



Document Général d'Orientations 2013-2017 pour la sécurité routière

« Changeons nos comportements »



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



« Changeons nos comportements »

Sommaire

| | |
|--|----|
| Le mot du préfet | 4 |
| Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière | 5 |
| Le Document général d'orientations | |
| Contexte du DGO | 8 |
| Démarche d'élaboration et enjeux retenus | 10 |
| Caractéristiques générales | |
| Le département de La Réunion | 13 |
| L'insécurité routière à La Réunion | 14 |
| Les orientations d'actions | |
| Alcool, drogue et médicaments | 22 |
| Vitesse, comportements à risque et piétons | 24 |
| Deux-roues motorisés | 26 |
| Deux-roues cyclistes | 28 |
| Les signataires | 30 |



Le mot du préfet



La mobilisation générale au niveau départemental, favorisée par un large partenariat entre les services de l'Etat, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs de la sécurité routière a permis d'élaborer le *Document général d'orientations* – DGO – destiné à déterminer, pour les années 2013 à 2017, les orientations stratégiques de lutte contre l'insécurité routière pour La Réunion.

Ainsi, les plans départementaux d'actions de sécurité routière – PDASR – qui seront mis annuellement en œuvre sur le fondement du DGO auront pour objectifs prioritaires de permettre à chaque citoyen de se déplacer en toute sécurité, de savoir partager la route en ayant conscience du risque routier et en adoptant à tout moment un comportement civique et responsable.

La route est un espace qui se partage, ce qui implique un respect mutuel de la part de ceux qui s'y déplacent.

Je vous remercie par avance pour votre engagement au service de la sécurité routière.

Le préfet, **Jean-Luc MARX**



Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet du département qui a placé cette mission sous l'autorité de la sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Benoît, en tant que chef de projet sécurité routière.

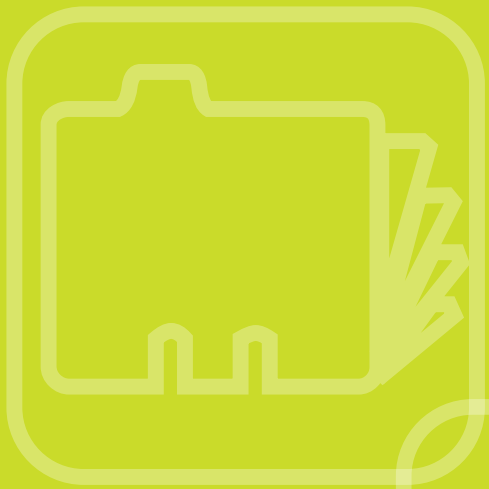
Pour exercer cette fonction de chef de projet sécurité routière, la sous-préfète s'appuie sur :

- **la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de La Réunion (DEAL), représentée par le coordinateur sécurité routière, chef de l'unité sécurité routière et par les agents de l'unité sécurité routière ;**
- **deux chargés de mission sécurité routière (CMSR) ;**
- **une quarantaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).**

Elle est assistée dans sa mission par :

- **les tribunaux de grande instance de Saint-Denis et de Saint-Pierre ;**
- **la direction départementale de la sécurité publique ;**
- **l'escadron départemental de sécurité routière ;**
- **l'observatoire départemental de sécurité routière.**





Un slogan et des enjeux



Le Document Général d'Orientations



En 2011, 3 963 personnes ont été tuées sur la route en France. L'objectif du gouvernement consiste à passer, à l'horizon 2020, sous la barre des 2 000 victimes.



Définitions

Accident corporel de la circulation routière

Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont donc pas inclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles.

Tué

Victime décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessé hospitalisé

Victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical a nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Blessé non hospitalisé

Victime dont le traitement médical n'a pas nécessité d'hospitalisation ou a nécessité une hospitalisation de moins de 24 heures.

Blessés

Somme des blessés non hospitalisés et des blessés hospitalisés.

Gravité

Nombre de tués pour 100 accidents.

Agglomération

Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération. Hors agglomération : reste du réseau situé hors agglomération.

Cyclomoteurs

Deux-roues légers de cylindrées inférieures à 50 cm³.

Motos

Deux-roues de cylindrées supérieures ou égales à 50 cm³.

Contexte du DGO

UN OBJECTIF AMBITIEUX

« Nous fixons l'objectif de réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer sous la barre des 2 000 morts par an », a annoncé Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, lors d'une conférence de presse pour la réinstallation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), le 27 novembre 2012.

« C'est un objectif ambitieux » a indiqué le ministre qui a souhaité « la mobilisation de tous » car « nous ne pouvons pas accepter l'idée que nous ayons atteint un seuil ».

Dans ce contexte, le gouvernement a fixé deux axes de travail pour le Conseil national de la sécurité routière :

- les principaux facteurs accidentogènes (alcool, vitesse, stupéfiants) ;
- les personnes les plus exposées (jeunes et usagers des deux-roues).

Par ailleurs, pour rappel, le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au *Journal Officiel*, a mis 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 ;
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse ;
- 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, 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.

Dans ce contexte, chaque département était appelé à définir en 2012, dans le cadre de l'élaboration de son *Document général d'orientations* pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Ces orientations devront se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués. Celle-ci ne pourra être obtenue que dans le cadre d'une mobilisation forte et pérenne de tous les acteurs, publics et privés, qui peuvent contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

QU'EST-CE QUE LE DGO POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Le *Document général d'orientations*, cosigné par l'Etat, les collectivités territoriales et les autres acteurs locaux impliqués dans la démarche, est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir.

Il doit formaliser la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour tenter de contribuer à l'objectif national.

Il est à la fois une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Une démarche, car il a nécessité le travail de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière pour son élaboration dans le cadre d'un comité de pilotage et de réunions d'un groupe technique composé de représentants de l'ensemble des institutions concernées. Il permet ainsi à l'Etat, aux Conseils régional et général de La Réunion et aux principales communes de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre dans les cinq prochaines années.

Un document de programmation, car il définit les orientations d'actions et engage l'ensemble des acteurs de l'Etat, ainsi que ses partenaires impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière, autour de ces orientations d'actions pour parvenir à la diminution de l'accidentologie sur les routes de La Réunion.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département, indique les enjeux retenus et précise les orientations d'actions correspondantes.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est élaboré en cohérence avec les orientations du DGO en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs. Le Plan départemental de contrôles routiers a également une place importante dans ces projets.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé annuellement.



Démarche d'élaboration et enjeux retenus

Le DGO n'a de réalité que si les principaux protagonistes, informés sur les objectifs du DGO, participent de façon concertée à son élaboration, à sa déclinaison annuelle et à son suivi.

Pour ce faire, un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière a été créé le 25 mai 2012. Ce comité de pilotage est composé comme suit :

- Le chef de projet sécurité routière
- Monsieur le coordinateur sécurité routière,
- Monsieur le procureur général ou son représentant
- Monsieur le commandant de la gendarmerie de La Réunion ou son représentant
- Madame la directrice départementale de la sécurité publique ou son représentant
- Monsieur le recteur de l'académie de La Réunion ou son représentant
- Monsieur le président du conseil régional de La Réunion ou son représentant
- Madame la présidente du conseil général de La Réunion ou son représentant
- Monsieur le président de l'association des maires de La Réunion ou son représentant
- Madame la députée-maire de Saint-Paul ou son représentant
- Monsieur le maire de Saint-Denis ou son représentant
- Monsieur le sénateur-maire de Saint-Pierre ou son représentant
- Monsieur le directeur de la prévention des risques professionnels CGSS de La Réunion
- Monsieur le président du comité départemental de la prévention routière

CARACTÉRISATION DES ENJEUX

L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan des accidents corporels de la circulation routière et d'un premier approfondissement permettant de connaître les problèmes.

L'étude d'enjeux ou plutôt la réactualisation des enjeux du précédent DGO (2008-2012) a été réalisée par l'Observatoire départemental de Sécurité routière (ODSR) de la DEAL.

Rappel des enjeux identifiés lors du DGO 2008-2012 (dont quatre nationaux avec une déclinaison obligatoire au niveau local) :

L'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables (piétons et cyclistes), l'accueil des victimes

L'analyse des accidents par l'ODSR pendant la période 2007-2011 a permis de valider à nouveau l'ensemble de ces enjeux, à l'exception de l'enjeu « accueil des victimes ».





Ainsi, les enjeux alcool, vitesse, jeunes, deux-roues motorisés et usagers vulnérable (piétons et cyclistes) ont été proposés au comité de pilotage pour validation le 25 mai 2012 dans le cadre de la démarche de l'élaboration du DGO 2013-2017.

IDENTIFICATION DES ENJEUX

Sous la responsabilité du préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'État, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes.

APPROFONDISSEMENT ET COMPRÉHENSION DES ENJEUX

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

C'est pourquoi, après la validation des enjeux par le comité de pilotage du 25 mai 2012, outre le groupe technique impliqué dans l'étude d'enjeux,

d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques ont été invités à participer à cette réflexion dans le cadre d'un groupe de travail par enjeu.

Des lettres de mission ont été adressées aux personnalités pressenties pour être participants d'un groupe de travail.

Des dossiers documentaires, composés notamment de données statistiques, d'approfondissement d'enjeux et différenciés selon l'enjeu ont été remis aux participants.

Deux réunions ont été programmées les 28 septembre et 2 octobre 2012 afin de permettre aux groupes de travail de proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu.

Ces réunions ont démontré la motivation des participants, la richesse des échanges et des connaissances apportées par chacun.

Le 8 novembre 2012, le comité de pilotage a validé les orientations d'action avant la rédaction finale du document.



Un slogan et des enjeux

Validation des enjeux

Après divers échanges le 25 mai 2012 et le 8 novembre 2012, le comité de pilotage a validé les enjeux de sécurité routière ci-dessous pour la période 2013-2017, sous le slogan général :

« Changeons nos comportements »

- Alcool, drogues et médicaments
- Vitesse et comportements à risque
- Deux-roues motorisés
- Deux-roues cyclistes

Déclinaison des enjeux

Les orientations proposées se déclinent en quatre volets :

- Infrastructure
- Information-communication
- Formation-éducation
- Contrôle-sanction

Remarques

La politique locale de sécurité routière en faveur des jeunes de 15 à 24 ans est intégrée dans le cadre d'une approche transversale des enjeux de sécurité et de prévention. L'usager vulnérable « piéton » est pris en compte dans l'enjeu « vitesse et comportements à risque ».



Caractéristiques générales à La Réunion



L'insécurité routière à La Réunion

La période d'étude de l'accidentologie, dans le cadre de l'élaboration du DGO 2013-2017, est basée sur la période 2007-2011.

BILAN GLOBAL ET ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ

Pour la période 2007 à 2011, en moyenne, chaque mois, sur la route à La Réunion :

- 64 accidents corporels
- 4 tués
- 54 blessés

| Période | Accidents | Blessés | Tués | BH |
|---------|-----------|---------|------|-----|
| 2001 | 701 | 898 | 109 | 277 |
| 2002 | 698 | 954 | 96 | 268 |
| 2003 | 720 | 965 | 78 | 226 |
| 2004 | 723 | 960 | 72 | 212 |
| 2005 | 742 | 968 | 73 | 286 |
| 2006 | 779 | 1030 | 71 | 351 |
| 2007 | 782 | 1011 | 72 | 357 |
| 2008 | 777 | 978 | 51 | 404 |
| 2009 | 720 | 910 | 48 | 312 |
| 2010 | 807 | 991 | 42 | 256 |
| 2011 | 782 | 985 | 42 | 275 |





NOMBRE D'ACCIDENTS - NOMBRE DE TUÉS

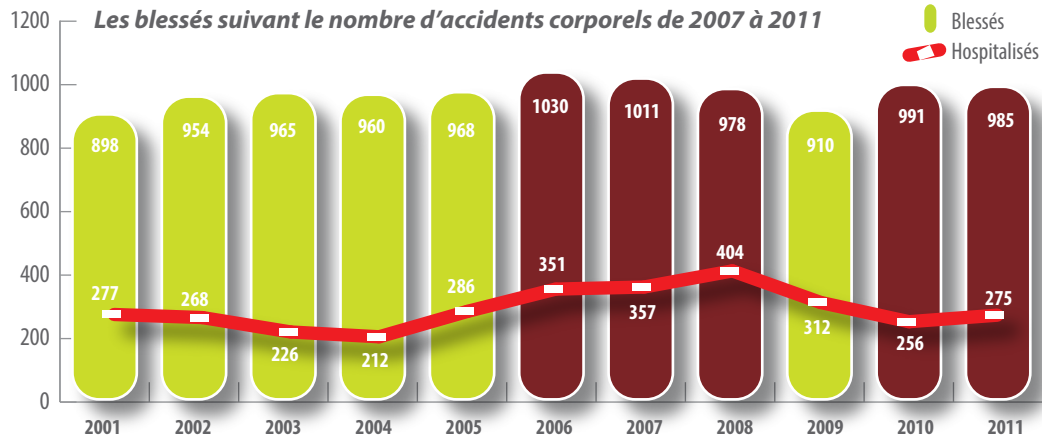
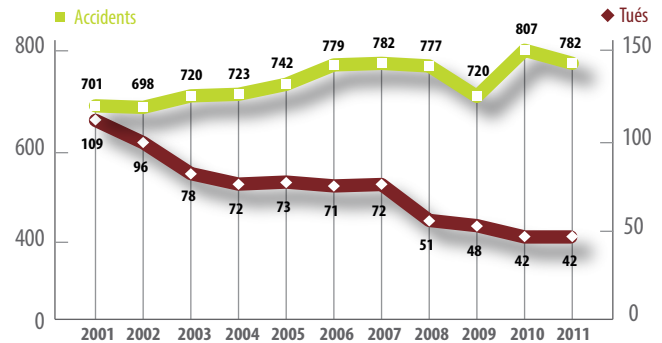
De 2007 à 2011, le nombre d'accidents corporels est resté relativement stable, autour de 774 accidents en moyenne par an.

Après une période stabilité entre 2004 et 2007, l'évolution du nombre de tués sur les routes du département montre une tendance à la baisse depuis 2008.

NOMBRE DE BLESSÉS ET BLESSÉS HOSPITALISÉS

De 2007 à 2011, le nombre de blessés total est resté relativement stable, autour de 975 blessés en moyenne par an. En revanche les blessés hospitalisés montrent une évolution plutôt favorable (-23% entre 2007 et 2011).

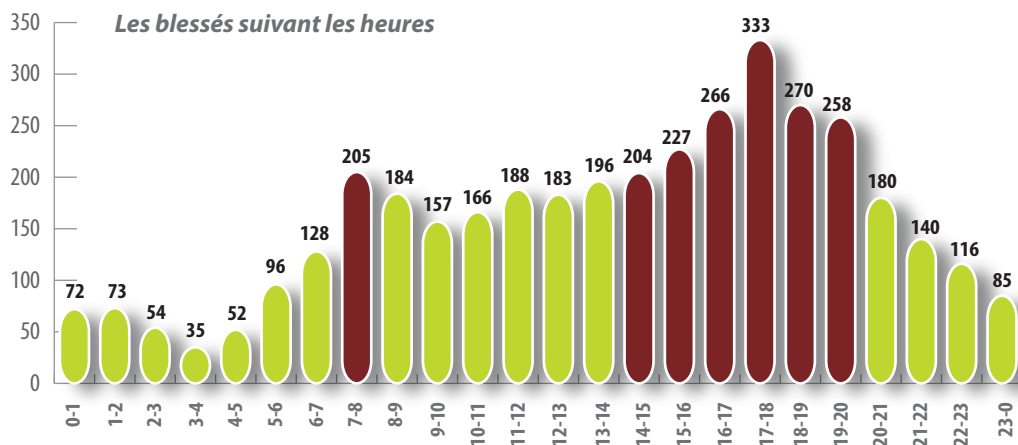
Nombre d'accidents corporels de 2007 à 2011



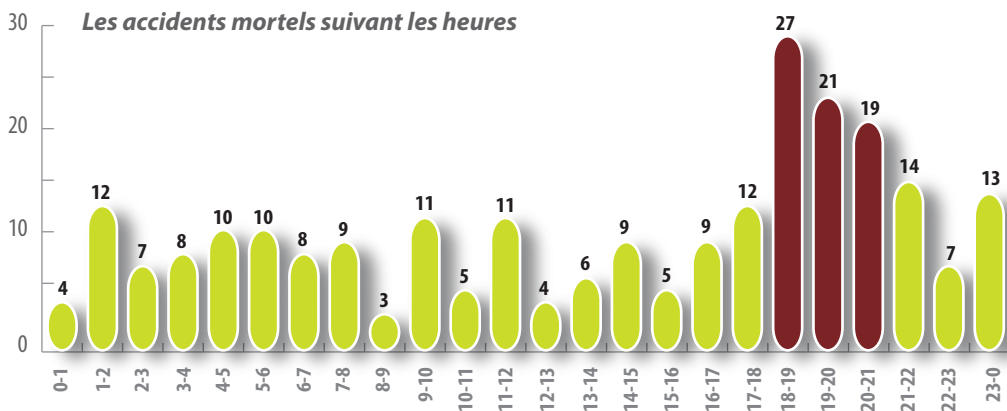


LES ACCIDENTS SUIVANT L'HEURE

Sur la période 2007-2011, il est constaté un pic important d'accidents corporels entre 16 heures et 19 heures.

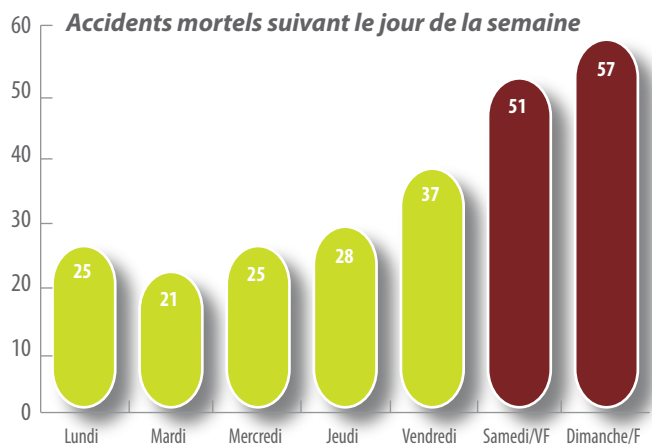
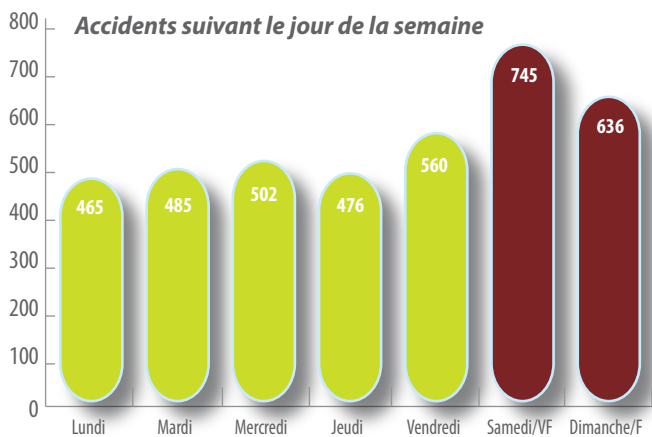


Sur cinq ans, les pics les plus importants concernant les accidents mortels se situent entre 18 heures et 21 heures (un tiers des accidents mortels). Entre 1 heure et 6 heures, le nombre d'accidents mortels reste élevé.



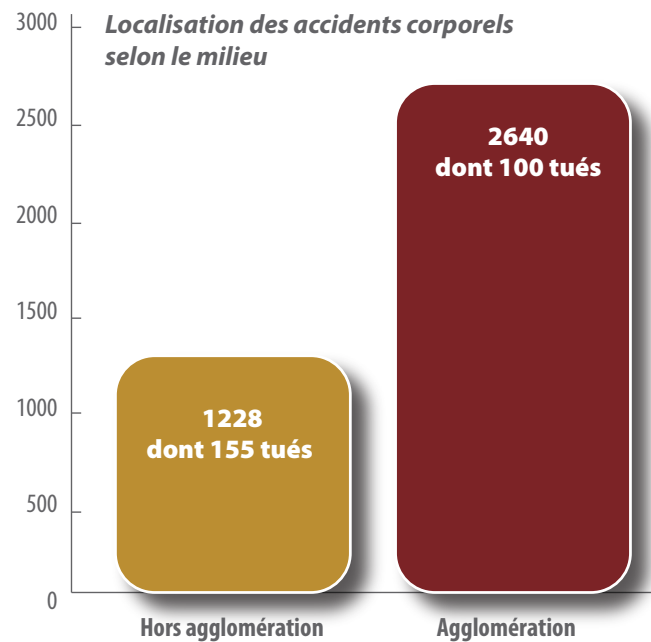
LES ACCIDENTS SUIVANT LE JOUR DE LA SEMAINE

70% des accidents mortels se concentrent sur les fins de semaine, veilles de fêtes et jours de fêtes. Il est de 50% pour les accidents corporels sur cette même période.



LOCALISATION DES ACCIDENTS SELON LE MILIEU

Un accident sur trois survient hors agglomération et provoque deux tués sur trois.





Catégories d'usagers

IMPLIQUÉS

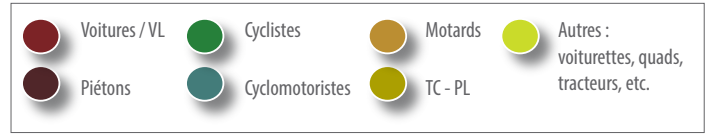
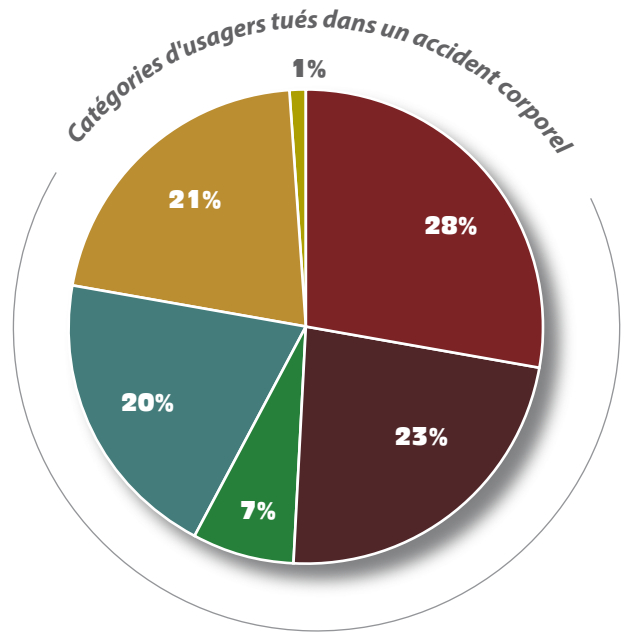
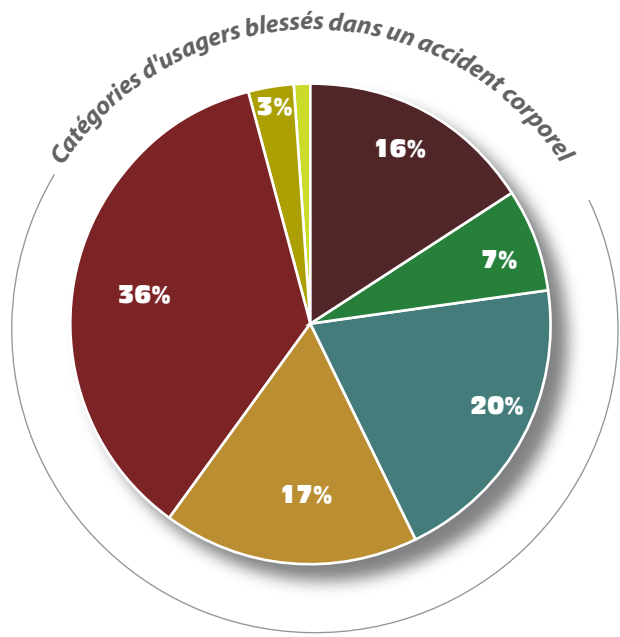
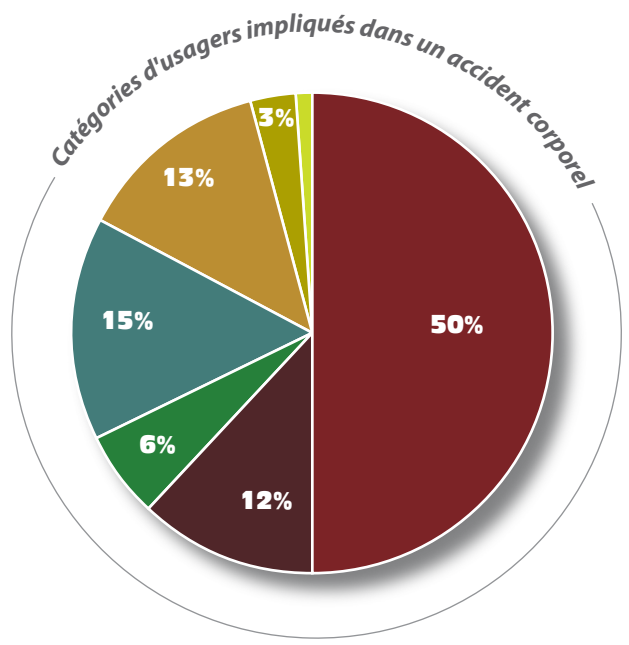
Dans les accidents, les VL sont impliqués à hauteur de 50 % et les deux-roues motorisés à 28 %.

BLESSÉS

Près de deux usagers sur cinq, blessés dans un accident, sont principalement des usagers en deux-roues motorisés (37 %) ou en VL (36 %).

TUÉS

Deux tués sur cinq (41 %) sont des usagers en deux-roues motorisés. Près d'un quart des personnes tuées sont des piétons (23 %). Les cyclistes représentent 7 % des tués. Près d'un tiers des tués sont des usagers en VL (28 %).



Catégories d'âges

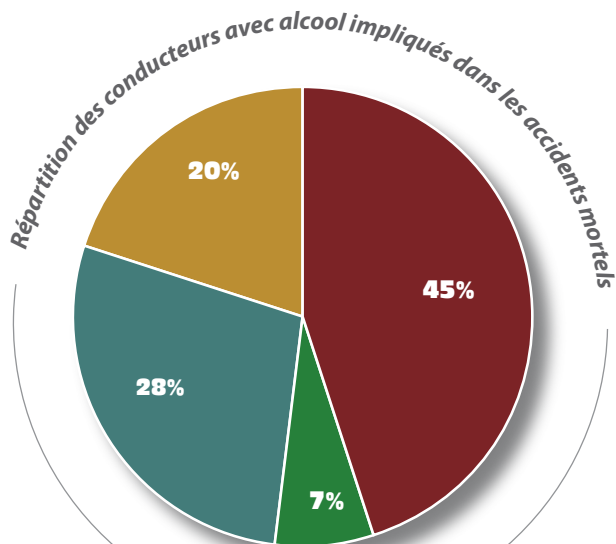
TRANCHE 15-24 ANS

Les jeunes de 15-24 ans sont fortement impliqués dans les accidents de la route (30%). En effet, ils représentent 36% des tués (y compris les piétons) alors que cette classe d'âge ne représente que 16% de la population du département.

- **Sur-représentation des jeunes de 15 à 24 ans (moyenne nationale 24% en 2011).**

Alcool

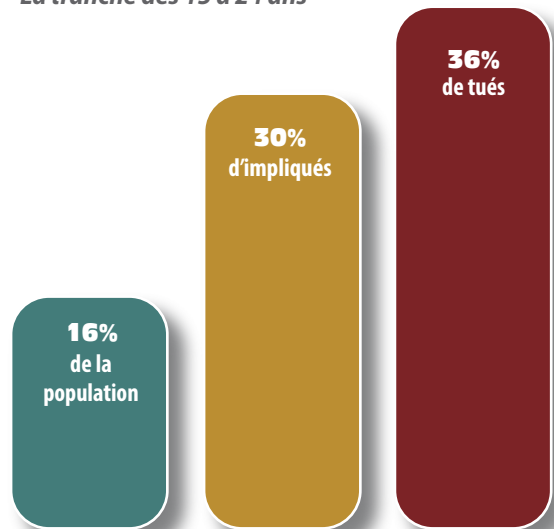
Sur la période 2007-2011, 43% des accidents mortels sont liés à une alcoolémie positive, soit 105 accidents mortels sur 244 (taux métropole : 30%). Dans un tiers de ces accidents mortels, le conducteur présentait une alcoolémie illégale. Remarque : deux piétons tués sur cinq présentaient une alcoolémie positive (27 sur 62).



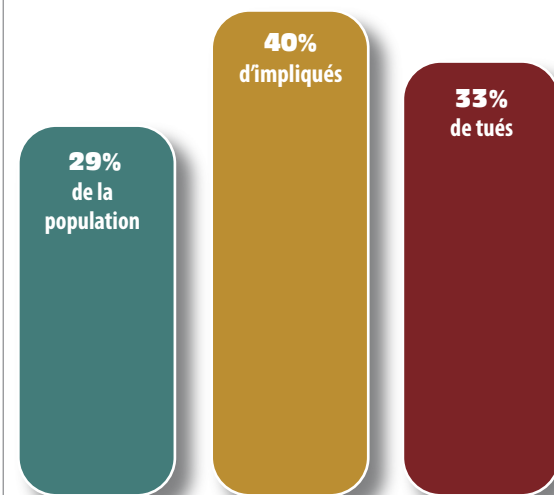
TRANCHE 24-44 ANS

Les usagers de 25-44 ans représentent un tiers des tués (idem métropole).

La tranche des 15 à 24 ans



La tranche des 24 à 44 ans



| 2007-2011 Classes d'âge des usagers | Piétons | | Cyclistes | | Cyclos | | Motos | | VL | | Autres | | Total des tués | | France chiffres 2010 |
|---|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------------|-------|----------------------------|
| | Tués | % | Tués | % | Tués | % | Tués | % | Tués | % | Tués | % | Tués | % | |
| 0-14 ans % | 3 37,5% | 5,1% | 1 12,5% | 5,5% | 0 0,0% | 0,0% | 0 0,0% | 0,0% | 3 37,5% | 4,2% | 1 12,5% | 50,0% | 8 3,2% | 3,3% | |
| 15-17 ans % | 0 0,0% | 0,0% | 0 0,0% | 0,0% | 8 66,17% | 15,4% | 0 0,0% | 0,0% | 4 33,3% | 16,6% | 0 0,0% | 0,0% | 12 4,7% | 4,0% | |
| 18-24 ans % | 4 5,0% | 6,8% | 6 7,5% | 33,3% | 28 35,0% | 53,9% | 16 20,0% | 30,2% | 26 32,5% | 36,7% | 0 0,0% | 0,0% | 80 31,4% | 20,8% | |
| 25-44 ans % | 11 13,0% | 18,7% | 5 5,9% | 27,8% | 13 15,3% | 25,0% | 30 35,3% | 56,6% | 25 29,4% | 35,2% | 1 1,1% | 50,0% | 85 33,3% | 31,3% | |
| 45-64 ans % | 29 58,0% | 49,1% | 5 10,0% | 27,8% | 1 2,0% | 1,9% | 6 12,0% | 3,0% | 9 18,0% | 12,7% | 0 0,0% | 0,0% | 50 19,6% | 21,4% | |
| >= 65 ans % | 12 60,0% | 20,3% | 1 5,0% | 5% | 2 10,0% | 3,8% | 1 16% | 1,9% | 4 20,0% | 5,6% | 0 0,0% | 0,0% | 20 7,8% | 19,2% | |
| Ensemble | 59 | | 18 | | 52 | | 53 | | 71 | | 2 | | 255 | | |

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS

Pour la période de 2007-2011 : 4,7% des tués font partie de la classe d'âge des 15-17 ans (4% en métropole). Cette classe d'âge est concernée plus particulièrement par l'utilisation du cyclomoteur (15,4% des tués).

31,4% des tués font partie de la classe d'âge des 18-24 ans. Ils sont également concernés par l'utilisation :

- Du cyclomoteur (53,9% des tués)
- De la moto (30,2% des tués)
- De la voiture (36,7% des tués)
- Et du vélo (33,3% de tués)

Plus d'un piéton tué sur deux sont des personnes âgées de 45 ans et plus (56,6% des 45-64 ans et 20,3% des ≥ à 65 ans).

Un peu plus d'un tué sur trois à moto (35,2%) concernent une personne de la classe d'âge 25-44 ans (soit comme conducteur, soit comme passager).





Les orientations d'actions



Orientations « alcool, drogue et médicaments »



Constats

Lourd bilan

L'alcool est responsable de 43 % des accidents mortels.

66 % de ces accidents se déroulent de nuit le week-end.

Le bilan correspondant est lourd : 108 tués et 408 blessés hospitalisés (BH).

Toutes les catégories d'usagers sont concernées.

INFORMATION - COMMUNICATION

► Prendre en compte l'ensemble des lieux de consommation d'alcool comme vecteur de communication (affichage, exposition, murs d'expression) :

- débits de boissons (restaurants, bars de nuit, discothèques, etc.) ;
- soirées privées ;
- festivals ;
- soirées associatives (culturelles, sportives ...)
- soirées organisées dans le cadre communal.

► Impliquer toutes les catégories d'organiseurs de soirées (privés, municipaux, associatifs) dans la lutte contre l'alcool au volant.

► Informer/sensibiliser les organisateurs sur les effets physiologiques de la consommation d'alcool au regard de la conduite.

► Poursuivre les actions SAM « *Celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas* » en direction de tous les publics.

► Informer/sensibiliser sur les effets des médicaments sur la conduite.

► Améliorer la connaissance des accidents de la route où l'alcool est en cause :

- Constituer sur ce thème une base de données communes sécurité routière pour l'ensemble des partenaires-acteurs de la Sécurité routière.

► Utiliser des supports de communication permettant de sensibiliser différentes catégories d'usagers et promouvoir l'auto-contrôle : tous médias , réseaux sociaux, smartphones.





► Promouvoir l'image du conducteur sobre via des personnalités locales (chanteurs, artistes, sportifs).

FORMATION-ÉDUCATION

► Initier une culture en sécurité routière destinée à l'ensemble des acteurs et partenaires.

► Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool :

- travail en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDT, l'ARS, les professionnels de santé.

► Intégrer la connaissance et dimension sécurité routière dans toutes les formes de prévention réalisées dans le département :

- milieu intra-familial ;
- milieu associatif ;
- personnes âgées.

► Développer la formation des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) dans le cadre de leur intervention sur l'alcool.

► Mieux responsabiliser les associations d'étudiants dans la lutte contre l'insécurité routière liée à l'alcool.

► Intégrer un volet sécurité routière dans le cadre de l'acquisition d'une licence de débit de boissons.

CONTRÔLE-SANCTION

► Renforcer les contrôles de respect de la réglementation à l'égard de l'ensemble des débiteurs de boissons alcoolisées (établissements de nuit, restaurants, stations services...).

► Définir un label à décerner aux débiteurs de boissons responsables.

► Poursuivre et cibler les contrôles des usagers de la route en tenant compte notamment des facteurs horaires d'accidentalité des jeunes (alcool et stupéfiants)

► Intensifier la communication sur les sanctions encourues.



Trop d'alcool, trop de fatigue, trop de médicaments ?



MIEUX VAUT S'ACCROCHER À LA VIE QU'À SON VOLANT

Échangez vos plus mauvaises excuses sur Twitter #passelevolant



Orientations « vitesse, comportements à risque et piétons »



Constats

Vitesse

A La Réunion, le facteur vitesse est présent dans un accident mortel sur deux.

Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au-delà des limitations autorisées.

Dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances.

Vulnérabilité

A La Réunion, les piétons représentent un quart des tués (23 % contre 11 % en Métropole).

Les enfants (piétons) de moins de 14 ans représentent 23 % des victimes graves (tués + BH).

De nombreux accidents surviennent la nuit (mortels piétons).

INFRASTRUCTURE

- ▶ Encourager le co-voiturage.
- ▶ Etablir un état des lieux sur les causes des accidents (piétons) dans les communes.
- ▶ Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers et élus locaux sur les nouveaux règlements, sur la démarche « *Code de la rue* ».

INFORMATION-COMMUNICATION

- ▶ Approfondir la connaissance de l'accidentologie liée aux piétons.
- ▶ Développer la communication sur le partage de la route :
 - Travailler sur la perception réciproque des différents usagers, notamment des piétons et cyclistes surtout de nuit (« *Voir et être vu* ») ;
 - Sensibiliser et responsabiliser les usagers piétons.
- ▶ Favoriser l'initiative des jeunes en matière de sécurité routière :
 - Débats dans les établissements scolaires afin de faire émerger des projets d'actions de sécurité routière ;
 - S'appuyer sur le réseau POP (plan ordinateur portable Région Réunion) pour communiquer davantage sur la thématique sécurité routière.
- ▶ Mobiliser et mieux fédérer les partenaires institutionnels.





FORMATION-ÉDUCATION

- ▶ Accompagner les catégories d'usagers spécifiques (sortie de prison, conducteurs récidivistes, personnes âgées...).
- ▶ Renforcer la prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire afin de transformer durablement le comportement du conducteur de demain sur la route :
 - Développer l'attestation première éducation routière (APER), permis piétons ;
 - Impliquer les élèves dans les interventions de sécurité routière.
- ▶ Actualiser la connaissance des intervenants (IDSR, associations) sur le thème de la sécurité routière.
- ▶ Développer des actions de sécurité routière en prenant en compte la dimension intergénérationnelle.

CONTRÔLE/SANCTIONS

- ▶ Communiquer davantage sur les sanctions et notamment sur la confiscation des véhicules.
- ▶ Lutter contre le phénomène de « pousse » qui prend de plus en plus d'ampleur à La Réunion.

LES CHIFFRES

TÉLÉPHONE



TÉLÉPHONER AU VOLANT
MULTIPLIE PAR 3
LE RISQUE D'ACCIDENT



PRÈS D'UN ACCIDENT
CORPOREL SUR 10
EST LIÉ À L'UTILISATION DU
TÉLÉPHONE AU VOLANT

Sources : Ifop et expertise collective Inserm/Ifsttar « Téléphone et sécurité routière », 2011.



Orientations « deux-roues motorisés »



Constats

Respect

Courtoisie remarquée entre les conducteurs de motos et automobilistes.

Vigilance

Entre 2007 et 2011, deux tués sur cinq (41 %) sont des utilisateurs de deux-roues motorisés.

Le taux de tués de cyclomotoristes est 3,5 fois supérieur à celui de la métropole (21 % contre 6 %).

En cyclomoteur, le casque n'est pas toujours porté (42 % victimes).

Présence d'alcoolémie.

Défaut de permis (AM – ex BSR).

INFRASTRUCTURE

► Sensibiliser et mobiliser les aménageurs routiers (en partenariat avec le CNFPT, les associations d'usagers à moto), aux risques des deux-roues motorisés sur les obstacles latéraux, les glissances, l'aménagement en milieu urbain (guide CERTU) et la signalisation des travaux.

INFORMATION-COMMUNICATION

► Utiliser les médias pour développer la communication sur les deux-roues motorisés (débat, messages aux plus jeunes par des parents...) :

- réseaux sociaux (Facebook, twitter, blog...);
- médias populaires ;
- panneaux à messages variables (PMV).

► Communiquer sur les risques pris par les deux-roues motorisés à travers des témoignages (personnes emblématiques, victimes d'accidents de moto).

► Utiliser les lieux médicaux comme relais de sensibilisation sur les deux-roues motorisés : affichages, vidéos en boucle, campagnes de sécurité routière...).

► Sensibiliser les conducteurs, les professionnels « 2RM » (en activité ou en formation), les assureurs, les parents sur :

- Les risques liés au débridage (responsabilité, assurance, fragilité des organes mécaniques...);
- Le défaut de permis (AM – ex BSR).

► Sensibiliser les conducteurs de moto sur l'entretien de leur véhicule.





► Poursuivre la communication sur le danger lié aux déversements des matériaux sur la route.

► Mieux impliquer les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation.

FORMATION-ÉDUCATION

► Promouvoir le permis AM dans le cadre du continuum éducatif.

► Inviter les motos écoles, en tant que relais de sensibilisation, à exploiter les données de l'observatoire départemental de sécurité routière :

- Etudes d'accidentologie sur les 2RM ;
- Vidéos locales, nationales, étrangères (sous réserve de droit de diffusion) ;

► Aider les jeunes à mieux accepter le port du casque (expérimenter par exemple la personnalisation des casques).

CONTRÔLE/SANCTIONS

► Dans la lutte contre le débridage, renforcer :
• Les contrôles routiers ;
• Les contrôles dans les points de vente et de réparations.

► Renforcer les contrôles sur les lieux de « pousse ».

► Proposer au niveau national une évolution de la constatation dite « PV au vol » qui prendrait en compte le non port du casque.

Chaque jour, 37 cyclomotoristes* sont impliqués dans un accident grave.

- Le débridage augmente le risque d'accident.
- Le débridage est interdit. Il est sanctionné par une amende de 135€.
- Le conducteur d'un cyclo débridé risque de ne plus être couvert par son assurance en cas d'accident.

*Source : ONISR 2009

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Le Gouvernement

www.conduire-un-deux-roues.gov.fr



Orientations « deux-roues cyclistes »



Constats

Vulnérabilité

A La Réunion, 10% des accidents impliquent au moins un cycliste.
Entre 2007 et 2011, 7% des personnes tuées sur la route sont des cyclistes (18 sur 255 tués).
Un tiers des cyclistes présentait une alcoolémie illégale.

INFRASTRUCTURE

► Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers pour une meilleure sécurisation des déplacements du cycliste aussi bien dans les projets routiers nouveaux que sur le réseau existant.

INFORMATION-COMMUNICATION

► Impliquer les OMS, la DJSCS, l'USEP, les fédérations sportives, les associations de cyclistes en tant que relais d'information et de sensibilisation.

► Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur l'usage du vélo et communiquer sur le partage de la route.

► Communiquer davantage sur la perception de l'usager cycliste et sur les équipements de sécurité.

► Sensibiliser et responsabiliser les usagers par des messages ciblés.

FORMATION-ÉDUCATION

► Informer les élus sur la politique locale des déplacements en faveur du vélo (zone de rencontre, zone 30, contre-sens cyclable).

► Promouvoir des modes de déplacements alternatifs (mode doux) lors de manifestations culturelles ou sportives.

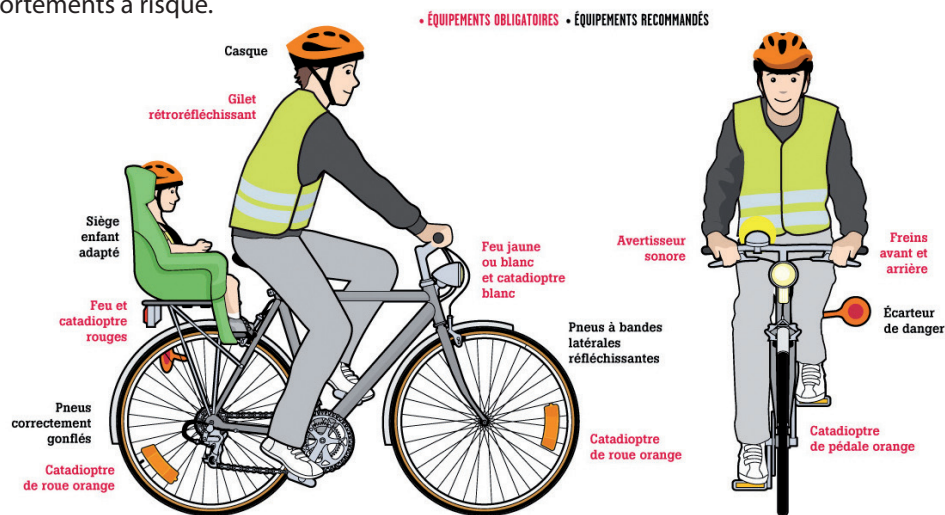




- ▶ Impliquer les communes et groupement de communes dans le développement des pistes d'éducation routière.
- ▶ Accentuer l'implication des établissements scolaires du premier degré, des OMS, de la DJSCS, des fédérations sportives, des associations de cyclistes, dans la formation des jeunes cyclistes.
- ▶ Renforcer l'implication des enseignants de la conduite sur la problématique « vélo » lors des formations des nouveaux conducteurs.
- ▶ Développer le *Cyclobus*.

CONTRÔLE/SANCTIONS

- ▶ Renforcer les contrôles liés aux comportements à risque.



Les signataires

Signatures du Document Général d'Orientations (DGO) 2013-2017 pour la sécurité routière, à Saint-Denis de La Réunion, le 27 février 2013

Le préfet
de La Réunion



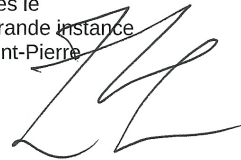
Le procureur général
de La Réunion



Le procureur
près le
tribunal de grande instance
de Saint-Denis



Le procureur
près le
tribunal de grande instance
de Saint-Pierre



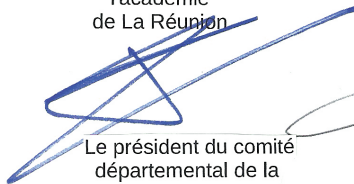
Le président
du conseil régional

La présidente
du conseil général

Le président de
l'association des maires
de La Réunion



Le recteur de
l'académie
de La Réunion



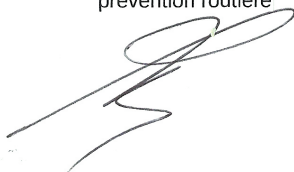
La directrice
départementale de
la sécurité publique



Le commandant
de la gendarmerie
nationale
de La Réunion



Le président du comité
départemental de la
prévention routière



Le directeur de la prévention
des risques professionnels
CGSS
de La Réunion



Partenariat



Document Général d'Orientations 2013-2017

PRÉFECTURE DE LA RÉUNION
<http://www.reunion.pref.gouv.fr>

27 février 2013



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**