



**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ORIENTALES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# Document Général d'Orientations



## des Pyrénées-Orientales 2023 - 2027



**MINISTÈRE  
DE LA JUSTICE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**PYRÉNÉES  
ORIENTALES**  
le Département



Association des Maires, des Adjoint  
et de l'Intercommunalité des Pyrénées-Orientales

## Préface

Les politiques de lutte contre l'insécurité routière mises en œuvre depuis des dizaines d'années ont produit des résultats incontestables.

Depuis 1972, année de la création du comité interministériel de la sécurité routière où 18 000 personnes avaient perdu la vie sur les routes de France, la mortalité routière n'a cessé de reculer.

Localement, ces bons résultats s'expriment grâce à une activité de prévention soutenue dispensée par les acteurs du territoire (associations, bénévoles, institutions...) mais aussi grâce à une politique ciblée et cohérente en matière de contrôles routiers.

Les chiffres de l'accidentalité 2022 nous rappelle qu'il ne faut pas relâcher nos efforts pour continuer la lutte contre l'insécurité routière.

Pour ce faire, un document stratégique est mis en place dans le département : le Document Général d'Orientations (DGO).

Le DGO 2023-2027 a pour vocation de dégager les priorités destinées à réduire l'accidentalité sur les routes des Pyrénées-Orientales. C'est aussi un outil de programmation pluriannuelle qui définit les actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Le DGO est une déclinaison des priorités nationales adaptée aux enjeux locaux qui se fonde sur un état des lieux de l'accidentalité départementale.

Une attention particulière est portée sur les sujets prégnants du département :

- les conduites à risques avec les addictions et autres facteurs,
- les deux roues motorisées,
- les nouvelles mobilités notamment avec les nouveaux engins de déplacement,
- le risque routier professionnel.

Le DGO est également un outil de mobilisation.

Issu d'une collaboration avec tous les acteurs de la sécurité routière, le DGO trace les orientations permettant aux porteurs de projets départementaux de solliciter les financements au titre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Ainsi, dans le cadre de l'appel à projets annuel du PDASR, les projets soutenus seront en cohérence avec les axes définis dans le DGO.

Par ailleurs, le DGO fera l'objet d'un suivi pour s'assurer de l'adéquation entre les propositions d'actions et la réalité du terrain. Cette étape permettra d'ajuster les actions aux enjeux nouveaux qui pourraient émerger.

Le DGO s'inscrit dans une démarche partenariale sous la responsabilité du préfet des Pyrénées-Orientales avec l'objectif commun de réduire le nombre de personnes tuées et blessées sur nos routes. L'augmentation de l'accidentalité cette année 2022 nous incite à intensifier la lutte contre les comportements dangereux. Elle rend cet objectif prioritaire et fait du DGO la base de nos actions en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années.

Le Préfet des Pyrénées-Orientales



Rodrigue FURCY

La Présidente du Conseil Départemental



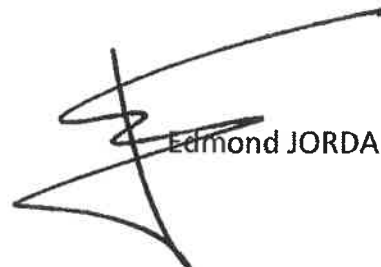
Hermeline MALHERBE

Le Procureur de la République



Jean-David CAVAILLE

Le Président de l'Association des Maires,  
des Adjoints et de l'Intercommunalité des P.O.



Edmond JORDA

## SOMMAIRE

1- Le cadre général de la démarche.....	5
1-1 Les objectifs du DGO.....	5
1-2 La démarche d'élaboration.....	5
2- Le contexte local.....	5
2-1 Présentation générale du département.....	5
2-1-1 Mortalité routière, les victimes.....	9
2-1-2 Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2-1-3 Le risque routier professionnel.....	15
2-1-4 Le réseau routier.....	17
2-2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	19
2-2-1 Typologie des accidents.....	19
2-2-2 Les modes doux hors agglomération.....	21
2-2-3 Les deux roues motorisés (2RM) hors agglomération.....	22
2-2-4 Les facteurs spécifiques de l'accidentalité hors agglomération.....	23
2-3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	23
2-3-1 Typologie des accidents.....	24
2-3-2 Les modes doux en agglomération.....	24
2-3-3 Les 2 roues motorisés en agglomération.....	26
2-3-4 Les facteurs spécifiques de l'accidentalité en agglomération.....	27
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	28
4- Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	30
4-1 Priorisation des enjeux sur le territoire .....	30
4-2 Les orientations d'actions.....	31
5- Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	42

# 1- Le cadre général de la démarche

## 1-1 Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) est le document cadre qui définit pour les 5 années à venir la stratégie locale en matière de Sécurité Routière. Ce document opérationnel détermine les leviers à mettre en œuvre pour réduire l'insécurité routière.

## 1-2 La démarche d'élaboration

Le partage du diagnostic de l'accidentalité locale permet d'engager un travail collaboratif avec l'ensemble des partenaires identifiés : partenaires publics, privés ou associatifs.

Pour ce faire, des groupes de travail ont été créés pour déterminer concrètement les actions à mettre en œuvre en cohérence avec les enjeux identifiés nationalement et localement.

Le DGO est l'aboutissement d'une démarche partenariale.

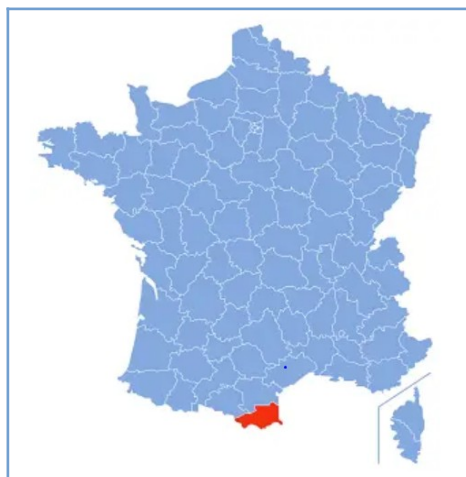
# 2- Le contexte local

## 2-1 Présentation générale du département

Le département des Pyrénées-Orientales est un département à la fois rural et urbain, montagnard et côtier, comptant 480 000 habitants. Il comprend 226 communes réparties sur 3 arrondissements avec une forte densité de population localisée sur la plaine du Roussillon.

Avec 4 116 km<sup>2</sup>, le département des Pyrénées-Orientales est un département de petite superficie, le plus méridional de la région Occitanie et de la France continentale. Bordé à l'est par la Méditerranée et frontalier au sud avec l'Espagne, le département jouxte au nord l'Aude et l'Ariège. Si une majorité du territoire est située dans le massif des Pyrénées, le département bénéficie également du littoral méditerranéen. Cette géographie privilégiée fait du tourisme une activité importante dans le département.

Le département est considéré comme un département touristique grâce à ses 10 stations balnéaires, 7 stations de montagne et 5 stations thermales (7ème rang national au niveau touristique).

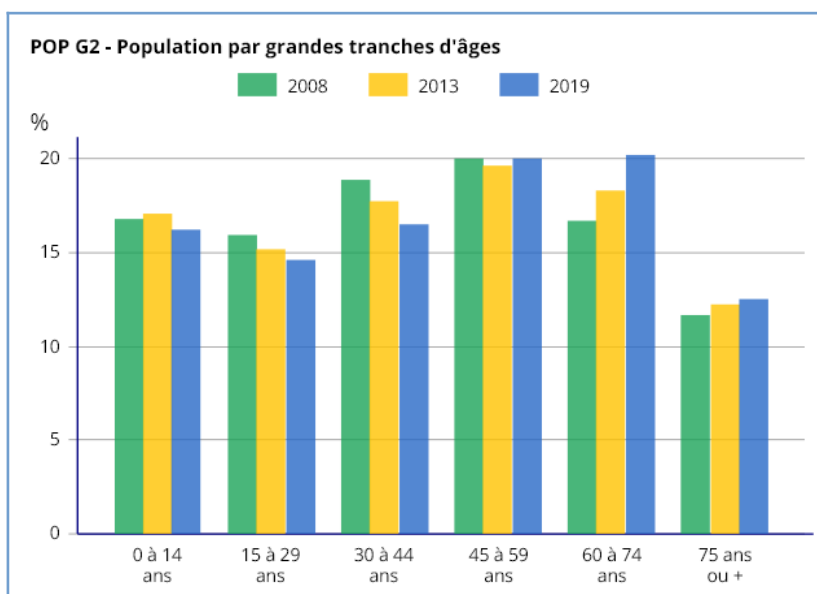


L'armature urbaine des Pyrénées-Orientales s'articule autour de l'unité urbaine de Perpignan, qui compte 200 000 habitants en 2020 et fait de la ville chef-lieu la 4<sup>ème</sup> ville de la région Occitanie.

Il y a également trois unités urbaines qui lui sont contiguës le long de la Méditerranée : Saint-Cyprien (62 000 habitants), Saint-Laurent-de-la-Salanque (24 300) et Canet-en-Roussillon (12 600). Six habitants sur dix résident dans la plaine à l'est du département.

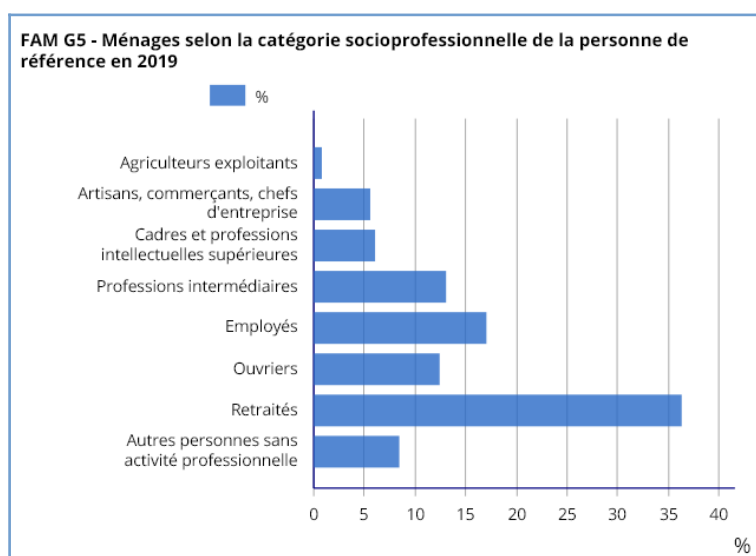
Les seniors sont particulièrement nombreux dans le département: 35 % des habitants ont 60 ans ou plus contre 24 % en France métropolitaine.

L'augmentation de population dans le département est exclusivement le fait d'habitants venus s'installer sur le territoire, phénomène d'héliotropisme.



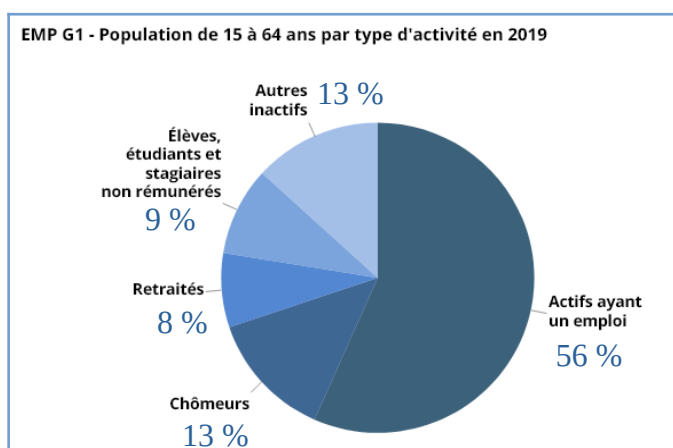
La part des personnes retraitées dans le département atteint des proportions supérieures à la moyenne nationale : 37 % contre 27 %.

Le département connaît également un fort taux de chômage : 19 % des 15-64 ans et 14 % des actifs (source INSEE 2019).



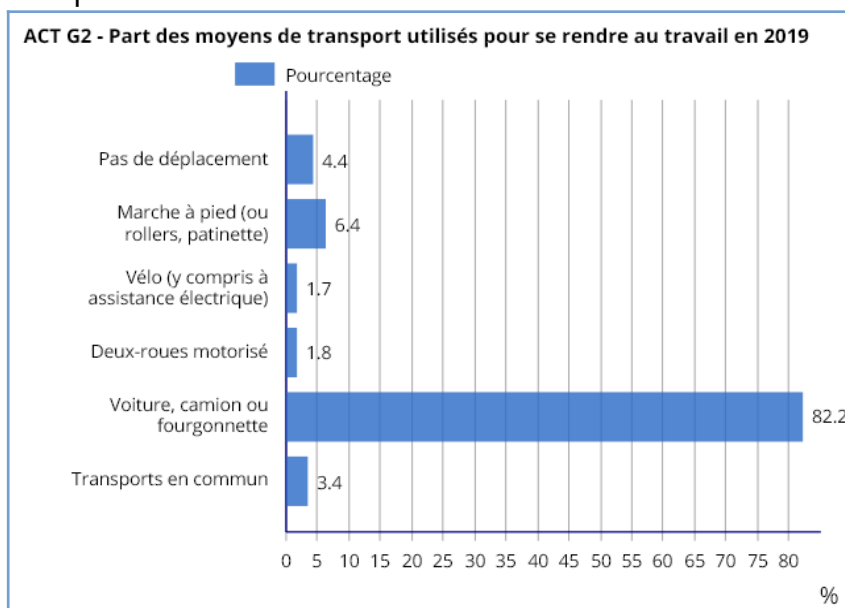
L'activité économique du département est portée par le tourisme avec près de 8 millions de personnes qui visitent les Pyrénées-Orientales chaque année. 65 % de l'activité touristique est concentrée sur les 3 mois d'été avec un maximum d'estivants sur le mois d'août (un tiers de touristes en plus que sur le mois de juillet). Les réseaux routiers sont d'ailleurs sur-saturés durant ces périodes.

Le commerce et le transport (66%) soutiennent également l'économie, notamment grâce à la plateforme européenne d'import-export de la filière fruits et légumes de Saint-Charles située à Perpignan. C'est le premier centre européen de commercialisation, de transport et de logistique en fruits et légumes frais et par conséquent le premier bassin d'emploi du département. Sa localisation stratégique (transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du sud/Maghreb) génère des flux de poids-lourds extrêmement importants.



Les habitants de la périphérie urbaine de Perpignan n'ont pas forcément l'obligation de disposer d'un véhicule. Néanmoins, le maillage des transports collectifs n'est pas optimal et la forte dépendance à un véhicule s'observe dans le département. 84 % des ménages possèdent au moins une voiture (51 % une seule voiture et 33 % deux voitures ou plus).

Cette dépendance à la voiture se traduit aussi sur la proportion des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail.





Pour mettre en perspective les données statistiques départementales, le CEREMA a mis au point en 2021 un nouvel outil de comparaison dit « classement ILSR »: Indicateurs Locaux de Sécurité Routière.

Le classement ILSR permet une meilleure étude comparative entre les départements de mêmes caractéristiques.

Ainsi le département des Pyrénées-Orientales intègre la famille des départements méditerranéens au nombre de 9 : Haute-Corse, Corse du sud, Alpes-maritimes, Var, Vaucluse, Gard, Aude et Hérault.

Cette famille est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale : le pourcentage de résidences secondaires (28 % dans le 66 vs 10 % en France), la part de communes de plus de 100 000 habitants et le pourcentage de superficie de montagne.

Ces départements ont généralement des conditions de circulations plutôt favorables (faibles précipitations annuelles), un nombre de 2 Roues Motorisés et des températures minimales plus élevées que la moyenne.

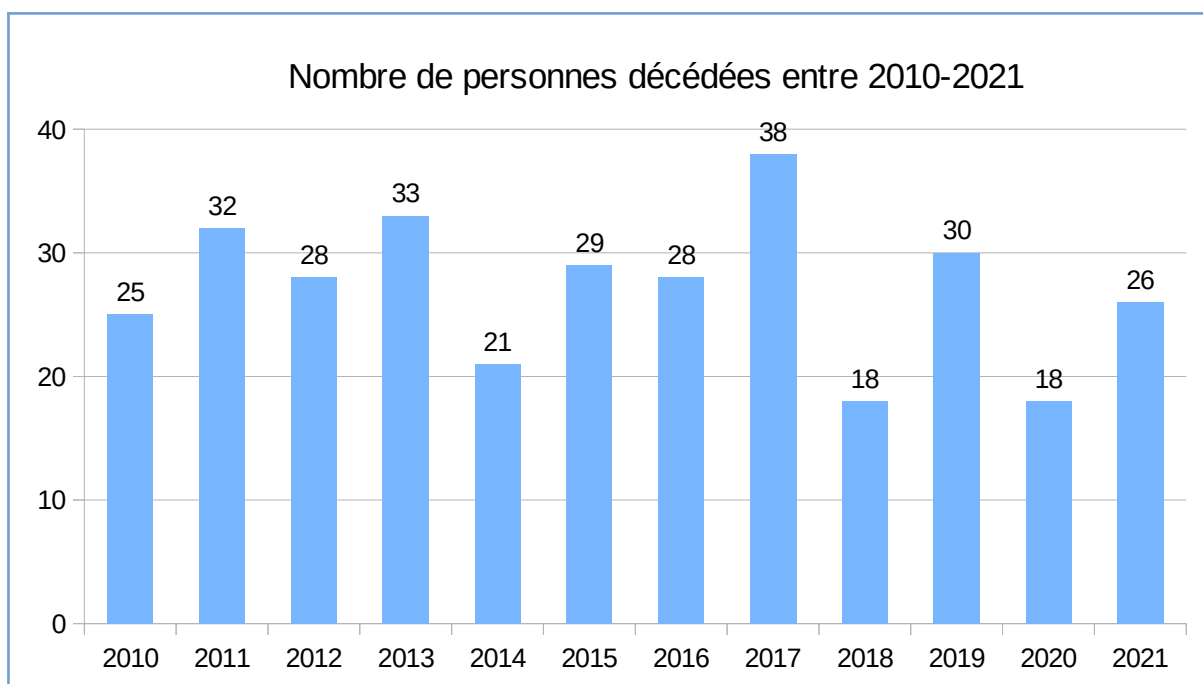
#### **Données comparatives :**

Le tableau ci-dessous recense le nombre de tués par million d'habitants.

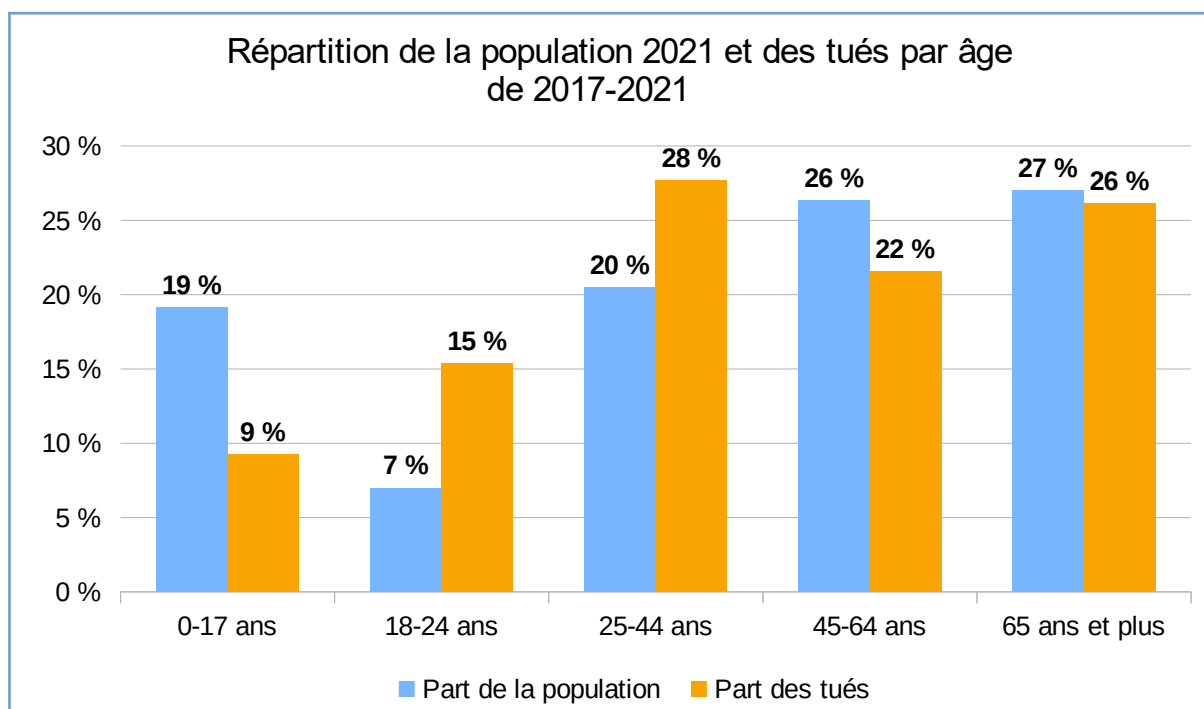
Catégorie	Département	ILSR Méditerranéen	National
18-24 ans	118	133	96
24-34 ans	84	87	64
Population totale	54	61	47

Le département a un taux plus faible de décès, toutes catégories confondues, que l'ensemble des départements méditerranéen.





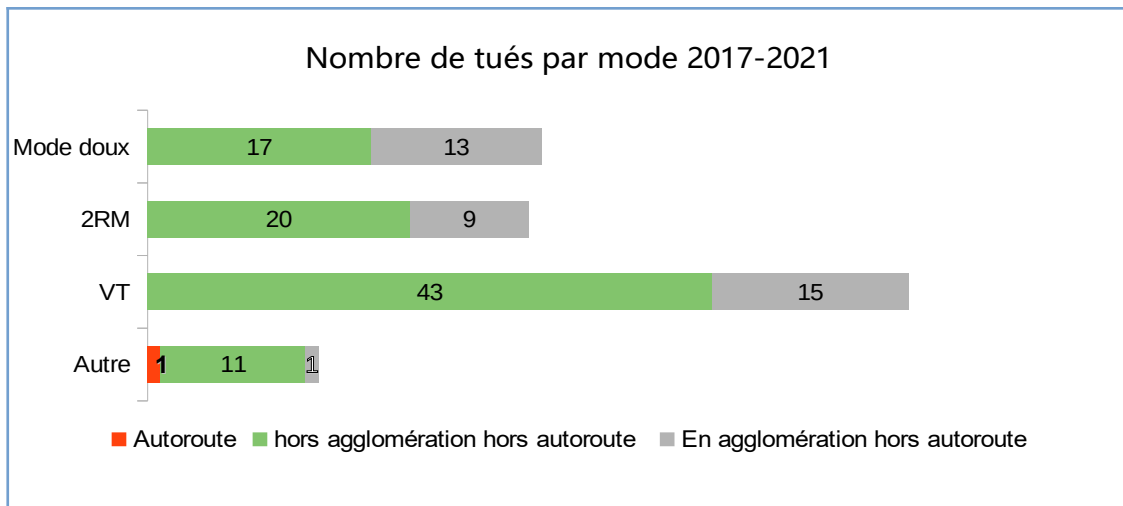
### 2-1-1 Mortalité routière, les victimes



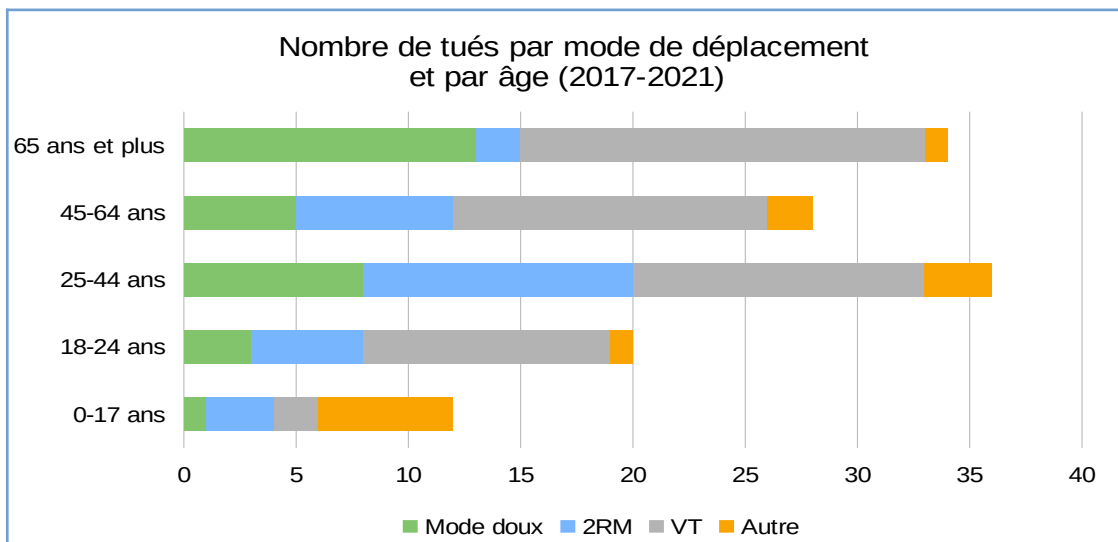
Sur les 5 dernières années (2017-2021), 130 personnes ont été tuées soit un taux moyen de 54 tués par million d'habitants.

La mortalité routière est sur-représentée pour les catégories d'âges de 18-24 ans et 25-44 ans en comparaison avec le taux de répartition de la population.

La mortalité routière « Séniors » correspond à la proportion de la population du département.



Ce diagramme permet de visualiser que le véhicule de tourisme (VT) est le mode de déplacement le plus mortel, derrière les modes doux (piétons, vélos...) et les 2 roues motorisés (2RM).

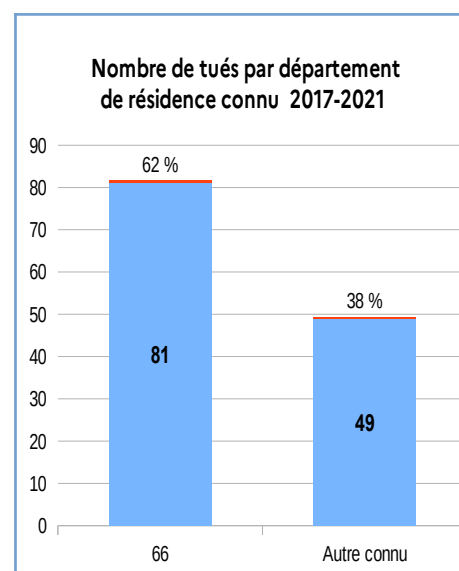
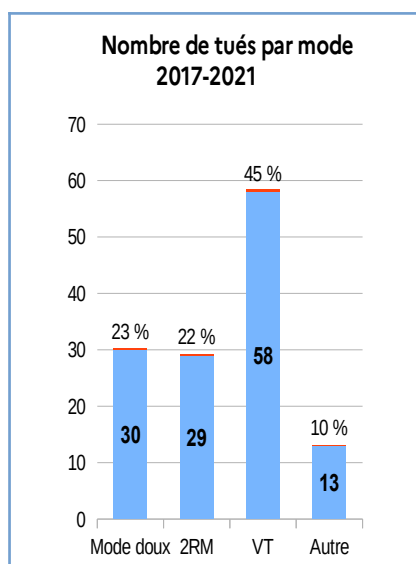
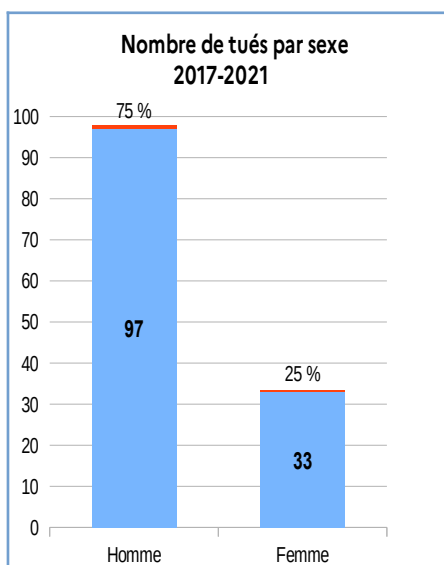


Sur les 5 dernières années, la classe d'âge ayant payé le plus lourd tribut en nombre de décès est celle des 25-44 ans avec une proportion de décès en véhicule léger et en 2 roues motorisés sensiblement identique (25).

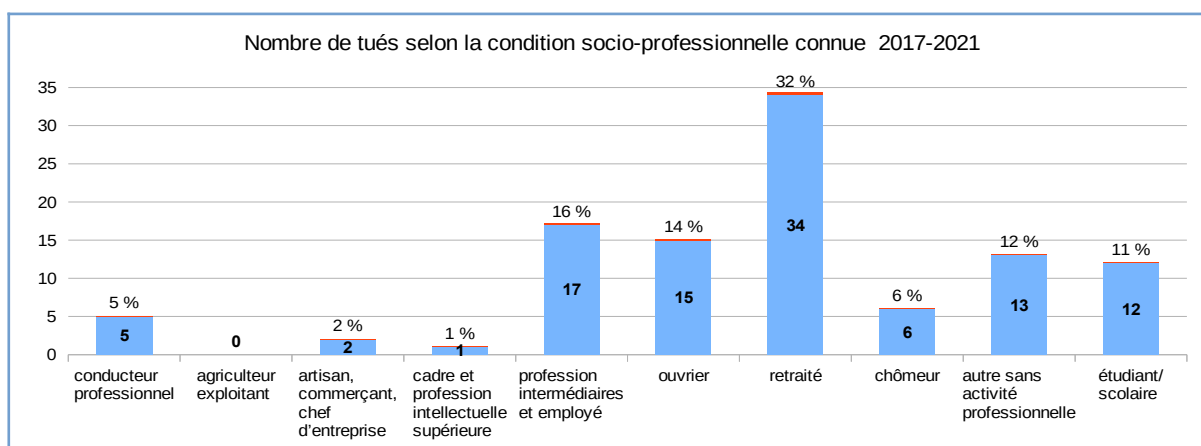
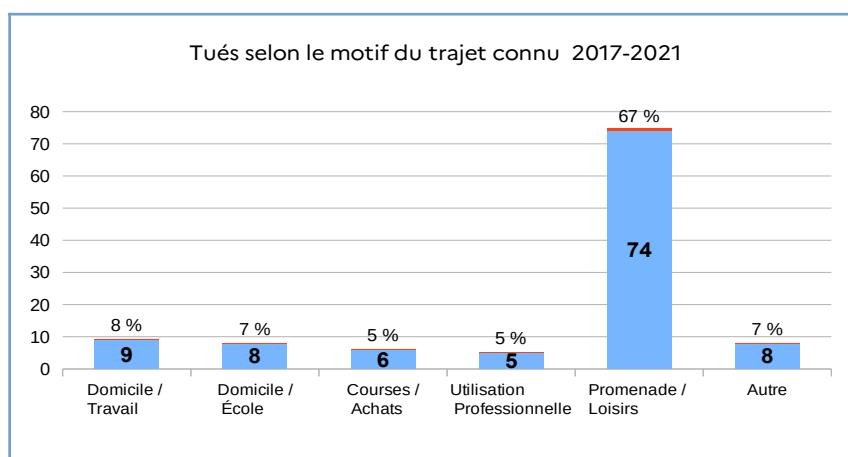
Par ailleurs, on note clairement l'augmentation de la proportion des décès en mode doux avec l'âge.

Le véhicule léger est le moyen de transport le plus mortel, toutes classes d'âge confondues.

*A noter la part de décès « Autres » sur-représentée dans la classe d'âge 0-17 ans qui correspond à l'accident ferroviaire de Millas du 14 décembre 2017.*



Le département est en phase avec les données nationales concernant les personnes qui décèdent sur la route : 8 sur 10 sont des Hommes, en véhicule léger sur des trajets qu'ils empruntent régulièrement.



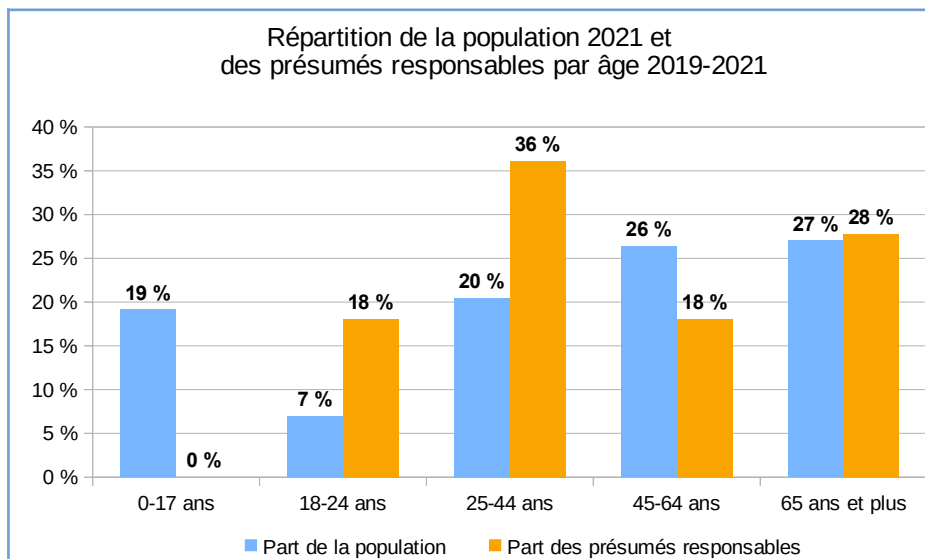
Le nombre de 12 décès « étudiant/scolaire » est à mettre en perspective avec les 6 décès des écoliers de l'accident ferroviaire de Millas survenu en 2017.

Le profil type de la personne décédée sur les routes du département des Pyrénées-Orientales est un homme, retraité, avec son véhicule de tourisme qui se tue lors d'une sortie loisir.

## 2-1-2 Mortalité routière, les présumés responsables

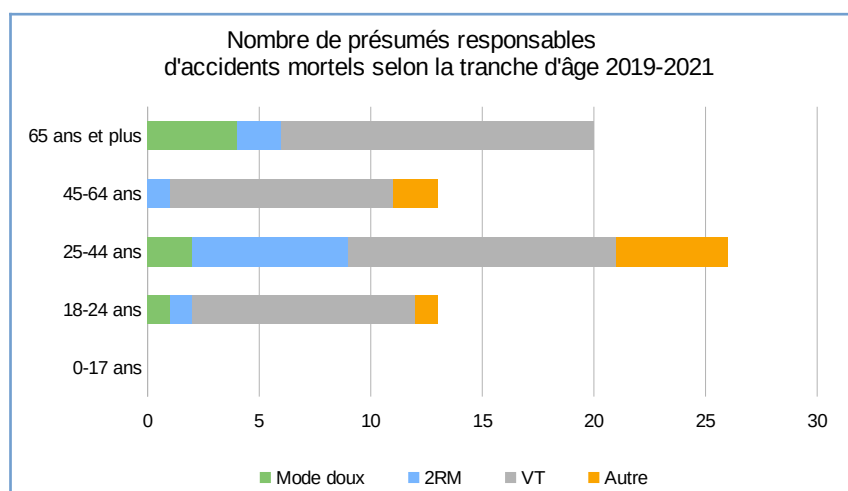
Les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels sont recueillies avec les indications mentionnées par les forces de l'ordre dans les procédures d'accident.

*NB : les données concernent la période 2019-2021*



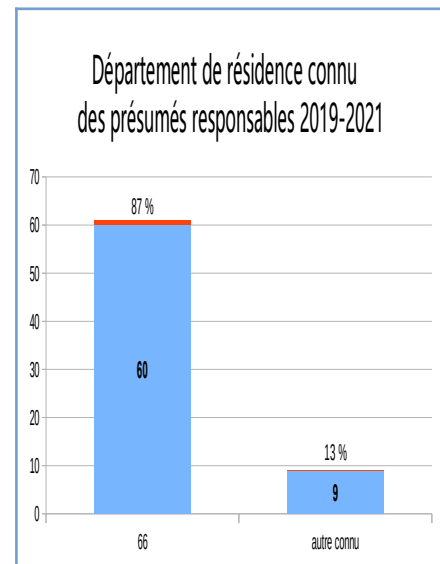
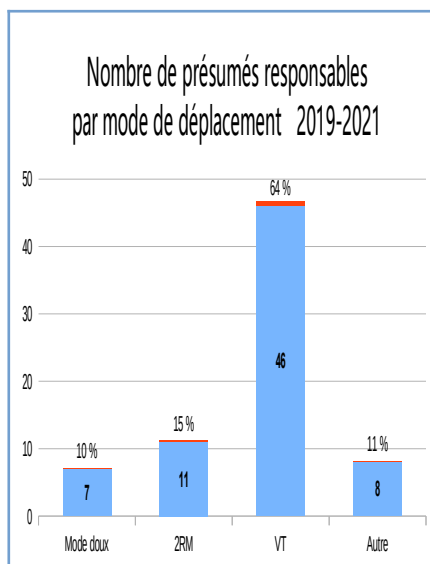
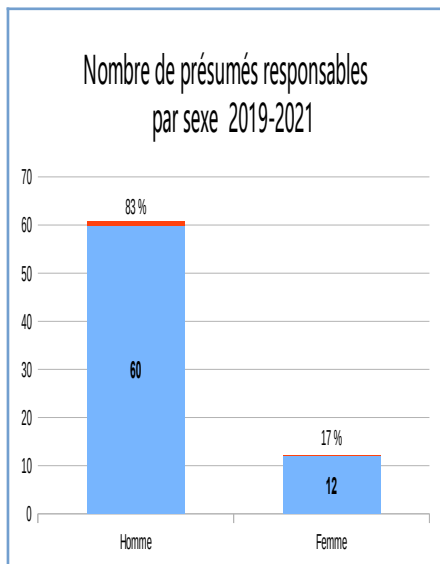
L'outil statistique ne permet pas de rendre « présumé responsable » un mineur de moins de 17 ans.

Comme dans le graphique représentant la répartition des tués par âge, les deux catégories « 18-24 ans » et « 25-44 ans » sont sur-représentées.

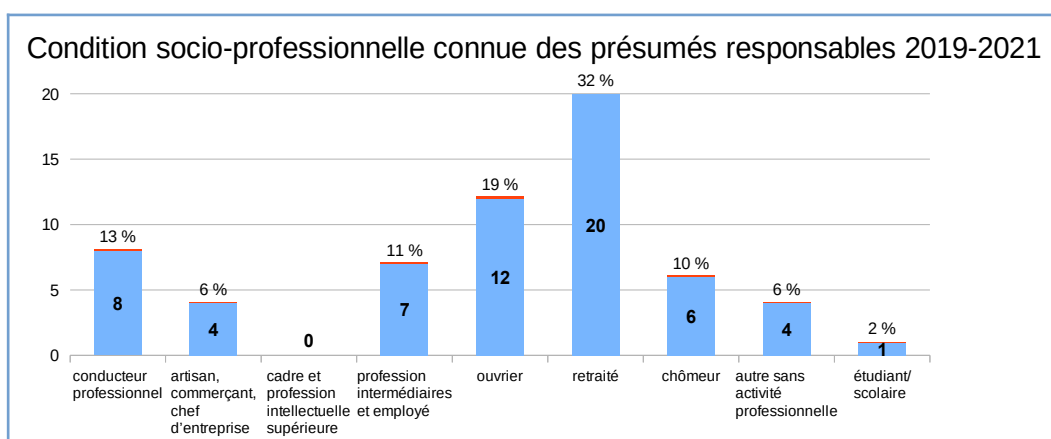
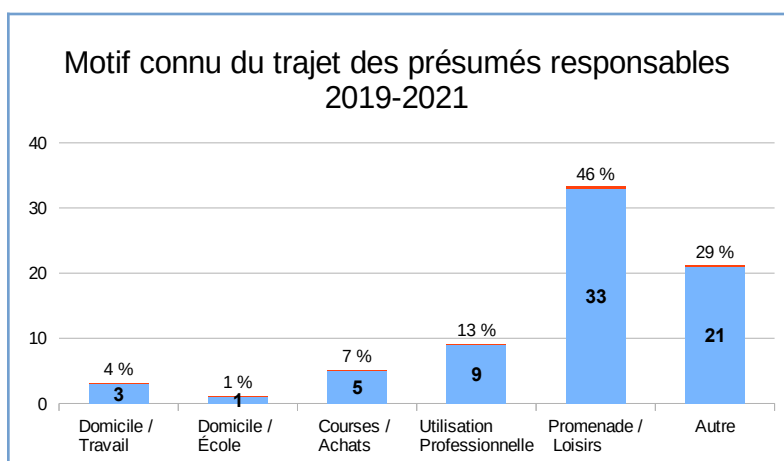


Lorsque l'on compare les données sur les présumés responsables selon la tranche d'âge et sur les tués (page 8), on s'aperçoit que dans la tranche « 45-64 ans », la responsabilité en mode doux est nulle. L'interprétation de ces données permet d'affirmer que le cycliste/piéton de 45-64 ans n'est pas responsable de son décès. Il s'agit très souvent du résultat d'un refus de priorité.

A contrario, pour ce qui concerne l'accidentalité en 2 roues motorisés des 25-44 ans, ces derniers sont souvent responsables de leur propre décès.



Les présumés responsables d'accidents mortels sont très majoritairement des hommes, en voiture de tourisme, retraités ou ouvriers qui résident dans le département.

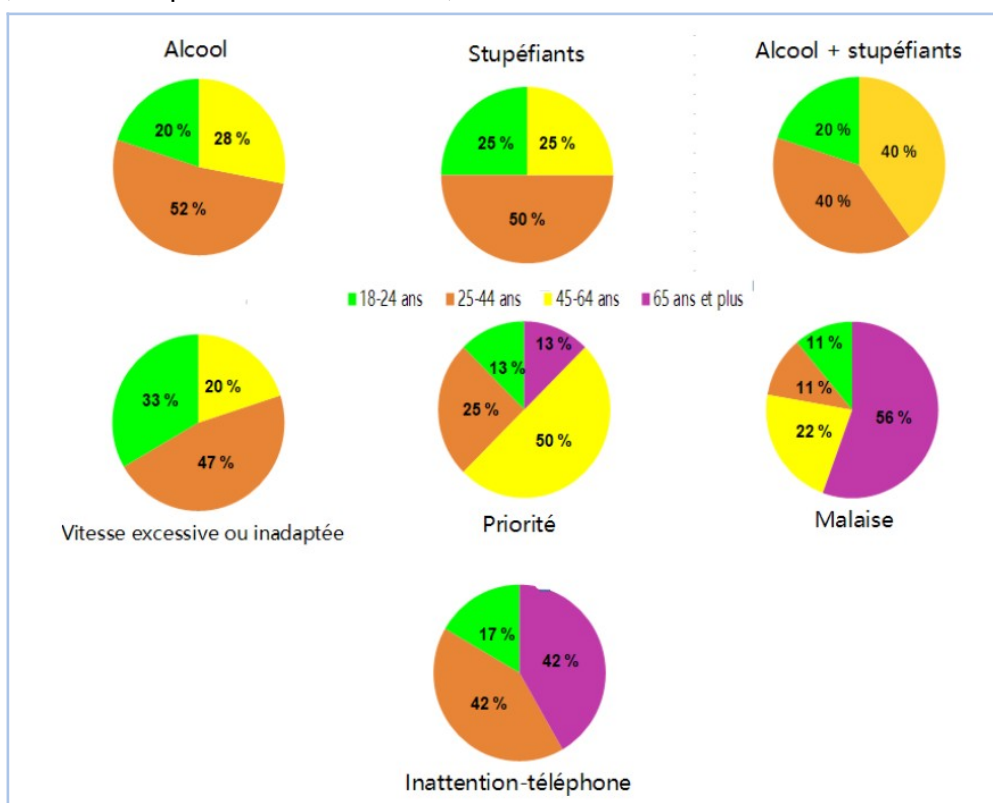


Même si les chiffres diffèrent entre les victimes et les présumés responsables, les tendances sont identiques. Les tués sont souvent responsables de leur propre décès (74 % en 2022).

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

Facteur multi-cause	Homme	Femme	Total
Alcool seul	23	2	25
Stupéfiant	7	1	8
Alcool + stupéfiant	4	1	5
<b>Sous-total</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>38</b>
Vitesse excessive ou inadaptée	15		15
Inattention – téléphone	8	4	12
Non-respect de la priorité	7	1	8
Malaise	6	3	9
Changement de file	3	-	3
Eblouissement	2	-	2
Somnolence-fatigue	2	-	2
Contresens	1	-	1
Médicaments	1	-	1
Dépassement dangereux	-	-	-
Non-respect des distances de sécurité	-	-	-
Cause indéterminée	8	2	10
Autre cause	2	1	3
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>15</b>	<b>104</b>

Les conduites à risques sont bien évidemment les principaux facteurs d'accidents mortels (alcool, stupéfiants et vitesse).



Les conduites à risques concernent les tranches d'âge « 18-24 ans », « 25-44 ans » et « 45-64 ans ». Le facteur malaise est une caractéristique de la tranche d'âge « 65 ans et plus ».

## 2-1-3 Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est scindé en deux types d'accidents : l'accident de trajet et l'accident de mission.

Les habitants des Pyrénées-Orientales sont sujets à l'accident de trajet car près de 80 % des travailleurs sont en position de conduite pour se rendre au travail.

Les transports en commun ne sont pas un mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail. Cela peut s'expliquer par le maillage peu cohérent sur le département (multiples transporteurs sans partage de politique tarifaire, horaires inadaptés..).

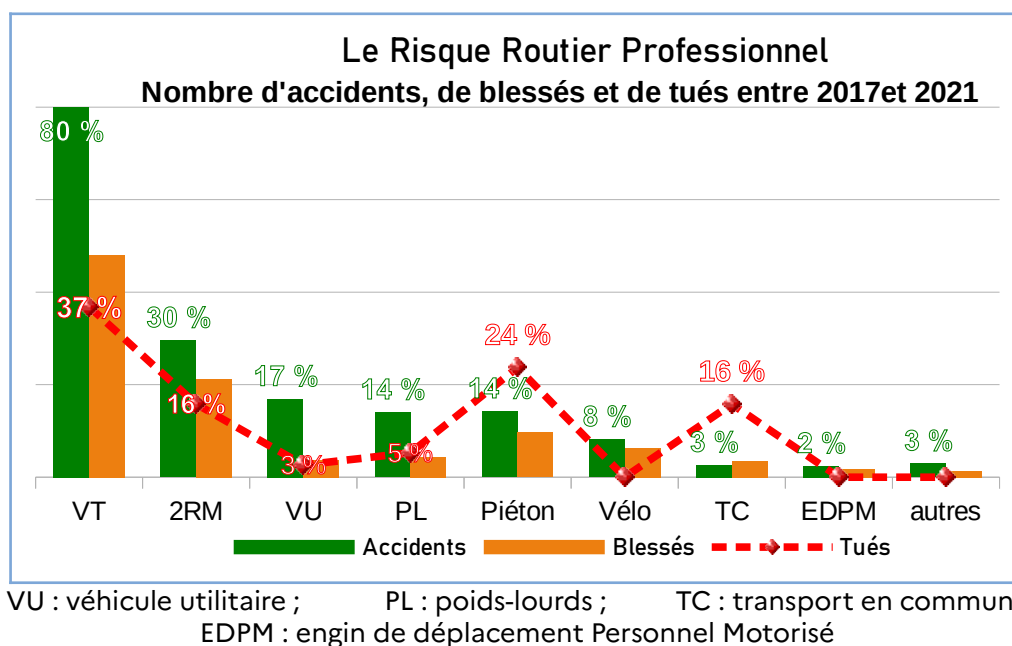
Le déplacement en mode doux commence à émerger mais les chiffres (2019) ne traduisent pas encore cette mutation dans les habitudes des travailleurs. Les modes doux sont d'ailleurs privilégiés depuis la crise sanitaire du Covid-19.

Avec 379 accidents comptabilisés, le risque routier professionnel représente 22% de l'accidentalité départementale. Les véhicules de tourisme et les deux roues motorisés sont les plus concernés, ce qui est en adéquation avec les mouvements pendulaires constatés aux horaires habituels de travail.

L'implication des véhicules utilitaires et poids-lourds est 5 fois moins importante que les véhicules de tourisme et 2 fois moins importante que les 2 roues motorisés. L'analyse des chiffres confirme la faible implication des professionnels de la route dans l'accidentalité générale.

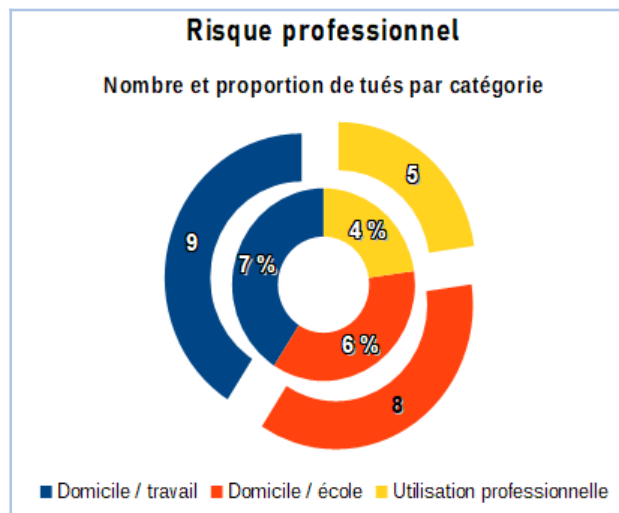
Le diagramme ci-dessous confirme la vulnérabilité des piétons qui ne sont concernés que dans 14 % des accidents mais constituent 1/4 des tués.

On observe le même phénomène pour les transports en commun en relation directe avec le nombre de personnes transportées (cf accident de Millas en 2017).



Le risque routier professionnel a causé la mort de 14 personnes ces 5 dernières années. L'accident de trajet est plus fréquent que l'accident en position professionnelle (ou de mission).

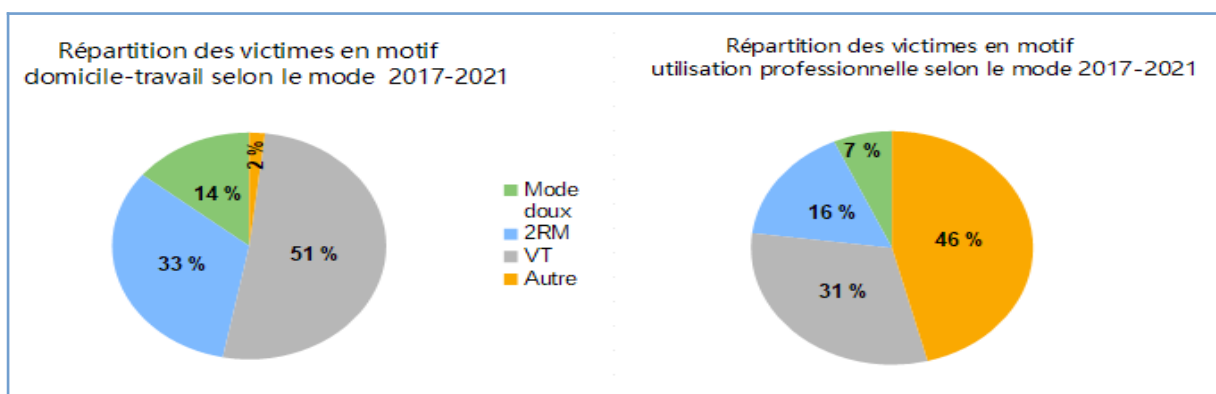




A noter que le nombre de tués dans les accidents de trajet domicile/école est important (6% des accidents totaux). Cette donnée est la résultante de l'accident ferroviaire de Millas.

Lorsque l'on compare les véhicules impliqués dans les accidents de trajet et les accidents en utilisation professionnelle, on constate que le véhicule personnel et les 2 roues motorisés représentent 84 % de l'accidentalité en domicile-trajet.

Dans le cadre d'une utilisation professionnelle, on note que 46 % de l'accidentalité est occasionnée avec des véhicules de travail (camionnette, véhicule utilitaire...).

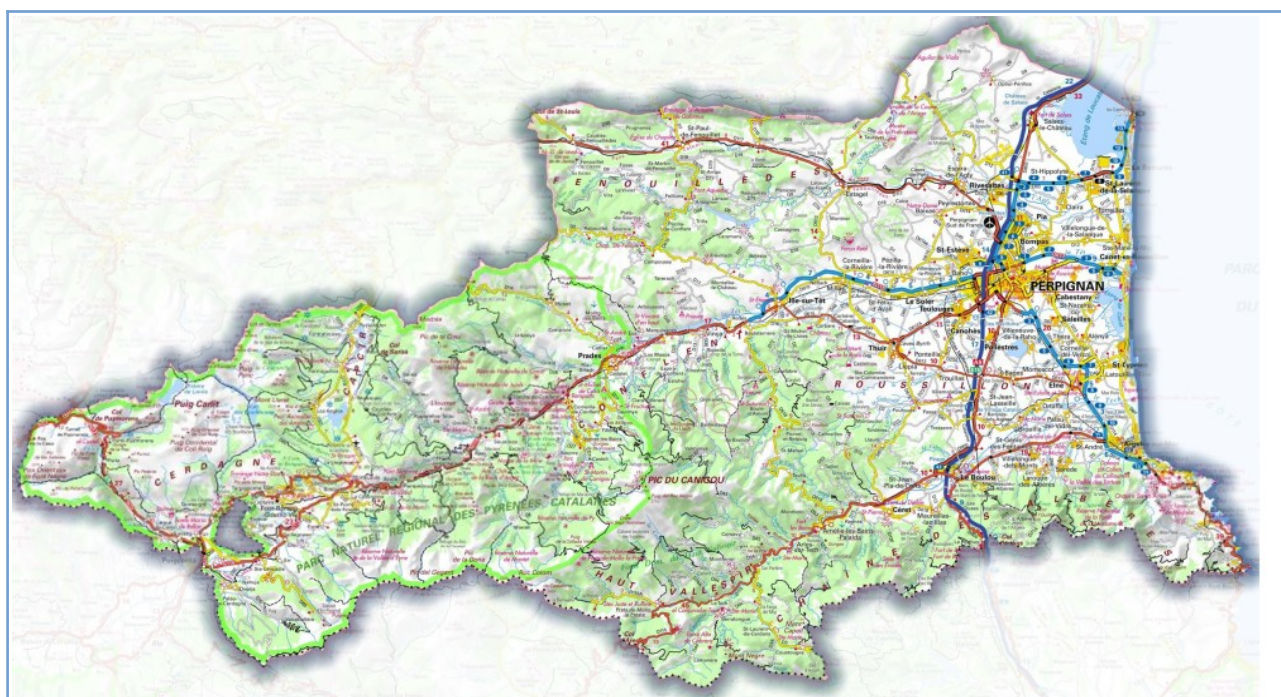


## 2-1-4 Le réseau routier

Le département des Pyrénées-Orientales est traversé du Nord au Sud par l'autoroute A9 (42 880 trafic moyen journalier annualisé).

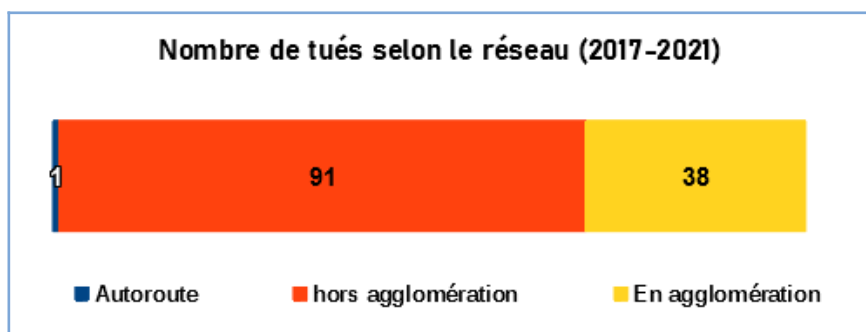
Le réseau routier du département des Pyrénées-Orientales est de 6 792 kilomètres, se répartissant en :

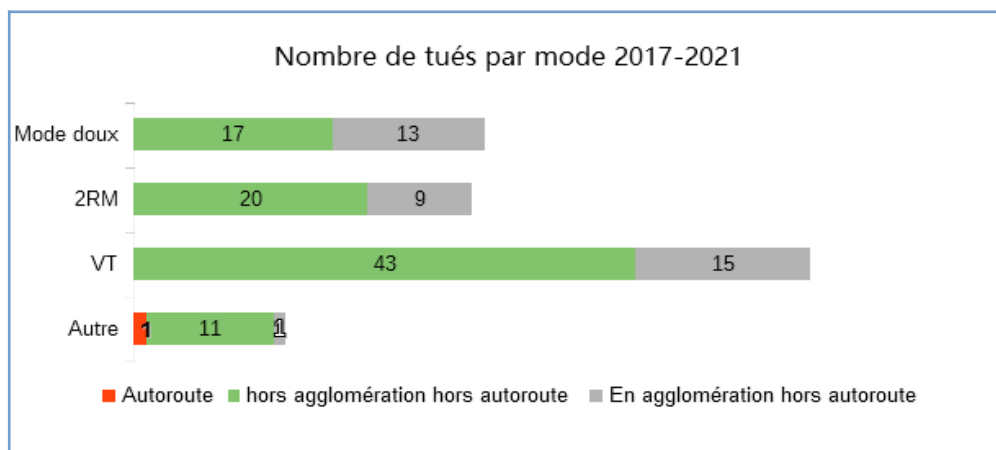
- 53 kilomètres d'autoroute concédés à Vinci Autoroute,
- 140 kilomètres de routes nationales gérés par la DIRSO,
- 2 154 kilomètres de routes départementales
- 4 445 kilomètres de voies communales.



Indicateurs d'accidentologie :

Sur les 5 dernières années, 91 personnes ont perdu la vie sur le réseau hors agglomération, 38 sur le réseau en agglomération (communal ou intercommunal) et 1 sur le réseau autoroutier.



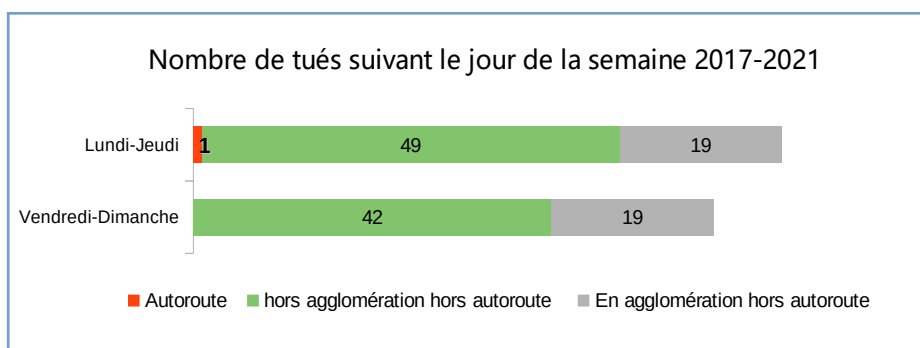
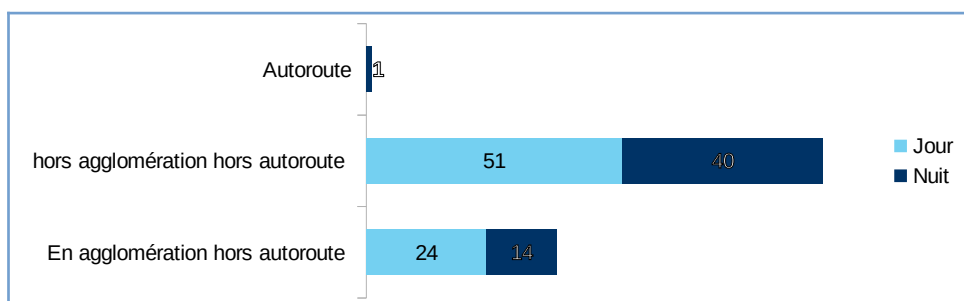


Les décès en modes doux (vélos, piétons, EDPm) sont sensiblement identiques en « ville » et sur les voies hors agglomération.

Ces usagers vulnérables sont également exposés aux risques de décès en agglomération avec de faibles vitesses (inférieure à 50 km/h).

Les décès en 2 roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) et en véhicules de tourisme ont majoritairement lieu hors agglomération.

Les accidents mortels ont principalement lieu hors agglomération et majoritairement de jour. Sur ce type de réseau, les vitesses pratiquées sont plus importantes et les blessures conduisent plus fréquemment au décès que dans les accidents en agglomération.



Les décès interviennent plus fréquemment en semaine que durant le week-end.

## Focus sur le réseau autoroutier

Sur la période du DGO 2017-2021, 56 accidents corporels ont été constatés sur l'autoroute A9 dans le département dont un seul mortel avec une victime.

Ces accidents sont responsables de 116 blessés dont 32 hospitalisés.

41 % des accidents ont eu lieu la nuit (23 accidents).

41 accidents ont impliqué plusieurs véhicules dont 1 seul avec un véhicule à contre sens (de nuit).

L'alcool était le facteur déclenchant dans 8 accidents soit 14% (dont 6 de nuit) et la somnolence dans 12 accidents soit 21% (dont 5 de nuit).

Le réseau autoroutier est un réseau où la sécurisation est maximale, les caractéristiques de conception de ces infrastructures préviennent, dans la mesure du possible, les chocs frontaux et les accidents liés aux carrefours.

Par ailleurs, certains usagers ne sont pas autorisés à emprunter ces voies.

## 2-2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Les gestionnaires de voirie majoritairement concernés pour ce chapitre sont le Conseil Départemental et la Direction Interdépartementale des Routes district Sud-Ouest (DIRSO).

Dans cette section, les victimes désignent les tués et les blessés.

### 2-2-1 Typologie des accidents

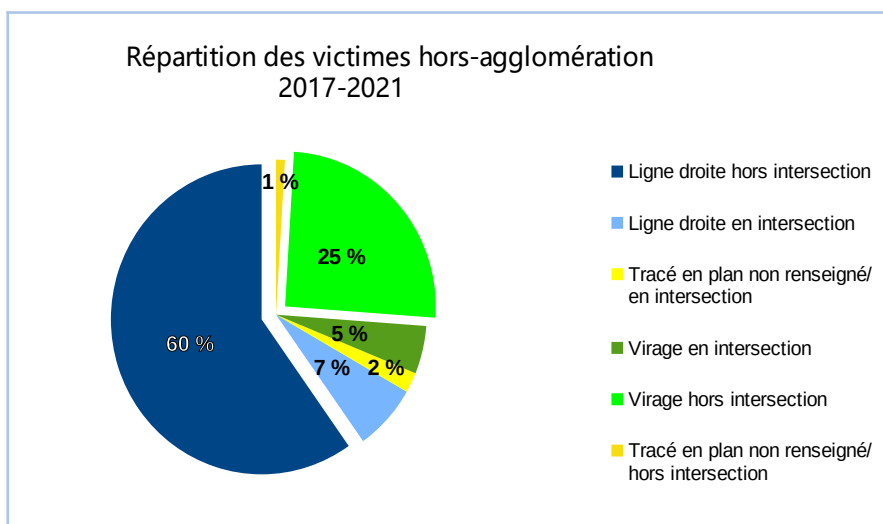
Le tableau ci-dessous détaille les accidents entre usagers. Il s'intitule le « Qui tue ou blesse qui, hors agglomération par mode de déplacement » entre 2017 et 2021.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	2	8	34	144	8	4	0	0	<b>200</b>
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Cyclo	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Moto	2	1	0	5	4	0	0	0	0	12
VL	26	23	25	121	321	8	1	0	2	519
VU	5	2	3	6	16	1	1	0	0	34
PL	0	0	1	2	15	1	0	0	0	19
TC	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Autre	0	0	1	1	3	2	0	21	0	28
<b>MULTICOLLISION</b>	5	2	3	19	90	2	0	0	1	<b>122</b>
<b>TOTAL</b>	38	30	41	181	596	22	6	21	5	<b>940</b>
<i>Part de victimes</i>	4,0%	3,2%	4,4%	19,3%	63,4%	2,3%	0,6%	2,2%	0,5%	<b>100,0%</b>

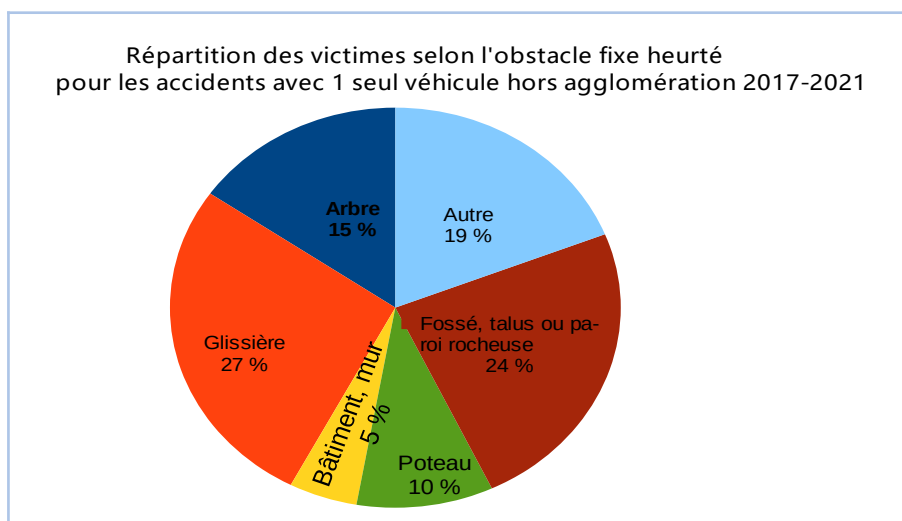
22 % des accidents recensés concernent des usagers seuls.  
 63 % de l'accidentalité hors agglomération concerne un ou plusieurs véhicules de tourisme,  
 23 % des accidents concerne un accident impliquant un 2 roues motorisés,  
 4 % un piéton et 3 % un vélo.

Les accidents mortels hors agglomération sont localisés sur les axes principaux, où les vitesses pratiquées sont élevées.

Cette affirmation est confirmée par le profil des accidents : plus de 85 % des victimes ont été blessées sur une voie sans intersection (60 % en ligne droite et 25 % en virage).

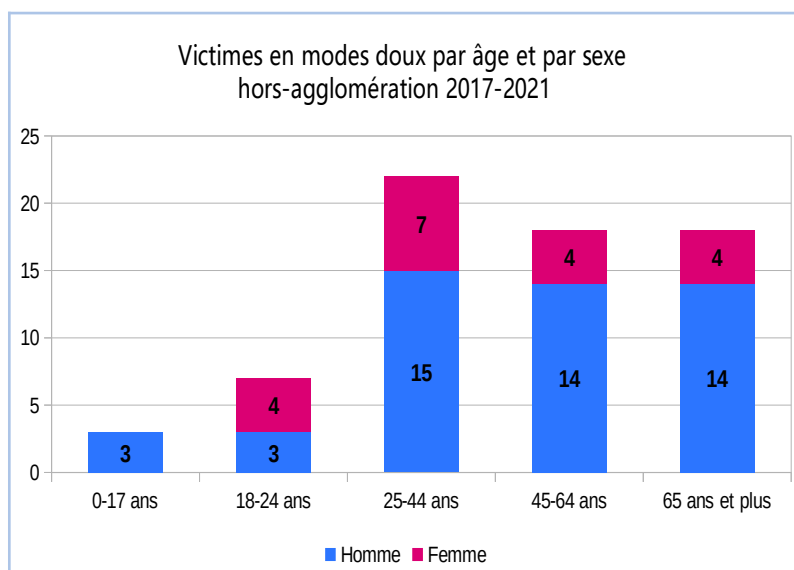


Lorsque l'accident n'implique aucun tiers, les obstacles heurtés sont en première position la glissière suivie du fossé. La non-maîtrise du véhicule due à la vitesse peut expliquer ces éléments.

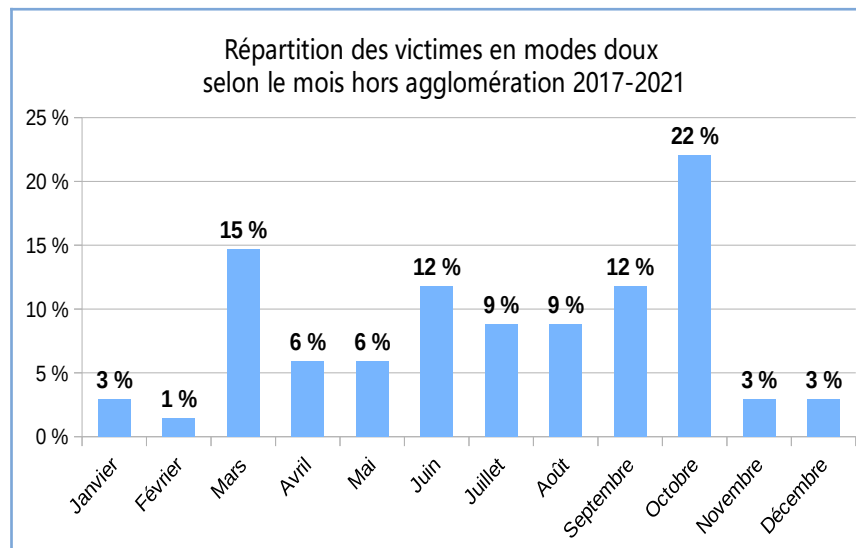


## 2-2-2 Les modes doux hors agglomération

Les modes doux comprennent les Piétons, les cyclistes et usagers des nouvelles mobilités (EDPm...).



Hors agglomération, les distances parcourues sont plus longues que celles parcourues en ville. L'utilisateur concerné est plus fréquemment un homme. Ainsi les victimes sont majoritairement des hommes de plus de 25 ans.

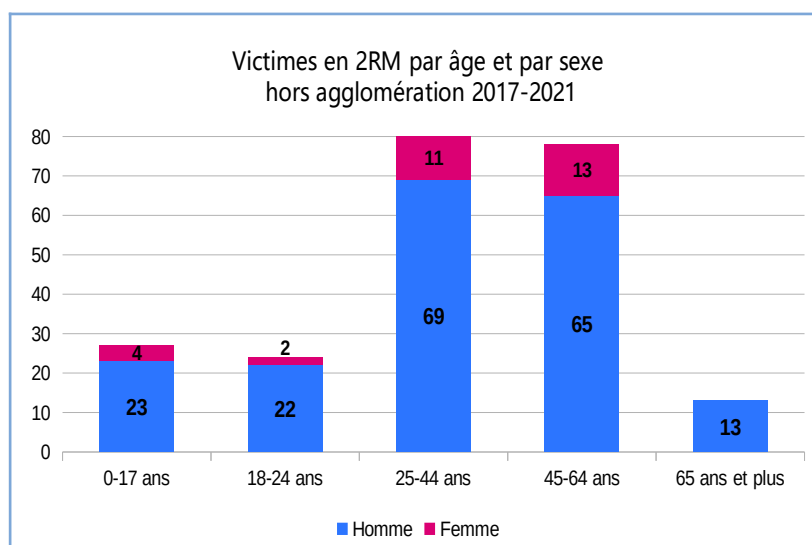


Les usagers subissent plus d'accidents en mars et en octobre pendant les mois qui correspondent aux changements d'horaire. Il s'agit d'une accidentalité liée à la visibilité (éblouissement, baisse de luminosité...).

L'accidentalité en mode doux est localisée dans la plaine du Roussillon mais il existe des points sporadiques d'accidents mortels localisés sur des axes majeurs (RN 116, D 900, D 914). C'est la résultante de piétons qui circulaient sur des voies non-autorisées ou de collisions véhicules légers/cyclistes.

## 2-2-3 Les deux roues motorisés (2RM) hors agglomération

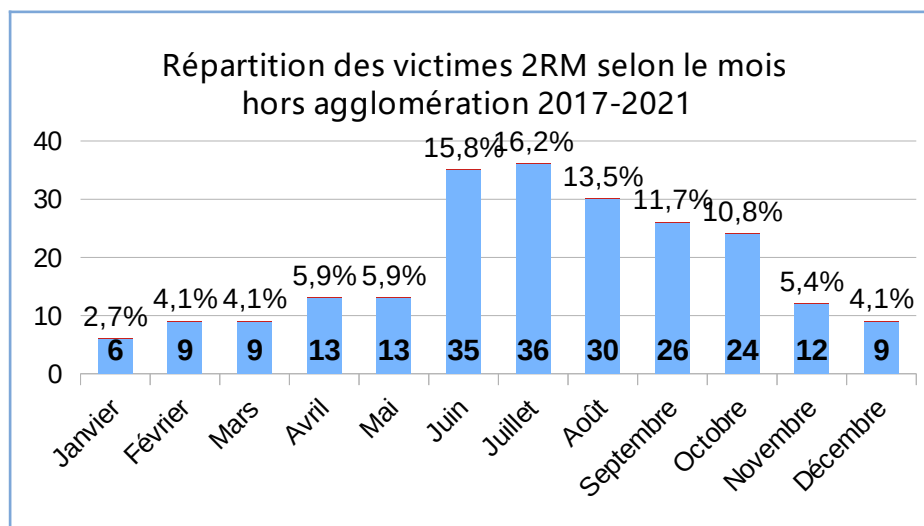
Les deux roues motorisés comprennent les catégories « cyclomotoristes » (inférieur ou égal à 50cm<sup>3</sup>) et « motocyclistes ».



Les victimes sont très majoritairement des hommes dont l'âge est compris entre 25 et 65 ans. Cette donnée est corrélée avec la proportion des hommes qui conduisent une moto (90 % de conducteurs).

L'accidentalité des cyclomotoristes tend à diminuer au fil des ans.

La pratique du 2 roues dans le département s'effectue lorsque les conditions climatiques sont optimales (période estivale).



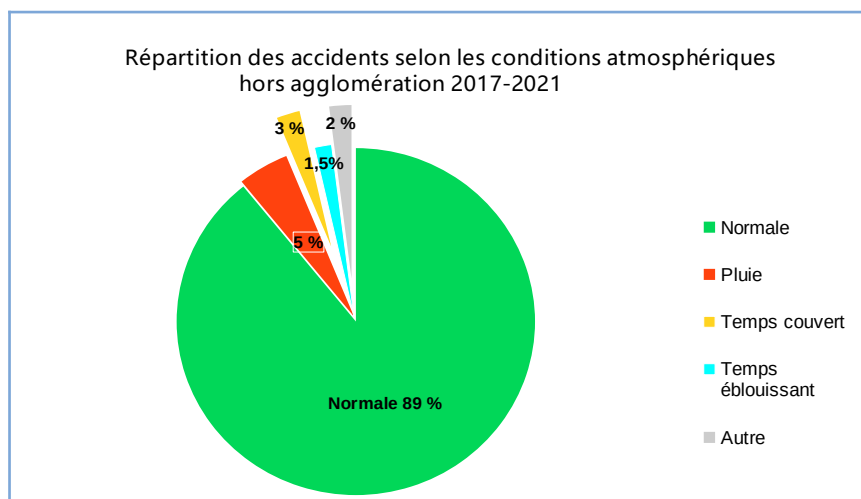
L'accidentalité des 2 roues motorisés hors agglomération est répartie sur les axes principaux du département (N116, D900..) et en périphérie de l'aire géographique de Perpignan, là où les vitesses pratiquées sont élevées.



## 2-2-4 Les facteurs spécifiques de l'accidentalité hors agglomération

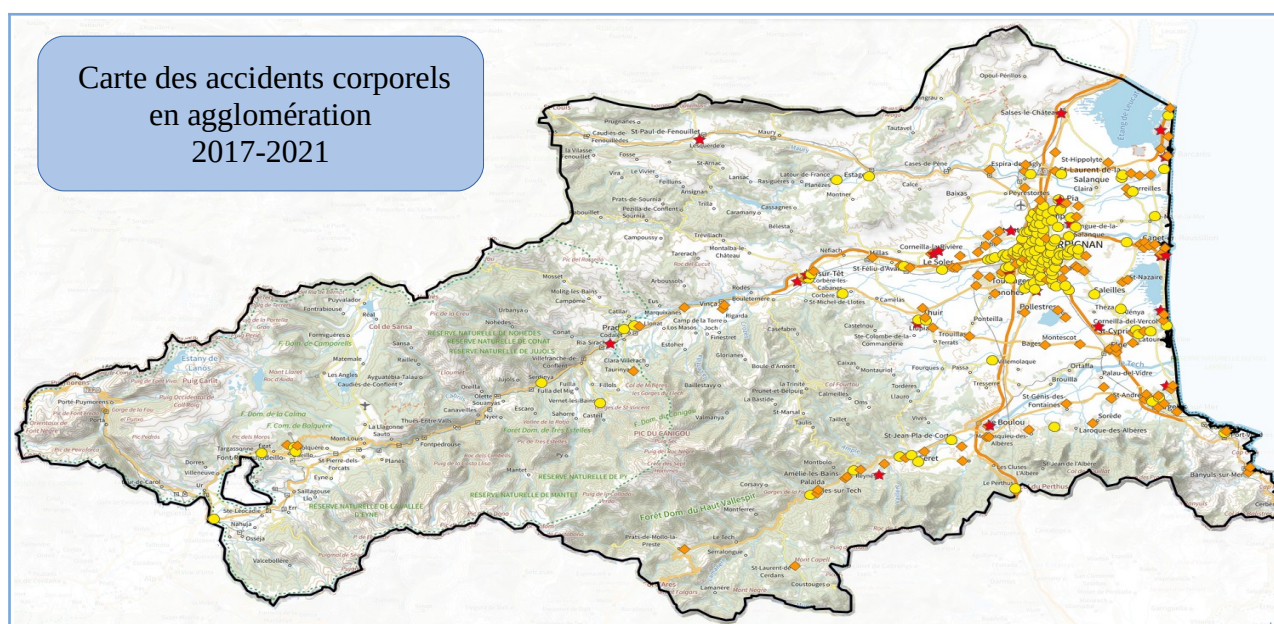
Lorsque l'on analyse les accidents sur le réseau hors agglomération, on observe que près de 90 % des accidents ont lieu avec des conditions météorologiques optimales.

Les conditions climatiques ne sont donc pas un facteur important à prendre en compte dans l'accidentalité du département.



## 2-3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

La très grande majorité des accidents se produit sur l'agglomération chef-lieu qui concentre près d'un quart de la population départementale.



## 2-3-1 Typologie des accidents

Le tableau « Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement » pour la période 2017-2021.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	12	25	76	0	0	0	5	122
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	2	3	0	0	1	0	7
Vélo	3	0	0	0	1	0	0	0	0	4
Cyclo	7	0	1	1	3	0	0	0	0	12
Moto	19	0	1	2	5	1	0	0	1	29
VL	293	119	99	135	298	4	1	2	5	955
VU	14	3	4	9	11	1	0	0	1	43
PL	3	1	0	1	4	0	1	0	0	10
TC	3	0	0	0	2	0	0	0	0	5
Autre	7	2	0	4	1	0	0	0	0	14
MULTICOLLISION	5	0	4	5	67	2	2	0	0	85
TOTAL	354	129	122	184	471	8	4	3	12	1287
Part de victimes	27,5%	10,0%	9,5%	14,3%	36,6%	0,6%	0,3%	0,2%	0,9%	100,0%

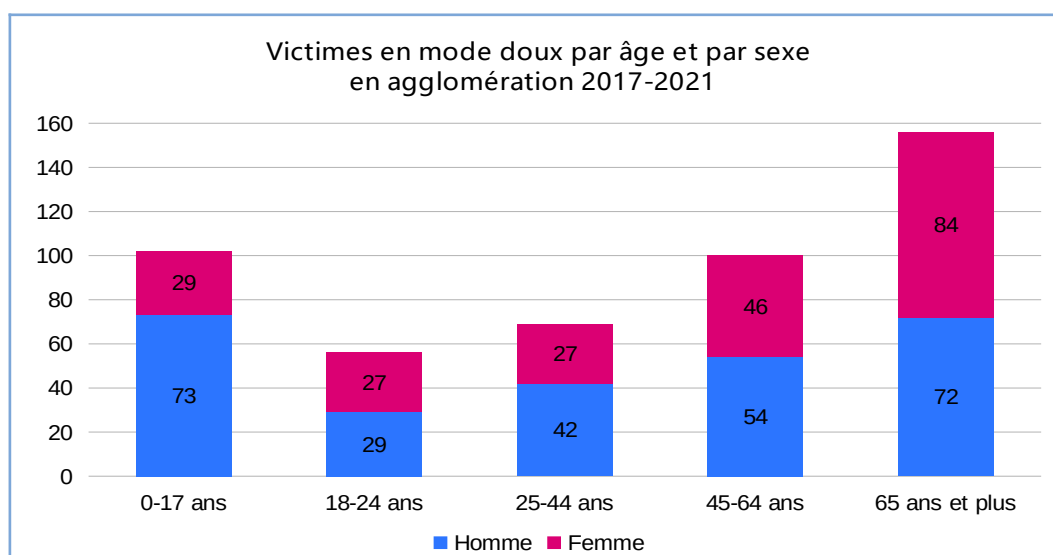
La majorité des accidents (90%) est due à une collision avec un tiers (à la différence de l'accidentalité hors-agglomération).

Les types de collisions les plus fréquentes sur les 1287 accidents recensés en agglomération dans la période du DGO sont dans l'ordre :

- les collisions voitures/voitures (23%),
- les collisions piétons/voitures (22%),
- les collisions moto/voiture (10%),
- les collisions vélo/voiture (9%) puis cyclo/voiture (8%).

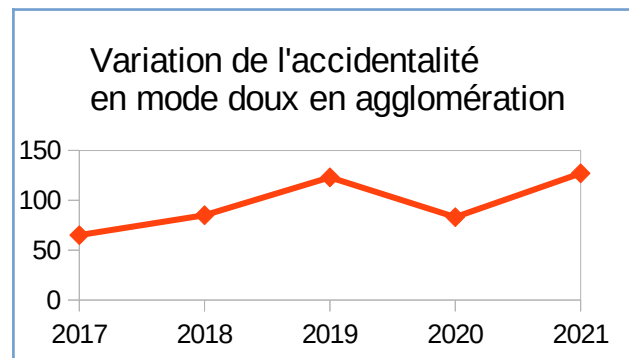
Les autres types de collisions ne sont pas significatifs.

## 2-3-2 Les modes doux en agglomération



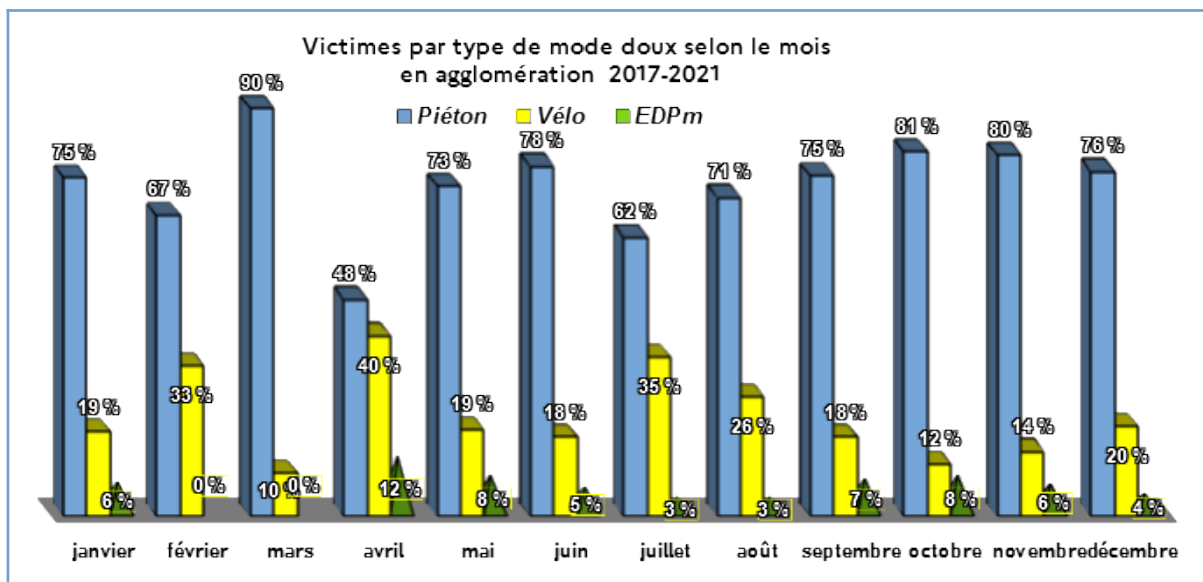
L'accidentalité en mode doux « en ville » est marquée par une part beaucoup plus importante des femmes que dans l'accidentalité hors agglomération.

La part des victimes pour les plus de 65 ans est supérieure pour les femmes. C'est l'unique cas où l'accidentalité des femmes est supérieure à celle des hommes.



Cette accidentalité connaît une très forte augmentation depuis 2017 avec des usagers de plus en plus nombreux.

Le développement des pistes cyclables et des vélos à assistance électrique a favorisé cette pratique, entraînant de facto, une augmentation de l'accidentalité associée.

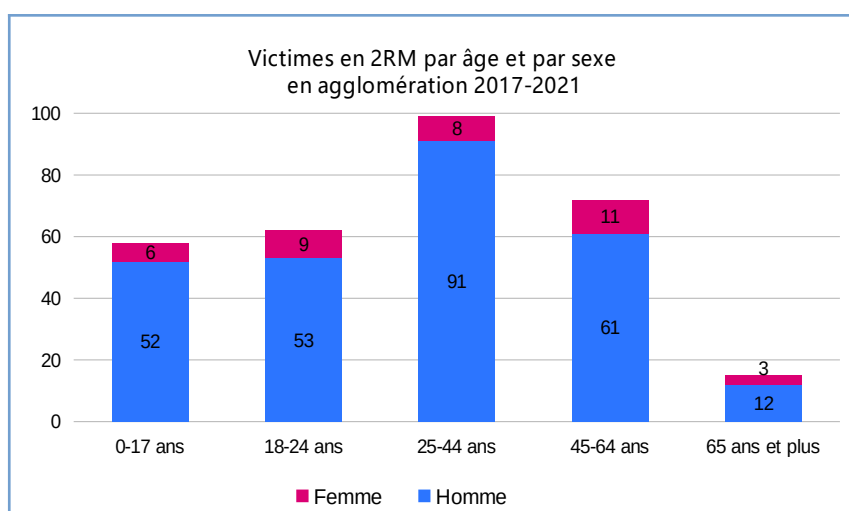


En agglomération, l'accidentalité est moins saisonnière que l'accidentalité hors agglomération.

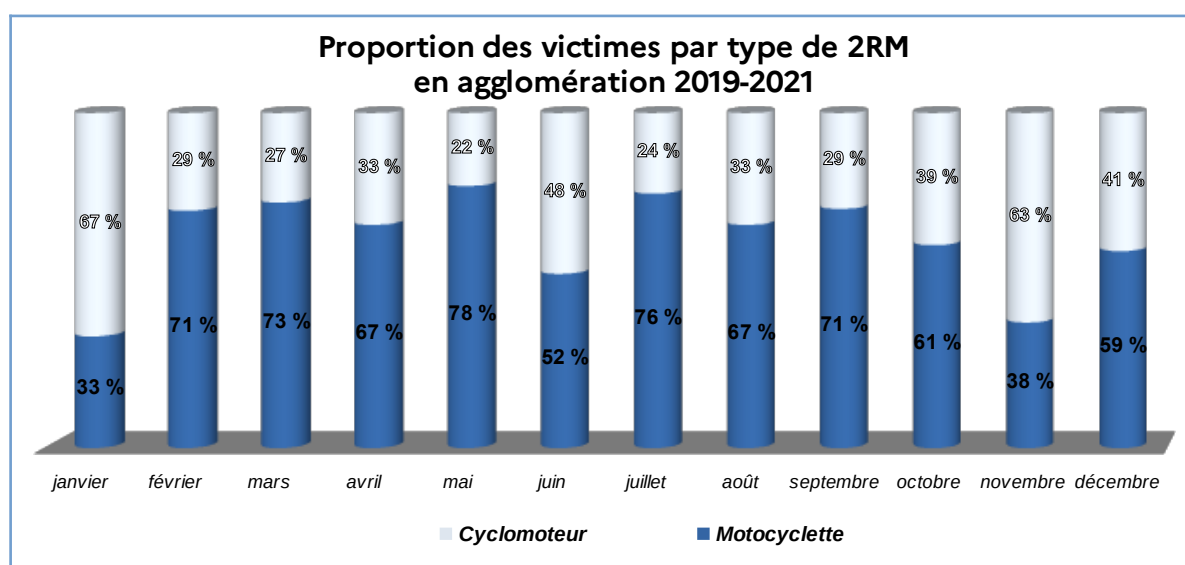
Les accidents sont concentrés dans la périphérie urbaine de Perpignan.

### 2-3-3 Les 2 roues motorisés en agglomération

L'accidentalité en deux roues motorisés en agglomération concerne très majoritairement les hommes (88%).



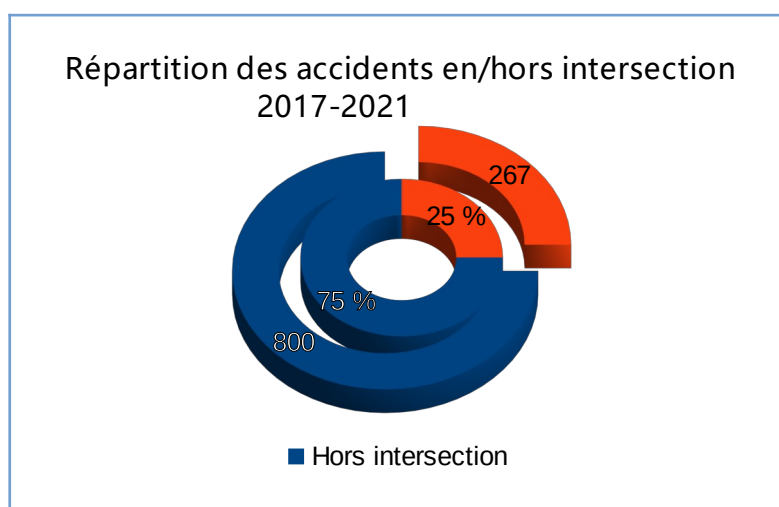
Sur la période 2017-2021, il n'y a pas de signe d'évolution dans l'accidentalité des deux roues motorisés. L'accidentalité se maintient aux alentours de 60 victimes par an.



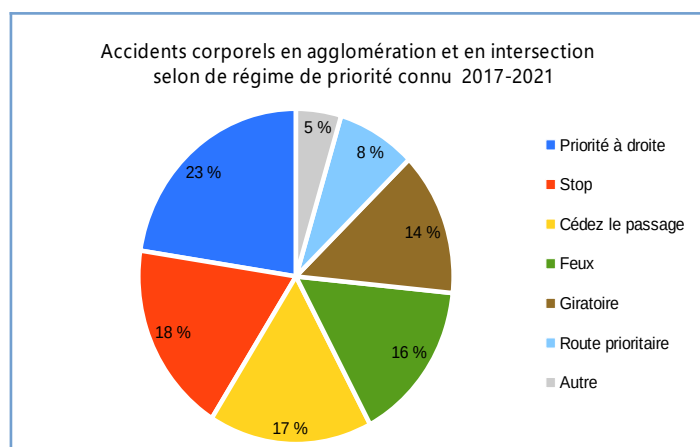
La localisation des accidents en 2 roues motorisés est majoritairement située sur les axes principaux. Il y a peu de décès en agglomération, lieu où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

## 2-3-4 Les facteurs spécifiques de l'accidentalité en agglomération

Les 3/4 des accidents en agglomération ont lieu hors intersection. Cela sous-tend que les priorités aux carrefours sont assez respectées.



Pour la part des accidents qui s'observent en intersection, aucune cause particulièrement prégnante ne se dégage : 23 % pour les priorités à droite, 18 % pour le stop, 17 % pour le cédez le passage, 16 % pour le respect des feux, 14 % pour la circulation en giratoire.

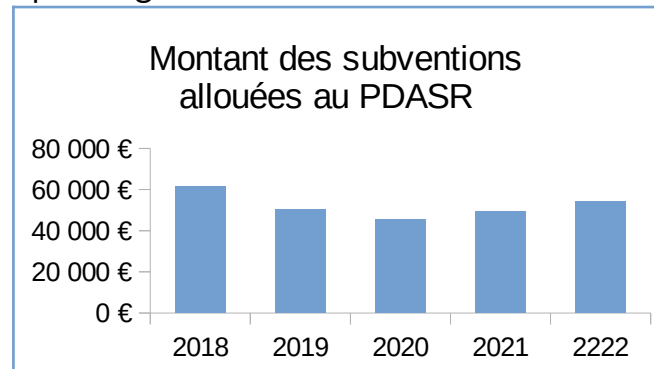


### 3- L'évaluation du DGO 2018-2022

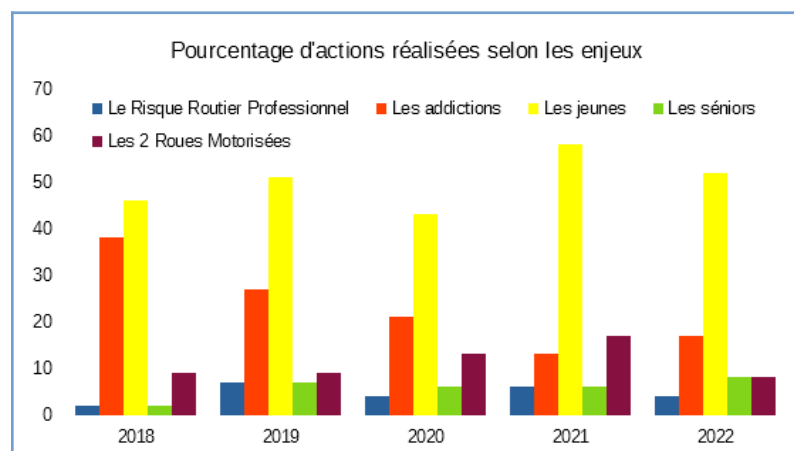
Les chiffres du DGO sont à mettre en perspective avec la crise sanitaire Covid-19 intervenue en 2020 et 2021.

Les actions de préventions ont été mises, plus ou moins, en sommeil à partir de mars 2020 et jusqu'à fin 2021.

La coordination a maintenu un taux de subventionnement élevé malgré la baisse d'activité afin de ne pas fragiliser les acteurs de terrain.



Dans ce contexte, la grande majorité des actions a été dirigée vers les jeunes et la part des actions visant l'enjeu « conduites addictives » a fortement diminué.

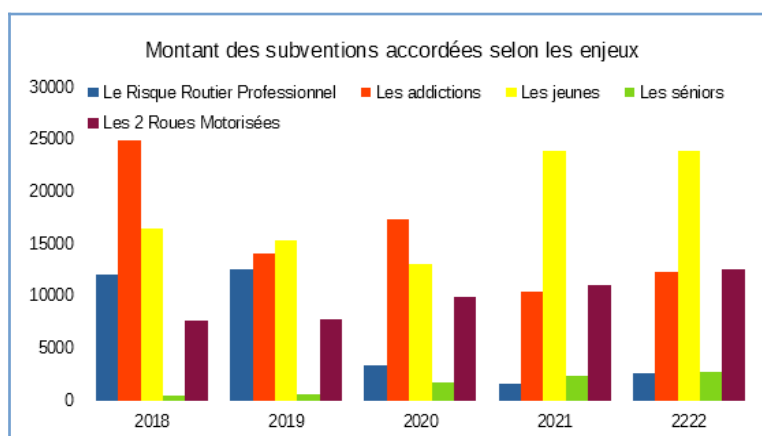


Le nombre d'action de prévention sur le risque routier professionnel s'est maintenu à un niveau acceptable au regard du contexte sanitaire. Le Pôle Santé Travail 66, acteur incontournable du territoire, a poursuivi ses actions de terrain soutenant ainsi l'enjeu identifié dans le DGO.

Grâce à l'appel à projet au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, la coordination a rééquilibré la part des différents enjeux.

Un soutien plus important a été apporté aux projets répondant aux enjeux « Séniors » et « Risque Routier Professionnel ».

L'enjeu « Senior » est une thématique prégnante du département et les dernières années ont vu l'émergence de projets de sensibilisation pour ce type de public.



Afin de répondre aux objectifs des enjeux précédemment définis, la coordination Sécurité Routière a mené des actions ciblées :

- les « 2 roues motorisés » avec ses actions Trajectoires moto
- le « Risque Routier Professionnel » avec des interventions dans des entreprises.

Pour ce qui concerne l'évaluation du volet stratégie de contrôle du DGO 2018-2022, des actions de contrôles ont été réalisées selon l'actualité en concertation avec l'ensemble des acteurs : préfecture, procureur de la République, officier du ministère public, police et gendarmerie.



## 4- Les enjeux et orientations pour 2023-2027

### 4-1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Pour les 5 années à venir, 4 enjeux locaux et nationaux sont déclinés dans le DGO :

- **les conduites à risques** qui comprennent les conduites addictives, c'est à dire sous emprises (alcoolique, stupéfiants, médicamenteuse...) mais aussi les conduites dangereuses avec la composante « vitesse ». Dans ce type d'accident, le facteur comportemental est en cause dans 90 % des cas.

Dans le département, cette accidentalité représente 42 % de l'accidentalité avec 24 % pour la vitesse et 18 % pour les conduites sous emprises (chiffres 2022).

Pour les accidents mortels, la conduite sous alcool ou stupéfiant est responsable de 31 % des décès et 19 % pour la vitesse. Par ailleurs, ces facteurs sont souvent associés.

- **les 2 roues motorisés** qui représentent dans le département 25 % de l'accidentalité totale. Les 2 roues motorisés comprennent les cyclomotoristes et les motocyclistes. L'accidentalité des cyclomotoristes diminue d'année en année (0 % décès en cyclo en 2022).

En général, les 2 roues motorisés représentent 2 % du trafic et 25 % de l'accidentalité.

- **les nouveaux modes de mobilité** dites « mobilités douces » qui comprennent les piétons, vélos et nouveaux modes de déplacement (Engins de Déplacement Personnel Motorisés EDPm : trottinette électrique, overboard,...). L'accidentalité de ce mode de déplacement émerge et alerte les pouvoirs publics notamment l'accidentalité cycliste. Il apparaît désormais des conflits d'usage dans l'espace public où les infrastructures ne sont pas adaptées à ces nouveaux modes de déplacement.

- **le risque routier professionnel** est la première cause des décès au travail. Cela représente localement 23 % de l'accidentalité départementale et 15 % des tués au niveau national. La conséquence première est la perte de 4,8 millions de journées de travail par an. Le risque routier professionnel est un enjeu humain, financier et juridique.

Le 28 novembre 2022, lors de la réunion de lancement de la procédure d'élaboration du DGO 2023-2027, pendant le partage du bilan de l'accidentalité, le groupe d'âge « 25-44 ans » a été plusieurs fois identifié comme catégorie à risque.

Les « seniors » et les « jeunes » sont aussi des groupes identifiés comme importants à sensibiliser. Ils étaient d'ailleurs mis en avant dans le précédent DGO.

Aussi, il a été décidé de déterminer un enjeu particulier dénommé « **les catégories d'âge et leur mode de communication** ».

Cet enjeu permettra de déterminer les moyens de sensibilisation au plus proche des cibles souhaitées.

## 4-2 Les orientations d'actions

La méthodologie retenue pour dégager les pistes d'actions a été de réunir des groupes de travail selon les enjeux préalablement définis.

La composition des groupes a été hétérogène, en rassemblant le plus largement possible les intervenants.

Les réunions se sont tenues sur un format de 2 heures maximum, délai pendant lequel la parole était libre et toutes les parties se sont exprimées avec comme objectif commun de dégager les actions qui pouvaient se mettre en place.

Trois composantes ont émergé de chaque groupe de travail :

- la communication
- la prévention
- la sanction.

### *La communication :*

Tous les participants ont reconnu que la communication nationale avait des difficultés à émerger au niveau local. Le message délivré n'était pas toujours clair et compris. Le message paraît souvent abstrait.

Par exemple : le manque d'information sur l'expérimentation inter-files des 2 roues dans le département depuis août 2021. Seuls les usagers de 2 roues connaissent cette possibilité. Le grand public n'a pas été forcément touché par la campagne de communication initiée par le ministère.

### *La prévention :*

Les actions de prévention reposent en très grande majorité sur les acteurs de terrain que sont les associations.

La crise sanitaire a mis un frein aux actions de prévention et les bénévoles se sont détournés de cette activité pendant de nombreux mois.

Aujourd'hui, la reprise est difficile et la crise Covid a mis en lumière la difficulté de mobiliser de nouveaux bénévoles pour promouvoir la sécurité routière.

Il devient urgent de rechercher de nouveaux opérateurs pour maintenir une activité de prévention routière soutenue.

Par ailleurs, les acteurs font remarquer qu'il est nécessaire de se renouveler et d'innover, autant dans les outils présentés que dans les actions de prévention (escape-game, lunettes virtuelles...).

### *La sanction :*

Les observateurs sur le terrain constatent que les délinquants routiers sont de plus en plus jeunes et ne paraissent pas conscients des conséquences et de la dangerosité de leurs actes. Ils sont assez fréquemment multirécidivistes.

L'ensemble des participants a indiqué que les sanctions n'étaient pas dissuasives pour empêcher la récidive. Il est ainsi nécessaire de réfléchir à une sanction qui puisse être pédagogique et en cohérence avec les usagers concernés (exemple : réflexion sur la prise en charge financière de l'installation d'un éthylotest anti-démarrage).

## Enjeu 1 :

### *Les conduites à risques*

#### Participants :

- Madame Camille MODAT, Agence Régionale de la Santé
- Madame Valentine PAUL, Intervenante Départementale de Sécurité Routière et responsable de l'association Route 66
- Madame Meritxell MANENT-COMBES, Mission Locale Jeune
- Commandant Julien RICHY, commandant l'Escadron Départemental de la Sécurité Routière de la gendarmerie
- Stéphane CAYROL, motocycliste de la gendarmerie
- Mathieu DI MICHELE, Intervenant Départemental de Sécurité Routière et motocycliste de la gendarmerie
- Major Philippe OLIVE, Police nationale
- Monsieur Michel MARTINEZ, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Jean-Marie SERRES, adjoint à la sécurité de la commune du SOLER
- Monsieur Daniel IGLESIAS, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Jacky MORIN, Intervenant Départemental de Sécurité Routière et chargé de mission départemental 2 roues motorisés
- Monsieur Frédéric THELLIER, responsable de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière
- Madame Sophie ROSELL, Coordinatrice Sécurité Routière auprès de la préfecture

#### *La communication :*

- Relayer localement les campagnes de publicité ;
- S'appuyer sur les auto-écoles pour relayer et répéter les messages de prévention relatifs à l'alcool et aux stupéfiants.



#### *La prévention :*

- Mener des actions conjointes dans les établissements scolaires (associations et forces de l'ordre) ;
- Sensibilisation lors de soirées festives (soirées étudiantes, festivals, concerts...) ;
- Regrouper les acteurs du milieu festif pour mettre en place des politiques de prévention communes (guide de l'organisation d'une manifestation) ;

- Poursuivre les actions de prévention sur la consommation d'alcool : estimer la quantité ingérée, encourager l'autocontrôle et valoriser le principe du conducteur sobre ;
- Mener des actions de prévention avec le chien dressé à la recherche de stupéfiants ;
- Mobiliser l'éducation nationale pour les projets de sécurité routière ;
- Développer les actions de prévention sur la consommation de drogues.



### La sanction :

- Elaborer si possible un suivi des délinquants (stages de récupération de points, nombre d'infractions...)
- Accentuer les contrôles à la sortie des lieux festifs (discothèques, soirées, férias...)
- Actions à mettre en œuvre lors des examens de passage des permis de conduire ;
- Recourir à l'immobilisation ou la confiscation des véhicules pour les conducteurs sous emprise alcoolique ou de stupéfiants ;
- Développer l'éthylotest anti-démarrage (EAD) comme alternative aux sanctions ;
- Lutter contre le trafic de points / stages de récupération.



## **Enjeu 2 :**

### **Les deux roues motorisés**

#### Participants :

- Monsieur Henri CHAPPERT, Coordinateur de la Fédération Française des Motards en colère 66
- Monsieur Serge GUILABERT, Fédération Française des Motards en colère 66
- Commandant Julien RICHY, commandant l'Escadron Départemental Sécurité Routière de la gendarmerie
- Stéphane CAYROL, motocycliste de la gendarmerie
- Monsieur Sébastien PETAUT, Intervenant Département de sécurité Routière et motocycliste de la gendarmerie
- Major Philippe OLIVE, Police nationale
- Lieutenant Jean-Luc BARDES, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Monsieur Xavier SEMAT, représentant du Conseil Départemental
- Monsieur Jacky MORIN, Intervenant Départemental de Sécurité Routière et chargé de mission départemental 2 roues motorisés
- Monsieur Pascal LE RESTE, Animateur Sécurité Routière
- Madame Sophie ROSELL, Coordinatrice Sécurité Routière auprès de la préfecture

#### La communication :

- Sensibiliser les jeunes sur la réglementation des cyclomoteurs ;
- Relayer et élaborer des campagnes de communications sur les nouvelles législations ;
- Informer les collectivités sur les règles à respecter en matière d'aménagements routiers et alerter en cas d'aménagements « non-conformes » pour améliorer la sécurité des 2 roues (distances d'implantation des coussins berlinois, raccord de goudron, aménagements en bord de route...).



### POUR CONDUIRE UN CYCLOMOTEUR \*

deux-roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup>  
(Vitesse limitée par le constructeur à 45 km/h)

**Présenter au choix**

- > Pour les personnes nées **avant** le 1<sup>er</sup> janvier 1988  
Aucun document n'est exigé
- > Pour les personnes nées **après** le 31 décembre 1987  
un permis de conduire AM (ou de tout autre catégorie)  
ou  
le brevet de sécurité routière

**\* Codification CL ou CYCL case J1 du certificat d'immatriculation**

cat. membre d'immatriculation (en CC)	dans l'état membre d'immatriculation (en CC)	cat. membre d'immatriculation (en CC)	dans l'état membre d'immatriculation (en CC)
260	(J.1) Genre national	510	(J.1) Genre national
11e	CL	12e	CYCL
cat. de réception par type (si CC)		cat. de réception par type (si CC)	

#### La prévention :

- Mener des actions de prévention avec le chien dressé à la recherche de stupéfiants ;
- Créer un partenariat pour les interventions en milieu scolaire avec les associations/Education Routière de la Jeunesse et avec les forces de police ou de gendarmerie ;

- Mobiliser l'éducation nationale pour les projets de sécurité routière ;
- Promouvoir l'importance des équipements de protection ;
- Développer des ateliers sur le freinage pour lutter contre la vitesse (utilisation d'un radar pédagogique pour le freinage d'urgence).

**JOURNÉES  
TRAJECTOIRES  
MOTO**

- 18 MARS PERPIGNAN  
Réserve aux femmes
- 24 MARS CÉRET
- 29 AVRIL PERPIGNAN
- 12 MAI PERPIGNAN  
Réserve au personnel SCIS
- 09 JUIN SAILLAGOUSE
- 24 JUIN PERPIGNAN
- 08 SEPT. ST PAUL DE F.
- 30 SEPT. PERPIGNAN
- 06 OCT. ARGELES/MER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE ENSEMBLE**

INSCRIPTIONS : JACKY MORIN  
monsieur.moto66@gmail.com / 06 36 86 83 87

**DEUX-ROUES  
MOTORISÉS**  
comment choisir  
le bon équipement ?

Icons representing: Casque, Gants, Bottes, Pantalons, Veste, Gilet, Chaussures.

**PLUS DE DEUX  
ROUES  
PLUS  
ÉQUIPÉ PROTÉGÉ**

### La sanction :

- Action avec la destruction du bien saisi notamment pour les cyclomoteurs ;
- Cibler les contrôles de 2 roues motorisés sur les axes et périodes accidentogènes ;
- Effectuer des contrôles sur les casques et les gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnelle ;
- Réaliser des contrôles au sein des établissements scolaires (par exemple : vérification des 2 roues sur le parking en accord avec le chef d'établissement. Contrôle en 2 temps : Prévention puis Sanction notamment sur l'état des pneumatiques et le défaut d'assurance).

**ATTENTION !  
LE DÉBRIDAGE  
EST INTERDIT**

Rouler avec un cyclomoteur débridé augmente le risque d'accident.

Un cyclo est conçu pour ne pas dépasser la vitesse maximale de 45 km/h, et la formation dispensée afin d'obtenir le permis AM ne permet pas d'acquérir une maîtrise suffisante au-delà de cette vitesse.

Le débridage d'un cyclomoteur est sanctionné par une amende de **135 €**. Lors d'un contrôle, il peut être immobilisé, voire confisqué, et en cas d'accident, l'assurance ne couvrira pas les frais.



### Enjeu 3 :

## Les nouvelles mobilités

Participants :

- Madame Caroline OLLIER, représentante de l'éducation nationale
- Madame Laure OLIVE-LLOBET, représentante de Perpignan Méditerranée Métropole
- Monsieur Nicolas DOUMENC, Police municipale de Perpignan
- Monsieur Stéphane LECALME, Police municipale de Perpignan
- Alain GUILLON, Fédération Française des Motards en Colère 66
- Major Philippe OLIVE, police nationale
- Monsieur Jean-Louis ALCAÏDE, Association ADATEEP
- Monsieur Robert PIQUET, président de l'ADATEEP et Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Alain CAMPS, représentant du Conseil Départemental
- Monsieur Gérard AMOUROUX, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Jacky MORIN, Intervenant Départemental de Sécurité Routière et chargé de mission départemental 2 roues motorisés
- Monsieur Thierry DORMOIS, Analyste Sécurité Routière
- Madame Sophie ROSELL, Coordinatrice Sécurité Routière auprès de la préfecture

La communication :

- Informer le public de la nouvelle réglementation relative aux nouveaux engins de déplacement ;
- Insister sur l'obligation d'assurance pour les trottinettes électriques ;
- Sensibiliser les points de vente sur les engins autorisés sur voies ouvertes à la circulation (bridage vitesse maximale 25km/h) ;
- Inscrire dans les règlements intérieurs des établissements scolaires élémentaires l'interdiction de la trottinette électrique ;
- Etablir une cartographie des pistes cyclables du département ;

**Pour un été en sécurité, soyez correctement équipés**

**ÉQUIPEMENTS À VÉLO**  
OBLIGATOIRES RECOMMANDÉS

- Équipement obligatoire : Casque, Éclairage avant et arrière, Frein avant et arrière, Sonnerie, Pneus antidérapants.
- Équipement recommandé : Gilet haute visibilité, Lunettes de protection, Gants, Chaussures adaptées.

**ÉQUIPEMENTS À MOTO**  
OBLIGATOIRES RECOMMANDÉS

- Équipement obligatoire : Casque homologué, Ceinture de sécurité, Système de retenue des passagers, Éclairage avant et arrière, Frein avant et arrière, Sonnerie, Pneus antidérapants.
- Équipement recommandé : Gilet haute visibilité, Lunettes de protection, Gants, Chaussures adaptées.

**ÉQUIPEMENTS À TROTINETTE ÉLECTRIQUE**  
OBLIGATOIRES RECOMMANDÉS

- Équipement obligatoire : Casque, Assurance obligatoire, Système de retenue des passagers, Éclairage avant et arrière, Frein avant et arrière, Sonnerie, Pneus antidérapants.
- Équipement recommandé : Gilet haute visibilité, Lunettes de protection, Gants, Chaussures adaptées.

**QUIZ VÉLO**

**QUIZ TROTINETTE**

**MOTS CROISÉS MOTO**

Plus d'informations sur le site [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

La sécurité routière vous souhaite un bon appétit !

Campagne de communication été 2022

### La prévention :

- Démontrer l'importance des équipements personnels de sécurité : casque, gants, bandes réfléchissantes...
- Sensibiliser le public sur les blessures en trottinette : tête, membres supérieurs ;
- Promouvoir et soutenir les actions vélos notamment les actions intergénérationnelles ;
- Créer des ambassadeurs vélos ;
- Mobiliser l'éducation nationale pour les projets de sécurité routière ;
- Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur l'entretien des pistes cyclables pour éviter les accidents liés à l'infrastructure ;
- Réaliser des actions dans les parkings privés des établissements scolaires notamment des lycées ;
- Proposer des formations remise à niveau « Code de la route » pour les adultes.



### La sanction :

- Verbalisation pour appliquer plus durement les sanctions relatives aux règles de circulation des trottinettes électriques, vélos.

Les principales infractions au code de la route et les sanctions associées pour les vélos.  
Tous les montants d'amende indiqués correspondent à des amendes forfaitaires.

Défaut d'éclairage : 11 €	Rouler en sens interdit 135 €
Changement de direction sans avertissement préalable : 35 €	Non-respect de l'arrêt au feu rouge : 135 €
Circuler à plus de 2 de front sur la chaussée : 35 €	Non-respect de l'arrêt à un stop : 135 €
Avoir un passager sur son vélo (sans siège fixé) : 35 €	Remonter les files par la droite : 135 €
Remorquage : 35 €	Circuler sous l'emprise de l'alcool (entre 0,25 et 0,4 mg/l d'air expiré) : 135 €
Dépassement de la vitesse maximale autorisée: 35 €	Vitesse inadaptée au regard des circonstances : 135 €
Non-respect de l'arrêt au feu orange : 35 €	Dépassement sans avertissement préalable : 135 €
Défaut de freinage : 68 €	Non respect de la priorité à l'égard des piétons : 135 €
Circuler sur le trottoir en agglomération : 135 €	
Tenir en main son téléphone ou porter des écouteurs : 135 €	



## **Enjeu 4 :**

### ***Le risque routier professionnel***

#### Participants :

- Madame Claudine MAZZIOTTA, Pôle Santé Travail
- Madame Aline RIOLAND, Vinci Autoroute
- Monsieur Yan DUTARD, Vinci Autoroute
- Monsieur Antoine DROUOT, DREAL Occitanie
- Monsieur Robert PIQUET, président de l'ADATEEP et Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Jean-Hugues VOS, Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest
- Monsieur Yvan MOUGENOT, Assistant de prévention de la DDTM 66
- Capitaine Donatien DIULIUS, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Monsieur Rémy DESPRES, Société Express Catalan et Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Jean-Luc GIBERGUES, Délégué du Permis de Conduire
- Madame Elodie THOMAS-LALLIER, assistante de l'unité Sécurité Routière
- Madame Sophie ROSELL, Coordinatrice Sécurité Routière auprès de la préfecture

#### *La communication :*

- Améliorer le circuit d'information dans les entreprises ;
- Signer la charte des 7 engagements ;
- proposer une mode opératoire pour organiser une journée de prévention en entreprise ;
- Promouvoir les 1/4 d'heure sécurité ;
- Délivrer des messages sur les comportements à adopter lors d'accidents sur voies rapides, autoroutes ;
- Organiser des rencontres Club Entreprises et dispenser des informations sur les responsabilités de l'employeur, la faute inexcusable...
- Promouvoir les journées sécurité au sein des entreprises.



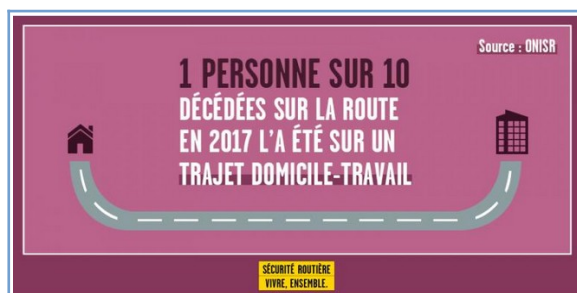
### La prévention :

- Solliciter les anciens inspecteurs du permis de conduire pour mener des actions de prévention ;
- Sensibiliser les agents à la préparation de leur déplacement;
- Promouvoir des témoignages forces de police, brigade stupéfiants et pompiers auprès des employeurs ;
- Privilégier les analyses du type Retex lors d'accidents en entreprises ;
- Promouvoir les formations à la conduite et favoriser la formation à l'éco-conduite
- Lutter contre les mauvais comportements dans les transports en commun (bus scolaires, sorties en club sportif...).



### La sanction :

- Contrôler les employés en situation de conduite ;
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite ;
- Tester le lundi matin des employés ayant vocation à prendre un véhicule.



## Enjeu 5 :

### *Les catégories d'âge et leur mode de sensibilisation*

#### Participants :

- Madame Caroline OLLIER, représentante de l'éducation nationale
- Madame Béatrice CASTAING, présidente de l'association Route 66 et Intervenante Départementale de Sécurité Routière
- Monsieur Denis FOURCADE, 1<sup>er</sup> adjoint à la mairie de Canohès
- Monsieur Alain GUILLON, Fédération Française des Motards en Colère 66
- Monsieur Bruno MESTRES, représentant de la MACIF
- Monsieur Gérard AMOUROUX, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Eric GROSJEAN, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Monsieur Bernard DALION, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Madame Elodie THOMAS-LALLIER, assistante de l'unité Sécurité Routière
- Madame Sophie ROSELL, Coordinatrice Sécurité Routière auprès de la préfecture

#### *La communication :*

- Mettre en lumière le bénévolat et lancer des campagnes de recrutement (association, IDSR...);
- Associer les actions de prévention avec d'autres thématiques. Par exemple : il faut 45 poches de sang pour sauver un motard accidenté de la route ;
- Communiquer sur les réseaux audibles du département : France Bleu Roussillon, l'Indépendant, Le petit Journal...
- Promouvoir le dialogue de jeunes à jeunes et les toucher avec des messages qui leur correspondent et avec les outils de communication de notre époque (réseaux sociaux notamment) ;
- Sensibiliser les prescripteurs de médicaments du danger des principes actifs sur l'attention de la conduite ;
- Améliorer le suivi des personnes âgées malgré le manque de médecins traitants.



### La prévention :

- Mobiliser les municipalités et les acteurs du péri-scolaire pour sensibiliser les élèves hors temps scolaire ;
- Effectuer des actions lors de sorties scolaires pour visualiser les mauvais comportements ;
- Prospector les abords des établissements scolaires pour effectuer un bilan sur les aménagements en place ;
- Responsabiliser les auto-écoles sur leur rôle d'apprentissage à la conduite et non sur la réussite de l'examen ;
- Promouvoir les stages post-permis ;
- Développer des actions de prévention inter-générationnelles ;
- S'appuyer sur le CCAS et le pôle Sénior des communes pour organiser des actions de prévention ;
- Organiser des remises à niveau théoriques et pratique du code de la route ;
- Développer les interactions ludiques avec notamment l'élaboration de quizz pour tester les connaissances.



### La sanction :

- Mobiliser les forces de l'ordre pour délivrer un discours audible par les jeunes ;
- Proposer des stages de sensibilisation à la suite d'un accident ou d'une infraction grave.



## 5- Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Le Document Général d'Orientations pose les principes à mettre en œuvre durant les cinq prochaines années.

Pour ce faire, chaque année, un **Plan Département d'Actions de Sécurité Routière** (PDASR) permettra de recenser les actions menées en fonction des enjeux précités.

Dans sa programmation, le PDASR soutiendra en priorité les dossiers répondant aux enjeux dégagés tout en permettant également de réaliser des actions dans les domaines qui ne sont pas encore identifiés.

Bien évidemment, l'analyse de l'accidentalité par **l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière** permettra de dégager les priorités du moment, même si ces dernières ne sont pas identifiées dans le DGO.

Cette mise en cohérence est nécessaire pour rendre ce document opérationnel et pertinent.

Enfin, un **Plan Départemental des Contrôles Routiers** (PDCR) sera réalisé pour la mise en application des actions de contrôle souhaités lors de l'élaboration du DGO.

Pour soutenir la mise en œuvre du DGO, un comité de pilotage sera mis en place. Il élaborera le suivi du DGO en réalisant un point d'étape chaque fin d'année civile pour ré-ajuster la programmation des actions au plus près des besoins du territoire.

Il sera nécessaire de créer des indicateurs de suivi, par enjeu, pour suivre l'évolution des actions de terrain et de la baisse de l'accidentalité.

Tous les acteurs de la Sécurité Routière du département seront informés du bilan de l'année écoulée et des améliorations envisagées pour l'année suivante. Ces transmissions permettront de conserver ce lien indéfectible qui nous rassemble dans la lutte contre l'insécurité routière.