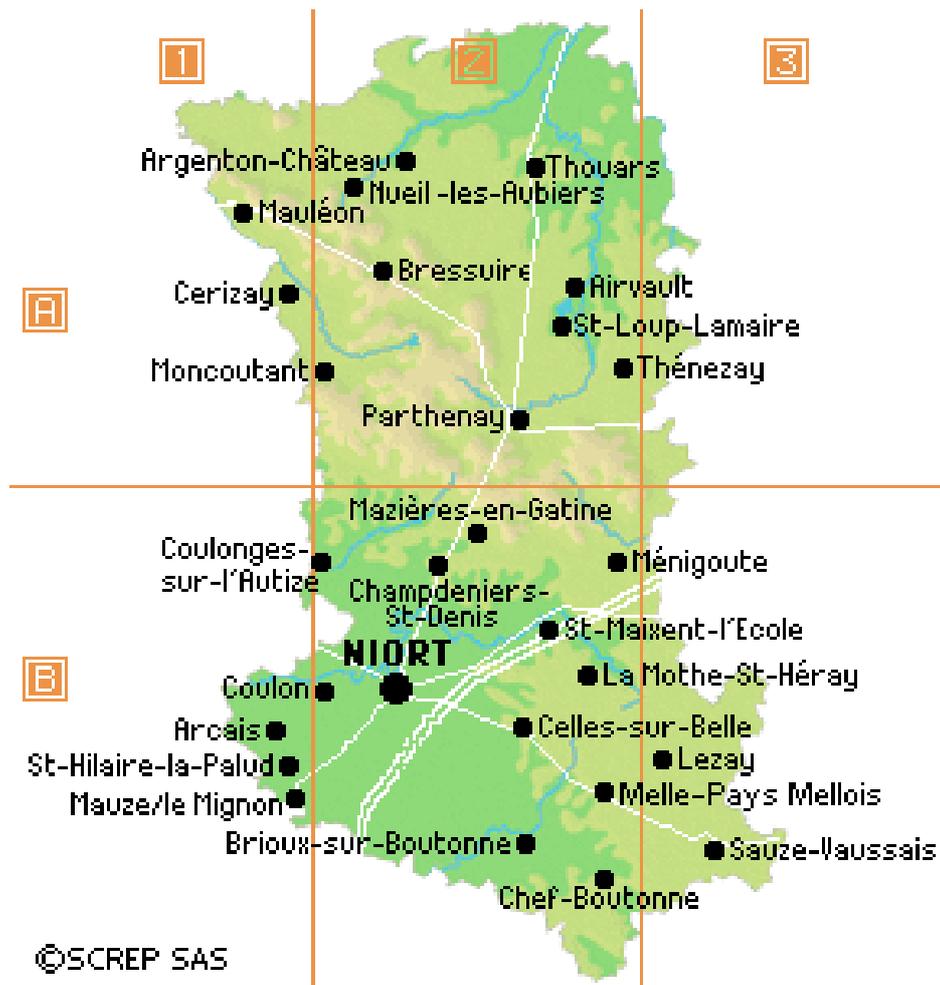




Document Général d'Orientations

Département des Deux-Sèvres

2008 - 2012



Cette étude est réalisée à partir de la base accidents des Deux-Sèvres sur 5 ans (2004 à 2008)



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, contre plus de 4500 en 2007.

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

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

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans notre département par une réduction importante et continue du nombre de victimes.

Chaque année, le **Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)** sera élaboré en cohérence avec les orientations du **Document général d'Orientations (DGO)**.

Dans le département des Deux-Sèvres il est à noter que :

- 61,6 % des tués ont moins de 25 ans,
- 23 % le sont sur un deux roues motorisés,
- le facteur alcool est présent dans 27,5 % et implique en même temps une vitesse excessive et inadaptée.

En conséquence, il est nécessaire d'agir dans ces directions et l'action départementale doit se concentrer sur les enjeux suivants :

- Les deux-roues motorisés de plus de 50 cm³
- Les cyclomoteurs
- Les jeunes
- L'alcool
- La vitesse

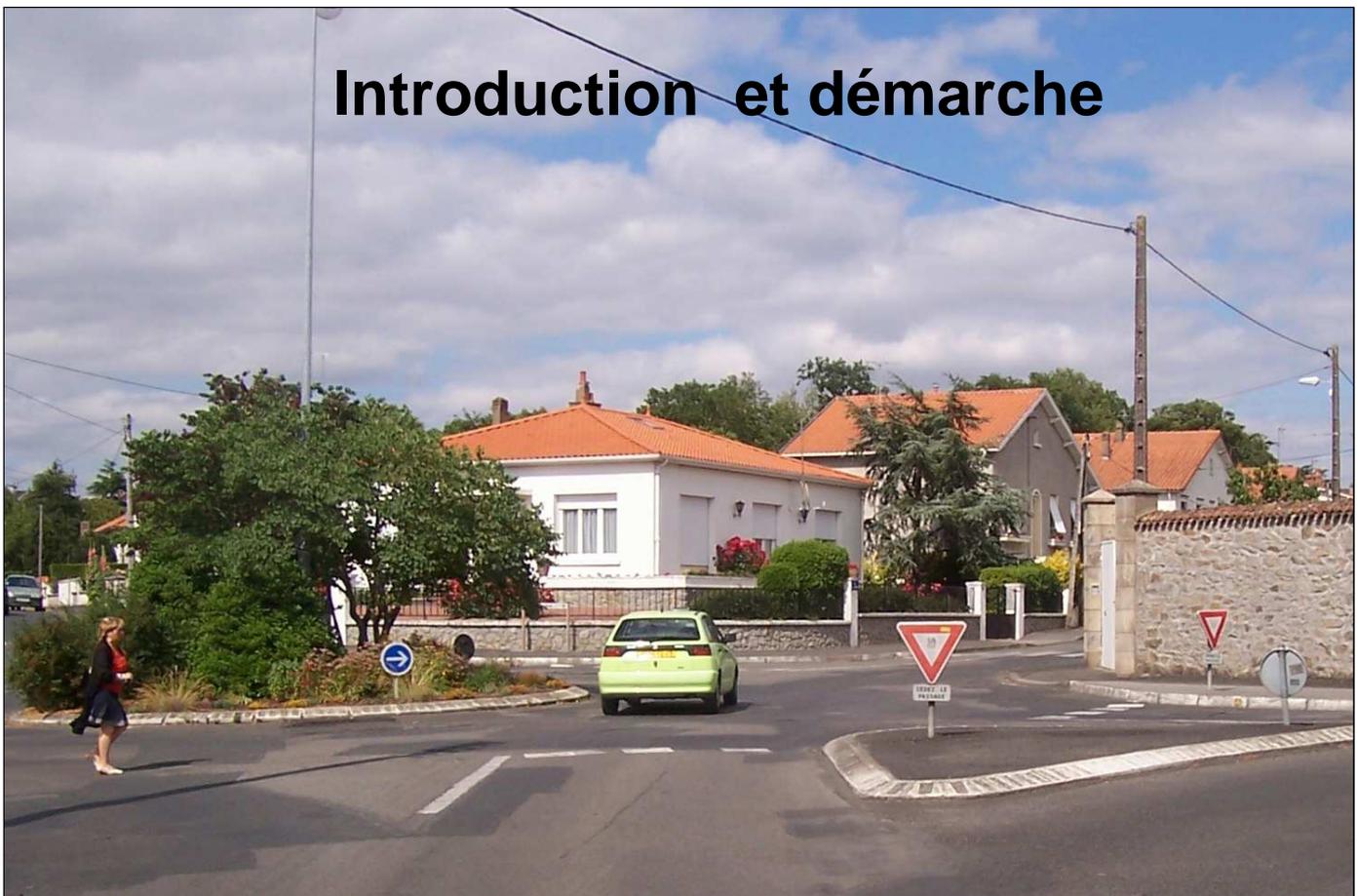
Il convient de prendre conscience que l'insécurité routière n'est pas une fatalité et que chacun d'entre nous doit participer à la lutte engagée par le gouvernement.

LA PRÉFÈTE

Sommaire

Introduction	5
<i>La Démarche</i>	6
Synthèse du DGO précédent	8
1 – le comportement des usagers	8
2 – les infrastructures	9
3 – l'alcool	10
4 – la vitesse	10
5 – les modes de transport	10
Etude d'enjeux	13
1 Préambule	13
2 Méthodologie	13
3 L'étude d'enjeux	13
A – quelques caractéristiques du département.....	14
B – les données générales (pages 4 à 7 de l'étude d'enjeux).....	14
C - accidentologie chez les jeunes (moins de 25 ans) (pages 8 à 10 de l'étude d'enjeux).....	14
E - données sur les motocyclettes (pages 14 à 16 de l'étude d'enjeux).....	15
F - données sur le facteur alcool (pages 17 à 19 de l'étude d'enjeux).....	15
G - données sur le facteur vitesse (pages 20 à 21 de l'étude d'enjeux).....	16
H - les comptages de trafic routier (pages 22 à 24 de l'étude d'enjeux).....	16
I - Conclusion.....	16
Orientations d'actions	19
1 Définitions et démarche	19
A - qu'est-ce qu'une orientation d'action ?.....	19
B - le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière :.....	19
C - les groupes de travail.....	19
D - la progression attendue.....	19
2 Les orientations d'actions choisies	20
A - les cyclomoteurs	21
B - les deux-roues motorisés de + de 50 cm ³	22
C - les Jeunes.....	23
D - l'alcool.....	24
E - la vitesse.....	25
Suivi et évaluation du DGO	27
1 – les indicateurs généraux	27
2 – les indicateurs spécifiques à chaque enjeu	27
A alcool (et produits stupéfiants).....	27
B la vitesse.....	27
C les jeunes (15-24 ans).....	27
D les deux roues.....	28

Annexe 1 : Définitions.....	30
Annexe 2 : Sigles.....	31
Annexe 3 : étude d'enjeux.....	32
Annexe 4 : bilan financier.....	33
de 2004 à 2008.....	33



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sources utilisées :

Les données contenues dans cette brochure proviennent de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (O.D.S.R.), d'après les informations fournies localement par les forces de police et de gendarmerie et les Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels centralisés au niveau national et traité de manière informatique.



Introduction

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière s'appuie, outre les mesures réglementaires et les lois votées, sur plusieurs outils. Parmi eux figure le Document Général d'Orientations (DGO).

Chaque département doit élaborer son DGO pour les années 2008/2012. Ce document pluriannuel, est un outil de programmation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière de notre département. Il fixe les enjeux et les orientations d'actions de la politique locale de sécurité routière pour les 5 ans à venir afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs.

L'objectif est de permettre à l'ensemble des partenaires et acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes.

Les actions de sécurité routière inscrites dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) devront prioritairement décliner ces enjeux en fonction de quatre modalités de mise en œuvre, l'infrastructure, l'éducation-formation, l'information, et le contrôle – sanction. Toutefois, en fonction des derniers chiffres connus, des inflexions sont toujours possibles.



La Démarche

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases essentielles :

- La phase enjeux
- La phase orientations d'actions

La démarche retenue pour aboutir à l'élaboration du Document Général d'Orientations a comporté les étapes suivantes :

Étapes	Date	Acteurs
1. Réunion d'un comité technique ⇒ Mise en commun des éléments et validation des données servant de base à l'étude d'enjeux	8 juillet 08	Coordination S R / ODSR/Police/UMZ/ Gendarmerie
2. Réunion d'un comité préparatoire présidée par Monsieur SNOECK Directeur de Cabinet du Préfet, Chef de Projet Sécurité Routière ➤ Présentation de l'étude d'enjeux ➤ ciblage précis des problématiques ➤ Pistes d'orientations ➤ Propositions d'enjeux ➤ Validation des enjeux	22 octobre 2008	Coordination S R / ODSR / Police Gendarmerie/ Conseil Général / CRAM/ DDE
3. Mise en place de groupes de travail et élaboration des orientations d'actions ➤ 2 roues Motorisés ➤ Alcool ➤ Jeunes ➤ Vitesses	6 novembre 2008	Coordination S R / ODSR / Police Gendarmerie/ IDSR/ CRAM/ CMSR / FFMC
4. Analyse du travail fourni par les groupes de travail et rédaction du Document Général d'Orientations	De décembre 2008 à février 2009	Coordination sécurité routière
5. Validation du projet par le comité de pilotage avant présentation à Madame la Préfète	Juillet / Août 2009	Coordination S R / Police Gendarmerie / DDE
6. Présentation à Madame la Préfète	11 septembre 2009	Coordination sécurité routière
7. Présentation du DGO	18 septembre 2009	Coordination SR / ODSR / Police / UMZ / Gendarmerie / Conseil Général / Procureur CRAM / ADM / CAN / Prévention Routière Automobile Club Assurances / FFMC / IDSR / Auto école Délégué permis de conduire

Bilan du DGO précédent



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Synthèse du DGO précédent

Le Document Général d'Orientation 2004 – 2008 avait retenu dans le cadre d'une démarche partenariale des approfondissements d'actions pour cinq enjeux, apparaissant comme les plus importants par leur poids dans l'accidentologie locale ou représentant un intérêt majeur pour assurer une sécurité renforcée des usagers de la route.

Ces enjeux étaient les suivants :

- 1 - comportement des usagers
 - * les jeunes
 - * le monde de l'emploi
- 2 - les infrastructures
- 3 - l'alcool
- 4 - la vitesse
- 5 - les modes de transport

Compte tenu du fait que les jeunes de 14 à 25 ans représentaient plus de 50% des victimes, l'accidentologie des jeunes apparaissait comme l'enjeu principal.

Toutefois, il était prévu que le DGO conserve une grande souplesse afin de s'adapter aux déclinaisons locales exprimées par les partenaires travaillant sur le Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR) ainsi qu'au vu des résultats d'accidentologie.

Ainsi, au-delà du traitement des enjeux définis dans le DGO, les PDASR mis en œuvre pendant la période 2004-2008 ont donné lieu à la mise en œuvre d'actions spécifiques, compte tenu de l'évolution de l'accidentologie.

L'évaluation du DGO est délicate car il est très difficile d'évaluer l'incidence des actions de prévention sur l'accidentologie. Le tableau joint en annexe 3 reprend le bilan financier des PDASR 2004 à 2008 (crédits Etat spécifiques). [Ce bilan est à prendre avec précaution car l'incidence des actions peut se faire sur un autre département ou quelques années plus tard.](#) De même, les statistiques fournies dans l'étude d'enjeu sont des éléments qui assistent dans la préparation du DGO et la définition des orientations d'actions mais qui ne sont en aucun cas des éléments permettant de juger le DGO précédent.

1 – le comportement des usagers

* *les jeunes*

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- pour l'enfant piéton, cycliste et passager automobile :
 - de poursuivre l'éducation en milieu scolaire et agricole
 - d'intégrer de la sécurité routière dans les projets pédagogiques
 - de sensibiliser aux risques de la circulation en milieu urbain dans les établissements scolaires

- de former les jeunes aux risques routiers urbains et au port de la ceinture dans les véhicules
- pour les adolescents et jeunes adultes :
 - d'analyser les zones accidentogènes et de proposer des modifications d'aménagement
 - de former les jeunes sur le risque du débridage et sur la nécessité des équipements de sécurité
 - de sensibiliser aux risques de la circulation en milieu urbain dans les établissements scolaires
- pour les motards :
 - d'analyser les accidents de moto afin de déterminer si des aménagements particuliers sont nécessaires
 - d'impliquer davantage les enseignants de la conduite
- pour les conducteurs débutants
 - de former aux risques liés à la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants
 - d'amplifier l'impact de ces interventions par une démarche pédagogique spécifiques
 - de faire intervenir de jeunes handicapés apportant leur témoignage
 - de promouvoir le processus d'apprentissage anticipé de la conduite

*** le monde de l'emploi**

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- de faire aménager les abords des zones d'activité et des parcs de stationnement
- de prendre en compte le traitement des abords et des conditions d'accès aux bâtiments administratifs
- de sensibiliser et accompagner les responsables des entreprises et des administrations
- d'informer et mobiliser les entreprises par le relais d'organismes professionnels
- de mobiliser les administrations
- de lancer des actions par zones d'activité

Les actions durant le DGO 2004-2008 ont été prioritairement orientées sur le comportement des usagers. Le nombre d'accidents impliquant un jeune conducteur a diminué de plus de 20%. Sur la même période, le nombre de tués a baissé d'environ 30%.

2 – les infrastructures

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- d'engager et développer une politique partenariale avec les collectivités locales concourant à la fois à l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière.
- de mettre en œuvre une signalétique relative aux accidents mortels,
- d'améliorer les infrastructures
- réexaminer la limitation de la vitesse dans certaines zones du domaine routier
- de décliner un programme d'ensemble pour sensibiliser tous les maîtres d'ouvrages routiers

En tant que maîtres d'ouvrage, le Conseil Général des Deux-Sèvres, les Communes et Communautés de Communes, les concessionnaires autoroutiers et l'Etat, par leurs actions au regard de l'aménagement routier ont participé au quotidien à l'amélioration de la sécurité routière sur les routes du département des Deux-Sèvres. Cette action quotidienne et les actions menées dans le cadre des PDASR ont un impact sur la réduction des accidents corporels dont la cause principale était l'infrastructure.

3 – l'alcool

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- de mobiliser et convaincre les jeunes sur les effets de la conduite en situation d'alcoolémie et de prise de stupéfiants
- de sensibiliser les chefs d'entreprise au danger de l'alcool au volant
- de sensibiliser les consommateurs d'alcool (événements familiaux, etc.) sur les risques et les conséquences familiales et professionnelles
- de conduire une réflexion spécifique sur la méthode pédagogique
- de coordonner au niveau départemental la mise en place d'actions de formation par les inspecteurs du permis de conduire et à la sécurité routière

La sensibilisation à la conduite d'un véhicule sous l'effet d'alcool a été présente dans chacun des PDASR. Cependant, le nombre de tués dus à l'alcool stagne (hormis en 2006, année durant laquelle les chiffres ont fortement diminué). Les actions réalisées ont eu un effet bénéfique puisque les statistiques ne sont pas à la hausse, Compte tenu de l'évolution des mentalités chez les jeunes (alcoolisation rapide) et de la tranche 30-60 ans masculine qui ne se sent pas concernée, on peut considérer que les actions réalisées ont eu un effet bénéfique puisque les statistiques ne sont pas à la hausse.

4 – la vitesse

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- de mettre en œuvre des plans de contrôle en partenariat avec les forces de l'ordre
- de mettre en place, dans le cadre du continuum éducatif, des actions de formation et de sensibilisation visant à faire respecter les règles du code de la route
- de définir un programme commun d'actions auprès des usagers de la route
- d'engager des actions en partenariat avec l'Education Nationale

Les données relatives aux infractions relevées par les Contrôles Sanction Automatisés (CSA) diminuent sur les appareils fixes mais également sur les mobiles. Seuls restent les petits et les gros excès de vitesse. La plus grande part est constituée par les petits excès, le nombre des plus grands excès de vitesse croît légèrement.

5 – les modes de transport

Les objectifs relatifs à cet enjeu étaient notamment :

- de faire prendre conscience de la nécessité d'intégrer dans les procédures d'élaboration des plans → de déplacement urbains (PDU) les concepts de la sécurité routière
- de favoriser les rapports entre les différents usagers

- d'apprendre à utiliser les aménagements spécifiques pour les piétons et autres usagers
- de convaincre les usagers de la route de se rendre plus visibles par l'utilisation de dispositifs réfléchissants pour les deux roues motorisés et non motorisés

Certaines de ces actions ont été reprises via l'avis de l'Etat sur les documents d'urbanisme et via le conseil aux collectivités et les collectivités responsables de leur territoire et/ou de leurs voies.

La globalité des actions découlant des orientations d'actions prises dans le DGO a eu des répercussions positives sur l'accidentologie (309 accidents en 2003 et 219 accidents en 2007) avec une baisse significative du nombre de tués sur les routes (55 en 2003, 46 en 2007 et un minimum de 27 en 2006).

Étude d'enjeux



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Etude d'enjeux

1 Préambule

L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier.

Un enjeu est fonction du nombre d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, types d'usagers, périodes, véhicules, ...). Le nombre de victimes ou d'accidents est considéré en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple) et / ou en relatif (écart par rapport à une référence ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

2 Méthodologie

Pour le DGO 2008-2012, au vu des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 13 février 2008, les quatre enjeux : alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés devront être caractérisés dans l'analyse du bilan accidentologique de l'étude d'enjeux.

La rédaction de l'étude d'enjeux s'est déroulée en plusieurs phases:

- * concertation avec les forces de l'ordre, la coordination sécurité routière et l'ODSR pour mettre en commun les données et initier l'étude d'enjeux réalisée par l'ODSR. Cette étude a été réalisée à partir des données de 2003 à 2007.
- * travail sur l'étude d'enjeu
- * réunion du comité technique (Conseil Général, forces de l'ordre, CRAM, DDE, coordination SR) présidée par M. le Chef de Projet Sécurité Routière, présentant l'étude d'enjeux
- * finalisation de l'étude d'enjeux

3 L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux 2003-2007 a été réalisée par l'ODSR, dans le cadre d'un groupe technique copiloté avec la coordination sécurité routière et les forces de l'ordre. Ce groupe technique s'est réuni en juillet 2008. Cette étude est annexée (annexe 2) dans sa totalité au présent DGO.

Concernant l'enjeu deux roues et compte tenu du fait que les conducteurs de cyclomoteur et de motocyclette ont des profils différents, l'ODSR les a étudiés séparément.

L'étude d'enjeux reprend les accidents sur la période de 2003 à 2007 et est composée de :

- données d'accidentologie générales
- données d'accidentologie chez les jeunes
- données sur les cyclomoteurs
- données sur les motocyclettes
- données sur le facteur alcool
- données sur le facteur vitesse
- les comptages

A – quelques caractéristiques du département

Population

Les dernières publications de l'INSEE (recensement 2006) présentent 359 712 habitants en Deux-Sèvres dont 176 703 hommes et 183 008 femmes (1 712 995 habitants sur la région Poitou Charente). Les jeunes de 14 à 24 ans représentent 12% de cette population. En termes de scolarisation, plus de 99% de la population âgée de 7 à 15 ans est scolarisée. Cette proportion diminue sensiblement chez les 16 à 18 ans (97%) et davantage chez les 19 à 24 ans (un peu plus de 43%).

Réseau routier

Sur le département, il y a différents types de réseau routier : le réseau communal, le réseau départemental (3870 km) , le réseau national (120 km) et le réseau concédé (87 km).

B – les données générales (pages 4 à 7 de l'étude d'enjeux)

Les données générales de l'étude d'enjeux permettent de situer le département des Deux-Sèvres statistiquement dans la Région Poitou Charente et dans le contexte national.

En ce qui concerne les accidents, les Deux Sèvres connaissent la même évolution statistique qu'aux niveaux régional et national, se traduisant par une baisse du nombre d'accidents de 2004 à 2006, une hausse en 2007 et une nouvelle inflexion en 2008.

Sur la période de 2003 à 2006, le nombre de tués diminue au niveau national comme départemental. Pour les blessés, alors que les chiffres ont baissé sur 2004 et 2006 en France et en Région Poitou Charente, ils ont augmenté sur 2005 et 2007 en Deux-Sèvres.

Au point de vue local, les données générales font apparaître un nombre d'accidents plus élevé :

- * les mois de juin, juillet et octobre
- * les vendredi, samedi et dimanche
- * le matin (07h00 à 09h00), à midi (12h00) et en fin de journée (16h00 à 18h00)
- * hors agglomération.

C - accidentologie chez les jeunes (moins de 25 ans) (pages 8 à 10 de l'étude d'enjeux)

L'enjeu « jeunes » est un enjeu national, qui est confirmé sur le département : alors qu'au niveau national, les jeunes tués sur les routes représentent 27,5% des tués, ils représentent 34% en Région Poitou Charente et 61,6% dans le département. Ces statistiques (61,6%) sont à rapprocher des données issues du recensement de 2006, comptabilisant 12% de la population Deux-Sévrienne âgée de 14 à 24 ans.

Les jeunes conducteurs impliqués dans des accidents sont principalement des hommes (80%).

63% des jeunes conducteurs tués le sont dans des accidents impliquant au moins un véhicule léger et 30% dans des accidents impliquant des deux roues (16 % en cyclomoteur et 14% en motocyclette).

L'étude relative au « profil des jeunes victimes d'accidents de la circulation en Charente-Maritime fait apparaître des profils à risques :

* en matière d'accidentologie : les jeunes 15 à 17 ans / 18 à 25 ans : adolescents / jeunes adultes aux situations familiales moins favorables, au sein desquelles il manque au moins un des deux parents ont des comportements à risque (consommations, violences, troubles du comportement)

* en matière de consommations (alcool et stupéfiants) : tous les jeunes

D - données sur les cyclomoteurs (pages 11 à 13 de l'étude d'enjeux)

La part de tués avec cyclomoteur est plus importante en Deux-Sèvres (10%) que dans la Région Poitou Charente (7,7%) et au niveau national (6%). Ces données rejoignent les données statistiques sur l'enjeu jeunes puisque les cyclomotoristes concernés, sont essentiellement des jeunes âgés entre 14 et 17 ans (52% des tués sur cyclomoteurs) et entre 18 et 24 ans (24% des tués).

Les périodes de l'année où l'on relève le plus d'accidents sont les mois de juin, juillet et octobre. Dans la semaine, les accidents sont principalement concentrés sur le vendredi et le samedi et répartis sur la journée le matin, le midi et en soirée.

La majorité des accidents a lieu en agglomération (7 accidents sur 10) et par conditions climatiques classiques (chaussée non mouillée).

E - données sur les motocyclettes (pages 14 à 16 de l'étude d'enjeux)

En ce qui concerne les motocyclistes tués sur les routes, alors que les statistiques des Deux-Sèvres (13,3%) sont presque deux fois supérieures à celles de la Région (7,7%) , elles sont inférieures à la moyenne nationale (15%).

La population âgée de 18 à 24 ans représente :

- * 44 % des tués en motocyclette,
- * 32 % des blessés hospitalisés.

La population âgée de 25 à 49 ans représente :

- * 49% des tués en motocyclette
- * 61 % des blessés hospitalisés.

Les accidents sont plus faibles de janvier à avril et en décembre. Ils sont essentiellement concentrés sur la fin de semaine et sur les plages horaires du matin, midi et de fin d'après-midi.

Parmi les accidents impliquant une motocyclette, un sur trois concerne une motocyclette seule et sept accidents sur 10 se situent en agglomération.

F - données sur le facteur alcool (pages 17 à 19 de l'étude d'enjeux)

Alors qu'au niveau régional, le nombre de tués dans les accidents avec alcool représente 15% des tués, il représente dans le département des Deux-Sèvres 27,5%. La population concernée est essentiellement masculine (93%) et fortement alcoolisée (8 conducteurs alcoolisés sur 10 ont un taux supérieur ou égal à 1 g/litre de sang). Les accidents ont lieu principalement en fin de semaine et dans la soirée. Les données présentes dans l'étude d'enjeu mettent nettement en évidence la nécessité de conserver l'alcool comme enjeu au sein du département.

G - données sur le facteur vitesse (pages 20 à 21 de l'étude d'enjeux)

Les premiers Equipements de Terrain Embarqués (ET E) ont été mis en service sur Niort et Bressuire, respectivement en février et août 2005. Les premiers Equipements de Terrain Fixes (ET F) ont été mis en service à partir d'avril 2005. Au 31 décembre 2008, il y a 15 ET F sur le département, en fonctionnement. Les données enregistrées sur les ET F et ET E dans le cadre du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) montrent une baisse des infractions dans le temps, avec une diminution en moyenne de 31% par rapport à 2007. Les dépassements de vitesse constatés aujourd'hui par le contrôle automatique fixe, sont principalement les petits dépassements. Les très grands dépassements augmentent même s'ils représentent une part très faible (1,3%).

Malgré le respect de la vitesse maximale réglementairement autorisée, l'analyse des accidents corporels met la non adaptation de la vitesse aux circonstances (pluie, brouillard, verglas, environnement scolaire ou agricole, etc ...).

Ainsi, malgré la baisse des infractions dues à excès de vitesse, la vitesse reste un enjeu sur les Deux-Sèvres.

H - les comptages de trafic routier (pages 22 à 24 de l'étude d'enjeux)

55 % des accidents corporels se situe sur le réseau départemental et 34% sur le réseau communal.

Les données relatives aux comptages sur le réseau routier des Deux-Sèvres permettent d'identifier les réseaux plus ou moins à risque en fonction du trafic.

Cela met en évidence que les axes les plus accidentogènes ne sont pas les plus fréquentés mais font principalement partie du réseau secondaire.

Sur le réseau départemental, le trafic est très variable selon les axes : il va de 412 véhicules/jour (en trafic moyen journalier annuel (TMJA)) sur la RD 162 à Louzy à plus de 13800 véhicules / jour sur Niort. Le réseau concerné par une part importante de circulation de poids lourds est principalement le réseau départemental en connexion avec le réseau national : la RD 948 sur Limalonges a plus de 17% de poids lourd aux abords de la RN10 et la RD743, sur Chatillon sur Thouet a plus de 21% du trafic aux abords de la RN 149.

Sur le réseau national, les données montrent un trafic moyen de plus de 7500 véhicules jours sur la RN 149 (Nantes – Poitiers par le réseau national) avec plus de 18% de poids lourds et de plus de 18 000 véhicules / jour sur la RN 11 (liaison Niort – la Rochelle).

Sur le réseau autoroutier, l'A10 a un trafic moyen journalier annuel de plus de 25 000 véhicules jours et l'A83 de plus de 18 000 véhicules / jour au droit de la bifurcation avec l'A10.

I - Conclusion

En conclusion, l'étude d'enjeux caractérise bien les quatre enjeux nationaux et n'a pas fait ressortir d'enjeux supplémentaires propres au département.

Jeunes : l'étude sur l'accidentalité en Deux-Sèvres démontre que les jeunes sont très fortement impliqués. Ils représentent plus de 61% des tués entre 2003 et 2007, ce qui est

bien au-delà de la moyenne nationale (27%). Aussi, le bilan de l'étude ne relève aucune ambiguïté quant à la pertinence d'un tel enjeu au niveau des Deux-Sèvres.

Deux roues motorisés : le bilan de l'étude d'enjeux est sans équivoque. Les chiffres de l'accidentalité chez les deux-roues motorisés justifient pleinement la déclinaison de cet enjeu au niveau local, avec une distinction entre les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Alcool : Cette étude démontre que l'alcoolémie reste encore trop présente dans l'accidentalité sur le département avec la mise en évidence d'une forte alcoolisation (supérieure à 1g/l de sang). Par conséquent, l'enjeu alcool reste une forte préoccupation au niveau départemental et mérite d'être retenu pour l'élaboration du DGO. Cet enjeu sera utilement étendu aux stupéfiants, mal cernés jusqu'à ce jour, mais vraisemblablement très présents.

Vitesse : la communication au niveau national et local ainsi que la mise en place des contrôles automatisés des vitesses ont fortement contribué à la baisse des accidents mortels. Ces résultats pourraient inciter à ne pas prendre en compte cet enjeu pour les Deux-Sèvres. Cependant, l'approfondissement de l'étude démontre qu'en matière de grands excès de vitesse, le département présente des chiffres en augmentation. Ces chiffres nous prouvent que l'effort doit être poursuivi sans relâchement et justifient donc pleinement l'inscription de cet enjeu au DGO.

L'étude d'enjeux ne fait pas apparaître un enjeu sénior, cependant, l'ODSR sera particulièrement vigilant concernant les accidents impliquant cette catégorie de la population, qui serait touchée par davantage d'accidents matériels (expérience de la Mayenne, département ayant des caractéristiques en termes d'infrastructure, de population et d'accidentologie similaires aux Deux-Sèvres), non comptabilisés à ce jour et propose une veille sur l'enjeu sénior.

Afin d'affiner les données dans le cadre de l'évaluation du DGO, quelques uns des objectifs de l'ODSR sont de se procurer les données relatives aux suites d'accidents (les séquelles) et de prendre en compte progressivement les accidents non corporels (une zone d'accumulation d'accidents matériels est statistiquement une zone « propice » à un accident corporel).

Orientations d'actions par enjeu



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Orientations d'actions

1 Définitions et démarche

A - qu'est-ce qu'une orientation d'action ?

Relative à un enjeu déterminé, une orientation d'action doit pouvoir se décliner sur la période du DGO, en terme d'actions dans le cadre du PDASR. Elle doit permettre de répondre à la question : Pourquoi faire cette action ? Elle fixe l'objectif général des actions. La définition des orientations doit 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

B - le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière :

Il a pour objectif de rassembler et fédérer l'ensemble des actions et initiatives publiques et privées, tendant à l'amélioration de la sécurité routière dans chaque département.

Le plan est annuel pour respecter l'annualité budgétaire et tenir compte des évolutions constatées dans le nombre et les causes des accidents de la route.

Établi sur la base d'un bilan complet et rigoureux, le PDASR donne une cohérence à l'ensemble des actions de sécurité routière qui doivent s'inscrire dans le cadre des priorités nationales et locales. Ces dernières sont déterminées à partir du Document Général d'Orientations (DGO) qui fixe les orientations susceptibles d'apporter des améliorations (infrastructure, véhicule, comportement du conducteur...).

C - les groupes de travail

Les groupes de travail se sont réunis le 6 novembre 2008.

L'objectif a été de préciser les axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière du département.

Les propositions d'orientations d'actions proposées pour chaque enjeu sont déclinées dans les différents domaines :

- Infrastructure
- Éducation
- Formation
- Contrôle et sanction

D - la progression attendue

L'analyse des accidents de la route a montré qu'il fallait progresser dans les domaines suivants :

➤ la **mobilisation des acteurs**, qui peut se faire par :

- la nomination d'élus correspondants sécurité routière dans les communes
- la désignation par chaque commune ou communautés de commune d'un élu correspondant sécurité routière. Leur rôle sera de veiller à la prise en compte de la politique de sécurité routière au niveau local. Ils auront un rôle de proposition mais aussi de relais du

déploiement des campagnes de communication et de prévention départementales ou nationales.

- la nomination de correspondants sécurité routière dans les CFA – MFR – IREO – lycées agricoles ou horticoles.
- l'obtention des directeurs d'établissements la nomination d'un correspondant sécurité routière. Leur prise en compte dans les projets sécurité routière du département sera ainsi facilitée. Le correspondant aura également un rôle de relais du déploiement des campagnes de communication et de prévention départementales ou nationales.
- la nomination d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) en sensibilisant les professionnels de la Santé, des Secours, des Forces de l'Ordre et de l'enseignement de la conduite et autres professionnels de la route, aux actions de prévention mises en place dans le département en intégrant le programme AGIR animé par les Intervenants départementaux de Sécurité Routière

➤ **l'amélioration de la connaissance**

- en développant la connaissance du parc de cyclomoteurs (nombre, ancienneté, etc.). L'obligation d'immatriculation de tous les cyclomoteurs au 31 décembre 2010 permettra d'approfondir l'étude de cette catégorie d'usagers.
- en développant la connaissance du parc des deux roues motorisées de + de 50 cm³
- en améliorant les statistiques en fonction de la cylindrée.
- en développant la connaissance et affiner les données d'accidentologie concernant les jeunes.
- en recherchant d'autres sources d'informations. (milieu médical, scolaire, professionnel etc...)
- en améliorant la connaissance des caractéristiques et scénarios d'accidents avec alcool.
- en approfondissant les connaissances sur les modes, les lieux de consommation
- en renforçant la connaissance du conducteur responsable de grand excès de vitesse
- en mobilisant les professionnels de la santé pour développer les connaissances sur les conséquences de l'accident (notamment les séquelles)
- en mobilisant le SDIS et les forces de l'ordre pour développer les connaissances sur l'accident matériel.

2 Les orientations d'actions choisies

Les cyclomoteurs

Les deux roues motorisées de + de 50 cm³

Les jeunes

L'alcool

La vitesse



A - les cyclomoteurs

EDUCATION :

Lutter contre le « débridage » des cyclomoteurs

Compte tenu de la classe d'âge touchée par les accidents de cyclomoteurs, le collège est un cadre idéal propice aux actions visant à faire évoluer les comportements.

Les parents doivent aussi être informés et sensibilisés sur cette pratique généralisée qui transforme en bolide des engins non prévus pour de telles vitesses conduits par des jeunes non formés pour circuler à des allures élevées.

Faire prendre conscience aux cyclomotoristes de leur vulnérabilité

Pour faciliter la perception des cyclomotoristes par les autres usagers sensibiliser les collégiens dès l'entrée en 6^e et les inciter à mettre tout en œuvre pour être mieux vus.

Insister sur la nécessité et la bonne utilisation du port d'un équipement de sécurité. Les concessionnaires, les motos écoles, les collèges et autres associations devront être les porteurs privilégiés de ce message.

FORMATION - INFORMATION

Valoriser le BSR

Développer les actions de sensibilisation auprès des parents, des jeunes pour les sensibiliser à l'importance de cette première formation, qui ne doit pas être vécue comme une contrainte.

Inciter les formateurs à produire un travail de qualité en les impliquant dans la mise en place d'une démarche qualité.

CONTROLE SANCTION :

Contrôler rigoureusement l'immatriculation des cyclomoteurs

L'obligation d'immatriculation de tous les cyclomoteurs au 31 décembre 2010 accompagnée de contrôles rigoureux permettra de lutter contre le sentiment d'impunité de ces usagers.

Lutter contre la vente des « kits de débridage » par les professionnels

Développer un partenariat avec la DDCCRF / DDCSPP

Lutter contre les nuisances sonores.

Elles sont souvent révélatrices d'une modification du système d'échappement pouvant amener à un « débridage ».

Lutter contre les excès de vitesse de cette catégorie (45 km/h)



B - les deux-roues motorisés de + de 50 cm³

INFRASTRUCTURE :

Faciliter la remontée d'informations sur les dangers ponctuels .

L'étude d'enjeux ne fait apparaître aucun « point noir » précis, aussi afin de faire remonter aux gestionnaires de voiries les dangers ponctuels de la route il semble nécessaire de redynamiser la communication et les échanges entre les usagers motards et les autorités compétentes.

EDUCATION :

Faire prendre conscience aux motocyclistes de leur vulnérabilité.

Insister sur la nécessité et la bonne utilisation du port d'un équipement de sécurité. Les concessionnaires, les motos écoles, les associations de motards devront être les porteurs privilégiés de ce message.

FORMATION - INFORMATION

Valoriser la formation au permis moto

Inciter les formateurs à produire un travail de qualité en les impliquant dans la mise en place d'une démarche qualité.

Informers les futurs conducteurs qu'une formation initiale de qualité est primordiale pour la conduite d'un deux roues motorisé.

Favoriser la formation continue des motards.

Inciter les motards à effectuer une remise à niveau tant physique que mécanique après un certain temps d'immobilisation, permettant de remettre en place les automatismes du conducteur et remettre la moto en condition de sécurité (roulement, frein etc...)

CONTROLE SANCTION :

Effectuer des opérations ciblées sur les usagers de deux roues motorisés.

Mise en place d'actions de contrôle - sanction spécifiques aux motocyclistes : contrôle des vitesses excessives, dépassements dangereux, remontées de file en ville, port du casque etc...

Multiplier les mises en fourrière justifiées par la non conformité

Inciter les communes qui n'ont rien organisé.



C - les Jeunes

INFRASTRUCTURE :

- Inciter les collectivités à aménager des parcours favorisant la mise en place de « pédibus » et « vélobus »**

EDUCATION :

- Valoriser l'APER auprès des enseignants des écoles primaires**
Proposer aux enseignants des outils adaptés et des partenariats avec des intervenants extérieurs. Les aider à former très tôt les enfants aux risques routiers afin de développer chez eux des comportements qui leur permettront de se protéger des dangers de la route mais aussi de prendre en compte les autres usagers de la route.
- Sensibiliser et Impliquer les établissements hors filière classique de l'Education Nationale**
Mettre en place un réseau de référents

FORMATION - INFORMATION :

- Impliquer les jeunes dans des actions de sécurité routière pour mieux les sensibiliser**
Encourager les jeunes à proposer des projets de sécurité routière.
Développer les échanges entre jeunes handicapés, victimes de la route et valides.
- Agir sur l'entourage du jeune.**
Si l'objectif final est de sensibiliser les jeunes usagers, il est primordial d'agir sur leur entourage : parents, enseignants, éducateurs, formateurs et les aider à avoir un discours pertinent vis à vis des adolescents.
- Développer les échanges entre jeunes et forces de l'ordre.**
Expliquer pourquoi il y a des règles, pourquoi il est important de les respecter. Aider les jeunes à mieux les comprendre pour mieux les respecter. Le collège est un endroit privilégié pour échanger et faire progresser les attitudes.

CONTROLE SANCTION :

- Contrôle des jeunes à l'approche des établissements scolaires**
ceinture de sécurité en voiture et en autocar, port du casque, état du deux roues



D - l'alcool

EDUCATION :

Sensibiliser les jeunes collégiens

Avant que les jeunes commencent à consommer de l'alcool, dès l'entrée au collège les informer des dangers de l'alcool sur la route et des conséquences : risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers.

Développer un dépistage précoce des comportements problématiques

Le collège est un endroit privilégié pour détecter les jeunes présentant ce type de comportement.

FORMATION - INFORMATION

Vivre les soirées et fêtes en toute sécurité

De façon générale , une part importante des problèmes de conduite en état alcoolique provient de sorties en groupe, de réunions familiales, de fêtes privées ou de manifestations collectives.

Promouvoir l'auto-contrôle et valoriser le principe du conducteur désigné, quel que soit l'âge du conducteur.

Inciter les formateurs à produire un travail de qualité sur toute action de formation

Ces actions concernent aussi bien le permis de conduire (formation initiale, suite à permis annulé, récupération de points, etc.) et la formation continue que des actions spécifiques concernant les addictions.

Informer, sensibiliser et mobiliser les municipalités.

Proposer d'inclure des clauses dans les contrats de location et équiper les salles d'appareils de contrôle d'alcoolémie.

Mobiliser les entreprises, les collectivités, les administrations

Inclure un volet alcool dans les Plans de Prévention du Risque Routier
Travailler avec la médecine du travail.

Mobiliser les grandes surfaces

Interdire la vente d'alcool aux mineurs.

CONTROLE SANCTION :

Maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions

Créer un effet de dissuasion générale

Favoriser la mise en place de stages de sensibilisation

en complément des sanctions judiciaires

Contrôler les débits et les commerces de boissons

Créer un effet de dissuasion



E - la vitesse

INFRASTRUCTURE :

Sensibiliser les communes

Prendre en compte la sécurité routière dans les aménagements afin de rendre la vitesse cohérente avec l'aménagement

Réactualiser l'étude sur la cohérence des limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau

Impliquer l'ensemble des gestionnaires de voiries et les professionnels de la route

EDUCATION :

Utiliser les enfants comme vecteur de communication

Développer les actions permettant aux enfants d'être acteurs de leur propre sécurité

FORMATION - INFORMATION :

Promouvoir l'éco-conduite

Inclure ce volet dans les manifestations « grand public »

Sensibiliser les usagers sur les conséquences de la vitesse

Informé des risques corporels, judiciaires, administratifs et financiers
Communiquer sur le fondement et l'importance du respect des règles

CONTROLE SANCTION :

Sanctionner de façon exemplaire les grands délinquants de la route

Chercher l'effet dissuasif

Mettre en place des contrôles ciblés

Faire disparaître le sentiment d'impunité

Médiatiser les contrôles et les sanctions prononcées

Utiliser des radars préventifs

Prévenir et faire prendre conscience des petits excès de vitesse

Suivi et évaluation du DGO



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Suivi et évaluation du DGO



Au début de chaque année, un bilan de l'année précédente sera fait et présenté lors d'une réunion du comité de pilotage. L'objectif de cette réunion est de faire le bilan du PDASR précédent avec un état des lieux des statistiques et des actions menées sur le département et de proposer les grandes lignes pour le PDASR de l'année en cours.

Cette réunion permettra de faire le point sur l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions sur chaque enjeu et chaque orientation d'action, sur la base d'indicateurs :

Il y aura deux types d'indicateurs : des indicateurs généraux et des indicateurs spécifiques à chaque enjeu

1 – les indicateurs généraux

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

- * le suivi des objectifs fixés dans le DGO
- * la part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR
- * le nombre d'actions du PDASR mises en oeuvre découlant effectivement des orientations d'action du DGO
- * le nombre d'actions du PDASR hors enjeux

2 – les indicateurs spécifiques à chaque enjeu

A alcool (et produits stupéfiants)

- * la part d'accidents corporels avec alcool
- * la part d'accidents mortels avec alcool
- * les contrôles alcool : nombre de dépistages, nombre de dépistages positifs
- * les dépistages de stupéfiants quand ils sont disponibles
- * la part d'alcoolémie positive, négative ou non renseignée pour les accidents

B la vitesse

- * la vitesse moyenne des véhicules légers par type de réseau
- * taux de dépassement (radars fixes, radars mobiles, infractions relevées par les forces de l'ordre)

C les jeunes (15-24 ans)

- * la population sur le département (avec % hommes % femmes)
- * le nombre de tués dans un accident de la route (avec % hommes % femmes)
- * le nombre de blessés hospitalisés + 24h dans un accident de la route (avec % hommes % femmes)
- * le nombre d'impliqués dans un accident corporel (avec % hommes % femmes)
- * les statistiques relatives à la scolarité par rapport à cette tranche d'âge : scolaire, apprentissage, travail, sans activité, si les données sont accessibles

L'ensemble de ces chiffres sera réparti entre conducteurs et passagers.

D les deux roues

Pour chaque indicateur, si les informations sont disponibles, il serait intéressant d'avoir la part des conducteurs avec casque attaché, casque non attaché et sans casque.

- * la part des accidents corporels avec une motocyclette
- * la part des accidents corporels avec un cyclomoteur
- * la part des tués avec une motocyclette
- * la part des tués avec un cyclomoteur

Des ajustements éventuels pourront, sous réserve de justification, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions et la suppression ou l'ajout d'un enjeu (exceptionnel) et seront effectués, chaque année, au niveau du PDASR

ANNEXES



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Annexe 1 : Définitions

Quelques définitions pour lire plus facilement ce Document Général d'Orientations :

un accident :

Un accident corporel de la circulation routière :

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels, ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

Parmi ceux-ci on distingue :

- les victimes : personnes décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- les indemnes : personnes impliquées non décédées dont l'état ne nécessite aucun soin médical,

Parmi les victimes on distingue :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.
- les blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 h.

la gravité :

Nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents, exprimé en %. La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents. Un *accident grave* est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un tué ou un blessé grave.

Annexe 2 : Sigles

2RM	Deux Roues Motorisées
A	Autoroute
AAC	Apprentissage Anticipé de la Conduite
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
ASR	Attestation de Sécurité Routière
ATB	Accidents, Tués, Blessés
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière
BH	Blessé Hospitalisé
BNH	Blessé Non Hospitalisé
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CG	Conseil Général
CISR	Comité Interministériel de Sécurité Routière
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
CSA	Contrôle Sanction Automatisé
CSR	Coordination Sécurité Routière
CMSR	Chargé de Mission Sécurité Routière
DDEA	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGO	Document Général d'Orientations
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
EDSR	Escadron Départemental de Sécurité Routière
ET E	Équipement de Terrain Embarqué
ETF	Équipement de Terrain Fixe
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
FO	Forces de l'Ordre
GN	Gendarmerie Nationale
GT	Groupe de Travail
HVE	Homme, Véhicule, Environnement
IAL	Indicateur d'Accidentologie Locale
IDSR	Intervenant Départemental de Sécurité Routière
IG	Indice de Gravité
ODSR	Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PPRR	Plan de Prévention du Risque Routier
PL	Poids Lourd
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SAMU	Service d'Assistance Médicale d'Urgence
UMZ	Unité Mobile Zonale
VL	Véhicule Léger
VU	Véhicules Utilitaires



Annexe 3 : étude d'enjeux

Annexe 4 : bilan financier de 2004 à 2008

