

Document Général d'Orientation 2008-2012

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Sommaire

PREAMBULE

1. Éléments remarquables des études préalables

- 1.1. choix des enjeux étudiés
- 1.2. Enjeu Alcool
- 1.3. Enjeu vitesse
- 1.4. Enjeu jeunes 15-24 ans
- 1.5. Enjeu deux roues motorisés (2RM)
- 1.6. Enjeu usagers vulnérables (seniors piétons et cyclistes)

2. présentation de la méthode par groupe de travail

- 2.1. Finalités Objectifs du DGO
- 2.2. Constitution GT1 GT2
- 2.3. méthode

3.Éléments de positionnement de la prévention

- 3.1. Eléments sur les comportements à risques et transgressifs
- 3.2. Éléments sur les objectifs de prévention

4. Proposition d'orientations par enjeu

4.1. Alcool

4.*.1 Rappel

4.*.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l' ODSR

4.*.3 Gisement et Propositions d'actions

- 4.2. Vitesse
- 4.3. Jeunes 15-24 ans
- 4.4. Deux roues motorisés
- 4.5. Usagers vulnérables
- 4.6. Domicile-travail / école

5. Synthèse

Préambule

Pour la 7^{ème} année consécutive, la France enregistre une diminution du nombre de personnes tuées sur les routes, avec 346 vies épargnées en 2008 par rapport à 2007. Ce résultat ainsi que la baisse de 11 % du nombre de blessés est le fruit d'une sensibilisation accrue des usagers et de la mise en place d'actions efficaces pour améliorer la sécurité routière dans notre pays.

Le bilan de l'année 2008 pour le Gard présente des résultats plus favorables qu'en 2007. En effet, le nombre d'accidents corporels diminue de près de 6,2 % et celui des tués de 5,5 %. Cependant, le nombre de tués, avec 69 en 2008, est supérieur à celui de 2006. Il faut remarquer le lourd tribut payé par la catégorie des piétons, avec 11 tués en 2008. Et le début de l'année 2009 ne montre pas une inversion de tendance.

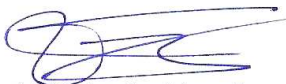
Aussi, en dépit des évolutions statistiques générales favorables en 2008, le Gard conserve une mauvaise place dans le classement national, car le risque d'être tué dans notre département est supérieur de 30 % au risque moyen sur l'ensemble des départements français.

Le document général d'orientations (DGO) a pour objectif de fixer les enjeux et les orientations d'actions de la politique de sécurité routière dans le département du Gard pour cinq ans, 2008-2012. C'est un outil de programmation, mais aussi de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière. Il est le fruit d'un travail collectif et concerté entre tous les partenaires.

Les futures propositions d'actions de sécurité routière inscrites dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) des cinq prochaines années devront décliner les enjeux identifiés dans le DGO : l'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux-roues motorisées, les usagers vulnérables, les trajets domicile-travail ou domicile-école.

Pour y parvenir, il faut que l'engagement collectif de tous soit préservé. C'est ensemble que nous pouvons éviter les drames de la route et sauver des vies.

Laurent VERCRUYSSSE

A stylized blue ink signature of Laurent Vercruysse, consisting of a large 'L' and 'V' intertwined.

Chef de projet sécurité routière

ÉLEMENTS REMARQUABLES DES ETUDES PREALABLES

1-1 CHOIX DES ENJEUX ETUDIES

Ce document est le préalable à la compréhension des enjeux.

Il doit permettre aux divers partenaires associés à la démarche du Document Général d' Orientation (DGO 2008-2012), et en particulier aux groupes de travail de franchir trois étapes:

1. comprendre les enjeux.
2. définir les informations manquantes, et le cas échéant de les compléter avec les données qu'il possède.
3. entrer dans la phase d' orientation d'actions.

Ces trois étapes franchies, la rédaction du DGO pourra commencer.

Quatre enjeux Nationaux ont été définis à la base et sont déclinés au plan départemental:

- + Alcool
- + Vitesse
- + Jeunes
- + Deux roues motorisées

Le comité de pilotage présidé par le chef de projet sécurité routière, directeur de cabinet de la préfecture du Gard, réuni le 12 septembre 2008 en préfecture, a validé sur proposition conjointe de l' Observatoire Départemental de Sécurité Routière et de la coordination de la sécurité routière deux enjeux supplémentaires :

- + SENIORS (> 65 ans)
- + Trajet Domicile - Ecole et Domicile - Travail

L'enjeu SENIORS:

Il est retenu en raison d'une représentativité en augmentation de cette tranche d'âge dans l' accidentologie des usagers vulnérables. C'est aussi un enjeu qualifié « d' émergent » compte tenu du vieillissement prévisible de la population.

L'enjeu Trajet Domicile - Ecole et Domicile - Travail:

Cet enjeu transversal est volontairement retenu pour le département, car considéré comme un pilier indispensable à la mise en oeuvre de la politique locale.

Une attention toute particulière est portée aux chartes signées avec la société civile qui demande la prise en compte de cet enjeu, et au développement de la politique d' éducation à la route en collaboration avec l'éducation nationale (Domicile Ecole). L'entreprise et l'école comme rappelé dans ce document sont des lieux privilégiés d'interventions .

1-2 Enjeu ALCOOL

NOTA : L'étude porte sur les accidents corporels dans lesquels au moins un impliqué conducteur ou piéton a été mesuré "positif" au titre de l'alcool, plus les accidents corporels où tous les impliqués conducteurs et piétons ont fait l'objet d'un dépistage de l'alcoolémie et dont le taux est connu et "négatif". Sont exclus donc de l'étude les accidents pour lesquels le taux d'au moins un impliqué n'a pu être déterminé et où le taux des autres impliqués est reconnu "négatif".

En conséquence l'étude porte sur 82% de l'ensemble des accidents , et sur 50.5% des accidents mortels .

Le prélèvement sanguin sur les impliqués décédés présente des contraintes sur site :

- Absence de tension artérielle
- Transfusion sanguine susceptible de fausser le résultat

Autre problématique :

- Délai d'analyse (mise à jour données "BAAC")

II-1-a Etude générale des accidents avec présence d'Alcool

- Les accidents avec alcool ont des conséquences en moyenne **3 fois plus graves** que l'ensemble des accidents pour lesquels le taux d'alcool est connu.
- Dans **94%** des accidents avec alcool, le(s) conducteur(s) impliqué(s) était(ent) en situation de **DELIT** au regard de l'alcool.
- Si la part en % des accidents avec présence d'alcool (par rapport aux accidents à taux connu) évolue peu, on constate la diminution de la gravité (nombre de T et BH)

II-1-b Conclusions analytiques des accidents avec présence d'Alcool

II-1-b1 : Données géographiques

- 52 % des accidents avec présence d'alcool se produisent HORS agglomération mais représentent **77%** des "TUES" et **68%** des "BLESSES GRAVES" de l'ensemble des accidents avec Alcool.
GRAVITE ACCRUE HORS AGGLOMERATION
- Par comparaison des données hors agglomérations et zone gendarmerie on constate une part négligeable des accidents avec alcool et de leurs conséquences dans les petites et moyennes agglomérations.

II-1-b2 : Données usagers

- Pour les véhicules motorisés 40% des accidents avec alcool se produisent véhicule seul (sans tiers), pour seulement une moyenne d'environ 20% sur l'ensemble des accidents.
- Le plus grand nombre de conducteurs et piétons **impliqués** par âge dans ces accidents se situe entre 20 ans et 23 ans.
- La répartition par tranches d'âges des conducteurs ou piétons ALCOOLISES souligne la surreprésentativité des 18-24 ans .
- L'étude des "présumés responsables" dans ces accidents, révèlent :
 - une répartition par sexe défavorable aux hommes (330 H pour 39 F) .
 - 94% des "présumés responsables" (349 sur 369) étaient en situation de délit au regard de l'alcool.

II-1-b3 : Données temporelles

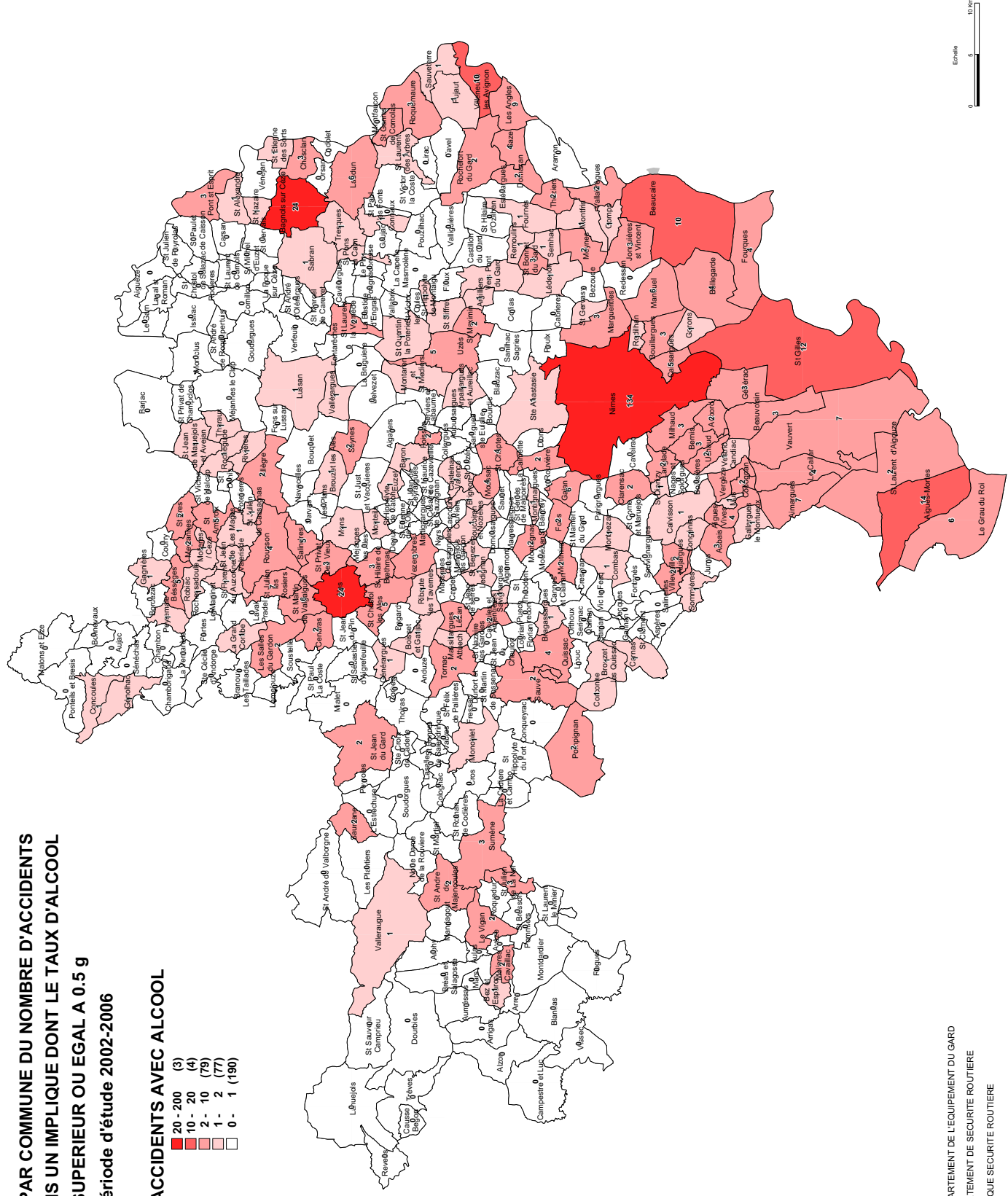
NOTA : L'étude montre que le "Vendredi", jour de semaine est à considérer de par le nombre de ces accidents comme un jour de fin de semaine. L'importance de l'accidentologie liée à l'alcool ce jour là étant bien supérieure aux autres jours de la semaine (hors week-end, veille fête et fête)

- La tranche 14H00 - 03H00 est la période où il y a le plus d'accidents avec alcool avec un "pic" de 19H00 à 22H00 en jours ouvrés et on constate une recrudescence de 05H00 à 07H00 les fins de semaines.
- En semaine, entre 02H00 et 03H00, les accidents mortels avec alcool représentent 60% de la totalité des accidents.
- Le week-end, entre 05H00 et 06H00, la proportion est de 77% .
- **72%** des accidents mortels avec alcool se produisent entre 20H00 et 08H00.
- **80%** des accidents mortels avec alcool véhicule seul se produisent entre 20H00 et 08H00.
- La part des accidents véhicule seul avec alcool par rapport à l'ensemble des accidents VH seul est plus importante de 8.4%.

REPARTITION PAR COMMUNE DU NOMBRE D'ACCIDENTS
AVEC AU MOINS UN IMPLIQUE DONT LE TAUX D'ALCOOL
EST SUPERIEUR OU EGAL A 0.5 g

Période d'étude 2002-2006

NB ACCIDENTS AVEC ALCOOL



1-3 Enjeu VITESSE

NOTA : Les données vitesse sont issues des stations "SIREDO" et CSA.

Les stations Sirédo ont été implantées dans un objectif initial de comptage des véhicules et non en vue d'éventuelles études de vitesses (certaines n'ont pas cette option).

Les stations CSA font état des relevés au droit du dispositif et non des vitesses amont et aval.

II-2-a : Stations "SIREDO"

- On constate une baisse générale des vitesses sur le réseau.
- Un certain nombre de stations Sirédo font état d'une part importante de véhicules dépassant la vitesse autorisée dont certains de plus de 20 km/h .

II-2-b : Stations "CSA"

- Après implantation des CSA fixes, le nombre de transgressions constatées était important, après une baisse rapide et l'atteinte d'un plancher, on constate aujourd'hui une augmentation des déclenchements.
- La remise en service après dégradation visible est source d'augmentation du nombre de déclenchements (exemple: Aubord)
- 90% des dépassements sont dans la fourchette 0-20 km/h.
- Le dispositif permet de mettre au jour les comportements fortement transgressifs (>50 km/h), exemples : 30 déclenchements sur les Salles du Gardon (N106) en 2006, 7 en 2007 et 83 déclenchements sur Aubord (RD135) en 2006.

1-4 Enjeu Jeunes 15-24 ans

NOTA : Dans 93% des accidents avec au moins une victime 15-24 ans, la(es) victime(es) l'a(ont) été en temps que conducteur ou piéton. La représentativité des passagers dans les victimes jeunes 15-24 ans n'est donc pas significative.

II-3-a Etude générale des accidents avec au moins une victime 15-24 ans

- Au moins une victime 15-24 dans 44% des accidents.
- **82%** de ces accidents concernent les **18-24 ans**

II-3-b Etude générale des accidents avec au moins un conducteur ou piéton 15-24 ans

- La tendance à la baisse de ces accidents plus faible que pour l'ensemble des accidents augmente la représentativité de cette catégorie (44% pour 2006)
- L'indice de gravité de ces accidents est conforme à celui de l'ensemble des accidents.

II-3-c Conclusion analytique des accidents avec au moins un conducteur ou piéton 15-24 ans

II-3-c-1 : Données géographiques

- La gravité plus importante hors agglomération, est conforme à celle relevée pour l'ensemble des accidents hors agglomération.
- En zone police le territoire de Beaucaire se démarque avec un indice de gravité supérieur .

II-3-c-2 : Répartition par catégorie pour la tranche d'âge

- 65% des "tués" cyclos sont dans la tranche 15-24 ans.
- Seulement 25% des "tués" motos, 26% des "tués" VL sont dans la tranche 15-24 ans
- On note malgré une faible représentativité (nb=3/4), que les 15-24 ans sont impliqués dans 30% des accidents mortels impliquant un PL.

II-3-c-3 : Données temporelles

- On constate un nombre non négligeable d'accidents impliquant des piétons 15-17 ans entre 23 H et 05 H du matin (7). Ce nombre est encore plus élevé (9) pour les 18-24 ans.
- Plus de 50% des accidents impliquant un 15-17 ans en bicyclette se sont produits entre 17 H et 20 H
- L'étude des accidents VL seul fait ressortir que 36% des conducteurs impliqués avait entre 18-24

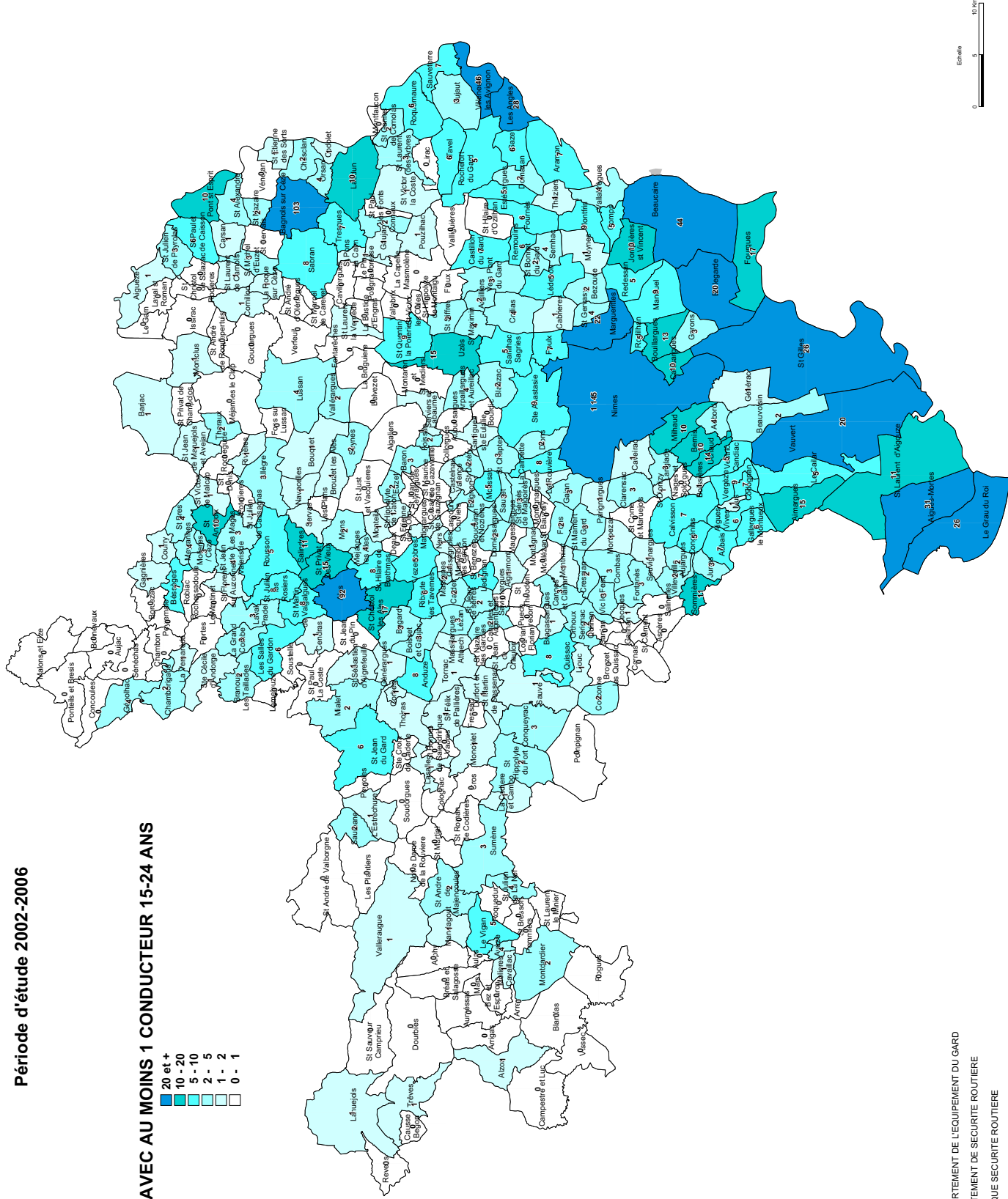
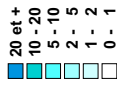
II-3-c-4 : Répartition par ancienneté permis

- 50% des conducteurs 18-24 ans impliqués avait une ancienneté de permis inférieure à 2 ans.

REPARTITION PAR COMMUNE DU NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANTS AU MOINS 1 CONDUCTEUR 15-24 ANS

Période d'étude 2002-2006

NB ACCIDENTS AVEC AU MOINS 1 CONDUCTEUR 15-24 ANS



1-5 Enjeu Deux roues motorisés(2RM)

II-4-a Etude générale des accidents avec au moins un deux roues motorisé

- La part de l'accidentologie des 2RM augmente surtout pour les cyclos et scooters en raison d'une évolution à la baisse moins importante que l'ensemble.
- A noter, entre 2006 et 2007 un différentiel de "tués" 2RM de +13 (9 et 22) à rapprocher du différentiel global du nombre de "tués" de +8 (65 et 73).
- Sur 10 ans, 2006 a été l'année la moins meurtrière en 2RM. Les plus meurtrières sont 1998 (27), 2005 (22) et 2007 (22).

II-4-b Conclusions analytiques des accidents avec au moins un 2 RM

II-4-b-1 : Données géographiques

- **CYCLOS+SCOOTERS** :
 - **80%** des accidents se produisent **EN** agglomération mais l'indice de gravité des accidents avec au moins un cyclo ou scooter impliqué, est **5** fois plus élevé **HORS** agglomération.
 - **60%** des tués se situent en zone gendarmerie (rase campagne et petites et moyennes agglos) et l'indice de gravité des accidents est 3 fois plus élevé que la moyenne de l'ensemble des accidents impliquant un cyclo ou scooter.
- **MOTOS** :
 - **64%** des accidents se produisent **EN** agglomération mais l'indice de gravité des accidents avec au moins une moto impliquée, est **4** fois plus élevé **HORS** agglomération.
 - **80%** des tués se situent en zone gendarmerie (rase campagne et petites et moyennes agglos) et l'indice de gravité des accidents est **5** fois plus élevé que la moyenne de l'ensemble des accidents impliquant une moto.

II-4-b-2 : Répartition par tranches d'âges

- **CYCLOS+SCOOTERS** :
 - Représentativité attendue des 14-17 ans par contre plus surprenant la tranche d'âges 25-59.
- **MOTOS** :
 - **REPRESENTATIVITE SURPRENANTE DES 25-59 ans qui surclassent la tranche d'âges 18-24 ans (3 fois plus de tués et 4 fois plus de BH).**

II-4-b-3 : Répartition par ancienneté permis

- Très forte implication des conducteurs motos avec ancienneté permis entre 0 et 4 ans.

II-4-b-4 : Données temporelles

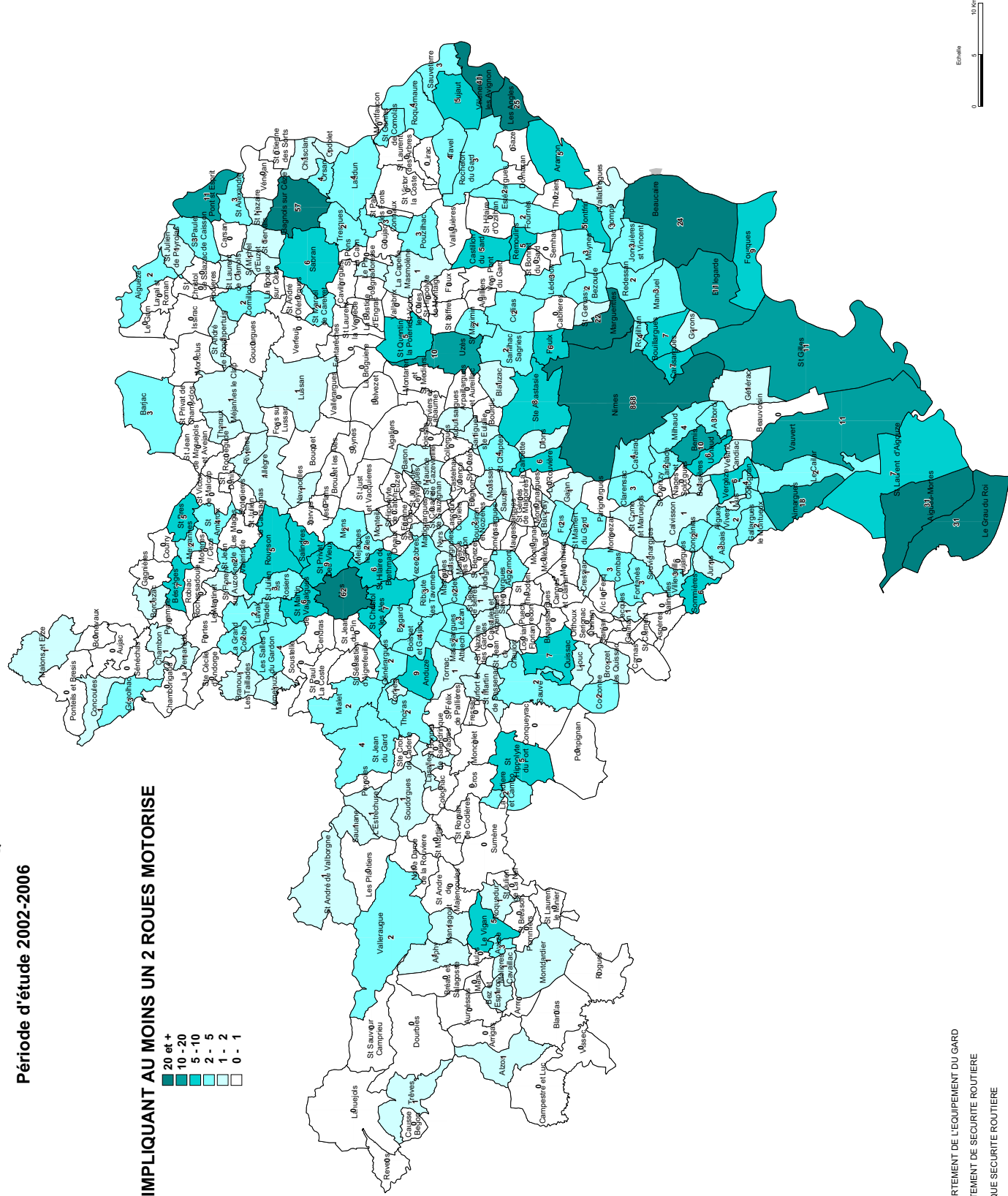
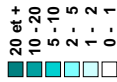
- Pour les deux catégories, la période 16 H - 19 H00 est la plus accidentogène.
- Pour la catégorie moto, diminution du nombre d'accidents les mois de novembre à février (kms parcourus suite à conditions hivernales).

DEPARTEMENT DU GARD

REPARTITION PAR COMMUNE DU NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANTS AU MOINS UN 2 ROUES MOTORISE

Période d'étude 2002-2006

NB ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN 2 ROUES MOTORISE



1-6 Enjeu Usagers vulnérables **Seniors piétons et cyclistes**

NOTA : *L'étude des usagers vulnérables montre une augmentation relative de 18% de la part des accidents avec seniors "piétons" tués (> ou = 65 ans) dans la période 2002-2006 (62.5%) par rapport à 1997-2002 (46%).*

Pour les cyclistes, on note une diminution de 42% des tués "usagers vélo" entre les 2 périodes d'études, mais une baisse moindre (22%) "des usagers vélo" tués dont âge = ou > 65 ans.

Etude générale des accidents seniors piétons ou cyclistes

- 32 "tués" piétons (24) + cyclistes (11) soit à titre comparatif environ 50% du nombre de "tués" en VL dont l'âge est égal ou supérieur à 60 ans.
- Les plus de 60 ans piétons ou cycliste représentent 68% des "tués" de ces catégories.

1-7 Enjeu Trajets **domicile - école et domicile - travail**

NOTA : *La société civile, consciente de l'importance de l'insécurité routière et ses conséquences humaines et économiques, nous a demandé d'intégrer cet enjeu dans la politique de sécurité routière nationale et départementale.*

II-6-a Etude générale des accidents domicile - école et domicile - travail

- Bien que ces accidents ne représentent que 21% de l'ensemble des accidents et 25% des accidents pour lesquels le trajet de tous les conducteurs ou piétons est connu, l'école et l'entreprise restent les lieux où l'éducation et la formation des usagers sont la plus pratique et la plus efficace.

II-6-b Conclusion analytique des accidents domicile - école et domicile - travail

II-6-b-1 : Données temporelles

- La part en % du plus grand nombre d'accidents D-E + D-T (67%) se situe entre 07 H et 09 H 00 alors que la période la plus accidentogène de l'ensemble des accidents est comprise entre 17 H et 22 H 00

II-6-b-2 : Répartition

- A noter 13 "tués" moto sur trajet D-E ou D-T dont 10 dans la tranche 25-59 ans.

PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE PAR GROUPE DE TRAVAIL

2.1. FINALITÉ et objectifs du DGO :

La procédure mise en place pour établir le **Document Général d' Orientations 2008-2012** a pour dessein d'aider les acteurs de sécurité routière du département à s'inscrire dans la politique nationale qui a pour ambition de passer sous la barre des 3000 morts sur les routes d'ici 2012 en France. Il faut pour cela, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux roues tués et enfin diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

Ce défi ne se réalisera qu'à la condition que chaque département baisse de manière massive et continue le nombre de blessés et de tués d'environ 8% par AN.

La projection pour 2012 dans le Département du Gard implique de réduire la mortalité sur les routes de **40 %.** (69 tués en 2008 pour atteindre 49 tués au maximum en 2012.)

La fiche d'organisation des DGO de la DSCR rappelle que dans la **circulaire du 15 Avril 2008 relative à la mise en place de la politique locale de sécurité routière en 2008**, la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière demande au préfet l'application de mesures qui mobiliseront l'ensemble des services de l'état.

Cette fiche souligne ainsi la nécessité de faire émerger de nouvelles initiatives et de mettre en place une démarche organisée et structurée.

Révéler ces initiatives, encourager et favoriser des partenariats sont des objectifs sous-jacents de l'organisation mise en place.

La finalité de la politique envisagée ne pourra être réalisée qu'à la seule condition que les partenaires et les acteurs prennent conscience qu'ils participent à un projet commun. Ils ont été invités à s'impliquer dans l'élaboration de cette politique pour y adhérer et s'inclure collectivement et harmonieusement dans son application.

Initier cette implication fédérative est l'objectif poursuivi par la signature collégiale de ce document.

Le DGO fixe ainsi les orientations de tous les volets du PDASR pour cinq ans. (AGIR, PDCR, ECPA)

Six enjeux sont fixés dans le département :

Alcool, deux roues motorisés, jeunes, usagers vulnérables, usages professionnels, vitesse.

Alcool, Deux roues motorisés, Jeunes et vitesse s'imposent sur l'ensemble du territoire, les enjeux usagers vulnérables et usages professionnels sont révélés par l'étude de l'ODSR.

Ainsi les signataires du Document Général d'Orientation s'engagent à participer activement à la politique initiée par le Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière conformément aux orientations fixées par le DGO :

Liste des signataires :

- Monsieur le préfet
- Messieurs les procureurs de la République
- Monsieur l'inspecteur d'Académie
- Madame la présidente de l'association des maires du Gard

2.2 Constitutions des Groupes de travail :

Dans le Département deux groupes de travail se sont réunis par deux fois.

La première rencontre a eu pour objectif de comprendre les enjeux et de proposer des orientations, une deuxième rencontre a réuni les deux groupes, permettant ainsi une concertation afin de finaliser et de valider les propositions.

L'objectif fixé aux groupes de travail était de proposer des pistes innovantes en matière de politique de sécurité routière et particulièrement en faveur de la politique préventive.

Les enjeux étaient répartis sur les deux groupes comme suit :

2.2.1 Groupe de travail 1 (2 roues motorisés / vulnérables / déplacements domicile-travail/école)

PRENOM - NOM	TEL – MAIL	FONCTIONS
C. PERRONA	cperona@malakoffmederic.com 04 66 36 60 11	Comité Régional de coordination action sociale AGIRC ARRCO
Durand BUISSON	buisson.durand@wanadoo.fr	Collectif partageons la route en Cévennes (retraité)
Gérard ALEXANDRE	gerard.alexandre@developpement-durable.gouv.fr 04 66 62 62.06	Observatoire SR
Gérard DRUELLE	Druelle_g@cg30.fr	Direction Générale adjointe Infrastructures et Foncier
Gérard LOPEZ	gerard.lopez@interieur.gouv.fr 04.66.27.30.50	Capitaine de Police DDSP Gard
Grégory RENAUD	gregory.renaud@gendarmerie.defense.gouv.fr 04.66.38.50.20	Capitaine commandant l'EDSR gendarmerie
Jacques LEVY	preventionroutiere-moniteurs@wanadoo.fr 06.30.51.10.92	Police Municipale de NIMES
Jean Alain GARNIER	Garnier.ja@wanadoo.fr	Retraité enseignant – futur IDSR
Jean Vincent MALINOWSKI	jean.malinowski@developpement-durable.gouv.fr 04.66.26.37.04	Coordinateur SR
M. BIODINI	yannickruellan@club-internet.fr 04.66.84.97.42	ADATEEP Retraité Préfecture
M. FINIEL	amq30@wanadoo.fr 04 66 64 40 62	Association des Maires du Gard
Marianne CREPIN	marianne.crepin@ville-nimes.fr	Conseillère Municipale déléguée à l'hygiène et à la Prévention Routière
Marie MANTE	marie.mante@gard.pref.gouv.fr 04.66.36.42.30	Cabinet du Préfet – budget et aspect administ
Micky LECERF	micky.lecerf@developpement-durable.gouv.fr 04 66 62 64 16	Assistante du Coordinateur SR
Serge. BOJ	serge.boj@interieur.gouv.fr Major Serge BOJ : 04 66 27 31 58	Adjoint au Capitaine de Police DDSP Gard
Thierry PALLIER	thierry.pallier@developpement-durable.gouv.fr 04.66.62.62.65	Coordinateur adjoint SR

2.2.2 Groupe de travail 2 (Alcool, vitesse, jeunes)

PRENOM - NOM	TEL - MAIL	FONCTIONS
André MICHAUD	preventionroutiere@wanadoo.fr 04 66 26 16 05	Prévention Routière
Bernadette LE JANNOU	Bernadette.lejannou@ville-nimes.fr 04 66 27 76 84	Service jeunesse ville de Nîmes
Bernard AUSSILLOUS	bernaussil@aol.com 04 66 70 09 07	Prévention routière
Brigitte LAISNE	Brigitte30730@hotmail.fr 06 13 34 21 89	Gajan
Christine AICART TROUSSIER	atroussier_christine@yahoo.fr 04 66 73 11 19 - 06 73 45 32 18	Coordinatrice SR Education Nationale
Corinne CROUZET	comite30@anpa.asso.fr 04.66.29.25.13	ANPAA30 Directrice Départementale
Florence MONTEUX	Florence.monteux@ville-nimes.fr 04 66 27 76 85	Service jeunesse ville de Nîmes
Gérard ALEXANDRE	gerard.alexandre@developpement-durable.gouv.fr 04 66 62 62.06	Observatoire SR
Gérard DRUELLE	Druelle_g@cg30.fr 04 66 70 53 85	Direction Générale adjointe Infrastructures et Foncier
Gérard LOPEZ	gerard.lopez@interieur.gouv.fr 04.66.27.30.50	Capitaine de Police DDSP Gard
Grégory RENAUD	gregory.renaud@gendarmerie.defense.gouv.fr 04.66.87 37 55	Gendarmerie EDSR
Jacques LEVY	preventionroutiere-moniteurs@wanadoo.fr 06.30.51.10.92	Police Municipale de NIMES
Jean Alain GARNIER	Garnier.ja@wanadoo.fr	Retraité enseignant – futur IDSR
Joel MARCIANO	Joel.marciano@jeunesse-sport.gouv.fr 04 66 28 82 82	DDJS Jeunesse sport
Joel ROUDIL	joelroudil@carnas.fr	Ass. Maires du Gard
Marianne CREPIN	marianne.crepin@ville-nimes.fr 04 66 76 72 47	Conseillère Municipale déléguée à l'hygiène PR
Marie MANTE	marie.mante@gard.pref.gouv.fr 04.66.36.42.30	Cabinet du Préfet – budget et aspect administ
Micky LECERF	micky.lecerf@developpement-durable.gouv.fr 04 66 62 64 16	Assistante du Coordinateur SR
Patrick FOREST	Patrick.forest@mines-cci.fr 04 66 64 40 62	Conseiller pédagogique CfA Marguerittes
Serge. BOJ major	serge.boj@interieur.gouv.fr Major Serge BOJ : 04 66 27 31 58	Adjoint au Capitaine de Police DDSP Gard
Thierry PALLIER	thierry.pallier@developpement-durable.gouv.fr 04.66.62.62.65	Coordinateur adjoint SR
Yannick RUELLAN	yannickruellan@club-internet.fr 04.66.84.97.42 06 81 52 01 08	ADATEEP DU Gard

Éléments de positionnement de la prévention

3.1 Origines des comportements à risques et transgressifs

L'accidentologie est essentiellement due à des comportements inadaptés (9 accidents sur 10). Il est donc essentiel de comprendre certains des mécanismes à l'origine de ces comportements pour espérer les changer. Les comportements transgressifs ou à risques peuvent se nourrir de :

- L'ignorance, due à une absence de formation, une formation insuffisante, ou des connaissances obsolètes ou erronées.

Malgré la mise en place du continuum éducatif, tous les usagers ne bénéficient pas du même accès à la connaissance des règles en vigueur , de leurs fondements et des risques auxquels nous sommes exposés sur la route. Les règles, les techniques, les comportements sont perpétuellement soumis à une évolution dont l'utilisateur n'a pas toujours conscience.

- L'illusion, due à l'absence de lien systématique entre la prise de risque et ses conséquences. Ceci peut créer « l'illusion » que le risque n'existe pas.

Une majorité d'utilisateurs semble se comporter comme si l'accident ne pouvait pas les concerner. La stigmatisation médiatique (mais aussi parfois dans le discours de prévention) de certains comportements extrêmes qui ne les touchent pas ou qui ne les intéressent que très ponctuellement (vitesses et alcoolémie délictueuses, téléphone), les conséquences qui ne sont pas toujours proportionnelles voire inexistantes au regard des risques pris (absence de ceinture par ex.) peuvent amener l'utilisateur à nier le risque.

- L'évolution dans un environnement *in situ* lui-même transgressif et qui n'encourage pas le respect et la compréhension des règles. (nombre d'infractions sont commises aux yeux et aux sens de tous)

L'autre est toujours plus responsable ou fautif que soi. Les « petites » infractions et autres déviances sont toujours commises sous le couvert soit d'une pression extérieure (rentabilité, manque de temps,...) ou considérées comme minimales au regard de ce qui se pratique aux alentours ou encore justifiées de par leur caractère « exceptionnel ». « oui, je roule parfois un peu vite mais d'autres roulent plus vite que moi ! » « Il m'est arrivé de conduire en ayant bu mais pas souvent et pas vite ! ». On peut aussi stigmatiser les autres catégories d'utilisateurs, les jeunes, les vieux, les motards, tous les autres car le fait d'être témoins des « fautes » commises quotidiennement par les autres permet de minimiser celles que l'on commet soi-même si ponctuellement.

- L'identification ou l'appartenance à un environnement proche (familial, social) qui est lui-même impacté par les trois points précédents ne facilite pas l'adhésion à une attitude préventive qui peut être perçue comme dévalorisante.

L'apprentissage de comportements préventifs se fait de prime abord par l'observation de l'environnement éducatif proche (les parents la famille), l'immersion dans un contexte social (le milieu professionnel, les pairs) et enfin *complété par une* rencontre éducative (les formateurs). Souvent l'apprentissage du comportement préventif de la conduite intervient après l'immersion dans un milieu qui n'adopte pas ce comportement :

Dès le plus jeune âge malgré des sensibilisations éducatives on constate que des enfants sont conduits à l'école par des parents qui adoptent des comportements opposés à cette éducation (par ex. absence de dispositifs de retenue adaptés). Ces parents sont contraints parfois de faire face à des impératifs qui les incitent à essayer de gagner du temps sur le chemin de l'école ou à transformer leur véhicule en bureau. Ils roulent vite et utilisent le téléphone sous le regard de leurs enfants.

Le cursus éducatif du permis de conduire lui-même valide la « supériorité » des prédispositions masculines (la maîtrise mécanique) sur les candidates féminines dont le « savoir être » n'est pas valorisé. Alors que 95% des accidents sont dus aux comportements, le savoir et le savoir faire sont mis en évidence pendant l'évaluation pratique, ainsi le taux de réussite des garçons qui adoptent une approche plus « mécanique » de la conduite est supérieur à celui des filles qui souvent font preuve de plus de « retenue ». Les jeunes conductrices sont moins accidentogènes et paradoxalement, elles obtiennent moins facilement le permis de conduire.

Les représentations sociales conduisent enfin et notamment chez les jeunes à valoriser les notions de vitesse, puissance et maîtrise de l'outil.

La politique mise en place devra donc permettre de diminuer l'impact de ces quatre points en changeant les représentations, en facilitant l'orientation dans la bonne direction des pressions sociales.

3.2 Éléments sur les objectifs de prévention

Depuis quelques années une matrice est proposée pour modéliser la tâche de conduite. Cette matrice GDE (Goals for Driver Education, Objectifs pour la formation des conducteurs) issue du projet GADGET proposé entre autres par les chercheurs de l'INRETS divise la tâche de conduite en quatre niveaux.

		Principaux contenus de formation		
		Connaissances et capacités	Facteurs d'accroissement du risque	Auto-évaluation
N I V E A U X H I E R A R C H I Q U E S D U C O M P O R T E M E N T	Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant • Style /conditions de vie • Normes du groupe des pairs • Motivations • Maîtrise de soi et autres caractéristiques • Valeurs personnelles etc.	Tendances au risque • Acceptation du risque • Valorisation personnelle par la conduite automobile • Recherche de sensations fortes • Céder à la pression sociale • Usage d'alcool et drogues • Valeurs et attitudes par rapport à la société etc.	Auto-évaluation/conscience de • Compétences personnelles de contrôle ses impulsions • Tendances au risque • Motivations allant à l'encontre de la sécurité • Habitudes personnelles vis à vis du risque etc.
	Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport au déplacement)	Connaissances et capacités concernant • Impact des objectifs du déplacement sur la conduite • Préparation et choix des itinéraires • Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule • Evaluation de la nécessité du déplacement etc.	Risques liés à • Etat du conducteur (humeur, alcoolémie, etc.) • Motif du déplacement • Environnement de conduite (rase campagne/urbain) • Contexte social et compagnie • Autres motivations (compétition, etc.) etc.	Auto-évaluation/conscience de • Capacités personnelles de planifier • Objectifs spécifiques de la conduite • Motivations typiques de la conduite à risque etc.
	Maîtrise des situations de circulation	Connaissances et capacités concernant • Règles de circulation • Perception/observation de la signalisation • Anticipation de l'évolution des situations • Adaptation de la vitesse • Communication • Trajectoire de conduite • Organisation du trafic • Distance aux autres /marges de sécurité etc.	Risques provoqués par • Mauvaises prévisions • Style de conduite qui accroît le risque (par exemple agressif) • Adaptation inadéquate de la vitesse • Usagers vulnérables • Comportement imprévu/non respectueux des règles • Information surabondante • Conditions difficiles (obscurité, etc.) • Automatisme insuffisant des capacités etc.	Auto-évaluation/conscience de • Points forts et faibles des capacités élémentaires • Style personnel de conduite • Marges de sécurité personnelles • Points forts et faibles dans les situations à risque • Auto-évaluation réaliste etc.
	Maniement du véhicule	Connaissances et capacités concernant • Contrôle de la direction et de la position • Sculptures des pneus et adhérence • Propriétés du véhicule • Phénomènes physiques etc.	Risques liés à • Insuffisance des capacités ou des automatismes • Adaptation inadéquate de la vitesse • Conditions difficiles (faible adhérence, etc.) etc.	Conscience de • Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement • Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues • Auto-évaluation réaliste etc.

Une des pistes d'amélioration des comportements proposée par la matrice consiste à travailler sur les niveaux supérieurs (Objectif de la conduite automobile et contexte social, projet de vie et aptitudes à la vie).

En effet, jusqu'à présent, beaucoup des efforts (formation et prévention) portaient sur les savoirs faire et les savoirs (niv1 et 2), très peu sur les représentations et les contraintes sociales.

Par exemple :

De nos jours, la majorité des conducteurs savent et sont convaincus que la vitesse est un facteur d'accident et un facteur aggravant. Pourtant, parmi eux, beaucoup continuent à pratiquer des vitesses inadaptées, excessives ou illégales. Comment expliquer ce paradoxe ?

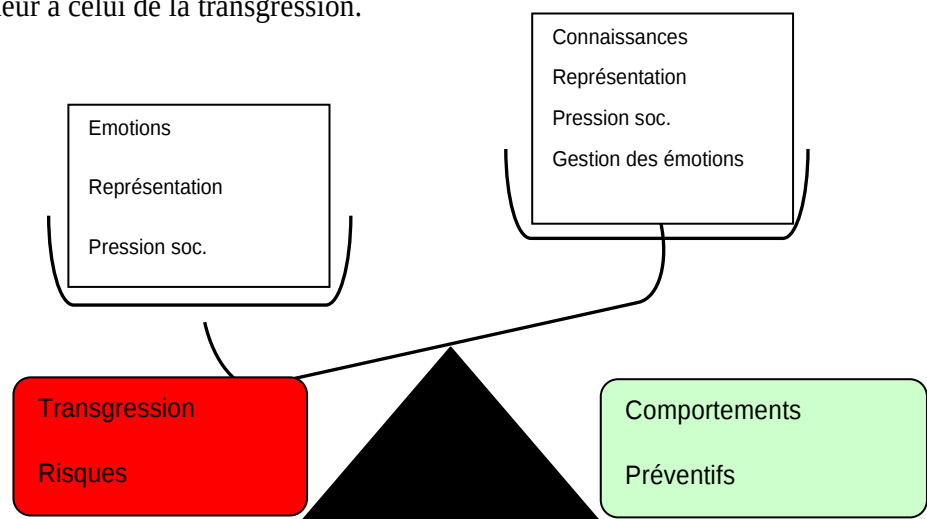
Malgré leur connaissance, quelle influence subissent ils pour ne pas tenir compte de leur savoir ?

Cette influence peut trouver sa source dans plusieurs domaines :

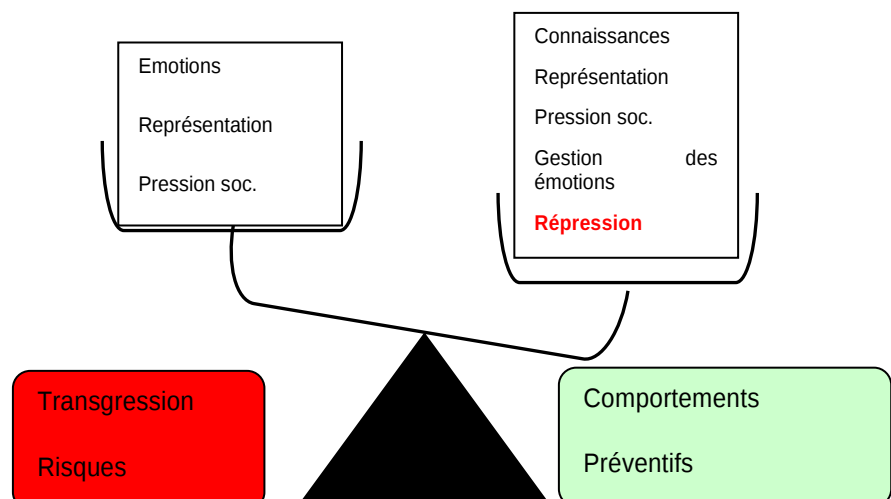
- Les émotions (plaisir de la vitesse par ex.)
- Psychologique (représentation de toute puissance/ véhicule)
- Social (rapidité, rentabilité)

Dans un premier temps, la prévention s'est attachée à augmenter le poids de la connaissance. Il apparaît nécessaire aujourd'hui de diminuer ou de changer positivement l'influence des émotions, des représentations et de la pression sociale sur le comportement des usagers.

La transgression et les comportements à risques émergent donc lorsque le poids en faveur de la prévention est inférieur à celui de la transgression.



La politique mise en place aura pour finalité de rétablir l'équilibre en faveur des motivations préventives



Aujourd'hui, on s'appuie essentiellement sur la répression pour rétablir cet équilibre. Ce levier a prouvé sa grande efficacité à très court terme, mais le résultat obtenu l'est de manière artificielle, car son action est limitée au champ d'influence supposé par l'utilisateur.

Dès que l'utilisateur pense à tort ou à raison, sortir de cette zone d'influence, alors la « balance » penche en faveur de ses émotions du moment et si les représentations, la pression sociale, les positions de vie, sont en faveur d'une prise de risque ou d'une transgression, rien ne peut plus empêcher le passage à l'acte.

Les attitudes des usagers depuis la mise en place du CSA (Contrôle Sanction Automatisé) confirment cette limite. Les limitations de vitesses prescrites sont respectées au droit du dispositif de contrôle et le sont moins en aval et en amont. Les déclenchements augmentent aussi de manière systématique après une mise hors service du dispositif. Ces deux phénomènes montrent que les usagers réduisent leur vitesse sous la contrainte répressive et le poids de la peur de la sanction pénale. Le lien entre le non respect de la limitation et l'accident n'étant pas établi, lorsque le spectre du contrôle s'atténue, la transgression intervient.

L'objectif de la politique de prévention est donc de modifier les représentations du niveau supérieur de la matrice ainsi que de corriger la pression exercée par l'environnement social, de valoriser l'image de ceux qui s'inscrivent dans une démarche respectueuse des règles et de faire en sorte par exemple que le milieu professionnel encourage et contraigne si nécessaire l'utilisateur à adopter une attitude responsable.

Même si la politique préventive réussissait à l'avenir à rétablir l'équilibre, à tout instant, des situations de vie, des pressions sociales, des émotions en faveur de la transgression peuvent voir le jour.

La répression ne devrait intervenir que dans ce contexte, c'est-à-dire sur des transgressions passagères et non sur des comportements rémanents.

La répression serait alors à la fois moins palpable (plus rare), mieux perçue (perçue comme un rappel de la règle) et plus efficace (comprise).

Une politique de prévention efficace permettra donc de rendre la répression moins nécessaire tout en augmentant son efficacité.

Proposition d'orientations par enjeu

4.1

ALCOOL

4.1.1 Rappels :

Cet enjeu revêt un caractère social non négligeable, nombre de comportements ayant évolué ainsi que les modes de consommation d'alcool. Le département présente des caractéristiques très spécifiques partagées avec les autres départements de la région : Une forte tradition festive estivale, des événements spécifiques et traditionnels. C'est aussi un département viticole.

Malgré ces particularités, l'accidentologie gardoise avec présence d'alcool se situe dans la moyenne nationale. C'est un enjeu où les données sont assez bien connues. Malgré certaines difficultés techniques les constatations se font sur des bases scientifiques.

On observe une baisse du nombre des victimes graves (gravité), cependant la part du nombre d'accidents avec présence d'alcool reste constante (12% en 1999, 12,2% en 2007).

Cette accidentologie concerne essentiellement des hommes dans des situations délictuelles (> 0.8g/l de Sang), dans des véhicules seuls. Si la tranche 18-24 ans confirme une sur représentativité déjà affirmée dans l'accidentologie générale, les 40-59 ans ne doivent pas être oubliés par la politique de prévention dans cet enjeu.

La politique de prévention des conduites addictives ne doit pas s'intéresser uniquement à l'imprégnation alcoolique, mais aussi à la prévention des accidents où la consommation de drogues et de médicaments est repérée.

Des outils de détection pourront être mis en service en 2009, mais ils ne permettront sûrement pas de connaître avec précision le poids du facteur : « produits illicites ». Le coût de ces outils ne permet pas d'envisager la mise en place de campagnes répressives à grande échelle. Toutefois des actions ponctuelles soutenues par une forte communication sont souhaitables.

Les spécialistes annonçant une augmentation de la consommation de drogues, on peut craindre une recrudescence des accidents liés à celle-ci.

4.1.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l' ODSR

Il apparaît nécessaire de porter à la connaissance de tous les acteurs de sécurité routière les changements intervenus dans les consommations d'alcool.

L'âge des premières consommations a considérablement diminué. Les motivations, les lieux, les produits sont aussi différents (plus d'alcool dits « forts »).

Les lieux de consommation sont une source récurrente d'interrogation pour les études, car ils induisent des comportements différents. Il faudra donc chercher des sources d'information dans ce domaine.

Le PAR30 conduit par l'ANPAA et la justice est aussi un outil de suivi de l'évolution des comportements. Il permet entre autres, de souligner que les jeunes ne sont pas les seuls concernés par la conduite sous l'emprise d'une alcoolémie positive et qu'une part non négligeable des infractionnistes a une relation de dépendance avec l'alcool.

4.1.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Soutenir et valoriser le respect de la réglementation sur la vente des produits alcoolisés.
- 2) Favoriser le retour de comportements civiques.
- 3) Eviter la stigmatisation des jeunes : les 40-59 ans ne doivent pas être oubliés.
- 4) Améliorer l'identification des modes et des lieux de consommation.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Mieux contrôler (DDCCRF) et impliquer les lieux de vente et de distribution d'alcool dans la politique de prévention. Informer et responsabiliser les organisateurs de moments festifs et notamment les open-bars. Rappeler l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs et aux personnes en état d'ivresse manifeste. Si possible, suppléer le sponsoring de certains événements par les alcooliers sinon à minima dénoncer cette pratique surtout pour les fêtes d'étudiants.

Conditionner l'octroi de dérogations d'ouverture tardives aux débits de boissons en contrepartie de mesures favorisant le retour au domicile dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

- 2) Favoriser la mise en place d'espaces de repos et de dégrisement sur les lieux de consommation. Favoriser les opérations SAM et capitaine de soirée et en assurer la cohérence avec le plan MILDT (mission interministérielle de lutte contre les drogues et la toxicomanie). Sanctionner fortement et rapidement (maintien en cellule de dégrisement systématique).

Mieux coordonner les actions de prévention santé et sécurité routière. La dimension Sécurité routière/conduites addictives n'existerait pas si les recommandations de prévention santé dans ce domaine étaient appliquées par les consommateurs.

- 3) et 4) Ne pas focaliser la politique uniquement sur les lieux de consommation « identifiés » (boîtes de nuit, bars musicaux) mais aussi sur les événements plus familiaux et sociaux (fêtes votives, entreprises, supermarchés).

4.2

VITESSE

4.2.1 Rappels :

L'enjeu vitesse est avec l'alcool et la moto, l'enjeu où les comportements et les représentations sont le plus ancrés. Nul ne peut nier l'implication de la vitesse dans l'accidentologie et dans son aggravation.

Ces deux points sont scientifiquement établis mais les moyens nécessaires pour déterminer formellement les vitesses pratiquées par les véhicules avant chaque accident sont difficiles à mettre en œuvre. Ce sont donc des études spécifiques qui ont permis de révéler l'importance de la vitesse dans l'accidentologie.

Les données BAAC font état d'un constat à posteriori. On peut penser que l'accident aurait pu être évité ou moins grave avec une vitesse moins importante. Mais dans quelles proportions ? Seule une étude fouillée de la déformation des véhicules et des points d'impacts pourrait le dire. Les données BAAC sont donc soumises à la sensibilité de celui qui établit les constatations.

Des informations formelles peuvent tout de même être recueillies dans certains cas (traces de freinage ou de ripage au sol) permettant d'établir un ordre de grandeur.

Les fiches BAAC ne permettent donc pas de faire une étude par tranche de vitesse.

Si le suivi des vitesses (bornes SIREDO, CSA, études spécifiques) sur l'ensemble du réseau tend à montrer une baisse globale des vitesses pratiquées, on constate que les vitesses prescrites sont encore dépassées, et que la notion d'adaptation de la vitesse n'est pas acquise par l'ensemble des conducteurs. On remarque en particulier que les usagers de deux roues motorisés ont réduit leur vitesse de manière moins significative.

4.2.2 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l' ODSR

Les chiffres fournis par l'ODSR, sont donc issus de la mesure des vitesses au droit des bornes SIREDO et des constatations des CSA fixes et mobiles.

4.2.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés

Favoriser le passage du respect de la limitation de vitesse par peur de la sanction à l'adaptation consciente de l'allure.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Renforcer les actions de mise en cohérence des limitations des vitesses. Cette cohérence permettra une meilleure acceptation de la répression qui semble le seul levier local susceptible d'agir à court terme (des solutions comme le bridage par GPS, la limitation de puissance ne pourraient s'envisager que dans le cadre de la politique nationale). La règle, pour être respectée, se doit d'être claire et cohérente. L'incohérence manifeste de certaines prescriptions est un 'paravent' qui permet à certains de justifier leur comportement transgressif.
- 2) Accompagner la politique de mise en cohérence des vitesses dans les agglomérations par une politique active en signant la charte avec des communes (ex : commune de Bellegarde en 2008) qui souhaitent obtenir une subvention pour l'implantation de panneaux d'information vitesse . La charte stipule que la subvention est conditionnée à la mise en cohérence des vitesses sur l'ensemble du territoire de la commune.
- 3) Poursuivre le déploiement du CSA pour atteindre l'objectif visant à ce que l'utilisateur soit contrôlé en moyenne chaque heure. Communiquer les résultats de l'accidentologie sur les axes où un dispositif de contrôle CSA fixe est implanté (pour affirmer la cohérence du dispositif) .
- 4) Développer l'utilisation d'outils pédagogiques spécifiques dans les actions de prévention :
 - Décéléromètre
 - Freinographe
 - Simulateur de conduite
- 5) Aider les communes à présenter des dossiers d'aménagement cohérents au conseil général et le consulter en amont.

4.3

JEUNES

4.3.1 Rappels :

C'est l'enjeu le plus important de la politique de sécurité routière: En effet, c'est au plus jeune âge que les comportements adaptés doivent se mettre en place, les préjudices de l'accident étant à cet âge plus prégnants et socialement plus destructifs que pour les autres catégories d'usagers.

C'est aussi l'enjeu où il sera le plus difficile d'atteindre l'objectif visant à diviser par trois le nombre de jeunes tués en 2007, les causes de l'accidentologie chez les jeunes se révélant plus *structurelles* :

- Les psychologues considèrent que 10% de cette tranche d'âge adoptent une attitude de recherche des risques, quelque soit le milieu social dans lequel ils évoluent et dans toutes les activités pratiquées.
- En dehors de ces 10%, c'est l'âge de toutes les tentatives et expériences.
- Il y a accumulation d'ignorance et d'inexpérience.
- Les comportements sociaux dans cette période de vie sont plus accidentogènes.

L'Education Nationale apparaît en tant que partenaire privilégié des actions de prévention et d'éducation et ce, dès l'école primaire.

En effet, l'Education Routière, support pédagogique, transdisciplinaire et transversal, s'inscrit dans les horaires et les programmes scolaires.

A l'instar des autres corps d'état, l'Education Nationale se mobilise afin que les jeunes se construisent en intégrant une culture routière du partage de l'espace routier, du vivre ensemble et de la gestion du risque.

Le rythme d'acquisition de cette culture se ponctue par la préparation, la passation et l'acquisition de l'APER en fin de primaire, et des ASSR 1 et 2 au collège ou au lycée. Ce processus s'inscrit dans un continuum éducatif.

M. l'Inspecteur d'Académie sollicite ses services afin que chaque établissement se dote d'un correspondant Sécurité Routière.

Les chefs d'établissement soutiennent, encouragent et facilitent la réalisation d'actions de prévention et de sécurité routière, en partenariat avec l'ensemble des acteurs.

4.2.3 Approfondissements nécessaires & sources d'informations complémentaires à l' ODSR

Néant

4.4.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés

- 1) Augmenter le niveau de connaissances et valoriser les comportements préventifs et respectueux.
- 2) Améliorer l'influence de l'environnement éducatif en veillant à l'application du continuum éducatif dans l'éducation nationale et renforcer l'implication de l'environnement éducatif proche (familial).
- 3) Limiter l'accès aux véhicules de forte puissance. Gisement national mais récurrent depuis des années, le groupe de travail souhaiterait que cette orientation soit communiquée aux instances nationales.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Favoriser les actions dans lesquelles la « cible devient vecteur » c'est-à-dire inciter les jeunes à être « acteurs » dans les actions plutôt que « spectateurs ». Le message transmis par les pairs est mieux perçu et le « transmetteur » qui s'approprie le message se voit ainsi valorisé.
- 2) Créer des groupes de paroles et de témoignages pour que les jeunes puissent exprimer leurs ressentis. Les « adultes » amélioreront leur compréhension de la perception des jeunes qui pourront ainsi s'exprimer. Les familles pourront témoigner. Il faudrait donc créer des équipes pluridisciplinaires capables de se mobiliser rapidement pour participer à cette écoute.

Un témoignage a été rapporté au groupe de travail. Ce témoignage a permis de réaliser à quel point parfois les représentations et la perception de certains jeunes sont éloignées de celles des adultes (en particulier des préventeurs). Des sites internet et des blogs sont parfois créés pour parler des jeunes décédés sur la route. Dans ces espaces, il est question de glorifier les comportements qui ont contribué à la construction de l'accident et d'exprimer un sentiment de victimisation face à ce qui semble être perçu comme une injustice, une agression et non comme les conséquences de prises de risques inconsidérées.

- 3) Continuer à soutenir les Label-vie et animer le réseau « correspondants Education Nationale ».
- 4) Mobiliser dans le cadre des dispositifs partenariaux de prévention de la délinquance avec les collectivités territoriales les jeunes autour de projets de sécurité routière.
- 5) Favoriser comme en 2008 les actions pédagogiques innovantes et participatives (Cf : Exposition du CFA de Marguerittes, formation aux méthodes pédagogiques actives des IDSR).

4.4

DEUX ROUES MOTORISES

4.4.1 Rappels:

L'enjeu deux roues motorisés présente une très grande diversité de cibles.

Premièrement, les véhicules concernés peuvent avoir des caractéristiques techniques très différentes :

- Cylindrée de 49.9 cm³ à plus de 1000 cm³.
- Boîte à vitesses mécanique ou automatique.
- Motocyclette, vélomoteur ou scooter.
- Conception à vocation sportive, utilitaire, urbaine ou grand tourisme.

Deuxièmement, les utilisateurs sont aussi très divers dans leurs particularités mais surtout dans leurs motivations :

- tous les âges sont présents de « 14 à 77 ans ».
- certains suivent une formation spécifique, d'autres non (équivalence des permis B pour la conduite des 125 cm³)
- les objectifs des déplacements sont variables : domicile-travail-école , loisirs, sportif ou professionnel.

Les particularités des véhicules et des usagers peuvent se combiner entre elles sans aucune limite. La raison et la logique ne sont pas toujours respectées dans les combinaisons.

On peut rencontrer une femme de 45-50 ans qui utilise une motocyclette de grosse cylindrée hyper sportive pour se rendre à son travail tous les jours ou un jeune garçon utilisant un scooter de 49,9 cm³ pour se promener aux alentours de son village, le dimanche après-midi, en rase campagne avec une passagère.

Cette diversité freine l'émergence de conclusions définitives à l'issue de l'étude d'accidentologie départementale. Cependant comme au niveau national, (Cf *Gisements de sécurité routière les deux roues motorisés -documentation française*) on peut distinguer deux grandes familles :

1. les scooters de petites cylindrées conduits plutôt par des jeunes.
2. les motocyclettes de grosses cylindrées.

Ces deux catégories supportent une plus forte accidentologie en agglomération, mais la gravité est logiquement plus importante hors agglomération.

Nota :

*Comme pour l'alcool, un a priori fort répandu stigmatise les jeunes (15-24ans) dans l'accidentologie deux roues motorisés or les **CHIFFRES** montrent que la tranche d'âge **25-59 ANS** est fortement représentée dans les deux familles.*

Cette tranche 25-59 ans surclasse même les jeunes dans les 2 RM de grosse cylindrée (+de 125 cm³)

L'accidentologie 2 roues motorisés concerne en particulier les hommes. On pourrait résumer les circonstances les plus fréquentes de l'accident moto ainsi:

Dans une petite agglomération, le choc intervient lors du changement de direction d'un autre véhicule en raison d'une insuffisance de perception, la vitesse du deux roues amplifiant le risque et les conséquences de cet accident.

4.4.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées:

Comme au niveau national, de nombreuses inconnues persistent au niveau du parc de véhicules réellement en circulation, des kilomètres parcourus, des conditions d'utilisation.

Les assurances spécialisées semblent être des partenaires à mobiliser à l'avenir pour améliorer la connaissance de ces données.

4.4.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Faire respecter la réglementation technique des véhicules (débridage des petites et grosses cylindrées, kitage des petites cylindrées).
- 2) Améliorer la formation et en particulier l'environnement éducatif. (les parents ne gèrent pas le risque du débridage ou du kitage des scooters).
- 3) Sensibiliser l'ensemble des usagers au partage de l'espace.
- 4) Continuer à améliorer la prise en compte des deux roues motorisés dans les aménagements routiers.
- 5) Ne pas négliger la prévention en direction des 25-59 ans.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Informer sur les poursuites judiciaires possibles, sur les risques encourus sur la route et les conséquences au niveau des assurances après modification des caractéristiques techniques. En effet beaucoup de scooters font l'objet de débridage avec la complicité des parents et des concessionnaires. Certaines motos de grosse cylindrée font aussi l'objet de telles modifications (rendues faciles par les cartes d'allumage électronique). Associer la DDCCRF, les forces de l'ordre et l'ensemble des parties (concessionnaires, parents, jeunes, motards) à des opérations de répression/communication dans un deuxième temps.
- 2) Continuer à apporter un soutien à l'éducation nationale pour les Attestations de Scolaire de Sécurité Routière 1 et 2. Contrôler et peut être promouvoir certaines auto-écoles dont la formation Brevet de Sécurité Routière est assurée de manière satisfaisante. Mieux informer les parents sur les risques encourus en scooter.
- 3) Relayer les actions des communications nationales sur ce thème.
- 4) Profiter de la révision des plans d'aménagement urbain avec la création de zones de rencontre pour intégrer la composante usager 2 RM .
- 5) Renforcer la communication sur le thème 2 RM en direction de la tranche 25-59 ans après avoir déterminé exactement quelles sont les attitudes et les motivations des personnes concernées par l'accidentologie puisque l'utilisation et surtout l'accidentologie sont le fait de cette tranche d'âge. Tranche d'âge qui ne se croit pas concernée par cette accidentologie et qui ne perçoit pas les discours de prévention.

4.5

USAGERS VULNERABLES

4.5.1 Rappels:

Il faut comprendre à travers ce terme générique « usagers vulnérables » les piétons et les usagers de cycles. L'étude de cette catégorie montre une augmentation relative de 18% de la part des accidents impliquant des **seniors** piétons tués. Cette augmentation associée à la hausse prévisible de la population des plus de 65 ans, de la pratique du vélo, qui est promue et en plein essor, fait craindre un renforcement de l'accidentologie concernant ces catégories.

Il est prévu une hausse de 37.2% des plus de 75 ans dans la population totale pour 2015 (source GT malakoff/médéric). Les plus de 75 ans représentent aujourd'hui 24% de la population Languedoc-Roussillon.

La question de conduite/vieillesse est récente, aujourd'hui le nombre de +65 ans confrontés à l'évaluation de la capacité à conduire, et éventuellement aux bouleversements induits par l'impossibilité physique de continuer à utiliser un véhicule individuel est en augmentation. Des réponses individuelles mais aussi sociale à cette question sont encore à inventer, car l'abandon pur et simple du véhicule (et de l'autonomie qui en résulte) est inenvisageable sans proposer une alternative.

Il ne faut cependant pas oublier que pour l'heure les « seniors » sont pour l'instant surreprésentés dans l'accidentologie cycle et piétons, mais ne constituent pas un « gisement » important au niveau de l'accidentologie véhicule.

La politique à mettre en œuvre devra prendre en compte les changements de comportement.

4.5.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées:

Les caisses de retraite et le milieu médical devront aider à mieux comprendre les effets du vieillissement pour adapter le discours de prévention. Les associations d'usagers utilisateurs des vélos devront continuer à aider aux diagnostics des besoins et des carences en matière d'aménagements et d'information.

4.5.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS identifiés :

- 1) Mieux connaître, comprendre et communiquer sur les effets du vieillissement.
- 2) Mieux comprendre l'accidentologie liée aux usagers vulnérables (piéton, vélo, circonstances lieux comportements).
- 3) Améliorer le partage de l'espace.
- 4) Améliorer la prise en compte du vieillissement dans l'acte de conduite.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Développer des actions de sensibilisation initiées en 2008 avec l'action sociale de certaines caisses de retraite, et étudier la possibilité de les étendre à d'autres organismes en relation avec les seniors.
- 2) Mener une étude d'accidentologie usagers vulnérables avec une grille de lecture spécifique.
- 3) Aménager (partage de l'espace urbain), promouvoir des zones de rencontre, veiller à la cohérence des signalisations et du tracé des cheminements (traversées de chaussée et limitations de vitesse).
- 4) Aider à évaluer et à prendre en compte la baisse de capacité à la conduite, accompagner la réflexion sur le « droit » de conduire un véhicule(et éventuellement son abandon).

- 5) Communiquer pour l'ensemble des usagers vulnérables sur les risques liés à la non perception par les autres usagers ..

4.6

DOMICILE-TRAVAIL/ECOLE

4.6.1 Rappels:

La période d'activité professionnelle est à la fois la période de vie la plus longue, celle où l'usage des transports est le plus intense et indispensable. C'est le moment où les contraintes de rentabilité sont le plus incompatibles avec des impératifs de sécurité (Niv. 4 de la matrice Goals Drivers Education) et l'endroit où la mise à disposition de temps imposé pour la formation continue à la conduite automobile est la plus propice.

La caisse régionale d'assurance maladie est déjà fort active sur ce thème, à la fois par des moyens préventifs (formation à la mise en place des Plans de Prévention des Risques Routiers) et des leviers plus coercitifs (indexation des cotisations en fonction de l'investissement dans la prévention du risque routier).

Le risque routier est le premier risque professionnel. Certains milieux socioprofessionnels sont difficiles à pénétrer malgré leur forte exposition aux risques routiers. Les PME indépendantes et disparates sont difficiles à mobiliser car soumises à de fortes contraintes socio-économiques perçues comme incompatibles avec la prévention.

Le milieu professionnel présente un fort potentiel d'amélioration dans la prise en compte du risque routier car il n'est pas encore géré de manière structurée et systématique. Il est aussi envisageable de considérer que l'amélioration de cette prise en compte et de la compréhension de ce risque dans son milieu professionnel amène l'utilisateur à modifier son comportement de façon durable et positive dans sa vie quotidienne.

4.6.2 Approfondissements nécessaires, sources d'informations identifiées :

Néant

4.6.3 GISEMENTS et PROPOSITIONS

GISEMENTS IDENTIFIES :

- 1) Mise en place des PPRR.
- 2) Exemplarité des administrations.
- 3) Suivi des conditions de transport en commun.
- 4) Environnement éducatif.

Propositions d'orientations d'actions :

- 1) Informer les dirigeants d'entreprise ou les responsables des services publics des sanctions encourues en cas de non application des textes de lois.
 - Informer ces mêmes responsables sur les bénéfices potentiels à la mise en place de PPRR et les aider à construire ce PPRR.
- 2) Imposer le respect des textes à l'horizon 2009 sur ce thème à toutes les administrations et collectivités. Communiquer sur l'exemplarité des démarches (DDSP, Gendarmerie, La Poste, SNCF,...).
- 3) Etre attentif aux conditions des transports périurbains (utilisation de bus pour les trajets hors aggro).
- 4) Evaluer et suivre le réseau des ramassages scolaires, impliquer les parents (dispositifs de retenus, pédibus, choix des moyens et des parcours sur le trajet domicile-école).
 - Continuer à mobiliser les enseignants sur le continuum éducatif (APER, ASSR 1-2).
 - Communiquer auprès des parents d'élève sur l'importance de doter leurs enfants de dispositifs permettent de les rendre plus visibles lors de leur déplacement.

5.
SYNTHESE

5.1 Les Enjeux

Les enjeux peuvent donc être classés dans deux grandes familles. Une première famille aux fondements structurels et sociaux dans laquelle on placera l'enjeu Alcool, la vitesse et les jeunes, puis les enjeux *émergents* avec les deux roues motorisés, les usagers vulnérables, l'usage professionnel. Cette distinction permettra de définir deux angles de politique différents.

Pour la première famille il conviendrait de définir les fondamentaux de prévention généraux de ces enjeux, car la dimension sécurité routière ne constitue qu'une des dimensions visibles sur le court terme et de façon indirecte des comportements sociaux. La sécurité routière doit être considérée dans ce cas comme une composante éducative de l'ensemble des politiques de prévention et à ce titre devrait mieux s'articuler avec celles-ci.

Encore trop souvent l'éducation à la santé (alimentation, drogues, sida,...), l'écologie, la prévention de la délinquance, la sécurité routière sont des politiques de prévention qui mettent en place des stratégies indépendantes, alors qu'elles découlent toutes dans leurs fondements d'une même démarche civique. Pour chacune de ces politiques le constat est fait du manque d'un socle fort de valeurs sur lequel le discours peut s'appuyer. Modéliser ce socle commun est sans doute une piste de gain de productivité pour l'ensemble de ces politiques.

Pour la deuxième famille des leviers « techniques » sont encore disponibles car insuffisamment développés, sécurité passive en deux roues motorisés, aménagements urbains pour les vulnérables, réalisation de plan de prévention de risques routiers pour l'usage professionnel.

5.2 La Politique

La politique qui sera mise en place sur cinq ans devra permettre la démultiplication de l'action initiée. Il faut pour cela rechercher de nouveaux partenariats actifs :

- **Pour le privé, il faudra solliciter les assurances et les chambres consulaires pour mobiliser l'ensemble de leur domaine d'activité**
- **Les assurances sont aussi pressenties pour compléter les informations à disposition de l'ODSR et améliorer la compréhension de l'accidentologie.**

5.3 Les Actions

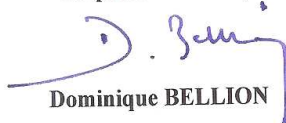
Les ACTIONS ne pourront être validées qu'à la condition que des moyens suffisants soient mis à disposition de la coordination, qui devra s'attacher à faciliter l'intégration de la dimension sociale autant dans les actions AGIR que dans celles des associations.

Si l'on considère enfin que la constatation de l'accident est aussi la résultante de l'échec des politiques de répression et de prévention, nous devons travailler sur la prévention du presque accident. La présence systématique de plusieurs facteurs dans la construction de la situation d'accident, est démontrée depuis plusieurs années. Ceci doit aider les préventeurs à faire comprendre à l'utilisateur que, s'il respecte les éléments qu'il est en mesure d'appréhender, alors la situation d'accident ne peut se construire.

L'accident n'a pas lieu chaque fois que l'on a bu, mais si l'on a bu et que l'on a un accident alors souvent la présence d'alcool est un facteur essentiel dans le scénario de l'accident.

Document général d'orientation du département du Gard signé le vendredi 6 mars 2009 :

Le préfet du Gard,


Dominique BELLION

Le Procureur de la République,

Près le T.G.I. de Nîmes


Robert GELLI

Le Procureur de la République,

Près le T.G.I. d'Alès

Christian PASTA

L'inspecteur d'Académie du Gard,


Daniel VANDENDRIESSCHE

La présidente de l'association des maires du Gard,

Pilar CHALEYSSIN

