

Document général d'orientations 2023 - 2027



Sommaire

Cadre général de la démarche			
Objectifs du document général d'orientation	p.5		
Démarche d'élaboration	p.5		
Diagnostic territorial partagé			
Principales caractéristiques du département	p.7		
Réseau routier	p.7		
Démographie	p.7		
Typologie du département	p.8		
Évolution de l'accidentalité routière	p.9		
Accidentologie par tranche d'âge	p.10		
Analyse spatiale des accidents	p.10		
Accidentalité par mode de déplacement	p.11		
Facteurs d'accidents	p.12		
Accidentalité et la mortalité par arrondissement	p.12		
. <i>arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe</i>	p.12		
. <i>arrondissement de Cambrai</i>	p.12		
. <i>arrondissement de Douai</i>	p.13		
. <i>arrondissement de Dunkerque</i>	p.13		
. <i>arrondissement de Lille</i>	p.13		
. <i>arrondissement de Valenciennes</i>	p.13		
Les communes recensant le nombre le plus important d'accident mortels	p.14		
L'analyse temporelle de la mortalité en fonction des axes routiers	p.14		
Évaluation du DGO 2018-2022	p.17		
		Les orientations d'actions du DGO 2023-2027	p.19
		Orientation 1 : améliorer la connaissance en fiabilisant les données d'accidentalité	p.20
		Orientation 2 : éduquer, prévenir, sensibiliser	p.22
		Enjeu 1 : les deux-roues motorisés	p.24
		Enjeu 2 : les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs)	p.26
		Enjeu 3 : les nouveaux modes de mobilité dite douce : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisé et marche	p.28
		Enjeu 4 : le risque routier professionnel	p.30
		Orientation 3 : contrôler et sanctionner	p.32
		Orientation 4 : sécuriser les infrastructures routières et favoriser le partage de la route	p.34
		Orientation 5 : renforcer et créer des partenariats	p.36
		Orientation 6 : assurer un suivi resserré et efficace du DGO	p.38
		Signataires	p.42

Cadre général de la démarche

Les objectifs du document général d'orientation

Le document général d'orientation (DGO) constitue **un outil politique de programmation pluriannuelle** qui définit les orientations d'actions à mener dans le département, mais également **un outil de mobilisation locale** pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Il sert de cadre général aux deux documents de planification que sont le plan départemental d'actions de sécurité routière et le plan départemental des contrôles routiers, déclinés annuellement. Cet outil central se veut opérationnel, adaptable et partenarial.



La démarche d'élaboration

La définition des orientations d'actions du DGO 2023-2027 s'appuie, d'une part, sur le bilan de l'accidentalité et de la mortalité des dix dernières années fourni par l'observatoire départemental de la sécurité routière et, d'autre part, sur les remontées des territoires. Ce document est construit pour **accompagner, fédérer et susciter les initiatives locales** en matière de sécurité routière.

Son élaboration a mobilisé l'ensemble des acteurs de la sécurité routière : services de l'État, collectivités territoriales et acteurs associatifs. Une dynamique collective a été insufflée, sous le pilotage de l'État, via l'organisation d'ateliers thématiques et territoriaux dans le département.

Après un premier comité pilotage de lancement organisé le 7 septembre 2022 et présidé par le directeur de cabinet du préfet, 14 groupes de travail se sont réunis :

- huit ateliers thématiques qui ont permis d'identifier les orientations d'actions du DGO pour chacun des quatre enjeux nationaux (les deux roues motorisées, le risque routier professionnel, les conduites à risques, ainsi que les modes de mobilité dite douce) ;
- six ateliers territoriaux présidés par les sous-préfets d'arrondissement qui ont permis aux acteurs locaux de faire remonter les enjeux et les attentes des territoires.

Un comité de pilotage de validation, organisé le 7 décembre 2022, a permis de valider le choix des orientations d'actions.



Diagnostic territorial partagé

Les principales caractéristiques du département

Le département du Nord bénéficie d'une situation géographique privilégiée au centre du triangle Paris-Londres-Bruxelles.

D'une superficie de 5 743 km², il est composé de six arrondissements : Avesnes-sur-Helpe, Cambrai, Douai, Dunkerque, Lille et Valenciennes.

Avec l'Aisne, l'Oise, le Pas-de-Calais et la Somme, le Nord constitue depuis 2016 la région Hauts-de-France.

Le réseau routier

Le Nord dispose d'un réseau routier et autoroutier très développé. De par sa situation géographique, le département est un axe de transit européen important. Il est densément maillé par un réseau autoroutier qui fait la jonction entre l'Île-de-France, la Belgique et l'Angleterre via notamment l'autoroute A1, axe routier le plus fréquenté d'Europe.

Le grand port maritime de Dunkerque, avec une activité industrielle importante (Dunkerque, Valenciennois, Douaisis) et la métropole européenne de Lille caractérisent le département où les flux de véhicules et de personnes sont très élevés.

Type de route	Longueur en km	Représentativité
Autoroutes	291	1,80 %
Route nationales	89	0,60 %
Route départementales	4 469	22,60 %
Routes métropolitaines	950	5,90 %
Voies communales	10 336	69,10 %
Total	16 135	100 %

Réseau routier au 1er janvier 2021

	Nombre d'habitants	Part de la population Département/France Région/France	Part de la population Département/Région
Nord	2 607 879	4,00 %	43,50 %
Aisne	526 857	0,80 %	8,80 %
Oise	831 944	1,30 %	13,90 %
Pas-de-Calais	1 460 003	2,20 %	24,40 %
Somme	567 745	0,90 %	9,50 %
Hauts-de-France	5 994 428	9,20 %	100 %
France métropolitaine	65 447 454	100 %	

Estimations de population (résultats provisoires arrêtés fin 2021 - source : INSEE)

La démographie

Le Nord est le département le plus peuplé de la région Hauts-de-France avec 2 607 879 habitants, soit près de la moitié de la population régionale (43,5 %) et le 1^{er} département au niveau national.

On y compte 454 habitants par km², soit une densité près de quatre fois plus forte que la moyenne de la France métropolitaine (120 hab./km²).

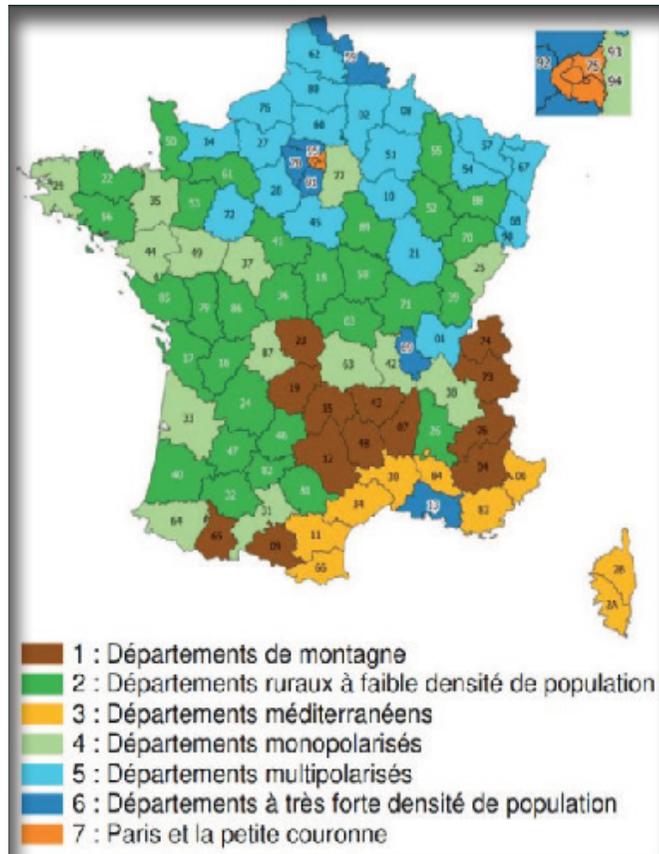
La répartition de la population n'est pas homogène. On distingue l'arrondissement de Lille avec une densité de population de 1410 hab./km², les arrondissements de Douai et Valenciennes aux caractéristiques similaires (densité autour de 540 hab./km²), les arrondissements de Cambrai et Avesnes-sur-Helpe plus ruraux (densité autour de 170 hab./km²) et l'arrondissement de Dunkerque (260 hab./km²) composé de l'agglomération de Dunkerque densément peuplée et de la Flandre intérieure rurale.

Près d'un habitant sur deux vit dans l'arrondissement de Lille, soit 48 %. Porté par une natalité forte, le solde naturel est de + 0,7 % par an, deux à quatre fois plus fort que dans les autres arrondissements. Le solde migratoire est en revanche négatif (-0,4 % par an).

Le solde naturel des arrondissements de Dunkerque et Cambrai sont également positifs. Les arrondissements d'Avesnes-sur-Helpe et de Douai, quant à eux, ont un solde naturel négatif avec respectivement 1 730 et 3 637 habitants de moins en cinq ans.

La typologie

Le département du Nord est classé par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) parmi la famille des « **départements à très forte densité de population** ». La plupart des indicateurs de cette famille est assez différent de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de commune de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement élevées. À l'inverse, cette famille a une part de résidences secondaires et un pourcentage de superficie classée montagne plus faibles que la moyenne. Six départements constituent cette catégorie : le Nord, le Val d'Oise, les Yvelines, l'Essonne, le Rhône et les Bouches-du-Rhône.



Typologie des départements en France métropolitaine



L'évolution de l'accidentalité routière

Le département du Nord présente des résultats, en termes de mortalité rapportée à la population, similaires aux départements comparables, à savoir **32 tués par millions d'habitant**.

La moyenne nationale s'élève à 47 tués par millions d'habitants. Cependant, compte tenu de son poids démographique (1^{er} département de France en nombre d'habitants), la moyenne annuelle y est très élevée (84 morts par an).

Le département du Nord fait partie des six départements où, entre 2017 et 2021, la moyenne des personnes tuées est supérieure à 65 (avec les Bouches-du-Rhône, l'Hérault, la Gironde, la Seine-et-Marne et le Var).

Sur la période 2012-2016, le département enregistre 415 accidents mortels ayant causé 441 décès. La période 2017-2021 comptabilise 395 accidents mortels et 421 tués.

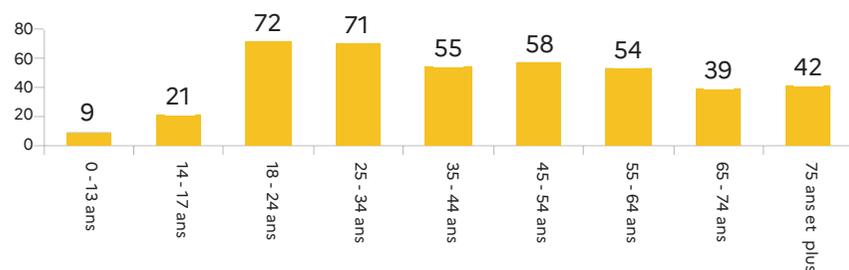
L'évolution de la mortalité entre ces deux périodes de référence présente une baisse de 5 %. Cette baisse est à relativiser compte tenu du contexte de l'année 2020 et des restrictions de circulation durant la pandémie de Covid. Si on exclut l'année 2020, la moyenne de la mortalité annuelle reste la même (88 morts par an).

Contrairement à la tendance nationale qui voit une baisse de la mortalité routière en 2021 comparativement à 2019, la mortalité routière augmente dans le département du Nord depuis l'année 2021, hausse probablement liée à un relâchement en matière de comportement (excès de vitesse notamment).

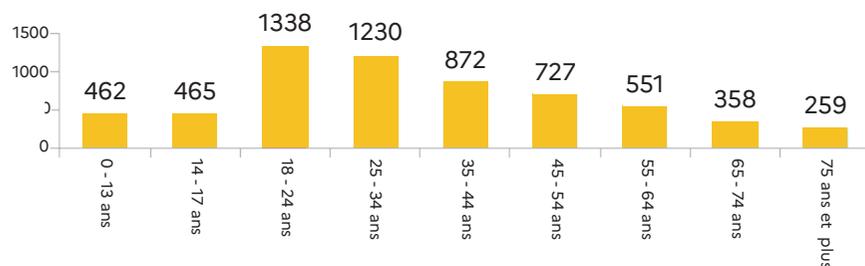
Territoire	Nombre moyen de personnes tués par département et par an	Moyenne des tués par million d'habitant et par an
Département du Nord	84	32
Département à très forte densité de population Famille ILSR 6	57	32
France métropolitaine	32	47

Nombre moyen de personnes tués sur les routes - période de référence 2017-2021

L'accidentalité par tranche d'âge



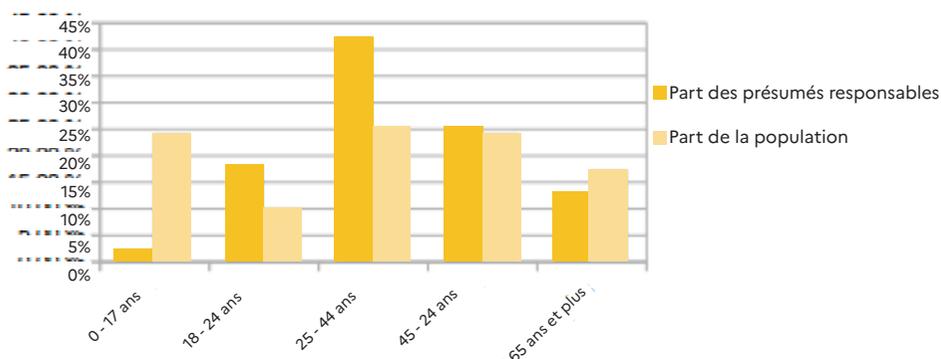
Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes (tués + blessés) par tranche d'âge

Les jeunes de 18 – 24 ans sont les plus touchés par l'accidentalité routière (17 % des tués et 21 % des victimes) alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population.

La tranche 25-44 ans se distingue avec 42 % des présumés responsables.



Répartition de la population 2021 et des présumés responsables d'accidents par tranche d'âge (période 2019-2021)

L'analyse spatiale des accidents

Selon la catégorie de voie

Alors que les routes départementales représentent 23 % du réseau routier du Nord, 35 % des accidents corporels ont lieu sur les routes départementales et 49 % des tués le sont sur ces routes.

14 % des tués le sont sur autoroutes alors qu'elles ne représentent que 2 % du réseau routier du département du Nord.

Ces chiffres demeurent globalement stables par rapport à la période 2012-2017 même si la comparaison est difficile compte tenu du transfert d'une partie des routes départementales vers la métropole européenne de Lille (800 km) en 2017 suite à la loi NOTRe.

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Routes métropolitaines	Voies communales	Autres	Ensemble
Nombre d'accidents	439	120	1 198	1 114	1 740	102	4 713
Nombre de personnes tués	57	11	173	81	87	12	421
Part de personnes tués	13,5 %	2,6 %	41,1 %	19,2 %	20,7 %	2,9 %	100 %
Nombre de personnes blessées	463	149	1 500	1 433	2 188	108	5 841

Répartition des victimes selon la catégorie de voie

Selon le milieu (agglomération ou hors agglomération)

51 % des personnes tuées le sont sur les routes situées en agglomération contre 48 % sur la précédente période (+3).

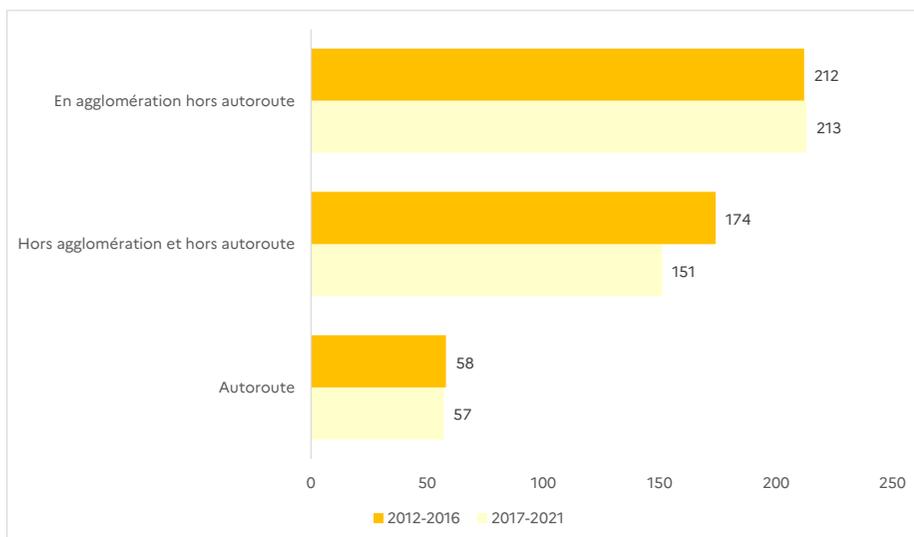
36 % des personnes tuées le sont sur les routes situées hors agglomération contre 39 % sur la précédente période (-3).

13 % des personnes tuées le sont sur autoroute (0).

Une augmentation de la part des personnes tuées sur la période 2017-2021 est constatée en agglomération.

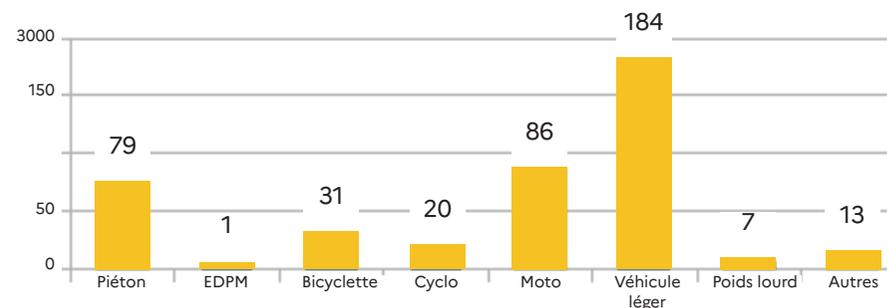
	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute	Total
Accidents corporels	3 271	1 003	439	4 713
Accidents mortels	198	143	54	395
Tués	213	151	57	421
Blessés	4 068	1 310	463	5 841
Blessés hospitalisés	1 644	727	249	2 620
Blessés légers	2 424	583	214	3 221
Tués/100 accidents	6,5	15,1	13	34,6

Répartition des accidents et victimes selon le milieu

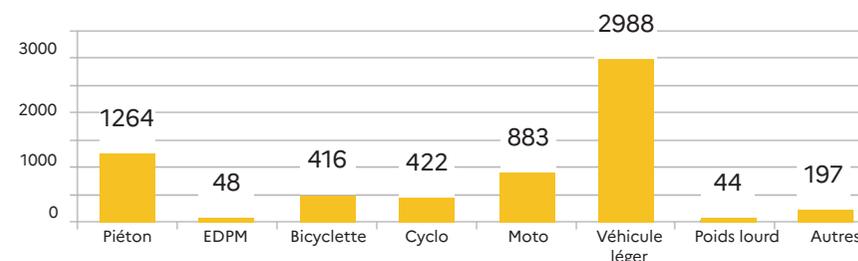


Nombre de tués selon le milieu

L'accidentalité par mode de déplacement



Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes (blessés + tués) selon le mode de locomotion

La voiture reste largement le premier mode de déplacement et celui générant le plus de victimes avec 184 tués. Le pourcentage de victimes baissent toutefois de 15 % par rapport à la période 2012-2016 (211 tués).

Les modes doux

111 personnes usagers des modes de mobilité dite douce* sont décédées sur la période 2017-2021 contre 122 sur la période 2012-2016, soit une baisse de 9 %. Dans cette catégorie, 31 cyclistes ont été tués sur la période 2017-2021 contre 27 sur la période 2012-2016, soit une représentativité de 28 % contre 22 % sur la période précédente. Cette représentativité est encore accentuée en 2020 (35%) et 2021 (30%).

Le premier décès lié à un EDPM dans le département a été enregistré en 2020, dans l'arrondissement de Cambrai.

*piétons, cyclistes et usagers des engins de déplacements personnels motorisés

Les deux-roues motorisés

106 personnes sont décédées en deux-roues motorisés (20 en cyclomoteurs et 86 en motos) sur la période 2017-2021 contre 100 (25 cyclomoteurs et 75 motos) sur la période 2012-2016, soit une hausse de 12 en % (+15 % pour la seule catégorie moto).

Les usagers de deux-roues motorisés représentent un quart des usagers tués. Le département du Nord fait partie des cinq départements qui enregistrent plus de 20 tués en deux roues motorisés en moyenne par an (Bouches-du-Rhône, Alpes Maritimes, Hérault, Nord, Var).

Les présumés responsables par mode de déplacement

Les conducteurs de voiture représentent la majorité des présumés responsables des accidents mortels (55 %), suivis des conducteurs de deux-roues motorisés (17 %) et usagers des modes doux (14 %).

Les facteurs d'accidents

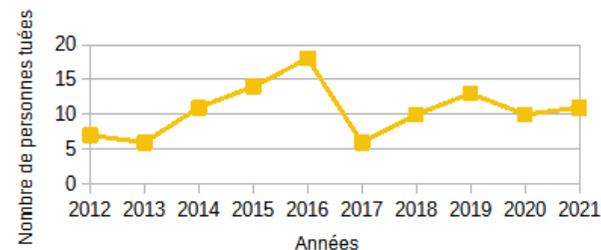
La vitesse excessive, l'alcool et les stupéfiants et les inattentions constituent les causes principales des accidents mortels.

Facteurs présumés responsables 2019-2021	Homme	Femme	Total	Proportion
Vitesse excessive ou inadaptée	92	7	99	39,3 %
Alcool seul	71	5	76	30,2 %
Inattention - téléphone	33	8	41	16,3 %
Stupéfiant seul	31	3	34	13,5 %
Non respect de la priorité	23	7	30	11,9 %
Alcool et stupéfiant	21	3	24	9,5 %
Malaise	27	6	24	9,5 %
Autres cause	18	6	24	9,5 %
Contresens	7	3	10	4 %
Dépassement dangereux	7	3	10	4 %
Somnolence - fatigue	2	1	3	1,2 %
Cause indéterminée	7	21	9	3,6 %
Changement de file	7	1	8	3,2 %
Eblouissement	5		6	2,4 %
Médicaments	1		1	0,4 %
Non respect des distances de sécurité	1		1	0,4 %
Nombre de PR avec au moins un facteur	213	39	252	

L'accidentalité par arrondissement

Le département du Nord ne présente pas des caractéristiques homogènes en matière d'accidentalité. Au cours des cinq dernières années, la mortalité routière a évolué différemment au sein des arrondissements du département.

L'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe

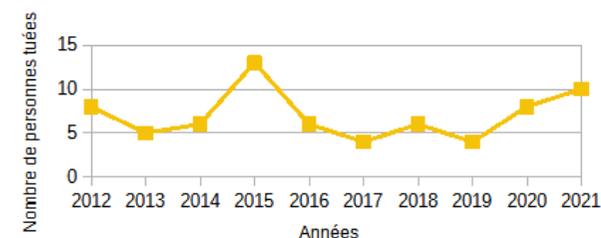


Mortalité sur les routes - Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe

Depuis 2018, la mortalité routière reste relativement stable dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe.

Sur la période de référence 2017-2021, les principaux facteurs d'accidents mortels recensés sont l'alcool et les stupéfiants (45 % des accidents mortels) ainsi que la vitesse (36 % des accidents mortels).

L'arrondissement de Cambrai



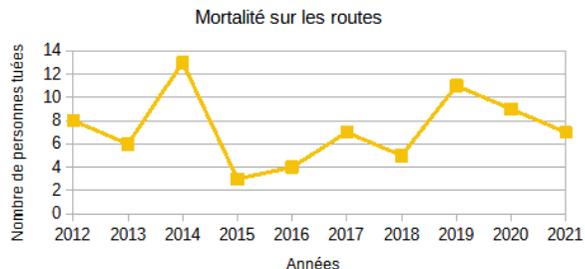
Mortalité sur les routes - Arrondissement de Cambrai

Sur l'arrondissement de Cambrai, la mortalité routière présente une tendance à la hausse sur les cinq dernières années.

La représentativité des automobilistes tués augmente de 13 points entre les deux périodes de référence (63 % en 2017-2021 contre 50 % sur la période 2012-2016).

Sur la période de référence 2017-2021, les principaux facteurs d'accidents mortels recensés sont la vitesse (45%) suivie de l'alcool et des stupéfiants (34%).

L'arrondissement de Douai



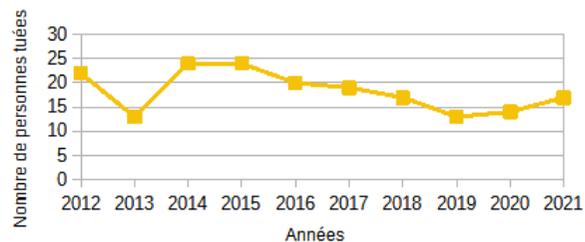
Mortalité sur les routes - Arrondissement de Douai

Sur l'arrondissement de Douai, le nombre de personnes tuées sur la période 2017-2021 augmente de 30 % par rapport à la période 2012-2016.

La représentativité des conducteurs de deux roues motorisées tués augmente de 9 points (21 % en 2017-2021 contre 12 % sur la période 2012-2016).

Sur la période de référence 2017-2021, les principaux facteurs d'accidents mortels recensés sont l'alcool et les stupéfiants (32%) ainsi que la vitesse (29%).

L'arrondissement de Dunkerque



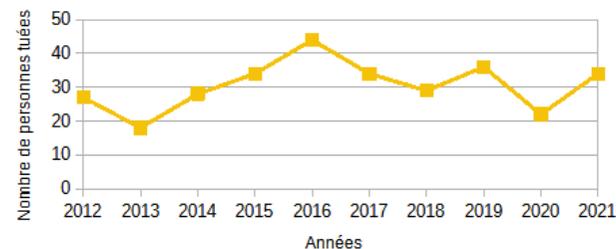
Mortalité sur les routes - Arrondissement de Dunkerque

L'arrondissement de Dunkerque enregistre une baisse de la mortalité de 22 % sur la période 2017-2021 (80 décès) par rapport à la période 2012-2016 (103 décès).

La représentativité des deux-roues motorisés tués augmente de 7 points (29 % sur la période 2017-2021 contre 22 % sur la période 2012-2016), celle des utilisateurs des modes doux tués augmente de trois points (25 % sur la période 2017-2021 contre 22 % sur la période 2012-2016).

Le facteur « vitesse » est recensé dans 23 % des accidents mortels.

L'arrondissement de Lille



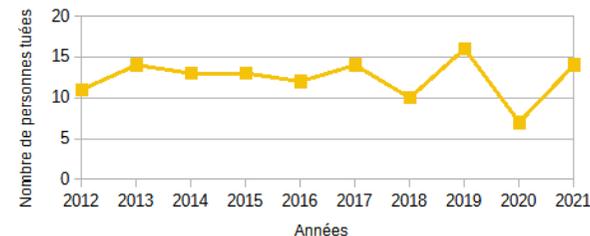
Mortalité sur les routes - Arrondissement de Lille

Sur l'arrondissement de Lille, le nombre de tués sur la période 2017-2021 (155 décès) augmente de 3 % par rapport à la période 2012-2016 (151 décès). La représentativité des 0-17 ans tués augmente de quatre points.

34 % des tués sur la période 2017-2021 sont des cyclistes et piétons.

Les facteurs « alcool » et « stupéfiants » sont recensés dans 30 % des accidents mortels.

L'arrondissement de Valenciennes



Mortalité sur les routes - Arrondissement de Valenciennes

Sur l'arrondissement de Valenciennes, la représentativité des deux-roues motorisés tués augmente de huit points (30 % en 2017-2021 contre 22 % sur la période 2012-2016).

Les facteurs « alcool » et « stupéfiants » sont recensés dans 43 % des accidents mortels. Le facteur « vitesse » est recensé dans 29 % des accidents mortels.

Les communes recensant le nombre le plus important d'accidents mortels

Classement	Commune	Nombre d'accidents mortels
1	Lille	18
2	Roubaix	12
3	Dunkerque	7
4	Douai	6
5	Maubeuge	6
6	Tourcoing	6
7	Wattrelos	5
8	Villeneuve d'Ascq	4
9	Loos	3
10	Saint-Amand-les-Eaux	3
11	Wasquehal	3

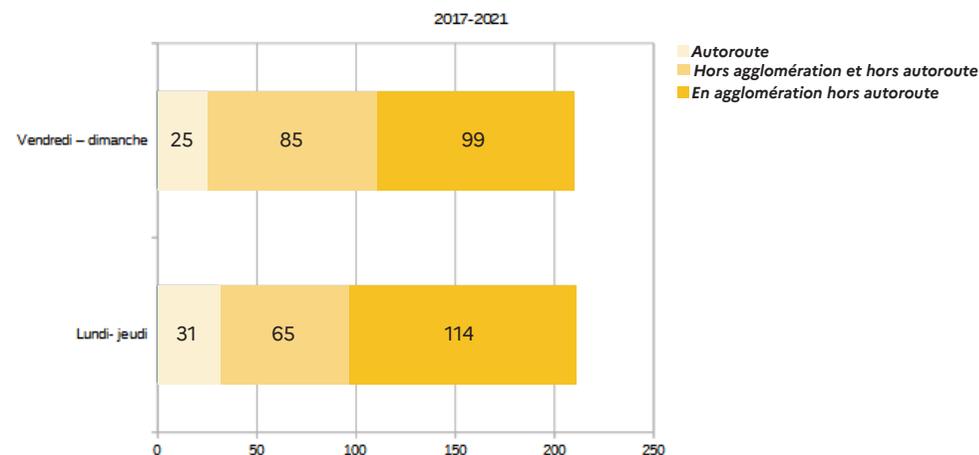
Sept communes sur les 11 recensant le plus d'accidents mortels sont situées dans la métropole européenne de Lille.

L'analyse temporelle de la mortalité en fonction des axes routiers

Hormis sur l'autoroute où 63 % des personnes tués le sont de nuit, la majeure partie des accidents mortels sur la route a lieu de jour.

Hors agglomération, la proportion du nombre de personnes tuées de jour est de 62 %. En agglomération, 55 % des personnes tuées le sont de jour.

Le week-end est générateur d'un peu plus d'accidents mortels avec une augmentation sur les voies hors agglomération, hors autoroute.



Nombre de personnes tués sur les routes du département du Nord suivant les jours de la semaine (période 2017-2021)



Evaluation du DGO 2018-2022

Le DGO 2018-2022 comprenait **huit enjeux nationaux**. Ce document ambitieux proposait un nombre important d'orientations d'action par enjeux. La dynamique lancée lors de son élaboration n'a malheureusement pas été suivie de la mise en place des comités de pilotage et de suivi au cours des cinq dernières années. Ce manque de suivi rend difficile l'évaluation des orientations proposées.

Pour les cinq prochaines années, une orientation est proposée pour s'assurer d'un suivi resserré et efficace du DGO à l'échelle du département et des arrondissements.

Les enjeux nationaux retenus étaient les suivants :

- le risque routier professionnel ;
- les addictions ;
- les jeunes ;
- les seniors ;
- le partage de la voirie ;
- les deux-roues motorisés ;
- les distracteurs ;
- la vitesse.

Un plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) réalisé annuellement permet d'accompagner les porteurs de projets dans la réalisation de leurs actions de sécurité routière (mise à disposition de matériel, animation d'ateliers de sensibilisation à la sécurité routière par des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), subventions de projets, etc).

Chaque année, dans le cadre de ce plan, un appel à projet est lancé pour financer et accompagner les projets d'actions de sécurité routière portés par les collectivités, les associations, les établissements scolaires, etc, qui répondent aux enjeux prioritaires fixés dans le DGO.

Depuis 2018, une érosion du nombre de dossiers déposés suite à l'appel à projet est observée. L'année 2021 est atypique : de nombreuses actions prévues en 2020 ont été reportées en 2021 réduisant d'autant le nombre de dossier en 2021. Le nombre d'actions subventionnées chaque année est plus faible mais mieux subventionné. La priorité a été faite sur les projets innovants et ambitieux.

La DDTM a investi dans du matériel (simulateur quatre roues, réactiomètre, pistes d'éducation routière et vélos, etc) ces dernières années pour pouvoir les mettre à disposition des porteurs de projet. Cela explique également la diminution du nombre d'actions subventionnées remplacées par du prêt aux porteurs de projet.

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de dossiers reçus	68	45	46	28	42
Actions subventionnées	50	41	35	18	29
Total des subventions accordées	98 031 €	73 363 €	81 653 €	46 767 €	85 842 €
Montant moyen accordé par action	1 961 €	1 780 €	2 333 €	2 598 €	2 960 €
Actions annulées	<i>Nombre</i>	2	4	3	
	<i>Montant</i>	774 €	6 046 €	7 524 €	
Actions reportées	<i>Nombre</i>	1	27	0	
	<i>Montant</i>	1 600 €	69 069 €	0 €	

Depuis 2021, l'appel à projet est publié en ligne via la plate-forme démarches-simplifiées.fr pour faciliter et harmoniser le contenu des dossiers. Une réflexion pour rendre cet appel à projet plus visible par les territoires est engagée.

Les enjeux du DGO 2018-2022 ont fait l'objet de nombreuses actions.

Malgré la crise sanitaire en 2020, entre 100 et 150 actions de sensibilisation à la sécurité routière ont été menées chaque année dans le département du Nord.

Au-delà des actions menées par les porteurs de projets, la DDTM avec son réseau d'IDSR, bénévoles nommés par le préfet de département, organise également des actions de sécurité routière. Actuellement, 20 IDSR sont nommés sur le département du Nord. Ce chiffre est stable depuis 2017.

Orientations du DGO 2023-2027

Sous la responsabilité du préfet, deux comités de pilotage ont permis de définir et d'élaborer, dans **une démarche partagée et consensuelle**, les orientations d'actions permettant de répondre aux quatre enjeux de sécurité routière retenus au niveau national :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs ;
- les nouveaux modes de mobilité dite-douce : vélo, engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

Chaque orientation fixe le cadre général des actions qui seront à engager et doit pouvoir se décliner de manière **opérationnelle** notamment dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Orientation 1

Améliorer la connaissance en fiabilisant les données d'accidentalité

Objectif

Améliorer la connaissance sur les accidents de la route afin d'engager des actions de sécurité routière adaptées et territorialisées.

Contexte

Les données d'accidentalité sont générées par plusieurs acteurs :

- les forces de l'ordre collectent et enregistrent les données relatives aux circonstances des accidents corporels dans le cadre de la procédure judiciaire ;
- certains gestionnaires de voirie participent à la consolidation de la base de données ;
- l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) assure la fiabilité et la qualité des données de la base départementale des accidents de la route, suit les indicateurs de l'accidentalité de son territoire et produit des analyses détaillées selon les enjeux locaux identifiés.

Les statistiques portant sur l'insécurité routière sont indispensables pour comprendre les mécanismes et les facteurs explicatifs de l'accident. Elles peuvent également constituer des signaux permettant d'engager des actions afin de prévenir des accidents graves voire mortels. Il est donc primordial de disposer de données fiables pour engager des actions de sécurité routière pertinentes.

Principaux constats

Les données intégrées dans la base Traxy sont incomplètes, parfois imprécises, et ne permettent pas d'établir un bilan fiable des accidents et de réaliser des études.

Le nombre de données à enregistrer par les forces de l'ordre est conséquent. Les bulletins d'analyse des accidents de la route (BAAC) ne sont pas saisis dans les délais.



Action 1

Rappeler les consignes de rédaction du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC)

Pilotes

- préfecture ;
- DDTM ;
- gestionnaires de voiries sous convention Traxy.

Moyens

- organiser une réunion à destination des forces de l'ordre ;
- assurer un suivi régulier dans le cadre des réunions organisées par le directeur de cabinet du préfet réunissant les forces de l'ordre et la DDTM ;
- rédiger une note de rappel et établir la liste des données d'accidentalité à saisir prioritairement ;
- proposer des corrections sur les données erronées dans le cadre de la convention Traxy (gestionnaires de voirie).

Indicateurs de réalisation

- organisation de la réunion ;
- transmission de la note aux forces de l'ordre ;
- réduction du nombre de corrections dans Traxy.

Action 2

Saisir le pré-BAAC dans les 48h ouvrés et le BAAC complet dans les deux mois qui suivent un accident corporel

Pilotes

- forces de l'ordre

Moyens

- transmission, par la DDTM, d'une liste des indicateurs essentiels à compléter ;
- suivi régulier du nombre d'accidents ne disposant pas d'un BAAC.

Indicateurs de réalisation

- nombre de BAAC manquants.

Action 3

Communiquer semestriellement des données territorialisées

Pilotes

- DDTM ;
- sous-préfectures.

Moyens

- réaliser semestriellement un baromètre des accidents par arrondissement ;
- communiquer le baromètre aux acteurs de la sécurité routière des territoires.

Indicateur de réalisation

- diffusion semestrielle des baromètres territoriaux.

Action 4

Faciliter l'accès aux données d'accidentalité pour les collectivités gestionnaires de voiries signataires de la convention Traxy

Pilote

- DDTM.

Moyen

- mettre en place un groupe de travail en lien avec l'ONISR.

Indicateurs de réalisation

- organisation du groupe de travail ;
- propositions d'actions permettant un partage des informations relatives aux accidents.

Orientation 2

Éduquer, prévenir, sensibiliser

L'éducation, la prévention et la sensibilisation sont des leviers importants dans la lutte contre l'insécurité routière.





Enjeu 1

Les deux-roues motorisés

Objectif

Promouvoir une pratique sécurisée du motocyclisme.

Contexte

112 personnes sont décédées en deux-roues motorisés sur la période 2017-2021 contre 100 sur la période 2012-2016. Cela représente une hausse de 12 %. La représentativité des tués en deux-roues motorisés est de 25% sur la période 2017-2021 contre 23 % sur la période 2012-2016.



Action 5

Communiquer sur la circulation interfile

Pilotes

- DDTM ;
- gestionnaires de voiries.

Moyens

- opérations de communication ;
- installation de panneaux.

Public cible

- usagers de la route.

Territoires prioritaires

- réseau autoroutier ;
- routes départementales et métropolitaines.

Indicateurs de réalisation

- nombre de panneaux installés ;
- nombre d'opérations de communication.

Action 6

Promouvoir les actions post-permis en mobilisant les moto-écoles et les associations

Pilote

- DDTM.

Moyens

- organiser des stages de reprise de guidon par les associations de motards ;
- mobiliser les moto-écoles pour l'organisation de stages de reprise de guidon et d'ateliers de perfectionnement ;
- sensibiliser les assureurs à promouvoir ces stages et ateliers.

Public cible

- détenteurs du permis moto.

Territoires prioritaires

- arrondissements de Dunkerque (augmentation de trois points de la représentativité des deux-roues motorisés), Valenciennes (+ huit points) et Douai (+ neuf points).

Indicateurs de réalisation

- nombre de participants aux stages ;
- nombre d'ateliers de perfectionnement organisés par les moto-écoles.

Action 7

Promouvoir le port d'un équipement de protection individuel adapté

Pilote

- DDTM.

Moyen

- appel à candidature des moto-écoles du département du Nord pour la promotion du gilet air-bag : expérimentation de la promotion du gilet air-bag lors de la formation des candidats au permis A.

Public cible

- candidats au permis A inscrits dans les moto-écoles labellisées.

Territoires prioritaires

- arrondissements de Dunkerque (augmentation de trois points de la représentativité de deux-roues motorisés, Valenciennes (+ huit points) et Douai (+ neuf points).

Indicateurs de réalisation

- nombre de candidats ayant expérimenté l'utilisation du gilet airbag en formation ;
- part des candidats ayant suivi l'expérimentation s'étant équipés 6 mois après l'obtention du permis de conduire.

Enjeu 2

Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs)

Objectif

Sensibiliser et responsabiliser les usagers aux comportements les plus à risques.

Contexte

La vitesse et l'alcool sont les premiers facteurs des présumés responsables des accidents dans le département du Nord avec une représentativité du facteur vitesse de 39 % et du facteur alcool de 30 %.

Le téléphone, principal distracteur, serait à l'origine de 16 % des accidents dans le département sur la période 2019-2021.

Les trois facteurs des conduites à risque (vitesse, alcool, distracteur) sont la cause de près de 85% des accidents mortels sur la période 2019-2021.



Action 8

Renforcer la capacité à mener des actions de sensibilisation aux dangers des comportements à risques

Pilote

- DDTM.

Moyens

- favoriser l'accueil de volontaires en service civique chargés de préparer et de réaliser des actions de sensibilisation ;
- développer le recrutement d'intervenants départementaux de la sécurité routière.

Publics cibles

- établissements scolaires accueillant des lycéens et étudiants ;
- centres sociaux.

Indicateurs de réalisation

- nombre de volontaires en service civique recrutés ;
- nombre d'actions de prévention réalisées par ces volontaires.

Action 9

Développer les actions d'information et de sensibilisation dans les établissements scolaires

Pilotes

- DDTM ;
- conseil départemental ;
- éducation nationale.

Moyens

- mobiliser les acteurs associatifs et les intervenants bénévoles de la sécurité routière ;
- poursuivre la démarche mise en place par le conseil départemental pour la réalisation d'actions de sensibilisation à destination des collégiens ;
- faire témoigner des victimes d'accidents de la route.

Publics cibles

- collégiens ;
- lycéens ;
- étudiants.

Indicateurs de réalisation

- nombres d'actions de sensibilisation réalisées au sein des établissements scolaires ;
- nombre de bénéficiaires.

Action 10

Sensibiliser à la prévention routière dans le cadre des opérations quartiers d'été «

Pilotes

- DDTM ;
- délégués du préfet dans les quartiers prioritaires.

Moyens

- mobiliser les acteurs associatifs et les intervenants bénévoles de la sécurité routière ;
- faire témoigner des victimes d'accidents de la route.

Territoires prioritaires

- quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Public cible

- habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Indicateurs de réalisation

- nombres d'actions de sensibilisation réalisées ;
- nombre de bénéficiaires.

Action 11

Poursuivre le partenariat avec le service pénitentiaire d'insertion et de probation

Pilotes

- DDTM ;
- SPIP.

Moyen

- développer les actions de sécurité routière.

Public cible

- personnes sous main de justice.

Indicateurs de réalisation :

- nombres d'actions de sensibilisation réalisées ;
- nombre de bénéficiaires.

Action 12

Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs sur les risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants par les usagers de la route

Pilotes

- sous-préfectures.

Moyens

- rencontrer les organisateurs de soirées ;
- organiser des actions de sensibilisation lors de grands événements festifs.

Territoires prioritaires

- arrondissements de Valenciennes, Dunkerque et Cambrai.

Publics cibles

- organisateurs de grands événements festifs ;
- participants aux événements festifs.

Indicateurs de réalisation

- organisation des rencontres ;
- nombre d'événements organisés ;
- appropriation de la démarche de sensibilisation par les organisateurs.

Enjeu 3

Les modes de mobilité dite douce : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) et marche

Objectif

Prévenir les conflits d'usage, assurer l'accessibilité de la voirie à tous et favoriser le partage de la voirie.

Contexte

Le développement des modes de transport doux a modifié la répartition des usagers de la route avec un accroissement de la mobilité piétonne, cycliste et des EDPM en milieu urbain. La vulnérabilité de ces usagers les expose particulièrement à l'insécurité routière.

111 usagers utilisant un mode de mobilité dite douce sont décédés sur la période 2017-2021 contre 122 sur la période 2012-2016. Cela représente une baisse de 9 %.

Cependant, le nombre d'usagers de ces modes doux ayant perdu la vie sur les routes du département est en augmentation depuis 2 ans : l'année 2020 comptabilise en effet 16 décès, l'année 2021, 30 décès et l'année 2022, 38 décès.

Les seniors sont les plus représentés dans la mortalité liée aux modes doux, avec 41 tués sur 111 pour la période 2017-2021 (piétons et cyclistes confondus).



Action 13

Rappeler la réglementation applicable aux nouveaux modes de mobilité dite douce et mener des actions de sensibilisation sur les contraintes liées aux différents modes de déplacement et pour un meilleur partage de la route

Pilotes

- DDTM ;
- éducation nationale ;
- associations ;
- collectivités territoriales gestionnaires de voirie.

Moyens

- mettre en place des actions spécifiques de sensibilisation pour un bon usage des vélos et trottinettes ;
- réaliser un guide à destination des utilisateurs de trottinettes ;
- nouer un partenariat avec les services de l'éducation nationale pour intégrer un module de sensibilisation dans le cadre du programme « savoir rouler à vélo » ;
- communiquer auprès des établissements scolaires sur la réglementation applicable à l'utilisation des trottinettes électriques.

Publics cibles

- élèves des écoles primaires et des collèges.

Territoires prioritaires

- arrondissements de Cambrai, Dunkerque, Douai et Lille.

Indicateurs de réalisation

- nombre d'actions réalisées ;
- nombre d'élèves sensibilisés ;
- publication du guide à destination des utilisateurs de trottinettes électriques ;
- communication adressée aux établissements scolaires ;
- intégration du module de sensibilisation à la sécurité routière au sein du programme « savoir rouler à vélo ».

Action 14

Communiquer sur les équipements (casques, protections, éclairage)

Pilote

- DDTM.

Moyen

- organiser des actions de sensibilisation notamment au début de l'automne.

Public cible

- tout public.

Territoires prioritaires

- arrondissements de Douai, Dunkerque et Lille.

Indicateurs de réalisation

- nombre d'actions réalisées ;
- nombre de personnes sensibilisées.

Enjeu 4

Le risque routier professionnel

Objectif

Réduire le taux de mortalité et d'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail.

Contexte

Le risque routier professionnel comprend les déplacements domicile-travail et les déplacements liés à l'activité professionnelle.

À l'échelle nationale, le risque routier est un risque professionnel à part entière, il constitue la première cause de décès au travail.

Dans le département du Nord, 33 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile/travail ou en trajet professionnel et 13 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.



Action 15

Communiquer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité

Pilotes

- CARSAT ;
- DREETS.

Moyens

- sensibiliser au risque routier professionnel et inciter à l'évaluation ainsi qu'à la prévention ;
- sensibiliser via des supports et des moyens de communication adaptés, déconstruire le préjugé selon lequel « le risque routier, c'est l'affaire du salarié » ;
- proposer un accompagnement et guider dans la méthode de prévention du risque routier professionnel ;
- acculturer à la prévention primaire du risque routier.

Public cible

- chefs d'entreprises et encadrants.

Indicateurs de réalisation

- nombre de conférences ;
- nombre d'entreprises participantes ;
- impact des films sur les réseaux sociaux (nombre de vues et nombre de partages) ;
- nombre d'entreprises accompagnées.

Action 16

Accompagner les employeurs pour intégrer le risque routier professionnel dans leurs pratiques

Pilote

- DDTM.

Moyens

- promouvoir la charte des 7 engagements ;
- encourager les entreprises à mettre en place un plan d'action pour lutter contre l'insécurité routière ;
- organiser un challenge inter-employeurs.

Publics cibles

- entreprises.

Indicateurs de réalisation

- nombre d'entreprises ayant signé la charte des 7 engagements ;
- nombre d'entreprises ayant mis en place un plan d'actions.

Orientation 3

Contrôler et sanctionner

Objectif

Construire un plan département du contrôle routier (PDCR) adaptatif en mobilisant les acteurs (forces de sécurité, gestionnaires de voirie) et les moyens techniques mis à notre disposition (base de données, radars automatiques, etc).

Contexte

Sur le volet répressif, il est nécessaire de mettre en place une sécurisation globale du département en s'appuyant sur la complémentarité des approches linéaire (voitures-radars, itinéraire leurres) et surfacique : maillage d'une zone (radars fixes et points de contrôles par les forces de sécurité).

Pour lutter contre les excès de vitesse, les services de l'État disposent d'un arsenal de dispositifs de contrôle :

- les radars fixes automatiques ;
- les radars mis en place par les forces de sécurité ;
- les voitures-radars dont la conduite est confiée à des entreprises privées habilitées par l'État.

La stratégie est d'utiliser ces différents dispositifs de manière complémentaire pour induire un changement de comportement chez les conducteurs.

L'expérience a démontré qu'en plus d'une indispensable répression des comportements les plus dangereux, il est nécessaire d'apporter une réponse plus pédagogique et éducative à certaines infractions, avec l'objectif de limiter les répétitions de ces comportements. Une sensibilisation organisée dans le cadre de la mise en place d'alternatives aux sanctions proposées aux auteurs de certaines catégories d'infraction, prend tout son sens.

Le dispositif d'éthylotest anti-démarrage (EAD) peut être proposé par le préfet comme alternative à la suspension administrative du permis de conduire dans le cas où le taux d'alcoolémie mesuré se situe entre 0,8 et 1,8g/l de sang, en cas de refus de se soumettre au contrôle ou en cas d'ivresse manifeste. 50 % des mesures prescrites sont suivies d'une installation effective du dispositif principalement pour des raisons de coût.

Principaux constats

- le parc existant de radars fixes n'est pas suffisant pour couvrir le département du Nord qui dispose d'un réseau important de voiries routières ;
- la couverture territoriale des voitures-radars est insuffisante ;
- les collectivités souhaitent mettre en place la vidéo-verbalisation, mais elles sont confrontées à une méconnaissance du dispositif ;
- pour certaines catégories d'infraction, l'alternative à la sanction concrétisée par un stage peut s'avérer efficace ;
- la vitesse excessive et l'alcool sont les principaux facteurs d'accidents dans le département.



Action 17

Installer de nouveaux radars fixes sur les axes accidentogènes et où de nombreux excès de vitesse ont été constatés avec un risque d'accident important

Pilotes

- préfecture ;
- DDTM ;
- DSR.

Indicateurs de réalisation

- nombre de radars fixes installés ;
- évolution du taux d'infractions par radar ;
- évolution du nombre d'accidents mortels et graves dont le facteur principal est la vitesse sur les axes contrôlés.

Action 18

Intensifier la couverture territoriale des voitures-radars

Pilotes

- préfecture ;
- DDTM ;
- DSR.

Moyens

- identifier les itinéraires à contrôler par les voitures-radars en se basant sur :
 - l'analyse des données accidents dont la cause est la vitesse ;
 - la connaissance des forces de sécurité et des gestionnaires de voirie ;
 - l'évolution du taux d'infractions ;
- intégrer les itinéraires à contrôler par les voitures-radars.

Indicateurs de réalisation

- nombre de kilomètres parcourus par les voitures-radars ;
- évolution du nombre d'accidents mortels dont le facteur principal est la vitesse sur les axes contrôlés ;
- évolution du taux d'infractions.

Action 19

Accompagner les collectivités dans la mise en œuvre des dispositions de l'article 10 de la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale

Pilotes

- préfecture ;
- DDTM ;
- DSR.

Moyens

- déclinaison opérationnelle des modalités de déploiement de radars par les collectivités territoriales sur la base des décrets d'application de l'article 10 de la loi 3DS ;
- diffusion d'un guide à l'attention des collectivités territoriales.

Indicateurs de réalisation

- nombre de demande d'installation de radars.

Action 20

Organiser des contrôles ciblés pour répondre aux enjeux territoriaux identifiés et à l'occasion de grands événements (ex : départs en vacances, festivals, etc)

Pilotes

- forces de l'ordre ;
- préfecture.

Moyen

- plans de contrôles routiers établis en fonction des données d'accidentalité territoriales.

Indicateurs de réalisation

- nombre de contrôles routiers par arrondissement ;
- taux d'infractions constatées.

Action 21

Traiter efficacement le contentieux lié à la délinquance routière en diversifiant les réponses pénales

Pilote

- parquet.

Moyens

- user de tout l'éventail des voies procédurales mises à disposition du parquet pour assurer la fluidité et l'efficacité de la réponse pénale en veillant strictement à ce que cette dernière soit adaptée à l'extrême gravité de certains faits, mettant en évidence des comportements particulièrement irrespectueux de la loi et de la vie des autres usagers de la route ;
- développer les alternatives aux poursuites pour certaines infractions ainsi que l'offre de stage (civisme routier, sensibilisation à la sécurité routière, etc).

Indicateur de réalisation

- nombre de stages réalisés.

Action 22

Poursuivre l'installation de système EthyloTest anti Démarrage après rétention du permis pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou refus des vérifications de l'état d'alcoolémie sur décision du préfet

Pilotes

- préfecture ;
- sous-préfectures.

Moyens

- installer le dispositif EAD ;
- orienter les personnes bénéficiant du dispositif EAD vers le centre de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie afin qu'elles puissent bénéficier d'un accompagnement médico-psychologique.

Indicateurs de réalisation

- nombre de mesures EAD prises par le préfet ;
- nombre d'EAD installés ;
- nombre de personnes orientées par la commission médicale vers le centre de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie bénéficiant d'un accompagnement médico-psychologique.

Action 23

Accompagner les collectivités dans la mise en place de la vidéo-verbalisation en réalisant un guide

Pilote

- préfecture (direction des sécurités).

Moyen

- mise en œuvre opérationnelle du guide pratique à l'usage des maires.

Indicateur de réalisation

- nombre de collectivités ayant mis en place la vidéo-verbalisation et l'évolution du taux d'infractions.

Orientation 4

Sécuriser les infrastructures routières et favoriser le partage de la route

Objectif

Concevoir des infrastructures adaptées avec des configurations qui soient lisibles par les usagers de la route et qui permettent à chacun de circuler en toute sécurité.

Contexte

Les engins de déplacements personnels motorisés (trottinettes électriques, mono-roues, gyropodes, etc) font leur apparition dans le paysage, notamment urbain, et la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens et de loisir est en fort développement.

Dans le département du Nord, sur la période 2017-2021, le facteur « défaut d'infrastructure » intervient dans 4 % des accidents. Cette part est négligeable, mais si nous nous intéressons à la configuration de l'infrastructure, ce facteur a une influence non négligeable sur le comportement du conducteur. Les défaillances du conducteur résultent en partie d'une perception erronée de la situation induite par la configuration de la route et de son environnement. Selon une étude (O'Conneide, 1998), ce facteur intervient dans 30 % des cas d'accidents en moyenne.



Action 24

Inciter les gestionnaires de voirie à partager l'espace public pour permettre la circulation de tous les usagers en privilégiant les infrastructures propres à chaque famille de mode de locomotion

Pilotes

- DDTM ;
- sous-préfectures.

Moyens

- mettre en place des groupes de travail pour partage d'expérience ;
- sensibiliser les collectivités aux bonnes pratiques ;
- assurer la cohérence des aménagements avec les schémas cyclables existants.

Indicateurs de réalisation

- mise en place du groupe de travail ;
- nombre de linéaires aménagés à partir de l'année 2023.

Action 25

Encourager les gestionnaires de voirie à analyser et évaluer les aménagements existants et futurs pour vérifier que leur fonctionnement est bien compris par les usagers

Pilotes

- DDTM ;
- sous-préfectures.

Moyens

- mettre en place des groupes de travail pour partage d'expérience ;
- expérimenter l'analyse partenariale des accidents mortels afin de proposer des mesures correctrices (arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe) ;
- valoriser l'expérimentation de démarches nationales au niveau local (ex : démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) et Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI), audits de sécurité en phase de conception).

Indicateurs de réalisation

- mise en place du groupe de travail ;
- réalisation et diffusion de fiches de bonnes pratiques ;
- nombre d'aménagements évalués.

Action 26

Développer la mise en place de sas vélo et zone de tampon pour les piétons afin de permettre une meilleure co-visibilité entre les véhicules circulant sur la chaussée et les cyclistes, conducteurs d'EDPM et les piétons

Pilote

- collectivités gestionnaires de voirie signataires du DGO.

Moyen

- appel à projets cyclables lancé par le conseil départemental.

Indicateur de réalisation

- nombre de SAS vélos et de zones de tampon pour les piétons installés à partir de l'année 2023.

Action 27

Améliorer l'état des infrastructures routières en invitant les gestionnaires de voirie à adhérer à l'application «Ma route en 2RM»

Pilotes

- DDTM ;
- gestionnaires de voiries.

Moyens

- présenter le dispositif aux gestionnaires de voirie ;
- identifier les utilisateurs ;
- faire adhérer les gestionnaires de voirie et aboutir à la signature de la charte.

Indicateurs de réalisation

- nombre de gestionnaires de voirie signataires de la charte ;
- nombre de signalements transmis par les utilisateurs identifiés ;
- pourcentage de signalements avec réponse du gestionnaire de voirie.



Orientation 5

Renforcer et créer des partenariats

Objectif

Renforcer les partenariats afin d'améliorer l'efficacité des actions.

Contexte

L'élaboration participative du DGO mobilise l'ensemble des partenaires engagés dans la sécurité routière (services de l'État, collectivités territoriales et associations). Le mois de la sécurité routière organisé en octobre 2022, à la demande du préfet, a permis de nouer de nouveaux partenariats.

Les actions sont réalisées par différents partenaires et il convient de renforcer la coordination pour éviter un « saupoudrage des actions ».

Cette coordination mérite d'être accompagnée d'une meilleure structuration pour envisager des actions de plus grande ampleur par la mutualisation des moyens.

Désireux d'impulser une nouvelle dynamique dans la lutte contre l'insécurité routière, il ressort des débats une volonté de mieux assurer les synergies entre les différents acteurs de la sécurité routière, d'élargir les partenariats et d'ouvrir la réflexion à de nouvelles problématiques.



Action 28

Renforcer la complémentarité des acteurs pour mieux assurer le continuum éducatif en matière de sécurité routière

Pilotes

- DDTM ;
- éducation nationale.

Moyen

- renforcer les partenariats avec les services de l'éducation nationale pour proposer un programme de sensibilisation adapté aux enjeux.

Publics cibles

- services de l'éducation nationale ;
- associations.

Indicateurs de réalisation

- présentation du dispositif par les services de l'éducation nationale ;
- construction d'un plan d'actions avec les services de l'éducation nationale.

Action 29

Mobiliser et rassembler les acteurs de la sécurité routière autour d'actions communes

Pilote

- DDTM.

Moyens

- mutualiser les moyens des différents acteurs de la sécurité routière ;
- mobiliser les acteurs associatifs.

Indicateur de réalisation

- nombre d'actions mutualisées réalisées.

Action 30

Promouvoir la création d'un club d'entreprises

Pilote

- DDTM.

Moyen

- réunir plusieurs entreprises du département afin de faire émerger le club d'entreprises.

Public cible

- entreprises.

Indicateur de réalisation

- nombre d'entreprises engagées dans le club d'entreprises.



Orientation 6

Assurer un suivi resserré et efficace du DGO

Objectif

Mettre en place une gouvernance adaptée.

Contexte

Le DGO 2023-2027 ambitionne d'être un outil résolument opérationnel. Il constitue, dès lors, un outil stratégique de programmation permettant d'améliorer le pilotage annuel du PDASR et du PDCR. Les modalités de gouvernance proposées ci-dessous doivent permettre de suivre l'état d'avancement des actions arrêtées, de garantir leur cohérence et de réviser, le cas échéant, les orientations d'actions.

Le département du Nord étant composé de six arrondissements, il apparaît important de mettre en place un suivi de proximité des actions de sécurité routière.



Action 31

Organiser un comité de suivi par semestre

Pilote

- directeur de cabinet du préfet.

Composition

- État ; préfecture, DDTM, forces de l'ordre, éducation nationale, ARS, Cerema, parquet ;
- partenaires signataires du DGO : conseil départemental, MEL, CAMVS, CUD, AMN.

Calendrier

- juin et novembre.

Rôle

- assurer le suivi des orientations d'actions ;
- proposer des mesures correctrices ;
- améliorer le pilotage annuel du PDASR.

Action 32

Organiser annuellement des réunions territoriales de suivi des plans d'actions locaux

Pilote

- sous-préfets d'arrondissement.

Composition

- État : sous-préfecture, DDTM, forces de l'ordre, éducation nationale, parquet ;
- collectivités gestionnaires de voiries ;
- acteurs associatifs.

Calendrier

- octobre.

Rôle

- analyser les données d'accidentalité sur le territoire ;
- assurer le suivi des actions locales ;
- programmer des actions de sécurité routière à l'échelle de l'arrondissement ;
- faire le bilan des actions de contrôle réalisées par les forces de l'ordre.





Direction départementale des territoires et de la mer du Nord
62 boulevard de Belfort
CS 90 007
59 042 Lille cedex
Tél : 03 28 03 83 00



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Directeur de publication : Antoine Lebel, Directeur départemental des territoires et de la mer du Nord

Rédaction : Coordination sécurité routière du Nord

Réalisation : Ségolène Goubet / coordination sécurité routière du Nord

Crédits photographiques :

Page 1 : Mircea (Pixabay) ; Gerhard (Pixabay) ; Rudy and Peter Skitterians (Pixabay) ; Arnaud Bouissou (MTE - Terra) ; DDTM59/ coordination sécurité routière

Page 5 : Michael Gaida (Pixabay) - Page 8 : Admiral Lebioda (Pixabay) - Page 16 : Laurent Mignaux (MTE - Terra) - Page 20 : Alexas Fotos (Pixabay) ; Page 22 : DDTM59/ coordination sécurité routière - Page 24 : Dawid Cedler (Pixabay) - Page 26 : Peter (Pixabay) ; Page 28 : Mircea - See my collections (Pixabay) ; Page 30 : Thierry Degen (Terra) ; Page 32 : Arnaud Bouissou (Terra) ; Page 36 : Mike Ljung (Pixabay) ; Page 38 : DDTM59/ coordination sécurité routière ; Page 40 : Mircea (Pixabay) ; Page 44 : Manuel Bouquet (Terra)

Date : Octobre 2023

Numéro ISBN :