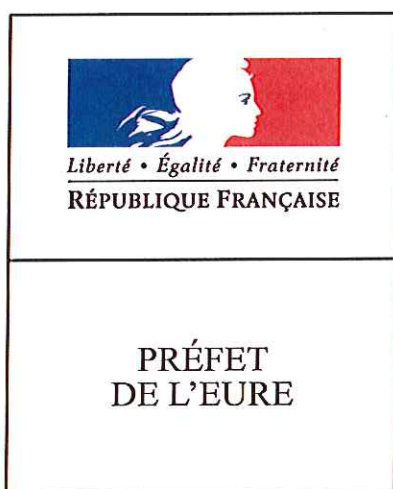




SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Document général d'orientations Sécurité routière 2013-2017

Préfecture de l'Eure

La sécurité routière est une priorité pour le gouvernement.

Le bilan provisoire de l'année 2013 en matière d'accidentologie est encourageant. Le nombre de tués sur les routes de France est en baisse de 11%, atteignant ainsi un niveau historiquement bas.

En fixant pour objectif de passer sous le seuil des 2000 tués sur les routes d'ici à 2020, le ministre de l'Intérieur entend progresser en agissant sur les principales causes de la mortalité routière.

La sécurité routière doit être considérée comme un projet collectif auquel chacun se doit d'adhérer. Une politique locale de sécurité routière ne trouve de pertinence que lorsque l'ensemble des acteurs qu'ils soient institutionnels ou associatifs sont mobilisés.

Dans ce cadre, le Document général d'orientations pour la sécurité routière 2013-2017 constitue pour le département de l'Eure un outil essentiel de programmation locale. Il définit les axes prioritaires ainsi que les enjeux de la politique de sécurité routière permettant de progresser dans la lutte contre l'insécurité routière.

Le préfet,



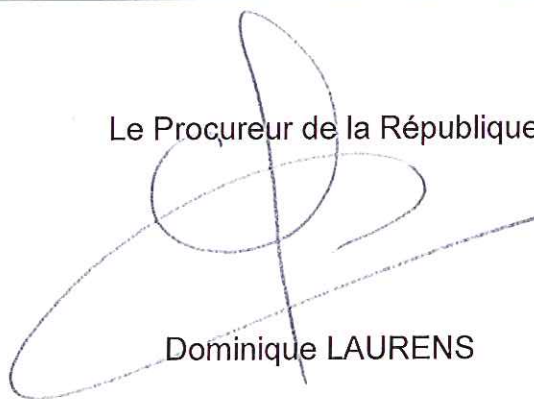
Dominique SORAIN

Le Préfet



Dominique SORAIN

Le Procureur de la République



Dominique LAURENS

Le Président du Conseil général



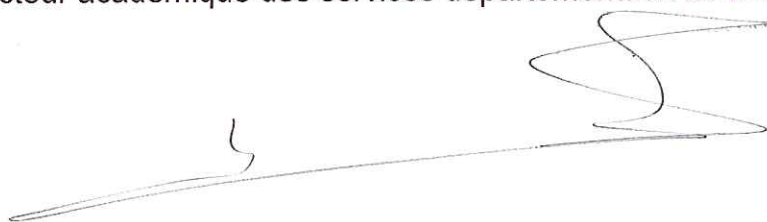
Jean-Louis DESTANS

Le Président de l'Union des maires
et élus de l'Eure



Joël BOURDIN

Le Directeur académique des services départementaux de l'Éducation nationale



Philippe FATRAS

Sommaire

Préface.....	2
Signataires du DGO.....	3
Introduction	5
Méthodologie : la démarche d'élaboration du DGO.....	6
Bilan du précédent DGO	8
DGO 2013-2017 :	9
Enjeu 1 : les usagers de 18 à 24 ans et les jeunes permis.....	10
Définition de l'enjeu :	10
Orientations d'actions.....	11
Enjeu 2 : L'alcool.....	12
Définition de l'enjeu :	12
Orientations d'actions.....	12
Enjeu 3 : Les deux-roues motorisés.....	13
Définition de l'enjeu :	13
Orientations d'actions.....	13
Enjeu 4 : La vitesse	15
Définition de l'enjeu :	15
Orientations d'actions.....	15
Enjeu 5 : Les refus de priorité.....	17
Définition de l'enjeu :	17
Orientations d'actions.....	17
Enjeu 6 : Les continuums éducatifs.....	18
Définition de l'enjeu :	18
Orientations d'actions.....	18
Annexes.....	19

Le document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière 2013-2017 est la feuille de route pour les cinq années à venir de l'ensemble des acteurs du département fédéré autour de cette cause commune qu'est la lutte contre l'insécurité routière.

Le DGO est le texte de référence pluriannuel de la politique locale de sécurité routière. Il vise les principes suivants :

- Fixer les enjeux, actions et objectifs prioritaires du département permettant de faire baisser l'accidentalité routière dans le département. Ce qui implique d'établir un diagnostic et un état des lieux de l'accidentalité routière dans le département.
- Être adapté aux spécificités locales :
 - Dans l'espace : il est essentiel que les enjeux nationaux soient adaptés aux spécificités locales pour établir un lien fort entre l'allocation des moyens et les actions qui sont décisives pour faire baisser l'accidentalité routière.
 - Dans le temps : le DGO est conclu pour une période longue de 5 ans.
- Être partagé par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière du département et assurer la coordination de leurs actions.

Sous l'égide du préfet, il fixe la stratégie locale, globale et cohérente en matière de sécurité routière. Il est le garant de la cohérence des actions des différents acteurs concernés au regard des priorités du département.

Le DGO doit être considéré comme un vecteur permettant de renforcer les synergies existantes, de cibler les publics jugés prioritaires, et de proposer les ajustements nécessaires à la politique locale de sécurité routière.

Les orientations du DGO seront ensuite traduites annuellement dans le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui permet de programmer les initiatives et de coordonner les interventions.

La politique locale de sécurité routière se décompose en 3 volets :

- un **volet prévention** qui comporte des actions multiples de sensibilisation et d'éducation faisant intervenir services de l'État, collectivités territoriales, associations, etc.
- un **volet communication** transverse, adapté aux enjeux prioritaires du département. Il est le relais des campagnes nationales, via la valorisation locale des ressources en fonction des priorités du département. La communication doit permettre de toucher les usagers au comportement inadapté, susceptibles d'être responsables d'accidents.
- un **volet répression**. La politique pénale générale en matière de sécurité routière vise à rechercher une adéquation des réponses pénales par rapport aux causes locales de mortalité routière.

Au préalable de tout DGO, il existe **une étude d'enjeux** constitué d'un bilan accidentologique sur une période donnée.

En 2012, la préfecture de l'Eure a mandaté le centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) Normandie-Centre pour qu'il réalise l'étude d'enjeux sécurité routière pour la période 2007-2011.

Cette étude dresse le bilan de l'accidentologie sur la période 2007-2011 à partir des chiffres de la sécurité routière extraits du fichier national des accidents pour le département de l'Eure sur la période considérée. Elle constitue une aide à la décision en matière de détermination des enjeux locaux en terme de sécurité routière.

Cette étude consiste essentiellement en la comparaison des chiffres de l'accidentalité dans le département de l'Eure avec des départements comparables dont la liste a été établie par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

L'étude d'enjeux est réalisée à partir du fichier national des accidents corporels (fichier BAAC) sur la période 2007-2011.

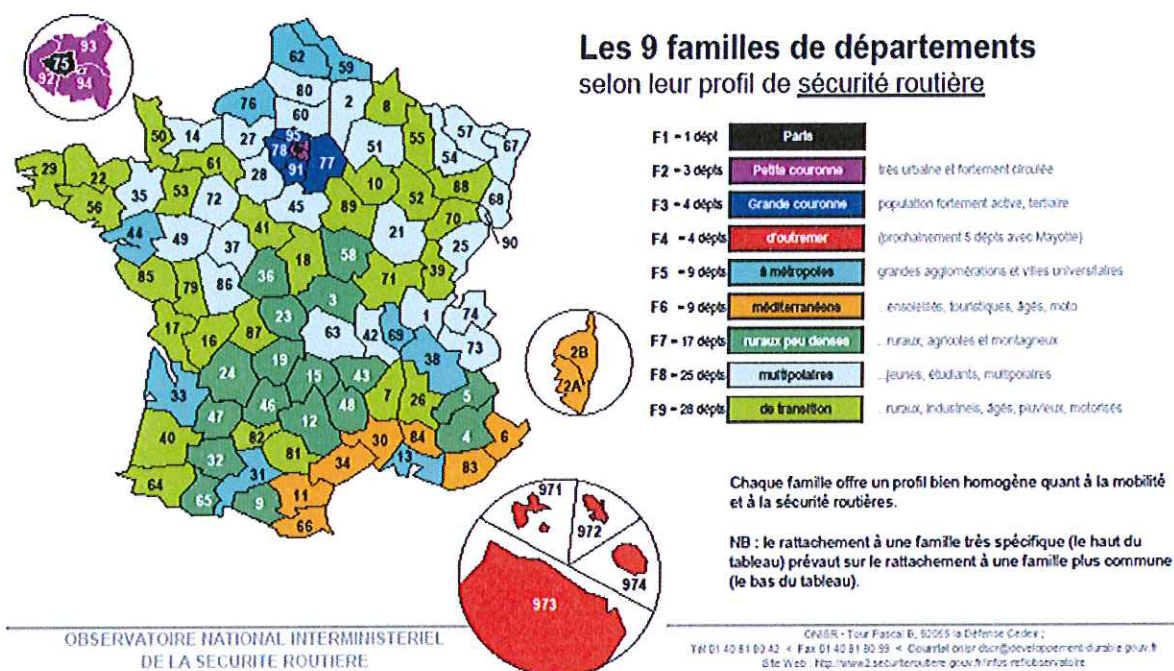
Cette étude d'enjeux se veut à la fois :

- une **comparaison avec la référence** (la référence choisie pour effectuer l'étude d'enjeux est une famille composée de 25 départements comparables (cf. carte infra). Cette liste a été établie par l'ONISR et figure au bilan national 2011.
- une **recherche d'anomalies par rapport à ladite référence**.

L'étude distingue les enjeux relatifs des enjeux absolus.

- **Enjeu relatif** : on effectue un test statistique pour vérifier que le groupe étudié est très significativement supérieur à la référence.
- **Enjeu absolu** : si le groupe étudié représente plus de 20% de la population totale, c'est un enjeu de sécurité routière, quel que soit le résultat par rapport à la référence.

Pour le département de l'Eure, la famille de référence est la famille 8 (F8) ci-dessous :



Source : ONISR

L'étude d'enjeux a fait l'objet d'une présentation en comité de pilotage restreint de sécurité routière le 14 décembre 2012. Cette présentation a permis d'établir un diagnostic partagé, de déterminer les enjeux à retenir dans le présent DGO et d'identifier ceux devant faire l'objet d'un approfondissement : les jeunes et les refus de priorité.

Deux groupes de travail dédiés ont ensuite été constitués. Ils se sont réunis, sous l'égide de la coordination sécurité routière, les 6 et 26 mars 2013. A cette occasion, le CETE a présenté les études approfondies permettant ainsi de confirmer la pertinence des deux enjeux identifiés que sont :

- les continuums éducatifs ;
- le refus de priorité ;

Cette démarche en plusieurs étapes a permis d'identifier les **priorités adaptées aux spécificités locales** qui seront décisives pour faire diminuer la mortalité et l'accidentalité routière.

Le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint avait fixé pour objectif la réduction du nombre de morts sur les routes à moins de 3000 en 2012 contre plus de 4500 en 2007 et plus de 4200 en 2008. Par la suite, le comité interministériel pour la sécurité routière du 13 février 2008 avait décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.

Trois objectifs nationaux avaient été fixés :

- Diviser par trois le nombre de jeunes tués ;
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues ;
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool ;

Ce défi se traduisait concrètement dans chaque département par une réduction importante et continue du nombre de victimes d'environ 8% par an en moyenne.

Dans l'Eure, ces objectifs se sont déclinés de la manière suivante :

- Passer de 4620 personnes tuées en 2007 sur les routes de France à 3000 en 2012, se traduisait par moins de 50 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.
- Diviser par deux les accidents mortels dus à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique se traduisait par moins de 10 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.
- Diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués se traduisait par moins de 15 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.
- Diviser par trois le nombre de tués âgés de 18-24 ans se traduisait par moins de 10 tués sur la période 2010-2012 dans l'Eure.

Sur la période 2007-2011, on constate une baisse très significative de 52% des accidents corporels dans l'Eure, alors que la famille de référence a baissé de 23%.

En 5 ans, l'accidentalité de l'Eure a baissé deux fois plus que celle des départements comparables.

Le nombre de tués a diminué de 9,3%.

On observe une forte baisse du nombre de blessés légers (-71%), alors que celui de la Famille 8 a baissé de -22% et la France de -20,2%.

La sécurité routière est une priorité gouvernementale. Lors de son premier discours sur la sécurité routière, Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur a fixé comme **objectif de passer sous la barre des 2000 morts d'ici à 2020.** Avec 3963 personnes ayant perdu la vie en 2011, il s'agit de réduire de moitié le nombre de décès en l'espace de 8 ans.

En novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a relancé le Conseil national de la sécurité routière, qui a vocation à être « un parlement de la sécurité routière », et a fixé les priorités d'action.

Le ministre de l'Intérieur a fixé deux axes sur lesquels doivent porter les travaux du CNSR :

- Les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse
- Les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux-roues motorisés

La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente.

En 2011, au niveau national, 30% des accidents mortels étaient liés à l'alcool. Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels.

Par ailleurs, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route.

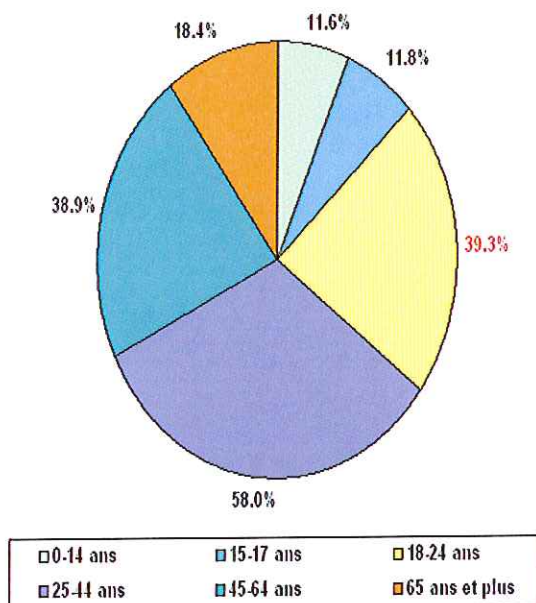
Les conducteurs de deux-roues motorisés et spécialement les motocyclistes feront l'objet de toutes les attentions car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables : les motocyclistes représentaient en 2011, 23% des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

A l'issue de la démarche d'élaboration du DGO, 6 enjeux ont été identifiés dans le département de l'Eure pour la période 2013-2017 :

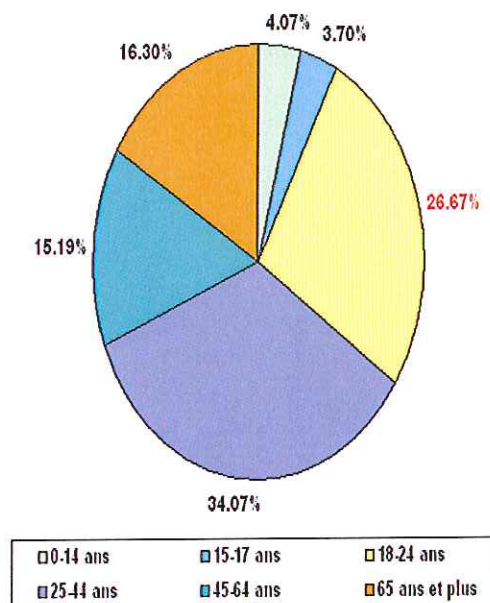
1. Les usagers de la route de 18 à 24 ans et les jeunes permis (conducteurs ayant leur permis depuis moins d'un an) ;
2. L'alcool ;
3. Les deux-roues motorisés ;
4. La vitesse ;
5. Les refus de priorité ;
6. Les continuums éducatifs (formation du citoyen des enfants aux seniors).

Définition de l'enjeu :

Répartition des accidents corporels dans l'Eure par tranche d'âge



Répartition des tués dans l'Eure par tranche d'âge



Source: CETE NC/DITM/GSR – chiffres 2007-2011

Dans l'Eure, les usagers 18-24 ans sont présents dans près de 40% des accidents et représentent 27% des tués. Ces proportions sont très supérieures à celles de la référence (38% et 22% respectivement).

Par ailleurs, on observe qu'un jeune permis (conducteur entre 18 et 24 ans, détenteur du permis de conduire depuis moins d'un an) est impliqué dans plus de 10% des accidents corporels de l'Eure. Ces accidents représentent près de 12% des tués.

Les jeunes permis sont présumés responsables dans 64% de ces accidents.

Les jeunes usagers de 18 à 24 ans, et les jeunes permis, sont un enjeu de sécurité routière.

Orientations d'actions

Poursuivre les actions de sensibilisation en direction des jeunes

Poursuivre les actions de sensibilisation et de contrôle ciblées au sein d'établissements d'enseignement général et professionnel

Impliquer les jeunes dans l'organisation des actions de sensibilisation (rapporteur, jeunes acteurs, etc.)

Maintenir dans le temps l'organisation de cérémonies des permis de conduire à destination des jeunes/jeunes permis, impliquant également l'entourage du jeune (familles, amis, proches)

Promouvoir la conduite accompagnée en entreprise lors de l'apprentissage

Faire appel et valoriser les témoignages de personnes accidentées de la route devant un public jeune

Soutenir les démarches par l'exemple

Privilégier, pour les jeunes conducteurs parfois peu réceptifs aux messages de sécurité routière, une politique de communication consistant à s'adresser aux proches en vue de créer une pression sociale

Définition de l'enjeu :

	Territoire	Conducteurs contrôlés positifs	Total à taux connu et proportion par rapport au total à taux connu	Total des accidents et proportion des taux connus par rapport au total
Accidents	Eure (Nb. Acc.)	236	1739	2221
	Famille 8 (Nb. acc.)	7581	61107	70353
	Eure (%)	10.6%	13.6%	78.3%
	Famille 8 (%)	10.8%	12.4%	86.9%
Tués	Eure (Nb. tués)	46	174	270
	Famille 8 (Nb. tués)	1430	4665	5720
	Eure (%)	17.0%	26.4%	64.4%
	Famille 8 (%)	25.0%	30.7%	81.6%
Victimes	Eure (Nb. vict.)	362	2836	3134
	Famille 8 (Nb. vict.)	11303	83989	96294
	Eure (%)	11.6%	12.8%	90.5%
	Famille 8 (%)	11.7%	13.5%	87.2%

Source: CETE NC/DITM/GSR – chiffres 2007-2011

Dans les accidents mortels, lorsque le taux d'alcoolémie des conducteurs est connu (soit pour 64% des accidents), 26% des accidents impliquent un conducteur contrôlé positif.

L'alcool est un enjeu de sécurité routière dans l'Eure.

Orientations d'actions

Poursuivre les actions de prévention et de sensibilisation

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné

Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie

Informersur les problèmes d'assurance en cas d'accident en état d'alcoolémie positive

Sensibiliser largement sur les risques d'une consommation d'alcool au volant

Réaliser des contrôles ciblés

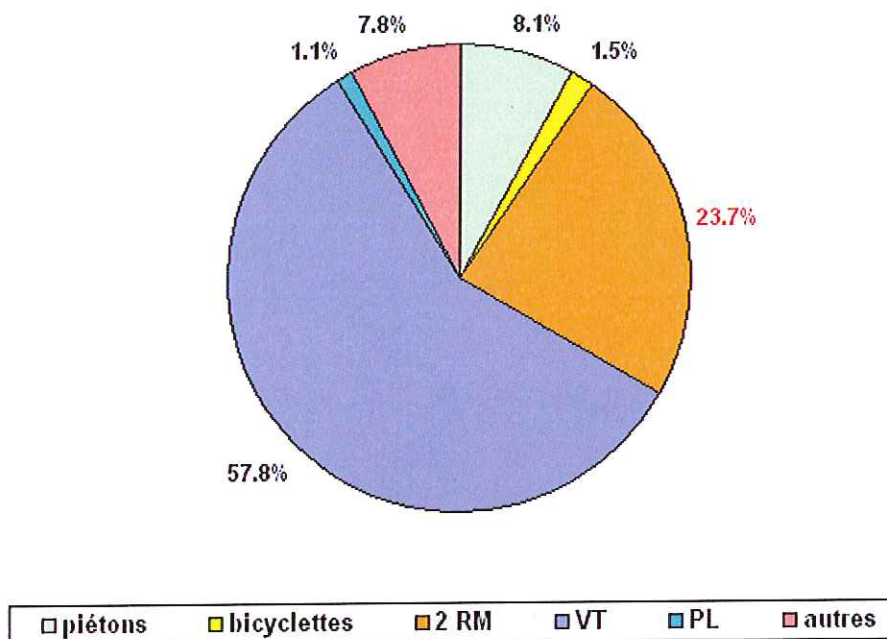
Renforcer les contrôles ciblés alcoolémie

En sortie des établissements de nuit et de consommation d'alcool

Dans les grands rassemblements ou festivals

Définition de l'enjeu :

Répartition des tués selon le type d'usager 2007-2011 dans l'Eure



Source: CETE NC/DITM/GSR – chiffres 2007-2011

Les usagers des deux-roues motorisés sont impliqués dans plus de 31% des accidents et représentent près de 24% des tués.

Parmi les usagers 2RM, les motocyclistes sont présents dans 18% des accidents et représentent 69% des tués en 2RM dans l'Eure.

36% des accidents de 2RM impliquent un jeune de 18 à 24 ans. Ces jeunes usagers représentent plus de 31% des tués en 2RM.

Les usagers de deux-roues motorisés et particulièrement les motocyclistes constituent un enjeu de sécurité routière.

Dans ce cadre, les usagers 2RM de 18 à 24 ans sont une cible des actions de sécurité routière au titre de l'enjeu 2RM et de l'enjeu usagers de la route de 18 à 24 ans et jeunes permis.

Orientations d'actions

Poursuivre les actions de sensibilisation à destination des usagers 2RM

Poursuivre les actions de sensibilisation à la conduite du cyclomoteur auprès du jeune public

Maintenir les actions pérennes à l'occasion des grands rassemblements motards (aires de repos sur autoroute)

Organiser une grande action annuelle à l'occasion notamment de la semaine de la sécurité routière

Développer les partenariats : associations de motards, clubs, équipementiers

Faire prendre conscience aux conducteurs de deux-roues de leur vulnérabilité en relayant les campagnes nationales « le plus grand danger en moto, c'est de penser qu'il n'y en a pas ». « A moto, la majorité des accidents mortels a lieu en rase campagne, de jour, et par beau temps »

Promouvoir et porter la notion de partage de la route

Promouvoir les actions sur circuit ou pistes

Définition de l'enjeu :

	Territoire	Présence d'infractions relatives à la vitesse	Total des accidents connus avec au moins une infraction
Accidents	Eure (Nbre Acc.)	440	1020
	Famille 8 (Nbre acc.)	15170	35740
	Eure (%)	43.1%	
	Famille 8 (%)	42.4%	
Tués	Eure (Nbre tués)	55	124
	Famille 8 (Nbre tués)	1286	3161
	Eure (%)	44.4%	
	Famille 8 (%)	40.7%	
Victimes	Eure (Nbre vict.)	649	1499
	Famille 8 (Nbre vict.)	21981	51377
	Eure (%)	43.3%	
	Famille 8 (%)	42.8%	

Source: CETE NC/DITM/GSR – chiffres 2007-2011

Dans l'Eure, une infraction est relevée dans 1 accident sur 2.
 Parmi ces infractions, la vitesse est mentionnée dans plus de 43% des accidents.
 L'infraction la plus relevée en matière de vitesse est « le défaut de maîtrise de la vitesse ».

Le défaut de maîtrise de la vitesse est un enjeu de sécurité routière dans l'Eure.

Orientations d'actions
Poursuivre les actions de prévention et de sensibilisation

Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable, également bénéfique économiquement (économie de carburant)

Sensibiliser sur les risques corporels aggravés par la vitesse

Sensibiliser les contrevenants par l'organisation de stage alternatif aux poursuites relayé par une action de communication forte

Faire diminuer la vitesse par des actions coercitives

Poursuivre les contrôles de vitesse par les forces de l'ordre

Poursuivre les opérations coordonnées police/gendarmerie sur les axes accidentogènes du département et à l'occasion des grands départs

Communiquer sur la finalité des opérations de contrôle

Poursuivre le déploiement des radars en association avec l'ensemble des acteurs concernés. Les radars sont placés à des endroits particulièrement accidentogènes pour inciter les usagers à ralentir leur vitesse et réduire le nombre d'accidents. Les études menées sur des périodes et distances équivalentes, avant et après l'installation des radars, montrent une baisse d'environ 60% de la mortalité routière dans les zones à proximité des radars depuis l'installation.

Vitesse excessive ne signifie pas nécessairement excès de vitesse, c'est pourquoi des actions doivent être mises en place et poursuivies pour favoriser la meilleure adéquation entre vitesse de l'usager et niveau de dangerosité de la route

Adapter les limitations de vitesse à l'infrastructure et aux situations de conduite rencontrées

Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virage et intersection

Poursuivre l'identification des zones de vigilance accrue (ZVA)

Prise en compte des chantiers

Poursuivre les contrôles des forces de l'ordre aux abords des chantiers

Poursuivre les opérations de communication à l'occasion des opérations de contrôle sur chantiers

Sensibiliser les usagers de la route à la nécessité d'adapter sa vitesse aux abords des chantiers, aux distances de sécurité

Promouvoir le partage de la route et le respect des agents de voirie

Définition de l'enjeu :

	Territoire	Présence d'infractions relatives au refus de priorité	Total des accidents connus avec au moins une infraction
Accidents	Eure (Nbre Acc.)	276	1020
	Famille 8 (Nbre acc.)	7729	35740
	Eure (%)	27.1%	
	Famille 8 (%)	21.6%	
Tués	Eure (Nbre tués)	21	124
	Famille 8 (Nbre tués)	113	3161
	Eure (%)	16.9%	
	Famille 8 (%)	3.6%	
Victimes	Eure (Nbre vict.)	395	1499
	Famille 8 (Nbre vict.)	2563	51377
	Eure (%)	26.4%	
	Famille 8 (%)	5.0%	

Source: CETE NC/DITM/GSR – chiffres 2007-2011

Dans le département de l'Eure, une infraction est enregistrée dans un peu moins de la moitié des accidents corporels et cette proportion est identique dans la famille de référence. En considérant les accidents pour lesquels une infraction est connue, on constate la présence d'infractions relatives au refus de priorité dans un peu plus de 27% des cas.

Par rapport au nombre total de victimes, on note la présence d'une infraction relative au refus de priorité pour 17% des tués, et 26,4% des victimes du département.

Les indicateurs de l'Eure sont très supérieurs à ceux de la référence.

En outre, l'étude statistique effectuée de l'accidentalité dans l'Eure pour les refus de priorité, en comparaison avec des accidents enregistrant une infraction, montre que cette infraction est statistiquement significative dans le département.

Le refus de priorité reste un enjeu de sécurité routière dans l'Eure.

Orientations d'actions

Optimiser la lisibilité des intersections

Promouvoir les actions de sensibilisation ciblées

Développer les contrôles en intersection

Définition de l'enjeu :

Si les piétons, les cyclistes, ou encore les seniors n'apparaissent pas en soi comme des enjeux de sécurité routière pour le département, l'ensemble des acteurs de la sécurité routière a souhaité associer ces items dans un enjeu fédérateur et mettre l'accent sur la notion de formation du citoyen tout au long de la vie.

L'enjeu « continuums éducatifs » est un enjeu englobant, qui embrasse plusieurs catégories d'usagers de la route jugés vulnérables comme les piétons ou les cyclistes. Il transcende la notion de classe d'âge et relève de la pédagogie permanente.

Les continuums éducatifs peuvent s'appréhender comme la formation du citoyen à la sécurité routière, de l'enfance aux seniors. Cette formation n'est pas restreinte à la seule sphère scolaire, c'est l'idée que l'éducation à la sécurité routière ne se fait pas seulement lors du passage du permis de conduire, mais tout au long de la vie.

L'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route, du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie.

L'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu. En famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà.

L'éducation à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

Orientations d'actions

Favoriser les actions de sensibilisation à la sécurité routière tout au long de la vie envers :

- les enfants,
- les jeunes,
- les scolaires,
- les apprentis,
- les actifs,
- les parents,
- les conducteurs confirmés

Développer les actions transversales tant sur les porteurs de projet que sur les thématiques

Favoriser les actions de sensibilisation intergénérationnelles tel que le stage alternatif aux poursuites

Développer les partenariats notamment avec le monde de l'entreprise

Annexes

Annexe 1 : *Étude d'enjeux de l'Eure*, CETE Normandie-Centre

Annexe 2 : *Étude d'approfondissement des enjeux DGO : refus de priorité*, CETE Normandie-Centre

Annexe 3 : *Étude approfondissement des enjeux DGO : les jeunes permis*, CETE Normandie-Centre