

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2008 - 2012 SECURITE ROUTIERE





PRÉFECTURE DE LA HAUTE-LOIRE

DOCUMENT GENERAL

D'ORIENTATIONS

2008 - 2012

Introduction

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier qui sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le DGO doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des années à venir, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions à et à leur mise en œuvre dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

La démarche

Le DGO est avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre du PDASR, et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs a été organisée.

Par ailleurs, un comité de pilotage, animé par le directeur des services du Cabinet, chef de projet sécurité routière, a été constitué et a conduit l'élaboration du DGO. Sa composition est jointe en annexe 1.

La démarche d'élaboration du DGO a été par ailleurs marquée par 2 phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation par le comité de pilotage.

L'élaboration du DGO s'est déroulée en 9 étapes (voir le calendrier en annexe 2) dont 5 forment les 3 grandes phases de la démarche.

La 1^{ère} étape regroupait la mobilisation et l'information des partenaires de la sécurité routière du département. A ce stade, la composition du comité de pilotage a été validée. Une réflexion a également été engagée quant aux acteurs à impliquer dans les groupes de travail.

Phase 1

2^{ème} étape : caractérisation des enjeux par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR).

3^{ème} étape : validation par le comité de pilotage le 3 décembre 2008 des enjeux retenus, des objectifs du DGO et de la composition des groupes de travail.

Phase 2

4^{ème} étape : compréhension des enjeux par chaque groupe de travail.

Phase 3

5^{ème} étape : définition des propositions d'orientations d'actions par chaque groupe de travail

6^{ème} étape : validation des orientations d'actions par le comité de pilotage le 26 juin 2009.

7^{ème} étape : rédaction du DGO.

8^{ème} étape : signature du DGO.

9^{ème} étape : suivi et bilan du DGO.

Les enjeux et les objectifs du DGO

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables aux choix.

Un bilan accidentologique a été réalisé par l'ODSR de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture (annexe 3). Il a été présenté au comité de pilotage réuni le 3 décembre 2008.

En résumé :

- Le département de la Haute-Loire est un département de moyenne montagne à faible densité de population. Le trafic est modéré et non homogène. La Haute-Loire se caractérise par des parcours (millions de véhicules x kilomètres par an) pour les routes nationales et départementales, ramenés à la population, supérieurs aux valeurs nationales. Cette situation s'explique par la ruralité du département et l'absence conjuguée de transports en commun et d'autoroutes.
- L'indicateur d'accidentologie locale subit une évolution défavorable depuis la période 2000-2004. Sur tous les réseaux, le risque relatif est supérieur au niveau national à l'exception des agglomérations.
- La comparaison entre la période 1997-2001 du précédent DGO et la période 2003-2007 montre une baisse du nombre d'accidents et de blessés sensiblement identique entre la Haute-Loire et la France. Il n'en est pas de même pour les accidents mortels et les tués. La part des accidents mortels du département est ainsi très supérieure à la valeur nationale.
- Les accidents de rase campagne prédominent notamment sur routes départementales.
- L'accidentologie de la Haute-Loire est davantage marquée durant les mois d'été et en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche).
- Les piétons, les motocyclistes et les usagers de véhicules légers sont les principales victimes tuées dans les accidents du département.
- La part des tués dans les collisions contre arbre a augmenté entre les 2 périodes d'étude et est très supérieure à la référence nationale.
- Les collisions en intersection et en rase campagne sont nombreuses en Haute-Loire.
- Les 14-17 ans représentent 14,5% des victimes pour 5,6% de la population de la Haute-Loire. Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque cyclomoteurs.
- Les 18-24 ans représentent 20,2% des victimes pour 7,5% de la population de la Haute-Loire. Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers.
- Les piétons de plus de 60 ans restent les plus touchés.
- Le nombre de tués cyclomotoristes est en très forte baisse sur les 2 périodes d'étude. Les cyclomotoristes représentent cependant une part non négligeable des blessés notamment dans la tranche d'âge des 14-17 ans.

.../...

- Le nombre de tués motocyclistes est en forte hausse sur les 2 périodes d'étude. Les motocyclistes représentent également une part non négligeable des blessés. Les 18-24 ans et les 25-59 ans restent les plus touchés. Sur les 2 périodes d'étude, on note une forte progression des tués de la classe d'âge des 18-24 ans (+ 7 tués).
- La part des victimes véhicules légers est en baisse sur les 2 périodes d'étude. Les 25-59 ans et les plus de 60 ans restent les plus touchés par ce risque. Cependant, la classe d'âge 18-24 ans représente 20,9% des tués et 24% des victimes de ce mode de transport. 64,3% des tués et 69,3% des victimes de la tranche d'âge 18-24 ans sont en véhicules légers.
- L'accidentologie des fins de semaine et durant l'été explique l'importance des accidents selon le trajet promenade-loisirs.
- Les accidents corporels et les accidents mortels avec cause alcool sont une des caractéristiques de l'accidentologie en Haute-Loire.

Le bilan accidentologique départemental met clairement en évidence la pertinence des enjeux nationaux : les jeunes, les 2 roues motorisés et l'alcool.

L'analyse des accidents mortels selon les causes (annexe 4) pour la période 2004-2008, montre que la vitesse reste un des principaux facteurs d'accidents dans le département de la Haute-Loire.

Après discussion, le comité de pilotage a retenu les enjeux suivants :

- les jeunes 14-24 ans ;
- les 2 roues motorisés ;
- la vitesse ;
- l'alcool auquel le comité de pilotage a proposé d'associer les stupéfiants.

Indépendamment de l'élaboration du DGO, le comité de pilotage a souhaité que l'ODSR, en liaison avec les services techniques du Conseil Général et ceux de la DIR Massif Central, examine le problème des accidents en intersection en rase campagne et des accidents contre arbres.

Pour fixer des objectifs qui ne soient pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année ou à la qualité de renseignements du fichier des accidents corporels pour ce qui concerne les accidents corporels et les blessés, le comité de pilotage a choisi de raisonner en comparant la moyenne 2009-2012 à la moyenne 2004-2007 suivant les objectifs du CISR du 13 février 2008. Le tableau ci-après présente les objectifs retenus en Haute-Loire.

Thème	Objectif CISR	Période	
		2003-2007	2008-2012
Tués	Passer sous la barre des 3000 tués en 2012 équivaut à une baisse de 32,2% entre les 2 périodes considérées	142	96
Accidents mortels avec alcool	Réduction de 50%	34	17
Tués 2 roues motorisés	Réduction de 50%	27	14
Tués jeunes 14-24 ans	Réduction de 2/3	35	12

.../...

Les orientations d'actions

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

Des groupes de travail ont été constitués afin de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Les thèmes suivants ont été retenus :

- les accidents avec alcool ;
- les accidents impliquant les jeunes conducteurs (18-24 ans) véhicules légers ;
- les accidents impliquant les 2 roues motorisés.
- la vitesse ;

Les feuilles de route de ces groupes de travail figurent en annexe 5.

L'ODSR a mis à leur disposition divers documents relatifs aux thèmes à traiter (synthèse ONISR, études nationales...) mais surtout des analyses quantitatives relatives aux accidents avec alcool (annexe 6), aux accidents impliquant les jeunes conducteurs (18-24 ans) véhicules légers (annexe 7) et les accidents impliquant les 2 roues motorisés (annexe 8).

Le groupe de travail « alcool » s'est réuni les 29 avril et 28 mai 2009, le groupe de travail « 2 roues motorisés » les 22 avril et 13 mai 2009, le groupe de travail « jeunes conducteurs VL » les 24 avril et 15 mai et le groupe de travail « vitesse » le 27 avril 2009.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions ont été déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information/communication et contrôle/sanction.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Le comité de pilotage du DGO a validé le 26 juin 2009 les orientations d'actions figurant dans les tableaux ci-après.

Définition des orientations d'actions

Enjeu concerné : alcool et stupéfiants

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre (stratégie, planification (priorités) et synergies, recommandations, - freins et leviers locaux. CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
Les jeunes 18-24 ans et les adultes sont majoritairement et respectivement impliqués dans les problématiques de l'alcoolémie festive et de l'alcoolémie chronique (CT données départementales)	Approfondissement épidémiologique à poursuivre en matière de connaissance de l'accidentologie départementale notamment chez les jeunes 18-24 ans.	a. Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie. b. Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné en remettant pas la problématique de santé publique.				CT : 2a - 2b MT : 1 - une étude régionale sur ce thème est programmée.
La connaissance des accidents avec alcool est incomplète en l'absence dans certains cas de données relatives aux taux d'alcoolémie des conducteurs.		Sensibiliser l'ensemble des acteurs (forces de l'ordre, Parquet, médecins...) sur cette problématique et identifier les améliorations possibles.				CT
Tendance des consommateurs à l'usage de stupéfiants lors de la conduite d'un véhicule.			Mettre en place des stages de sensibilisation en lien avec le Parquet pour les personnes non récidivistes qui ont une source de revenus stable (cf cahier des charges MILDT circulaire Justice du 9 mai 2008)		Mettre en œuvre le Plan Départemental de Contrôle Routier (tests salivaires)	CT : 5 MT : 3 - implication Parquet - chef de projet MILDT
Nécessité de renforcer et de coordonner les actions de prévention en milieu scolaire.				a. Inscrire la thématique de prévention des addictions au sein des projets des établissements scolaires et susciter une réflexion interne inscrite dans la durée. b. Etablir une programmation des actions en milieu scolaire par tranche d'âge (8-11 ans et 12-15 ans), coordonnée au sein des projets de CESC par bassin de formation.		CT Observation : 4b - privilégier une action par bassin et son évaluation.
Nécessité d'optimiser le fonctionnement du réseau jeunes en lien avec les relais et améliorer la couverture territoriale.		Renforcer les actions de sensibilisation des animateurs socio-culturels du réseau (information jeunesse (sports, loisirs, culture) et améliorer la couverture territoriale des personnels formés (évaluation).			Favoriser l'implication des jeunes dans le montage et l'appropriation des projets d'actions.	MT : 2 - 4
Nécessité d'améliorer la prévention de l'alcoolisme lors des manifestations festives.		Sensibilisation des organisateurs de soirées festives en lien avec les autorités municipales et le dispositif santé de la DDJS (rappel à la loi et risques encourus).			Contrôler ces manifestations.	CT

Définition des orientations d'actions

Enjeu concerné :

Les jeunes

		Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
		1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
<p>Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</p> <p>Promouvoir des modes de déplacements alternatifs pour les jeunes afin de diminuer leur exposition aux risques routiers.</p> <p>Travail d'identification du profil des jeunes accidentés. Qui sont-ils (profil, scolarisation, circonstances des accidents...)? Quels sont les déplacements les plus fréquents ?</p> <p>Rapprocher les réseaux sécurité routière et jeunesse pour faciliter l'émergence de projets. Nécessité d'identifier les nombreux intervenants (mise en réseau, coordination...). Difficulté à aller à la rencontre des jeunes sortis du système scolaire.</p>	<p>1 Infrastructure</p> <p>Réflexion à engager sur les transports collectifs en milieu rural.</p>	<p>2 Information</p> <p>Information sur les autres modes de déplacement (ex covoiturage), mise en réseau des offres de demande de covoiturage (ex site des PIJ).</p>	<p>3 Formation</p> <p>Développement de formation et d'action de sensibilisation liée conduite et développement durable (en lien avec le CPJE par exemple).</p>	<p>4 Education (transformation durable des comportements)</p> <p>Développer des solidarités (covoiturage, échanges de services).</p>	<p>5 Contrôle et sanctions</p>	<p>Observations pour la mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> - stratégie, planification (priorités) et synergies, - recommandations, - freins et leviers locaux. <p>CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</p> <p>CT : 2 MT : 3-4 LT : 1</p> <p>Etude à réaliser. MT</p> <p>CT : 2a - 2c - 2d MT : 2b - 2e - 3</p>	

Orientations d'actions proposées						Observations pour la mise en œuvre
1	2	3	4	5		
Infrastructure	Information	Formation	Education (transformation durable des comportements)	Contrôle et sanctions		
<p>Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</p> <p>Prévention des conduites à risque (alcool et stupéfiants). Il apparaît important de revisiter l'image de la fête, de repenser la notion de capitaine de soirée en y incluant les problématiques de santé publique</p>	<p>a. Développer les messages de sensibilisation sur les médias jeunes (radio...).</p> <p>b. Promouvoir la mise à disposition d'éthylotests ou l'offre de ce produit à des prix attractifs.</p> <p>c. Engager des actions auprès du monde associatif (problème des bals et des buvettes sportives) et auprès de maires (notamment sur les questions de responsabilité).</p>	<p>a. En liaison avec la CRAM, sensibiliser et former les jeunes en apprentissage à la conduite pour un usage professionnel.</p> <p>b. Favoriser l'accès au permis et à la conduite accompagnée pour les jeunes en apprentissage (ex : CAPEB Eure - action Haut Rhin).</p>	<p>Développer les actions de sensibilisation des jeunes en milieu scolaire.</p>	<p>a. Développer les contrôles à l'aide des tests salivaires.</p> <p>b. Ciblage des contrôles alcool la nuit, le week-end.</p>	<p>CT : 2a - 2b - 4 - 5a - 5b MT : 2c</p>	
<p>Lien permis et insertion professionnelle. Est relevée l'importance du permis pour l'insertion des jeunes : formations en alternance nécessitant des déplacements fréquents, jobs d'été, premier emploi...</p>	<p>Poursuivre le travail de sensibilisation des jeunes en situation d'alternance (CFA notamment).</p>	<p>a. Mise en place de stages post formation (sur les facteurs de risque par exemple, ou sur la notion de sanction) pour réduire le surrisque des conducteurs novices.</p> <p>b. Développer l'accès aux stages à la conduite (ex stage d'adaptation à la conduite sur route mouillée).</p>		<p>Développer les peines complémentaires ou de substitution ; obligation de suivi de stage (déjà prévu par la loi).</p>	<p>CT : 2a MT : 2b - 3a - 3b - 5</p>	
<p>Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière.</p>	<p>Message sur les risques et les sanctions encourus.</p>			<p>Développement des contrôles.</p>	<p>CT : 2 - 5</p>	
<p>Les jeunes conducteurs sans permis Nécessité d'un recensement - a priori ce comportement est en forte augmentation.</p>	<p>a. Faire connaître auprès des jeunes et des associations le permis à 1€.</p> <p>b. Inciter les communes à mettre en œuvre le dispositif "Bourse au permis de conduire".</p>				<p>CT : 2a - 2b</p>	
<p>Réduire la mise de risque chez les jeunes conducteurs masculins.</p>	<p>Inclure les gestionnaires de réseau à mettre en œuvre les principes de "la route qui pardonne".</p>	<p>a. En liaison avec les auto-écoles, prendre en compte la cible "garçons de 18-24 ans" à l'occasion de la formation du conducteur. Impliquer les auto-écoles dans le travail pédagogique de compréhension de la règle à partir des données locales de l'accidentalité des jeunes.</p> <p>b. Mettre en place un contrôle effectif de la qualité de la formation dispensée par les auto-écoles.</p>	<p>Promouvoir "le sens de la responsabilité" dans le cadre scolaire et en milieu éducatif. Faire comprendre aux jeunes que le respect de la règle est le fondement de toute politique de sécurité routière : "la règle est là pour vous protéger et non pour vous sanctionner".</p>	<p>Ciblage des contrôles alcool la nuit, le week-end.</p>	<p>CT : 1 - 2 - 5 MT : 3 - 4</p>	

Définition des orientations d'actions

Enjeu concerné : Les 2 roues motorisés

Orientations d'actions proposées						Observations pour la mise en œuvre
1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions		
<p>Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</p>						<p>- stratégie, planification (priorités) et synergies, - recommandations, - freins et leviers locaux. CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</p>
<p>Motocyclettes</p> <p>Les motards impliqués dans les accidents surtout sur les mois des premiers beaux jours, en sortie d'hiver, par manque de maîtrise au moment de la reprise en main ainsi que lors des sorties de groupe.</p> <p>Les accidents impliquant des motocyclistes sont souvent dus à une vitesse excessive ou inadaptee (perte de contrôle en courbe).</p>						
<p>a. Sensibiliser les gestionnaires de route afin d'harmoniser la signalisation des courbes ainsi qu'aux phénomènes de glisse provoqués par les peintures, les gravillons, le ressuage...</p> <p>b. Mettre en œuvre les principes de "la route qui pardonne" (création de zone de récupération, traitement des obstacles latéraux, pose d'écrans motocyclistes...).</p>						<p>CT : 2 - 3</p>
<p>Sensibiliser les conducteurs de 2 roues à la difficulté de prise en main de l'engin après une non utilisation hivernale (information assurance, concessionnaires, ...).</p> <p>Inclure les usagers à une formation régulière. Les former à la conduite en groupe.</p>						
<p>Sensibiliser les aménagés aux risques des 2 roues motorisés notamment en milieu urbain. Assurer auprès des élus et des aménageurs une large diffusion des résultats des études et des guides déjà réalisés.</p>						<p>CT : 5 MT : 1a - 3 LT : 1b</p>
<p>Inclure les motocyclistes à effectuer des stages pour un meilleur appréciation des risques générés par la route (rallye éducatif moto...).</p>						
<p>Sensibiliser les usagers des 2 roues motorisés à se rendre perceptibles (port de vêtements de couleurs, de bandes réfléchissantes...).</p> <p>b. Communiquer sur "le partage de la route" et sensibiliser en particulier les usagers de véhicules légers aux spécificités (vitesse, maniabilité, ...) des 2 roues motorisés ainsi que sur les comportements les plus accidentogènes de certains usagers 2 roues motorisés, tout en veillant à ne pas décourager la pratique, ni stigmatiser cette catégorie d'usagers.</p>						<p>Contrôles de vitesse par les moyens mobiles et fixes.</p>
<p>Encourager et sensibiliser les usagers des 2 roues motorisés au port d'équipements de protection normalisés CE : en bon état et correctement utilisés notamment par le biais d'une communication des assurances et d'une sensibilisation des candidats lors du passage des examens. Promouvoir auprès des cyclomoteuristes l'équipement : casque intégral, pantalon et blouson de type jeans minimum, chaussures montantes fermées et gants de cuir.</p>						
<p>Les 2 roues impliqués dans des accidents principalement en intersection (non-respect des règles de priorité, manque de visibilité, mauvaise perception par les autres usagers).</p>						<p>CT : 2a - 2b - 4 - 5 MT : 1 - 3</p>
<p>Sensibiliser les aménagés aux risques des 2 roues motorisés notamment en milieu urbain. Assurer auprès des élus et des aménageurs une large diffusion des résultats des études et des guides déjà réalisés.</p>						
<p>Les usagers 2 roues motorisés sont particulièrement vulnérables en cas de chute.</p>						<p>CT</p>
<p>Promouvoir "le sens de la responsabilité" dans le cadre scolaire et en milieu éducatif. Faire comprendre aux jeunes que le respect de la règle est le fondement de toute politique de sécurité routière : "la règle est là pour vous protéger et non pour vous sanctionner".</p>						<p>Développer les contrôles aux intersections.</p>

Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
1	2	3	4	5	
Infrastructure	Information	Formation	Education (transformation durable des comportements)	Contrôle et sanctions	
<p>Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus d'un élément de compréhension de l'enjeu)</p>					<p>- stratégie, planification (priorités) et synergies, - recommandations, - freins et leviers locaux</p> <p>CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme</p>
Cyclomoteurs					
Inconscience des conducteurs de cyclomoteurs, sentiment d'invulnérabilité (jeunes de 14 à 18 ans).	Mettre en place une piste routière éducative.	Information par des relais tels que les médias locaux, les autos-écoles, les assureurs et les concessionnaires sur les risques et les statistiques locales de l'accidentalité des cyclomoteurs.	En liaison avec les autos-écoles, proposer systématiquement aux parents une rencontre à la fin du BSR afin d'établir un bilan de la conduite de leur enfant et les sensibiliser sur les risques, les consignes de sécurité, les équipements, les responsabilités encourues en cas de débridage...	Impiquer les établissements scolaires et les parents d'élèves dans la prévention des risques liés à l'usage des 2 roues motorisés.	CT : 2a - 4 - 5a - 5b MT : 1 - 2b - 3
Equipement non réglementaire des cyclomoteurs (absence de rétroviseur, klis de débridage...).	Information par des relais tels que les médias locaux, les autos-écoles, les assureurs et les concessionnaires sur la réglementation, les équipements obligatoires et les risques encourus en cas de modification des caractéristiques techniques des engins (accidents, conséquences en terme d'assurance...).			a. Développer les contrôles des cyclomoteurs notamment à proximité des établissements scolaires. b. Contrôle et sanction des concessionnaires vendant des matériels interdits.	CT : 2a - 4 - 5a - 5b MT : 2b - 3

Définition des orientations d'actions

Enjeu concerné : la vitesse

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès, issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	1 Infrastructure	2 Information/communication	3 Formation	4 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
Les accidents matériels nécessitent généralement l'intervention des forces de l'ordre et révèlent souvent une faute de comportement (inadaptation de la vitesse aux conditions de circulation). Cela est particulièrement vrai en Haute-Loire, compte tenu de la configuration du réseau routier.					Verbaliser systématiquement les conducteurs fautifs pour conduite d'un véhicule à une vitesse excessive au regard des circonstances (art 413-17 CR). Cette mesure pourrait être appuyée par une directive émanant de l'officier du ministère public.	Recommandation: il s'agit de ne pas laisser les fautes de conduites impunies. La verbalisation est laissée à l'appréciation de l'agent verbalisateur en fonction des circonstances de l'accident. Une campagne médiatique peut être menée à l'appui de cette mesure. CT
Les vitesses constatées la nuit sont plus élevées que le jour ce qui se traduit par une gravité plus importante des accidents nocturnes. Le bilan de l'accidentalité en Haute-Loire laisse apparaître que des périodes sont plus propices aux accidents et aux accidents mortels. Cela est notamment le cas en été et en automne ainsi que les fins de semaine (vendredi et week-end).					<p>Pour prévenir tout accident potentiellement grave, des contrôles de la vitesse peuvent être effectués en 1^{ère} partie de nuit (10%).</p> <p>Concevoir des plans de contrôles axés sur ces périodes dans le même esprit que les plans départ et retour de vacances qui semblent donner des résultats.</p>	CT
L'implication des motocyclistes dans l'accidentalité a baissé dans une moindre mesure que celle des VL. Il s'agit d'une population à risque échappant trop souvent aux contrôles routiers.		a. porter à la connaissance du grand public ces éléments statistiques pour modifier les comportements. b. réaliser des campagnes de communication sur la vitesse à ces périodes de l'année (été-automne).			Tous les radars fixes et mobiles doivent dans la mesure des possibilités techniques être installés « en éloignement ».	Recommandation: un plan de contrôle coordonné particulier peut viser la période la plus accidentogène selon les statistiques de l'accidentalité. CT
Les portions de route 2X2 voies reliant le Puy-en-Velay et Firminy permettant de pratiquer des vitesses élevées à l'instar de ce qui est constaté sur autoroute.	Il convient que la DIR réalise des aménagements d'accotement permettant de réaliser, en sécurité, des contrôles de la vitesse avec le véhicule CSA qui est un outil particulièrement adapté à ce type de route.					CT pour les radars mobiles - les radars fixes sont implantés en éloignement. CT
Le département de la Haute-Loire est vaste. Le ratio forces de l'ordre affectées à des tâches de sécurité routière/réseau routier est très défavorable	La médiatisation des contrôles de la vitesse, comme cela se pratique dans certains pays frontaliers, permet de favoriser l'illusion d'ubiquité des forces de l'ordre en augmentant le nombre de contrôles sur les usagers de la route. Le vecteur radiodiffusé est particulièrement adapté à l'occasion des transhumances routières pendulaires du matin et du soir.					CT
L'évolution du niveau des vitesses pratiquées dans le département n'est pas étudiée.	Il conviendrait de mettre en œuvre un observatoire départemental des vitesses s'appuyant sur les mesures des stations de comptage SIREDO.					MT
Le vecteur privilégier de transport dans le département est la voiture. De plus, les parcours moyens effectués sont plus longs que ceux réalisés sur le reste du territoire métropolitain.	Développer les transports en commun et le co-voiturage (aménagement d'aire de stationnement notamment à des points névralgiques).					LT

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre
	1 Infrastructure	2 Information/communication	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
La conduite apaisée est une notion qui se développe à la faveur de la prise en compte des questions environnementales		Impliquer les médias pour la valorisation des conduites apaisées.	Inclure les responsables auto-école à enseigner cette pratique dans leurs établissements.	Promouvoir tout au long du continuum éducatif, la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.		- stratégie, planification (priorités) et synergies, - recommandations, - métrics et leviers budgétaires CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme 2. CT 3. peut faire l'objet d'une convention entre les professionnels auto-école et la Préfecture ou C.Général. MT 4. CT
La signalisation routière, notamment s'agissant des limitations de la vitesse, est parfois pas ou plus adaptée.	Impliquer les maires et les gestionnaires de voirie pour la pertinence et la cohérence des limitations de vitesse.	Réaliser le site internet de la préfecture traitant notamment de ce sujet (commission consultative des usagers pour la signalisation routière).				2. Il convient de communiquer très largement pour faire connaître ce site, notamment auprès des élus. CT
La signalisation des virages sur les axes routiers principaux n'est pas souvent conforme à la réglementation.	Impliquer la DIR et le Conseil Général pour l'harmonisation des pratiques.					La signalisation des virages a pour but d'améliorer la lisibilité de la route et de favoriser des vitesses adaptées en approche. MT
Les sections 70 km/h, hors agglomération, ne font pas l'objet d'aménagements mettant en cohérence l'aspect de la voie et la limitation de vitesse recherchée.	Impliquer la DIR et le Conseil Général pour établir un aménagement type "section 70".					MT
Les usagers de la routes sont particulièrement vulnérables en cas de sortie de route, notamment sur les portions à fort trafic les plus routières.	Mettre en œuvre les principes de "la route qui pardonne" (création de zone de récupération, traitement des obstacles latéraux, pose d'écrans motocyclistes...)					LT
La modération de la vitesse en agglomération est un enjeu important pour la réduction des accidents des usagers les plus vulnérables.	Sensibiliser les élus locaux sur les zones de circulation particulières en milieu urbain. Il serait judicieux de s'appuyer sur les modèles existants dans d'autres départements	Informé le grand public sur le principe de prudence récemment introduit dans le code de la route.		Tout au long du continuum éducatif, développer une prise de conscience pour accepter que l'espace commun ne soit pas un espace de liberté totale et ce quel que soit le moyen de déplacement adopté, et que pour chacun s'attache à préserver les droits de ceux avec qui il est amené à cohabiter plutôt que d'affirmer ses propres droits.		1. CT 2. CT 4. CT
Depuis la réorganisation des DDE, les élus locaux ont parfois des difficultés à identifier les interlocuteurs dans les administrations (DIR et CG notamment) qui seraient en mesure de répondre à leurs interrogations techniques	Chaque maire (au moment des élections municipales par exemple) pourrait recevoir une brochure succincte mentionnant les coordonnées (e-mails notamment) des principaux responsables des administrations.					MT
Le débrayage des cyclomoteurs est un fléau qui conduit les jeunes à pratiquer des vitesses supérieures à 45 km/h avec des machines techniquement inadaptées	La sensibilisation des revendeurs ne donne pas de résultats car ils s'inscrivent dans une logique commerciale. Il conviendrait plutôt d'impliquer les assureurs afin qu'ils puissent sensibiliser leurs adhérents (notamment parents de mineurs) sur la perte des droits d'assurance en cas d'accident mettant en cause une machine dont les caractéristiques techniques ont été modifiées.					MT
Les seniors sont fortement concernés par le risque routier piéton en milieu urbain.	Sensibiliser les piétons seniors aux risques encourus.					CT
Les contrôles routiers sont souvent perçus par les automobilistes comme inutiles et arbitraires. L'implémentation des radars est assimilée comme le moyen pour l'Etat de rapporter une manne financière.	Présenter au grand public, les objectifs et les modalités du Plan départemental de contrôle routier.					Recommandation : Il conviendrait alors d'expliquer les contraintes liées à l'implémentation des radars mobiles (sécurité des agents les mettant en œuvre, respect de critères techniques...) CT

Suivi et évaluation du DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fils conducteurs. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et de mobiliser des partenaires actifs tout au long du DGO.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois pertinent et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée notamment sur le comité de pilotage.

Ainsi, il est proposé que chaque année une réunion du comité de pilotage se tienne vers le mois de novembre, juste avant le lancement de l'élaboration du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements. Citons par exemple :

- suivi des objectifs chiffrés définis dans le DGO,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre ne découlant pas des orientations d'actions du DGO.

Les ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur :

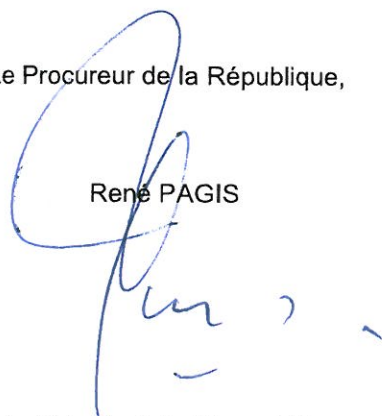
- la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions,
- la suppression ou l'ajout d'un enjeu (cas exceptionnel).

Le Préfet,



Richard DIDIER

Le Procureur de la République,



René PAGIS

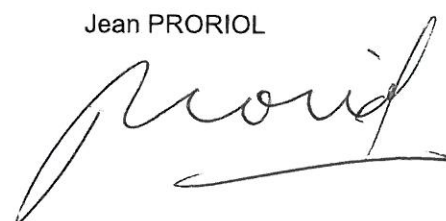
Le Président du Conseil Général,



Gérard ROCHE

Le Président de l'Association
Départementale des Maires,

Jean PRORIOL



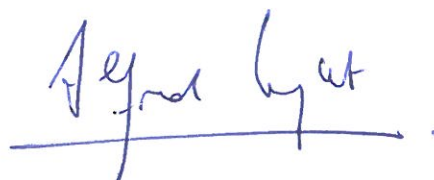
Le Colonel, commandant le
groupement de Gendarmerie,

Denis HEYMANN



Le Directeur Départemental
de la Sécurité Publique,

Alfred LENGLET



L'Inspecteur d'Académie,



Mokhtar KACHOUR