



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

Mesdames, Messieurs les acteurs de la sécurité routière,

Je tiens tout d'abord à remercier toutes les personnes qui ont participé à ce travail collégial en particulier les membres du comité de sécurité routière qui se sont inscrits aux différents groupes de travail et les acteurs de la sécurité routière du département qui se sont joints à eux pour définir les orientations d'actions par enjeu.

Le Président de la République a fixé comme objectif national de passer sous la barre des 3 000 morts d'ici l'année 2012. Pour atteindre cet objectif, nous nous devons de mettre en place les orientations définies dans le DGO afin que chaque année les nombres de tués (6 tués de moins chaque année dans le département), de blessés et d'accidents diminuent car ils sont intolérables pour nous tous.

Je compte sur tous les acteurs de la sécurité routière du département pour mener collégalement ou individuellement des actions pour lutter contre l'insécurité routière.

Je souhaite qu'ensemble nous fassions reculer la mortalité sur les routes du département du Pas-de-Calais.

Le Préfet



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

- DGO -

2009 – 2012



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

SOMMAIRE

INTRODUCTION

I.1 Le contexte	3
I.2 Le choix des enjeux	3
I.3 La définition des orientations	3

ANALYSE DE L ACCIDENTOLOGIE DANS LE PAS-DE-CALAIS

2.1 Présentation du département.....	4
2.2 Évolution de l'accidentologie depuis 2002	5
2.3 Le Pas-de-Calais par rapport à la France	5
2.4 Les communes les plus concernées	7

ETUDE DES ENJEUX

3.1 Enjeux nationaux	8
3.2 Enjeux locaux.....	8
3.3 Synthèse	9

DEFINITION DES ORIENTATIONS D ACTIONS

4.1 Enjeu "alcool"	11
4.2 Enjeu "jeunes"	12
4.3 Enjeu "deux-roues"	13
4.4 Enjeu "vitesse"	14
4.5 Enjeu "comportement d'évitement"	15
4.6 Enjeu "urbain"	16
4.7 Enjeu "priorités"	17

CONCLUSION

- Le Préfet du Pas de Calais à mesdames et messieurs les acteurs de la sécurité routière



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

I - INTRODUCTION

I.1 LE CONTEXTE

Le document général d'orientation (DGO) est un document définissant, pour les années, 2009 à 2012, les enjeux et orientations de la politique à mener au sein du département du Pas-de-Calais, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Ce document permettra à tous les acteurs de sécurité routière (les services de l'Etat, les collectivités, les associations, les IDSR (Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière), particuliers ou professionnels..., dans le cadre d'une démarche commune et partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, au cours des 4 prochaines années.

La mise en œuvre de cette politique se déclinera à travers les actions qui seront définies annuellement dans le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) et le PDCR (Plan départemental de Contrôles Routiers).

Pour fédérer l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans notre département, tous les représentants d'acteurs de la sécurité routière ont été associés à l'élaboration de ce document, au choix des enjeux et à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre.

I.2 LE CHOIX DES ENJEUX

Le 25 juin 2008, lors du comité spécialisé « sécurité routière » du Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes, sous la présidence du chef de projet sécurité routière, Monsieur François Malhanche, sous préfet directeur de cabinet, l'observatoire départemental a présenté un diagnostic de la sécurité routière dans le département.

C'est en cette instance que les enjeux du DGO 2009-2012 ont été définis collégialement.

Les quatre enjeux nationaux l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés, sont repris pour le département du Pas-de-Calais.

Trois enjeux spécifiques au département ont été retenus : Le "comportement d'évitement" (traitement des pratiques d'évitement visant à échapper aux sanctions résultant de dépassements des seuils de vitesse), le respect des priorités et le risque urbain (l'agglomération, lieu d'exposition élevée au risque routier).

I.3 LA DEFINITION DES ORIENTATIONS

Les orientations de chaque enjeu, qui sont présentées à travers ce document, ont été définies lors de réunions thématiques (une réunion par enjeu) en présence de membres du comité sécurité routière ou d'acteurs de la sécurité routière spécialisés ou sensibilisés au thème présenté.

Le DGO devient donc, à compter de sa parution, pour tous les acteurs désireux de lutter contre l'insécurité routière, le document déclinant les orientations nationales et départementales. Chaque année les PDASR et PDCR déclineront les actions découlant des orientations du DGO, actions qui seront ainsi élaborées en cohérence avec le DGO.



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

II - ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE PAS-DE-CALAIS

2.1 PRESENTATION DU DEPARTEMENT

Le Pas-de-Calais est un département vaste (6671 km²). Il a en outre une densité deux fois plus importante que la moyenne nationale (217 habitants au km² contre 108 pour la France).

Sa population est de 1 455 500 habitants répartis sur 895 communes.

- Estimation de population au 1er janvier 2007, par grande classe d'âge

	0 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 59 ans	60 à 74 ans	75 ans et plus	Total
Pas-de-Calais	392 687	376 876	400 458	172 368	113 111	1 455 500
	27%	26%	28%	12%	8%	100%
France métropolitaine	15 292 324	16 203 888	17 007 188	8 035 440	5 232 160	61 771 000
	22%	26%	28%	14%	9%	100%

Source : Insee - Estimations de population

La population du Pas-de-Calais est plus jeune qu'au niveau national.

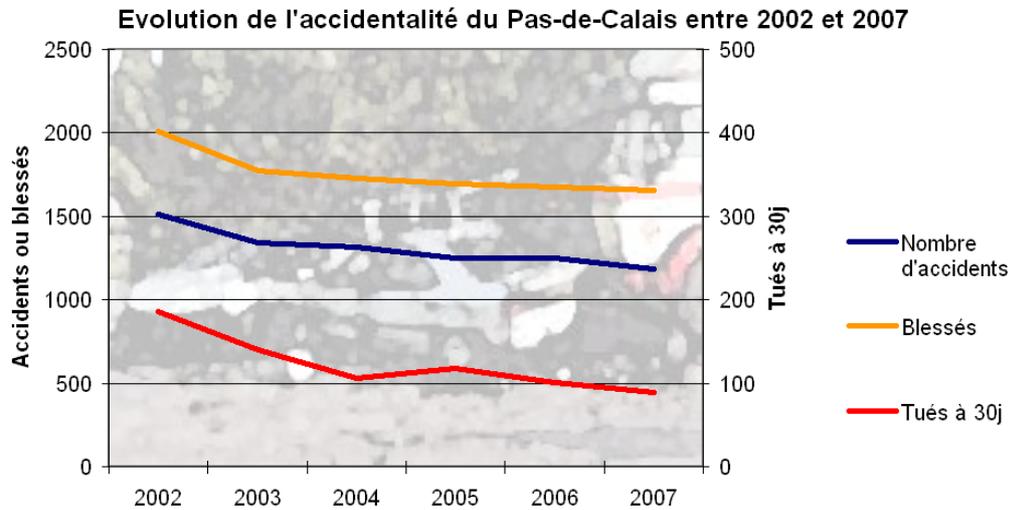
Le réseau routier est assez développé (243 km d'autoroutes concédées, 209 km de routes nationales dont 91 en autoroutes, 6170 km de routes départementales et environ 8000 km de voiries communales).



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

2.2 EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE DEPUIS 2002



Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes	
			Tués à 30j	Blessés
2002	1515	148	186	2006
2003	1343	121	140	1773
2004	1315	93	106	1726
2005	1247	104	118	1695
2006	1253	96	101	1674
2007	1183	85	89	1655

L'accidentologie dans le Pas-de-Calais a observé une forte régression en 2003 pour ensuite se stabiliser les années suivantes.

On notera les courbes parallèles du nombre d'accidents et du nombre de blessés. Concernant le nombre de tués, l'année 2005 fait figure d'exception dans la tendance globale à la baisse.

Le nombre de tués de l'année 2008 est supérieur à celui de 2007.

2.3 LE PAS-DE-CALAIS PAR RAPPORT A LA FRANCE

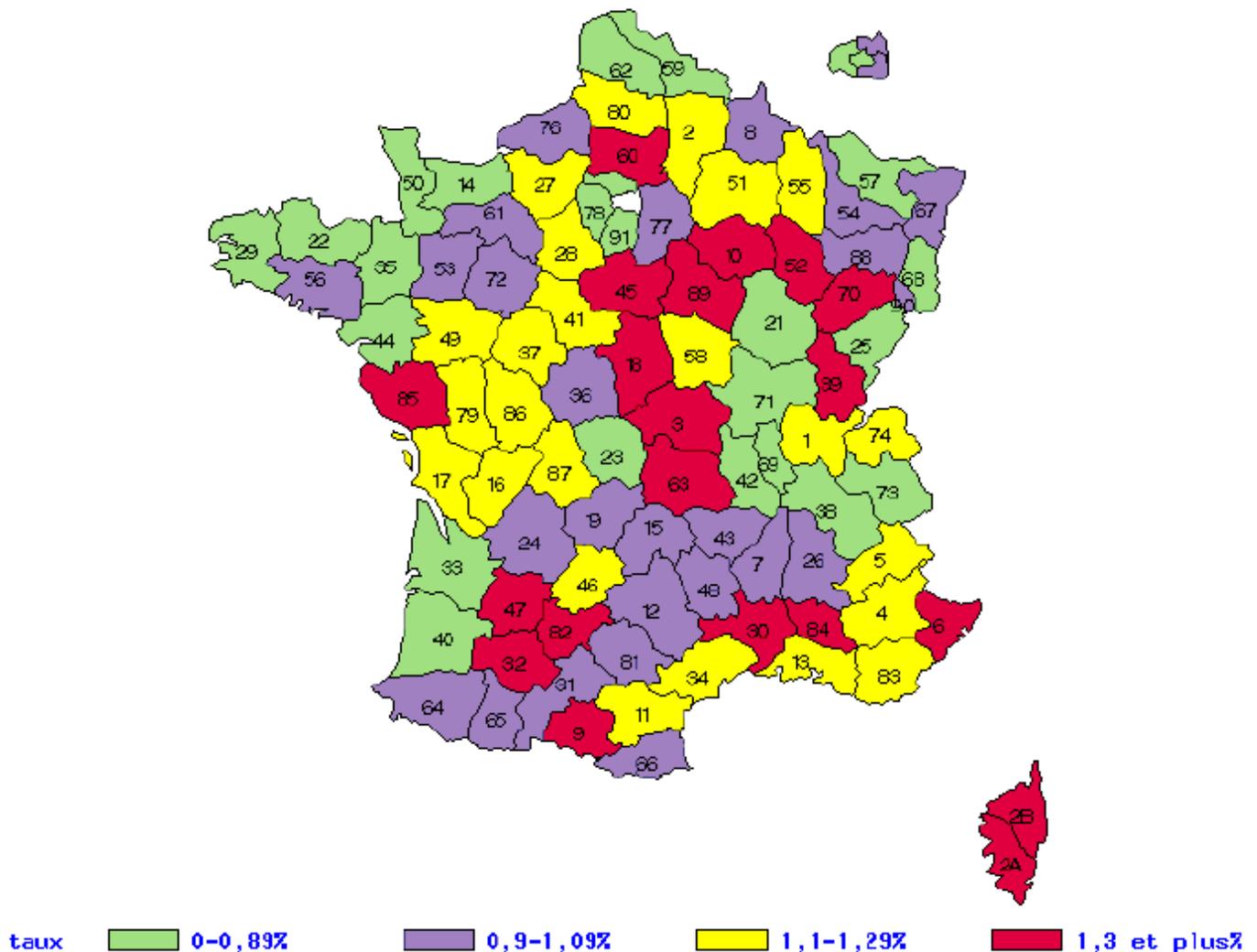


Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

L'IAL (Indice d'Accidentologie Local) est calculé en prenant en compte la configuration du réseau routier et les trafics supportés. Il compare les résultats du Pas-de-Calais à ce qu'ils seraient si le département avait le même taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux. Il s'agit donc du risque relatif que prend un usager en roulant dans le département par rapport au risque national moyen.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE PAR DÉPARTEMENT IAL 2001-2005



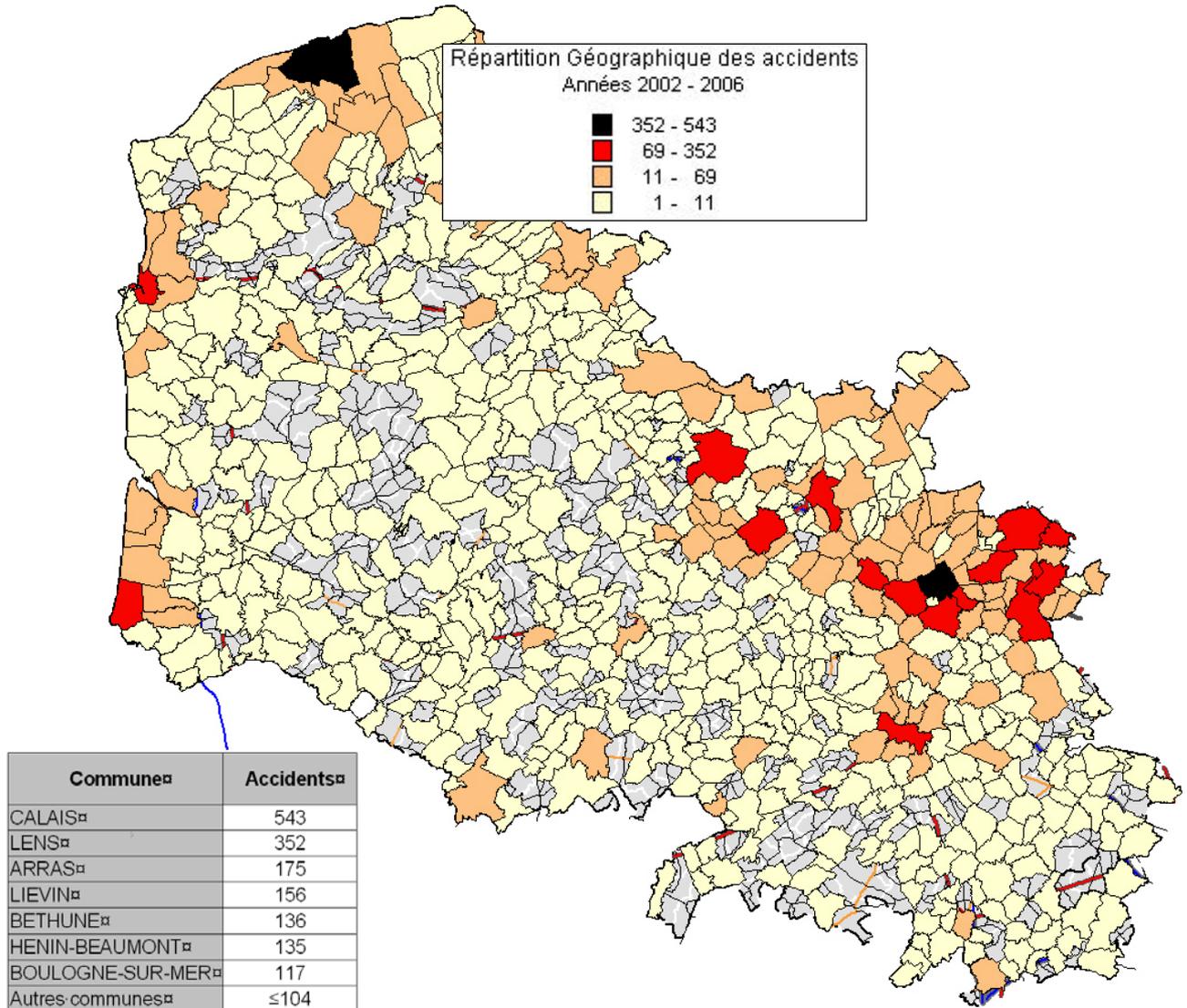
Le Pas-de-Calais a un taux de risque inférieur à la moyenne nationale. Le nombre élevé d'accidents s'explique par un réseau routier très développé et des trafics importants.



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

2.4 LES COMMUNES LES PLUS CONCERNEES



Calais et Lens sont les deux communes dont l'écart est très significatif par rapport aux autres. On notera également la forte représentativité du Bassin Minier.



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

III - ETUDE DES ENJEUX

L'étude d'enjeux réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière est fournie en annexe. Elle a permis de confirmer au niveau local les quatre enjeux nationaux (alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés) et de dégager trois autres enjeux locaux (risque routier en milieu urbain, comportement d'évitement et respect des priorités).

3.1 ENJEUX NATIONAUX

L'alcool

L'implication de l'alcool dans les accidents est très supérieure pour le Pas-de-Calais à la France métropolitaine (respectivement 20% et 10% des accidents impliquent l'alcool). De plus, si cette proportion a diminué entre 2002 et 2004, elle augmente depuis 2004.

La vitesse

Nous ne disposons d'aucun indicateur direct et fiable concernant l'influence de la vitesse dans les accidents. Cependant, l'indice de gravité permet de mettre en évidence l'évolution de l'impact de la vitesse dans les accidents car elle est le premier facteur aggravant dans les accidents. Cet indice a été calculé pour l'année 2005 pour chaque département de la France en fonction de la population. Ainsi le Pas-de-Calais a un indice de gravité plus élevé que la tendance. Malgré la difficulté pour les forces de l'ordre de relever les infractions concernant la vitesse lors d'un accident, elle représente un quart des infractions constatées.

Les jeunes

Les 14-24 ans représentent 36.4% des victimes du département (3445 victimes sur 9461) mais seulement 15.8% de la population.

Les deux-roues motorisés

Comparativement aux références nationales, la proportion d'accidents impliquant un cyclomoteur est très supérieure à la moyenne nationale (20.8% contre 16.9%). Les indices de gravité sont plus élevés qu'au niveau national (4.0 contre 1.3 pour les cyclomoteurs, 11.1 contre 2.2 pour les motocyclettes).

3.2 ENJEUX LOCAUX

Le comportement d'évitement

L'évaluation du précédent DGO a montré l'évolution des Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC). Les ZAAC ne représentent plus que 48 accidents, 10 tués, 46 blessés graves ou hospitalisés et 35 blessés légers ou non hospitalisés. Elles représentaient dans le précédent DGO 1204 accidents, 174 tués et 634 blessés graves.

La majorité de ces zones a été traitée soit par l'aménagement, soit par le programme de contrôle-sanction automatisé. Ces actions ont parfaitement atteint leur objectif. Pourtant, la part des tués sur les routes à grande circulation est toujours aussi importante. Cela signifie que, si les zones ponctuelles ont été traitées, l'accidentologie de ces routes est devenue plus diffuse sur l'itinéraire et donc plus difficile à solutionner par un aménagement spécifique ou l'installation de radars automatiques.

Le comportement global des conducteurs est donc directement en cause.



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

L'urbain

Les communes les plus peuplées sont celles qui déplorent le plus d'accidents (cf §II.4). Les communes du Bassin Minier sont fortement représentées.

Les priorités

Le défaut de priorité représente 40% des infractions relevées dans les accidents corporels.

De plus, les accidents de conflits d'usage représentent la moitié des accidents corporels et des tués. En agglomération, ces accidents représentent les deux tiers des accidents corporels et la moitié des tués.

Les conflits d'usage sont majoritairement dus au conducteur de VL qui a une mauvaise perception de son environnement et ne prend pas en compte les usagers moins visibles qu'eux.3.4 Synthèse

L'implication des différents enjeux selon l'analyse de l'accidentologie du dernier DGO est la suivante :

Enjeu	Part dans l'accidentologie locale		Comparaison avec le niveau national
Alcool	1 accident sur 5	1 tué sur 2	Très supérieur
Vitesse	Au moins 1 accident sur 5	Au moins 1 tué sur 5	Très supérieur
Jeunes	1 accident sur 6	1 tué sur 5	Équivalent
Deux-roues motorisés	1 accident sur 5	1 tué sur 10	Supérieur
Urbain (Calais, Lens, Boulogne...)	Enjeu transversal		
Comportement d'évitement	Contournement des politiques de répression Effet ponctuel des aménagements et du programme CSA		
Les priorités	Une des principales infractions relevées dans les accidents corporels		



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

IV- DEFINITION

DES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Après validation des 7 enjeux par le comité de sécurité routière, des groupes de travail par enjeu, animés par la coordinatrice sécurité routière, ont été organisés afin de définir collégialement les orientations du DGO.

Les orientations définies devront être déclinées en actions dans les plans annuels que sont le PDASR (Plan Départemental d' Actions de Sécurité Routière) et le PDCR (Plan Départemental de Contrôles routiers) des quatre prochaines années.

L'objectif est de préciser les axes prioritaires de ce programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière du département, en impliquant l'ensemble des acteurs.

Quelque soit l'enjeu, les orientations d'actions ont été recherchées, en séance, par les partenaires, dans les domaines suivants :

- L'information et la sensibilisation des usagers ;
- La formation et l'éducation ;
- Le contrôle et la sanction ;
- La connaissance et l'organisation ;
- L'infrastructure et de l'implication des collectivités.

4.1 ENJEU "ALCOOL"

L'étude d'approfondissement de l'enjeu a permis d'identifier plusieurs périodes critiques. On constate que le phénomène alcool est bipolaire. D'une part, l'alcoolémie festive les nuits de week-end, d'autre part, une alcoolémie plus classique les soirs de semaine et les après-midi de week-end pour laquelle l'âge moyen est beaucoup plus élevé.

➤ **Pour réduire le nombre d'accidents avec alcool (167 en 2007), les orientations d'actions suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Communiquer sur les risques de "l'alcool au volant" auprès des employeurs et des salariés
- Travailler en collaboration avec les organismes d'assurance maladie
- Développer l'information sur "l'alcool au volant" auprès du public
- Faciliter l'accès aux alcootests et développer leur usage auprès du grand public

En matière de formation et d'éducation :

- Développer l'éducation sur l'alcool auprès des jeunes dès le collège et en adaptant le message
- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Faciliter les opérations de contrôles sur l'alcool et la drogue
- Développer les compositions pénales à visée pédagogique et les aménagements de peines liées au problème alcoolique

En matière de connaissance et d'organisation :

- Faciliter les opérations de contrôles sur l'alcool et la drogue en fonction de l'analyse de l'accidentologie
- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière
- Informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales

4.2 ENJEU "JEUNES"

On retiendra la tranche d'âge 16-24 ans qui correspond aux âges pour lesquels le taux d'exposition aux risques est plus de 2 fois supérieur à la moyenne départementale.

Il semble que le manque d'expérience et/ou la prise de risque soient au cœur du problème. En effet, on distingue deux profils types d'accident (et souvent parmi les plus graves) :

- ❖ des conflits d'usage en agglomération probablement du au manque de prise d'information de son environnement par le conducteur d'un VL et au comportement insuffisamment prudent du deux-roues motorisé. Ceci est prépondérant aux heures de pointe de trafic qui correspondent aux sorties d'établissements d'enseignement.
 - ❖ des sorties de routes en inter-urbain en milieu dégradé (conditions atmosphériques, de nuit, chaussée mouillée...). Ceci est aggravé par une moindre utilisation des équipements de sécurité (12,6% de non-utilisation) et l'alcool (28% des accidents de véhicule seul). Ces accidents correspondent plus à une activité festive nocturne.
- **Pour réduire le nombre de victimes chez les 16-24 ans (555 en 2007), les orientations suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Adapter la communication vers les jeunes
- Développer l'utilisation d'outils ludiques et réalistes
- Développer l'implication des jeunes dans la communication

En matière de formation et d'éducation :

- Recenser les actions, interlocuteurs et intervenants liés à l'Éducation Nationale pour établir un programme global sur l'implication du milieu enseignant, du rectorat et de l'IUFM
- Mettre en place un réseau de référents dans les établissements scolaires
- Former les infirmières scolaires (inscription au Plan Académique de Formation)
- Donner à l'enfant la possibilité d'être acteur de sa sécurité et de la transmettre aux autres
- Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) et développer l'implication des parents
- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Accompagner la sanction par de l'information sur les comportements à risques

En matière de connaissance et d'organisation :

- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière et informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales

4.3 ENJEU "DEUX-ROUES"

On distingue deux profils types d'accident :

- Les cyclomoteurs et motocyclettes légères (<125cm³) sont surtout victimes des conflits d'usage en agglomération (dû au manque d'attention d'un conducteur de VL et/ou au comportement du deux-roues motorisé). Ceci est prépondérant aux heures de pointe de trafic.
- Les motocyclettes cumulent deux phénomènes, un phénomène urbain similaire aux cyclomoteurs décrit ci-dessus et un phénomène "loisir" plus inter-urbain, cohérent avec une météorologie favorable à la pratique du deux-roues. De plus, les usagers de motocyclettes sont plus exposés aux risques des obstacles fixes, que ce soit en ou hors agglomération.

Il semble y avoir un effet de transition entre le cyclomoteur et la motocyclette avec l'âge. Les actions ciblées sur le cyclomoteur et les plus jeunes seraient donc bénéfiques à long terme sur les motocyclistes moins jeunes. De même, des actions ciblées sur la sensibilisation des moins de 16 ans aux risques de la circulation à bicyclette seront profitables à long terme.

- **Pour réduire le nombre d'accidents impliquant un deux-roues hors voiturette et quad (504 en 2007) les orientations suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Informer sur l'ASSR et le BSR et sensibiliser sur les dangers de la non-conformité des deux-roues et des équipements
- Sensibiliser sur la reprise en main de la moto, dans l'année ou dans la vie
- Sensibiliser sur les équipements obligatoires et conseillés pour les cyclistes
- Développer le contrôle préventif des parcs (bicyclettes et cyclomoteurs) dans les établissements scolaires

En matière de formation et d'éducation :

- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Développer les contrôles sur la réglementation concernant l'ASSR (attestation scolaire de sécurité routière) et le BSR (brevet de sécurité routière)
- Renforcer la conformité des deux roues et des équipements

En matière de connaissance et d'organisation :

- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière et informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière
- Prendre en compte la prévention lors de l'instruction des dossiers d'autorisation des épreuves sportives et des rassemblements de deux-roues motorisés

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Informer les collectivités de l'existence des normes d'aménagements cyclables et sensibiliser les gestionnaires de voirie à la conception d'aménagements adaptés aux besoins des cyclistes
- Développer une culture technique du risque routier auprès des collectivités dans la gestion du domaine public (aménagement, ouvrages végétaux, règlements d'urbanismes, gestion de la publicité...)
- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales

4.4 ENJEU "VITESSE"

La répartition des accidents avec infraction à la vitesse est similaire à celle de l'ensemble des accidents. Ceci illustre le fait que la vitesse est un comportement de masse qu'il est difficile de cibler plus précisément.

Pour réduire l'indice de gravité (7.5 en 2007), les orientations d'actions suivantes ont été définies :

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Sensibiliser sur la distance d'arrêt (influence de la vitesse sur la distance d'arrêt et importance du temps de réaction) en privilégiant les outils pédagogiques et réalistes
- Sensibiliser sur les conséquences de la vitesse comme facteur aggravant
- Associer la communication sur la vitesse à celle du développement durable

En matière de formation et d'éducation :

- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Développer les alternatives aux poursuites

En matière de connaissance et d'organisation :

- Développer les moyens de mesures, d'enregistrement et d'indications aux usagers des vitesses pratiquées
- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière
- Informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Poursuivre la démarche de cohérence de la signalisation
- Développer l'information auprès des gestionnaires de voirie
- Développer une culture technique du risque routier auprès des collectivités dans la gestion du domaine public (aménagement, ouvrages végétaux, règlements d'urbanismes, gestion de la publicité...)
- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales

4.5 ENJEU "COMPORTEMENT D'EVITEMENT"

Certains radars remplissent effectivement leur rôle de réduction de l'accidentalité. D'autres ont des résultats plus mitigés. Le radar sur A21 à Lens conserve un niveau très élevé d'accidentologie sur les 2km en aval et les 2km en amont. On note toutefois une amélioration sur les 900m en amont du radar.

Le radar de la RD941 à Brias a un effet plus logique. En effet, l'accidentologie en amont du radar n'a pas évolué mais des progrès sont perceptibles sur les 2km en aval.

Le résultat le plus controversé est celui du radar sur la RD943 à Annezin. Si l'accidentologie en amont du radar s'est améliorée, c'est le contraire pour la zone située directement derrière le radar. Notons que cette zone correspond à une approche d'entrée d'agglomération et que de nombreux accidents concernent les deux-roues.

Cette analyse rapide n'a pas vocation à évaluer l'influence des radars. Elle permet simplement de montrer que son rôle pédagogique sur le comportement des conducteurs est assez réduit.

➤ **Afin de réduire le nombre d'accidents graves hors agglomération (231 en 2007), les orientations d'actions suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Communiquer sur l'existence / les résultats des contrôles banalisés
- Communiquer sur l'augmentation de la dangerosité d'un changement d'itinéraire pour éviter les contrôles

En matière de formation et d'éducation :

- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Veiller à l'adaptation des contrôles aux principaux lieux, moments et facteurs d'accidents, communiquer en interne et en externe sur cette démarche et évaluer les résultats

En matière de connaissance et d'organisation :

- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière
- Informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Favoriser l'information aux collectivités locales sur l'acquisition d'appareils de mesures, d'enregistrement et d'affichage des vitesses pratiquées (y compris les EPCI pour une éventuelle mutualisation des moyens)
- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

4.6 ENJEU "URBAIN"

Les accidents en agglomération représentent 65,0% des accidents, 41,2% des tués et 61,7% des blessés.

Il semble que le partage de la voirie soit au cœur du problème. En effet, on distingue deux profils types d'accident :

1. des conflits d'usage en carrefour probablement du au manque de prise d'information de son environnement par le conducteur d'un VL et/ou au comportement insuffisamment prudent d'un deux-roues motorisé.
 2. des conflits entre un véhicule motorisé et un piéton en section courante. Si la localisation hors carrefour peut être étonnante, cela révèle probablement une problématique vitesse liée au comportement des usagers et/ou à l'infrastructure.
- **Pour réduire le nombre d'accidents dans les agglomérations de plus de 2000 habitants (670 en 2007), les orientations d'actions suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Sensibiliser les usagers vulnérables avant et pendant la période automne/hiver à plus de visibilité notamment de nuit
- Organiser des actions spécifiques pour les seniors piétons
- Sensibiliser aux droits et devoirs de chaque catégorie d'usagers (y compris les piétons)

En matière de formation et d'éducation :

- Organiser des actions spécifiques pour les enfants piétons et cyclistes

En matière de contrôle et de sanction :

- Développer l'usage des véhicules de contrôles banalisés

En matière de connaissance et d'organisation :

- Mettre à disposition des collectivités des informations sur l'accidentologie
- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière
- Informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Sensibiliser les collectivités en matière de sécurité routière (information, infrastructure, urbanisme et politique de la ville, éducation, prévention, connaissance, organisation)
- Développer une culture technique du risque routier auprès des collectivités dans la gestion du domaine public (aménagement, ouvrages végétaux, règlements d'urbanismes, gestion de la publicité...)
- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière en milieu urbain, à l'initiative des collectivités territoriales



Liberté • Egalité • Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

4.7 ENJEU "PRIORITES"

Les jeunes sont particulièrement touchés par les accidents en intersection. Hormis leur comportement, leur inexpérience pourrait influencer lors de situations complexes que sont parfois les intersections.

Les cyclomoteurs sont particulièrement impliqués en agglomération.

La voirie urbaine structurante ne semble pas être prédominante dans ce type d'accidents. Elle concentre pourtant l'essentiel du trafic.

➤ **Afin de réduire le nombre d'accidents en intersection (373 en 2007), les orientations d'actions suivantes ont été définies :**

En matière d'information et de sensibilisation des usagers :

- Réhabiliter la balise de priorité
- Communiquer sur la vulnérabilité des deux-roues, même lorsqu'ils sont prioritaires
- Informer sur les moyens mobilisables pour aider à la réalisation d'une action de sécurité routière

En matière de formation et d'éducation :

- Inciter les auto-écoles à dispenser une information sur les principales causes d'accidents

En matière de contrôle et de sanction :

- Développer l'usage des véhicules de contrôles banalisés

En matière de connaissance et d'organisation :

- Informer les différents acteurs de sécurité routière sur l'existence des programmes ECPA et AGIR
- Étendre le programme ECPA aux accidents graves présentant une incompréhension
- Donner la possibilité aux différents acteurs de sécurité routière de proposer des accidents au programme ECPA
- Développer les relations entre tous les acteurs de sécurité routière

En matière d'infrastructure et de l'implication des collectivités :

- Informer les collectivités sur la conception des aménagements de carrefours en incluant l'importance de la bonne adaptation de l'éclairage public
- Sensibiliser les collectivités à la normalité et la cohérence des signalisations de priorité
- Développer une culture technique du risque routier auprès des collectivités dans la gestion du domaine public (aménagements, ouvrages végétaux, règlements d'urbanisme, gestion de la publicité...)
- Encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière avec le Conseil général, l'association des maires mais aussi dans les EPCI, les communes de plus de 10 000 habitants et les communes à enjeu de sécurité routière

Mesdames, Messieurs les acteurs de la sécurité routière,

Je tiens tout d'abord à remercier toutes les personnes qui ont participé à ce travail collégial en particulier les membres du comité de sécurité routière qui se sont inscrits aux différents groupes de travail et les acteurs de la sécurité routière du département qui se sont joints à eux pour définir les orientations d'actions par enjeu.

Le Président de la République a fixé comme objectif national de passer sous la barre des 3 000 morts d'ici l'année 2012. Pour atteindre cet objectif, nous nous devons de mettre en place les orientations définies dans le DGO afin que chaque année les nombres de tués (6 tués de moins chaque année dans le département), de blessés et d'accidents diminuent car ils sont intolérables pour nous tous.

Je compte sur tous les acteurs de la sécurité routière du département pour mener collégalement ou individuellement des actions pour lutter contre l'insécurité routière.

Je souhaite qu'ensemble nous fassions reculer la mortalité sur les routes du département du Pas-de-Calais.

.

Le Préfet