

Document Général d'orientations

*Le futur est dans
2009-2012*



L'INSECURITE ROUTIERE N'EST PAS UNE FATALITE, ENSEMBLE REAGISSONS

Le présent Document Général d'Orientations (DGO) 2009-2012, est le fruit d'un large processus de consultation et d'une démarche partenariale exemplaire, qui s'est déroulée de mai à décembre 2008 dans le département des Pyrénées-Orientales: Les **Assises Départementales de la Sécurité Routière**.





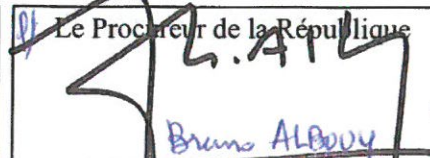

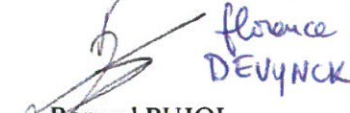

Elle aura permis de mobiliser et de fédérer autour des enjeux proposés, les grandes collectivités et de très nombreux acteurs qu'ils soient institutionnels ou issus de divers milieux professionnels et de la société civile.

Cette initiative aura été une occasion unique pour chacun de s'exprimer et en cela d'initier une nouvelle forme de gouvernance dans le domaine de la sécurité routière.

Au-delà du temps de la réflexion, il est indispensable que ce partenariat se poursuive et se prolonge dans l'action au quotidien et pour les quatre années à venir, pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Les axes de travail sont nombreux; dans ce combat chacun peut et doit faire un peu, mais ensemble nous donnerons un sens plus fort à l'action.

En conséquence, il est logique et légitime que ce DGO, qui constitue un outil de référence et de programmation, (décliné chaque année dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière), soit un document partagé qui nous engage les uns aux côtés des autres, pour que la lutte contre l'insécurité routière soit une victoire durable.

<p>Le Préfet</p>  <p>Hugues BOUSIGES</p>	<p>PL Le Président du Conseil Général</p>  <p>René OLIVE Christian BOURQUIN</p>	<p>PMCA Le Président de PMCA</p>  <p>Danièle PAGES Jean-Paul ALDUY</p>
<p>PL Le Président de l'AMF66</p>  <p>Louis CARLES Guy ILARY</p>	<p>PL Le Procureur de la République</p>  <p>Bruno ALBOUY Jean-Pierre DRENO</p>	<p>Le Président de la CCI</p>  <p>Bernard FOURCADE</p>
<p>PL Le Directeur général de la fédération MSA Grand Sud</p>  <p>Florence DEVYNCK Renaud PUJOL</p>	<p>Perpignan, le 18 mars 2009</p>	<p>Le Directeur de la CRAM-LR</p>  <p>D. Guichot Jean-Claude REUZEAU</p>

SOMMAIRE

1 - PRÉSENTATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS	4
2 – LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LES P-O	5
2.1 – Les Assises Départementales	5
2.2 – Le groupe technique	8
2.3 – Le comité de pilotage	8
2.4- Les groupes de réflexion	9
3 – LES CARACTÉRISTIQUES DU DEPARTEMENT	14
3.1 – Présentation générale	14
3.2 – Synthèse accidentologique 2003-2007	17
4 – CADRAGE DE LA REFLEXION	27
4.1 – Définitions	27
4.2 – Objectifs	27
5 – LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	28
5.1 – Santé & la route	28
5.2 – Conduite apaisée	29
5.3 – Deux-roues motorisés	30
5.4 – Les jeunes & la route	31
5.5 – L'entreprise et la route	32
6 – SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO	33
Remerciements	35
Annexes	

1 - PRÉSENTATION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)

LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012 (4620 en 2007, 4274 en 2008).

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé d'assortir l'objectif général par 3 objectifs corollaires : diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes et diviser par deux, d'une part le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool et d'autre part, le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues motorisés.

Des mesures doivent donc être prises pour:

- combattre les comportements à risques et notamment faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse
- contribuer à protéger les usagers vulnérables encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés

Dans ce contexte, chaque département devait définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son DGO, les orientations d'actions de sa politique locale pour la période 2009-2012 visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) est un document de référence et de planification établi par l'Etat. Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale afin de permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et/ou groupements de communes 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 quatre prochaines années.

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

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

LE DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour faire reculer l'insécurité routière.

2 - LA DEMARCHE D'ELABORATION DANS LES PO

2.1 – Les Assises départementales

UNE DEMARCHE LOCALE PARTICULIERE

Contrairement à l'année 2007, globalement favorable en terme d'accidentalité routière, les cinq premiers mois de 2008, ont été suffisamment alarmants notamment en terme de mortalité (19 personnes avaient déjà perdu la vie, soit plus du double que l'année précédente à la même époque dont la moitié en deux-roues motorisés) pour que le Préfet décide, afin d'inverser la tendance, d'initier une large consultation.

Ce processus mobilisateur, impulsé par l'Etat, a eu pour but d'impliquer, un panel étendu d'acteurs avérés et potentiels de la sécurité routière, qu'ils soient institutionnels, issus du monde professionnel ou de la société civile pour déterminer ensemble des orientations d'actions. Il aura été l'occasion d'affirmer en outre, un engagement à ne pas se contenter de reconduire les actions passées, mais bien de favoriser les initiatives autour de partenariats actifs.

Le projet des **Assises Départementales de la Sécurité Routière** qui apparaît au printemps 2008 a donc eu pour objectif de faire émerger un faisceau d'idées innovantes, inventives et de mettre en œuvre des nouveaux partenariats pour lutter contre l'insécurité routière locale.

Il personifie cette volonté de mettre en œuvre une nouvelle gouvernance en matière de sécurité routière, qui s'inscrit dans le sillage du Grenelle de l'Environnement, où chacun contribue à bâtir le programme des années futures : l'État, bien sur, mais également les collectivités locales, les porteurs de projets au travers de la société civile, les professionnels et les représentants des usagers.

Cette exigence a permis d'assurer une consultation ample, riche et durable et de valoriser le fruit de ce travail de réflexion lors d'un colloque le 08 décembre, comme un point d'orgue permettant de toucher le plus grand nombre à cette occasion et d'impulser une véritable dynamique pour les quatre années à venir.

Adossé à l'objectif présidentiel, visant concrètement à réduire de 8% en moyenne chaque année le nombre des victimes, Il est immédiatement apparu opportun de superposer la démarche des Assises à celle d'élaboration du DGO afin que ses conclusions puissent être formalisées dans un document de référence et de planification et déclinées ensuite concrètement dans le cadre du Plan Départemental de la Sécurité Routière (PDASR).

La démarche des **Assises Départementales de la Sécurité Routière** aura donc été une occasion unique de bâtir le socle d'une stratégie durable et de concrétiser cette dimension partenariale et impliquante qui trouve un prolongement et un aboutissement naturels dans la présente rédaction du DGO.

Pour le reste, le processus déroulé localement pendant tout le second semestre 2008, s'est largement inspiré dans la forme, de la démarche nationale que ce soit pour la mise en place des comités de pilotage, du groupe technique et des groupes de réflexion, mais en gardant toujours à l'esprit cette volonté ferme et inconditionnelle de permettre au plus grand nombre de s'exprimer, de débattre, de ne pas seulement être victime de l'insécurité routière mais au delà d'être acteur de leur avenir et de celui des générations futures.

LA DEMARCHE D'ELABORATION GENERALE

La démarche d'élaboration du DGO a été marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase "enjeux" et la phase "orientations d'actions" nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont été également informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

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

Par ailleurs, un comité de pilotage a été mis en place. La première réunion de ce dernier (validation des enjeux) a été animée par le Préfet lui-même et la seconde (validation des orientations d'actions) a été pilotée par le directeur de cabinet, chef de projet sécurité. La composition du comité de pilotage, à l'image du groupe technique et des groupes de réflexion a été la plus large possible (cf. 2-3, ci-après).

LA PHASE ENJEUX.

Caractérisation des enjeux ; cette phase s'est déroulée de juin à septembre 2008

Les études d'enjeux ont permis d'identifier, à partir de l'analyse du bilan accidentologique, les dysfonctionnements accidentogènes, puis de les hiérarchiser

L'étude d'enjeux, commandée par le Préfet, a été réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement, selon plusieurs phases :

- bilan accidentologique de la situation existante : analyses spatiales, analyses thématiques et analyses chronologiques,
- analyse du bilan et l'approfondissement des enjeux : démarche itérative par une analyse qui ne porte que sur un thème particulier avec introduction de données complémentaires aux données accidents,
- hiérarchisation et le choix des enjeux : analyse multicritères sur des aspects techniques.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devait caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés.

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pouvaient être retenus en complément des enjeux nationaux. Ainsi, l'analyse des données liées à l'accidentologie du département des Pyrénées-Orientales, a permis l'émergence d'un enjeu supplémentaire, à savoir le risque routier professionnel.

L'étude menée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a permis de quantifier et qualifier l'importance de ces cinq enjeux au niveau départemental et de les retenir pour propositions au Comité de Pilotage.

A noter qu'à la demande du groupe technique, les enjeux alcool et vitesse ont été élargis (cf. 2-2)

Validation des enjeux (septembre 2008)

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes.

La réunion du Comité de Pilotage en vue de la validation des enjeux s'est déroulée le 12 septembre 2008 en Préfecture.

Ainsi, le département des Pyrénées-Orientales a retenu cinq enjeux :

- **La santé & la route (alcool, médicaments, stupéfiants, capacité physique)**
- **La conduite apaisée (vitesse, respect des règles, partage de la route)**
- **Les deux-roues motorisés**
- **Les jeunes & la route**
- **L'entreprise & la route**

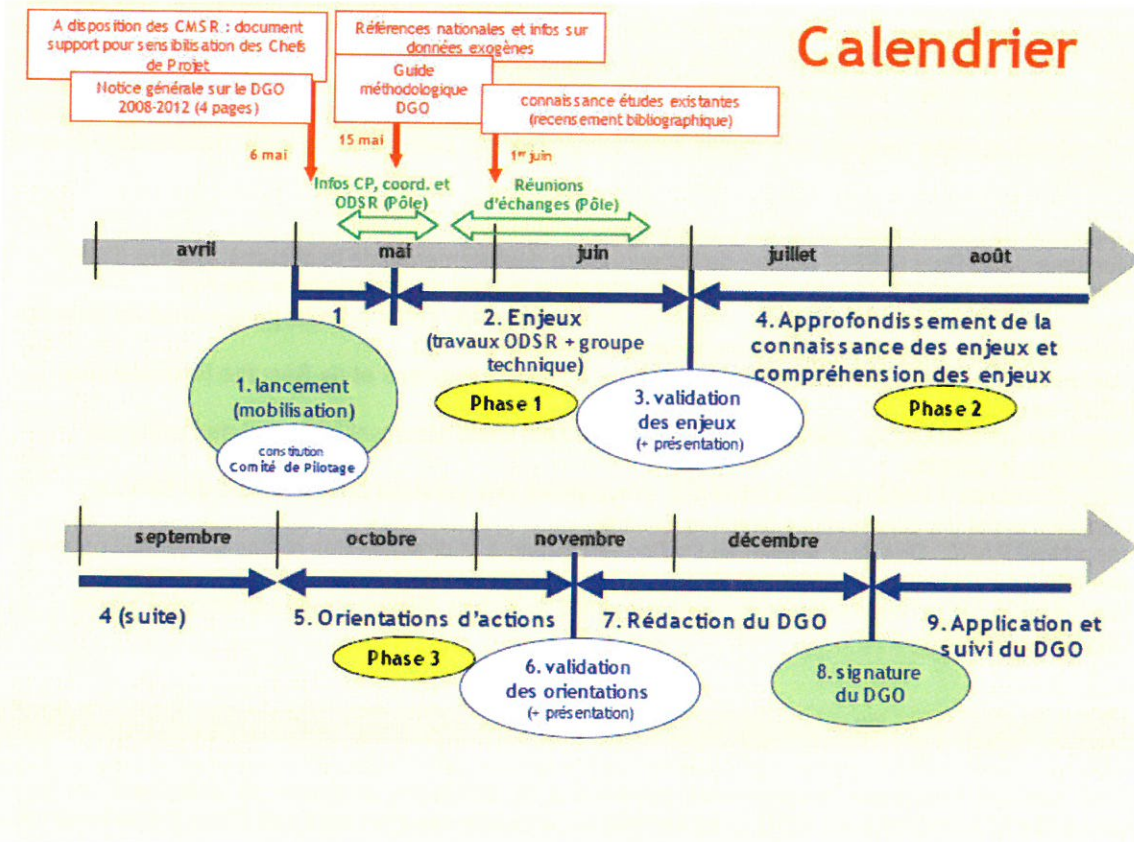
Approfondissement et compréhension des enjeux (juillet à octobre 2008)

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux par le Comité de Pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux,

d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques ont été invités à participer à cette réflexion dans le cadre d'un groupe de travail par enjeu.

Le 1er août un courrier a été adressé à tous les futurs membres des groupes de réflexion identifiés à partir d'un panel de personnalités représentatives dans les institutions, les organismes professionnels et le mouvement associatif. Le 26 août des lettres de mission ont été adressées aux pilotes et copilotes pressenties de chaque groupe de travail.

Un réunion préalable des pilotes et co-pilotes a été organisée le 09 septembre 2008 sous la présidence de François-Claude Plaisant, directeur de cabinet, chef de projet Sécurité Routière. A cette occasion, une feuille de route et des outils pour animer les groupes de travail leur ont été fournis.



1. Lancement du DGO (mobilisation)

2. Caractérisation des enjeux
(analyse et premiers approfondissements)

Phase 1

3. Validation des enjeux

4. Compréhension des enjeux

Phase 2

5. Définition des orientations d'actions

Phase 3

6. Validation des orientations d'actions

7. Rédaction du DGO

8. Signature du DGO

9. Application et suivi du DGO

2.2 – Le groupe technique

Le Préfet a adressé une lettre de mission le 10 juillet 2008 à l'observatoire départemental de la sécurité routière de la DDE (ODSR) pour qu'il apporte sa contribution à la connaissance des enjeux. Parallèlement un groupe technique s'est mis en place, regroupant l'ODSR, le coordinateur sécurité routière, les techniciens du CG66 et de PMCA, la CRAM, les Forces de l'Ordre (EDSR Gendarmerie, DDSP, CRS 58) et le SDIS. Il a eu pour tâche d'assurer la cohérence et le suivi des contributions techniques nécessaires à l'élaboration de la démarche.

Ce groupe s'est réuni le 02 juillet 2008. Il a mis en évidence la possibilité d'apporter des données exogènes sur les mesures de vitesses (CG66), sur les contrôles d'alcoolémie (FO), sur les données spécifiques de la CRAM, ou du service des transports terrestres. Il a en outre proposé que l'enjeu Alcool soit élargi aux produits psychotropes et aux médicaments compte-tenu des particularités du département (vieillesse de la population, proximité frontalière), et que l'enjeu vitesse soit élargi à la conduite apaisée (respect des règles sans complaisance, partage de la route notamment en zone urbaine)

Le groupe technique était composé comme suit :

Monsieur Jean-Paul RIBES, chargé de l'observatoire départemental de la sécurité routière (DDE)
Monsieur Eric JOSSE, Coordinateur Sécurité Routière auprès de la préfecture des PO
Lieutenant Guillaume CHANUDET, adjoint au commandant de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière du groupement de gendarmerie départementale des PO
Capitaine Michel FANTINI, commandant de l'Unité d'Ordre Public et de Sécurité Routière de la DDSP des PO
Major Gérard DELCLOS, commandant le Détachement Unité Motocycliste Zonal de Perpignan rattaché à la CRS58
Major Catherine FRANCES-COLOMINES, groupement des services opérationnels du Service Départemental d'Incendie et de Secours des PO
Jean-Noël PARC, Directeur adjoint de l'action territoriale à la direction des routes du conseil général des PO
Guy DUMOULIN, chargé de mission risque routier à la Caisse Régionale d'Assurances Maladie Languedoc-Roussillon.

2.3 – Le comité de pilotage

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité routière (PDASR), et à son suivi, un Comité de Pilotage, animé par le Préfet a été créé.

Le Comité de Pilotage, constitué des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et des représentants des assureurs sociaux du risque professionnel, avait pour mission de valider les enjeux puis les orientations d'actions. Il était composé comme suit :

Hugues BOUSIGES Préfet assisté de François-Claude Plaisant, directeur de cabinet, Chef de Projet Sécurité Routière
Jean-Claude MIQUEL, substitut du procureur de la république
Henri CASTETS, Directeur Départemental de la Sécurité Publique
Georges BARANNE, Commandant en second le groupement de gendarmerie des PO
Thierry VATIN, Directeur Départemental de l'Equipeement
Paul GOSSARD, Directeur Départemental adjoint du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
Christian CEILLES, représentant le directeur Départemental Jeunesse et Sports
Jean-François GUYONNET, Directeur général adjoint des services du Conseil Général 66
Jacques AESCHBACHER, Directeur du pôle Déplacements-Transports à Perpignan-Méditerranée-Communauté d'Agglomération
Edmond JORDA, représentant l'Association des maires et des adjoints du département

Florence DEVYNCK, représentant la Mutualité Sociale Agricole
Guy DUMOULIN, représentant la Caisse Régionale d'Assurance Maladie
Claude BONNET, Vice-Président de la CCI des PO
Catherine FRANCES-COLOMINES, représentant le Service Départemental d'incendie et de Secours
Eric JOSSE, Coordinateur Sécurité Routière auprès de la préfecture des PO.

L'inspecteur d'académie et le directeur départemental de l'Action Sanitaire et Social étaient également invités à participer au comité de pilotage.

Le comité de Pilotage s'est réuni par deux fois : la première le 12 septembre pour valider les enjeux et la seconde le 01 décembre pour valider les orientations d'actions.

Les diaporamas de ces deux comités de pilotage figurent en annexe.

2.4 – Les groupes de réflexion

Toutes les réunions de travail des cinq groupes de réflexion se sont déroulées à la DDE pour des questions de logistique et de convivialité. Une première réunion de travail ayant essentiellement pour objectif de présenter la démarche et la procédure d'élaboration du DGO, la méthodologie de travail en groupe et la présentation de l'analyse accidentologique propre à chaque thème (cf. documentations en annexes) s'est déroulée entre le 22 et 26 septembre (semaine 39). Des dossiers documentaires, composés notamment de données statistiques, différenciés selon l'enjeu, ont été remis aux participants.

Les deux autres réunions, qui se sont déroulées semaine 41 (du 06 au 10 octobre) et 43 (du 20 au 24 octobre) ont permis d'alterner des travaux en sous-groupes avec les séances plénières.

Il est apparu important de réaliser après chaque réunion un compte-rendu. Ces compte-rendus, rédigés par les animateurs ont été diffusés à l'ensemble des participants de chaque groupe, afin que chacun puisse se nourrir des réflexions des autres groupes. Ces compte-rendus figurent en annexe.

Ces réunions ont démontré la motivation des participants, la richesse des échanges et des connaissances apportées par chacun. On a pu identifier des gisements de progrès parfois communs à plusieurs enjeux.

Un questionnaire d'évaluation a été remis à chacun des participants. L'analyse de ce questionnaire a permis d'établir un bilan globalement très positif avec une diversité des points de vue, la motivation des participants, émergence de nouveaux partenaires

A contrario, cette réflexion a dû pâtir de délais serrés entre les réunions (difficile de se libérer 3 fois une matinée, pendant la semaine pour certaines en activité), des réunions trop courtes et des représentants parfois différents d'une réunion à l'autre (difficulté de passage de témoin sur l'avancement des réflexions).

L'enquête parmi les membres des groupes de travail montre que:

63% ont été intéressés par la démarche et la forme de consultation

87% ont trouvé la commande claire

98% ont eu le sentiment de pouvoir s'exprimer pleinement

89% ont trouvé les débats constructifs

85% ont trouvé les groupes pertinents et 89 % dynamiques

92,5% ont trouvé les documents adaptés

85% ont apprécié l'équipe d'animation

85% ont estimé l'objectif atteint

80% souhaitent renouveler l'expérience

Santé & la Route

Animateurs : Béatrice Castaing (Association Route66, ECPA, IDSR) ; Bruno Mercier (SDIS66, ECPA)

22 participants

Nom	Organisme
Raveaux Alain	Association Prévention routière
Bucher Laurent	CODES
Bichotte Aurélien	Association route66
Trelcat Frédéric	Association route66
Bernard Françoise	Mutualité française
Roger N.	Association des alcooliques anonymes
Annie V.	Association des alcooliques anonymes
Painon Patrick	Fédération française des sociétés d'assurance
Valencia	Discothèque "Le Napoli"
Bouillet Michel	Discothèque "La Luna"
Ronde Henry	Syndicat des hôteliers et restaurateurs
Pimenta Sylvie	Syndicat des hôteliers et restaurateurs
Trilles Franc	Syndicat des pharmaciens
Peponnet Emmanuelle	Syndicat des infirmières
Dorlée Christian	Assurance Swiss-Life ; mairie de Villeneuve de la Raho
Cabane Philippe	Auchan
Nicolessi Patrick	Gendarmerie
Fantini Michel	DDSP
Pinto Muriel	CG66
Duffo Marie-Pierre	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Vinot Aline	DDASS
Serra Jean-Pierre	DDE

Conduite apaisée :

Animateurs : Eric Arlas (Directeur d'auto-école, IDSR) ; Jean-Louis Bonthoux (Association Bonne Conduite)

26 participants

Nom	Organisme
Vassieux di-Colletti Pascale	Scénariste-écrivaine
Bareil Mary	Association Afer66
Brun-Serrurier Claire	Association Vélo en Têt
Hélène Brieu-Gaches	Association être piéton dans les PO
Rigail Jacques	Renault Perpignan
Mamou Samuel	Nissan Auto méditerranée
Falcone Jean-Michel	Nissan Auto méditerranée
Delaunay Stéphane	Nissan Auto méditerranée
Frixton Rémi	Grand circuit du roussillon
Huert Claude	Fédération des transporteurs et transports de voyageurs
Valgalier Guy	France Express 66 - TRM
Kopp Bernard	Centre de rééducation fonctionnelle Bouffard-Vercelli

Ortéga laurent	Centre Hospitalier de Perpignan
Boileau Damien	Conforis-consultant
Péracaula Joëlle	Bureau Information Jeunesse
Françès Catherine	SDIS
Kempf Olivier	Gendarmerie
Chanudet Guillaume	Gendarmerie
Pairolo Christian	CG66
Raymon Michel	CG66
Fara Lionel	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Bongiovanni Liliane	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Baron Laurent	CFA du bâtiment
Iglesis Jean-Jacques	CFA du bâtiment

Deux-roues motorisés :

Animateurs : Eric Enault (DDE, M. Moto66, ECPA, IDSR); Morgan Kaikenger (moniteur auto-moto, BAFM)

27 participants

Nom	Organisme
Granjon Laurence	Association Motosport66/Fullteam power
Boudier Yvan	Association Les Rootards66
Wallon Patrick	Association Les Rootards66
Lautran Jérôme	Motard accidenté de la route
Le Morvand Frédéric	Motard accidenté de la route
Bravelet François	FFMC
Bécu Jean-Denis	
Debeauvais Philippe	Automobile club du Roussillon/AFCO
Painon Patrick	Fédération Française des sociétés d'assurance
Péchinot Patrick	Fédération Française des sociétés d'assurance
Fourcade René	Prévention routière
Dréno Maguy	Prévention Maïf
Asnar Karen	MGET – Fondation de la route
Frixton Rémi	Grand circuit du Roussillon
Lenz Patrick	Auto-moto école Patrick
Chaberlot Laurent	Auto-moto école CESR
Alarcon Jean-François	CRS – piste moto
Kempf Olivier	Gendarmerie
Olivé Philippe	DDSP
Ros Yves	DDSP
Rousseau Joël	CG66
Da Silva Gilbert	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Gasquez Jean	DDE
Leclair Michel	DDE

Les jeunes & la route :

Animateurs : Elisabeth Marcilly-Rivas (Association AFER66, Correspondante élue SR, IDSR) ; Christian Ceilles (DDJS)

28 participants

Nom	Organisme
Sabardell François	CESR, Mairie de Corneilla del Vercol
Piquet Robert	Délégués départementaux de l'éducation nationale
Dumons Paulette	Délégués départementaux de l'éducation nationale
Castaing Béatrice	Association Route 66
Macré Carol	Association Afco
Pioli	Association Vélo en Têt
Banyuls Bernard	Association être piéton dans les PO
Bareil Mary	Association Afer66
Sola Annie	Association Afer66
Thieux Emmanuelle	CODES
Bucher Laurent	CODES
Payré Gabriel	Mission Locale Jeunes
Proèsamlé Jean-Yves	PIJ Pollestres
Tail rachid	PIJ Saint-Hippolyte
Mernizi Tisani	Fédération d'éducation populaire Les Francas
Asnar Karen	MGET – Fondation de la route
Baron Laurent	CFA Bâtiment
Iglesis Jean-Jacques	CFA Bâtiment
Maubert Germain	Education Nationale
Sudre Serge	Gendarmerie
Pairet Serge	Gendarmerie
Torrès Romain	DDSP
Jourda Marc	DDSP
Egido Magaly	CG66
Cumbo René	CFT
Duffo Marie-Pierre	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Le Guénové S.	
Camani Manuel	

L'Entreprise & la route

Animateurs : Guy Dumoulin (CRAM-LR); Daniel Lavallée (MSA 11-66)

29 participants

Nom	Organisme
Painon Patrick	Fédération française des sociétés d'assurance
Péchinot Jean	Fédération française des sociétés d'assurance
Robert Jean-Claude	PSRE
De Beauvais Philippe	Automobile club du Roussillon - Association Afco
Thoumine Bruno	Carrefour
Houles Bernard	SNCF Montpellier
Olive Jean-Pierre	SNCF Perpignan
Nougué Denis	CAPEB
Denoyer Mathieu	CAPEB
Rouzaud Philippe	FBTP66
Marti Jean-Jacques	CCI PO
Daous Alain	UPE 66
Garrigue Jean-Louis	UPA 66

Huert Claude	Fédération des transporteurs et des transports de voyageurs
Valgalier Guy	France Express 66 - TRM
Tichadou Gérard	Comité départemental de cyclotourisme
Lespinasse Ivan	Gendarmerie
Blanco-Sandro Isabelle	CG66
Pinto Muriel	CG66
Privat Nathalie	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Brachi Claire	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Aeschbacher Jacques	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Duffo Marie-Pierre	Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Cumbo René	CFT
Alvarez Frédéric	CFT
Koch Patrick	DRE – service des transports
Poirier Alain	DTEFP
Lapostolle Aleth	DDE
Bourhis Sophie	DDE
Charles Jacky	DDE

CALENDRIER LOCAL

1. Lancement du DGO (mobilisation)				
Mobilisation des partenaires signataires (contacts par le CP)	Constitution Comité de Pilotage	Information des autres acteurs publics (PCE, PDCR)	Commande étude d'enjeux à ODSR	Constitution Groupe technique
CP : 7 mai	01 septembre lettre Préfet	PCE : 19 mai	10 juillet lettre DIRCAB	02/07 09h30

2. Caractérisation des enjeux				
Recueil de données exogènes disponibles	1^{ère} réunion du Groupe technique (ou contacts individuels)	Réalisation étude d'enjeu globale (ODSR)	Objectif chiffrés de réduction des acc. et victimes	Pré-validation des enjeux et objectifs (réunion du Groupe technique)
À partir du 02/07	En DDE 02/07 09h30	Du 18/08 au 18/09	COPIL 12/09 15h30	08/07 11h00 -PCE puis COPIL 12/09

3. Validation des enjeux				
Préparation réunion de validation (supports de présentation)	Réunion n°1 du Comité de pilotage : validation des enjeux	Réunion de présentation aux partenaires + com. médias	Choix des animateurs des GT (2 par enjeu)	Choix des membres des GT enjeux
03/09 17h00 avec DIRCAB	COPIL 12/09 15h30	Conférence de presse semaine SR	DIRCAB 03/09 17h00	DIRCAB 03/09 17h00

4. Compréhension des enjeux		
Consignes aux GT	Réunion n°1 de chaque GT enjeu : Commande des recherches et approfondissements + définition du plan de travail	Réunion n°2 de chaque GT enjeu : Restitution des analyses du GT
09/09 16h30 en Pref avec DIRCAB animateurs+ co-animateurs	22/09 9h00 CA 24/09 9h00 2RM 24/09 14h00 ER 25/09 09h00 J 25/09 14h00SR	08/09 9h00 CA 10/10 9h00 2RM 10/10 14h00 ER 08/10 09h00 J 08/10 14h00SR

5. Définition des Orientations d'actions		6. Validation des orientations	
Réunion n°3 de chaque GT enjeu : Recherche et définition d'orientations d'actions	Synthèse des GT + Pré-validation des orientations d'actions (réunion des animateurs des GT, en présence du groupe technique)	Réunion n°2 du Comité de pilotage : validation des orientations	Réunion de présentation aux partenaires + com. médias
08/09 9h00 CA 24/10 9h00 2RM 24/10 14h00 ER 22/10 09h00 J 22/10 14h00 SR	07/11- 14h30 18/11 – 14h30	01 décembre 2008	Assises de la SR : 08 décembre 2008

7. rédaction du DGO	8. Signature du DGO	9. Application et suivi du DGO		
Document provisoire envoyé pour validation aux co-signataires	Signature par préfet et co-signataires + Com. médias	Conditions d'évaluation du DGO (cf. objectifs)	Mobilisation des partenaires pour PDASR 2009 (comité de pilotage et GT)	Lancement PDASR 2009
Février 2009	18 mars 2009		03 avril 2009	07 Janvier 2009

3 – LES CARACTÉRISTIQUES DU DEPARTEMENT

3.1 – Présentation générale

Superficie : 4116 Km²

Population : 250 000 habitants en 1962, 393 000 en 1999, 440 885 au 1^{er} janvier 2009 et avec un taux de croissance de 1,5%/an (0,6% pour la France), 510 000 dans moins de 30 ans (projections Insee). L'accroissement démographique s'accélère depuis les années 2000 mais de façon déséquilibrée (2%/an sur le littoral et la plaine du Roussillon). L'ouest, la Cerdagne et la bande centrale entre Prats de Mollo et les Corbières sont touchées par l'exode rural.
Perpignan, pôle d'attraction, représente à elle seule plus d'1/4 de la population (117 500 habitants) favorise le développement accéléré de sa banlieue avec qui elle constitue 1/3 de la population. L'aire urbaine autour de Perpignan compte 61 communes et 281 457 hbts. Seules les villes de Canet, St Cyprien, St Estève et Argelès dépassent les 10 000 habitants. Depuis 30 ans la surface urbanisée a été multipliée par 3 et augmente de 3,7 %/an

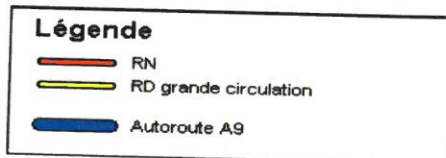
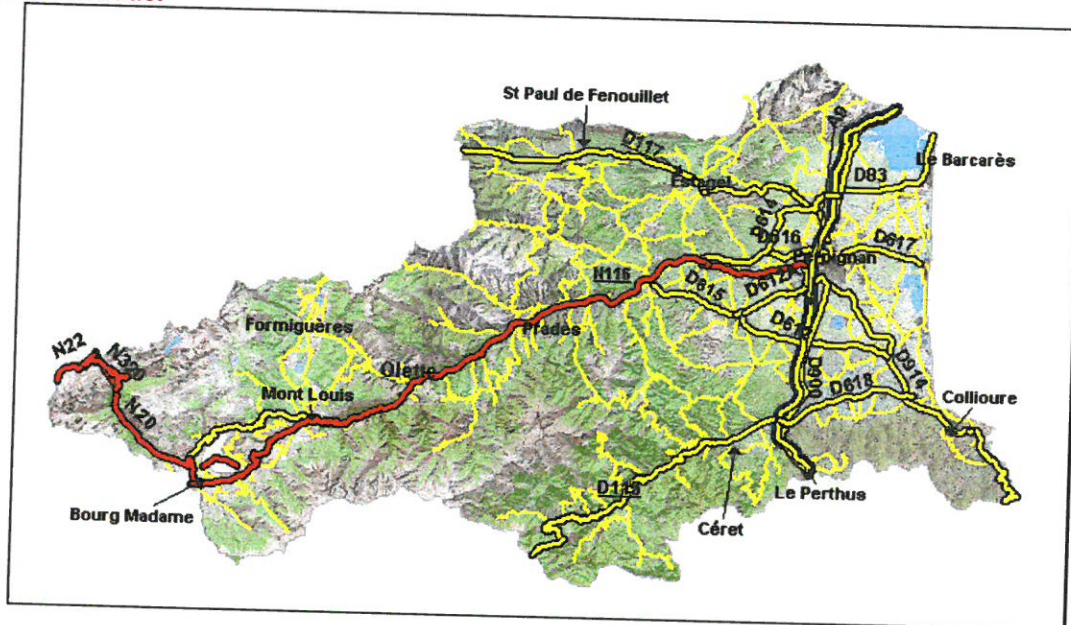
Densité : 104hts/km² (estimation Insee au 1er janvier 2005). En 1968 un habitant urbain consommait 260 m², 420 en 1990 et 600 estimés en 2015.

Réseaux routier/ Trafic RN: 147km ; débit (2006) : 8 888 véhicules/jour (12 009 v/j au plan national)
RD: 2070km dont environ 320km dites "à grande circulation". Débit (2006) : 3 495 v/j (1 621 v/j au niveau national)
A9: 53 km. Débit (2005): 34 627 v/j (32 925 v/j au plan national) ; 41 000 véhicules/jour en trafic moyen journalier annuel à Perpignan Centre en 2007 (croissance +1,9%), 70 000 v/j en trafic moyen journalier en août avec des pics à 107 000 v/j; Entre le Boulou et le Perthus le trafic est de l'ordre de 35 000 v/j. Les Poids-Lourds représentent en moyenne annuelle 28 % du trafic depuis Perpignan vers l'Espagne

La saturation des axes routiers est due essentiellement aux déplacements pendulaires domicile/travail aux heures de pointe.

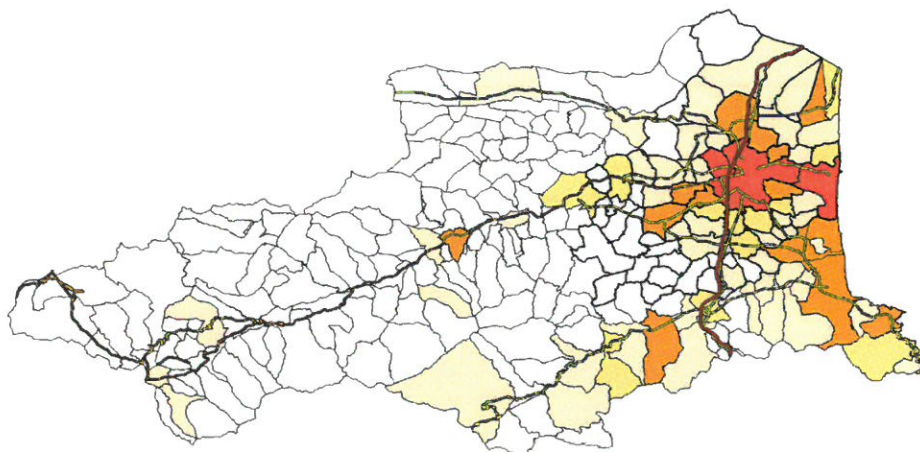
Le trafic moyen journalier entre 2002 et 2006 sur le réseau principal RN et RD à grande circulation a augmenté de 7,17% et de 13,84% sur les autres départementales.

Réseau routier



- L'épine dorsale est constituée de l'A9 (itinéraire européen entre le nord et le sud) et de la RD900 (alternative sans péage) qui assurent la liaison de transit entre Montpellier et l'Espagne. Le trafic est en forte évolution (de 8 à 9% par an avec l'un des plus forts taux de poids lourds en France: 32%). Ce réseau Nord-Sud est complété par la RD914 qui dessert la côte Vermeille et la RD81 le long du littoral qui dessert les stations balnéaires. Perpignan constitue un nœud routier et l'inexistence de voies de contournement, l'absence de continuité de certains itinéraires et le manque de hiérarchisation des réseaux entraîne un fort trafic de transit en centre-ville et une circulation difficile.
- La RN116, est très fréquentée été comme hiver (10 000 v/j), car c'est le seul axe routier qui relie la plaine du Roussillon aux hauts cantons (Est-Ouest). Elle supporte un trafic important avec une forte proportion de poids lourds, notamment puisqu'elle constitue un lien économique fort entre Port-la-Nouvelle et l'Andorre (RN116, 20, 320 et 22). La RN20 située à l'Ouest du département irrigue les haut- cantons et assure la continuité de la RN 116 en direction de Toulouse via le tunnel du Puymorens. Elle se dédouble en RN320 au col du Puymorens avant de rejoindre la RN22 en direction de l' Andorre. Il est important de souligner que cette nationale est inclus sur l'axe principal Barcelone-Toulouse et supporte un trafic important entre la capitale catalane et la région Midi-Pyrénées.
- La mise à 2x2 voies a favorisé également le développement pavillonnaire dans les communes situées sur cet axe et génère une augmentation du trafic domicile-travail avec le pôle de Perpignan.
- Ces divers axes supportent à la fois des trafics de transit, de grande desserte et de desserte locale qui génèrent des différentiels de vitesses importants, représentant autant de situations accidentogènes.

Répartition de la population :



LEGENDE

□ AIRE URBAINE

POPULATION ESTIMÉE 2008

■	10 000 - 120 000	(3)
■	5 000 - 10 000	(14)
■	3 000 - 5 000	(12)
■	1 000 - 3 000	(46)
□	1 - 1 000	(151)

- Une population concentrée dans la plaine du Roussillon qui augmente avec une croissance de l'ordre de 13% dans la plaine, sur la côte rocheuse et en Cerdagne/Capcir, une croissance limitée en conflent ; une stabilité de la population en Vallespir et Fenouillèdes ; une population qui augmente fortement l'été sur la bande littorale.
- Un fort attrait touristique puisqu'on dénombre plus de 3,7 millions de touristes, dont 1,5 millions pendant la saison estivale (2ème département derrière l'Hérault en Languedoc-Roussillon). 32,2 millions de nuitées sont enregistrées chaque année dont près de 18 millions pendant les mois de juillet et août. 61 % des flux touristiques se concentrent sur le littoral. 13,6 % des séjours se déroulent en montagne (18,5% en hiver et 48,1 % l'été). La clientèle espagnole vient essentiellement à la journée.
- Une expansion démographique importante (+0,86% par an) à comparer avec celui de la région: 0,91% et celui de la France: 0,37%.
- Une proportion importante de personnes âgées (29 % de la population a plus de 60 ans contre 21 % au niveau national en 2005, 32 % dont 8% de plus de 80 ans en 2030) avec un accroissement de 2,3% d'ici 2030 du à un allongement des durées de vie, aux conséquences du baby boom et aux migrations de retraite.
- Les effectifs des jeunes de 15 à 19 ans sont en constante augmentation mais la part représentative de cette tranche d'âge de la population va perdre un point d'ici 2030 en s'établissant à 11,5%.

Economie

- L'économie repose traditionnellement sur l'agriculture (arboriculture, maraîchage et viticulture), bien que seulement 8000 personnes vivent de l'agriculture (contre près de 100 000 pour le tertiaire)

- Les plateformes fruits et légumes du marché St-Charles à Perpignan et celle multi-modale de l'aéroport du Boulou sont 2 pôles économiques qui génèrent un trafic important de poids lourds.

Parc de véhicules en circulation

Voitures de tourisme : 226 512 unités soit 0,58 voiture par habitant (0,52 pour la France)

Immatriculations de l'ensemble des véhicules à 4 roues : véhicules légers, véhicules utilitaires, camionnettes, poids lourds.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Véhicules neufs	20 170	20 072	21 186	21 758	22 508	21 797
Véhicules d'occasion	53 234	54 366	57 062	55 761	57 246	57 821
Total	73 404	74 448	78 248	77 519	79 754	79 618

Les immatriculations annuelles de véhicules à 4 roues ont été de 8,5% supérieures en 2007 à ce qu'elles étaient en 2002.

Immatriculations des motocyclettes

	2003		2004		2005		2006		2007	
	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion.	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion
<= 125 cm3	476	260	617	278	730	283	920	373	1030	467
> 125 cm3	854	763	760	787	842	907	950	1055	943	1155
Total	1330	1023	1377	1065	1572	1190	1870	1428	1973	1622

Entre 2003 et 2007, le parc des 2 roues motorisés a explosé notamment pour les petites cylindrées. Les immatriculations des cyclomoteurs et scooters (inférieurs à 125 cm3) ont progressé de **116 %** pour les véhicules neufs et de **80 %** pour les occasions; Pour les grosses cylindrées les immatriculations de véhicules neufs ont augmenté de 10,5 % et celles des véhicules d'occasion de **58,5 %**.

3.2 – synthèse accidentologique 2003-2007

Dans la présentation ci-dessous figurent une synthèse de l'analyse accidentologique réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (DDE/SRE/SR) pour chacun des cinq enjeux. L'analyse complète et détaillée, enjeu par enjeu, figure en annexe du présent document.

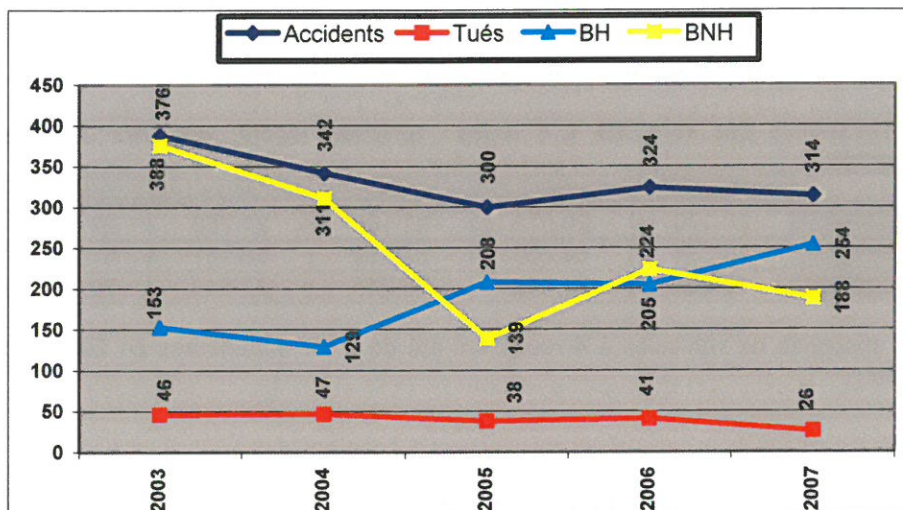
Les résultats présentés ci-dessous sont issus du fichier BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels). Ils portent sur la période 2003-2007. Ils ont été traités par l'outil statistique CONCERTO, utilisé par l'ODSR.

Accidentalité Générale de 2003 à 2007

	Accidents	Tués	BH	BNH
2003	388	46 (49)	153 (151)	376
2004	342	47 (50)	129 (126)	311
2005	300	38	208	139
2006	324	41	205	224
2007	314	26	254	188
Ensemble	1668	198 (204)	949(944)	1238

A compter du 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé plus de 24 heures. Pour l'évolution du nombre de tués au cours

du temps, il faut multiplier, pour les années avant 2005 (2004, 2003, 2002 ...) le nombre de tués par 1,069 (valeurs entre parenthèses). Dans le tableau ci-dessus, récapitulant l'évolution globale sur cinq ans, les valeurs corrigées (entre parenthèses) ont été indiquées. Par la suite, les calculs statistiques ont été réalisés sur les valeurs brutes, réellement constatées et non sur les valeurs corrigées.



Evolution générale de l'accidentalité des Pyrénées-Orientales de 2003 à 2007

On dénombre sur les 5 années étudiées 1668 accidents corporel qui ont fait 198 tués, 949 blessés hospitalisés 1238 blessés non hospitalisés, soit une moyenne annuelle de 334 Accidents, 40 tués, 190BH, et 248 BNH.

L'analyse de la courbe d'évolution des **accidents** indique une forte inflexion à la baisse continue amorcée dès 2003, qui s'accroît de façon remarquable en 2005 (mise en place du 1^{er} programme de radars), qui repart légèrement à la hausse en 2006 et qui se stabilise en 2007.

La baisse des **tués** est très importante (43%) entre les années 2003 et 2007. L'année 2007 est particulièrement remarquable en ce sens. Une accélération du programme d'implantation des radars a permis en 2007 de doubler le nombre de cabines en place, engendrant une baisse généralisée des vitesses, dont on sait que c'est un des facteurs principaux d'accidents (avec l'alcool) et en tout cas un facteur très aggravants sur leurs conséquences.

Par contre, force est de constater que le nombre de **blessés** hospitalisés est quant à lui en augmentation. Les études statistiques montrent que le nombre de blessés lourdement handicapés (séquelles majeures) lors d'un accident de la route est équivalent au nombre de tués.

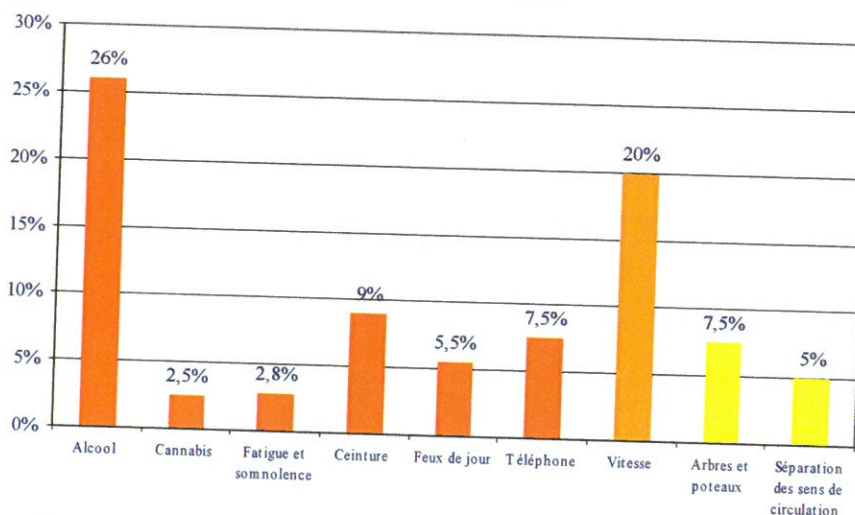
L'évolution du nombre des blessés non hospitalisés est plus fluctuante mais la tendance générale est à la baisse :

Notons par ailleurs que le pourcentage d'accidents graves, tous enjeux confondus, sur les années 2005 à 2007 est :

En milieu urbain de 61,9 % dans les PO, alors qu'il est en moyenne de 56,1 % en région LR et 36 % sur le plan national

En rase campagne, il est de 73,8% dans les PO, de 73 % au niveau régional et de 63,4 % au niveau national.

Facteurs d'accidents mortels au niveau national



Le tableau ci dessus donné à titre indicatif fait références aux statistiques nationales. Il permet d'identifier les gisements de progrès les plus importants. Sur le département les chiffres sont trop petits pour être représentatifs.

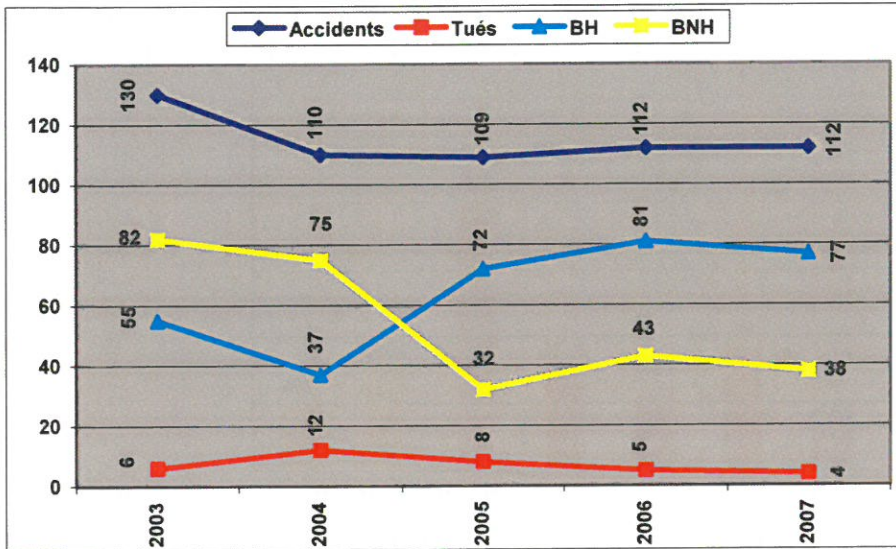
On voit sur les 5 dernières années que la vitesse est la 2^{ème} cause d'accidents mortels après l'alcool. Si les conducteurs respectaient la réglementation en la matière, 20 % des vies seraient sauvées. En ce qui concerne les produits stupéfiants le chiffre est sans doute sous-évalué du fait de l'absence de test aisé à mettre en œuvre jusqu'à ces derniers mois.

Deux-roues motorisés

Evolution de l'accidentalité et des victimes des 2 roues motorisés

	Accidents total	Accidents cyclo*	Accidents moto*	2 RM	%
2003	388	69	61	130	33.51
2004	342	67	44	111	32.16
2005	300	56	52	108	36.33
2006	324	63	49	112	34.57
2007	314	70	42	112	35.67
TOTAL	1668	325	248	573	34.35

*Cyclo/Scooter =<125cm3 *Moto > 125cm3

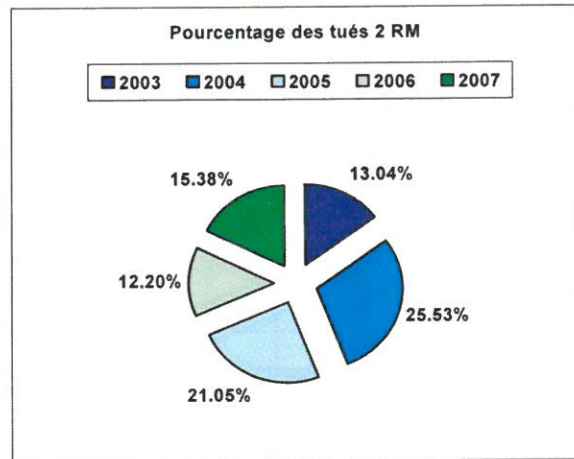
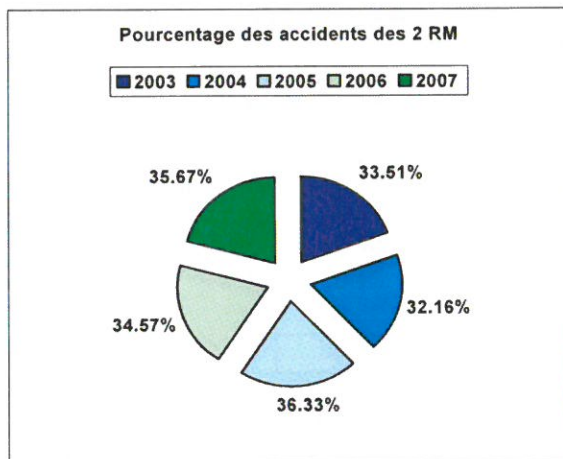


Le nombre d'accidents reste quasi le même depuis 2004. On observe une légère baisse des tués et des blessés non hospitalisés mais une hausse des blessés hospitalisés.

Gravités :

Les tués en 2 RM représentent sur les cinq années étudiées **17.67%** du nombre total des tués (35 sur 198)

En 2004 nous en comptons plus de 25,53%, en 2007 on observe une baisse de 10% (15,38%).



Dans le département des Pyrénées-Orientales, le parc de cyclomoteurs dans la période considérée est en constante évolution + **116%** de 2003 à 2007 pour les véhicules neufs et 80% pour les occasions.

Pour les motos les véhicules neufs ont augmenté de 10.5% et 58.5% pour les occasions.

Dans 20% des accidents de cyclomoteurs, les conducteurs ont moins de 2 ans de BSR et pour les motos : 28%, ont moins de 2 ans de permis de conduire.

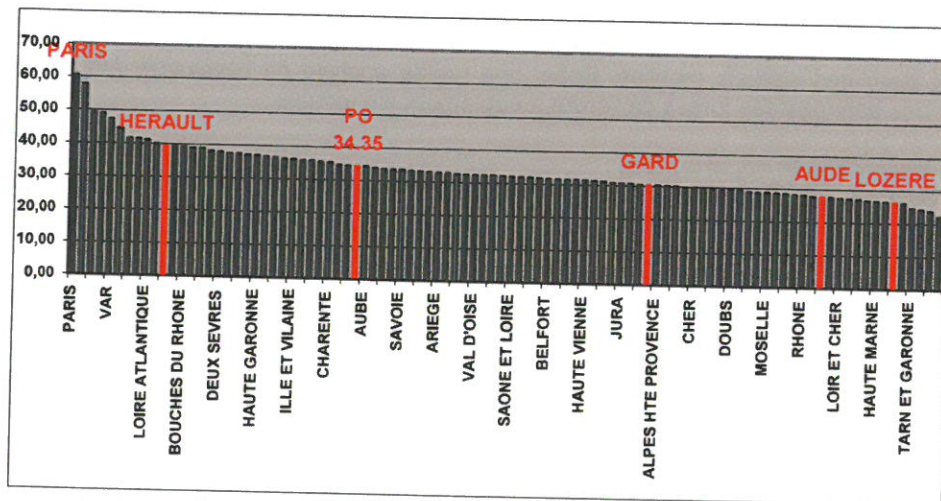
Responsabilités :

Les cyclomotoristes sont présumés responsables dans **44,30%** des accidents où ils sont impliqués (144/325)

Les conducteurs de moto sont responsables dans **45.22%** des accidents dans lesquels ils sont impliqués (109/214).

Situation par rapport au niveau national

L'accidentalité des 2 roues motorisés est très importante puisqu'elle représente plus d'un tiers des accidents de la route (34.35%) dans notre département.



Répartition des accidents des 2RM

	En agglo	Hors agglo	Total
Accidents corporels	324	249	573
Nombre de tués	12	23	35
Nombre de blessés hospitalisés	160	162	322
Nombre de blessés non hospitalisés	170	100	270
Nombre de victimes	342	285	627

Répartitions entre les véhicules

Cyclo et scooters =< à 125cm3 :

Les tués en cyclomoteurs représentent **4,54%** du nombre total des tués (9/198).
 On observe 3,5 fois plus de tués et 2 fois plus de blessés en milieu urbain qu'en inter-urbain.
 L'indice de gravité par rapport aux victimes est de 2,97 en milieu urbain et de 1,74 en rase campagne
 *Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes = $\text{Nbre de tués} / \text{Nbre de victimes} * 100$

Tranches d'âges des impliqués : La tranche d'âge la plus représentée est celle des 14-16ans. Ce qui correspond à la plus grande population des utilisateurs de ce type de véhicules.

Moto > 125cm3 :

Les tués en motocyclettes représentent **13,13%** du nombre total des tués (26 /198).
 Contrairement aux cyclomoteurs c'est en rase campagne que les accidents sont les plus graves. Le facteur vitesse n'y est pas étranger. On y observe 4 fois plus de tués et près de 2 fois plus de Blessés hospitalisés.

L'indice de gravité par rapport aux victimes pour la rase campagne est 3 fois plus important, à savoir 12,35 hors agglomération pour 4, 67 en agglomération.

*Ig : Indice de gravité par rapport aux victimes = $\text{Nbre de tués} / \text{Nbre de victimes} * 100$

Tranches d'âges des impliqués : La tranche d'âge des impliqués dans les accidents de motocyclettes la plus importante, est celle 25-46ans

Conduite apaisée

L'extraction des données sur la vitesse est malaisée à partir des fichiers BAAC, car ce critère n'y figure pas en tant que tel. Les forces de l'ordre remplissent un champ qui s'en rapproche le plus, à savoir celui de la perte de contrôle du véhicule. Toutefois, l'assimiler systématiquement à une vitesse excessive apparaît délicat, car cette perte de contrôle peut avoir pour origine, diverses causes au

rang desquelles figurent évidemment la vitesse, mais aussi, la perte de vigilance due à la fatigue, les malaises et toutes les causes extérieures. C'est pourquoi au-delà des chiffres globaux, il est apparu préférable de ne pas faire d'analyses trop poussées à partir de cette source pour éviter d'énoncer des contre-vérités. Une analyse de l'évolution de l'accidentalité a été faite à partir des données issues des stations de comptage fixes SIREDO du conseil général et des cabines de radars fixes, ainsi qu'une analyse de l'évolution des comportements à partir de diverses campagnes de mesures que ses services effectuent avec des stations mobiles. Enfin, une rapide analyse de l'évolution des autres infractions, à partir des données des forces de l'ordre a également été ajoutée.

Evolution des vitesses dans le département :

Le département des Pyrénées-Orientales dispose de plusieurs types de matériels pour évaluer la vitesse.

Les stations SIREDO, stations mobiles de comptages-analyse des vitesses non contrevenantes.

Radars fixes CSA, et radars mobiles des forces de l'ordre. Ce type de matériels plus simples à mettre à œuvre permet de multiplier les contrôles. Le nombre d'infractions a donc augmenté mais n'implique pas une augmentation générale de la vitesse.

Au contraire, celle-ci tend à diminuer et on peut plutôt parler aujourd'hui bien souvent de vitesse inappropriée aux types de réseaux et d'infrastructures.

Des études au niveau européen ont permis de déterminer que :

10% de moins sur la vitesse pratiquée entraîne 40% de personnes tuées en moins.

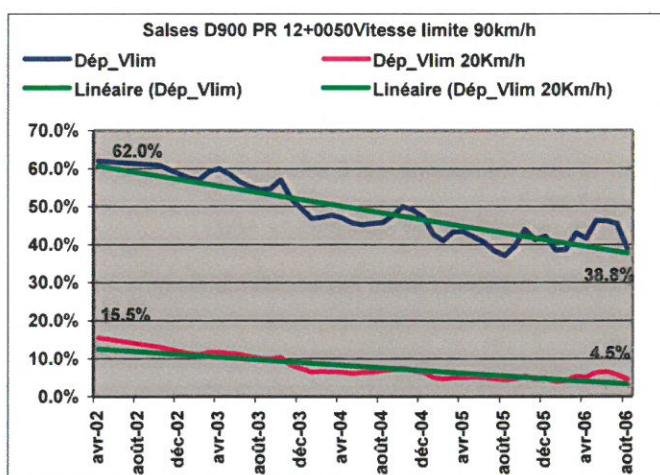
Ainsi, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, la vitesse moyenne aurait baissé de 5 km/h et aurait permis "d'économiser" 20% d'accidents mortels soit 950 vies au niveau national en 2006.

Stations SIREDO:

Les 30 stations SIREDO (système informatisé de recueil de données) implantées dans le département constituent un réseau de recueil de mesures permanent relatif au trafic routier. Des connexions automatiques permettent d'interroger ces stations raccordées à des boucles à induction électro-magnétique, insérées dans la chaussée, de comptabiliser le trafic et pour 16 stations sur les 30, de mesurer les vitesses pratiquées à des fins statistiques.

Ces stations à l'inverse des cabines de contrôle-sanction-automatisé, ne sont pas signalées et n'induisent donc pas "d'effet radar" (ralentissements ponctuels).

On observe sur les graphiques qui suivent que la vitesse tend à baisser depuis 2002. On constate dans le même temps une baisse de l'accidentalité. Même s'il est difficile de corréliser exclusivement la baisse de la mortalité à la baisse généralisée des vitesses.



Accidentalité 2 Km en aval et 2 Km en amont de la station

	Accidents	Nombre de victimes		
		Tués	BH	BNH
2002	3	1	1	9
2003	1	1	0	0
2004	3	1	3	2
2005	0	0	0	0
2006	0	0	0	0
2007	0	0	0	0

Contrôle (CSA fixe) :

On note pour une même période de mesures que 4 radars fixes sur 6 ont un nombre d'infractions en baisse.

	Pia D900	Collioure D914	Le Barcares D 81	Perpignan D914	Villemolaque D900	Perpignan D900
2006	13294	5035	3236	3382	13248	6124
2007	6149	3933	3646	3735	12087	5417
Variation	-53.75%	-21.89%	12.67%	10.44%	-8.76%	-11.54%

Infractions constatées par les forces de l'ordre :

Infractions	2005	2006	2007	2007/2006
Infractions vitesse	4 675	5 421	7 228	33,33 %
Infractions CSA mobile	13 605	17 956	40 342	124,67 %
Infractions Alcoolémie	2 274	2 117	2 604	23 %
Infractions feux rouges et stop	1 823	2 200	2 233	1,50 %
Infractions ceintures et casques	4 638	5 318	4 644	-12,67 %
Autres	5 898	6 580	6 632	0,79 %
Utilisation du téléphone portable	11 357	14 042	14 189	1,05 %
Total des infractions	44 270	53 634	77 872	45,19 %
Rétentions vitesse	375	397	694	74,81 %
Rétentions alcool	1 040	825	1 435	73,94 %

Santé et la Route

Ce chapitre consiste à analyser les comportements à risque liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants et de médicaments altérant les capacités de conduite d'un véhicule.

Il convient de signaler que certains champs des fichiers BAAC ont été inégalement renseignés par les forces de l'ordre au fil du temps. C'est le cas notamment de la rubrique stupéfiants dont la prise en compte par les chercheurs puis par les autorités est assez récente. De la même façon, il est extrêmement difficile et hasardeux de lier la cause d'un accident à la prise de médicaments, quand bien même il est établi avec certitude que le présumé responsable consommait régulièrement des produits psychotropes susceptibles d'altérer ses capacités à conduire. Les données CONCERTO sont donc surtout fiables sur la thématique de l'alcool.

Répartition suivant les facteurs liés aux conducteurs de véhicules (2003 à 2007)

	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Tués	BH	BNH
malaise / fatigue	67	11	14	55	48
médicament / drogue	13	3	3	6	14
infirmité	6	0	0	4	5
ivresse apparente	189	25	27	112	157
Alcool	281	49	56	169	207
Ensemble	1668	172	198	949	1238

La généralisation des tests salivaires devant être mise en place en 2008, devrait améliorer la qualité des informations statistiques sur ce sujet.

A titre d'information, il a été opéré en 2007, 8 contrôles ; les 8 se sont révélés positifs. En 2008, sur les 7 contrôles effectués; les 7 se sont révélés positifs.

Alcool :

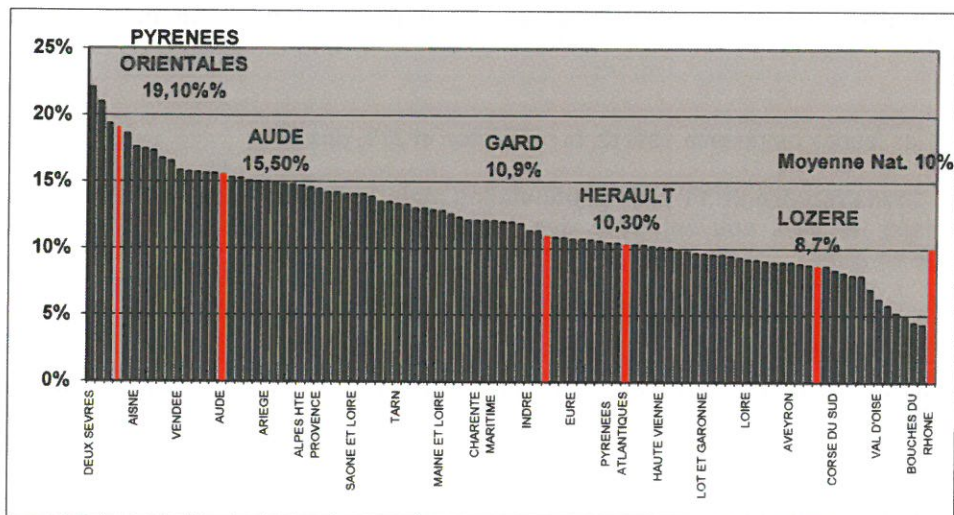
On constate que l'alcool est le principal responsable dans ce domaine avec 16,85% des impliqués . Pour période 2003–2007, sur 1668 accidents recensés avec alcool dans les fichiers BAAC, seuls 1471 (88.19%) ont été renseignés sur le taux d'alcool. L'analyse qui suit, détaillant la proportion d'alcoolémie dans les accidents, porte donc uniquement sur ces 1471 accidents.

On observe une baisse significative des accidents dus à l'alcool en 2007.

années	Total accidents avec taux connu	Total accidents avec alcool>taux légal	Total Tués	Total Tués avec alcool> taux légal
2003	357	69	46	13
2004	315	57	47	12
2005	256	45	38	15
2006	267	62	41	11
2007	276	48	26	5
Total	1471	281	198	56

Situation du département par rapport au niveau national :

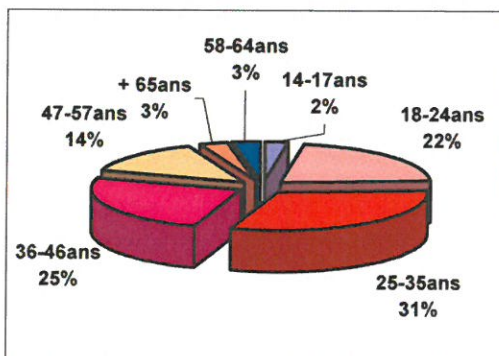
Nous apercevons sur ce tableau que le département des Pyrénées-Orientales figurent parmi les départements les plus touchés par cette problématique en étant bien au dessus de la moyenne nationale se qui est de 10%.



Notons que le taux de renseignements des forces de l'ordre est bon, puisque le taux d'indéterminés est de **11,81 %** dans les PO, alors qu'il est **16,1 %** au niveau régional et de **20,2%** au niveau national pour les accidents corporels et respectivement de **26,6%**, **39,5%** et **29,2 %** pour les accidents mortels. Le taux de **19,10%** est représentatif de la réalité, pour notre département.

Age des conducteurs présumés responsables d'accidents sous emprise d'alcool sur la période 2003-2007 :

On observe sur les 5 années que la tranche d'âge majoritaire se situent entre 25-35ans.



Contrôles de l'alcoolémie par les forces de l'ordre :

Depuis 2003 les contrôles des forces de l'ordre ont doublé, le pourcentage d'infractions a augmenté faiblement.

Années	Nombres de dépistages	Dépistages positif	Pourcentages
2003	27 549	982	3.56
2004	37 326	2 022	5.41
2005	55 895	2 972	5.32
2006	44 694	2 097	4.69
2007	54 319	2 635	4.85
Total	219 783	10 708	4,77 (moyenne)

Jeunes

Evolution démographique des jeunes depuis 5 ans

La population actuelle dans le département est de 440 885 habitants. La population des jeunes représente **11,46 %** de la population totale (répartie de façon équilibrée entre les 2 tranches 15-19 et 20-24). D'ici 2030 cette tranche d'âge ne devrait plus représenter que 10,6 % de la population du département.

Accidentalité :

Au niveau national les jeunes représente 13% de la population et 27% des tués.

Les jeunes de 15-24ans représente 11 % de la population mais 21.71 % des tués et 25.60 % des blessés hospitalisés (le plus souvent avec des séquelles majeures puisque bon nombre d'entre eux circule en 2RM).

Durée d'étude	Tués total	Tués 15-24ans	% de Tués PO	% de Tués National	BH total	BH 15-24ans	% de BH
2003-2007	198	43	21.71	27%	949	243	25.60

Accidentalité entre 15-17ans

15-17ans	Tués	BH	BNH
2003-2007	5	90	108

Soit 2,52% de tués , 9,48% des blessés hospitalisés et 8,73% des blessés non hospitalisés.

Sur les 5 tués, 4 sont des conducteurs de deux roues motorisés et 1 passager de VL.

Responsabilité des conducteurs entre 15 et 17ans

Sur les 187 accidents où est impliquée cette tranche d'âge 36,36% sont responsables et sont à l'origine de 1/4 des tués et 1/3 des blessés hospitalisés.

Comparativement, au niveau plan national, cette population est présumée responsable dans 48,9% des accidents.

80 % de ces usagers sont des conducteurs de cyclomoteurs tant sur le plan national que sur le plan départemental.

Ages des présumés responsables	Nombre d'accidents	Nombre d'usagers concernés		
		Tués	BH	BNH
15-17 ans	68	3	39	20

Accidentalité entre 18-24ans :

18-24ans	Tués	BH	BNH
2003-2007	38	157	287

Soit 19,19% des tués 16,54% des blessés hospitalisés :

Sur 38 tués 32 sont des utilisateurs de VL, 5 de deux roues motorisés et 1 PL

Responsabilité des conducteurs entre 18-24ans

Les 18-24 ans sont présumés responsable de 247 sur 581 accidents soit 42,51% sur l'ensemble des années des 2003 à 2007. 50,80% sur le plan national

Ages des présumés responsables	Nombre accidents	Nombre d'usagers concernés		
		Tués	BH	BNH
18-24 ans	247	19	56	61

Entreprises et la route

Ce chapitre consiste à analyser les données concernant le risque routier pendant le travail, c'est à dire à la fois les accidents de mission (qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail) et les accidents de trajets (qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel) car ces derniers au regard du code de la sécurité sociale sont considérés comme des accidents du travail. L'entreprise qui a des responsabilités vis à vis de son personnel et de son public est au cœur de cet enjeu. Le risque routier est un risque professionnel majeur puisque c'est la première cause d'accidents graves et mortels au travail (55% des accidents mortels du travail de salariés du régime général sont des accidents de la route).

On notera quelques chiffres de 2005 au niveau national pour le régime général :

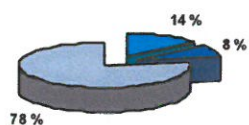
- La prise en charge de 76 860 accidents avec arrêt, dont 9 698 avec incapacité permanente
- 523 de ces accidents ont été mortels
- près de 4,9 millions de journées de travail perdues.

Accidents

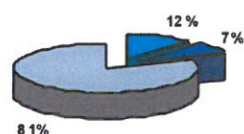
73% des usagers des accidents sont renseignés sur les différents trajets. On note sur le graphique ci dessous la proportions d'usagers concernés par les accidents liés aux travail

Le trajet domicile travail et utilisation professionnelle représente respectivement 14% et 8 % des usagers dans les PO

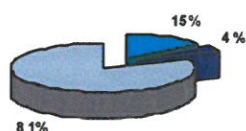
Proportion des usagers



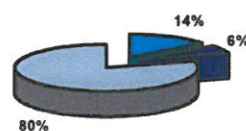
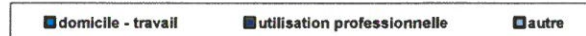
Tués



Blessés Hospitalisés



Blessés Non Hospitalisés



4 – CADRAGE DE LA REFLEXION

4.1 – Définitions

Une orientation d'actions, relative à un enjeu déterminé, doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR.

Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit donc permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

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

4.2 – Objectifs

Considérant que les chiffres relatifs aux nombres de tués par an sont inférieurs à 100, il ne serait pas opportun qu'un département fixe ses objectifs de la manière suivante :

- une diminution régulière du nombre de tués de x% par an,
- une diminution du nombre de tués de x% en 2012 par rapport à 2007,
- un nombre de victimes de y en 2012.

Un objectif ne peut pas non plus être fixé par rapport au nombre d'accidents corporels ou de blessés car ces chiffres dépendent de la qualité de renseignement des accidents corporels (cf indicateurs de référence sur la qualité du BAAC) et cette qualité peut évoluer au cours de la période.

Pour fixer un objectif qui ne soit pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année, il a été proposé de raisonner en comparant la moyenne 2009-2012 à la moyenne 2004-2007.

En conséquence, les départements ont pu procéder de la manière suivante : l'objectif de 3 000 tués en France en 2012 équivaut à une diminution de 8,3 % par an du nombre de tués et une diminution de 32,2 % du nombre de victimes sur la période 2009-2012 par rapport à 2004-2007. Ainsi pour atteindre cet objectif, il faudrait que sur la période 2009-2012 le nombre de tués dans chaque département soit diminué de 32,2 % par rapport à celui de la période 2004-2007.

Par exemple un département qui a eu 300 tués sur la période 2004-2007 peut se fixer pour objectif un nombre de tués pour la période 2009-2012 égal à : $(100\% - 32,2\%) * 300 = 203$ tués.

OBJECTIFS CHIFFRES POUR LES PYRENEES ORIENTALES

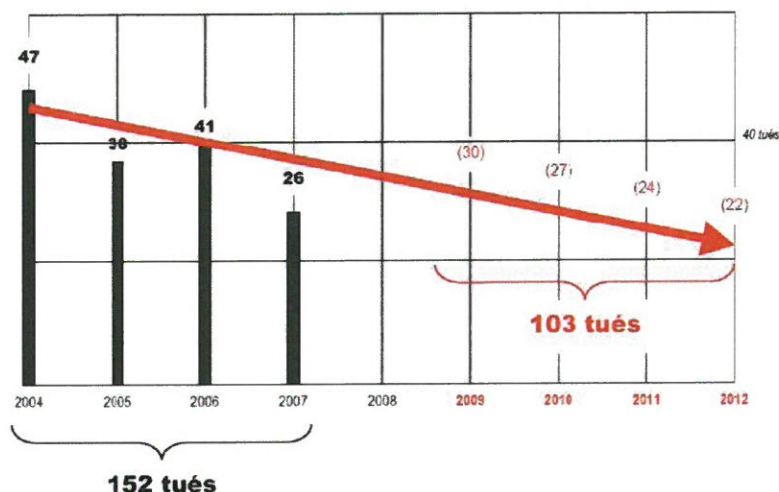
Statistiques 2004-2007

2004 : 47 tués
2005 : 38 tués
2006 : 41 tués
2007 : 26 tués

Total 2004 - 2007 : 152 tués (moyenne 38 tués/an)

Objectifs 2009 - 2012 : 152 tués x (100% - 32,2%) = 103 tués (moyenne 26 tués/an)

Objectifs : tendances pour 2009 - 2012



5 – LES ORIENTATIONS D’ACTIONS

5.1 – Santé & la route

Cet enjeu local reprend l'enjeu national de l'alcool et l'élargit à tout ce qui peut altérer les capacités physiques à conduire [produits addictifs (stupéfiants), psychotropes (anti-dépresseurs etc...) et phénomènes naturels (fatigue, vieillissement,...)]

Cet enjeu est particulièrement important dans le département avec la proximité de la frontière qui facilite la consommation des produits psychotropes.

L'évolution démographique, avec un taux de vieillissement de la population supérieur à la moyenne nationale et qui progresse chaque année constitue également un facteur qu'il est nécessaire de prendre en compte par des actions plus nombreuses envers la population des seniors.

Animateurs :

Béatrice CASTAING (directrice association Route66, ECPA, IDSR)
Bruno MERCIER (médecin chef SDIS 66, ECPA)

22 participants :

Institutionnels : CG66, PMCA, Gendarmerie, IDSR, ECPA, SDIS, DDE, DDSP,
DDASS Professionnels : Discothèques Napoli et complexe La Luna, Syndicat infirmières,
Syndicat pharmaciens des PO, syndicat de l'hôtellerie, Auchan, Swiss Life
Associations : Prévention Routière, Mutualité-Française, CODES, Alcooliques anonymes

Rappel de l'enjeu (en quelques chiffres sur la période 2003-2007 dans les Pyrénées Orientales)

l'alcool est présent dans:

- 10,5 % des accidents corporels
- 29 % des accidents mortels
- 70 % des accidents mortels de nuit

Mais d'autres facteurs altèrent la capacité à conduire: *fatigue, médicaments, drogues, vieillissement*

Gisements de progrès et orientations d'actions

1 - Capacité physique à la conduite

- Inciter les praticiens de la santé à mieux avertir les patients de leurs incapacités et sur les risques médicaments/conduite
- Permettre aux usagers de mieux connaître leur capacité à conduire (ex: proposer des visites médicales régulières BSR, permis B, post-permis, multiplier les bilans de conduite/seniors) Approfondir la connaissance de l'état des lieux (ex: réaliser une étude locale sur les conducteurs > 50 ans, organiser un colloque addiction & SR)
- Permettre aux personnes en incapacité de trouver des alternatives de transports (ex: collectivités, entreprises...)
- Faire évoluer la loi/secret professionnel pour permettre aux médecins d'avertir les pouvoirs publics s'il y a danger pour les autres usagers de la route.

2 - Consommation festive (alcool/stupéfiants) Programmer régulièrement des campagnes d'information grand public au delà de la semaine SR (ex: risques alcool + stupéfiants, promotion auto-contrôle, premix, bitures express...).

- Sensibiliser le monde sportif (ex: mobiliser des sportifs locaux de haut-niveau pour communiquer/3ème mi-temps)
- Valoriser l'exemplarité (ex: les conducteurs sobres désignés, SAM,...)
- Permettre à l'ensemble des usagers du département de trouver des moyens de transport alternatifs et attractifs et pour tous les âges
- Cibler les contrôles à proximité des rassemblements festifs

3 - Consommation de type convivialité (alcool/stupéfiants) Programmer régulièrement des campagnes d'information grand public au delà de la semaine SR (y/c quadras...).

- Favoriser la sensibilisation et la formation dans les entreprises.
- Sensibiliser le monde de la restauration pour permettre une consommation raisonnée
- Sensibiliser les parents à la culture de l'exemple
- Impliquer la presse pour des articles de fond (sans éluder les vrais causes)
- Cibler les contrôles (les fins de chantiers, sorties de manifestations sportives...).

4 - Prise de conscience

- Favoriser les partenariats (ex: charte avec les professionnels de la distribution en matière de vente d'alcool, étendre celle des discothèques aux bars de nuit)
- Valoriser-médiatiser les établissements les plus actifs en matière de SR
- Favoriser l'auto-contrôle à toutes les tranches d'âges
- Sensibiliser les BDE pour que les fêtes étudiantes intègrent la SR. Mobiliser les CL via le réseau des CESR (ex: charte des fêtes locales, actions seniors...)
- Communiquer sur les résultats des contrôles

Bureau des Etudiants

5.2 – Conduite apaisée

Cet enjeu local reprend l'enjeu national de la vitesse et l'élargit à toutes les petites infractions qui génèrent beaucoup d'accidents notamment en milieu urbain (non respect des stop, feux-rouges, priorités, téléphone au volant, absence de clignotants, de ceinture, etc...)

Animateurs :

Jean-Louis BONTHOUX (Directeur Association "Bonne conduite")

Eric ARLAS (directeur d'auto-école, IDSR)

24 participants :

Institutionnels : CG66, PMCA, Centre hospitalier, Centre de Peyrefite, Gendarmerie, IDSR, ECPA, SDIS, BIJ, CFA/BTP
Professionnels : Auto-école, Gd circuit du Roussillon, Fédération des transporteurs-voyageurs, France express 66, Conforis-consultant, Concessionnaires Auto
Associations : Bonne Conduite, Être piéton dans les PO, Vélo en-Têt et une écrivaine-scénariste

Rappel de l'enjeu (en quelques chiffres sur la période 2003-2007 dans les Pyrénées Orientales)

- La vitesse représente :
- 20 % des accidents mortels
- 48 % des infractions relevées
- La complaisance par rapport aux règles représente 37 % des infractions relevées

- En moyenne: 1 infraction toutes les 10 minutes est sanctionnée

Gisements de progrès et orientations d'actions

1 - Elaborer une communication locale adaptée

- 0 ➤ Favoriser une politique globale d'aménagement (ex: entrées d'agglomération, zones de rencontre, diminution des panneaux...)
- X ➤ Familiariser au respect des autres en éduquant dès le plus jeune âge (ex: 4ème de couverture des cahiers de classe)
- X ➤ Promouvoir les actions des enfants éduquant les parents
- X ➤ Valoriser le rôle des forces de l'ordre
- X ➤ Cibler les contrôles sur les populations ou zones à risque

2 - Professionnaliser les intervenants

- Mettre en place un groupe de travail pour bâtir un programme de formation vers associations, IDSR, tuteurs
- 0 ➤ Faciliter l'accès aux formations SR, au plus grand nombre (par des partenariats,...)
- X ➤ Associer des écoles de conduites spécialisées aux formations (ex: avec licencié en science de l'éducation option sécurité routière)
- X ➤ Identifier un réseau d'acteurs exemplaires, les former, les valoriser, leur allouer des missions de tutorat (ex: conduite accompagnée).
- X ➤ Contrôler les compétences des formateurs de stages de récupération de points

5.3 – Deux-roues motorisés

Animateurs :

Eric ENAULT – DDE (inspecteur des permis de conduire), M. Moto 66, IDSR, ECPA,
Morgan KAIKENDER - Moniteur Auto et Moto, BAFM

27 participants :

Institutionnels : CG66, DDE, DDSP, CRS, Gendarmerie

Professionnels : auto-moto école, Circuit du Roussillon, Fédération Française des sociétés d'assurances,

Associations : AFCO, club "Full Power Team", FFMC, Fondation de la route, Moto-club "les Rootards 66"

Ainsi que deux motards accidentés de la route Rappel de l'enjeu (en quelques chiffres sur la période 2003-2007 dans les Pyrénées Orientales)

- Tués 35/198 (9 cyclos, 26 motos): 17%
- Blessés 592/2187 (341 cyclos, 251 motos): 27%
- Accidents cyclos: 67% en urbain
motos : 61% en rase campagne Accidents sans tiers : 16%
- VL responsable : 72%
- Âge cyclos 46% 14/17 ans
motos 34% 36/46 ans
- 79% des accidentés sont du département

Gisements de progrès et orientations d'actions

1 – L'information

- ➤ Impliquer les parents par rapport aux préparations APER, ASSR
- X ➤ Professionnaliser les préparations à l'APER et les ASSR (ex: interventions associations...)
- ➤ Sensibiliser les jeunes (BSR) aux conséquences physiques d'un accident 2RM

2 – La formation

- ➤ Responsabiliser les parents par rapport aux formations (ex: BSR : présence obligatoire, bilans écrits des compétences de l'élève,...)
- ➤ Permettre aux conducteurs d'améliorer la maîtrise de leur engin (ex: ouvrir les circuits avec des prix attractifs)
- ➤ Favoriser la formation continue (ex: stages post-permis sur circuit)
- X ➤ Promouvoir une meilleure approche comportementale (ex: initier une formation pilote bénéficiant d'aides des pouvoirs publics)
- ➤ Promouvoir des stages alternatifs à la peine (spécifiques 2RM)
- X ➤ Sensibiliser les usagers des spécificités des différents véhicules

3 – La communication

- ➤ Valoriser & renforcer l'action de M. Moto
- X ➤ Mettre en place un centre de ressources documentaires (ex: maison de la sécurité routière)
- ➤ Développer un plan de communication local pour améliorer la prise en compte des 2RM (programme d'actions ponctuelles, contrôles,...)
- X ➤ Favoriser la mise en place de partenariats locaux : assurances, mutuelles, collectivités pour le financement d'actions.

4 - Les aménagements

- X ➤ Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux spécificités 2RM tant en conception qu'en entretien du réseau (signalisations, obstacles latéraux, revêtements, perception de la route,...); (ex: création d'un groupe de travail permanent)
- X ➤ Faciliter l'accès aux circuits (ex: organiser des journées portes ouvertes,...)

Balade d'un jour

5.4 – Les jeunes & la route

Animateurs :

Christian CEILLES (conseiller technique DDJS, correspondant sécurité routière)
Elisabeth RIVAS-MARCILLY (directrice association AFER66, Correspondante élue Sécurité Routière, IDSR)

28 participants :

Institutionnels : CG66, PMCA, EN, DDEN, DDE, Gendarmerie, IDSR, , SDIS, DDE, DDSP, DDASS, mairie de Corneilla del Vercol
Professionnels : fédération éducation populaire (Les Francas), PIJ (Pollestres & St Hippolyte), MLJ, CFA-BTP, MGET-Fondation de la route,
Associations : Route66, CODES , AFCO, Être piéton dans les PO, Vélo En-Têt,

Rappel de l'enjeu (en quelques chiffres sur la période 2003-2007 dans les Pyrénées Orientales)

- Population : 11%
- Tués : 21.71%
- Tués en 2RM : 17,6 %
- Blessés Hospitalisés: 25.6 %
- 27,4% des 15-24 ans sont tués en tant que passagers

Gisements de progrès et orientations d'actions

1- Impliquer les JEUNES dans la Sécurité Routière

- X ➤ Poursuivre les actions de sensibilisation avec des méthodes participatives et actives (notamment en milieu scolaire)
- ➤ Constituer un conseil départemental de jeunes (institutionnels+ professionnels)
- ➤ Impliquer les CL pour favoriser les conseils municipaux de jeunes
- ➤ Associer les jeunes dans les campagnes de communication. (*Concours d'affiches*)
- ➤ Stimuler les actions initiées par les jeunes par des démarches partenariales (FEP, CL, assurances)

2 - Professionnalisation des acteurs SR (éducation routière -> prolongement éducation

- X ➤ Développer un pôle de ressources documentaires et pratiques (itinérant ?)
- X ➤ Mettre en synergie les différents acteurs SR
- ➤ Développer des formations spécifiques qualifiantes pour les animateurs (*PIJ*)

- ✗ ➤ Elaborer des modules d'évaluation locaux pour améliorer les différentes formations SR (prise en compte comportementale)

3 - Ouvrir la Sécurité Routière au temps périscolaire

- Créer un groupe de travail pluridisciplinaire visant une approche convergente citoyenne dans tous les temps éducatifs.
- Rationaliser les ambitions affichées avec les moyens alloués
- Mettre à profit le temps libre pour l'éducation routière
- Favoriser le montage de projets éducatifs SR (pédagogies actives à l'école, les centres de vacances, de loisirs et les clubs sportifs).

5.5 – L'entreprise & la route

Animateurs :

Dumoulin Guy (CRAM-LR)

Lavallée Daniel (MSA 11- 66)

29 participants :

Institutionnels : CG66, PMCA, DDE, DRE (transports), DDTEFP, Gendarmerie

Professionnels : MSA, CRAM, CAPEB, FFSA, CCI, FBTP, France express 66, Fédération des transporteurs -Voyageurs, Carrefour, TRM

Associations : AFCO, Fédération Française de cyclotourisme

Rappel de l'enjeu (en quelques chiffres sur la période 2003-2007 dans les Pyrénées Orientales)

En France 500 Mds Km/an parcourus, 30 M de conducteurs "4 roues" et 1 M de deux-roues motorisés sur les routes.

- Plus de **50 %** des accidents mortels du travail sont des accidents de la route
- 664 morts sur la route en 2003 (463 trajet, 201 mission)
- 497 en 2007 (353 trajet, 144 mission)

En région LR (données CRAM)

- 2284 accidents de trajet en 2003 (dont 17 mortels), 2108 en 2006 (17 mortels)
- 753 accidents de mission en 2003 (dont 7 mortels), 873 en 2006 (5 mortels)

Dans les Pyrénées Orientales (données CRAM)

- 125 accidents de mission en 2003 (0 mortel), 138 en 2006 (0 mortel)
- 358 accidents de trajet en 2003 (1 mortel), 284 en 2006 (0 mortel)

Gisements de progrès et orientations d'actions

1 - Construire une politique départementale par rapport au risque TRAJET

- ✗ Mettre en place des partenariats pour inciter les entreprises à analyser ce risque et à établir des PDE (ex: aides financières État, CL, chambres consulaires)
- ✗ ➤ Valoriser les initiatives dissuadant l'utilisation des véhicules personnels (transport en commun, inter-modalité, covoiturage, crèche, restaurant entreprise, télétravail ...)
- ✗ ➤ Inciter les collectivités à implanter des parcs relais et l'offre de service associée
- Bâtir un plan de communication pour induire un comportemental citoyen et serein (conduite apaisée)

2 - Construire une politique départementale par rapport au risque MISSION

- Sensibiliser les entreprises à l'insérer dans le Document Unique (rédaction PPRR, promotion conduite apaisée, formation post-permis, Limitation déplacements...)
- Organiser un plan de communication vers les entreprises (ex: Faire prendre conscience responsabilités pénale & civile)
- Développer des stratégies spécifiques en fn de la taille des entreprises, des bassins d'emploi, des partenariats, des centres d'enseignement
- Favoriser la formation de référents (entreprises, OP pour le privé, instances de l'état pour le public) et renforcer le rôle du médecin du travail (addiction, évaluation capacité à la conduite)

3 – Promouvoir les mesures de sécurité

- Valoriser les entreprises s'équipant de matériels spécifiques ex: PL (inter-distances, balisage gabarit arrière, antéviseur, témoin de surcharge), VUL (airbag, ABS, ESP, pour arrimage et surcharge)
- Créer une base de données recensant les Pts noirs pour engins spécifiques (ex: engins agricoles)
- Inciter les gestionnaires de voirie à la mise en œuvre de schéma pour les modes de cheminement doux

4 - Mettre en place des partenariats Etat, OP, professionnels de la restauration (ex: Charte avec restaurants routiers/dangers alcool reprise du volant le matin)

- Pour informer et former sur la problématique des véhicules lents (MSA :la cible agricole, CRAMLR : cible chantier)

6 – SUIVI ET EVALUATION DU DGO

Le DGO 2008-2012 est un outil qui doit servir de base commune aux actions sécurité routière du département. Il doit aussi être évalué et actualisé afin de rester un véritable document stratégique jusqu'en 2012.

MISE EN OEUVRE DU DGO

Les orientations d'actions du DGO sont à mettre en oeuvre dans le cadre du PDASR et plus précisément :

- par les actions à l'initiative des partenaires,
- par les actions AGIR,
- par le plan départemental de contrôle routier,
- par les actions propre à la coordination.

A ce titre, le PDASR 2009 sera calé sur les orientations d'actions du DGO :

- les actions des partenaires devront obligatoirement répondre à une ou plusieurs orientations d'action du DGO pour être recevables,
- les actions AGIR viendront en complément sur des orientations peu ou pas exploitées par les partenaires,
- les orientations du DGO sur le volet répressif seront présentées et discutées lors de la mise à jour du plan départemental de contrôle routier 2009, en vue de leur intégration à ce plan,
- les actions de coordination viseront notamment à développer de nouveaux partenariats facilitant la mise en oeuvre des orientations du DGO (avec par exemple: le milieu médical, les assureurs automobile, les concessionnaires, le milieu judiciaire, etc...)

Les groupes de travail pourront être sollicités par le chef de projet " sécurité routière " pour approfondir une ou plusieurs orientations qu'ils auront proposé, et travailler sur les modalités de sa mise en oeuvre.

ÉVALUATION ET ACTUALISATION DU DGO

Le DGO doit être évalué chaque année au vu des actions effectivement réalisées, il doit également être réactualisé en s'appuyant sur l'évolution du contexte local (accidentologie) et national (évolutions réglementaires).

Les groupes de travail par enjeu pourront être réunis en fin d'année pour mener ce travail d'évaluation et d'actualisation des orientations :

Evaluation :

L'évaluation pourra se faire par un examen des actions menées sur chaque orientation (par enjeu). Le groupe de travail définira notamment si la réponse apportée à l'orientation est satisfaisante, si elle doit être complétée, et si elle peut être renouvelée l'année suivante.

Actualisation :

L'analyse des données d'accidentologie locale de l'année en cours et des évolutions réglementaires permettra notamment de vérifier que les enjeux et les orientations d'action qui s'y rapportent restent d'actualité pour l'année à venir. Les orientations pourront être confirmées, modifiées ou supprimées. De nouvelles orientations d'action pourront également émerger.

Le Comité de Pilotage se réunira pour prendre connaissance des travaux des groupes de travail, les compléter éventuellement, et amender la mise à jour du DGO. Le PDASR de l'année suivante pourra alors être lancé sur la base du DGO actualisé.

REMERCIEMENTS

Pour leur implication dans cette importante démarche qu'est le DGO et dans la lutte pour la sécurité routière dans le département des Pyrénées-Orientales :

Merci aux membres du comité de pilotage,

Merci aux membres du groupe technique,

Merci aux membres des groupes de réflexion,

Merci à tous les signataires,

Merci à tous les partenaires qui déclineront ce document général d'orientations 2009/2012 en terme d'actions dans les plans départementaux d'actions sécurité routière.

ANNEXES

Annexe 1 – caractérisation de l'enjeu Santé & la route

Annexe 2 – caractérisation de l'enjeu Conduite apaisée

Annexe 3 – caractérisation de l'enjeu Deux-roues motorisés

Annexe 4 – caractérisation de l'enjeu les Jeunes & la route

Annexe 5 – caractérisation de l'enjeu l'Entreprise & la route

Annexe 6 – tableau des membres des groupes de réflexions

Annexe 7 – Compte-rendu de la réunion du groupe technique

Annexe 8 – Comptes-rendus des groupes de travail

Annexe 9 – diaporamas des comités de pilotage

Annexe 10 – Actes du colloque du 08 décembre