



Document Général d'Orientations

2013 – 2017



MINISTÈRE DE LA JUSTICE





EDITO

La sécurité des citoyens sur les routes est une préoccupation importante des pouvoirs publics. Elle a fait en quatre décennies des progrès considérables, le nombre de tués sur nos routes était divisé par sept.

Sur la période du précédent document général d'orientation (2007-2012), les accidents corporels dans notre département ont baissé de 27,2%, presque 10 points au dessus de la moyenne nationale (18,8%). Le nombre d'accidents dans le département du Nord a donc diminué plus rapidement qu'en France. Cette baisse de l'insécurité routière a été possible grâce à l'implication et à la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière. Cette mobilisation est possible en amont avec le Document Général d'Orientations (DGO), outil de programmation de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département.

Le DGO fédère en effet, l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité.

Le processus d'élaboration de ce document de programmation a été réalisé de manière partenariale entre la Préfecture du Nord, le département du Nord et les autres collectivités intéressées.

L'actualisation du DGO pour la période 2013-2017 repose entièrement sur cette démarche collégiale et l'apport des acteurs locaux de sécurité routière.

Le travail de fond qui a été réalisé nous a permis de faire l'état des lieux des cinq dernières années de la politique locale de sécurité, d'identifier pour cette période les facteurs d'accidents les plus significatifs et de définir les nouvelles orientations, pour lutter contre l'insécurité routière dans notre département. Il s'appuie sur une analyse transversale des thématiques par les gestionnaires d'infrastructures, les assurances, les services de santé, le Parquet, les forces de l'ordre, les services techniques de l'État et des collectivités territoriales, et les associations.

Je remercie, en premier lieu, les membres du Comité de pilotage, signataires de ce document pour leur implication dans son élaboration, garante de leur volonté de le mettre en œuvre.

Je tiens aussi à remercier les membres du Comité technique et des groupes de travail qui ont contribué à la rédaction de ce document.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière et de contrôles routiers et le suivi des orientations retenues d'un commun accord. Le DGO fixe donc les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière.

Le DGO est notre feuille de route et guidera nos actions jusqu'en 2017.

Dominique Bur
Préfet de la région Nord-Pas-De-Calais
Préfet du Nord



L'amélioration constante de la sécurité routière, qui doit conduire à une réduction du nombre d'accidents et de victimes sur les routes, est un objectif partagé par l'Etat et les gestionnaires de réseaux routiers. Cet objectif demande un effort constant et une volonté sans faille.

Le Département, en tant que gestionnaire d'un réseau de 5 300 km de voies et organisateur des transports interurbains, est un acteur majeur pour la sécurisation des déplacements des usagers de la route ou des transports collectifs. Il dispose notamment du pouvoir de police sur les routes départementales hors agglomération.

En ayant inscrit dans son projet de mandat l'enjeu de la sécurité routière, le Conseil Général a affirmé son engagement à mobiliser l'ensemble des moyens de la Collectivité. En outre, l'action des Conseillers Généraux dans les cantons, le maillage territorial des services départementaux et la démarche de démocratie participative permettront la meilleure écoute des Nordistes et leur participation à notre action.

Le Document Général d'Orientation est, quant à lui, un outil technique majeur qui permet de fédérer et coordonner l'ensemble des partenaires locaux.

Pour la première fois, l'élaboration du DGO a été coprésidée par une Collectivité, consacrant ainsi leur implication et leur expertise en matière de sécurité routière. Monsieur Didier MANIER, Vice-Président chargé des Transports et des Infrastructures et moi-même tenons à remercier Monsieur le Préfet du Nord de cette invitation, qui est le gage d'un partenariat renforcé entre tous les acteurs publics, pour la sécurité des Nordistes.

Au travers de la coprésidence assurée par le Département, c'est l'ensemble des Collectivités du Nord qui a manifesté son implication et je les en remercie également.

Nous avons souhaité que ce nouveau Document Général d'Orientation soit pragmatique, opérationnel et évaluable. Il fixe des actions partenariales, comme le partage le plus complet des données sur les accidents déplorés, et des initiatives individuelles, cohérentes, de chacun des signataires.

De grands progrès ont déjà été réalisés en matière de sécurité routière et, très concrètement, l'utilisateur doit se responsabiliser car il est le premier acteur de sa sécurité ou de son insécurité. Néanmoins, le Document Général d'Orientation démontre que les acteurs publics ne renoncent pas à diminuer encore le nombre de victimes sur les routes. Nos efforts se poursuivront, par des aménagements, par de la sensibilisation et par de la formation.

Le présent Document Général d'Orientation marque ainsi un partenariat renforcé de l'ensemble des acteurs pour la sécurité des Nordistes.

Patrick KANNER
Président du Conseil Général du Nord



SOMMAIRE

EDITO.....	2
Introduction.....	5
I. Bilan du DGO 2008-2012.....	6
II. Processus d'élaboration du DGO 2013-2017.....	8
A- Une démarche collégiale.....	8
B- Une démarche en deux phases.....	9
1 - La phase « enjeux ».....	9
2 - La phase « orientations d'actions ».....	10
III. Portée du DGO.....	11
IV. Enjeux du DGO.....	12
A- Les enjeux nationaux.....	12
1 - « Les jeunes » (Inspection académique).....	12
2 - « Les deux-roues motorisés » (multi-groupes).....	14
3 - « L'alcool et les conduites addictives » (Préfecture).....	15
4 - « La vitesse » (Préfecture et Parquet).....	17
B- Les enjeux locaux.....	19
1 - « Les usagers vulnérables en milieu urbain » (LMCU).....	19
2 - « Les risques routiers professionnels » (CARSAT).....	21
3 - « Les distracteurs » (Préfecture).....	23
V- Thématiques transversales.....	24
A- La connaissance de l'accidentologie et le partage des données (Département du Nord).....	24
B- La mobilisation des moyens par les collectivités locales et les gestionnaires des infrastructures (Département du Nord).....	25
VI : La mise en œuvre, les facteurs de réussite.....	27
ANNEXES.....	30
Engagement des parties.....	30
Définitions.....	34



Introduction

La sécurité routière est une priorité d'actions pour tous les services de l'État. Avec en 2012 (chiffres arrêtés au 31 janvier 2013 à titre provisoire), 1 867 accidents corporels contre 2 656 enregistré en 2007, le département du Nord connaît une baisse significative. La durabilité de cette baisse repose néanmoins sur l'impulsion nationale contextualisée dans le département par la politique locale de lutte contre l'insécurité routière.

Cette politique est formalisée dans le DGO, outil de programmation qui fixe les axes prioritaires de la politique locale de sécurité pour 5 ans. Élaboré à la suite des préconisations du Comité interministériel de la Sécurité routière du 13 février 2008, le DGO 2008-2012 est arrivé à son terme.

Sa mise en place a permis de lancer annuellement des appels à projets, dont le financement par la Préfecture rentrait dans le cadre des enjeux et des orientations d'actions définies par le DGO. Il apparaissait alors nécessaire de définir les nouveaux axes de la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir en tenant compte du bilan du DGO 2008-2012, des plans départementaux d'actions de sécurité routière, mais aussi des nouvelles priorités de la politique nationale de sécurité routière et de l'évolution comportementale des usagers de la route depuis 2008.

La politique nationale de lutte contre l'insécurité routière a en effet été réajustée par des objectifs ambitieux. Si jusqu'en 2011, l'objectif était de descendre en dessous de la barre des 3 000 tués sur les routes, lors du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)¹, le Ministre de l'intérieur en charge de la circulation et de la sécurité routière, a fixé comme objectifs à l'horizon 2020 de diviser l'accidentalité par deux et le passage **sous la barre des 2 000 tués en France**. Ces priorités sont aussi conformes au plan décennal de la commission européenne qui vise à diviser par deux le nombre de tués sur les routes européennes. Sur le plan juridique, la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure et le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012, définissent les objectifs et les enjeux nationaux de la politique de sécurité routière.

Dès lors, il appartient à chaque département de fixer de façon concertée les orientations d'actions à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux. C'est tout l'intérêt du DGO qui définit d'abord, à partir des particularités locales, les enjeux départementaux de sécurité routière et esquisse ensuite, les grands axes qui présideront à la réalisation des actions de prévention, de contrôle et de sanction pour atteindre les objectifs fixés.

Le DGO 2013-2017 tient compte du bilan du précédent DGO et s'appuie sur une démarche collégiale qu'il convient d'exposer préalablement pour mesurer la portée de l'outil de programmation de la politique locale de sécurité routière. Les enjeux prioritaires sont déterminés d'un commun accord. Certaines thématiques, sans être directement des enjeux prioritaires, influencent la politique locale de sécurité routière en raison de leur transversalité. Des outils sont aussi prévus pour la mise en œuvre du DGO de même que le suivi et l'évaluation. Il est valorisé par l'engagement des parties prenantes de la politique départementale de sécurité routière d'inscrire leurs actions dans les orientations retenues.

¹ Conseil National de la Sécurité Routière du 27 novembre 2012.



I. Bilan du DGO 2008-2012

Le DGO 2008-2012 avait retenu six enjeux. « Les jeunes âgés de 15 à 24 ans », « les deux-roues motorisés », « l'alcool et les conduites addictives » et « la vitesse » étaient les enjeux nationaux tous valables à l'échelon local, tandis que « la coexistence entre poids-lourds et usagers vulnérables » et « les cyclistes » constituaient les enjeux locaux.

Par le biais des appels à projets, le financement des actions de sécurité routière par la Préfecture du Nord s'est fondé principalement sur ces enjeux.

Aujourd'hui, sur la base des études réalisées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR), avec respectivement -27% et -34%, les accidents de la route et les blessés hospitalisés connaissent une baisse significative sur la période 2007-2011. De même avec 103 tués en 2007 contre 81 en 2012, le département du Nord présente des résultats (-21%) en nette amélioration par rapport à la France (-14%). L'impact de la politique de sécurité routière en matière d'accidentalité est donc globalement positif, même si par enjeu quelques nuances sont à relever.

Ainsi, si le nombre d'accidents corporels avec présence d'**alcool** a connu une forte baisse en passant de 229 en 2007 à 178 en 2010, on assiste en 2011 à une remontée de ces accidents (203). Aussi la baisse des accidents dus à l'alcool sur la période 2007-2011 est de 11% alors même que 20% des moyens ont été consacré à cet enjeu. Avec 1 accident sur 4 impliquant un conducteur en alcoolémie illégale, le bilan est plutôt défavorable et montre que des efforts supplémentaires doivent être fournis sur cette thématique. On peut noter toutefois une amélioration satisfaisante des accidents avec alcool impliquant un conducteur âgé entre 18 et 24 ans.

Sur la thématique « **jeunes de moins de 25 ans** », le département présente en effet de bons résultats. 40 accidents corporels dus à l'alcool sont imputables en 2011 aux jeunes âgés entre 18 et 24 ans contre 57 en 2007. Dans le même temps, le nombre total d'accidents corporels impliquant un usager âgé entre 0 et 24 ans a baissé significativement de 30,2% avec 1 030 sinistres en 2011 contre 1 475 en 2007. Cet enjeu a représenté 10% des moyens du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Cependant, malgré des résultats plus élevés qu'au niveau national, les usagers âgés entre 0 et 24 ans, représentent sur 5 ans un tiers des personnes tuées (142/477) dans le département. L'enjeu reste donc d'importance.

Concernant l'enjeu « **deux-roues motorisés** », les accidents corporels impliquant un cyclomoteur sont en baisse avec 335 sinistres en 2011 contre 544 en 2007. L'enjeu a mobilisé près de 15% du budget des PDASR successifs. Toutefois, les personnes tuées usagers de motocyclettes dont la cylindrée est \geq à 125cm³, a connu une augmentation en 2011. La forte mobilisation des forces de l'ordre sur cet enjeu est à souligner. Avec 14 décès en moins en 2012, la baisse de la mortalité pour cette catégorie est amorcée, mais demeure fragile. La catégorie des motocyclettes demeure donc prioritaire.

Sur l'enjeu « **vitesse** », le nombre d'infractions a beaucoup baissé. Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent à l'origine des accidents et en tout cas comme facteur aggravant. La diminution des vitesses moyennes pratiquées est donc réelle. Le déploiement des équipements de Contrôle Sanction Automatisé a largement influencé cette baisse.

Quant aux « **cyclistes** », leur part d'accidents corporels oscille autour de valeurs de l'ordre de 8 à 10%. Fin 2012, on constate une légère hausse du nombre de décès de cyclistes (5 en 2011 contre 8 en 2012). Plus de 20 % leur a été consacré en termes d'actions et de subventions. On peut penser que l'investissement financier du PDASR vis-à-vis de cet enjeu local est excessif. Toutefois, il faut le mettre en parallèle avec le public cycliste qui est en majorité « jeunes ». De plus, l'enjeu « cycliste » répond à d'autres préoccupations telles la lutte contre



la pollution ou la congestion, notamment dans les grandes villes. Enfin, les actions en direction d'un cycliste jeune sont un investissement pour l'avenir. Les cyclistes d'aujourd'hui sont en effet les conducteurs de demain.

L'enjeu local « **Coexistence poids-lourd et usagers vulnérables** » semble être par contre un enjeu moins important. Près de 15% des actions et subventions lui ont été consacrées, alors que la part d'accidents quoique dramatiques et spectaculaires est trop faible pour déterminer de véritables tendances. La part consacrée doit toutefois être lue avec précaution dans la mesure où les actions financées couvraient d'autres enjeux du DGO. Le maintien de cette thématique en tant que tel ne semble pas justifié mais sera repris dans l'enjeu « usagers vulnérables ».

Pour conclure sur la période 2007–2012, le département du Nord évolue mieux que la France. Le bilan accidentologique du département du Nord est source de satisfaction.

En effet, en 2011, en valeur absolue du nombre de personnes tuées, le Nord se plaçait à la 91^e place au classement des départements de France (Rappel : 81 personnes tuées). Ramené à la population, il se situe à la 5^e place (3,14 personnes tuées pour 100 000 habitants).

Trois enjeux sont à surveiller : les motocyclettes lourdes, l'alcool et les usagers vulnérables. Avec, 25% de l'activité du PDASR, l'arrondissement de Lille qui recoupe 64% (2007-2011) des accidents corporels du département est le plus important. Un décalage activités/accidents existe. Mais il faut noter que le PDASR couvre le département du Nord dans son ensemble, ce qui peut expliquer des arbitrages en termes d'équilibre territorial.

Les enjeux définis ont été bien pris en compte dans le cadre du PDASR. Le financement des actions du PDASR a été aussi rééquilibré pour tenir compte des études menées par l'ODSR. De même, les travaux de l'ODSR sur la connaissance de l'accidentologie auront permis de mieux coordonner les actions des forces de l'ordre dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers (PDCR) établi en cohérence avec les enjeux et les orientations du DGO. Dès lors, ces différents éléments doivent être pris en compte dans le processus d'élaboration du nouveau DGO.



II. Processus d'élaboration du DGO 2013-2017

La mise en œuvre de la politique de sécurité routière par l'État est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Ce dernier s'appuie sur son directeur de cabinet, chef de projet de sécurité routière et sur un coordinateur sécurité routière positionné dans la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Nord. L'élaboration du DGO 2008-2012 avait été pilotée par la Préfecture et la DDTM avec la participation des acteurs locaux de sécurité routière. Or, le Conseil Général du Nord, principal gestionnaire des infrastructures routières dans le département, impliqué dans la lutte contre l'insécurité routière, a affirmé sa volonté politique de mener des actions concrètes et conséquentes en la matière. Il apparaissait donc utile d'élaborer conjointement une politique départementale de sécurité routière qui guiderait individuellement ou collectivement les actions des différentes entités dans la réalisation des objectifs fixés. Pour ce faire, la Préfecture du Nord a choisi de recourir à une démarche collégiale qui fait du Conseil Général un acteur à part entière dans l'élaboration du document. Le DGO est le résultat de cette mobilisation et des travaux réalisés en deux principales phases.

A- Une démarche collégiale

C'est en collaboration avec la Préfecture du Nord et le Conseil Général que s'est tenue, le mardi 09 octobre 2012, la première réunion du comité de pilotage composé :

- des principaux gestionnaires routiers,
- des élus ou représentants des collectivités territoriales les plus importantes : Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), Association des Maires du Nord (AMN), Agglomération Maubeuge Val de Sambre (AMVS),
- des représentants des assureurs du risque routier professionnel : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail (CARSAT),
- des services de l'État (Préfecture, DDTM du Nord, Parquet, États-majors des forces de l'ordre, Inspection Académique).

Il a semblé pertinent au comité de pilotage de poursuivre les efforts sur les enjeux nationaux que sont « l'alcool et les conduites addictives », « la vitesse », « les jeunes de moins de 25 ans » et « les deux roues motorisés ». Il a proposé d'analyser la pertinence de trois enjeux supplémentaires à l'échelle locale. Il s'agit des « usagers vulnérables en milieu urbain (piétons-cyclistes) », « le risque routier professionnel » et les « distracteurs » (téléphone, GPS, Vidéo embarquée,...).

Le comité de pilotage a acté la démarche concertée entre l'État, le Conseil Général et les différents acteurs de la sécurité routière.

De même, le comité a souhaité que les travaux reposent sur une analyse transversale avec pour objectifs de :

- donner du sens au DGO en s'attachant à son caractère opérationnel,
- s'appuyer sur l'expérience et les résultats du DGO 2008-2012 avec les projets financés par le PDASR,
- prendre en compte l'évolution du paysage Sécurité Routière,
- actualiser les enjeux,
- analyser les actions du PDASR 2008-2012 au regard des enjeux,
- confirmer les orientations d'actions encore en vigueur et définir les nouvelles orientations.



La démarche concertée repose alors sur la participation active d'acteurs « pilotes » chargés de présider les travaux de 7 groupes. Ces groupes identifiés sont répartis comme suit :

- ① La connaissance de l'accidentologie et le partage des données
Copilotes : Département du Nord et LMCU
- ② Moyens mobilisés par les collectivités locales et les gestionnaires d'infrastructures
Pilote : Département du Nord
- ③ Alcool et addictions
Pilote : Préfecture
- ④ Les jeunes et la formation
Pilote : Inspection Académique
- ⑤ Contrôles – Sanctions - Vitesse et distracteurs
Pilote : Préfecture
- ⑥ Risque routier professionnel
Pilote : CARSAT
- ⑦ Usagers vulnérables en milieu urbain
Pilote : LMCU

Suite à cette réunion du comité de pilotage, le comité technique co-piloté par le Coordinateur sécurité routière de la DDTM et l'ODSR s'est réuni le 23 octobre 2012 pour diffuser et analyser les informations sur l'accidentologie dans le département et retenir un cadre méthodologique commun. Les pilotes des différents groupes de travail ont été invités à organiser les réunions en fonction de ce cadre méthodologique selon deux phases.

B- Une démarche en deux phases

Chaque groupe a mené les travaux d'élaboration du DGO 2013-2017 en réalisant une première réunion sur les « enjeux » et une deuxième réunion sur les « orientations d'actions ».

1 - La phase « enjeux »

La lutte contre l'insécurité routière nécessite au préalable une connaissance fine de l'accidentologie de manière à orienter le choix des mesures à prendre pour pallier les risques d'accidents.

La phase « enjeux » permet à partir du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. L'étude d'enjeux est réalisée par l'ODSR. Sur la base des données départementales de l'accidentologie fournies par ce dernier, les enjeux identifiés au plan national sont contextualisés au niveau local pour confirmation, précisions, compléments, voire infirmation lors de la préparation du DGO. Cette étude ne vise pas à comprendre le dysfonctionnement mais fournit aux membres du comité de pilotage et du comité technique des éléments techniques permettant de choisir les enjeux puis de les hiérarchiser. L'étude a été mise à la disposition des membres des deux comités et analysée par les groupes de travail. Cette phase a pour but de dresser un bilan du DGO précédent et un état des lieux des besoins de chacun et les difficultés rencontrées.

Cette première réunion sur les enjeux a permis à l'ensemble des participants d'apprécier et d'améliorer leur connaissance de l'insécurité routière à l'échelle du département et de déterminer les enjeux à partir desquelles les orientations d'actions seront identifiées.



2 - La phase « orientations d'actions »

A partir de l'état des lieux, cette phase permet de formaliser les pistes d'amélioration afin d'établir un programme d'actions à engager. Les orientations d'actions sont des déclinaisons des enjeux. Elles résultent des constats relevés puis de propositions de mesures correctives. Les orientations déjà mises en œuvre dans les précédents PDASR et dont la pertinence était reconnue restent identifiées et seront poursuivies.

L'orientation d'actions peut porter sur l'infrastructure, l'éducation, la formation, l'information ou le contrôle. L'une des vertus de la définition des orientations est de leur donner de la cohérence et de la continuité, alors qu'un examen à trop court terme des facteurs d'accidents et une réactivité excessive pourraient favoriser une conduite erratique des actions. Cette phase a permis de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

Les réunions des différents groupes de travail ont eu lieu entre le 15 novembre et le 14 décembre 2012. Le comité technique s'est donc réuni le 7 janvier afin de synthétiser les travaux de chaque groupe de travail et de proposer les suites à donner au document en préparation du comité de pilotage. Les orientations d'actions émergeant des travaux de chaque groupe ont ensuite fait l'objet d'une validation par le comité de pilotage réuni le 17 janvier 2013.

Le DGO est élaboré sur la base de ces travaux. Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département, explique les enjeux partagés par les signataires, ou propres à chacun d'entre eux et il précise les orientations d'actions correspondantes.



III. Portée du DGO

Le DGO a pour finalité de déterminer les enjeux locaux de sécurité et de fixer les orientations d'actions de la politique locale de lutte contre l'insécurité à mener dans le département par les différents intervenants du territoire. La concertation entre les différents acteurs est d'autant plus importante, dans un contexte de réaffirmation de la participation des citoyens à la politique de sécurité routière, par la relance le 27 novembre 2012 du CNSR, dont la dernière réunion datait de 2008.

Le DGO doit permettre à la Préfecture, au Conseil Général du Nord, aux principales communes et groupements de communes, 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 pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux acteurs sont les responsables étatiques chargés de la politique de sécurité routière et les élus des collectivités territoriales, le DGO doit également permettre de fédérer, d'autres acteurs potentiels autour des axes prioritaires proposés. Il s'agit notamment des compagnies d'assurances dans leurs actions de prévention, des associations œuvrant pour la sécurité routière et la CARSAT intervenant sur les risques professionnels. Ces derniers sont donc associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre.

Jusqu'en 2017, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la base des projets d'actions élaborées au titre du PDASR qui est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs.

Le DGO formalise donc l'engagement de ses signataires à mobiliser leur efforts sur les enjeux et les orientations définis en commun, et à inviter ceux qu'ils soutiennent à faire de même. Il constitue une base sur laquelle les signataires pourront motiver la mobilisation de ressources.

L'État s'engage à donner chaque année une priorité à ces enjeux et orientations dans la conception et la mise en œuvre du PDASR et du PDCR.

Le DGO, cosigné par l'État, les collectivités territoriales et les assureurs du risque routier professionnel impliqués dans la démarche est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.



IV. Enjeux du DGO

Les enjeux identifiés au niveau national par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) ont tous été confirmés au niveau départemental. Des enjeux locaux spécifiques y ont été ajoutés.

A- Les enjeux nationaux

1 - « Les jeunes » (Inspection académique)

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-24 ans. Dans le département du Nord, les usagers âgés de moins de 24 ans sont impliqués dans plus d'un accident corporel sur deux. Entre 2007 et 2011 on note toutefois une baisse du nombre de tués qui passe de 32 à 20 avec une réduction significative des sinistres les concernant (1 030 en 2011 contre 1 475 en 2007).

En ce qui concerne les personnes blessées, l'amélioration est sensible (le département du Nord présente sur ce point une meilleure évolution que la France). Notamment pour les victimes graves dont l'évolution est très encourageante (640 victimes en 2007 contre 392 en 2011, soit moins 39%). Il nous faut donc poursuivre l'effort.

Principaux constats

- Les apprentis et les étudiants sont concernés par le risque routier professionnel
- L'utilisation fréquente des distracteurs, notamment des téléphones
- Le plaisir de la transgression et de la prise de risque
- La diversité de « catégorie » dans le public « jeunes »
- L'accroissement de l'individualisme sur la route
- Le manque de promotion de la conduite accompagnée
- L'enjeu « jeunes et alcool le week-end » y compris le jeudi
- Le défaut d'apprentissage du vélo pendant l'enfance
- La modification des moyens humains et financiers affectés à la prévention
- Le manque d'accompagnement dans la mise en place des Pédibus
- La stigmatisation des deux-roues
- L'intérêt positif des interventions sur les conduites addictives

Orientations d'actions

Actions à développer en termes d'information

Tenir compte de la diversité du public jeune pour adapter les messages à chaque cible en fonction de l'âge, du niveau de diplôme ou du secteur d'activités

Promouvoir dans chaque université la prise en compte de la problématique « sécurité routière » et accroître le rôle des Services universitaires de médecine préventive et de promotion de la santé

Fournir une information générale entre 15 et 16 ans sur la conduite accompagnée au moment de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de niveau 2

Systématiser les interventions sur les conduites addictives dans les lycées



Actions à développer en termes de formation

S'appuyer sur le Pôle de recherche et d'enseignement supérieure Université Lille Nord de France pour une approche politique structurée et volontariste de la sécurité routière dans les universités

Inclure dans le Projet Éducatif Global départemental, la sécurité routière comme thématique à part entière

Motiver les collectivités à investir dans les cycles d'apprentissage des deux-roues en mettant à disposition des éducateurs sportifs

Faire un audit préalable et une formation aux tuteurs dans le cadre de la conduite accompagnée

Promouvoir la formation des formateurs et renforcer le rôle des référents sécurité routière

Actions à développer en termes d'éducation

Promouvoir le « respect » des forces de l'ordre

Favoriser les prises de risques dans des conditions sécurisées pour permettre aux jeunes d'en mesurer les conséquences

Utiliser les assureurs comme leviers en les incitant à financer les actions de sensibilisation des tuteurs de jeunes en conduite accompagnée

Confronter les jeunes usagers à l'expérience des victimes

Faire des jeunes le relais des avantages de la conduite accompagnée

Insister sur l'usage du vélo en sécurité en tant que moyen de déplacements

Préconiser dans le cadre du Comité d'éducation et de citoyenneté un volet sur les conduites addictives

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Cibler les contrôles autour des établissements d'enseignement accueillant en majorité un public de jeunes conducteurs

Développer les alternatives à la sanction particulièrement adaptée pour les jeunes 18-24 ans

Utiliser des moyens banalisés de constatations des infractions



2 - « Les deux-roues motorisés » (multi-groupes)

Les conducteurs de deux-roues motorisés ont 14 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste. Sur le plan national, les hommes représentent 93% de la mortalité à deux-roues motorisés. Avec 55% des tués, les jeunes sont particulièrement concernés par cette thématique. Dans notre département, entre 2007 et 2011, le nombre de personnes tuées en deux roues motorisés est relativement stable (27 en 2007 contre 29 en 2011), tandis que les accidents corporels sont en baisse (641 en 2011 contre 861 en 2007).

Au sein de cette catégorie d'usagers, on constate un déséquilibre entre les cyclomotoristes et les motocyclistes. Ces derniers sont victimes d'une mortalité supérieure qui justifie d'une attention particulière.

Principaux constats

- Les deux-roues sont souvent mal repérés par les autres usagers comme l'a attesté la récente étude d'enjeux sur les deux-roues motorisés réalisée par l'ODSR
- Les catégories les plus impliquées dans les accidents à moto sont les hommes âgés entre 25 et 44 ans et en cyclomoteur : les jeunes âgés entre 14 et 19 ans
- Les utilisateurs de deux roues sont très vulnérables

Orientations d'actions

Actions à développer concernant l'infrastructure

Promouvoir la prise en compte des deux roues motorisés dans les aménagements, notamment sur les problèmes posés par les obstacles latéraux

Sensibiliser aux interactions entre vitesse et infrastructure

Actions à développer en termes d'information

Promouvoir un usage apaisé de la moto

Améliorer l'information entre le gestionnaire de voirie et l'usager

Actions à développer en termes de formation

Promouvoir des stages de perfectionnement pour les usagers de 2 roues motorisés

Actions à développer en termes d'éducation

Sensibiliser à la Sécurité Routière en entreprise avec des correspondants sécurité routière pour cibler les usagers de plus de 18 ans.

Poursuivre les actions à destination des motards lors des grands événements et des concentrations moto.

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Poursuivre le suivi pédagogique des moto-écoles par les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR)

Renforcer les contrôles spécifiques aux cyclomotoristes (débridage, port du casque)



3 - « L'alcool et les conduites addictives » (Préfecture)

L'alcool est la première cause de mortalité sur les routes. Il touche tous les âges et toutes les catégories sociales et professionnelles. Le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident est multiplié par 8,5 lorsqu'il a un taux d'alcool positif et par 14 lorsque l'alcool est cumulé avec du cannabis. Les conduites addictives sont donc un enjeu important. Le bilan des accidents dus au dépassement du seuil d'alcoolémie dans le département du Nord montre des résultats peu encourageants. Le nombre total d'accidents corporels pour le Nord baisse de 27% entre l'année 2007 et l'année 2011, alors qu'en ce qui concerne la thématique de l'alcool, la baisse n'est que de 11%. De plus, le nombre d'accidents corporels avec alcool augmente encore, avec 25 sinistres supplémentaires en 2011 (203 contre 178 en 2010). L'enjeu reste important.

Principaux constats

- Évolution de la législation sur le taux d'alcoolémie
- Recommandation de disposer d'un éthylotest dans les véhicules pour auto-contrôle
- Caractère obligatoire de la mise à disposition d'éthylomètres aux clients dans les débits de boissons ou l'installation alcool-bornes
- La mise en place des formations spécifiques en direction des étudiants par les mutuelles étudiantes (formation des barmans dans les soirées, dépôt d'éthylotests électroniques)
- La sensibilisation dans des lycées par des étudiants formés
- Certaines catégories socio-professionnelles sont particulièrement touchés
- Il y a lieu de distinguer le périmètre urbain du périmètre rural
- Les conducteurs de voitures en milieu rural sont concernés
- Les cyclistes sont aussi concernés par l'alcoolémie

Orientations d'actions

Actions à développer en termes d'information

Mettre en avant les bons conducteurs
Communiquer sur les actions du type application téléphone « Coach Smeno » qui est gratuite et téléchargeable
Généraliser les actions de proximité, sur le concept du « conducteur désigné », dans le cadre de conventions avec les organisateurs, l'université, les écoles, et au moyen de formations d'intervenants et de kits techniques
Développer une communication élargie (en direction des jeunes, parents, clubs sportifs, de loisirs et associations)
Combattre les idées reçues sur l'alcool et le cannabis et les produits psychotropes

Actions à développer en termes d'éducation

Encourager l'équipement des véhicules avec le dispositif anti-alcool et communiquer sur ce dispositif
Encourager à l'auto-contrôle notamment au niveau des classes d'âges qui ne sont pas réceptives aux actions de prévention classiques
Accentuer l'aide aux projets de sensibilisation sur les thèmes de l'alcool et des conduites addictives
Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et les drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route (vélo, scooter, voiture) lors du passage des ASSR, Brevet de Sécurité Routière (BSR) et permis de conduire



Actions à développer en termes de contrôle-sanction
Prétendre à une meilleure anticipation des forces de l'ordre
Continuer à mieux cibler les lieux de consommations (sorties de boîtes de nuit, lieux festifs) et les populations à risques alcool et autres addictions, renforcer l'efficacité des contrôles routiers visant à sanctionner les conducteurs aux comportements dangereux tout en améliorant leur acceptation par les usagers grâce à une meilleure communication au grand public
Simplifier le dispositif de contrôle du taux d'alcoolémie



4 - « La vitesse » (Préfecture et Parquet)

Les principales circonstances liées aux accidents avec excès de vitesse sont les défauts de maîtrise, les dépassements dangereux, les vitesses mal appréciées en croisement : refus de priorité, non respect du feu rouge. Depuis 5 ans, on assiste de manière intéressante à une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers. Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent à l'origine des accidents ou en tout cas comme facteur aggravant. Sur cet enjeu, la situation départementale est comparable à celle du niveau national et l'enjeu est confirmé.

Principaux constats

- En matière de baisse des accidents, il apparaît qu'un certain seuil soit atteint.
- Certaines entreprises ont une accidentalité importante en matière de sécurité routière. Elles sont touchées par des hausses de cotisations des assurances.
- Les opérations contrôles routiers sont très ciblées soit sur une catégorie d'usagers (2RM) soit sur des secteurs accidentogènes
- La vitesse pratiquée par le conducteur est souvent inadaptée à son environnement.

Orientations d'actions

Actions à développer concernant l'infrastructure

Sensibiliser aux problèmes posés par les obstacles latéraux

Sensibiliser aux interactions entre vitesse et infrastructure

Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire

Actions à développer en termes d'information

Convaincre les entreprises impactées par les hausses de cotisations dues à l'accidentalité de s'engager plus efficacement sur une prévention du risque routier par l'instauration d'une réduction sur ces cotisations

Améliorer la connaissance de l'accidentalité en entreprise

Développer des campagnes de mesures de vitesse temporaires aux moyens de dispositifs automatiques: information puis contrôle-sanction

Développer des campagnes de communication visant à modérer les vitesses des usagers aux abords des chantiers

Actions à développer en termes de formation

Promouvoir la démarche d'éco-conduite en direction des usagers et du milieu professionnel

Promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques

Actions à développer en termes d'éducation

Améliorer la cohérence entre les projets éducatifs des établissements (continuum éducatif) et les actions de prévention qui viennent les compléter, par la formation des intervenants en milieu scolaire et l'aide aux projets

Promouvoir la mise en place de sessions de remise à niveau au code de la route

Accentuer l'impact du partenariat entre forces de l'ordre



Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Renforcer les contrôles communs : Police et gendarmerie Nationales – Police Municipales (renforcer les conventions coordination)

Affiner les cibles « usagers normaux- usagers dangereux en circulation » et catégories d'usagers (jeunes permis, deux roues motorisées, poids-lourds,...)

Multiplier les opérations « alternatives aux poursuites d'infractions routières »

Voir avec le Parquet le modèle des réquisitions 78-2 du Code de Procédure Pénale (participation plus efficace des policiers municipaux)

Effectuer, dans les zones frontalières, des opérations avec le Parquet du Roi

Réfléchir sur une accentuation des barèmes « sanctions administratives » de suspension du permis de conduire et à une meilleure harmonisation des sanctions administratives avec les sanctions judiciaires

Poursuivre l'optimisation du dispositif Contrôle-Sanction Automatisé (CSA) en privilégiant l'implantation de radars discriminants



B- Les enjeux locaux

Trois enjeux locaux ont été validés par les membres des comités technique et de pilotage.

1 - « Les usagers vulnérables en milieu urbain » (LMCU)

Avec une remontée des sinistres entre 2007 et 2011, la part des cyclistes tués dans le Nord en 5 ans est plus élevée qu'au niveau national. Quant aux piétons, si le nombre d'accidents a baissé légèrement jusqu'en 2011, on constate en 2012 une augmentation des piétons tués. Ces derniers représentent le tiers des accidents corporels en agglomération dans le département du Nord. Certes ces chiffres peuvent être nuancés par la forte densité urbaine du département. Il n'en demeure pas moins que les piétons et les cyclistes sont des usagers vulnérables dont il faut améliorer la sécurité.

Les cyclistes représentent 289 victimes graves pour un total de 3814, soit 7,6 %, des victimes graves. Les piétons représentent 1068 victimes graves pour un total de 3814, soit 28,0 % des victimes graves. Le nombre d'accidents piétons sur les passages protégés représente 45,7 %, soit 999 accidents sur 2 183.

Principaux constats

- Difficulté de sensibiliser ou d'éduquer les usagers vulnérables à la sécurité routière
- Difficultés d'application et d'apprentissage de l'Attestation de Première Éducation à la Route (APER) du fait du manque de temps, d'implication et de formation des professeurs et chefs d'établissements
- Manque de formation des utilisateurs du V'Lille qui ont peu ou prou l'habitude de rouler en vélo
- Obstacles à l'utilisation de la marche à pied ou du vélo en raison du sentiment d'insécurité civile ou routière
- Mauvaise cohabitation des usagers motorisés avec les usagers vulnérables (faible visibilité des usagers vulnérables)

Orientations d'actions

Actions à développer concernant l'infrastructure

Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation aux abords et fins de bandes ou pistes cyclables

Développer les zones de circulation apaisées

Renforcer la lisibilité des aménagements sans nuire à la visibilité et permettant la modération des vitesses

Traiter les zones de transition ou de changement de vitesses

Actions à développer en termes d'information

Sensibiliser piétons et cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité

Mettre en place des partenariats d'actions et des aides professionnelles pour sensibiliser à l'utilisation du vélo

Réaliser des campagnes d'informations sur le thème du partage de la rue, intervention en milieu scolaire, en maisons de retraites, remise à jour du code de la route via les mairies et associations

Renforcer la communication, l'information du grand public sur la lisibilité et la compréhension des aménagements



Renforcer la communication autour de l'angle mort, notamment poids-lourds et véhicules utilitaires
Informier au respect des aménagements cyclables, notamment pour éradiquer le stationnement sur les bandes cyclables
Pérenniser des campagnes d'information sur l'obligation de l'éclairage à vélo, et encourager le port des équipements réfléchissants
Sensibiliser aux différents scénarii d'accidents

Actions à développer en termes de formation

Augmenter les formations d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)
Envisager la mise en place de référents Sécurité Routière
Insister sur la conduite motrice dans l'APER
Organiser des Actions de formations et d'informations auprès des techniciens et des élus concernés par la problématique d'aménagement d'espace public et de voirie
Mettre en place des actions de formations et d'informations auprès des différents usagers
Sensibiliser les transporteurs, livreurs, chauffeurs Poids-Lourds (PL), aux masques visuels qu'ils peuvent causer
Élaborer des actions de formation, de perfectionnement à la pratique du vélo en ville, jeune public et seniors en lien avec l'Association Droit Au Vélo (ADAV), ou l'association La Prévention Routière
Organiser des formations de conseillers pédagogiques à l'APER
Réaliser des campagnes d'aides à l'entretien des vélos, ou à la pratique de la marche en ville

Actions à développer en termes d'éducation

Apprendre la « conduite » à vélo
Insister sur la conduite motrice dans l'APER
Sensibiliser lors de formation aux permis de conduire, aux scénarii d'accidents les plus fréquents
Sensibiliser le public senior au partage de la rue, et aux risques liés à la circulation

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Mettre l'accent sur les conséquences du non-respect des règles
Renforcer les contrôles chez les cyclistes (comportements, signalisations)



2 - « Les risques routiers professionnels » (CARSAT)

Le Risque Routier Professionnel est la première cause de décès au travail. Il reprend les accidents de la circulation liés au travail. Il existe deux sortes de risques routiers professionnels :

1. le risque mission, déplacement dans le cadre d'une activité professionnelle ;
2. le risque trajet, déplacement entre leur domicile et leur travail.

Principaux constats

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail.

Sur un fond de baisse de la sinistralité, les accidents routiers liés au travail diminuent moins rapidement que ceux liés aux autres motifs de déplacements.

Depuis 5 ans en moyenne, chaque jour travaillé est entaché de 18 accidents faisant 22 blessés. 8 d'entre eux sont hospitalisés. 1 mort par semaine sera à déplorer.

L'entreprise est un vecteur social puissant de cet enjeu de sécurité publique et est sensible à son impact croissant en son sein comme à l'extérieur :

- les déplacements sont des actes de travail de plus en plus courants de l'entreprise
- L'éloignement de l'habitat du fait du renchérissement immobilier augmente annuellement le risque "trajet"
- le risque routier est une opportunité de consensus social dans l'entreprise du fait du caractère partagé à la fois des responsabilités et des bénéfices attendus.

Orientations d'actions

Principe de base aux orientations d'actions :

Principe d'un contrat d'une durée d'un à deux ans associant si possible les instances représentatives du personnel et listant un choix d'engagements pris dans une liste de 40 à 60 possibilités afin de s'adapter à la taille ou aux contextes de l'entreprise. Les engagements sont ceux à l'instigation de l'entreprise plus ceux convenus avec la CARSAT, plus ceux demandés par la CARSAT. Le contrat peut déboucher sur une ristourne pouvant atteindre près de 1% du taux de cotisation Accidents du travail.

Actions à développer en termes d'information

Encourager le principe de promotion du contrat adossé à une potentielle ristourne du taux de cotisation en cas d'engagements suffisants et menés à terme

Développer la communication permettant d'entraîner d'autres entreprises ou d'autres acteurs

Promouvoir la collaboration entre les centres de formation des apprentis (CFA) et les entreprises pour réduire l'exposition au risque routier professionnel

Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements

Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les CFA et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite.

Sensibiliser les chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale en favorisant des actions concrètes sur des zones d'activités

Améliorer la connaissance de l'accidentalité en entreprise

Actions à développer en termes de formation

Mettre en place des actions de prises de conscience du risque, constituant la base de l'action en entreprises en



préalable à toutes autres actions. Ne sont bien faits que les actes avec des enjeux identifiés et appropriés par ce canal. Les acteurs majeurs à mobiliser sont : Automobile club, compagnie d'assurances dont MAIF, MACIF,...

Former les apprentis sur les risques routiers professionnels en associant les centres de formation des apprentis et les entreprises

Permettre l'acquisition de nouvelles compétences (formations à la conduite sur routes enneigées, autres types de permis si besoin dans l'accomplissement de l'activité...)

Initier aux gestes de premiers secours

Promouvoir les formations de perfectionnement à la conduite dans les entreprises

Actions à développer en termes d'éducation

Inciter les chefs d'entreprises à réduire le nombre et la fréquence des déplacements pour diminuer l'exposition au risque (priorité aux transports en commun lorsque c'est possible, utilisation de solutions techniques telles que l'audioconférence, la visioconférence, internet et intranet)

Inciter les entreprises à agir pour réduire les risques routiers professionnels par la réduction des cotisations d'assurance patronales

Définir des règles d'usage du téléphone en voiture : demander aux conducteurs que les communications ne se fassent qu'à l'arrêt

Mobiliser les énergies (chefs d'entreprises, élus locaux) dans des bassins d'emplois (zones géographiques) pour mener des actions de maîtrise du risque trajet appropriées

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Contrôler strictement l'équipement des véhicules de services et de fonctions (équipements de sécurité et des gilets et triangle de signalisation, régulateur de vitesse, éthylotest chimique ou électronique, signalement du non port de la ceinture de sécurité...)

S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle

Renforcer le déploiement de stations de pesée poids-lourds sur autoroute pour détecter les véhicules utilitaires en surcharge



3 - « Les distracteurs » (Préfecture)

On entend par « distraction » du conducteur le détournement ponctuel de son attention de ses tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention. Cet état correspond à une perte momentanée du contrôle de l'activité de conduite car ses capacités de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents sont amoindries. (Source : DSCR).

A l'heure actuelle, le facteur « attention perturbée » est difficilement identifiable lors des accidents. Toutefois, avec un usage de plus en plus répandu surtout chez les 18-24 qui à 76% déclarent l'utiliser au volant, le téléphone portable est lié à près d'un accident sur dix. Il est associé, en France, à plus de 6 500 accidents corporels en 2011.

L'évolution de la téléphonie en tant que sources de distractions est inéluctable. Il faut donc trouver les moyens d'endiguer ce phénomène qui perturbe gravement la conduite et qui a donné lieu à 509 372 contraventions en 2011 (sources : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR)). C'est le sens des actions proposées par le groupe de travail.

Principaux constats

- Recrudescence et augmentation exponentielle de l'usage des distracteurs
- Usage répandu particulièrement chez les jeunes utilisant Internet et les SMS au volant
- Usage fréquent pour toutes les catégories socio-professionnelles
- Les professions « routières » sont particulièrement exposées à ce phénomène

Orientations d'actions

Actions à développer en termes d'information

Engager une communication ciblée concernant les risques liés à l'utilisation des distracteurs au volant

Sensibiliser les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs

Informers sur l'utilisation de distracteurs comme preuve de responsabilité du conducteur en cas d'accidents

Actions à développer en termes de formation

Former les IDSR à ce risque

Demander aux auto-écoles d'intégrer cette thématique dans la formation des jeunes conducteurs

Actions à développer en termes d'éducation

Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que la ceinture ou la courtoisie)

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs

Encourager l'utilisation de véhicules banalisés lors de ce type de contrôle



V- Thématiques transversales

L'aménagement des routes et la signalisation peuvent impacter le comportement de l'utilisateur de la route. Les conditions dans lesquelles les accidents se déroulent et la connaissance fine de l'accidentologie peuvent dès lors être nécessaires pour aménager les infrastructures de façon adéquate. Aussi, sans être considérée comme un enjeu de la lutte contre l'insécurité routière, la connaissance, d'une part, de l'accidentologie et le partage des données et, d'autre part, la nécessaire mobilisation des moyens par les collectivités locales et les gestionnaires des infrastructures sont des éléments de nature à réduire l'accidentalité sur les routes.

A- La connaissance de l'accidentologie et le partage des données (Département du Nord)

Sans constituer un enjeu spécifique, la connaissance de l'accidentologie est un élément important d'aide à la décision qui peut influencer la politique locale de sécurité routière. Plusieurs constats ont été dressés au sujet des sources d'information ou des données relatives à l'accidentologie.

Principaux constats

- Parmi les acteurs, il y a ceux qui produisent de la donnée (Forces de l'Ordre, assureurs, gestionnaires de voiries dans certains cas), et ceux qui exploitent l'information à des fins d'expertise (bureaux d'études, observatoires, gestionnaires de voiries)
- Les sources d'informations et de données sont diversifiées et hétéroclites
- La connaissance de l'accidentologie selon les territoires est inégale : les collectivités qui ont leurs propres fichiers accidents ont une meilleure vision des enjeux locaux et peuvent mieux cibler leurs interventions. Ce niveau de connaissance peut également être différent entre les gestionnaires routiers
- Le fichier constitutifs des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) est insuffisant pour mener une expertise de l'infrastructure : le fichier BAAC livré aux gestionnaires de voiries ne concerne que les accidents corporels. Il traduit l'accidentalité la plus grave et pas forcément la plus fréquente constituée par les accidents matériels
- Pour les gestionnaires de voirie ou les bureaux d'études, il y a un défaut manifeste d'information relative au déroulement de l'accident : le BAAC évoque des caractéristiques sur les circonstances de l'évènement mais n'apporte pas d'information sur la dynamique de l'accident et son déroulement au plan spatial
- La connaissance du scénario de l'accident et son déroulement dans l'espace sont indispensables pour la recherche de solutions techniques adoptées en matière d'infrastructure
- La production de données sur l'accidentologie s'inscrit dans un contexte à la fois juridique et technique
- Les données ou les informations, quand elles existent, ne sont pas toujours accessibles aux experts (observatoires), aux gestionnaires de voirie : le caractère judiciaire du procès verbal établi par les Forces de l'Ordre limite les conditions d'accès à l'information aux personnes autorisées.

Il y a un intérêt pour chacun à partager les informations et l'exploitation ou la valorisation de ces données : ce partage des données et des expertises permettra d'établir une meilleure complémentarité des actions menées sur le plan de la prévention et du contrôle/sanction à l'application du Code de la route.

Les principaux objectifs concernent, d'une part, le renforcement de la coordination entre les forces de l'ordre, le Parquet, les experts et les gestionnaires de voirie et, d'autre part, la mise en commun et l'harmonisation des données cartographiques. En lien avec ces objectifs, plusieurs orientations d'actions sont retenues.



Orientations d'actions

Actions à développer en termes de formation

Sensibiliser les Forces de l'Ordre aux attentes des gestionnaires de réseau ou des experts quant à la transcription des informations relatives aux infrastructures (éditer un manuel d'informations)

Faire converger les pratiques et harmoniser les saisies de rédaction des procès verbaux et/ou des BAAC

Actions à développer en termes d'information

Utiliser les médias institutionnels pour diffuser de l'information et sensibiliser les populations aux enjeux de la lutte contre l'insécurité routière (Presse, portails Internet ...)

Approfondir l'étude des conflits

Actions à développer en termes contrôle-sanction

Proposer aux Forces de l'Ordre un retour d'informations sur l'exploitation des données (mettre à disposition l'information sous forme de cartes intégrées à un système d'information géographiques)

Actions à développer par les collectivités, gestionnaires d'infrastructures

Réaliser des études détaillées de l'accidentologie pour étayer le choix des aménagements à programmer et consolider des caractéristiques techniques du projet

Actions à développer en termes de connaissance et partage de la donnée

Renforcer la coordination des interventions entre les Forces de l'Ordre, le Parquet et les gestionnaires de voirie (mettre en place un groupe de travail local afin d'examiner avec le Parquet les possibilités à l'accès à l'information)

Améliorer la localisation des accidents sur les réseaux routiers et l'édition des schémas des accidents et des auditions, afin de mieux comprendre les mécanismes générateurs

Élaborer une convention de partenariat sur l'accès et les conditions d'exploitation des informations à caractère non judiciaire consignées dans les procès verbaux et rédiger un cahier des charges commun et convenir des caractéristiques des supports d'échange

B- La mobilisation des moyens par les collectivités locales et les gestionnaires des infrastructures (Département du Nord)

Principaux constats

- Les résultats et bilans du précédent DGO ont été peu partagés, alors que des actions ont été réalisées (Commission Consultative d'Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR), formation des élus, Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI),...)
- Des initiatives, pratiques et actions des gestionnaires d'infrastructures peu ou pas partagées
- Des données de sécurité routière peu accessibles
- La volonté des gestionnaires d'infrastructures de privilégier la prévention plutôt que le traitement curatif



Orientations d'actions

Actions à développer en termes d'information

Développer l'écoute et la co-élaboration avec les usagers et riverains pour améliorer la sécurité routière des infrastructures :

- Développer des outils modernes d'écoute et de dialogue avec les usagers, de type portail Internet
- Soutenir l'action et encourager les partenariats avec les associations représentatives des usagers (communautés scolaires, ADAV, Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)), en veillant à leur capacité de représentation tant à l'échelon départemental que local et cerner tous les usages dans les aménagements (pour des aménagements bien pensés et partagés)

Actions à développer en termes de formation

Partager et harmoniser les méthodologies d'élaboration et d'aménagement des projets routiers (ISRI, Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE), matériaux, équipements de la route)

Actions à développer en termes de contrôle-sanction

Faire adopter des conduites intuitives

Actions à développer par les collectivités, gestionnaires d'infrastructures

Consolider le réseau de compétences techniques en sécurité routière, en prenant notamment en compte les différences de moyens entre collectivités par le biais du Comité Technique créé à cet effet. Il aura pour mission de diffuser et vulgariser les productions, d'apporter des conseils aux donneurs d'ordre et de favoriser le développement de compétences techniques au sein des Communes et Intercommunalités en priorisant les collectivités à faible ressource d'ingénierie

Des actions ciblées portant sur la lisibilité, la visibilité et l'aménagement des infrastructures peuvent faire l'objet d'engagements spécifiques des collectivités au titre du DGO : politique de mise en cohérence des vitesses, notamment à l'échelle d'itinéraires, cerner les enjeux et risques liés à la présence des cyclomoteurs sur pistes et bandes cyclables et actions adaptées en conséquence, sécuriser les lieux accidentogènes, notamment la prise en compte des cyclistes aux intersections, développer les zones de circulation apaisée, intégrer des diagnostics de sécurité routière dans l'élaboration des documents d'urbanisme,...

Actions à développer en termes de connaissance et partage de la donnée

Consolider le partage de bonnes pratiques et participer à la mise à disposition de pratiques innovantes en matière de sécurité routière, en créant un Comité Technique composé des gestionnaires d'infrastructures et des autres acteurs de la sécurité routière.

Renforcer les diagnostics préalables de sécurité routière, notamment en harmonisant et partageant l'accès aux données et en développant des méthodologie commune, en vue de privilégier les actions préventives



VI : La mise en œuvre, les facteurs de réussite

La démarche concertée qui a abouti à la définition des enjeux et aux orientations d'actions a pour objet de mobiliser tous les acteurs dans la lutte contre l'insécurité routière.

Les objectifs locaux retenus supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO 2013-2017.

Les groupes de travail ont identifiés 6 facteurs clés de réussite :

- la poursuite de la démarche partenariale avec un pilotage structuré
- l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie en mobilisant toutes les sources disponibles
- la mobilisation et la professionnalisation des acteurs dans le cadre d'une animation pérenne
- la prise en compte des attentes des usagers
- la cohérence du cycle prévention-contrôle-sanction
- la pertinence et la complémentarité des actions de sensibilisation et de communication

Gouvernance du dispositif - Organisation du pilotage

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois pertinent et efficace de poursuivre cette démarche basée sur un comité de pilotage réunissant les signataires et les groupes de travail ayant participé à l'élaboration du DGO.

Chaque année, une réunion du comité de pilotage sera organisée avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point sur l'accidentalité et le bilan des actions réalisées dans l'année pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions. Les travaux du comité de pilotage seront préparés par un comité technique s'appuyant en tant que de besoin sur des groupes de travail (pérennisation des groupes de travail constitués pour l'élaboration du DGO).

Animation et formation des réseaux d'acteurs

La démultiplication des actions pour toucher le plus grand nombre suppose de pouvoir s'appuyer sur des réseaux d'acteurs structurés et professionnalisés.

Des actions de formation, complétées par animation régulière et pérenne, à destination des réseaux d'acteurs suivants :

- aménageurs, gestionnaires d'infrastructures, titulaires du pouvoir de police
- intervenants sécurité routière en milieu scolaire, en milieu professionnel, auprès de publics ciblés (séniors, milieu carcéral, motards, ...)
- référents sécurité routière dans les communes, les établissements scolaires, les entreprises et administrations

Améliorer la connaissance de l'accidentologie

Les actions à engager dans ce domaine, qui a fait l'objet d'un groupe de travail spécifique, ont été développées dans le chapitre V.

Organiser l'écoute et la prise en compte de l'avis des usagers

La prise en compte de l'avis des usagers suppose de la part des pouvoirs publics (Etat - Collectivités territoriales) l'identification parmi eux de porte-paroles ; de nombreuses associations existent, mais encore convient-il d'organiser leurs relations avec les pouvoirs publics dans un cadre compatible avec leurs moyens limités.



Des outils existent (commission départementale de sécurité routière, CCUSR, instances de concertation mises en place par les collectivités) mais leur multiplicité rend difficile la participation effective et régulière de bénévoles.

Un dispositif plus efficient et partenarial sera recherché.

Assurer la cohérence du cycle prévention-contrôle-sanction

Le PDCR affiche la politique départementale en matière de contrôle. Il a vocation, à partir de l'analyse de la situation et de l'accidentologie locale, à coordonner, à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du code de la route par les usagers et de constatation des infractions et délits routiers. Le Parquet participe à son élaboration pour assurer la cohérence avec la mise en œuvre des sanctions. En amont, il paraît utile d'y intégrer les actions de prévention, telles les opérations d'alternative à la sanction.

Veiller à la pertinence et à la complémentarité des actions de sensibilisation et de communication

Il est nécessaire d'assurer la lisibilité, la clarté et l'efficacité des messages diffusés ; la Sécurité Routière fait l'objet d'importantes actions de communication nationale ; les actions de la Préfecture, du Département et des autres acteurs veilleront à les accompagner et à les compléter en cohérence avec les orientations du DGO.

Pour assurer cette cohérence et cette complémentarité, les signataires se communiqueront leurs plans de communication « sécurité routière » respectifs.

Les actions de sensibilisation menées par les acteurs locaux et financés avec l'aide de l'Etat dans le cadre du PDASR ou avec l'aide d'autres signataires prendront en compte les orientations d'actions pour chaque enjeu.



Par notre signature du DGO, nous nous associons au nouvel élan donné à l'action pour la sécurité routière. Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les enjeux et suivant les orientations définis en commun, et nous invitons les acteurs locaux de la sécurité routière à faire de même.

Nous convenons d'accentuer la coopération en matière de connaissance de l'accidentologie, entre nous et avec l'ODSR.

Nous convenons de poursuivre le travail engagé lors de l'élaboration du DGO par des évaluations et des mises à jour annuelles.

Fait à LILLE, le 15 avril 2013

Monsieur le préfet de la région Nord-Pas de Calais Préfet du Nord	Monsieur le procureur général près la cour d'appel de Douai	Monsieur le président du Conseil Général du Nord
Monsieur le directeur général de l'Agence Régionale de Santé	Madame la présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine	Monsieur le directeur académique des services de l'Education Nationale du Nord
Monsieur le président de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre	Monsieur le président de l'Association des Maires du Nord	Monsieur le président de la Communauté Urbaine de Dunkerque
Monsieur le directeur général de la CARSAT Nord-Picardie		



ANNEXES

Engagement des parties

I Les services de L'Etat

Pour sa part, la Préfecture du Nord s'engage à donner une priorité majeure à ces enjeux et orientations dans la conception du PDASR, du PDCR et au budget associé.

Pour sa part, le Parquet Général près la cour d'Appel indique que le traitement de la délinquance routière a toujours été et reste une priorité des parquets.

Parmi les sept enjeux locaux retenus dans le DGO, deux concernent directement et depuis très longtemps l'infraction pénale et son traitement judiciaire:

- l'alcool et les drogues au volant,
- les excès de vitesse.

Les parquets du ressort se font un point d'honneur de lutter contre ces fléaux générateurs de mortalité routière et utilisent à cette fin tous les moyens légaux mis à leurs dispositions: contrôles préventifs d'alcoolémie, contrôles routiers volants sur réquisitions des parquets, parfois même en présence d'un membre de ce parquet, contrôles établis les week-end au retour des boîtes de nuit sont régulièrement organisés et bien relayés par la presse.

Les poursuites des infractions routières sont systématiques. Les rappels à la loi et les classements sans suite restent exceptionnels.

La comparution immédiate devant le tribunal correctionnel est utilisée à l'égard des grands récidivistes de l'alcool et des drogues au volant et des auteurs d'accidents corporels générés par ces deux causes. Dans ce contexte, de lourdes peines privatives de liberté et l'annulation du permis de conduire sont prononcées.

Les parquets recourent à des poursuites correctionnelles rapides par voie de COPJ et de CRPC pour les infractions routières graves: CEA, homicides et blessures involontaires générés par des fautes de comportement graves.

Ils recourent à l'ordonnance pénale pour les délits et contraventions routiers traditionnels: défaut de permis de conduire, défaut d'assurance, excès de vitesse et petits taux d'alcool.

La composition pénale est utilisée pour les délits de fuite et les accidents corporels légers. Elle allie alors sanction et indemnisation des victimes.

Les mesures affectant le permis de conduire (suspensions, annulations, interdictions) sont fréquemment prononcées. Il en est de même de la confiscation du véhicule, des stages de sensibilisation à la sécurité routière et des peines de travaux d'intérêt général.

Pour sa part, le directeur académique indique que la direction des services départementaux de l'Education nationale s'engage à poursuivre et à développer les actions d'éducation à la sécurité routière ainsi que la formation d'un référent sécurité routière dans chaque établissement.



II Le Département du Nord

Pour sa part, l'amélioration constante de la mobilité par tous les modes de transport constitue un des 10 piliers du projet de mandat en cours du Conseil Général. Le Département s'est engagé dans ce cadre dans l'élaboration d'un schéma de mobilité destiné à mettre à la disposition de tous les Nordistes une offre de mobilité performante, sécurisée et solidaire. Ce schéma intègre les principes du développement durable au travers de la Démarche Route Durable initiée par le Département. Il veille également à renforcer les actions du Département en faveur de la sécurité routière et le partage de la voie entre les différents modes de déplacements doux ou motorisés, individuels ou collectifs et l'organisation de concertations élargies.

L'élaboration de ces politiques départementales de déplacement nécessite au préalable une connaissance approfondie et fiable de l'accidentologie et une prise en compte anticipée des conditions de sécurité. Pour répondre à cette exigence, j'ai souhaité que la Direction de la Voirie Départementale intègre dans le cadre du développement de sa démarche qualité, initiée en matière d'exploitation du réseau, un processus spécifiquement dédié à la «vigilance sécurité routière». Parallèlement, un programme d'expertise et d'évaluation du réseau routier départemental se met en place.

Dans ce cadre et au regard du DGO, le Département au titre de sa politique s'engage à :

- expertiser son réseau routier afin de pallier l'existence éventuelle de zones d'accumulation d'accidents,
- porter une attention particulière à l'étude des scénarios d'accidents sur Routes Départementales, en particulier avec les Forces de l'Ordre,
- organiser l'écoute et la prise en compte des avis des usagers au travers notamment du portail mobilité du Département,
- favoriser l'émergence d'un réseau d'acteurs locaux de la sécurité routière,
- continuer son travail avec les représentants des usagers et rechercher des solutions adaptées à tout usage, au travers notamment de ses plans Motards et Cyclable,
- mobiliser les compétences départementales en matière de jeunesse et de santé publique pour promouvoir des actions de prévention du risque routier.

III Les autres partenaires

Pour sa part, la Communauté Urbaine de Dunkerque, impliquée de longue date en faveur de la sécurité routière, entend bien poursuivre son action au cours des prochaines années.

Tout d'abord par le souci permanent de mise à niveau et d'entretien des 690 Km de voirie dont elle assure la gestion, mais également par l'organisation d'une mobilité où piétons et cyclistes sont au cœur des préoccupations. Un travail de pacification de l'espace urbain, source non seulement de sécurité, mais également de qualité de vie et de ville, a ainsi été entrepris.

L'action de prévention et de sensibilisation des usagers, relayée notamment par l'ADASARD, se poursuivra en cohérence avec ces orientations.

Nous espérons ainsi contribuer à la tenue des objectifs ambitieux fixés dans ce document.



Pour sa part, l'engagement de la Carsat Nord - Picardie est à la hauteur des enjeux de sinistralité.

Le risque routier, sous toute forme de déplacement, est la première cause d'accidents mortels du travail. En conséquence, les orientations inscrites dans le DGO constituent des repères pour tous les acteurs. Les 4 années de ce document marquent l'endurance nécessaire pour que la déclinaison des actions menées porte ses fruits.



Liste des abréviations

ADAV	Association Droit Au Vélo
AMN	Association des Maires du Nord
AMVS	Agglomération Maubeuge Val de Sambre
APER	Attestation de Première Éducation à la Route
ARS	Agence Régionale de Santé
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (de la circulation routière)
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail
CCUSR	Commission Consultative d'Usagers pour la Signalisation Routière
CNSR	Conseil National de la Sécurité Routière
CSA	Contrôle Sanction Automatisé
CUD	Communauté Urbaine de Dunkerque
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGO	Document Général d'Orientations
DSCR	Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
IDS	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
ISRI	Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires
IPCSR	Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière
LMCU	Lille Métropole Communauté Urbaine
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PDCR	Plan Départemental de Contrôles Routiers
PL	Poids Lourd
SURE	Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes



Définitions

Un **accident corporel** de la circulation routière :

- provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux),
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule,
- en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les impliqués, on distingue :

- les victimes : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Personnes tuées	Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
Blessés hospitalisés	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
Victimes graves	Victimes décédées ou blessées hospitalisées
Blessés légers	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures