



**PRÉFET
DE L'ARDÈCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2023-2027

DÉPARTEMENT DE L'ARDÈCHE

EN PARTENARIAT AVEC



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ardèche
LE DÉPARTEMENT



journées « trajectoire de sécurité en moto »



« Pour sauver plus de vies sur nos routes,
la sécurité routière doit rester l'affaire de tous ! »

Contexte national :

La baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 6,6 % entre 2017 et 2021 (5 dernières années dont les chiffres sont consolidés), passant de 3448 décès sur les routes à 3221 en 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5 %, passant de 73 384 à 67 141.

Avec une accélération du développement de la pratique cycliste suite à la pandémie et à la prise en compte de la transition énergétique, l'accidentalité cycliste augmente : 227 tués en 2021, 244 en 2022 soit une hausse de +30 % par rapport à 2019.

Le nombre d'utilisateurs d'engins de déplacement motorisés (EDPm) augmentant fortement, on note un nombre grandissant de tués et de blessés dans cette catégorie d'usagers (24 tués en 2021 – 34 en 2022).

Une vitesse excessive ou inadaptée demeure la cause principale dans les accidents, suivie par la conduite sous l'emprise de l'alcool (environ 1/4 des cas) et la consommation de stupéfiants (pour plus de 10 % des cas), le manque d'attention (utilisation du téléphone et autres distracteurs notamment, pour plus de 10 % des cas également). Par ailleurs, On constate au moins un non-respect des règles de circulation dans 24 % des accidents mortels.

Les deux-roues motorisés, comptant pour environ 2 % de la circulation représentent 23 % des tués.

Bien que 227 vies aient pu être épargnées en 2021 par rapport à 2017, la prudence et le maintien des efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation et de contrôle-sanction doivent être maintenus. L'aggravation de la mortalité routière en 2022, en hausse par rapport à 2021 (+ 10,7 %) et 2019 (+ 0,5 %)(données estimées en France Métropolitaine), sont des indicateurs devant engendrer une grande vigilance de notre part.

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière et particulièrement des acteurs locaux. Afin de leur permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le Document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans, la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière.

1. Cadre général de la démarche :

1.1. Objectifs du DGO :

En 2022, chaque préfecture a été invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau document général d'orientations 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. Démarche d'élaboration :

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière pilotent la démarche.

Une phase de lancement permet de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes sont à cette occasion partagés. Cette étape préalable permet de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à la finalisation du document.

En Ardèche, après une importante étude menée en préalable par l'observatoire, une réunion de concertation s'est tenue le jeudi 8 décembre après-midi.

Elle a rassemblé des partenaires publics, associatifs et privés :

- 7 associations,
- la chargée de mission 2RM,
- des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR),
- 2 assureurs,
- les forces de la sécurité intérieure (gendarmerie et police),
- l'Éducation Nationale(EN),
- les gestionnaires de voirie (Conseil Départemental et Direction interdépartementale des routes).

N'ont malheureusement pas répondu à l'invitation : les chambres consulaires, les représentants des maires...

Après un bilan du DGO précédent, l'accidentalité locale a été mise en regard des enjeux nationaux proposés pour le DGO 2023-2027.

Un temps d'échange a été réservé à chaque enjeu afin de déterminer les orientations d'actions paraissant les plus opportunes et dans quelle mesure chacun pouvait y participer.

Une seconde réunion en présence des forces de l'ordre (police et gendarmerie) et d'un chargé de mission auprès du parquet s'est tenue le jeudi 12 janvier 2023.

Elle avait pour objectif de définir les grands axes du volet « contrôle-sanction » en lien avec les enjeux définis.

2. Diagnostic territorial :

2.1. Présentation générale du Département

D'une superficie de 5 529 km², le département de l'Ardèche occupe dans la région Auvergne-Rhône-Alpes une position privilégiée au cœur du « Grand Sud-Est » grâce à sa position médiane dans la vallée du Rhône, axe majeur de communication en Europe.

Il est bordé sur sa façade « est » par le fleuve Rhône sur près de 140 km et coté « ouest », par la frange orientale du Massif Central.

Les trois quarts de sa superficie sont situés en zone de montagne et 45 % du département est composé de forêts, rendant les déplacements difficiles.

L'altitude en Ardèche varie de 100 m, dans la plaine alluviale du Rhône à 1753 m au plus haut avec le Mont Mézenc.

Trois pôles économiques sont présents :

- le nord avec Annonay et son bassin de vie (commerces, écoles, services) plutôt conséquent (plus de 16 000 habitants),
- le centre avec Privas et son bassin de vie limité (8 465 habitants),
- le sud avec Aubenas et son bassin de vie (12 500 habitants).

Sur les 335 communes, seulement 4 villes dépassent 10 000 habitants (Annonay, Aubenas, Guilherand-Granges et Tournon-sur-Rhône).

La population reste plutôt rurale : en 2015, 71 % des habitants vivaient dans des communes de moins de 3 500 habitants contre seulement 33 % pour la France entière.

Le département est démuné d'autoroute, de liaison aérienne et de desserte ferroviaire voyageurs.

L'Ardèche est en effet le seul département où les liaisons de Transport Express Régional (TER) sont exclusivement routières.

La route est donc la seule infrastructure de déplacement.

Le réseau routier Ardéchois est constitué de deux routes nationales (principalement la RN 102 /92 km et la RN 88/quelques km), de 3 775 km de routes départementales et de 7 565 kilomètres de réseau communal.

De nombreuses voies de communication routières se structurent en peigne, dans les vallées profondes entaillant le relief d'est en ouest.

Les axes principaux sont les suivants :

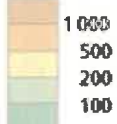
- la RN 102, axe structurant de désenclavement entre le Massif Central et la Vallée du Rhône,
- un axe Nord, la RD 82, qui dessert Annonay, le principal bassin d'activité industrielle du département,
- une liaison transversale, la RD 104 qui relie Privas, chef-lieu du département, à l'axe rhodanien et au bassin d'Aubenas porte d'entrée de l'Ardèche,
- un axe Nord/Sud parallèle au Rhône, la RD 86, qui, avec sa desserte en peigne, constitue la véritable épine dorsale du département.

Ardèche



- Préfecture
- Sous-préfecture
- Limite de région
- - - Limite de département
- - - Limite d'arrondissement
- ✈ Aéroport
- ⚓ Port fluvial de commerce
- ⚓ Port fluvial de plaisance

Altitude (m)



Réseau routier

- Autoroute ou double chaussée
- Autre liaison internationale ou nationale
- Liaison interrégionale ou de dégagement

Réseau ferroviaire

- Ligne à Grande Vitesse (LGV)
- Ligne ferroviaire (voyageurs et fret)

0 30 km

©CCI Auvergne-Rhône-Alpes - C&D



Compte tenu des caractéristiques de l'Ardèche, le CEREMA a associé ce département à la famille « Départements de montagne ». Cette famille est constituée de 13 départements.

De nombreuses variables permettent de distinguer cette famille de départements par rapport à la moyenne nationale.

Les deux variables dont les amplitudes sont les plus importantes sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).

Les autres variables nettement au-dessus de la moyenne nationale sont liées au tourisme (nombre de nuits d'hôtels ramené à la population et pourcentage de résidences secondaires).

Les variables nettement en dessous de la moyenne sont la population, la part de 18-24 ans dans la population, la densité, la part de population vivant dans une unité urbaine.

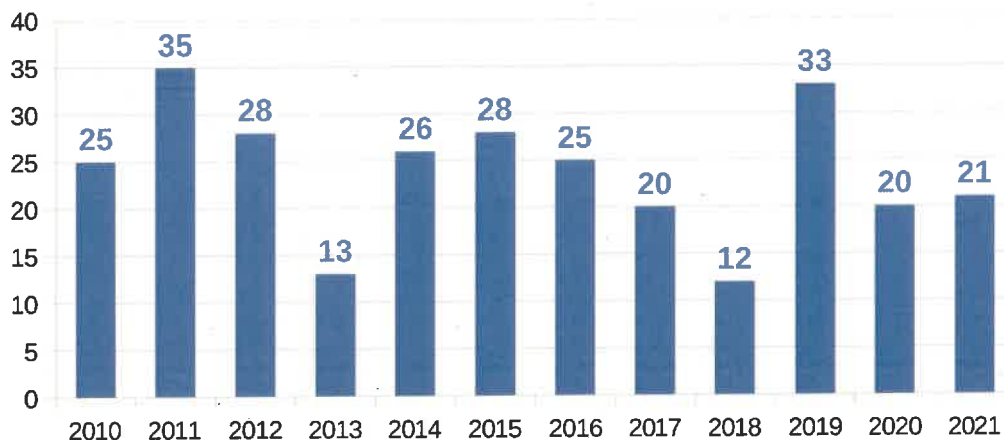
Famille 1 Départements de montagne		Population	% population de 18-24 ans	Densité	Taux Chômage	Nuits d'hôtel *1000/ personne	% Résidences secondaires	Vente carburant*10/ personne	Nombre de véhicules/personne	Nombre 2RM *100/personne	% de TC dans le parc	% RD	% Autoroutes	% population en unité urbaine	% communes plus de 100 000 habitants	% en périurbain	% multipolaire	Superficie de montagne	Altitude moyenne résidences	Précipitations en mm	Heures ensoleillement	Température min moyenne
Alpes-de-Haute-Provence	4	161 799	5,7%	23	9,2%	4,3	32%	9,6	0,68	1,8	0,21%	35%	1%	62%	0%	11%	1%	93%	576	693	2751	6,2
Hautes-Alpes	5	140 916	5,9%	25	7,4%	6,4	45%	10,0	0,67	2,0	0,51%	40%	1%	60%	0%	10%	0%	100%	938	613	2511	5,3
Ardèche	7	324 209	5,8%	59	8,5%	2,0	18%	6,6	0,64	1,7	0,34%	33%	0%	63%	0%	16%	12%	67%	294	905	2409	9,2
Ariège	9	152 499	5,7%	31	9,8%	1,6	25%	7,6	0,62	1,2	0,31%	44%	0%	56%	0%	14%	4%	77%	408	910	1964	7,0
Aveyron	12	279 169	5,7%	32	5,8%	2,6	17%	8,5	0,67	1,6	0,45%	34%	0%	48%	0%	13%	1%	94%	488	732	2181	6,3
Cantal	15	146 219	5,6%	26	4,6%	3,3	20%	7,6	0,65	1,3	0,32%	38%	0%	35%	0%	9%	0%	100%	695	1049	2105	4,8
Corrèze	19	241 871	6,4%	41	6,3%	2,2	15%	10,4	0,67	1,3	0,34%	38%	1%	56%	0%	19%	3%	70%	327	850	2027	6,5
Creuse	23	120 365	5,4%	22	7,2%	1,1	20%	10,2	0,61	1,3	0,41%	39%	0%	21%	0%	9%	0%	36%	456	1024	1732	7,7
Haute-Loire	43	227 034	6,0%	46	6,1%	1,5	17%	8,7	0,65	1,8	0,30%	30%	0%	49%	0%	12%	1%	98%	719	688	1909	3,4
Lozère	48	76 309	6,7%	15	4,9%	5,0	32%	9,7	0,68	1,4	0,56%	30%	1%	37%	0%	6%	0%	100%	802	1932	1961	2,7
Hautes-Pyrénées	65	228 582	6,5%	51	8,7%	12,1	23%	8,2	0,64	1,2	0,35%	44%	1%	62%	0%	13%	3%	65%	400	743	1936	7,7
Savoie	73	428 204	7,4%	71	6,0%	8,1	37%	12,0	0,71	1,5	0,24%	38%	2%	77%	0%	8%	6%	96%	468	1103	1990	6,4
Haute-Savoie	74	793 938	7,0%	181	5,9%	5,8	24%	9,5	0,73	2,0	0,21%	32%	2%	86%	0,36%	36%	14%	92%	548	1103	1844	6,4
Moyenne famille 1		255 470	6,4%	45	7,0%	4,8	25%	9,3	0,68	1,6	0,31%	36%	1%	64%	0,03%	13%	3%	84%	522	934	2126	6,1
Minimum		76 309	5,4%	15	4,6%	1,1	15%	6,6	0,61	1,2	0,21%	30%	0%	21%	0%	6%	0%	36%	294	613	1 732	2,7
Maximum		793 938	7,4%	181	9,8%	12,1	45%	12,0	0,73	2,0	0,56%	44%	2%	86%	0,36%	36%	14%	100%	938	1 932	2 751	9,2
Médiane		227 034	5,9%	32	6,3%	3,3	23%	9,5	0,67	1,5	0,34%	38%	1%	56%	0,0%	12%	1%	93%	488	905	1 990	6,4

2.2. Présentation générale de l'accidentalité :

(principales conclusions du diagnostic territorial disponibles en annexe 1).

2.2.1. principaux chiffres :

Nombre de tués selon l'année en Ardèche.



moyenne = environ 24 sur 12 ans

21 sur la période 2017-2021 (32 en France métropolitaine)

Répartition des tués par regroupements d'âges 2017-2021

Age	Tués	Part de tués	Part de la population
0-17 ans	3	3 %	19 %
18-24 ans	12	11 %	6 %
25-44 ans	30	28 %	20 %
45-64 ans	29	27 %	28 %
65 ans et plus	32	30 %	26 %
Somme :	106	100 %	99 %

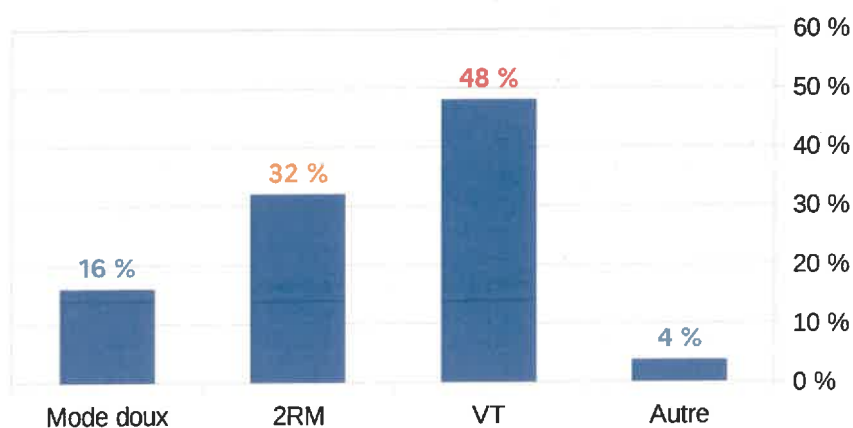
On note que les plus touchés sont les usagers de 65 ans et plus.

Cependant, ramené à la part de la population, ce sont les 18 – 44 ans qui sont les plus concernés par la mortalité routière.

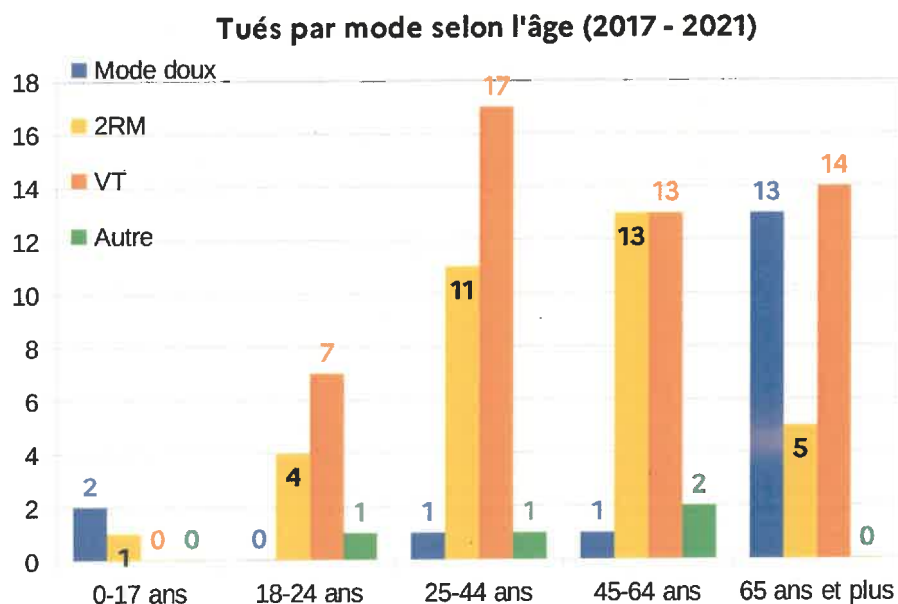
79 % des tués sont des hommes.

76 % des tués résident en Ardèche et dans les 24 % autres, beaucoup proviennent des départements limitrophes.

**Nombre de tués (2017 – 2021)
selon mode de déplacement utilisé (en pourcentage)
Mode doux = piétons + cyclistes + edp(m)**



Les deux-roues motorisés (2RM) représentent en Ardèche 32 % des tués, bien au-dessus des 22 – 23 % enregistrés au plan national chaque année.



70 % des tués en 2RM ont entre 25 et 64 ans (pas de différence significative entre les 25-44 ans et les 45-64 ans).

76 % des tués en mode doux sont des 65 ans et +.

Il y a autant de tués en 2RM qu'en véhicule de tourisme (VT) dans la tranche 45-64 ans.

Facteurs identifiés pour les présumés responsables (PR) d'accidents mortels, selon le sexe (2019-2021).

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	27	1	28
Alcool	21	1	22
Alcool et stupéfiants	7	4	11
Téléphone – inattention	9	4	13
Changement de file	2	0	2
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	4	0	4
Malaise	2	1	3
Eblouissement	2	1	3
Médicaments	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Priorité	2	3	5
Somnolence - fatigue	0	1	1
Stupéfiants	1	0	1
Autre cause	3	0	3
Cause indéterminée	4	3	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	58	11	69

Une vitesse excessive ou inadaptée (dans 40 % des cas), la consommation d'alcool (dans 32 % des cas) associée à la prise de stupéfiants (dans 16 % des cas) sont les principales causes d'accidents mortels.

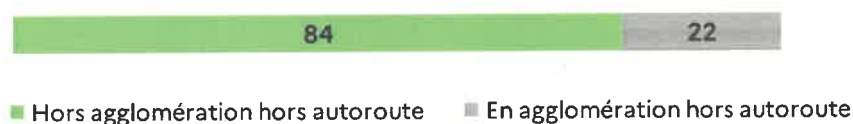
Les 18-24 ans représentent 30 % des PR pour le facteur « vitesse ».

Pour le facteur alcool, ce sont les 25-44 ans qui sont le plus représentés (46%).

2.2.2. Données hors et en agglomération :

- **Nombre des tués hors aggro/en aggro (2017-2021)**

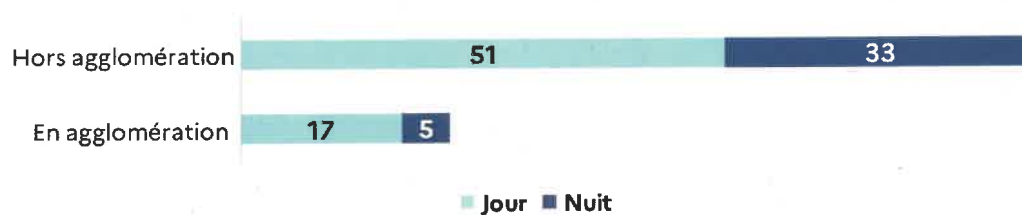
Nombre de tués selon le milieu



79 % des tués le sont hors agglomération.

- **Répartition des tués selon le jour ou la nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)**

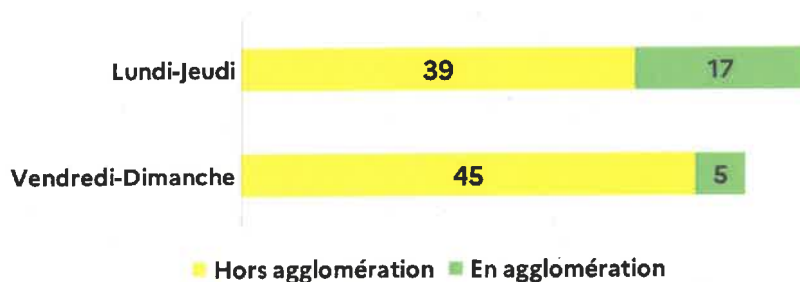
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



61 % des tués hors agglomération et 77 % en agglomération le sont de jour.

- **Nombre de tués selon période : semaine/week-end (2017-2021)**

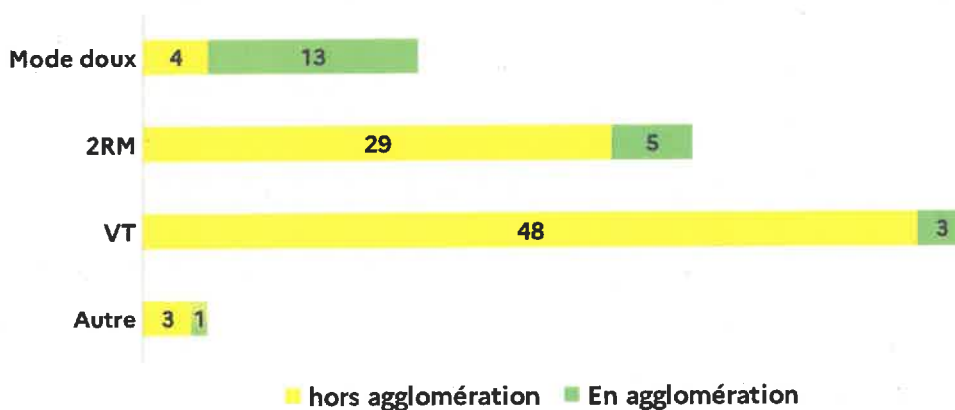
jeudi intègre vendredi jusqu'à 18 h vendredi = vendredi après 18 h



Le week-end (du vendredi 18 h au dimanche minuit) enregistre 53,5 % des tués hors agglomération et 23 % des tués en agglomération.

- **Nombre de tués en mode doux (piétons, vélo, EDPm) ; 2RM (cyclomoteur et moto) ; VT et autres modes (PL-TC) selon les 2 milieux (2017-2021)**

Nombre de tués par mode 2017-2021



EDPm = engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, overboard, gyropode...)

2RM = deux-roues motorisés

VT = véhicule de tourisme

PL = poids lourd

TC = transport en commun

76,5 % des tués en « mode doux » le sont en agglomération alors que les autres catégories d'usagers le sont principalement hors agglomération.

- Typologie des accidents hors agglomération – HA (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT *	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	12	24	120	239	12	10	0	13	430
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	1	0	1	0	0	0	0	3
Vélo	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3
Cyclo	2	1	0	2	2	0	0	0	0	7
Moto	0	0	3	14	3	0	0	0	0	20
VL	9	22	23	85	268	5	3	0	4	419
VU	2	2	2	7	24	6	1	0	1	45
PL	1	0	0	4	26	4	1	0	0	36
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	1	0	2	5	4	0	0	0	0	12
MULTICOLLISION	3	2	1	26	72	3	3	0	0	110
TOTAL	19	42	58	263	640	30	18	0	18	1088
Part de victimes	2%	4%	5%	24%	59%	3%	2%	0%	2%	100,00%

Près de 40 % des accidents le sont sans tiers.

59 % des victimes émanent d'un accident impliquant un véhicule de tourisme(VT), 24 % une moto.

- Typologie des accidents en agglomération – EA (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT *	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	17	20	25	70	2	1	0	2	137
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Vélo	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
Cyclo	3	0	3	0	1	0	0	0	0	7
Moto	2	1	0	2	2	0	0	0	0	7
VL	94	46	49	59	79	3	0	0	2	332
VU	10	4	8	7	6	3	1	0	0	39
PL	3	2	0	1	5	2	1	0	0	14
TC	1	1	0	1	0	0	0	0	0	3
Autre	4	0	1	0	0	0	0	0	0	5
MULTICOLLISION	3	4	2	7	27	5	1	1	0	80
TOTAL	120	76	83	104	192	15	4	1	4	699
Part de victimes	20%	13%	14%	17%	32%	3%	1%	0%	1%	100,00%

Près de 23 % des accidents le sont sans tiers.

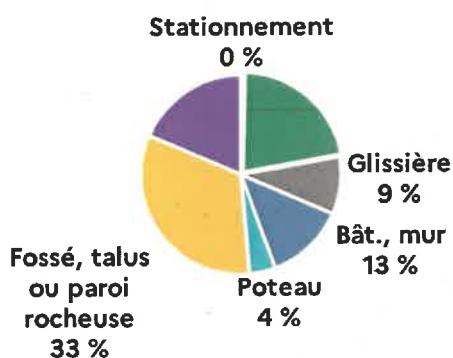
20 % des victimes sont des piétons lors d'une collision avec un VT.

64 % des victimes sont des usagers « vulnérables »(piéton, vélo, 2RM).

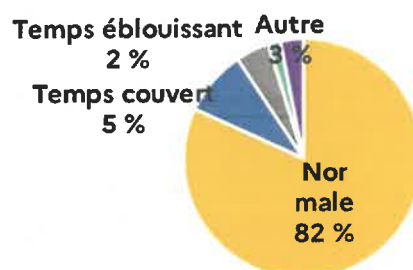
- Focus sur les accidents hors agglomération (HA)

victime = blessée ou tuée

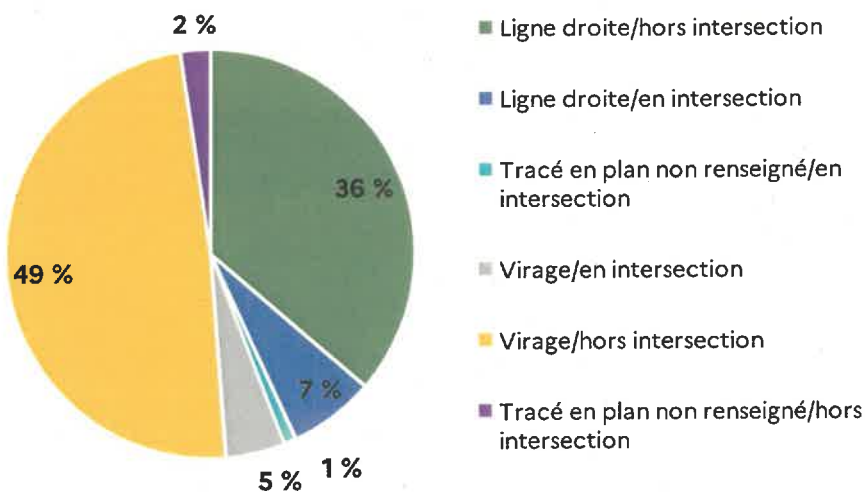
Répartition des victimes impliquées seules dans un accident et ayant heurté un obstacle fixe HA (2017-2021)



Répartition des accidents HA selon les conditions atmosphériques (2017-2021)



Répartition des victimes HA selon profil de la route (2017-2021)



Environ 30 % des accidents HA se produisent avec un seul usager impliqué.

82 % des accidents corporels ont lieu dans des conditions atmosphériques normales et moins de 9 % par temps de pluie.

87 % des victimes le sont hors intersection et 43 % en ligne droite.

3. Évaluation du DGO 2018-2022/retour d'expérience :

Au regard de la situation du département et compte-tenu de l'accidentalité locale, les enjeux retenus pour le département de l'Ardèche étaient les suivants (sans ordre de priorité) :

Enjeux imposés :

- **le risque routier professionnel,**
- **la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants),**
- **les jeunes,**
- **les seniors.**

Enjeux locaux retenus (facultatifs) :

- **la vitesse,**
- **les deux-roues motorisés (2RM).**

Bilan sur les orientations d'actions :

✓ **amélioration de la connaissance :**

Des documents de synthèse sont disponibles sur le site de la préfecture : bilans annuels et baromètres mensuels pour l'année en cours.

Le Conseil départemental (CD) est en accès sur le logiciel TRAxY pour les données sur l'accidentologie, avec possibilités de corrections.

Les réunions semestrielles avec présence du SDIS et du CD n'ont pas été pérennisées, leur organisation s'avérant difficile.

✓ **Infrastructures :**

Les gestionnaires de voiries ont poursuivi et amplifié leur travail de sécurisation des routes : aménagements de sites « accidentogènes » (démarche SURE), doublement de glissières pour les deux-roues motorisés (2RM) par le CD, développement de voies vertes – véloroutes – pistes, bandes et surlargeurs cyclables pour les mobilités douces (vélo notamment).

✓ **Contrôles-sanctions :**

Les Forces de la sécurité intérieure (FSI), en application de la LOPPSI (Loi d'Orientation et de Programmation de la Sécurité Intérieure) ont multiplié les contrôles avec immobilisation des véhicules : les dépistages d'alcoolémie sont restés à un niveau élevé, les dépistages de stupéfiants ont été multipliés par 2,5, les contrôles de vitesse soutenus.

Le parc radar ne s'est pas développé. Suite au mouvement des « gilets jaunes » fin 2018 – début 2019, de nombreux équipements ont été détruits. La remise en état du parc étant devenue prioritaire, les projets d'itinéraires et les nouvelles installations ont été mis en attente. Les équipements « tourelles » prévus en remplacement n'ont d'ailleurs pas pu être installés sur certains sites du fait des contraintes techniques. Ce n'est que courant 2022 qu'a pu être relancé le processus de déploiement des itinéraires et contrôles automatisés.

✓ **Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :**

Remarques : Les contraintes en lien avec la gestion de la crise sanitaire ont très fortement impacté la tenue d'actions de sécurité routière durant toute l'année 2020 et une partie de l'année 2021, la plupart ayant été annulées ou reportées. Le manque d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) sur notre département limite par ailleurs la capacité à organiser des actions en régie.

➤ Enjeu « risque routier professionnel (RRP) »

Des contacts ont été pris avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) mais n'ont pour l'instant pas débouché sur du concret.

Des actions ont été réalisées en entreprises par des partenaires PDASR avec une mobilisation accentuée de la coordination sur l'année 2022.

Il est à noter une difficulté à faire signer la charte nationale d'engagement par des entreprises locales qui sont intégrées dans de grands groupes et dont les engagements et la communication sont du ressort national, voire international.

Des actions ont été réalisées auprès des personnels Préfecture/Directions départementales interministérielles (DDI) lors de la semaine de la sécurité routière par la coordination.

➤ Enjeu « alcool et stupéfiants »

Un partenariat durable par mise à disposition de matériel a été noué avec une structure (CSAPA) spécialisée dans la prévention des addictions et qui intervient toute l'année en établissements scolaires, auprès d'associations et organismes sociaux.

Des conseils de « bonne pratique » sont proposés aux élus, organisateurs d'événements festifs et des actions SAM poursuivies (par IREPS).

Des actions de sensibilisation sont menées envers les infractionnistes routiers en collaboration avec les instances judiciaires par le Comité Départemental de la Prévention Routière de l'Ardèche (CDPR07).

Les forces de l'ordre, en complément des contrôles routiers permanents effectués, mènent également des opérations de prévention, avec distribution d'éthylotests aux usagers (notamment en période estivale et fêtes de fin d'année).

Diffusion de spots radio sur cette thématique.

➤ Enjeu « jeunes »

Sur cet enjeu, de nombreuses actions sont menées par une grande diversité d'intervenants, souvent en partenariat avec des personnels de l'Éducation nationale (EN), qui sont eux-mêmes parfois porteurs de projets.

Certains projets sont réalisés sur tout ou partie d'une période scolaire, nécessitant une organisation importante par la répétition d'interventions, le nombre d'intervenants ou de structures à mobiliser....

On peut citer :

- la 1ère approche pour les plus jeunes avec le permis « piéton »,
- pour la pratique du vélo les pistes d'éducation routière animées par le CDPR07, la préparation au voyage itinérant par l'USEP,
- des formations « savoir sortir d'un bus », y compris en cas d'urgence,
- la préparation aux ASSR 1 et 2 (Prévention Maif),
- la tenue d'une radio en milieu scolaire où des jeunes participent chaque année à des productions sur des thématiques sécurité routière avec diffusion sur les ondes (INFO-RC sur le secteur d'Aubenas),
- une action avec tous les établissements scolaires d'une commune (Le Pouzin) organisée par son centre socio-culturel et impliquant d'autres associations locales,
- des journées de Prévention dans des lycées du secteur d'Aubenas organisées par la Sécurité Publique,
- et bien d'autres.....

À noter sur ces différentes actions la présence répétée des forces de la sécurité intérieure (FSI : gendarmes, policiers nationaux et municipaux).

L'idée de favoriser et promouvoir des actions organisées par des jeunes n'a que très peu pu être mise en œuvre.

Du matériel peut être mis à disposition mais cela nécessite une logistique lourde et contraignante, ayant limité cette pratique.

L'utilisation des réseaux sociaux et sites internet pour diffuser des messages de prévention reste une piste à explorer.

➤ Enjeu « seniors »

C'est essentiellement le CDPR07 qui a mené des actions (remise à niveau code de la route dans des établissements d'accueil et auprès d'adhérents de la MSA).

Tenue d'un stand par la coordination à une journée « seniors » organisée par une communauté d'agglomération.

Campagne avec message sur sacs à pain sur « santé et conduite ».

Il n'est pas aisé de trouver un moyen de toucher cette catégorie d'usagers. De plus, la crise sanitaire et ses contraintes a très fortement limité les possibilités de traiter cette thématique.

➤ Enjeu « deux-roues motorisé (2RM) »

l'amicale de l'EDSR (Escadron Départemental de Sécurité Routière) reste un acteur majeur sur notre département quant à la tenue d'actions sur cette thématique :

- organisation de journées trajectoires de sécurité,
- reprise de guidon,
- opération « village de la sécurité routière » à destination des plus jeunes avec présence de la piste moto « CRS/Prévention Attitude »...

La décision du commandement régional d'exclure la possibilité de participation de gendarmes en tenue, pour animer des « plateaux » dans un premier temps, puis en circulation, a créé une difficulté pour le maintien de ces journées trajectoires (moins d'encadrants et donc moins de participants possibles).

Les chargés de mission 2RM ont largement collaboré à toutes ces actions, participant également à des interventions en entreprise et établissements scolaires, notamment pour la mise en œuvre du simulateur 2RM.

La sécurité publique a également organisé des actions de sensibilisation.

La FPMC 26-07 est intervenue dans des établissements scolaires.

Mise en place d'une campagne de sensibilisation sur l'importance du port des équipements et la promotion du gilet airbag, avec des messages sur sets de table dans des restaurants « accueil motard ».

Parution d'articles, dossiers dans la presse locale par l'EDSR.

L'action « motard d'un jour » pour sensibiliser les élus et gestionnaires de voirie n'a pas été renouvelée (faute de trouver des motos, pouvant prendre des passagers, en nombre suffisant et des questions de responsabilité et assurance).

➤ Enjeu « vitesse »

Cet enjeu est très souvent traité de façon transversale lors des actions sur les autres thématiques.

On peut y rajouter :

- des actions au tribunal auprès des conducteurs infractionnistes,
- des spots radios durant la période estivale,
- la tenue d'un stand sur rallye par un partenaire.

La coordination offre également aux collectivités (mairies) la possibilité d'effectuer des mesures de vitesse à des endroits signalés comme dangereux eu égard aux vitesses pratiquées et tester l'intérêt éventuel d'installation d'un radar pédagogique.

L'aspect contrôle-sanction est évidemment primordial dans cette thématique (voir ce volet précédemment traité).

4. Enjeux et orientations pour 2023-2027 :

Quatre principaux enjeux doivent être **obligatoirement** présents :

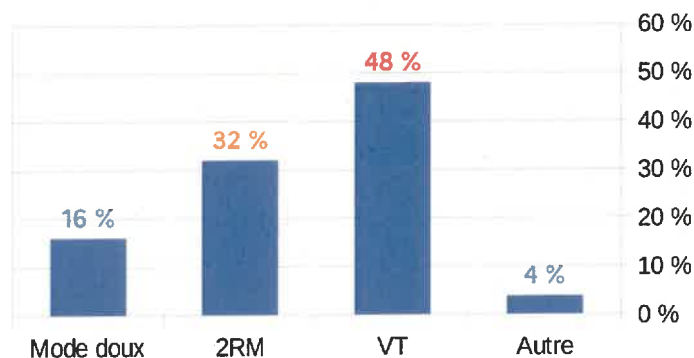
- **Les deux-roues motorisés,**
- **les conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non respects des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement),
- **les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) et marche,
- **le risque routier professionnel.**

Peuvent se rajouter 2 enjeux locaux au maximum, dès lors que les diagnostics territoriaux en révèlent la particularité.

4.1. Mise en adéquation des enjeux nationaux et locaux :

4.1.1. Enjeu « deux-roues motorisés ».

Rappel du pourcentage de tués (2017-2021) selon le mode de déplacement



Nombre de victimes HA en 2RM

Année	Victimes
2017	74
2018	60
2019	61
2020	49
2021	75

Evolution du nombre de victimes entre 2019 et 2021 : **+23 %**

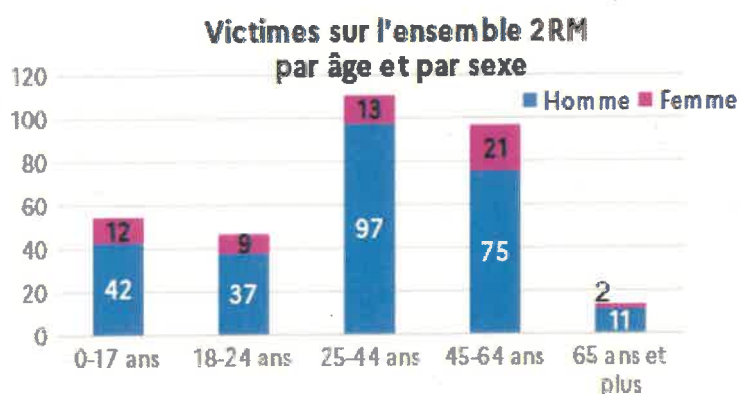
Nombre de victimes EA en 2RM

Année	Victimes
2017	37
2018	26
2019	41
2020	30
2021	53

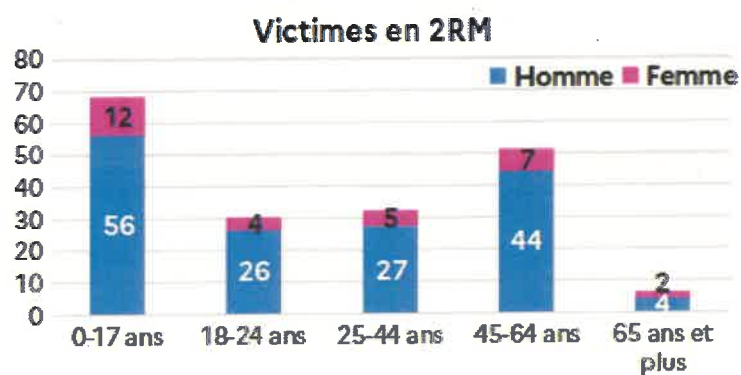
Evolution du nombre de victimes entre 2019 et 2021 : **+29 %**

HA : Hors Agglomération – EA : En Agglomération

Cyclomoteurs et motocyclistes victimes selon l'âge et le sexe HA (2017-2021)



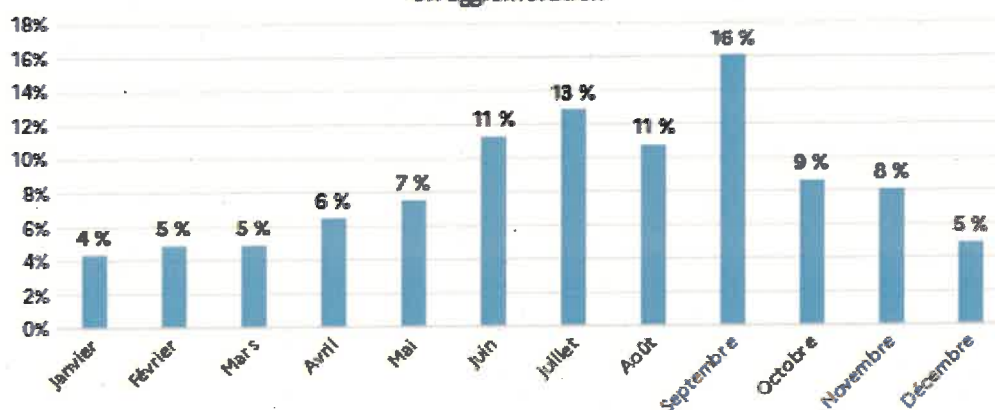
Victimes Cyclo, moto selon l'âge, le sexe EA (2017-2021)



Répartition des victimes 2RM selon le mois
hors agglomération entre 2017 et 2021



Répartition des victimes 2RM selon le mois
en agglomération



Commentaire :

Les 2 roues-motorisés représentent **32 % des tués** en Ardèche sur la période 2017-2021, chiffre supérieur d'environ 10 % de celui au niveau national (il conviendrait de rapporter ce chiffre à la part dans la circulation, donnée malheureusement inconnue).

On enregistre une augmentation du nombre de victimes entre 2019 et 2021, tant hors qu'en agglomération.

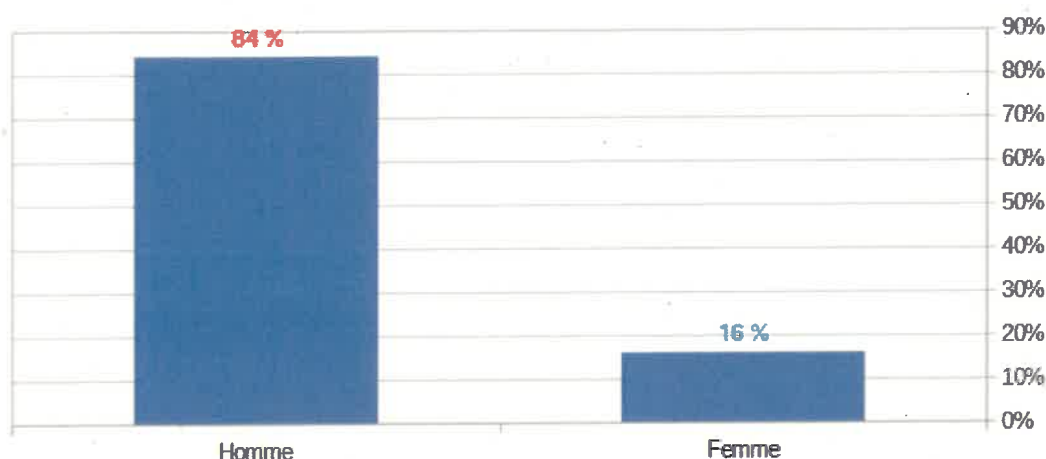
La majorité des victimes (des hommes principalement) est âgée de 25 à 64 ans hors agglomération (→moto) et de 0 à 17 ans en agglomération (→cyclomoteur).

La saisonnalité du nombre de victimes (mai à octobre) est beaucoup plus marquée hors agglomération, confirmant l'utilisation très « loisir » de la moto.

Cet enjeu reste donc majeur sur notre département.

4.1.2. Enjeu «conduites à risques ».

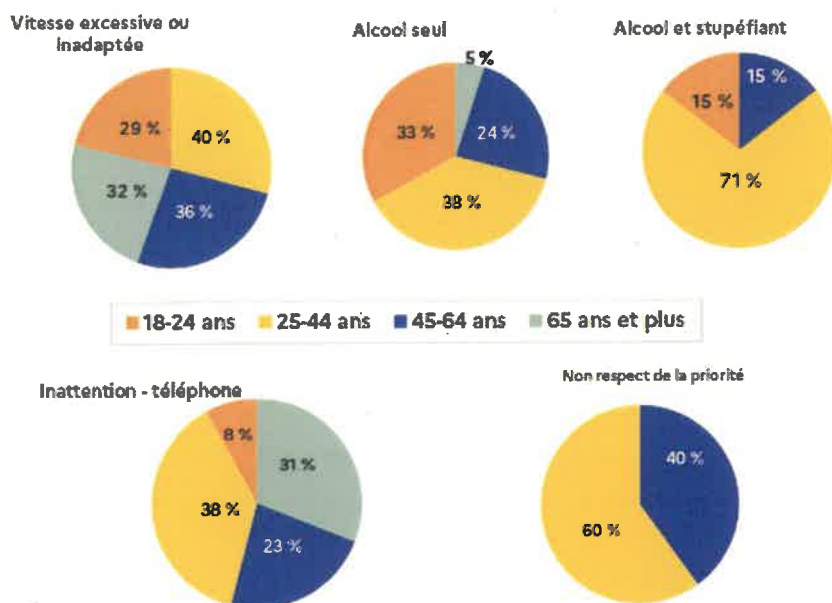
Présumés responsables (2019-2021) selon le sexe (en%)



Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels selon le sexe (2019-2021)

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	27	1	28
Alcool	21	1	22
Alcool et stupéfiants	7	4	11
Téléphone – inattention	9	4	13
Changement de file	2	0	2
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	4	0	4
Malaise	2	1	3
Eblouissement	2	1	3
Médicaments	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Priorité	2	3	5
Somnolence - fatigue	0	1	1
Stupéfiants	1	0	1
Autre cause	3	0	3
Cause indéterminée	4	3	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	58	11	69

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse (28 accidents dont le facteur est identifié en tant que tel) , alcool seul (21 accidents), alcool et stupéfiant (7 accidents), inattention – téléphone (13 accidents), priorité (5 accidents).



Commentaire (période de référence 2019-2021) :

84 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels (AM) sont des hommes.

Les principaux facteurs pour les PR d'AM sont :

- une **vitesse excessive ou inadaptée** dans 40 % des cas,
- une **consommation d'alcool** dans presque 32 %,
- une **consommation d'alcool et de stupéfiants** dans presque 16 %,
- l'**inattention ou l'utilisation d'un distracteur** (téléphone) dans presque 19 %,
- un **comportement dangereux** (dépassement, distances de sécurité...), le **non-respect des règles de circulation** dans presque 19 %.

Chez les présumés responsables :

- le problème vitesse est présent dans toutes les tranches d'âge,
- le problème alcool n'est que très peu identifié chez les 65 ans et plus et l'association alcool + stupéfiants concerne à plus de 70 % les 25-44 ans,
- les 18-24 ans ne sont présents que dans 8 % des cas pour le facteur inattention (téléphone),
- le non-respect des priorités concerne essentiellement les 25 – 64 ans.

4.1.3. Enjeu « nouveaux modes de mobilité dite « douce » comprenant les déplacements à vélo, EDP(m) et piétons ».

Nombre de victimes en mode doux HA

Année	Victimes
2017	13
2018	13
2019	7
2020	8
2021	20

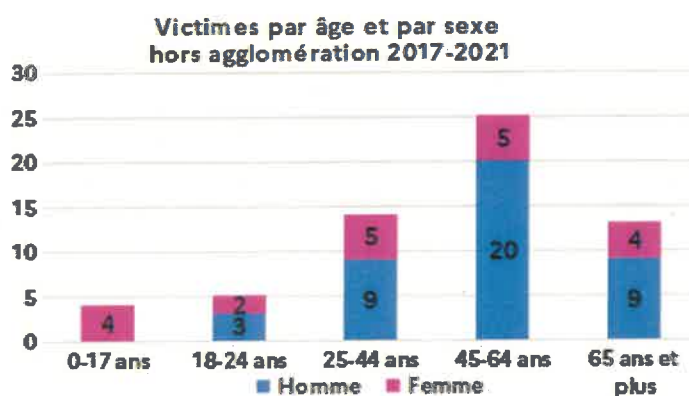
Nombre de victimes en mode doux EA

Année	Victimes
2017	41
2018	25
2019	54
2020	32
2021	44

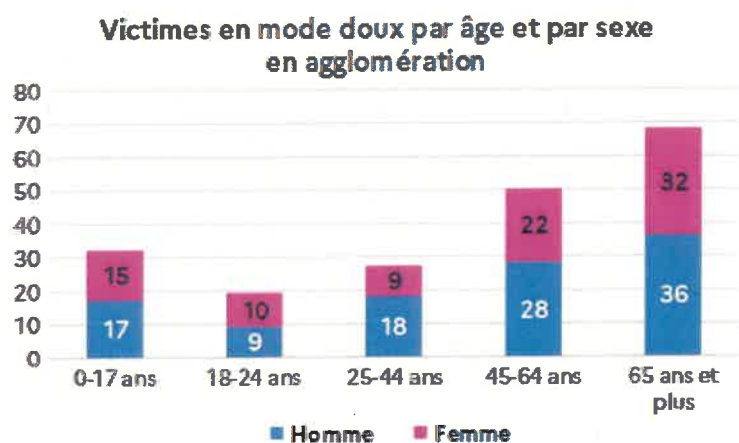
Evolution du nombre de victimes entre 2019 et 2021 : **+186 %**

Evolution du nombre de victimes entre 2019 et 2021 : **-19 %**

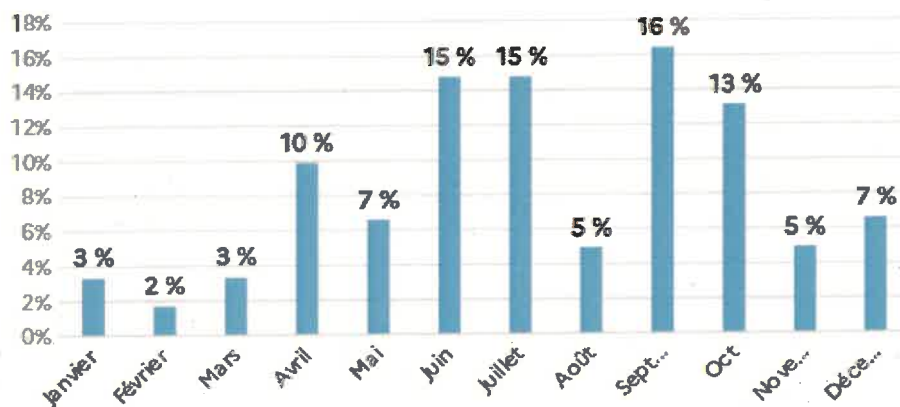
Victimes **HA** se déplaçant à pied, en vélo ou EDP -M ou SM, selon l'âge et le sexe



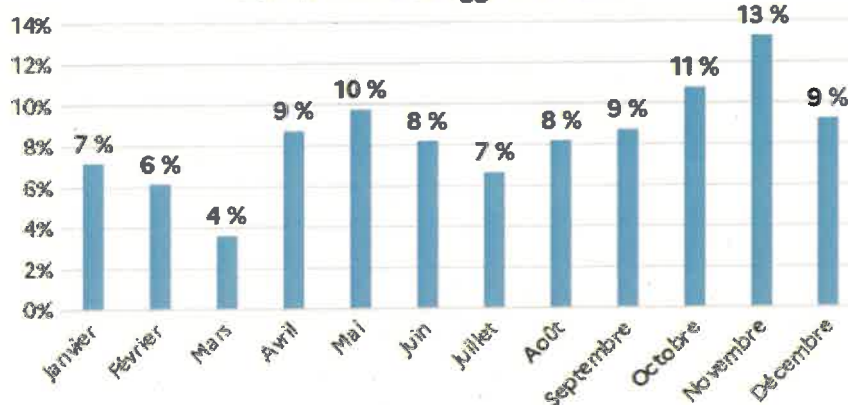
Victimes **EA** se déplaçant à pied, en vélo ou EDP -M ou SM, selon l'âge et le sexe



**Répartition des victimes en mode doux
selon le mois HA**



**Répartition des victimes en mode doux
selon le mois en agglomération**



Commentaire :

Le nombre de victimes est trois fois plus important en agglomération (EA).

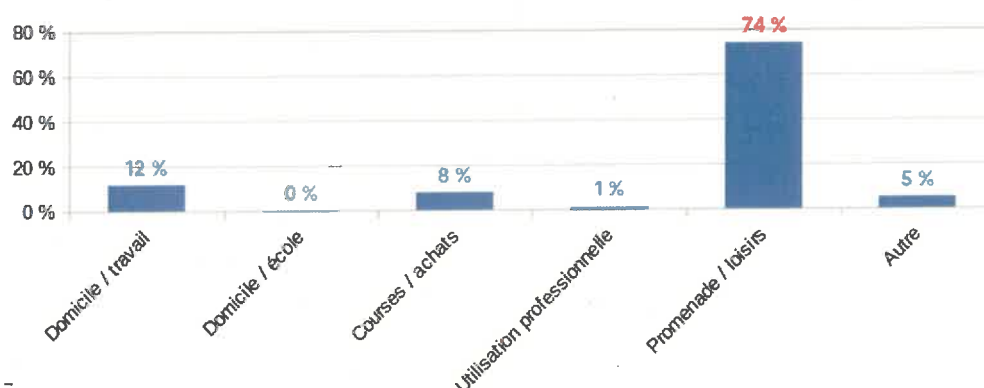
Hors agglomération (HA), les 2/3 des victimes sont des hommes et 72 % des victimes ont entre 18 et 64 ans (dont 41 % de 45-64ans).

En agglomération, 42 % des victimes sont des femmes, 17 % des victimes sont dans la tranche d'âge 0-17 ans et 36 % ont 65 ans et plus.

La saisonnalité du nombre de victimes (avril à octobre) est très marquée HA, peu évidente EA si ce n'est sur les trois 1^{ers} mois de l'année.

4.1.4. Enjeu « risque routier professionnel ».

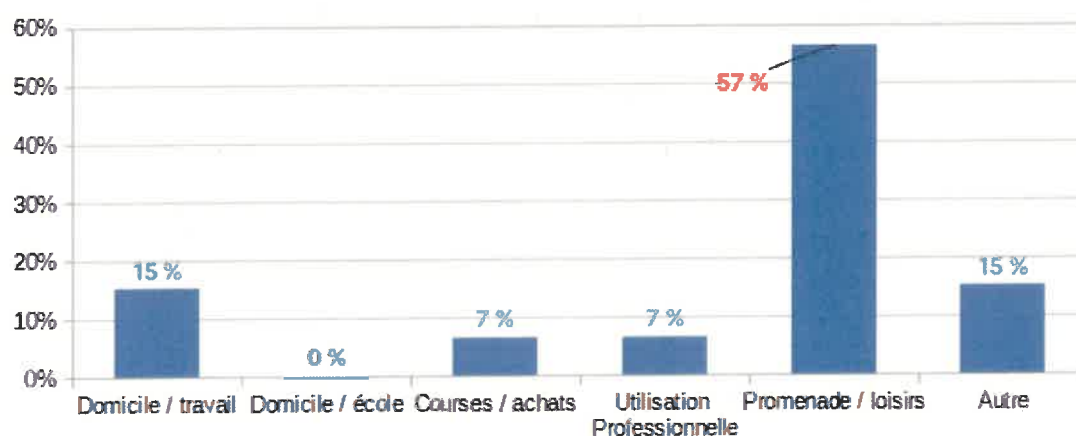
Tués (2017-2021) selon le type de trajet (en pourcentage)



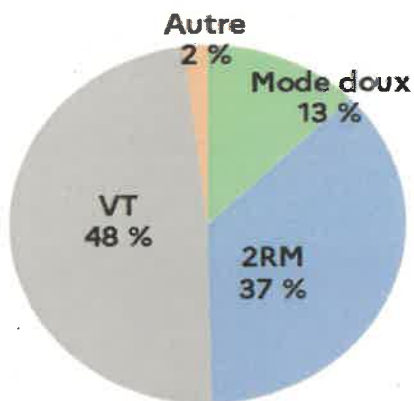
Répartition des victimes selon leur mode de déplacement pour les trajets domicile-travail ou utilisations professionnelles (2017 - 2021)

	Domicile / travail	Utilisation professionnelle	Totale	Domicile / Travail	Utilisation professionnelle
Piéton	9	3	12	6 %	4 %
EDP-m	2		2	1 %	0 %
Vélo	9	1	10	6 %	1 %
Cydo	15	1	16	10 %	1 %
Moto légère	12	2	14	8 %	3 %
Moto lourde	31	4	35	20 %	6 %
VT	76	21	97	48 %	30 %
VU	2	16	18	1 %	23 %
PL	1	20	21	1 %	29 %
TC		1	1	0 %	1 %
Autres	0	0	0	0 %	0 %
NC	0	0	0	0 %	0 %
Total	157	69	226	100 %	100 %

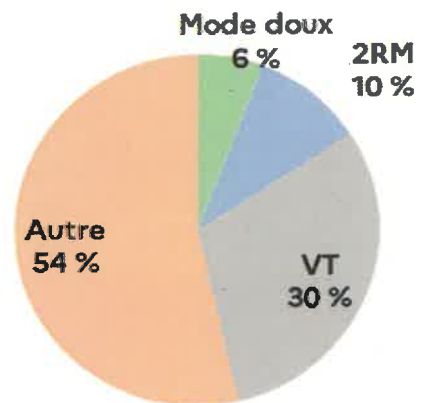
Pourcentage de présumés responsables (2019-2021) selon le type de trajet



Répartition des victimes (tués et blessés) en **trajet domicile-travail** selon le mode de déplacement (2017-2021)



Répartition des victimes (tués et blessés) en **trajet professionnel** selon le mode de déplacement (2017-2021).



Commentaire :

12 % des tués l'ont été dans un trajet domicile-travail, 1 % dans un trajet professionnel.

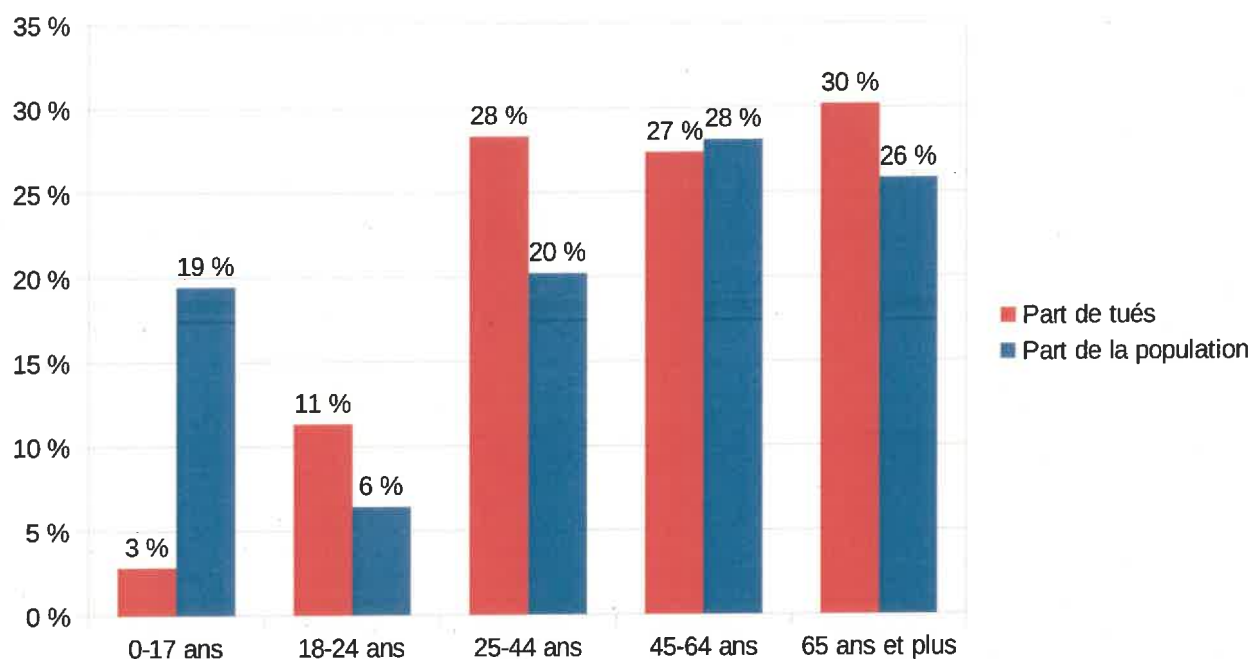
Parmi les présumés responsables, 15 % étaient sur un trajet domicile-travail, 7 % dans une utilisation professionnelle soit 22 % dans un déplacement lié au travail.

Concernant les déplacements domicile-travail, près de la moitié des victimes (48 %) l'ont été dans un véhicule de tourisme (VT), 28 % sur une moto lourde ou légère, 10 % sur un cyclomoteur.

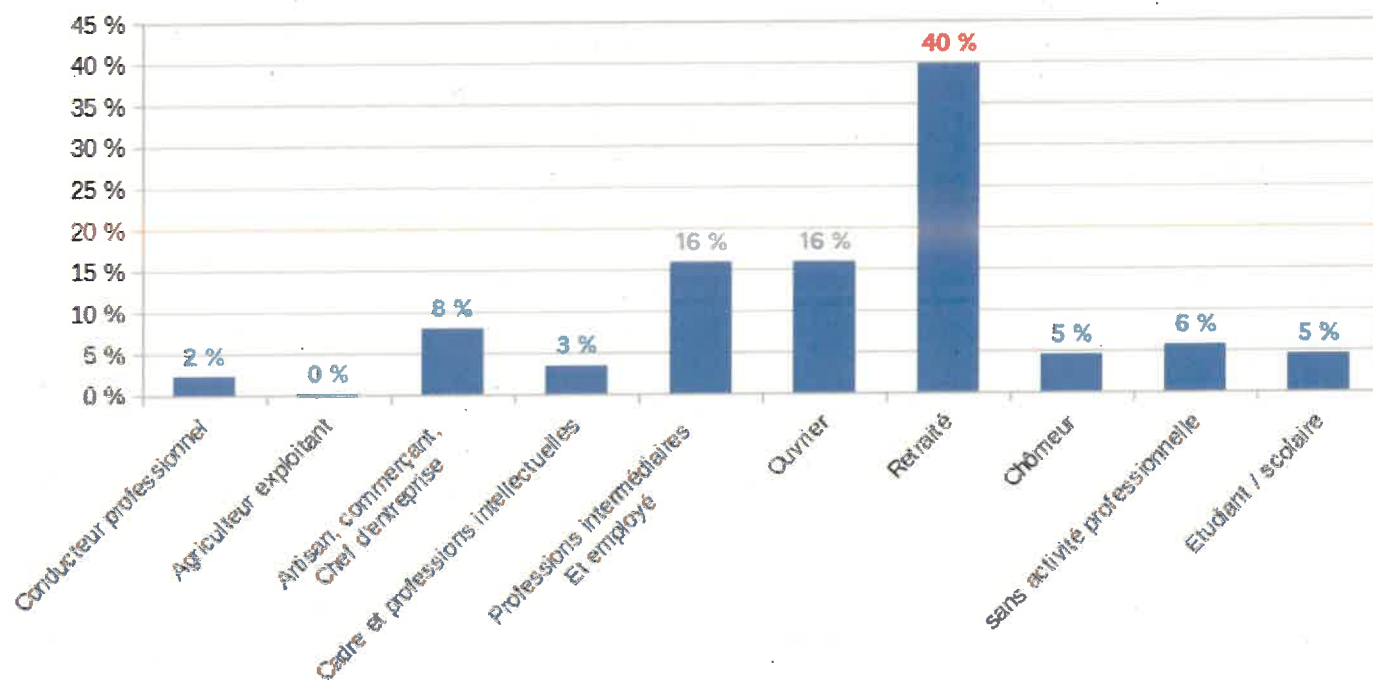
L'utilisation du vélo n'est présent que pour 6 % des victimes.

En utilisation professionnelle, 52 % des victimes l'ont été dans un véhicule utilitaire (VU) ou un poids lourds (PL).

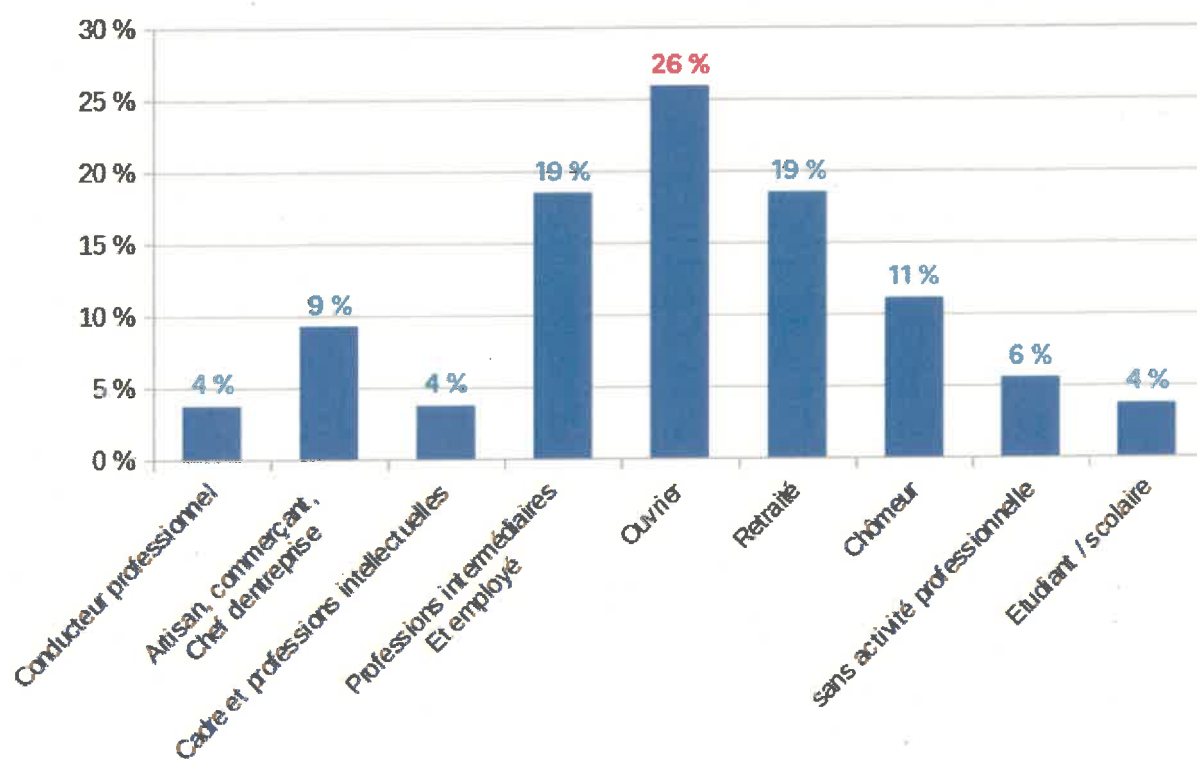
4.1.5. Enjeu local « seniors ».



pourcentage de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle(CSP)



pourcentage de **présûmés responsables** des accidents selon la CSP (2019-2021)



Commentaire :

Sur le département de l'Ardèche, les 65 ans et plus représentent 26 % de la population et 30 % des tués 2017-2021.

Les retraités représentent 40 % des tués et 19 % des présumés responsables.

4.2. Modalités et orientations d'actions :

4.2.1. Commun à tous les enjeux.

La communication sera utilisée tout au long de l'année afin de relayer les campagnes nationales et diffuser des messages/informations sur des thématiques ciblées.

Les moyens de communication utilisés pourront être :

- les réseaux sociaux, intra/extranet, e-mailing...,
- les médias (radios, presse écrite ou en ligne...),
- des supports divers : sacs à pain, à pharmacie, sets de table...,
- de l'affichage,
- une présence de la coordination(stand) sur des événements, foires, salons...,
- la mise à disposition de flyers, affiches, brochures et dépliants aux partenaires lors d'actions.

4.2.2. Enjeu « deux-roues motorisé (2RM) ».

➤ Orientations d'action(s)/public visé :

Effectuer des rappels sur les équipements obligatoires pour circuler sur un cyclomoteur sont nécessaires, notamment auprès des jeunes,

Modifier les comportements sera également un objectif prioritaire, afin d'éviter les prises de risques,

Il sera également recherché d'augmenter la prise en compte de la vulnérabilité des 2RM lors des aménagements routiers, notamment en agglomération, auprès des gestionnaires de voiries et élus (maires, communautés de communes...),

Les journées « trajectoires de sécurité » resteront le moyen privilégié afin de conforter les motards dans la maîtrise de leur véhicule. Avec le double objectif de capter un public plus jeune et de promouvoir le port du gilet airbag, un exemplaire de cet équipement de sécurité pourra être offert lors de chaque journée organisée, accompagné d'une forte médiatisation.

Pour les autres catégories d'usagers, le partage de la route devra être mis en exergue, en expliquant la spécificité des 2RM.

➤ **Contrôle/sanction :**

Ce volet restera très important sur cet enjeu, afin de lutter contre les conduites à risques : vitesse en premier lieu mais également consommation d'alcool et de stupéfiants.

Des actions ciblées dans le cadre de la sécurité estivale, correspondant de surcroît à une période importante de pratique de la moto, devront être poursuivies.

4.2.3. Enjeu « conduites à risques ».

➤ **Orientations d'action(s)/public visé :**

Il serait opportun de sensibiliser davantage les organisateurs de manifestations festives.

L'information dispensée auprès des jeunes devra être poursuivie, voire amplifiée.

Les actions préventives avec la participation des forces de l'ordre seront reconduites, notamment sur la période estivale et à l'approche des fêtes de fin d'année. La mise à disposition d'éthylotests reste une démarche bien perçue dans la lutte contre l'alcoolémie au volant.

➤ **Contrôle/sanction :**

Cette partie restera prépondérante sur cet enjeu. Avec l'application des sanctions prévues le cadre de la LOPPSI et une communication forte sur les interpellations quotidiennes effectuées par les forces de l'ordre, les auteurs de comportements dangereux (gros excès de vitesse, conduite sous l'emprise de stupéfiants ou en alcoolémie positive) continueront à être pourchassés.

4.2.4 Enjeu « mobilités douces ».

➤ **Orientations d'action(s)/public visé :**

Il peut être intéressant de cibler les actions « vélo » selon le type d'utilisation : loisir/sport ou utilitaire.

L'information faite aux usagers sur les règles de circulation (pour les engins de déplacements personnels motorisés (EDPm) notamment mais aussi les cyclistes), les évolutions du Code de la route et de la signalisation, devront être une préoccupation majeure lors des actions menées.

Les messages sur le port d'équipements de protection, non seulement ceux rendus obligatoires par la réglementation, mais aussi ceux vivement recommandés, devront être accentués.

De la même manière que pour la problématique 2RM, il faudra inciter à la mise en place d'aménagements routiers spécifiques et adaptés. À cet effet, par exemple, un rappel aux communes sur la neutralisation prévue à échéance 2026 des places de stationnement à l'amont des passages piétons sera effectuée.

La Direction des routes du Conseil Départemental mettra ses compétences à disposition des collectivités (édition par exemple d'un guide de la cyclabilité).

Pour les usagers piétons, l'accent devra être mis sur la nécessité de se rendre visible et lisible dans ses intentions, non seulement en cas de visibilité réduite et de nuit, mais avant toute traversée de chaussée (y compris sur un passage piéton).

➤ **Contrôle/sanction :**

Pour les EDPm, il est apparu approprié de privilégier dans un premier temps la diffusion d'informations sur les règles en lien avec son utilisation, l'aspect sanction en cas de non-respect venant seulement dans un second temps.

Pour les cyclistes, l'utilisation d'un éclairage et le port d'un vêtement haute visibilité seront particulièrement surveillés par les forces de l'ordre.

4.2.5 Enjeu « risque routier professionnel ».

➤ **Orientations d'action(s)/public visé :**

Certains secteurs d'activité où les salariés sont particulièrement exposés du fait de leurs déplacements dans le cadre de leur mission pourront être ciblés : BTP, structures d'aide à domicile.....

Un effort devra être porté sur la recherche de solutions afin d'entrer en contact avec les entreprises et autres structures.

➤ **Contrôle/sanction :**

Aucune action spécifique n'est prévue sur cet enjeu.

4.2.6 Enjeu local « seniors ».

➤ Orientations d'action(s) :

La demande reste importante sur des remises à niveau (Code de la route surtout) et les actions en ce sens seront poursuivies.

La pratique du vélo chez les + de 65 ans est à prendre en compte, son utilisation étant croissante chez les seniors avec l'assistance électrique.

L'information sur la forme physique nécessaire à la conduite d'un véhicule et les dangers/incompatibilités liés à la prise de médicaments doit être accentuée.

➤ Contrôle/sanction :

Ce volet sera traité dans le cadre des contrôles routiers réguliers.

Remarque sur le volet contrôle/sanction, tous enjeux:

Les actions régulières de contrôles seront poursuivies .

Une réflexion est en cours, en lien avec les services du procureur de la république, sur la possibilité d'organiser des actions en alternative à la sanction pour des infractions ciblées.

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

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le DGO a vocation à être décliné chaque année dans le cadre du PDASR.

Certains partenaires (publics, associatifs ou privés) proposent régulièrement des projets dans le cadre du PDASR.

D'autres peuvent par contre peut-être être sollicités, soit pour organiser/participer à des actions, soit pour servir de « relais » dans la recherche de nouveaux partenariats et propositions d'actions.

L'Éducation Routière, avec la mise à disposition possible d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière pour participer à des actions, est une ressource précieuse de par la diversité et la qualité de ses compétences.

Une liste, non exhaustive et ayant vocation à être enrichie, a donc été établie.

Répertoire des partenaires coutumiers ou potentiels par enjeu.

ENJEU	PARTENAIRES Coutumiers ou potentiels
<u>2 ROUES-MOTORISÉ</u>	Amicale EDSR FFMC 26-07 Education Nationale (EN) Prévention Maif Conseil Départemental (CD) FSI (GN-DDSP-PM) Macif
<u>CONDUITES A RISQUES</u>	CSAPA IREPS EN FSI
<u>MOBILITÉS DOUCES</u>	CDPR 07 (Prévention Routière) USEP Mobilité 26-07 EN CD Missions locales Référénts communaux SR FSI Centres socio-culturels
<u>RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL</u>	Amicale EDSR Chambres consulaires Associations/groupements d'entreprises CARSAT/DREETS.....
<u>SENIORS</u>	CDPR 07 Mobilité 26-07 ECTI 07-26

La coordination doit également essayer d'augmenter sa capacité à organiser des actions en propre ou du moins à pouvoir répondre à toute sollicitation, la condition pour y parvenir étant d'augmenter son vivier d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

5.2 Suivi de l'accidentalité du département.

L'observatoire poursuivra son effort de fiabilisation des données, condition nécessaire pour pouvoir obtenir des indicateurs exploitables.

5.3 Modalités de suivi du DGO.

Chaque année, à l'occasion du bilan du PDASR, sera effectué la mise en regard entre les objectifs recherchés pour l'année écoulée et le traitement des enjeux définis.

Pour chaque enjeu, devront être analysées les éventuelles difficultés dans la mise en œuvre d'actions et le cas échéant, si celles-ci sont liées à des facteurs ponctuels ou risquant de se répéter.

Dans le même ordre d'idée, il sera important de faire le point sur la participation espérée ou effective des partenaires, afin de déterminer en cas de mise en retrait d'une structure, si cela est durable.

Un bilan à mi-parcours de la période couverte par le DGO avec les acteurs ayant participé à la réunion d'élaboration devra être effectué, afin de voir si des ajustements au DGO sont à apporter.

Le tableau récapitulatif (annexe 2) par enjeux des modalités/orientations d'actions et partenaires pourra également servir de trame afin d'effectuer le suivi du DGO.

A Privas, le 23 mars 2023.

Le Préfet,

Thierry DEVIMEUX.

Le Président du Conseil Départemental,

Olivier AMRANE.

Le Procureur de la République,

Cécile DEPRADE.

Annexe 1

Synthèse / Chiffres importants accidentalité Ardèche.

Les principales conclusions du diagnostic territorial sont résumées dans le tableau suivant :

Thème	Chiffres importants
Les victimes	Baisse générale de la mortalité depuis 2010 Sauf en 2011 (augmentation de 40 % des tués par rapport à 2010) et 2019 (augmentation du nombre de tués par rapport à 2010 de 33 %)
	106 tués entre 2017 et 2021
	La moyenne de 21 tués par an pour le département de l'Ardèche est inférieure à celle de la France métropolitaine (32 morts)
	Les 25-44 ans représentent 28 % des tués et constituent 20 % de la population du département en 2021.
Les présumés responsables (PR)	69 PR d'accidents mortels identifiés entre 2019 et 2021
	Parmi les PR hommes, les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée » et « alcool et stupéfiants » sont les principales causes des accidents mortels, avec respectivement 47 % et 48 % des facteurs d'accidents mortels
	Pour le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » les 18-24 ans représentent la majorité des PR avec 30 %.
	Pour le facteur « alcool seul » les 25-44 ans représentent la majorité des PR avec plus de 46 %.
Risque routier professionnel	25 personnes ont été tuées dans un accident <u>impliquant</u> un usager en domicile-travail ou trajet professionnel entre 2017 et 2021.
	10 personnes avec un motif domicile-travail ou trajet professionnel ont été tuées entre 2017 et 2021
Réseau routier	84 personnes ont été tuées hors agglomération entre 2017 et 2021 (soit 80 % des tués)

Accidents hors agglomération (HA)	La majorité des victimes en modes doux hors agglomération sont des hommes ayant entre 45 et 64 ans avec 66 tués (soit 47 % des morts)
	On observe une augmentation de 186 % des victimes modes doux hors agglomération entre 2019 et 2021 (de 7 victimes à 20).
	30 % des victimes 2RM hors agglomération sont des hommes ayant entre 25 et 44 ans et 18 % des victimes 2RM hors agglomération sont des femmes toute classe d'âge confondue ; 82 % du total des victimes 2RM HA sont des hommes.
	Parmi les victimes 87 % sont blessés ou tués hors intersection et 43 % sont blessés ou tués en ligne droite
	82 % des accidents corporels ont lieu avec des conditions atmosphériques normales et moins de 9 % ont lieu avec de la pluie
Accidents en agglomération	La majorité des victimes modes doux en agglomération sont les 65 ans et plus masculins , avec 40 % des victimes
	On observe une diminution de 19 % des victimes modes doux entre 2019 et 2021 en agglomération
	Les 45 – 64 ans représentent 27 % des victimes 2RM, alors que les 0-17 ans représentent 36 % des victimes
	Le nombre de victimes en 2RM entre 2019 et 2021 en agglomération a augmenté de 29 %
	30 % des accidents en agglomération ont lieu en intersection
	Les victimes en intersection : 23 % en giratoire, 17 % sur une priorité à droite, 18 % sur une route prioritaire.

Annexe 2 – Tableau récapitulatif par enjeux modalités/orientations d'actions et partenaires

ENJEU	MODALITES D'ACTION(S) - Communication (com) - Sensibilisation/prévention (prev) - Contrôle/sanction (c/s)	PUBLIC(S) VISE(S) Classes d'âge/entité/formes de mobilité et ORIENTATIONS D'ACTION(S)	PARTENAIRES Coutumiers ou potentiels
2 ROUES MOTORISÉ	COM PREV C/S	Usagers autres que 2RM : prôner partage de la route Cyclomoteurs : Jeunes → équipements obligatoires Motards : équipements notamment gilet airbag Maîtrise du véhicule → journées « trajectoires » Agir sur les comportements (prise de risque). Prise en compte dans aménagements routiers, notamment en agglomération → communication auprès maires, com-com... intervention SR lors des webinaires mensuels avec SG préfecture	Amicale EDSR FFMC 26-07 Education Nationale (EN) Prévention Maif Conseil Départemental (CD) FSI (GN-DDSP-PM) Macif
CONDUITES A RISQUES	COM PREV C/S	sensibiliser les organisateurs de manifestations festives Informers notamment auprès des jeunes Continuer actions préventives avec mise à disposition éthylotests (avec FSI)	CSAPA IREPS EN FSI
MOBILITÉS DOUCES	COM PREV C/S	cibler actions vélo selon utilisation : loisir/sport ou utilitaire Informers sur les règles de circulation : EDPm, vélo.... et les évolutions sur signalisation inciter/participer aménagements routiers adaptés Accentuer messages sur nécessité équipements	CDPR 07 (Prévention Routière) USEP Mobilité 26-07 EN CD Missions locales Référénts communaux SR FSI Centres socio-culturels
RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	PREV	ciblage de certains domaines d'activité : BTP, structures d'aide à domicile.....	amicale EDSR Chambres consulaires Associations/groupements d'entreprises CARSAT/DREETS.....
SENIORS	COM PREV	remises à niveau code de la route Pratique du vélo chez les + de 65 ans Compatibilité conduite si prise de médicaments et selon forme physique	CDPR 07 Mobilité 26-07 ECTI 07-26