



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'AUDE

# Document Général d'Orientations de l'Aude

*Sécurité Routière*



2018

2022

<b>Préface</b>	
<b>Signatures des partenaires</b>	3
<b>Chapitre I</b>	
<b>Présentation de la démarche DGO</b>	4
<b>Chapitre II</b>	
<b>Évolutions de l'accidentalité</b>	6
<b>Chapitre III</b>	
<b>Bilan des actions de prévention</b>	12
<b>Chapitre IV</b>	
<b>Orientations d'actions</b>	15
<b>Chapitre V</b>	
<b>Évaluation du DGO</b>	19

# Préface

## Signatures des partenaires

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS formalise pour les cinq années à venir la mobilisation des partenaires institutionnels et des autres acteurs locaux du département de l'Aude autour de véritables projets départementaux afin de contribuer à la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route à l'horizon 2022.

*Le Préfet,*

  
Alain THIRION

*Le Procureur de la République  
près le TGI de Carcassonne,*

  
Florence GALTIER

*Le Procureur de la République  
près le TGI de Narbonne,*

  
David CHARMATZ

*Le Président du Département de l'Aude,*

  
André VIOLA

*Le Vice-Président de l'Association  
des Maires de l'Aude,*

  
Éric MÉNASSI

# I – Présentation de la démarche DGO

## A – Le contexte

Le document général d'orientations (DGO) est instauré par la circulaire du délégué interministériel à la sécurité routière du 19 octobre 1993 au sein de chaque département comme outil de politique, de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il détermine pour cinq ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière. Dans cette logique, et compte tenu que le DGO précédent est arrivé à son terme en fin d'année 2017, l'objectif est de le réactualiser afin de fixer les priorités pour les cinq années à venir, de 2018 à 2022.

## B – Les objectifs du DGO

Il doit permettre à l'État, au Département, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

## C – La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et outils de programmation. Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une concertation a été organisée de la manière suivante :

- réalisation d'un bilan des actions menées dans le cadre du DGO 2012-2017 (réunion du 21 septembre 2017)
- analyse statistique de l'évolution de l'accidentalité entre les périodes 2007-2011 et 2012-2017,
- définition des orientations d'actions du DGO 2018-2022 au travers de groupes de travail (réunions du 9, 10, 20 et 22 novembre 2017)
- validation des orientations d'action en Comité de pilotage sécurité routière le 9 février 2018 (comité présidé par le Préfet)

Cette démarche a permis d'associer les principaux acteurs de la sécurité routière (collectivités, personnes qualifiées, organismes, associations et intervenants départementaux de sécurité routière).

## D – Les acteurs

Les structures qui ont été associées à la démarche décrite dans le précédent paragraphe sont les suivantes :

- Préfecture de l'Aude
- Direction départementale des territoires et de la mer
- Gendarmerie
- Police nationale
- Justice
- Éducation nationale
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
- Département de l'Aude
- Association des maires de l'Aude
- Collectivités territoriales : Communauté d'agglomération de Carcassonne et de Narbonne, Villes de Carcassonne, Narbonne, Castelnaudary, Lézignan-Corbières et Limoux
- Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail du Languedoc-Roussillon
- Autoroutes du Sud de la France
- Associations et fédérations :
  - *Prévention routière*
  - *Fédération française des motards en colère*
  - *La Rivière*
  - *Familles rurales*
  - *Prévention MAIF*
  - *AGIR ABCD (Association Générale des Intervenants Retraités - actions de bénévoles pour la coopération et le développement)*
  - *ADATEEP (Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public)*
  - *ANPAA 11*

## II – Evolution de l'accidentalité

### A – Données départementales

#### 1 - Superficie du département et population

Le département de l'Aude a une superficie de 6 139 km<sup>2</sup> pour une population de 365 478 habitants soit une densité d'environ 59 habitants au km<sup>2</sup> (117 hab/km<sup>2</sup> en France métropolitaine).

La ville de Carcassonne, qui compte 45 996 habitants, est le chef-lieu du département. Les autres villes d'importance sont les suivantes : Narbonne (53 462 habitants), Lézignan-Corbières (11 285 habitants), Castelnaudary (10 969 habitants) et Limoux (10 214 habitants).

#### 2 - Structure de la population

La population audoise est sensiblement plus âgée que la moyenne nationale :

- 22 % de personnes de 65 ans et plus dans l'Aude pour 18 % au niveau national ;
- 27 % de jeunes de moins de 25 ans dans l'Aude pour 30 % au niveau national.

#### 3 - Réseaux routiers

Le réseau routier audois est très développé. L'Aude ne représente que 6,4% de la population régionale mais 9 % du kilométrage de routes départementales (avec 4591 km de RD) et 13 % du kilométrage d'autoroutes (155km)

#### 4 – Équipement automobile

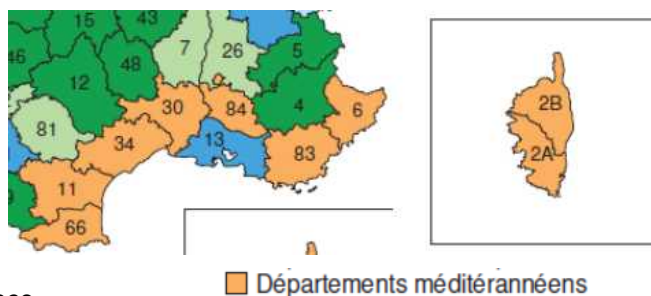
85,8 % des ménages audois sont équipés d'au moins une voiture, soit un peu plus qu'en Occitanie (85%) et nettement plus qu'au niveau national (81,1%). 49,5 % des ménages audois ont une seule voiture.

## B – Accidentologie

### 1 – Éléments de comparaison

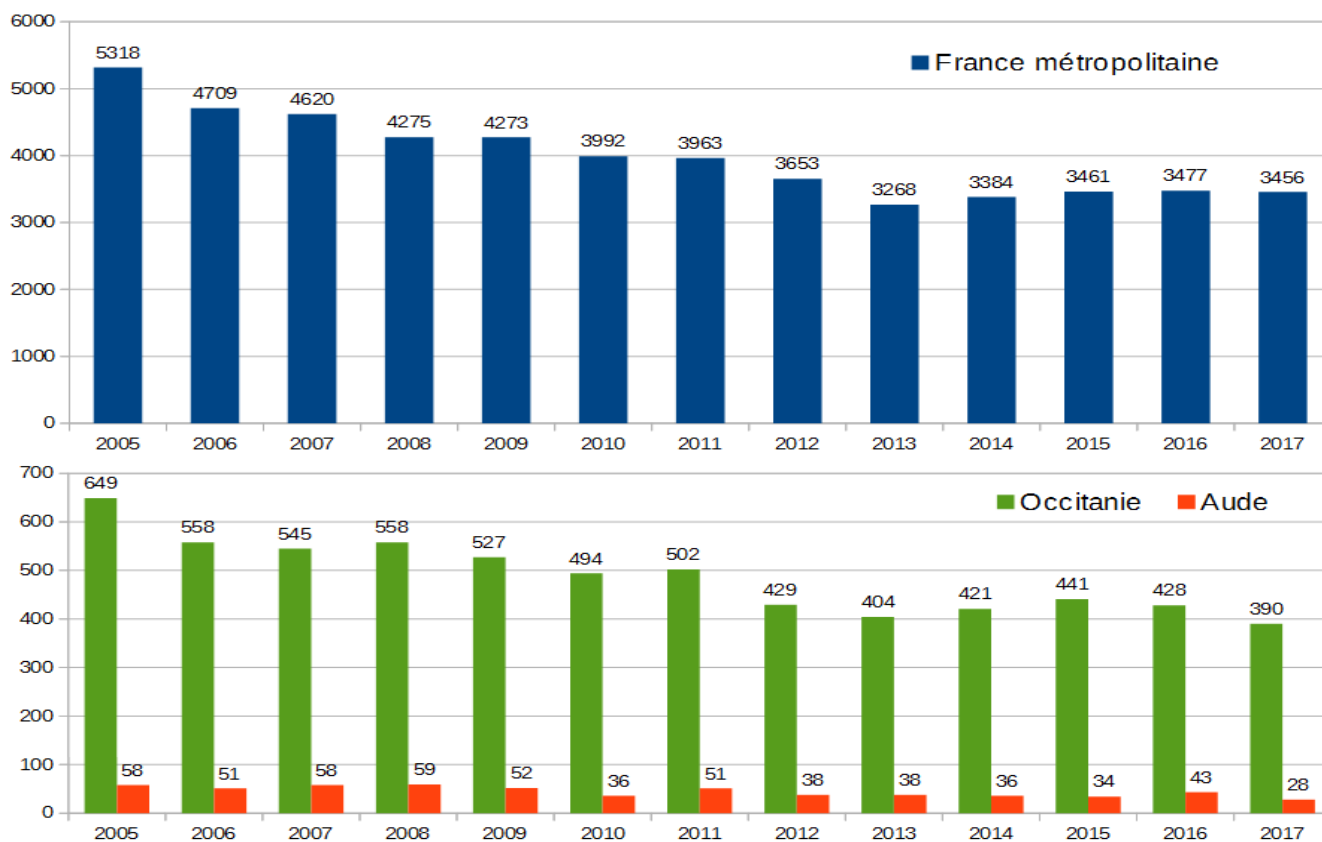
L'accidentalité du département sera observée :

- en comparant deux périodes successives de 5 ans (2007-2011 et 2012-2016) ;
- en comparant les chiffres de l'Aude à ceux des départements dits « méditerranéens » (ci-contre) ;
- en comparant les chiffres de l'Aude à ceux de la France.



### 2 – Evolution brute du nombre de tués

Au niveau national la diminution du nombre de tués a été constante jusqu'en 2013 (3268 tués). La mortalité a augmenté de 2013 à 2016 (3477 tués). 2017 marque un léger recul (-0,6%) par rapport à 2016. En région Occitanie, le nombre de tués a diminué régulièrement jusqu'en 2013 (404 tués). Après deux années d'augmentations en 2014 et 2015, le nombre de tués est reparti à la baisse en 2016 (428 tués) pour atteindre 390 tués en 2017. Pour l'Aude, la diminution est réelle depuis 2012 avec un nombre de tués qui passe sous la barre des 40 alors qu'il stagnait entre 50 et 60 depuis 2002. L'année 2017 (28 tués) confirme cette tendance à la baisse.



### 3 – Evolution détaillée du nombre de tués

Dans l'Aude, entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre de tués a diminué de 26%. La diminution est réelle mais moins forte au niveau national et pour les départements dits méditerranéens.

#### Nombre de tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Aude :	255	189	-26%
Méd (moyenne) :	286	230	-20%
France :	21 123	17 243	-18%

En rapportant le nombre de tués au nombre d'habitants, l'Aude, sur les deux périodes, est deux fois supérieure au niveau national et très supérieure aux départements méditerranéens.

#### Nombre de tués par millions d'habitants

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Aude :	142	103	-27%
Méd :	93	72	-23%
France :	67	53	-21%

### 4 – Mortalité des jeunes (18-24 ans)

Dans l'Aude, entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre de tués âgés de 18 à 24 ans a fortement chuté (-60%). Cette diminution est constatée aussi au niveau national et pour les départements dits méditerranéens, mais de manière moins importante.

#### Nombre de tués / % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	48 / 19%	19 / 10%	-60%
Méd (total) :	520 / 20%	318 / 15%	-39%
France :	4 484 / 21%	3 187 / 18%	-29%

En rapportant le nombre de tués âgés de 18 à 24 ans au nombre d'habitants âgés de 18 à 24 ans, l'Aude, sur les deux périodes, est très supérieure au niveau national et aux départements méditerranéens.

#### Nombre de tués par millions d'habitants

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Aude :	314	161	-49%
Méd :	232	148	-36%
France :	165	122	-26%

**La mortalité des jeunes, malgré une forte diminution, reste un enjeu local.**

### 5 – Mortalité des seniors (à partir de 65 ans)

En observant l'évolution du nombre de tués par millions d'habitants de 65 ans et plus, la mortalité dans l'Aude a fortement diminué (-60%), plus qu'au niveau national (-40%) et bien plus qu'au niveau des départements méditerranéens (-18%).

#### Nombre de tués par millions d'habitants de 65 ans et plus

	2007-2011	2012-2016	Evolution
Aude :	133	59	-56%
Méd :	88	72	-18%
France :	75	45	-40%

#### 5.a – les seniors de 65 à 74 ans

La diminution du nombre de tués seniors âgés de 65 à 74 ans est réelle (-30%). Il faut néanmoins relativiser ces chiffres car :

- la part des tués de 65 à 74 ans baisse peu (8 % à 7%) ;

- la part des accidents corporels impliquant un senior

de cette tranche d'âge est en augmentation entre les deux périodes (10 % des accidents en 2007/2011, 14 % en 2012/2016) et dans une proportion plus importante que l'évolution de la population âgée de 65 à 74 ans (10 % de la population en 2007/2011, 11,7 % en 2012/2016).

#### Nombre de tués / % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	20 / 8%	14 / 7%	-30%
Méd (total) :	206 / 8%	172 / 8%	-17%
France :	1470 / 7%	1433 / 8%	-3%



## 5.b – les seniors de 75 ans et plus

La diminution constatée globalement chez les seniors ne se retrouve pas chez ceux âgés de 75 ans et plus, puisque :

- le nombre de tués est en augmentation ;
- la part des tués de 75 ans et plus augmente fortement (de 13 % des tués à 20 % des tués), alors même que la population de cette tranche d'âge diminue entre les deux périodes (14,6 % de la population en 2007/2011, 12 % de la population en 2012/2016).

Nombre de tués / % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	32 / 13%	37 / 20%	+15%
Méd (total) :	293 / 11%	302 / 15%	+3%
France :	2545 / 12%	2488 / 14%	-2%

**La mortalité des seniors et notamment ceux âgés de 75 ans et plus est un enjeu local.**

## 6 – Les piétons

Dans l'Aude, le nombre d'accidents impliquant un piéton augmente de 5 % alors qu'il diminue partout ailleurs. Si la part des accidents piéton augmente également (de 13 à 15 % dans l'Aude), elle reste inférieure aux chiffres nationaux et méditerranéens.

Accidents impliquant un piéton  
/ % du total des acc.

	2007-2011	2012-2016	Evolution Acc.
Aude :	275 / 13%	290 / 15%	+5%
Méd (total) :	6 206 / 15%	4 584 / 17%	-26%
France :	62 712 / 17%	54 990 / 19%	-12%

**La mortalité des piétons est en augmentation et constitue un enjeu local.**

## 6 – Les deux-roues motorisés

Le nombre d'accidents impliquant des deux-roues motorisés ainsi que le nombre de tués sont, dans l'Aude, globalement inférieurs aux chiffres nationaux et méditerranéens.

La part des tués en deux-roues motorisés dans l'Aude augmente de 15 à 19 % mais reste très inférieure aux chiffres nationaux (qui passent de 25 % à 23%) et méditerranéens (qui passent de 31 % à 30%). Le nombre des tués de moins de 50 ans augmente dans l'Aude (13% à 16%) alors qu'il diminue ailleurs.

La part des accidents impliquant un deux-roues motorisés stagne dans l'Aude (31 % sur les deux périodes) alors que les chiffres nationaux et méditerranéens baissent sensiblement, de 40 % à 37 % au national, et de 46 à 44 % dans les départements méditerranéens.

L'implication dans les accidents de jeunes usagers de cyclomoteurs est en diminution entre les deux périodes (-28 % pour les 14-17 ans, -23 % pour les 18-24 ans) mais de manière moins importante qu'au niveau national (-48 % pour les 14-17 ans et pour les 18-24 ans) et méditerranéen (-59 % pour les 14-17 ans, -56 % pour les 18-24 ans).

L'implication dans les accidents de jeunes usagers de moto est en diminution entre les deux périodes (-13 % pour les 18/24 ans) mais de manière moins importante qu'au niveau national (-25 %) et méditerranéen (-31 %).

**Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 31 % des accidents corporels et leur mortalité ne diminue pas, ces usagers constituent donc un enjeu local.**

## 7 – Usagers alcoolisés

Dans l'Aude, le nombre de tués dans un accident impliquant un usager alcoolisé est en légère diminution. La part des tués diminue en restant inférieure aux chiffres nationaux et méditerranéens.

Tués dans un acc avec conducteur alcoolisé  
/ % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	44 / 28%	40 / 26%	-9%
Méd (total) :	516 / 30%	536 / 32%	+4%
France :	4 909 / 30%	4 151 / 30%	-15%

Le nombre d'accident impliquant un usager alcoolisé diminue dans l'Aude (-8%) mais moins qu'au niveau national (-20%) et méditerranéen (-18%).

Accidents impliquant un conducteur alcoolisé  
/ % du total des accidents avec dépistage réalisé

	2007-2011	2012-2016	Evolution acc.
Aude :	232 / 13%	214 / 15%	-8%
Méd :	3179 / 11%	2613 / 13%	-18%
France :	30664 / 11%	24499 / 11%	-20%

De plus, la part des accidents impliquant un usager alcoolisé augmente dans l'Aude pour atteindre 15 %, plus que dans les départements méditerranéens (13%) et plus qu'au niveau national ou elle reste stable à 11 %.

**Le facteur alcool occasionne plus du quart des tués et 15 % des accidents corporels.  
Le risque alcool constitue un enjeu local.**

## 8 – Usagers sous l'emprise de stupéfiants

Il convient de préciser pour comprendre l'évolution des chiffres que les dépistages de produits stupéfiants étaient systématiques pour les accidents mortels sur 2007/2011 et qu'ils se sont généralisés aux accidents corporels sur 2012/2016.

Le nombre de tués dans un accident impliquant un usager sous stupéfiant diminue très légèrement au niveau national (-1%) mais explose pour les départements méditerranéens (+32%) dont l'Aude (+48%). La part des tués atteint 30 % dans l'Aude, dépassant les départements méditerranéens (28%) et les 22 % nationaux.

Tués dans un acc avec conducteur drogué  
/ % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	25 / 29%	37 / 30%	+48%
Méd (total) :	266 / 29%	350 / 28%	+32%
France :	2 480 / 24%	2 448 / 22%	-1%

Suite à la systématisation des dépistages, le nombre d'accidents corporels impliquant un usager sous l'emprise de stupéfiants augmente partout mais bien plus fortement dans l'Aude (+147%) que dans les départements méditerranéens (+68%) et qu'au niveau national (+28%).

Accidents impliquant un conducteur drogué  
/ % du total des accidents avec dépistage réalisé

	2007-2011	2012-2016	Evolution acc.
Aude :	44 / 27%	109 / 26%	+147%
Méd :	637 / 26%	1 071 / 18%	+68%
France :	7 424 / 24%	9 512 / 11%	+28%

Quant à la part d'accidents impliquant un usager sous l'emprise de stupéfiants, elle ne diminue quasiment pas dans l'Aude (de 27 à 26%) alors qu'elle baisse de manière conséquente à la fois sur les départements méditerranéens (de 26 à 18 %) et au niveau national (de 24 à 11%).

**Le facteur stupéfiant occasionne 30 % des tués et plus du quart des accidents corporels.  
Le risque stupéfiant constitue un enjeu local.**

## 9 – Risque routier professionnel

Un accident est considéré comme professionnel quand il survient pendant une mission professionnelle (environ 1/3 des cas) ou sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail (environ 2/3 des cas).

Dans l'Aude, le nombre et la part de tués dans un accident professionnel diminuent entre les deux périodes (-45 % d'accidents) à l'instar des départements méditerranéens. Au niveau national, le nombre de tués diminue également mais la part de ces tués reste à 40 %.

Tués dans un acc. professionnel  
/ % du total des tués

	2007-2011	2012-2016	Evolution tués
Aude :	95 / 39%	52 / 29%	-45%
Méd (total) :	863 / 36%	643 / 34%	-25%
France :	7 952 / 40%	6 446 / 40%	-19%

La part des accidents professionnels diminue sensiblement dans l'Aude (de 29 à 25%) et reste très inférieure aux statistiques des départements méditerranéens qui stagnent à environ 40 % et aux chiffres nationaux (autour de 45 %).

Accidents professionnels  
/ % du total des accidents

	2007-2011	2012-2016	Evolution acc.
Aude :	474 / 29%	364 / 25%	-23%
Méd :	12 886 / 40%	8 634 / 39%	-33%
France :	137 805 / 45%	108 978 / 46%	-21%

**Les trajets professionnels constituent un quart des accidents corporels et occasionnent un tiers des tués. Le risque routier professionnel est un enjeu local.**

# III – Bilan des actions de prévention

## A – Actions « grand public »

Les chiffres présentés dans le chapitre précédent mettent en évidence plusieurs classes d'âge et type d'usage dont l'accidentalité est préoccupante à l'échelle du département :

- les jeunes (jusqu'à 24 ans) : piétons, cyclistes, cyclomotoristes, passagers et conducteurs automobiles,
- les adultes (25/64 ans) : motards (avec ou sans expérience) et automobilistes,
- les seniors (plus de 65 ans) : automobilistes et piétons.

Les actions de prévention menées sur le précédent DGO (2013-2017) en direction de ces usagers sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

### 1 - Les moins de 14 ans

L'accidentalité des moins de 14 ans est faible, mais il est évident que la prévention doit commencer dès le plus jeune âge. Cet apprentissage est prévu dans les programmes scolaires dès l'école primaire et est validé par la délivrance de l'Attestation de première éducation à la route (APER) généralement en fin de CM2. Les actions de prévention menées dans l'Aude en primaire concernent l'enfant piéton, l'enfant cycliste et l'enfant passager d'automobile et de car. Elles sont animées par les enseignants, les intervenants départementaux de sécurité routière, les associations, les forces de l'ordre. Environ 10 000 élèves (essentiellement des CM2) bénéficient chaque année d'une action inscrite au PDASR.

Certaines actions ont lieu en école maternelle voire en crèche, avec des supports adaptés, et il s'avère que même jeunes, les enfants sont très réceptifs aux messages de prévention et font un excellent relais en direction de leurs parents.

### 2 - Les jeunes de 14 à 24 ans

L'essentiel de la prévention en direction de cette tranche d'âge est faite en milieu scolaire, avec notamment le passage des attestations de sécurité routière 1 et 2. L'ASSR2 est obligatoire pour la formation au permis de conduire et l'ASSR 1 ou 2 est obligatoire pour l'inscription à la formation du Permis AM (permettant la conduite d'un cyclomoteur).

Au collège, chaque enseignant est censé intégrer la sécurité routière à sa matière. De nombreux outils pédagogiques existent et sont diffusés par le site internet Eduscol. Pour compléter ce dispositif, l'éducation nationale pilote dans l'Aude la mise en place de « journées banalisées sécurité routière » animées par les partenaires de la sécurité routière (préfecture, force de l'ordre, associations) en direction des classes de 3ème. La quasi-totalité des établissements s'inscrit dans ce dispositif. Certaines collectivités prennent l'initiative d'organiser des semaines de la sécurité routière ce qui permet de mettre en œuvre certains dispositifs pédagogiques particuliers (village, reconstitutions d'accidents, etc.). Par ailleurs, des interventions ont aussi été proposées aux classes de 5ème (Prévention routière et Sécurité routière) et de 6ème (jusqu'en 2016 par l'Adateep).

Au lycée et dans les centres de formation pour apprentis, l'éducation routière a été intégré dans les programmes en 2015 par une circulaire imposant un module obligatoire de 3h pour les entrants en seconde et en CFA. Des outils utilisables par le personnel éducatif ont été créés et diffusés. Les associations et la Sécurité routière ont également été sollicités pour animer ces modules. Les actions sont orientées vers les comportements et les savoirs être (prises de risque, influence du groupe, etc.).

Environ 11 000 lycéens et collégiens bénéficient chaque année d'une action inscrite au PDASR.

Des actions de prévention sont aussi organisées hors cadre scolaire, à l'initiative des centres sociaux, des « point info jeunes », des collectivités ou de diverses associations.

En milieu festif, de nombreux jeunes viennent tester leur taux d'alcoolémie sur les stands de prévention. Le constat est que la majorité d'entre eux connaît le principe du conducteur sobre désigné, et qu'en général, ce dernier tient ses engagements. Quand les jeunes ont consommé de l'alcool, le taux mesuré à l'alcootest est souvent important, mais ne les surprend pas.

### **3 - Les adultes de 25 à 64 ans**

Pour toucher ces adultes, il faut intervenir soit dans leur milieu professionnel, soit dans leurs activités de loisirs.

Les interventions réalisées en milieu professionnel et inscrites au PDASR restent très ponctuelles et visent généralement les employés, mais par forcément l'encadrement. Si les grandes entreprises disposent de personnels chargés de la prévention (notamment routière), une grande majorité d'entreprises inscrit le risque routier dans son document unique sans forcément mener des actions concrètes sur la gestion des véhicules, des déplacements, des communications, etc.

En milieu festif, les adultes qui viennent tester leur taux d'alcoolémie sur les stands de prévention sous-estiment souvent leur taux et montrent une grande méconnaissance des temps d'élimination et des doses d'alcool. Ils estiment que leur « expérience » de l'alcool les préserve de ses effets néfastes. Les groupes d'adultes ont rarement pensé à désigner un conducteur sobre avant la fête : de fait, c'est celui/celle qui « ne boit jamais » (souvent une femme) qui décide de conduire suite au passage sur le stand.

### **4 - Les seniors (65 ans et plus)**

La plupart des actions de prévention en direction des retraités ont été organisées par le Département via ces Centres locaux d'information et de coordination. Certaines associations et compagnies d'assurances proposent aussi des animations. Environ 600 seniors bénéficient chaque année d'une action inscrite au PDASR.

Les seniors apprécient ces ateliers de prévention (même si certains y viennent parfois avec réticence dans la crainte de se voir retirer leur permis). On peut distinguer deux catégories d'âge :

- les 60-70 ans qui se sentent plutôt à l'aise sur la route : ils viennent actualiser leurs connaissances mais s'inquiètent surtout pour leurs parents très âgés qui conduisent encore ;
- les plus de 70 ans qui reconnaissent éprouver des difficultés dans la conduite et s'interrogent sur leurs capacités.

Dans tous les cas, la décision d'arrêter de conduire ou d'empêcher un proche de conduire reste difficile à prendre, surtout en milieu rural où le réseau de transport en commun est peu développé voire inexistant.

### **5 - Les usagers de deux roues motorisés**

Les actions réalisées en faveur des motards sont les suivantes : stand sécurité routière sur les salons de la moto, rallye moto de la gendarmerie (depuis 2012) et journée trajectoire de la FFMC (depuis 2016). On peut estimer que ces actions touchent environ 1000 motards par an.

En 2017, le Préfet a mobilisé les associations, fédération, concessionnaires et moto-école pour élaborer un plan d'action dédié aux deux-roues motorisés.

Cette concertation, menée avec le nouveau chargé de mission deux roues motorisés nommé en février 2017, a permis de faire le bilan des actions régulièrement menées sur le département et de lancer une nouvelle dynamique qui s'est concrétisée autour de 3 projets : la mobilisation des concessionnaires, la communication en direction des usagers et l'organisation d'une journée dédiée aux cyclomoteurs.

## B – Actions spécifiques

Les actions concernaient des personnes ou structures qui ont un rôle particulier à jouer en matière de sécurité routière. Le DGO 2013-2017 prévoyait de nombreuses actions dans ce cadre. Les plus conséquentes ont été réalisées en direction des acteurs du milieu festif et en direction des collectivités locales.

### 1- Les acteurs du milieu festif

La prévention en milieu festif est organisée autour de la charte Label fête. Les organisateurs et collectivités qui décident d'installer un stand de prévention sur leur fête peuvent bénéficier d'une dérogation horaire sur la vente d'alcool. Le stand est soit tenu par :

- une association rémunérée et choisie par l'organisateur (environ 40 % des stands),
- l'organisateur préalablement formé avec du matériel prêté par la DDTM (environ 60 % des stands).

En 2013, un colloque « Organisation de manifestations sur le territoire de la commune » organisé à l'attention des élus (en partenariat avec l'Association des maires de l'Aude) avait permis de communiquer largement sur ce dispositif. Depuis, chaque année, entre 110 et 130 communes adhèrent à la charte Label fête et mettent en place des stands de dépistage sur 260 à 300 soirées concentrées sur la période estivale. 100 à 130 personnes par an suivent la formation permettant d'animer un stand de dépistage. Pour maintenir la dynamique du dispositif, le colloque organisé en 2013 a été reconduit en mars 2018.

On estime que 20 000 personnes s'informent chaque année sur les stands de prévention audois et qu'environ 10 000 personnes se font dépister.

### 2- Les collectivités locales

Les collectivités locales sont concernées à plusieurs titres par la sécurité routière, notamment en tant que gestionnaires de voirie et employeurs.

A ce titre, les communes ont été invitées à désigner un élu « référent sécurité routière » qui suit une formation pour jouer son rôle de relais local pour la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière. Pour ces élus référents ont été organisés :

- en 2013, un colloque « Risque routier » en partenariat avec le centre de gestion de la fonction publique territoriale ;
- en 2016, une journée « Sécurité et aménagements routiers : que peuvent faire les élus » en partenariat avec l'association des maires ;
- en 2016, 3 sessions de formations pour 56 nouveaux élus référents.

Le Département, en tant que gestionnaire de voirie, pilote chaque année une action de sécurisation d'un itinéraire fréquenté par les motards, en associant plusieurs partenaires (moto-écoles, associations) et en finançant notamment la pose de lisse sous les glissières.

## IV – Orientations d'actions

Au regard de l'évolution de l'accidentalité locale depuis 2007 (pages 8 à 11) et des enjeux nationaux qui doivent être impérativement intégrés dans le DGO (cf circulaire du 11 avril 2017), les enjeux suivants ont été retenus pour l'Aude :

- les jeunes ;
- les seniors ;
- le risque routier professionnel ;
- les addictions (alcool et stupéfiants) ;
- les deux-roues motorisés.

Des groupes de travail se sont réunis en novembre 2017 par enjeux et ont proposé aux signataires du DGO des orientations d'actions qui se déclinent dans les domaines suivants :

- la prévention (éducation, sensibilisation, formation, information) ;
- la connaissance de l'accidentalité ;
- l'amélioration des infrastructures routières ;
- le contrôle-sanction.

Les tableaux des pages suivantes présentent les orientations d'actions prioritaires pour les 5 années à venir.

## A – Prévention

**Pour les actions de prévention**, un appel à projet annuel, le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), permet de solliciter des partenaires et de contribuer financièrement ou/et matériellement à la réalisation d'une partie de ces actions.

## MILIEU SCOLAIRE

Primaire	<ul style="list-style-type: none"><li>- communiquer aux enseignants les ressources disponibles en matière de sécurité routière (outils pédagogiques et structures susceptibles d'intervenir),</li><li>- outiller les enseignants sur des thématiques spécifiques (création de supports pédagogiques, séances d'information, etc.),</li><li>- cibler les actions menées par des intervenants spécialisés sur la validation des acquis en CM2,</li><li>- valoriser les interventions des polices municipales en milieu scolaire,</li><li>- aménager des pistes d'éducation routière à destination des scolaires.</li></ul>
Collèges	<ul style="list-style-type: none"><li>- conforter les connaissances des élèves de 5ème sur le comportement à adopter en tant que piéton, cycliste, passager d'automobile et passager d'autocar,</li><li>- sensibiliser les élèves de 3ème au partage de la route, aux risques alcool et stupéfiant, aux conséquences de l'accident (handicap) et à l'importance d'être assuré.</li></ul>
Lycées et Centres de formations des apprentis	<ul style="list-style-type: none"><li>- assister les équipes pédagogiques dans la mise en place du module de 3h destiné aux secondes et élèves entrant en CFA.</li></ul>
Établissements spécialisés	<ul style="list-style-type: none"><li>- sensibiliser les jeunes en situation de handicap aux risques routiers.</li></ul>

## MILIEU PROFESSIONNEL

Personnel d'encadrement	<ul style="list-style-type: none"><li>- mener des actions de sensibilisation à la gestion des véhicules, des communications, des compétences et des déplacements (en partenariat avec la CARSAT et la DIRECCTE), en priorité en direction des grands comptes et dans les secteurs du transport de personnes, de la messagerie (livraisons colis), du bâtiment et des travaux publics, des services d'aide à la personne,</li><li>- communiquer sur la responsabilité pénale de l'employeur et de l'employé,</li><li>- recenser et valoriser les entreprises déjà engagées,</li><li>- inciter les entreprises à signer la charte «7 engagements pour une route plus sûre».</li></ul>
Personnels des entreprises, collectivités et administrations	<ul style="list-style-type: none"><li>- mener des actions de sensibilisation aux risques routiers (alcool, stupéfiant, vitesse, téléphone, fatigue, partage de la route, etc.) en priorité dans les secteurs du transport de personnes, de messagerie (livraisons colis), du bâtiment et des travaux publics, des services d'aide à la personne.</li></ul>
Intervenants (IDSR et association)	<ul style="list-style-type: none"><li>- former les intervenants aux enjeux du risque routier professionnel</li></ul>

## SENIORS

Seniors conducteurs	<ul style="list-style-type: none"><li>- organiser en partenariat avec les communes et associations locales des actions de sensibilisation aux risques routiers (médicament, fatigue, entretien du véhicule, etc.), de révision du code de la route, d'information sur les assurances et des audits de conduite,</li><li>- communiquer largement sur l'organisation de ces actions et les répartir sur tout le territoire,</li><li>- valoriser les dispositifs alternatifs à l'usage de la voiture.</li></ul>
Seniors piétons	<ul style="list-style-type: none"><li>- sensibiliser les seniors piétons aux risques encourus et communiquer sur la visibilité du piéton</li></ul>
Assureurs	<ul style="list-style-type: none"><li>- associer les assureurs aux actions de prévention organisées pour seniors</li></ul>



## DEUX ROUES MOTORISES

Usagers de deux roues motorisés	<b>Orientations issues du plan d'action deux-roues motorisés :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- organiser des actions de sensibilisation sur la maîtrise du véhicule (à faible vitesse, en trajectoire), le respect du code de la route, la nécessité d'anticiper les erreurs des autres et le port indispensable des équipements de protection</li><li>- communiquer sur les réseaux sociaux pour valoriser les actions en direction des deux-roues motorisés</li></ul>
Concessionnaires motos	<b>Orientation issue du plan d'action deux-roues motorisés :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- associer les concessionnaires à la diffusion du message sécurité routière par la signature d'une charte</li></ul>
Assureurs	<ul style="list-style-type: none"><li>- associer les assureurs aux actions de prévention organisées pour les deux-roues motorisés</li></ul>

## MILIEU FESTIF

Organisateurs et participants à des événements festifs	<ul style="list-style-type: none"><li>- valoriser le principe de la charte Label fête et participer à son fonctionnement.</li></ul>
--	---

En page suivante, le document « **Prévention : les messages prioritaires** » indique, pour chaque tranche d'âge, les types d'usage à cibler et les thématiques à aborder.



## B – Infrastructures et connaissance de l'accidentalité

INFRASTRUCTURES	
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- inciter à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements routiers,</li> <li>- sensibiliser les gestionnaires routiers à la cohérence et à la lisibilité des limitations de vitesse ainsi qu'à la visibilité des passages piétons (abords, ligne d'effet),</li> <li>- sensibiliser les gestionnaires routiers au traitement des obstacles latéraux.</li> </ul>
CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTALITÉ	
Observatoire départemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mieux connaître l'accidentalité liée aux seniors piétons.</li> </ul>

## C – Contrôle - sanction

**Pour les actions relatives au contrôle-sanction**, le Plan départemental de contrôle routier (PDCR) annuel permettra de définir des objectifs (en complément de ceux définis ci-dessous) et de mesurer les évolutions.

CONTRÔLE SANCTION	
Tout usager	<ul style="list-style-type: none"> <li>- harmonisation des politiques pénales à l'initiative des procureurs,</li> <li>- communiquer sur les audiences et sanctions emblématiques,</li> <li>- développer les alternatives aux poursuites.</li> </ul>
Automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- médiatiser les contrôles visant à protéger les usagers vulnérables, notamment : le non-respect des passages piétons, oubli du clignotant, stationnement sur les trottoirs,</li> <li>- contrôler aux abords des établissements scolaires le stationnement, le port de la ceinture, le téléphone, en proposant un dispositif de mesure alternative à la sanction.</li> </ul>
Usagers de deux roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- contrôler les deux-roues motorisés en proposant un dispositif de mesure alternative à la sanction.</li> </ul>
Débitants de boisson professionnels ou temporaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- contrôler la vente d'alcool aux mineurs,</li> <li>- contrôler la mise à disposition des moyens de tests.</li> </ul>
Employeurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- médiatiser les actions de contrôles conduites par la DIRECCTE sur le volet risque routier professionnel.</li> </ul>

## D – Actions transversales

ACTIONS TRANSVERSALES	
Services de l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre en place un tableau de bord de l'activité préventive, des actions de contrôle de l'administration et des sanctions administratives voire judiciaires.</li> </ul>
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poursuivre la formation des élus référents sécurité routière et animer le réseau,</li> <li>- valoriser les collectivités engagées en matière de sécurité routière,</li> <li>- susciter des partenariats par convention avec les collectivités territoriales,</li> <li>- valoriser le rôle du policier municipal.</li> </ul>
Intervenants (IDSR et associations)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- utiliser la réserve civique pour attirer de nouveaux bénévoles.</li> </ul>

## V – Evaluation du DGO

Le résultat des actions menées dans le cadre du DGO et du PDASR sont présentées à l'occasion des états-majors départementaux de sécurité.

Par ailleurs, chaque année jusqu'en 2022, un Comité de pilotage de la sécurité routière se réunira pour :

- faire un point sur les évolutions en matière d'accidentalité,
- présenter le bilan des actions réalisées,
- définir les conditions de l'appel à projet du PDASR,
- adapter si besoin les orientations d'actions au DGO.

Ce même Comité de pilotage se réunira en début d'année après réception des projets déposés au titre du PDASR pour les examiner et définir les contributions matérielles et/ou financières apportées.