



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

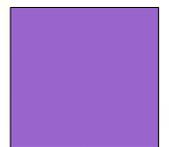
**PRÉFET DES
PYRÉNÉES-ORIENTALES**

Document Général d'Orientations des Pyrénées-Orientales

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

2013

2017



Préface :	5
Signatures des partenaires	
Chapitre I :	7
Diagnostic de l'accidentalité	
Chapitre II :	17
Démarche de réalisation du DGO	
Chapitre III :	21
Orientations d'action issues des groupes de travail	
Chapitre IV :	23
Orientations d'action retenues	
Chapitre V :	27
Suite et évaluation du DGO	
Annexes :	27

Préface

Signatures des partenaires

Le présent DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS formalise un processus de consultation qui a mobilisé les partenaires institutionnels, les gestionnaires de voirie ainsi que de nombreux acteurs impliqués dans la politique locale de sécurité routière des Pyrénées-Orientales. A l'issue de cette démarche concertée, un large éventail d'orientations d'actions a pu être déterminé, préfigurant ainsi l'activité de prévention sur nos routes pour les cinq prochaines années. Ce document de programmation nous engage tous dans la lutte contre l'insécurité routière, et, en tant que référence, il sera décliné chaque année, au travers du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Perpignan, le **19 novembre 2013**

Le Préfet



René BIDAL

Le Procureur de la République



Achille KIRAKIDES



*La Présidente du Conseil
Général*

Le Président de PMCA

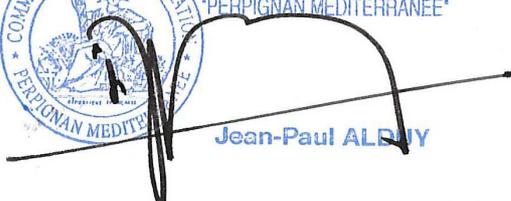
Pour la Présidente du Conseil Général et par délégation
Le 1er Vice-Président



Michel MOLY

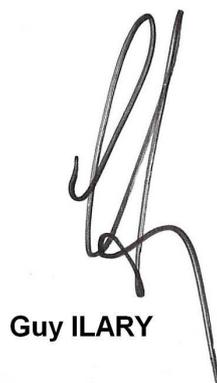


*Le Président
de la Communauté d'Agglomération
"PERPIGNAN MÉDITERRANÉE"*



Jean-Paul ALBY

*Le Président de l'Association
des Maires de France des PO*



Guy ILARY

Enjeu :

Morbidité absolue ou relative d'une cible (lieu, type d'usagers, etc.) ; nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible.

Cible :

Sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période, etc.) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour, etc.).

Orientation d'actions :

Une orientation d'action fixe l'objectif général des actions qui en découlent.

PDASR :

Le plan départemental d'actions de sécurité routière est un document qui formalise chaque année les objectifs et les moyens mis en œuvre pour toutes les actions de sécurité routière réalisées dans le département.

ODSR :

L'observatoire départemental de la sécurité routière - situé dans les locaux de la DDTM (unité Sécurité Routière) - est chargé de collecter et d'analyser les données liées à l'accidentalité corporelle.

PRST :

le plan régional pour la santé au travail est un document stratégique de prévention contre les risques professionnels en général et le risque routier professionnel en particulier, liés à la santé.

2RM :

Véhicule à deux roues motorisé. Cette appellation regroupe les vélomoteurs (< 50cm³) les scooters quelle que soit leur cylindrée, les motos quelle que soit leur cylindrée

Avant-propos

Dans sa conférence de presse du 24 janvier 2013, le ministre de l'intérieur a rappelé l'objectif fixé par l'union européenne qui consiste pour la France à passer en dessous des deux mille personnes tuées annuellement sur nos routes à l'horizon 2020. Le bilan national 2012 montre une baisse des tués de 8%, cet indicateur encourageant doit nous inciter à poursuivre nos efforts de prévention et multiplier les initiatives. Les axes sur lesquels il conviendra de se concentrer sont les jeunes et les utilisateurs de 2 roues motorisés qui sont sur-représentés parmi les victimes de la route. Les facteurs sur lesquels il faudra agir sont bien connus puisqu'il s'agit à nouveau de la consommation d'alcool ou de stupéfiants et de la vitesse.

Comme son prédécesseur, le présent DGO s'inscrit dans une démarche partenariale qui permet à toutes les composantes de la sécurité routière (Services de l'État, gestionnaires de voirie, collectivités territoriales, associations et représentants des professionnels) de s'exprimer afin d'aboutir à un projet compris et partagé par tous.

En s'appuyant sur l'analyse de l'accidentalité locale depuis 2008, le DGO propose une liste d'orientations d'actions qui sera le socle de l'activité sécurité routière pour les cinq prochaines années.

I- Diagnostic de l'accidentalité

A – Généralités

Le diagnostic de l'accidentalité se base essentiellement sur les données relatives aux accidents corporels. L'accidentalité globale est probablement cinq fois supérieure au référentiel utilisé dans le présent document.

Les résultats synthétiques, présentés ci-dessous, proviennent du fichier des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC), fournis par les forces de l'ordre. Ils portent sur la période 2008-2011 et ont été traités par l'outil statistique CONCERTO, utilisé par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR). Bien qu'évoquée à titre d'indication, l'année 2012 n'a pas été retenue ; les données étaient incomplètes et non consolidées au moment de la validation du diagnostic par le comité de pilotage.

En ce qui concerne la répartition des populations dans le département, quelques singularités peuvent être observées : la majeure partie de la population se trouve sur la plaine et Perpignan, la ville centre. A partir du piémont, les voies de communication sont très marquées par le relief et s'inscrivent dans les incisions des vallées. Par ailleurs, l'attrait touristique du littoral conduit à multiplier la population par deux en période estivale. La population du département est en augmentation constante avec approximativement 4000 à 5000 nouveaux arrivants chaque année.

Après avoir identifié les principaux facteurs à l'origine des accidents de la route dans le département, trois thèmes majeurs ont été retenus pour tenir compte des enjeux locaux de sécurité routière : l'accidentalité générale, l'accidentalité liée au facteur alcool/drogues et l'accidentalité impliquant les deux roues motorisés.

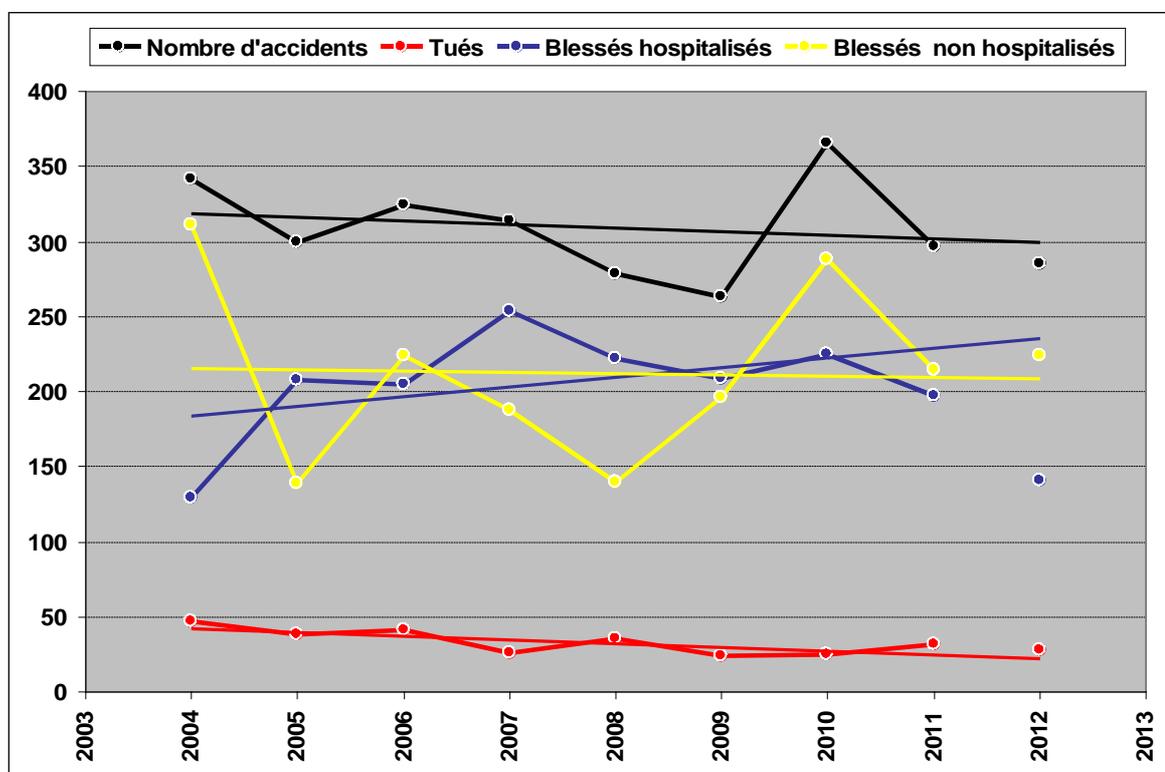
B – Accidentalité générale

Quelques chiffres :

Année	Nombre d'accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2004	342	47	129	311
2005	300	38	208	139
2006	324	41	205	224
2007	314	26	254	188
2008	278	35	222	140
2009	263	24	209	196
2010	366	25	225	288
2011	297	32	197	214

Données provisoires :

2012	285	28	141	224
------	-----	----	-----	-----



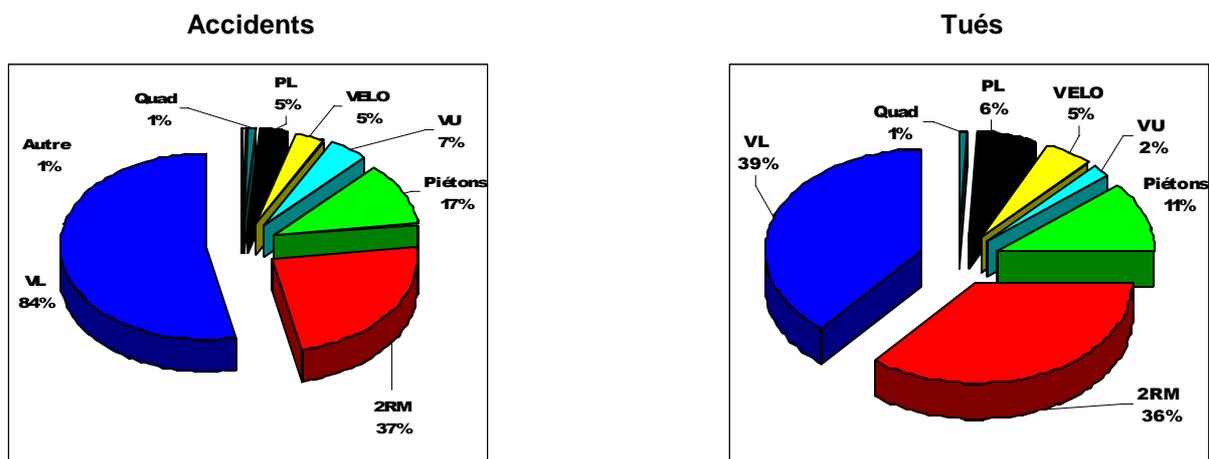
La période 2004-2011 laisse apparaître une tendance à la baisse du nombre d'accidents. Toutefois, si le nombre de tués et de blessés non hospitalisés traduit aussi cette évolution, il est plus difficile de tirer des conclusions du nombre de blessés hospitalisés. Cette courbe marque une augmentation alors que cette évolution défavorable ne se retrouve pas du tout dans les données provisoires de 2012. Il faut donc rester prudent quant à l'interprétation de cette représentation mathématique.

La comparaison des valeurs des cumuls pour les périodes 2004-2007 et 2008-2011 se résume ainsi :

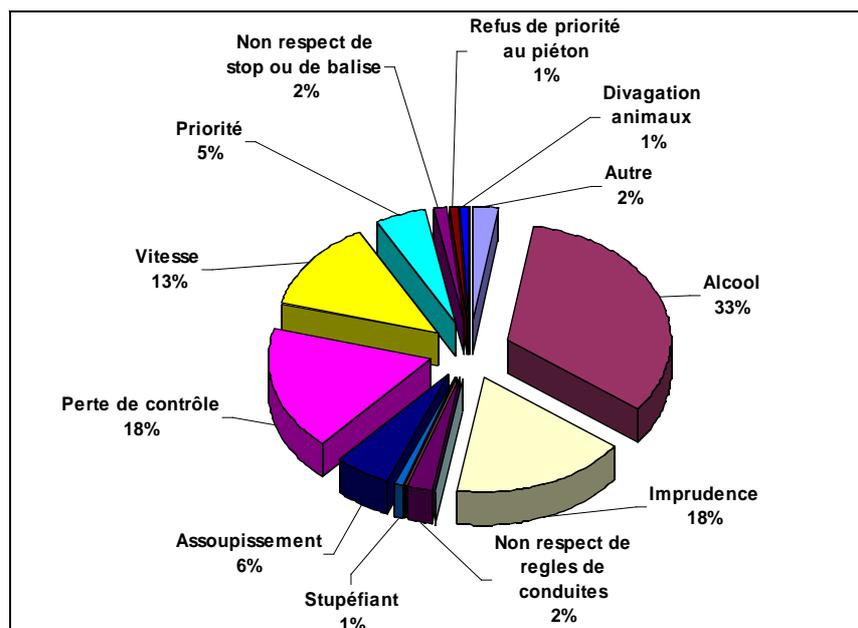
	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre de BH	Nombre de BNH
Variation en %	-5,03%	-5,94%	-21,48%	-23,68%	7,16%	-2,78%

La répartition par type d'usagers est proche des tendances observées aux niveaux régional et national :

- une prédominance (84%) des accidents impliquant des véhicules légers (VL) qui constituent aussi le parc en circulation le plus important
- les deux roues motorisés (2RM) sont impliqués dans 37% des accidents avec une mortalité quasi identique à celle des VL bien qu'ils représentent moins de 7% du parc des véhicules
- une accidentalité des piétons très élevée (18%), qui ne marque pas d'amélioration par rapport à la période 2004-2007. Il est à noter que les enfants (tranche d'âge 0-17ans) sont surreprésentés et ont une part de responsabilité importante dans ces accidents.



Les principales causes des accidents dans les Pyrénées-Orientales sont l'alcool/drogues, l'imprudence et la perte de contrôle. Il est à noter que la vitesse est à l'origine de 5% des accidents, pourtant elle produit 14% des tués. Une nouvelle fois, cela met clairement en évidence le lien entre vitesse et gravité des accidents.



Causes des accidents mortels

La répartition temporelle des accidents ne révèle pas de tendance particulière sinon que le week-end semble légèrement plus accidentogène que les jours de semaine. Il en va de même pour la tranche horaire 15h00 - 18h00. Toutefois, cette dernière donnée est à mettre en relation avec le différentiel du trafic de jour et du trafic de nuit. En effet, le trafic de nuit est 9 fois moins important que celui de jour.

La répartition par âge ne fait pas apparaître de tranche qui soit véritablement plus accidentogène que les autres : le spectre 18-65 ans se décompose en tranches à peu près égales. Cependant, la tranche 18-24 ans représente une fraction légèrement supérieure pour ce qui concerne la responsabilité dans les accidents (23,5%). Cette analyse permet également d'écarter l'hypothèse selon laquelle les jeunes (-18 ans) et les seniors (+65 ans) sont sur-représentés dans ces événements.

L'ancienneté du permis de conduire n'est pas un facteur totalement déterminant dans la responsabilité des accidents. Si les conducteurs disposant d'un permis de conduire de moins de 2 ans représentent 27% des responsables des accidents, la responsabilité de 73% des accidents est imputable à des conducteurs expérimentés. En outre, les détenteurs du permis de conduire depuis plus de 20 ans sont eux aussi responsables de 27% des accidents.

A l'instar des données régionales et nationales, les femmes ont une faible part de responsabilité dans les accidents : environ 25%.

Les données concernant la survenance des accidents corporels selon la nature du trajet dément l'idée que l'on est moins attentifs sur les parcours quotidiens ou usuels tels que les itinéraires domicile/travail ou domicile/école : 60% des accidents se produisent sur des trajets de loisirs, donc sur des itinéraires qui ne sont pas familiers et pour lesquels intuitivement les conducteurs devraient être plus vigilants.

Le port des équipements de sécurité (ceinture de sécurité, casque, gants, etc.) s'est généralisé et les recherches effectuées montrent que seulement 4% des personnes impliquées dans les accidents ne les portent pas. Il n'est pas inutile de rappeler que ces éléments constituent une protection efficace contre la mortalité puisque sur la période considérée, où l'on observe un recours plus important à ce type d'équipement, la mortalité a été divisée par 5 (3,18% avec et 16,35 sans).

Dans le souci d'affiner les orientations émanant du DGO, il paraissait intéressant de vérifier si certaines catégories socio-professionnelles étaient plus impliquées dans les accidents. Il ne ressort pas de cette recherche de « métier plus à risque » que les autres. En revanche, les chiffres recueillis permettent de constater que les conducteurs professionnels sont très peu impliqués dans les accidents (2,3%).

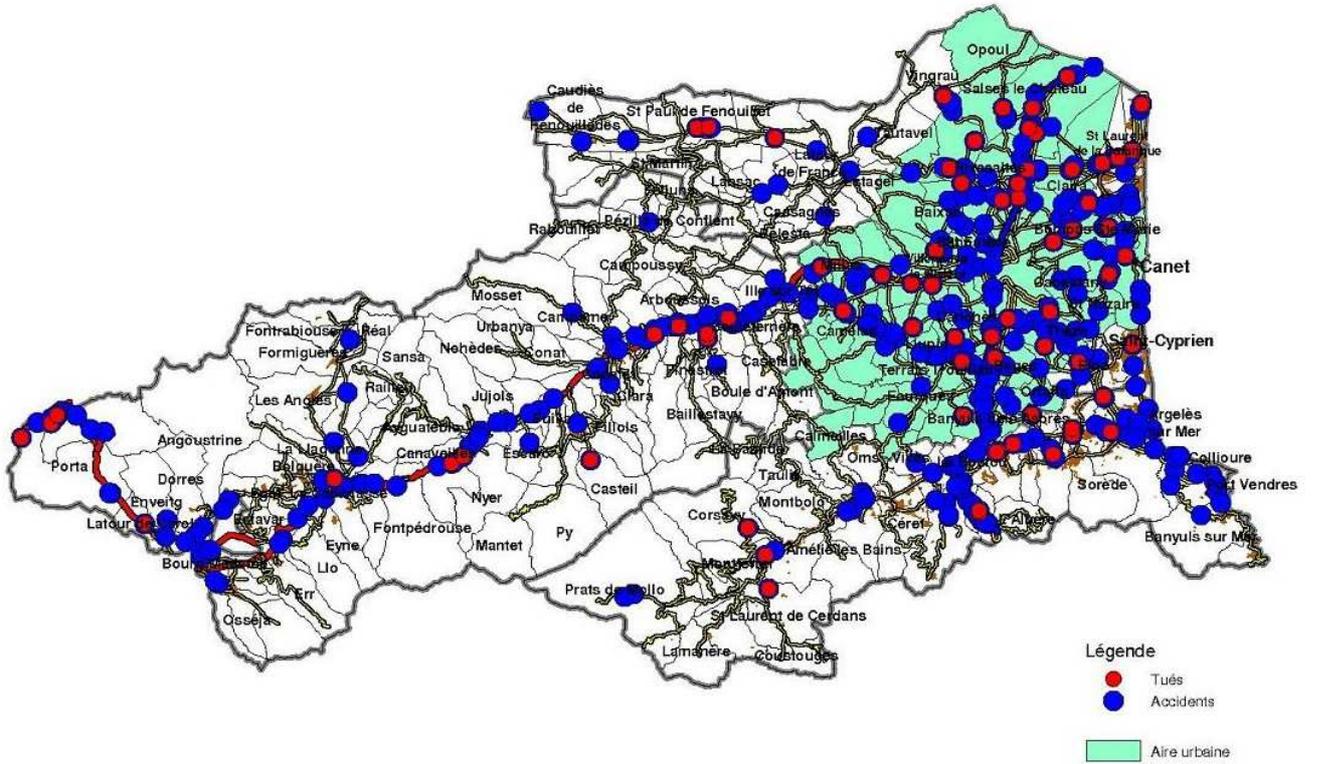
La répartition géographique des accidents est le reflet de la répartition démographique et de la structuration routière du département. La population et les grands axes de circulation se concentrent sur la plaine du Roussillon et c'est aussi à cet endroit que se concentrent la majeure partie des accidents.

Résumé de l'accidentalité générale dans les Pyrénées-Orientales:

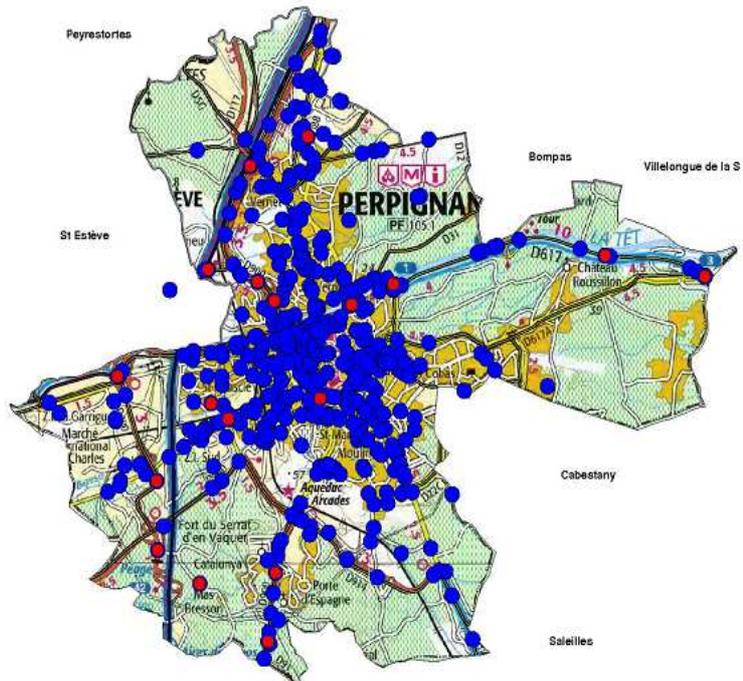
- une tendance à la baisse continue des accidents ;
- une mortalité légèrement moindre ;
- le facteur alcool/drogues est à l'origine d'un accident sur trois ;
- la mortalité des deux roues motorisés est quasiment équivalente à celle des véhicules légers.

Le diagnostic met en évidence la prépondérance du facteur alcool/s et des deux roues motorisés dans la mortalité. Ils font l'objet d'une analyse détaillée dans les deux chapitres qui suivent.

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORIENTALES
 Accidentalité hors agglomération 2008-2011



DEPARTEMENT DES PYRENEES ORIENTALES
 Accidentalité 2008-2011
 Commune de Perpignan

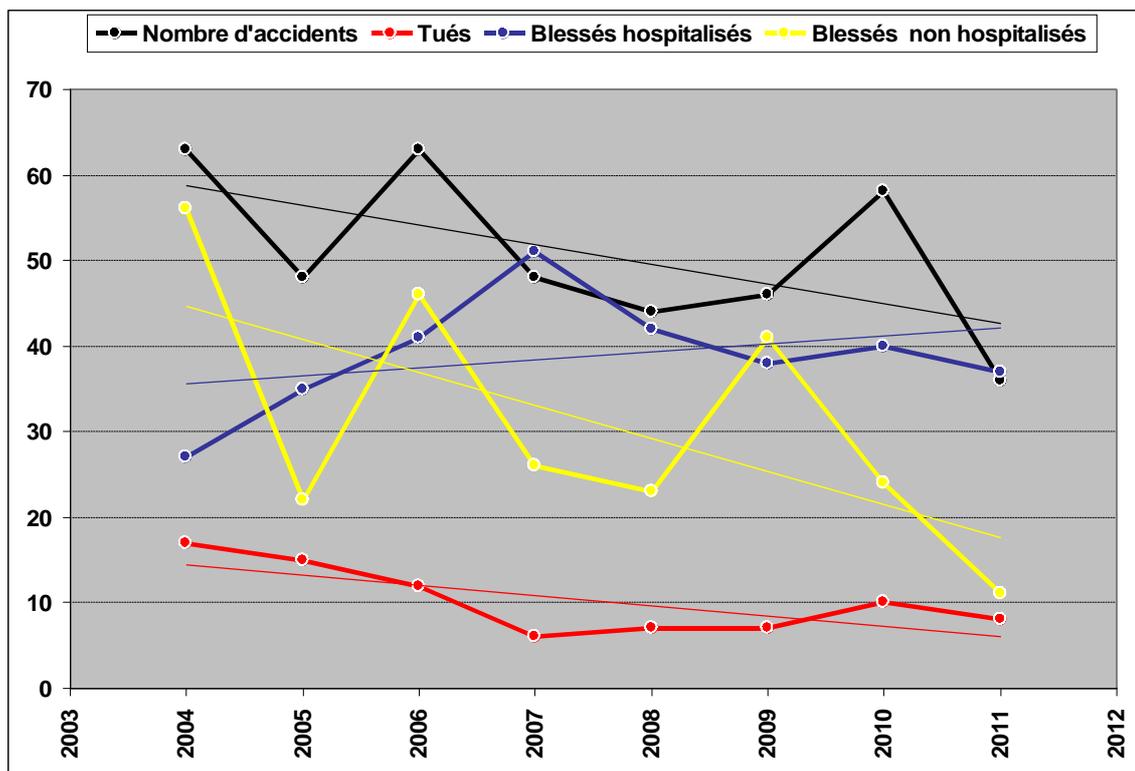


C – Facteur alcool/drogues

Les résultats ont été calculés sur la base de l'échantillonnage disponible et qui concerne près de 2000 conducteurs dépistés sur la période considérée.

Accidentalité avec au moins un conducteur en infraction ou délit

Sur un segment temps de 8 ans (2004-2011) la tendance générale des accidents avec alcool reste à la baisse. Cependant cela ne doit pas masquer que depuis 2010 ce facteur est de plus en plus présent dans les accidents mortels et que cette augmentation se confirme dans les chiffres provisoires de 2012.



	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Tués	BH
Alcool taux connus	2067	1021	90	748
Infractions et délits	182	176	32	157
%	8.81	17.24	35.56	20.99

La proportion d'accidents avec des conducteurs contrôlés au-dessus du taux légal représente :

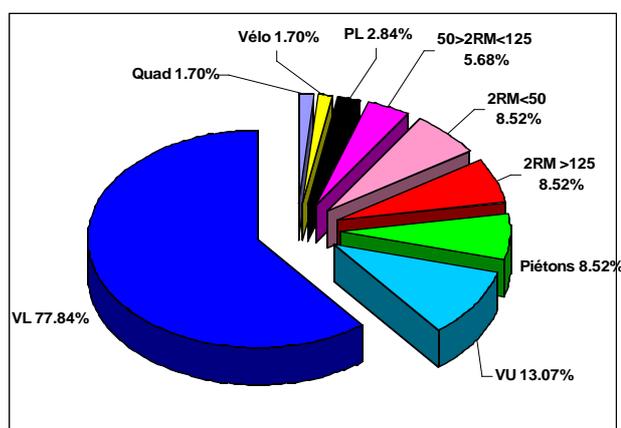
- Pour la période 2004-2007 : 19,49% de l'accidentalité et 32,89% des tués
- Période 2008-2011 : 17,24% de l'accidentalité et 35,56% des tués .

On n'observe donc pas de progrès significatif au cours de la période 2008-2011. Ce facteur reste un paramètre important de l'accidentalité puisqu'il représente 1 accident sur 6, et 1 accident mortels sur 3.

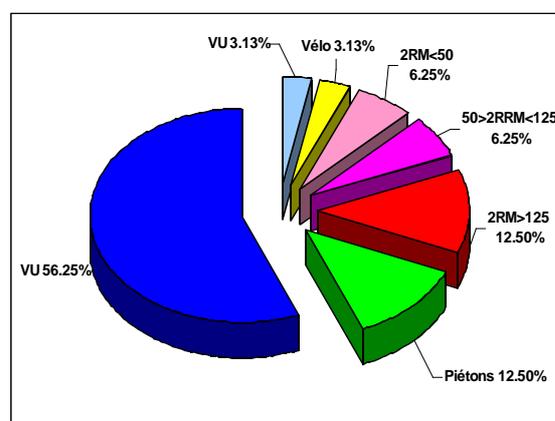
Pour la période observée 2008-2011, **97 des accidents avec alcool sur les 176** se sont produits sans tiers, et ont engendrés **23 décès sur les 32 recensés**

Les conducteurs impliqués sont en majorité des usagers de VL. Toutefois, on constate que les conducteurs de véhicules utilitaires sont aussi concernés, sans pour pouvoir déterminer si cela relève du risque routier professionnel (trajets mission ou trajets domicile/travail).

Contre toute attente et malgré une vulnérabilité importante les usagers des 2 RM sont impliqués à forte proportion (près de 23%) dans les accidents avec alcool.



Nombre d'accidents



Nombre de tués

L'analyse par tranche d'âge des conducteurs montre que globalement les 18-35 ans sont les plus concernés par le non respect de la réglementation sur l'alcool et les stupéfiants. Plus singulier, les piétons 18-24ans sont aussi présents dans les accidents avec alcoolémie. Parmi les usagers 2RM c'est la tranche d'âge 36-46ans qui est la plus concernée.

Cependant il faut admettre que les problèmes liés à l'alcoolémie au volant (victimes ou conducteurs) concernent toutes les tranches d'âge (18 à 57 ans), ce qui tend à révéler un phénomène de société qui dépasse le seul cadre de la sécurité routière.

En ce qui concerne la répartition par sexe, les données démontrent que l'insécurité routière résultant de la consommation de drogues et/ou d'alcool est très majoritairement le fait des hommes (88%).

Concernant la répartition temporelle des accidents liés au facteur alcool/drogues, il semblerait qu'il n'y ait pas de mois qui soit plus favorable à ce type de comportement. Cependant, les week-ends et la tranche horaire 17h00/5h00 affichent des chiffres sensiblement plus importants du nombre d'accidents.

La répartition géographique des accidents ne fait pas apparaître d'élément déterminant. Ils se situent plutôt sur les communes les plus peuplées du département, notamment sur la plaine du Roussillon et autour des axes les plus fréquentés.

Résumé de l'accidentalité en présence d'alcool :

- augmentation des conduites infractionnelles ou délictuelles depuis 2010
- alcool présent de plus en plus souvent chez les motards impliqués
- toutes les tranches d'âge sont concernées

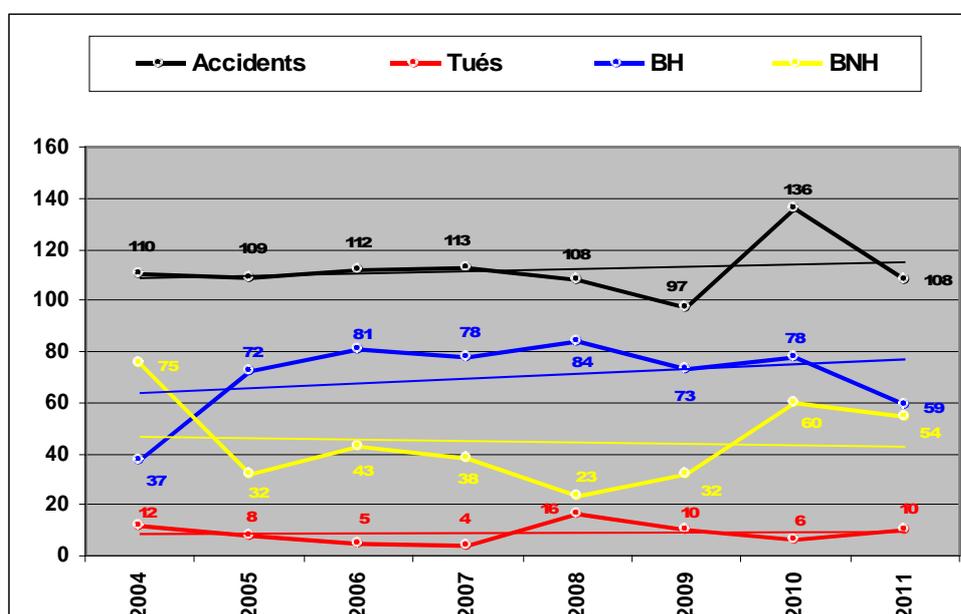
D – 2 roues motorisés

Un risque d'exposition plus grand pour les usagers de 2RM

Une étude de l'UMRESTTE (INRETS-Université de Lyon) publiée par l'institut de veille sanitaire en mai 2008 démontre qu'en France, le risque d'être lourdement handicapé (séquelles majeures) lors d'un accident de la route est égal au risque d'être tué (tous modes de transport confondus). Pour les cyclistes et les usagers des 2RM, le risque de handicap lourd est beaucoup plus élevé que celui d'être tué. L'étude du registre médical des victimes d'accidents de la route montre également que (pour diverses raisons) le nombre de blessés est largement sous-estimé par rapport aux données des forces de l'ordre. Toutes gravités confondues, il serait approximativement 3,4 fois supérieur, et pour les blessés graves uniquement 1,8 fois supérieur.

Evolution du parc 2RM dans les Pyrénées Orientales:

On observe pour la période 2008-2011 une augmentation de 109% du nombre d'immatriculations de 2 RM par rapport à la période 2004-2007. Cette donnée peut expliquer en partie la montée de l'accidentalité et de la mortalité liées 2RM observée ces dernières années, sans pour autant la justifier.



Accidentalité des 2RM

2008-2011

	Accidents	Tués	BH	BNH
2 RM	449	42	294	169
Accidents total	1204	116	853	838
%	37.29	36.21	34.47	20.17

Comparaison des exercices 2004-2007 et 2008-2011

Part des 2RM dans l'accidentalité globale

	Accidents	Tués	BH	BNH
2008-2011 en %	37.29	36.21	34.47	20.17
2004-2007 en %	34.69	19.08	33.67	21.81
Evolution	+2.60	+17.13	+0.80	-1.64

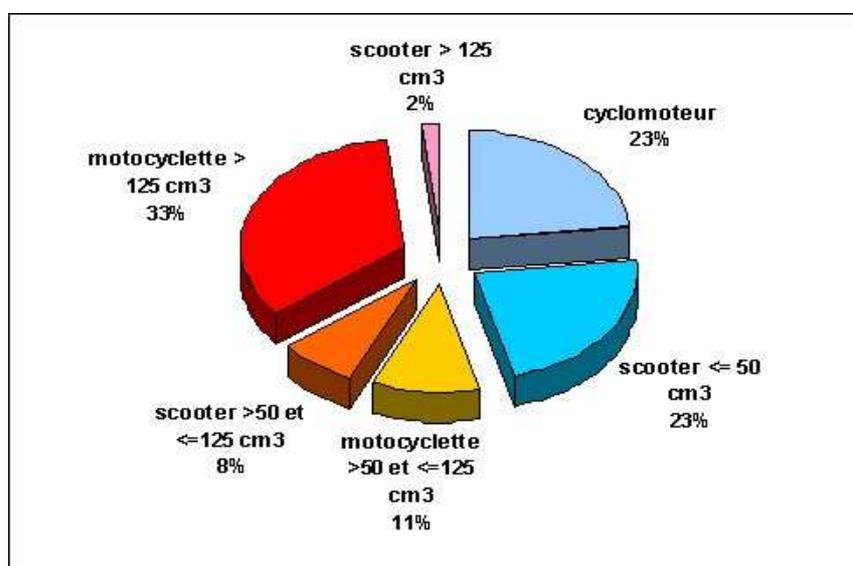
Sur la période 2008-2011, l'accidentalité des 2RM représente plus d'un tiers des accidents de la route (37,29%). Elle a légèrement augmenté par rapport à la période 2004-2007 relative à l'exercice du précédent DGO (+2,60%).

Beaucoup plus inquiétant, la proportion des personnes décédées parmi ces usagers a très fortement augmenté (+17,13%) et représente plus d'un tiers des accidents mortels (36,21%), ce qui place la proportion des tués résultant des accidents impliquant les 2RM, quasiment à égalité avec les VL, pourtant plus nombreux sur les routes.

Cette augmentation du nombre de tués en 2RM est confirmée par les données provisoires recueillies en 2012.

Les différents types de 2RM engendrent à la fois des usages et des comportements différents. Les cyclomoteurs et les scooters de petite cylindrée correspondent à un usage urbain. Ils sont impliqués dans de nombreux accidents dont la gravité est moindre en raison de la faible vitesse. A l'inverse, les cylindrées puissantes sont utilisées pour des trajets plus longs, avec des vitesses plus élevées, les chocs ou les chutes ont toujours des conséquences graves.

Pour les années 2008-2011 la répartition par type des 2RM impliqués dans les accidents s'exprime ainsi :



L'analyse des données concernant les 2RM impliqués dans les accidents laisse apparaître que les motards sont présumés responsables d'une part importante des accidents de la route.

Parmi les usagers des 2RM, les 18-24 ans sont majoritairement responsables des accidents liés aux petites cylindrées (< 125 cm3), mais il s'agit également de la tranche d'âge utilisant le plus ce type de véhicule. En revanche, pour les cylindrées plus importantes (> 125 cm3), les 36-47ans sont majoritairement présumés responsables.

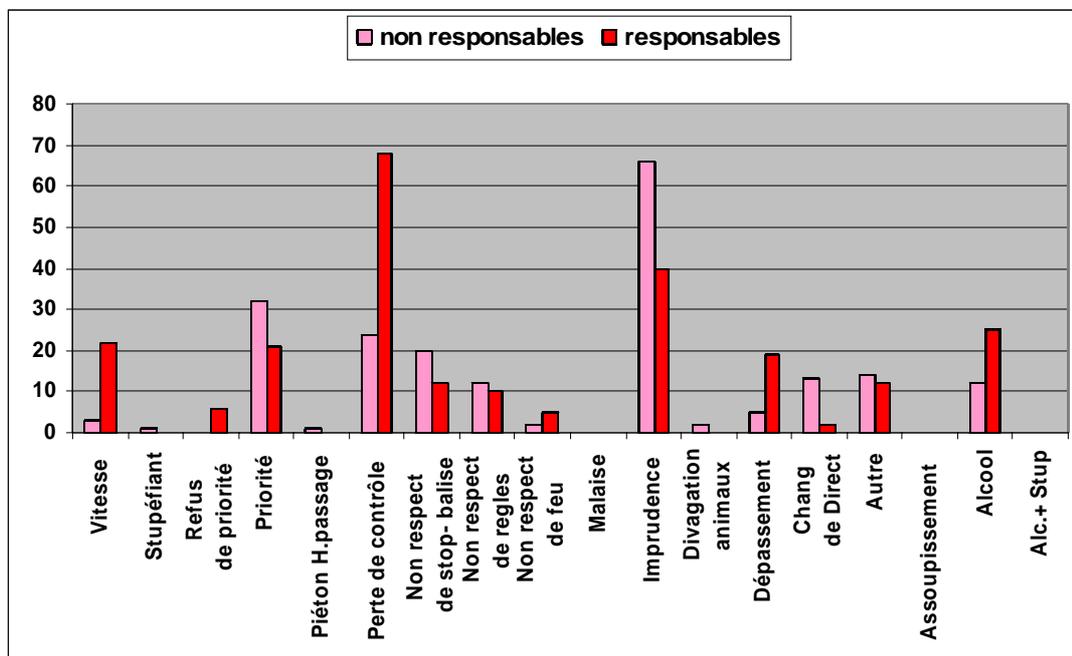
Au regard de l'ancienneté du permis de conduire, les détenteurs de permis récents (0-2ans) sont majoritairement présumés responsables. Cela n'exclut pas une présence significative des autres tranches et en particulier les détenteurs de permis plus anciens, dont les chiffres relatifs à la responsabilité présumée dans les accidents, sont proches de ceux observés pour les détenteurs de permis récents.

Les trajets promenade-loisirs sont les plus accidentogènes pour ce qui concerne les 2RM. Les hommes sont responsables de la majeure partie des accidents impliquant les 2RM.

La majorité des tués sont des usagers de cylindrées puissantes, tandis que les personnes blessées utilisent davantage des cylindrées < 125 cm3.

La recherche de la proportion d'accidentalité sans tiers est particulièrement intéressante puisqu'elle contredit l'argument du motard victime de l'imprudence des autres usagers : 36% des accidents mortels impliquant les 2RM se produisent sans tiers. Cette proportion est encore plus élevée dans les données provisoires recueillies en 2012.

L'analyse des causes des accidents 2RM en présence d'un tiers démontre que la responsabilité incombe autant aux motards qu'aux autres usagers : les 2 RM sont présumés responsables dans la majorité de cas d'accidents liés à des pertes de contrôle ou à la vitesse. La notion de « perte de contrôle » inclut notamment les cas de vitesse inappropriée (vitesse inappropriée = vitesse inférieure ou égale à la limite autorisée mais excessive pour ce type de véhicule dans des circonstances données)



Pour des raisons démographiques et de structuration du réseau routier, les accidents se concentrent en grande partie dans la plaine du Roussillon. Cependant, deux axes très fréquentés concentrent un grand nombre d'accidents impliquant les motards : la RD 900 et la RN 116.

La répartition temporelle des accidents ne fait pas ressortir de jour de la semaine qui soit particulièrement défavorable aux usagers des 2RM. Toutefois, la répartition horaire indique que la majorité des accidents impliquant les usagers des 2RM se produisent majoritairement entre 12h00 et 19h00, sans que l'on puisse déterminer si cela est dû au plus grand flux de véhicules ou si les motards réparent à circuler après la tombée du jour.

De même, l'étude des conditions météorologiques ne fait pas apparaître de singularité.

En conclusion et comme le confirment les données provisoires de 2012, la catégorie 2 RM est sur-représentée à la fois dans l'accidentalité et dans la mortalité.

La synthèse des éléments ci-dessus a révélé le profil type de l'accident grave ou mortel impliquant un 2RM :

- un pilote d'âge mûr
- un pilote expérimenté
- une cylindrée puissante
- sur un trajet de loisir
- sans tiers

Résumé des tendances de l'accidentalité 2RM :

- augmentation du nombre d'accidents ;
- augmentation du nombre de tué ;
- les motards sont de plus en plus responsables de leurs accidents.

II – La démarche DGO

A – Objectifs du DGO

Rappel : le DGO est un document quinquennal qui définit les axes prioritaires de la politique locale de sécurité routière. Cet outil de programmation mobilisant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, est établi sous l'autorité du Préfet.

Le présent document s'inscrit dans la continuité du précédent DGO (2009-2012) et poursuit l'objectif européen de réduire le nombre de tués sur les routes françaises à moins des 2000 morts par an à l'horizon 2020. Les résultats encourageant obtenus ces dernières années dans le département démontrent que l'insécurité routière n'est pas une fatalité. Il appartient à chacun d'entre nous d'œuvrer pour atteindre cet objectif ambitieux.

La démarche générale du précédent DGO s'étant révélée efficace, il a été décidé de s'en inspirer pour dégager les nouvelles orientations d'actions, dans le sens d'une plus grande opérabilité et d'une plus grande prise en compte des spécificités locales en matière de sécurité routière.

Une gouvernance à deux niveaux a été mise en place pour coordonner et valider les travaux :

- une instance stratégique et décisionnelle représentée par le comité de pilotage élargi qui délègue au comité pilotage restreint
- des instances de proposition qui sont les groupes de travail à raison d'un par enjeu

La composition des comités de pilotage figure dans l'arrêté préfectoral du 6 mars 2012 jointe en annexe.

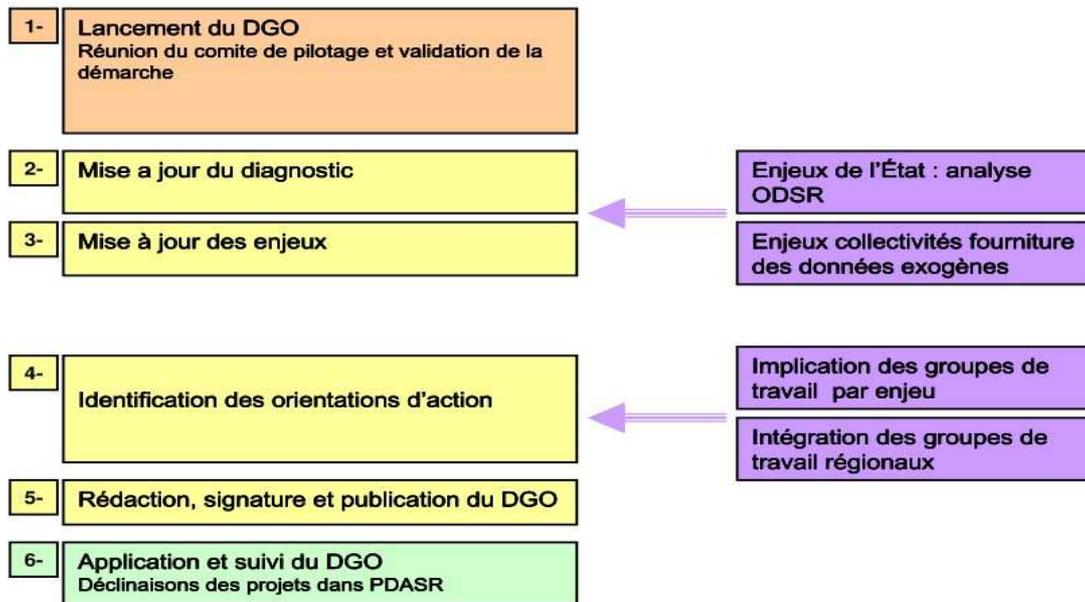
A la lumière des conclusions du diagnostic de l'accidentalité présenté ci-dessus trois grands enjeux ont été identifiés localement : Deux roues motorisés, Prévention/éducation et Comportements/vitesse

En complément, au niveau régional, deux autres groupes de travail ont été constitués autour des questions relatives aux enjeux alcool/drogues et risque routier professionnel.

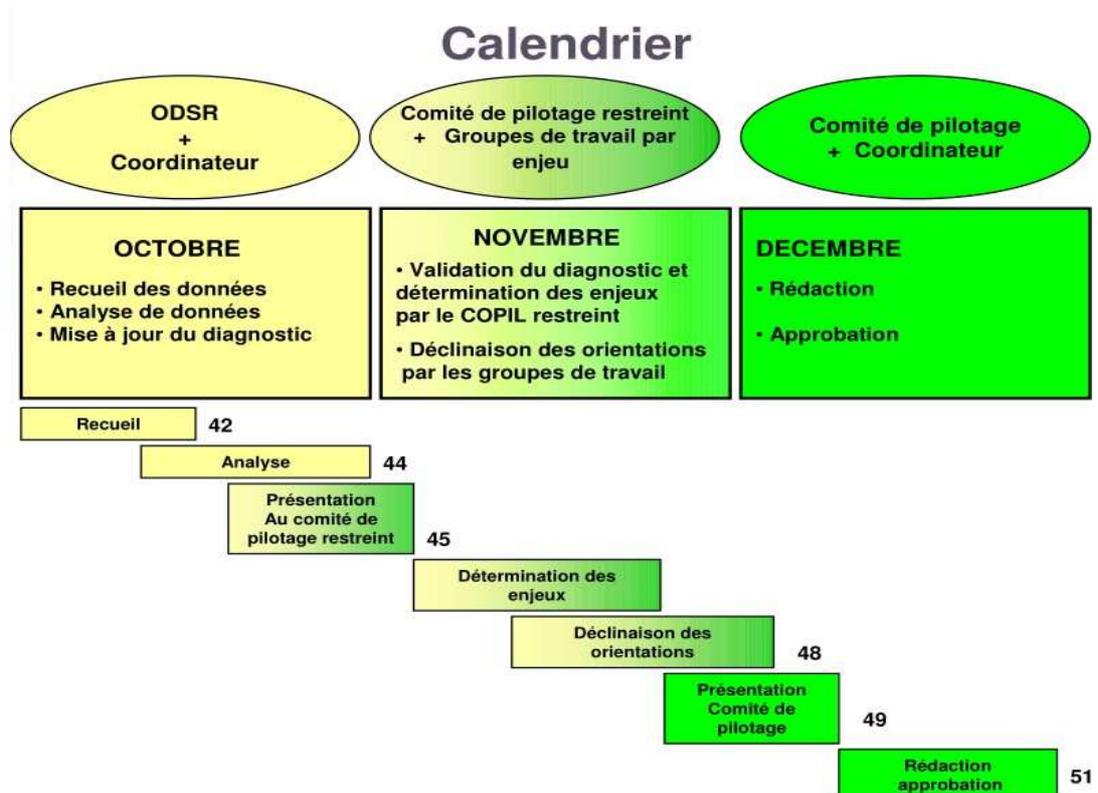
B – Elaboration du DGO

Le déroulé de la procédure s'est largement inspiré du schéma type qui avait été proposé nationalement et appliqué lors de la réalisation du précédent DGO. L'évaluation ministérielle de cette expérience passée a permis d'en tirer les enseignements et de définir l'esprit dans lequel devait être entreprise la nouvelle démarche : l'idée principale était de s'approprier ce processus et d'en simplifier la mise en application pour obtenir au final une actualisation du DGO plutôt qu'un nouveau document. Les étapes de réalisation du DGO se sont donc enchaînées selon le schéma ci-dessous

Les étapes du DGO 2013-2017



Le calendrier prévisionnel de réalisation a été le suivant :



La démarche et le calendrier prévisionnel présentés ci-dessus ont été validés par le comité de pilotage élargi le 4 octobre 2012. Le diagnostic de l'accidentalité, quant à lui, a été validé par le comité de pilotage restreint le 15 novembre 2012.

C – Les acteurs du DGO

Les groupes de travail ont été composés des membres suivants :

Groupe régional de travail Alcool et Drogues

ASSAILLY Jean-Pascal	Chercheur IFSTTAR
CASTAING Béatrice	Association Route66
FERRER-BORRAS David	Coordinateur DADD-LR
GONZALEZ Delphine	Coordnatrice 11
HARLIN Didier	CMSR CETE méditerranée
LOUCHE Bernard	Coordinateur 48
MALLET Catherine	Coordnatrice 34
PALLIER Thierry	Coordinateur 30
TRUCHOT Serge	Coordinateur 66

Ce groupe s'est réuni dans les locaux du CETE ou de la DDTM 34 les 27 septembre, 29 octobre et 22 novembre 2012. Il a été animé par M. Harlin Didier.

Groupe de travail 2 roues motorisés

BICHOTTE Aurélien	Association Route 66
DUCHATEAU	Association FFMC
DUBOS Philippe	Harley-Davidson Club 66 Elne
DUFFAU Thierry	Gendarmerie, commandant de l'EDSR
FARA Lionel	Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération
GASQUEZ Jean	Chargé de mission 2roues motorisés DDTM
LENZ Patrick	Auto-école Patrick
OLIVET Philippe	Police Nationale
PIRODON Christelle	Association FFMC
POULLY Gilles	Association Prévention Routière
RIBEILL Daniel	Conseil général 66
RIBES Jean-Paul	Observatoire départemental sécurité routière DDTM
VINCENT Laurent	Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération

Ce groupe de travail s'est réuni le 12 décembre 2012 dans les locaux de la DDTM, il a été animé par M. Gilles Pouilly assisté d'un rapporteur M. Jean Gasquez.

Groupe de travail Prévention/Education

BERNARD Françoise	Mutualité Française
BIEULES Elodie	Police nationale, monitrice éducation routière
CHAGNARD Corinne	Directrice d'auto-école
MARCILLY Elisabeth	Association AFER
ORTIZ Frederic	Chef de service DDTM
PALLUIS Françoise	Conseil Général 66
PIQUET Robert	IDSF, président associations DDEN et ADATEEP des PO
TOMASSONE Luc	Police Nationale moniteur éducation routière
TRUCHOT Serge	Coordinateur sécurité routière DDTM

Ce groupe s'est réuni le 14 décembre 2012 dans les locaux de la DDTM, il a été animé par Mme Elisabeth Marcilly assistée d'un rapporteur, M. Serge Truchot.

Groupe de travail Comportements/Vitesse

AUZEVILLE Marc	Direction académique des services de l'éducation nationale
BOREIL Alain	Moniteur d'auto-école
DUFFO Marie-Pierre	Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération
FARA Lionnel	Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération
HERNANDEZ Luc	Association Victimes et Citoyens
JACQUET Eric	Conseil Général 66
MERCIER Bruno	Médecin SDIS
PARRA Olivier	Intervenant départemental sécurité routière
POTIER LOEMBE Jules	Stagiaire ENA
THIEUX Elisabeth	Comité Départemental d'Education pour la Santé

Ce groupe s'est réuni le 14 décembre 2012 dans les locaux de la DDTM, il a été animé par Mme Thieux Elisabeth assistée d'un rapporteur, M. Jules Potier Loembe.

Groupe régional Risque routier professionnel

ALEXANDRE Virginie	DDTM 34
DELON Robert	Chargé de mission SR pôle d'appui LR
GONZALEZ Delphine	Coordinatrice SR 11
GUILLAUME Clément	Chargé de mission SR pôle d'appui LR
HARLIN Didier	Chargé de mission SR pôle d'appui LR
LAVALLEE Daniel	MSA co-animateur GT RRP (PRST2)
LOUCHE Bernard	Coordinateur SR 48
MALGOYRE Ronan	CARSAT-LR co-animateur GT RRP (PRST2)
MALLET Catherine	Coordinatrice SR 34
MAMPOUYA Christian	DIRRECTE co-animateur GT RRP (PRST2)
SALVAT Henri	Chargé de mission SR DREAL-LR
TRUCHOT Serge	Coordinateur SR 66

Ce groupe s'est réuni le 5 octobre 2012 à Montpellier dans les locaux du CETE méditerranée, il a été animé par Harlin Didier.

A l'issue des réunions de travail, ces cinq groupes ont proposé une liste d'orientations, figurant dans le paragraphe III, ci-après.

III – Les orientations issues des groupes de travail

A – Alcool/drogues

- développer des messages et des actions d'accompagnement valorisant l'auto-contrôle et la maîtrise de sa consommation d'alcool
- développer des messages sur les risques de consommation de stupéfiants
- favoriser et développer des programmes de sensibilisation et d'approche du risque alcool/drogues auprès des enfants des écoles primaires
- sensibiliser/former les acteurs en charge de la distribution d'alcool
- sensibiliser de nouveaux relais pour la prévention
- développer les programmes d'éthylotests antidémarrage
- instaurer des partenariats avec les organisateurs pour financer la prévention
- développer des partenariats avec les associations, établissements, transporteurs (taxis collectifs)
- évaluer la composante éducative et préventive associée aux structures de ré-accompagnement
- identifier et impliquer les réseaux de parentalité en termes de prévention
- valoriser l'implication et la formation de référents d'établissements en milieu universitaire en relation avec les associations d'étudiants
- développer en milieu professionnel la sensibilisation destinée aux parents
- favoriser le ré-accompagnement
- maîtriser les autorisations d'ouverture des points de vente

B – Les 2 roues motorisés

- dans les établissements scolaires communiquer sur le handicap et les séquelles liées aux accidents 2RM
- dans les établissements scolaires communiquer pour modifier les représentations liées à l'utilisation du 2RM
- développer la communication grand public sur le partage de la voirie notamment à l'égard des usagers vulnérables
- mobiliser les usagers passifs par l'organisation de rallye
- mobiliser les usagers passifs par l'organisation de journées 2RM dont l'accroche sécurité routière ne serait a priori qu'accessoire, en ouvrant l'accès à un circuit par exemple
- mobiliser les usagers passifs en multipliant les ambassadeurs du bon comportement.
- améliorer la communication en améliorant la qualité des messages et des vecteurs de transmission au travers d'un plan de communication fédérant les différents partenaires
- apporter une aide à la supervision parentale en communiquant sur la responsabilité, le risque financier et l'image des conséquences des accidents
- création d'une école de formation post-permis dans le département pour améliorer la réactivité et le comportement des jeunes ou des nouveaux usagers
- intégration dans l'apprentissage en moto-école d'une formation spécifique à la conduite sur route ou face à des imprévus
- développer la communication en auto et mot-école sur le partage de la voirie notamment à l'égard des usagers vulnérables
- apporter une aide à la supervision parentale en communiquant sur les risques liés à la consommation d'alcool pour les usagers 2RM
- accentuer la répression des plus jeunes avec des actions ciblées et une communication adaptée
- utiliser les médias pour obtenir plus d'écho sur l'intensification des contrôles
- proposer des alternatives aux sanctions pour certaines petites infractions constatées sur des actions spécifiques médiatisées

C – La prévention et l'éducation

- promouvoir des stages post-permis avec compensation progressive du coût par diminution des cotisations par les assurances
- promouvoir la conduite accompagnée et améliorer sa communication
- poursuivre et développer la formation des référents élus SR
- s'appuyer sur les référents élus SR pour constituer un conseil départemental des jeunes ou des actions partenariales
- promouvoir le retour des seniors vers les auto-écoles pour évaluer et modifier leur comportement
- inciter à la création d'une maison de la sécurité routière dans le département
- développer la communication et les actions vers les étudiants en s'appuyant sur les professeurs pour transmettre la connaissance
- recenser les projets existants en milieu étudiant et favoriser les projets tutorés
- faire évoluer la réglementation pour imposer un contrôle obligatoire de la capacité à conduire
- prendre des mesures locales pour inciter au contrôle

D – Les comportements et la vitesse

- en collaboration avec les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre, repérer et traiter les zones supposées accidentogènes
- réfléchir à un mode communication privilégiant les témoignages directs et l'utilisation de messages vidéo
- utiliser le réseau éducation routière (auto-écoles/IPC) comme vecteur de diffusion d'information
- développer l'information sur le facteur fatigue et l'hypno-vigilance
- sensibiliser le public sur le partage de la route : insister sur la triple dimension conducteur/usager/victime
- développer un programme d'éducation routière adapté à toutes les tranches d'âge dans le cadre d'un groupe de travail
- financer des stages post-permis avec compensation progressive du coût par diminution des cotisations par les assurances
- impliquer les forces de l'ordre dans des actions de communication sur les enjeux de la SR et les tendances de l'accidentalité locale
- favoriser l'enseignement et la pratique de l'éco-conduite
- développer la pratique de l'auto-contrôle
- en collaboration avec les gestionnaires de voirie, continuer d'améliorer la qualité des infrastructures
- développer les actions médiatiques autour de la prévention et valoriser au travers des médias les actions s'inscrivant dans le DGO
- inciter les collectivités territoriales à développer un support commun sur les risques liés aux piétons
- sensibiliser les jeunes en ayant recours aux témoignages de personnes victimes ou impliquées dans les accidents
- promouvoir et généraliser les permis piétons et vélo dans les classes primaire
- développer la formation et l'information locale en continu auprès des professionnels et des bénévoles de la SR en s'appuyant sur des outils ludiques
- fédérer les auto-écoles autour d'un projet de diminution du stress et de l'agressivité
- forces de l'ordre, accentuer les contrôles téléphone au volant

E – Les risques routiers professionnels

- sensibiliser les travailleurs à prendre en compte le risque routier dans leurs déplacements quotidiens
- intégrer le risque routier à des branches spécifiques qui auront été identifiées
- sensibiliser, informer les jeunes en fin de formation professionnelle
- définir un cadre de partenariat entre préfecture et acteurs du PRST
- sensibiliser les transporteurs aux risques routiers PL sur autoroute
- former les acteurs de la prévention du risque routier professionnel pour le décliner au sein de l'entreprise

IV – Orientations d'actions retenues

Les orientations présentées ci-dessus sont l'expression spontanée des groupes de travail. Afin d'aboutir à une liste de propositions qui soit à la fois exhaustive, stratégiquement et financièrement cohérente, et éviter les doublons, la pertinence et la rédaction de chaque item ont été examinés. Ainsi, les propositions d'orientation ne relevant pas de la compétence du DGO ont été supprimées. Par contre d'autres orientations contenues dans le précédent DGO ou issues de la réflexion d'autres départements de la région Languedoc-Roussillon ont été ajoutées.

Afin d'obtenir une présentation à la fois pratique et agréable à la lire, les orientations retenues ont été distribuées dans quatre groupes :

- Communication grand public
- Communication ciblée
- Actions ciblées
- Contrôles

Pour faciliter l'identification de l'enjeu auquel se rattache chaque orientation d'action, il est fait usage d'un code couleur identique à celui appliqué au chapitre précédent, à savoir :

Bleu :	alcool/drogues
Orange:	2 roues motorisés
Vert :	prévention/éducation
Rouge :	comportement/vitesse
Noir :	risque routier professionnel

Communication grand public

Alcool/drogues

- travailler sur les représentations liées à l'alcool et aux drogues
- comprendre l'évolution du taux d'alcool en fonction des doses consommées en complément de la communication nationale
- connaître les effets de l'alcool sur le comportement et la conduite en complément de la communication nationale
- communiquer sur le lien alcool/accident (gravité, handicap, assurance)
- développer des messages et des actions d'accompagnement valorisant l'auto-contrôle et la maîtrise de sa consommation en complément de la communication nationale.
- promouvoir le conducteur sobre désigné en complément de la communication nationale

Les 2 roues motorisés

- communiquer pour modifier les représentations liées à l'utilisation du 2RM et renforcer l'image du motard responsable qui se sait fragile et prudent

La prévention et l'éducation

- comprendre et appliquer le code de la route à travers des séquences de remise à niveau
- connaître les spécificités de la conduite autoroutière à travers des séquences de remise à niveau
- associer les jeunes dans les campagnes de communication

- communiquer sur l'usage des médicaments
- communiquer sur les risques spécifiques aux piétons
- promouvoir la conduite accompagnée et améliorer sa communication

Les comportements et la vitesse

- réfléchir à un mode de communication privilégiant les témoignages directs et l'utilisation de messages vidéo
- développer l'information sur le facteur fatigue et l'hypovigilance
- sensibiliser le public sur le partage de la route : insister sur la triple dimension conducteur/usager/victime
- communiquer sur l'usage du téléphone et le port de la ceinture de sécurité en utilisant une déclinaison locale
- développer les actions médiatiques autour de la prévention et valoriser au travers des médias les actions s'inscrivant dans le DGO

Les risques routiers professionnels

- sensibiliser les travailleurs à prendre en compte le risque routier dans leurs déplacements quotidiens (trajet + mission)
- bâtir un plan de communication pour induire un comportement responsable trajet+ mission

Communication ciblée

Alcool/drogues

- promouvoir l'attitude « savoir résister à la pression du groupe »

Les 2 roues motorisés

- développer des messages pour savoir résister à la pression du groupe : le vrai leader est celui qui fait parvenir le groupe à bon port et qui sait se montrer responsable pour anticiper le risque d'accident
- dans les établissements scolaires communiquer sur le handicap et les séquelles liées aux accidents et en particulier liés aux deux roues motorisés
- améliorer la qualité des messages et des vecteurs de transmission au travers d'un plan de communication fédérant les différents partenaires

La prévention et l'éducation

- connaître les risques (conséquences des accidents, sanctions, risque routier professionnel)
- communiquer pour permettre aux personnes en incapacité de trouver des alternatives de transport
- inciter les professionnels de la santé à mieux informer sur le risque alcool et conduite
- inciter les professionnels de la santé à mieux informer sur le risque médicaments/conduite
- poursuivre et développer la formation des référents élus SR
- s'appuyer sur les référents élus SR pour constituer un conseil départemental des jeunes ou des actions partenariales

Les risques routiers professionnels

- sensibiliser, informer les jeunes en fin de formation professionnelle
- sensibiliser les transporteurs aux risques routiers PL sur autoroute

Actions ciblées

Alcool/drogues

- mieux connaître les caractéristiques des accidents avec alcool (ODSR) au moyen de mini-enquêtes ou autre
- créer et faire adhérer à une charte type "Label Fête" (cible : organisateurs de temps festifs)
- instaurer des partenariats avec les organisateurs pour financer la prévention
- développer des partenariats avec les associations, établissements, transporteurs (taxis collectifs)
- évaluer la composante éducative et préventive associée aux structures de ré-accompagnement (efficacité des mesures des transport et cohérence avec les messages de prévention)
- identifier et impliquer les réseaux de parentalité en terme de prévention
- valoriser l'implication et la formation de référents d'établissements en milieu universitaire en relation avec les associations d'étudiants
- favoriser le ré-accompagnement (mise en place d'un service aux particuliers entre le lieu de consommation et le domicile)
- maîtriser les autorisations d'ouverture des points de vente (gestion de la densité des points de vente pérennes ou ponctuels)

Les 2 roues motorisés

- mobiliser les usagers passifs par l'organisation de rallyes (implication forte de la gendarmerie) et multiplier les ambassadeurs du bon comportement
- création d'une école de formation post-permis dans le département pour améliorer la réactivité et le - comportement des jeunes usagers
- intégration dans l'apprentissage en moto-école d'une formation spécifique à la conduite sur route ou face aux imprévus
- développer la communication en auto et moto-école sur le partage de la voirie notamment à l'égard des usagers vulnérables
- collectivités locales améliorer les infrastructures routières pour les motards (connaître les risques liés aux 2RM, recenser les points dangereux, mettre en œuvre des solutions)

La prévention et l'éducation

- favoriser une meilleure acceptation des messages de sécurité routière en formant des pairs chez les seniors, les jeunes et en entreprise
- informer les professionnels de la santé sur les effets du vieillissement et la conduite
- utiliser les auto/moto-écoles comme relais de la sécurité routière
- collectivités locales : rendre les aménagements urbains et la signalisation routière cohérents et pertinents
- impliquer la presse pour des articles de fond (sans éluder les vrais causes)
- développer des formations spécifiques pour les animateurs (PIJ)
- développer un pôle de ressources documentaires et pratiques pour mieux utiliser la documentation et le matériel existant
- promouvoir le retour des seniors vers les auto-écoles pour évaluer et modifier leur comportement

Les comportements et la vitesse

- en collaboration avec les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre, repérer et traiter les zones supposées accidentogènes
- financer des stages post-permis avec compensation progressive du coût par diminution des - cotisations par les assurances
- favoriser l'enseignement et la pratique de l'éco-conduite
- communiquer sur le vieillissement et le dépistage des troubles incompatibles avec la conduite
- inciter les collectivités territoriales à développer un support commun sur les risques liés aux piétons
- sensibiliser les jeunes en ayant recours aux témoignages de personnes victimes ou impliquées dans les accidents
- promouvoir et généraliser les permis piétons et vélo dans les classes primaire
- développer la formation et l'information locale en continu auprès des professionnels et des bénévoles de la SR en s'appuyant sur des outils ludiques

- fédérer les auto-écoles autour d'un projet de diminution du stress et de l'agressivité
- collectivités locales contrôler les vitesses après période de sensibilisation des conducteurs (radars pédagogiques)

Les risques routiers professionnels

- identifier les cibles présentant une accidentalité importante et/ou spécifique (agriculture, BTP, transport, logistique, manutention, etc.)
- former les acteurs de prévention sur la problématique alcool (rédaction de protocole, personnes relais)
- intégrer le risque routier à des branches spécifiques qui auront été identifiées
- définir un cadre de partenariat entre préfecture et acteurs du Plan Réseau Santé Travail
- former les acteurs de la prévention du risque routier professionnel pour le décliner au sein de l'entreprise
- inciter les gestionnaires de voirie à la mise en œuvre de schéma pour les cheminements doux

Contrôles

Alcool/drogues

- forces de l'ordre, accentuer les contrôles liés au risque alcool (alcoolémie routière, protection des mineurs, vente et accès, disponibilité des moyens de tests dans les discothèques)
- cibler les contrôles à proximité des rassemblements festifs
- communiquer sur les résultats des contrôles

Les 2 roues motorisés

- accentuer la répression et l'accompagner d'une communication et une médiatisation adaptée sur le sujet et accentuer la répression des plus jeunes avec des actions ciblées et une communication adaptée
- utiliser les médias pour obtenir plus d'écho sur l'intensification des contrôles
- proposer des alternatives aux sanctions pour certaines petites infractions constatées sur des actions spécifiques médiatisées

Les comportements et la vitesse

- forces de l'ordre, accentuer les contrôles téléphone au volant

Les orientations ainsi définies ont été validés par le comité de pilotage restreint du 15 mars 2013.

V – Suite et évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO :

Les objectifs locaux retenus à l'issue de la démarche doivent servir de fil conducteur pour favoriser la sécurité routière. Ils supposent de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il convient de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage.

Ainsi, il est proposé une réunion du comité de pilotage à mi-parcours (2015) pour évaluer l'adéquation du DGO avec les actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR.

Des ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions.

La déclinaison du DGO en PDASR :

Chaque année et jusqu'en 2017, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le socle des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

L'appel à projet du PDASR listera ces orientations et chaque projet demandant à bénéficier de subventions de l'Etat devra indiquer clairement à quels items il se rattache. Cet outil permettra à la fois de vérifier l'adaptation des projets au contexte local et de favoriser les partenariats.

Annexes

1. Arrêté préfectoral n° 2012066-0005 modifiant l'arrêté du 4 juin 2007 et portant création du comité de pilotage de sécurité routière.
2. Diaporama de présentation de la démarche au comité de pilotage
3. Diaporama de présentation des orientations du DGO au comité de pilotage