

Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Laurent CAYREL



**CONSEIL
GÉNÉRAL**

Le Président du Conseil Général du Var

Horace LANFRANCHI

Sécurité Routière

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

Sommaire

Chapitre I

Les objectifs du DGO

Chapitre II

Démarche d'élaboration

Chapitre III

L'accidentologie générale du département

Chapitre IV

Les enjeux

Chapitre V

Les orientations d'actions

Chapitre VI

Suivi et évaluation du DGO

Chapitre I

Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes, groupements de communes, aux associations de lutte contre l'insécurité routière, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Chapitre II


Démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs doit être organisée. Par ailleurs, il sera créé un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs du risque routier professionnel.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.



**L'accidentologie
générale du
département**

Chapitre III

L'accidentologie générale du département

-Présentation du département :

Superficie : 5973 km²

Population : 1 025 201 habitants (2009)

Densité : 172 habitants au km² (108 pour la France)

La densité de la population du département est environ 1.5 fois plus importante que celle de la France.

L'unité urbaine de Toulon, avec 424 390 habitants (2008), représente 42% de la population Varoise.

Réseaux et trafics :

Autoroutes : 199 kms, avec un débit de 40 283 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)

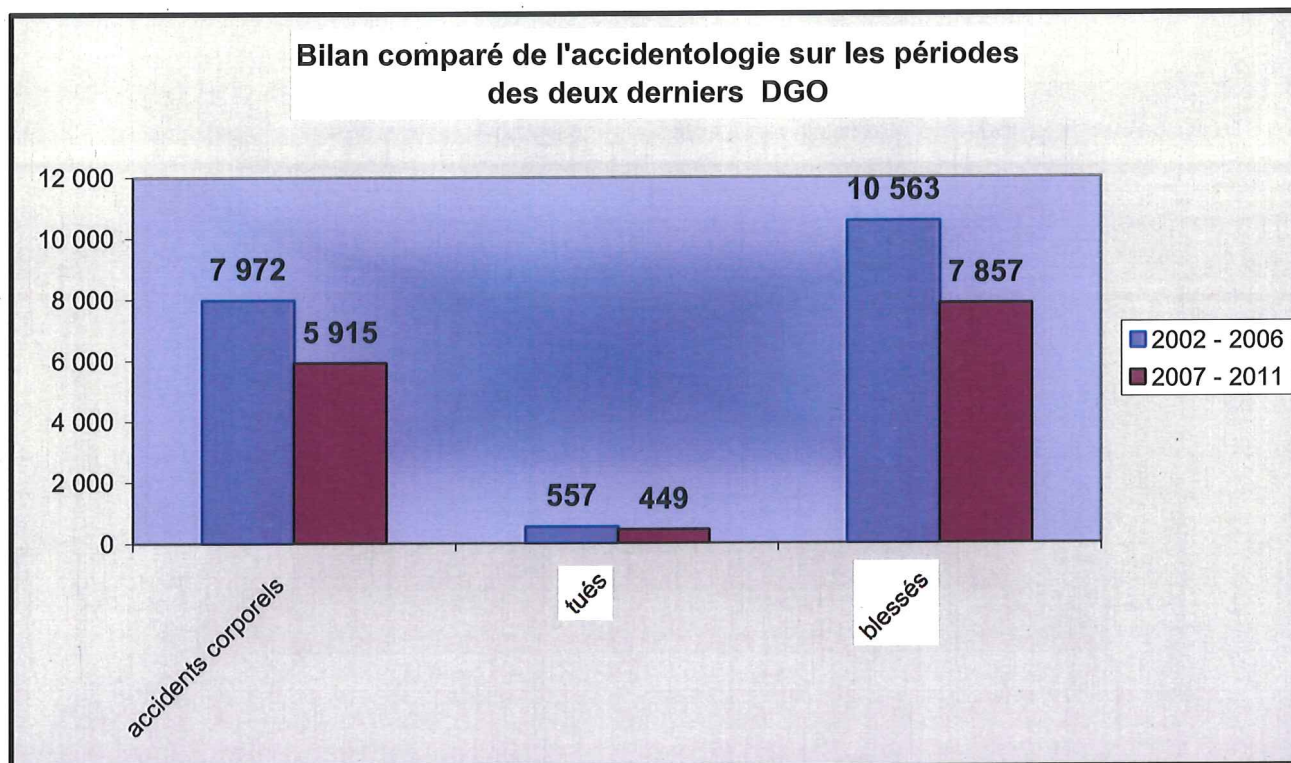
Routes nationales (RN) : 4 kms, avec un débit de 17 295 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)

Routes départementales (RD) : 2 934 kms, avec un débit de 3 399 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national)

Voies communales : 7221 Kms, soit un total de 10 358 Kms.

La longueur totale du réseau routier du département du Var est de 10 358 kilomètres, elle se répartie entre 199 kilomètres d'autoroutes, 4 kilomètres de routes nationales, 2 934 kilomètres de routes départementales et 7 221 kilomètres de voies communales. Le département du Var occupe le 59^e rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur et le 55^e quant à sa densité avec 1,9 kilomètres par km² de territoire.

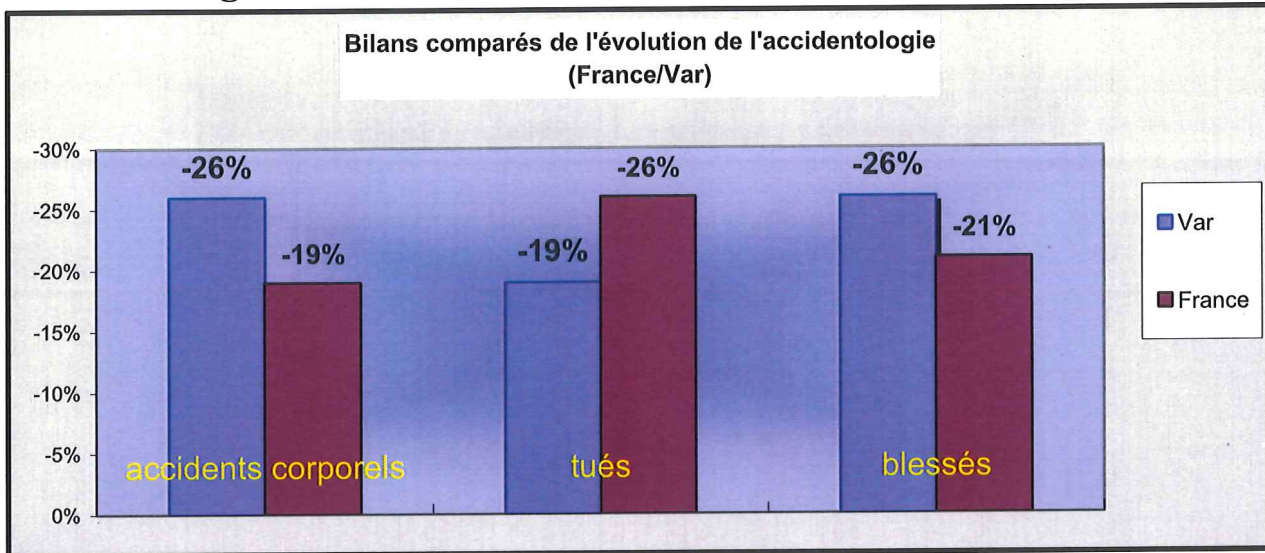
Quelle est l'évolution de l'accidentologie sur les périodes relatives aux deux derniers DGO ?



Au cours de la période 2007-2011, l'accidentologie du Var a été marquée par :

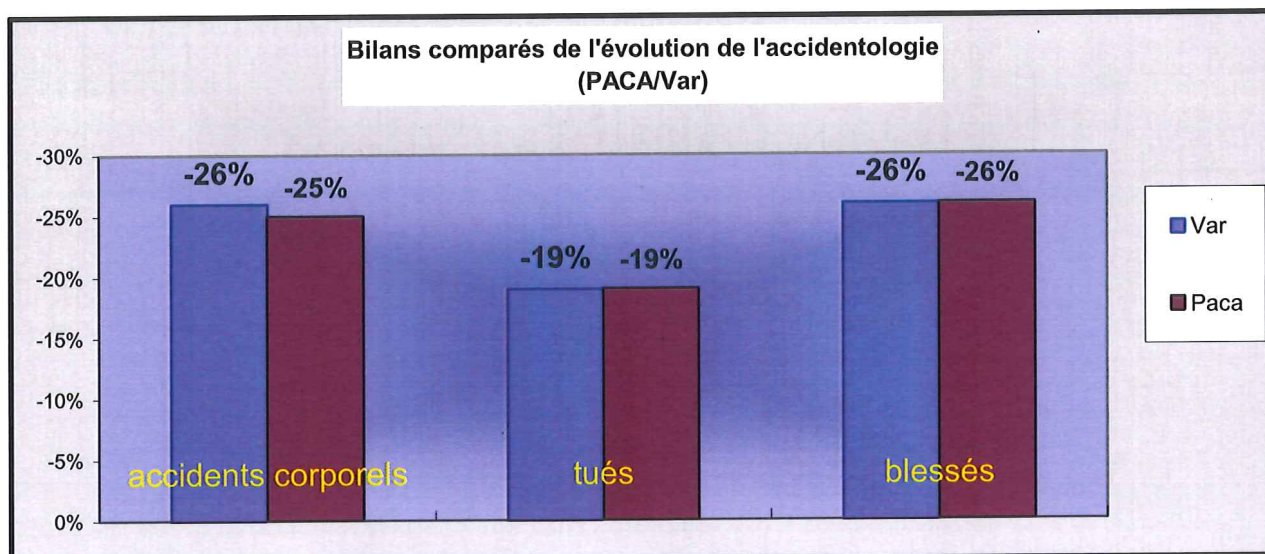
5915 accidents corporels, soit **-26%** par rapport à la période précédente,
449 tués, soit **-19%** par rapport à la période précédente,
7857 blessés, soit **-26%** par rapport à la période précédente.

Quelle est l'évolution de l'accidentologie varoise comparée à l'accidentologie en France ?



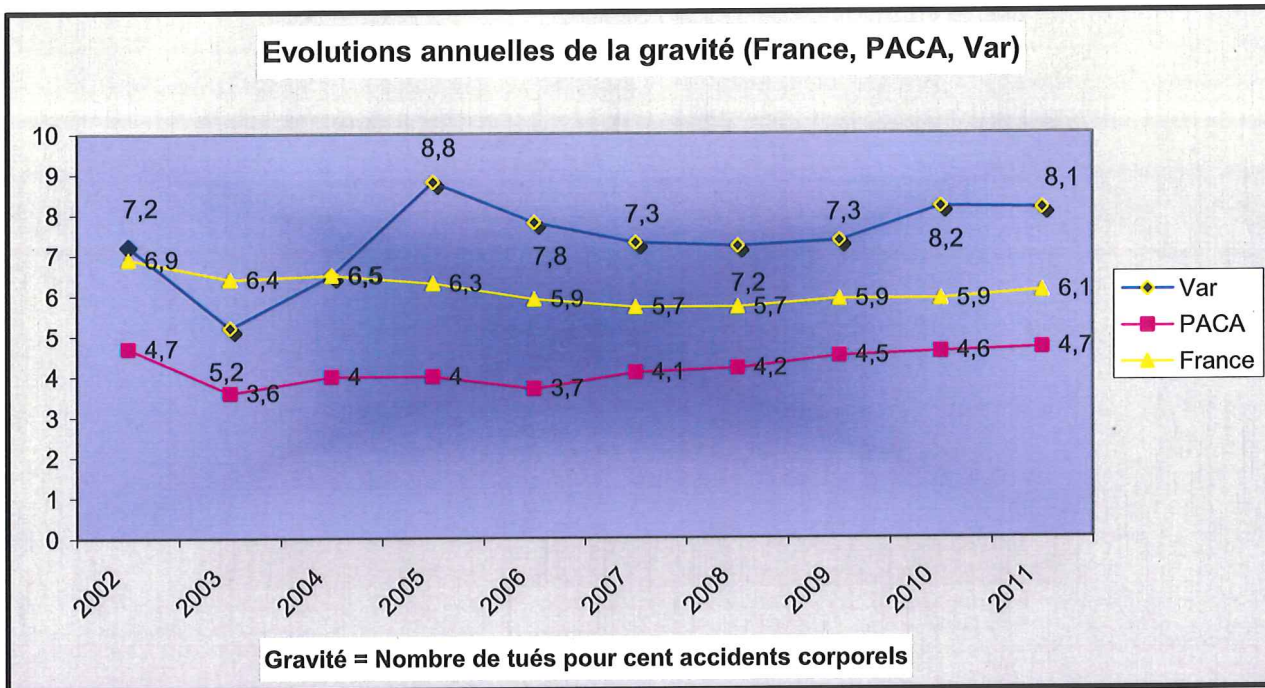
En matière d'accidents corporels et de blessés, les chiffres du Var sont meilleurs que les chiffres nationaux. En revanche la baisse de la mortalité a été moins significative dans le Var avec -19% que sur l'ensemble du territoire national -26% .

Quelle est l'évolution de l'accidentologie varoise comparée à l'accidentologie en région PACA ?



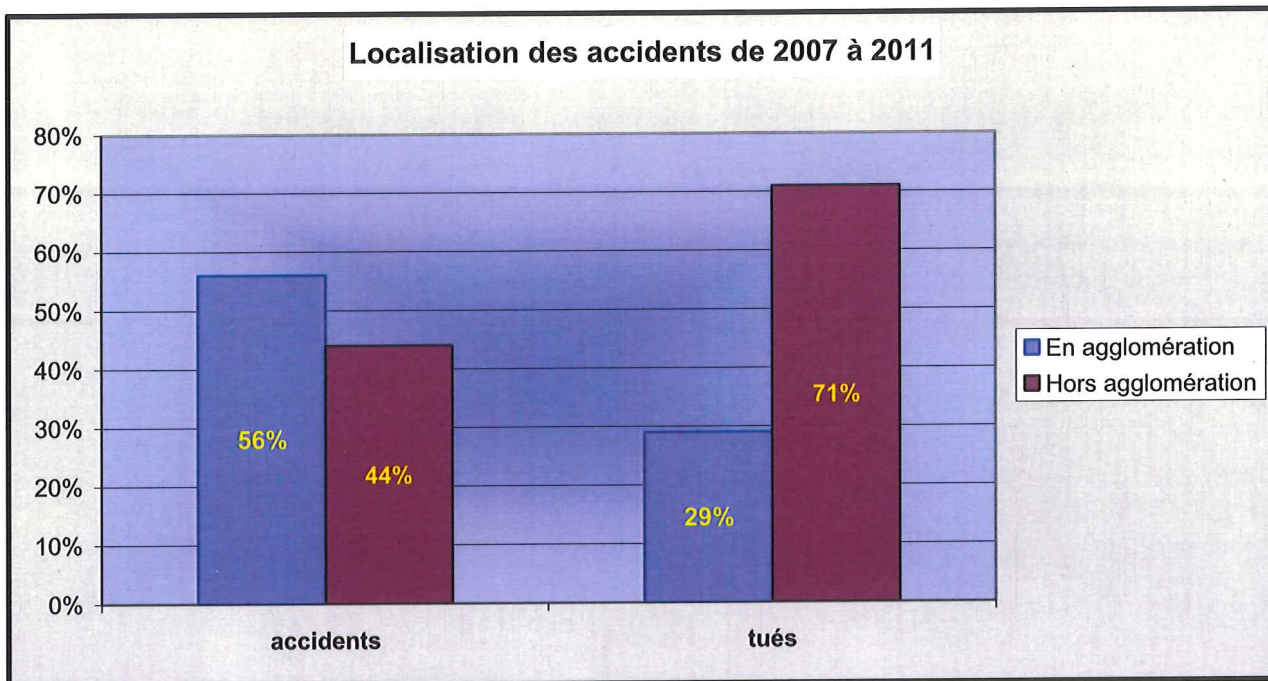
La baisse de l'accidentologie varoise est équivalente à l'accidentologie enregistrée sur les 5 autres départements de la région.

Quels sont les taux de gravité comparés (France, PACA)



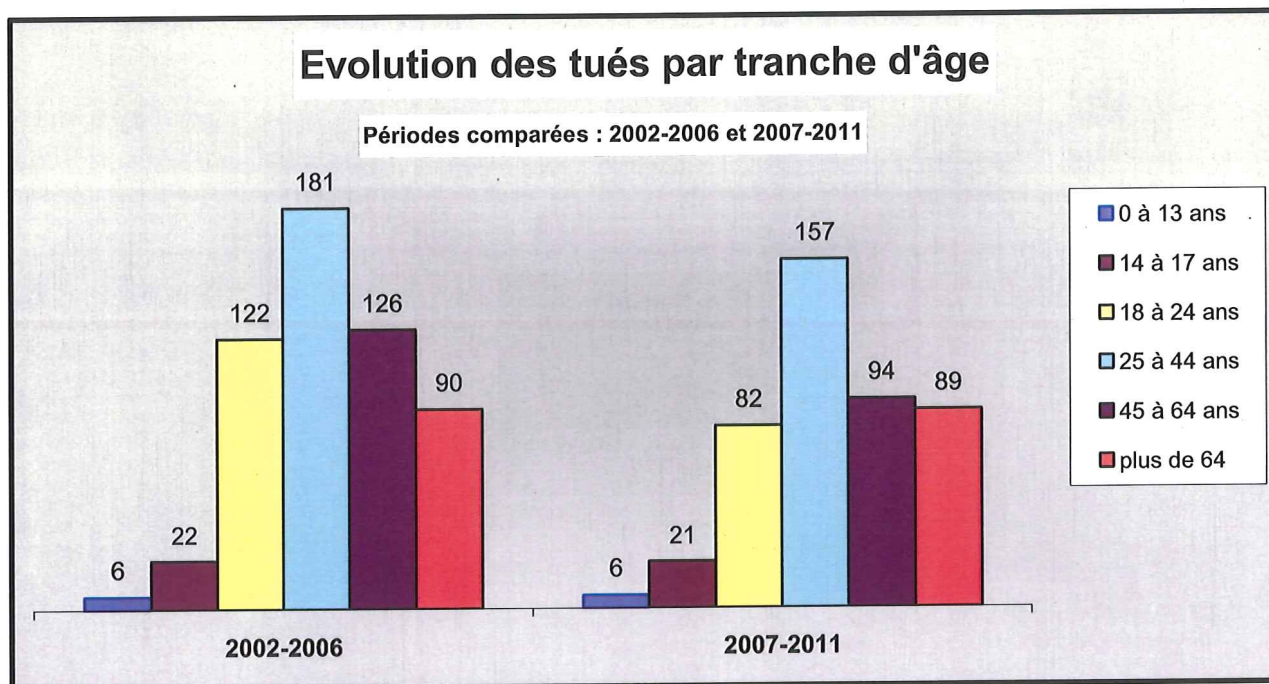
Depuis 2006 les taux de gravité enregistrés dans le Var sont nettement supérieurs à ceux constatés en France et en PACA.

Où se produisent les accidents ?



Les accidents corporels sont majoritaires en agglomération, en revanche la mortalité routière est fortement illustrée hors agglomération.

Quelle est l'évolution de l'accidentalité, par tranche d'âge ?



La quasi totalité des tranches d'âge enregistre une baisse significative des tués sur la période 2007-2011 comparée à la période précédente.

Chapitre IV

Les enjeux

L'étude d'enjeux permet, à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet, est réalisée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique qu'il co-pilote avec le coordinateur de sécurité routière.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en oeuvre par l'Etat, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Il conviendra pour chacun d'entre eux de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

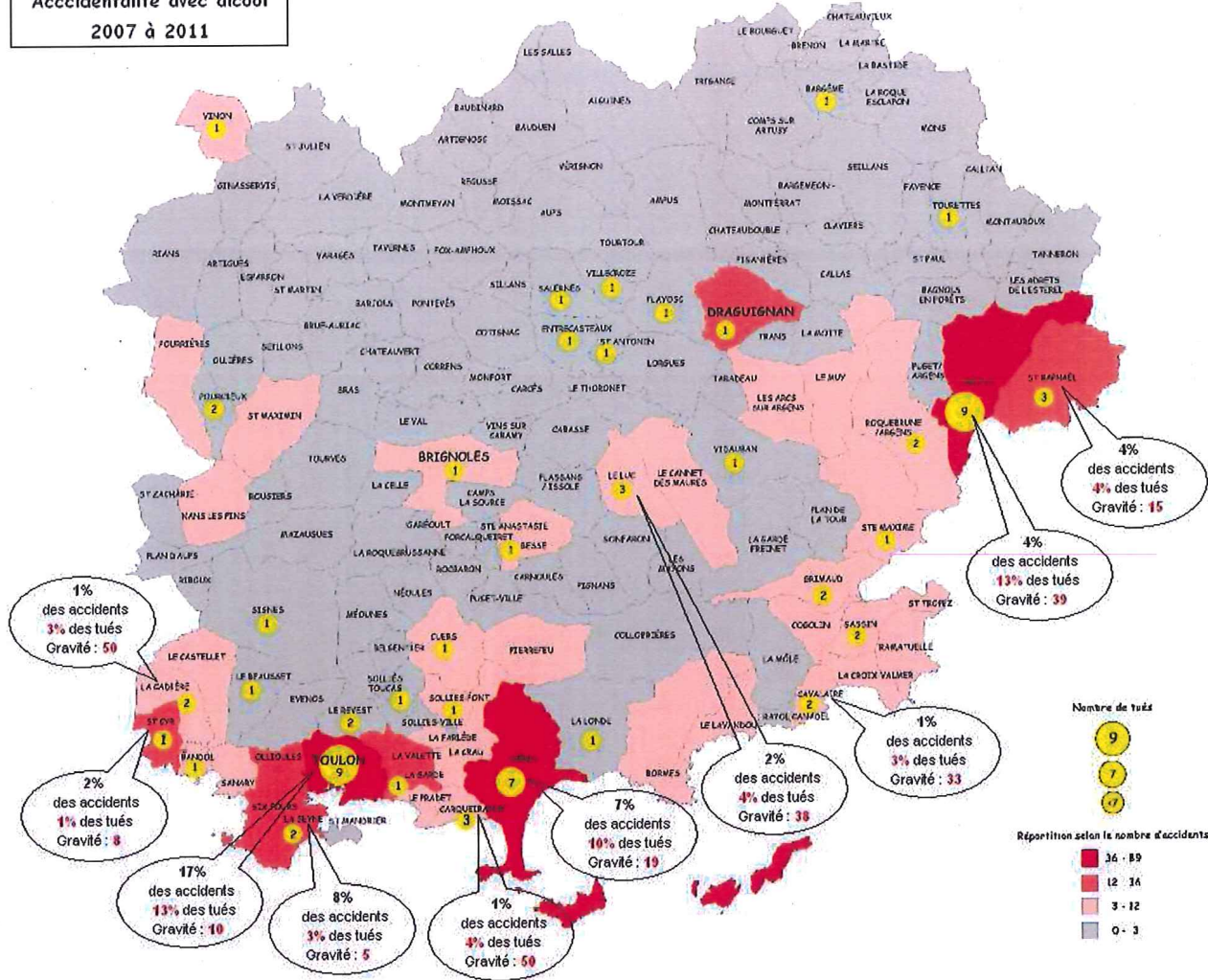
Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2017, le département a caractérisé quatre enjeux :

- l'alcool,
- les deux roues motorisés,
- les jeunes
- les piétons.

L'enjeu « alcool »

DGO 2013-2017

Accidentalité avec alcool
2007 à 2011



La cartographie ci-dessus représente l'accidentalité avec présence d'alcool décelée entre 2007 et 2011.

La majorité des tués, avec présence d'alcool, a lieu dans les grandes agglomérations varoises : Toulon (13%) Fréjus, Hyères, Saint-Raphaël.

Trois agglomérations enregistrent un nombre élevé d'accidents corporels : Toulon avec (17%), La Seyne (8%), Hyères (7%).

Cette accidentalité est nettement représentée sur la bande littorale.

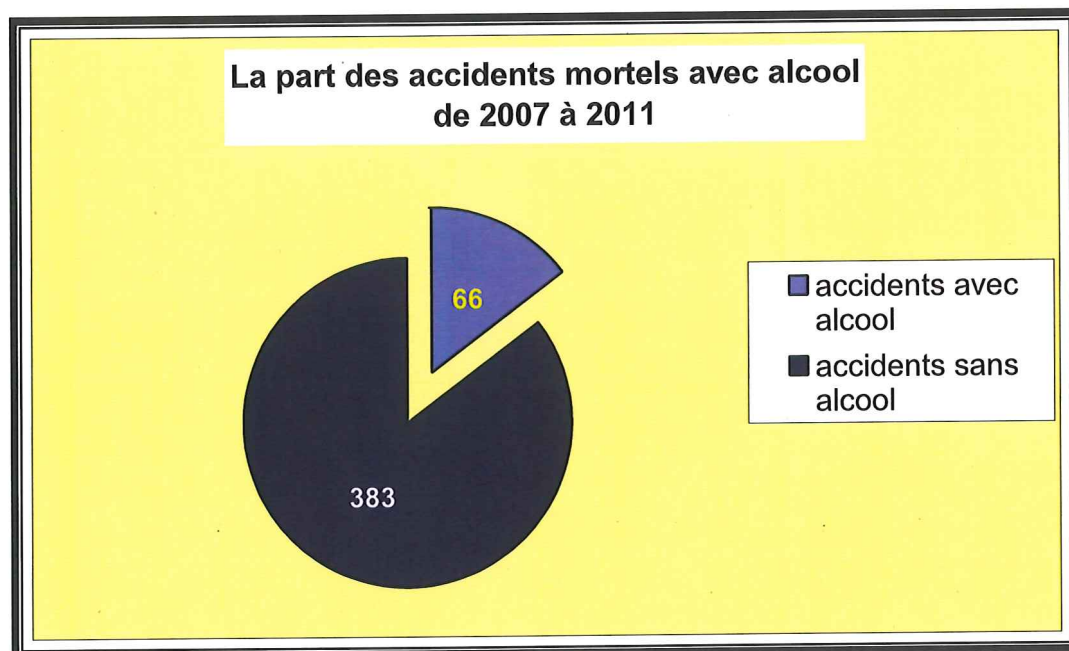
Enfin les taux de gravité* relevés sont les plus élevés sur les communes de La Cadière, Carqueiranne, Fréjus, Le Luc et Cavalaire...

*(nombre de tués/pour cent accidents corporels)

Quelle est l'évolution de l'accidentalité avec alcool, sur les périodes relatives aux deux derniers DGO ?

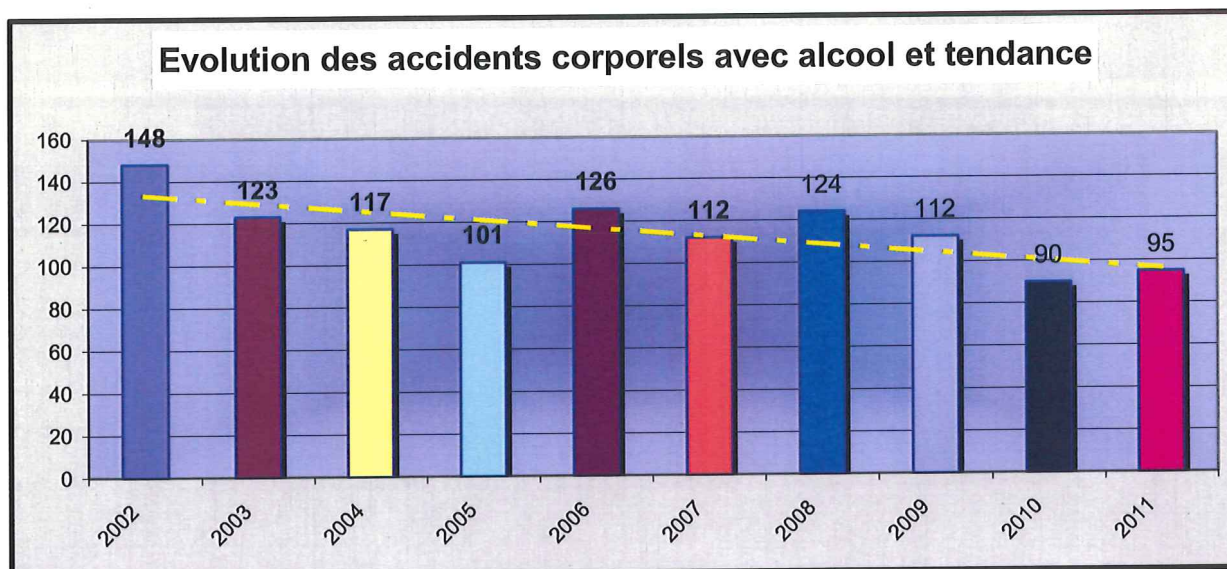


Sur l'ensemble des accidents **corporels** soit 5915 accidents entre 2007 et 2011, la présence d'alcool a été décelée dans 533 accidents soit **9%**.



Sur l'ensemble des accidents **mortels** soit 449 accidents entre 2007 et 2011, la présence d'alcool a été décelée dans 66 accidents soit **14%**. L'alcool est un facteur accidentogène.

Quelle est l'évolution de l'accidentalité, avec présence d'alcool, depuis 2002 ?

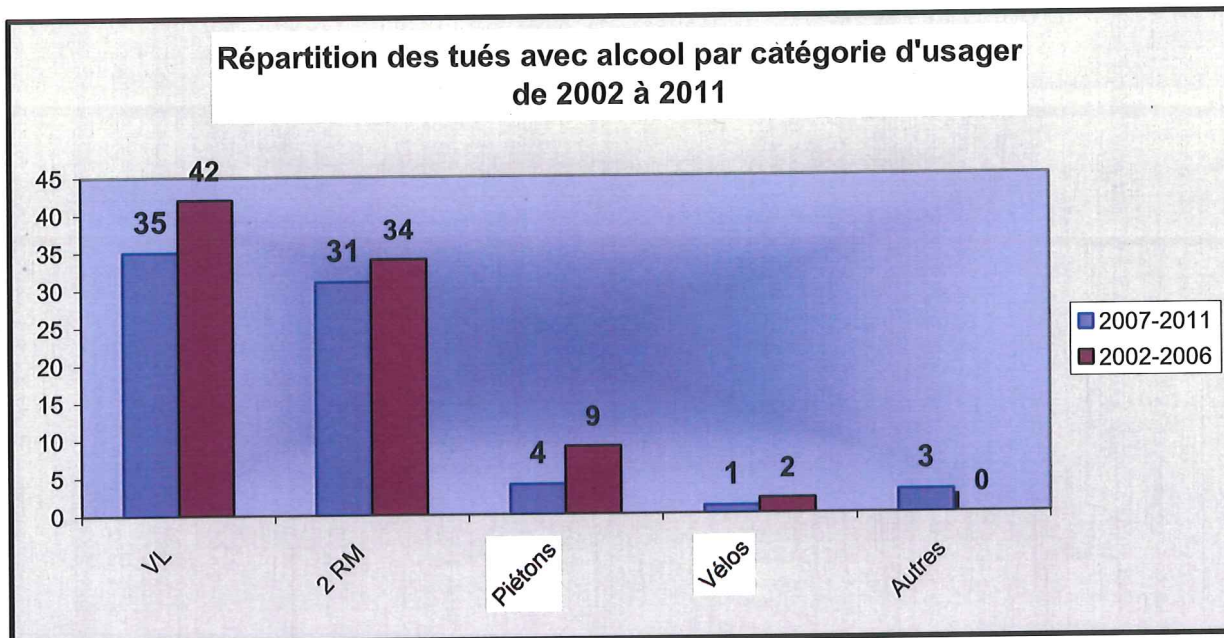


Les accidents corporels avec présence d'alcool ont enregistré sur les périodes des deux derniers DGO une tendance significativement marquée à la baisse passant de 148 accidents en 2002 à 95 accidents en 2011.

On enregistre ainsi une diminution moyenne annuelle **de 4.5 %**

Cette diminution, comparée à celle de l'ensemble des accidents, permet d'en déduire une prise de conscience des usagers par rapport à la consommation d'alcool au volant.

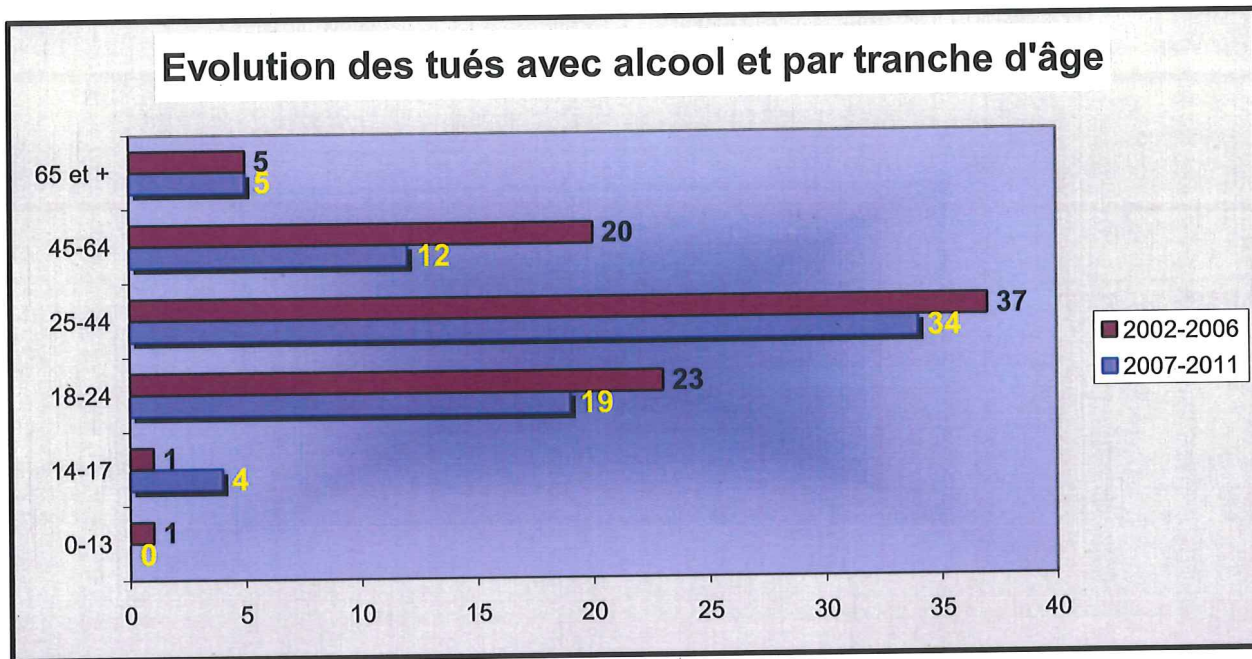
Quelles sont les catégories d'usagers les plus touchées ?



Sur l'ensemble des catégories d'usagers ayant perdu la vie entre 2002 et 2011, la présence d'alcool est principalement décelée chez les usagers de véhicules légers et chez les deux-roues motorisés.

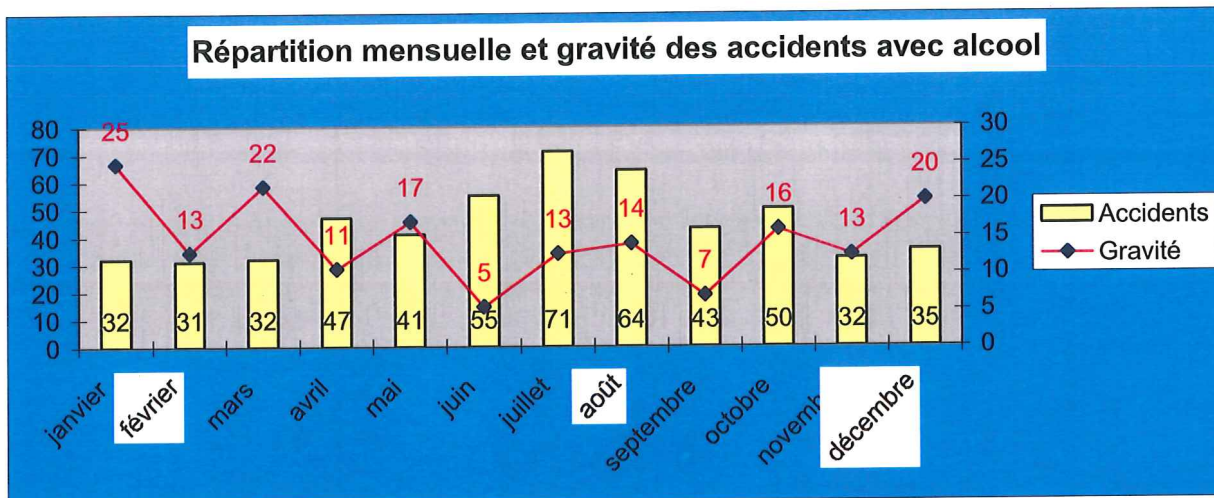
On peut noter cependant, la baisse de la mortalité avec alcool sur la période « 2007-2011 » par rapport à la période précédente et pour toutes les catégories d'usagers.

Quelles sont les tranches d'âges les plus touchées ?
Quelle évolution ?

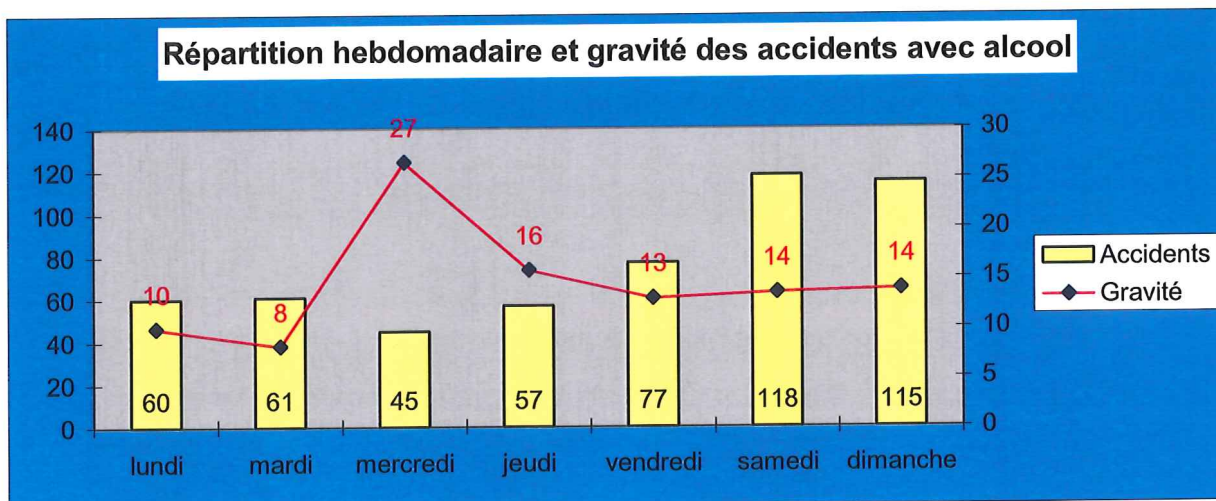


Bien que sur la période « 2007-2011 » la mortalité soit moins marquée que sur la période précédente, on constate aisément que la tranche des « 25-44 ans » est la plus impliquée avec les « 18-24 ans » et « 45-64 ans ». Par ailleurs, ces usagers sont les plus représentatifs chez les conducteurs.

Accidents avec alcool : Quelle est la répartition temporelle ?

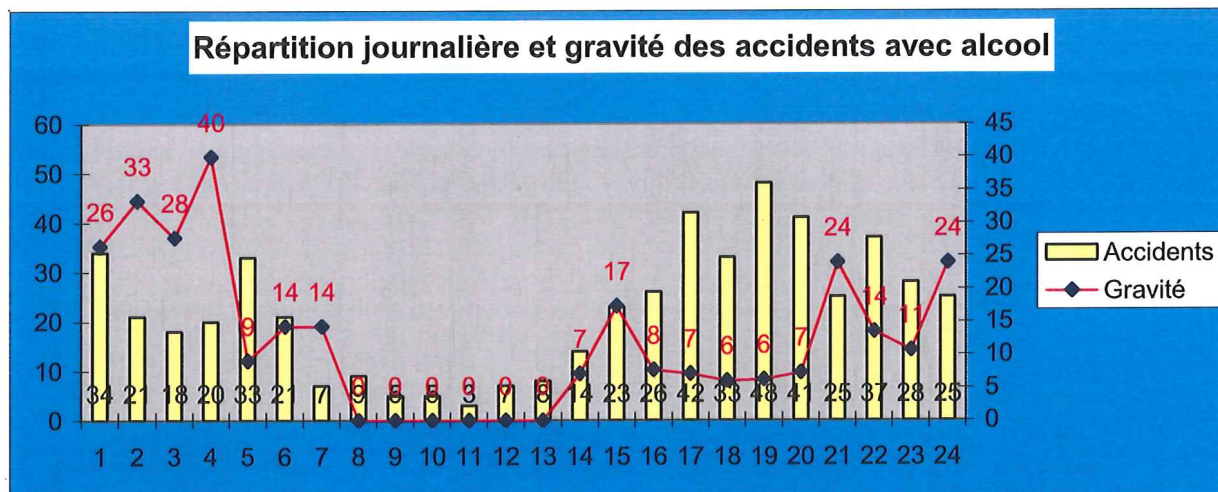


L'abus d'alcool est constaté tout au long de l'année avec une consommation significative à l'occasion des périodes estivales. Par ailleurs, les taux de gravité les plus élevés sont enregistrés au mois de janvier, mars et décembre.



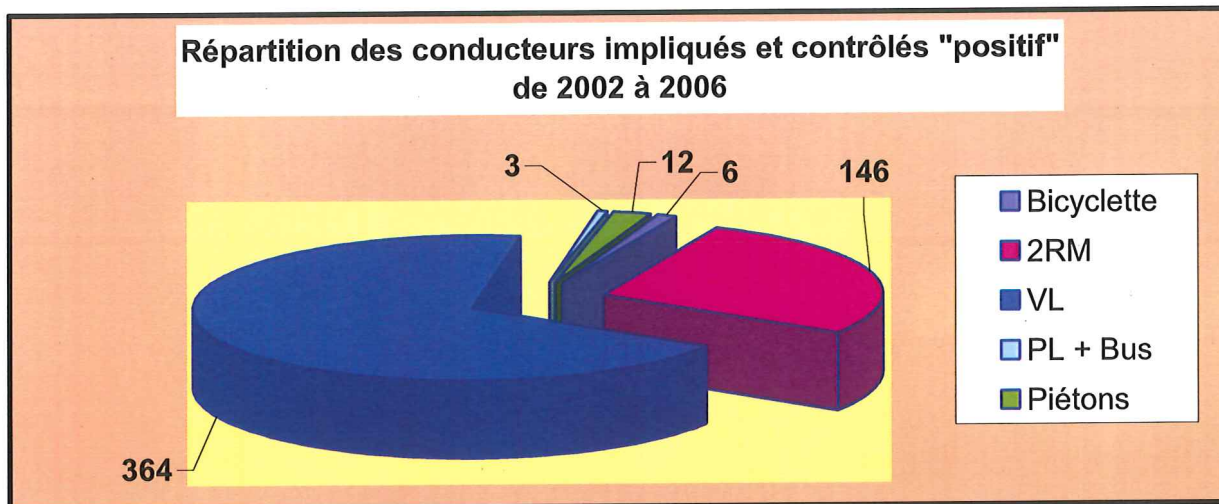
A l'instar de l'échelonnement annuel, la consommation d'alcool est répartie sur la totalité des jours de la semaine avec un pic incontestable à l'occasion des congés de fin de semaine.

Accidents avec alcool : Quelle est la répartition temporelle ?



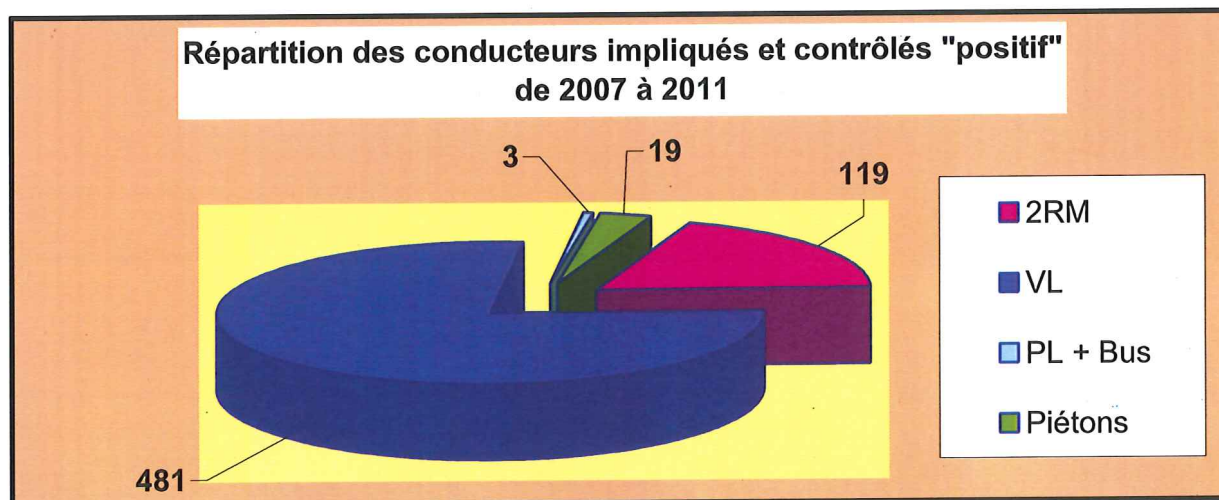
Enfin, la présence d'alcool sur 24 heures est identifiée dès le milieu de l'après-midi. Elle ne cesse de croître jusqu'à 19h et se stabilise à un niveau élevé tout au long de la nuit. La gravité de ces accidents est manifeste dès le début de soirée et jusqu'au matin.

Quel sont les usagers alcoolisés les plus impliqués dans les accidents corporels ?



Les conducteurs impliqués dans un accident corporel de la circulation et contrôlés « positifs », sont essentiellement les usagers de véhicules légers et de deux-roues motorisés.

Quelle évolution ?

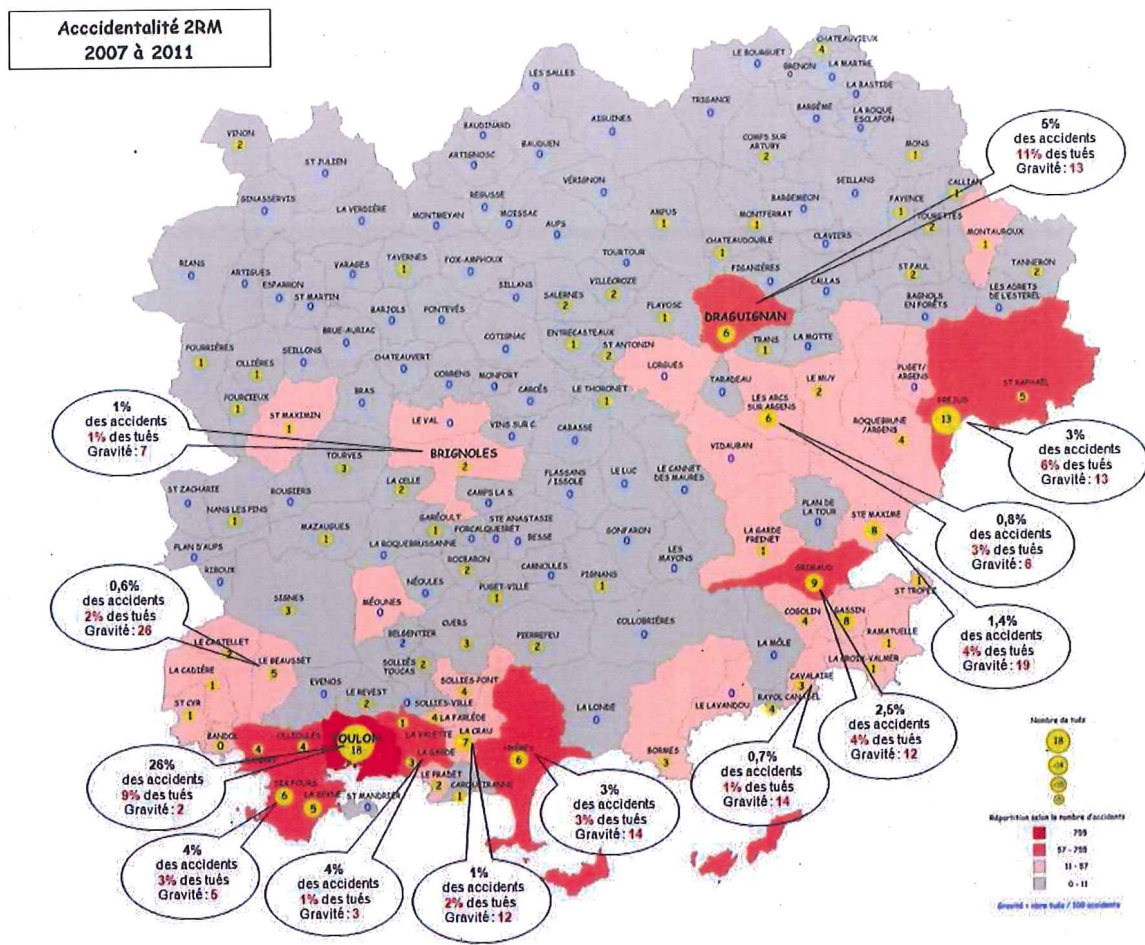


La comparaison sur les deux périodes relatives aux DGO précédents ne laisse apparaître d'évolution notable.



**L'enjeu
«deux-roues motorisés»**

DGO 2013-2017



La cartographie ci-dessus représente l'accidentalité des deux-roues motorisés de 2007 à 2011.

La majorité des tués a lieu dans les grandes agglomérations varoises : Draguignan 11%, Toulon 9%, Fréjus, Grimaud, Six-Fours et La Seyne.

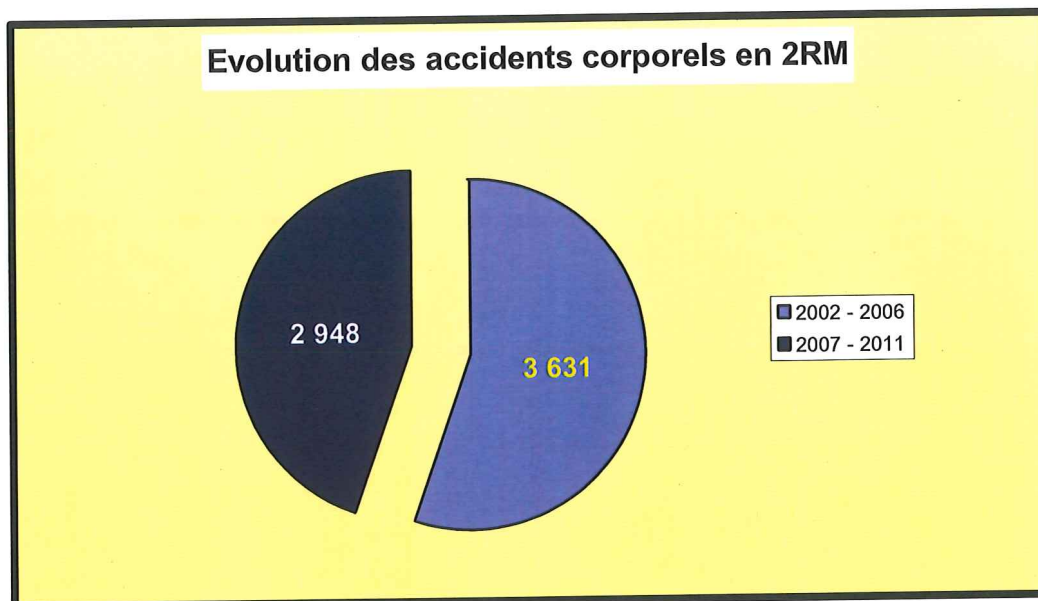
Deux agglomérations enregistrent un nombre élevé d'accidents corporels : Toulon avec 26% et Draguignan 5%. L'accidentalité est nettement représentée sur la bande littorale.

Enfin les taux de gravité* relevés sont les plus élevés sur les communes du Beausset, Sainte Maxime, Cavalaire, Hyères, Draguignan et Fréjus.

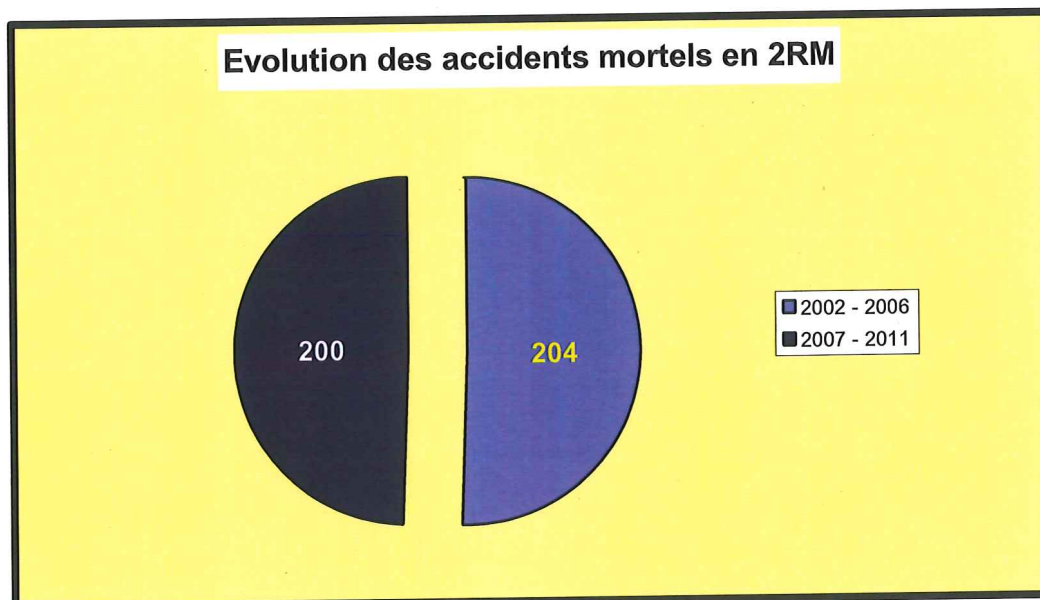
*(nombre de tués/pour cent accidents corporels)

DGO 2013-2017

Quelle est l'évolution de l'accidentalité sur les périodes relatives aux deux derniers DGO ?

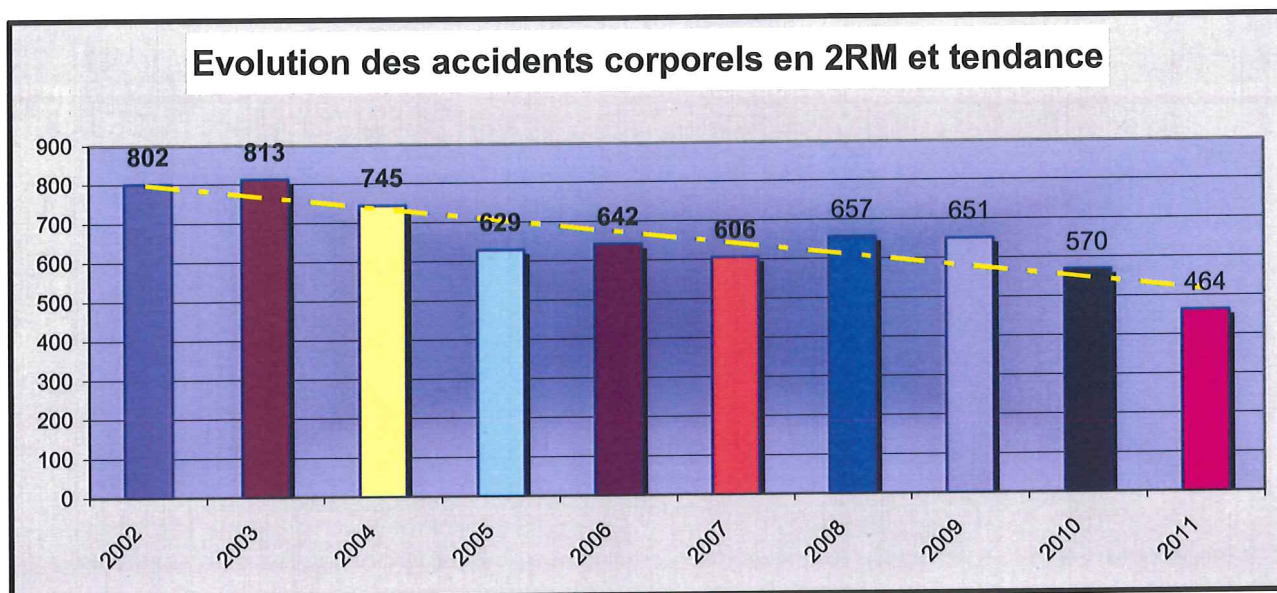


Sur la période 2007 à 2011 on constate une diminution de **19%** des accidents corporels par rapport à la période précédente.



La part de la mortalité en deux-roues motorisés n'a quasiment pas évolué sur les périodes considérées. En revanche, sur la période 2007 à 2011, la gravité augmente, passant de 6 à 7 tués pour cent accidents corporels.

Quelle est l'évolution de l'accidentalité chez les deux-roues motorisés depuis 2002 ?

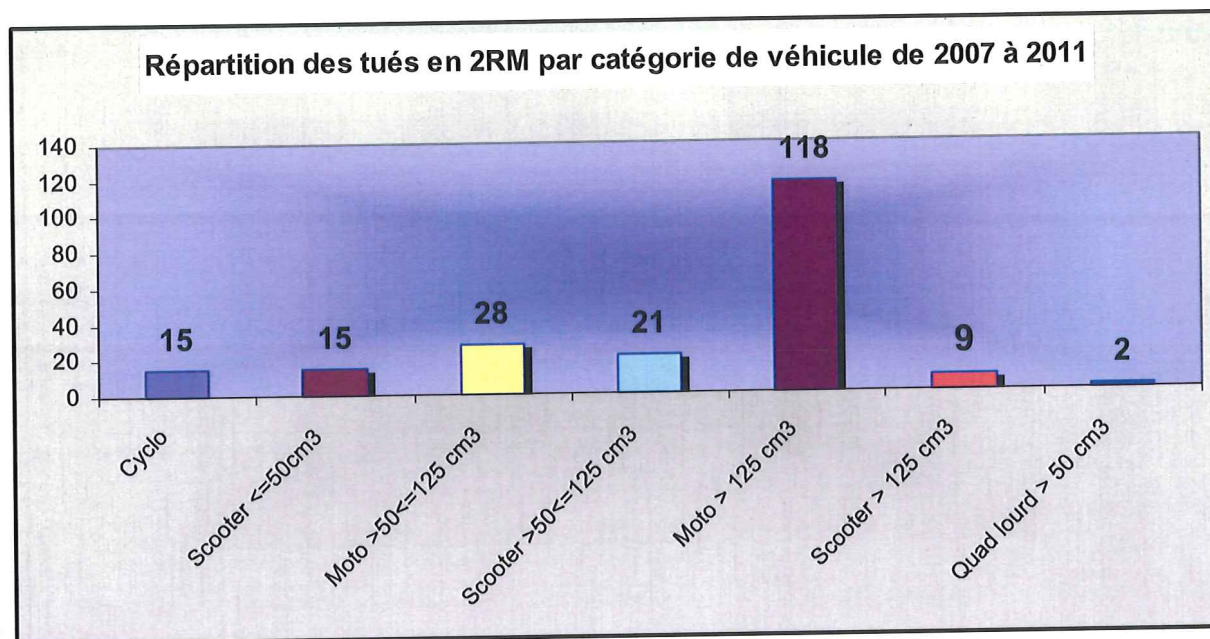


Les accidents corporels en deux-roues motorisés ont enregistré sur les périodes des deux derniers DGO une tendance significativement marquée à la baisse passant de 802 accidents en 2002 à 464 accidents en 2011.

On enregistre ainsi une évolution moyenne annuelle **de - 5.3 %**

DGO 2013-2017

Comment la mortalité est-elle répartie chez les différentes catégories d'usagers de deux-roues motorisés ?



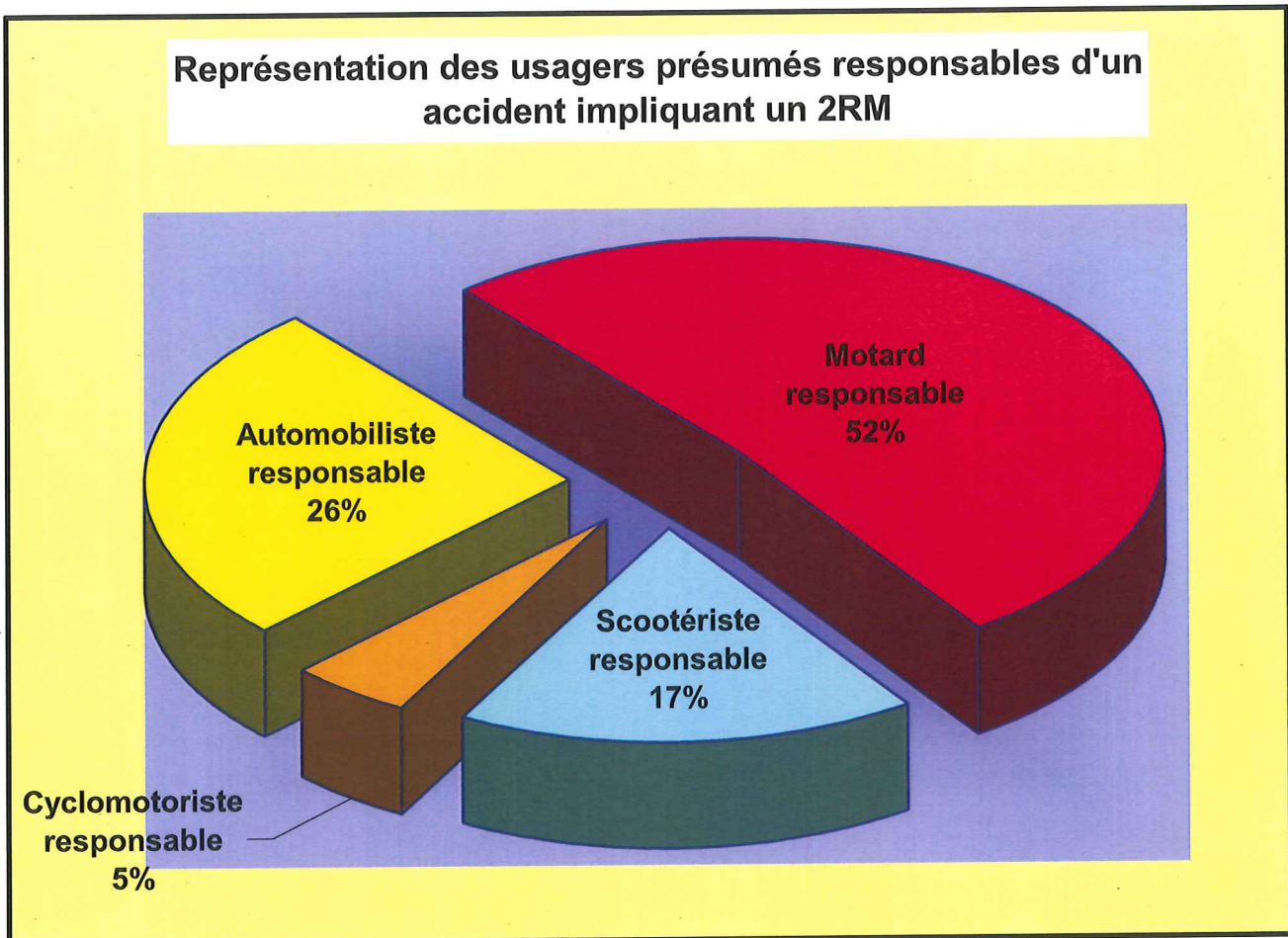
Sur la totalité des tués en deux-roues motorisés, soit 208 entre 2007 et 2011 :

57% faisaient usage d'une motocyclette de grosse cylindrée,
4% d'un scooter de grosse cylindrée (moto),

13% d'une motocyclette de 125cm³,
10% d'un scooter de 125 cm³,

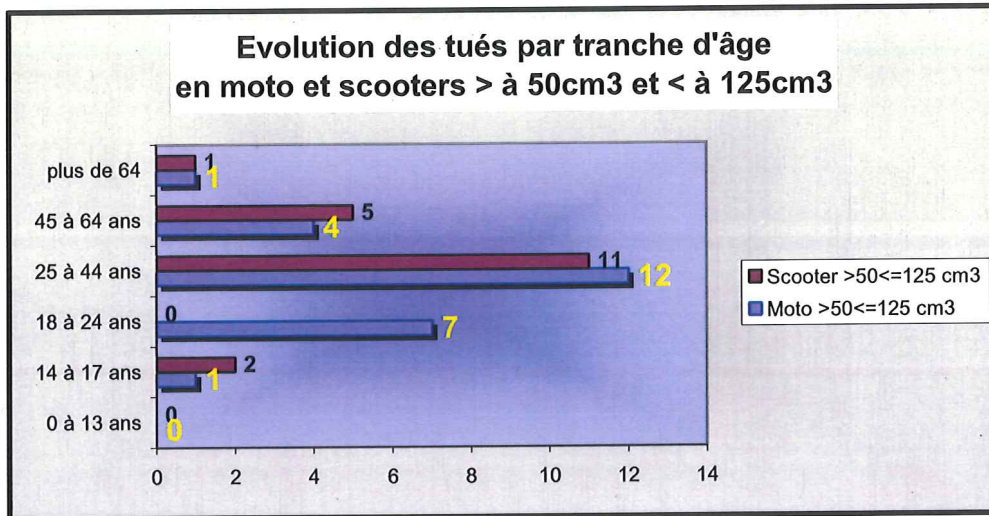
7% d'un cyclomoteur de moins de 50 cm³,
7% d'un scooter de moins de 50 cm³.

Quelle est la part de responsabilité des usagers de deux-roues motorisés dans les accidents mortels de 2RM entre 2007 et 2011 ?



Les motards sont présumés responsables dans 52% des cas, les scootéristes pour 17%, les cyclomotoristes pour 5%.
Les automobilistes sont responsables dans 26% des accidents impliquant un deux-roues motorisé.

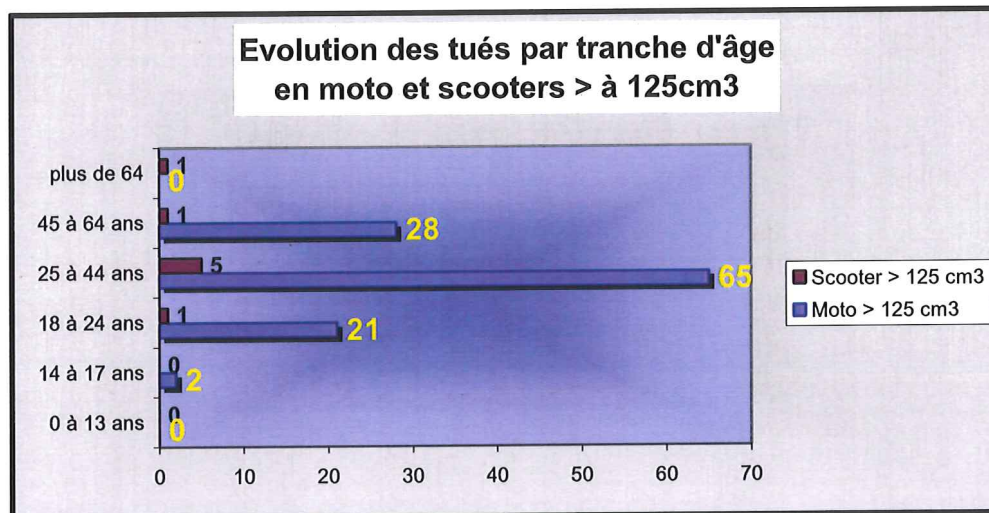
Quel est l'âge des tués et blessés en deux-roues motorisés ?



Pour la catégorie des véhicules dont la cylindrée est comprise entre 50 cm³ et 125 cm³, on constate aisément que la tranche « 14-17 ans » est l'une de celles qui est la **moins** impliquée.

En revanche, les usagers de 25 à 64 ans représentent la majorité des accidents mortels impliquant un deux-roues de faible puissance.

La tranche des « 18-24 ans » est également fortement impliquée.



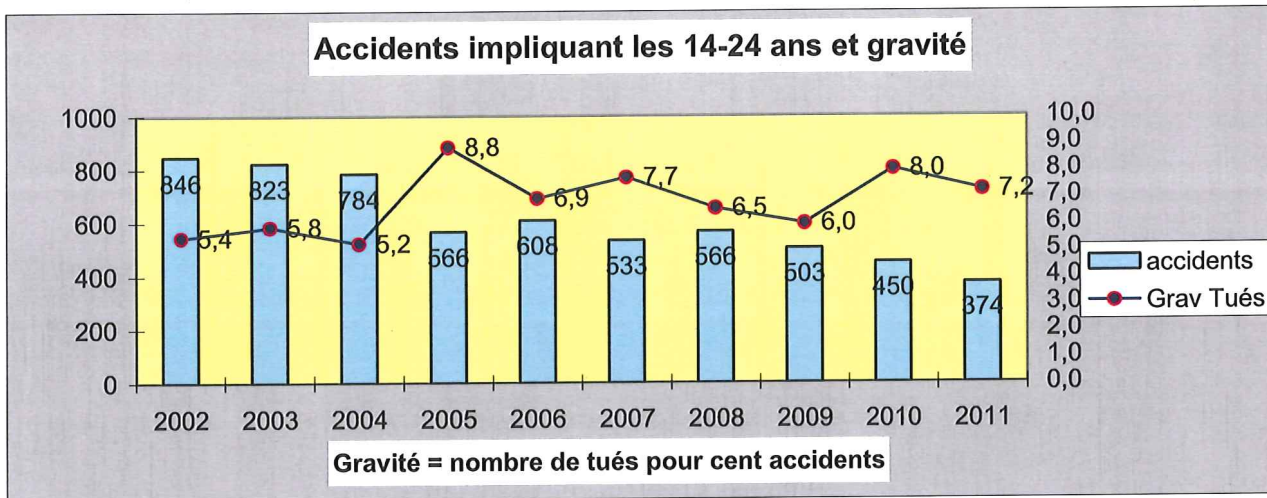
Dans la catégorie des plus de 125 cm³, les usagers de motos entre 25 et 44ans représentent la part la plus importante de la mortalité avec les « 45-64 ans » et les « 18-24 ans ».

Il est intéressant de remarquer, pour les tués, que les « jeunes » ne sont pas les plus impliqués chez les deux-roues motorisés.

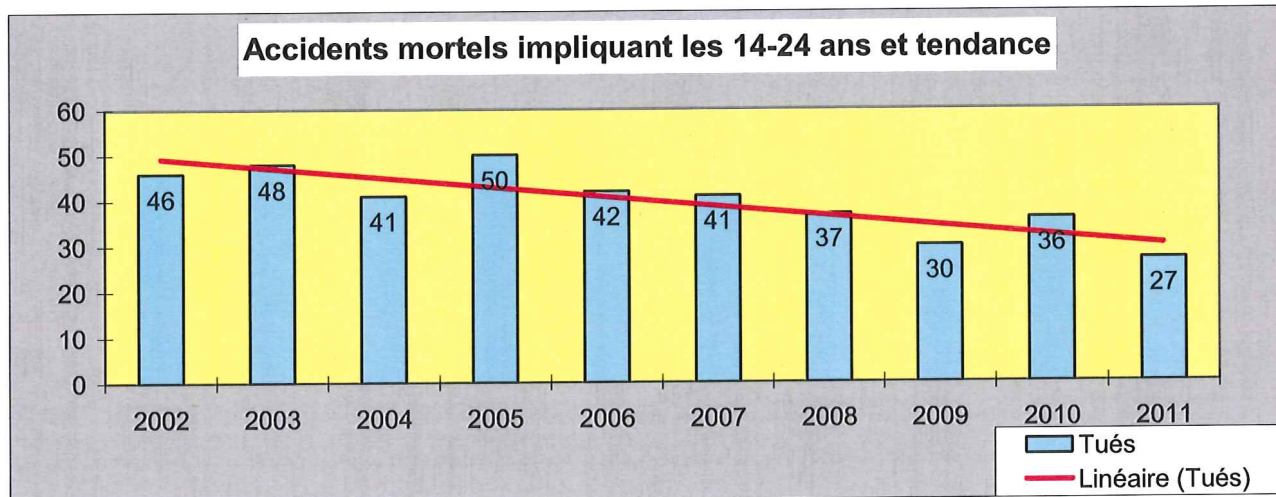


L'enjeu « jeunes »

Quelle est l'évolution de l'accidentalité des jeunes depuis 2002 ?

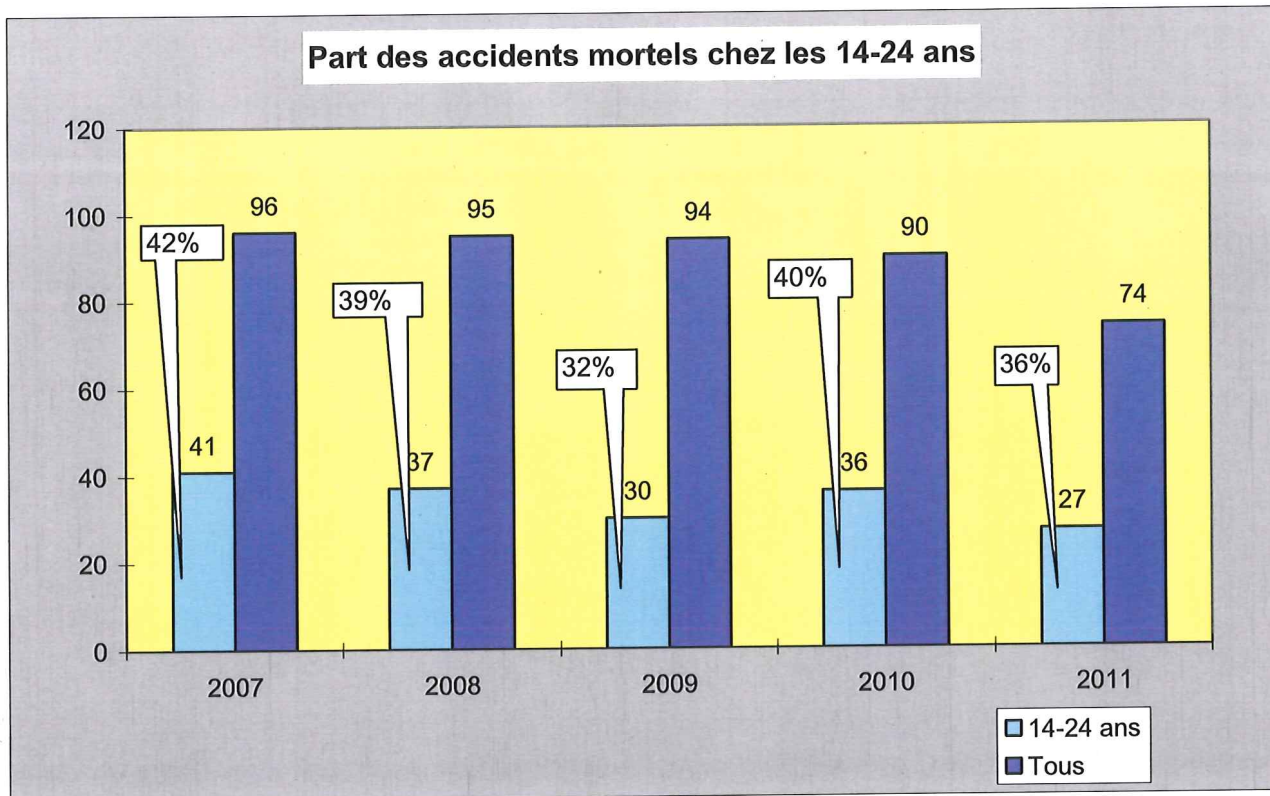


L'implication des jeunes dans les accidents **corporels** de la circulation, enregistre une baisse significative depuis 2002 passant de 846 à 374 en 2011. On enregistre ainsi une croissance moyenne annuelle de **-8.5 %**. En revanche, la gravité reste particulièrement significative.



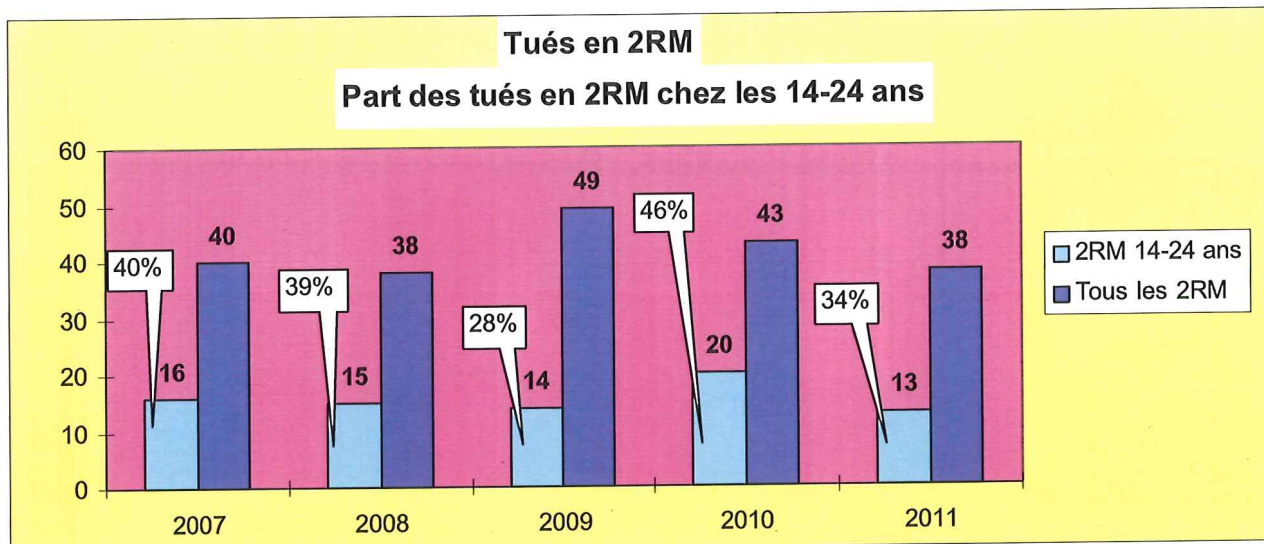
L'implication des jeunes dans les accidents **mortels** de la circulation, enregistre une baisse significative depuis 2002 passant de 46 à 27 en 2011. On enregistre ainsi une croissance moyenne annuelle de **-5.4 %**.

Quelle est la proportion de la mortalité routière chez les jeunes ?
(toutes catégories confondues)

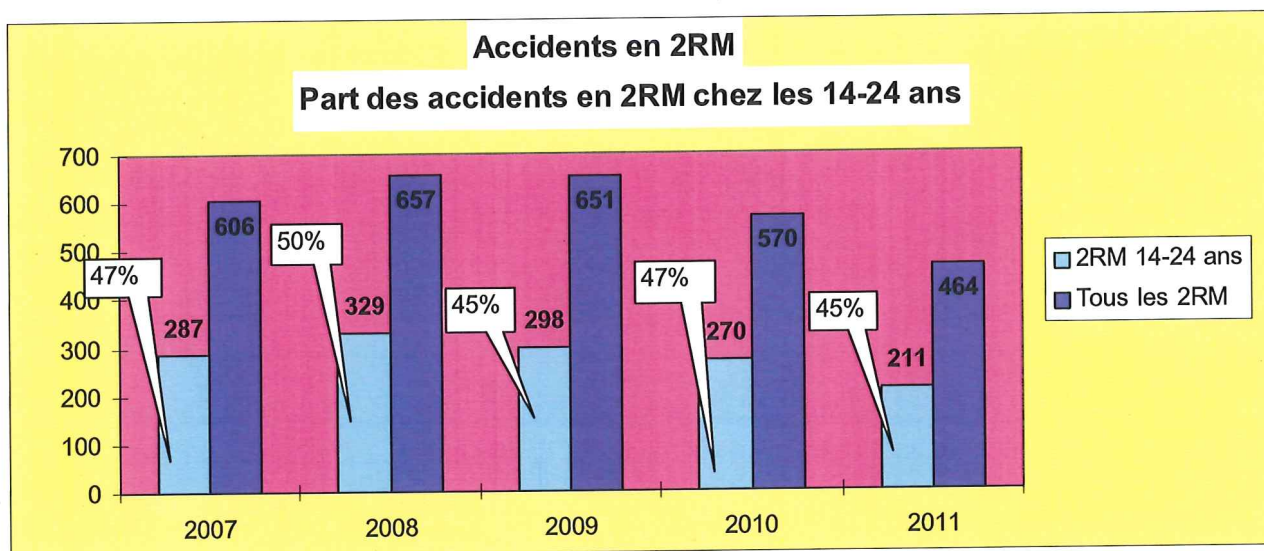


La mortalité routière chez les jeunes diminue sensiblement depuis 2007, la proportion des tués enregistre également une baisse malgré une résurgence observée en 2010.

Quelle est la proportion de la mortalité routière chez les jeunes ?
(en deux-roues motorisé)

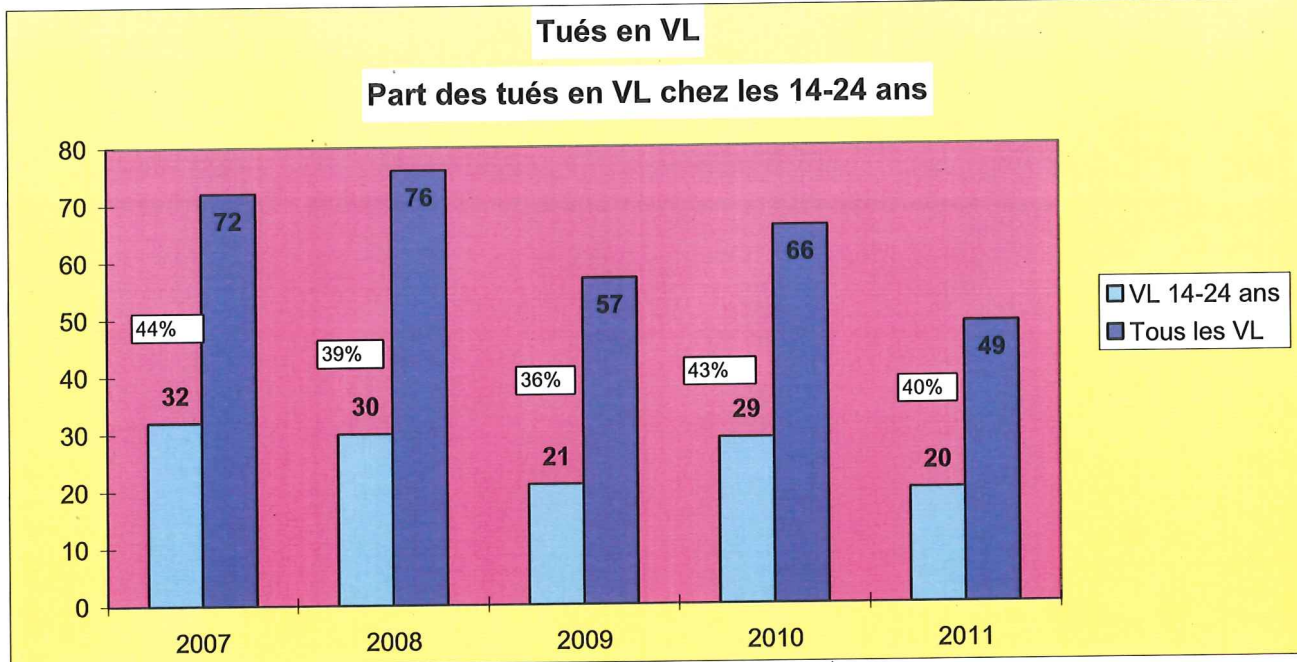


Malgré un sursaut de la mortalité constaté en 2010, la part de la mortalité en deux-roues motorisés, chez les jeunes, reste globalement stable.

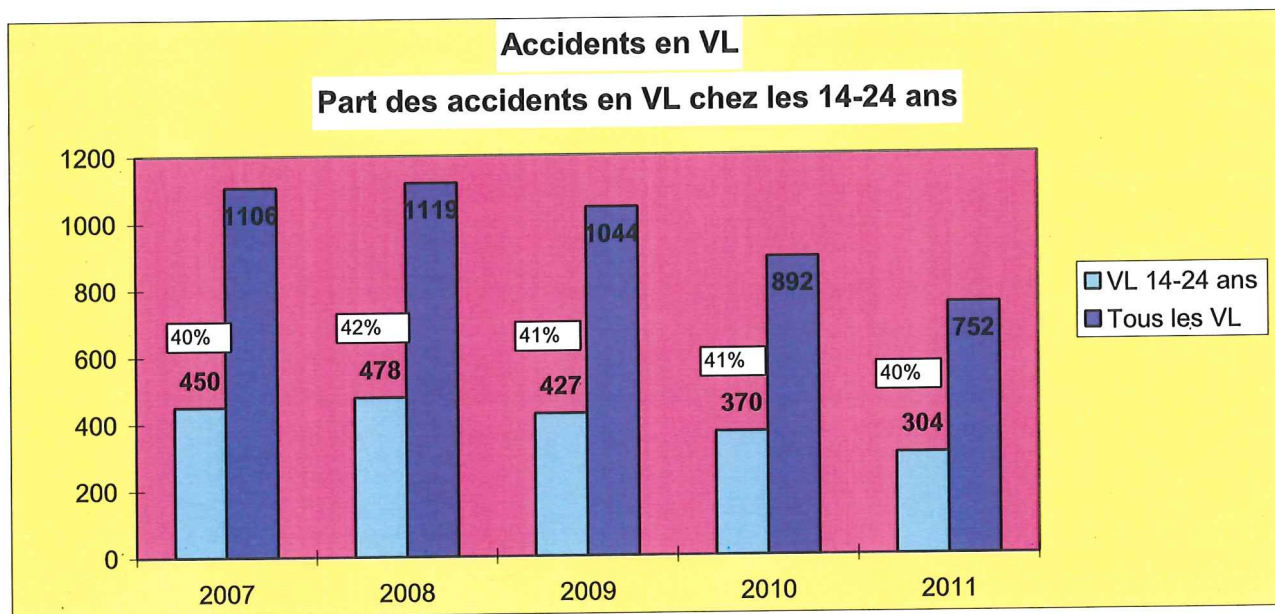


Bien que les accidents en deux-roues motorisés enregistrent une baisse perceptible passant de 606 accidents en 2007 à 464 en 2011, soit une croissance moyenne annuelle **de - 5.4 %**, la proportion des jeunes impliqués dans ces accidents demeure quasiment invariable par rapport à la mortalité générale en deux-roues motorisés.

Quelle est la proportion de la mortalité routière chez les jeunes ?
(en véhicules légers)

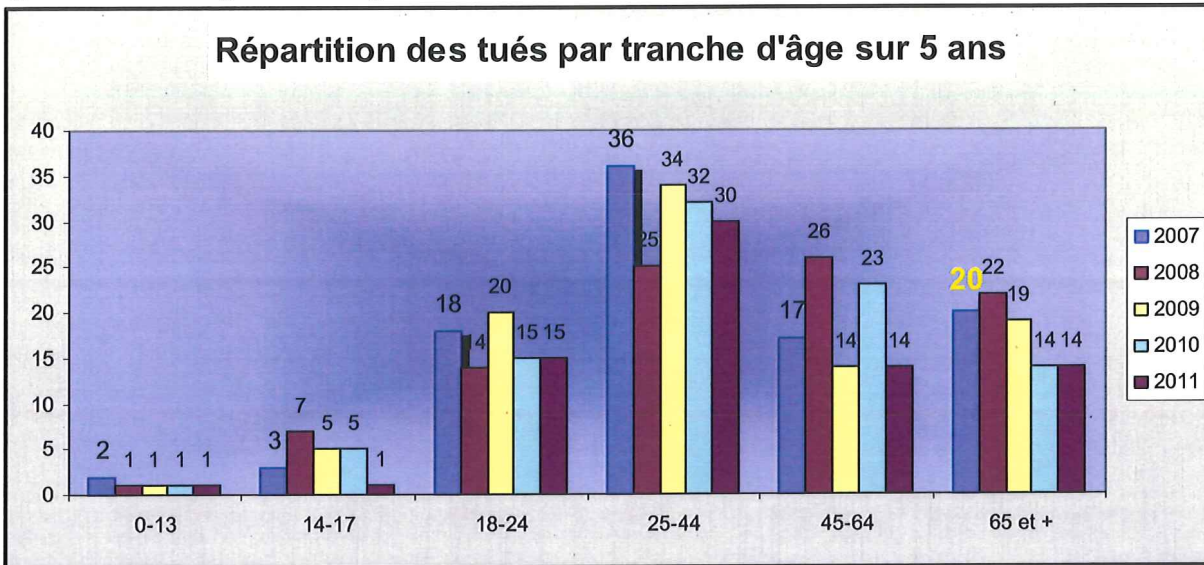


La mortalité routière chez les jeunes en VL diminue depuis 2007, passant de 32 à 20 en 2011, soit une croissance moyenne annuelle **de - 9.8 %**, cependant la part des tués reste stable par rapport à la mortalité générale en VL.

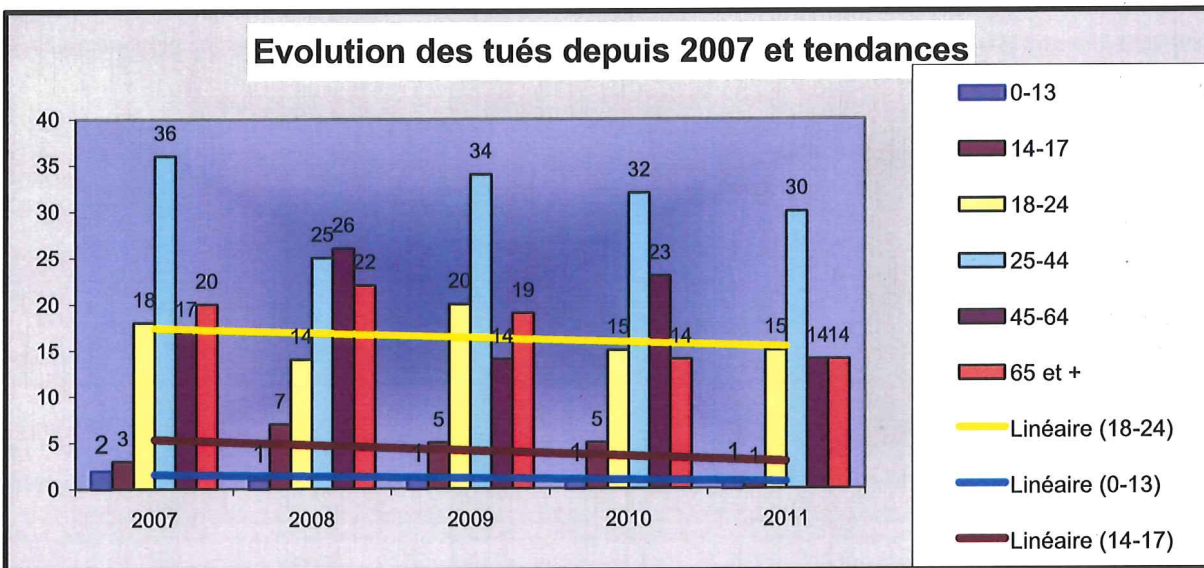


Bien que les accidents en deux-roues motorisés enregistrent une baisse palpable passant de 450 accidents en 2007 à 304 en 2011, soit une croissance moyenne annuelle **de - 8.1 %**, la proportion des jeunes impliqués dans ces accidents demeure quasiment invariable par rapport à la mortalité générale en VL.

Quelle est la part des jeunes dans la mortalité et ses évolutions ?



Sur la période 2007-2011, la tranche d'âge « 25-44 ans » est la plus représentée. Les jeunes de « 14-17 ans » constitue une part minimale de la mortalité dans le Var. Cependant en y associant la tranche des « 18-24 ans » les jeunes décrivent un volume de tués important.

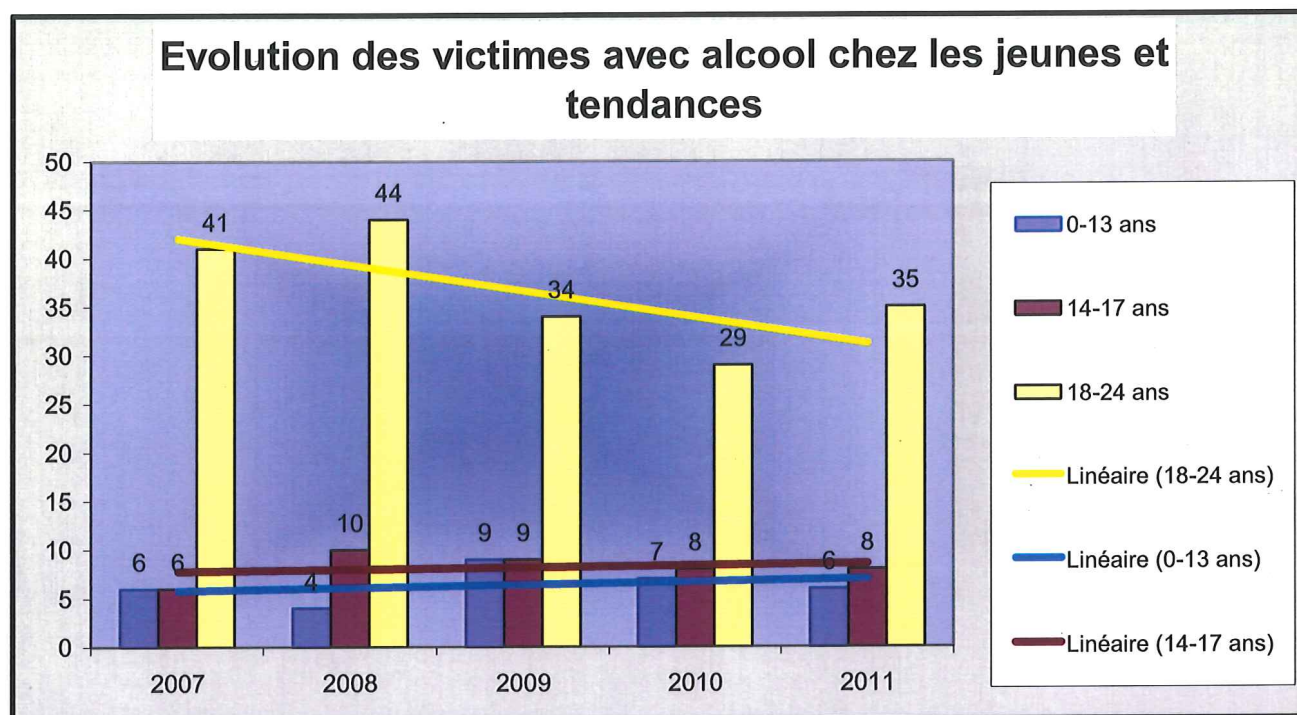


Dans le graphique ci-dessus sont identifiées les tendances des 3 tranches d'âges relatives aux plus jeunes.

On observe que les taux de croissance annuels moyens sont respectivement :

- pour les « 0-13ans » **-14.8%**
- pour les « 14-17 ans » **-24.5%**
- pour les « 18-24 ans » **-3.7%**

Les jeunes et l'alcool :



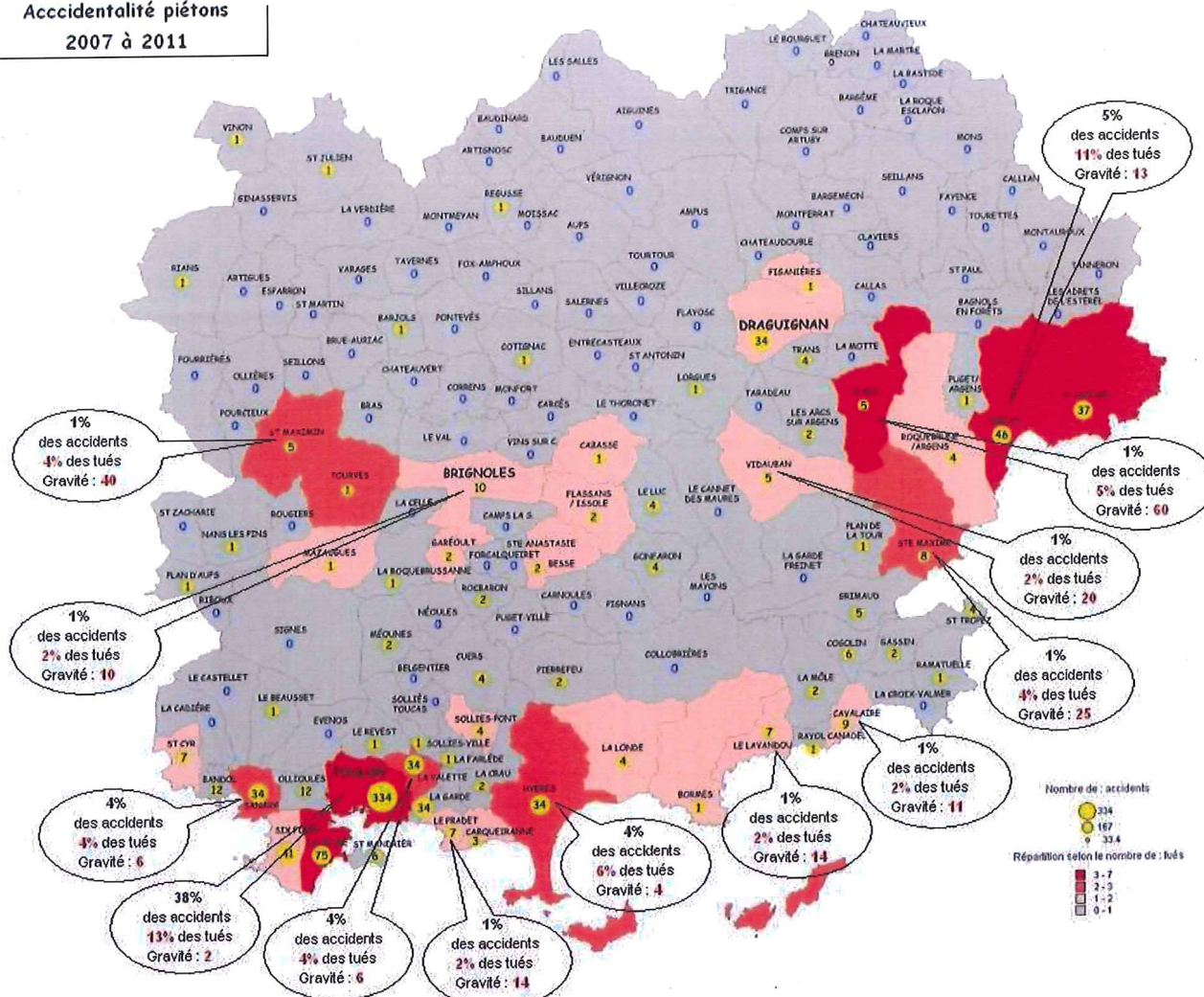
Les victimes d'accidents, avec présence d'alcool, chez les jeunes sont en diminution dans le Var passant de 53 accidents en 2007 à 49 en 2011.

L'étude des tendances par tranche d'âge permet de remarquer :
 Une relative stabilité du nombre des victimes âgées de 0 à 17 ans,
 Une baisse plus significative chez les « 18-24 ans » avec une croissance moyenne annuelle **de - 3.2%**.

L'enjeu « piétons »

DGO 2013-2017

Accidentalité piétons
2007 à 2011



La cartographie ci-dessus représente l'accidentalité des piétons de 2007 à 2011. La grande majorité des tués a lieu dans les grandes agglomérations varoises : Toulon 13%, La Seyne, Fréjus, Saint Raphaël, Le Muy, Hyères, Sainte Maxime, Saint Maximin et Tourves.

Les théâtres d'accidents corporels sont identifiés sur les mêmes secteurs, Draguignan et Brignoles enregistrent cependant une forte accidentalité.

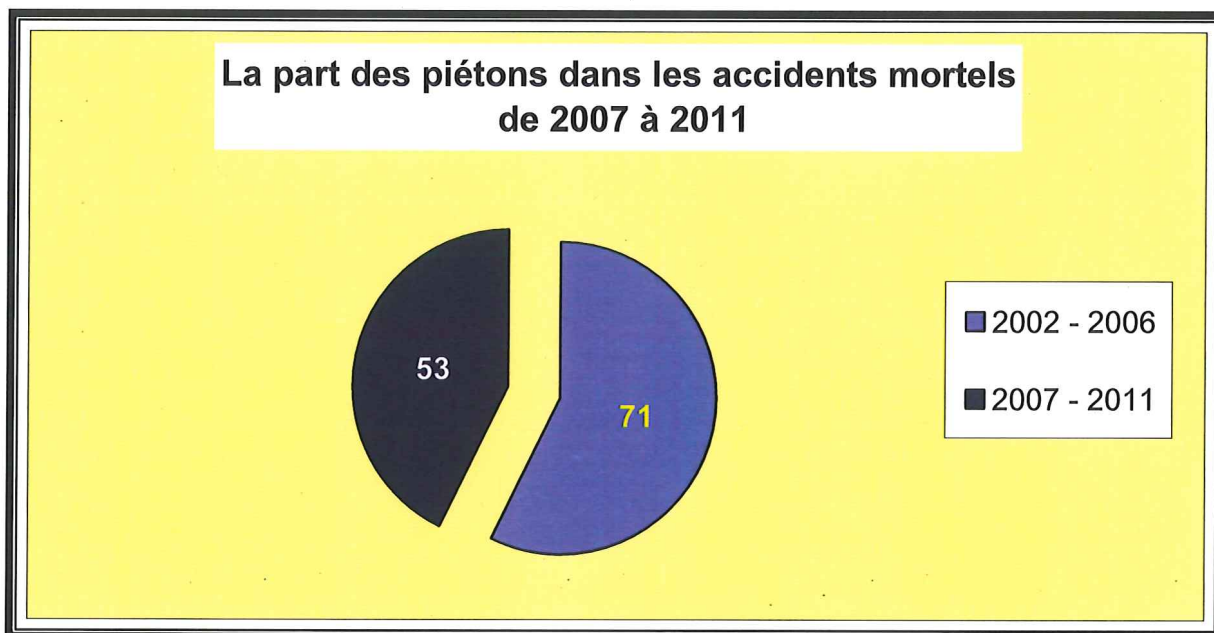
Enfin les taux de gravité* relevés sont les plus élevés sur les communes du Muy, Saint Maximin, Sainte Maxime, Vidauban, Le Lavandou, Le Pradet et Brignoles.

*(nombre de tués/pour cent accidents corporels)

Quelle est l'évolution de l'accidentalité sur les périodes relatives aux deux derniers DGO ?



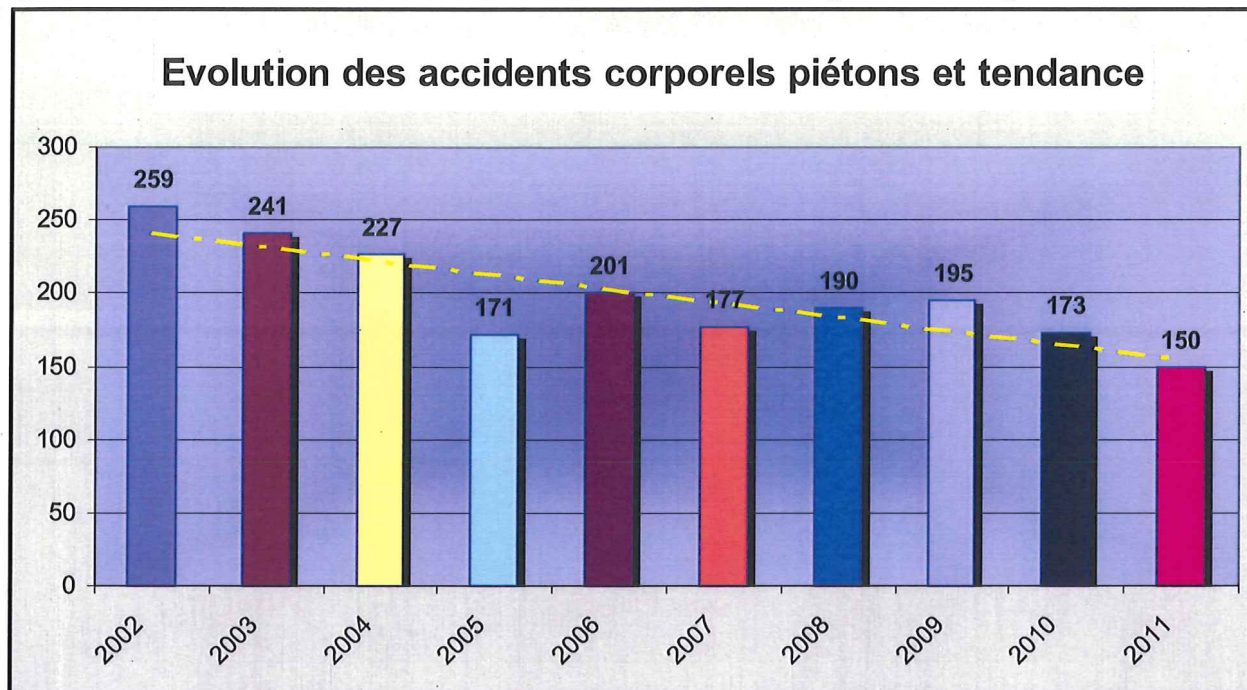
Sur la période 2007 à 2011 on constate, chez les piétons, une diminution de **19%** des accidents corporels par rapport à la période précédente.



Sur les périodes considérées, la part de la mortalité chez les piétons a significativement évolué à la baisse passant de 71 à 53 soit **-25%**.

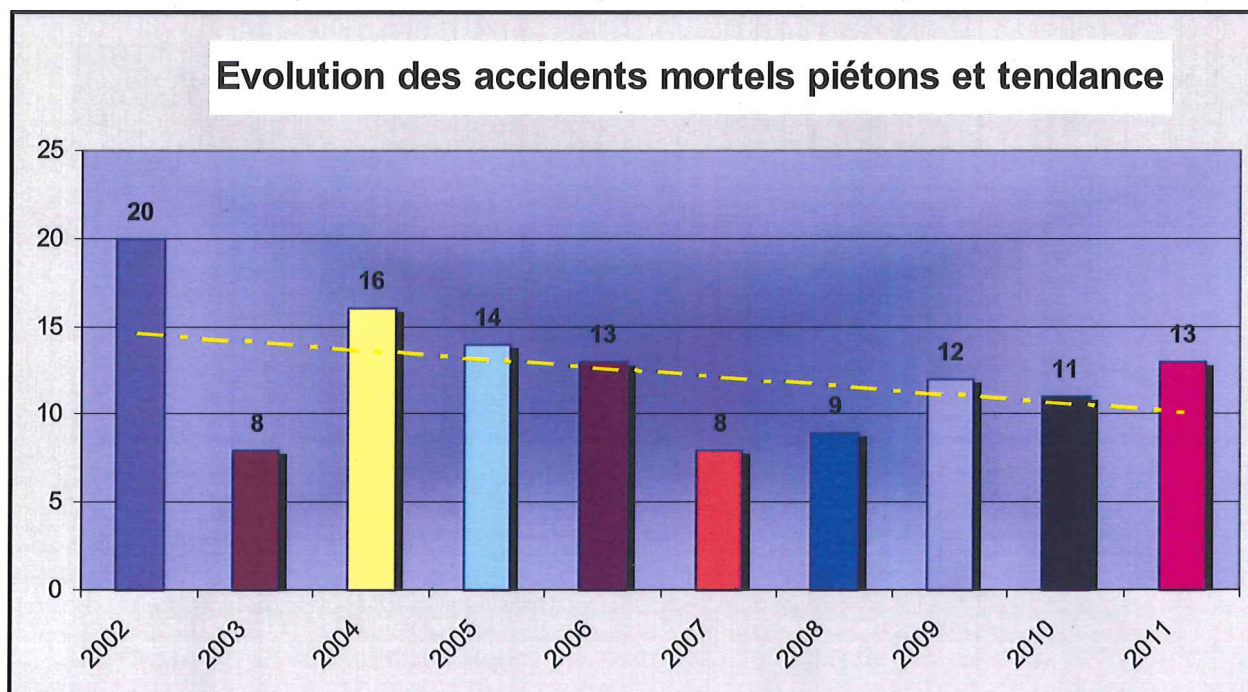
DGO 2013-2017

Quelle est l'évolution de l'accidentalité chez les piétons depuis 2002 ?



Les accidents **corporels** chez les piétons ont enregistré, sur les périodes des deux derniers DGO, une tendance significativement marquée à la baisse passant de 260 accidents en 2002 à 150 accidents en 2011.

On enregistre ainsi une diminution moyenne annuelle **de 5.6 %**



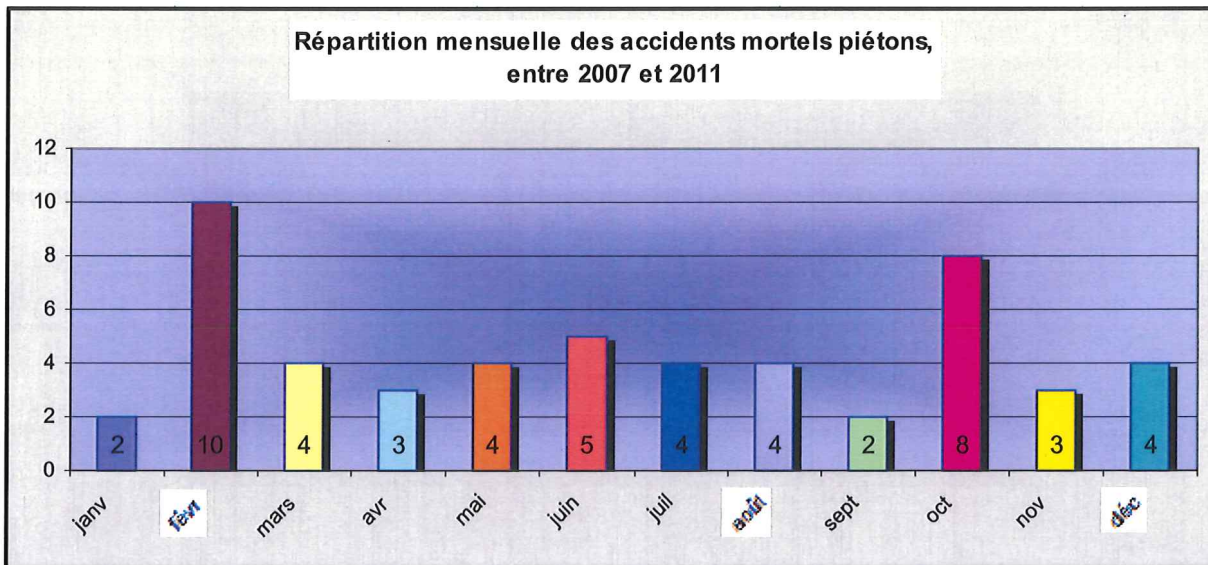
Les accidents **mortels** chez les piétons ont enregistré, sur les périodes des deux derniers DGO, une tendance significativement marquée à la baisse passant de 20 accidents en 2002 à 13 accidents en 2011.

On enregistre ainsi une croissance moyenne annuelle **de - 4.4 %**

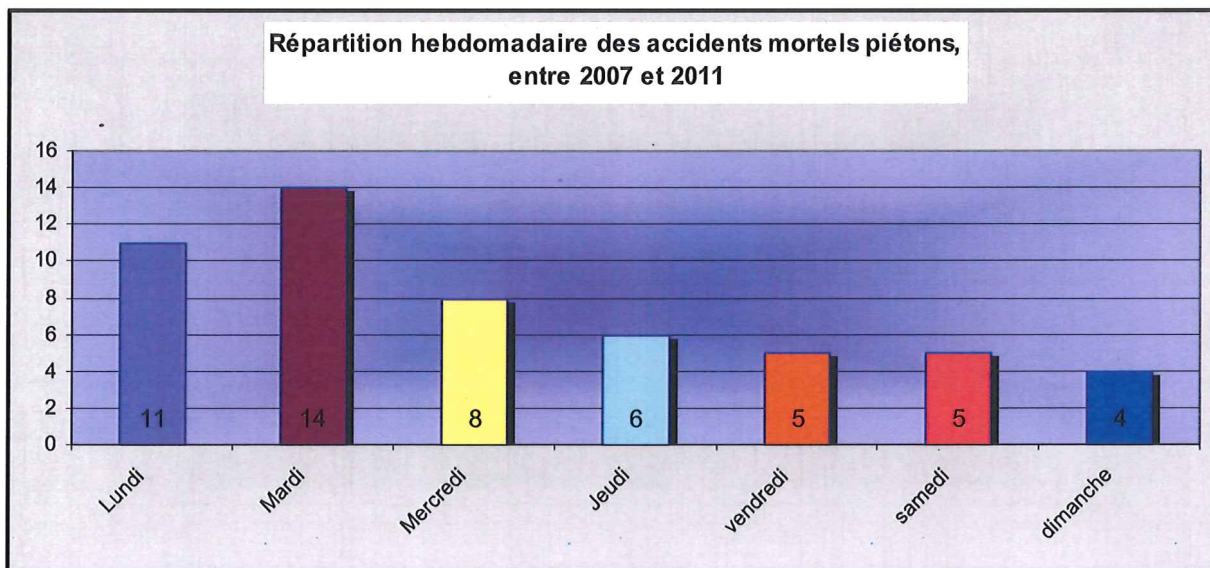
L'enjeu « piétons »

DGO 2013-2017

Quelle est la répartition temporelle des accidents impliquant un piéton ?

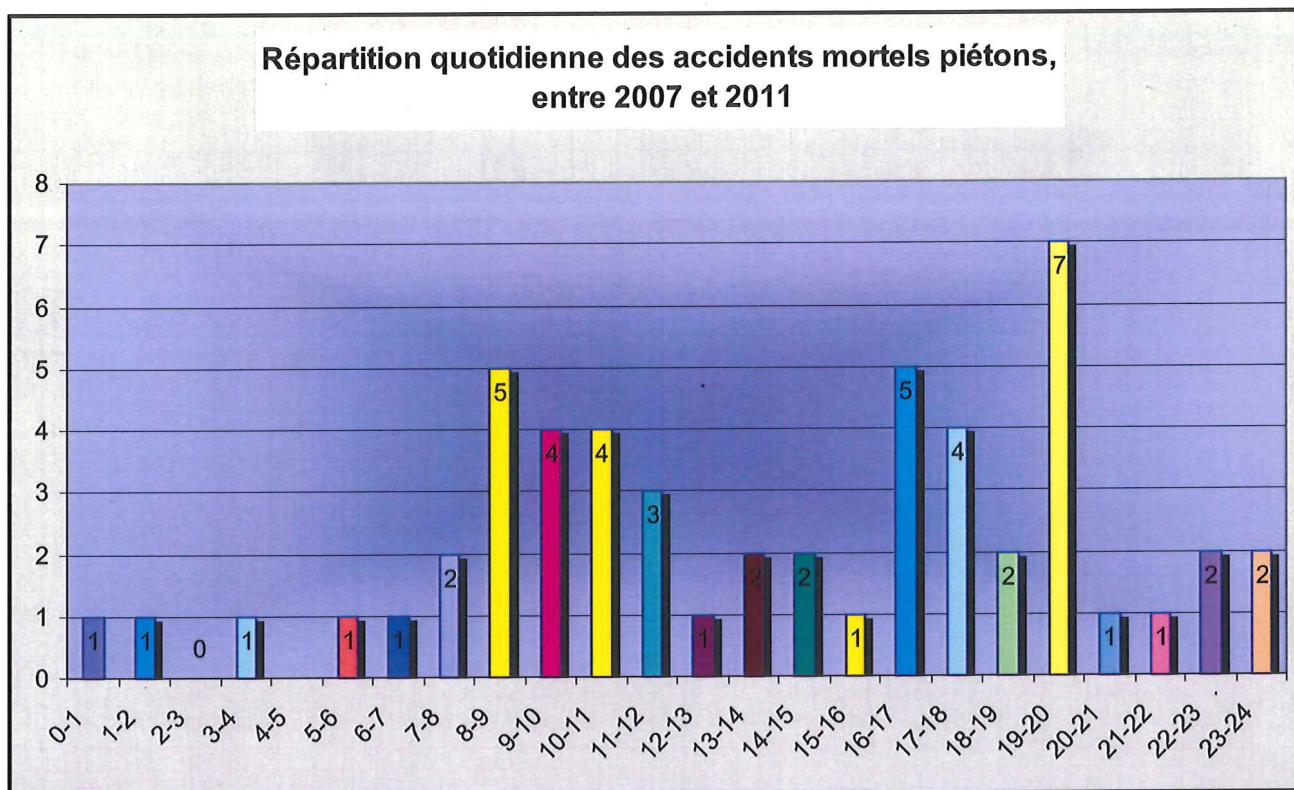


La répartition mensuelle des accidents chez les piétons est globalement stable avec toutefois un pic marqué en février et octobre.



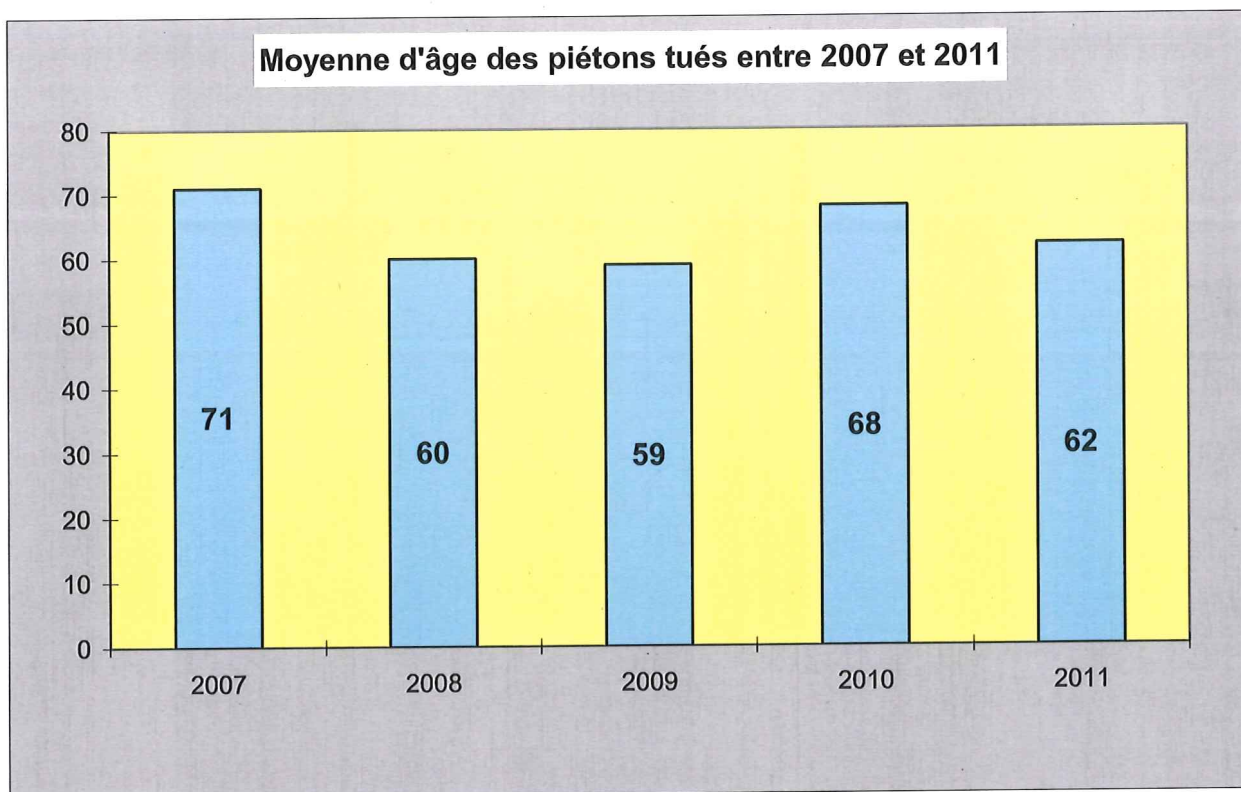
La répartition hebdomadaire des accidents chez les piétons est relativement marquée dès le début de semaine puis s'infléchit régulièrement jusqu'au congé de fin de semaine.

A quelles heures ont lieu les accidents ?



La mortalité chez les piétons, sur 24 heures, est manifeste dès le début de la matinée et jusqu'à la pause méridienne. Elle reste marquée à nouveau à partir de 17h pour atteindre un pic à 21h.

Quelle est la moyenne d'âge des piétons tués ?



Depuis 2007, la moyenne d'âge des piétons décédés est durablement associée aux seniors.

Chapitre V

Les orientations d'actions

Une orientation d'actions doit permettre aux acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? ».

Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent. Les orientations d'actions définies dans le DGO constituent donc la fondation des projets d'actions qui seront élaborés au titre des PDASR.

Enjeu piétons :

2012 a enregistré une hausse particulièrement significative de la mortalité des piétons et notamment des seniors. Ils ont représenté 28% des tués en 2012 soit 21 personnes.

Dans le cadre de la définition des orientations d'actions, le groupe de travail « enjeu piéton » s'est réuni le 28 novembre 2012 à la préfecture du Var.

Il intégrait la DDTM, les forces de l'ordre, le milieu associatif, les représentants des communes (CCAS, polices municipales, Directions vie sociale et solidarité...), la Maison de la Sécurité Routière..

Les échanges nombreux, ont permis de dégager les pistes d'actions suivantes :

- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires,
- Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risques,
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite,
- Sensibiliser les piétons seniors aux risques encourus en milieu urbain,
- Développer et promouvoir des actions de sensibilisation au profit des scolaires,
- Développer des actions spécifiques de contrôle,
- Multiplier les opérations de communication en direction des piétons seniors.

Enjeu deux-roues motorisés :

En 2012, les deux-roues motorisés ont enregistré une baisse de 8 % des tués (-3) mais représentent toujours, la part la plus importante de la mortalité sur les routes du Var avec 33 tués contre 36 en 2011.

Le groupe de travail « enjeu deux-roues motorisés » s'est réuni le 30 novembre 2012 à la préfecture du Var.

Il rassemblait la DDTM, les forces de l'ordre, Monsieur « moto Var », la fédération française de motocyclisme (FFM), la fédération française des motards en colère (FFMC), un représentant du Dark Dog Moto Tour, un représentant de la commune de Toulon, la Maison de la Sécurité Routière.

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Développer des actions de formation, pour les motards, sur circuit,
- Développer les actions de sensibilisation au profit des scolaires (collèges, lycées, CFA ...),
- Multiplier les actions en milieu professionnel (entreprise, armées, communes...),
- Multiplier les actions de communication sur les grands événements,
- Elargir la communication avec le soutien des fédérations de motards,
- Elargir le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle.

Enjeu alcool :

Le groupe de travail « enjeu alcool » s'est réuni le 5 décembre 2012 à la préfecture du Var. Il associait la DDTM (ODSR), les forces de l'ordre, des représentants du milieu associatif, la Maison de la Sécurité Routière.

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Informer, sensibiliser, mobiliser, les débiteurs d'alcool
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs.

Enjeu jeunes :

Le groupe de travail « enjeu jeunes » s'est réuni le 7 décembre 2012 à la préfecture du Var. Il comprenait un représentant de la DDTM (ODSR), les forces de l'ordre, la Brigade de Prévention de la Délinquance Juvénile (BPDJ), le directeur de la Protection Judiciaire de la Jeunesse (PJJ), un IDSR chargé de prévention pour la commune de La Seyne, la Maison de la Sécurité Routière.

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route,
- Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif,
- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs,

- Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risques,
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA, GRETA),
- Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes,
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite,
- Développer l'implication des parents par des actions ciblées auprès des jeunes,
- Développer des axes de travail afin de toucher les jeunes déscolarisés.

Nouvelles stratégies de communication : en lien permanent avec le Service Communication Interministériel En Département (SCIED), de nouvelles stratégies de communication seront développées. Elles permettront d'atteindre des publics de plus en plus spécifiques et rationnels :

- Campagnes de communication en direction des deux-roues motorisés et des piétons seniors,
- Distribution de flyers de la main à la main,
- Campagne d'affichage en partenariat avec les clubs sportifs locaux,

Ces opérations de communication viseront à marquer les esprits et susciter une identification forte vers les usagers ciblés.

- **Chapitre VI**
Suivi et évaluation du DGO

L'élaboration du DGO et la définition des orientations d'actions qui en découlent permet de décliner les orientations d'actions en actions concrètes visant à répondre efficacement aux problématiques locales. Ces actions seront déclinées chaque année jusqu'en 2017 au travers des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière PDSAR.

Dans ce contexte,

Le chef de projet sécurité routière, directeur de cabinet de monsieur le préfet du Var, est garante de cette logique. Elle préside le comité de pilotage du PDSAR et le valide.

Le coordinateur de sécurité routière, propose le PDASR, et constitue les équipes projet. Il suit, évalue et propose une réactualisation éventuelle des enjeux et/ou des orientations d'actions.

Il s'assure de la cohérence permanente avec le DGO.

Les animateurs de la maison de la sécurité routière (MSR), pilotent le déploiement de l'ensemble des actions inscrites au PDASR. Ils coordonnent et s'assurent du bon emploi des ressources humaines et matériel.