

Préface

Malgré une tendance à la baisse du nombre de victimes, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour la sécurité des citoyens. Dans l'Aude, le nombre de tués par million d'habitants en 2022 (77) reste bien supérieur à celui constaté au niveau national (48).

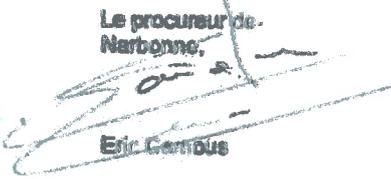
Les acteurs locaux engagés au quotidien dans la lutte contre l'insécurité routière doivent maintenir leurs actions en suivant une stratégie commune. Les partenaires institutionnels expriment à travers ce document leur engagement à réduire encore le nombre et la gravité des accidents de la route à l'horizon 2027.

Le préfet,

Thierry Bonnier

La procureure de
Carcassonne,

Géraldine Labaille

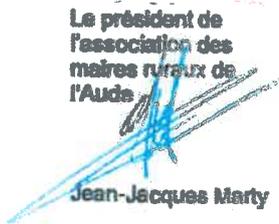
Le procureur de
Narbonne,

Eric Gombous

La présidente du
département,

Hélène Sandragne

Le président de
l'association des
maires de l'Aude

Eric Ménassi

Le président de
l'association des
maires ruraux de
l'Aude

Jean-Jacques Marty


**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



SOMMAIRE

1 Cadre général de la démarche.....	4
1.1 <i>Les objectifs du document général d'orientations</i>	4
1.2 <i>La démarche d'élaboration</i>	4
2 Le diagnostic territorial partagé.....	4
2.1 <i>Présentation générale du département</i>	4
2.1.1 Données géographiques et démographiques.....	4
2.1.2 Données routières.....	5
2.2 <i>Principales caractéristiques des accidents survenus hors agglomération</i>	5
2.3 <i>Principales caractéristiques des accidents survenus en agglomération</i>	5
2.4 <i>Principales caractéristiques des accidents survenus sur autoroute</i>	6
3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	7
3.1 <i>Bilan des actions 2018-2021 par enjeu</i>	7
3.1.1 Les usagers de deux-roues motorisés.....	7
3.1.2 Les comportements à risques : conduite sous emprise (alcool, stupéfiants, médicaments), vitesse, distracteurs, non-respect du code de la route.....	7
3.1.3 Les mobilités douces (marche, cyclisme, trottinettes électriques).....	7
3.1.4 Le risque routier professionnel.....	7
3.2 <i>Affectation des crédits</i>	8
4 Les enjeux et orientations pour la période 2023-2027.....	9
4.1 <i>Les enjeux de sécurité routière</i>	9
4.2 <i>Les orientations d'actions</i>	9
4.2.1 Deux-roues motorisés (motos, cyclos, EDPM >250 kw).....	9
4.2.2 Conduites à risques.....	9
4.2.3 Mobilités douces (marche, cyclisme, EDPM <250 kw).....	10
4.2.4 Risques routiers professionnels.....	10
4.2.5 Orientations transversales.....	10
5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	11
5.1 <i>Mise en œuvre des orientations</i>	11
5.2 <i>Suivi de l'accidentalité départementale</i>	11
5.3 <i>Suivi des orientations</i>	11
6 Annexes.....	12
A1 diagnostic d'accidentalité 2017-2021	
A2 bilan des actions 2018-2022	
A3 synoptique des orientations 2023-2027	
A4 structures participantes à l'élaboration 2022-2023	

1 Cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du document général d'orientations

La politique nationale de sécurité routière se décline localement pour répondre au plus près des problématiques territoriales en matière d'accidentalité.

Le document général d'orientations de sécurité routière (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel qui guide l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires. Il formalise ainsi pour les 5 prochaines années des orientations en matière de prévention, de contrôle et de sanction en s'appuyant sur un diagnostic local de l'accidentalité. Ces orientations sont ensuite déclinées chaque année dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2 La démarche d'élaboration

La politique de sécurité routière dans le département s'exécute fréquemment dans le cadre de partenariats et de coopérations entre acteurs variés, privés ou publics, institutionnels ou associatifs.

L'élaboration du DGO a été conduite dans cet esprit de collaboration, avec la volonté de recueillir les réflexions du plus grand nombre.

Les étapes de la démarche ont été les suivantes :

- recensement du bilan des actions 2018-2021 auprès des acteurs locaux : février 2022 ;
- réalisation du bilan de l'accidentalité 2017-2021 par l'observatoire départemental : septembre-octobre 2022 ;
- transmission par le préfet des bilans réalisés et lancement de la concertation : décembre 2022 ;
- réunion de travail collaboratif : janvier 2023 ;
- validation des orientations : mars 2023.

2 Le diagnostic territorial partagé

Ceci est une présentation synthétique du bilan réalisé par l'observatoire départemental. Le document complet est joint en annexe (A1)

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Données géographiques et démographiques

Au sein de la région Occitanie, le département de l'Aude se situe entre les Pyrénées et le Massif Central. Il bénéficie d'une situation géographique favorable, au carrefour des deux grands espaces économiques de la région, la ville de Toulouse à l'Ouest et le littoral méditerranéen à l'Est.

La superficie de l'Aude est de 6 139 km² ; sa population s'élève à 375 217 habitants (source : Insee population légale recensée en 2020). La densité moyenne est de 61,1 hab/km² mais varie beaucoup selon les secteurs.

La population audoise est sensiblement plus âgée que la moyenne nationale avec 22 % de personnes de 65 ans et plus (18 % au niveau national) et 27 % de jeunes de moins de 25 ans (30 % au niveau national).

Dans ce département plutôt rural, on distingue deux grandes unités urbaines, Narbonne et Carcassonne.

L'étude « typologie des régions et départements français » récemment mise à jour par le CEREMA, classe les départements de France en 7 familles ayant des caractéristiques communes, permettant ainsi leur comparaison avec les statistiques nationales, en particulier en matière d'indicateurs locaux

de sécurité routière (ILSR). La famille des départements méditerranéens rassemble les Pyrénées-Orientales, l'Aude, l'Hérault, le Gard, le Var, le Vaucluse, les Alpes-Maritimes et les deux départements corses.

En comparaison des moyennes nationales, le département de l'Aude se distingue par des indicateurs plus élevés en matière de taux de chômage, de part des résidences secondaires, de superficie de montagne et de températures minimales.

2.1.2 Données routières

La longueur totale du réseau routier dans le département de l'Aude est de 11 600 kilomètres, se répartissant en 155 kilomètres d'autoroutes (1,3%), 4 300 kilomètres de routes départementales (37,1%) et 7 145 kilomètres de voies communales (61,6%).

Le département est traversé par deux autoroutes d'est en ouest (A 61) et le long du littoral (A 9). Ces deux infrastructures contournent les villes principales.

85,8 % des ménages audois sont équipés d'au moins une voiture (85 % au niveau régional et 81,1 % au niveau national).

De nombreux actifs audois quittent le département chaque jour pour aller travailler dans les grandes aires urbaines et économiques voisines.

L'attractivité touristique du département génère un afflux périodique de population et par conséquent une hausse importante du trafic routier en période estivale, notamment sur la partie littorale et les autoroutes.

2.2 Principales caractéristiques des accidents survenus hors agglomération

- Une très large majorité des tués (73%) le sont dans des accidents survenus hors agglomération. Cet indicateur est supérieur de plus de 10 points (par rapport aux chiffres de 2021) au reste du territoire national.
- Ce taux atteint même 80 % des tués pour les usagers de deux-roues motorisés, concentrés de mai à octobre, correspondant à une pratique saisonnière de loisirs.
- Par rapport au reste du territoire national, les jeunes femmes de 18 à 24 ans sont plus souvent victimes à deux-roues motorisés.
- Les victimes sont plutôt des conducteurs de véhicules à 4 roues (véhicules de tourisme, utilitaires et poids-lourds) dans le cadre d'accidents avec des tiers également en véhicules à quatre roues.
- La mortalité hors agglomération est plus importante les week-ends et de nuit, souvent dans des accidents liés à la conduite sous emprise d'alcool, de stupéfiants et/ou à la vitesse.
- Les usagers des modes de déplacement doux victimes d'accidents hors agglomération sont très majoritairement des hommes âgés de plus de 25 ans. Ce sont essentiellement des accidents à vélo.
- Près de la moitié des accidents ont lieu en ligne droite sans intersection, dans des conditions atmosphériques normales, confirmant ainsi le facteur comportement comme étant la première cause d'accidents.

2.3 Principales caractéristiques des accidents survenus en agglomération

- Les victimes en agglomération le sont plus fréquemment à Carcassonne et à Narbonne.
- Les jeunes de moins de 17 ans sont surreprésentés dans les accidents corporels à deux-roues motorisés. En outre, dans cette catégorie d'usagers les jeunes filles sont plus souvent victimes dans notre département que dans le reste du territoire (10 points de plus).
- En agglomération, l'accidentalité des deux-roues motorisés est plus lissée sur l'année, moins concentrée sur la période estivale qu'en dehors des agglomérations.
- Plus de la moitié des accidents ont lieu hors intersection. En intersection, la cause de plus de

la moitié des accidents corporels est le non-respect des signalisations ou des priorités (donc de l'arrêt obligatoire).

- Les accidents mortels représentent les deux tiers des événements survenus de jour.
- Les victimes sont le plus souvent des usagers de véhicules à 4 roues, mais un tiers d'entre elles sont des usagers vulnérables.
- Les hommes sont très majoritairement impliqués dans l'accidentalité générale, mais il est important de noter que pour les catégories d'usagers piétons et deux roues non motorisés, les victimes sont réparties sur les deux sexes.
- Les mois de novembre et de décembre sont marqués par une recrudescence du nombre de victimes chez les usagers des modes doux, période où la visibilité est réduite.

2.4 Principales caractéristiques des accidents survenus sur autoroute

- Le trafic autoroutier des véhicules légers augmente très fortement en été, représentant plus du double des flux des mois d'hiver, en particulier sur l'A9, portion qui court de la frontière espagnole à l'Hérault. Proportionnellement au kilométrage considéré, on comptabilise plus d'accidents et de victimes sur l'A9 que sur l'A61.
- 36 % des victimes le sont suite à une collision avec un poids-lourd, alors que ce type d'accident représente moins de 5 % hors autoroute.
- La très grande majorité des accidents sont survenus en ligne droite et en conditions atmosphériques normales. Ils sont causés par des conduites à risque (vitesse, fatigue, inattention, conduite sous emprise de psychotropes).

3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

Ceci est une présentation synthétique du bilan réalisé. Le document complet est joint en annexe (A2)

3.1 Bilan des actions 2018-2021 par enjeu

3.1.1 Les usagers de deux-roues motorisés

Des journées de sensibilisation pratiques de maniabilité ont été organisées chaque année (EDSR, FFMC) et ont bénéficié à la tranche d'âge la plus concernée dans notre département : les 45-65 ans. Il est à noter que ces actions ont eu du mal à atteindre les plus jeunes (14-18 ans). Pour cette tranche d'âge, la sensibilisation est essentiellement réalisée au collège, sur simulateur.

Il était préconisé d'associer les concessionnaires à la diffusion des messages de prévention. Cette action n'a pas abouti.

3.1.2 Les comportements à risques : conduite sous emprise (alcool, stupéfiants, médicaments), vitesse, distracteurs, non-respect du code de la route

Ces sujets sont évoqués dans toutes les actions menées, notamment auprès des plus jeunes en milieu scolaire (12-17 ans).

Les jeunes de 18 à 24 ans ont été peu ciblés alors qu'ils sont surreprésentés dans l'accidentalité.

Afin de lutter contre l'alcool au volant, le dispositif Label Fête est bien déployé. Pour mémoire, il s'agit d'organiser des stands de dépistage d'alcoolémie lors des événements festifs.

Il faut régulièrement rappeler aux communes et aux organisateurs que ce dispositif existe et qu'il est obligatoire dans le cas de fermeture tardive des débits de boissons. Une seule campagne de formation des opérateurs a eu lieu en 2018.

Les actions envers les seniors ont été peu nombreuses, or c'est un public qui nécessite un rappel du code de la route (obligations d'arrêt, nouveaux panneaux, circulation en giratoire...) et un apport de connaissance sur les risques liés à l'âge (audition, vue, médicaments).

3.1.3 Les mobilités douces (marche, cyclisme, trottinettes électriques)

Les actions en milieux scolaires (6-12 ans) et les ressources pédagogiques disponibles couvrent largement ces thématiques.

La sensibilisation aux risques à circuler en trottinettes électriques s'est déployée récemment (évolution du code la route en 2020). La méconnaissance de la réglementation et des risques est très importante.

Les seniors sont particulièrement concernés par ces modes de déplacement mais peu d'actions de sensibilisation leur sont proposées.

3.1.4 Le risque routier professionnel

Aucune entreprise de l'Aude n'est signataire de la *Charte des 7 engagements* qui valoriserait leur engagement existant ou futur.

Sur cette thématique, un colloque régional s'est tenu en 2018. Ce fut une opération ponctuelle sans effet de masse et sans suivi ultérieur.

Un webinaire régional d'information est proposé depuis 2 ans pour communiquer auprès des entreprises de la région.

Les supports de communication disponibles sont nombreux et variés.

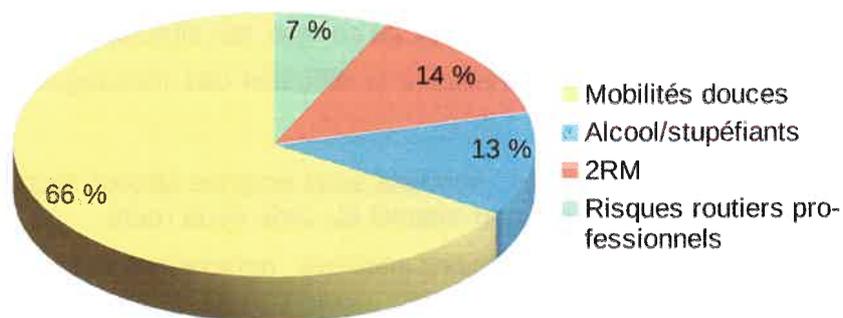
Le plan régional santé au travail de l'Occitanie (PRST) pour la période 2022-2025 a repris le risque routier dans ses axes de prévention.

3.2 Affectation des crédits

La Délégation à la Sécurité Routière alloue chaque année au niveau local un budget dédié à la réalisation du PDASR.

Les sommes dépensées annuellement dans l'Aude s'élèvent en moyenne à 71 000€ sur la période 2018-2021.

Elles sont affectées très largement à la réalisation d'actions de sensibilisation auprès des usagers dans les proportions suivantes :



La part consacrée aux mobilités douces est particulièrement importante s'agissant en majorité des dépenses (subventions, achat de goodies, déplacements) générées par les actions menées auprès des jeunes (6-18 ans), usagers principaux de ce type de mobilité.

Les dépenses relatives à la lutte contre l'alcool et les stupéfiants sont faibles bien que les actions soient nombreuses et atteignent un grand nombre d'usagers. En effet, beaucoup de stands de dépistage sont animés bénévolement grâce à du matériel acheté avant 2018 et mis à disposition des organisateurs d'événements par la préfecture.

4 Les enjeux et orientations pour la période 2023-2027

4.1 Les enjeux de sécurité routière

La déléguée interministérielle à la sécurité routière a défini pour l'ensemble du territoire national des enjeux englobants (circulaire du ministère de l'intérieur du 25 mai 2022). Il s'agit :

- de la circulation en deux-roues motorisés (2RM),
- des conduites à risques (la conduite sous emprise d'alcool, de stupéfiants, de médicaments, la vitesse, le non-respect des priorités, l'usage des distracteurs, les téléphones principalement...),
- des modes de déplacements doux (marche, vélo, engins de déplacement personnel motorisé dits EDPM),
- du risque routier professionnel.

Le 19 janvier 2023, les principaux acteurs de sécurité routière de l'Aude ont réfléchi collectivement sur les actions à mener autour de ces quatre enjeux. Les orientations d'actions proposées autour de ces enjeux sont spécifiques à notre département. En effet, elles sont fondées d'une part sur l'accidentalité de notre territoire et d'autre part sur le bilan des actions menées dans le cadre du précédent DGO. Ces travaux ont également mis en exergue quelques orientations transversales.

4.2 Les orientations d'actions

4.2.1 Deux-roues motorisés (motos, cyclos, EDPM >250 kw)

- organiser des journées de sensibilisation à la maîtrise des véhicules (trajectoires de sécurité, maniabilité à vitesse lente),
- accentuer la prévention en milieu scolaire dans le cadre de la préparation aux attestations scolaires de sécurité routière ASSR 1 (niveau 5è) et ASSR 2 (niveau 3è),
- faire de la prévention par l'intermédiaire des acteurs de proximité (clubs sportifs, maisons des jeunes, associations locales, communes...),
- développer la communication auprès des parents,
- organiser des actions spécifiques au port des équipements de sécurité, obligatoires ou non,
- localiser et corriger les éléments d'infrastructures pouvant aggraver ou favoriser la survenue d'accidents.

4.2.2 Conduites à risques

- aborder systématiquement une ou plusieurs de ces thématiques dans les interventions en milieu scolaire,
- élargir les cibles de la sensibilisation aux conduites à risques par l'intermédiaire des acteurs de proximité (élus et association d'élus, associations culturelles, sportives, de seniors, comités des fêtes), auprès des étudiants, des actifs, des revendeurs de matériels et véhicules, motorisés ou non,
- communiquer avec des supports moins institutionnels, plus spécifiques au département, via des canaux grand public (affichage, panneaux lumineux, bus...),
- réaliser des contrôles tant pédagogiques (alternative aux poursuites) que répressifs,
- favoriser les actions de prévention de mise en situation sur les temps de réaction par la simulation de l'alcoolémie, de la vitesse et de l'usage du téléphone,
- promouvoir le dispositif Label Fête auprès des communes en rappelant les cas d'obligation,
- former régulièrement les opérateurs du Label Fête (associations de prévention et comités des

fêtes) à l'initiative de la préfecture.

4.2.3 Mobilités douces (marche, cyclisme, EDPM <250 kw)

- maintenir les actions de sensibilisation en milieu scolaire (élémentaire et secondaire), les 6-17 ans étant les premiers concernés par la mobilité douce,
- améliorer les infrastructures en conformité avec les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités,
- varier les canaux de communication des messages de prévention par l'intermédiaire des réseaux sociaux, des panneaux d'information communale, des vendeurs d'EDPM et cycles, des établissements scolaires,
- intensifier la communication sur la réglementation applicable aux EDPM,
- organiser des actions d'apprentissage du vélo et des EDPM,
- organiser des actions pédagogiques et répressives des forces de l'ordre spécifiques à l'usage des EDPM,
- sensibiliser les usagers des modes doux à leur responsabilité (visibilité, obligation d'assurance pour les EDPM, respect du code de la route),
- mettre à disposition des usagers des équipements réfléchissants.

4.2.4 Risques routiers professionnels

- amener des employeurs publics puis privés à signer la *Charte des 7 engagements*,
- valoriser les entreprises audoises déjà engagées dans des pratiques vertueuses en matière de prévention du risque routier,
- inclure l'obligation de respecter la *Charte des 7 engagements* dans le cadre des délégations de service public, en particulier dans le secteur du transport collectif de personnes.

4.2.5 Orientations transversales

- établir un plan départemental des contrôles routiers (PDCR) : contrôles de vitesse automatisés ou non, contrôles alcoolémie/stupéfiants suivant les habitudes locales de consommation, contrôles aux abords des établissements scolaires, des débits de boissons, sanctions administratives, communication. Pour mémoire, le PDCR est une partie du PDASR,
- développer l'animation du réseau d'acteurs locaux (communication, annuaire, agenda, formations, réunions d'échanges collaboratifs, veille réglementaire...),
- proposer des travaux d'intérêt général (TIG) dans le réseau d'acteurs locaux de sécurité routière.

5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre des orientations

Les orientations proposées ci-dessus seront mises en œuvre dans le cadre du PDASR. Elles seront traduites en actions concrètes de sensibilisation ou de contrôle.

Elles seront donc rappelées chaque année aux acteurs locaux et partenaires, dans le cadre de l'appel à projets, afin de guider leurs propositions.

Toutes les orientations ne seront peut-être pas traduites en actions chaque année. Néanmoins, l'objectif commun est qu'elles soient toutes mises en œuvre à échéance 2027.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

La connaissance fine de l'accidentalité départementale est indispensable pour comprendre les mécanismes et les facteurs de l'insécurité routière. Les statistiques obtenues sont issues du travail réalisé par plusieurs acteurs.

Les forces de l'ordre inscrivent systématiquement au bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) les données relatives aux accidents qu'ils constatent.

L'observatoire départemental fiabilise les données ainsi transmises. Il les utilise ensuite pour produire et diffuser des bilans hebdomadaires, mensuels et annuels qui concernent l'ensemble du département. Il se tient à disposition pour produire également des études plus localisées sur un secteur ou centrées sur un mode de déplacement.

Les productions sont communiquées au public sur le site internet de l'État.

5.3 Suivi des orientations

Le synoptique joint en annexe (A3) propose des indicateurs de suivi pour chaque orientation.

Les acteurs identifiés pour mettre en œuvre ces orientations, chacun en ce qui le concerne, sont invités à systématiquement transmettre, au fil de l'eau, au Préfet, le bilan des actions qu'ils auront menées.

Le PDASR étant la traduction concrète des orientations fixées dans le DGO, le bilan annuel qui est dressé et la comparaison faite avec les années précédentes constitueront l'outil de suivi principal du DGO.

Celui-ci sera complété par des échanges organisés avec les structures ayant participé à l'élaboration. Ces réunions devront avoir lieu au moins une fois à mi-parcours de la période, soit à l'automne 2025 avant le lancement de l'appel à projets 2026.

6 Annexes

A1 diagnostic d'accidentalité 2017-2021

A2 bilan des actions 2018-2022

A3 synoptique des orientations 2023-2027

A4 structures participantes à l'élaboration 2022-2023