



**PRÉFET
DE L'AUBE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale des
territoires de l'Aube**

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION DGO 2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****

Sommaire

Introduction

1 – Cadre général : objectifs et démarche d'élaboration

2 – Accidentalité

3 – Evaluation du DGO 2018-2022

4 - Actions proposées

5 – Suivi et évaluation

6 – Annexes :

- 1 – Instruction du 25 mai 2022
- 2 - liste des organismes conviés et ayant participé aux GT
- 3 - Accidentalité dans l'Aube – éléments statistiques
- 4 - L'essentiel du risque routier professionnel – chiffres 2021
- 5 - Les accidents de tracteurs agricoles entre 2013 et 2017
- 6 - Liste des actions du DGO 2018-2022
- 7 - « Coupon Alcool » de l'Association Addictions France (AAF)

Introduction

Ces cinq dernières années, 100 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Aube.

Le bilan est lourd mais les actions de chacun ont permis de faire baisser de 9 % l'accidentalité routière par rapport à la précédente période quinquennale.

Pour autant, les principales causes d'accidents mortels sont et restent les mêmes : la vitesse inadaptée ou excessive, les conduites après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants...) et le non-respect de la réglementation.

La vigilance et la mobilisation de tous les acteurs locaux engagés dans la lutte contre l'insécurité routière restent donc de mise pour poursuivre la dynamique des actions de prévention, qui constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

Véritable feuille de route, le Document Général d'Orientations (DGO) permet ainsi de définir les orientations d'actions les mieux adaptées aux enjeux prioritaires. Il est aussi le fruit d'une large concertation conduite dans l'Aube avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière : gestionnaires de voiries, collectivités territoriales, forces de l'ordre, organisations professionnelles, associations, assureurs, bénévoles, administrations, organismes de formation...

Marquant cet engagement collectif et partenarial, ce document permet de fédérer tous les acteurs et de conjuguer les efforts de chacun pour rendre les routes auboises plus sûres.

La Préfète



Cécile DINDAR

La Procureure
de la République



Julie BERNIER

1 - Cadre général

1.1 – Objectifs du Document Général d’Orientation (DGO)

L’élaboration du DGO 2023-2027 est encadrée par l’instruction du 25 mai 2022 de M^{me} la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (annexe 1).

La Directrice de Cabinet du préfet, cheffe de projet Sécurité Routière, et la Direction Départementale des Territoires en charge d’élaborer ce DGO ont souhaité convier aux réflexions un panel élargi de partenaires (cf liste des organismes conviés et ayant participé aux GT en annexe 2).

Quatre enjeux prioritaires fondent le DGO 2023-2027 :

- les 2 roues motorisés,
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs, ...etc...,
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisé (EDPM), marche, ...,
- les risques routiers professionnels.

Chaque enjeu donne lieu à des propositions d’actions qui prennent en compte la diversité des publics et les modalités d’action (communication, prévention, contrôle, sanctions, ...).

1.2 - Démarche d’élaboration

Le 11 janvier 2023, la Directrice de Cabinet, le Substitut du Procureur et la Direction départementale des territoires ont lancé la démarche d’élaboration en présentant les principales attentes, ressentis et ambitions en matière de sécurité routière. Cette rencontre a aussi permis de partager les différentes interventions de l’État, des tribunaux, des forces de l’ordre, des associations, des Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR),

Plusieurs groupes de travail se sont ensuite réunis les 11, 18 et 25 janvier 2023 pour échanger sur les actions à proposer au DGO autour des enjeux définis plus haut. Ces GT ont réuni une cinquantaine de personnes d’organismes représentatifs de toutes les facettes de la sécurité routière qui ont répondu favorablement à l’invitation et se sont montrés très motivés pour participer au DGO 2023-2027. Certains de ces organismes ne s’étaient jamais rencontrés et l’élaboration a ainsi permis de créer de nouvelles synergies, ce qui en soi constitue une avancée majeure.

Chaque groupe de travail a permis d’approfondir un des enjeux majeurs :

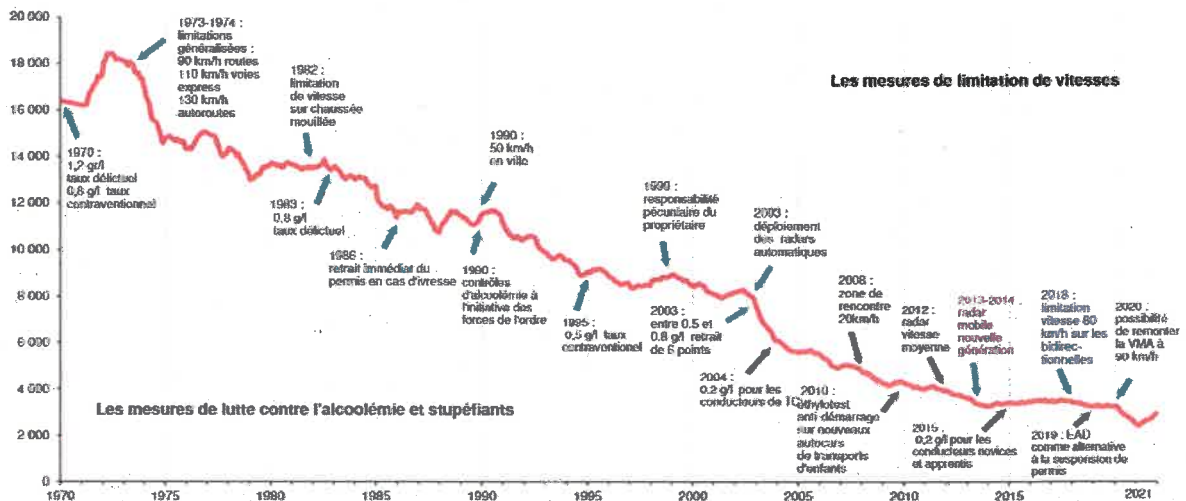
- GT1 sur les 2 roues motorisés, auquel ont participé : la Gendarmerie Nationale, le SDIS, la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère – Motards et Citoyens), la DDT et des IDSR. L’animation a été assurée par M. Patrick BRADIER, chargé de mission 2 roues motorisés dans le département de l’Aube.
- GT2 sur les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs, etc), auquel ont participé le Substitut du Procureur de la République, le Conseil Départemental de l’Aube, la Police Nationale, la Maison des Etudiants de Troyes Champagne Métropole (TCM), la Police municipale de Romilly-sur-Seine, l’Association Addictions France, la Ligue contre la Violence Routière, l’Association Prévention Routière, la FFMC, l’Auto-école FP CONDUITE, AXA Assurances, la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), la DDT et des IDSR. L’animation a été assurée par le Capitaine Julien DESMET, commandant l’escadron départemental de sécurité routière de la Gendarmerie.

- GT3 sur les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisé, marche, etc) auquel ont participé l'Association des Maires de France, le Conseil Départemental de l'Aube, la Gendarmerie Nationale, la Police municipale de Romilly-sur-Seine, l'Education Nationale (Académie), la Maison des Etudiants, Sec'UTT, l'Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré (USEP), le Vélo Club Sancéen, l'association Troyes Roller, la FFMC, la DDT et des IDSR. L'animation a été assurée par M. Alain POIGNART, Intervenant départemental de la sécurité routière, ancien gendarme et « référent » EDPM.
- GT4 sur les risques routiers professionnels auquel ont participé : le Conseil Régional (Maison de la Région Troyes/Chaumont), la police municipale de Bar-sur-Aube, le Lycée forestier de CROGNY, la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers), la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), l'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public), la MSA (Mutualité sociale agricole), l'AFTRAL (Apprendre et se Former en Transport et Logistique), FORGET Formation – ABSKILL, la DDT et des IDSR. L'animation a été assurée par M. Stéphane WIECEK, Intervenant départemental de la sécurité routière, formateur et maître d'apprentissage à la TCAT (Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne).

Les groupes de travail ont permis des échanges fructueux entre partenaires et ont proposé des actions concrètes et fédératives, reconduisant pour partie des actions initiées dans le cadre du précédent DGO et proposant de nouvelles initiatives adaptées aux besoins émergents.

2 - Accidentalité

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)



Même si l'accidentalité a nettement baissé depuis 50 ans (cf graphique ONISR ci-dessus), près de 3000 personnes trouvent toujours la mort chaque année sur les routes de France et 240.000 sont blessés dont près de 16.000 gravement.

3000 morts par an sur les routes de France

= 250 morts/mois

= 1 avion qui s'écrase chaque mois.

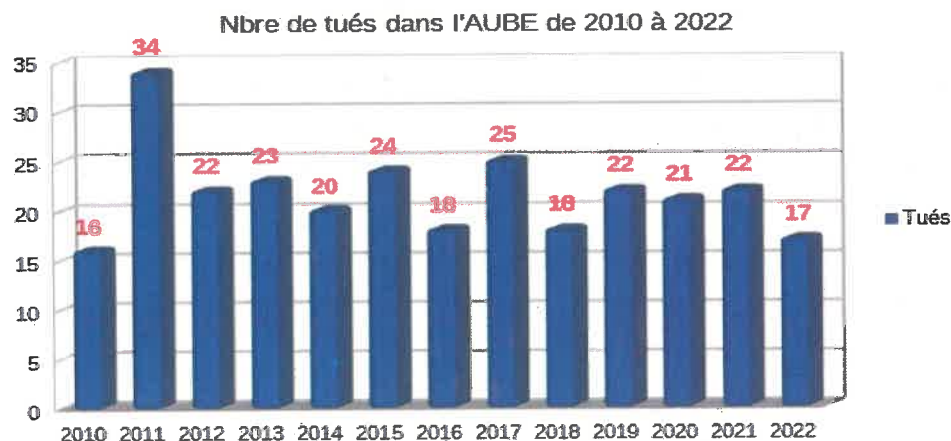


Ces dernières années, une légère baisse de l'accidentalité routière au niveau national s'est à nouveau amorcée et poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire survenue en mars 2020.

La mortalité routière nationale a ainsi diminué de 4,9 % entre 2017 et 2022, passant de 3 448 décès sur les routes à 3 280 en 2022.

Bien que 168 vies aient pu être épargnées en 2022 par rapport à 2017, la prudence et le maintien des efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation, de contrôle et de sanction doivent être maintenus.

Le département de l'Aube présente une évolution des tués sur la route assez similaire à la tendance nationale, avec une forme de stagnation depuis 2012.



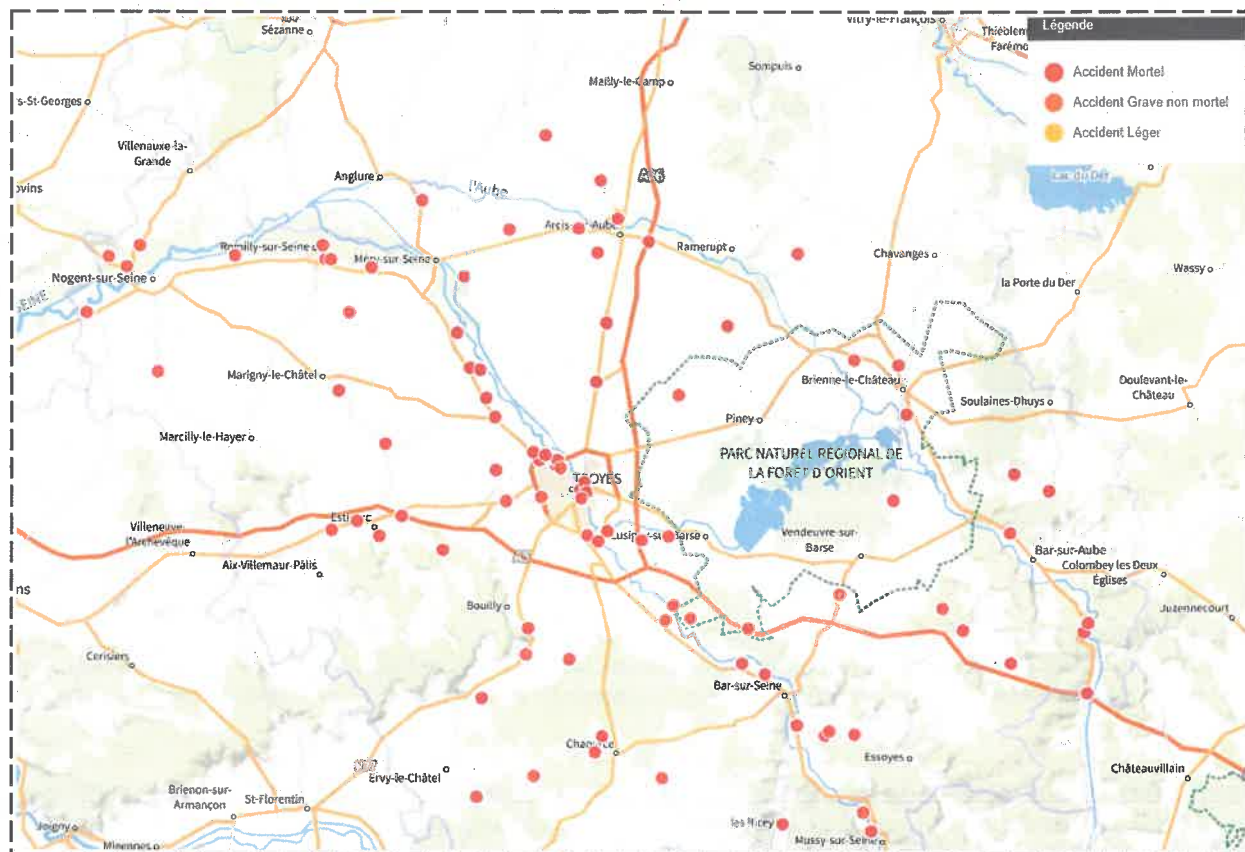
Des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) ont été élaborés selon une typologie de départements, elle-même établie selon plusieurs variables extérieures à l'accidentalité. Le but est de réunir les départements dans des familles homogènes (7 au total), afin de faciliter les comparaisons en leur sein.

S'appuyant sur un réseau de 152 km d'autoroutes, de 33 km de route nationale, de 4507 km de routes départementales et de 2117 km de voies communales, le département de l'Aube fait partie de la famille des départements multipolarisés (famille 5), comme la Marne ou les Ardennes par exemple.

Sur cette base, on notera que sur la période 2017-2021, la moyenne annuelle des tués dans l'Aube, rapportée à sa population est supérieure à la moyenne nationale, ainsi qu'à celle des départements de la même famille. Ce constat renforce l'importance du DGO pour développer tous les leviers d'actions.

	Total tués 2017/2021	Moyenne des tués par département par an	Moyenne des tués par millions d'habitants par an
Dépt de l'Aube	108	22	69
ILSR 5*	3706	31	63
France Métropolitaine	15425	32	51

Carte des accidents mortels de 2017 à 2021 pour l'Aube



Caractéristiques des tués dans l'Aube sur la période 2017/2021

<p>Où ? :</p> <ul style="list-style-type: none"> 28% en agglomération 80% par temps normal 15 % en zone Police 57 % en ligne droite 89 % hors intersection 	<p>Qui ?</p> <ul style="list-style-type: none"> 83 % sont des hommes 63 % sont Auboisiens 64 % étaient en VL 21 % étaient des retraités 19 % étaient des ouvriers
--	---

<p>Quand ?</p> <ul style="list-style-type: none"> 45 % ont été tués entre un vendredi et un dimanche 48 % en plein jour 47 % lors d'un déplacement promenade/loisirs 	<p>Les causes des accidents dans l'Aube sont comparables avec la situation nationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • vitesse (32 % des accidents), • alcool (30 % des accidents), • stupéfiants (10 % des accidents), • non respect du code de la route (30 % des accidents : dépassement dangereux, priorité, ...).
--	---

L'erreur humaine (non respect du code de la route, vitesse inadaptée, inattention, fatigue, distracteurs, défaut de maîtrise du véhicule, ...) est ainsi à l'origine de plus de 90 % des accidents.

Les jeunes sont également sur-représentés :

- 16 % des tués ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population,
- 29 % des tués ont entre 25 et 44 ans alors qu'ils représentent 23 % de la population.

3 - Evaluation du DGO 2018-2022

Le DGO 2018-2022 comportait plus de 70 propositions d'actions déclinées dans différents domaines : infrastructures, éducation, formation, information, contrôle et sanction. Ces actions sont listées en annexe n°6.

Même si un suivi régulier n'a pu être mis en place, les organismes chargés de la sécurité routière se sont mobilisés durant cette période, chacun menant des actions dans son domaine respectif : Polices Municipales et Nationale, Gendarmerie Nationale, collectivités, associations, administrations dont notamment les IDSR et la Coordination Sécurité Routière de la DDT de l'Aube,

Les actions menées ont touché tous les publics : jeunes, scolaires, étudiants, seniors, professionnels, grand public, handicapés, automobilistes, motards, cyclistes, piétons,

A titre d'illustration figurent ci-dessous les budgets consacrés au Plan Départemental annuel d'Action de Sécurité Routière (PDASR) sur cette période :

- 2019 : 45 000 €
- 2020 : 45 000 €
- 2021 : 45 000 €
- 2022 : 45 000 €
- 2023 : 49 000 €

4 - Actions proposées au DGO 2023-2027

L'ensemble de ces propositions d'actions s'appuie sur les travaux des différents groupes de travail.

Les 2 roues motorisés :

Domaines	Actions
Infrastructures	1 – Envisager un doublement ou une suppression des glissières en fonction de la topographie et des caractéristiques des lieux.
	2 – Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux phénomènes de glissance (entretien des voiries, signalisation, raccords de chaussées).
	3 – Promouvoir des aménagements adaptés aux 2 roues (visibilité).
Information	4 – CYCLOS : Campagne d'information et de sensibilisation sur l'entretien des cyclomoteurs (éclairage, organes de sécurité, pneumatiques) ainsi que sur les équipements obligatoires de l'utilisateur (casque, gants...)
	5 – MOTOS : Organisation de l'opération « Motard d'1 jour » afin de sensibiliser les élus sur l'état du réseau routier et leurs aménagements.
	6 – Participer au Salon de la Moto.
	7 – Reconduire l'opération « Gilets AIR BAG ».
	8 – Communiquer, selon des modalités à définir, auprès des stations essence, transporteurs et silos (chaussées rendues glissantes par Gasoil et en période de moissons).
	9 – Communiquer sur les points de contrôle mis en place par la Gendarmerie et la Police.

Domaines	Actions
Formation	10 – Organiser une action « Reprise de guidon ».
	11 – Organiser le « Rallye Sécurité Moto ».
Éducation	12 – Sensibiliser les motards aux équipements de sécurité et aux notions de partage de la route.
	13 – Développer et cibler une communication visant les utilisateurs de 2 roues motorisés sur le respect des règles de sécurité routière.
Contrôles et sanctions	14 – Poursuivre les contrôles des 2 roues motorisés, en particulier dans les collèges et lycées.
	15 - Développer la mise en place de contrôles ciblés au regard du bruit.

Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs, etc...,

Domaines	Actions
Infrastructures	16 - Dynamiser les réseaux de référents Sécurité routière dans les communes. Réactiver le mail spécifique pour toutes les communes
Information	17 - Relancer les « Coupons alcool » (annexe 8) et créer des « Coupons stupéfiants » ; sensibiliser les personnes faisant l'objet d'une procédure judiciaire.
	18 - Créer des « villages Sécurité routière » avec des partenaires volontaires lors des différentes manifestations locales (Foires, Marchés, Route du Champagne, ...) Informer le public sur les problématiques récurrentes (alcool, stupéfiants, distracteurs, ...etc...)
	19 - Créer des accords avec les discothèques, bars et lieux fréquentés par une population ciblée « Charte ville de Troyes », en s'appuyant sur la mobilisation des IDSR pour des actions dans les bars.
Formation	20 - Réaliser des capsules vidéos, permettant de s'exprimer autour d'une problématique en 1 minute avec des témoignages de victimes de la route ou des professionnels de l'intervention.
	21 - Accompagner le BDE et les associations étudiantes pour l'organisation des soirées (ex : Relancer les actions avec SAM, inciter les jeunes conducteurs à élire un SAM lors des soirées festives, ...).
Éducation	22 – Réaliser un Escape Game avec une animation par les IDSR
	23 - Poursuivre et optimiser la réalisation de mallettes pédagogiques. Partager les éléments de langage par tous les intervenants en développant des ppt par public/thématique - Bibliothèque d'accès aux intervenants
	24 - Recevoir au Tribunal judiciaire les lycéens, afin de les sensibiliser sur leurs responsabilités de demain en qualité de conducteur, en lien avec l'académie et/ou les lycées.
Contrôles et sanctions	25 - Réaliser des opérations de contrôles sur routes départementales et autoroutes avec des mesures alternatives aux poursuites sur une journée et plusieurs fois/an, de façon à sensibiliser les usagers au respect du Code de la route.

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisé), marche,

Domaines	Actions
Infrastructures	26 - Eviter la cohabitation des piétons et des cyclistes sur les bandes et pistes cyclables
	27 – Rechercher l’harmonisation de la couleur des sas vélos
	28 - Rendre obligatoire les bandes et pistes routières existantes
	29 – Promouvoir le déploiement des bandes et pistes cyclables
	30 - Consulter les associations de cyclistes afin d’éviter les aberrations
Information	31 - Profiter de la semaine européenne en septembre pour informer les jeunes et utilisateurs sur la législation des EDP et EDPM
	32 – Proposer aux communes des informations sur les EDP, EDPM et piétons pouvant être intégrées dans leur journal d’information municipal
	33 - Créer un compte sur un réseau social, mieux adapté pour les jeunes que la consultation du site « Sécurité Routière »
	34 - Mieux informer sur la réglementation des « Zone 30 », parfois utilisées de façon inadéquate
Formation	35 - Demander aux vendeurs et aux loueurs d'EDPM d'informer les clients sur la législation
	36 - Sensibiliser la population avec des campagnes publicitaires plus efficaces
Éducation	37 - Poursuivre l'information des élèves de primaire (pistes routières et théorie) et soutenir le dispositif Savoir Rouler à Vélo
	38 - Impliquer les familles dans le cadre des actions de sécurité routière
	39 – Harmoniser et repenser les pratiques menées par les différents acteurs à destination des moins de 12 ans en se basant sur le « Savoir Rouler à Vélo »

Un questionnaire s’est également exprimé sur l’âge minimum (12 ans) permettant la conduite des EDPM, ainsi que sur l’opportunité d’immatriculer les EDPM.

Les risques routiers professionnels

Domaines	Actions
Infrastructures	40 – Sensibiliser les concepteurs et gestionnaires à une meilleure prise en compte des véhicules lourds et agricoles dans le cadre des aménagements de chaussée.
	41 – Mieux faire connaître les différentes normes s’appliquant aux dos d’âne, ralentisseurs ou plateaux surélevés en milieu urbain ou zone sensible
	42 – Promouvoir le développement des chemins piétons et cyclables
	43 – Accentuer la protection et la visibilité des passages piétons, par exemple par des effets réfléchissants ou lumineux au sol.
	44 – Aider les collectivités territoriales à développer la mobilité partagée
	45 – Rechercher avec les collectivités territoriales, les possibilités d’adapter les transports en commun à la desserte des zones d’activité.

Domaines	Actions
	<p>46 - Aider les collectivités territoriales à développer le covoiturage (Appli KAROS)</p> <p>47 – Aider les collectivités territoriales à mettre en place des silhouettes pédagogiques, utiliser des panneaux d’affichage urbain et à s’équiper d’un radar pédagogique</p>
Information	<p>48 - Solliciter les chambres consulaires pour développer la communication auprès des entreprises</p> <p>49 – Prospector auprès des sociétés de mobiliers urbains, des centres de contrôle technique, des concessions automobiles, des inter-pub au cinéma pour toucher un plus large public</p> <p>50 - Déployer une information sur supports numériques à l’intention des salariés et des jeunes scolaires en milieu professionnel, pour diffuser des messages de prévention, de sensibilisation, de formation en matière de sécurité routière</p> <p>51 - Mettre en place des conventions pluriannuelles avec les entreprises spécifiques (BTP, agricole,)</p>
Formation	<p>52 - Aider les entreprises, centres de formation et établissements professionnels à mettre en place des formations pour prévenir le risque routier (« gestes et postures », arrimages et chargements, éco-conduite, etc).</p> <p>53 – Développer des actions spécifiques auprès des entreprises, centres de formation, établissements professionnels ou bien lors des forum et foires agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • distracteurs téléphones, écrans numériques, alcool, stupéfiants • vitesse, distances de sécurité, vision, fatigue • voiture tonneau sécurité routière • arrimage, surcharge, matériels de pesée, infractions-sanctions • simulateur Eco-conduite, sensibilisation et/ou formation • conduite des véhicules électriques • ceinture de sécurité en milieu agricole, vitesse (engins agricoles de plus en plus rapides)
Éducation	<p>54 – Etudier la possibilité de mettre en place un Forum Sécurité Routière dédié aux entreprises et aux collectivités territoriales, pour échanger sur les risques, communiquer sur les propositions et les moyens à mettre en place, identifier les possibilités de travail commun dans le domaine des risques routiers professionnels</p> <p>55 - Aider les entreprises, centres de formation et établissements professionnels dans leur processus d’acquisition de véhicules (assistances à la conduite à prendre en compte, importance des aménagements des véhicules utilitaires)</p>
Contrôles et sanctions	<p>56 – Proposer des stages de code de la route en partenariat avec une auto-école ou un centre de formation, dans le cadre de l’alternative aux sanctions</p> <p>57 – Développer des ateliers sécurité routière et des actions de sensibilisation des chefs d’entreprise, dans le cadre de l’alternative aux sanctions</p>

5. - Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

La Direction départementale des territoires est chargée d'organiser le déploiement de ces propositions d'actions.

En premier lieu, les services de la DDT prendront certaines actions du DGO à leur charge, notamment :

- action 4 – campagne d'information et de sensibilisation sur l'entretien des cyclomoteurs ;
- action 6 – participation au Salon de la Moto ;
- action 19 - mobilisation des IDSR pour des actions dans les bars ;
- action 22 - Escape Game animé par les IDSR ;
- action 31 - informer les jeunes et utilisateurs sur la législation des EDP et EDPM ;
- action 37 - poursuivre l'information des élèves de primaire (pistes routières et théorie) ;
- action 57 - actions dans les entreprises, centre de formation, foire agricole, forum, établissements professionnels ;
- action 65 - alternative aux sanctions : suivre les ateliers sécurité routière en place lors d'une action (identique à l'action à Fresnoy-le-Château – Civil' été).

Sur la base des premiers contacts pris lors de l'élaboration du DGO, des partenaires seront également sollicités pour prendre en charge les autres actions.

Un tableau de bord de l'avancement de ces actions sera mis en place et une réunion partenariale sera organisée chaque année pour partager le bilan d'étape.

En outre, le DGO devra être évalué régulièrement, a minima à mi-parcours, en vue d'éventuels ajustements.

L'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour le volet « sensibilisation des publics » d'une part et du Plan Départemental des Contrôles Routiers (PDCR) d'autre part pour le volet « contrôles-sanctions » s'appuieront sur le présent Document Général d'Orientations.

