exclusivement des stations de comptage et des infractions relevées par les contrôles des forces de l'ordre.

- chiffres provisoires -	MOIS DE JANVIER A DECEMBRE 2007	Contrôle vitesse							Parcours annuel (Mds km)	Nombre d'excès de vitesse pour 1 Million km
		Nombre d'excès de vitesse	rappel année-1	variation	dont hors C.S.A.(1)	rappel année-1	variation	dont relevés par C.S.A.(1)		
Dép. 09	ARIEGE	34 121	17 834	+91,3%	4 183	4 475	-6,5%	29 938	1,23	28
Dép. 12	AVEYRON	33 545	22 326	+50,3%	7 879	6 533	+20,6%	25 666	3,28	10
Dép. 31	HAUTE-GARONNE	292 781	283 984	+3,1%	12 486	13 132	-4,9%	280 295	10,25	29
Dép. 32	GERS	37 136	35 366	+5,0%	7 209	7 044	+2,3%	29 927	1,70	22
Dép. 46	LOT	49 825	50 585	-1,5%	6 540	7 027	-6,9%	43 285	2,04	24
Dép. 65	HAUTES-PYRENEES	65 049	65 433	-0,6%	5 557	4 952	+12,2%	59 492	1,82	36
Dép. 81	TARN	45 729	43 241	+5,8%	5 783	11 549	-49,9%	39 946	2,46	19
Dép. 82	TARN-ET-GARONNE	57 388	57 743	-0,6%	12 730	18 760	-32,1%	44 658	2,44	24
	TOTAL METROPOLE	16 374 720	14863 083	+10,2%	1 699 524	1 797 046	-5,4%	14 675 196	462	35

(1) C.S.A. : contrôle sanction automatisé

Les seniors (plus de 60 ans) (enjeu local)

Les plus de 60 ans connaissent une hausse du nombre de tués par rapport au DGO 2004-2008.

Un tué sur quatre a plus de 60 ans et près d'un blessé (BH+BNH) sur six.

Nombre de victimes graves pour 1000 habitants	Chez les plus de 60 ans	Pour l'ensemble de la population
Département du Tarn	2,4	3,4
France métropolitaine	2,1	2,38

Cet enjeu avait déjà été retenu lors du précédent DGO.

Les statistiques de cette tranche d'âge ne s'étant pas améliorées de façon significative par rapport au précédent DGO et la part rapportée au nombre d'habitants du Tarn étant légèrement supérieure à celle de la France, il semblait donc nécessaire de maintenir l'enjeu «seniors» comme un enjeu prioritaire pour notre département.

Après réunion du comité de pilotage et au vu des résultats de l'étude d'accidentologie, il a été convenu d'élargir :

- l'enjeu «deux-roues motorisés» à l'ensemble des deux-roues (bicyclette I9 = + 13%, cyclomoteur I9 = + 42 % et motocyclette I9 = + 71,8 %).
- l'enjeu « alcool » à l'usage de stupéfiants et à la prise de médicaments puisqu'il est également lié à l'enjeu «jeunes» lié à l'enjeu «seniors».

Les enjeux retenus pour notre département sont donc :

- ✓ **les deux-roues**
- ✓ **les jeunes (de 14 à 24 ans)**
- ✓ **l'alcool, les stupéfiants et les médicaments**
- ✓ **les seniors (plus de 60 ans)**
- ✓ **la vitesse**

LES ORIENTATIONS RETENUES

1 – Enjeu « Jeunes »

- **Education :**
 - Persévérer dans le cadre des actions en milieu scolaire par tranche d'âge. Les petits, les 8 –14 ans et les 14- 24 ans. Pour la dernière catégorie ne pas se limiter au code mais initier à la pratique des deux-roues < 50 cm³.
- **Information :**
 - Relancer les correspondants sécurité routière dans les lycées, les collèges, l'université...
 - Redonner de la publicité aux actions de sécurité routière en créant un site internet mis à jour régulièrement.
- **Actions :**
 - Cibler certaines actions de sensibilisation sur les populations de jeunes en stade d'apprentissage à un métier (CFA, CME, Foyers de jeunes travailleurs, MJC...)
 - Impliquer les animateurs dans le cadre du milieu sportif (actions lors des manifestations).
 - Relancer le portage des actions par les jeunes dans le cadre des opérations Label vie.
 - Développer l'écoute et l'information sur les conséquences des accidents de la route (psychologiques, judiciaires, pécuniaires).

2 – Enjeu « Deux-roues »

- **Education :**
 - Améliorer la connaissance sur les accidents des deux roues.
 - Développer l'information sur la cohabitation des usagers (information sur la perception des problèmes liés aux différents types de véhicules et d'usagers : deux-roues, véhicules particuliers, véhicules utilitaires, poids lourds, etc...)
 - Accentuer l'éducation routière des conducteurs de deux-roues et en particulier de cyclomoteurs et de scooters < 50 cm³.
- **Information :**
 - Informer les élus et participer le cas échéant à la réflexion sur les aménagements ou les modifications d'infrastructures pouvant présenter des avantages ou des dangers pour les deux-roues.
 - Informer tous les publics sur les conséquences de modification ou de débridage des deux roues motorisés.
 - Accentuer l'information sur les équipements de sécurité des conducteurs de deux-roues
- **Actions :**
 - Favoriser l'organisation de formations complémentaires à la conduite de moto
 - Sensibiliser les parents à la conduite des deux roues, aux spécificités et aux dangers liés à ce mode de déplacement
 - Lutter contre le commerce illégal d'articles permettant d'augmenter la puissance des deux-roues motorisés

3 – Enjeu « Alcool, stupéfiants, médicaments »

- **Education :**
 - Sensibiliser les usagers sur les conséquences de l'alcool et des stupéfiants au volant : risques corporels, judiciaires, administratifs et psychologiques
 - Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool, grâce à une réorientation des plans de prévention des risques routiers en entreprises (PPRRE)
 - Favoriser les actions ponctuelles sur la population active, jeune en particulier
 - Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM)
 - Promouvoir l'auto-contrôle, en favorisant l'usage des éthylotests.

- **Information :**
 - Améliorer la connaissance sur les accidents liés à l'alcool
 - Relayer localement les campagnes nationales
 - Organiser localement des campagnes sur le risque de conduite sous l'emprise de stupéfiants

- **Actions :**
 - Maintenir à un niveau élevé les contrôles (plan départemental de contrôles routiers)
 - Organiser des contrôles alternatifs à intervalles plus réguliers
 - Favoriser l'organisation de stages alternatifs aux poursuites pour les alcoolémies contraventionnelles routières (de 0,50 gr. à 0,80 gr. comme dans le département du Lot)
 - Mobiliser les organisateurs de soirées et les milieux associatifs, les comités d'entreprises...
 - Travailler avec les débitants de boissons alcoolisées et les représentants des discothèques.

4 – Enjeu « Seniors »

- **Education :**
 - Favoriser les tests de conduite, les tests de réflexe et les tests de vision
 - Renforcer les stages de recyclage pour les seniors.

- **Information :**
 - Renforcer l'information des seniors, en fonction de leur situation d'usager de la route
 - Sensibiliser, accompagner les grands parents par les enfants et petits enfants.
 - Développer la prise de conscience par l'information, en liaison avec le milieu médical.

- **Actions :**
 - Inciter les seniors à utiliser les modes de transports alternatifs à la voiture
 - Relancer les référents communaux sécurité routière sur les actions possibles visant ce public.
 - Impliquer les associations, les organismes sociaux et les caisses complémentaires dans les opérations seniors.
 - Nouer des partenariats avec les organismes en contact avec les seniors

5 - Enjeu « Vitesse »

- **Education :**
 - Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers).
 - Favoriser la connaissance de son véhicule et l'adaptation de la vitesse aux circonstances (caractéristiques de la voie, état de la surface, conditions météo, etc...)
- **Information :**
 - Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées.
 - Relayer localement les campagnes nationales.
- **Actions :**
 - Renforcer le plan des contrôles vitesses et les sanctions (déploiement des radars et plan départemental de contrôles routiers).
 - Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée).
 - Cibler les contrôles sur les routes secondaires à faible trafic.