



*La sécurité routière dans l'Eure*

# **Document Général d'Orientations 2018 - 2022**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



## PRÉFACE

La sécurité routière est une priorité dans le département de l'Eure.

En fixant pour objectif de passer sous le seuil des 2000 tués sur les routes d'ici à 2020, le gouvernement entend progresser en agissant sur les principales causes de la mortalité routière.

Cet objectif nécessite la mobilisation de l'ensemble des acteurs qui oeuvrent activement en faveur de la lutte contre l'insécurité routière : Etat, collectivités territoriales, associations

Le document général d'orientations (DGO) définit pour la période 2018-2022 les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département visant à réduire le nombre d'accidents.

Signature des partenaires :

Monsieur le Préfet

Madame le Procureur de la République  
près le Tribunal de Grande Instance

Monsieur le président du  
Conseil Départemental

Monsieur le président de l'Union des maires  
et des élus de l'Eure

## SOMMAIRE

I.Présentation du Document Général d'Orientations.....	5
1.Le contexte.....	5
2.Les objectifs du document général d'orientations.....	5
II.La démarche d'élaboration du Document Général d'Orientations.....	6
1.Réalisation d'un état des lieux de la période 2012-2016.....	6
2.Etude d'enjeux sur la période 2012-2016.....	6
3.Les orientations d'actions.....	7
III.L'accidentalité générale du département.....	8
1.Présentation du département de l'Eure.....	8
2.Caractéristiques générales d'accidentalité.....	11
a)Evolution des ATB (accidents, tués, blessés).....	11
b)Caractéristiques de l'accidentalité entre 2012 et 2016.....	12
IV.Les enjeux dans l'Eure.....	13
1.Le risque routier professionnel.....	13
2.Les addictions (alcool, stupéfiants).....	13
3.Les jeunes.....	14
4.Les seniors.....	14
5.Les deux roues motorisés.....	15
6.La vitesse.....	15
7.Les distracteurs.....	16
V.Les orientations d'actions par enjeux.....	17
1.Le risque routier professionnel.....	17
a)Amélioration de la connaissance.....	17
b)Infrastructures.....	17
c)Education, sensibilisation, formation, information.....	17
d)Contrôle, sanction.....	18
2.Les addictions (alcool, stupéfiants).....	18
a)Amélioration de la connaissance.....	18
b)Infrastructures.....	18
c)Education, sensibilisation, formation, information.....	18
d)Contrôle, sanction.....	18
3.Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans).....	19
a)Amélioration de la connaissance.....	19
b)Infrastructures.....	19
c)Education, sensibilisation, formation, information.....	19
d)Contrôle, sanction.....	19



---

4. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).....	19
a) Amélioration de la connaissance.....	19
b) Infrastructures.....	20
c) Education, sensibilisation, formation, information.....	20
d) Contrôle, sanction.....	20
5. Les deux roues motorisés.....	20
a) Amélioration de la connaissance.....	20
b) Infrastructures.....	20
c) Education, sensibilisation, formation, information.....	21
d) Contrôle, sanction.....	21
6. La vitesse.....	21
a) Amélioration de la connaissance.....	21
b) Infrastructures.....	21
c) Education, sensibilisation, formation, information.....	22
d) Contrôle, sanction.....	22
7. Les distracteurs.....	22
a) Amélioration de la connaissance.....	22
b) Infrastructures.....	22
c) Education, sensibilisation, formation, information.....	22
d) Contrôle, sanction.....	23
VI. Suivi et évaluation du DGO.....	24

# I. Présentation du Document Général d'Orientations

## 1. Le contexte

Après dix années de baisse des chiffres de l'accidentalité nationale, les années 2014 et 2015 ont vu la mortalité routière repartir à la hausse avant de se stabiliser en 2016 et de connaître une baisse sensible en 2017.

Aussi, pour atteindre l'objectif de 2000 tués en 2020, la France s'est engagée dans une politique nationale de lutte contre l'insécurité routière :

- le 2 octobre 2015, le Gouvernement a réuni le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires s'articulant autour de quatre priorités :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi

- le 9 janvier 2018 le CISR a été à nouveau réuni et trois axes majeurs ont été retenus pour la politique en matière de sécurité routière :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière
- la protection de l'ensemble des usagers de la route
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

Ces trois axes renvoient à 18 mesures dont la baisse de la vitesse maximale de 90 km/h à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Le document général d'orientations (DGO) que chaque département doit élaborer pour la période 2018-2022 doit permettre de décliner au niveau local ces mesures. Il constitue un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau départemental pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

## 2. Les objectifs du document général d'orientations

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentalité du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

C'est la feuille de route de l'ensemble des acteurs du département pour les 5 années à venir. Il est le garant de la cohérence des actions au regard des enjeux du département.

## II. La démarche d'élaboration du Document Général d'Orientations

La réalisation de ce document s'est faite sous l'autorité du préfet de l'Eure en 3 étapes :

### 1. Réalisation d'un état des lieux de la période 2012-2016

L'état des lieux, réalisé par la coordination sécurité routière a porté sur :

- une présentation du département à travers sa population et sa géographie,
- un bilan général de l'accidentalité sur les 5 dernières années,
- une évaluation des actions conduites sur les orientations d'actions du précédent DGO.

### 2. Etude d'enjeux sur la période 2012-2016

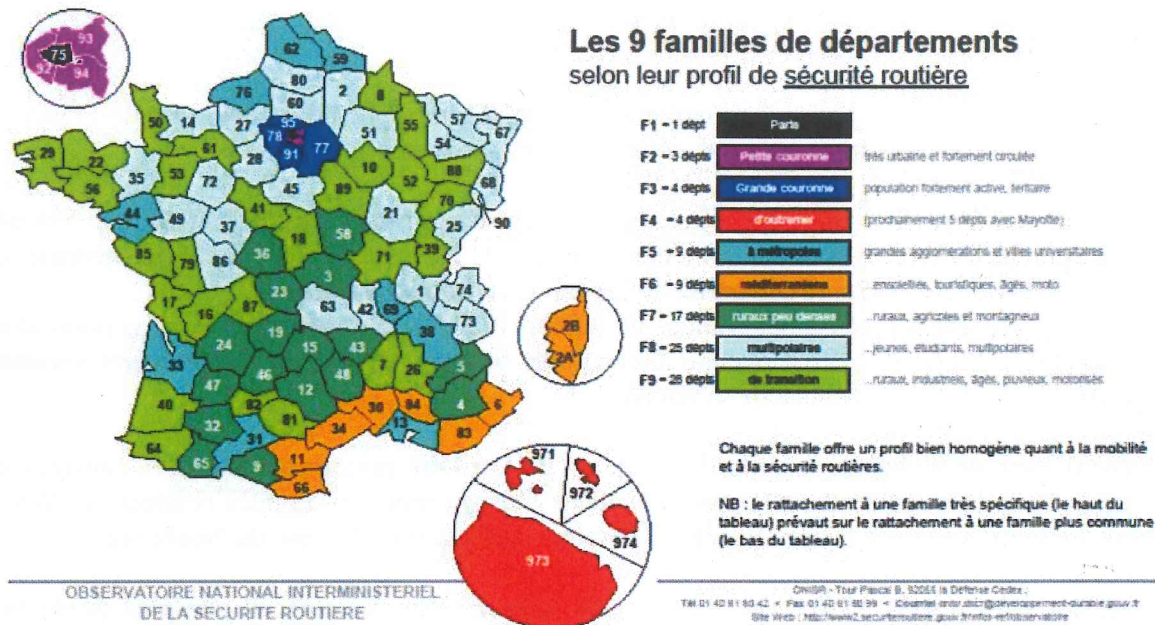
Le Centre d'Expertise et d'Etudes sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement Normandie Centre (CEREMA NC) a été mandaté par l'observatoire départemental de sécurité routière pour réaliser une étude d'enjeux selon les recommandations du guide méthodologique.

L'étude d'enjeux a été réalisée à partir des données du fichier national des accidents corporels de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (fichier BAAC) sur la période 2012-2016. Elle a permis de mettre en évidence des catégories d'usagers ou des facteurs accidentogènes qui constituent des enjeux locaux, soit parce qu'ils représentent une part élevée de la population étudiée, soit parce qu'ils sont supérieurs à la référence de la famille des départements comparables établie par l'ONISR.

On distingue ainsi les enjeux absolus des enjeux relatifs :

- Enjeu absolu : si le groupe étudié représente plus de 20% de la population totale ou si le nombre de tués est au moins équivalent à 15 tués par an, et ce quel que soit le résultat par rapport à la famille de référence,
- Enjeu relatif : si le groupe étudié est très significativement supérieur à la famille de référence.

Pour le département de l'Eure, la famille de référence est la famille 8 composée de 24 départements :



Ainsi, ont été évalués les quatre enjeux nationaux impératifs (le risque professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes, les seniors), et des enjeux facultatifs (le partage de la voirie, les deux-roues motorisés, la vitesse, les distracteurs, le refus de priorité).

L'état des lieux ainsi que l'étude d'enjeux ont fait l'objet d'une présentation en comité de pilotage plénier de sécurité routière le 14 novembre 2017.

### 3. Les orientations d'actions

Les enjeux à retenir dans le présent DGO ayant été déterminés, des orientations d'actions, définissant les grandes lignes de l'action de l'Etat et de ses partenaires en matière de sécurité routière, ont été proposées.

Chaque enjeu retenu doit déboucher sur une ou plusieurs orientations d'actions, qui doivent pouvoir se décliner en actions dans le cadre des PDASR, dans les domaines suivants :

- amélioration de la connaissance,
- infrastructures,
- éducation, sensibilisation, formation, information
- contrôle et sanction

## III. L'accidentalité générale du département

### 1. Présentation du département de l'Eure

Le département de l'Eure est le seul département normand limitrophe de la région Ile-de-France. Il bénéficie d'un positionnement stratégique entre la région parisienne et le littoral.

Il s'étend sur une superficie de 6 039,9 km<sup>2</sup> (soit 1,09 % du territoire national) et compte 598 647 habitants (chiffre issu des données collectées entre 2012 et 2016, avec l'année médiane de référence : 2014). Il est le 42ème département français en terme de population.

Par rapport au précédent recensement (année de référence 2009), le département a vu sa population augmenter de 0,5 % (croissance moyenne nationale de 0,40%). Il s'agit du département normand connaissant la plus forte croissance de sa population.

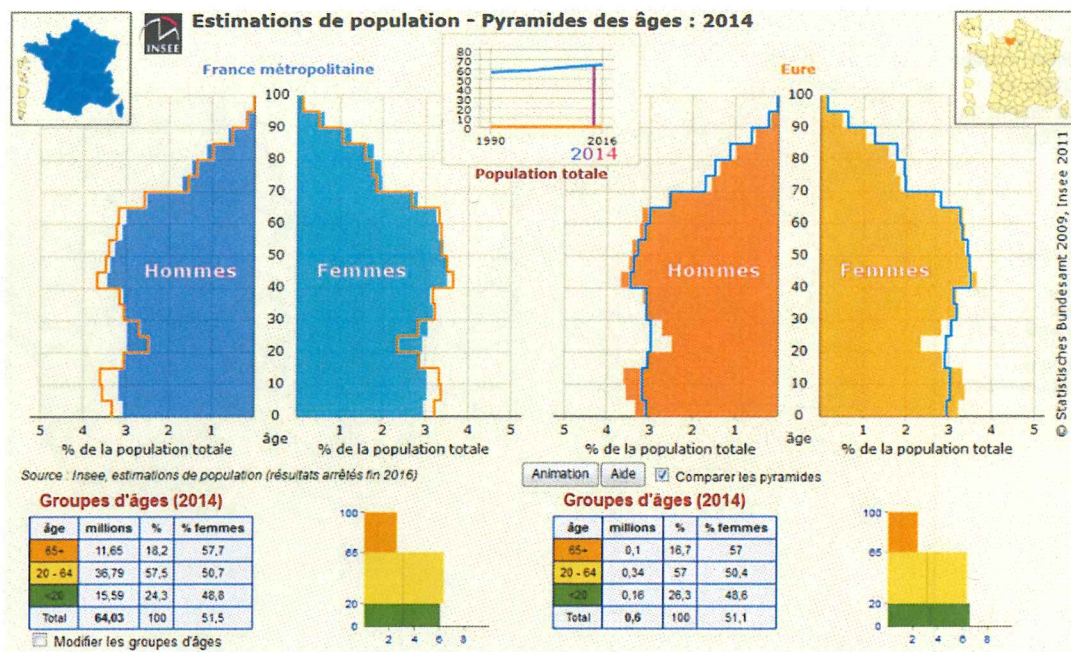
Avec une densité de 99 habitants au km<sup>2</sup>, l'Eure est un territoire principalement rural, constitué de plateaux faiblement ondulés séparés par des vallées plus ou moins profondes (Plateau du Vexin, Vallée de la Seine, vallée de l'Eure, Plateau d'Evreux – Saint André, Plateau du Neubourg...)

Département sans grande métropole, la principale ville, Evreux, compte un peu plus de 49 000 habitants. Seules deux autres villes de l'Eure ont une population supérieure à 15 000 habitants : Vernon et Louviers.

La population du département de l'Eure se répartissant sur l'ensemble du territoire, elle est amenée à se déplacer vers les centre-bourgs pour ses activités professionnelles ou de loisirs, au moyen principalement de l'automobile.



Population en 2014 :



Une population jeune :

La proportion des moins de 20 ans par rapport à la population totale est plus importante dans l'Eure qu'au niveau national. En effet, dans l'Eure, les moins de 20 ans représentent 26,3 % de la population contre 24,3 % au niveau national.

La tranche d'âge des 20 – 64 ans est comparable au niveau national (57 % de la population dans l'Eure contre 57,5 % au niveau national).

Enfin, la proportion des + de 65 ans est légèrement plus faible dans l'Eure qu'au niveau national (16,7 % dans l'Eure contre 18,2 % en France métropolitaine).

Toutefois, on observe dans l'Eure, une tendance au vieillissement de la population. Celle-ci se caractérise par une augmentation de la part des plus de 65 ans entre 2009 et 2014.

## Réseau routier :

### Le réseau routier dans le département de l'Eure

Longueur en km:

Autoroutes: 182  
Nationales: 112  
Départementales: 4265

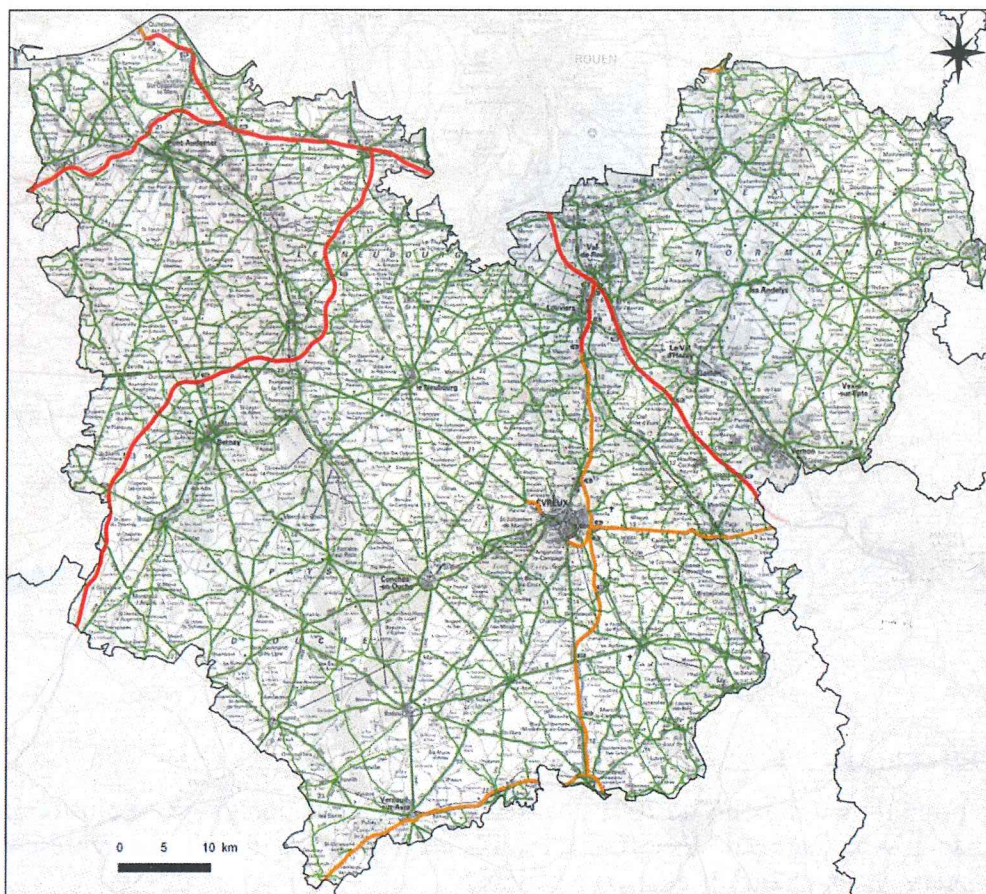
Sources: SETRA  
Conseil Départemental 27

#### Légende

-  Autoroute
-  Nationale
-  Départementale
-  Autre



DDTM27 - SCTSRD- ASTER -  
nov. 2017  
Sources : IGN BD Cartho<sup>®</sup> 2016



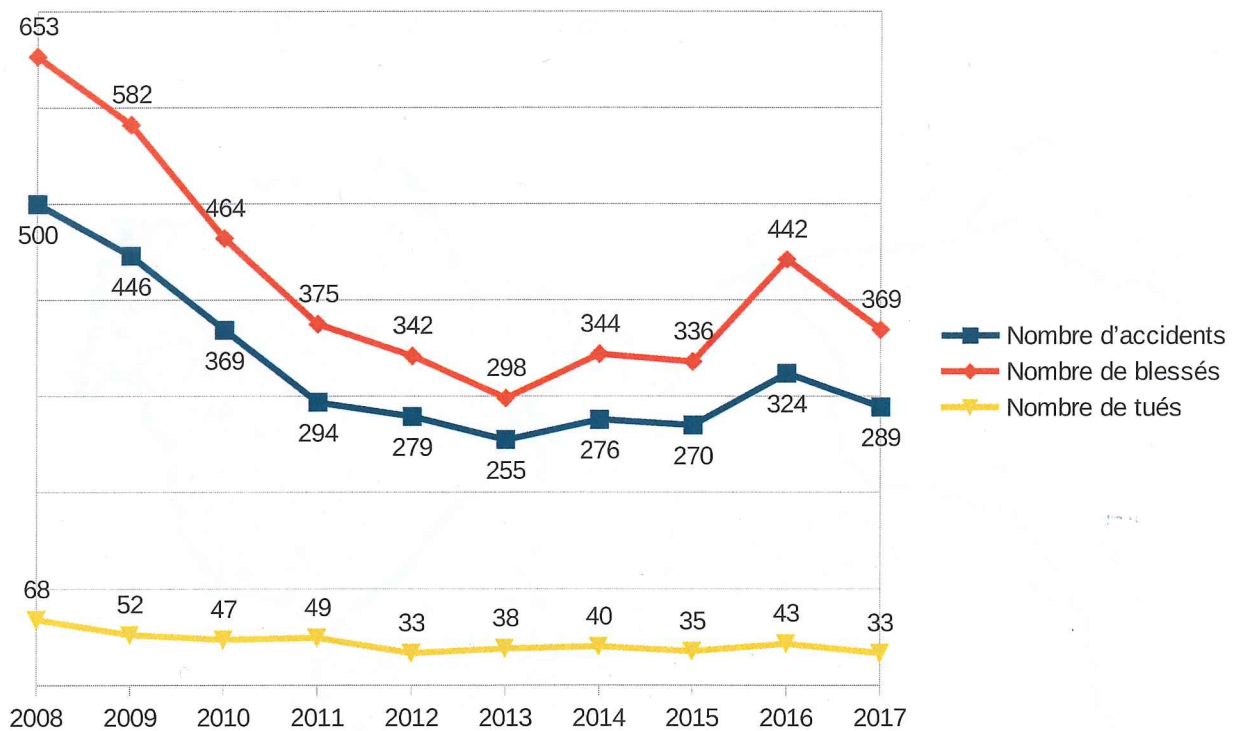
Le réseau routier, essentiellement secondaire, est constitué de :

- plus de 9 000 km de routes communales
- 4 248 km de routes départementales
- 112 km de routes nationales (RN12 au sud du département, RN13 reliant Evreux à la région parisienne, et RN154 qui traverse le département du nord au sud)
- 182 km d'autoroutes (l'autoroute A13 qui relie les cotes normandes à la région parisienne traverse le département du nord ouest jusqu'au centre est et l'autoroute A28 reliant la région rouennaise et plus largement le nord de la France au Sud Ouest)

Dans l'Eure, sur les dernières années, on constate une légère baisse du nombre de voitures particulières de moins de 15 ans en circulation (303 400 voitures particulières en 2017, contre 309 840 en 2013, soit une baisse de 2,08 %.)

## 2. Caractéristiques générales d'accidentalité

### a) Evolution des ATB (accidents, tués, blessés)

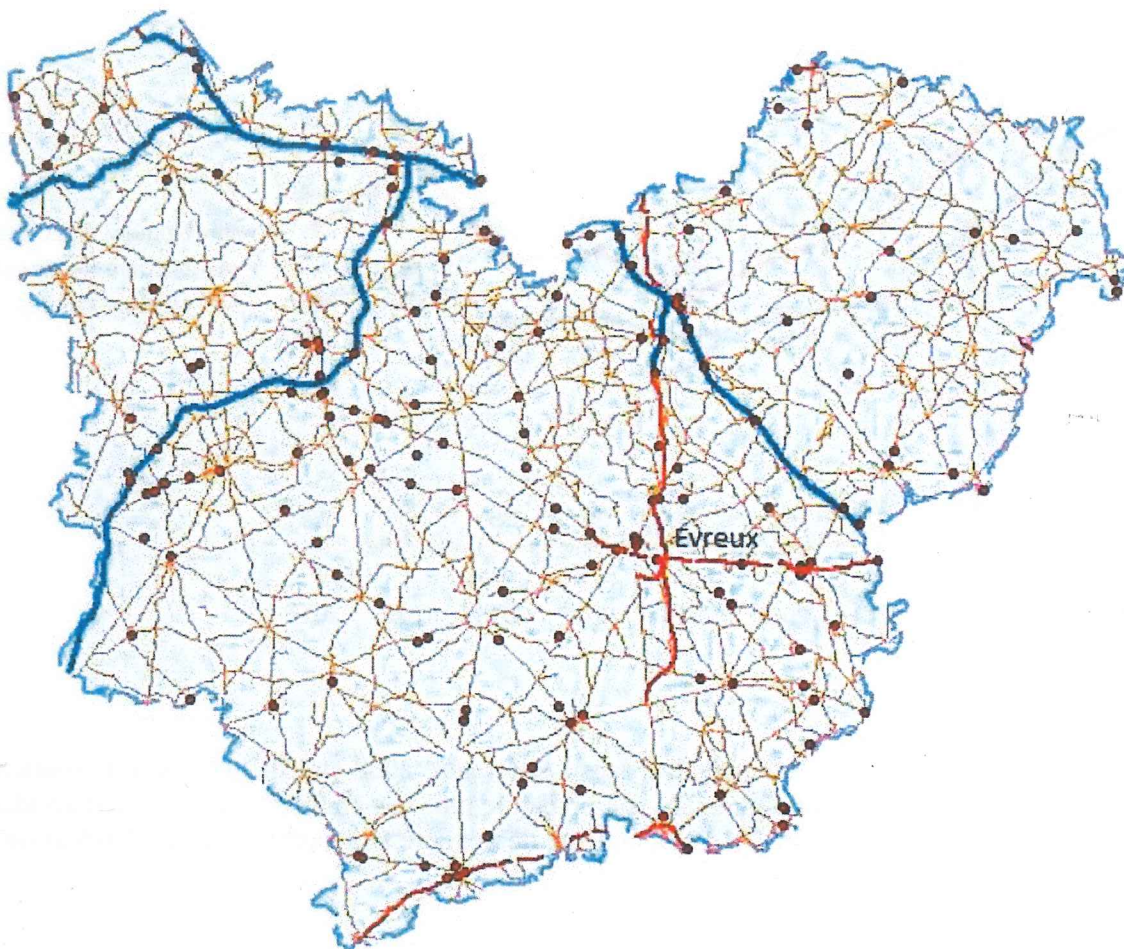


Après une baisse continue de l'accidentalité dans l'Eure entre 2008 et 2012, la mortalité routière a progressé de 2012 à 2016 avant d'atteindre son niveau le plus bas en 2017. Le nombre d'accidents et de blessés, stable entre 2012 et 2015, a augmenté de manière très significative en 2016 avant de diminuer en 2017.

## b) Caractéristiques de l'accidentalité entre 2012 et 2016

La carte ci-dessous représente l'ensemble des accidents mortels qui se sont produits dans l'Eure de 2012 à 2016. Elle montre une accidentalité très diffuse et une absence d'axes accidentogènes identifiés.

Carte de situation des accidents mortels entre 2012 et 2016



Entre 2012 et 2016, la mortalité routière a d'abord touché les automobilistes (57 % des tués) puis les usagers des deux roues motorisés (23% des tués).

Ses principales causes sont le défaut de maîtrise (31 % des causes), la vitesse (17 % des causes), l'alcool (13%) ou les stupéfiants (8%). A noter toutefois que depuis 2015, la cause « défaut de maîtrise » est en nette diminution alors que la cause « stupéfiants » progresse.

Les accidents mortels se sont produits majoritairement hors agglomération (80%), hors intersection (80%) et sur routes départementales (72%).

## IV. Les enjeux dans l'Eure

Pour la période 2018-2022, cinq enjeux locaux ont été étudiés afin de déterminer ceux qui pourraient être retenus dans le DGO en complément des quatre enjeux définis au niveau national. Après examen de l'accidentalité, il a été décidé de retenir comme enjeux à part entière pour ce DGO :

- le risque routier professionnel
- les addictions (alcool, stupéfiants)
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)
- les deux roues motorisés
- la vitesse
- les distracteurs

### 1. Le risque routier professionnel

Le risque routier est la première cause de mortalité au travail.

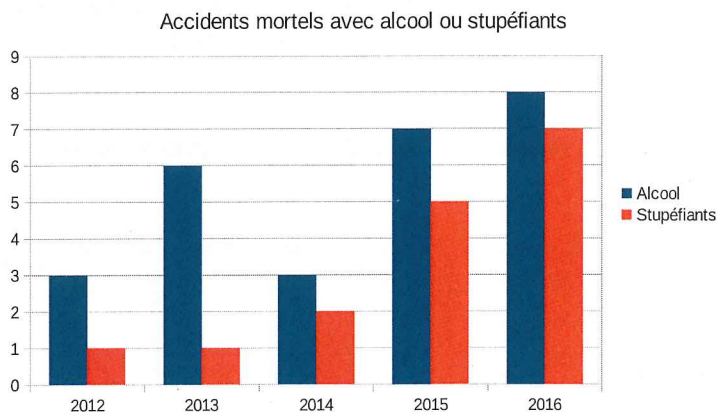
Il concerne les déplacements professionnels ainsi que les trajets domicile-travail.

L'Eure étant un département rural, les actifs sont amenés à utiliser quotidiennement leur véhicule pour se rendre au travail. Ces trajets se font essentiellement sur un réseau secondaire sur lequel les vitesses peuvent être élevées.

Cet enjeu important en nombre de morts et en nombre d'accidents du travail doit être traité dans les orientations de sécurité routière pour la période 2018-2022.

### 2. Les addictions (alcool, stupéfiants)

Les conduites addictives se répartissent en deux catégories : les conduites sous l'emprise de l'alcool et les conduites sous l'emprise de produits stupéfiants. Elles peuvent être également associées.



Dans l'Eure, sur la période 2012 à 2016, le nombre d'accidents mortels ayant pour cause les conduites addictives est en progression.

Les addictions sont donc un enjeu important qui devra être traité dans ce document général d'orientations.

### 3. Les jeunes

Dans ce document, le terme « jeunes » est utilisé pour toute personne dont l'âge est compris entre 14 et 29 ans. Les jeunes sont divisés en trois classes d'âge : le 14-17 ans, les 18-24 ans et les 25-29 ans.

Le tableau ci-dessous représente l'accidentalité des jeunes dans le département de l'Eure sur la période 2012-2016.

Période 2012-2016	nb d'accidents avec un jeune	nombre d'accidents	% parmi les accidents	Nombre de jeunes tués	nombre total de tués	% parmi les tués
14-17 ans	178	1400	13 %	8	189	4 %
18-24 ans	483	1400	35 %	43	189	23 %
25-29 ans	305	1400	22 %	15	189	8 %
Total jeunes	966	1400	69 %	66	189	35 %

Avec 35 % des accidents et 23 % des tués sur la période 2012-2016, les jeunes de 18 à 24 ans représentent un enjeu majeur de sécurité routière.

### 4. Les seniors

L'Eure compte environ 100 000 personnes de plus de 65 ans.

Avec l'âge, les capacités visuelles et auditives peuvent diminuer et certains gestes, comme attacher sa ceinture ou contrôler un angle mort, peuvent être plus difficiles à réaliser.

Par ailleurs, les seniors peuvent être amenés à consommer plus régulièrement des médicaments sans connaître leurs effets sur les capacités à conduire.

En l'absence de transports en commun en milieu rural, les seniors sont contraints de prendre leur véhicule pour les déplacements quotidiens (courses alimentaires, activités associatives, médecins...)

Avec le vieillissement de la population, la part des seniors parmi les usagers de la route augmentera dans les années à venir.

L'accidentalité des seniors dans l'Eure sur la période 2012-2016 est représentée par le tableau suivant :

Période 2012-2016	nb d'accidents avec un senior	nombre d'accidents	% parmi les accidents	Nombre de seniors tués	nombre total de tués	% parmi les tués
65-74 ans	151	1400	11 %	13	189	7 %
+ 75 ans	140	1400	10 %	24	189	13 %
Total seniors	291	1400	21 %	37	189	20 %

## 5. Les deux roues motorisés

Représentant environ 2 % du trafic routier, les usagers deux roues motorisés sont sur-représentés dans les accidents de la route. En l'absence de protection type carrosserie, ils sont particulièrement vulnérables. Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 31 % des accidents de la route et représentent 23 % des tués entre 2012 et 2016.

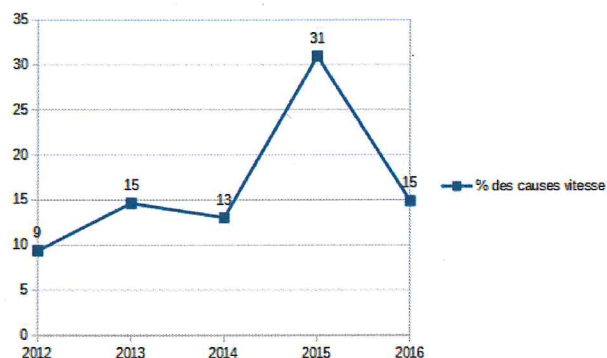
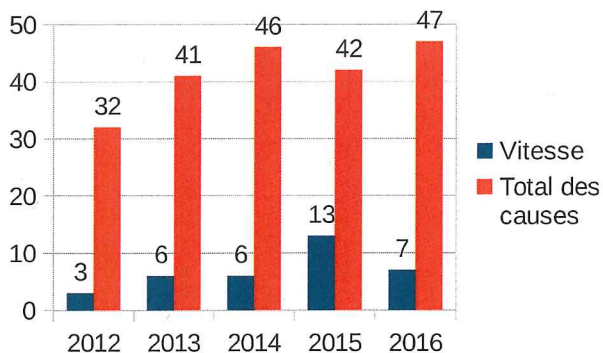
Période 2012-2016	nombre d'accidents impliquant un 2RM	nombre d'accidents	% parmi les accidents	nombre d'accidents impliquant un 2RM	nombre total de tués	% parmi les tués
Eure	427	1400	31 %	44	189	23 %

## 6. La vitesse

La vitesse est un facteur aggravant des accidents. Elle augmente notamment les distances d'arrêt, et les conséquences d'un accident.

Sur la période 2012-2016, les excès de vitesse représentent 17 % des causes d'accidents mortels

Part de la cause vitesse dans les accidents mortels



## 7. Les distracteurs

Les distracteurs sont tous les objets qui perturbent l'attention de l'utilisateur de la route et qui l'isolent de son environnement, tels les smartphones (téléphone, sms, mail, internet...), les télévisions, les autoradios (recherche ou changement de station), les outils de navigation GPS à régler ou les écouteurs. Ces objets peuvent augmenter le temps de réaction ou réduire la vision du conducteur pendant un court moment et sont sources de danger potentiel.

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

- auditive (l'attention est détournée par ce que l'on entend),
- visuelle (l'attention est détournée par ce que l'on voit),
- physique (l'attention est détournée par ce que l'on fait),
- cognitive (l'attention est détournée par des pensées).

L'usage du téléphone au volant démultiplie le risque d'accident :

- un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation d'un téléphone au volant
- téléphoner au volant multiplie par trois le risque d'accidentalité
- lire ou écrire un message en conduisant multiplie le risque d'accident par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes.

Les français sont nombreux à être équipés d'un téléphone portable, les distracteurs doivent faire l'objet d'une attention particulière dans ce document général d'orientations.



## V. Les orientations d'actions par enjeux

Pour répondre aux enjeux définis pour la période 2018-2022, des orientations d'actions ont été recherchées dans les quatre domaines suivants définis au niveau national :

- amélioration de la connaissance,
- infrastructures,
- éducation, sensibilisation, formation, information,
- contrôle, sanction.

### 1. Le risque routier professionnel

#### a) Amélioration de la connaissance

- ◆ Améliorer la connaissance sur la nature des trajets effectués par les usagers de la route, victimes d'un accident de la circulation (déplacements professionnels, trajet domicile/travail, profession),
- ◆ Promouvoir auprès des entreprises et des administrations la semaine du risque routier.

#### b) Infrastructures

- ◆ Sensibiliser les entreprises au respect des infrastructures (respect limitation tonnage des voiries, stationnement responsable...)

#### c) Education, sensibilisation, formation, information

- ◆ Rappeler aux employeurs et aux salariés leurs responsabilités,
- ◆ Inciter les entreprises à organiser des journées sécurité routière au profit de leurs salariés,
- ◆ Sensibiliser les professionnels aux conditions de chargement de leur véhicule et au bon arrimage des matériels,
- ◆ Sensibiliser les conducteurs aux signes et dangers de l'hypovigilance et de la somnolence,
- ◆ Sensibiliser aux dangers des distracteurs au volant et aux conduites addictives,
- ◆ Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité,
- ◆ Promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite.

#### **d) Contrôle, sanction**

- ◆ S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite,
- ◆ Renforcer les contrôles relatifs aux charges transportées et bon arrimage du chargement,
- ◆ Développer des contrôles interservices sur des professions cibles.

## **2. Les addictions (alcool, stupéfiants)**

#### **a) Amélioration de la connaissance**

- ◆ Collecter les informations sur la consommation d'alcool et l'usage de stupéfiants lors des contrôles et des accidents,
- ◆ Renforcer la connaissance sur les effets et les conséquences d'une consommation de stupéfiants.

#### **b) Infrastructures**

- ◆ Mettre en place des moyens de transports en commun à l'occasion d'événements festifs majeurs.

#### **c) Education, sensibilisation, formation, information**

- ◆ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool et promouvoir l'auto-contrôle,
- ◆ Informer sur les effets et les conséquences d'une consommation d'alcool/stupéfiants (effets et conséquences physiques mais aussi juridiques),
- ◆ Mener des actions de sensibilisation tout au long du parcours de vie : établissements scolaires, entreprises, seniors,
- ◆ Sensibiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à la consommation d'alcool/stupéfiants et sur la nécessité d'organiser les retours de soirées (opération SAM...),
- ◆ Utiliser les réseaux sociaux pour relayer les campagnes et les messages de prévention sécurité routière.

#### **d) Contrôle, sanction**

- ◆ Organiser des contrôles ciblés alcoolémie et/ou stupéfiants à la sortie de lieux festifs (établissements de nuit, festivals...) ou les soirs de fête (Saint-Sylvestre...),
- ◆ Développer l'usage des éthylotests anti-démarrage électronique pour les récidivistes.

### 3. Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

#### a) Amélioration de la connaissance

- ◆ Améliorer la connaissance des modes de déplacements et de communication des jeunes.

#### b) Infrastructures

- ◆ Développer les aménagements sécurisés aux abords des arrêts de car, des établissements scolaires.

#### c) Education, sensibilisation, formation, information,

- ◆ Poursuivre les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires (piste d'éducation routière, sécurité dans les transports scolaires, gestion des retours de soirée...),
- ◆ Impliquer les jeunes dans la création de messages de prévention (réalisation de court métrage, création de slogan...),
- ◆ Utiliser les réseaux sociaux pour communiquer sur la sécurité routière,
- ◆ Sensibiliser les jeunes au port d'un équipement adapté à leur mode de déplacement (ceinture de sécurité, casque, gilet rétro réfléchissant...),

#### d) Contrôle, sanction

- ◆ Renforcer les contrôles aux abords des établissements scolaires (règles de circulation et de stationnement, utilisation des équipements adaptés : dispositifs de retenue, ceintures de sécurité, casques, gants...),
- ◆ Développer l'alternative à la sanction pour les jeunes.

### 4. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

#### a) Amélioration de la connaissance

- ◆ Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors (causes, modes de déplacement).

## **b) Infrastructures**

- ◆ S'assurer que le réglage des feux piétons permettent aux seniors de traverser sereinement,
- ◆ Privilégier une peinture anti-glisse pour les passages protégés.

## **c) Education, sensibilisation, formation, information,**

- ◆ Développer en lien avec les associations et les CCAS des actions de remise à niveau théorique du code de la route et des bilans de conduite,
- ◆ Inciter les seniors à contrôler leurs aptitudes à la conduite (contrôle visuel, auditif, réflexe...),
- ◆ Sensibiliser à la nécessité d'être vu lors de ses déplacements et notamment la nuit,
- ◆ Informer les seniors sur les conséquences des médicaments sur la conduite,
- ◆ Sensibiliser les seniors à la nécessité du port de la ceinture de sécurité.

## **d) Contrôle, sanction**

- ◆ Proposer des formations de remise à niveau théorique et pratique du code de la route à la suite d'une infraction « grave »,
- ◆ Proposer un passage devant la commission d'aptitude à la conduite en cas de doute sur les capacités à la conduite d'un senior.

# **5. Les deux roues motorisés**

## **a) Amélioration de la connaissance**

- ◆ Améliorer la connaissance des accidents des deux-roues motorisés,
- ◆ Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

## **b) Infrastructures**

- ◆ Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers,
- ◆ Faire connaître le rôle de conseils des chargés de mission deux roues motorisés auprès des collectivités territoriales et des gestionnaires de voirie.

### c) Education, sensibilisation, formation, information,

- ◆ Promouvoir le port obligatoire des équipements de protection individuelle (casque, gants) et facultatifs (gilet airbag...),
- ◆ Réaliser des actions post-permis à destination des motards en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles, les associations (reprise du guidon...),
- ◆ Pérenniser les actions sur les principaux événements deux roues motorisés (puces moto, rassemblement Harley Davidson, relais motos à l'occasion des 24H du Mans et du Grand prix de France...),
- ◆ Poursuivre les actions de sensibilisation à la conduite du cyclomoteur auprès du jeune public,
- ◆ Sensibiliser les usagers deux roues motorisés à la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesse inadaptée, deux roues motorisés modifiés...).

### d) Contrôle, sanction

- ◆ Renforcer les contrôles sur la conformité des deux-roues motorisés et le port des équipements de protection individuelle obligatoires,
- ◆ Cibler les contrôles sur les axes et/ou périodes accidentogènes,
- ◆ Développer les opérations de contrôle avec alternative aux poursuites.

## 6. La vitesse

### a) Amélioration de la connaissance

- ◆ Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents,
- ◆ Distinguer, lors de l'analyse d'accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances.

### b) Infrastructures

- ◆ Adapter les limitations de vitesse à l'infrastructure (notamment réseau secondaire),
- ◆ Rendre les limitations de vitesse lisibles et efficaces notamment sur les axes bidirectionnels sans séparateur central et en entrées d'agglomération.

### **c) Education, sensibilisation, formation, information,**

- ◆ Promouvoir l'éco-conduite,
- ◆ Rappeler la nécessité d'adapter la vitesse à l'infrastructure et aux situations de conduite,
- ◆ Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance d'arrêt,
- ◆ Sensibiliser sur les risques corporels aggravés par la vitesse,
- ◆ Sensibiliser aux ports de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité.

### **d) Contrôle, sanction**

- ◆ Poursuivre les contrôles de vitesse par les forces de l'ordre,
- ◆ Développer les contrôles vitesse sur l'ensemble le réseau secondaire au moyen des voitures radars dont la conduite est externalisée,
- ◆ Développer les itinéraires,
- ◆ Proposer des opérations de contrôle avec alternative aux poursuites.

## **7. Les distracteurs**

### **a) Amélioration de la connaissance**

- ◆ Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs,
- ◆ Développer un volet distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité.

### **b) Infrastructures**

- ◆ Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière.

### **c) Education, sensibilisation, formation, information**

- ◆ Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs,
- ◆ Sensibiliser les usagers de la route aux risques liés à la conduite avec un distracteur (téléphone portable, télévision...).



SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES

#### d) Contrôle, sanction

- ◆ Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs au volant en développant les contrôles en véhicules banalisés.



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## **VI. Suivi et évaluation du DGO**

Le DGO définit les orientations d'actions de sécurité routière à mener répondant aux enjeux du département.

Chaque année le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les enjeux et orientations du DGO. Un appel à projet sera diffusé en début d'année. Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2018-2022 seront traités prioritairement.

En fin d'année, un bilan des actions réalisées dans le cadre du PDASR sera effectué.

Il mentionnera notamment pour chaque enjeu le nombre des personnes sensibilisées, le budget consacré et les orientations d'actions mises en œuvre.