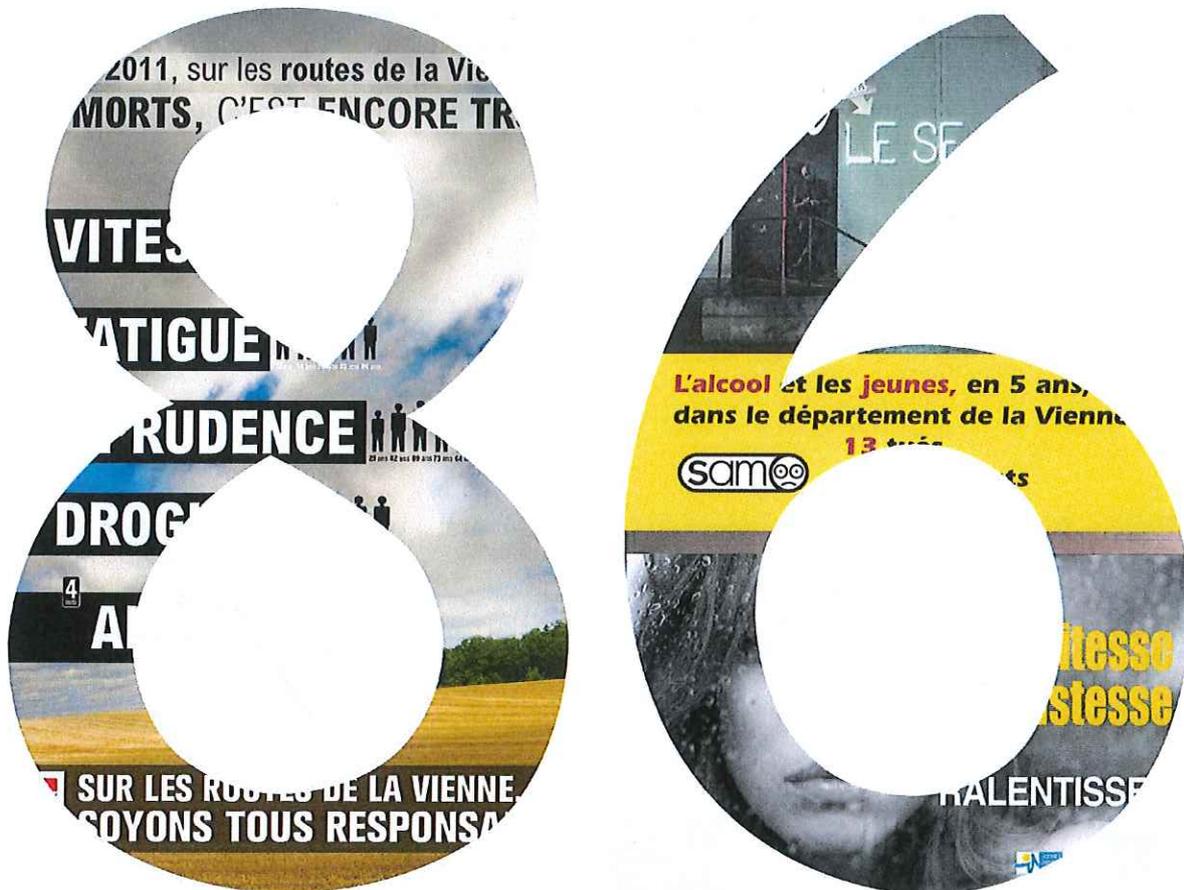




**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Le Document Général d'orientations 2013-2017 pour la sécurité routière décline à l'échelon départemental la politique nationale en prenant en compte les caractéristiques de l'insécurité routière locale.

Dans le département de la Vienne, en 8 ans, le nombre d'accidents est en baisse de 50 % et le nombre de blessés de 43 %. Malgré ces chiffres encourageants, on a encore déploré en 2012, **257 accidents**, **26 tués** et **371 blessés**.

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière doit permettre d'éviter les trop nombreux drames sur les routes de notre département.

Ainsi, il convient de continuer à se mobiliser collectivement afin de faire reculer le risque routier, en rendant nos routes plus sûres **chaque jour**, en mobilisant ensemble nos compétences, en sensibilisant nos concitoyens à un comportement responsable et au partage de la route.

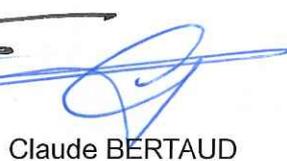
Chaque acteur doit jouer son rôle afin d'améliorer la sécurité routière dans le département de la Vienne !

La Préfète de la Vienne



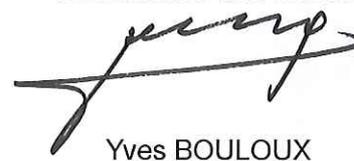
Élisabeth BORNE

Le Président du Conseil Général



Claude BERTAUD

Le Président de
l'association des maires



Yves BOULOUX



SOMMAIRE

Introduction

I- La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO

II- Présentation du département

III- Caractéristiques de l'insécurité routière en Vienne

IV- Le choix des enjeux

V- Des enjeux aux actions

VI- Les gisements de progrès

VII- Les orientations d'actions

VIII- Les objectifs chiffrés, le suivi et l'évaluation du DGO

Introduction

La lutte contre l'insécurité routière est une grande cause nationale : le Gouvernement a, depuis 2002, affiché une détermination pour faire baisser l'accidentalité sur les routes de France.

Cette politique a permis d'obtenir des résultats sans précédent. Depuis 2011, le nombre de tués est passé sous le seuil des **4 000 morts** par an en France.

Pour rester efficace, cette politique doit persévérer et c'est dans ce contexte que chaque département élabore son nouveau Document Général d'Orientations 2013-2017 qui définit les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le 27 novembre 2012, le Ministre de l'Intérieur a fixé l'objectif de **diviser par deux** le nombre **de morts** sur les routes de France d'ici **2020**.

Le DGO est l'outil politique de programmation et de mobilisation locale de lutte contre l'insécurité routière. Il permet à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupement de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs du département, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle au cours des 4 prochaines années pour faire reculer l'insécurité routière.

Tous les acteurs de la sécurité routière dans le département seront ensuite associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront dans les plans départementaux annuels de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO a donc pour objectif, à partir du bilan du précédent DGO 2008-2012 et de l'analyse de l'accidentalité locale, de déterminer les enjeux propres au département de la Vienne et de définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière du département pour la période **2013-2017**.

I La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du DGO

La Préfecture de la Vienne a mis en place un comité de pilotage présidé par le Directeur de Cabinet, qui a associé les principaux partenaires de la sécurité routière du département : Le Parquet de Poitiers, le Conseil Général, l'association des maires, les villes de Poitiers, Châtellerauld et Montmorillon, les directions interdépartementales des routes de l'Atlantique et Centre Ouest, Cofiroute, les forces de l'ordre, le service Départemental d'incendie et de secours, l'inspection académique, le service d'aide médicale urgente, la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail, la direction départementale des territoires.

Le comité de pilotage s'est réuni le 6 mai 2013 et le 10 septembre 2013 pour la validation des enjeux et des orientations d'actions.

Ce document a été signé le 16 octobre 2013 par la Préfète de la Vienne, le Président du Conseil Général et le Président de l'association des maires.

II Présentation du département

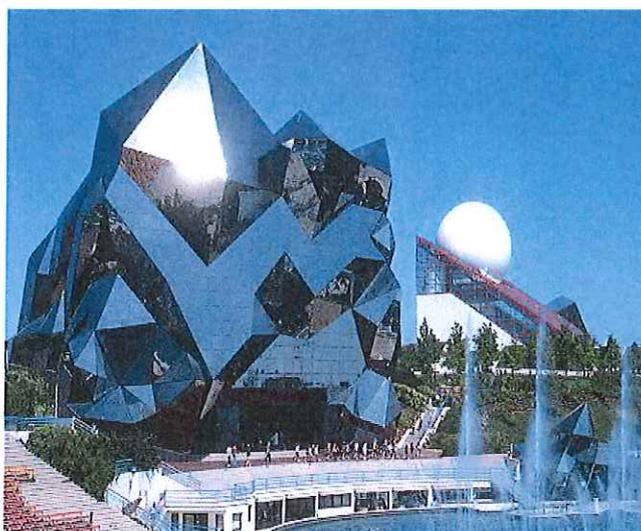
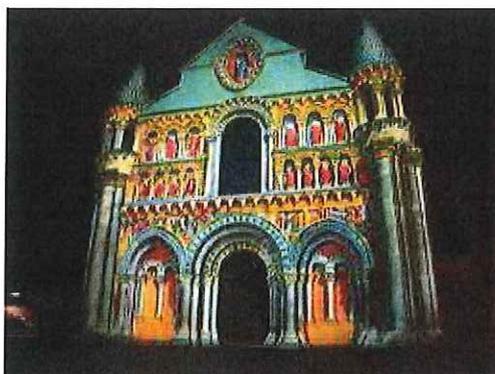
II.1 Le département

Créé en 1790, le département de la Vienne doit son nom à la principale rivière qui le traverse. Il est composé essentiellement de vastes plaines qui relient le bassin parisien au bassin aquitain. Profitant des influences océaniques, le climat est modéré.

Le département de la Vienne est situé au cœur de la Région Poitou Charentes sur l'arc atlantique Paris-Bordeaux-Espagne. Il compte **3 arrondissements** (Poitiers, Châtellerauld, et Montmorillon), 38 cantons et 281 communes.

Son économie se caractérise par le poids important de ses activités agricoles et un secteur tertiaire développé. Le foyer principal de l'activité humaine et économique se situe le long de la vallée du Clain, sur l'axe Poitiers-Chatellerauld, qui constitue l'épine dorsale du département. Profitant de la dynamique de la Technopole du Futuroscope, la Vienne a connu ces dix dernières années un important développement des services, représentant 40 % de l'activité économique.

Doté d'un patrimoine culturel et architectural privilégié, son chef-lieu de Département, Poitiers, dispose d'un centre universitaire accueillant **plus de 25 000 étudiants** et 1800 enseignants.



II.2 Territoire et population

Comptant **430 000 habitants** pour une superficie de 6 990 km², soit une densité de 61hab/km² (France métropolitaine :115 hab/km²), la Vienne présente un solde migratoire positif et enregistre plus de naissances que de décès. C'est un département en **expansion** démographique.

Avec 3 communes sur 281 de plus de 10 000 habitants et un taux d'urbanisation de 55,8%, la Vienne voit sa population augmenter significativement dans l'aire urbaine de Poitiers et les communes de sa périphérie. En effet, l'arrondissement de Poitiers regroupe 239 024 habitants, soit plus de **la moitié des habitants** du département.

La répartition de la population s'établit comme suit : 23,5 % de la population a moins de 20 ans, 58 % de 20 à 60 ans et 18,5 % a plus de 60 ans.

46 % des personnes de 60 ans et plus vivent dans l'aire urbaine de Poitiers.



Parc automobile :

Le parc de véhicules de tourisme de moins de 15 ans est de 208 079.

II.3 Réseaux et trafics

Les axes routiers structurants :

Département de transition entre le Nord de la France (Paris) et le Sud de la France (Bordeaux), la Vienne est desservie par l'autoroute A10.

La RN147 en direction de Limoges, la RN149 en direction de Nantes et la RN10 en direction de Bordeaux partent de Poitiers.

Le réseau routier se situe principalement en rase campagne. Le département de la Vienne possède un réseau routier dense avec une prédominance de routes départementales avec un trafic peu important.

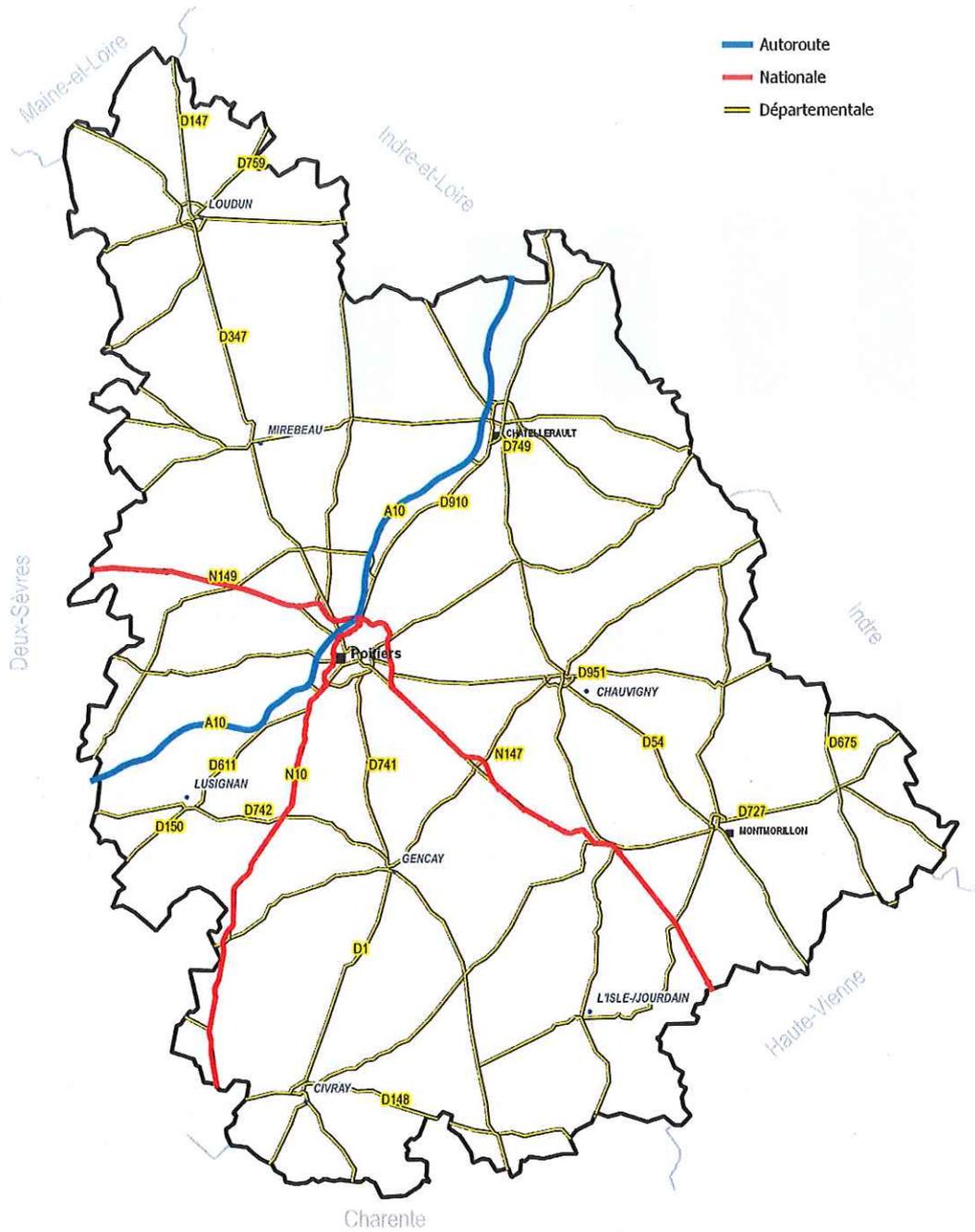
Le trafic :

La longueur totale du réseau routier du département de la Vienne est de **12 298** kilomètres, se répartissant en :

- **80** kilomètres d'autoroutes, le trafic moyen journalier est de **32 100** véhicules par jour. Sur les périodes d'été ou de vacances scolaires, il peut augmenter à près de **52 000** véhicules par jour.
- **139** kilomètres de routes nationales, le trafic moyen journalier sur la RN10 à Croutelle est de **32 274** véhicules par jour, celui de la RN147 à Buxerolles est de **37 800** véhicules par jour et celui de la RN149 à Ayrion est de **7 319** véhicules par jour.
- **4 670** kilomètres de routes départementales, le trafic moyen journalier sur la RD162 est de **25 350** véhicules par jour et celui de la RD 347 est de **12 240** véhicules par jour.
- **7 408** kilomètres de voies communales.



Le réseau routier principal dans la Vienne



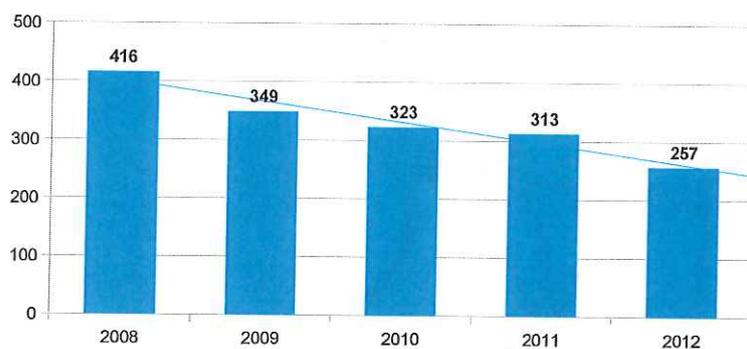
SOURCES : IGN - BD TOP 002
DOT 00 SPACVSR
REALISATION : DOT 00 GCSVD
Jfn 2013

0 10 20 km

III Caractéristiques de l'insécurité routière dans la Vienne

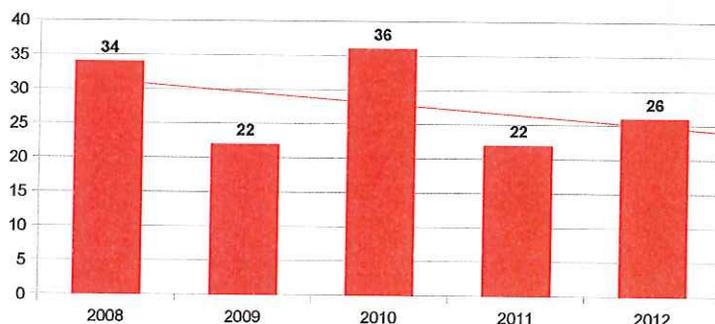
Bilan global des accidents corporels

Evolution des accidents entre 2008 et 2012



Le graphique ci-contre montre que le nombre d'accidents corporels est en baisse de **8,8% par an** sur la période 2008-2012.

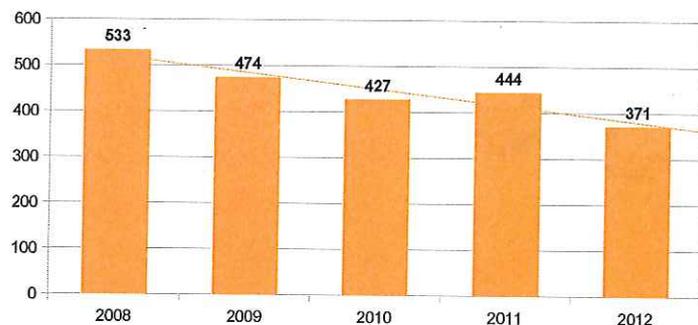
Evolution des tués entre 2008 et 2012



De la même manière, le nombre de personnes tuées a baissé de **5,1% par an** sur la période 2008-2012.

Cependant, il peut y avoir une **variation** forte d'une année sur l'autre, compte-tenu du faible échantillon qu'il représente.

Evolution des blessés entre 2008 et 2012



Concernant les blessés, la tendance est à la baisse de **6,8% par an** sur la période de 2008-2012.

L'évolution annuelle de l'accidentalité locale est plus favorable dans le département de la Vienne, qu'en Région Poitou Charentes et qu'en France :

	Territoire observé	Accidents	Tués	Blessés
2007-2011	Vienne	- 7,2 %	- 10,2 %	- 6,3 %.
	Poitou-Charentes	- 2,8 %.	- 3,7 %.	- 3,1 %.
	France métropolitaine	- 5 %.	- 3,5 %.	- 5,3 %.

Premières typologies

Répartition géographique :

Dans le département de la Vienne :

- 41% des accidents ont lieu **hors agglomération**, ce chiffre est de 30,2% pour la France entière en 2011.
- 79,6% des personnes **tuées** le sont **hors agglomération**, alors que ce chiffre est de 72,3% pour la France entière en 2011.

2007-2011	Accidents	Tués	Blessés
Hors agglomération	41%	80%	42%
En agglomération	59%	20%	59%

Par ailleurs, les grands axes (autoroutes, routes nationales et routes départementales à grande circulation) concentrent **29%** des accidents et **49%** des personnes tuées.

En résumé, sur la période 2007-2011, tous les indicateurs sont à la baisse avec en moyenne, chaque année :

- **364 accidents.**
- **31 personnes tuées.**
- **490 personnes blessées.**

IV Le choix des enjeux

Définition

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible.

L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux réalisée permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolus ou relatifs caractérisant un dysfonctionnement. Cette étude est réalisée à partir de l'analyse du bilan d'accidentologie du département de la Vienne sur les années 2003 à 2011.

Les enjeux

En 2008, lors de l'élaboration du précédent DGO, 5 enjeux avaient été identifiés et retenus dans le département de la Vienne : **Les jeunes, les 2 roues motorisés, l'alcool, le territoire de Grand Poitiers, la vitesse.**

La comparaison et l'analyse de l'accidentologie de la Vienne sur les périodes 2003-2007 et 2007-2011 permet de confirmer si ces enjeux sont toujours pertinents ou bien si d'autres enjeux apparaissent.

En plus des enjeux cités, au vu de l'accidentalité, deux autres enjeux seront étudiés : les stupéfiants et les seniors de plus de 65 ans.

Enjeu : les jeunes de 14 à 24 ans

les jeunes comme victimes

Sur la période 2007 à 2011, on observe dans le département de la Vienne :

- **181 accidents corporels** par an impliquant un jeune de 14 à 24 ans, soit **50%** des accidents,
- **9 jeunes de 14 à 24 ans tués** par an, soit **28 %** des personnes tuées,
- **177 jeunes de 14 à 24 ans blessés**, soit **36 %** des personnes blessées,

alors que seulement **15%** de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

Sur la période 2003-2007 du précédent DGO, la part des accidents de 14 à 24 ans était de **53 %** des accidents corporels, **29 %** des tués et **36 %** des blessés.

=> Les 14-24 ans sont toujours autant représentés dans l'accidentalité du département et sont sur représentés dans les accidents de la circulation.

Alors que pour l'accidentalité générale, **66 %** des accidents corporels ont lieu de jour, pour les 14-24 ans, sur la période 2007-2011, seulement **58 %** des accidents surviennent le jour.

Les accidents de nuit sont plus nombreux chez les 14-24 ans.

Zoom sur les 14-17 ans :

Les victimes (tuées ou blessées) se répartissent de la manière suivante :

- 8 % sont des piétons.
- 4,6 % sont en vélos.
- **57 % sont en 2 roues motorisés inférieur à 50cm³.**
- 19 % sont en véhicule léger.

Zoom sur les jeunes conducteurs : (18-24 ans)

Les victimes (tuées ou blessées) se répartissent de la manière suivante :

- 6 % sont des piétons.
- 30 % sont en 2 roues motorisés.
- **61 % sont en véhicule léger.**

La part des conducteurs **présumés responsables** des accidents est en augmentation et représentent **69,7 % des accidents**.

42 % de ces accidents ont lieu **en fin de semaine** (vendredi, samedi, dimanche).

La conduite accompagnée :

Statistiques concernant l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) dans le département de la Vienne :

	Nombre de reçus total	Nombre reçus AAC	Taux reçus AAC / permis B	Taux reçus AAC	Taux reçus non AAC	Taux reçus total
2007	4749	1590	33,50%	66,30%	49,70%	54,20%
2008	5036	1608	31,90%	69,60%	52,50%	57,00%
2009	4534	1475	32,50%	71,70%	53,60%	58,40%
2010	4633	1435	31,00%	69,80%	50,50%	55,20%
2011	4504	1379	30,60%	68,70%	50,40%	54,90%
2012	4588	1294	28,20%	69,40%	51,60%	55,60%

Le nombre de jeunes passant leur permis B en conduite accompagnée diminue alors que le taux de réussite avoisine les 70 % entre 2007 et 2012.

Enjeu : les 2 roues motorisés

Sur la période 2007- 2011, on observe dans le département de la Vienne :

- 114 accidents corporels par an impliquant un 2 roues motorisés, soit 32% des accidents,
- 6 tués par an en 2 roues motorisés, soit 20% des personnes tuées,
- 121 personnes blessées, soit 25% des personnes blessées.

avec une baisse du nombre d'accident et de blessés de 9,2 % par an.

Sur la période 2003-2007 du précédent DGO, la part des accidents de 2 roues motorisés était de 33 % des accidents corporels, 21 % des tués et 26 % des blessés.

Les 2 roues motorisés ne représentent qu'à peine 3 % du trafic motorisé.

=> Les 2 roues motorisés sont toujours autant représentés dans l'accidentalité du département et sont donc sur représentés.

Bilan par classe d'âge :

Sur la période 2007-2011, 41 % des tués et 55 % des blessés en 2 roues motorisés étaient jeunes (14-24 ans) alors qu'ils ne représentent que 15 % de la population départementale.

La majorité des accidents se produisent les vendredis, samedis et dimanches.

Enjeu : l'alcool

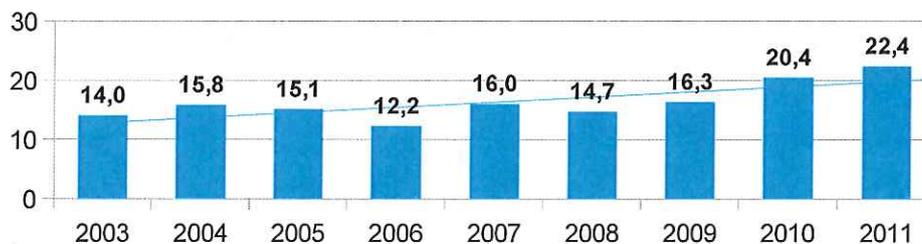
Définitions :

Les accidents avec alcool sont des accidents dans lesquels au moins un conducteur était en infraction ou en délit au regard de la législation sur l'alcool au volant.

Les accidents sans alcool sont des accidents dans lesquels aucun des conducteurs n'était en infraction ou en délit. Tous les conducteurs impliqués ont suivi un dépistage.

La part des accidents avec alcool :

Part des accidents avec alcoolémie positive



La part des accidents avec alcoolémie positive était de 15 % sur la période 2003-2007, elle **dépasse les 20 % depuis 2010**.

Alors que l'accidentalité dans le département est en baisse sur la période 2003-2007, le nombre d'accidents avec alcoolémie positive *ne suit pas la même tendance*.

En moyenne, **64 accidents par an** sont répertoriés avec une alcoolémie positive, et **1 tué sur 4 l'est avec alcoolémie positive**.

Au niveau national, l'alcool est responsable de 31 % des morts sur la route.

Fortes alcoolisations :

1/2 des accidents avec alcoolémie positive implique un conducteur ayant un taux d'alcoolémie au moins 3 fois supérieur au seuil légal autorisé.

1/3 des accidents avec alcoolémie positive implique un conducteur ayant un taux d'alcoolémie au moins 4 fois supérieur au seuil légal autorisé.

	Accidents avec conducteur contrôlé positif		
	Taux ≥ 1,5 g/l sang	Taux ≥ 2 g/l sang	Total
2003-2007	178	113	336
2007-2011	178	105	321

Bilan par classe d'âge :

Au regard de sa représentation dans la population départementale (10,4%), on remarque que les 18-24 ans sont sur-représentés (26-27%) chez les victimes d'accidents impliquant un conducteur positif à l'alcoolémie ; de plus, le nombre de victimes liées à l'alcool, âgées de 18 à 24 ans, n'a pas baissé entre 2003-2007 et 2007-2011.

classe d'âge	2003-2007		2007-2011	
	tués	blessés	tués	blessés
0 – 13 ans	0	11	0	8
14 – 17 ans	0	30	2	25
18 – 24 ans	14	142	13	143
25 – 64 ans	39	252	25	216
65 ans et plus	3	18	2	7

Bilan par catégorie d'usagers :

Les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive sont en véhicules légers (72%) ou en 2 roues motorisés (23%).

Bilan temporel :

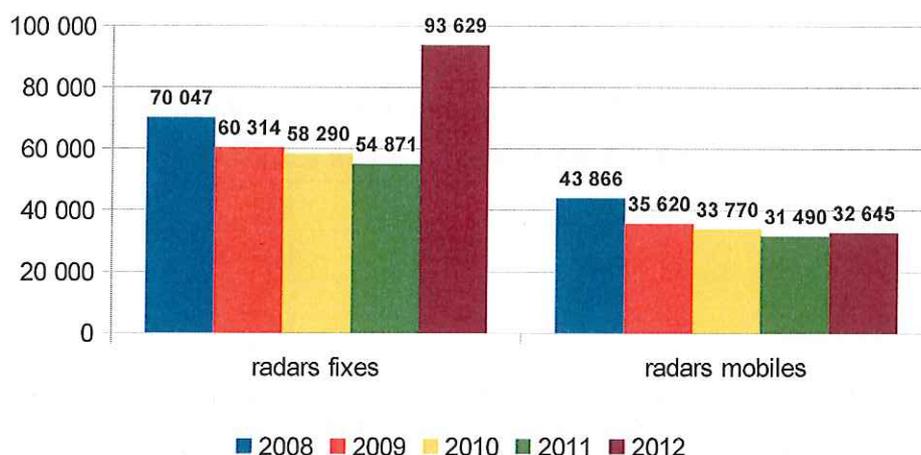
60 % des accidents avec alcoolémie positive sont regroupés sur 3 jours: **vendredi, samedi et dimanche.**

Par ailleurs, 55 % des accidents avec alcool ont plutôt lieu la nuit, entre **21h et 4h du matin.**

Ils se produisent **de nuit** pour 72 % d'entre eux.

Enjeu : la vitesse

Infractions relevées par les radars vitesse



Évolution des infractions vitesse relevées par les radars automatiques ces 5 dernières années

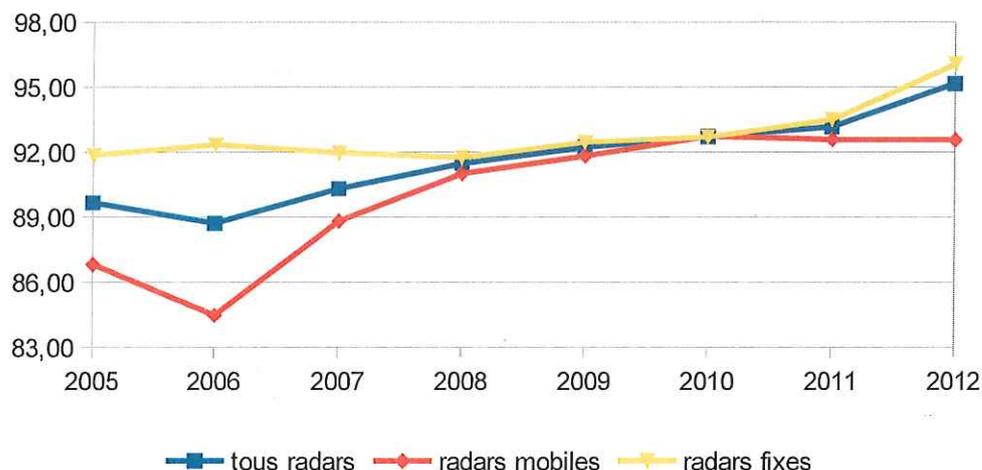
Alors que le nombre d'infractions relevées par les radars vitesse baissaient ces dernières années, on constate qu'en 2012, ce nombre repart à la hausse. Certes, 3 nouveaux radars fixes sont venus s'ajouter aux dispositifs déjà en place, mais on note que les infractions ont progressé pour 8 des 21 appareils déjà en service les années antérieures.

Pour les radars mobiles, dont le nombre est resté constant, les infractions sont reparties à la hausse en 2012, après avoir connu une baisse ces dernières années.

Nature des excès de vitesse

On constate que, depuis 2006, la part des excès de vitesse n'excédant pas 20 km/h est en progression. Cela signifie donc que les grands excès de vitesse sont en baisse. On note toutefois que, pour les radars mobiles, cette part n'évolue guère depuis 2010.

Part des excès de vitesse de moins de 20 km/h relevés par les radars automatiques



Infractions relevées à l'encontre d'un véhicule immatriculé à l'étranger

De 2008 à 2010, 1 infraction sur 5 relevée par les radars automatiques vitesse concernait un véhicule immatriculé à l'étranger. En 2011 et 2012, ces infractions étaient de l'ordre d'environ 16 %.

	Infractions commises par des véhicules immatriculés à l'étranger	
	Nombre	Pourcentage
2008	22 977	20,9 %
2009	19 890	20,9 %
2010	19 914	21,6 %
2011	14 372	16,6 %
2012	19 612	15,5 %

À ce jour, des conventions ont été signées avec l'Allemagne, le Luxembourg, la Suisse, la Belgique et l'Espagne afin que les véhicules immatriculés dans ces pays et auteurs d'infractions en France soient poursuivis.

Enjeu : les accidents de la communauté d'agglomération de GRAND POITIERS

Sur la période 2007-2011, on observe dans le département de la Vienne :

- **195 accidents corporels** par an sur la communauté d'agglomération de GRAND POITIERS, soit **54%** des accidents.
- **5 tués** par an sur la communauté d'agglomération de GRAND POITIERS, soit 16% des personnes tuées.
- **273 personnes blessées**, soit **55%** des personnes blessées.

Le nombre d'accidents et de blessés sont en baisse de 7% par an sur la période 2007-2011 ce qui est supérieur à la baisse de l'accidentalité globale sur le département.

Le nombre de tués est en forte baisse sur 2011 et 2012 (1 personne tuée en 2011 et 2 personnes tuées en 2012 *mais déjà 5 en 2013*).

Enjeu : les seniors

Les seniors victimes :

Sur la période 2007-2011, on observe dans le département de la Vienne :

- **57 accidents corporels** par an, soit 17 % des accidents,
- **6 tués** par an, soit 19 % des tués,
- **39 blessés** par an impliquant un senior de plus de 65 ans, soit 8 % des blessés.

La part de la population départementale pour cette classe d'âge est de 18,5 %.

Les seniors sont majoritairement victimes d'accidents en **véhicules légers** ou bien en tant que **piétons**.

83 % des accidents corporels impliquant un senior ont lieu **le jour**.

Zoom sur les 75 ans et plus :

Parmi les accidents ayant fait au moins une victime de 65 ans et plus, la moitié implique une personne âgée d'au moins 75 ans.

On comptabilise en moyenne **31 accidents**, **5 tués** et **21 blessés** dans cette catégorie d'âge sur la période 2007-2011.

La part des tués de 75 ans et plus s'accroît sur la période 2007-2011. (8 personnes tuées en 2012).

	accidents	tués	blessés
2003-2007	51%	60%	48%
2007-2011	51%	76%	49%

Les 75 ans et plus ont une responsabilité présumée plus élevée que les autres classes d'âge : dans 3 accidents sur 4 la responsabilité est avérée.

	Responsabilité présumée			
	18-24 ans	25-65 ans	65 ans et plus	dont 75 ans et plus
2003-2007	57%	59%	56%	61%
2007-2011	69%	65%	63%	73%

Enjeu : les stupéfiants

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2005	6	2	8	3
2006	22	8	22	17
2007	30	6	36	18
2008	37	7	44	36
2009	26	2	35	23
2010	29	7	30	18
2011	30	8	33	28

La part des accidents corporels pour lesquels un dépistage de produits stupéfiants a été effectué est passée de 11% en 2005 à 47% en 2011. Cependant, on constate que, depuis 2007, le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant reste assez stable. On remarque également une part importante de tués dans ce type d'accident.

Sur la période 2007-2011, les accidents dans lesquels un des conducteurs a été contrôlé positif au regard des stupéfiants représentent **36 accidents corporels par an** soit **10%** de l'ensemble des **accidents**.

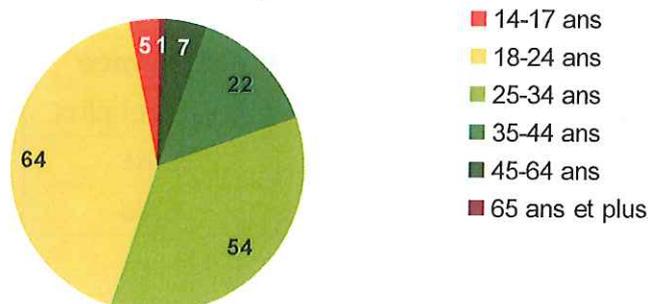
Ils ont occasionné **6 tués en moyenne par an**, soit **19% des tués** et **36 blessés par an** soit **7,5% des blessés**.

Au niveau national, les accidents représentent 13% de la mortalité routière de 2007 à 2011.

Bilan par classe d'âge :

Sur la période 2007-2011, on constate que les accidents avec présence de stupéfiants chez un conducteur concernent principalement les 18-34 ans (77%) et à un degré moindre les 35-44 ans (14%).

Répartition par classes d'âge des conducteurs contrôlés positifs
à au moins un produit stupéfiant entre 2007 et 2011



Comme pour l'alcool, l'étude SAM a estimé le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs attachés au cannabis seul à 1,8.

Associé à l'alcool, le niveau de risque s'établit à 14.

Récapitulatif des enjeux

	Accidents		Tués		Blessés	
	Nb par an	Part(2)	Nb par an	Part(2)	Nb par an	Part(2)
Total	364	100 %	31	100 %	490	100 %
Jeunes 14-24 ans	181	50 %	9	28 %	177	36 %
Les 2 roues motorisés	114	32 %	6	20 %	121	25 %
Alcool	65	18 %	9	29 %	80	16,5 %
La vitesse (1)						
Communauté d'agglomération de Grand Poitiers	195	54 %	5	16 %	273	55 %
Les seniors de plus de 65 ans	57	17 %	6	19 %	39	8 %
Les seniors de plus de 75 ans	31	8,5 %	5	16 %	21	4,5 %
Les stupéfiants	30	8,5 %	6	19 %	36	7,5 %

(1) : pour la vitesse, pas de chiffre

(2) : il peut y avoir plusieurs causes par accident et par type de victime

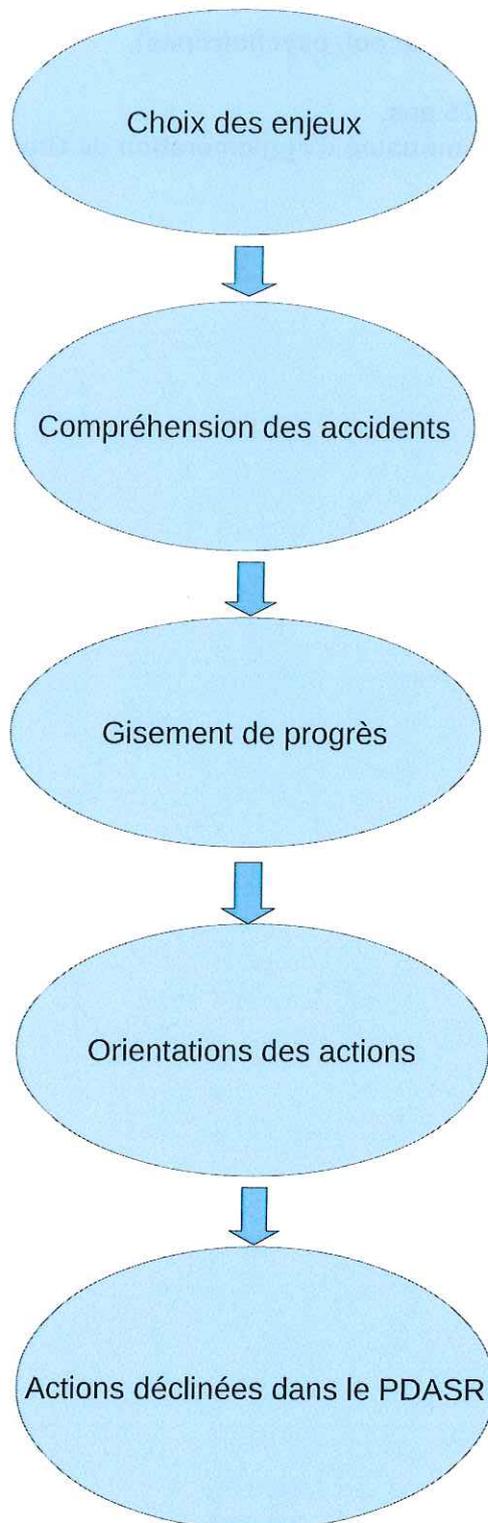
Les enjeux retenus

Les enjeux validés par le comité de pilotage du 6 mai 2013 et du 10 septembre 2013 sont :

- **Les jeunes de 14 à 24 ans,**
- **Les conduites addictives (alcool, psychotropes),**
- **Les 2 roues motorisés,**
- **Les seniors de plus de 75 ans.**
- **Les accidents de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers**

V Des enjeux aux actions

Le schéma suivant symbolise la démarche mise en œuvre pour déterminer les orientations d'actions à partir des enjeux retenus :



VI Les gisements de progrès

Il s'agit dans ce chapitre de comprendre les causes des accidents :

Les jeunes de 14 à 24 ans	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
Alcool Stupéfiants	Alcool et stupéfiants
Phénomènes de groupes, problème sociétal	Comportements à risques, non respect du code de la route
Méconnaissance du danger, des risques, du code de la route	
Différence comportementale entre les garçons et les filles (compétition ♂)	Vitesse et puissance des véhicules inadaptés aux jeunes
Manque de maîtrise du véhicule et vitesse	
Distance à faire avec un lieu festif	Renforcer les contrôles

Les conduites addictives : alcool, psychotropes	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
Consommation dans les lieux festifs	Les festivités
Oubli des notions de citoyenneté et de responsabilité	
Recherche de sensations toujours plus fortes	Les mineurs
Consommation en famille , à la maison	Les familles
alcoolisme chronique	le milieu professionnel
Usage de psychotropes	
Consommation de tous produits : alcools, cannabis, médicaments	La prévention, la communication
Trafic en zone urbaine et en campagne	

Facilité et banalisation de l'obtention des produits	
Problème de comportement : notion d'éviter le contrôle ou bien de le contourner	Les contrôles
Augmentation des refus d'obtempérer des conducteurs	Pas de rétention administrative possible du permis de conduire

Les 2 roues motorisés	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Les cyclomoteurs: les 14-17 ans : Défaut de maîtrise de la part du conducteur du cyclo (vitesse excessive, sortie de sa voie de circulation dans un virage)</p> <p>Débridage du cyclomoteur,(disponibilité trop facile des kits d'optimisation) manque de respect des règles (conduite sans le BSR)</p> <p>Les motos : pour les conducteurs de plus de 18 ans</p> <p>Vitesse Visibilité du 2 roues Conduite épisodique, lors de la reprise du « beau temps » Conduite « automatique », sans vigilance véhicule passion, plaisir de conduite du 2 roues</p> <p>Assurance « à la carte » du 2 roues</p>	<p>Les cyclomoteurs : prévention auprès des jeunes et des parents</p> <p>Les concessionnaires / professionnels et les parents sur les risques</p> <p>Les motards : action de prévention</p> <p>Les assureurs</p>

Les seniors de plus de 75 ans	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Les seniors concernés sont souvent piétons, se font renverser en traversant ou en marchant sur la chaussée L'âge est un facteur aggravant des blessures occasionnées.</p> <p>Soit le senior conducteur se déporte de sa voie et heurte le véhicule qui vient en sens inverse, soit il se fait heurter au démarrage d'un stop ou d'un tourne à gauche par un véhicule qu'il n'a pas vu venir.</p> <p>Problème de champ de vision, d'augmentation de temps de réaction.</p> <p>Conduite = maintien lien social.</p>	<p>Les seniors piétons victimes d'un accident de la circulation</p> <p>Les seniors conducteurs et présumés responsables</p>

La communauté d'agglomération de GRAND POITIERS	
Compréhension de l'enjeu	Les gisements de progrès
<p>Vulnérabilité des piétons et des 2 roues motorisés.</p> <p>Sur-représentation des jeunes parmi les victimes graves.</p> <p>l'axe le plus accidentogène est le secteur urbain de la RD162. (10 kms et 26 000 véh/jr)</p> <p>Les accidents sont plus nombreux en semaine que le week-end => trajet domicile-travail</p>	<p>Action envers les piétons, les 2 roues motorisés et les conducteurs de VL.</p> <p>Action envers les jeunes.</p> <p>Les contrôles</p>

VII Les orientations d'actions

Définition :

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO 2013-2017, en termes d'actions dans le cadre du PDASR.

Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? » Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Les orientations d'actions ont été recherchées prioritairement dans les domaines suivants : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanctions.

Les orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

Les jeunes de 14 à 24 ans	
Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1- Alcool et stupéfiants	Impliquer les organisateurs de manifestations festives (associations, étudiants, collectivités, clubs sportifs) Sensibiliser les débits de boissons (supérettes et grandes surfaces) Promouvoir l'auto-contrôle Valoriser le conducteur sobre désigné Sam Renforcer les équipes de prévention dans les lieux festifs Sensibiliser sur les effets des mélanges alcool/psychotropes Généraliser l'anti-démarrage de série pour les véhicules *
2- Comportement à risques, non respect du code de la route	Poursuivre les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires et universitaires Prise en compte du sur-risque masculin lors des actions de sensibilisation chez les jeunes Développer l'information et faire la promotion de la conduite accompagnée Communiquer sur les supports utilisés par les jeunes (tablettes, smartphones, internet...)
3- Vitesse et puissance des véhicules non adaptées aux jeunes	Sensibiliser sur le risque vitesse par la pratique (stage conduite en circuit fermé) Sensibiliser les jeunes, les parents et les concessionnaires sur le sur-risque des jeunes Brider les véhicules pour les jeunes conducteurs * Former à l'éco-conduite

Les conduites addictives (alcool, produits psychotropes)	
Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1- Les festivités	<p>Aider tous les milieux concernés à garder et à développer leur propre responsabilité</p> <p>Améliorer, développer les transports collectifs vers les lieux festifs</p> <p>Sensibiliser les familles sur l'enjeu</p> <p>Sensibiliser et former les milieux éducatifs et sportifs</p> <p>Impliquer les élus correspondants communaux dans leur rôle en matière de prévention sur leur territoire</p>
2- Les familles	<p>Informar les familles sur les dangers des mélanges alcool/ psychotropes et sur l'accès trop facile à la pharmacie familiale</p> <p>Sensibiliser les familles sur l'enjeu</p>
3- La prévention, la communication, les contrôles	<p>Accentuer la communication sur l'enjeu (accidentalité avec alcool) en ciblant le message en fonction de la tranche d'âge visée</p> <p>Multiplier les intervenants d'origine différente pour la sensibilisation (IDSR, forces de l'ordre, témoignages...)</p> <p>Renforcer les contrôles des forces de l'ordre (trafic en campagne, lieux accidentogènes et festifs)</p> <p>Promouvoir et valoriser le conducteur désigné (Sam)</p>
4- Le milieu professionnel	<p>Aider et valoriser les comportements positifs (auto contrôle)</p> <p>Promouvoir les actions liées aux boissons non alcoolisées</p> <p>Mobiliser les entreprises sur les risques des mélanges alcools/psychotropes et responsabiliser les salariés</p>
5- Les mineurs	<p>Accentuer les contrôles d'interdiction de vente d'alcool aux mineurs</p> <p>Renforcer les contrôles d'accès des mineurs aux établissements de nuit</p> <p>Informar, sensibiliser, mobiliser et contrôler les débits de boisson.</p>

Les 2 roues motorisés

Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1- Les cyclomoteurs	<p>Sensibiliser et former les jeunes aux dangers et règles à respecter lors de la conduite d'un cyclomoteur</p> <p>Augmenter les actions de prévention auprès des lycées professionnels et les CFA, suivies ensuite par des contrôles</p> <p>Faire prendre conscience aux adolescents de la réalité de la pratique (différence avec virtualité des jeux) : test de freinage, vidéos impliquant des jeunes, témoignages de jeunes ayant été confronté aux accidents</p> <p>Faire un rappel à la loi aux professionnels sur les risques, responsabilités et devoirs liés à la vente, l'assurance et la conduite d'un cyclomoteur. Rappel sur l'utilisation restrictive des kits d'optimisation</p> <p>Démarche auprès des assureurs pour une meilleure information des usagers et des parents sur la non prise en compte de l'assurance en cas de modification du cyclomoteur</p>
2- Les motos	<p>Sensibiliser les collectivités sur la spécificité des 2 roues motorisés dans le cadre de leurs aménagements</p> <p>Sensibiliser les usagers de 2 roues motorisés sur les comportements et le respect des règles</p> <p>Sensibiliser aux risques et aux conséquences d'accidents impliquant des 2 roues motorisés notamment par la visite d'établissements d'hospitalisation de blessés graves</p> <p>Communiquer sur l'accidentalité, sur les risques spécifiques et sur la vulnérabilité des 2 roues motorisés</p> <p>Inciter les motards à pratiquer sur un circuit</p> <p>Proposer des stages de perfectionnement (positionnement, trajectoire, freinage..) dans l'objectif d'une meilleure maîtrise du véhicule</p>

Les seniors de plus de 75 ans	
Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1-Les seniors piétons victimes	Améliorer la sécurité des cheminements piétonniers Sensibiliser les seniors piétons Améliorer la visibilité des seniors
2-Les seniors conducteurs présumés responsables	Favoriser les stages de remise à niveau des conducteurs seniors mais aussi à tout âge (tous les 5 ou 10 ans à partir du moment où l'on a son permis de conduire, s'inspirer de la réglementation liée à la conduite des poids-lourds) Développer les échanges autour de la thématique de la compréhension des règles Sensibiliser les conducteurs seniors sur l'impact de l'âge et des différentes pathologies sur la capacité de conduire un véhicule en toute sécurité Inciter les seniors à faire vérifier leur acuité visuelle régulièrement Instaurer un macaron S (pour senior) permettant d'identifier un véhicule conduit par un senior (qui roule souvent moins vite) : mesure de protection.* Renforcer la réglementation de la conduite en voiturette

Les accidents de la communauté d'agglomération de POITIERS	
Les gisements de progrès	Les orientations d'actions
1-Les actions envers les piétons, les cyclos et les conducteurs de VL	Favoriser les aménagements permettant de diminuer la vitesse autorisée (zone de rencontre, zone 30) Sensibiliser les conducteurs de VL au partage de la rue
2-Les actions envers les jeunes	Voir enjeu «jeunes» et enjeu «2 roues motorisés»
3-Les contrôles	Contrôler les 2 roues motorisés en particulier aux abords des établissements scolaires. Accentuer les contrôles aux heures des déplacements domicile-travail.

- *Orientation à caractère national, dépassant le cadre départemental*

VIII Les objectifs chiffrés, le suivi et l'évaluation du DGO

L'objectif national affiché par le Ministre de l'Intérieur est de diviser par 2 le nombre de personne tuée d'ici 2020.

En 2012, le nombre de morts sur les routes de France était de 3645.

Passer de 3645 personnes tuées en 2012 à 1822 en 2020 se traduirait par moins de 15 personnes tuées en 2020 dans le département de la Vienne, soit 16 vies sauvées en moyenne par an dans le département de la Vienne.

Le suivi

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial grâce à la mise en place d'un groupe de pilotage et de groupes de travail par enjeu.

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois par an afin de :

- suivre les chiffres de l'accidentalité locale depuis la mise en œuvre du DGO,
- faire le bilan des actions pour chaque enjeu et redéfinir des priorités d'actions.

L'évaluation

Le comité de pilotage restreint (Directeur de Cabinet, Coordinateur sécurité routière, forces de l'ordre, Parquet, direction départementale des territoires) fera un suivi régulier des données de l'accidentalité par enjeu ainsi que des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR annuel.

Les IDSR (intervenants départementaux de la sécurité routière) seront mobilisés afin que leurs actions soient concentrées sur les enjeux retenus au DGO.

Dans chaque PDASR annuel, les projets sélectionnés devront être en adéquation avec les orientations d'actions déclinées dans le présent DGO.

Des enquêtes simplifiées comprendre pour agir (ECPA) seront réalisées au moins pour tous les accidents mortels. Ces enquêtes ont pour objectif d'améliorer la connaissance de l'insécurité routière du département et pour finalité de contribuer à la connaissance et à la compréhension des accidents mortels ou graves. Une présentation des résultats de ces enquêtes pourra être faite lors de la réunion annuelle du comité de pilotage.