

Document Général d'Orientation 2008-2012

Déc 2008



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

**Présent
pour
l'avenir**

I – Introduction.....	3
1 - Le contexte.....	3
2 - Présentation de la démarche.....	3
II – Etude d'enjeux.....	4
1 - Approche générale de l'accidentologie.....	4
2 - Enjeu national : « Les jeunes ».....	6
3 - Enjeu national : « Les deux-Roues motorisés ».....	8
4 - Enjeu national : « l'alcool ».....	10
5 - Enjeu national : « La vitesse ».....	12
6 - Enjeux locaux.....	13
6.1 – L'enjeu « Poids-Lourds de plus de 3,5 T ».....	13
6.2 – L'enjeu « Usagers vulnérables ».....	14
6.3 – Enjeu « La délinquance routière ».....	16
III – Compréhension des enjeux - Les groupes de travail.....	17
1 - Les objectifs des groupes de travail.....	17
2 - La constitution des groupes de travail.....	17
3 - La première réunion des groupes de travail.....	18
4 - La seconde réunion des groupes de travail.....	19
IV – Orientations d'actions.....	20

I – Introduction

1 - Le contexte

Le Document Général d'Orientation constitue un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Le 13 février 2008, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé de poursuivre ses engagements pris dans la lutte contre l'insécurité routière. Les mesures à mettre en place 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 que sont encore l'alcool et la vitesse.

Dans ce contexte, chaque département doit définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2009 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.

2 - Présentation de la démarche

Pour le département du Nord, cette démarche a été engagée en septembre lors d'une rencontre entre la Directrice du Cabinet du Préfet et le Coordinateur de sécurité routière.

La réalisation de ce document s'inscrit dans une démarche partenariale sous l'autorité du Préfet. A cet effet, deux comités ont été créés : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

Le Comité de Pilotage, animé par le chef de projet sécurité routière (directrice de cabinet du préfet du Nord), est constitué des élus des collectivités territoriales les plus importantes, des représentants des assureurs du risque routier professionnel, et des services de l'État. Il pilote l'élaboration du DGO et en valide les grandes étapes.

Le Comité Technique est animé par le Coordinateur de sécurité routière (chef du SSRE en DDE du Nord), assisté de l'observatoire départemental de sécurité routière. Y participent les techniciens des collectivités territoriales, des assureurs sociaux, et des gestionnaires routiers. Son rôle est de préparer les réunions du comité de pilotage.

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national et doivent être confirmés au niveau local. Il s'agit de l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. L'étude de ces enjeux tentera d'identifier les facteurs d'accidents les plus importants.

L'analyse de ces enjeux s'appuiera sur une étude de l'accidentologie sur les 5 dernières années (2003-2007). D'autres enjeux de typologie plus locale pourront éventuellement être détectés.

Par la suite, chaque enjeu identifié fera l'objet d'un groupe de travail spécifique, co-animé par la Coordination SR et l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière. Les travaux des groupes de travail devront notamment aboutir à l'identification de « gisements de progrès ». C'est sur cette base que pourront être bâtis les orientations et autres stratégies d'action.

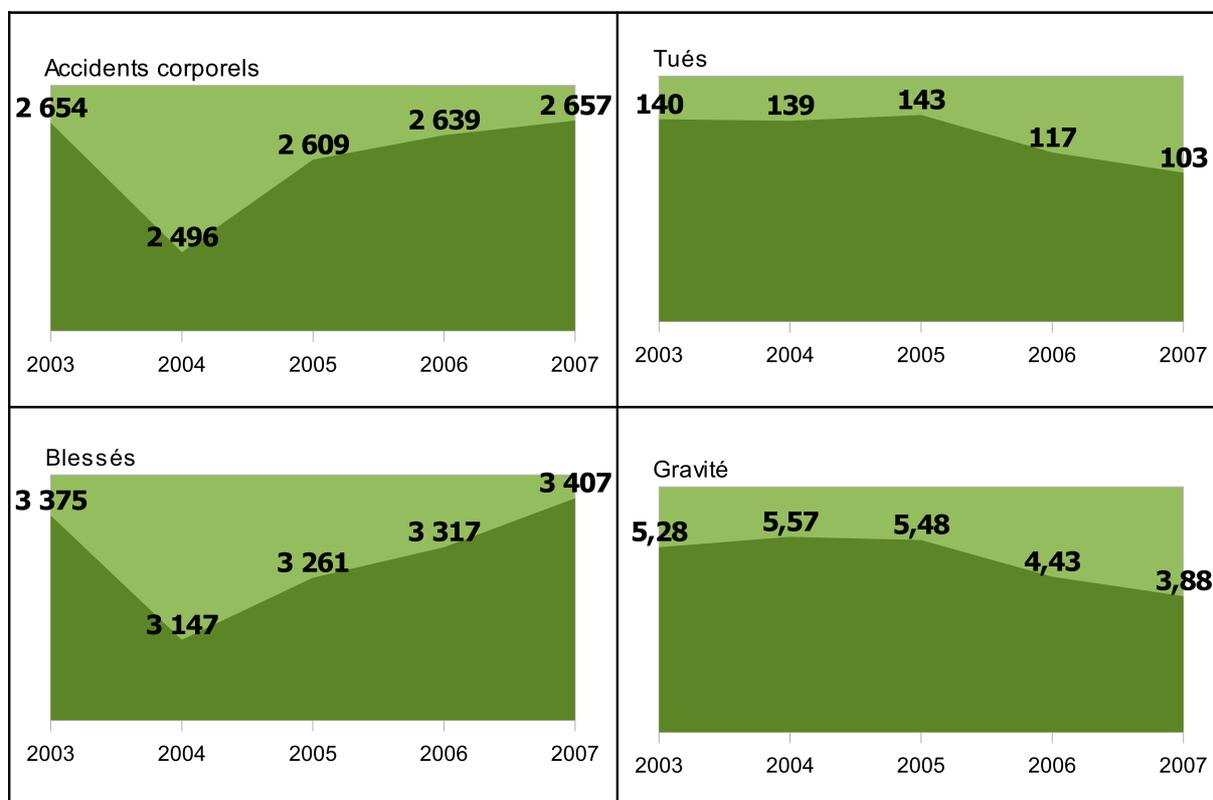
II – Etude d'enjeux

1 - Approche générale de l'accidentologie

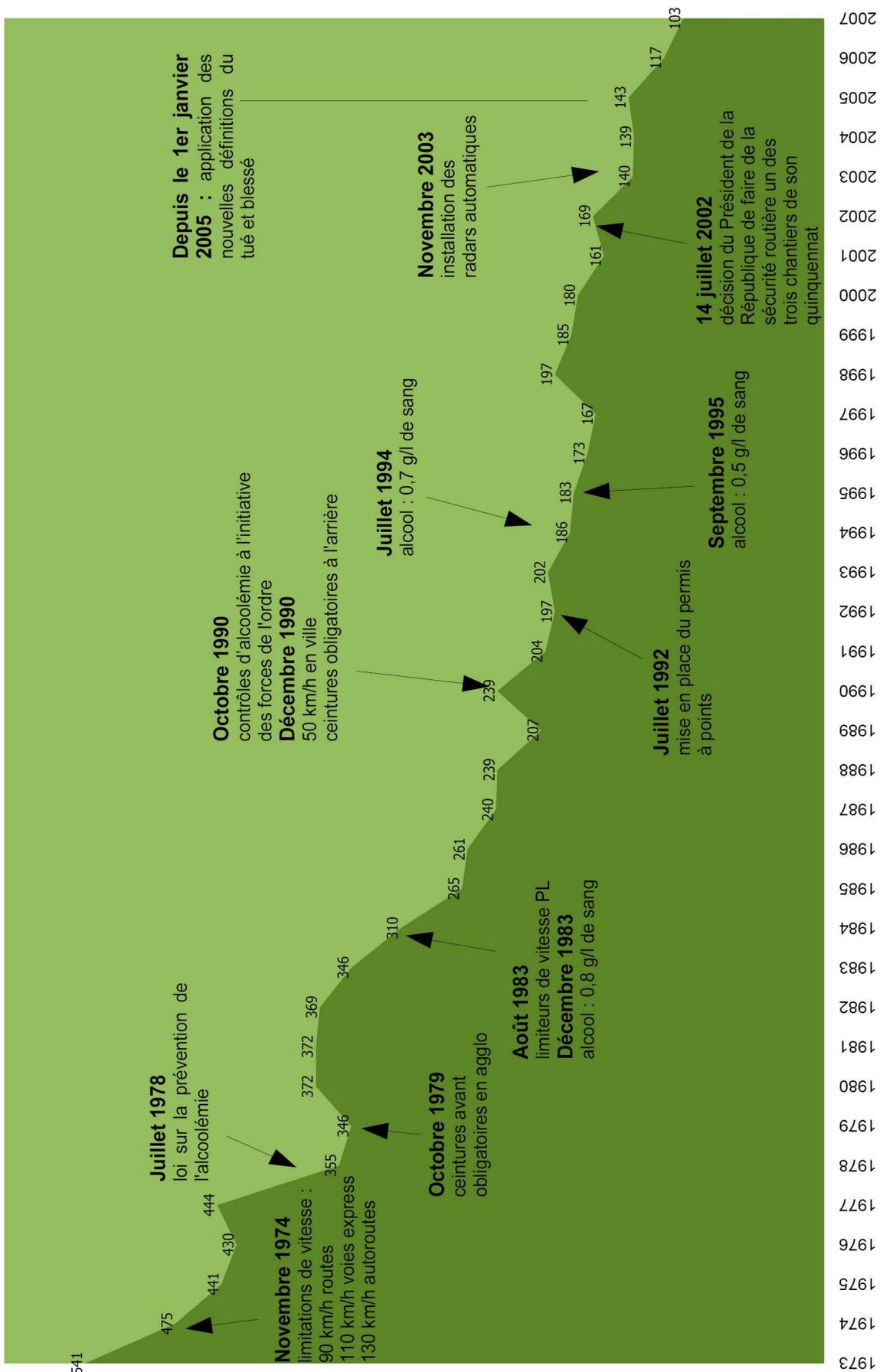
Le tableau suivant présente pour l'ensemble du département les nombres d'accidents et de victimes annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne sur 2003-2007.

	Accidents	Tués	Blessés	Gravité*
2003	2 654	140	3 375	5,28
2004	2 496	139	3 147	5,57
2005	2 609	143	3 261	5,48
2006	2 639	117	3 317	4,43
2007	2 657	103	3 407	3,88

Gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels.



Le nombre d'accidents corporels connaît une évolution moyenne annuelle relativement stable sur la période 2003-2007.



Graphique d'évolution des tués de la circulation sur la période 1973-2007 pour le Nord

2 - Enjeu national : « Les jeunes »

L'enjeu national définit les jeunes comme étant âgé de 15 à 24 ans.

L'évolution de la part des tués chez les jeunes (15-24 ans)

	Tués	dont jeunes âgés entre 15 et 24 ans	Nord	France
2003	140	36	25,7%	25,8%
2004	139	46	33,1%	27,6%
2005	143	31	21,7%	27,9%
2006	117	28	23,9%	26,8%
2007	103	30	29,1%	25,6%
Total	642	171	26,6%	26,7%

Sur les 5 dernières années, la part des jeunes tués dans le Nord est équivalente à celle de la France.

Alors qu'en France, la tendance de l'évolution du nombre des jeunes tués est relativement stable, dans le Nord, cette évolution est à la hausse. En 2007, la proportion le Nord a dépassé le résultat enregistré au niveau national (29,1% contre 26,7%).

Plus d'un tué sur quatre est un jeune âgé de 15 à 24 ans.

L'évolution de la part des blessés chez les jeunes (15-24 ans)

	Blessés	dont jeunes âgés entre 15 et 24 ans	Nord	France
2003	3 375	1083	32,1%	30,7%
2004	3 147	1085	34,5%	31,3%
2005	3 261	1068	32,8%	30,7%
2006	3 317	1144	34,5%	30,5%
2007	3407	1141	33,5%	30,5%
Total	16507	5521	33,4%	30,7%

Sur les 5 dernières années, la part des jeunes blessés dans le Nord est supérieure à celle de la France (33,4% contre 30,7%).

L'évolution de la part des accidents graves impliquant un jeune conducteur (18-24 ans)

	Tués	dont jeunes âgés entre 18 et 24 ans	Nord	France
2003	140	32	22,9%	21,1%
2004	139	34	24,5%	22,2%
2005	143	25	17,5%	22,0%
2006	117	24	20,5%	21,8%
2007	103	27	26,2%	21,6%
Total	642	142	22,3%	21,8%

	Blessés	dont jeunes âgés entre 18 et 24 ans	Nord	France
2003	3 375	811	24,0%	22,1%
2004	3 147	817	26,0%	22,4%
2005	3 261	809	24,8%	22,4%
2006	3 317	854	25,7%	22,2%
2007	3407	878	25,8%	22,3%
Total	16 507	4169	25,3%	22,3%

L'accidentologie chez les jeunes ne diminue pas dans le Nord : entre 2003 et 2007, plus d'un tué sur cinq dans le Nord avait entre 18 et 24 ans.

En outre, les jeunes de 15 à 24 ans représentent 15% de la population du Nord mais 29% des tués en 2007.

3 - Enjeu national : « Les deux-Roues motorisés »

	Accidents corporels	avec deux-roues motorisés	Nord	France
2003	2 654	766	28,9%	35,5%
2004	2 496	786	31,5%	36,7%
2005	2 609	807	30,9%	37,8%
2006	2 639	839	31,8%	39,0%
2007	2 657	862	32,4%	41,0%
Total	13 055	4 060	31,1%	38,0%

Globalement, la part des accidents corporels dans le département est en augmentation régulière depuis 2003 mais reste toutefois inférieure à la moyenne nationale.

	Accidents mortels	avec deux-roues motorisés	Nord	France
2003	131	27	20,6%	23,9%
2004	124	38	30,6%	24,3%
2005	137	34	24,8%	26,2%
2006	112	32	28,6%	26,1%
2007	98	27	27,6%	27,3%
Total	602	158	26,2%	25,5%

Le nombre des accidents mortels depuis 2005 est en diminution mais reste sensiblement supérieur à la moyenne nationale.

	Accidents corporels	avec motocyclette	Nord	France
2003	2 654	251	9,5%	17,9%
2004	2 496	277	11,1%	18,7%
2005	2 609	282	10,8%	21,6%
2006	2 639	290	11,0%	21,4%
2007	2 657	241	9,1%	22,4%
Total	13 055	1 341	10,3%	20,4%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents motos dans le Nord est très inférieure à celle de la France (10,3% contre 20,4%). Alors qu'en France, on assiste plutôt à une augmentation régulière de cette donnée, dans le Nord, ce chiffre est plutôt stable avec malgré tout une hausse entre 2005 et 2006.

	Accidents mortels	avec motocyclette	Nord	France
2003	131	14	10,7%	16,3%
2004	124	22	17,7%	17,2%
2005	137	21	15,3%	18,1%
2006	112	23	20,5%	18,5%
2007	98	12	12,2%	20,0%
Total	602	92	15,3%	17,9%

L'analyse de l'évolution des accidents mortels montre, au contraire, une augmentation au cours des années 2004 à 2006 et par contre une forte baisse en 2007 avec des chiffres inférieurs en 2007 à la moyenne nationale. Ce constat est encourageant.

	Accidents corporels	avec cyclomoteur	Nord	France
2003	2 654	515	19,4%	17,6%
2004	2 496	509	20,4%	18,0%
2005	2 609	525	20,1%	16,3%
2006	2 639	549	20,8%	17,6%
2007	2 657	621	23,4%	18,6%
Total	13 055	2 719	20,8%	17,6%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents avec 2RML dans le Nord est supérieure à celle de la France (20,8% contre 17,6%). Cependant, depuis 2005, les chiffres du Nord sont à la hausse et supérieurs à ceux de la France.

	Accidents mortels	avec cyclomoteur	Nord	France
2003	131	13	9,9%	7,7%
2004	124	16	12,9%	7,1%
2005	137	13	9,5%	8,1%
2006	112	9	8,0%	7,6%
2007	98	15	15,3%	7,3%
Total	602	66	11,0%	7,6%

Les chiffres du Nord montrent que la part des accidents mortels avec cyclomoteur est importante et dépasse celle des motocyclettes.

4 - Enjeu national : « l'alcool »

L'ÉVOLUTION DE LA PART DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

	Accidents corporels	Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie positif	Nord	France
2003	2654	1377	242	17,6%	9,4%
2004	2496	1435	238	16,6%	9,5%
2005	2609	1397	193	13,8%	10,0%
2006	2639	1574	215	13,7%	11,1%
2007	2657	1676	230	13,7%	10,1%
Total	13055	7459	1118	15,0%	10,1%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels avec alcool dans le Nord est très nettement supérieure à celle de la France (15,0% contre 10,1%). En outre, ce phénomène n'a pas évolué à la baisse depuis 2005 et il s'est même amplifié en 2007.

La part des accidents mortels avec alcool

	Accidents mortels	Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie positif	Nord	France
2003	131	52	26	50,0%	31,1%
2004	124	54	29	53,7%	30,7%
2005	137	56	14	25,0%	28,1%
2006	112	67	21	31,3%	28,4%
2007	98	55	25	45,5%	29,0%
Total	602	284	115	40,5%	29,3%

La part des accidents mortels avec alcool reste très élevée dans le Nord. Si l'année 2005 avait permis de s'inscrire sous la tendance nationale, les années 2006 et 2007 ont pour leur part montré une nouvelle hausse de la part des accidents avec alcool.

L'ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DE LA DROGUE OU DES MÉDICAMENTS

Nous ne possédons pas les chiffres de la part réelle des accidents avec drogue. En effet, les dépistages de présence de drogue n'étaient pas réalisés systématiquement sur la période 2003-2007. En outre, la part des accidents avec drogue, bien que non quantifiable à ce jour, les forces de l'ordre estiment que le nombre de conducteurs ayant consommé de la drogue est en augmentation constante ces dernières années.

Dans le Nord en 2007, un accident mortel sur quatre implique un usager alcoolisé. L'alcool constitue donc un véritable fléau sur les routes de notre département.

Conclusion :

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels avec alcool dans le Nord, est supérieure à celle de la France (15% contre 10,1%). Alors qu'en France, on assiste plutôt à une stagnation de cette donnée, dans le Nord, ce chiffre était en décline progressive depuis 2005 mais avec une augmentation en 2007

Ces éléments militent non seulement pour garder l'enjeu national alcool mais aussi pour y associer celui, plus général, des comportements addictifs.

5 - Enjeu national : « La vitesse »

Excès de vitesse	Nombres de radars automatiques fixes ou embarqués					
		< 20 Km/h	Entre 20 et 30 Km/h	Entre 30 et 40 Km/h	Entre 40 et 50 Km/h	> 50 Km/h
Total période du 22/10/2003 au 31/12/2003	2 fixes	12942	743	189	88	36
		92,46 %	5,31 %	1,35 %	0,63 %	0,26 %
Total pour l'année 2004	4 dont 2 fixes	62504	4175	1068	464	361
		91,15 %	6,09 %	1,56 %	0,68 %	0,53 %
Total pour l'année 2005	18 dont 10 fixes	185714	10902	2739	962	816
		92,33 %	5,42 %	1,36 %	0,48 %	0,41 %
Total pour l'année 2006	18 dont 12 fixes	359268	24535	6678	2606	2068
		90,92 %	6,21 %	1,69 %	0,66 %	0,52 %
Total pour l'année 2007	29 dont 15 fixes	348753	22914	6423	2718	2299
		91,03 %	5,98 %	1,68 %	0,71 %	0,60 %

En ce qui concerne ce thème, on assiste de manière intéressante à une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers.

Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent encore nombreux et à l'origine de nombreux drames sur nos routes notamment par son caractère aggravant.

Toutefois, pour cet enjeu, il est difficile d'évaluer l'impact de la vitesse dans l'étude par un manque de données sur le sujet notamment lors des accidents.

6 - Enjeux locaux

6.1 – L'enjeu « Poids-Lourds de plus de 3,5 T »

	Accidents corporels	avec PL	Nord	France
2003	2654	158	6,0%	5,0%
2004	2496	158	6,3%	4,9%
2005	2609	158	6,1%	5,1%
2006	2639	187	7,1%	6,0%
2007	2657	169	6,4%	5,4%
Total	13055	830	6,4%	5,3%

	Accidents mortels	avec PL	Nord	France
2003	131	15	11,5%	12,4%
2004	124	18	14,5%	13,2%
2005	137	20	14,6%	13,1%
2006	112	18	16,1%	14,1%
2007	98	19	19,4%	14,8%
Total	602	90	15,0%	13,4%

L'étude montre que nous sommes très légèrement supérieur à la part des accidents nationaux, cela ne nous conduirait pas à retenir l'enjeu PL en temps que tel mais il apparaît que les relations PL/piétons et PL/bicyclettes sont plus particulièrement intéressantes à analyser.

6.2 – L'enjeu « Usagers vulnérables »

Lors des premiers travaux du DGO, les usagers vulnérables ont été identifiés comme un axe de travail. Cet axe comprenait les seniors et les cyclistes.

La part des tués chez les seniors de plus de 60 ans.

	Tués	dont seniors	Nord	France
2003	150	30	20,0%	21,4%
2004	149	18	12,1%	20,0%
2005	143	30	21,0%	21,6%
2006	117	24	20,5%	22,6%
2007	103	21	20,4%	22,9%
Total	662	123	18,6%	21,7%

La part des tués piétons chez les seniors de plus de 60 ans.

	Tués	dont seniors	Nord	France
2003	25	13	52,0%	52,2%
2004	22	8	36,4%	53,6%
2005	23	12	52,2%	55,3%
2006	23	12	52,2%	55,5%
2007	20	9	45,0%	56,9%
Total	113	54	47,5%	54,7%

A la vue des chiffres d'accidentalité, il apparaît que les seniors piétons sont plus impliqués, mais nous sommes dans le département en dessous de la part nationale.

Les accidents impliquant un cycliste

	Accidents corporels	dont bicyclette	Nord	France
2003	2 654	211	8,0%	5,7%
2004	2 496	224	9,0%	5,6%
2005	2 609	209	8,0%	5,8%
2006	2 639	217	8,2%	6,0%
2007	2 657	213	8,0%	6,3%
Total	13 055	1 074	8,2%	5,9%

	Accidents mortels	dont bicyclette	Nord	France
2003	131	8	6,1%	3,8%
2004	124	11	8,9%	3,5%
2005	137	13	9,5%	3,8%
2006	112	3	2,7%	4,3%
2007	98	6	6,1%	3,5%
Total	602	41	6,8%	3,8%

Cette catégorie remplit les conditions pour devenir un enjeu. La part des accidents est plus importante qu'au niveau national.

6.3 – Enjeu « La délinquance routière »

L'enjeu a été divisé en plusieurs sous enjeux. Pour l'étudier nous y retrouvons :

- le défaut de permis de conduire
- le délit de fuite
- l'usage du téléphone portable

Il a décidé de ne pas retenir cet enjeu du fait de la difficulté de trouver des actions à mener envers cette population.

III – Compréhension des enjeux - Les groupes de travail

1 - Les objectifs des groupes de travail

La finalité des groupes de travail est de faire émerger des orientations d'actions pour répondre à l'objectif ambitieux de réduire l'insécurité routière. Il faut garder à l'esprit en permanence que ce sont des stratégies, des orientations d'action, qui sont ressorties des débats et non des actions. Celles-ci seront ajustées chaque année dans le cadre de l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière car c'est un des programmes de déclinaison des orientations d'actions, permettant de prioriser et de hiérarchiser les projets proposés.

Deux réunions des groupes de travail sont prévues : la première consiste à comprendre de l'enjeu, la seconde à identifier des orientations d'actions.

2 - La constitution des groupes de travail

Suivant ces objectifs, chaque groupe de travail a été constitué de spécialistes de l'enjeu avec comme leitmotiv 2 animateurs et 8 membres maximum.

Ci dessous la liste des représentants invité à participer aux groupes de travail :

Vitesse	Alcool et conduites addictives	Jeunes	2 roues motorisés	Coexistence Poids lourds/ piétons-cyclistes	Bicyclettes
DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59
Escadron Départemental de Sécurité Routière - Lille	Direction Départementale de la Sécurité Publique compagnie de circulation	Chargé de Mission SR	Escadron Départemental de Sécurité Routière - Valenciennes	Lille Métropole Communauté Urbaine	CETE département villes et territoires - déplacement
Conseil Général 59	Voiture&Co	Présidente de la PEEP	M.Moto	AFT	Association Droit Au Vélo
Automobile-club du Nord	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie	Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière	Prévention routière	PromoTrans	Lille Métropole Communauté Urbaine
IDSR	Représentant des discothèques	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports	Fédération Française des Motards en Colère	DRE Transport	Un usager
Ecole de Conduite Française	Représentant des bars de nuit du secteur Massena - Solférino	Smeno	CLSPD de Lille	Association Droit Au Vélo	un constructeur

Vitesse	Alcool et conduites addictives	Jeunes	2 roues motorisés	Coexistence Poids lourds/ piétons-cyclistes	Bicyclettes
Caisse Régionale d'Assurance Maladie	Conseil Général 59 – Pôle prévention des addictions	IDSR	CC du pays de Pévèle	Communauté Urbaine de Dunkerque	Inspection académique
Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis	Pôle d'Animation Sécurité Routière	Association des étudiants de la Catho	Moniteur auto-école	Constructeur PL/Expert	
DRZ CRS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales	Inspection académique	Fédération des assurances	Un routier	
Lille Métropole Communauté Urbaine	Représentant du doyen de l'UVHC	Auto école/Représentant CNPA	3 jeunes du LP de Waziers	Chambre syndicale	

3 - La première réunion des groupes de travail

Elle a pour objet de faire un état des lieux sur l'enjeu, à partir des points de vue de chaque membre du groupe. L'approfondissement s'est effectué sur la base de documents, données ou recherches complémentaires fournis notamment de l'ODSR.

Il s'agit donc de :

- faire l'état des connaissances sur l'accidentologie nationale et départementale,
- faire la synthèse globale de l'étude d'enjeux, caractériser l'enjeu qui concerne le groupe de travail, et fournir d'autres données ou études locales concernant l'enjeu aux membres du groupe,
- chaque membre, de part son expertise, est sollicité pour des informations complémentaires,
- établir la liste des constats et problèmes identifiés issus de l'analyse.

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	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 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE						

Les compte-rendus et une synthèse globale des travaux a été diffusée à l'ensemble des membres du groupe préalablement à la seconde réunion. En effet, les travaux réalisés au titre d'un enjeu particulier pourront intéresser les membres d'autres groupes de travail (exemple : préoccupations communes entre les enjeux "jeunes", "vitesse" et "deux-roues motorisés").

4 - La seconde réunion des groupes de travail

Elle a permis à définir les gisements de progrès (indicateurs) et d'en rechercher les orientations d'actions par domaine : infrastructure, information, formation, éducation, contrôle et sanction. Puis, les membres du groupe ont tenté de définir les grands principes de stratégie, de planification (priorités) et de synergies à mettre en œuvre, de préciser les recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions, à court, moyen ou long terme et enfin de préciser les freins et leviers locaux (en clair, s'interroger sur la capacité à développer l'orientation d'action au niveau local).

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	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 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Prendre en compte les obstacles	a. Impliquer les médias Jeunes b. Promouvoir le port de la ceinture à l'arrière	Prendre en compte la cible "garçons de 18-24 ans" à l'occasion de la formation du conducteur	Promouvoir "le sens de la responsabilité" dans le cadre scolaire et en milieu éducatif	a. Ciblage des contrôles de nuit b. Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	CT : 2a, 5a MT : 2a, 2b, 3, 4, 5b LT : 1, 4 4 : partenariats à mettre en œuvre, puis montage d'opérations pilotes

IV – Orientations d'actions

Orientations d'actions proposées

<p>mes identifiés rés issus des éhension de)</p>	<p>1 infrastructure</p>	<p>2 information</p>	<p>3 formation</p>	<p>4 éducation (transformation durable des comportements)</p>	<p>contrô</p>
<p>tes tes ent,</p>	<p>a) Mettre en cohérence les vitesses & adapter la réglementation de la vitesse à l'environnement b) Concevoir des aménagements bien pensés et partagés c) Traiter les entrées de commune d) Traiter les obstacles latéraux (potelets, barrières, poteaux,...) e) Suivi et contrôle des équipements pouvant créer des masques de visibilité (mobilier urbain, panneaux publicitaires,...) f) Contrôle des projets routiers g) Faire adopter des conduites intuitives</p>	<p>a) Connaissance de la fréquentation du réseau par tranche horaire et de la source d'information de la circulation b) Développer des vitesses conseillées (en cas de bouchons,...) c) Porter connaissance au public des interlocuteurs principaux de la SR d) Compréhension de la pertinence des vitesses préconisées et perception réelle des vitesses pratiquées e) Concordance entre les communes sur les régimes de priorités f) Rappel des règles du code de la route (dangers de la vitesse, respect des règles de sécurité...) par le biais de la communication g) Communiquer sur un meilleur partage de la route h) Amélioration de la connaissance de l'insécurité routière</p>	<p>a) Eco-conduite - Incitation aux employeurs/salariés/particuliers à (faire) adopter une conduite rationnelle, économique et préventive b) Appréhender le risque routier (formation du chef d'entreprise (évaluation des risques et formation en poste) et du salarié) c) Rappel du respect du code de la route (recyclage), développer les connaissances (composantes de vitesse, respect des règles de sécurité, aspect technique,...) et responsabiliser le conducteur d) Maîtrise des situations d'urgence (conduite préventive) e) Personnel chargé de l'implantation d'équipements pouvant devenir des obstacles</p>	<p>a) Savoir préparer un itinéraire b) Intégrer la notion de la vitesse dans le continuum éducatif (Education Nationale, Education Routière) - Appuyer sur les conséquences sur la route de l'énergie cinétique ($E_c = 1/2 m V^2$) c) Rappel lors du BSR de la prise de risque liée à l'utilisation d'un deux-roues motorisés et de la gravité en cas d'accident d) Utilisation d'autres modes de déplacement (proposition indirecte : Moins d'usagers sur les routes, moins de risques ??)</p>	<p>a) Contrôle de l'organisation (trajet) b) Répercussion constatées par Contrôleurs de Terrestres à la intervenir dans cause, avec ac auprès du Proc (mise en œuvre prévention-sa c) Alternative suivi des pour d) Réalisation cinémomètres a et créneaux po accidentogène pour enregistrer infractionniste e) Lutte contre d'immatriculation motorisés f) Lutte contre (cyclomoteur) g) Développer et des matériel h) Mise en pla dispositifs auto contrôle de vit évaluer l'évolu efficacité des c temps</p>

à des lacunes rés issus des éhension de)	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation (transformation durable des comportements)	5 contrôle
<p>la mise en</p> <p>tion</p> <p>ies</p> <p>aux</p>	<p>a) CT - Poursuite de la mise en œuvre de la circulaire interministérielle du 26 mai 2006 sur la « Mise en cohérence des limitation de vitesse » Création de la Commission Consultative des usagers Lever : Correspondants et élus SR Frein : Gestionnaires de réseaux</p> <p>b) et c) CT - Prise en compte de la SR dans les documents d'urbanisme Lever : Correspondants et élus SR d) et e) LT – Etablir un recensement et un programme d'intervention des obstacles à traiter (réduction, protection, suppression) Lever : Observatoires locaux pour le recensement Frein : Gestionnaires de réseaux</p> <p>f) MT – Nomination des Inspecteurs de Sécurité Routière des Itinéraires et formation des élus SR</p> <p>g) Réalisation d'études des aménagements en prenant compte de la lisibilité de la route (LT), atteinte d'une synergie entre le réseau, l'environnement, la conduite et la limitation de vitesse par la biais d'une sensibilisation des élus (MT)</p>	<p>a) Au moyen des PMV, de la Maison de la SR, par voie radiophonique ou tout autre support de diffusion Lever : CRICR, gestionnaires de voirie (données trafic), ALLEGRO, MSR</p> <p>b) Au moyen des PMV CT – agglomération lilloise MT : autres grandes agglomérations, Un recensement des zones à équiper sera à établir Lever : ALLEGRO</p> <p>c) CT – Développer la publicité autour de la MSR et des pôles experts de SR</p> <p>d) CT et MT - Assistance auprès de l'élu et formation des élus SR avec en vu le principe « Une vitesse sera acceptée uniquement si elle est acceptable »</p> <p>e) CT - Prise en compte de la SR dans les documents d'urbanisme (SCOT) Lever : Correspondants et élus SR</p> <p>f) et g) CT – Dans le plan de communication SR</p> <p>h) Echanges entre pôles locaux d'expertises SR des données type trafic, vitesse, circonstances des accidents, causes...pour affiner les études et analyses. Récupération des bases d'accidents matériels Frein : Compagnies d'assurance</p>	<p>a) et b) Pour le volet professionnel : MT - Accompagnement de la CRAM par la mise en œuvre des dispositifs de contrôle-prévention (incitation financière) Lever : CRAM</p> <p>a) Pour les particuliers : CT - Lors de la formation initiale Lever : Education Routière</p> <p>c) et d) LT – Mise en place en entreprise et pour le grand public de modules d'approfondissement à la conduite Frein : Financement</p> <p>e) MT - Formation en commune dispensée par les élus SR</p>	<p>a), b) et c) Intégration dans le continuum éducatif Leviers : Education Nationale et Education Routière</p> <p>d) Dans le cadre des PDE</p>	<p>a) CT - Contrôle FdO et la DRE</p> <p>b) CT - Conventions entre les FdO-</p> <p>c) MT – Montée avec le Procureur République et programme du d) et e) CT - Contrôle par les FdO. Par franchissement tricolores : déploiement nationaux des radars f) MT - Connaissance développement contrôle – Réalisation contrôle technique Lever : Assurances présenter les actions conformité lors renouvellement améliorations par règle)</p> <p>g) et h) Recensement en place, préparation de déploiement avec les FdO (Leviers : Compagnies gestionnaires d'assurance</p>

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

**Présent
pour
l'avenir**

Direction départementale de l'Équipement du Nord
Hôtel de l'équipement
44, rue de Tournai
BP 289 - 59019 Lille cedex
Tél : 03 20 40 54 54
Fax : 03 20 06 83 24
Mél : DDE-59@developpement-durable.gouv.fr



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département du Nord

Annexe au Document Général d'Orientations 2008-2012

Déc 2008



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

1 – Introduction.....	3
1 - Le contexte.....	3
2 - Présentation de la démarche.....	3
2 – Etude d'enjeux.....	4
1 - Approche générale de l'accidentologie.....	4
2 - Enjeu national : « Les jeunes ».....	6
3 - Enjeu national : « Les deux-roues motorisés ».....	8
4 - Enjeu national : « l'alcool ».....	10
5 - Enjeu national : « La vitesse ».....	12
6 - Enjeux locaux.....	13
6.1 – L'enjeu « Poids-Lourds de plus de 3,5 T ».....	13
6.2 – L'enjeu « Usagers vulnérables ».....	14
6.3 – L'enjeu « La délinquance routière ».....	16
3 – Compréhension des enjeux - Les groupes de travail.....	17
1 - Les objectifs des groupes de travail.....	17
2 - La constitution des groupes de travail.....	17
3 - La première réunion des groupes de travail.....	18
4 - La seconde réunion des groupes de travail.....	19
4 – Orientations d'actions.....	20
1 - Groupe de travail : Alcool et conduites addictives:.....	20
2 - Groupe de travail : Vitesse.....	25
3 - Groupe de travail : Jeunes.....	28
4 - Groupe de travail : 2 roues motorisés.....	34
5 - Groupe de travail : La cohabitation poids lourds et usagers vulnérables.....	40
6 - Groupe de travail : Bicyclettes.....	44
7 - Hiérarchisation des orientations d'actions issues des groupes de travail:.....	48
5 – Liste des abréviations.....	64

1 – Introduction

1 - Le contexte

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Le 13 février 2008, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé de poursuivre ses engagements pris dans la lutte contre l'insécurité routière. Les mesures à mettre en place 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 que sont encore l'alcool et la vitesse.

Dans ce contexte, chaque département doit définir en 2008, l'élaboration du Document Général d'Orientations pour une application en 2009 à 2012. Pour cela des orientations d'actions de la politique à mener au sein du département doivent être identifiées pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

2 - Présentation de la démarche

Pour le département du Nord, cette démarche a été engagée en septembre lors d'une rencontre entre la Directrice du Cabinet du Préfet et le Coordinateur de Sécurité Routière.

La réalisation de ce document s'inscrit dans une démarche partenariale sous l'autorité du Préfet. A cet effet, deux comités ont été créés : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

Le Comité de Pilotage, animé par le chef de projet Sécurité Routière (directrice de cabinet du préfet du Nord), est constitué des élus des collectivités territoriales les plus importantes, des représentants des assureurs du risque routier professionnel, et des services de l'État. Il pilote l'élaboration du DGO et en valide les grandes étapes.

Le Comité Technique est animé par le Coordinateur de Sécurité Routière (chef du Service Sécurité Routière et Environnement en DDE du Nord), assisté de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR). Y participent les techniciens des collectivités territoriales, des assureurs sociaux, et des gestionnaires routiers. Son rôle est de préparer les réunions du comité de pilotage.

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national et ont été confirmés au niveau local. Il s'agit de l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. L'étude de ces enjeux a permis d'identifier les facteurs d'accidents les plus importants.

L'analyse de ces enjeux s'est appuyée sur une étude de l'accidentologie sur les 5 dernières années (2003-2007). D'autres enjeux de typologie plus locale ont également été détectés.

Par la suite, chaque enjeu identifié a fait l'objet d'un groupe de travail spécifique, co-animé par la Coordination Sécurité Routière et l'ODSR. Les travaux des groupes de travail ont identifié des « gisements de progrès ». C'est sur cette base qu'ils ont ensuite construit les orientations d'actions.

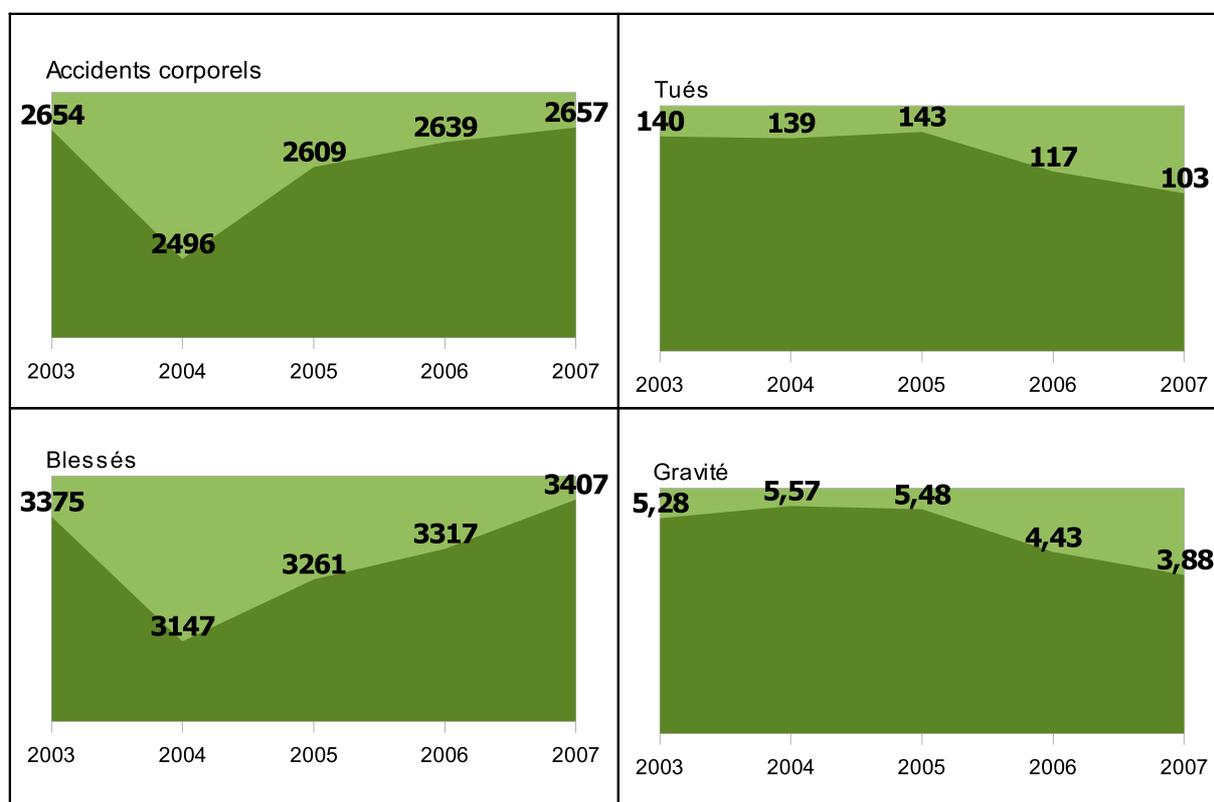
2 – Etude d'enjeux

1 - Approche générale de l'accidentologie

Le tableau suivant présente le bilan global des accidents corporels de la circulation sur les cinq dernières années pour le département du Nord.

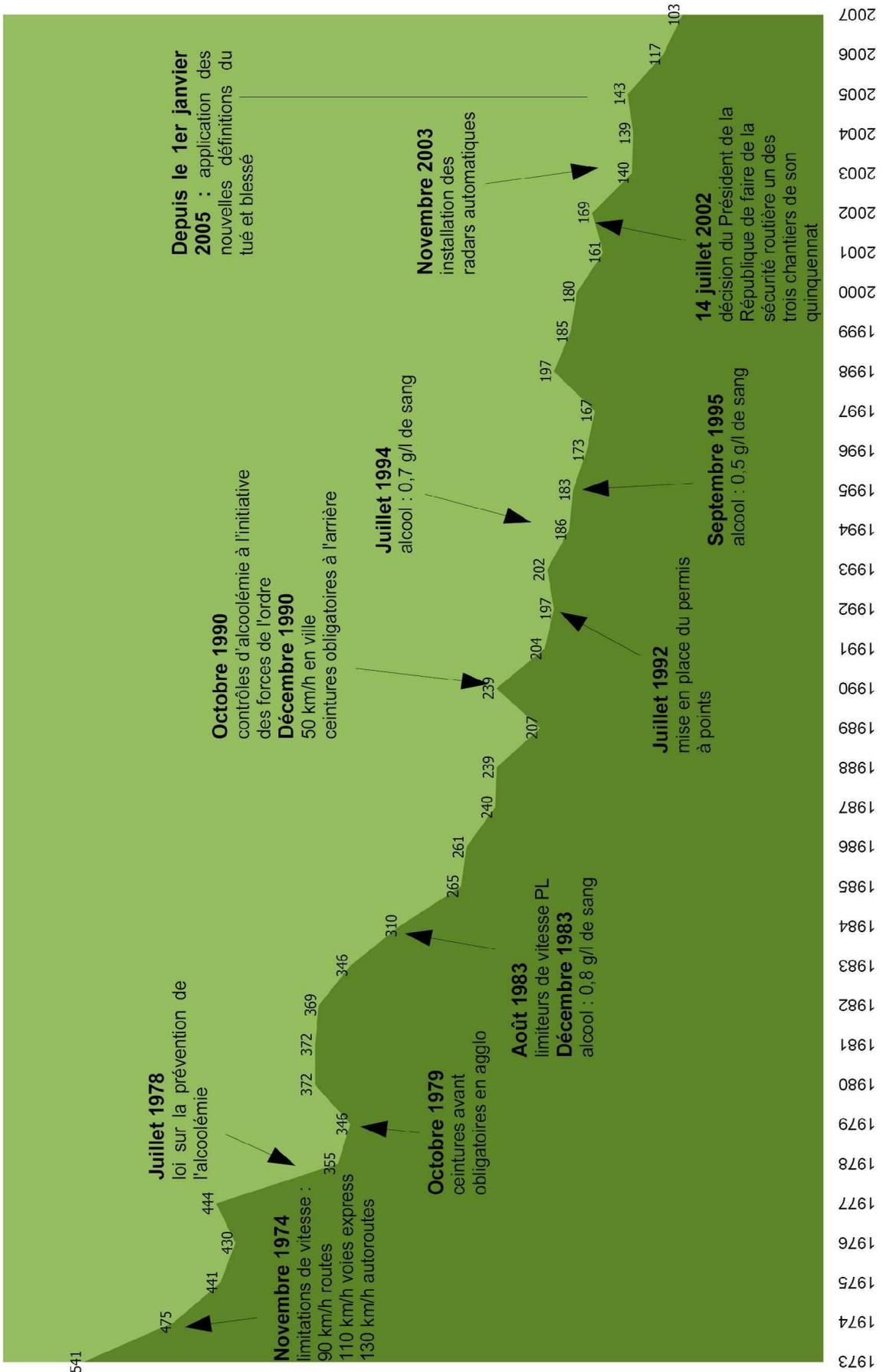
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité*
2003	2 654	140	3 375	5,28
2004	2 496	139	3 147	5,57
2005	2 609	143	3 261	5,48
2006	2 639	117	3 317	4,43
2007	2 657	103	3 407	3,88

Gravité = nombre de tués pour 100 accidents corporels.



Le nombre d'accidents corporels connaît une évolution moyenne annuelle relativement stable sur la période 2003-2007.

Graphique d'évolution des tués de la circulation sur la période 1973-2007 pour le Nord



2 - Enjeu national : « Les jeunes »

L'enjeu national définit les jeunes comme étant âgé de 15 à 24 ans.

L'évolution de la part des tués chez les jeunes (15-24 ans)

	Tués	dont jeunes âgés entre 15 et 24 ans	Nord	France
2003	140	36	25,7%	25,8%
2004	139	46	33,1%	27,6%
2005	143	31	21,7%	27,9%
2006	117	28	23,9%	26,8%
2007	103	30	29,1%	25,6%
Total	642	171	26,6%	26,7%

Sur les 5 dernières années, la part des jeunes tués dans le Nord est équivalente à celle de la France.

Alors qu'en France, l'évolution du nombre des jeunes tués est relativement stable, dans le Nord, cette évolution part la hausse. En 2007, la proportion le Nord a dépassé le résultat enregistré au niveau national (29,1% contre 25,6%).

Plus d'un tué sur quatre est un jeune âgé de 15 à 24 ans.

L'évolution de la part des blessés chez les jeunes (15-24 ans)

	Blessés	dont jeunes âgés entre 15 et 24 ans	Nord	France
2003	3 375	1083	32,1%	30,7%
2004	3 147	1085	34,5%	31,3%
2005	3 261	1068	32,8%	30,7%
2006	3 317	1144	34,5%	30,5%
2007	3407	1141	33,5%	30,5%
Total	16507	5521	33,4%	30,7%

Sur les 5 dernières années, la part des jeunes blessés dans le Nord est supérieure à celle de la France (33,4% contre 30,7% en moyenne sur les 5 ans).

L'évolution de la part des accidents graves impliquant un jeune conducteur (18-24 ans)

	Tués	dont jeunes âgés entre 18 et 24 ans	Nord	France
2003	140	32	22,9%	21,1%
2004	139	34	24,5%	22,2%
2005	143	25	17,5%	22,0%
2006	117	24	20,5%	21,8%
2007	103	27	26,2%	21,6%
Total	642	142	22,3%	21,8%

	Blessés	dont jeunes âgés entre 18 et 24 ans	Nord	France
2003	3 375	811	24,0%	22,1%
2004	3 147	817	26,0%	22,4%
2005	3 261	809	24,8%	22,4%
2006	3 317	854	25,7%	22,2%
2007	3407	878	25,8%	22,3%
Total	16 507	4169	25,3%	22,3%

L'accidentologie chez les jeunes ne diminue pas dans le Nord : entre 2003 et 2007, les jeunes âgés entre 18 et 24 ans représentaient 1 tué sur 5 et 1 blessé sur 4.

En outre, les jeunes de 15 à 24 ans représentent 15% de la population du Nord mais 29% des tués en 2007.

3 - Enjeu national : « Les deux-roues motorisés »

Les deux roues motorisés

	Accidents corporels	avec deux-roues motorisés	Nord	France
2003	2 654	766	28,9%	35,5%
2004	2 496	786	31,5%	36,7%
2005	2 609	807	30,9%	37,8%
2006	2 639	839	31,8%	39,0%
2007	2 657	862	32,4%	41,0%
Total	13 055	4 060	31,1%	38,0%

Globalement, la part des accidents corporels dans le département est en augmentation régulière depuis 2003 mais reste toutefois inférieure à la moyenne nationale.

	Accidents mortels	avec deux-roues motorisés	Nord	France
2003	131	27	20,6%	23,9%
2004	124	38	30,6%	24,3%
2005	137	34	24,8%	26,2%
2006	112	32	28,6%	26,1%
2007	98	27	27,6%	27,3%
Total	602	158	26,2%	25,5%

Le nombre des accidents mortels depuis 2005 est en diminution mais la gravité augmente. La part reste sensiblement supérieure à la moyenne nationale.

Les motocyclistes

	Accidents corporels	avec motocyclette	Nord	France
2003	2 654	251	9,5%	17,9%
2004	2 496	277	11,1%	18,7%
2005	2 609	282	10,8%	21,6%
2006	2 639	290	11,0%	21,4%
2007	2 657	241	9,1%	22,4%
Total	13 055	1 341	10,3%	20,4%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels impliquant une motocyclette dans le Nord est très inférieure à celle de la France (10,3% contre 20,4% en moyenne sur 5 ans). Alors qu'en France, on assiste plutôt à une augmentation régulière de cette donnée, ce chiffre est plutôt stable dans le Nord avec malgré tout une hausse entre 2004 et 2006.

	Accidents mortels	avec motocyclette	Nord	France
2003	131	14	10,7%	16,3%
2004	124	22	17,7%	17,2%
2005	137	21	15,3%	18,1%
2006	112	23	20,5%	18,5%
2007	98	12	12,2%	20,0%
Total	602	92	15,3%	17,9%

L'analyse de l'évolution des accidents mortels montre, au contraire, une augmentation au cours des années 2004 à 2006 et par contre une forte baisse en 2007 avec des chiffres inférieurs en 2007 à la moyenne nationale. Ce constat est encourageant.

Les cyclomotoristes

	Accidents corporels	avec cyclomoteur	Nord	France
2003	2 654	515	19,4%	17,6%
2004	2 496	509	20,4%	18,0%
2005	2 609	525	20,1%	16,3%
2006	2 639	549	20,8%	17,6%
2007	2 657	621	23,4%	18,6%
Total	13 055	2 719	20,8%	17,6%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels impliquant un cyclomoteur dans le Nord est supérieure à celle de la France (20,8% contre 17,6% en moyenne sur 5 ans).

	Accidents mortels	avec cyclomoteur	Nord	France
2003	131	13	9,9%	7,7%
2004	124	16	12,9%	7,1%
2005	137	13	9,5%	8,1%
2006	112	9	8,0%	7,6%
2007	98	15	15,3%	7,3%
Total	602	66	11,0%	7,6%

Les chiffres du Nord montrent que la part des accidents mortels avec un cyclomoteur est importante.

4 - Enjeu national : « l'alcool »

L'évolution de la part des accidents avec alcool

	Accidents corporels	Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie positif	Nord	France
2003	2654	1377	242	17,6%	9,4%
2004	2496	1435	238	16,6%	9,5%
2005	2609	1397	193	13,8%	10,0%
2006	2639	1574	215	13,7%	11,1%
2007	2657	1676	230	13,7%	10,1%
Total	13055	7459	1118	15,0%	10,1%

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels avec alcool dans le Nord est très nettement supérieure à celle de la France (15,0% contre 10,1%). En outre, ce phénomène n'a pas progressé depuis 2005.

La part des accidents mortels avec alcool

	Accidents mortels	Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie positif	Nord	France
2003	131	52	26	50,0%	31,1%
2004	124	54	29	53,7%	30,7%
2005	137	56	14	25,0%	28,1%
2006	112	67	21	31,3%	28,4%
2007	98	55	25	45,5%	29,0%
Total	602	284	115	40,5%	29,3%

La part des accidents mortels avec alcool reste très élevée dans le Nord. Si l'année 2005 avait permis de s'inscrire sous la tendance nationale, les années 2006 et 2007 ont pour leur part montré une nouvelle hausse.

Dans le Nord en 2007, près d'un accident mortel sur deux implique un usager alcoolisé. L'alcool constitue donc un véritable fléau sur les routes de notre département.

La part des accidents impliquant un usager sous l'emprise de drogues ou médicaments

Nous ne possédons pas les chiffres reflétant la part des accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants. En effet, les dépistages de drogue n'étaient pas réalisés systématiquement sur la période 2003-2007. En outre, la part des accidents avec drogue n'étant pas quantifiable à ce jour, les forces de l'ordre estiment que le nombre de conducteurs ayant consommé de la drogue est en augmentation constante ces dernières années.

Conclusion :

Sur les 5 dernières années, la part des accidents corporels avec alcool dans le Nord, est supérieure à celle de la France (15% contre 10,1%). Alors qu'en France, on assiste plutôt à une stagnation de cette donnée, dans le Nord, ce chiffre était en décline en 2003 et se stabilise sans réel progrès depuis 2005.

Ces éléments militent non seulement pour garder l'enjeu national alcool mais aussi pour y associer celui, plus général, des comportements addictifs.

5 - Enjeu national : « La vitesse »

Excès de vitesse	Nombres de radars automatiques fixes ou embarqués	< 20 km/h	Entre 20 et 30 km/h	Entre 30 et 40 km/h	Entre 40 et 50 km/h	> 50 km/h
Du 22/10/2003 au 31/12/2003	2 fixes	12 942 92,46%	743 5,31%	189 1,35%	88 0,63%	36 0,26%
2004	4 dont 2 fixes	62 504 91,15%	4 175 6,09%	1 068 1,56%	464 0,68%	361 0,53%
2005	18 dont 10 fixes	185 714 92,33%	10 902 5,42%	2 739 1,36%	962 0,48%	816 0,41%
2006	18 dont 12 fixes	359 268 90,92%	24 535 6,21%	6 678 1,69%	2 606 0,66%	2 068 0,52%
2007	29 dont 15 fixes	348 753 91,03%	22 914 5,98%	6 423 1,68%	2 718 0,71%	2 299 0,60%

En ce qui concerne ce thème, on assiste de manière intéressante à une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers.

Le nombre de fautes de comportements liées à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent encore importants et sont à l'origine de nombreux drames sur nos routes notamment par leur caractère aggravant.

Toutefois, pour cet enjeu, il est difficile d'évaluer l'impact de la vitesse dans l'étude faute de données sur le sujet notamment lors des accidents.

6 - Enjeux locaux

6.1 – L'enjeu « Poids-Lourds de plus de 3,5 T »

	Accidents corporels	avec PL	Nord	France
2003	2654	158	6,0%	5,0%
2004	2496	158	6,3%	4,9%
2005	2609	158	6,1%	5,1%
2006	2639	187	7,1%	6,0%
2007	2657	169	6,4%	5,4%
Total	13055	830	6,4%	5,3%

	Accidents mortels	avec PL	Nord	France
2003	131	15	11,5%	12,4%
2004	124	18	14,5%	13,2%
2005	137	20	14,6%	13,1%
2006	112	18	16,1%	14,1%
2007	98	19	19,4%	14,8%
Total	602	90	15,0%	13,4%

L'étude montre que nous sommes proche de la part des accidents nationaux en moyenne sur 5 ans, cela ne nous conduirait pas à retenir l'enjeu PL en temps que tel mais il apparaît que les relations PL/piétons et PL/bicyclettes sont plus particulièrement intéressantes à analyser.

6.2 – L'enjeu « Usagers vulnérables »

Lors des premiers travaux du DGO, les usagers vulnérables ont été identifiés comme un axe de travail. Cet axe comprenait les seniors et les cyclistes.

La part des tués chez les seniors de plus de 60 ans

	Tués	dont seniors	Nord	France
2003	150	30	20,0%	21,4%
2004	149	18	12,1%	20,0%
2005	143	30	21,0%	21,6%
2006	117	24	20,5%	22,6%
2007	103	21	20,4%	22,9%
Total	662	123	18,6%	21,7%

La part des tués piétons chez les seniors de plus de 60 ans

	Tués	dont seniors	Nord	France
2003	25	13	52,0%	52,2%
2004	22	8	36,4%	53,6%
2005	23	12	52,2%	55,3%
2006	23	12	52,2%	55,5%
2007	20	9	45,0%	56,9%
Total	113	54	47,5%	54,7%

A la vue de ces chiffres, il apparaît que les seniors piétons sont plus impliqués, mais nous demeurons néanmoins dans le département sous la part nationale.

Les accidents impliquant un cycliste

	Accidents corporels	dont bicyclette	Nord	France
2003	2 654	211	8,0%	5,7%
2004	2 496	224	9,0%	5,6%
2005	2 609	209	8,0%	5,8%
2006	2 639	217	8,2%	6,0%
2007	2 657	213	8,0%	6,3%
Total	13 055	1 074	8,2%	5,9%

	Accidents mortels	dont bicyclette	Nord	France
2003	131	8	6,1%	3,8%
2004	124	11	8,9%	3,5%
2005	137	13	9,5%	3,8%
2006	112	3	2,7%	4,3%
2007	98	6	6,1%	3,5%
Total	602	41	6,8%	3,8%

Cette catégorie remplit les conditions pour devenir un enjeu. La part des accidents est plus importante qu'au niveau national.

6.3 – L'enjeu « La délinquance routière »

Cet enjeu a été décliné en plusieurs sous enjeux thématiques :

- le défaut de permis de conduire
- le délit de fuite
- l'usage du téléphone portable

Il a été décidé de ne pas retenir cet enjeu du fait de la difficulté à mener des actions envers ces comportements.

3 – Compréhension des enjeux - Les groupes de travail

1 - Les objectifs des groupes de travail

La finalité des groupes de travail est de faire émerger des orientations d'actions pour répondre à l'objectif ambitieux de réduire l'insécurité routière. Ce sont des stratégies, des orientations d'action, qui sont ressorties des débats et non des actions. Celles-ci seront formulées chaque année dans le cadre de l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, permettant de prioriser et de hiérarchiser les projets proposés.

Deux réunions des groupes de travail ont eu lieu : la première a consisté à comprendre l'enjeu, la seconde à identifier des orientations d'actions.

2 - La constitution des groupes de travail

Suivant ces objectifs, chaque groupe de travail a été constitué de spécialistes de l'enjeu avec comme principe commun 2 animateurs et 8 membres maximum.

Ci dessous la liste des représentants invités à participer aux groupes de travail :

Vitesse	Alcool et conduites addictives	Jeunes	2 roues motorisés	Coexistence Poids lourds/ piétons-cyclistes	Bicyclettes
DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59	DDE 59
Escadron Départemental de Sécurité Routière - Lille	Direction Départementale de la Sécurité Publique compagnie de circulation	Chargé de Mission SR	Escadron Départemental de Sécurité Routière - Valenciennes	Lille Métropole Communauté Urbaine	CETE département villes et territoires - déplacement
Conseil Général 59	Voiture&Co	Présidente de la PEEP	M.Moto	Association de Formation dans les Transports	Association Droit Au Vélo
Automobile-club du Nord	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie	Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière	Prévention routière	PromoTrans	Lille Métropole Communauté Urbaine
IDSR	Représentant des discothèques	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports	Fédération Française des Motards en Colère	Direction Régionale de l'Equipement / cellule Transport	Un usager

Vitesse	Alcool et conduites addictives	Jeunes	2 roues motorisés	Coexistence Poids lourds/ piétons-cyclistes	Bicyclettes
École de Conduite Française	Représentant des bars de nuit du secteur Massena - Solférino	Smeno	CLSPD de Lille	Association Droit Au Vélo	un constructeur
Caisse Régionale d'Assurance Maladie	Conseil Général 59 – Pôle prévention des addictions	IDSR	CC du pays de Pévèle	Communauté Urbaine de Dunkerque	Inspection Académique
Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis	Pôle d'Animation Sécurité Routière	Association des étudiants de La Catho	Moniteur auto-école	Constructeur PL/Expert	
DRZ CRS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales	Inspection académique	Fédération des assurances	Un routier	
Lille Métropole Communauté Urbaine	Représentant du doyen de l'UVHC	Auto école/Représentant CNPA	3 jeunes du Lycée Professionnel de Waziers	Chambre syndicale	

3 - La première réunion des groupes de travail

Elle a pour objet de faire un état des lieux sur l'enjeu, à partir des points de vue de chaque membre du groupe. L'approfondissement s'est effectué sur la base de documents, données ou recherches complémentaires fournis notamment par l'ODSR.

Il s'agit donc de :

- faire l'état des connaissances sur l'accidentologie nationale et départementale,
- faire la synthèse globale de l'étude d'enjeux en caractérisant l'enjeu qui concerne le groupe de travail, et en fournissant d'autres données ou études locales concernant l'enjeu aux membres du groupe,
- chaque membre, de par son expertise, est sollicité pour des informations complémentaires,
- établir la liste des constats et problèmes identifiés issus de l'analyse.

Exemple de constat ou de problème identifié :

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	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 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE						

Les compte-rendus et une synthèse globale des travaux ont été diffusés à l'ensemble des membres du groupe préalablement à la seconde réunion. En effet, les travaux réalisés au titre d'un enjeu particulier pourront intéresser les membres d'autres groupes de travail (exemple : préoccupations communes entre les enjeux "jeunes", "vitesse" et "deux-roues motorisés").

4 - La seconde réunion des groupes de travail

Elle a permis de définir les gisements de progrès (indicateurs) et d'en rechercher les orientations d'actions par domaine : infrastructure, information, formation, éducation, contrôle et sanction. Puis, les membres du groupe ont défini les grands principes de stratégie, de planification (priorités) et de synergies à mettre en œuvre, ont précisé les recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions, à court, moyen ou long terme et enfin ont envisagé les freins et leviers locaux (en clair, s'interroger sur la capacité à développer l'orientation d'action au niveau local).

Exemple d'orientation d'action :

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	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 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Les garçons de 18-24 ans majoritairement impliqués dans les accidents de nuit le WE	Prendre en compte les obstacles	a. Impliquer les médias Jeunes b. Promouvoir le port de la ceinture à l'arrière	Prendre en compte la cible "garçons de 18-24 ans" à l'occasion de la formation du conducteur	Promouvoir "le sens de la responsabilité" dans le cadre scolaire et en milieu éducatif	a. Ciblage des contrôles de nuit b. Suivi et évaluation des contrôles et de la réponse pénale	CT : 2a, 5a MT : 2a, 2b, 3, 4, 5b LT : 1, 4 4 : partenariats à mettre en œuvre, puis montage d'opérations pilotes

4 – Orientations d'actions

1 - Groupe de travail : Alcool et conduites addictives:

Force est de constater que pour se rendre dans les lieux festifs le week-end, les « 18-24 ans » sont obligés de prendre leur voiture et parcourent beaucoup de kilomètres. En terme d'accidentologie les garçons sont très représentés dans les statistiques fournies par l'ODSR, les filles étant souvent victimes du comportement à risque des garçons.

Nous constatons une évolution de la perception du public vis-à-vis de l'alcool. Auparavant l'alcool était le produit festif qui levait le mieux les inhibitions et faisait sauter les verrous tout en s'amusant. Aujourd'hui, notamment dans la population jeune, on s'aperçoit que l'un des objectifs de la consommation c'est la recherche de la « défonce ». C'est le phénomène du « Binge Drinking », il y a un changement de comportement face à la consommation de l'alcool. La tranche d'âge 25-59 ans est quant à elle plus axée sur la dépendance à l'alcool, on retrouve cette tranche d'âge à la sortie des bars, aux heures de sortie de bureau.

Par ailleurs, nous observons une démocratisation de la consommation de drogue et une polyconsommation: la drogue se trouve de plus en plus facilement. La cocaïne se retrouve facilement dans le milieu étudiant afin de pallier la pression liée à la réussite et elle est plus utilisée dans ce cadre comme excitant dans le but de tenir le rythme. Dans le cas d'accidents, sur 80 % de contrôles d'alcoolémie positifs il y a une consommation de cannabis qui est dépistée. Il y a une banalisation de la consommation du cannabis.

Plus généralement, il apparaît que beaucoup de personnes, y compris les jeunes, ne savent pas utiliser un éthylotest chimique: la pratique de l'auto-contrôle n'est pas acquise. Il apparaît également nécessaire de responsabiliser les propriétaires des grands complexes de nuits, plus particulièrement ceux situés à la proximité de la frontière belge, éventuellement en les associant à une démarche préventive.

En terme de communication, l'alcool est souvent abordé sur son côté festif. Elle est faite autour des dangers de l'alcool au volant mais n'évoque jamais le lien entre l'alcool au volant et l'alcool comme problème de santé publique. Il faut noter qu'il est d'ailleurs rare de trouver une campagne de communication de sécurité routière sur le thème de l'alcool menée de concert avec la DDASS. D'autre part, les campagnes de sensibilisation sont souvent orientées vers les usagers au volant. Les jeunes consomment de l'alcool de plus en plus tôt, au cours d'un âge où ils ne sont pas encore conducteurs de VL potentiels, il conviendrait d'accentuer la communication vers cette catégorie d'usagers. Il y a là une éducation à la santé qu'il convient de renforcer.

L'éducation routière est basée sur le continuum éducatif: on peut ainsi dégager trois phases d'apprentissage sur lesquelles il sera bon de poursuivre et améliorer les efforts engager :

- la phase qui précède la conduite (d'un VL, d'un cyclomoteur, ...)
- la phase d'apprentissage du permis
- la phase post-permis.

Enfin, on peut constater que les sanctions sont mieux acceptées à partir du moment où l'information et la législation sont bien décrites et justifiées.

Groupe de travail : Alcool et conduites addictives

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	
<p>Les accidents ont souvent lieu le week-end et de nuit, et la population jeunes de 18 à 24 ans y est fortement représentée (les garçons étant majoritairement impliqués)</p>		<p>a) Développer de lieux d'information sur les conduites addictives spécifiques en direction des parents.</p> <p>b) Élaborer une charte de bonne conduite entre les bureaux des élèves et les directions d'établissements dans le cadre des soirées étudiantes.</p> <p>c) Communiquer plus au travers des médias jeunes.</p> <p>d) Communiquer auprès des parents.</p> <p>e) Communiquer auprès des clubs sportifs, de loisirs et associations.</p> <p>f) Mettre en œuvre des animations de proximité, basées sur le concept "conducteur désigné", dans les lieux festifs fréquentés par les jeunes, (bars d'ambiance, discothèques), avec pour objectifs d'informer sur la gravité des conséquences corporelles, la sécurité individuelle et la mise en danger de la vie d'autrui, et de prévenir les conduites à risques.</p> <p>g) Créer un kit d'information pour les organisateurs de soirées.</p>	<p>a) Poursuivre la formation des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière en milieu scolaire.</p> <p>b) Mettre en place un véritable dispositif de suivi des conducteurs et préciser dans ce cadre le rôle des commissions médicales du permis de conduire en préfecture.</p>	<p>a) Aider les parents pour renforcer leur rôle éducatif en leur apportant des points d'information et d'écoute.</p> <p>b) Créer une prévention sur les thèmes des drogues et alcool adaptée à tous les niveaux scolaires.</p> <p>c) Accentuer l'aide aux projets de sensibilisation sur les thèmes de l'alcool et des conduites addictives.</p> <p>d) Sensibiliser les enfants au niveau des clubs sportifs, de loisirs et associations.</p>	<p>a) Poursuivre les contrôles 1 2b) CT - Nécessité d'avoir un suivi au niveau des chartes établies pour ne pas délégitimer le système en cas de non respect</p> <p>b) Poursuivre le contrôle alternatif pour les ivresses publiques manifestes débouchant sur une injonction de soins pour la personne.</p> <p>c) S'assurer de l'effectivité dans le temps des annulations ou suspensions de permis par le recours à la confiscation du véhicule.</p> <p>d) Organiser l'analyse des récidives.</p>	<p>2b) CT - Nécessité d'avoir un suivi au niveau des chartes établies pour ne pas délégitimer le système en cas de non respect</p> <p>2f) CT – LT Démultiplication à trouver</p> <p>2d) mesures à prendre par l'inspection académique, le rectorat et en lien avec la FCPE</p> <p>2c) CT – à prendre en compte dans le plan de communication du PDASR</p> <p>2d) Levier – passer par le médecin de famille pour diffuser la communication</p> <p>2e) CT – diffuser les informations auprès de la DDJS</p> <p>2g) CT – guide méthodologique à créer et à diffuser auprès des bureaux des étudiants.</p> <p>3a) Frein - Nombre de personne disponible (potentiel humain mobilisable)</p> <p>2f) 2g) Frein - Connaissance de la majorité des soirées étudiantes</p> <p>4c) Levier - Financement au titre du PDASR des actions de sensibilisation.</p> <p>4d) MT – impliquer les mairies dans cette démarche au travers des référents sécurité routière identifiés</p> <p>5a) Levier – volonté départementale</p>

Groupe de travail : Alcool et conduites addictives

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 conducteurs de VL (véhicules légers) et de 2 roues motorisés sont les usagers les plus représentés dans les accidents.			<p>a) Promouvoir l'utilisation du démarreur relié à un éthylomètre dans les véhicules pour les personnes déjà pris en infraction</p> <p>b) Développer la formation pré et post-permis pour enrichir la formation des jeunes et maintenir leur vigilance face aux dangers de la conduite addictive</p>	<p>a) Développer l'aspect des effets de l'alcool et des drogues sur la conduite (vélo, scooter, voiture) lors du passage des @SSR, BSR et permis de conduire.</p> <p>b) Développer l'usage des éthylotests chimiques lors des manifestations de sensibilisation à la sécurité routière</p>	<p>Mettre en place des stages de récupération de points et de sensibilisation axés sur des thèmes spécifiques (alcool, vitesse...) adaptés aux participants.</p>	<p>3) 4) 5) frein - politique nationale à instaurer</p>

Groupe de travail : Alcool et conduites addictives

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	
<p>Nous sommes confrontés à de nouvelles pratiques mêlant alcool et drogues. Il y a un changement de comportement: de la consommation d'alcool dans un but festif nous sommes passés à une recherche de l'ivresse la plus rapide possible (c'est le phénomène du « Binge Drinking »)</p> <p>On peut observer un phénomène d'alcoolisation en vase clos. (alcoolisation massive dans les soirées des grandes écoles, etc...)</p>		<p>a) Étendre les possibilités de consultations, alcool ou cannabis, dans le cadre de rappels à la loi, en élargissant le dispositif actuel des consultations cannabis, en lien avec les structures spécialisées en addictologie .</p> <p>b) Engager une communication forte et adaptée à l'attention des autres cibles de l'alcool au volant que les jeunes ou l'alcool festif.</p> <p>c) Développer les consultations jeunes consommateurs au sein des centres de soins d'accompagnement et de prévention en addictologie.</p> <p>d) Proposer une information interactive au sein des établissements supérieurs (écoles de commerce, facultés...) pour les sensibiliser aux risques et aux conséquences de leur comportement.</p> <p>e) Élaborer une charte de bonne conduite entre les bureaux des élèves et les directions d'établissements dans le cadre des soirées étudiantes.</p> <p>f) Communiquer sur les doses standards et la différence que l'on observe avec les doses « maisons ».</p> <p>g) Combattre les idées reçues sur l'alcool et le cannabis (exemples; l'alcool réchauffé, le cannabis permet une conduite plus apaisée, etc...)</p> <p>h) Ne pas banaliser l'ivresse et la défonce régulières des jeunes, sous prétexte qu'ils s'abstiennent de prendre le volant.</p>	<p>a) Sensibiliser les structures de soins à l'aspect de prévention spécifique auprès des enfants dépendant à l'alcool ou à la drogue</p> <p>b) Poursuivre le dispositif de consultations jeunes consommateurs au sein du département.</p> <p>c) Promouvoir la formation d'étudiants comme le fait Voiture&Co au sein des universités</p> <p>d) Informer les directions des établissements sur leurs responsabilités.</p>	<p>a) Créer une prévention sur les thèmes des drogues et alcool adaptée à tous les niveaux scolaires.</p> <p>b) Aider les parents pour renforcer leur rôle éducatif en leur apportant des points d'information et d'écoute</p> <p>c) Poursuivre le dispositif de consultations jeunes consommateurs au sein du département.</p> <p>d) Combattre les idées reçues sur l'alcool et le cannabis (exemples; l'alcool réchauffé, le cannabis permet une conduite plus apaisée, etc...)</p>	<p>a) Mobiliser l'ensemble des acteurs sociaux qui ont un rôle à jouer pour améliorer la réponse de la société aux risques liés à l'usage de l'alcool et à l'abus des drogues.</p> <p>b) Agir et contrôler plus sévèrement l'organisation des soirées étudiantes sponsorisées par des « alcooliers » : tarifs diminués pour augmenter la consommation d'alcool et fidéliser la clientèle.</p>	<p>2a) 2c) CT – dispositions à prendre par la préfecture en lien avec les services de la DDASS</p> <p>2d) 3d) MT - établir des passerelles entre les services préfectoraux et les directions des établissements</p> <p>3c) CT</p> <p>4a) MT - Sensibiliser les chefs d'établissement et équipes éducatives. CT - Poursuivre la formation des IDSR milieux scolaires Frein : motivation et disponibilité des personnes Levier : Impulsion venant des directions, inspections académique et rectorat</p> <p>5b) MT – décision à prendre avec les directions des universités. Initier et promouvoir la démarche lors des réunions des présidents des universités du département</p>

Groupe de travail : Alcool et conduites addictives

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	
La part des 25-59 ans impliqués dans les accidents met en exergue un problème pathologique vis-à-vis de l'alcool (phénomène de dépendance)		Communiquer sur les doses standards et la différence que l'on observe avec les doses « maisons ».	Informier et former les directions des entreprises et administrations à dépister ces comportements et sur leurs responsabilités.	Prendre en compte ce constat dans le cadre de l'élaboration des plans de prévention du risque routier au sein des entreprises et des administrations	Développer les actions médicales de dépistage de dépendance par le biais de la médecine du travail.	3) 4) poursuivre les actions de sensibilisation avec la CRAM
Il y a une banalisation de l'usage de la drogue. Les produits stupéfiants sont de plus en plus accessibles de part la proximité de la Belgique. Il y a une consommation dans le but de tenir une cadence professionnelle, un rythme de travail.		a) Développer des actions de prévention fortes en vue de casser l'expansion du cannabis chez les jeunes. b) Informer et communiquer au niveau des salariés par le biais de la médecine du travail et de l'employeur	Informier et former les directions des entreprises et administrations à dépister ces comportements et sur leurs responsabilités.	a) Retarder ou empêcher les jeunes de fumer : la cigarette étant ce qui amène ultérieurement à fumer du cannabis b) Prendre en compte ce constat dans le cadre de l'élaboration des plans de prévention du risque routier au sein des entreprises et des administrations	Apporter une réponse judiciaire	

2 - Groupe de travail : Vitesse

Les principales circonstances liées aux accidents avec excès de vitesse sont les défauts de maîtrise, les dépassements dangereux, les vitesses mal appréciées en croisement : refus de priorité, non respect du feu rouge. Sur ces constats, la définition retenue est « l'inadaptation de la vitesse par le conducteur ».

Des règles ont été instituées imposant le respect de vitesse. Des limitations ont été préconisées dans ce sens. Pourtant, malgré leur parfaite connaissance, le système contrôle-sanction mis en place, elles ne sont pas toujours respectées. La vitesse est le 2^e facteur d'accident au niveau national.

Trois pistes expliquant les raisons de ce constat sont dégagées :

- la première est liée à des contraintes professionnelles ou personnelles,
- la seconde se rapporte à la non appréhension de la vitesse par rapport à l'environnement
- la troisième met en exergue un certain goût pour la vitesse.

2.1 Vitesse excessive résultant de contraintes professionnelles :

En terme d'accidents corporels survenant dans le cadre de trajets professionnels, le constat met en évidence une nécessité de performance. Il ressort alors la problématique d'organisation du travail du fait des contraintes économiques de la structure, de la satisfaction du client, du développement des activités de service, de l'externalisation des activités. La dispersion des sous-traitants occasionne plus de déplacements, augmente le nombre d'usagers sur la route et accentue le risque routier.

2.2 Vitesse excessive résultant de contraintes personnelles :

A ce titre, plusieurs motifs entrent en ligne de compte. Les principaux critères concernent : la perception du concept de vitesse, le mode de conduite, le véhicule et les déplacements.

Une méconnaissance du véhicule (récemment acquis, prêté) peut également engendrer des excès de vitesse.

Par conséquent, l'organisation personnelle des trajets est à prévoir au même titre que l'organisation professionnelle.

2.3 Vitesse excessive liée à l'environnement :

Trop souvent, l'usager est confronté à des situations qui le perturbe et du fait, a une méconnaissance de la vitesse à adopter (absence ou profusion de panneau(x), rappel du 50 km/h en ville, limitation de vitesse inadaptée). Il y a donc nécessité de mettre en cohérence les vitesses.

L'usager a également un comportement qu'il est nécessaire de corriger. Pour beaucoup, il y a une mauvaise interprétation des panneaux de limitation.

2.4 Vitesse excessive liée à la personne :

Le public n'a pas la même opinion vis-à-vis de la vitesse par rapport à l'alcool. Il sera plus indulgent pour un accident impliquant un usager ayant adopté une vitesse excessive plutôt qu'un accident avec un conducteur alcoolisé. Les usagers de la route ont un certain goût pour la vitesse.

Constats ou problèmes identifiés (gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	Orientations d'actions proposées				
	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions
<p>Vitesse excessive :</p> <ul style="list-style-type: none"> •résultant de contraintes professionnelles, •résultant de contraintes personnelles, •liée à l'environnement, •liée à la personne 	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en cohérence les vitesses et adapter la réglementation de la vitesse à l'environnement b) Concevoir des aménagements bien pensés et partagés c) Traiter les entrées de commune d) Traiter les obstacles latéraux (potelets, barrières, poteaux,...) e) Suivre et contrôler les équipements pouvant créer des masques de visibilité (mobilier urbain, panonceaux publicitaires,...) f) Contrôler les projets routiers g) Faire adopter des conduites intuitives 	<ul style="list-style-type: none"> a) Améliorer la connaissance de la fréquentation du réseau par tranche horaire et de la source d'information de la circulation b) Développer des vitesses conseillées (en cas de bouchons,...) c) Porter connaissance au public des interlocuteurs principaux de la SR d) Renseigner sur une meilleure compréhension de la pertinence des vitesses préconisées et perception réelle des vitesses pratiquées e) Convaincre les communes d'une concordance sur les régimes de priorités f) Rappeler les règles du code de la route (dangers de la vitesse, respect des règles de sécurité...) par le biais de la communication g) Communiquer sur un meilleur partage de la route h) Améliorer la connaissance de l'insécurité routière 	<ul style="list-style-type: none"> a) Eco-conduite - Inciter les employeurs/salariés/particuliers à (faire) adopter une conduite rationnelle, économique et préventive b) Appréhender le risque routier (formation du chef d'entreprise (évaluation des risques et formation en poste) et du salarié) c) Rappeler le respect du code de la route (recyclage), développer les connaissances (composantes de vitesse, respect des règles de sécurité, aspect technique,...) et responsabiliser le conducteur d) Maîtriser les situations d'urgence (conduite préventive) e) Inciter les personnels techniques des communes à une bonne implantation des équipements évitant ainsi qu'ils ne deviennent des obstacles 	<ul style="list-style-type: none"> a) Savoir préparer un itinéraire b) Intégrer la notion de la vitesse dans le continuum éducatif (Education Nationale, Education Routière) - Appuyer sur les conséquences sur la route de l'énergie cinétique ($E_c=1/2mV^2$) c) Rappeler lors du BSR de la prise de risque liée à l'utilisation d'un deux-roues motorisés et de la gravité en cas d'accident d) Utiliser d'autres modes de déplacement (proposition indirecte : moins d'usagers sur les routes, moins de risques ??) 	<ul style="list-style-type: none"> a) Contrôler de la pertinence de l'organisation du travail (temps de trajet) b) Répercuter les infractions constatées par les FdO et la DRE/Contrôleurs de Transports Terrestres à la CRAM pour intervenir dans l'entreprise en cause, avec accord préalable auprès du Procureur du dispositif (mise en oeuvre des outils de prévention et des moyens coercitifs de la CRAM) c) Mettre en oeuvre le dispositif d'alternative aux sanctions et suivi des poursuites pénales d) Réaliser des contrôles cinémomètres au niveau des zones et créneaux potentiellement accidentogènes, en carrefour et pour enregistrer les motards infractionnistes, en éloignement e) Lutter contre les petites plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés f) Lutter contre le débridage (cyclomoteur) g) Développer les campagnes et l'utilisation de matériels DIMAC-V h) Mettre en place temporairement des dispositifs automatiques de contrôle de vitesse (capteur) pour évaluer l'évolution des vitesses et efficacité des contrôles dans le temps

	Orientations d'actions proposées				
	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions
<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>a) CT - Poursuite de la mise en œuvre de la circulaire interministérielle du 26 mai 2006 sur la « Mise en cohérence des limitations de vitesse »</p> <p>Création de la Commission Consultative des usagers</p> <p>Levier : Correspondants et élus SR</p> <p>Frein : Gestionnaires de réseaux</p> <p>b) et c) CT - Prise en compte de la SR dans les documents d'urbanisme</p> <p>Levier : Correspondants et élus SR</p> <p>d) et e) LT – Établir un recensement et un programme d'intervention des obstacles à traiter (réduction, protection, suppression)</p> <p>Levier : Observatoires locaux pour le recensement</p> <p>Frein : Gestionnaires de réseaux</p> <p>f) MT – Nomination des Inspecteurs de Sécurité Routière des Itinéraires et formation des élus SR</p> <p>g) Réalisation d'études des aménagements en prenant compte de la lisibilité de la route (LT), atteinte d'une synergie entre le réseau, l'environnement, la conduite et la limitation de vitesse par la biais d'une sensibilisation des élus (MT)</p>	<p>a) Au moyen des PMV, de la Maison de la SR, par voie radiophonique ou tout autre support de diffusion</p> <p>Levier : CRICR, gestionnaires de voirie (données trafic), ALLEGRO, MSR</p> <p>b) Au moyen des PMV</p> <p>CT – agglo lilloise</p> <p>MT : autres grandes agglo, Un recensement des zones à équiper sera à établir</p> <p>Levier : ALLEGRO</p> <p>c) CT – Développer la publicité autour de la MSR et des pôles experts de SR</p> <p>d) CT et MT - Assistance auprès de l'élu et formation des élus SR avec en vu le principe « Une vitesse sera acceptée uniquement si elle est acceptable »</p> <p>e) CT - Prise en compte de la SR dans les documents d'urbanisme (SCOT)</p> <p>Levier : Correspondants et élus SR</p> <p>f) et g) CT – Dans le plan de communication SR</p> <p>h) Échanges entre pôles locaux d'expertises SR des données type trafic, vitesse, circonstances des accidents, causes...pour affiner les études et analyses. Récupération des bases d'accidents matériels</p> <p>Frein : Compagnies d'assurance</p>	<p>a) et b) Pour le volet professionnel : MT - Accompagnement de la CRAM par la mise en œuvre des dispositifs de contrôle-prévention (incitation financière)</p> <p>Levier : CRAM</p> <p>a) Pour les particuliers : CT - LORS de la formation initiale</p> <p>Levier : Éducation Routière</p> <p>c) et d) LT – Mise en place en entreprise et pour le grand public de modules d'approfondissement à la conduite</p> <p>Frein : Financement</p> <p>e) MT - Formation en commune dispensée par les élus SR</p>	<p>a), b) et c) Intégration dans le continuum éducatif</p> <p>Leviers : Éducation Nationale et Éducation Routière</p> <p>d) Dans le cadre des PDE</p>	<p>a) CT - Contrôles effectués par les FdO et la DRE/CTT</p> <p>b) CT - Convention d'échanges entre les FdO-DRE/CTT/CRAM</p> <p>c) MT – Monter une collaboration avec le Procureur Général de la République et établir un programme du dispositif</p> <p>d) et e) CT - Contrôles effectués par les FdO. Pour le franchissement des feux tricolores : déploiement du marché national des radars sur feux</p> <p>f) MT - Connaissance, suivi et développement du banc de contrôle – Réalisation d'un contrôle technique du 2 roues</p> <p>Levier : Assurance (inciter à présenter les attestations de conformité lors de la signature et renouvellement du contrat-bonifications pour les cyclos en règle)</p> <p>g) et h) Recenser les équipements en place, préparer un programme de déploiement en concertation avec les FdO (CT)</p> <p>Leviers : Communautés Urbaines, gestionnaires de voiries, AMN</p>

3 - Groupe de travail : Jeunes

En premier lieu, il est constaté que pour améliorer la part des « 15-24 ans » dans l'accidentologie départementale, il est nécessaire de mener des actions en amont (dès le plus jeune âge) et en aval (auprès des parents qui doivent avoir une valeur d'exemple). Il est donc nécessaire de renforcer l'enseignement de la sécurité routière dès l'école maternelle et/ou primaire et d'impliquer encore davantage les parents dans cet enseignement.

Il apparaît également une corrélation claire entre le comportement de l'individu « conducteur » et de l'individu « citoyen ». Les délits de fuite, le non respect des règles basiques du code de la route sont des signes évidents d'incivilité. Un développement du sens civique dès le plus jeune âge pourrait être une piste de travail.

Des études ont démontré que la période de l'adolescence s'était élargie en quelques décennies. Celle-ci peut désormais débiter vers l'âge de 10 ans et se terminer vers 30 ans. Il faut sûrement y voir une envie précoce de copier les comportements adultes tout en échappant aux responsabilités qui en découlent. Or s'il est bien un acte responsable, c'est bien la conduite d'un véhicule qui nécessite de prendre pleinement conscience des conséquences d'un accident (financières et humaines), d'accepter l'autre (le véhicule qui me précède roule plus lentement, il doit y avoir une bonne raison), d'accepter les règles qui ont été établies pour que tous puissent se déplacer en toute sécurité.

Il est également assez surprenant de voir, au niveau des déplacements, à quelle vitesse un jeune passe de l'assistantat presque complet (les parents conduisent l'enfant à l'école, au cinéma, en discothèque...) à une autonomie totale (permis véhicule léger, motocyclette voire poids-lourds). Il est important que ce passage soit accompagné afin de bien définir les responsabilités qui en découlent. Il est étonnant de constater qu'il n'y ait pas de distinction entre les jeunes conducteurs de poids-lourds et les conducteurs expérimentés, comme cela se fait pour les voitures.

Comme vu précédemment dans le groupe de travail sur l'alcool et les conduites addictives, les statistiques mettent en évidence l'implication largement majoritaire (près de 9/10) des conducteurs « hommes » dans les accidents ayant impliqué au moins un conducteur âgé entre 18 et 24 ans. Cela est sûrement la conséquence d'une représentation sexiste du monde de la route et des voitures. Les jeunes femmes ont un rapport plus strict avec la règle lorsqu'elles conduisent alors que les jeunes hommes n'hésitent pas à défier la mort ou le handicap. Il est étonnant de constater à quel point les conséquences du handicap sont sous-estimées chez les adolescents. Une plus large confrontation au handicap, notamment moteur, permettrait sûrement de changer les mentalités.

Enfin, il est mis en évidence que la lutte contre l'insécurité routière chez les jeunes nécessite des moyens et des outils. Ces derniers existent mais ne sont pas ou peu connus. La sous-exploitation des moyens disponibles nuit clairement à l'efficacité des actions mises en place.

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	
A Méconnaissance des règles du code de la route	Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation	Mettre en œuvre des remises à niveau « grand public » sur médias jeunes et par spots sur chaîne TV régionale	a Réactiver et renforcer l'action éducative autour de l'APER et des ASSR b Avoir une formation spécifique des accompagnateurs AAC c Effectuer recyclage Code après une période probatoire	Mettre en œuvre un apprentissage des règles en lien avec leur finalité : Le « pour quoi » de l'obligation	Effectuer des contrôles renforcés des écoles de conduite / qualité de la formation (application PNF)	1 A : Elaborer, mettre en œuvre une signalisation. plus claire LT - Frein : volonté gestionnaire de voirie 2 A : Médiatiser les sujets sensibles du code. MT - Frein : moyens – levier : mobilisation des jeunes vecteurs de la communication et volonté Préfet 3 Aa : Sensibiliser les chefs d'établissement et équipes éducatives. (Ré)activation, animation, formation des référents SR MT - Frein : motivation et disponibilité des personnels levier : volonté claire de la hiérarchie 3 Ab : Assurer une formation effective et continue des accompagnateurs en AAC MT - Levier : contrôle participation RDV pédagogiques avec mesures incitatives assureurs - freins : disponibilité + motivation des accompagnateurs 3 Ac : Réajuster les savoirs et pratiques en lien avec les prolongations de périodes probatoires MT - Frein : décision nationale + lourdeur organisation 4 A : Mettre en œuvre une pédagogie cognitive avec exploitation simulateurs de conduite illustrant maîtrise et prise de risque MT – Frein : disponibilité simulateurs adaptés 5 A : Procéder aux inspections des structures et méthodes de formation MT – Frein : disponibilité IPCSR. Leviers : Indice de qualité publié + sanctions si non respect PNF

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	
B Difficulté du passage du déplacement assisté au déplacement autonome		Sensibiliser et informer les parents et accompagnants	a Former des accompagnants sur le trajet de l'école b Promouvoir l'AAC	Impliquer de façon renforcée les accompagnants s'intégrant dans le Continuum éducatif •Pédibus •Vélobus •AAC		2 B : Mobilisation en réunion de parents en Primaire CT - Frein : Faiblesse motivation communauté pédagogique 3 Ba : Action communale formation accompagnants / école CT - Frein : Faiblesse engagement accompagnants et élus Levier : exercice type de l'action de l'élus référent 3 Bb : Préparation mission de l'accompagnateur par formation spécifique CT - Frein : disponibilité et capacité de l'accompagnateur 4 B : Action cohérente des partenaires vers une autonomie progressive des écoliers CT - Freins : volonté et implication des acteurs + réflexes de surprotection
C Non application des règles du Code de la Route	Mettre en place des règles respectables pour qu'elles soient respectées	Communiquer sur les conséquences : •financières •humaines •matérielles •sociales •judiciaires	Expliquer les justifications de la règle		a Systématiser l'apport d'un volet pédagogique accompagnant la sanction b Apposer un « A » à l'avant des véhicules	1 C : Aménagement incitatif de la voirie MT - Frein : coût 2 C : Information sur les multiples retombées de l'accident CT - Leviers : implication Justice, assureurs, structures d'accompagnement des victimes et de leurs proches 3 C : Mise en œuvre de démarches pédagogiques évoluant du savoir vers le savoir-être MT - Frein : compétence et disponibilité renforcés des formateurs Levier : Evaluations sur de nouvelles bases 5 Ca : Rendre la sanction formatrice CT - Frein : Implication et disponibilité des forces de l'ordre et des tribunaux 5 Cb : Affichage plus complet d'une expérience réduite rendant le contournement des règles plus difficile MT - Frein : Réglementation nationale

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	
D Éveil au sens civique et à la responsabilité		Communiquer sur l'engagement solidaire de l'usage de la route	Renforcer la notion de solidarité entre usagers par l'instauration d'une systématisation de l'AFPS	<p>a Intégrer un volet SR obligatoire en ECJS</p> <p>b Illustrer les conséquences judiciaires</p> <p>c Inciter à l'engagement sur des projets de sécurité routière</p>		<p>2 D : Développer la notion de partage de la route LT – Frein : Égoïsmes Levier : Valorisation des bons comportements</p> <p>3 D : Rendre tout usager apte à porter secours MT – Frein : ampleur du dispositif de formation Leviers : intérêt général d'une compétence de base en secourisme à intégrer au BPCASER et à évaluer à l'examen pratique + alternative à la sanction pour infractionnistes</p> <p>4 Da : Incorporer des applications SR dans l'apprentissage de la citoyenneté en collège CT – Frein : Implication des enseignants Leviers : Programmes Ed Nat + appui référents SR et Inspections</p> <p>4 Db : Confronter le jeune usager à l'action de l'appareil judiciaire CT – Frein : Implication des tribunaux Levier : Application de l'éducation juridique du collégien</p> <p>4 Dc : Promotion des programmes Label Vie, Envie d'agir, etc CT – Frein : Information et animation des programmes Leviers : Investissement des IDSR et budgets disponibles</p>

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	
E Inconscience des conséquences d'un accident de la route	Avoir un balisage sur réseau des localisations d'accidents graves récents avec bilan explicite	a Définir avec les médias de nouvelles formes de communication : •informatives •positives b Communiquer sur les conséquences : •humaines •matérielles •sociales		Confronter les jeunes usagers à l'expérience des victimes et au vécu des proches		1 E : Illustration in situ des bilans d'accidents graves MT – Frein : Implication des gestionnaires de voirie + coût et délai de mise en œuvre Levier : expression cohérence risque / réglementation 1 Ea : Publication régulière d'un indicateur d'accidentologie locale (Presse et Audiovisuel) CT – Frein : Implication supports d'information Levier : réactivité Obs Rég SR 2 Eb : Communication par structures d'aide et de dédommagement des victimes (assurances) 4 E : Illustration du risque par le témoignage dans le cadre d'un projet d'établissement CT – Frein : Restrictions d'accès aux établissements Levier : Montage d'actions multi partenariales
F Approche sexiste de la route		Communiquer de façon à valoriser l'approche plus mature des femmes dénonçant les attitudes machistes des hommes		Sensibiliser à la parité et à l'égalité Mettre en exergue le respect de l'autre	Alourdir les sanctions en cas de mise en danger de passager(e)s	2 F : Campagne d'information sur les risques comparés femmes / hommes CT – Frein : Poids des traditions et des cultures Levier : communication des assureurs 4 F : Education anti discriminatoire du citoyen CT – Levier : Illustration tangible du principe de base de la République 5 F : Renforcement de la responsabilité du conducteur CT : Frein : Implication des tribunaux Levier : Prise en compte du facteur « passagers » dans l'évaluation de la prise de risque du conducteur et l'application des peines

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
G Ignorance et/ou refus des contraintes de l'environnement routier		Avoir une exploitation optimisée des panneaux à message variable		Faire adhérer à une conduite apaisée pour un déplacement efficace	Mettre en œuvre un accompagnement pédagogique renforcé de la sanction pour comportement inadapté	2 G : Information réactive établissant lien entre contexte de circulation et attitude responsable à adopter CT – Frein : Moyens matériels et de supervision à développer 4 G : Développement de l'éco-conduite CT – Levier : Prise de conscience du lien entre sécurité et économie 5 G : Multiplication des interceptions suite à constat de conduite dangereuse par les forces de l'ordre CT - Frein : disponibilité et implication des forces de l'ordre
H Sous-exploitation des moyens logistiques existants		Élaborer une diffusion élargie des ressources disponibles (MSR, Internet)	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieux scolaires			2 H : Diffusion d'une meilleure information sur les moyens matériels et humains disponibles CT – Levier : création d'un site Internet interactif 3 H : Mise en place effective d'un réseau de relais efficaces dans chaque établissement MT – Frein : Inertie du système éducatif

4 - Groupe de travail : 2 roues motorisés

4. Les cyclomoteurs

L'accidentalité de ce type de véhicule est majoritairement urbaine, avec une part importante de tués âgés entre 18 et 24 ans. A priori, une certaine catégorie de la population continue à se déplacer en cyclomoteur, probablement pour des motifs économiques. Le comportement de ces cyclomotoristes est évoqué en constatant une certaine méconnaissance de la règle. On constate que le gabarit d'un cyclomoteur est préjudiciable en terme de visibilité vis-à-vis des autres usagers. Il est possible aussi qu'ils soient parfois cachés par du mobilier urbain. Enfin la cohabitation avec les cyclistes est difficile, les deux véhicules circulant sur la même zone de chaussée mais avec une évidente différence de vitesse.

En terme de formation, il existe une certaine confusion (aussi bien chez les jeunes que chez les parents) entre le brevet de sécurité routière (BSR) et l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR). Cela conduit des usagers à circuler sans formation spécifique pour ce type d'engin.

L'entretien du véhicule et l'utilisation d'équipements (feux, dispositifs lumineux) restent aléatoires. Le port d'un équipement adapté permettant de circuler dans de bonnes conditions de sécurité est peu usité. Le non port du casque reste élevé dans le département et concerne près d'1 tué sur 5 en cyclomoteur (18% des tués).

Le débridage réalisé sur ce type de véhicule est incompatible avec les dispositifs de sécurité (freins, pneumatiques etc...). En effet, destinés à l'origine à circuler à 45km/h maximum, ils ne peuvent évoluer à des vitesses bien supérieures sans risques pour la sécurité de leur pilote.

4. Les motocyclettes

L'accidentalité des motocyclettes se situe en majorité en période de printemps ou en été, l'âge des impliqués dans les accidents se situant principalement entre 25 et 50 ans. Cette saisonnalité a permis d'identifier une pratique irrégulière des usagers motocyclistes. De ce fait, ils doivent se ré-appropriier les bons réflexes à l'usage de leur machine. L'hétérogénéité au niveau des types de machine portant sur plusieurs critères comme le poids, la puissance, le freinage, la tenue de route, peut s'avérer fatale au conducteur en cas de prêt ou de nouvel achat.

La cohabitation avec les autres usagers n'est pas toujours facile par méconnaissance des particularités de la conduite d'une moto. Les excès de vitesse des motos sont mis en cause mais aussi les accélérations brutales (sans pour autant qu'il y ait excès de vitesse) qui surprennent les autres usagers. A l'instar des cyclomoteurs, les motos ne se repèrent pas facilement en raison de leur faible gabarit. Le partage de la route, l'inattention des autres usagers, l'ignorance des pratiques des uns et des autres sont au cœur de cette problématique.

L'utilisation d'équipements non réglementaires (pots d'échappements, débridage moteur, petites plaques d'immatriculation) associé à un sentiment d'impunité participe à un état d'esprit orienté vers une recherche de sensations, préjudiciable à une baisse de l'accidentalité de ce type d'usager.

La protection des usagers motocyclistes reste posée en terme d'infrastructure qui n'est pas toujours adaptée à leur sécurité.

Enfin, en dehors du casque, l'incitation à l'utilisation d'équipements supplémentaires de sécurité (blousons avec des protections, gants, bottes etc..) peut encore être améliorée.

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	
Cyclomoteurs: les 18 à 24 ans sont majoritaires en terme de tués		Communiquer quotidiennement et localement sur des règles du code de la route	a) Éduquer dès le plus jeune âge b) Réactiver et renforcer l'action éducative autour de l'APER des ASSR 1 et 2, de l'ASR. c) Imposer la formation BSR à tout âge	a) Mettre en œuvre un apprentissage des règles en lien avec leur finalité b) Sensibiliser à la SR en entreprise avec des correspondants SR pour cibler les plus de 18 ans	Renforcer les suivis de formation BSR afin d'améliorer l'enseignement	2) CT, frein: coût, levier: implication des étudiants et volonté du Préfet 3) CT, sensibiliser les chefs d'établissement; frein: former les référents SR des établissements; levier: officialiser la nomination des référents SR, auto-école, M.Moto 5) CT, frein: manque de temps des inspecteurs, levier: recrutement d'IPCSR, application des sanctions, contrôle renforcé du programme national de formation
Les garçons sont majoritairement impliqués dans les accidents de cyclomoteurs		Sensibiliser et informer les parents et les jeunes pour avoir une prise de conscience de la sur-accidentalité masculine	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieu scolaire	Eduquer sur la notion de prise de risque et les conséquences qui en découlent surtout sur l'entourage du jeune (douleur des parents, mais aussi de leur copains et copines)		2) CT, levier: réunion des parents d'élèves 3) MT, levier: implication des correspondants SR communaux 4) CT, frein: trouver des bénévoles ou impliquer les polices municipales, IDSR ou IPCSR, M.Moto. Manque de personnels
Cyclomoteurs : méconnaissance de la règle et de la formation prévue pour la conduite d'un cyclomoteurs (parents et jeunes)		a) Communiquer sur les conséquences financières, humaines, matérielles et sociales b) Expliquer la différence entre l'ASSR 1 et le BSR	a) Renforcer le BSR b) Instaurer un permis cyclo	a) Insister sur l'intérêt et le pourquoi des règles b) Intégrer un volet SR obligatoire dans les cours d'éducation civique, juridique et sociale. c) Confronter les jeunes usagers à l'expérience des victimes et au vécu des proches	Renforcer l'application des sanctions prévues envers les cyclomotoristes	2) CT Implication des professeurs, proviseurs, auto-écoles 3) CT, levier: auto-école freins: volonté nationale 4) MT, levier : implication des forces de l'ordre, associations parents d'élèves, assureurs, correspondants SR, IDSR et IPCSR en milieu scolaire 5) MT, levier: sensibilisation des procureurs, forces de l'ordre

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
Cyclomoteurs : Manque de visibilité du cyclomotoriste par les autres usagers		a) Communiquer sur l'intérêt de prendre conscience de ses responsabilités b) Informer sur le « Comment mieux s'équiper et pourquoi »?	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieu scolaire.	Intégrer un volet SR obligatoire dans les cours d'éducation civique, juridique et sociale.	a) Contrôler de façon accrue les équipements du conducteur. b) Poursuivre le rôle pédagogique des forces de l'ordre	3) CT, sensibiliser les chefs d'établissement; frein: former les référents SR des établissements; levier: officialiser la nomination des référents 4) MT, implication des professeurs 5) CT, forces de l'ordre
Cyclomoteurs : Obstacle fixe dangereux	a) Améliorer les aménagements b) Supprimer les obstacles superflus (publicité)					1) LT, levier: impliquer les gestionnaires de voirie et les élus locaux, annonceurs
Cyclomoteurs : Entretien du véhicule aléatoire		a) Informer les parents sur leur responsabilité. b) Lancer des campagnes de communication sur l'intérêt du bon entretien du véhicule	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieu scolaire.	A insérer dans les matières scolaires (mécanique, physique etc..)	Renforcer les sanctions	2) MT Levier: impliquer les commerciaux et les constructeurs de ce type de véhicule pour mieux expliquer l'importance de l'entretien 4) MT implication des professeurs 5) CT forces de l'ordre
Cyclomoteurs : Emploi d'équipements non homologué favorisant une plus grande puissance du véhicule		Informers, parents et enfants des sanctions et risques encourus	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieu scolaire.	A insérer dans les matières scolaires (mécanique, physique etc..)	Mettre en œuvre des sanctions accrues y compris pour les vendeurs	2) levier associations de parents d'élèves 4) leviers implication des professeurs 5a) MT, levier : implication des forces de l'ordre, associations parents d'élèves, assureurs, correspondants SR, IDSR en milieu scolaire
Cyclomoteurs : Problème de partage de la route avec les cyclistes	Concevoir des aménagements routiers adaptés					1) LT implication des gestionnaires de voiries
Cyclomoteurs : non port du casque pour près de 1 tué su 5		Développer l'information sur l'utilité du casque	Mettre en place des formations spécifiques des référents en milieu scolaire.		Renforcer les sanctions pour non port ou mauvaise utilisation du casque	2) MT, Leviers: vendre le casque avec le véhicule freins: volonté des commerciaux

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
Moto : Les hommes trentenaires sont les premiers touchés en terme de gravi té		Avoir une campagne de communication ciblant le problème des garçons/filles en moto (responsabiliser le conducteur par rapport à son passager) Prise de conscience sur la sur-accidentalité masculine		a) Organiser des visites d'établissements médicaux spécialisés dans la rééducation des grands blessés en moto b) Promouvoir un usage apaisé de la moto	a) Renforcer les sanctions pour mise en danger des passagers de son véhicule	4) CT Implication des établissements médicaux spécialisés 5) CT Sensibilisation des procureurs
Pratique irrégulière de la moto. On n'utilise pas forcément sa moto tous les jours		Communiquer sur les dangers de la pratique irrégulière, les changements et différents types de moto	Mettre en place des formations spécifiques de référents dans les clubs moto	Mettre en œuvre des démonstrations des différences entre les motos lors de compétitions, salon de la moto etc...	Mettre en place des formations post permis en alternative à la sanction	2) leviers MT forces de l'ordre, les auto écoles, les CE et correspondants SR d'entreprises, associations SR, mutuelle des motards, club moto, M. Moto
Méconnaissance de la pratique Moto par les autres usagers. Partage e la route		Informier sur le partage de la route avec les motards à travers les C.E., lycées, universités, associations valable pour tous les usagers (transversalité)		Apprendre les pratiques des autres usagers quelque soit l'apprentissage de tel ou tel véhicule dans toutes les auto écoles		3) MT Leviers: les chefs d'établissement scolaires; les référents SR des établissements; les auto écoles, les CE et correspondants SR d'entreprises, associations SR, M. Moto
Moto : Problème du petit gabarit et du manque de visibilité de la moto par les autres usagers		Inciter les motards à porter des vêtements clairs, des combinaisons, des bottes etc..	Avoir un suivi pédagogique des moto-écoles par les IPCSR		a) Imposer l'apposition de plaque d'immatriculations à l'avant b) Mettre en place des nouvelles sanctions (ex: non port de gants)	2) CT leviers Club moto, moto-école, IPCSR, assureurs, M. Moto freins: coûts des équipements 5) freins MT volonté nationale
Moto : obstacle fixe dangereux. Aménagements pas toujours adaptés	a) Améliorer les aménagements b) Supprimer les obstacles superflus (ex publicités) c) Développer les glissières anti encastrement	Poursuivre les actions type motard d'un jour avec des élus locaux (reconnaissance de parcours)				1) MT implication gestionnaires de voiries et des élus locaux

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	
Excès de vitesse. Recherche de performances		Créer une campagne médiatique pour lutter contre cet état d'esprit	Avoir un suivi pédagogique des moto-écoles par les IPCSR	Promouvoir un usage apaisé de la moto	Implanter des radars fixes et mobiles (prise par l'arrière)	2)CT leviers Club moto, moto-école, IPCSR, assureurs presse,médias M. Moto 5)Leviers CT forces de l'ordre
Accélérations puissantes. Rapport poids/puissance très élevé par rapport aux autres véhicules		Promouvoir un usage apaisé de la moto	Avoir un suivi pédagogique des moto-écoles par les IPCSR	Expliquer l'effet de surprise pour les autres usagers		CT Leviers:clubs moto, M. Moto, IPCSR, Auto-écoles
Débridage moteur au-dessus de la limite légale de 100ch		Créer une campagne médiatique pour lutter contre cet état d'esprit			a) Poursuivre les sanctions b) Instaurer un contrôle technique	2)CT Club moto, associations,M. Moto,référents SR 5) a)CT forces de l'ordre b)LT volonté nationale
État de la route dangereux pour les 2 roues	Améliorer l'information entre le gestionnaire de voirie et l'utilisateur responsable de la dégradation	Informers les usagers de leur responsabilité s'ils dégradent l'état de la route		Informers les usagers concernés (ex.: agriculteurs, BTP etc...) sur les conséquences pour les motos		1)LT Leviers:gestionnaire de voirie, chambre de commerce 2)CT Leviers:presse,médias
Pas de formation post permis	a)Favoriser l'implantation de pistes motos b)Créer des centres de perfectionnement à la conduite en toute sécurité (style centre Centaure)		Former ou élaborer des stages de perfectionnement pour les usagers de 125cm3 ayant obtenu ce permis par équivalence	Poursuivre les actions relais calmos	Encadrer les manifestations ou rassemblements par les forces de l'ordre.	LT 1) freins:a)Convaincre les élus locaux LT b)convaincre des investisseurs privés 4)CT M. Moto,associations de motards 5)CT forces de l'ordre
Parc moto mal connu		a) Impliquer assureur pour mieux connaître la population moto b) Développer la connaissance de l'accidentologie moto				LT 2)volonté des assureurs
Lenteur des secours		Inciter les motards à s'équiper de détecteur ou GPS en cas d'éjection à distance de la route				2)MT Leviers:clubs de moto, moto-école, IPCSR, assureurs,M.Moto,commercia ux,constructeurs

5 - Groupe de travail : La cohabitation poids lourds et usagers vulnérables

En milieu urbain, le partage de l'espace intéresse de très nombreuses catégories d'usagers, dont certaines sont particulièrement vulnérables : les piétons, dont les enfants et les personnes âgées, et les cyclistes. Le risque d'accident est fort avec des conséquences qui peuvent être dramatiques face à d'autres usagers imposants tels que les poids-lourds.

En 2007, sur l'ensemble du réseau routier du Nord, les accidents impliquant un poids-lourd ont entraîné 169 accidents corporels et 19 tués, soit 19,4% du total.

S'il convient de rappeler aux conducteurs des véhicules poids-lourd qu'il leur appartient d'assurer la sécurité de leurs déplacements, il est aussi nécessaire de rappeler à l'ensemble des usagers les contraintes de la conduite de ce type de véhicule, de manière à sécuriser au maximum la cohabitation entre eux, même si les transports de marchandises ne sont pas présumés responsables dans 58% des accidents les impliquant.

Les cyclistes sont de plus en plus nombreux en ville, participant à la promotion d'un nouveau mode de déplacement, plus respectueux de l'environnement. La pratique du vélo comme mode de transport au quotidien permet des économies financières, un gain de temps en heure de pointe mais également une diminution du risque de maladie cardiovasculaire.

Cependant, les cyclistes constituent une catégorie d'usagers très vulnérables. Ainsi, dans le Nord, malgré leur faible représentation sur la route, ils ont été impliqués en 2007 dans 8,2% des accidents. Les cyclistes, qu'ils roulent en ville ou à la campagne, pour le plaisir ou pour les performances sportives, doivent respecter certaines règles de sécurité. La part des victimes « piétons » demeure également préoccupante même si elle se situe en dessous de la moyenne nationale.

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
A Le taux de gravité est deux fois plus important en agglomération que hors agglomération.	<p>a) Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation aux abords et fin de bandes ou pistes cyclables.</p> <p>b) Favoriser les bandes cyclables par rapport aux pistes.</p> <p>c) aménagements en faveur des piétons au niveau des carrefours de manière à les obliger à utiliser les passages réservés.</p>	<p>Remise à niveau « grand public » sur médias jeunes et par spots sur chaîne TV régionale sur l'utilisation des voies réservées aux cyclistes.</p>	<p>Réactiver et renforcer l'action éducative autour des ASSR en lien avec leur finalité : Le « pour quoi » de l'obligation</p>		<p>Renforcer les sanctions de stationnements interdits (trottoirs-piste cyclable) obligeant les vulnérables à utiliser la chaussée.</p>	<p>1 a :LT : Moyen : Élaborer, mettre en œuvre une signalisation plus claire - Frein : volonté gestionnaires de voirie 1 b : CT : moyens Médiatiser la bonne utilisation des voies réservées aux 2 roues 1 c : MT 2 : MT- frein – coût de l'opération Levier : volonté nationale ou départementale</p> <p>3 : MT - Sensibiliser les chefs d'établissement et équipes éducatives. (Ré)activation, animation, formation des référents SR MT - Frein : motivation et disponibilité des personnels levier : volonté claire de la hiérarchie</p> <p>5 : CT – Levier : disponibilité et implication des forces de l'ordre</p>

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	
<p>B</p> <p>Méconnaissance de l'angle mort, qui se situe en dehors du champ de vision des rétroviseurs, zone particulièrement redoutable lors des changements de direction et des manœuvres de stationnement.</p>	<p>Angle mort Avant et Arrière: a : favoriser aménagement SAS Vélo et communiquer sur l'utilisation des SAS.</p> <p>b : Équiper les véhicules d'avertisseur de marche arrière sonore et lumineux(mal-entendant)</p> <p><i>Angles morts latéraux :</i></p> <p>c : Équiper les véhicules de lentilles de Fresnel</p> <p>d : Améliorer la visibilité latérale de par la conception des cabines PL</p>	<p>a : Élaborer un guide piétons-cyclistes sur les dangers des angles morts.</p> <p>b : Réaliser des campagnes d'information dans les sociétés de transports.</p> <p>c : Équiper les véhicules d'antévisseurs</p> <p>d :Équiper d'auto collants l'arrière des véhicules (cycliste danger) pour rappeler les dangers des angles morts .</p> <p>e :Réaliser une campagne nationale spot télé, radio, internet, affichage</p>	<p>a : Mise en place d'un simulateur itinérant (primaire,collèges)</p> <p>b : Réaliser des formations en entreprise</p> <p>c : lors de la FCO (formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de PL) développer cette thématique</p>	<p>a : Sensibiliser les cyclistes à être plus visible (gilet,écarteur, drapeau) et mieux protéger(port du casque)</p> <p>b : Éduquer les usagers vulnérables à la problématique angles morts. (junicode)</p>	<p>1a : MT Aménagement incitatif de la voirie</p> <p>- Frein : coût -</p> <p>- moyens : volonté gestionnaires de voirie</p> <p>B1 b : LT – Frein : cout :entreprise – moyens :réglementation volonté nationale</p> <p>1 c : CT: levier : sensibilisation incitative des professionnels</p> <p>Moyens : campagnes ponctuelles et financement par le PDASR</p> <p>1 d : LT : Frein : Durée de vie du parc de véhicules</p> <p>moyens : règlementation européenne.</p> <p>2 a : CT : moyens : implication des transporteurs, des gestionnaires de voiries., des associations dans l'élaboration du guide</p> <p>Possibilité de financement partiel par le PDASR</p> <p>2 b et 2c : CT moyens : sensibilisation incitative des professionnels</p> <p>-campagnes ponctuelles</p> <p>2 d : CT : auto collant existe – Frein: assurer la diffusion et l'information</p> <p>Moyens: :financement partiel par le PDASR</p> <p>2 e : MT : Frein: pas décideur + Cout</p> <p>3 a : CT frein : cout de l'appareil et évaluation de l'action</p> <p>3 b : LT : frein :volonté et compétence dans les entreprises , prise de conscience du lien entre sécurité et économie</p> <p>c 3 : CT :frein : FCO obligatoire tous les 5 ans mais incorporer module spécifique problématique usagers vulnérables.</p> <p>Levier : volonté nationale</p> <p>4 a et b : CT Moyen : campagnes informations - développer la notion de partage de la route et comportement citoyen</p>	

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
C Comment favoriser l'efficacité des barres de protection latérales et des dispositifs anti-encastres	Préconiser les aménagements de panneaux latéraux et les rendre plus efficaces					LT : frein volonté des constructeurs + Cout moyen : volonté nationale ou européenne
D Améliorer la signalisation des hayons élévateurs lors de leur utilisation et de sensibiliser les conducteurs de bennes ampli-roll dans la manipulation du crochet au cours de leurs déplacements.	Équiper de pose de dispositifs réfléchissants le long du hayon ou par un système lumineux de manière à le rendre visible lors de son utilisation		Former les conducteurs lors de la FCO (formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de PL) avec module spécifique pour les conducteurs de bennes)		a) Élaborer une législation adaptée permettant l'application du principe contrôle/sanction concernant l'utilisation des hayons. b) Sanctionner les stationnements interdits (trottoirs, pistes cyclables) obligeant les vulnérables à utiliser la chaussée	1 : LT : frein volonté des constructeurs et des entreprises + Cout moyen : volonté nationale ou européenne 3 MT : frein : FCO obligatoire tous les 5 ans mais incorporer module spécifique usage des hayons élévateurs. Levier : volonté nationale 5 a MT : Frein absence de législation Levier : élaborer une réglementation spécifique 5 b : CT – Levier : disponibilité et implication des forces de l'ordre

6 - Groupe de travail : Bicyclettes

Du fait de l'absence de carrosserie, le cycliste se sent très vulnérable.

Les causes principales d'accidents en milieu urbain et extra-urbain sont :

- le défaut de visibilité:
 - l'angle mort sur la droite des poids lourds,
 - le tourne à droite pour les véhicules légers sans vérification de la présence d'un cycliste (avec ou sans piste cyclable),
 - le tourne à gauche des véhicules légers sans faire attention aux cyclistes circulant en sens inverse (qui ont la priorité),
 - les intersections étant souvent génératrices de conflits entre usagers, il convient de les aménager avec toute l'attention qu'elles requièrent,
 - les cyclistes peu visibles en particulier de nuit si absence d'éclairage.
- la mauvaise appréciation des distances de sécurité:
 - le non respect des distances latérales de dépassement par les véhicules légers (1 m à moins de 50 km/h, 1,50 m au dessus),
 - le non respect des intervalles longitudinaux de sécurité par les véhicules légers qui talonnent les cyclistes.
- les autres facteurs identifiés:
 - la vitesse excessive des véhicules (différentiel de vitesse entre le véhicule et le cycliste),
 - le stationnement sur les bandes cyclables, les défauts de l'infrastructure ou la non continuité des aménagements cyclables,
 - le défaut et/ou le mauvais entretien des équipements du vélo.

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
A) Le milieu urbain est un enjeu, pour lequel nous avons identifié 4 sous-enjeux						
1) La non maîtrise du vélo		a) Sensibiliser par la diffusion de plaquettes, notamment la plaquette n°3 de l'ADAV « Bien circuler à vélo en ville »	a) Élaborer des actions de formation de perfectionnement à la pratique du vélo en ville b) Formations de formateurs (ADAV) afin de pouvoir démultiplier ces formations c) Formations des conseillers pédagogiques (50) à l'APER (attestation de première éducation à la route)	a) Intervenir en milieu scolaire, proposer des exercices de pratique du vélo b) Développer l'APER c) Réformer le Junicode en le rendant plus conforme à l'APER, en l'actualisant		2a) CT, levier: les plaquettes existent ; frein : pouvoir toucher un large public 3a) CT 3b) CT levier : module de formation existe 3c) MT, levier : profiter des conseillers pédagogiques pour sensibiliser le plus d'élèves possible 4a) CT, frein: inexistence de textes clairs sur la responsabilité des écoles lors de sortie à vélo à l'extérieur de l'enceinte des écoles 4b) MT 4c) MT
2) Le respect et la connaissance des aménagements cyclables	a) Rendre la signalisation pertinente	a) Réaliser une campagne d'information au respect des aménagements cyclables, notamment pour éradiquer le stationnement sur les bandes cyclables...	a) Sensibiliser lors de la formation au permis de conduire (auto école)	a) Connaissance des différents aménagements cyclables (bande cyclable, piste cyclable, double sens cyclable, SAS vélo ...) lors de l'APER, l'ASSR	a) Après une phase de sensibilisation, sanctions envers les contrevenants b) Mettre l'accent sur les conséquences du non-respect des règles	1 a) CT, frein: implication des gestionnaires de voirie 2a) CT, levier : plaquette n°7 de l'ADAV à venir 3a) CT 4a) MT : actualiser l'ASSR 5a) CT, frein: impopularité d'une telle action envers l'électorat 5b) CT, levier: discours pédagogique des forces de l'ordre

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
3) insécurité pour le cycliste dû à un défaut de l'infrastructure ou au manque d'aménagements cyclables	a) Veiller à la continuité des aménagements cyclables b) sécuriser les lieux avérés accidentogènes, notamment la prise en compte des cyclistes au niveau des intersections c) Assurer l'entretien des itinéraires cyclables					1a et b) MT, frein: coût
4) La modération de la vitesse des usagers motorisés pour une meilleure cohabitation avec les usagers vulnérables dont les cyclistes	a) Développer les zones de circulation apaisée : zones 30 et zones de rencontre	a) Réaliser une campagne sur le thème du partage de la rue	a) Former les services techniques des villes b) PASR (pôle d'animation sécurité routière) : information/formation envers les élus	a) Partage de la rue (ASSR - APER)	a) Faire du contrôle de vitesse dans les zones de circulation apaisée b) Maitriser le stationnement illégal, après une phase de sensibilisation, sanctions envers les contrevenants	1a) MT, levier: impliquer les gestionnaires de voirie, PDU, époque favorable aux modes doux frein : absence d'aménagements de type zone 30 2a) CT 3a) MT 3b) MT 4a) MT 5a) b) CT, frein: impopularité d'une telle action envers l'électorat

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 Éducation (transformation durable des comportements)	5 Contrôle et sanctions	
B) En rase campagne, enjeux des accidents vélos (souvent graves)	a) Créer des aménagements cyclables selon les besoins identifiés à la suite d'une étude globale, au niveau des zones accidentogènes	a) Informer sur le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 : « Art. R. 431-1-1. – Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation... »	a) Former les services techniques des conseils généraux, des DIR b) rappeler les distances de sécurité, art. R414-4 du code de la route : écartement de 1,5m hors agglomération en cas de dépassement d'un vélo	a) Éduquer sur tout ce qui est obligatoire sur un vélo : au port du gilet hors agglomération de nuit, à l'éclairage du vélo, aux freins, à la sonnette...	a) contrôler les distances de sécurité lors d'un dépassement d'un cycle	1a) MT, frein : coûts 2a) 3b) CT 3a) MT 4a) CT levier : plaquettes de l'ADAV 5a) CT, frein : difficultés liées à ce type de contrôle Levier : La mise en place du réseau structurant Véloroute, Voie Verte peut motiver les collectivités à y greffer des aménagements cyclables locaux...
C) Défauts et/ou mauvais entretien des équipements du vélo (notamment l'éclairage mais aussi freins,...)		a) Réaliser une campagne d'information à l'art.R. 431-1-1., à l'obligation de l'éclairage sur le vélo... b) Mettre en place aux abords des parkings à vélos des collèges des affiches de communication sur l'équipement obligatoire et conseillé pour un vélo	a) réaliser des campagnes d'aide à l'entretien d'un vélo lors « d'ateliers vélos »	a) ateliers mécaniques tous âges (associations, centre d'insertion...)	a) vérification des vélos, sanctions	2a) CT, levier : plaquettes existant frein : les vendeurs de cycles ne proposent pas toujours des vélos équipés avec du matériel solide et conforme à la réglementation 2b) CT 3a) MT, frein : coût des équipements 4a) CT levier : volonté des associations 5 a) CT

7 - Hiérarchisation des orientations d'actions issues des groupes de travail:

L'ensemble des propositions d'orientations d'actions issues des groupes de travail a été hiérarchisé afin de définir des objectifs prioritaires par enjeu.

Pour se faire, des critères ont été fixés, ils sont au nombre de quatre:

- deux critères positifs:
 - **orientation commune à plusieurs enjeux,**
 - **orientation qui vise à démultiplier plutôt qu'à faire en direct.**
- deux critères négatifs:
 - **orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux:** action relevant du niveau national ou nécessitant une volonté politique pour faire qui dépasse le cadre du département.
 - **orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours:** orientation qui a le caractère d'un mode d'organisation plutôt que d'une intervention sur un enjeu.

Les orientations d'actions apparaîtront dans les tableaux suivants avec les codes couleurs que voici:

-  Orientation d'action prioritaire
-  Orientation d'action qui fait déjà l'objet de travaux en cours et qu'il convient de maintenir et/ou de renforcer
-  Orientation d'action non prioritaire

Enjeu : Alcool et conduites addictives

Orientations d'actions proposées par thème	Critères discriminants			
	orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours

Information	Développement de lieux d'information sur les conduites addictives spécifiques en direction des parents.		X		
	Élaborer une charte de bonne conduite entre les bureaux des élèves et les directions d'établissements		X		X
	Développer une communication élargie (en direction des jeunes, parents, clubs sportifs, de loisirs et associations)	X (jeunes, vitesse)	X		
	Mise en œuvre d'animations de proximité, basées sur le concept "conducteur désigné"		X		X
	Créer un kit d'informations pour les organisateurs de soirées.				X
	Étendre les possibilités de consultations, alcool ou cannabis, dans le cadre de rappels à la loi, en élargissant le dispositif actuel des consultations cannabis.			X	X
	Engager une communication forte et adaptée à l'attention des autres cibles de l'alcool au volant que les jeunes ou l'alcool festif			X	X
	Combattre les idées reçues sur l'alcool, le cannabis et les produits psychotropes.	X (jeunes, vitesse, PL, 2RM)	X		
Information et communication au niveau des salariés par le biais de la médecine du travail et de l'employeur			X	X	

Formation	Poursuivre la formation des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière milieu scolaire.	X			X
	Développer la formation pré et post-permis pour enrichir la formation des jeunes et maintenir leur vigilance face aux dangers de la conduite addictive	X		X	
	Poursuivre le dispositif de consultations jeunes consommateurs d'alcool au sein du département.			X	X
	Promouvoir la formation d'étudiants acteurs de la sécurité routière au sein des universités		X		X
	Informer les directions des entreprises et administrations sur leurs responsabilités et les former à dépister et à réagir face à ces comportements.			X	X

Education	Aider les parents pour renforcer leur rôle éducatif en leur apportant des points d'information et d'écoute.	X	X		
	Créer une prévention sur les thèmes des drogues et alcool adaptée à tous les niveaux scolaires.			X	X
	Accentuer l'aide aux projets de sensibilisation sur les thèmes de l'alcool et des conduites addictives.		X		X
	Sensibiliser sur les risques liés à l'alcool et les drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route (vélo, scooter, voiture) lors du passage des @SSR, BSR et permis de conduire.			X	X
	Développer l'usage des éthylotests électroniques lors des manifestations de sensibilisation à la sécurité routière		X		X
	Combattre les idées reçues sur l'alcool et le cannabis, retarder ou empêcher les jeunes de fumer, la cigarette étant ce qui amène ultérieurement à fumer du cannabis			X	

Contrôle-Sanction	Poursuivre les contrôles sortie boites de nuit.				X
	Poursuivre le contrôle alternatif pour les ivresses publiques manifestes débouchant sur une injonction de soins pour la personne.			X	X
	Organiser l'analyse des récidives.	X (vitesse)		X	X
	Mettre en place un suivi du conducteur.			X	
	Promouvoir l'utilisation du démarreur relié à un éthylomètre dans les véhicules pour les personnes récidivistes.			X	X
	Avoir de stages de récupération de points et de sensibilisation axés sur des thèmes spécifiques (alcool, vitesse...) adaptés aux participants.			X	
	Développer les actions médicales de dépistage de dépendance par le biais de la médecine du travail.			X	
	Agir et contrôler plus sévèrement l'organisation des soirées étudiantes sponsorisées par des « alcooliers » et commerçants.		X		

Enjeu : Vitesse					
Orientations d'actions proposées par thème		Critères discriminants			
		orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours
Infrastructure	Création de la commission consultative des usagers				X
	Application de la circulaire de la mise en cohérence des limitations de vitesse				X
	Prise en compte de la sécurité routière dans les documents d'urbanisme				X
	Sensibiliser aux problèmes posés par les obstacles latéraux			X	
	Contrôler les projets routiers				X
Information	Porter à connaissance du public les missions et coordonnées des principaux interlocuteurs de la Sécurité Routière	X (jeunes)			X
	Communiquer sur un meilleur partage de la route	X (bicyclettes, 2 roues motorisés et PL)			
	Rappeler la réglementation	X (jeunes)	X		
	Acquérir des connaissances détaillées des caractéristiques de circulation des réseaux routiers		X	X	
	Améliorer la connaissance de l'insécurité routière				X

Formation	Promouvoir la démarche d'éco-conduite en direction des usagers et du milieu professionnel.		X		
	Mise en place de module d'approfondissement à la conduite	X (2 roues motorisés)	X	X	
Education	Savoir concevoir un itinéraire adapté aux conditions de circulation et à la réglementation			X	
	Intégrer la notion des dangers de la vitesse dans le continuum éducatif			X	X
Contrôle-Sanction	Contrôle de la pertinence de l'organisation du travail			X	
	Création d'une relation entre les forces de l'ordre, la DRE et la CRAM pour cibler les entreprises régulièrement prises en infraction.			X	
	Mettre en place des mesures alternatives aux sanctions	X			
	Établir un suivi des poursuites pénales	X		X	
	Lutter contre la modification technique des engins motorisés circulant sur la voie publique	X (2 roues motorisés)			X
	Développer des campagnes de mesures des vitesses temporaires aux moyens de dispositifs automatiques: information puis contrôle-sanction		X		

Enjeu : Jeunes					
Orientations d'actions proposées par thème		Critères discriminants			
		orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours
Infrastructure	Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation		X		X
	Balisage sur les réseaux routiers des localisations d'accidents graves récents avec bilan explicite		X		
Information	Engager une communication « grand public » concernant le respect des règles du code de la route sur des médias jeunes et par spots sur chaîne TV régionale	X	X		X
	Sensibiliser et informer les parents et accompagnants sur la difficulté du passage du déplacement assisté au déplacement autonome		X	X	
	Communiquer sur l'engagement solidaire de l'usage de la route	X (vitesse, PL, bicyclette)			
	Avoir une exploitation optimisée des panneaux à message variable	X (vitesse)	X		
	Communiquer mieux sur les outils et les acteurs pour le montage d'actions de sécurité routière.	X (vitesse, alcool)			X

Formation	Avoir une formation des accompagnants sur le trajet de l'école		X	X	
	Renforcer les notions de solidarité entre usagers par l'instauration d'une formation à la PSC1			X	
	Créer une formation spécifique des référents en milieux scolaires	X (alcool)	X		X
	Réactivation et renforcement de l'action éducative autour de l'APER et des ASSR			X	
	Avoir une formation spécifique des accompagnateurs AAC			X	
	Mettre en place une évaluation et apporter sur la conduite et le comportement après une période probatoire	X	X		

Education	Apprentissage des règles en lien avec leur finalité : le « pourquoi » de l'obligation	X (vitesse, PL, alcool)		X	
	Intégrer un volet SR obligatoire en ECJS (éducation civique, judiciaire et sociale)			X	
	Inciter et promouvoir à l'engagement sur des projets de sécurité routière.		X		X
	Confronter les jeunes usagers à l'expérience des victimes		X		
	Faire adhérer à une conduite apaisée pour un déplacement efficace	X	X		
	Faire des actions de prévention spécifiques au sein des clubs sportifs	X (alcool)			

Contrôle-Sanction	Contrôle renforcé des écoles de conduite / qualité de la formation (application PNF)				X
	Systematisation d'un volet pédagogique accompagnant la sanction			X	
	Apposer un « A » à l'avant des véhicules			X	X

Enjeu : Deux roues motorisés				
Orientations d'actions proposées par thème	Critères discriminants			
	orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours

Infrastructure	Recenser et traiter les obstacles latéraux	X (vitesse)		X	X
	Prendre en compte la problématique 2 roues motorisés dans les aménagements			X	X
	Favoriser l'implantation de pistes motos			X	
	Créer des centres de perfectionnement à la conduite en toute sécurité (style centre Centaure)				X

Information	Concevoir une communication large et récurrente sur les règles du code de la route	X (vitesse, jeunes)	X		
	Sensibiliser et informer les parents et les jeunes sur les risques inhérents à la pratique d'un 2 roues motorisés			X	
	Communiquer sur les modes d'attribution des différents diplômes d'éducation à la route			X	
	Inciter les motards à porter des vêtements clairs, des combinaisons, des bottes etc..			X	
	Poursuivre les actions type motard d'un jour avec des élus locaux (reconnaissance de parcours)		X		X
	Promouvoir un usage apaisé de la moto	X (vitesse, jeunes)			
	Améliorer l'information entre le gestionnaire de voirie et l'usager				X

Formation	Imposer la formation BSR à tout âge			X	X
	Créer une formation spécifique des référents en milieux scolaires et dans les clubs moto	X (alcool, jeunes)			X
	Créer une formation ou un stage de perfectionnement pour les usagers de 125cm3 ayant obtenu ce permis par équivalence			X	X
	Créer une formation post permis en alternative à la sanction				

Education	Instaurer un permis cyclomoteur			X	X
	Sensibiliser à la Sécurité Routière en entreprise avec des correspondants sécurité routière pour cibler les usagers de plus de 18 ans.	X (vitesse)	X		
	Insister sur l'intérêt et le pourquoi des règles	X (jeunes)			
	Intégration d'un volet SR obligatoire dans les cours d'éducation civique, juridique et sociale.			X	
	Poursuivre les actions relais motards calmos.				X

Contrôle-Sanction	Établir un suivi pédagogique des moto-écoles par les IPCSR				X
	Renforcement de l'application des sanctions prévues envers les cyclomotoristes.			X	
	Renforcer les suivis de formations BSR afin d'améliorer l'enseignement			X	X
	Renforcement des sanctions concernant les vendeurs et l'emploi des équipements non homologué favorisant une plus grande puissance du véhicule			X	
	Renforcer les sanctions pour non port ou mauvaise utilisation du casque.			X	
	Avoir de stages de récupération de points et de sensibilisation axés sur des thèmes spécifiques (alcool, vitesse...) adaptés aux participants.			X	
	Instaurer un contrôle technique			X	X
	Encadrer les manifestations ou rassemblements par les forces de l'ordre.			X	X

Enjeu : Coexistence poids lourds et usagers vulnérables

Orientations d'actions proposées par thème	Critères discriminants			
	orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours

Infrastructure	Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation aux abords et fin de bandes ou pistes cyclables.	X			
	Favoriser les bandes cyclables par rapport aux pistes, en agglomération.			X	
	Promouvoir la conception d'aménagements en faveur des piétons au niveau des carrefours de manière à les obliger à utiliser les passages réservés.				X
	Équipements des véhicules de dispositifs de sécurité (lentilles de Fresnel, avertisseur sonore et lumineux, dispositifs réfléchissants, etc...)			X	

Information	Communication sur l'utilisation des voies réservées aux cyclistes.	X (bicyclettes)			
	Élaborer un guide piétons-cyclistes sur les dangers des angles morts.	X (bicyclettes)			X
	Campagne d'information dans les sociétés de transports		X		X

Formation	Lors de la formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de PL (FCO), développer cette thématique de méconnaissance de l' angle mort, qui se situe en dehors du champ de vision des rétroviseurs			X	
	Mise en place d'un simulateur itinérant			X	

Education	Réactiver et renforcer l'action éducative autour des ASSR sur les dangers et le manque de visibilité autour d'un poids lourd	X (jeunes)			
	Sensibiliser les cyclistes à être plus visible (gilet,écarteur, drapeau) et mieux protéger(port du casque)			X	X
	Éduquer tous les usagers vulnérables à la problématique angles morts.	X (bicyclettes)	X		X

Contrôle-Sanction	Renforcer les sanctions de stationnements interdits (trottoir-piste cyclable) obligeant les usagers vulnérables à utiliser la chaussée.				
	Élaborer une législation adaptée permettant l'application du principe contrôle/sanction concernant l'utilisation des hayons élévateurs.			X	X

Enjeu : Cyclistes

Orientations d'actions proposées par thème	Critères discriminants			
	orientation communes à plusieurs enjeux	orientation qui vise plus à démultiplier plutôt qu'à faire	orientation sortant du champ du PDASR et/ou des acteurs locaux	orientation à partir de laquelle des actions font déjà l'objet de travaux en cours

Infrastructure	Rechercher une meilleure lisibilité de la signalisation aux abords et fin de bandes ou pistes cyclables.	X			
	Veiller à la continuité des aménagements cyclables et assurer leur entretien				X
	Développer les zones de circulation apaisée : zones 30 et zones de rencontre				X
	Création d'aménagements cyclables selon les besoins identifiés à la suite d'une étude globale, au niveau des zones accidentogènes				

Information	Communiquer sur l'utilisation des aménagements réservés aux cyclistes.	X (PL)			
	Sensibiliser le cycliste sur son propre comportement et sa responsabilité par des campagnes d'information au respect des aménagements cyclables et au partage de la rue.	X (PL)			X
	Campagne d'information au respect des aménagements cyclables et le partage de la rue.	X (PL, jeunes, bicyclettes)			
	campagne d'information sur les équipements de sécurité obligatoires d'un vélo	X (PL)			

Formation	Actions de formation de perfectionnement à la pratique du vélo en ville				X
	Formations des conseillers pédagogiques à l'APER (attestation de première éducation à la route)			X	
	Formation des services techniques des villes et gestionnaires de voirie				X

Education	Apprendre à connaître les aménagements cyclables et à respecter la réglementation inhérente à la conduite d'une bicyclette.	X (PL, jeunes)			
	Intervention en milieu scolaire, proposer des exercices de pratique du vélo				X
	Réformer le Junicode en le rendant plus conforme à l'APER, en l'actualisant			X	

Contrôle-Sanction	Réaliser des campagnes d'aide à l'entretien d'un vélo lors « d'ateliers vélos »		X		X
	Poursuivre le contrôle alternatif aux sanctions aux abords des établissements scolaires				X
	Contrôle de vitesse dans les zones de circulation apaisée				
	Sanctionner le stationnement illégal	X (PL)			

5 – Liste des abréviations

2RM	Deux Roues Motorisés
AAC	Apprentissage Anticipé de la Conduite
ANPAA	Agence Nationale pour la Prévention des Addictions et de l'Alcoologie
APER	Attestation de Première Éducation à la Route
APJ	Agent de Police Judiciaire
ASR	Attestation de Sécurité Routière
ASS	Alerte, Secours, Soins
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière
BH	Blessé Hospitalisé
BNH	Blessé Non Hospitalisé
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CG	Conseil Général
CISR	Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CLSPD	Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance
CNRACL	Caisse Nationale des Retraites des Agents des Collectivités Locales
CP	Chef de Projet
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
CRS	Compagnie Républicaine de Sécurité
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DDEA	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
DDJS	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGO	Document Général d'Orientations
DIR	Direction inter régionale des Routes
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
DRZ	Direction Régionale et Zonale
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
ECPA	Enquête Comprendre Pour Agir
EDA	Enquête Détaillée d'accident
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière
EN	Éducation Nationale
FFM	Fédération Française des Motards
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
GN	Gendarmerie Nationale
GT	Groupe de Travail
HVE	Homme, Véhicule, Environnement
IAL	Indicateur d'Accidentologie Locale
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
IGN	Institut Géographique National
INRETS	Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MERIU	Modèle d'Echange de Référentiel routier InterUrbain
MILDT	Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et la Toxicomanie

MSA	Mutuelle Sociale Agricole
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
OPJ	Officier de Police Judiciaire
ORS	Observatoire Régional de la Santé
ORSR	Observatoire Régional de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PIJ	Point d'Information Jeunesse
PJJ	Protection Judiciaire de la Jeunesse
PL	Poids Lourd
PR	Point de Repère
PV	Procès Verbal
RIU	Référentiel routier InterUrbain
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SAMU	Service d'Aide Médicalisée d'Urgence
SCOT	Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SETRA	Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
SIG	Système d'Information Géographique
SR	Sécurité Routière
TS	Très Significatif
UVHC	Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis
VL	Véhicule Léger
ZAAC	Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

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

**Présent
pour
l'avenir**

Direction départementale de l'Équipement du Nord
Hôtel de l'équipement
44, rue de Tournai
BP 289 - 59019 Lille cedex
Tél : 03 20 40 54 54
Fax : 03 20 06 83 24
Mél : DDE-59@developpement-durable.gouv.fr