

Annexes

Orientations & pistes d'actions

Document Général d'Orientations 2018-2022

Le risque routier professionnel

Rappel succinct des caractéristiques principales

Dans près de 40 % des accidents corporels, il y avait au moins un des usagers qui effectuait un trajet mission ou un trajet domicile-travail.

Si la **responsabilité du conducteur** ne peut être totalement écartée dans un accident de la circulation, l'**organisation du travail** (et la formation continue) est aussi un paramètre à prendre en compte : identification des risques, mise en place d'une politique de prévention, existence et diffusion de règles et consignes, choix et entretien des véhicules, organisation des déplacements (le déplacement est-il nécessaire ? Moyen de transport ? Temps de transport prévu suffisant pour que le trajet soit effectué sans prise de risque ?...), gestion des communications téléphoniques, gestion des situations stressantes, respect des durées légales de temps de travail maximum et de temps de repos minimum, mais aussi prise en compte du risque alcool ou substances psycho-actives... voire infrastructures sur le site.

Dès lors, il importe de mener des actions tant en direction des employeurs que des salariés (qui sont aussi des usagers de la route en dehors du travail).

Fiche orientation d'actions Risque routier professionnel n°1 : Mieux impliquer les employeurs dans la sécurité de leurs salariés

Objectifs poursuivis :

Mieux impliquer les employeurs dans la sécurité de leurs salariés en adaptant une organisation du travail favorable à la sécurité routière

Cibles :

Employeurs, chambres professionnelles, branches professionnelles

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'exposition aux risques des salariés lors de leurs déplacements aussi bien lors des trajets domicile-travail que des déplacements en mission pour leur employeur. En effet la fréquence des accidents est faible, mais ils sont généralement graves.
- Améliorer la connaissance des accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle ;
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'exposition aux risques lors des déplacements et de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes ;
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, stress...) tels que le BIP, aide et soins à domiciles, entreprises de nettoyage, entreprises de maintenance, entreprises de service avec des prestations externalisées, entreprises de livraisons rapides...

Infrastructure :

- Inciter les entreprises à améliorer la circulation à l'intérieur de leur parcelle et dissocier les flux, piétons, VL, VUL et PL ;
- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires de voiries si problèmes d'accès au lieu de travail, tous modes ;
- Porter une attention toute particulière aux accès (visibilité, possibilité de stockage ...) ;
- Porter une attention toute particulière à l'aménagement des ZA ou ZI ;

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Favoriser la **prise de conscience** des employeurs de leurs responsabilités et de leurs leviers d'action en matière d'organisation du travail et **promouvoir la mise en place d'actions correctives** :
 - identification des risques et notification dans les Documents Uniques d'Évaluation des Risques professionnels (DUERP) des risques routiers, de l'usage de psychotropes voire situations stressantes...
 - mise en place et diffusion d'une politique de prévention,
 - accompagnement à l'inscription d'éventuelles modalités de contrôles, et d'accompagnement dans les règlements intérieurs dans le respect des dispositions légales en vigueur,
 - recensement des besoins en communication en interne et en externe, définition en commun avec leurs salariés d'une politique de communication.
 - existence et diffusion de règles et consignes notamment en matière de gestion des communications ou de prise en compte du risque alcool ou substances psycho-actives,
 - organisation des déplacements (le déplacement est-il nécessaire ? Avec quel moyen de transport ? Le temps de transport prévu est-il suffisant pour que le trajet soit effectué sans prise de risque ?...),
 - choix et entretien des véhicules,
 - gestion des situations stressantes, injonctions paradoxales données aux employés,
 - voire aussi... infrastructures sur le site
- au travers de colloques « responsabilités pénale & civile en cas d'accidents », de diagnostics flashes ou de conférences/débats par exemple ;

- Proposer des actions en inter-régimes ;
- Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations ;
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements ;
- Outiller les managers pour qu'ils soient plus à l'aise pour aborder la question des consommations de psychotropes (y compris les médicaments) dans une approche globale de prévention des risques professionnels et routiers, notamment au regard de la prévention des risques psychosociaux, de la qualité de vie au travail en articulation avec les services de santé au travail,
- Prêter une attention particulière aux TPE-PME dans la prise en compte du risque routier et notamment la prise en compte des risques liés aux produits psycho-actifs (par ex.: diffuser, et accompagner la diffusion du document « PME-TPE et pratiques addictives, guide employeur » édité par la DIRECCTE Auvergne Rhône-Alpes – disponible sur son site).

Axes de contrôles à développer :

- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle ;
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité ;
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite, temps de travail maxi et durée de repos mini. ;

Acteurs :

Services de l'État, branches professionnelles, assureurs du risque routiers professionnels

Partenaires :

Associations de sécurité routière en entreprises, IDSR, collectivités territoriales, médias locaux

Fiche orientation d'actions Risque routier professionnel n°2 : Sensibiliser les salariés aux risques routiers

Objectifs poursuivis :

Sensibilisation des salariés & apprentis à la sécurité routière, notamment lors des situations à risques rencontrées dans le cadre professionnel

Cibles :

Salariés, syndicats

Actions pressenties :

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Promouvoir l'écoconduite (conduite apaisée) ;
- Mettre en place des actions de sensibilisation aux risques routiers à destination du milieu professionnel que ce soit au sein des administrations ou en entreprise ;
- Sensibiliser les travailleurs saisonniers au risque routier professionnel (lors de la remise des livrets d'accueil, par exemple) ;
- S'appuyer sur les réseaux de la médecine du travail (Santé au Travail) pour sensibiliser les salariés ;
- Sensibiliser les agents à la nécessité de préparer les déplacements et aux dangers des « distracteurs » tels que les téléphones portables ;
- **Sensibiliser les salariés et employés aux risques professionnels et routiers inhérents à l'usage de psychotropes et rappeler leurs responsabilités individuelles et collectives ;**
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement) ou des audits de conduite ;
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite ;
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive ;
- Sensibiliser à l'importance du port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité ;

Axes de contrôles à développer :

- Poursuivre les contrôles et la répression de l'utilisation des distracteurs (téléphone portable, smartphone) en développant les contrôles banalisés ;

Acteurs :

Services de l'État, entreprises et administrations, médecine du travail

Partenaires :

Associations de sécurité routière, IDSR, médias locaux

Les substances psycho-actives

Rappel succinct des caractéristiques principales

Même s'il y a une sur-exposition des jeunes, les accidents liés à la **consommation de substances psycho-actives concernent toutes les tranches d'âge de 18 à 65 ans** ;

Ramené au trafic, il y a une **sur-représentation des accidents liés à la consommation de substances psycho-actives de nuit le week-end, mais ce n'est pas la majorité des accidents** :

- la moitié des accidents avec alcool et 2 tiers des accidents avec stupéfiants ont lieu en semaine (notamment les jeudis et vendredis) ;
- 40 % des accidents avec alcool et la moitié des accidents avec stupéfiants ont lieu la journée
 - En semaine :
 - accidents avec alcool répartis entre 14h et 24h00 avec une pointe marquée entre 19h00 et 20h00 ;
 - accidents avec stupéfiants tout au long de la journée avec une pointe entre 16h00 et 18h00 et entre 20 et 21h00 ;
 - Le week-end :
 - accidents avec alcool toute la journée (de minuit à minuit) avec une pointe de 5h00 à 6h00 du matin ;
 - accidents avec stups tout au long de la journée (de minuit à minuit) avec une pointe de 5h00 à 6h00 et de 20h00 à 21h00 ;

=> la consommation d'alcool ou de stupéfiants ne se limite pas aux week-ends en soirée ;

=> la consommation peut être tellement excessive qu'il peut encore rester des traces d'alcool ou de stupéfiants en journée et/ou en semaine ;

Il existe autant de manière (et de raisons) de consommer que de consommateur : de l'usage simple et occasionnel à un usage à risque (voire nocif type « binge drinking ») jusqu'à la dépendance. La prévention doit ou peut intervenir en plusieurs temps :

- prévention **en amont de la consommation** ;
- prévention sur le lieu de la consommation ;
- prévention / sanction après la consommation ;

L'alcoolisation ne se restreint pas aux boîtes de nuit (même si elle existe), mais elle se produit aussi dans le cadre privé ou dans le cadre de débits de boissons (temporaires ou non).

Particularité des accidents avec alcool ou stupéfiants :

- Dans 44 % des accidents avec stupéfiants et 49 % des accidents avec alcool, il n'y avait qu'un seul véhicule en cause alors que, globalement, pour l'ensemble des accidents, ce pourcentage n'est que de 20 % ;
- Dans 28 % des accidents avec stupéfiants et 22 % des accidents avec alcool, il y a une collision frontale alors que ce pourcentage est de 18 % pour l'ensemble des accidents.

Ces accidents sont le signe d'une non-maîtrise de la trajectoire (effet de l'alcool ou des stupéfiants, augmentation de la prise de risque...).

Le rôle des proches paraît particulièrement important (effet de groupe, valorisation ou modération de la consommation de produits psycho-actifs, pression sur le conducteur pour qu'il ne conduise pas).

Beaucoup d'usagers méconnaissent la réglementation, les sanctions encourues (et risques vis-à-vis de l'absence de couverture des assurances), les doses et délais pour un retour au seuil réglementaire.

Fiche orientation d'actions Substances psycho-actives n°1 : Impliquer, sensibiliser et responsabiliser les vendeurs d'alcool, organisateurs de soirées, de buvettes dans la lutte contre l'insécurité routière

Objectifs poursuivis :

Mieux impliquer les vendeurs d'alcool (professionnels, organisateurs de débits de boissons temporaires) dans la lutte contre les risques routiers liés à l'alcool en les sensibilisant à ce risque, en leur apportant les connaissances nécessaires et pistes d'action et en leur rappelant leur responsabilité.

Cibles :

Restaurateurs, exploitants de lieux festifs, associations

Actions pressenties :

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Mener des actions en direction des vendeurs d'alcool & organisateurs de soirées ou fêtes :
 - Responsabiliser les organisateurs de soirées, de festivals, de fêtes votives, de buvettes... et les collectivités délivrant les autorisations de buvette :
 - en leur rappelant la réglementation en matière de buvette (brochure « fête & buvette ») ;
 - en réactualisant la brochure « fêtes et buvettes » au vu de l'évolution de la réglementation depuis l'édition de 2014 ;
 - en organisant des sessions spécifiques de diffusion du support fête et buvette sur l'information et la responsabilisation des organisateurs associatifs, municipaux de débits de boissons temporaires ;
 - en leur préconisant de signer une charte sur la prise en compte du risque alcool ;
 - Sensibiliser le monde de la restauration pour permettre une consommation d'alcool raisonnée ;
 - Lors des évènements festifs :
 - **en amont** de la consommation d'alcool / vente d'alcool :
 - préparer avec les organisateurs, **en amont de la fête**, les modalités de prise en compte du volet prévention, notamment celui du risque alcool et cannabis au volant ;
 - accompagner les organisateurs pour la mise en place de buvettes « responsables » : tarif, formation des bénévoles, choix des boissons, horaires, autres sources de recettes...
 - préparer une équipe en charge de la prévention, former des personnes qui tiennent les buvettes au risque alcool (ex. : comment refuser de servir un client manifestement en état d'ébriété)... ;
 - s'assurer du respect de la réglementation relative aux débits de boissons, à la protection des mineurs,
 - communiquer sur le risque alcool & stupéfiants et sur le réflexe du conducteur désigné,
 - jouer sur le tarif des boissons non alcoolisées par rapport aux boissons alcoolisées ...
 - **pendant l'évènement festif** :
 - Intégrer **au cœur de l'équipe d'organisation d'évènements festifs** des équipes chargées de la prévention :
 - Au contact direct du public, elles ne sont pas dans un discours moralisateur mais dans une stratégie de réduction des risques.
 - Elles doivent être aussi là pour donner des conseils de base

permettant de limiter les dommages.

- Il faut aussi trouver des personnes ressources pour **proposer** des stratégies d'évitement à ceux qui ne sont pas habitués à boire, ou qui ne le souhaitent pas.
- Communiquer régulièrement (notamment au début de l'évènement) des conseils de prévention généralistes (repos, bruit, hydratation, risque alcool-stupéfiants...) pour faciliter l'accueil et la réceptivité des messages de prévention auprès du public ;
- Mise en place d'opérations de type SAM / Capitaine de soirée ;
- **après la consommation :**
 - mise en place de dispositifs susceptibles de ne pas mettre sur les routes des gens qui ont trop bu :
 - mise à disposition de dispositifs d'auto-contrôle ;
 - alternative à la conduite pour les retours ;
 - interdiction vente d'alcool 1h (ou plus) avant la fermeture
 - espace « chill out »...

Axes de contrôles à développer :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool (notamment de l'obligation de la mise en place d'un éthylotest) et des débits temporaires de boissons (respect des autorisations de buvette), respect des zones protégées, du type de boissons vendus, de la protection des mineurs, des horaires de vente... ;
- Cibler les contrôles sur les périodes les lieux et périodes les plus sensibles : sortie de lieux festifs (discothèques, festivals...) ou les soirs de fête, après les heures de repas, le week-end ;

Acteurs :

Services de l'État, collectivités territoriales (chargées notamment de délivrer des autorisations de débits de boissons temporaires), **associations de sécurité routière et de lutte contre les addictions, CDOS...**

Partenaires :

Professionnels, associations organisatrice de débits de boissons (associations sportives, comités des fêtes, organisateurs de festivals...), IDSR

Fiche orientation d'actions Substances psycho-actives n°2 : Informer et sensibiliser les usagers de la route aux risques routiers liés à la consommation de substances psycho-actives

Objectifs poursuivis :

Informier & sensibiliser les usagers de la route sur les effets de la consommation de substances psycho-actives (alcool, produits stupéfiants et médicaments) et sur les risques routiers afférents.

Cibles :

Consommateurs potentiels de substances psycho-actives

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents avec alcool/stupéfiants ;
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants ;
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif local de la MILDECA, l'agence régional de santé, les professionnels de santé

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Distinguer les types de sensibilisation selon le type de consommation (& de consommateurs) :
 - de la prévention primaire visant à éviter l'apparition de situations à risques en sensibilisant les consommateurs (ou futurs consommateurs) aux risques liés
 - à la consommation de substances psycho-actives à de la prévention secondaire ou tertiaires en orientant vers des associations ou structures de soins les conducteurs dépendants ou en voie de dépendance ;
- Privilégier les actions de sensibilisation en amont à la consommation d'alcool en **élargissant les messages à tous les psychotropes** ;
- Informer & sensibiliser sur les effets et les risques liés à la consommation d'alcool et/ou de substances psycho-actives (y compris les médicaments) sur la conduite (effet sur le champ visuel, allongement de temps de réaction, diminution des réflexes...) « tout au long de la vie » : de l'adolescence jusqu'aux seniors ;
- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, **donner des notions pour estimer le temps pour revenir au taux légal (ou à 0) après avoir consommé de l'alcool** ;
- Encourager l'autocontrôle d'alcoolémie ;
- Valoriser le **principe de conducteur sobre** (sans se restreindre aux jeunes et étant entendu que la sobriété doit concerner tous les produits psycho-actifs et pas que l'alcool) ;
- Ne pas oublier que **les passagers ou piétons** sous l'influence de substances psycho-actives peuvent constituer des usagers à risque (oubli de ceinture, perturbation du conducteur, divagation du piéton – par ailleurs, il peut ne pas être en état de détecter les risques pris par le conducteur) ;
- Rappeler les sanctions encourues en cas de contrôle ou d'accidents (perte de points, suspension de permis, confiscation du véhicule, non couverture des assurances...) & communiquer régulièrement sur les résultats de contrôle;

Axes de contrôles à développer :

- Proposer un parcours de soin pour les conducteurs présentant des problèmes d'addiction ;
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage) ;

Acteurs :

Entreprises, Administrations, établissements scolaires, IDSR, réseau médical, médecine du travail...

Partenaires :

Associations de prévention et médias

Fiche orientation d'actions *Substances psycho-actives n°3* : Agir sur l'entourage des consommateurs pour limiter la prise de risque liés à la consommation de substances psycho-actives

Objectifs poursuivis :

Faire prendre conscience à l'entourage des consommateurs (famille, ami ...) de leur rôle important pour éviter que ces derniers ne prennent des risques.

Cibles :

Entourage des consommateurs potentiels de substances psycho-actives

Actions pressenties :

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- **Rappeler le rôle important des proches** pour qu'ils n'incitent pas à / et ne valorisent pas la prise de risque, notamment celle liée à la consommation de substances psycho-actives et qu'ils proposent des solutions alternatives à la conduite (proposer à une personne qui a trop bu de dormir sur place ou de la raccompagner par ex.)
- Informer et sensibiliser sur les effets des substances psycho-actives ;

Acteurs :

Entreprises, administrations, établissements scolaires, IDSR, réseau médical, médecine du travail...

Partenaires :

Associations de prévention et médias

Rappel succinct des caractéristiques principales

Il y a une nette sur-représentation des jeunes parmi les usagers, responsables ou non, d'accidents de la circulation.

Il existe des facteurs biologiques qui expliquent la fréquence des comportements dangereux chez les jeunes et plus particulièrement des jeunes « hommes ».

Cela n'explique cependant pas que d'autres pays réussissent à faire beaucoup mieux que la France (et la Drôme) en matière d'accidents de la route chez les jeunes.

A ces facteurs biologiques, viennent s'ajouter des facteurs psychologiques et sociaux, un système de représentation du risque...

Si les jeunes sont conscients des certains risques qu'ils prennent (vitesse excessive, alcool...), ils ne le sont pas d'autres types de risque beaucoup plus insidieux (fatigue, « petites infractions »...).

Des études montrent un sur-risque dans les zones défavorisées et chez les jeunes ménages à bas revenus (Etude Isomerr-Jeunes) et un sur-risque des étudiants (Etude Isomerr-Menages).

Les jeunes sont sensibles à l'influence de leurs « pairs ».

Souvent, ils reproduisent la manière de conduire et d'appréhender le respect des règles de leurs parents

La moitié des responsables d'accidents mortels n'avaient pas commis de « grosses infractions – délits routiers » au moment de l'accident.

Particularité relative au discours : les jeunes sont globalement peu réceptifs aux discours où on leur parle de « risque de mourir » dans un accident. Ils sont déjà plus sensibles « au risque d'être grièvement blessé et d'en garder des séquelles à vie ». Par contre, le discours qui semble le plus les toucher est celui du risque d'être « responsable de la mort ou des séquelles graves » d'un tiers (proche ou pas).

Fiche orientation d'actions Jeunes n°1 : Diversifier les lieux de sensibilisation & promouvoir la sensibilisation par les pairs

Objectifs poursuivis :

Diversifier les lieux de sensibilisation des jeunes en menant des actions au sein des établissements scolaires (tout au long de la scolarité) de la maternelle jusqu'aux établissements d'enseignement supérieur en passant par les Centres de Formation pour Apprentis **et aussi** en dehors du cadre scolaire.

Promouvoir les initiatives portées par les jeunes.

Cibles :

Établissements scolaires, ensemble des structures en contact avec les jeunes

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles...);

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière dès le plus jeune âge et sensibiliser aussi les parents sur leur rôle à jouer en matière de sécurité routière (rôle d'exemplarité par rapport au risque et au respect des règles qui sont souvent reproduits par les enfants & jeunes) ;
- **Promouvoir la prévention par les pairs** et favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions (pédagogie active dans les établissements scolaires, dans les centres de vacances, les MJC, PIJ, les clubs sportifs à travers la création d'affiches, de spots de prévention... ou l'intégration de démarche de prévention dans l'organisation d'évènements festifs par des jeunes via des initiatives de type « Monte ta soirée » - www.montetasoiree.com...) - en recourant, par exemple, au service civique ;
- Favoriser les actions de prévention dans les zones défavorisées, en direction des jeunes à bas revenus et/ou auprès d'étudiants ;
- Impliquer les structures éducatives, les associations étudiantes, les missions locales, les Points Information Jeunesse, les entreprises accueillant des apprentis dans les actions de sensibilisation au risque routier des jeunes ;
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant des jeunes et les MJC autour de la sécurité routière ;
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention ;
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes (notamment les chiffres liés à l'accidentologie en fonction de l'ancienneté du permis de conduire) aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion ;
- Mettre en place un réseau de référents dans l'éducation nationale, les informer des différentes ressources (intervenants, matériels, documents...) à leur disposition et de différents types d'opérations de prévention mis en place dans le département;
- Monter des opérations dans les établissements scolaires mettant en synergie les différents acteurs de la Sécurité Routière;

Axes de contrôles à développer :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes ;

Acteurs :

Établissements scolaires, structures en contact avec les jeunes, collectivités...

Partenaires :

Associations de prévention et médias

Fiche orientation d'actions Jeunes n°2 : Accentuer la prévention en adaptant le discours aux jeunes

Objectifs poursuivis :

Poursuivre et accentuer la prévention auprès des jeunes en adaptant le discours à leur égard.

Faire connaître et comprendre les règles et aussi, sortir des discours théoriques, pour faire prendre conscience des conséquences des accidents

Cibles :

Établissements scolaires, ensemble des structures en contact avec les jeunes

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;

Travail sur les infrastructures :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes ;
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche ;

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Faire connaître les règles, expliquer l'intérêt de ces règles et les conséquences du non-respect de ces règles (y compris & surtout le danger des « petites » infractions : clignotant, téléphone...) ;
- Sensibiliser les jeunes en les confrontant à la violence d'un choc par la mise en place de reconstitution d'accidents ;
- Sensibiliser les jeunes en les confrontant aux conséquences d'un accident et/ou du non-respect des règles par la mise en place de témoignage de personnes accidentées, la visite de centre de rééducation, le déplacement au tribunal lors d'audiences consacrées aux délits routiers ;
- Sensibiliser les jeunes à la sécurité des déplacements en transports en commun : sécurité durant le trajet et aussi sécurité lors de la montée ou descente dans le car (ou bus) en intégrant notamment la problématique des angles morts ;
- Sensibiliser à l'importance du port des équipements de sécurité (à vélo, en deux-roues motorisés, en voiture ou en car) ;
- Lutter contre les stéréotypes vis-à-vis des risques (prise de risque valorisée chez les jeunes garçons - le garçon considéré comme « bon conducteur » sera plus enclin à prendre des risques que les filles considérées comme « mauvaises conductrices » qui seront plus conformes aux règles) et casser les représentations (virilité = voiture, vitesse, alcool...);

Axes de contrôles à développer :

- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...);
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés et lutter contre le débridage ;

Acteurs :

Établissements scolaires, porteurs de projet, associations de prévention IDSR, structures en contact avec les jeunes, collectivités...

Partenaires :

Associations de prévention et médias

Rappel succinct des caractéristiques principales

Beaucoup de seniors ne se sentent pas à l'aise sur la route : méconnaissance de certains panneaux, difficultés à appréhender certaines situations complexes, perte de réflexes, certaines pathologies ou médicaments peuvent avoir des incidences sur l'aptitude à la conduite, problèmes de visions, audition, réflexes... D'autres, au contraire, peuvent présumer de leurs aptitudes.

Les accidents de seniors sont rarement liés à une incompréhension de panneaux (les grands principes sont connus) mais plus à des problèmes cognitifs ou à des problèmes de motricité.

Un quart des seniors impliqués dans les accidents étaient des piétons.

A violence de choc égale, les accidents sont souvent plus graves pour des seniors que pour des jeunes en bonne santé.

Mis à part dans des centres très urbains, la voiture individuelle est souvent le seul moyen de déplacement possible.

Les « seniors » sont sur-représentés dans les personnes impliquées dans les accidents de la circulation et plus particulièrement parmi les personnes tuées.

Cela ne signifie pas pour autant qu'ils ont une conduite beaucoup plus dangereuse que les autres parce que, d'une part, ils ne sont pas forcément principalement responsables de l'accident (même si c'est majoritairement le cas) et, d'autre part, à violence de choc égale, la gravité d'un accident sera souvent plus importante lorsque des personnes âgées sont impliquées compte tenu d'un état de santé généralement plus fragile.

Enfin, dans un quart des accidents où les seniors sont impliqués, ils le sont en tant que piétons. S'ils arrêtent de conduire, ils sont moins sujets à risques en tant que conducteur mais plus à risque en tant que piéton. Il convient donc de trouver un juste équilibre.

Fiche orientation d'actions Seniors n°1 : améliorer la sécurité des déplacements des seniors

Objectifs poursuivis :

Rendre la conduite automobile sécurisée et citoyenne

Améliorer la prise de conscience par les seniors de leurs limites dans l'acte de la conduite en fonction de leur état de santé

Maintenir un niveau de connaissance en matière de conduite, théorique et pratique

Diminuer l'accidentologie des seniors en tant que piéton

Cibles :

Seniors

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement ;
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité ;

Travail sur les infrastructures :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en supprimant les obstacles visuels – y compris les places de stationnement - aux abords des passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlots refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large...) ;
- Adapter le temps de traversée des piétons sur les carrefours à feu pour des personnes à mobilité réduite ;
- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (poteaux, mobilier urbain ...) ;
- Favoriser des infrastructures & un environnement incitant à des vitesses réduites ;

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- S'appuyer sur des structures locales (CCAS, C.A.P., police municipale, associations...) et/ou sur les mutuelles ou assurances pour **mobiliser les seniors** et les inciter à participer à des opérations de sensibilisation ;
- Informer & sensibiliser les prescripteurs, les délivreurs et les patients sur les risques liés à certaines pathologies, à la prise de médicaments (notamment les pictogrammes figurant les 3 niveaux de risques sur les boîtes de médicament) - inciter les patients à recourir à l'avis de professionnels de santé ;
- Faire prendre conscience des déficiences éventuelles (audiomètre, visiomètre, réactiomètre ou simulateur de conduite) et proposer de faire appel à des professionnels de santé pour apporter des solutions palliatives éventuelles ;
- Organiser des opérations de sensibilisation à la sécurité des seniors qui ne se restreignent pas seulement à une remise à niveau du code de la route mais qui permettent d'élargir la réflexion des participants sur les impacts liés au vieillissement sur la conduite et la mobilité (diminution des réflexes, vue, audition, motricité, prise de médicaments...) et à l'adaptation nécessaire des déplacements à ses capacités (conduire de jour, éviter les axes les plus circulés ...) ;
- Sensibiliser les seniors aux risques particuliers liés aux déplacements en tant que piéton ;
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit ;
- Proposer et faire connaître des alternatives à la conduite pour préserver la mobilité des seniors (réseau de solidarité, utilisation de transport en commun, transport à la demande...) ;
- Informer sur les aides à la conduite sur les véhicules existants (boîtes automatiques, caméras de recul...)

Axes de contrôles à développer :

- Étudier l'opportunité de faire passer en commission médicale les conducteurs responsables d'accidents graves ou/et auteurs d'une infraction grave ;

Acteurs / Partenaires :

Collectivités territoriales, milieu associatif, professionnels de santé, gestionnaires de voiries, assureurs

Rappel succinct des caractéristiques principales

- Les 40-65 ans sont les conducteurs de deux-roues motorisés principalement concernés (Se pose alors la question de savoir où et comment toucher ce public ?)
- Dans 1/4 accidents de deux-roues motorisés, il n'y avait pas de véhicule tiers (sortie de route) ce qui est le signe d'une non maîtrise de la moto (vitesse inadaptée, maîtrise insuffisante de la moto et des trajectoires).
- En dehors de ces accidents, les autres accidents de deux-roues motorisés ont souvent lieu en carrefour avec un motard qui n'est pas toujours le principal responsable :
 - accident type avec un véhicule qui tourne à gauche et coupe la route au **motard qui n'a pas été perçu par l'automobiliste** (inattention ou manque de vigilance de l'automobiliste, manque de visibilité, éblouissement, vitesse inadaptée du motard...).

Fiche orientation d'actions Deux-roues motorisés n°1 : Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés aux risques routiers par des actions ciblées

Objectifs poursuivis :

Sensibiliser plus largement les usagers de deux-roues motorisés aux risques liés à cette pratique.

Cibles :

Les usagers de deux-roues motorisés

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents de deux-roues motorisés ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;
- Faire connaître les itinéraires sur lesquels se produisent régulièrement des accidents de deux-roues motorisés;

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, « rallyes encadrés »...);
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables et en invitant les usagers à ne pas sur-estimer leurs capacités ;
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle ;
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule ;
- Rappeler aux conducteurs les principales notions en matière de freinage et de distance de sécurité ;
- Faire prendre conscience aux usagers de 2RM de leurs propres vulnérabilités et de la nécessité d'adapter leurs comportements en conséquence ;
- Sensibiliser le public à la fragilité des usagers des 2RM, à la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psycho-actives, vitesse inadaptée, non-respect du code de la route...) et à la « sur-vigilance » à avoir au niveau des intersections ;
- Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés **et automobilistes au partage de la route** de manière à ne pas surprendre l'autre (positionnement sur la chaussée, clignotant, vérification dans les rétro-viseurs, angles morts...);

Axes de contrôles à développer :

- Cibler les contrôles de 2 RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes;

Acteurs / partenaires :

Préfecture/DDT, associations, force de l'ordre, chargé de mission deux-roues motorisé, assureurs

Fiche orientation d'actions Deux-roues motorisés n°2: renforcer les partenariats auprès des professionnels et associations

Objectifs poursuivis :

Travailler avec les structures professionnelles et associatives pour poursuivre le développement d'un partenariat préventif

Cibles :

Professionnels et association en lien avec les deux-roues motorisés

Actions pressenties :

Travail sur les infrastructures :

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation et de l'exploitation des ouvrages routiers (notamment la visibilité au niveau des carrefours et de la mise en place de dispositifs de type « ralentisseurs ») ;
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération de type motard d'un jour...)

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Intégrer des stands « sécurité routière » sur des manifestations motocyclistes (salon de la moto, Chabeuil's day...)
- Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs (usagers de 2RM) : chargé de mission 2RM, motocyclistes des forces de l'ordre, associations...
- Intégrer des actions de sensibilisation à la sécurité des deux-roues motorisés dans le cadre du risque routier professionnel au sein des entreprises ou administrations ;
- Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés et automobilistes au partage de la route de manière à ne pas surprendre l'autre (positionnement sur la chaussée, clignotant, vérification dans les rétroviseurs, angles morts...)

Acteurs :

Associations, gestionnaires de voiries, professionnels, chargé de mission deux-roues motorisés

Rappel succinct des caractéristiques principales

- 85 % des accidents de piétons et 70 % des accidents de cyclistes ont eu lieu en agglomération ;
- Les accidents de piétons concernent autant les femmes que les hommes. Ils touchent toutes les tranches d'âge avec deux pointes (27 % des accidents de piétons concernent des jeunes de moins de 18 ans et 22 % des accidents de piétons concernent des personnes de 75 ans et plus).
- Dans 90 % des accidents avec piéton, l'accident a lieu avec un automobiliste qui est présumé responsable de l'accident dans 90 % des cas.
- Dans 72 % des accidents avec piéton, ce dernier était **en train de traverser la route** dont plus de la moitié sur des passages piétons. 13 % se déplaçaient sur accotement ou bande d'arrêt d'urgence dans le sens de circulation du véhicule.
- L'automobiliste n'a pas perçu le piéton à temps (piéton pas suffisamment visible – masque à la visibilité, angles morts, piéton habillé de couleur sombre la nuit -, vitesse de l'automobiliste inadaptée, manque d'attention ou de vigilance de l'automobiliste...).
- 81 % des accidents de cyclistes concernent des hommes. Ils touchent toutes les tranches d'âge avec une prédominance de la tranche d'âge 45-74 ans qui représente 54 % des cyclistes impliqués dans les accidents corporels.
- Dans 3/4 des cas le cycliste n'est pas présumé responsable de l'accident.
- Environ la moitié des accidents de cyclistes ont lieu en carrefour dont près de la moitié sur des carrefours giratoires (véhicule tourne à droite et ne voit pas le cycliste dans l'angle mort).
- Le conducteur de l'autre véhicule n'a pas vu, perçu ou compris la manœuvre du cycliste (visibilité du cycliste, masques, angles morts, vitesse inadaptée de l'automobiliste, manque d'attention ou de vigilance du conducteur).

Fiche orientation d'actions Partage de la voirie n°1 : Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route et aménageurs au partage de la voirie

Objectifs poursuivis :

Faire prendre conscience à l'ensemble des usagers de la route et des aménageurs de l'importance du **partage** de la route pour plus de sécurité

Cibles :

Usagers de la route / aménageurs

Actions pressenties :

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons;
- Améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers ;

Travail sur les infrastructures :

- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables ;
- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements par des modes actifs (piétons, cyclistes) en toute sécurité ;
- Prêter une attention particulière aux continuités des itinéraires de déplacements doux ;
- Développer des zones de circulation apaisée ;
- S'assurer des **dégagements de visibilité** nécessaire au niveau des carrefours et traversée de piétons (éloignement des zones de stationnement, mobilier urbain ou aménagements paysagers...) ;
- Adapter les temps de feux « piétons » aux temps de traversée pour les personnes à mobilité réduite ;

Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Améliorer les connaissances des règles de prudence par les usagers de la route afin qu'ils puissent se déplacer en sécurité tout au long de la vie (dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif dans les établissements scolaires - *Attestation* de Première Éducation à la Route en CM2, *Attestations Scolaires de Sécurité Routière au collège* – opérations de sensibilisation au partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine, rappels de code de la route,...) ;
 - Enseigner à circuler à pied ou à vélo en sécurité (permis piéton, pistes vélo, rallye...);
 - Mettre en place des actions spécifiques vers les publics jeunes et seniors ;
- Sensibiliser les piétons, cyclistes et usagers de 2RM sur leur responsabilité et sur leur fragilité en leur faisant prendre conscience qu'ils doivent :
 - s'assurer que les autres usagers les voient ou les ont vu (notamment aux périodes délicates de changement d'heure);
 - Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants ;
 - Inciter les cyclistes et les deux-roues motorisés à porter les équipements de sécurité et à être visible ;
 - être en capacité de percevoir le monde extérieur (oreillette, casque...);
- Faire prendre conscience aux usagers vulnérables **et** aux conducteurs de la nécessité de ne pas surprendre les autres usagers (positionnement sur la chaussée, clignotant, vérification dans les rétro-viseurs, angles morts...), de l'**importance des angles morts** et des masques de visibilité que peuvent créer les différents types de véhicules (poids-lourds, car, VU...) ainsi que des distances d'arrêt des véhicules en fonction de la vitesse;
- S'appuyer sur les policiers municipaux pour **mobiliser localement** et travailler sur la thématique « piéton/cycliste » ;

Axes à développer en matière de contrôle :

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...);
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ainsi que des cyclistes ou piétons ne respectant pas le code de la route ;

Acteurs :

Collectivités, associations, gestionnaires de voiries, professionnels, IDSR, préfecture/DDT

