

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



15871 2013-2017-4

Préambule

L'action menée dans le cadre du précédent Document Général d'Orientations 2008-2012 a permis de réduire significativement et régulièrement le nombre d'accidents et de blessés. Toutefois, le nombre de tués n'a pas suivi la même évolution et de ce fait, le taux de gravité des accidents dans les Vosges est deux fois et demi plus important que la moyenne nationale.

Dans ce contexte, une réflexion globale et objective a été menée sur le précédent DGO, en concertation avec l'ensemble des partenaires institutionnels et associatifs de la politique locale de sécurité routière.

Le bilan ainsi élaboré a mis en évidence la nécessité d'une évolution concernant à la fois la gouvernance de l'action préventive et l'efficacité des actions de sécurité routière.

Par ailleurs, le bilan de l'accidentalité au cours de la période 2007-2011 a montré que les enjeux nationaux concernant les jeunes, les deux-roues motorisés, l'alcool et la vitesse constituaient toujours des enjeux pour le département des Vosges, au regard de la comparaison des données locales (accidents, accidents mortels et tués) par rapport à une famille de départements dont les caractéristiques sont similaires aux nôtres.

En plus de ces enjeux nationaux, trois autres enjeux ont été identifiés et validés par les groupes de travail. Il s'agit des seniors, des déplacements quotidiens et des conducteurs irréductibles.

Des groupes de travail animés par mes services, avec la participation de l'ensemble des partenaires de la sécurité routière, ont défini, au sein de chaque enjeu, des orientations d'actions.

Elles constituent le cœur du DGO 2013-2017 et seront déclinées en actions, chaque année, dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

L'implication des nombreux partenaires de la sécurité routière est remarquable dans les Vosges. Entre 2007 et 2011, leur action a permis un recul très net des accidents corporels et des blessés, respectivement - 26% et - 33%. Leur mobilisation est à saluer et ce nouveau Document Général d'Orientations a pour ambition de leur fournir un cadre commun permettant de prolonger ces baisses et d'obtenir un recul de la mortalité sur nos routes.

La Préfète,



Marcelle PIERROT

Sommaire

Préambule	page	1
Bilan du DGO 2008-2012		2
Bilan de l'accidentalité 2007-2011		3
Enjeux		5
Orientations d'actions		6
Indicateurs		9
Gouvernance de la politique de sécurité routière		10
Annexes		11

Bilan du DGO 2008-2012

Le bilan du DGO 2008-2012, présenté en annexe 1, s'appuie sur les modalités de mise en œuvre et de suivi, la méthode d'élaboration des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) successifs et l'animation du réseau des partenaires.

Il apparaît en premier lieu que le DGO a permis de structurer la politique locale de sécurité routière en concentrant les moyens disponibles sur les enjeux du département des Vosges.

Cette politique a contribué à réduire significativement et régulièrement le nombre d'accidents et de blessés. Toutefois, le nombre de tués n'a pas suivi la même évolution et de ce fait, le taux de gravité des accidents dans les Vosges est deux fois et demi plus important que la moyenne nationale.

En ce qui concerne la mise en œuvre des orientations du DGO, l'État a joué un rôle moteur et relativement directif en définissant, chaque année, en Comité de pilotage, les axes prioritaires dans lesquels les actions de l'année devaient s'inscrire.

En effet, à partir de 2010 ont été introduites les notions d'axes stratégiques, d'actions ciblées et d'actions de fond.

L'analyse fine de l'accidentalité pour faire émerger des axes stratégiques et la recherche corrélative d'actions innovantes ont pris le pas sur le suivi systématique des orientations d'actions prévues au DGO.

Ces orientations d'actions, au nombre de 90, comportait chacune un indicateur de suivi et il est permis de s'interroger sur la pertinence d'un si grand nombre d'indicateurs.

En tout état de cause, la plupart des orientations d'actions ont reçu au moins un commencement de réalisation.

L'implication des acteurs locaux dans la politique de sécurité routière est variable, au regard du nombre d'actions réalisées, de la continuité des actions, de leur caractère innovant et de leur capacité à travailler en réseau.

L'évolution de l'enveloppe budgétaire affectée aux PDASR est de plus en plus contrainte, ce qui oblige à rechercher une meilleure adéquation entre les ressources mises en œuvre et les objectifs à atteindre.

Cette contrainte budgétaire associée au constat de l'implication relative des acteurs locaux conduit à envisager une autre gouvernance de la politique de sécurité routière.

Bilan de l'accidentalité 2007-2011

Ce bilan, présenté en annexe 2, analyse les données de l'accidentalité locale au regard des enjeux nationaux (vitesse, alcool et stupéfiants, deux-roues motorisés, jeunes) et d'un enjeu local, les obstacles latéraux, en comparant ces données (période 2007-2011) à celles des départements dont les caractéristiques sont similaires à celles des Vosges

Caractéristiques générales

La gravité des accidents dans le département des Vosges (12,2 accidents mortels pour 100 accidents) est plus élevée que celle des départements dont les caractéristiques sont similaires (9,6).

Les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) sont vosgiens à 90%.

68% des tués résident à moins de 15km du lieu de l'accident, dont 24% à moins de 5km.

21% des APAM sont en situation professionnelle (trajet domicile-travail ou mission) et 22% en situation de trajets quotidiens (domicile-travail, domicile-école et courses-achats).

Enjeu « vitesse »

La vitesse est la cause principale de 34% des accidents mortels. Ce constat est à rapprocher de la gravité des accidents dans les Vosges qui peut s'expliquer par les vitesses pratiquées.

Enjeu « alcool » et autres substances addictives

Parmi les accidents corporels avec alcool connu (nombre d'accidents pour lesquels un dépistage a été réalisé), 18,2%, contre 14,5% pour les départements de référence, concernent des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum légal.

33,1% de l'ensemble des accidents mortels avec alcool, contre 31,9% pour les départements de référence, concernent un conducteur avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum légal.

Au regard des accidents mortels, le nombre de conducteurs sous l'emprise de stupéfiants a atteint un pic (23%) en 2010.

Enjeu « deux-roues motorisés »

Le pourcentage de tués dans un accident avec motocyclette s'élève à 19,2%, contre 15,4% pour les départements de référence. 15% des APAM sont motocyclistes.

Le pourcentage de tués dans un accident avec cyclomoteur est de 8,3% contre 7,0% pour les départements de référence. Les cyclomoteurs représentant 0,8% du trafic, le sur risque est donc caractérisé. 6% des APAM sont cyclomotoristes.

Enjeu « jeunes »

Le nombre de tués dans les accidents dont le conducteur responsable est âgé de 14 à 24 ans représente dans les Vosges près du tiers (33,2%) du nombre total des tués, contre 25,1% pour les départements de référence.

Les jeunes de 14 à 24 ans représentent 12% de la population totale des Vosges et 34% des APAM.

Enjeu "obstacles latéraux"

Le pourcentage de véhicules ayant heurté un bâtiment, un mur ou une pile de pont est de 13,1 dans les Vosges, contre 10,5 dans les départements de référence. Les Vosges étant un département de montagne, le risque lié aux fossés, talus et parois rocheuses est également plus élevé.

Autres enjeux locaux

Le bilan de l'accidentalité a également permis d'identifier trois nouveaux enjeux : les séniors, les conducteurs irréductibles et les déplacements quotidiens.

Les « séniors »

Les piétons âgés de 75 ans et plus représentent 4,7% de l'ensemble des tués, contre 3,8% dans les départements de référence. Les personnes âgées de 65 ans et plus, soit 19% de la population, représentent 33% des piétons impliqués dans un accident corporel. Elles représentent également 12% des APAM.

Les « conducteurs irréductibles »

Le comportement du conducteur est à l'origine de la plupart des accidents. Mais il existe un noyau de conducteurs « irréductibles » qui constituent un danger pour eux-mêmes et pour les autres usagers.

Les « déplacements quotidiens »

La plupart des accidents mortels se produisent dans un rayon inférieur à 15 km par rapport au domicile de la victime.

34% des accidents corporels relèvent de trajets quotidiens.

22% des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels sont en situation de trajet quotidiens.

Enjeux

Le bilan de l'accidentalité 2007-2011 a montré que les enjeux nationaux « jeunes, deux-roues motorisés, alcool et vitesse » constituaient toujours des enjeux pour le département des Vosges.

Ces différents enjeux ont été soumis à la réflexion de groupes de travail constitués de partenaires institutionnels et associatifs qui se sont librement inscrits dans un ou plusieurs groupes.

Ceux-ci ont validé d'autres enjeux à prendre en compte dans le prochain DGO, à savoir les « séniors », les « déplacements quotidiens » et les « conducteurs irréductibles ».

Quant aux obstacles latéraux, le groupe de travail dédié a estimé que cet enjeu ne pouvait être traité en tant que tel, mais qu'il s'agissait d'une composante des enjeux « vitesse » et « deux-roues motorisés ».

Les enjeux du département des Vosges se répartissent ainsi en deux catégories,

d'une part, les enjeux nationaux :

- **la vitesse :**
*Assurer le respect des limitations de vitesse.
Promouvoir l'adaptation de la vitesse, en particulier sur le réseau secondaire,*
- **l'alcool et les autres substances addictives :**
*Inciter les conducteurs à ne pas consommer d'alcool ni d'autres substances addictives.
Responsabiliser les passagers,*
- **les deux-roues motorisés :**
*Conforter le développement d'une pratique apaisée et responsable.
Promouvoir le partage de la route en vue d'une meilleure prise en compte des deux-roues motorisés,*
- **les jeunes :**
Réduire la prise de risque en favorisant la compréhension des règles en vue d'un meilleur respect de celles-ci.

et d'autre part, les enjeux locaux :

- **les séniors :**
*Prendre en compte les spécificités des séniors.
Favoriser la prise de conscience des risques qu'ils encourent sur la route,*
- **les conducteurs irréductibles :**
Réduire la part des conducteurs irréductibles qui constituent un danger pour eux-mêmes et pour les autres,
- **les déplacements quotidiens :**
Développer la prise de conscience des risques liés aux trajets quotidiens, notamment domicile-travail.

Orientations d'actions

Les groupes de travail ont élaboré les orientations suivantes. Elles constituent les axes prioritaires des actions à mener au cours des cinq années à venir pour réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

Ces différents axes seront déclinés en actions dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière, de 2013 à 2017.

Enjeu vitesse

Assurer le respect des limitations de vitesse.

Promouvoir l'adaptation de la vitesse, en particulier sur le réseau secondaire.

- Rendre la route plus sûre, notamment en limitant l'effet aggravant des obstacles latéraux,
- Impliquer l'ensemble des gestionnaires sur la pertinence et la cohérence de la signalisation,
- Poursuivre la promotion de la conduite apaisée,
- Inciter les automobilistes à adapter leur allure en agglomération,
- Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées,
- Renforcer, dans les collèges et lycées, la sensibilisation des élèves à la notion d'adaptation de la vitesse.
- Contrôler l'adaptation de la vitesse sur le réseau secondaire et les distances de sécurité sur les grands axes.

Enjeu alcool et autres substances addictives

Inciter les conducteurs à ne pas consommer d'alcool ni d'autres substances addictives.

Responsabiliser les passagers.

- Poursuivre la promotion du conducteur sobre désigné et de l'auto-contrôle de l'alcoolémie,
- Responsabiliser les passagers,
- Favoriser le travail en réseau entre les entreprises, les associations d'aide et d'accompagnement, les forces de l'ordre et la justice,
- Développer et coordonner les interventions en milieu scolaire,
- Cibler les contrôles en fonction des événements, tout en maintenant un niveau constant de contrôles systématiques,
- Poursuivre la mise en œuvre des stages de sensibilisation à la sécurité routière et des différentes mesures permettant le suivi et l'accompagnement des auteurs d'infractions liées à la consommation d'alcool.

Enjeu deux-roues motorisés

Conforter le développement d'une pratique apaisée et responsable.

Promouvoir le partage de la route en vue d'une meilleure prise en compte des deux-roues motorisés.

- Impliquer les gestionnaires de voirie en vue de la prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement et l'entretien de la voirie, ainsi que le traitement des obstacles latéraux,
- Promouvoir la notion de partage de la route, notamment dans le cadre du partenariat avec les établissements d'enseignement de la conduite,
- Conforter la promotion de l'équipement du conducteur, des déplacements en groupe parfaitement organisés et de l'échange d'expérience,
- Poursuivre la mobilisation des ressources pédagogiques disponibles en vue de développer les interventions en milieu scolaire et notamment dans les lycées,
- Poursuivre les opérations ciblées, notamment dans le massif vosgien, en coordonnant prévention et contrôles.

Enjeu jeunes

Réduire la prise de risque en favorisant la compréhension des règles en vue d'un meilleur respect de celles-ci.

- Poursuivre l'implication des parents et des employeurs,
- Conforter les actions "SAM – celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas" tout en responsabilisant les passagers,
- Poursuivre la promotion de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite et des valeurs de comportement dans la conduite,
- Favoriser et valoriser l'implication des jeunes, notamment par le biais du bénévolat et du service civique,
- Mobiliser l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs.

Enjeu séniors

Prendre en compte les spécificités des séniors.

Favoriser la prise de conscience des risques qu'ils encourent sur la route.

- sensibiliser les séniors aux situations à risque auxquelles ils sont confrontés,
- favoriser le travail en réseau et impliquer les associations d'aide aux personnes âgées dans le champ de la sécurité routière,
- favoriser l'adaptation de l'infrastructure urbaine aux personnes âgées.

Enjeu « déplacements quotidiens »

Développer la prise de conscience des risques liés aux trajets quotidiens, notamment domicile-travail.

- Mieux connaître les caractéristiques des accidents liés aux déplacements quotidiens,
- Communiquer très largement sur les facteurs d'accidents en cause dans les trajets quotidiens,
- Impliquer les établissements d'enseignement de la conduite,
- Tenir particulièrement compte de cet enjeu dans les plans de contrôle routier.

Enjeu « conducteurs irréductibles »

Réduire la part des conducteurs irréductibles qui constituent un danger pour eux-mêmes et pour les autres

- expérimenter des modalités d'actions spécifiques, judiciaires et/ou préventives, aux conducteurs fautifs de réitérations régulières d'infractions ou délits,
- mettre en place des actions ciblées et individualisées avec notamment des diagnostics d'ordre médical et psychologique.

Indicateurs

La mise en place d'indicateurs doit permettre de suivre l'évolution des différents enjeux et ainsi d'ajuster au besoin la politique de sécurité routière en portant un effort particulier sur tel ou tel enjeu.

Pour une plus grande lisibilité, le nombre de ces indicateurs est volontairement limité.

Jeunes	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de jeunes 14-24 ans tués - Nombre de jeunes 14-24 ans Auteurs Présumés d'Accidents Mortels
Alcool et substances addictives	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'accidents mortels avec alcool et/ou substances addictives - Nombre d'accidents corporels avec alcool et/ou substances addictives
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PV pour excès de vitesse
Deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'accidents mortels impliquant un deux-roues motorisé - Nombre d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé - Nombre d'usagers de deux-roues motorisés Auteurs Présumés d'Accidents Mortels
Séniors	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de séniors de 75 ans et plus tués - Nombre de séniors de 75 ans et plus Auteurs Présumés d'Accidents Mortels
Déplacements quotidiens	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'accidents mortels en déplacements domicile-travail, dont - Nombre d'accidents mortels en trajets habituels - Nombre d'accidents mortels dans un rayon de 15 km autour du domicile
Conducteurs irréductibles	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de permis annulés pour solde de point nul - Nombre de personnes ayant suivi au moins deux stages de récupération de points

Gouvernance de la politique de sécurité routière

Le bilan du DGO 2008-2012 a permis de mettre en évidence des pistes de progrès concernant la gouvernance de la politique locale de sécurité routière. Deux groupes de travail transversaux ont alors été mis en place pour réfléchir aux deux thématiques suivantes :

- la gouvernance de la politique de sécurité routière,
- l'efficacité des actions de sécurité routière.

S'agissant de la gouvernance, il est question de mobiliser et d'impliquer les acteurs locaux en favorisant la synergie et le travail en réseau, dans le cadre des orientations du DGO.

Les orientations suivantes ont été formulées par le groupe de travail :

- mettre en place une cellule de coordination ou instance collégiale permettant de développer la coordination entre les différents acteurs de la politique locale,
- définir, au sein de cette instance, des priorités pour l'affectation des ressources du PDASR,
- favoriser le travail en commun et la mutualisation des moyens humains et matériels (réaliser un annuaire de l'ensemble des partenaires comportant la liste exhaustive de leurs moyens et de leurs compétences),
- créer et former, en partenariat avec l'Association des Maires des Vosges, un réseau de correspondants des collectivités territoriales (communes et communautés de communes),
- promouvoir et former, en partenariat avec la direction des services départementaux de l'éducation nationale, un réseau de correspondants des établissements d'enseignement (collèges et lycées).

Concernant l'efficacité, il s'agit d'optimiser le rapport entre les ressources mises en œuvre et les résultats des actions de sécurité routière.

Les orientations suivantes ont été formulées par le groupe de travail, étant précisé que l'objectif n'est pas de mettre brutalement en cause les habitudes de travail, mais de tendre vers une nouvelle approche des actions de sécurité routière et de leur financement :

- inviter les partenaires de la politique locale de sécurité routière à présenter, pour chaque action :
 - un budget prévisionnel précisant toutes les ressources mises en œuvre, y compris les services bénévoles et les cofinancements,
 - des objectifs mesurables, des moyens d'évaluation et des indicateurs,
- élaborer et diffuser un règlement des aides financières du PDASR précisant notamment :
 - l'importance de la complétude des données de demande de financement,
 - le caractère rédhibitoire de l'absence de bilan et d'évaluation de l'action (en raison de l'importance première de ces documents pour la mesure de l'efficacité)
- évaluer l'intérêt relatif des actions en fonction notamment du coût par participant,
- soutenir prioritairement les actions correspondant aux enjeux du DGO.

Annexes

Bilan du DGO 2008-2012	1
Bilan de l'accidentalité 2007-2011	2
Comptes rendus des groupes de travail	
Vitesse	3
Alcool et stupéfiants	4
Deux-roues motorisés	5
Jeunes	6
Obstacles latéraux	7
Séniors	8
Déplacements quotidiens	9
Conducteurs irréductibles	10
Gouvernance	11
Efficience	12