

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**



# Document Général d'Orientations 2018-2022



# SOMMAIRE

	page :
Mot de Mme la Préfète du Gers	3
Introduction :	4 à 5
– le DGO, définition	
– le DGO, démarche partenariale	
<u>I/ Bilan du DGO 2013-2017</u>	6 à 12
1/rappel contexte	
2/ bilan « enjeu Jeunes » :	
– accidentalité jeunes 14-24 ans, comparatif	
– actions PDASR	
3/bilan « enjeu 2 roues motorisés » :	
– accidentalité, comparatif	
–actions PDASR	
4/bilan « enjeu alcool et stupéfiants » :	
– accidentalité, comparatif	
– actions PDASR	
5/bilan « enjeu Seniors » :	
– accidentalité, comparatif	
– actions PDASR	
6/bilan « enjeu vitesse et infrastructures » :	
– bilan des actions	
7/bilan « enjeu vigilance et attention perturbée » :	
– actions PDASR	
8/ bilan général des actions PDASR	
<u>II Le DGO 2018-2022</u>	13 à 22
1- évolution de l'accidentalité	
2- les enjeux 2018-2022 :	
• contexte	
• les enjeux retenus :	
– a/ risque routier professionnel	
– b/ conduite après usage de substances psychoactives	
– c/ jeunes	
– d/ seniors	
3- les orientations d'actions par enjeu	
4- suivi et lien avec le PDASR	
Liste des partenaires ayant participé à la construction du présent DGO	23

## Mot de Mme Catherine Seguin, préfète du Gers

La sécurité routière constitue pour nos concitoyens un aspect essentiel de leur vie quotidienne. C'est aussi une priorité d'action pour le Gouvernement, réaffirmée récemment lors du Comité interministériel de sécurité routière du 09 janvier 2018.

Notre département, particulièrement mobilisé au profit de cette cause fondamentale que constitue la sécurité routière, se dote aujourd'hui d'un nouveau Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2018-2022. L'axe principal de travail est clair : réduire, année après année, le nombre de victimes sur les routes du Gers.

Je souhaite que ce document constitue la base d'une démarche partenariale pour les cinq années à venir.

En effet, la lutte contre l'insécurité routière nécessite le concours et l'implication constante de tous et en particulier de l'ensemble des partenaires concernés : collectivités locales, associations, services de l'État, structures sociales, assurances, mutuelles, en adaptant nos actions aux spécificités gersoises.

Notre politique de sécurité routière repose sur deux volets indissociables et complémentaires : la prévention qui doit expliquer, convaincre, sensibiliser, et la répression qui reste indispensable pour assurer le respect des règles.

Pour ma part, je reste convaincue que des actions de sensibilisation adaptées sont essentielles pour faire évoluer les mauvaises habitudes et conduire à une prise de conscience de l'ensemble des publics auquel elles s'adressent.

Je remercie chacun des partenaires qui a concouru à la constitution de ce document pour son implication.

C'est uniquement grâce à une énergie et à une mobilisation collectives que le Gers pourra espérer réaliser son objectif départemental qui est d'arriver à passer sous la barre des 13 tués par an d'ici 2020.

La sécurité routière, c'est l'affaire de tous.

## Introduction :

La lutte contre l'insécurité routière fait l'objet d'une politique publique prioritaire constante depuis quelques décennies.

En quelques années, cette politique a permis de réduire considérablement le nombre de victimes de la route : de 18 000 au début des années 1970, ce nombre a été ramené à 8000 en 2000, pour atteindre 3268 en 2013.

Cependant, ces dernières années, le nombre de tués a tendance à repartir à la hausse : en 2016, 3655 personnes sont décédées des suites d'un accident de la route.

Néanmoins, l'objectif de tomber à moins de 2000 tués par an sur les routes d'ici 2020, fixé par le gouvernement en 2014, reste d'actualité.

Pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, par circulaire du 11 avril 2017, a chargé chaque préfet de département d'établir son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2018-2022.

### Le DGO : définition

Élaboré à partir du bilan des 5 années écoulées, le DGO est le document départemental de référence pour les années 2018-2022 en matière de sécurité routière.

Il est le fruit d'une démarche et d'une réflexion partenariale qui impliquent tous les acteurs engagés dans la lutte contre l'insécurité routière dans le Gers.

Il définit et affiche pour cinq ans les axes prioritaires de la politique de prévention pour l'ensemble des acteurs concernés.

Il formalise la mobilisation des partenaires institutionnels (services de l'État, collectivités...) et privés (associations de préventions, assureurs, caisse de retraite...etc) autour de projets d'orientations d'actions structurants.

Il fixe les grands axes de la politique de lutte contre l'insécurité routière qui seront ensuite déclinés chaque année dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) du département.

### Le DGO : une démarche partenariale

Le présent DGO du Gers a été élaboré sur la base de diagnostics et bilans précis et en concertation avec les différents services de l'État, dont les forces de l'ordre, le procureur de la République, les collectivités du département, le monde associatif et les partenaires privés particulièrement concernés compte tenu de leurs missions (assureurs, caisse de retraites...etc). La liste des partenaires est reprise en annexe.

Cette concertation a été réalisée dans le cadre de deux comités de pilotage présidés par le Directeur du Cabinet de Mme la Préfète.

Les partenaires ont été invités à travailler sur les huit enjeux retenus comme importants par le Délégué Interministériel de la Sécurité Routière :

– quatre obligatoires :

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

– quatre facultatifs :

- le partage de la voirie (aménagement de l'espace public)
- les deux-roues motorisés
- la vitesse
- les distracteurs

À l'issue des échanges, il a été convenu que seuls les quatre enjeux impératifs devaient faire l'objet d'orientations d'actions spécifiques dans notre département.

Les enjeux facultatifs sont intégrés sous forme d'orientations d'actions aux enjeux prioritaires.

Par ailleurs, un volet « orientations d'actions transversales » englobant les orientations communes à tous les enjeux, est venu compléter ce programme.

# I - Bilan du DGO 2013-2017

## **1 - Rappel contexte :**

L'évolution de l'accidentalité par enjeu et l'analyse des actions de prévention mises en œuvre dans le cadre des différents PDASR permettent de dresser un bilan du DGO 2013-2017.

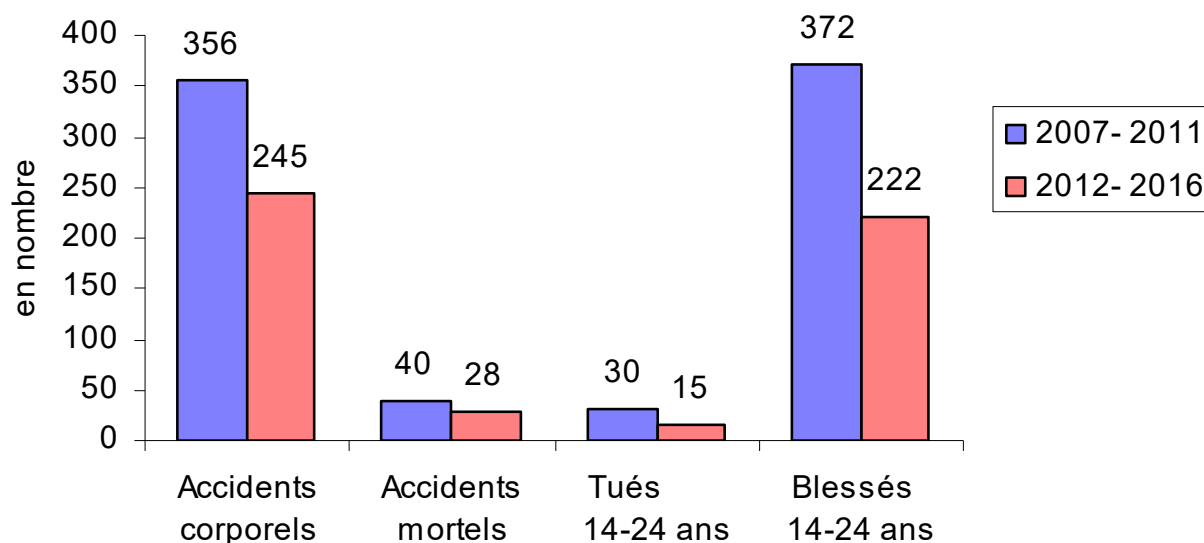
Pour rappel, les enjeux retenus étaient :

- ⌚ les jeunes
- ⌚ les deux-roues motorisés
- ⌚ l'alcool et stupéfiants
- ⌚ vitesse et infrastructures
- ⌚ les seniors
- ⌚ la vigilance et l'attention perturbée

Les quatre premiers enjeux étaient fixés au niveau national ; l'enjeu senior et l'enjeu vigilance/ attention perturbée avaient été retenus au titre des enjeux facultatifs propres au département .

## 2 - Bilan « Enjeu Jeunes » jusqu'à 25 ans :

### Comparaison accidentalité des 14-24 ans entre 2012-2016 et 2007-2011



Les jeunes représentent :

- 10 % de la population du Gers
- 36 % des accidents corporels
- 29 % des accidents mortels, 15 % des tués

L'accidentalité des jeunes baisse un peu plus que l'accidentalité générale (31 % contre 28 %) entre les 2 périodes (2012-2016 et 2007-2011) ;

Le nombre de tués 14 – 24 ans a été divisé par 2 entre les 2 périodes (2012-2016 et 2007-2011)

#### Actions PDASR

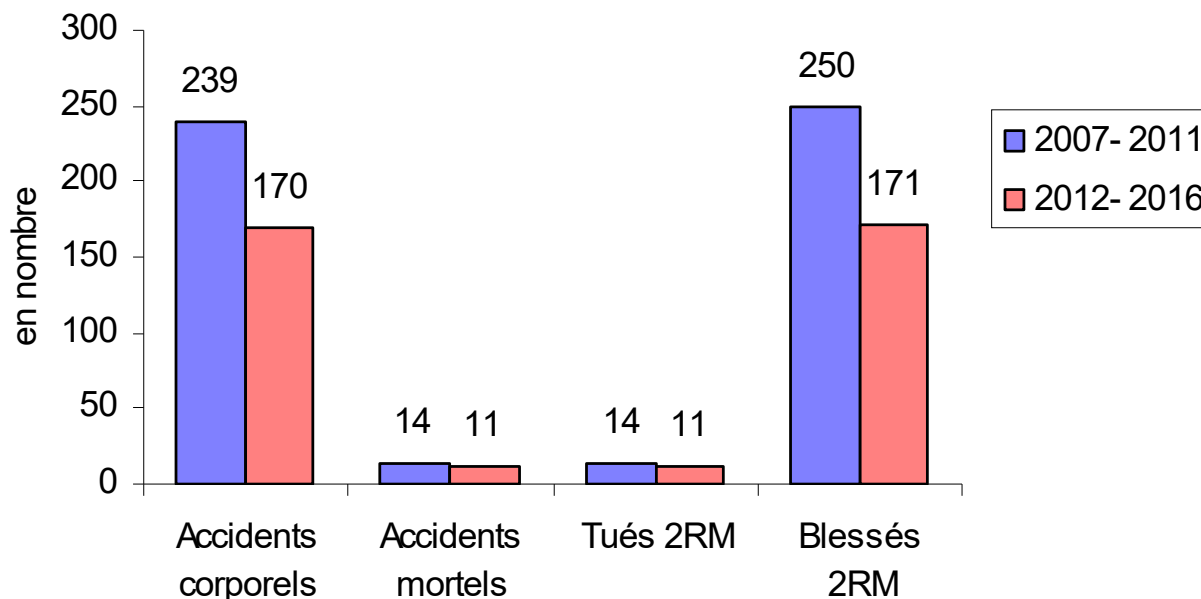
Les actions de sécurité routière à destination des jeunes représentent la partie la plus importante des actions de prévention menées dans le département, notamment grâce au partenariat avec l'éducation nationale et les nombreuses interventions en milieu scolaire menées par les partenaires associatifs.

Environ 10 000 jeunes sont sensibilisés chaque année, soit en moyenne 1 sensibilisation par jeune tous les 2 ans.

Les jeunes représentent une population à risque (consommation d'alcool, de stupéfiants, distracteurs, 2 Roues Motorisés, et en tant que conducteurs débutants). Les résultats sur cette classe d'âge sont encourageants et il convient de maintenir l'effort de prévention.

### 3 - Bilan « Enjeu Deux-Roues motorisés (2RM) » :

#### Comparaison accidentalité des 2 roues motorisés entre 2012-2016 et 2007-2011



Les 2 RM représentent :

- 2 à 4 % du trafic (estimations nationales)
- 25 % des accidents corporels
- 11 % des accidents mortels, 11 % des tués

L'accidentalité des 2 roues motorisés baisse dans les mêmes proportions que l'accidentalité générale entre les 2 périodes (2012-2016 et 2007-2011)

Non port du casque : 3 % des accidents corporels

#### Actions PDASR

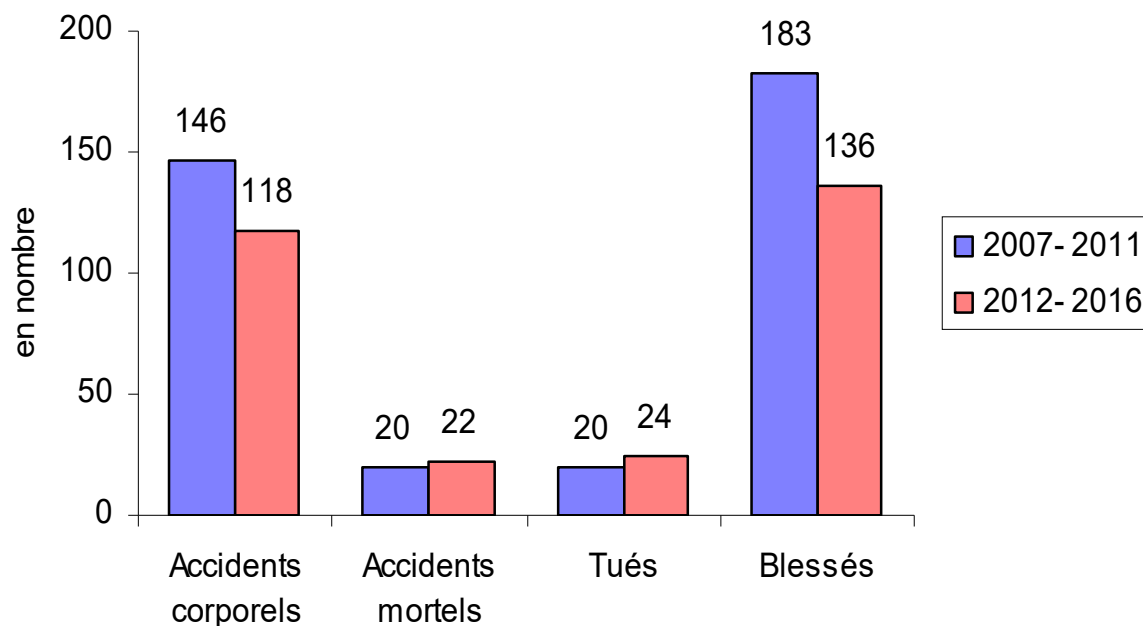
Chaque année environ 1000 personnes, en grande majorité en milieu scolaire, suivent des actions de sensibilisation de sécurité routière pour les 2 RM .

Des partenaires très impliqués dans le département ont conduit de nombreuses actions au niveau des établissements scolaires ; par ailleurs, le recrutement d'un chargé de mission 2 RM État en 2017 a permis, dès cette année, de conforter la politique de prévention locale.



#### 4 - Bilan « Enjeu alcool et stupéfiants » :

##### Comparaison accidentalité alcool entre 2012-2016 et 2007-2012



L'alcool est présent dans :

- 17 % des accidents corporels (2012-2016)
- 23 % des accidents mortels, 24 % des tués

Entre les 2 périodes 2012-2016 et 2007-2011, on constate sur cet enjeu :

- une hausse des accidents mortels
- une hausse du nombre des tués
- une baisse des accidents corporels et des blessés mais nettement inférieure à celle de l'accidentalité générale : 19 % contre une baisse de l'accidentalité générale de 28 %.

Les données recueillies sur les stupéfiants ne permettent pas l'élaboration de statistiques fiables.

#### Actions PDASR :

Chaque année, un millier de jeunes environ reçoit une formation spécifiquement liée à la prévention de l'alcoolémie dans le cadre scolaire, lors de forums ou en auto-écoles en plus des interventions plus généralistes données par les associations et la gendarmerie nationale.

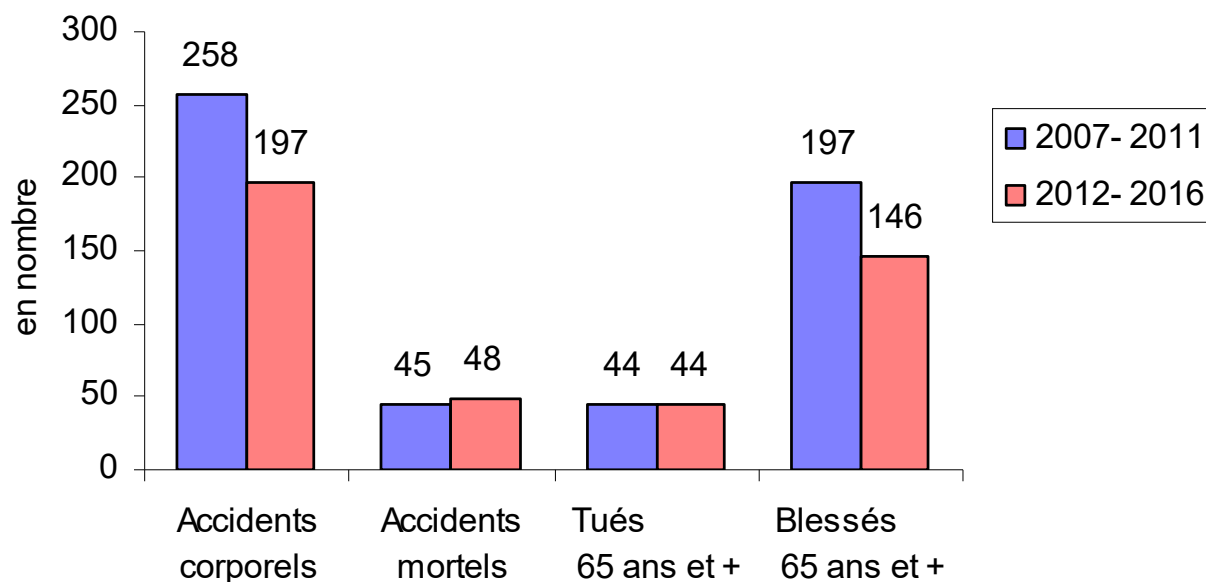
Les grandes festivités (Bandas à Condom, Pentecôte à Vic ...) font l'objet d'une politique de prévention particulière avec la mise en place de navettes de transport et la présence au cœur même des festivités de la Protection Civile et des délégations de la Croix Rouge pour des actions de prévention (notamment contrôles alcoolémie).

Des bodégas sans alcool ont été mises en place sur toutes les festivités et on constate une quasi disparition des accidents dus à l'alcool sur ce type de manifestation.

Cependant, il faut noter des difficultés de remplissage des bus navettes malgré la publicité qui en est faite.

## 5 - Bilan « Enjeu Seniors » :

### Comparaison accidentalité des seniors entre 2012-2016 et 2007-2011



Les seniors représentent :

- 26 % de la population du Gers
- 29 % des accidents corporels
- 43 % des tués

Entre les 2 périodes 2007-2011 et 2012–2016, on observe une baisse des accidents des seniors, mais plus faible que celle de l'accidentalité générale. Par contre, le nombre de tués seniors reste constant.

#### Actions PDASR :

Compte tenu de l'évolution de l'accidentalité et de l'évolution démographique du département, cet enjeu reste capital pour le Gers.

Sur la période 2013-2017, des études spécifiques sur l'accidentalité des seniors dans le Gers ont été réalisées et ont permis de mieux cerner la problématique.

Suite aux États Généraux de la Sécurité Routière 2015 dédiés à cette problématique, plusieurs actions pour les piétons seniors et pour la sécurisation d'une mobilité active ont été initiées.

Cependant, les solutions apportées (nouvelles actions piétons notamment) peinent à mobiliser et l'absence d'une culture de prévention dans cette classe d'âge est un frein à une action efficace.

## **6 - Bilan « Enjeu vitesse et infrastructures » :**

Les données sur les dépassements de vitesse dans les accidents ne sont que partielles. Cependant, dans un certain nombre d'accidents, les forces de l'ordre constatent une vitesse inadaptée aux circonstances. Souvent, la vitesse est soit un facteur d'occurrence, soit un facteur aggravant.

En outre, on constate un nombre important d'accidents contre obstacles fixes : 35 % des accidents de la période 2012 – 2016 et 35 % des tués (en France, les accidents contre obstacles fixes représentent 19 % des accidents et 32 % des tués).

Les accidents contre arbres représentent 10 % des accidents corporels mais 17 % des tués sur la période 2012-2016 (en France métropolitaine, en 2016, les accidents contre arbres représentent 10 % des tués).

L'indice de gravité des accidents contre obstacles fixes est particulièrement élevé.

### **Actions PDASR :**

Ce thème est traité lors d'actions touchant des publics spécifiques (les jeunes et la vitesse...).

Les gestionnaires de voirie (État, Conseil Départemental, communes et EPCI) améliorent constamment le réseau routier, notamment le traitement des obstacles tels que aqueducs, talus, arbres, bornes...

Des moyens financiers sont en place côté État :

- × DETR
- × redistribution des amendes radars et de police

Côté Conseil départemental :

- × financement d'opérations portées par les communes ou leur groupement visant à améliorer la sécurité des carrefours et des traversées d'agglomération.

Néanmoins, les différents partenaires se heurtent à des habitudes de comportements : vitesse non adaptée à la configuration de nos routes, non port de la ceinture de sécurité...

Une attention particulière doit également être portée à la mise en place de mobiliers urbains qui peuvent constituer un obstacle.

## **7 - Bilan « Enjeu vigilance et attention perturbée » :**

La vigilance correspond à un état de veille. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à la fatigue, à la somnolence, à la consommation de psychotropes (alcool, stupéfiants ou/et médicaments), mais aussi au caractère parfois répétitif ou monotone de la conduite. Ces aspects sont parfois difficiles à mettre en évidence dans un accident.

Aussi, seul le motif « malaise et fatigue » apparaît dans la base de données de l'observatoire départemental. Les forces de l'ordre font remonter ce motif lorsqu'il est estimé manifeste et déterminant dans l'accident.

L'attention perturbée ou « distraction » est le détournement ponctuel de l'attention du conducteur des tâches de conduite. L'attention peut être perturbée par l'usage du téléphone au volant, par d'autres appareils type GPS, autoradio, par un passager...

### **Actions PDASR :**

Ce thème est traité lors d'actions touchant des publics spécifiques.

## **8 - Bilan général des actions PDASR**

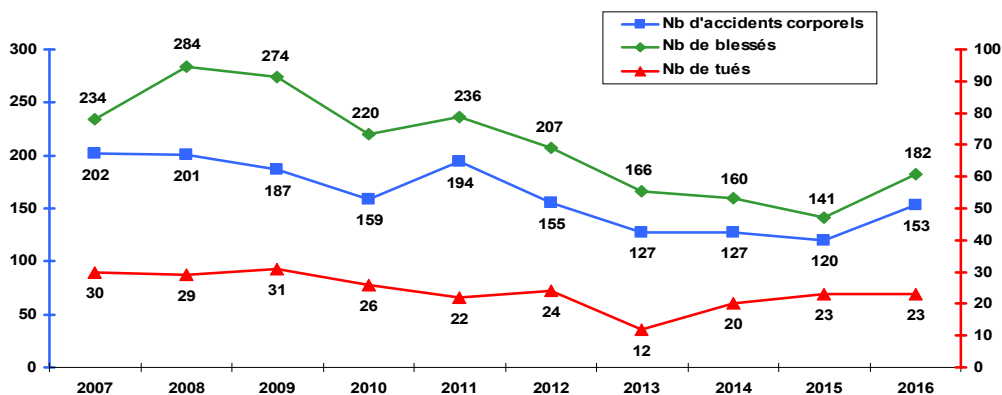
L'examen des comptes-rendus d'actions, fournis annuellement par les animateurs d'opérations de prévention, permet de dégager les conclusions suivantes :

- une compétence forte et reconnue de nos partenaires prévention
- un résultat encourageant pour les jeunes
- des difficultés à sensibiliser les actifs et les retraités
- des difficultés d'accès au monde des entreprises
- un partenariat qui évolue
- un renouvellement difficile des bénévoles
- des collectivités à mobiliser.

## II- Le DGO 2018-2022

### 1- Evolution de l'accidentalité

1. 1 – Evolution de l'accidentalité sur les 10 dernières années :



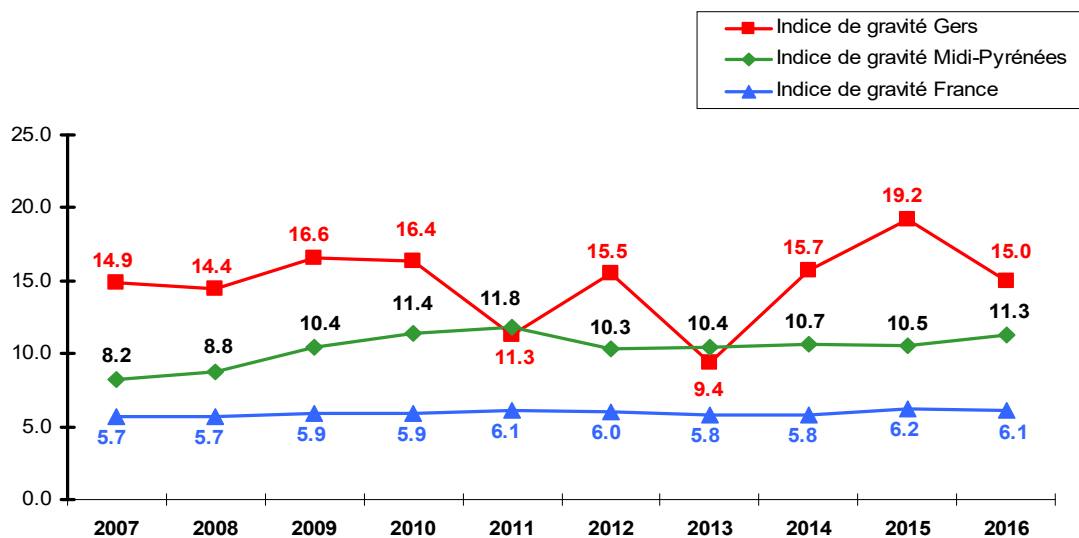
Le nombre d'accidents corporels et le nombre de victimes ont fortement chuté en 10 ans :

- 24 % d'accidents, - 23 % de tués et - 22 % de blessés.

A l'exception de l'année 2013, le nombre de tués stagne depuis 2011 (entre 20 et 24 tués)

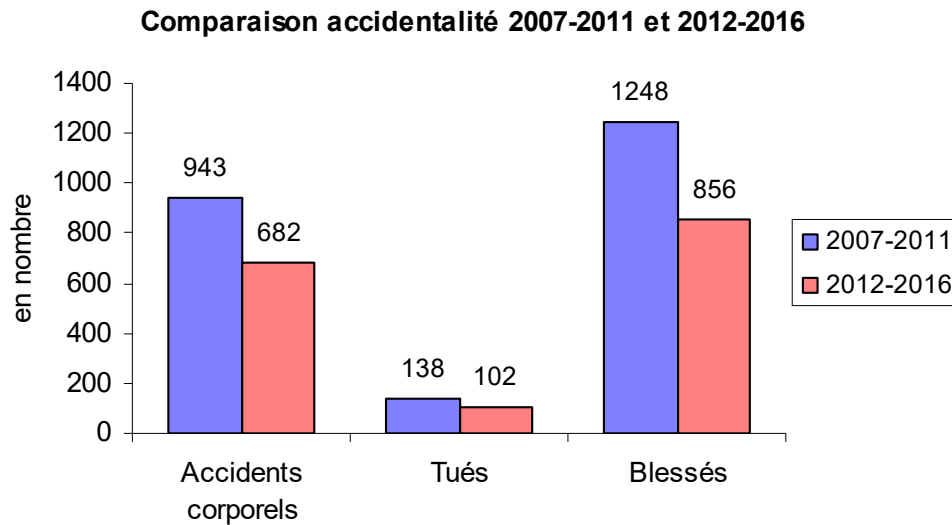
A noter, depuis 2015, le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés sont en forte augmentation ; cette tendance se confirme pour l'année 2017.

1. 2 – Evolution de l'indice de gravité sur les 10 dernières années :



L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) est très élevé dans le Gers, nettement supérieur à l'indice national.

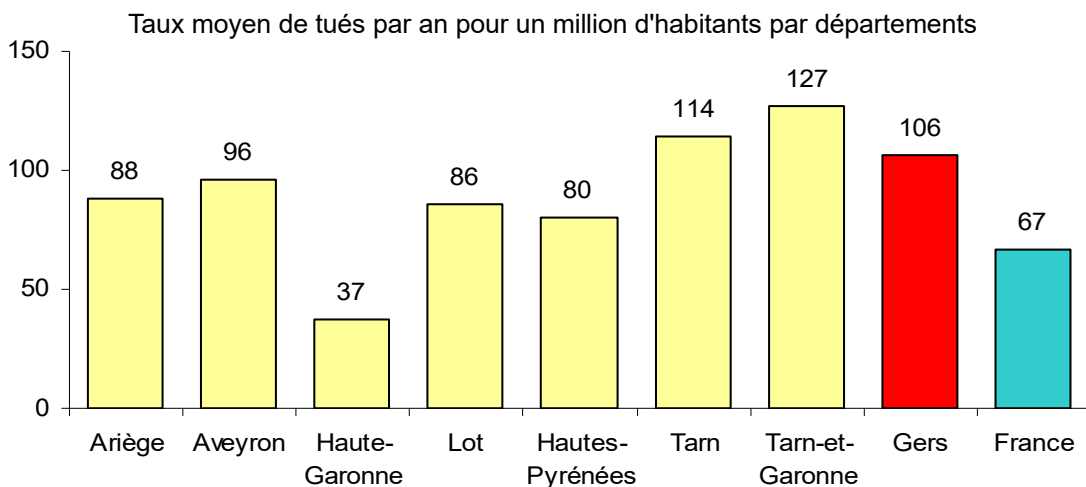
1. 3 – Comparaison de l'accidentalité entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 :



Pour la période 2012-2016, on observe dans le département une baisse sensible du nombre d'accidents (-28 %) par rapport à la période 2007-2011. Cette baisse est supérieure à celle observée au niveau national (-20%).

On observe une baisse à peu près équivalente concernant les victimes : - 26 % de tués et - 31 % de blessés. Ces baisses sont plus importantes que celles observées au niveau national.

1. 4 – Comparaison de la mortalité routière par million d'habitants – période 2012-2016 :



Sur la période 2012-2016, le Gers est le 8<sup>ème</sup> département ayant la plus forte mortalité routière, ramenée au nombre d'habitants, de la France métropolitaine.

## 2- Les enjeux

### Contexte :

La circulaire du 11 avril 2017 précise que les enjeux à reprendre obligatoirement dans le DGO pour la période 2018-2022 sont :

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

Suivant l'accidentalité départementale, quatre enjeux complémentaires peuvent également être retenus :

- le partage de la voirie (aménagement de l'espace public)
- les deux roues motorisées
- la vitesse
- les distracteurs

Un diagnostic approfondi de l'accidentalité du Gers a été élaboré par le comité technique du DGO, composé de la coordination sécurité routière et de l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), et présenté lors de la 1<sup>ère</sup> réunion du comité de pilotage. Lors de cette concertation les partenaires ont été invités à réfléchir et échanger sur ces huit enjeux.

Il est rapidement apparu que seuls les enjeux dits « impératifs » devaient faire l'objet d'actions spécifiques compte tenu des problématiques de sécurité routière du département.

Il a été également convenu que les quatre enjeux facultatifs seraient intégrés aux enjeux principaux sous forme de modules spécifiques.

### Les enjeux retenus :

#### a/ L'enjeu « risque routier professionnel »

Le Gers est un département rural à l'habitat dispersé générant des déplacements professionnels « domicile-travail » ou « de mission » importants.

La quasi-totalité des usagers, actifs ou non, se déplace de leur domicile vers les zones d'activités au moyen de leur automobile. Les trajets parcourus journalièrement peuvent être conséquents. La faible densité du trafic favorisant des vitesses élevées, celles-ci constituent souvent un facteur aggravant lors d'accident. De plus, compte tenu de la géographie du département, la configuration du réseau routier accentue les risques. Sur les cinq dernières années, 35 % des accidents corporels impliquait au moins un usager effectuant un trajet lié au travail ( domicile-travail ou trajet professionnel).

L'enjeu « risque routier professionnel » est donc particulièrement pertinent.

b/ L'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives (alcool/stupéfiants)»

Deuxième enjeu obligatoire, il touche particulièrement notre département puisque, concernant l'alcool uniquement, la part des tués dans l'accidentalité mortelle a continué d'augmenter ces dernières années, atteignant 23 % des accidents mortels et 24 % des tués sur la période 2012-2016 contre respectivement 16 % et 14,5 % sur la période précédente (2007-2011).

Par ailleurs, sur ces 5 dernières années, dans 93 % des accidents où un conducteur au moins était alcoolisé, le taux d'alcool relevé était délictuel, c'est-à-dire supérieur à 0,8 g/l de sang.

c/ L'enjeu « jeunes », divisés en 3 classes d'âges (14-17 ans ; 18-24 ans ; 25-29 ans)

L'analyse de l'accidentalité montre que cet enjeu reste pertinent pour le département du Gers.

En effet, si le nombre de tués 14 – 24 ans a été divisé par 2 entre les périodes 2012-2016 et 2007-2011, il n'en reste pas moins vrai que, sur les cinq dernières années, ils restent impliqués dans 29 % des accidents mortels alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population.

Par ailleurs, quelle que soit la classe d'âge, c'est une population particulièrement exposée, entre autre adepte des nouvelles technologies, qu'il demeure essentiel de prémunir contre l'ensemble des dangers de la route (vitesse, alcool et stupéfiants, distracteurs...).

d/ L'enjeu « seniors », divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et + )

Les seniors âgés de 65 ans et plus représentent 26 % de la population gersoise contre 18 % en France métropolitaine.

Les seniors représentent 43 % des tués sur la période 2012-2016 (contre 31,9 % sur la période 2007-2011).

L'indice de vieillissement du Gers est très élevé (122 contre 74 pour la France métropolitaine en 2014). Le Gers fait partie des départements les plus âgés de France (en 2014, il était classé en 8<sup>e</sup> position).

Ce quatrième enjeu est donc particulièrement pertinent dans notre département qui, en plus de sa démographie à tendance vieillissante, est un département essentiellement rural ce qui oblige une grande partie de la population, notamment senior, à des déplacements routiers quasi journaliers.

Rappelons ici que, face à ce qui devient un problème de société, l'enjeu est de favoriser, autant que faire se peut, le maintien à domicile et donc une mobilité des seniors dans des conditions optimales de sécurité.

À ce titre, les seniors doivent être doublement sensibilisés : d'une part au vieillissement et à ses conséquences sur l'aptitude à conduire un véhicule, d'autre part à leur grande vulnérabilité qui les expose à des risques accrus.



### **3- Les orientations d'actions par enjeu**

Rappel définition:

- une orientation d'actions fixe le cadre général des actions qui seront à engager
- une orientation d'actions n'est ni une action, ni un groupe d'actions.

Les orientations d'actions se rapportant aux enjeux retenus, ont été définies sur proposition du Comité technique du DGO par l'ensemble des partenaires lors de la seconde réunion du Comité de Pilotage.

Les échanges entre partenaires ont également fait émerger la nécessité de prévoir des orientations transversales, communes à tous les enjeux.

#### **a/ Orientations d'actions transversales aux différents enjeux:**

##### Orientation d'actions n°1

Développer un outil de conseils d'aménagement pour un espace public sécurisé, notamment pour les usagers vulnérables, à l'usage des aménageurs, plus particulièrement des collectivités locales

##### Orientation d'actions n°2

Développer un volet « distracteurs » dans les bilans annuels d'accidentalité

##### Orientation d'actions n°3

Inclure un volet « distracteurs » dans toutes les actions de sensibilisation à la sécurité routière (SR)

##### Orientation d'actions n°4

Rechercher globalement le partenariat des collectivités locales

##### Orientation d'actions n°5

Rechercher le partenariat des médias pour améliorer l'efficacité de nos messages de SR

##### Orientation d'actions n°6

Faire la promotion du bénévolat pour les associations prenant en charge des actions de prévention SR

##### Orientation d'actions n°7

Améliorer la promotion des actions de prévention organisées sur le territoire.

## **b/ Enjeu « Risques Routiers Professionnels »:**

### Orientation d'actions n°1

Promouvoir les Plans de Prévention du Risque Routier dans les entreprises et les administrations

### Orientation d'actions n°2

Promouvoir les actions de sensibilisation des salariés aux risques routiers professionnels y compris aux risques liés à l'usage des 2 roues motorisés

### Orientation d'actions n°3

Renforcer les actions d'information et de sensibilisation pour les jeunes en lien avec le monde du travail (filières d'apprentissage et lycées professionnel)

### Orientation d'actions n°4

Décliner localement les chartes nationales « État – Entreprises »

### Orientation d'actions n°5

Travailler avec les institutions qui accompagnent les entreprises pour promouvoir la réalisation de diagnostic (prioriser si nécessaire les branches professionnelles les plus exposées)

### Orientation d'actions n°6

Poursuivre la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et mission ; diffuser cette information.

## **c/ Enjeu « Conduite après usage de substances psychoactives(alcool/stupéfiants) »:**

### Orientation d'actions n°1

Poursuivre les actions de sensibilisation et de prévention en milieu scolaire

### Orientation d'actions n°2

Vérifier que dans toutes les actions de prévention, quel que soit le public, ce thème est bien traité

### Orientation d'actions n°3

Inclure dans la formation des éducateurs, bénévoles, responsables d'associations, un module sur les risques alcool/stup. et conduite et sur les bons comportements à adopter face à une personne sous « emprise »

### Orientation d'actions n°4

Rechercher l'implication des collectivités locales pour améliorer l'efficacité de la prévention des risques liés à l'alcool/stup

### Orientation d'actions n°5

Sensibiliser les distributeurs et les gestionnaires de débits d'alcool et de boissons alcoolisées aux risques alcool et conduite

### Orientation d'actions n°6

Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants

### Orientation d'actions n°7

Poursuivre et renforcer les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fêtes et les médiatiser

### Orientation d'actions n°8

Faire un bilan des actions de prévention mises en place lors des festivités afin d'améliorer leur efficacité.

## d/ Enjeu « Jeunes »:

### Orientation d'actions n°1

Poursuivre les actions de préventions en faveur des jeunes

### Orientation d'actions n°2

Identifier les structures et les entreprises en lien avec les jeunes et rechercher leur implication

### Orientation d'actions n°3

Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier professionnel

### Orientation d'actions n°4

Promouvoir la conduite apaisée comme valeur de développement durable et de qualité de vie

### Orientation d'actions n°5

Proposer aux jeunes des lycées et IUT du département de traiter une problématique sécurité routière :

- dans le cadre de leurs TPE (Travaux Personnels Encadrés) pour les lycéens de première de l'enseignement général,
- comme thème de leur « projet tutoré » pour les étudiants en DUT Hygiène et sécurité

### Orientation d'actions n°6

Poursuivre la sensibilisation des jeunes sur la conduite sécurisée des 2 Roues Motorisés (équipements, entretien du véhicule, fragilité des usagers...)

### Orientation d'actions n°7

Vérifier le port des équipements de sécurité aux abords des établissements scolaires

### Orientation d'actions n°8

Développer les alternatives à la sanction pour les 18-24 ans

### Orientation d'actions n°9

Transmettre les données sur l'accidentalité « jeunes » aux partenaires.

## **e/ Enjeu « Seniors »:**

### Orientation d'actions n°1

Développer les actions de sensibilisation à l'attention des seniors sur tous leurs modes de déplacements (piétons, VL...)

### Orientation d'actions n°2

Développer les propositions d'audits et de stages de conduite pour les seniors en y intégrant un volet sur la connaissance des technologies des aides à la conduite (boîte automatique, radars de recul, détecteur distance sécurité...)

### Orientation d'actions n°3

Sensibiliser les professionnels de santé sur la nécessité d'alerter les patients au sujet de l'incompatibilité de certaines pathologies et médicaments avec l'exercice de la conduite

### Orientation d'actions n°4

Sécuriser les espaces publics par des aménagements adaptés aux seniors (dégagement des passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, limitation des obstacles sur les trottoirs, aménagement des voies d'insertion à la circulation prenant en compte les difficultés propres à cette classe d'âge...)

### Orientation d'actions n°5

Rechercher l'implication et l'investissement des maîtres d'ouvrages aménageurs

### Orientation d'actions n°6

Proposer, en alternative à la sanction, des stages de conduite suite à des infractions graves

### Orientation d'actions n°7

Poursuivre la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacements et la diffuser.

#### **4- Suivi et lien avec le Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière**

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO 2018-2022 devront servir de support aux projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'actions et de sécurité routière (PDASR).

Pour cela, en début de chaque année, la préfecture lancera un appel à projet auprès de l'ensemble des partenaires.

Seules les actions s'inscrivant dans les orientations d'actions seront retenues.

Un bilan annuel détaillé des actions devra être fourni en fin d'année par les différents partenaires.

Un bilan intermédiaire du présent DGO, après deux ans de fonctionnement, pourra conduire à modifier la liste des orientations d'actions.

## Les partenaires

M. ANTOINE Philippe, chargé de mission « 2 Roues Motorisés »  
M. ARVALO Laurent, intervenant de l'association ADDICT  
Mme AVILA Elisabeth, responsable actions scolaires, compagnie Poc-Poc  
M. BEYRIES Philippe, adjoint au maire de la mairie de Condom  
M. BIDAULT Bertrand, référent SR de l'éducation nationale pour le second degré  
Mme BLONDELOT Maryline, DDPS 32  
M. BURNICHON Alain, coordinateur FFMC 32  
M. DALIBARD Mathieu, IPRP – CSTG 32  
M. DALICHOUX Jean-Jacques, directeur de l'AVMP  
M. DARIES Régis, adjoint au maire de la mairie de Gimont  
Mme DELAGE Céline, chef du service gestion infrastructures du Conseil Départemental  
M. ESPIE Michel, maire de Vic-Fezensac  
M. FOURNET Jean-Dominique, animateur sécurité routière de la ville de Mirande  
M. GERS Jacky, représentant MAIF  
M. GILLE Frédéric, représentant FFMC 32  
M. HAYES Jean-François, IPRP – SRAS Santé au travail  
Mme HELL Sterenn, substitut du procureur – TGI d'Auch  
M. LADEVEZE Bernard, directeur de l'association Prévention Routière du Gers  
M. LASCOMBES Pierre, maire adjoint à la sécurité – mairie de Fleurance  
Mme LASMENE Claudette, vice-présidente de la Croix Rouge du Gers  
M. MARCELLIN Philippe, responsable du site Auch Agence 3i  
Mme MONCASSIN Marie-Lise, DDSP 32  
M. MONCASSIN Gilles, gendarmerie, BMO du Gers  
M. PELLICER Pierre-Luc, adjoint au maire de la mairie de Lectoure  
Mme PIVERT Valérie, représentante compagnie Poc-Poc  
M. SANCERRY Alain, représentant de l'association des maires du Gers  
Mme SOLIS Régine, présidente de la Croix Rouge du Gers  
M. SOUPLET Thierry, gendarmerie, BMO du Gers  
Mme VIALARD Nadine, déléguée assureurs FFA- CDIA  
M. VIVES Fabien, représentant CARSAT Midi-Pyrénées – Service prévention  
M. SAINT-SULPICE Christophe, directeur du cabinet de Mme la Préfète  
M. ROUZAUD Pierre-Léonard, stagiaire ENA  
M. ALBERO Franck, DDT du Gers, coordination SR  
Mme FONCHIN Danielle, DDT du Gers, coordination SR  
DDT du Gers, ODSR