

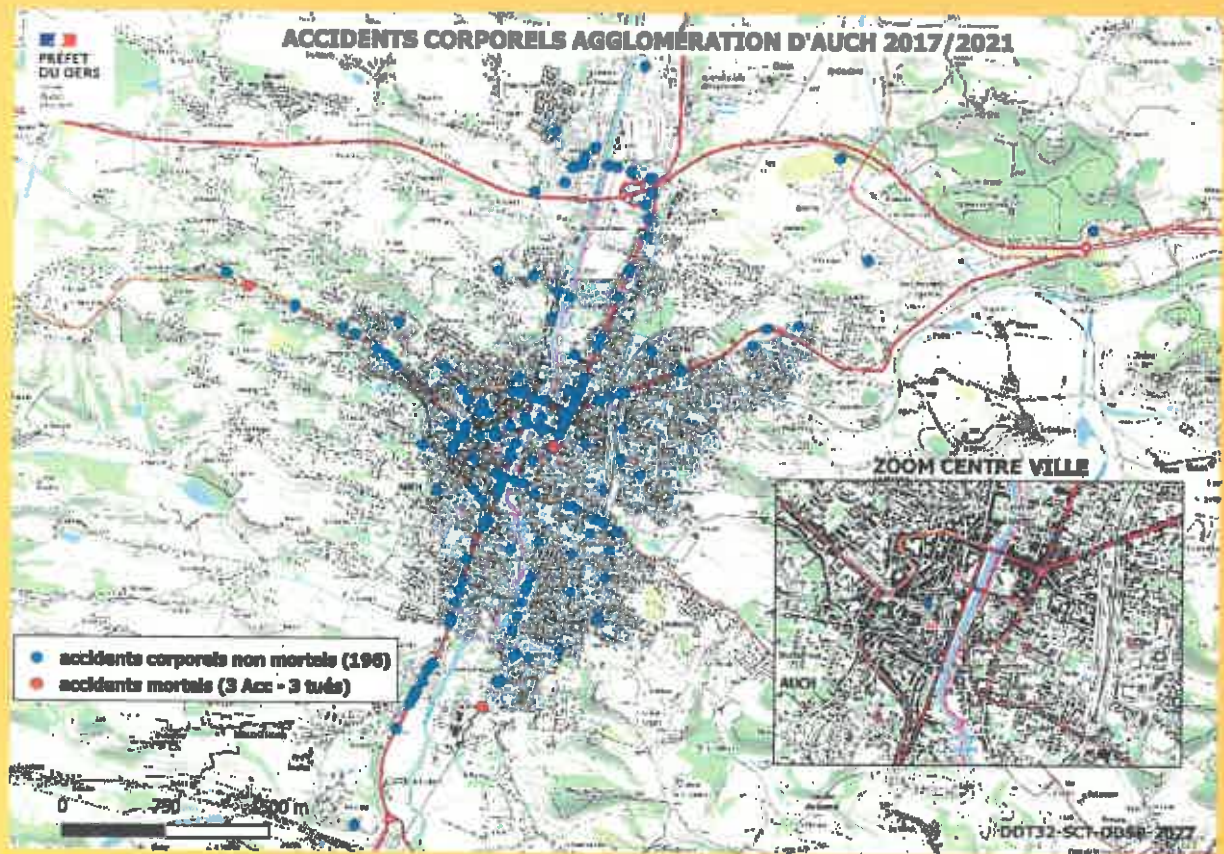
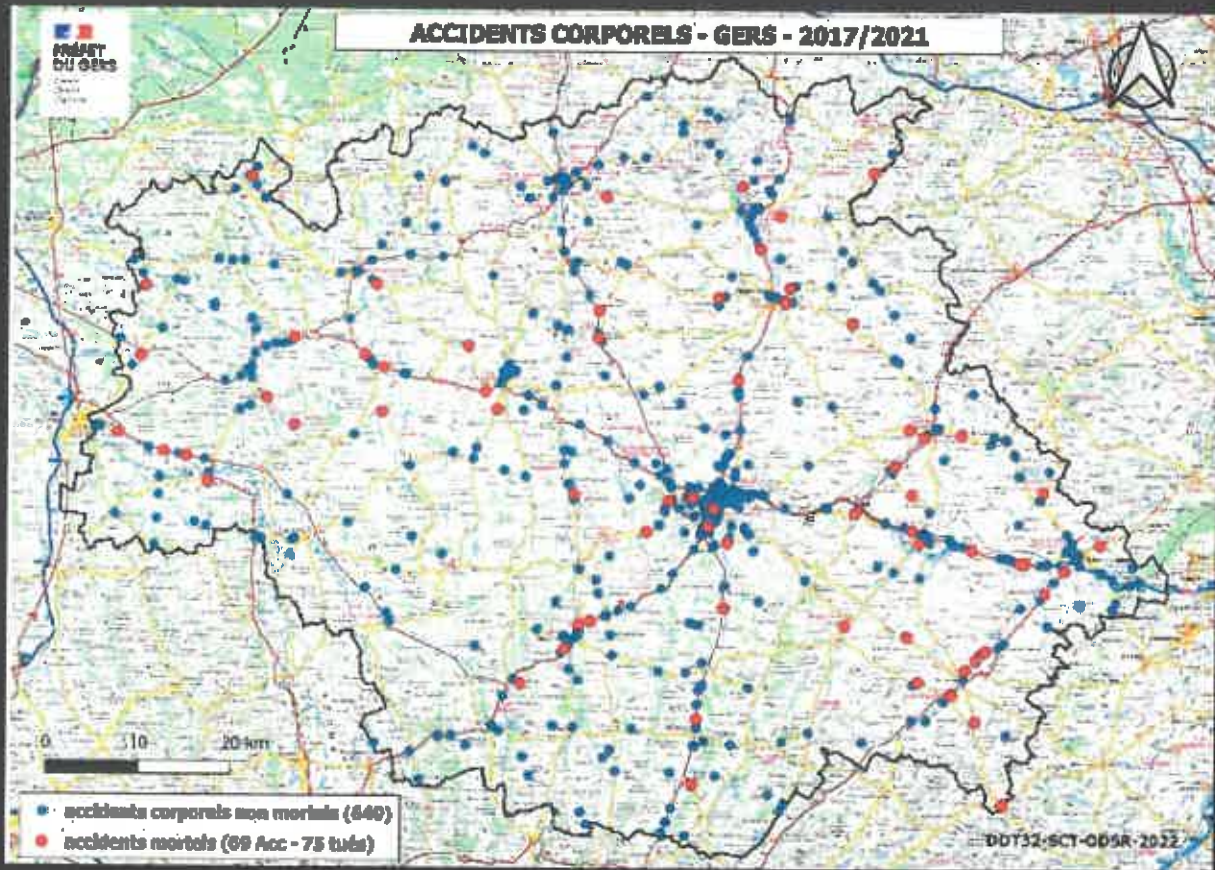
Département du Gers
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2023 - 2027

Document Général d'Orientations (DGO)



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



01. Le cadre général de la démarche	p.4
1.1 Les objectifs du DGO	p.4
1.2 La démarche d'élaboration	p.4
02. Le contexte local	p.5
2.1 Présentation générale du département	p.5
2.1.1 Situation géographique	p.5
2.1.2 Population	p.5
2.1.3 Réseau Routier	p.5
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération	p.7
2.2.1 Typologies des accidents	p.7
2.2.2 Modes doux	p.8
2.2.3 2RM	p.10
2.2.4 Facteurs spécifiques	p.12
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération	p.14
2.3.1 Typologies des accidents	p.14
2.3.2 Modes doux	p.15
2.3.3 2RM	p.16
2.3.4 Facteurs spécifiques	p.18
2.4 Mortalité routière, les victimes et les présumés responsables	p.18
2.5 Risque routier professionnel	p.27
2.6 Evolution entre les périodes 2009-2013 et 2016-2020	p.28
03. L'évaluation du DGO 2018-2022	p.29
3.1 Suivi des actions par enjeu	p.29
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu	p.30
04. Les enjeux et orientations pour 2023-2027	p.31
4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire	p.31
4.2 Les orientations d'actions	p.31
05. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	p.35
5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	p.35
5.2 Suivi de l'accidentalité départementale	p.35
5.3 Modalités du suivi du DGO	p.35

1-Le Cadre Général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

En 2022, chaque département a été invité à élaborer son nouveau Document général d'orientations (DGO) couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du Préfet du Gers, Mme Julie DAVID, directrice de cabinet et chef de projet sécurité routière, a piloté la démarche.

Un premier Comité de Pilotage (COPIL), afin de lancer la démarche, s'est tenu le 25 novembre dernier 2022 et a permis :

- de partager un état des lieux sur l'accidentalité et les actions de prévention menées dans le cadre du précédent DGO,
- de valider les cinq enjeux (quatre nationaux et un local) : les deux-roues motorisés, les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, les distracteurs tels que l'usage du téléphone), les nouveaux modes de mobilité dite douce (vélo, engins de déplacement personnel motorisés et la marche), le risque routier professionnel et les seniors (enjeu local).

- de proposer de poursuivre la démarche d'élaboration au sein de 5 ateliers : 1 par enjeu. Plus d'une dizaine de personnes en moyenne sur chacun de ces 5 ateliers qui se sont déroulés du 17 au 20 janvier 2020 : au total 53 participations et 20 structures représentées. Les échanges ont été très riches et ont permis de dégager entre 4 et 7 orientations d'actions par enjeu. Pour chaque orientation, les participants ont proposé le public visé et les modalités d'action (communication, sensibilisation, prévention, contrôle, sanction)

Le deuxième Comité de Pilotage s'est déroulé le 14 février 2023 pour valider les propositions d'orientations d'actions et échanger sur la poursuite de la démarche locale jusqu'à la signature du document et sa transmission à la Délégation à la Sécurité Routière.

2-Le contexte local

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

La superficie du Gers est de 6 257km², pour 191 910 habitants (estimation INSEE fin 2021). La densité est de 31 hab/km². La Préfecture est Auch (22 173 habitants en 2019). Le Gers est un département vallonné situé entre le massif pyrénéen et l'Atlantique avec un point culminant à 386 m.

2.1.2 Population

Population (2019)	0 à 13 ans	14 à 24 ans	25 à 64 ans	65 ans et +	Total
Gers	26551	16785	93447	52594	191377
Part de la population (en %)	13,9	9,8	48,8	27,5	100,0
Océanie	911 770	760 464	2 936 667	1 334 294	5 933 195
Part de la population (en %)	15,4	12,6	49,6	22,5	100,0
France métropolitaine	10 766 320	8 433 684	32 846 806	13 042 258	65 089 068
Part de la population (en %)	16,5	13,0	50,6	20,0	100,0

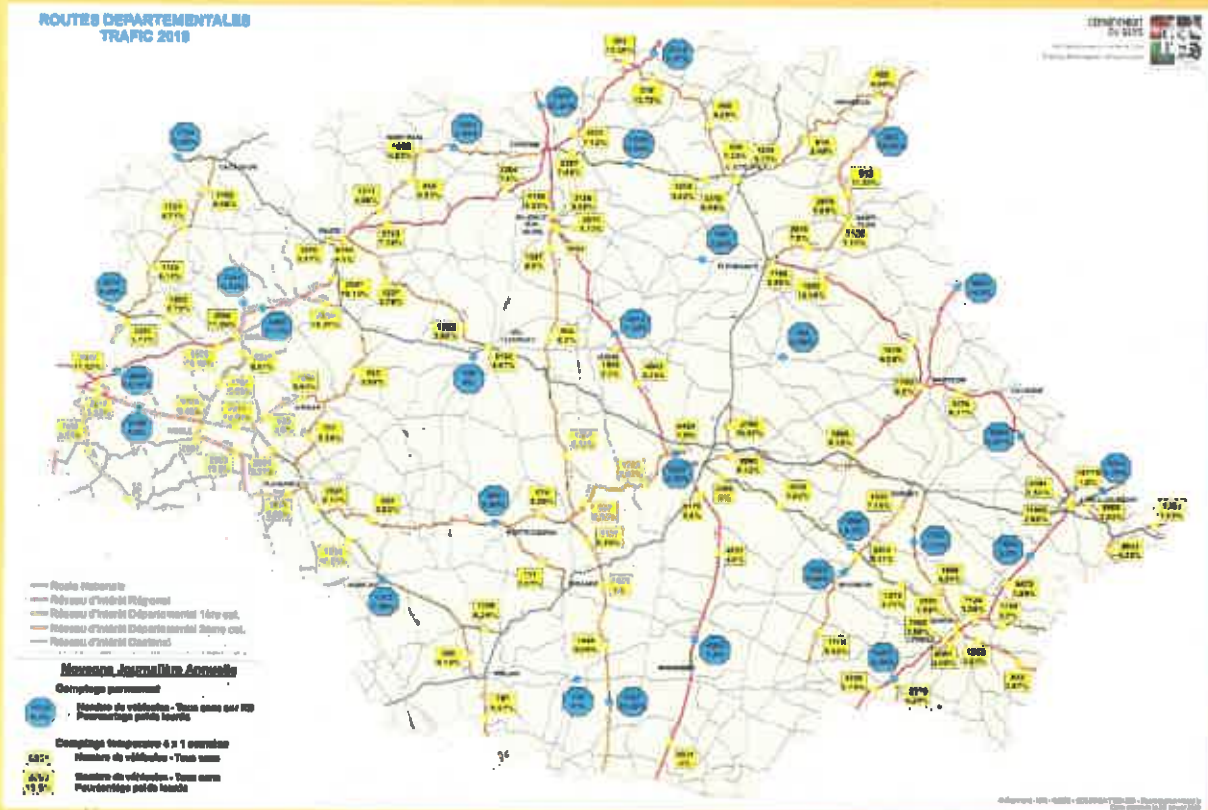
Source INSEE

Avec un âge moyen de plus de 45 ans, le Gers est l'un des départements les plus âgés de France métropolitaine. Les seniors sont nombreux : 27 % des habitants du département ont 65 ans ou plus, contre 20 % au niveau national. Cependant, ces dernières années, cette part reste stable dans le département alors qu'elle augmente ailleurs. Le rapport entre le nombre des 65 ans ou plus et celui des moins de 20 ans, appelé Indice de vieillissement, est bien supérieur aux taux régional et national.

2.1.3 Réseau routier

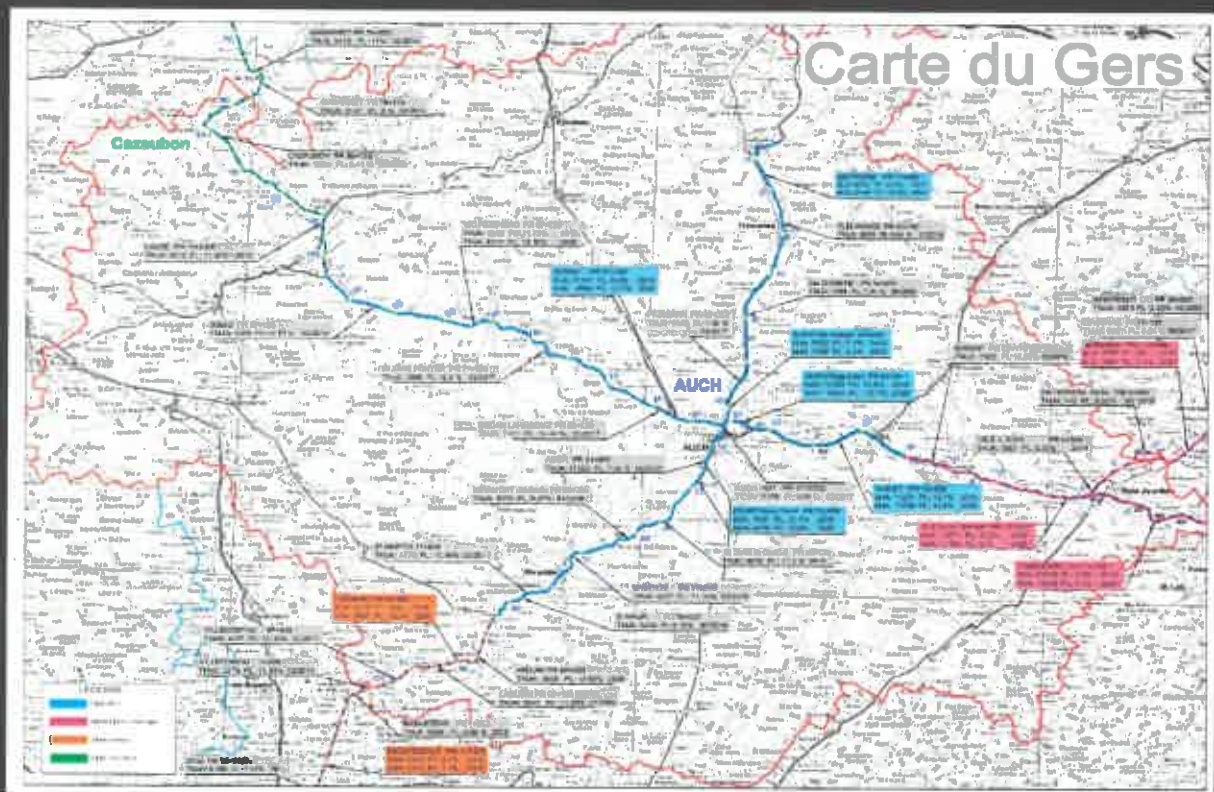
Le Gers est exempt d'autoroute. Le réseau routier est composé de 237 kms de routes nationales (transférées au Conseil départemental du Gers à compter de 2024) dont 31 km en 2x2 voies, de 3 558 kms de routes départementales et de 7 229 kms de voies communales, soit au total de 58 km pour 1000 habitants (16 km au niveau national).

Avec 131 491 véhicules immatriculés en règle vis-à-vis du contrôle technique, c'est un des départements français qui compte le plus de véhicule par habitant.



Routes Départementales - trafic 2019

Routes Nationales - trafic 2019



2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Hors agglomération : 65 % des accidents corporels et 78 % des tués.

Localisation	Accidents corporels	Tués
Hors agglo	422	58
Agglo Auch	199	3
Autres agglos	96	14
Total	717	75

2.2.1 Typologie des accidents

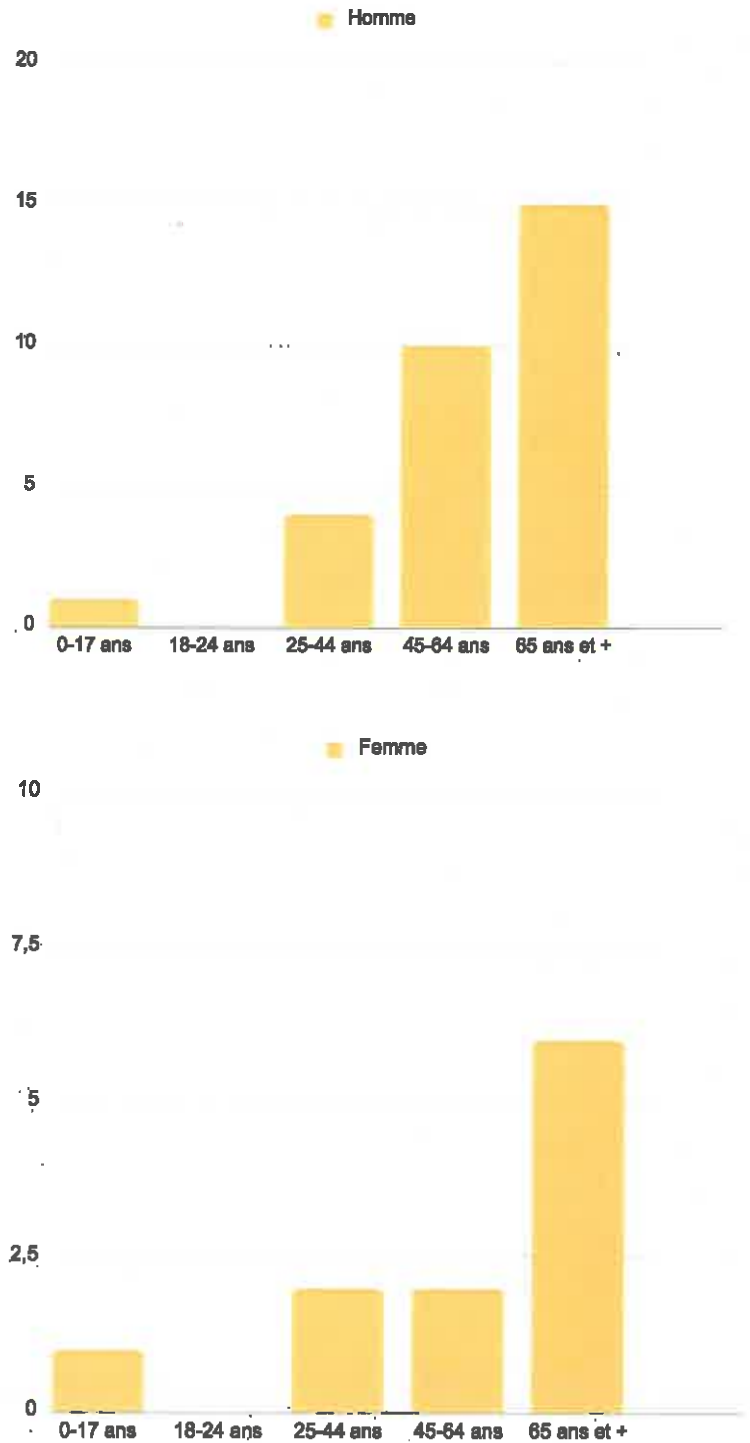
Principales caractéristiques des 54 accidents mortels (58 tués) hors agglomération. 53 % des accidents mortels sont des accidents sans tiers.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
accidents sans tiers	0	2	1	4	21	0	0	3	31
Collision avec piéton	0	0	1	0	5	0	0	0	6
Collision avec vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec VL	0	1	0	1	13	0	0	0	15
Collision avec VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec PL	0	0	0	1	5	0	0	0	6
Collision avec autre	0	1	0	1	1	0	0	0	3
Multicollision	0	2	0	0	1	0	0	0	3
Total	0	3	1	5	41	0	0	3	58
Part de la mortalité	0%	10%	2%	12%	71%	0%	0%	5%	100%



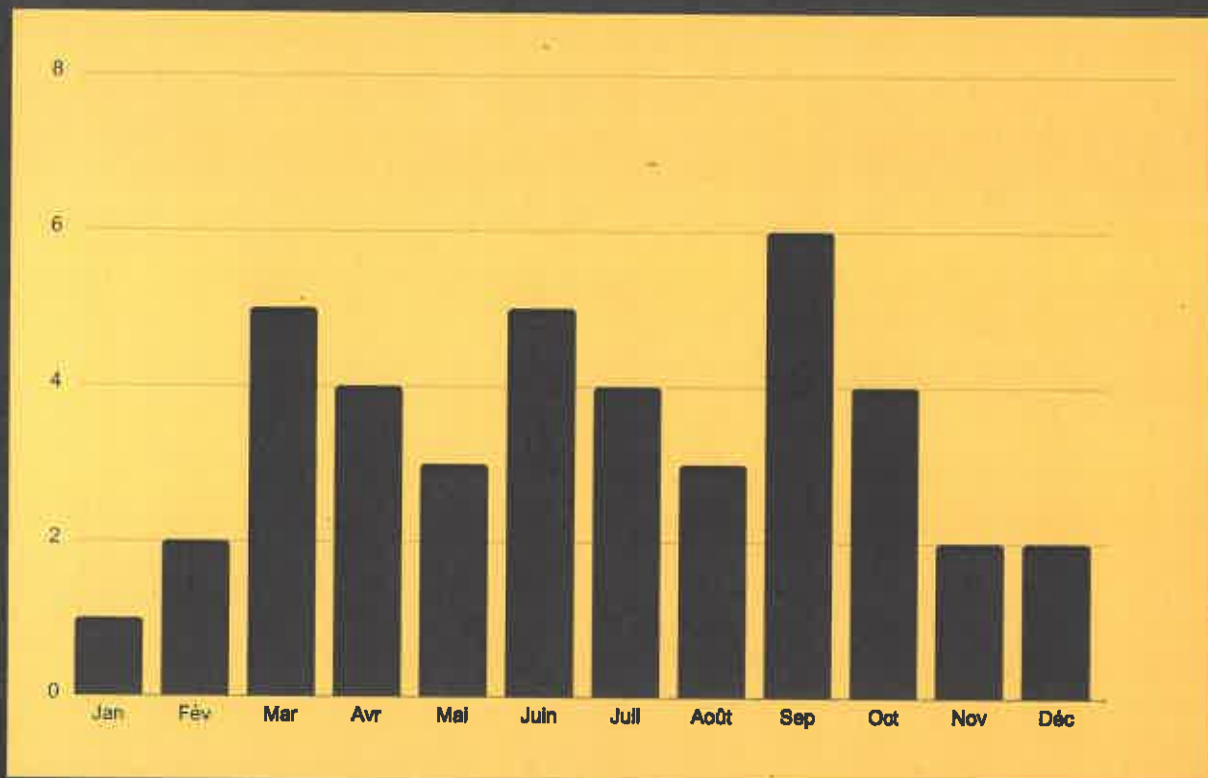
2.2.2 Modes doux (2017-2021)

Répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge et le sexe en mode doux

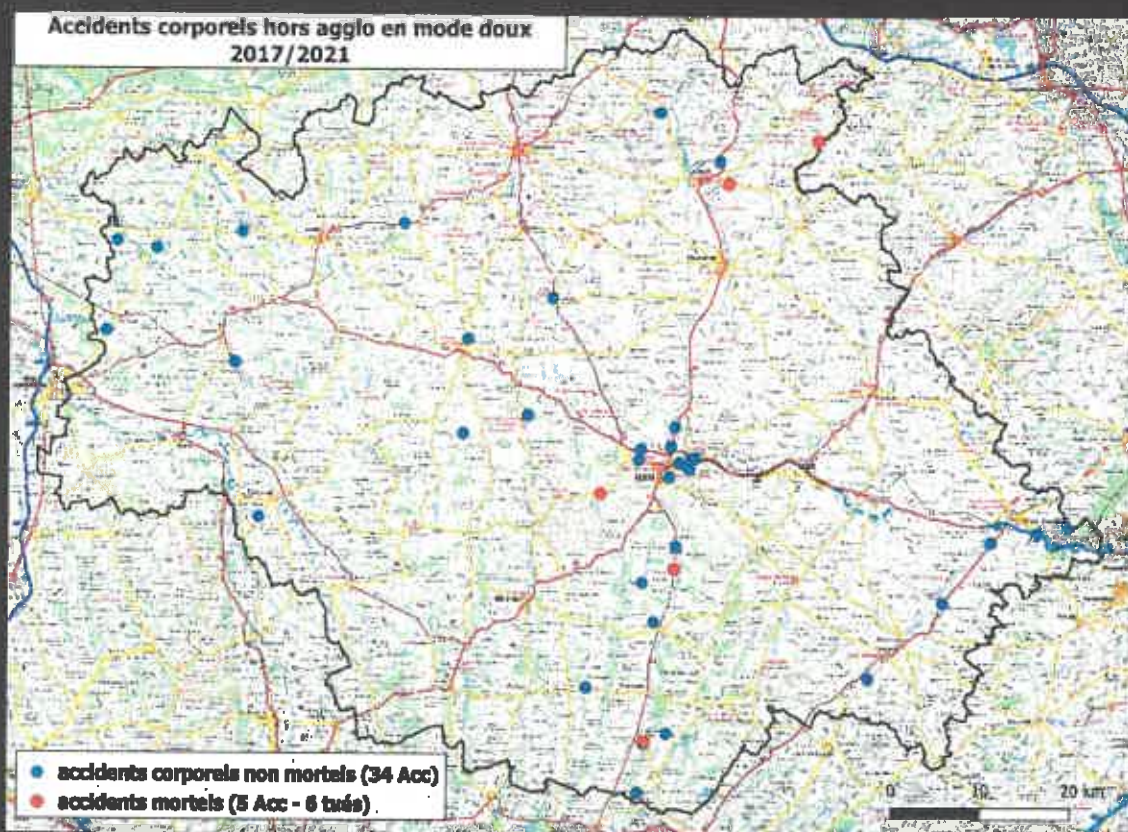


Les hommes et les femmes de plus de 65 ans sont particulièrement touchés, avec un nombre de victimes homme deux fois supérieur aux victimes femmes.

Répartition des victimes (tués et blessés) en mode doux selon le mois



Les mois où la météo est la moins clémente sont les moins impactés.



Sur les 39 accidents corporels en mode doux, 30 impliquent des cyclistes et 9 des piétons.

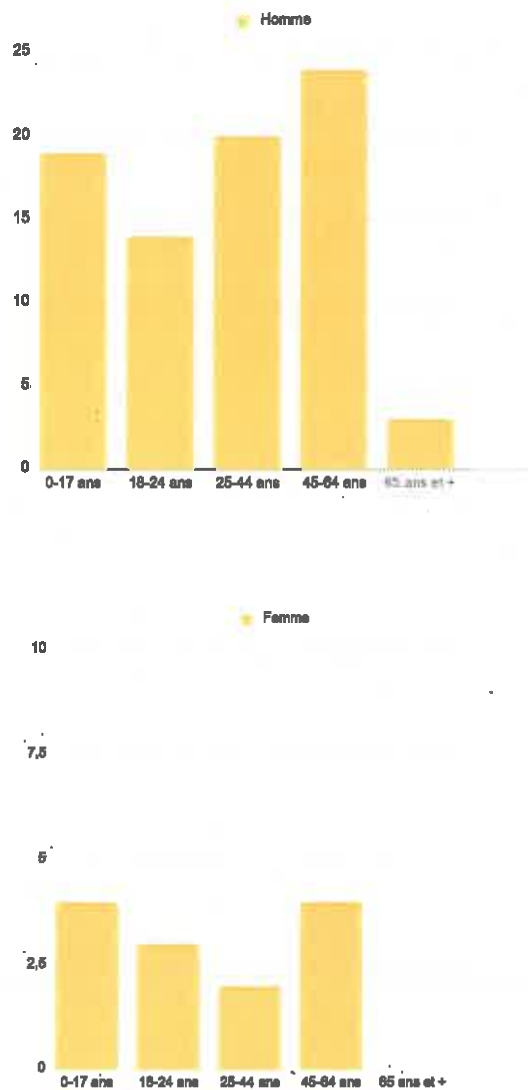


2.2.3 2RM (2017-2021)

Sont compris dans cette catégorie de véhicules : les cyclomoteurs jusqu'à 49,9 cm³ et les motocyclettes depuis les 50 cm³.

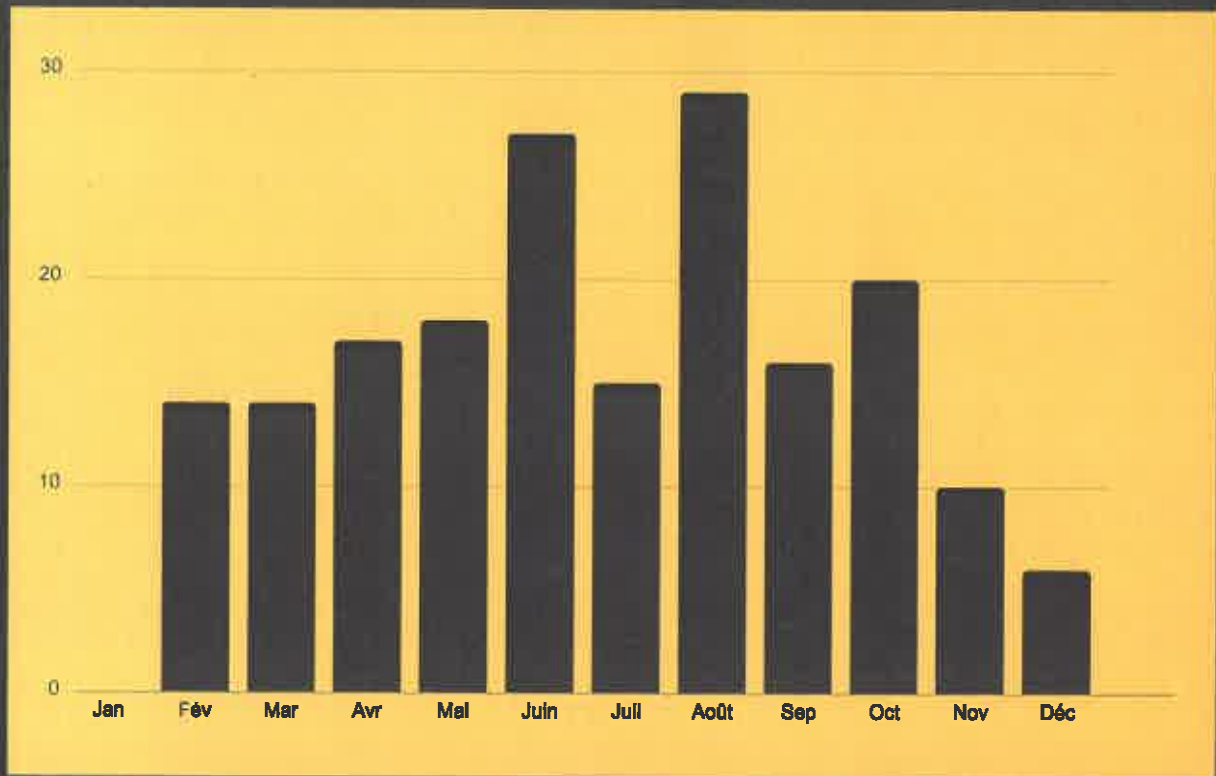
- 78 accidents corporels non mortels avec 85 blessés et 8 accidents mortels sur cette période.
- 40 % des accidents corporels impliquant un cyclomotoriste se déroulent hors agglomération.
- 40 % des accidents corporels impliquant un motard se déroulent hors agglomération.

Répartition des victimes (tués et blessés) 2RM hors agglomération selon l'âge et le sexe

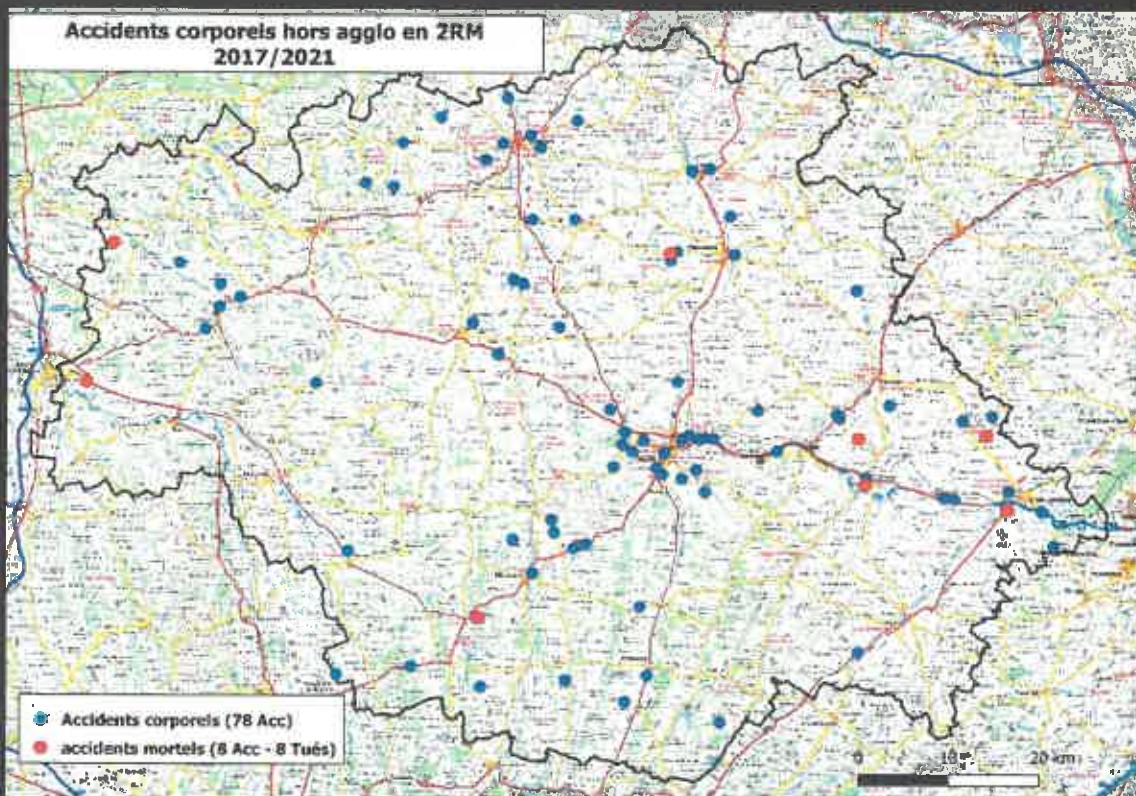


Les victimes « homme » en 2RM sont sur représentés notamment les plus jeunes et les 45-64 ans.

Victimes en 2RM selon le mois hors agglomération



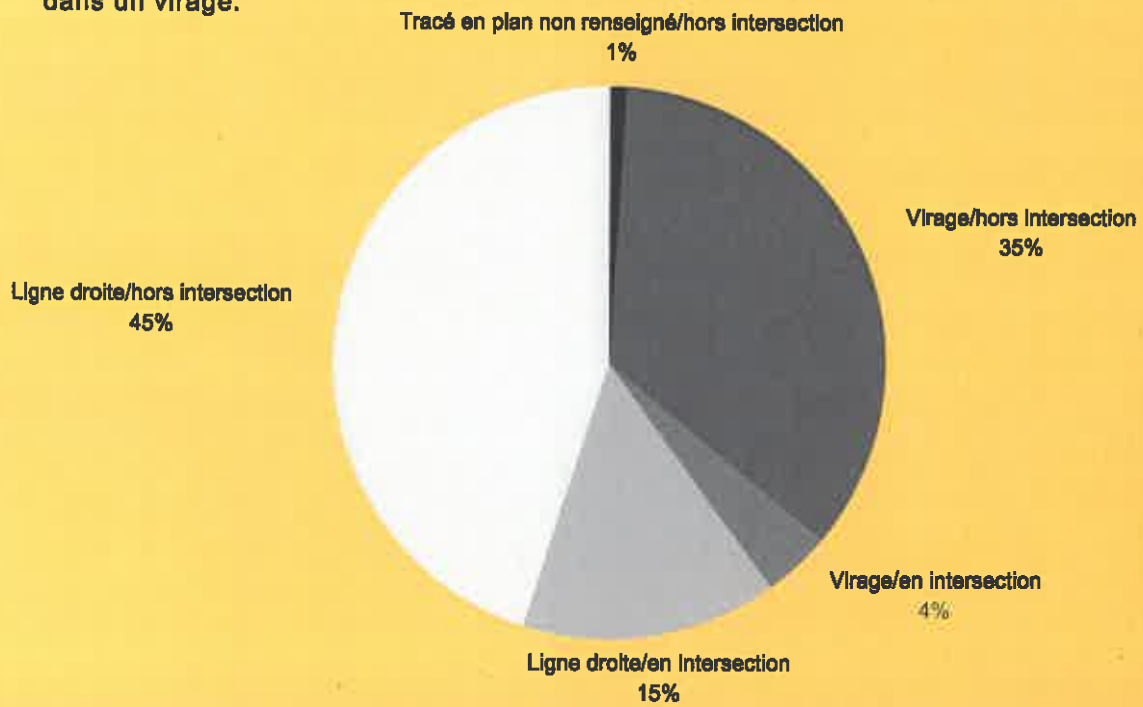
Les périodes les plus impactées sont les périodes estivales, de mai à octobre, celles qui correspondent le plus à l'utilisation des motocyclettes.



2.2.4 Facteurs spécifiques

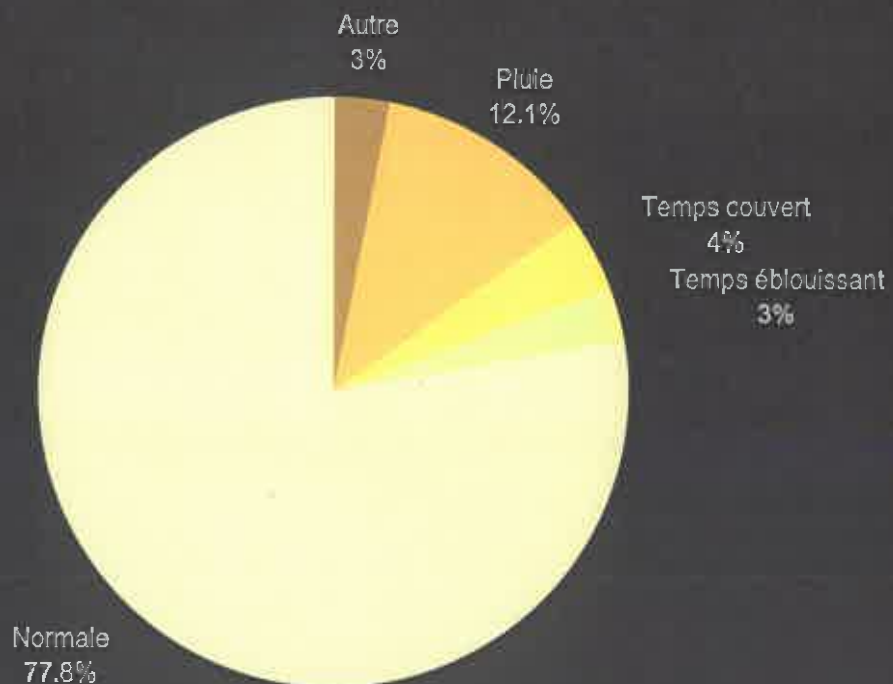
Répartition des victimes en ligne droite / virage / en et hors intersection

Près d'1 accident sur 2 se déroule en ligne droite hors intersection et 2 accidents sur 5 dans un virage.



Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération

Hors agglomération, près de 8 accidents sur 10 se produisent dans des conditions atmosphériques normales.



Les types de collision des 27 accidents mortels contre obstacles fixes hors agglomération

Hors agglomération, les accidents contre obstacle fixe ont fait 27 tués (sur 58).

Obstacle fixe heurté	Nombre d'accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés
Arbre	13	13	5	5
Glissière métallique et béton	2	2	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	0	0	0	0
Poteau	2	2	0	0
Mobilier urbain	0	0	0	0
Parapet	1	1	0	0
Autres (ilot fossé, talus, buse, bordure...)	9	9	1	0
Total	27	27	6	5

2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

2.3.1 Typologie des accidents

Répartition des accidents par mode de déplacement en aggio 2017/2021

Totalité du département

attention plusieurs véhicules peuvent être impliqués dans un seul accident

Mode de déplacement	Accidents	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Mode doux	113	6	112	51
2RM	92	1	98	37
VT	255	10	138	37
Autre	16	0	6	3
Total	295	17	354	128

Sur l'agglomération d'Auch

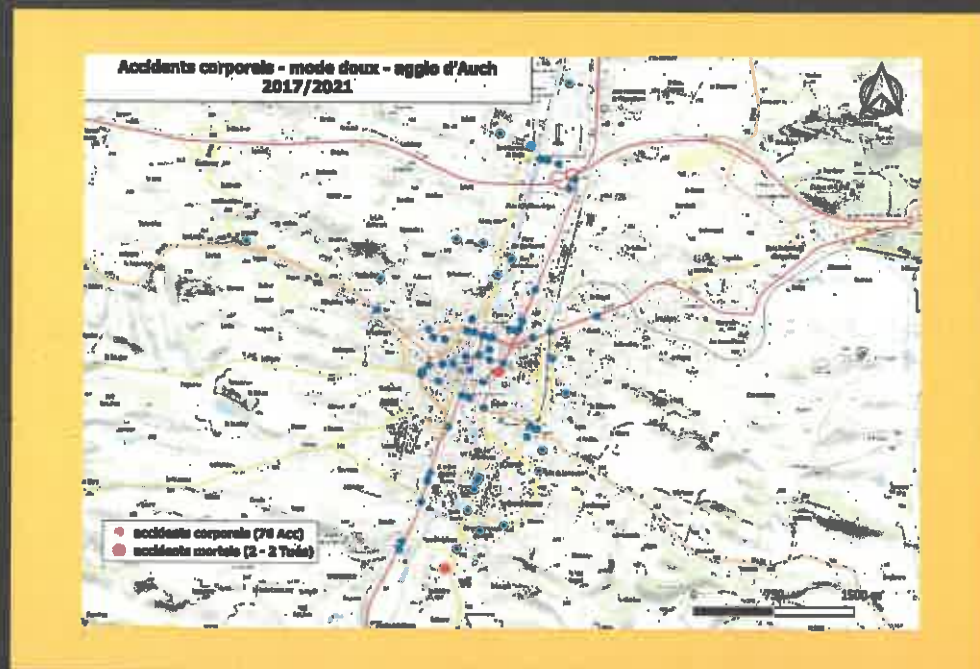
28 % des accidents corporels du département se déroulent sur Auch.

attention plusieurs véhicules peuvent être impliqués dans un seul accident

Mode de déplacement	Accidents	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Mode doux	80	2	77	25
2RM	66	0	73	20
VT	179	1	89	5
Autre	8	0	3	0
Total	199	3	242	50

2.3.2 Mode doux (2017-2021)

- En agglomération, un usager en mode doux est présent dans 113 accidents corporels faisant 16 morts, 147 blessés dont 79 hospitalisés.
- Dans 48 % des accidents corporels avec piéton, ce dernier traversait **sur** un passage piéton.
- La part des cyclistes et piétons dans les accidents corporels en agglomération est de 16 %.



76 des 113 accidents corporels - modes doux - en agglomération se déroulent sur Auch

Répartition des victimes en modes doux en agglomération selon mois

Les mois de juillet, octobre **et** décembre sont les plus impactés

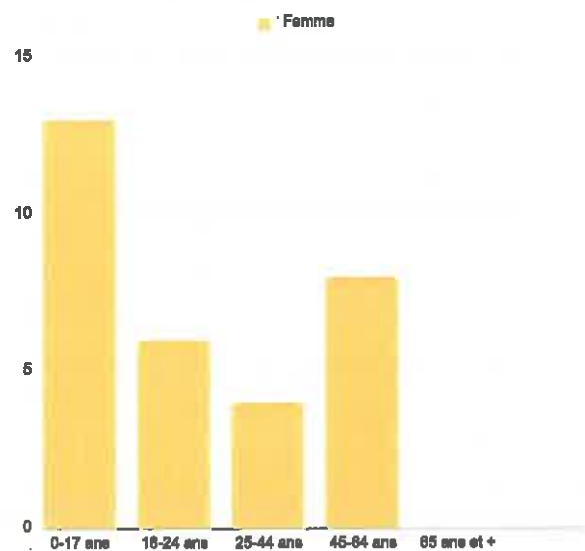
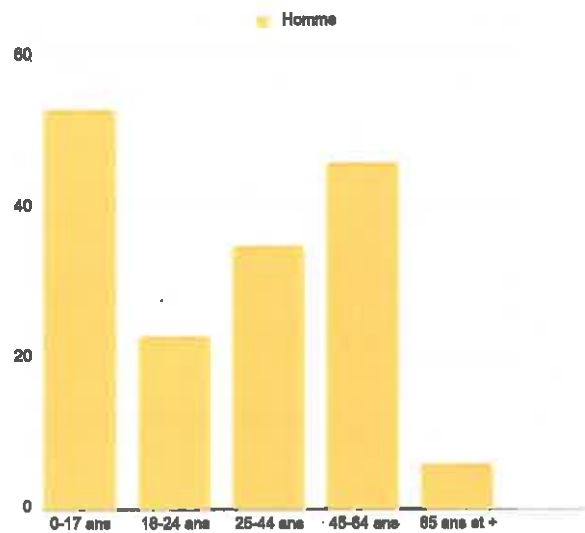




2.3.3 2RM (2017-2021)

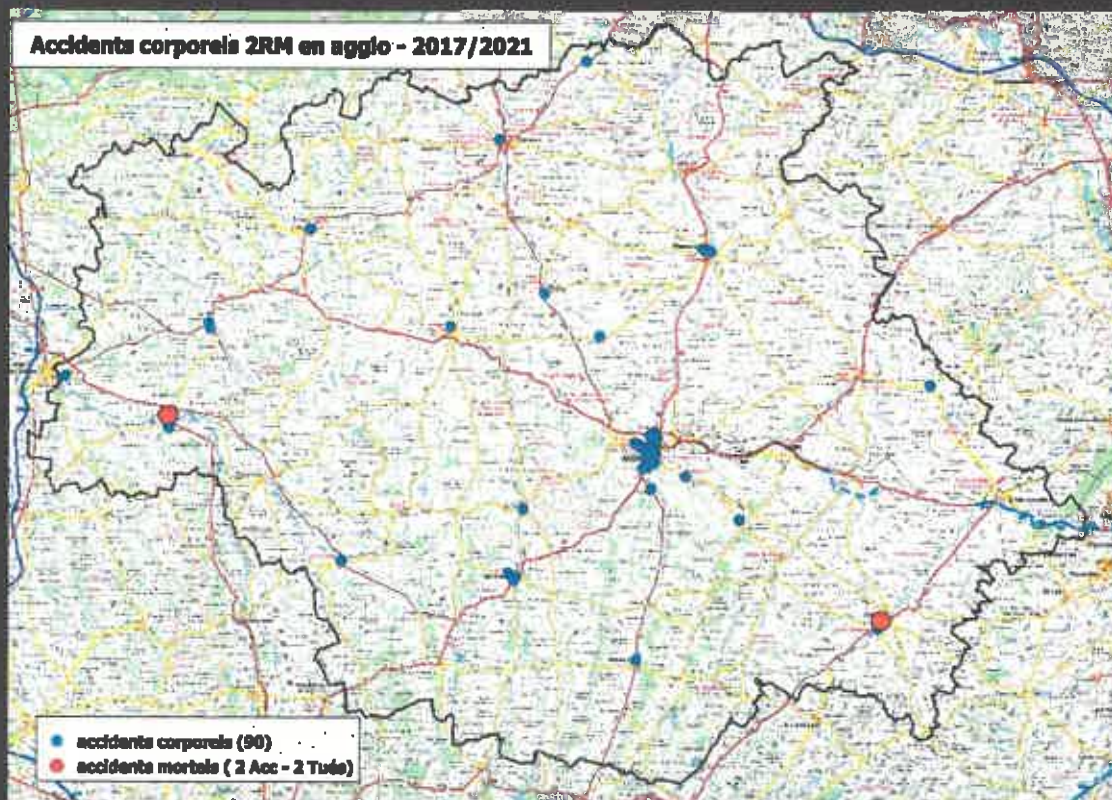
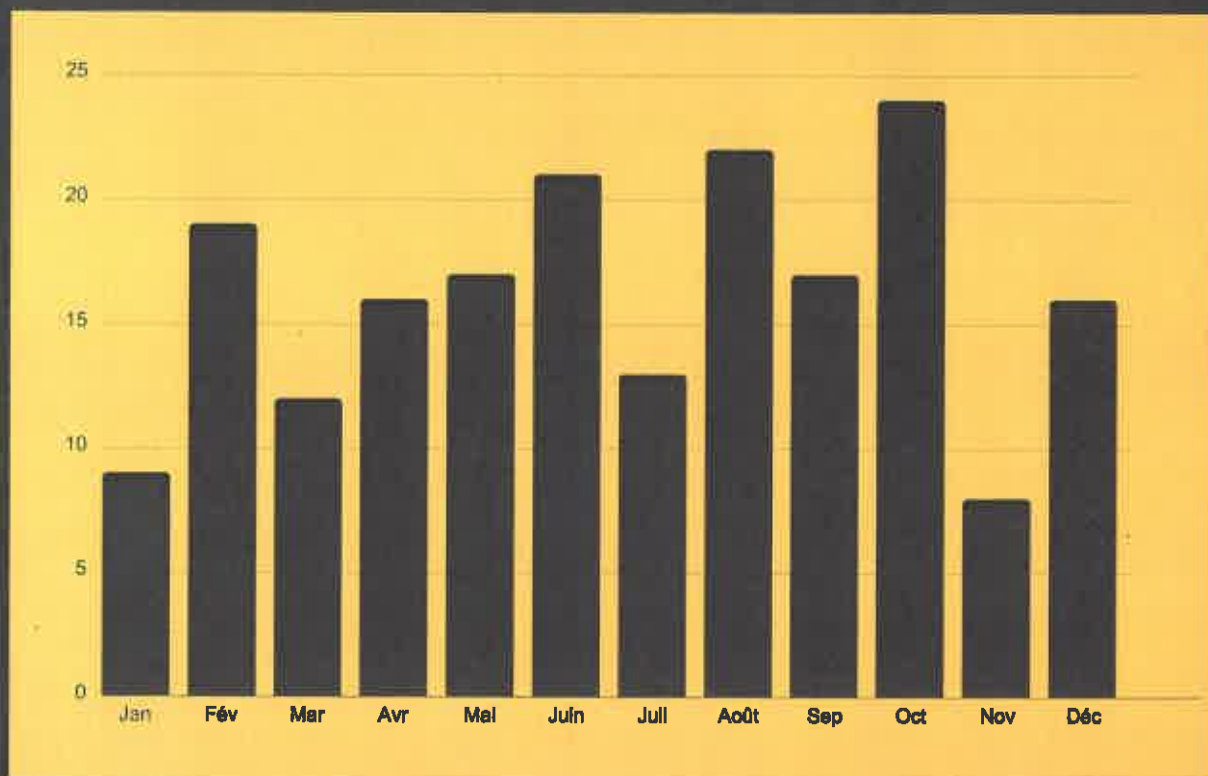
- 92 accidents corporels ont été relevés faisant 2 tués (dont 66 sur Auch, tous non mortels).
- 60 % de ces accidents impliquent un cyclomotoriste et 40% un motocycliste.

Comparatif des victimes (tués et blessés) homme/femme selon l'âge



Les plus jeunes sont fortement sur représentés. Les 45-64 ans sont également très présents.

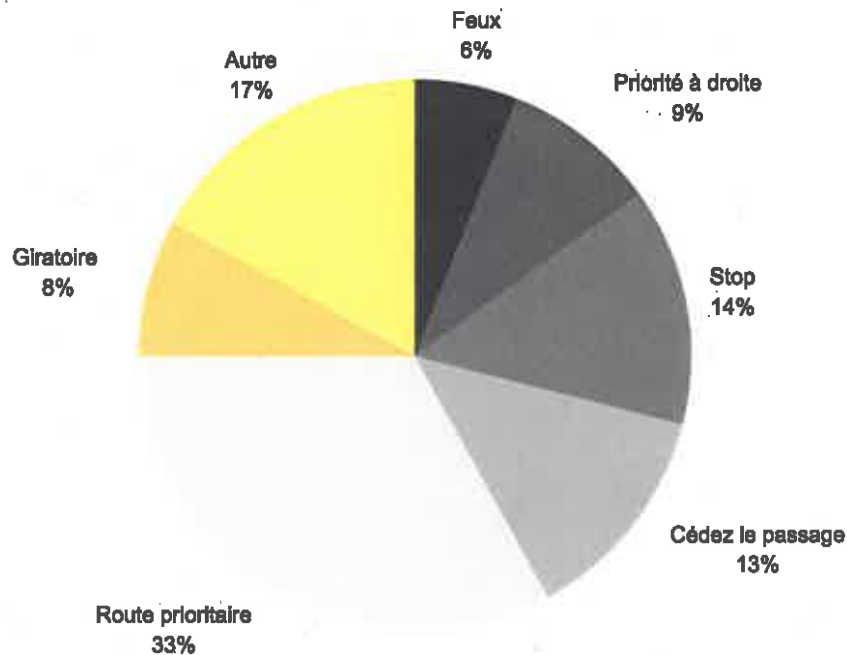
Répartition des victimes en 2RM en agglomération selon mois



A noter, le nombre relativement faible d'accidents corporels impliquant un 2RM en dehors d'Auch

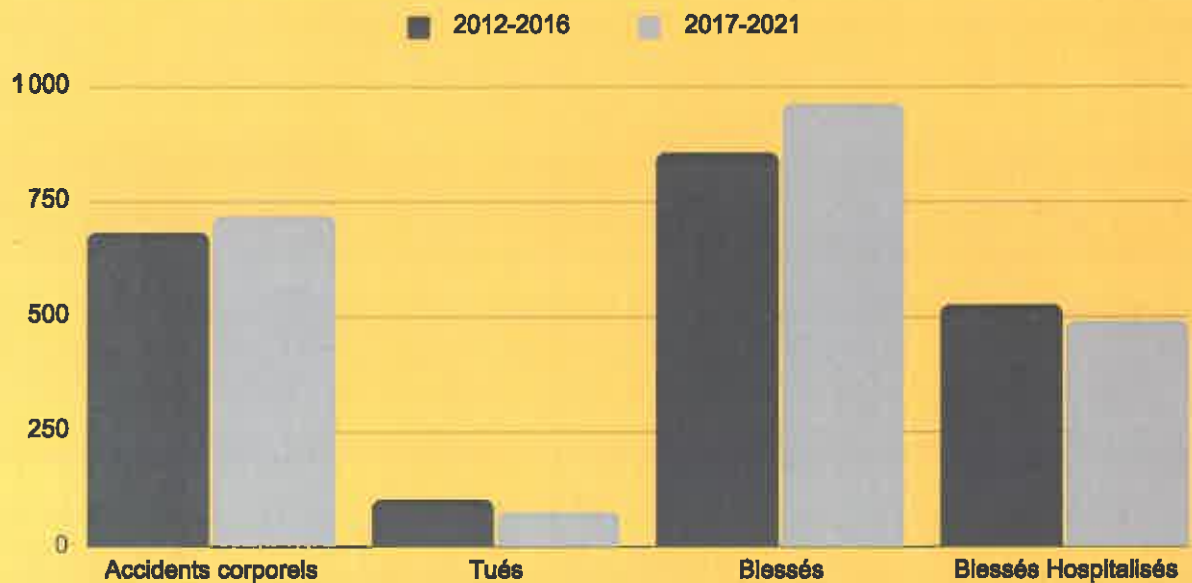
2.3.4 Facteurs spécifiques

Répartition des accidents corporels selon les types d'intersections entre 2017 et 2021



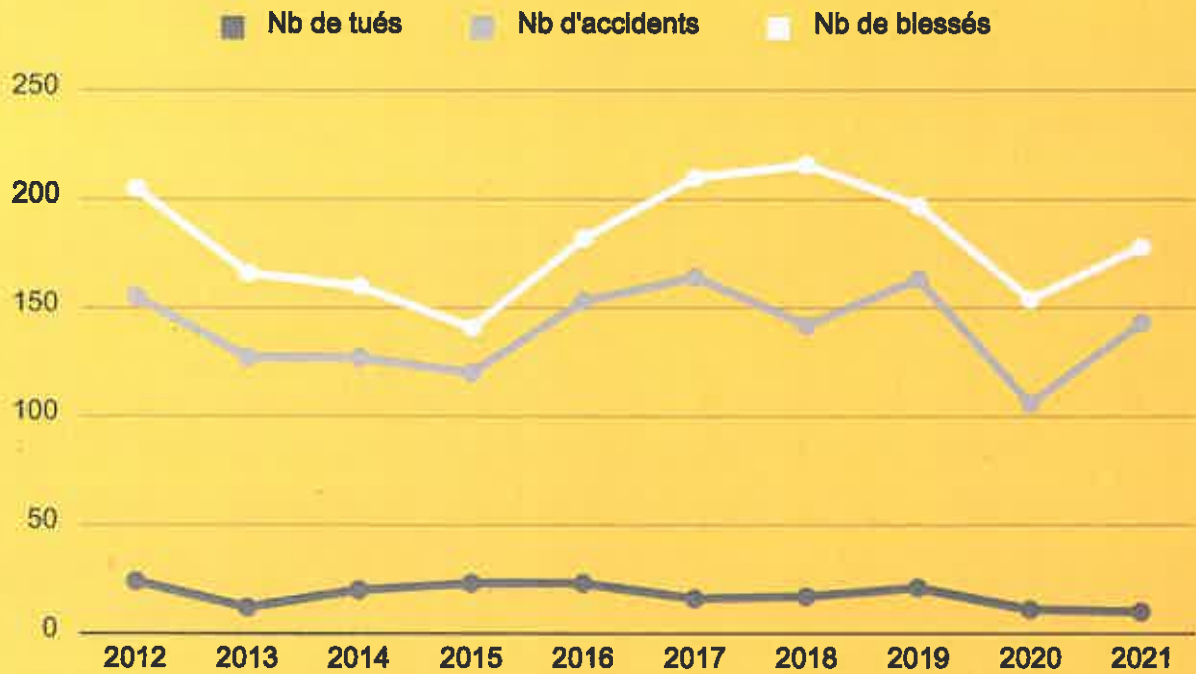
2.4 Mortalité routière, victimes et les présumés responsables (2017-2021)

Sur la période : 717 accidents corporels, 961 blessés et 75 tués
Comparaison accidentalité 2012-2016 et 2017-2021



Lorsque nous comparons les périodes 2017-2021 et 2012-2016 nous observons un nombre d'accidents en légère hausse, un nombre de tués qui baisse sensiblement et un nombre de blessés en augmentation avec toutefois moins de blessés graves.

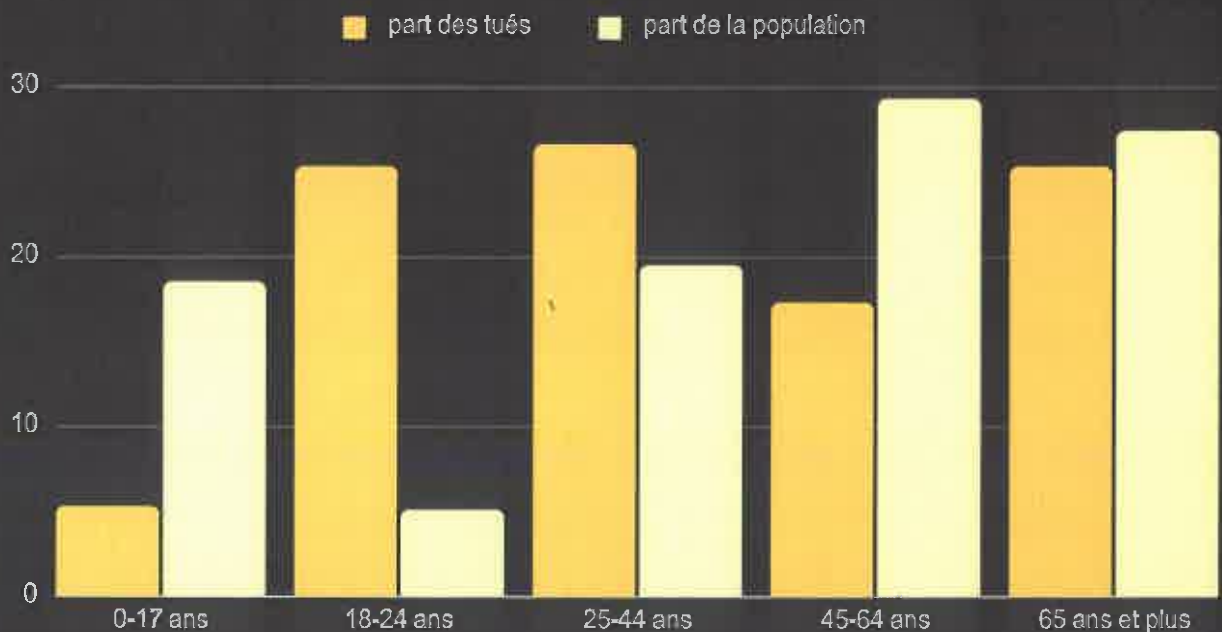
Évolution de l'accidentalité du Gers entre 2012 et 2021



Plusieurs plateaux ont été franchis en nombre de tués : celui d'une quarantaine début 2000, une trentaine entre 2000 et 2010 et celui de la vingtaine ces dernières années.

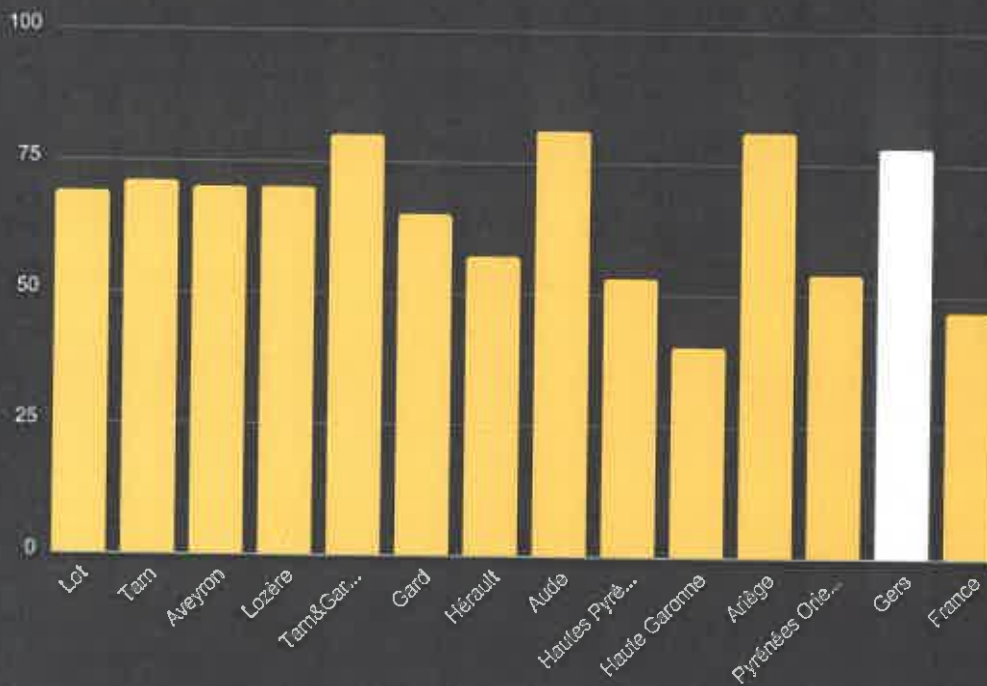
Les victimes

Répartition de la population 2021 et des tués par âge 2017/2021



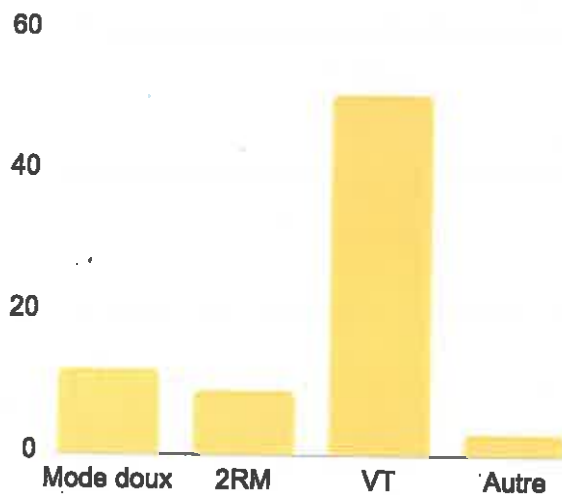
Les 18-24 ans représentent 5 % de la population gersoise et 25 % des tués

Comparaison des taux de mortalité avec d'autres départements d'Occitanie



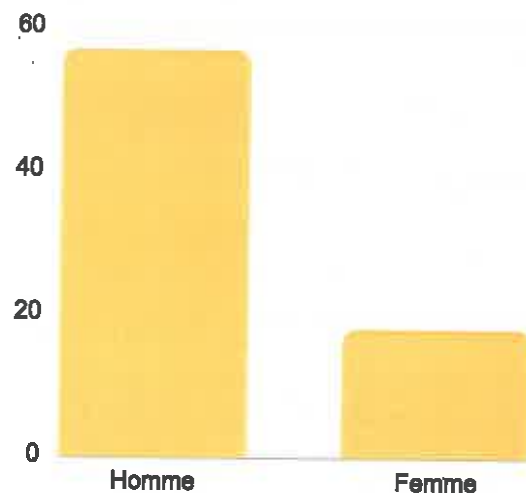
Même si le nombre de tués a baissé sensiblement dans le Gers, nous faisons partie, avec d'autres départements ruraux, des territoires les plus impactés par le taux de mortalité des accidents.

Répartition des 75 tués par mode de déplacement (2017-2021)



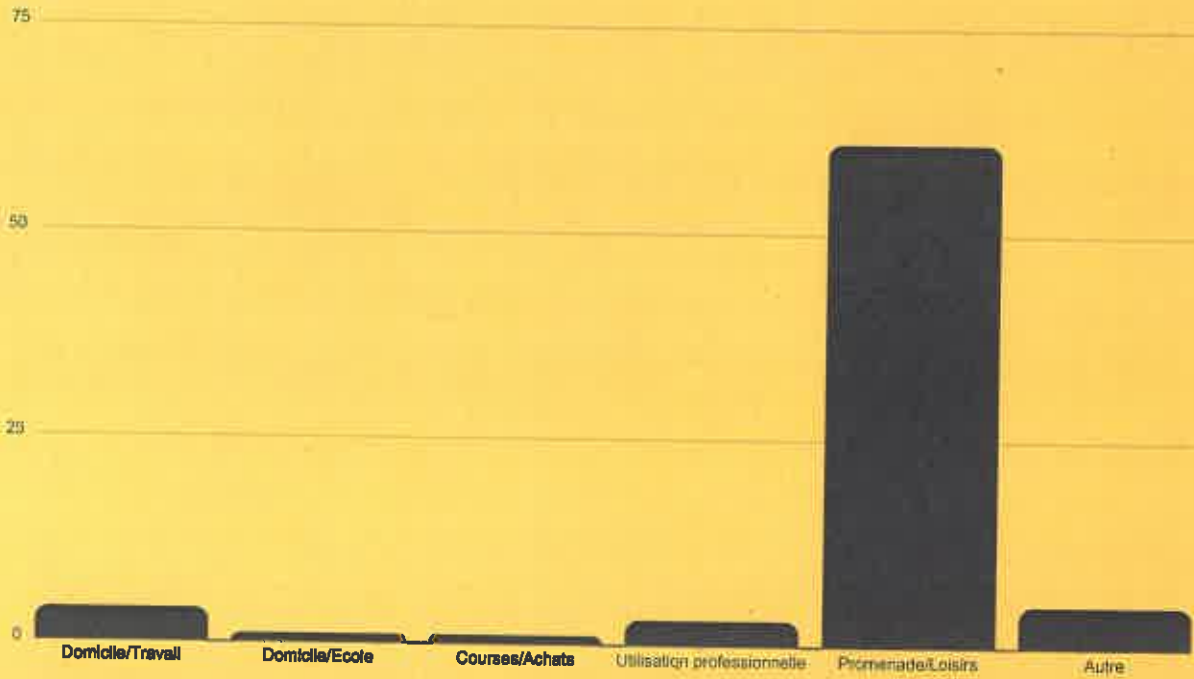
Répartition des 75 tués Les usagers voitures de tourisme sont très majoritaires avec 51 tués. Viennent après les modes doux (cyclistes et piétons) puis les 2 roues motorisés.

Répartition des 75 tués par sexe (2017-2021)



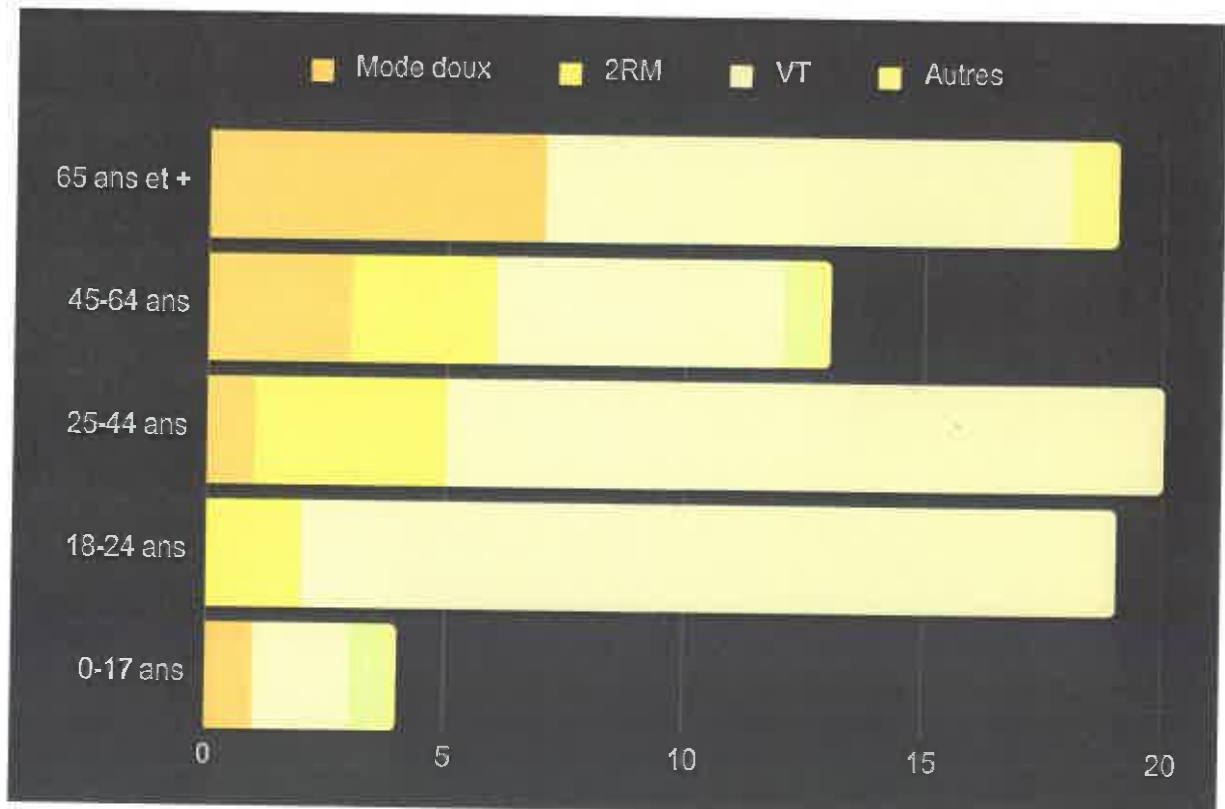
3 tués sur 4 sont des hommes.

Répartition des 75 tués selon le motif du trajet (2017-2021)



En grande majorité, les accidents mortels se déroulent en trajet promenade/loisirs.

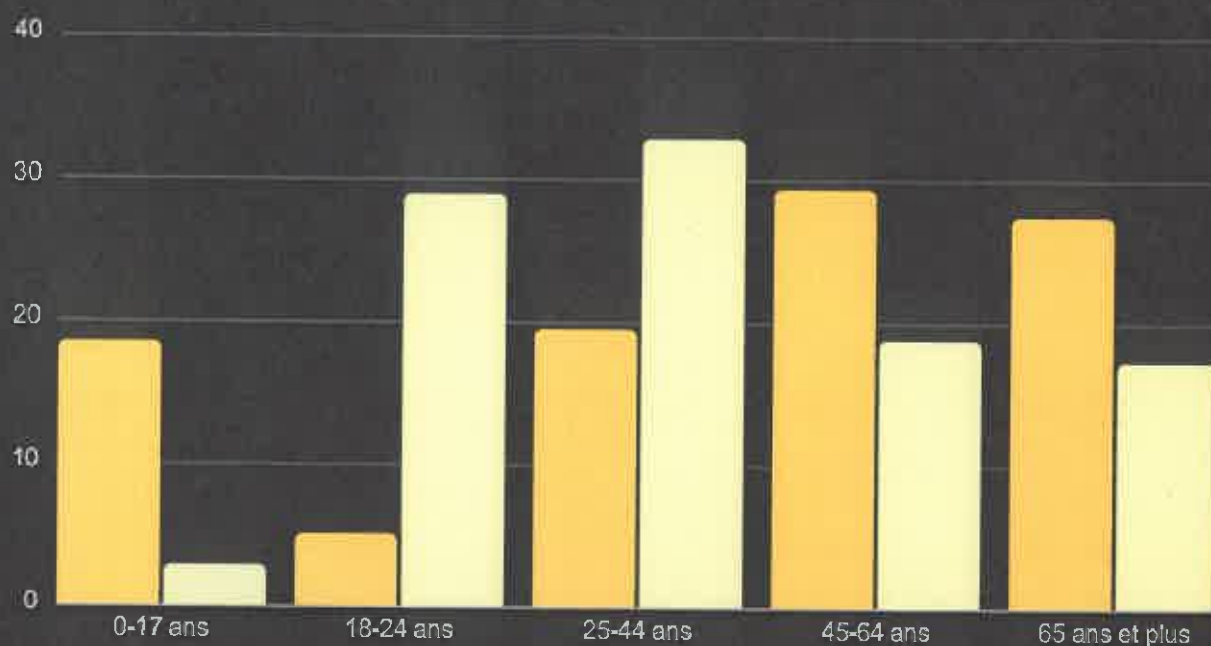
Répartition du nombre des tués par mode et par âge (2017-2021)



En mode doux, les usagers les plus représentés sont les plus de 65 ans ; en véhicule de tourisme, ce sont les 18-24 ans.

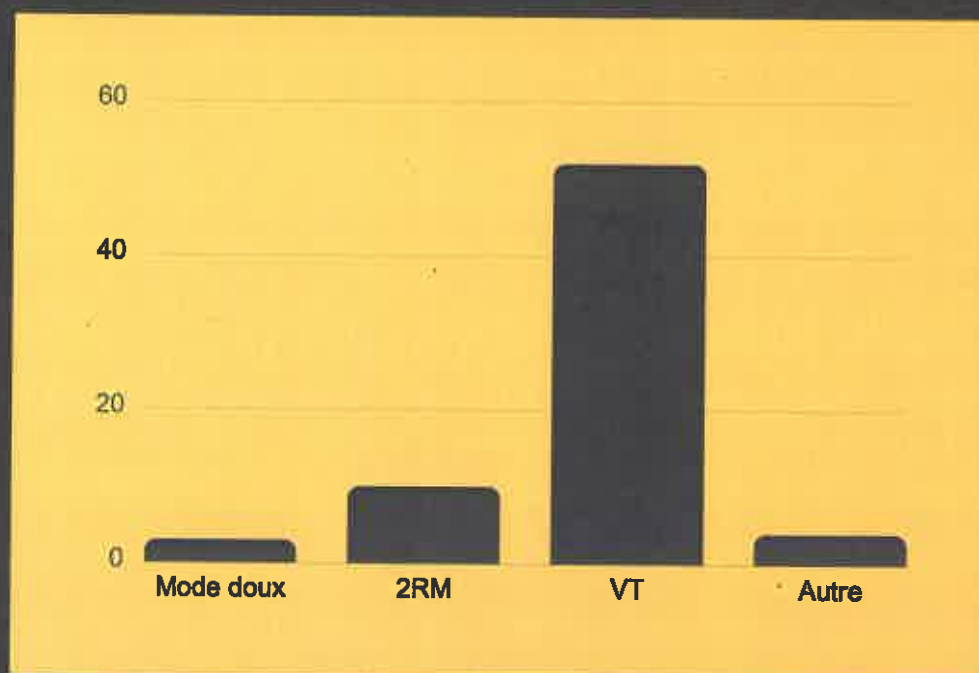
Les présumés responsables

Répartition de la population en 2021 et des présumés responsables par âge



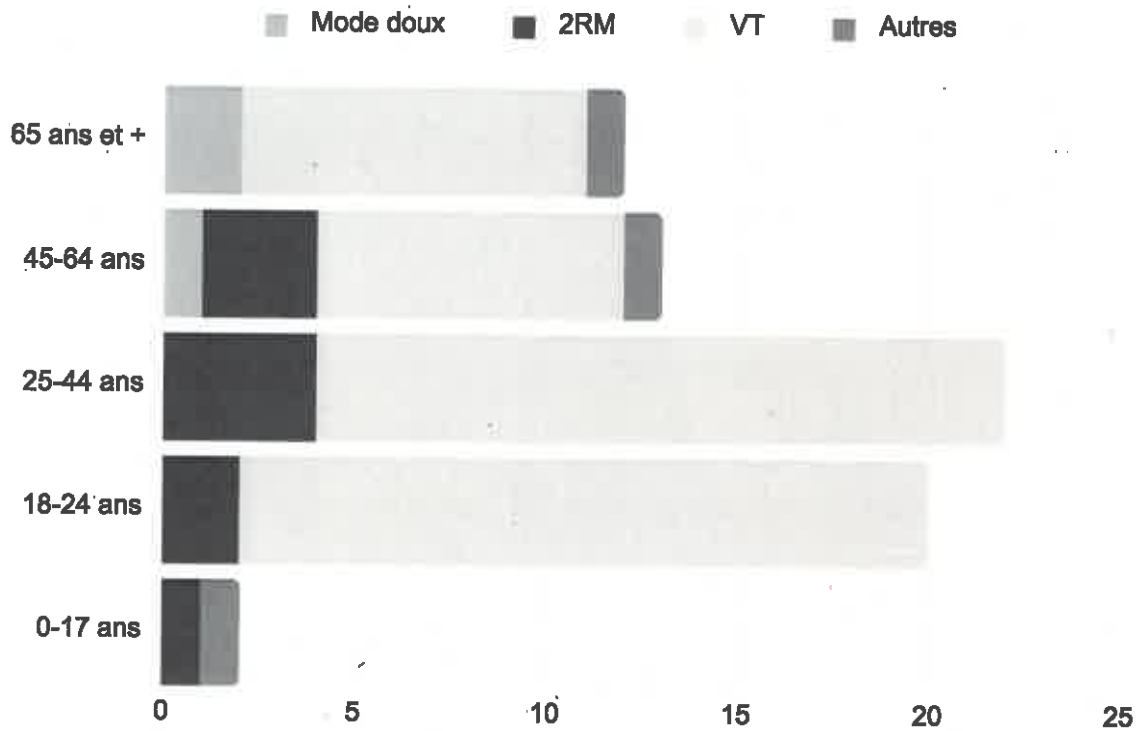
Les classes d'âge sur représentées dans les présumés responsables sont les 18-24 ans et les 25-44 ans.

Mode de déplacement utilisé par les présumés responsables des accidents mortels



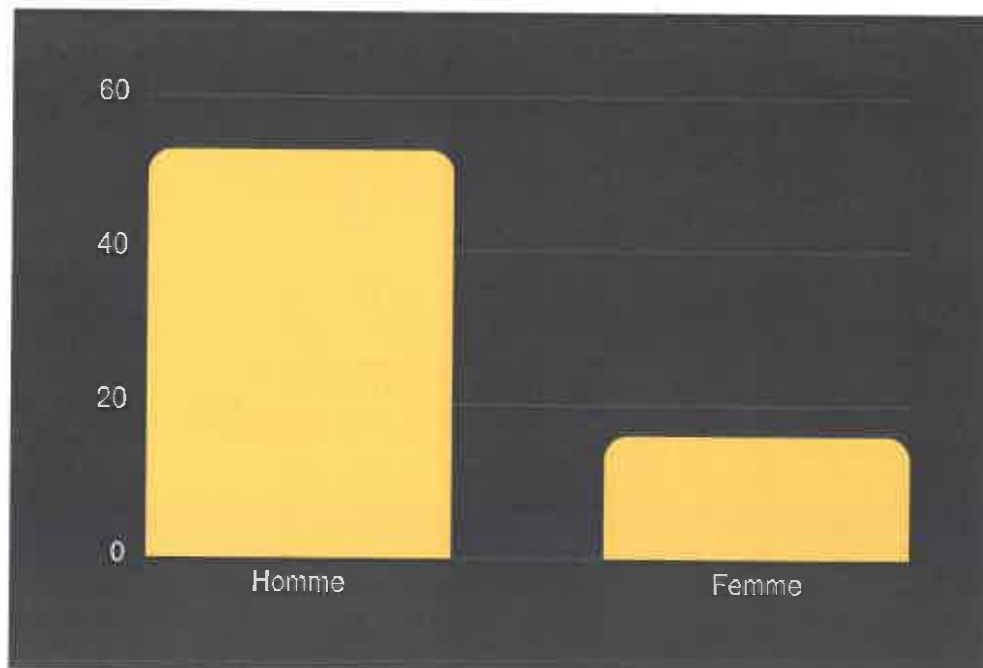
Sans surprise, les conducteurs de voiture de tourisme représentent une grande majorité des présumés responsables.

Répartition de la population en 2021 et des présumés responsables par âge



Ce graphe confirme que les présumés responsables sont très majoritairement des conducteurs de véhicules de tourisme des classes d'âge 18-24 ans et 25-44 ans. Les conducteurs de 2RM de 18 à 64 ans sont également très présents.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon le sexe

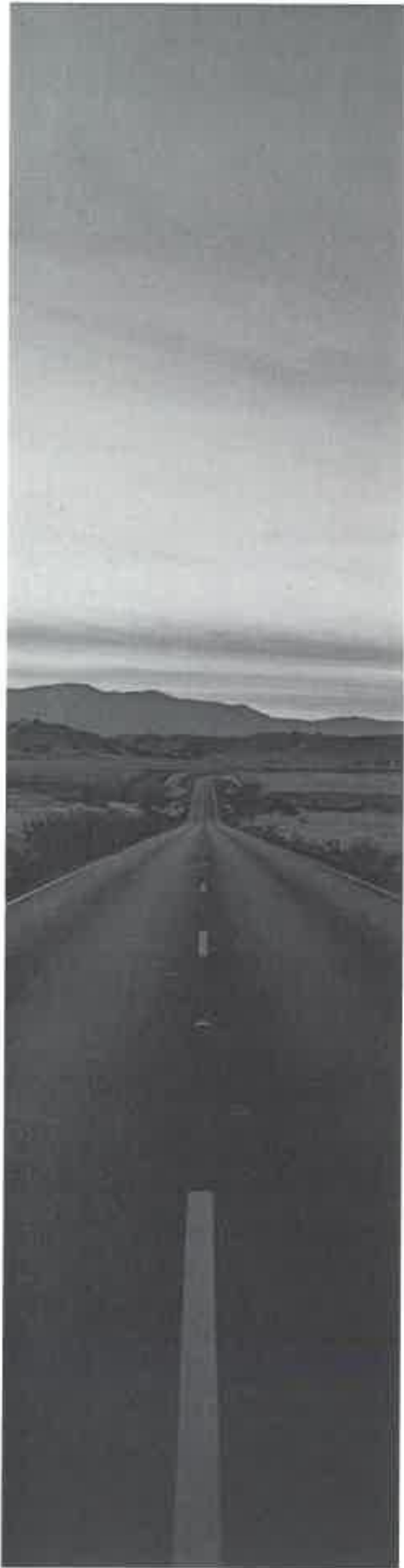


Sans surprise également, les hommes sont largement majoritaires dans les présumés responsables.

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables
Attention : sur un accident, plusieurs facteurs peuvent être relevés

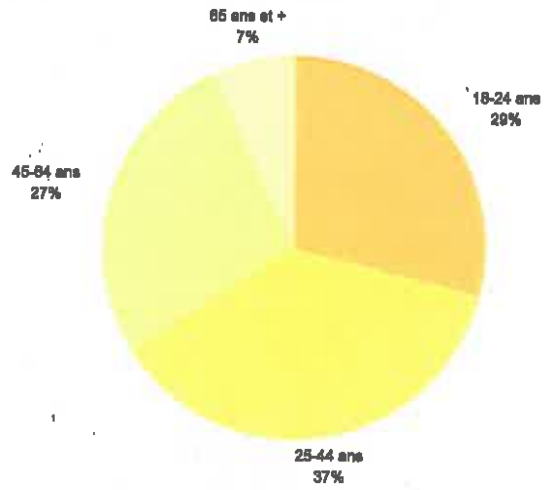
	Homme	Femme	Total
Alcool	15	0	15
Changement de file	0	0	0
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	2	1	3
Eblouissement	0	1	1
Inattention	3	1	4
Malaise	4	1	5
Médicaments	0	1	1
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Priorité	0	2	2
Somnolence - fatigue	3	1	4
Stupéfiant	8	2	10
Téléphone - distracteurs technologiques	0	0	0
Vitesse excessive ou inadapté	17	2	19
Autre cause	5	0	5
Cause indéterminée	4	4	8
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	61	16	77

Sans surprise également, les hommes sont largement majoritaires dans les présumés responsables.

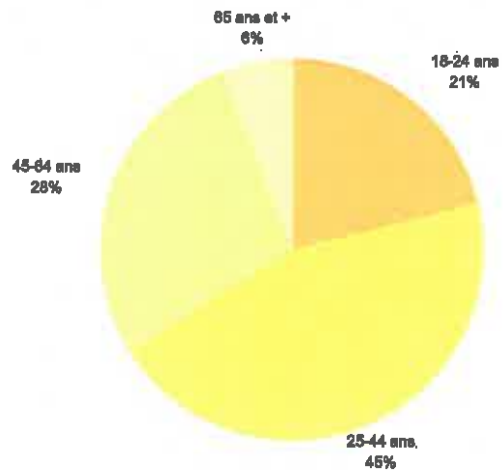


Les facteurs aggravants des présumés responsables par tranche d'âge

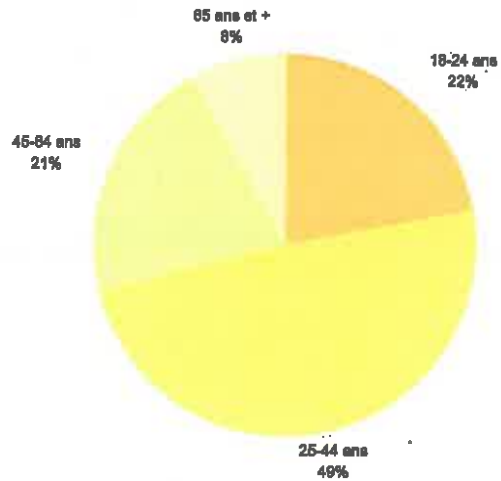
Vitesse excessive ou inadaptée

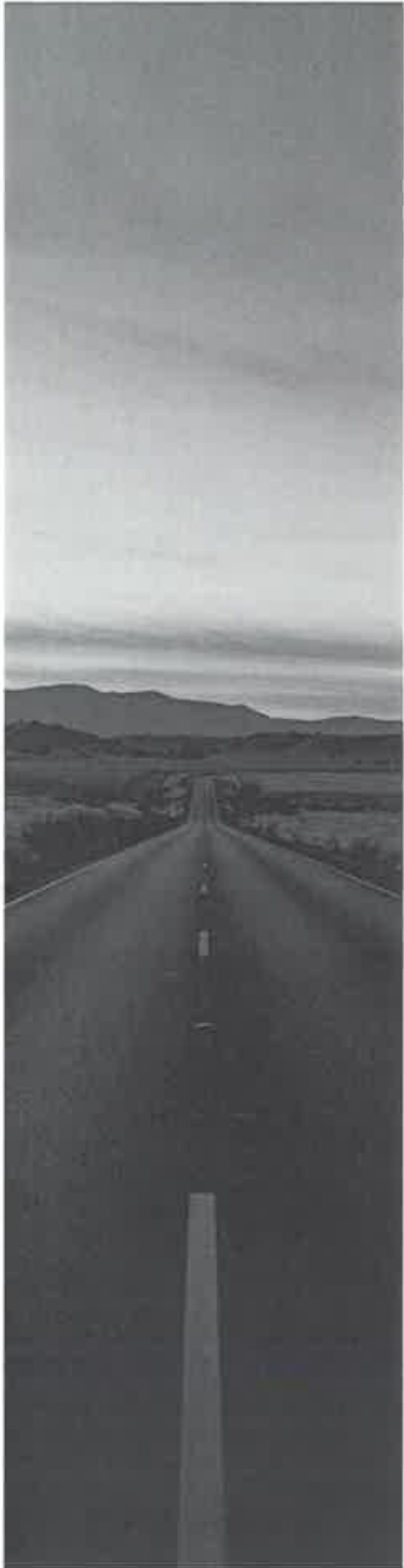


Alcool

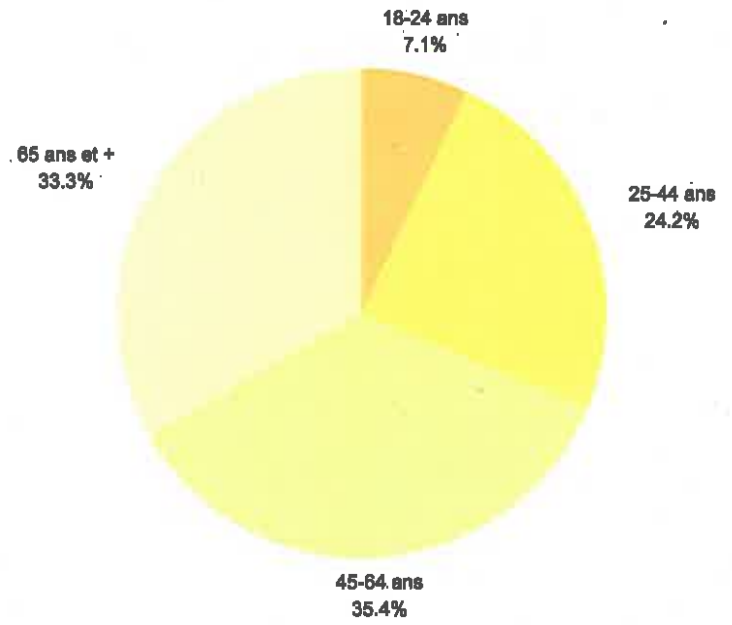


Stupéfiant

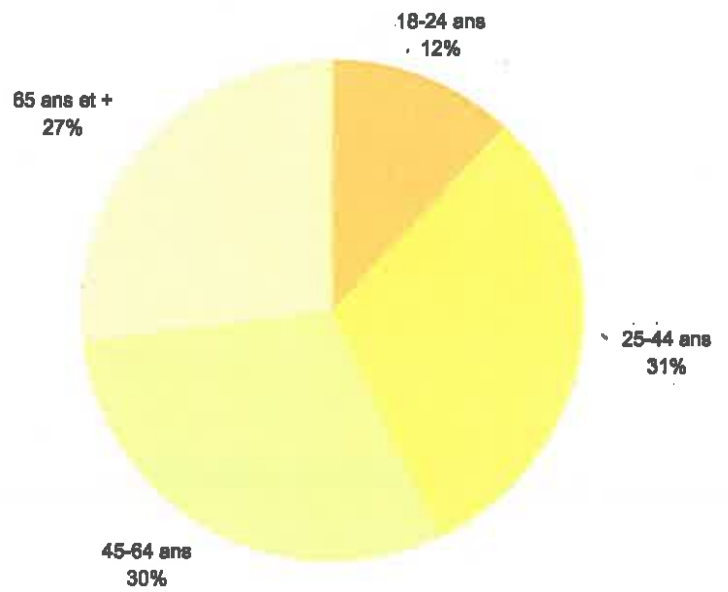




Inattention



Priorité



2.5 Risque routier professionnel (RRP) période 2017-2021

Motif des trajets des Présumés responsables pour les 455 accidents corporels
renseignés



Dans 1 accident sur 5 le présumé responsable était en trajet domicile travail ou en utilisation professionnelle d'un véhicule.

Répartition des victimes (tués et blessés)
en trajet domicile/travail

Mode de déplacement	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Mode doux	1	12	1
2RM	0	28	16
VT	3	56	23
Autre	0	3	3
Total	4	99	43

Répartition des victimes (tués et blessés)
en trajet professionnel

Mode de déplacement	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Mode doux	1	1	0
2RM	0	4	2
VT	2	23	8
Autre	0	8	3
Total	3	37	13

Au total, 7 personnes ont été tuées dans le cadre du RRP ; 136 blessés dont 56 hospitalisés en grande majorité en mode de déplacement véhicule de tourisme et 2RM.

2.6 Evolution entre les périodes 2009-2013 et 2016-2020

Généralités

- Un nombre de tués qui baisse plus fortement que le nombre d'accidents corporels (respectivement -23 % et -11%) avec mathématiquement un indice de gravité qui passe de 14 à 12.
- A noter, en parallèle, un nombre d'accidents qui a doublé sur Auch
- et une baisse sensible du nombre d'accident impliquant 1PL (- 44%)

Infrastructures

- Par catégorie de voies, une part toujours aussi important du nombre d'accidents sur RN (25%) et une diminution sur RD (qui passe de 61 % à 50%) avec toutefois une forte baisse du nombre de tués sur RN (-22%) et sur RD (-29%).
- Le nombre et le niveau des zones d'accumulation d'accidents baissent fortement passant de 15 à 6. Toutefois, sur Auch, le nombre et l'emplacement des zones (5) n'ont quasiment pas évolué.
- Globalement, le trafic a légèrement augmenté sur les voies les plus importantes du Gers entre 2013 et 2019.

Les usagers

Peu de différence dans la répartition par classes d'âges et de catégories d'usagers :

- les tués, usagers VL, représentent toujours 7 tués sur 10.
- La part des + de 65 ans reste stable aux environs de 30 %. Celle des 75 ans et plus passe de 16 à 20 %.
- La part des hommes dans les tués est passée de 71 à 75 %. les jeunes 18-24 ans représentent toujours 19 % des tués.

Les causes et les facteurs aggravants

- Les pertes de contrôles et l'alcool restent à l'origine de la grande majorité des accidents mortels.
- La part des tués qui ne portaient pas ou n'utilisaient pas son équipement de sécurité reste stable à 23 %.
- La part des accidents mortels contre obstacles fixes est en légère augmentation (1 accident sur 3).
- Le nombre et la part des accidents avec alcool ou stupéfiants sur le département baissent passant respectivement de 158 à 128 et de 19 % à 17 %.

Répartition des accidents dans le temps

- La répartition des accidents par mois varie peu. Les mois les plus impactés restent les mois de juin, juillet, octobre et décembre.
- La répartition par jour montre une évolution nette avec dorénavant des pointes observées en fin de semaine dès le jeudi.
- La répartition horaire reste globalement identique (de 14h à 15h et de 16h à 19h).
- Concernant les accidents avec alcool ou stupéfiants, les plages horaires impactées ont tendance à s'élargir. En plus du WE à partir du vendredi 18h, s'ajoute le mercredi en fin de journée. Autre modification, la plage horaire 18 à 20h est dorénavant la plus impactée au lieu de 20 à 22h.

3-L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions par enjeu

Rappel des enjeux :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool/stupéfiants)
- les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, et 25-29 ans)
- les seniors, divisés en 2 classes d'âge (65-74 ans et 75 ans et +)
- transversalité des actions

Nombre de partenaires pour 95 actions et 825 interventions :

- 20 associations
- 14 établissements scolaires
- 7 communes
- 3 EPCI
- 10 autres partenaires (MGEN, santé au travail, missions locales, ...)

Les orientations d'action les mieux traduites en action :

- Enjeu « les jeunes »
 - Poursuivre les actions en faveur des jeunes dans tous les milieux
 - Poursuivre la sensibilisation des jeunes sur la conduite sécurisée des 2RM (équipement, entretien du véhicule, fragilité des usagers ...)
 - Vérifier le port des équipements de sécurité aux abords des établissements scolaires
- Enjeu « les seniors »
 - Développer les actions de sensibilisation à l'attention des seniors sur tous les modes de déplacement (piétons, voiture, vélo ...)
 - Développer les propositions d'audits et de stages de conduite en y intégrant un volet sur la connaissance des technologies des aides à la conduite.

- Poursuivre la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors et la diffuser.
- Enjeu « la conduite après usage de substances psychoactives »
 - Poursuivre et renforcer les contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs et les médiatiser.
 - Poursuivre les actions de sensibilisation et de prévention en milieu scolaire.
 - Rechercher des collectivités locales pour améliorer l'efficacité de la prévention des risques liés à ce thème.
- Enjeu « risques routiers professionnels »
 - Promouvoir la connaissance des accidents trajet domicile-travail et mission.
 - Promouvoir les plans de prévention du RR dans les entreprises et les administrations.
- Les orientations transversales :
 - Rechercher le partenariat avec les médias pour améliorer l'efficacité des messages de sécurité routière.
 - Rechercher globalement le partenariat des collectivités locales.

Les orientations d'action qui n'ont pas été ou peu traduites en action :

- Identifier les structures et les entreprises en lien avec les jeunes et rechercher leur implication
- Promouvoir la conduite apaisée comme valeur de développement durable et de qualité de vie
- Sensibiliser les professionnels de santé sur la nécessité d'alerter les patients au sujet de l'incompatibilité de certaines pathologies et médicaments avec l'exercice de la conduite.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Tableau récapitulatif pour les crédits « État »

2018-2022	Nb d'actions mises en oeuvre	Nb d'interventions menées	Approche du nb de pers. sensibilisées	Crédits utilisés par enjeu (euros)
Les Jeunes	52	450	67860	13400
Les seniors	10	150	4340	18000
Risques routiers pro	10	30	2050	19000
Conduite avec alcool/stupéfiants	11	75	150000	112000
Opérations transversales	12	120	9500	40000
Total	95	825	233750	323000

Le Conseil Départemental a également participé financièrement aux PDASR 2018-2022 à hauteur de 83 360€.

Tableau récapitulatif pour les crédits « Conseil Départemental » :

Année	Montant subventions allouées	Subventions Associations	Subventions Collèges et Lycées
2018	16310 €	17560 €	750 €
2019	20200 €	18760 €	1440 €
2020	14800 €	13900 €	700 €
2021	14350 €	13550 €	800 €
2022	15900 €	15000 €	900 €

4-Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

4 enjeux nationaux et un enjeu local ont été validés et priorisés comme suit :

- les conduites à risques
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce »
- les seniors (enjeu local)
- le risque routier professionnel
- les deux roues motorisés

Compte tenu de l'accidentalité départementale, de son évolution et des changements attendus relatifs à la mobilité, les 3 enjeux « les conduites à risques », « les nouveaux modes de mobilité dite « douce » » et « les seniors » sont jugés prioritaires.

4.2 Les orientations d'actions

Le comité de pilotage du 14 février 2023 a validé les orientations d'actions suivantes :

- Enjeu « les conduites à risques »

Orientations d'actions	Public visé	Modalités d'action
Promouvoir la mise en place d'actions de sensibilisation aux conduites à risques lors des événements festifs	- Organismes - Collectivités	- Communication - Sensibilisation
Communiquer lors des manifestations festives sur l'ensemble des conduites à risques	Participants aux festivités	- Communication - Sensibilisation
Faire connaître les partenaires SR intervenant dans le département et les outils qui peuvent être mis à disposition	- Organismes - Collectivités - Établissements scolaires - Administrations / entreprises - Établissements médico-sociaux - Associations	Communication

Sensibiliser les dirigeants d'associations sportives et culturelles sur leur responsabilité en cas d'accident routier en lien avec les activités de l'association et sur les bonnes pratiques à adopter	Dirigeants d'associations	- Communication - Sensibilisation
Maintenir le nombre de contrôles routiers par les FO en mode « sanction » ou « prévention »	Tous les usagers	- Contrôles - Sanctions
Poursuivre les actions de sensibilisation et de prévention en milieu scolaire et développer celles à destination des jeunes en décrochage scolaire	- Éléves - Jeunes en décrochage	- Sensibilisation - Communication - Prévention
Sensibiliser les usagers au respect et à la sécurité des agents qui interviennent sur le réseau routier ainsi qu'aux dangers lors de la traversée de champs	Tous les usagers	- Sensibilisation - Communication

• **Enjeu «les nouveaux modes de mobilité dite « douce »»**

Orientations d'actions	Public visé	Modalités d'action
Développer les actions relatives à l'apprentissage du vélo et le « bien rouler à vélo »	Les usagers ou futurs usagers cyclistes	- Prévention - Sensibilisation
Sensibiliser et communiquer sur les règles de circulation ainsi que sur les équipements individuels	Usagers mode doux (conducteurs EDP – EDPM, piéton, cycliste) et accompagnateurs d'enfants	- Prévention - Sensibilisation - Communication - Contrôles
Promouvoir le partage de la route et l'intermodalité	- Tous les usagers - Collectivités	- Sensibilisation - Communication - Prévention
Afin de faciliter le développement des actions de prévention, promouvoir la construction de pistes « éducation routière » pérennes réparties sur le département	- Collectivités	- Communication - Sensibilisation

• Enjeu « les seniors »

Orientations d'actions	Public visé	Modalités d'action
Développer les actions de sensibilisation à l'attention des seniors sur tous leurs modes de déplacements (piétons, vélo, VL....) y compris les transports en commun	Les + de 65 ans	- Sensibilisation - Prévention
Donner la possibilité pour les seniors de bénéficier d'un audit de conduite et d'un complément de sensibilisation aux améliorations possibles	Les + de 65 ans	- Sensibilisation - Prévention
Sensibiliser les seniors sur la compatibilité de certains médicaments avec la conduite	Les + de 65 ans	- Sensibilisation - Communication
Sensibiliser les autres usagers aux difficultés de la conduite liées au vieillissement	Tous les usagers - Collectivités	- Sensibilisation - Prévention - Communication
Poursuivre la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacements et la diffuser	Partenaires en charge d'actions de SR	Communication

• Enjeu « le Risque routier professionnel »

Orientations d'actions	Public visé	Modalités d'action
Promouvoir l'évaluation RRP et les actions de prévention SR dans les entreprises et administrations dans le cadre plus général du plan d'actions du Document Unique	- tout employeur - chambres consulaires	Communication
Poursuivre et développer les actions de prévention et de sensibilisation chez les jeunes en filière pro ou apprentissage	Jeunes en : - Lycées prof , IUT - Filière apprentis - FJT -	- Prévention - Sensibilisation
Poursuivre la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et missions professionnelles puis diffuser ces informations	Partenaires en charge d'actions de SR	Communication
Élaborer un outil d'intervention en entreprise en 2023 relatif au RRP	Toutes les entreprises et administrations	Communication

• Enjeu « les deux roues motorisés »

Orientations d'actions	Public visé	Modalités d'action
<p>Mener des analyses au cours des deux prochaines années sur des accidents 2RM gersois en vue de dégager des circonstances d'accidents.</p>	<p>Partenaires SR</p>	<p>Communication</p>
<p>Maintenir l'ensemble des actions de prévention organisées ces dernières années dans les établissements scolaires et développer ces mêmes actions pour les jeunes en Insertion professionnelle</p>	<p>- Public scolarisé - Public non scolarisé (16 – 25 ans)</p>	<p>- Prévention - Sensibilisation</p>
<p>Promouvoir le partage de la route : → sensibiliser les autres usagers par rapport aux 2RM → sensibiliser les 2RM par rapport aux autres usagers</p>	<p>Tous les usagers</p>	<p>- Sensibilisation - Communication</p>
<p>Promouvoir l'importance du port des équipements individuels</p>	<p>Ensemble des conducteurs 2RM et notamment les jeunes conducteurs</p>	<p>- Communication - Sensibilisation - Prévention</p>
<p>Poursuivre le continuum de prévention avec des outils adaptés au post-permis</p>	<p>Ensemble des conducteurs 2RM</p>	<p>- Sensibilisation - Prévention</p>

5-Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Afin de décliner annuellement les orientations d'actions du DGO 2023-2027, un plan départemental d'actions sécurité routière annuel sera mis en œuvre. Pour ce faire, un appel à projet sera lancé en début de chaque année auprès de l'ensemble des partenaires pour recueillir les actions de prévention des porteurs de projet. Sous l'impulsion de Madame la directrice de cabinet du Préfet, la coordination sécurité routière, qui anime au quotidien la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, est à la disposition des partenaires pour les accompagner dans la mise en place de leurs d'actions.

Les actions validées au titre du PDASR devront s'inscrire dans une ou plusieurs orientations d'actions du DGO.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Le DGO 2023-2027 prévoit la réalisation de plusieurs études ou analyses d'accidents (2RM, seniors...) afin de diffuser auprès des partenaires des données exploitables et pertinentes pour enrichir leur actions. Elles seront prises en charge par l'observatoire départemental (ODSR). De plus, l'ODSR publiera en début d'année un bilan annuel et poursuivra les publications en place aujourd'hui (notamment « le mensuel » et le tableau de bord des accidents mortels). Enfin, une lettre « sécurité routière » sera également publiée au-moins 2 fois par an.

5.3 Modalités de suivi du DGO

A partir de 2024, dans le cadre de l'élaboration du bilan de l'année précédente, la coordination vérifiera la mise en œuvre des orientations d'actions et proposera, si besoin, à la cheffe de projet sécurité routière, des ajustements pour faciliter la déclinaison du DGO. Des groupes de travail, constitué de plusieurs acteurs, pourront se réunir à l'initiative de l'État, pour améliorer également la déclinaison locale de ces orientations. Enfin, un comité de pilotage se réunira début 2025 pour établir un bilan à mi-parcours et réajuster si nécessaire le plan d'actions.

Date : 4 avril 2023

Signature

<p>Le Préfet du département du Gers Xavier Brunetière</p> 	 <p>PRÉFET DU GERS <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>
<p>Le Procureur de la République Jacques-Edouard Andrault</p> 	 <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>
<p>Le Président du Conseil Départemental du Gers Philippe Dupouy</p> 	 <p>LE DÉPARTEMENT</p>
<p>Le Président de l'association des maires et des présidents d'intercommunalités du Gers Michel Baylac</p> 	 <p>AMF ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE ET ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ</p>
<p>Le Président de l'association des maires ruraux du Gers Cyril Cotonat</p> 	 <p>AMRF Association des Maires Ruraux de France</p>