

**DOCUMENT GENERAL
D'ORIENTATIONS**

SECURITE ROUTIERE

**DU DEPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHONE**

2013-2017

LE CONTEXTE

Le Président de la République a réaffirmé en décembre 2011 sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3000 morts d'ici à fin 2012 et qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars
- lutte contre les comportements irresponsables liés à la vitesse
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant

La LOPPSI 2, désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Rappelons enfin que la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Le Conseil National de Sécurité Routière,-instance consultative en sommeil depuis 2008- a été réinstallé le 27 novembre 2012. Son rôle est de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il est notamment chargé d'adresser au Gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière et de réaliser des contrôles afin d'évaluer des actions mises en place chaque année. Ses axes de travail, fixés par le Ministre de l'Intérieur doivent porter sur :

- les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse
- les personnes les plus exposées - jeunes, usagers des deux roues motorisés.

Chaque département définit, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO), les orientations d'actions à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le document général d'orientations permet à l'Etat, au conseil général, aux principales communes et groupements de communes, aux assureurs du risque professionnel dans le cadre d'une démarche partenariale de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle au cours de la période de couverture du DGO, pour faire reculer l'insécurité routière.

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

Ils sont 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 DGO constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation départementale de lutte contre l'insécurité routière.

PRESENTATION DE LA DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO 2013-2017 DES BOUCHES-DU-RHONE

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Pour élaborer le DGO 2013-2017, le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière par délégation du préfet du département des Bouches-du-Rhône a mis en place un comité de pilotage. Ce comité, constitué des services de l'Etat (préfecture, Parquet, forces de l'ordre, DDTM et DDPP), des services de secours (bataillon des marins pompiers et sapeurs pompiers), de la CARSAT sud est, du conseil général, de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, des 10 plus grandes communes parmi les 119 communes du département des Bouches-du-Rhône et les communautés de communes ou d'agglomérations.

Des réunions techniques, organisées en préfecture ont permis l'élaboration du travail préparatoire d'identification des enjeux. Il a été réalisé à partir des études statistiques réalisées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière portant sur les directives précédentes et des bilans dressés par les pilotes de groupe des enjeux identifiées dans le DGO 2009-2012.

Ces deux groupes de techniciens se sont réunis à deux reprises chacun pour étudier, échanger, débattre et enrichir si besoin les données d'accidentologie recueillies par la DDPP sur la période d'étude 2002-2006 et 2007-2011

En fonction des nouveaux indicateurs locaux de sécurité routière, le département des Bouches-du-Rhône présente des caractéristiques comparables à celles attribuées aux grandes agglomérations et villes universitaires

Le travail préliminaire a permis de mettre en évidence la nécessité de pérenniser certains enjeux, d'en abonner d'autres et d'en identifier de nouveaux. Ainsi les enjeux suivants sont reconduits :

- les "jeunes" (0 à 24 ans)
- les "deux roues motorisés"
- les "conduites addictives" (alcool et produits stupéfiants, médicaments et autres addictions)

Les enjeux "piétons" et "vitesse" sont supprimés. Ils sont en effet traités transversalement aux travers des autres enjeux.

L'enjeu "séniors" est créé.

Le mode d'action milieu professionnel est conservé.

Les propositions d'enjeux formulées par les groupes techniques ont été présentées et validées lors du comité de pilotage qui s'est tenu le 12 octobre 2012 en préfecture.

Pour poursuivre la démarche partenariale engagée avec les acteurs locaux et dans l'objectif de définir des orientations d'actions (infrastructure, formation, éducation, contrôles et sanctions) ciblées sur ces enjeux, il a été décidé de reconduire les groupes de travail existants en les adaptant au besoin. Ces groupes de travail conserveront leur mission d'amélioration de la connaissance et de compréhension des enjeux et proposeront un programme d'actions annuel qui constituera le plan départemental d'actions de sécurité routière.

PLACE DU DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE EN PACA ET EN FRANCE

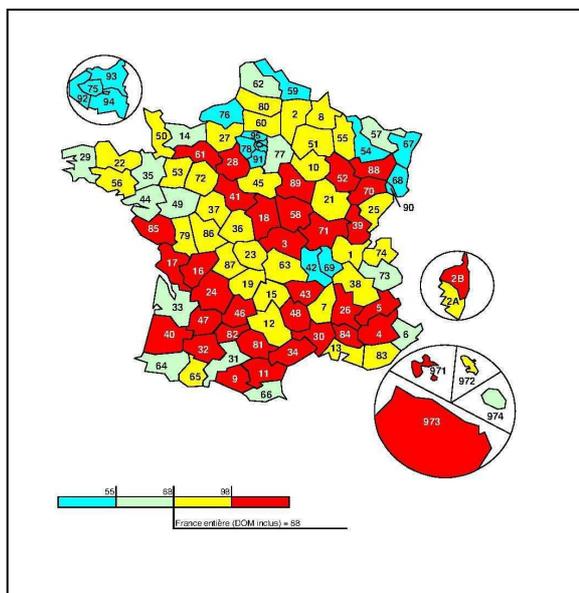
Pour l'année 2011, la répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

- Départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 24
- Départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 48
- Départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 17
- Départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 6
- Départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées =
- **Département ayant plus de 125 personnes tuées = 1**

Ce dernier point concerne les Bouches-du-Rhône (137 tués) alors que la moyenne de personnes tuées par an dans un département est de 41. Il convient cependant de relativiser par rapport à l'indice de circulation qui est très variable d'un département à l'autre.

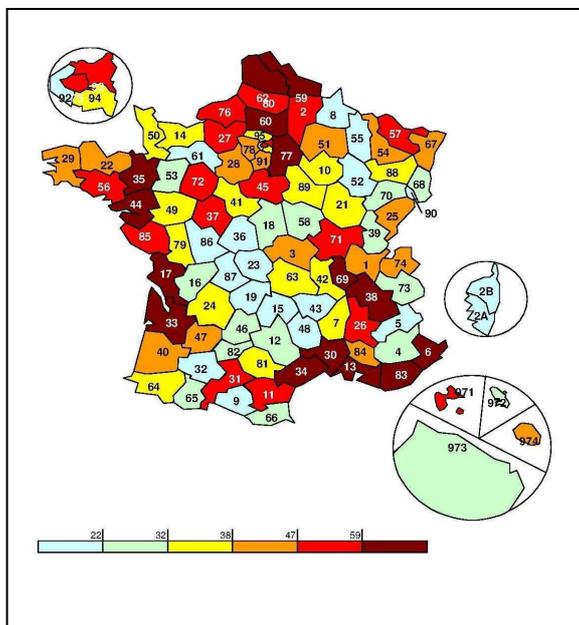
Place des Bouches-du-Rhône en France :

ANNEE 2007 A 2011 - TUES PAR MILLIONS D'HABITANTS PAR DEPARTEMENT



Pour 2011, le taux de tués ramené au million d'habitants situe le département en dessous du taux régional 69 pour 74.

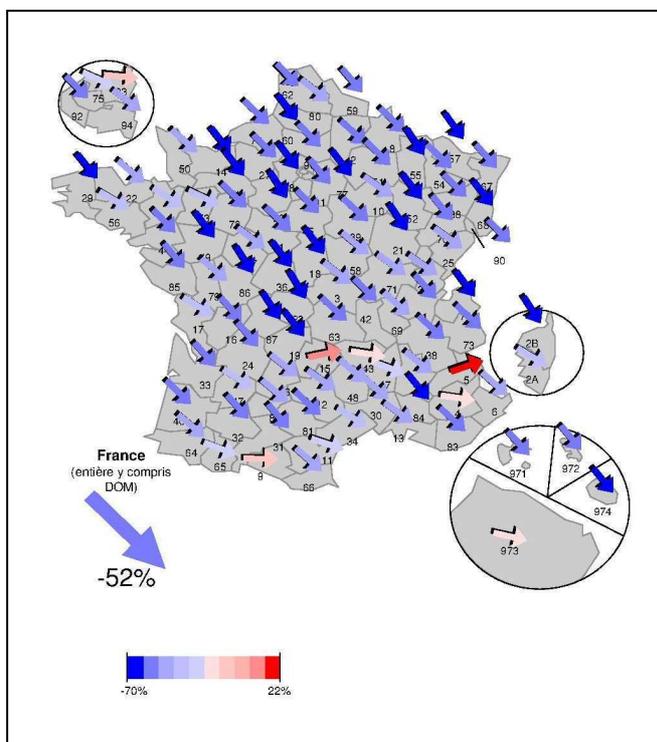
Mortalité routière 2011 par département



Pour 2011, les chiffres des Bouches du-Rhône par rapport à la région représentent :

- 53 % des accidents corporels
- 48 % des accidents de deux roues
- 36 % des tués deux roues motorisés
- 38 % des tués parmi les jeunes (0 24 ans)
- 25 % des tués seniors (+ 65 ans)
- 33 % des accidents mortels dans lequel le facteur alcool est relevé.

EVOLUTION DE LA MORTALITE ROUTIERE ENTRE 2000 et 2011 PAR DEPARTEMENT



RETOUR SUR LE BILAN DU DGO 2009-2012

➤ Bilan de l'activité des groupes de travail mis en place sur les enjeux

Dans la démarche de suivi du DGO 2009-2012, des groupes de travail avaient été mis en place sur les principaux enjeux retenus. Chacun d'eux, piloté par des spécialistes de l'enjeu avait reçu pour mission d'approfondir la connaissance de l'enjeu et de proposer des orientations d'actions déclinées au PDASR.

Rappel des enjeux :

- Les jeunes
 - l'alcool et les produits stupéfiants
 - les deux roues motorisés
 - la vitesse
- ainsi qu'un enjeu spécifique au département
- les piétons

et un axe de travail

- le milieu professionnel.

L'enjeu « vitesse » est très vite apparu comme un enjeu transversal aux autres enjeux et a été pris en charge par les groupes de travail précités. De nombreuses actions de sensibilisation ont été menées en direction des différentes catégories d'usagers avec notamment un discours sur : le temps de réaction, les distances de freinage, les distances d'arrêt, les distance de sécurité, le rétrécissement du champ de vision,...

Comme pour les autres thématiques ces enjeux ont été intégrés au plan départemental de contrôles routiers.

Notamment pour la « vitesse », le développement du programme d'installation des radars automatiques fixes (27 appareils au 1 janvier 2013) et la multiplication des radars automatiques embarqués a permis de redéployer les effectifs de contrôles sur d'autres types d'infractions. Les contrôles radars avec interception ont été conservés néanmoins pour lutter contre les grands excès de vitesse qui débouchent sur la rétention immédiate du permis de conduire.

L'enjeu jeunes

Cette thématique des jeunes a été traitée au travers de l'enjeu jeunes et celui des conduites addictives.

Ainsi la mobilisation débutée lors du précédent D.G.O dans le champs du continuum éducatif à la sécurité routière a permis la mise en place d'actions menées directement en milieu scolaire par le biais d'interventions réalisées par des associations et partenaires identifiés dans le cadre des P.D.A.S.R successifs au bénéfice des écoles collèges et lycées .

Par ailleurs et en étroite partenariat avec l'éducation nationale, les formations de référents « sécurité routière » dans les établissements du second degré se sont poursuivies

Une charte sécurité routière a été formalisée entre l'Etat et l'académie qui, elle-même l'a transposée dans ses établissements scolaires du second degré.

Des actions plus ponctuelles ont été menées dans des universités ou de grandes écoles sur cette problématique et des projets « label vie » ont été réalisés.

L'enjeu l'alcool et les produits stupéfiants

Cet enjeu a été renommé conduites addictives afin de tenir compte des évolutions sociétales.

En vertu de la charte associant la fédération de l'industrie hôtelière, l'union des maires et la préfecture des Bouches-du-Rhône les actions de terrain initiées lors du précédent DGO ont été poursuivies et développées. Ces actions ont été ciblées principalement sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et de la drogue et sur le concept du conducteur désigné « SAM » avec la mise en place de plusieurs types d'actions départementales : nuit 0 accident. En outre les ateliers SAM ont été multipliés lors d'actions de sensibilisation notamment en milieu universitaire et professionnel, et lors des événements festifs spécifiques du département tels que férias...

Ces dispositifs ont été assorti d'un volet particulièrement conséquent du plan départemental de contrôles routiers qui ciblent les fins de semaine et les horaires propices à la survenance d'accidents impliquant ces jeunes.

L'enjeu deux roues motorisés

Durant le DGO 2009/2012, une quinzaine de réunions ont été menées en Préfecture tant sur l'évolution de l'enjeu que sur la mise en place d'opérations spécifiques menée sur cette thématique. De nombreuses démarches ont été faites en vue de fédérer de nombreux partenaires et/ou I.D.S.R afin de démultiplier les actions de sensibilisation.

- Actions de sensibilisation du grand public sur la problématique "deux-roues" à l'occasion des foires, salons et caravanes sécurité routière
- Actions d'information sur l'accidentologie des deux-roues auprès des

candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER)

- Conférences / débats en milieu scolaire, professionnel...
- Modules "Cyclo plus" et "Partage ta route", financés par le CG 13 à destination des collégiens du département
- Mise en place d'alternatives à la sanction au bénéfice des usagers 2 RM sur le TGI de Marseille
- Réalisation d'action forte type "Rando-moto-découverte" visant à faire découvrir aux non initiés les contraintes liées à l'utilisation d'un 2 roues motorisés.

Il est rappelé en outre que des opérations spécifiques sont menées en direction des deux-roues par les représentants des forces de l'ordre. conformément au plan départemental de contrôles routiers élaboré chaque année en collaboration avec les services de l'Etat et le Parquet, qui prend en considération les caractéristiques des accidents impliquant un deux-roues (localisation, facteurs...).

Dans le plan départemental de contrôles, les forces de l'ordre ont orienté leur action sur certaines infractions : port du casque correctement attaché, respect des vitesses maximales autorisées, plaques d'immatriculation conformes... s'agissant des automobilistes une action complémentaire ciblant l'usage du téléphone portable tenu en main, les changements de direction sans clignotant...a été privilégiée.

Grace aux études pilotée notamment par le Département , l'IFFSTAR et aux éléments extraits des fichiers BAAC, la connaissance des scenarii d'accidents s'est affinée .

Pour autant, le groupe de travail a souhaité poursuivre dans le cadre du continuum éducatif à la sécurité routière mis en place dans les établissements scolaires, la sensibilisation des jeunes collégiens à la dangerosité de la conduite du deux roues en faisant évoluer les modules de sensibilisation.

L'enjeu piétons

La thématique des piétons était un enjeu nouveau du DGO 2009-2012.

Les jeunes de 0 à 13 ans et les seniors de plus de 60 ans étaient les cibles privilégiées.

Les animations en milieu scolaire autour de la thématique "l'enfant piétons" a été développée dans le cadre du continuum éducatif de l'atelier piétons mis en place sur les foires et salon. Pour les piétons-seniors et compte tenu de la forte hausse de l'accidentalité de cette catégorie d'usagers, de nombreuses actions de sensibilisations ont été mises en œuvre : action transgénérationnelle, forum piéton, module de sensibilisation crée spécifiquement pour ce public avec un déploiement départemental

L'axe de travail milieu professionnel

Le risque routier en milieu professionnel est demeuré un axe de travail privilégié.

Ce groupe de travail co-piloté par la CARSAT-SE et la DDTM des Bouches-du-Rhône s'était fixé deux principaux axes de travail.

- Mise en place de plans de prévention du risque routier dans les entreprises et les administrations et de plans de déplacement d'entreprises ou d'administrations. De très nombreux usagers de la route effectuent leurs déplacements dans le cadre particulier : des déplacements domicile-travail ou de mission.
- Création d'un club sécurité routière visant à fédérer l'ensemble des entreprises investies et à constituer un cadre d'échanges sur leurs bonnes pratiques dans ce domaine. Cette instance est très souvent utilisée pour relayer les campagnes de communication nationale et départementale.

Une charte nationale de sécurité routière a été conjointement signée en février 2012 par la DSCR la CNAMTS afin de lancer le programme PRESCOR (programme d'évaluation et sensibilisation des conducteurs à risque) afin de lutter contre l'insécurité routière dans le milieu professionnel

PROPOSITIONS ET JUSTIFICATION DES ENJEUX POUR LE DGO 2013-2017

Les données utilisées :

Les données statistiques utilisées sont celles fournies par les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) produites par les forces de l'ordre à la suite de leurs interventions.

La période d'étude préconisée par la DSCR pour l'élaboration du DGO 2013-2017 est 2007-2011. Des données chiffrées relevées sur cette période d'étude pourront au besoin être comparées à celles de la période de référence du précédent DGO : soit 2008-2012.

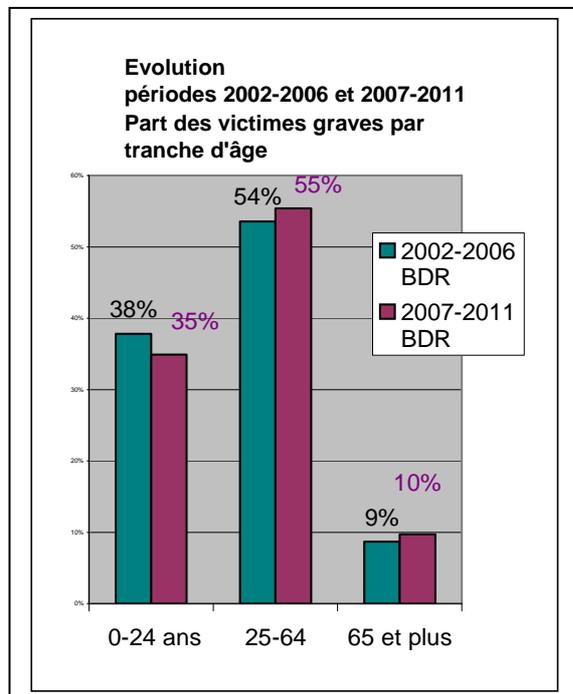
Ces études statistiques et les échanges à partir des bilans réalisées par les pilotes responsables des enjeux précédents ont permis de retenir les enjeux suivants :

- **Les jeunes (0 24 ans)**
- **les deux roues motorisés**
- **les conduites addictives** (alcool et produits stupéfiants, médicaments et autres addictions)
- **les seniors**

et un axe de travail

- **le milieu professionnel**

L'enjeu jeunes (0 à 24 ans)



Sur la période d'étude 2007-2011 dans le département des Bouches-du-Rhône, on note que 29 % des tués ont moins de 24 ans.

On note également que les 0 24 ans représentent **37 % des blessés** et **30 % des blessés hospitalisés**.

L'implication des jeunes de 18 à 24 ans représente 19 % des accidents mortels.

Sur la période d'étude 2007-2011 dans le département des Bouches-du-Rhône, on note l'implication d'un jeune de moins de 24 ans dans près d'un accident corporel sur deux.

On note par ailleurs une augmentation du nombre des tués dans cette catégorie d'utilisateurs pour la classe des 0 à 14 ans en tant que piétons

Cet enjeu « jeunes » reste donc prépondérant et doit faire l'objet d'un suivi tout particulier.

L'enjeu deux roues motorisées

Sur la période d'étude 2007-2011, on note une particulière implication des motocyclistes dans l'accidentologie départementale :

Sur le total des accidents impliquant un deux roues motorisé : on compte 37% de cyclomotoristes et 63% de motocyclistes

- Pour les tués : 32% des tués sur la période 2007-2011 sont des usagers de deux roues motorisées. 67% sont des usagers de cylindrées >125 cm³, 19% des usagers de cylindrées <50 cm³, 13% représentent des usagers de deux roues motorisés de cylindrées comprises entre 50 et 125 cm³.
- Pour les blessés : 63% de motards et 37 % de cyclomotoristes

Sur la période 2007-2011: on peut comparer la part des motards bucco-rhodaniens dans l'accidentologie locale au regard de la référence « France » et constater qu'il s'agit bien d'un enjeu.

- Accidents corporels impliquant une moto

- 44 % du total des Bouches-du-Rhône
- 41 % du total France

- Accidents mortels impliquant une moto

- 32 % des tués des Bouches-du-Rhône
- 25 % des tués en France

De plus et malgré l'ensemble des actions menées sur la période du précédent DGO, on note, pour les années 2010 et 2011, une stabilisation de la part des blessés en deux roues motorisés (34%) tandis que celle des tués augmente passant de 25 à 34%.

Cette tendance haussière a été confirmée pour 2012 puisque le pourcentage avoisinerait 39 % alors qu'au niveau national on observe une baisse de l'ordre de 14 % .

Les usagers de deux roues motorisés restent donc particulièrement représentés dans l'accidentologie locale et constituent un enjeu.

L'enjeu des conduites addictives

On note une baisse de l'ordre de 7 % des accidents mortels avec une alcoolémie relevée entre les périodes d'études 2002-2006 et 2007-2011.

Dans ces mêmes périodes, l'alcool est impliqué dans 13 % des accidents mortels dans le département des Bouches-du-Rhône. ce taux reste stable d'années en années. malgré la baisse de l'accidentalité.

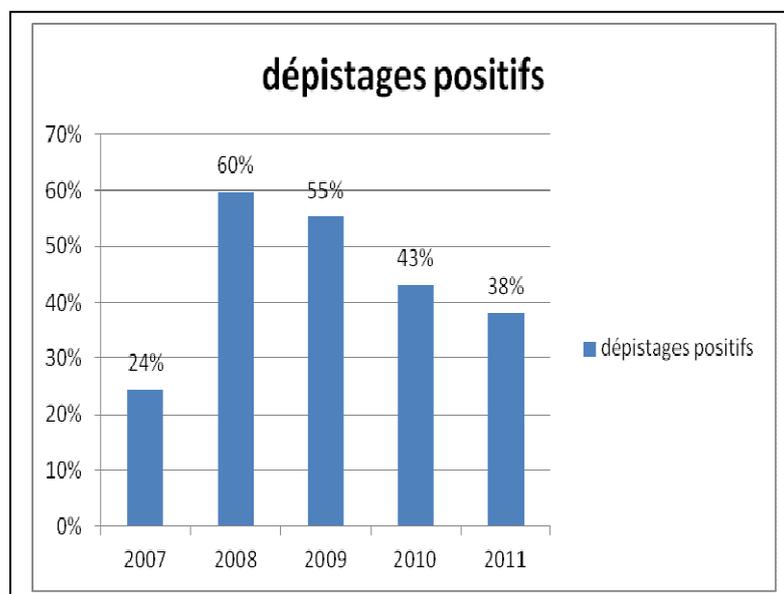
En 2011, la moyenne nationale des accidents avec alcool est de 24.8 % tandis que celle du département avoisine les 14 %

L'action des forces de l'ordre dans ce domaine est particulièrement importante et en évolution constante.

La part des dépistages positifs en matière d'alcoolémie représente en moyenne sur la période 2007-2011, 6 % de la totalité des dépistages.

S'agissant des contrôles de l'usage de produits stupéfiants effectués lors des contrôles routiers ou à la suite d'accidents corporels ceux-ci ont été multipliés par **3** tandis que les résultats positifs ont été multipliés par **8**

L'arrivée des tests salivaires a permis aux forces de l'ordre de simplifier leur action de contrôles même si la procédure qui accompagne des contrôles reste encore lourde.



Il convient donc de poursuivre l'ensemble des actions de prévention et de contrôles sur cette thématique à laquelle l'adjonction des médicaments paraît opportune en raison de l'augmentation de la population des seniors.

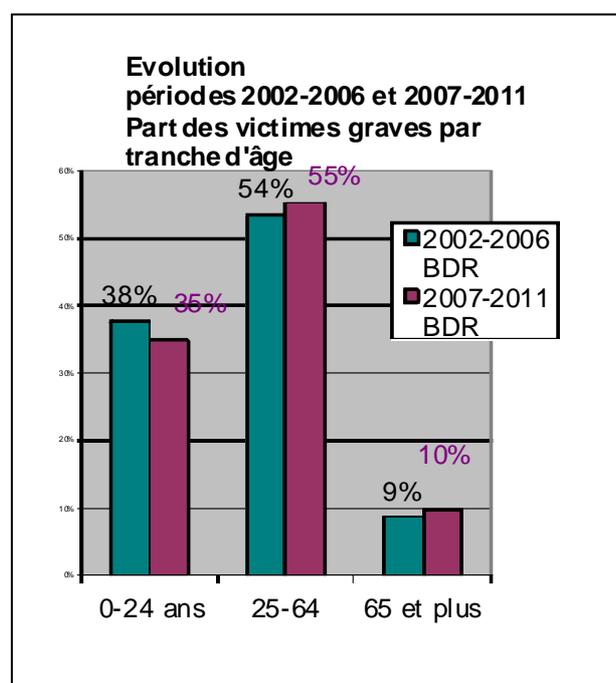
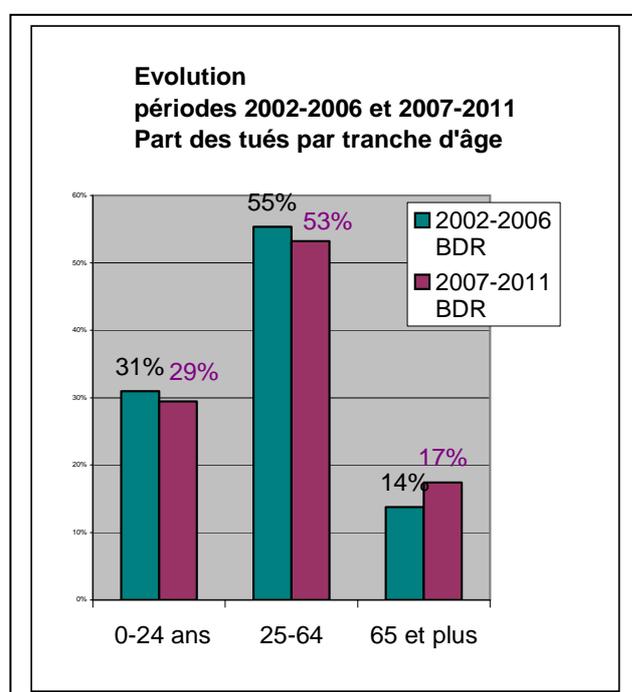
L'enjeu des seniors

La thématique des seniors est un enjeu nouveau du DGO 2013-2017 car elle n'était pas apparue comme prioritaire jusqu'à présent. Cette tendance s'est dégagée depuis 2010 en raison d'une forte augmentation des tués dans cette catégorie d'usagers (+ 42 % sur la ville de Marseille)

Néanmoins une étude plus fine a permis également d'établir une part de responsabilité non négligeable (70 %) dans les Bouches-du-Rhône)

La part des usagers de 75 ans et plus représente 22 % des accidents mortels et 29 % des tués sur les périodes 2002-2006 et 2007-2011.

Les usagers de + 60 ans sont impliqués dans 20 % des accidents corporels .



Au niveau national, en comparant 2011 avec 2010, on constate que l'évolution du nombre de victimes n'est pas favorable au 65-74 ans avec :

- +6,1 pour les personnes tuées (-0,7% pour l'ensemble)
- +3,4% pour les blessés hospitalisés (-2,4 pour l'ensemble)
- -2,7% pour les personnes blessées (-3,6% pour l'ensemble).

Toutefois, ces hausses sont directement corrélées aux évolutions de la population. Les fortes augmentations de la population des 65-74 ans sur la décennie prochaine en font l'une des populations dont les résultats d'accidentalité devront être suivis avec attention car la tendance au vieillissement de la population génère de facto le maintien sur les routes de conducteurs plus âgés.

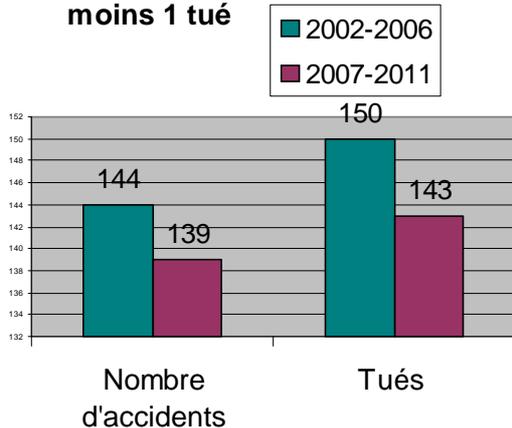
Ainsi pour approfondir cet enjeu et définir un programme d'actions adapté, un groupe de travail sera mis en place.

Le mode d'action : milieu professionnel

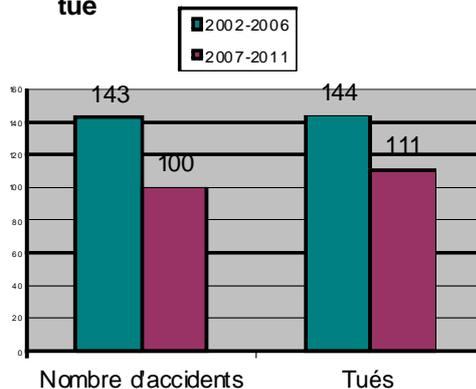
Ainsi pour les périodes d'études -2002-2006 et 2007-2011, dans le département des Bouches-du-Rhône, on dénombre 139 accidents mortels répondant aux critères trajet domicile travail contre 144 sur la première période

Cette préoccupation nationale déjà prise en charge dans le cadre du précédent DGO des Bouches-du-Rhône doit être conservée car elle permet dans un cadre bien établi qui prévoit des obligations pour l'employeur mais aussi pour les salariés, la mise en place d'actions de sécurité routière particulièrement ciblées tant dans le public que dans le privé.

Evolution
Période 2002-2006 et 2007-2011
Trajet domicile -travail avec au moins 1 tué



Evolution Périodes 2002-2006 et 2007-2011-Trajets utilisation professionnelle avec au moins un tué



Ce mode d'action permet de toucher les personnes en activité de façon transversale au gré des enjeux tels que les deux roues motorisés, les conduites addictives et même les seniors.

ORIENTATIONS ET PROGRAMME D' ACTIONS

Poursuite de la concertation des acteurs locaux au sein de groupes de travail thématiques

Au regard des productions conséquentes des groupes de travail mis en œuvre dans le cadre du précédent DGO, mais aussi du bilan particulièrement intéressant obtenu sur l'accidentologie routière du département, il est proposé de reconduire ces structures partenariales de concertation et d'actions et de mettre en place de nouvelles structures pour les enjeux émergents.

L'ensemble de ces orientations d'actions seront déclinées annuellement au plan départemental d'actions de sécurité routière qui comprend un volet prévention et le plan départemental de contrôles routiers.

PILOTAGE DES GROUPES DE TRAVAIL DU DGO

Groupe « Milieu professionnel »

**Co pilotage : Mme Hélène DEMONSANT – CARSAT sud est
M. Roland HANSER Retraité secteur privé IDSR 13
M. Thierry TRINIDAD Retraité de la police nationale IDSR 13**

Orientations proposées :

- Analyse et investigations sur les accidents trajet domicile travail et utilisation professionnelle.
- Recensement des offres de sensibilisation formation
- Etablissement d'un catalogue de référentiel de sensibilisation formations à destination des Chefs d'entreprises
- Construction d'une base de données risques routiers en milieu professionnel sur la Maison de la Sécurité Routière
- Prise en compte de la prévention du risque routier en lien avec les démarches PDIE en zones d'activité.

Groupe « Deux-roues motorisés »

**Co pilotage : Mme Valérie DIJON Coordinatrice Départementale de Sécurité Routière - Chargée de Mission deux roues motorisées
M. Akim BENHAMEL Chargé de Mission deux roues motorisées - Formateur en sécurité routière**

Orientations proposées :

- Redéfinir des cibles potentielles grâce aux études O.D.S.R, CG et IFFSTAR
- Renforcer la composition du groupe de travail par la présence d'inspecteurs aux permis de conduire et à la sécurité routière (IPCSR), moto-clubs, représentants de collectivités
- Poursuivre les actions engagées et les multiplier
- Relancer la charte partenariale avec les motocistes et la développer sur l'entièreté du département.
- Mettre en place des opérations spécifiques impliquant l'ensemble des acteurs concernés par l'enjeu et médiatiser.
- Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des IPCSR ,des moto-écoles et des élèves BEPECASER, mention 2 roues et mention poids-lourds .
- Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des jeunes permis.
- Créer une plaquette portant sur les scenarii d'accident et sur les équipements de Protection Individuelle (E.P.I)

- Réorienter les actions qui ne sont pas réalisées sur la bonne cible : module " Cyclo plus" vers les lycées ou écoles professionnelles et plus en collège
- Créer, développer et mettre en œuvre de nouveaux modules adaptés dans le champs du continuum éducatif.
- Mettre en œuvre un partenariat avec le Conseil Régional afin de développer les informations et sensibilisation dans les lycées.

Groupe « Jeunes »

**Co pilotage : M. Marc NIGITA – Education nationale
M. Guy TAMISIER - ville de Marseille**

Orientations proposées :

- Promotion de la conduite accompagnée
- Sensibilisation des jeunes dans le cadre de l'UNSS
- Développement des actions dans les écoles, collèges, lycées et dans les campus
- Mise en place d'évaluation systématique des élèves sous forme de quizz.

Groupes « Conduites addictives »

Pilotage : M. Pascal LEGOUPIL – CG 13

Orientations proposées :

- Développer des actions de préventions pour les parents
- Obtenir une plus forte implication de la part de la Fédération de l'Industrie Hôtelière des Bouches-du-Rhône.
- Evaluer l'application de la loi du 27.12.2010 portant sur l'harmonisation des horaires de fermetures des établissements et celles de service des boissons alcoolisées
- Poursuivre la dynamique des actions de prévention et notamment la promotion de SAM.

Groupe « Séniors »

**Pilotage : Mme Nathalie DALMASSO-CRESPY – Ville de Gardanne
Mme Gisèle PRETINI secteur privé IDSR 13
Mme Elisabeth COUPIER Représentante association de sécurité
routière IDSR13**

Orientations proposées :

- Réactualisation des connaissances des règles essentielles de la route
- Sensibilisation à l'évolution du code de la route
- Evaluation individuelle.

**LISTE DES ACTEURS LOCAUX ASSOCIES A LA DEMARCHE
D'ELABORATION ET DE VALIDATION DES ENJEUX
DE SECURITE ROUTIERE**

Pour les services :

Préfecture des Bouches-du-Rhône, les parquets de Marseille, Aix-en-Provence et Tarascon, la sécurité publique les CRS et la gendarmerie, la DDTM, la DDPP, les marins-pompiers et les sapeurs pompiers.

Pour les collectivités territoriales : le Conseil général, 10 plus grandes communes parmi les 119 communes du département des Bouches-du-Rhône et les communautés de communes ou d'agglomérations.

Autres acteurs : la CARSAT sud est