



**DOCUMENT GENERAL
D'ORIENTATION
(D.G.O.)
2009 – 2012**

Département du GERS

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

A- LE CONTEXTE.....	3
1 - Les Objectifs du DGO.....	4
2 - La Démarche d'Elaboration	4
B - RAPPEL ET BILAN DU DGO PRECEDENT.....	5
C- Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2009-2012 DU GERS.....	7
1 - Le comité de pilotage (COPIL).....	7
2 - Les 4 enjeux nationaux.....	8
3 - Quelques données d'accidentologie 2003-2007.....	9
4 - Les enjeux retenus dans le département.....	11
5 - Groupes de travail par enjeu.....	12
6 - Les orientations d'actions par enjeu.....	15
7 – Suivi et évaluation du DGO.....	22
ANNEXES.....	24
Etude accidentologie 2003-2007.	
Bilan du DGO 2004-2008.	

A- LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la **sécurité routière**, et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 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.

Cette stratégie vise à **diviser par deux** le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, comme le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues, et **diviser par trois** le nombre de jeunes tués.

Elle devra conduire concrètement, à une réduction importante et continue du nombre de victimes, en moyenne voisine de 8% par an.

Dans ce contexte, chaque département doit définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

1 - Les Objectifs du DGO

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans un véritable projet départemental décliné dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'Etat, le Parquet, les élus du Conseil Général, des principales communes et groupement de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs sociaux du risque professionnel : CRAM, MSA, CNRACL.

Sous la responsabilité du Préfet, ils ont en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du DGO, ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

2 - La Démarche d'Elaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale et un outil de programmation.

Dès lors, les phases de lancement (avec une information et une sollicitation des principaux acteurs de cette démarche) et de suivi (avec sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR) sont prises en compte dans son élaboration.

Cette élaboration est marquée par deux autres phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études et d'approfondissements réalisés par des groupes techniques.

L'approfondissement de la connaissance des enjeux et la compréhension de ces enjeux sont déterminants pour la proposition d'orientations d'actions pertinentes .

Par ailleurs, un **comité de pilotage** ayant notamment pour mission de proposer au Préfet les enjeux et les orientations d'actions est créé.

Il est animé par le chef de projet sécurité routière.

B - RAPPEL ET BILAN DU DGO PRECEDENT

Le DGO 2004-2008 a été signé en Mars 2004 .

Sept enjeux avaient alors été retenus pour notre département :

- accidents mettant en cause les 15-24 ans;
- accidents mettant en cause les + 60 ans;
- accidents avec alcoolémie positive;
- accidents en rase campagne à un seul véhicule;
- accidents contre obstacles fixes;
- accidents le week-end;
- accidents sur la RN21 dans l'agglomération d'Auch.

De nombreux partenaires se sont mobilisés :

Procureur, Conseil Général, collectivités locales, préfecture et tous les services de l'Etat, Prévention Routière, Fédération Française des Motards en Colère, Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologies, Inspection Académique, Association Gersoise de Sécurité Routière, Association Départementale de la Protection Civile, Centre Départemental de Documentation Pédagogique, croix rouge, croix blanche, pompiers, police, gendarmerie, CRS, assureurs et mutuelles, autos-écoles.

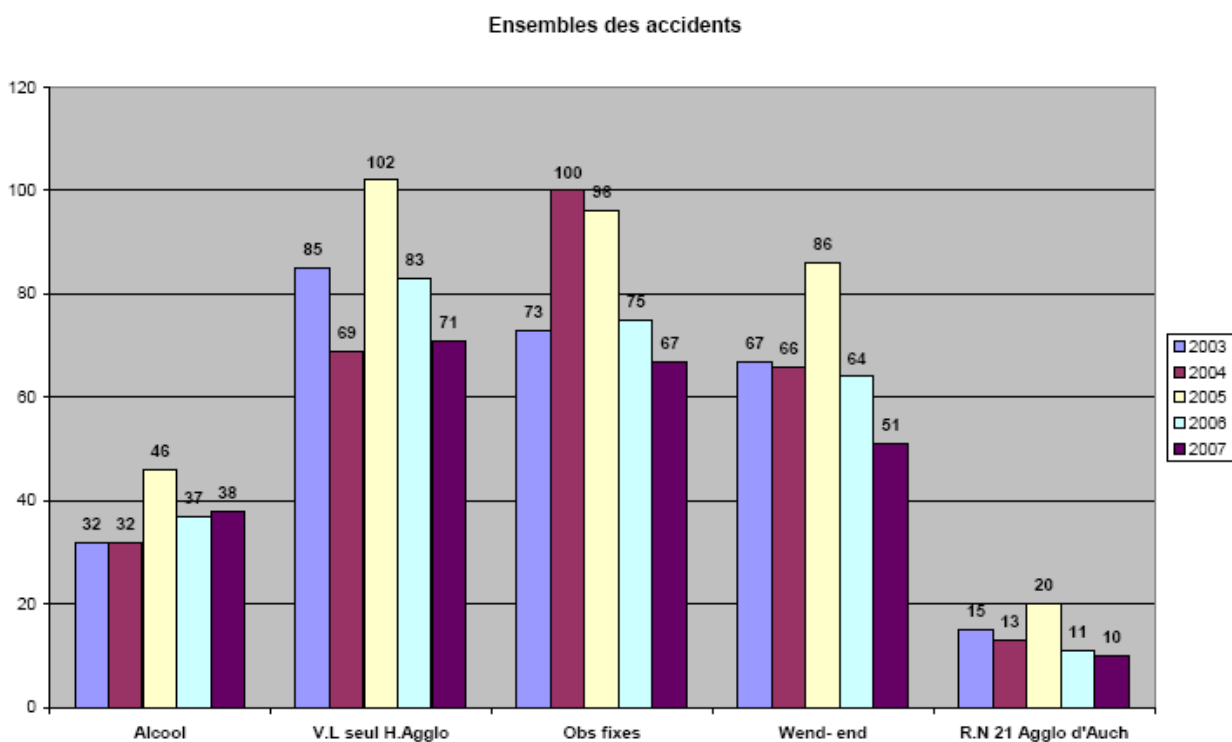
Et ont permis de sensibiliser chaque année environ :

- 8 500 jeunes des écoles, collèges et lycées, ou encore des centres aérés, qui ont été sensibilisés à la sécurité routière,
- 1 000 jeunes qui ont bénéficié d'actions de prévention pour l'utilisation des 2 roues,
- 1 800 séniors qui ont suivi des formations ou des remises à niveau, théoriques et pratiques.
- 2 000 lycéens, étudiants de BTS, IUT, CFA et jeunes des associations sportives qui ont été informés des risques liés à l'alcool ou aux stupéfiants.

A noter tout particulièrement dans notre département l'action majeure qui a consisté à la mise en place de navettes de bus autour des **grandes festivités**, avec chaque année un nombre croissant d'utilisateurs, ou encore les nombreuses suppressions ou protections d'obstacles sur RN et RD, qui ont permis d'influer positivement sur l'accidentologie.

L'analyse de l'accidentologie durant ces années permet de constater, malgré une très mauvaise année 2005, un léger fléchissement des tendances (voir histogramme ci-dessous) : les chiffres de la dernière année du DGO sont tous inférieurs à ceux de la 1ère année du DGO, **hormis les accidents liés à l'alcool ainsi que le nombre de tués chez les + 60 ans.**

Ces tendances suivent la tendance nationale qui voit diminuer sans cesse et de manière encourageante le nombre d'accidents et de tués en France.



C- LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2009-2012 DU GERS

1 - Le comité de pilotage (COPIL)

Le comité de pilotage en charge de la construction du document était composé de :

- ◆ Mr le Préfet
- ◆ Mme le Procureur
- ◆ Mr le Président du Conseil Général
- ◆ Mr le Président de l'association départementale des maires
- ◆ Mr le Maire d'Auch
- ◆ Mr le Directeur Départemental de l'Équipement
- ◆ Mr le Commandant du groupement départemental de Gendarmerie
- ◆ Mr le Commissaire, Directeur Départemental de la Sécurité Publique
- ◆ Mr l'Inspecteur d'Académie
- ◆ Mr le Directeur de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie
- ◆ Mr le Directeur de la Mutualité Sociale Agricole
- ◆ Mr Henry Santistéva, représentant des assureurs

2 - Les 4 enjeux nationaux

Le comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé de retenir 4 enjeux au niveau national :

L'alcool

Concerne environ 1% des conducteurs mais 1er facteur d'accidents depuis 2006. Malgré des contrôles en augmentation, aucun progrès constaté.

OBJECTIF NATIONAL : diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dûs à l'alcool.

La vitesse

Depuis 2006, elle n'est plus le 1er facteur d'accidents mais le second après l'alcool. Difficulté de savoir si un conducteur respectait bien la limitation de vitesse au moment d'un accident.

L'étude de Nilsson en 1982 montre que si la vitesse moyenne baisse de 1%, le nombre d'accidents diminuera de 2% , le nombre de blessés de 3% et le nombre de tués de 4%.

Les jeunes

Ils constituent la catégorie d'âge qui a le risque rapporté à la population le plus élevé. Ce risque est particulièrement élevé chez les jeunes garçons (3 fois supérieur à celui de l'ensemble de la population).

OBJECTIF NATIONAL : diviser par 3 le nombre de jeunes tués.

Le permis probatoire en Mars 2004 n'a pas fait baisser la part des jeunes dans les victimes de la route.

Les 2RM

La part des victimes 2 roues a fortement augmenté au cours des dix dernières années (1% du trafic, 16,5% des victimes).

A la différence des jeunes, c'est un problème spécifiquement français.

Problème de comportement des 2 roues (vitesse, alcool) mais aussi de comportement des VL/2RM.

OBJECTIF NATIONAL : diviser par 2 le nombre d'accidents mortels des 2 roues.

3 - Quelques données d'accidentologie 2003-2007

(voir étude complète en annexe)

Principaux chiffres du Gers :

- population et parc automobile

- superficie : 6257 km²
- population : 180 000 habitants
- densité : 28 h/km² (108 pour la France)
- parc de voitures de tourisme : 96 865 en 2006, soit 0,56 voiture par habitant (0,52 pour la France).

- réseaux et trafic

- pas d'autoroute
- routes nationales (RN) :268 km, avec un débit moyen de 6 919 véh/jour (12 009 au plan national)
- routes départementales (RD) : 3 496 km, avec un débit moyen de 801 véh/jour (1 621 au plan national)

- l'usager

Une faible baisse des vitesses moyennes est observée depuis 2003 avec encore des axes ayant des taux de dépassement des vitesses autorisées très élevés.

Les accidents impliquant les séniors sont plus graves.

Les séniors représentent la grande majorité des tués piéton et bicyclette.

Les 15 / 24 ans représentent 10 % de la population, 29 % des blessés et 20 % des tués.

Les 18 / 24 ans sont impliqués dans 1/4 des accidents à un seul véhicule.

Dans 1/4 des accidents à un seul véhicule, le conducteur présente une alcoolémie illégale.

- l'environnement

Des axes ou secteurs sont plus sensibles aux accidents corporels : les RN 124 et 21, les RD 634 et 931, l'ouest du département et Auch.

Les spécificités du réseau routier gersois engendrent un risque d'accident grave beaucoup plus élevé qu'au niveau national.

Sur la période 2003 - 2007, 31 morts sur 144 résultent d'un accident contre un arbre.

7 accidents sur 10 se déroulent hors agglomération.

Les accidents sont plus graves les vendredis, les dimanches et les mois d'hiver.

- le véhicule

L'utilisateur vulnérable (piéton, 2 roues) est impliqué dans la moitié des accidents en agglomération.

Les 2 roues représentent environ 1 % du trafic et sont présents dans 26 % des accidents.

Dans 4 accidents sur 10, un seul véhicule est impliqué.

4 - Les enjeux retenus dans le département

Lors du comité de pilotage du 18/9/2008, et suite à l'analyse du bilan du DGO précédent et des données de l'accidentologie 2003-2007, les cinq enjeux suivants ont été retenus pour notre département.

Ils reprennent les enjeux nationaux en les complétant et les adaptant au contexte local.

alcool / stupéfiants

infrastructure / vitesse

jeunes

deux roues motorisés

séniors

5 - Groupes de travail par enjeu

Afin de proposer au comité de pilotage des orientations d'actions déclinant les enjeux retenus, les cinq groupes de travail suivant se sont réunis à deux reprises :

ALCOOL / STUPEFIANTS :

- ◆ ANPAA
- ◆ Justice
- ◆ Médecin de la commission médicale de préfecture
- ◆ DDJS
- ◆ DDASS
- ◆ Psychologue
- ◆ DDSP
- ◆ MSA
- ◆ UMIH
- ◆ DDE

Animateurs : ANPAA et DDASS

INFRASTRUCTURE / VITESSE :

- ◆ Conseil Général et DIRSO
- ◆ Justice
- ◆ Préfecture
- ◆ SDIS
- ◆ Auto-école
- ◆ Représentant des assureurs
- ◆ Gendarmerie
- ◆ Animateur de stages "récupération de points"
- ◆ MSA.
- ◆ DDE

Animateurs : DIRSO et CG

JEUNES

- ◆ Inspection académique
- ◆ CG domaine "collège"
- ◆ CFA
- ◆ FCPE ou PEEP,
- ◆ Représentant d'auto-école.
- ◆ DDJS
- ◆ Prévention Routière
- ◆ Ville de l'Isle-Jourdain ou Mirande ou Condom
- ◆ Prévention MAIF
- ◆ Gendarmerie
- ◆ DDE

Animateurs: inspection académique et prévention routière

2RM :

- ◆ FFMC
- ◆ DDE Mr Moto
- ◆ DDE
- ◆ Représentant des parents d'élèves élus de lycée
- ◆ DIRSO
- ◆ DDSP
- ◆ Prévention Routière
- ◆ Ville d'Auch
- ◆ Prévention MAIF

Animateurs: FFMC et DDE

SENIORS

- ◆ CG (gérontologie)
- ◆ AGSR
- ◆ Médecin de la commission médicale de la préfecture
- ◆ Prévention routière
- ◆ Club des a n s ruraux
- ◆ Préfecture
- ◆ Auto- cole
- ◆ DDE
- ◆ Prévention MAIF

Animateurs: CG et Prévention Routière.

6 - Les orientations d'actions par enjeu

Le comité de pilotage du 27/11/2008, sur proposition des groupes de travail, a retenu les orientations d'actions suivantes :

Alcool / stupéfiants

INFRASTRUCTURES

1. poursuivre, voire améliorer, la sécurisation des grandes festivités (transports collectifs, possibilités d'hébergements supplémentaires avec tentes de l'armée ou du milieu associatif...)

EDUCATION

1. sensibiliser, informer et associer les jeunes à des actions éducatives autour des addictions, en collège, lycée, mission locale, clubs sportifs et CFA.
2. poursuivre et développer les actions de valorisation du principe du « conducteur sobre désigné »(capitaine de soirée, SAM)

FORMATION

1. développer des modules de formation sur la prévention des conduites addictives pour les éducateurs sportifs fédéraux.

INFORMATION

1. sensibiliser les présidents de Clubs sportifs et d'associations aux risques de vente d'alcool dans les buvettes.
2. étendre l'information aux structures sportives des communes.
3. responsabiliser les distributeurs d'alcool.
4. améliorer la connaissance sur les circonstances de prise d'alcool préalable à la conduite (enquêtes ?)
5. promouvoir les outils de communication existants sur le risque alcool (réglettes, éthylotests...)

CONTRÔLE ET SANCTION

1. poursuivre les contrôles alcool et stupéfiants
2. promouvoir la distribution des éthylotests

Infrastructure / vitesse

INFRASTRUCTURES

1. Analyser l'influence d'un marquage routier du petit réseau sur les vitesses.
2. Poursuivre l'effort de sécurisation passive du réseau (obstacles, accès, etc ...).
3. Maintenir un niveau de cohérence de la signalisation afin de rendre les signaux compréhensibles par tous (SH, SV, virages, intersections ...).
4. Mieux connaître les sites d'accidents (corporels et matériels) pour anticiper les opérations d'aménagement.

EDUCATION

1. Poursuivre l'effort de sensibilisation des infractionnistes lors des audiences pénales (pédagogie éducative).

FORMATION

1. Approfondir lors de l'apprentissage de la conduite, la relation "conduite-vitesse" de manière à ce que la vitesse ne soit plus le symbole d'un quelconque pouvoir.

INFORMATION

1. Améliorer les échanges d'information entre "institutionnels" : croisement des données sur les accidents matériels, corporels, zones de contrôle.
2. Relancer les enquêtes ECPA ou des enquêtes plus sommaires pour capitaliser sur les causes d'accidents.
3. Informer les usagers de la route sur le partage de l'espace routier.
4. Poursuivre l'information dans la presse sur la réalité des accidents sans tabou en mettant en avant les facteurs d'accident.

CONTRÔLE ET SANCTION

1. Accentuer les contrôles mobiles de vitesse sur les zones d'accident .

Jeunes

INFRASTRUCTURES

1. Améliorer la sécurité à proximité des établissements scolaires (piétons, vélos et cyclos)
2. Faire prendre conscience du danger des obstacles fixes (pour les cyclos)

EDUCATION

1. Faire baisser le nombre d'accidents dans les 2 premières années suivant l'obtention du permis de conduire.
2. Travailler sur la logique de la citoyenneté, de la responsabilité et du partage de la route : « la rue n'est pas un terrain de jeu »
3. Favoriser la prise de conscience des jeunes de la violence d'un choc et de ses conséquences dramatiques (la mort, le handicap, les séquelles psychologiques)

FORMATION

1. Donner de la consistance aux épreuves ASSR et BSR
2. Agir avec efficacité sur les établissements scolaires (recenser les actions ayant eu lieu ou étant programmées par les divers intervenants et intervenir en priorité sur les établissements "oubliés").
3. Promouvoir un apprentissage progressif et responsable (AAC)

INFORMATION

1. Sensibiliser les adolescents aux conséquences de prise de risques (rencontre avec des personnes à mobilités réduites - personnes de leur âge ayant eu un accident de la route avec conséquences importantes)
2. Faire prendre conscience aux parents de leur comportement qui sera pris en modèle par leur enfant.
3. Mieux faire connaître les conséquences du permis à points

CONTRÔLE ET SANCTION

1. Se servir des sorties d'écoles pour relever les comportements dangereux.
2. Diversifier les lieux de transmission des messages (contrôle et information): écoles, clubs sportifs, centre de loisirs, associations...

Les deux roues motorisés

INFRASTRUCTURES

1. Prendre en compte les usagers vulnérables à travers les aménagements de voirie ou la mise en place de mobilier urbain.

EDUCATION

1. Créer une dynamique pour que la jeunesse s'investisse directement dans l'action et l'animation sécurité routière.
2. Sensibiliser les parents sur la particularité des 2RM (50cm3).
3. Sensibiliser les enfants dès le plus jeune âge.

FORMATION

1. Promouvoir la formation des conducteurs de 125 cm3.
2. Promouvoir la conduite apaisée en moto.
3. Promouvoir la formation post permis.

INFORMATION

1. Promouvoir le partage de la route et de la rue.
2. Sensibiliser aux limites physiologiques.

CONTRÔLE ET SANCTION

1. Faire de la prévention en matière d'alcool et sanctionner.
2. Mettre en place, entre forces de l'ordre et acteurs SR, un degré de sanction.
3. Prendre en compte les spécificités de la conduite 2RM.

Séniors

INFRASTRUCTURES

1. Sensibiliser les collectivités locales au besoin d'une information ciblée dès qu'une modification significative est mise en œuvre en terme d'infrastructure (rond point, travaux,...).
2. Impliquer les référents SR des communes dans la communication des séniors.

EDUCATION

1. Développer des actions de prévention dans des lieux familiers aux seniors pour prévenir les problèmes de vue et d'ouïe et réaliser ces interventions en lien avec les médecins intervenant déjà en prévention (MSA ou CRAM).
2. Sensibiliser les séniors aux risques encourus sur les passages piétons, ou à proximité immédiate d'une route.

FORMATION

1. Promouvoir les stages de prévention existant déjà en y associant le corps médical.
2. Associer de façon régulière les médecins à toutes les actions de prévention mises en place, les solliciter pour aborder les problèmes de dépistage mais aussi pour diffuser de l'information sur les effets secondaires des médicaments ou l'importance du dépistage de certaines affections.
3. Sensibiliser les présidents de clubs aux effets du vieillissement sur la conduite afin de leur donner un rôle important de relais de l'information (stages).

INFORMATION

1. Promouvoir les aménagements possibles sur les véhicules pour faciliter la conduite (boîte automatique, rétroviseur, ...).
2. Conforter les médecins généralistes, souvent très proches des séniors dans leur rôle de conseil et de sensibilisation sur l'arrêt progressif de la conduite. Informer les seniors sur les alternatives possibles à la conduite individuelle (transport à la demande, covoiturage ...).
3. Associer les assureurs aux actions de sensibilisation et rechercher leur implication.
4. Utiliser les médias locaux et tous les bulletins spécifiques aux séniors pour faire connaître les actions de prévention proposées; faire passer ainsi des messages de prudence ou des conseils de conduite.

CONTRÔLE ET SANCTION

1. Mettre à disposition des appareils d'audiométrie et de contrôle de la vue ; développer pour cela des partenariats avec les opticiens.
2. Communiquer sur la perte des points et sur les risques d'échanges de points.

Actions transversales

INFRASTRUCTURES

1. Mettre en œuvre la commission départementale des usagers.
2. Mobiliser les élus communaux référents.

EDUCATION

1. Sensibiliser la population à l'ECO-CONDUITE -conduite apaisée.
2. Sensibiliser les entreprises à la SR dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Routiers (alcool, déplacements pendulaires, missions, implication du médecin de prévention, valorisation de l'entreprise et du salarié lors de l'embauche d'un bénévole associatif ...).
3. Inciter les parents d'élèves à être présents lors des réunions d'informations et les mobiliser pour responsabiliser leurs enfants.

FORMATION

1. Inciter à élaborer des PPRR dans les entreprises les+sensibles aux risques routiers.

INFORMATION

1. Mettre en place une communication dirigée vers l'ensemble des usagers du GERS à partir des données du département.
2. Sensibiliser les responsables des associations à la SR.
3. Utiliser les moyens de communication du département du GERS (radios locales, presse locale, FR3 ...).

CONTRÔLE ET SANCTION

1. Élargir la concertation avec la justice pour mettre en place des mesures de réparation.
2. Tenir compte des enjeux du DGO dans l'élaboration du PDASR.

7 – Suivi et évaluation du DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur.

Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois logique et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage. Il est donc décidé de le maintenir pour le suivi annuel et l'évaluation du DGO.

Chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

Un bilan annuel PDASR sera réalisé à partir des enjeux et orientations d'actions arrêtés dans le DGO.

Remerciements :

aux membres du comité de pilotage et des groupes techniques ainsi qu'aux partenaires Sécurité Routière qui œuvrent pour l'information et la prévention, par leurs actions au titre du PDASR ou autres actions individuelles .

ANNEXES