D.G.O 2008-2012

A.M.F.
Association des Maires du Finistère

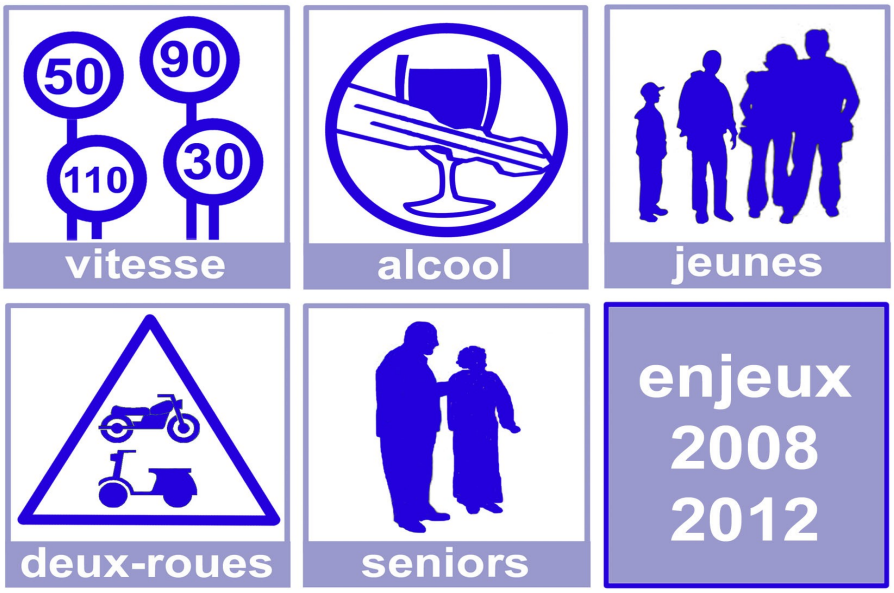
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE
DU FINISTÈRE

CONSEIL GÉNÉRAL
Finistère
Penn-ar-Bed

Sécurité Routière

Document Général d'Orientations

Département du Finistère



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

D.G.O 2008-2012

Sommaire

Préambule....3
Présentation de la démarche....5
A. Rappel du DGO 2004-2008....6
B. Objectifs du DGO 2008-2012....6
C. Démarche d'élaboration....7
Bilan accidentologie:....9
A. Caractéristiques du département....10
1. Démographie....10
2. Répartition des 15 à 24 ans dans le département....10
3. Répartition des 60 ans et + dans le département....11
4. Réseau et trafic routier....11
B. Accidentologie: Généralités: typologie des accidents....12
1. Evolution des accidents-tués-blessés (ATB) depuis 1986....12
2. Indicateur d'accidentologie locale (IAL)....13
3. Evolution du nombre de victimes par classe d'âge....14
4. Les principales causes recensés pour les accidents mortels sur la période 2002-2006....15
Enjeux et Orientations 16
A. Enjeu Vitesse....17
1. Caractéristiques de l'enjeu Vitesse....17
2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions....17
3. Constat actuel 18
4. Orientations d'actions retenues....18
5. Cibles prioritaires....19
B. Enjeu Alcool....20
1. Caractéristiques de l'enjeu Alcool....20
2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions....20
3.Constat actuel....20
4.Orientations d'actions retenues....21
5. Cibles prioritaires....22
C. Enjeu Jeunes....23
1.Caractéristiques de l'enjeu Jeunes....23
2.Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions....23
3.Constat actuel....23
4. Orientations d'actions retenues....24
5.Cibles prioritaires....24
D. Enjeu deux-roues....25
1. Caractéristiques de l'enjeu 2 Roues....25
2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions....25
3. Constat actuel....25
4. Orientations d'actions retenues....26
5.Cibles prioritaires....26
E.Enjeu Seniors....27
1. Caractéristiques de l'enjeu Seniors....27
2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions....27
3. Constat actuel....27
4. Orientations d'actions retenues....28
5. Cibles prioritaires....29
Conclusion et suite à donner :....30

Préambule

Contexte

Faisant suite au Document Général d'Orientations 2004-2008, l'élaboration des orientations 2008-2012 se situe pleinement dans le contexte de l'objectif national de réduction des victimes de la route, affiché suite au conseil des ministres du 21 décembre 2007 par le Président de la République :

Moins de 3000 tués d'ici 2012

avec des déclinaisons ambitieuses :

Alcool : diviser par 2 le nombre de tués
2 roues : diviser par 2 le nombre de tués
Jeunes : diviser par 3 le nombre de tués.

Pour parvenir à ces résultats quatre orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics ont également été précisées et déclinées lors du comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008:

- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool
- l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables
- la lutte contre le non respect du Code de la Route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques
- l'amélioration de la formation des conducteurs

Il se situe également dans le contexte, où « l'effet radar » a permis de franchir une étape importante dans la lutte contre l'insécurité routière, et où il convient de rechercher et de déployer toutes les pistes de progrès possibles, avec de nombreux acteurs, de façon à continuer à faire progresser les mentalités et partager la culture sécurité routière.

Partie I

Présentation de la démarche

A. Rappel du DGO 2004-2008

Basé sur l'étude des accidents pour la période 1998-2002, le DGO avait retenu les sept enjeux suivants:

- **L'alcool**: le nombre d'accident avec une alcoolémie illégale était très nettement supérieur à la moyenne nationale (12,6% pour 8,3% France entière)
- **La vitesse**: sur la période d'étude, la cause vitesse apparaissait dans un accident sur deux.
- **Les jeunes**: sur les cinq années étudiées, un tiers des tués du département avait moins de 24 ans.
- **Les piétons**
- **Les personnes âgées**: cette catégorie était présente dans 20% des accidents mortels du département.
- **Les cyclomoteurs**
- **Les obstacles**: les tués contre obstacles représentaient un tiers des tués dans le département.

B. Objectifs du DGO 2008-2012

Le Document Général d'Orientation s'articule autour de trois objectifs, à savoir:

- **un outil de programmation** définissant les axes prioritaires de la politique de sécurité routière du département du Finistère à mettre en oeuvre pour les cinq années à venir.
- **un outil de travail partenarial** permettant un partage de la connaissance de l'accidentologie, des discussions et une agrégation des orientations d'actions des principaux acteurs.
- **un outil de mobilisation des forces vives** du département permettant de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels.

A noter que chaque partenaire mène son action dans le cadre de ses compétences et selon ses propres enjeux, le DGO constituant un outil de partage mais pas un programme d'action commun.

C. Démarche d'élaboration

La démarche a été lancée par le préfet par la constitution d'un comité de pilotage et en invitant ses membres à partager les données de bases qui caractérisent l'accidentologie du Finistère, ainsi que la démarche d'élaboration sous la forme de groupes de travail composés d'acteurs concernés directement ou indirectement par la sécurité routière :

- les services de l'Etat qui œuvrent sur ce thème
- le conseil général, les deux agglomérations les plus importantes et des représentants de l'association des maires
- les forces de l'ordre
- les chambres consulaires
- les partenaires du risque professionnel (CRAM, MSA)
- le club « sécurité routière en entreprise »
- des représentants d'associations, d'IDSR.

Ce comité de pilotage a été présidé par le directeur de cabinet du préfet. La DDEA, le chef de pôle sécurité routière et la coordination sécurité routière ont constitué la cheville ouvrière de l'élaboration.

Les données recueillies par l'observatoire départemental ont permis de produire une première analyse et ont été déclinées suivant les **4 enjeux les plus importants : vitesse, alcool, jeunes, 2 roues motorisés**. Elles ont conduit à proposer de travailler par groupe correspondant à chacun de ces enjeux et permis également de mettre en avant un **enjeu « seniors »** dans le département .

Ces 5 enjeux ont fait l'objet chacun d'une étude particulière au sein d'un groupe de travail spécifique, composé de personnes d'horizons divers apportant chacune leur vision, leur expérience, leur proposition, et piloté également par une personnalité extérieure aux services de la DDEA ou de la préfecture dont c'est le quotidien :

- Groupe « vitesse » animé par **un maire représentant l'association des maires du Finistère**
- Groupe « alcool » animé par **un docteur de la DDASS, co-responsable du pôle « addictologie »**
- Groupe « jeunes » animé par **un responsable de soins dans un centre de rééducation et de réadaptation fonctionnelle**
- Groupe « 2 roues motorisés » animé par **un responsable de service de Brest Métropole Océane**
- Groupe « seniors » animé par **un responsable du conseil général.**

Chaque groupe a travaillé, en deux réunions, suivant un canevas commun :

1. Partage des données caractérisant l'enjeu concerné
   Bilan critique des actions menées dans le DGO précédent
   Marges de progrès à explorer

2. Propositions d'orientations nouvelles ou à poursuivre
   Leviers utiles à leur mise en œuvre
   Freins à connaître pour proposer les orientations
   Priorisation de ces orientations en fonction de leur importance et de leur impact sur la sécurité routière.

Les orientations d'actions ont été reformalisées et mises en cohérence, à partir d'une réunion de synthèse des pilotes de groupe.

Après validation, le DGO est signé par le préfet, le président du Conseil général et le président de l'association des maires du Finistère.

Enfin, une présentation en retour des travaux des groupes et des orientations retenues est organisée en direction de l'ensemble des acteurs ayant participé à l'élaboration du document.

Calendrier d'élaboration du DGO:

Second semestre 2008 :	Collecte, analyse et présentation des données par enjeu (observatoire départemental) Travail sur la démarche d'élaboration et sur les acteurs (pôle sécurité routière)
Janvier 2009 :	Lancement du DGO par le préfet Réunion des pilotes de groupes sur la démarche et la méthode
Février 2009 :	Travaux des groupes Réunion de synthèse des groupes
Début avril 2009 :	Finalisation du projet de DGO
Juillet 2009 :	Signature du DGO par le préfet, le président du conseil général et le président de l'association des maires. Réunion de présentation du DGO à l'ensemble des groupes.

Partie II

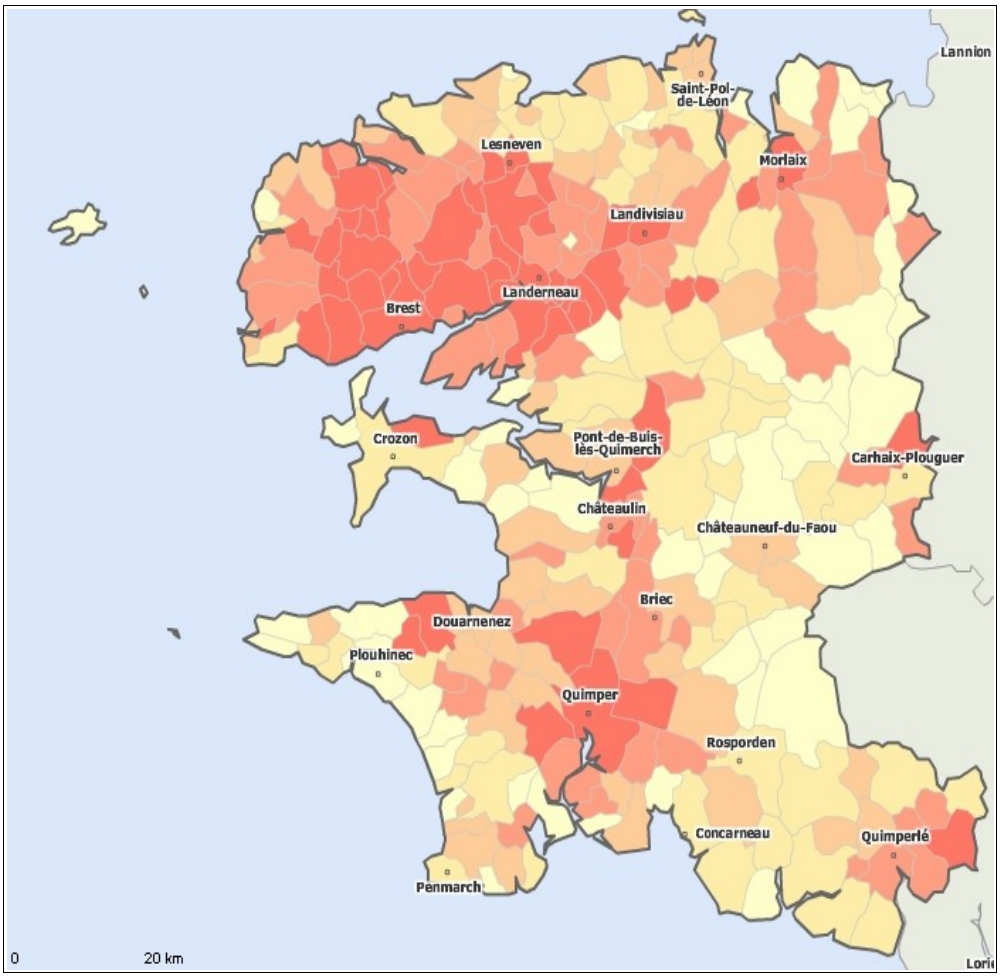
Bilan accidentologie: Caractéristiques du département et Généralités

A. Caractéristiques du département

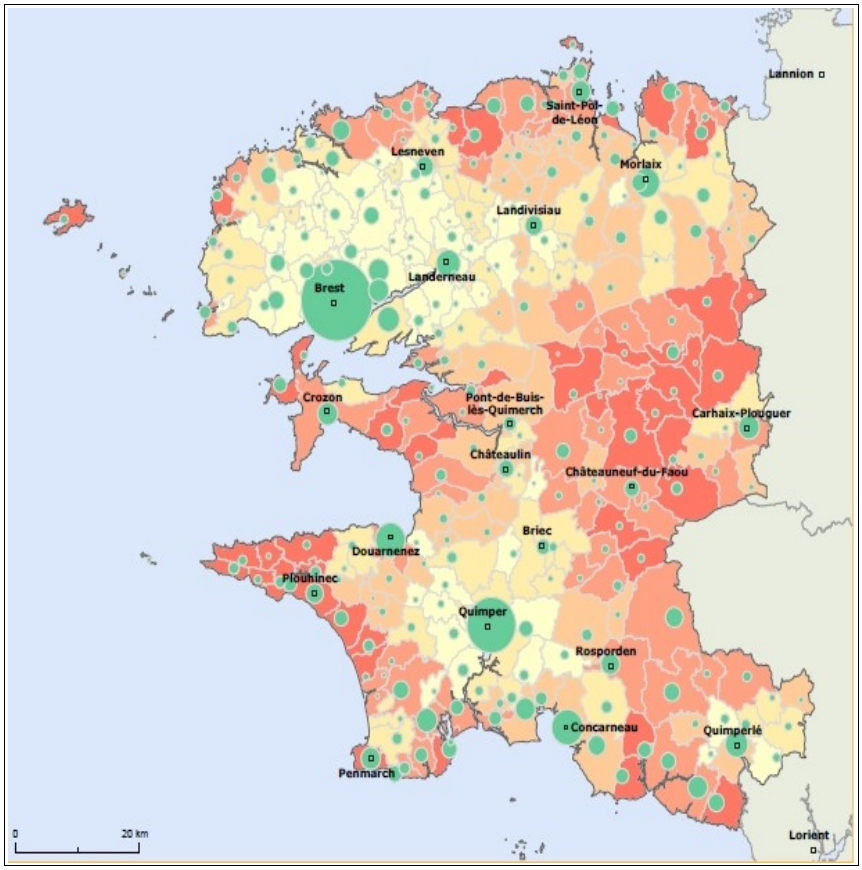
1. Démographie

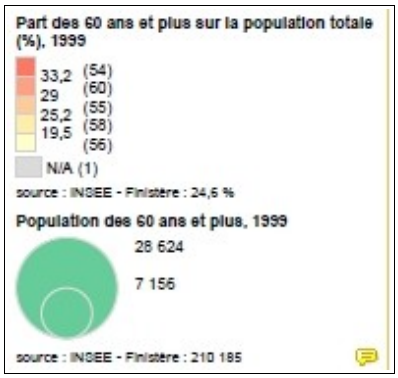
- Superficie: 6733 km2
- Population: 883 001 habitants
- Densité: 130,5 habitants au km2
- Parc de voitures de tourisme: 468 372, soit 0,55 voiture par habitants (0,52 pour la France)
- Part des tués locaux: 92,31% (76,49% pour la France)

2. Répartition des 15 à 24 ans dans le département*



3. Répartition des 60 ans et + dans le département*





* Source: Atlas cartographique du Conseil Général du Finistère

4. Réseau et trafic routier

	Autoroutes	RN	RD	VC
Linéaire en km	0	250	3362	10300
% Finistère	0,0%	1,8%	24,2%	**74,0%**
% France	1,0%	2,6%	36,4%	60,0%

- Pourcentage de RD et de RN plus faible que la moyenne nationale, mais très forte représentation de voies communales.

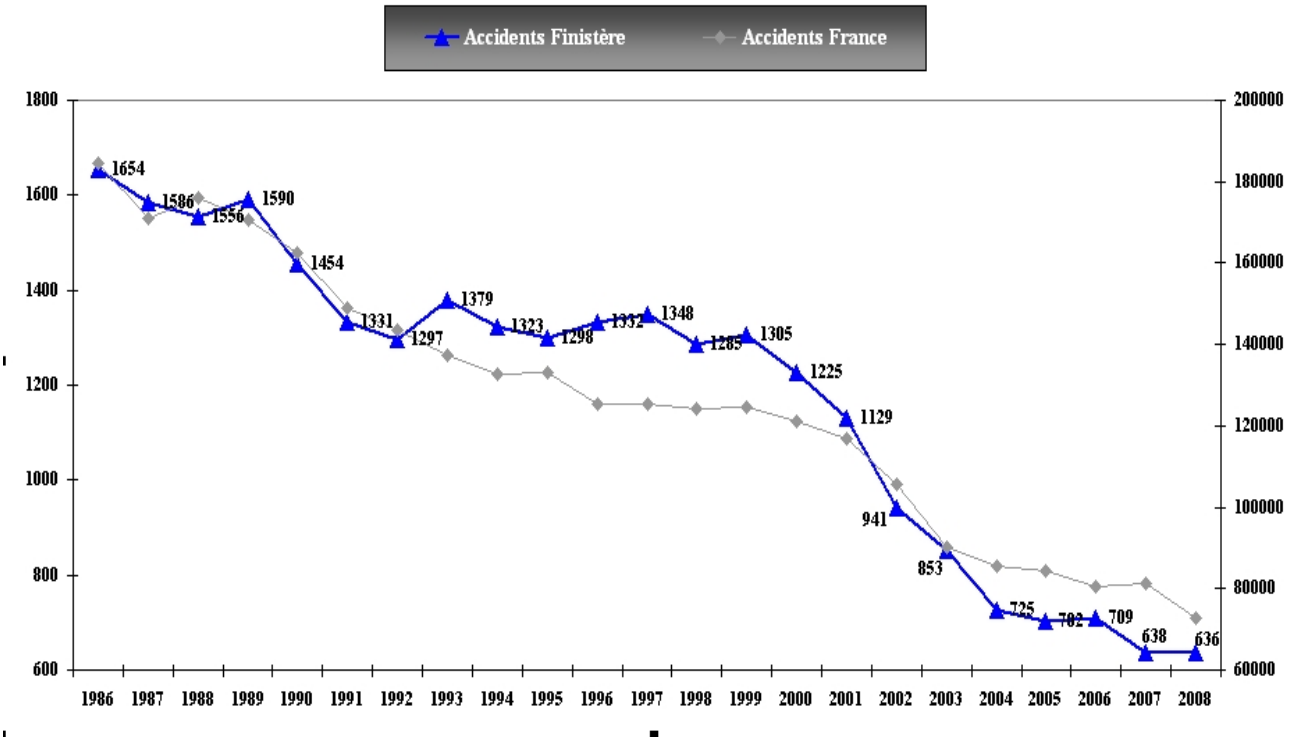
Trafic VL/jour	RN	RD
Finistère	**22 409**	**3 111**
France	12 009	1621

- Trafic sur RN et RD supérieur à la moyenne nationale.

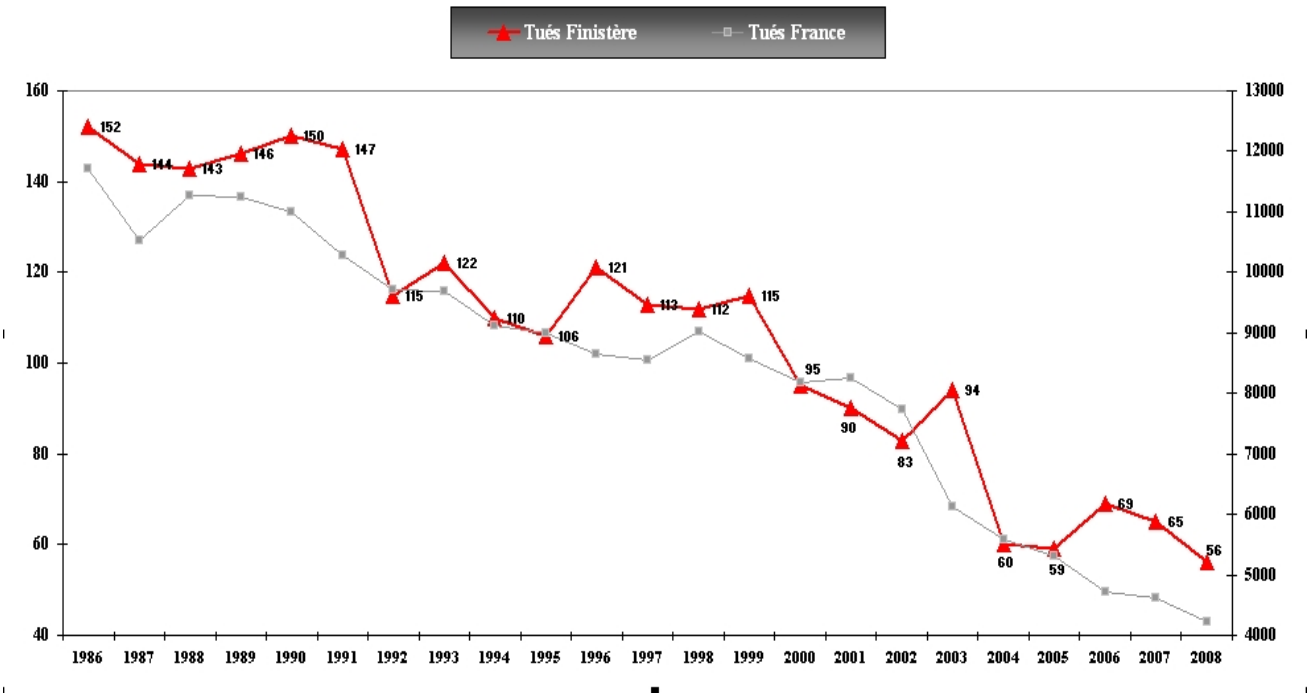
B. Accidentologie: Généralités: typologie des accidents

1. Evolution des accidents-tués-blessés (ATB) depuis 1986

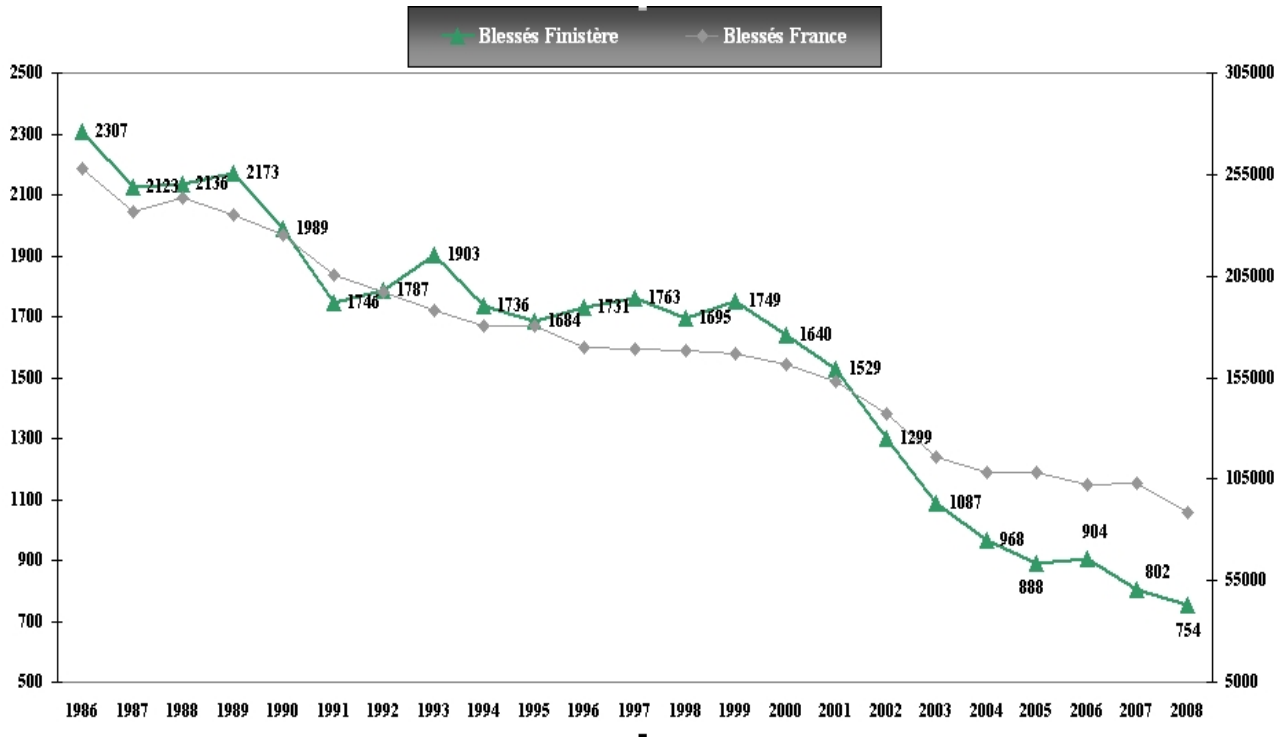
1.1 Evolution du nombre d'accidents:



1.2 Evolution du nombre de tués* :



1.3 Evolution du nombre de blessés:



Sur la période étudiée nous constatons un bilan encourageant de l'accidentalité dans notre département, l'ensemble des indicateurs étant à la baisse. A noter cependant que **les deux-motorisés** restent particulièrement touchés par les accidents de la route.

**A compter du 1er janvier 2005, la France est passée à une nouvelle définition des victimes, on distingue à présent:*
- Les tués: les personnes qui décèdent sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- Les Blessés Hospitalisés (BH): les victimes admises dans un hôpital plus de 24 heures
- Les Blessés Non Hospitalisés (BNH): les victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais ayant été admis à l'hôpital moins de 24 heures

2. Indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Depuis 2001, l'Observatoire national publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes. Cet indicateur qui pondère l'accidentalité d'un département en tenant compte de la nature des réseaux routiers et du trafic correspondant permet une comparaison plus rigoureuse des départements.

L'indice de référence est 1 et correspond à la moyenne nationale. Un IAL inférieur à 1 montre un risque moins important d'accident dans un département.

Le Finistère obtient un IAL global de **0.84** sur la période 2003-2007, ce qui place le département à la 17ème place nationale.

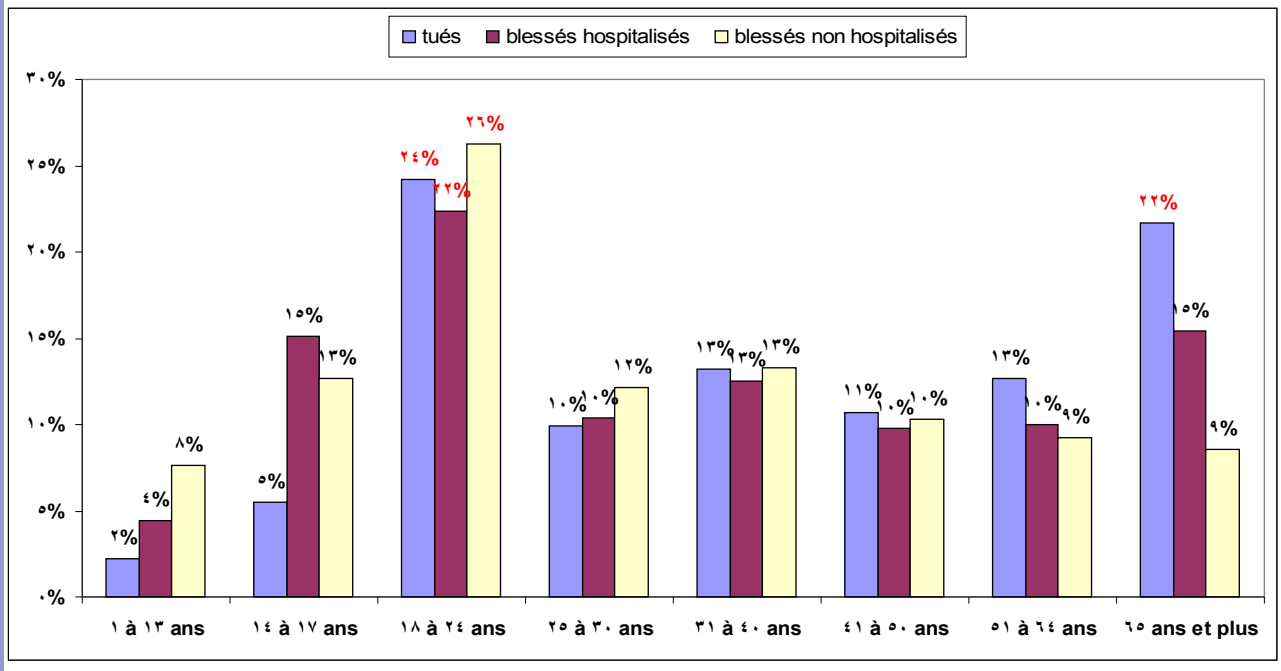
CLASSEMENT PAR ORDRE DECROISSANT DES IAL

Indice global (tous réseaux) 2003-2007

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,79	Haute-Marne	1,29	Meuse	1,07	Loire-Atlantique	0,90
Tarn-et-Garonne	1,78	Var	1,29	Maine-et-Loire	1,05	Val-de-Marne	0,90
Lot-et-Garonne	1,59	Deux-Sèvres	1,27	Cantal	1,03	Pas-de-Calais	0,89
Yonne	1,57	Nièvre	1,27	Bas-Rhin	1,03	Morbihan	0,88
Haute-Saône	1,53	Pyrénées-Atlantiques	1,26	Drôme	1,02	Moselle	0,88
Vaucluse	1,50	Allier	1,25	Manche	1,02	Seine-Maritime	0,88
Ariège	1,50	Hérault	1,25	Vosges	1,02	Hautes-Alpes	0,86
Alpes-de-Haute-Provence	1,48	Puy-de-Dôme	1,25	Seine-et-Marne	1,01	Finistère	0,84
Haute-Corse	1,46	Ardèche	1,24	Mayenne	0,99	Nord	0,83
Aude	1,45	Lot	1,23	Pyrénées-Orientales	0,97	Rhône	0,82
Gers	1,43	Tarn	1,23	Eure	0,96	Saône-et-Loire	0,80
Alpes-Maritimes	1,43	Aisne	1,22	Creuse	0,95	Paris	0,79
Jura	1,41	Sarthe	1,16	Hautes-Pyrénées	0,95	Gironde	0,78
Loiret	1,40	Haute-Vienne	1,15	Ardennes	0,95	Côtes-d'Armor	0,77
Cher	1,37	Bouches-du-Rhône	1,14	Meurthe-et-Moselle	0,93	Haut-Rhin	0,74
Ain	1,35	Charente	1,13	Seine-Saint-Denis	0,93	Yvelines	0,74
Somme	1,33	Marne	1,13	Territoire de Belfort	0,93	Val-d'Oise	0,71
Vendée	1,32	Haute-Savoie	1,13	Haute-Garonne	0,92	Calvados	0,68
Aube	1,32	Indre-et-Loire	1,12	Doubs	0,92	Hauts-de-Seine	0,68
Haute-Loire	1,31	Lozère	1,11	Loire	0,91	Ille-et-Vilaine	0,68
Loir-et-Cher	1,30	Charente-Maritime	1,10	Orne	0,91	Essonne	0,63
Oise	1,30	Dordogne	1,09	Landes	0,91	Savoie	0,61
Gard	1,30	Vienne	1,09	Corrèze	0,91	Côte-d'Or	0,57
Eure-et-Loir	1,29	Indre	1,09	Aveyron	0,90	Isère	0,51

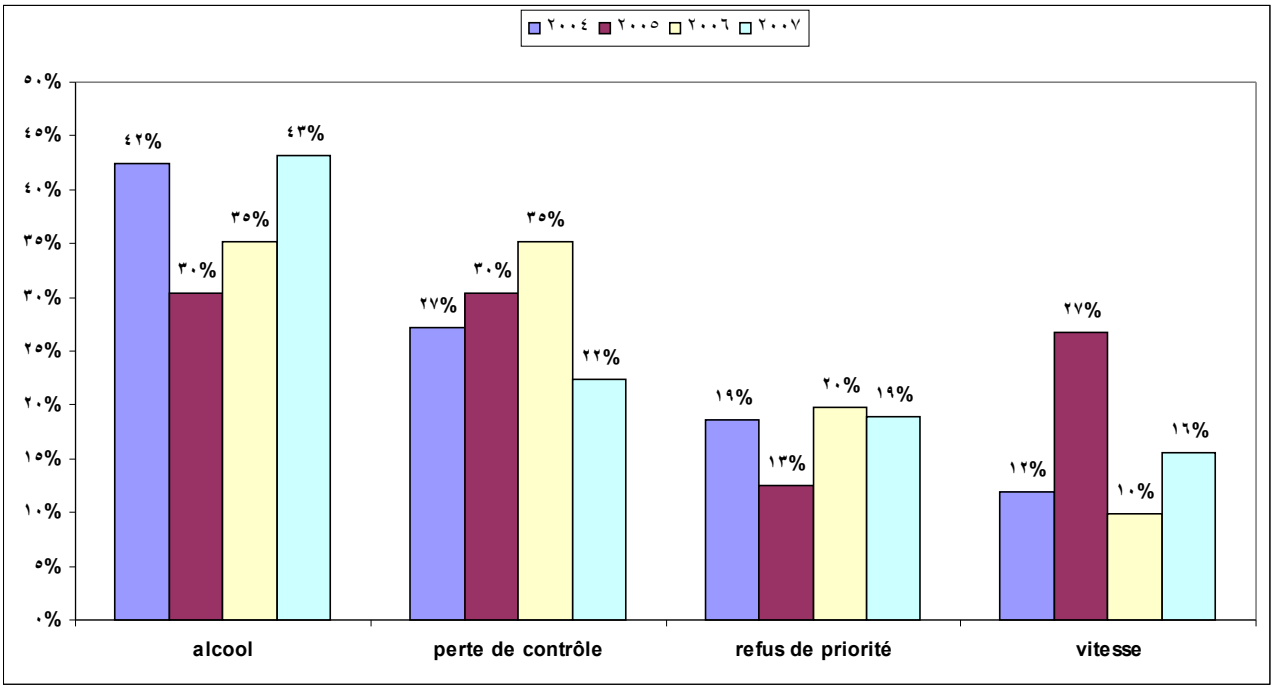
Source: La sécurité routière en France- Bilan de l'année 2007 (la documentation française)

3. Evolution du nombre de victimes par classe d'âge dans le département



Ce tableau permet de mettre en avant que sur la période d'étude 2005-2007, **les jeunes** et **les seniors** sont les principales victimes de l'insécurité routière.

4. Les principales causes recensés pour les accidents mortels sur la période 2004-2007



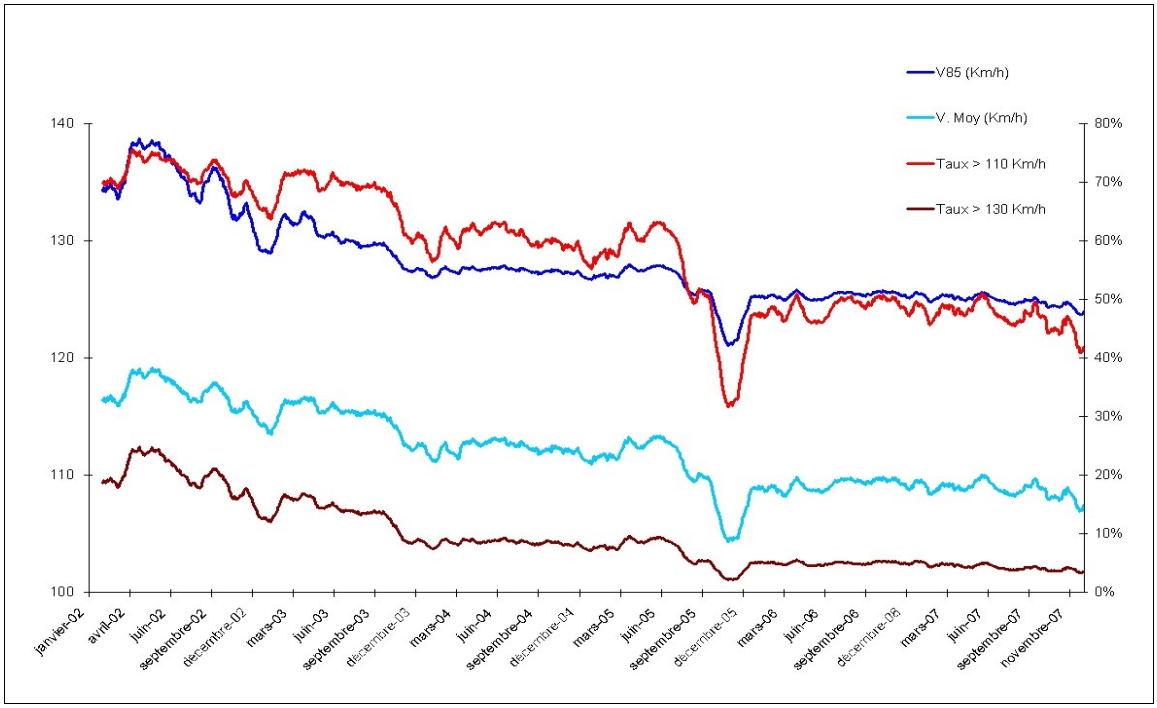
De nombreuses pertes de contrôle étant associées à une vitesse excessive, nous pouvons constater que la vitesse et l'alcool sont les principales causes recensées dans les accidents mortels du département sur la période 2004-2007.

Partie III

Enjeux et Orientations d'Actions

A. Enjeu Vitesse

1. Caractéristiques de l'enjeu Vitesse (données sur réseau RN du finistère)



- Chute brutale des vitesses sur le réseau RN en 2005. Depuis, diminution des vitesses moyennes d'environ 1 km/h par an sur ce réseau.

2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions

Infrastructure: Pas de politique globale mise en place sur la crédibilité des limitations de vitesse mais prise en charge au cas par cas	↘
Education: Acquisition de nouveaux matériels par la sécurité routière permettant de compléter les actions conduites en milieu scolaires (simulateurs autos et motos)	↗
Formation-Information: Peu d'actions tout public sur les conséquences d'une vitesse inadaptée notamment pour les motards et les cyclos.	↘
Contrôle-Sanction: Maintien d'un haut niveau de contrôle, multiplication des moyens de contrôle et mise en place du Contrôle Sanction Automatisé.	↗

3. Constat actuel

3.1 Infrastructure:

- Insuffisance de cohérence globale concernant les panneaux de limitation de vitesse.
- Ne pas multiplier les limitations de vitesse.
- Peu d'éléments de connaissance sur l'évolution de la vitesse pratiquée sur RD.

3.2 Education-Formation :

- Peu de communication ciblée vers le milieu professionnel autour de l'organisation du travail et la gestion des véhicules.
- Information insuffisante sur le risque lié à la vitesse notamment sur les distances d'arrêt et les vitesses de choc.
- Peu d'évaluation sur l'impact des formations et des sensibilisations dispensées sur le sujet.

3.3 Contrôle-sanction :

- Evolution positive constatée sur les vitesses moyennes pratiquées depuis la mise en place du « contrôle sanction automatisé » (CSA)
- Impact positif de la médiatisation sur les contrôles et les sanctions lors des grands excès de vitesse.

4. Orientations d'actions retenues

4.1 Infrastructure:

- Sensibiliser les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'oeuvre sur la prise en compte de la sécurité routière et la notion de cohérence globale, dans les aménagements des voiries et espaces publics.

- Travailler sur la cohérence des limitations de vitesse afin d'améliorer la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière.
- Approfondir la connaissance des vitesses pratiquées sur les réseaux routiers, en particulier bi-directionnels (station de comptage)

4.2 Information :

- Développer une information et une communication ciblée vers le milieu professionnel (risque du facteur vitesse, organisation du travail, gestion des véhicules...)

- Diffuser des informations sur les vitesses pratiquées (réseau à 2x2 voies et réseau bi-directionnel).

4.3 Formation:

- Adapter les formations et les outils utilisés en fonction du public visé:

- Travail autour du simulateur auto sur les conséquences liées à la pratique d'une vitesse excessive.
- Stage pratique organisé vers le milieu professionnel
- Travail axé sur les distances d'arrêt et la vitesse de choc pour un public plus jeune

- Importance de l'évaluation sur l'impact des formations et des sensibilisations dispensées sur le sujet.

4.4 Education:

- Promouvoir l'éco-conduite

- Communiquer sur les conséquences des excès de vitesse (risques liés aux différents types de véhicules, de réseaux; notion de vitesse limite réglementaire et de vitesse adaptée à l'environnement)

- Mettre en avant la notion d'exemplarité des adultes en général (détenteurs d'une « autorité ») vis à vis des plus jeunes: parents, professionnel de la sécurité ...

4.5 Contrôle-Sanction:

- Maintenir un haut niveau de contrôle parallèlement à une démarche de cohérence de limitations de vitesse, et à une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles.
- Maintenir la diversification des contrôles (radars fixes CSA, radars mobiles CSA, contrôles par interception)

-Médiatiser les différents contrôles, dans une optique de les rendre à la fois plus compréhensibles et donc socialement plus acceptables.

5. Cibles prioritaires

- Le milieu professionnel
- Les jeunes conducteurs
- Les acteurs de terrain (communes, ...)
- Les usagers de la route

B. Enjeu Alcool

1. Caractéristiques de l'enjeu Alcool

- 25% des accidents corporels du département et 40% des accidents mortels
- Mois particulièrement sensibles: Juin et Décembre
- Sur-représentation les week-end et fin de semaines
- Accidents de nuit
- 2/3 des accidents hors agglomération

2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions

Education: Interventions régulières dans de nombreux établissements scolaires mais peu de projet global visant une véritable intégration du risque lié à l'alcool dans les programmes scolaires de sécurité routière	↘
Formation: Peu de formations spécifiques surtout en direction du milieu professionnel et des + de 30 ans.	↘
Information: - Campagne de prévention régulière relayée notamment par les journaux quotidiens. - Actions ponctuelles avec les grandes surfaces - Charte « discothèques » non abouti mais création de nouveaux partenariats avec certaines discothèques.	↗
Contrôle-sanction: - Nombre de contrôle d'alcoolémie en constante évolution (niveau maximum)	↗

3.Constat actuel

3.1 Education:

- Manque de visibilité sur la place donnée à la sécurité routière dans la prévention globale sur les conduites addictives.
- Peu d'intervention multi-partenariales permettant une meilleure approche de la problématique traitée en fonction du public cible.
- Manque de connaissance des différents intervenants sur le sujet
- Absence d'une évaluation systématique lors des interventions.
- Evolution des habitudes de consommations: alcoolisation rapide des jeunes et modifications du comportement chez certaines jeunes filles

3.2 Formation/ Information:

- Pas de formation dédiée à la sécurité routière vers le secteur des bars, restaurants et discothèques.
- Manque d'information vers le milieu professionnel

3.3 Contrôle-sanction:

- Evolution constatée sur le nombre de contrôle mais peu sur le nombre de taux positif.
- Nombre important d'accidents pour lesquels le taux d'alcoolémie n'est pas connu.
- Peu d'éléments d'information sur ces contrôles à destination du grand public.

4.Orientations d'actions retenues

4.1 Infrastructure:

Pas d'orientations retenues.

4.2 Information:

- Cibler les actions de communication en différenciant les messages liés à l'approche festive et ceux liés aux dépendances à l'alcool.

- Faire connaître ou créer de nouveaux vecteurs de communication relayant de nombreuses informations sur la conduite et l'alcool (législation , simulateur d'alcoolémie, conséquences sur la conduite...)
- Développer un travail en commun avec une personnalité connue pour véhiculer des messages de prévention positifs.

4.3 Formation:

- Vers le milieu professionnel

- Vers les intervenants en milieu festif
- vers les nouveaux débitants de boissons.

4.4 Education:

- Renforcer le niveau de connaissance sur les conséquences sociales d'une conduite en état alcoolique (législation, accidentologie...)

- Renforcer la coordination avec les différents intervenants en milieu scolaire.

4.5 Contrôle-Sanction:

- Renforcer la communication sur les contrôles effectués.
- Cibler les contrôles en fonction des nouveaux modes de consommation.
- Favoriser l'accès à l'auto-contrôle.

5. Cibles prioritaires

- Le milieu professionnel
- Les jeunes en milieu festif

C. Enjeu Jeunes (18-24 ans)

1.Caractéristiques de l'enjeu Jeunes

- Catégorie présente dans 46% des accidents du département
- Sur-représentation des usagers VL et cyclos
- Gravité des accidents hors agglomération
- Accidents de jour

2.Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions

Infrastructure: Pas d'analyse systématique d'accidents impliquant des jeunes sauf cas des accidents multiples	↘
Education: - Nombreuses actions de prévention réalisées dans les établissements scolaires mais pas de véritable projet départemental et peu d'actions réalisées pour des jeunes hors milieu scolaire - Absence d'un réseau de correspondants sécurité routière dans les établissements scolaires	↘
Formation-Information: - Intervention commune avec des associations de victimes d'accidents de la route - Mobilisation importante auprès des établissements pour développer les actions SAM et capitaine de soirée.	↗
Contrôle-sanction Actions de contrôle ciblées sur les jeunes et couplées dans certains cas à des actions éducatives	↗

3.Constat actuel

3.1 Education:

- Méconnaissance des plus jeunes des dangers liés à l'environnement de la route et de la rue.
- Peu d'éducation routière dispensée dès le plus jeune âge

3.2 Formation-Information:

- Niveau de connaissance hétérogène des jeunes sur les dangers liés à la conduite automobile.
- Pas d'évaluation à long terme des formations et informations dispensées.
- Peu d'informations dispensées aux jeunes hors de leur milieu scolaire.
- Manque de formation de l'accompagnateur en cas de conduite accompagnée.

4. Orientations d'actions retenues

4.1 Infrastructure:

- Engager une réflexion sur la création d'un circuit comme solution « exutoire »
- Réflexion à mener sur de nouveaux lieux de vie pour les jeunes

4.2 Formation:

- Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie avec l'idée de bien se conduire dès le plus jeune âge (piéton, vélos, cyclomoteurs, motos, VL...)

- Développer l'idée d'exemplarité de l'adulte et de rencontre inter-générationnelle.

4.3 Information:

- Développer et favoriser les projets réalisés par des jeunes pour les jeunes.

- Travailler à une meilleure coordination des actions à destination des jeunes (idée de guichet unique).

- Diversifier les lieux où l'on passe les messages de prévention: travail avec les milieux sportifs et culturels.

4.4 Education:

- Travailler dès le plus jeune âge sur l'idée de se déplacer en toute sécurité (éducation routière)
- S'appuyer à la fois sur les professionnels de l'éducation mais également sur des référents volontaires dans les établissements pour promouvoir de véritables démarches pédagogiques de prévention des risques liés à la sécurité routière.

5.Cibles prioritaires

- Les jeunes conducteurs 18-24 ans
- Les étudiants
- Les apprentis
- Les clubs sportifs
- Le plus jeune âge: public plus captif

D. Enjeu deux-roues motorisées

1. Caractéristiques de l'enjeu 2 Roues

- Gravité des accidents
- Forte augmentation des accidents corporels pour cette catégorie
- Sur-représentation des jeunes pilotes dans les accidents de 2 Roues
- Propension importante de cyclomotoristes à circuler de manière anarchique

2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions

Education: - Développement de la sensibilisation en milieu scolaire avant 14 ans et de la préparation de l'ASSR , 1er niveau.	↗
Information: - Nombreuses informations sur les risques de débridage - Développement du partenariat avec les associations de motards	↗
Formation: - Peu d'actions spécifiques développées en direction du milieu des motards	↘
Contrôle-Sanction: - Campagne de contrôle aux entrées et sorties des établissements scolaires - Haut niveau de contrôle et de médiatisation pour les grands excès de vitesse des deux-roues	↗

3. Constat actuel

3.1 Infrastructure:

- Peu de concertation avec les utilisateurs de deux roues lors des aménagements de voirie
- Dangerosité de certains aménagements: manque de lisibilité...

3.2 Education:

- Manque de pratique et de connaissance de la route et de la rue lors du passage du BSR

3.3 Formation/Information:

- Baisse du nombre de deux roues débridés constatés.
- Propension importante de cyclomotoristes à circuler de manière anarchique.

3.4 Contrôle-Sanction:

- Relative amélioration globale de la conduite des cyclomoteurs constatés depuis l'obligation d'immatriculation les concernant (juillet 2004)

4. Orientations d'actions retenues

4.1 Infrastructure:

- Favoriser la concertation des usagers de deux roues lors de la conception des aménagements

- Evaluer l'efficacité des aménagements de sécurité à l'usage des deux-roues

- Mettre en place une politique d'entretien des aménagements cohérente avec une pratique du deux-roues .

- Favoriser l'aménagement de voie partagée.

- Engager une réflexion sur la création d'un exutoire aux passionnés de moto en encadrant la pratique par des professionnels:circuit.

4.2 Formation/ Information:

- Améliorer la connaissance de l'environnement de la route et de la rue auprès des jeunes
- Favoriser les expériences de pédibus ou de vélobus
- Améliorer la formation du BSR

- Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues: formation post-permis

- Renforcer les actions de prévention auprès des motards

4.3 Education:

- Développer l'autonomie et la connaissance dès le plus jeune âge
- Renforcer la pratique d'un deux-roues lors de la préparation à l'ASSR

4.4 Contrôle-sanction:

- Renforcer les contrôles de vitesse et pallier aux difficultés d'identification des CSA
- Proposer un système de points dès le BSR

5.Cibles prioritaires

- Les jeunes conducteurs de cyclos (14-17 ans)
- Les jeunes conducteurs de motos (18-24ans)

E.Enjeu Seniors (+ de 65 ans)

1. Caractéristiques de l'enjeu Seniors

- Augmentation du nombre de séniors victimes jusqu'à représenter 30% des accidents mortels du département en 2007 et 2008.
- Sur-représentation des usagers VL et des piétons
- Mois les plus sensibles: juin, novembre et décembre
- Accident de jour
- Gravité des accidents
- **A noter qu'en 2020, les plus de 65 ans représenteront 1/3 de la population et les plus de 75 ans représenteront 10,5% de la population du département.**

2. Bilan DGO 2004-2008: Bilan des principales orientations d'actions

Infrastructure: Travaux effectués sur les bretelles d'insertion des voies express pour éviter les contresens (plots lumineux)	↗
Information: Pas de campagne d'information spécifique entrepris vers les séniors	↘
Formation: -Peu de formation réalisées vers les clubs et les associations, mais intervention ponctuelle en fonction des demandes.	↘

3. Constat actuel

3.1 Infrastructure:

- Il n'existe pas systématiquement de réflexion globale sur la sécurisation des déplacements tant sur le plan des déplacements de piétons que sur celui des transports en commun.

3.2 Information/Formation:

- Mise en place de différentes « stratégies » par les séniors pour anticiper certains risques (peu de conduite de nuit...).
- Méconnaissance des nouvelles règles de circulation (giratoire...).
- Peu ou pas d'évaluation des capacité de conduire des seniors.

- Méconnaissance de l'incompatibilité de certains traitements ou maladies avec la conduite automobile
- Modes alternatifs à la conduite automobile peu connus par les séniors surtout en milieu rural.
- Prendre en compte le fait que tous les séniors n'appartiennent pas à un club ou à une association.

4. Orientations d'actions retenues

4.1 Infrastructure:

- Travailler sur la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements
- Adapter les aménagements pour permettre un « multi-usage » sécurisé et une meilleure accessibilité des personnes âgées.
- Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains.

4.2.Information:

- Par le biais : - des journaux quotidiens
  - des clubs et associations
  - des structures relais (clics, réseau Géronto...)
  - des communes
  - des assureurs
- Par le biais du médecin traitant et des pharmaciens : informations liées aux aptitudes physiques et à la prise de médicaments
- Par le biais de l'entourage
- Par le biais de campagne d'information adaptée aux problématiques des séniors.
- Penser à positiver les messages
- Faire connaître les alternatives à la conduite de la voiture individuelle

4.3 Formation:

- ***Valoriser et développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités :***
  - Audit de conduite
  - code de la route
- Utiliser des outils pédagogiques adaptés
- Adapter les formations en fonction des lieux d'intervention (milieu rural ou urbain)
- Penser à multiplier le nombre de formateurs et de formations pour répondre à la croissance de la population séniors dans l'avenir
- Développer à plus grande échelle les actions de sensibilisation avec les clubs et les associations
- Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information: préventeur et médecin

4.4 Education:

- Faire prendre conscience aux seniors de la nécessité de se former et de s'évaluer
- Faire prendre conscience aux seniors des risques liés à la diminution de leurs capacités

4.5 Contrôle-sanction:

- Développer les stages de récupération de points ou stages judiciaires adaptés aux problématiques des séniors.

5. Cibles prioritaires

- Les seniors piétons
- Les seniors isolés
- Les seniors automobilistes

Conclusion et suite à donner :

éléments de mise en oeuvre du DGO

D.G.O 2008-2012

L'élaboration de ce document général d'orientations (DGO) a permis à l'ensemble des partenaires de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets qui seront déclinés et évalués annuellement dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) .

Ce document de référence pour la politique locale du département pour les cinq années à venir s'accompagnera de trois objectifs complémentaires ayant émergé au cours de son élaboration:

- Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés ;
- Renforcer le partenariat avec les réseaux prioritaires, celui des élus, du milieu professionnel, des jeunes et du milieu de la santé;
- Développer les échanges d'informations par la continuité d'une plate forme de travail permettant un partage de connaissance régulier.

Il doit constituer un outil de partage et permettre à chaque partenaire de mener ses actions en cohérence avec ses orientations générales, et dans le cadre de ses compétences.

Véritable outil de programmation mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière, ce DGO doit permettre de contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Le préfet du Finistère	Le président de l'association des maires du Finistère	Le président du Conseil Général du Finistère

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

D.G.O 2008-2012

ANNEXE 1

contrôles - sanctions

Les orientations 2008 – 2012

Les orientations définies dans le présent document concernent donc les cinq enjeux prioritaires de notre département, et sont déclinés suivant les axes d'intervention suivants:

- les infrastructures et les aménagements urbains,
- l'information des publics visés,
- la formation et l'éducation,
- et bien sûr les contrôles et sanctions.

Il est important que soit assurée la cohérence de ces différents volets d'une politique globale de sécurité routière.

En particulier, l'efficacité de la politique de contrôle et de sanction exige, à partir d'une analyse partagée de la situation locale, une définition commune des objectifs visés, et enfin une cohérence et une complémentarité entre les différents domaines d'actions: prévention, communication, et contrôle et sanction.

Cette politique est déclinée anuellement dans un plan départemental de contrôle routier (PDCR), qui est partie intégrante du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR), établi avec les responsables des forces de l'ordre, et en concertation avec les procureurs de la république.

ANNEXE 2

Liste des participants à l'élaboration du DGO

D.G.O 2008-2012

Liste des pilotes des groupes de travail:

Mr Miossec Sébastien - Animateur du groupe de travail Vitesse - Maire de Riec sur Bélon et représentant de l'association du Finistère
Mr Mével Alain - Animateur du groupe de travail Alcool - Médecin inspecteur de santé publique DDASS
Mr Mogan Michel - Animateur du groupe de travail Jeunes - Directeur des soins du centre de Perharidy à Roscoff
Mr Stouff Antoine - Co-animateur du groupe de travail Deux-roues - Direction des déplacements Brest Métropôle Océane
Mme Le Gléau Agnès - Co-animatrice du groupe de travail Deux-roues - Direction des déplacements Brest Métropôle Océane
Mr Grulier Patrick - Co-animateur du groupe de travail Seniors- Service politiques routières et qualité Conseil Général 29
Mr Le Jeune Laurent - Co-animateur du groupe de travail Seniors- Service politiques routières et qualité Conseil Général 29

Liste des participants des groupes de travail:

Mme BALLY Marie-Laure	Elève au lycée de Bréhoulou de Fouesnant
Mme BOTREL-LUGUERN Katell	Coordinatrice Sécurité Routière - DDEA
M. BOULCH Laurent	Elève lycée Amiral Ronarc'h de Brest
Mme BOURC'HIS Martine	CFA de Brest
M. BRILLAND Guillaume	Direction de l'enseignement, de la culture, du sport et de la jeunesse CG
Mme CABILLIC Sylvie	Adjointe à la coordinatrice Sécurité routière - DDEA
M. CARDAIRE Stéphane	Centre régional d'info jeunesse Bretagne
Mme CARN Evelyne	Association vie libre
M. CORNEC Hervé	Observatoire départemental de SR - DDEA
M. COSSEC Claude	Service gestion de la route au Conseil Général 29
M. COSTIOU Alan	Association Don Bosco
M. DAËRON Pierre	Monsieur MOTO - DDEA
M. DAIGNE Stéphane	Ville de Quimper
Mme DANION Chantal	Association les amis de la santé
Mme DANTEC Morgane	Mutuelle Santé Agricole
M. DELAUNAY Benjamin	Elève Lycée Pierre Guéguin à Concarneau
M. DEMEOCQ Vianney	Fédeb (association étudiante)
M. EVANO Fabien	Commandant - Etat-Major - Police
M. FETTIH Sofiane	Stagiaire en prévention aux vieilles charrues
M. FRANCES René	Expert auto et enquêteur comprendre pour agir

D.G.O 2008-2012

M. le Docteur GALLIAN Pierre	Direction personnes âgées et personnes handicapées
M. GODFRIN Frédéric	Automobile Club de l'Ouest
M. GOUEZ Pascal	Service exploitation de la route - DIRO
M. GRE Jean-Claude	Association les amis de la santé
M. HERROU Patrick	Inspection académique du Finistère
M. HUSSON Jean-Marc	Prévention routière
Mme KERNEIS Isabelle	Office des retraités de Brest
M. KERVEVAN Yves	Groupama - Service prévention
M. LE BACCON Stéphane	CASIM 29
M. LE BARS Georges	Association les amis de la santé
Melle LE BON Margaux	Elève Lycée Bréhoulou de Fouesnant
M. LECOMTE Thierry	Union des métiers et des industries de l'hôtellerie du Finistère
M. LE FLOCH Bruno	Monsieur vélo - DDEA
Melle LE GOFF Camille	Elève lycée de Bréhoulou de Fouesnant
M. LE GUELLEC Yves	Chef du pôle sécurité routière - DDEA
M. LENNEZ Henri	Cycle Lennez- Quimper
M. LEROUGE Jean-Luc	Brigade motorisée - Brest - Gendarmerie
M. LESQUENNER Jean-Yves	Auto-école Luco - Brest
M. L'HOSTIS Jean-Marc	Chargé du développement aux vieilles charrues
M. le Docteur LUCAS Jean-Pierre	Délégué thématique santé - Conseil Général
M. LUCAS Philippe	Moto auto-école - Scaër
M. LUCAS-LE CALVEZ Hervé	Brigade motorisée urbaine - Brest - Police
M. LE TROADEC Hervé	ARPAQ Quimper
Mme MARTEVILLE Anne-Marie	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
M. MORVAN Yves	Club des montagnes noires
Mme NICOLAS Emmanuelle	Pôle Finistère - SMEBA
Mme PAMARD Blandine	Chambre de Commerce et d'Industrie - Quimper
M. PELE Patrick	Président du club sécurité routière en entreprise
Mme PICHON Anne-Rozenn	Psychologue et animatrice de stage récup. de point

Mme PLEMEVEAU Agnés	Lycée Pierre Guéguin à Concarneau
M. PORDOLEC Yvon	Fédération nationale des associations de retraités (FNAR)
Mme QUEFFELEC Gaëlle	Point information jeunesse
M. RAOUL Jean-Claude	Fédération départementale des cyclotouristes
Mme RIOU Christine	Lycée agricole de Bréhoulou à Fouesnant
M. ROGER Michel	Association Don Bosco
Mme ROLLAND Janine	ARPAQ - Quimper
M. ROLLAND Yvon	Escadron départemental de SR - Gendarmerie
M. ROUSSELET Jean-Marie	Caisse Régionale d'assurance maladie de Bretagne
M. ROUSSELOT Philippe	Protection judiciaire de la jeunesse
Mme ROZE Catherine	Infirmière au centre de consultation ambulatoire en alcoologiealcoologie
Mme RUSANOV Brigitte	Association des familles de traumatisé crâniens du Finistère
M. TANDE Bernard	Intervenant Départemental de Sécurité routière
Mme TAURON Sylvette	Lycée professionnel Roz Glaz - Quimperlé
M. TEXIER Laurent	Escadron départemental de SR - Gendarmerie
M. VIARD Gérard	Maire de Rosnoën