



Signature du document général d'orientations (DGO) 2013-2017

27 février 2013

DOSSIER DE PRESSE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Signature du document général d'orientations (DGO) 2013-2017 27 février 2013

5 ans pour changer de comportements

Contacts

Chef de projet sécurité routière

Hélène ROULAND-BOYER tél : 02 62 50 77 13

courriel : helene.rouland@reunion.pref.gouv.fr

Coordinateur Sécurité routière

Gilbert RICQUEBOURG tél : 02 62 40 28 78

courriel : gilbert.ricquebourg@developpement-durable.gouv.fr

Les partenaires du Document général d'orientations pour la sécurité routière 2013-2017



Le contexte

L'objectif fixé par le gouvernement :

- « Réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer sous la barre des 2.000 morts par an » (Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, à l'occasion de la réinstallation du conseil national de la sécurité routière -CNSR- le 27 novembre 2012). « C'est un objectif ambitieux » a indiqué le ministre, qui a souhaité « la mobilisation de tous » car « nous ne pouvons pas accepter l'idée que nous ayons atteint un seuil ».

Dans ce contexte, le Gouvernement a défini deux axes de travail pour combattre les comportements à risques et contribuer à la protection des publics encore trop exposés :

- les principaux facteurs accidentogènes (alcool, vitesse, stupéfiants)
- les personnes les plus exposées (jeunes et usagers des deux-roues).

Les objectifs du DGO

Pour chaque département, le document général d'orientations (DGO) est l'outil de programmation et de **mobilisation locale** nécessaire à la lutte contre l'insécurité routière. Il définit à partir des enjeux de sécurité routière, les **orientations prioritaires de la politique départementale** en matière de sécurité routière qui sera mise en œuvre au cours des 5 prochaines années. Ces orientations se déclinent annuellement dans le **plan départemental d'actions de sécurité routière** (PDASR).

Le document général d'orientations pour la sécurité routière est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

La démarche d'élaboration du DGO

La réalisation du DGO est le fruit d'une **démarche partenariale**. A ce titre, il est co-signé par le Préfet de La Réunion et les membres du comité de pilotage, créé à cette occasion le 25 mai 2012. Les protagonistes sont le chef de projet sécurité routière, les procureurs de la République, les responsables des administrations de l'État concernées par cette thématique, les forces de l'ordre, les élus du conseil régional et du conseil général, le représentant de l'association des maires de La Réunion, la prévention routière, le représentant du risque professionnel à la CGSS.

Le comité de pilotage a pour rôle de valider deux phases importantes du DGO :

- les enjeux
- et les orientations d'actions

Le contexte départemental

- Routes nationales : 395 km dont 143 km de 2x2 voies
- Routes départementales : 750 km
- Voiries communales : 2 300 km (source INSEE)

Le nombre de véhicules en circulation est estimé à 360 000. Ce parc a augmenté de plus de 50% au cours de ces 10 dernières années.

Le partage de la chaussée sur la route est rendu problématique par la multiplicité des catégories d'usagers.

Les jeunes de 15 à 34 ans représentent 30% de la population totale de la Réunion ce qui explique les enjeux en terme de sécurité routière, que ce soit sur l'éducation routière ou sur les comportements sur la route.

Les données en matière d'accidentologie locale

→ Le DGO présente l'accidentologie générale sur la période 2007-2011

Aspects qualitatifs favorables

La mortalité recule sur les routes depuis 2008 après une stagnation du nombre de tués observée de 2004 à 2007 (72 tués en moyenne chaque année). En dix ans le nombre de tués a été réduit d'un peu plus de la moitié passant de 96 en 2001 à 43 en moyenne, au cours des trois dernières années (2010 à 2012).

De même, le taux de gravité des accidents (indice qui représente le nombre de tués pour 100 accidents) en dix ans est passé de 12,9 en 2001 à 5,4 en 2011 (taux national moyen = 6)
→ les accidents font moins de tués.

Le nombre de tués dans les véhicules légers baisse (-40% sur les cinq dernières années).

Le nombre de blessés se stabilise autour de 980 en moyenne sur les cinq dernières années.

Le nombre de piétons tués continue à diminuer, de 22 en 2005 à 10 en 2011, soit -55%. (Hormis 2012 où le nombre de piétons tués a doublé par rapport à 2011).

Aspects qualitatifs défavorables

L'impact du facteur alcool reste très important (près de la moitié des accidents mortels).

Le nombre de tués en deux roues motorisés représente 40% des tués sur les routes de la Réunion.

Un peu plus d'un tiers des tués sur la route sont des jeunes de 15 à 24 ans alors qu'ils ne représentent que 16% de la population.

Bilan global et évolution de l'accidentalité

Pour la période 2007 à 2011, en moyenne chaque mois, sur la route à La Réunion :

- 64 accidents corporels
- 4 tués
- 81 blessés

	Accidents	Blessés	Tués	BH
2007	782	1011	72	357
2008	777	978	51	404
2009	720	910	48	312
2010	807	991	42	256
2011	782	985	42	275
Ensemble	3868	4875	255	1604

Les enjeux retenus pour la période 2013 - 2017

Le 25 mai 2012, le comité de pilotage a confirmé le choix et la hiérarchisation des quatre enjeux tel que préconisé par l'observatoire départemental de sécurité routière sur la base de l'étude d'enjeux :

- **Alcool, drogues et médicaments**
- **Vitesse et comportements à risque**
- **Deux roues motorisés**
- **Deux roues cyclistes**

Les orientations retenues pour la période 2013 - 2017

Le 28 octobre et le 2 novembre 2012, des groupes de travail ont permis d'approfondir chaque enjeu retenu, en s'appuyant sur des analyses complémentaires de l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) et sur les contributions actives des membres dans leur champ de compétences respectif.

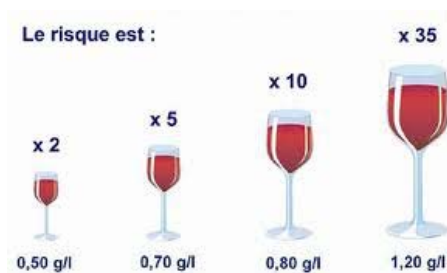
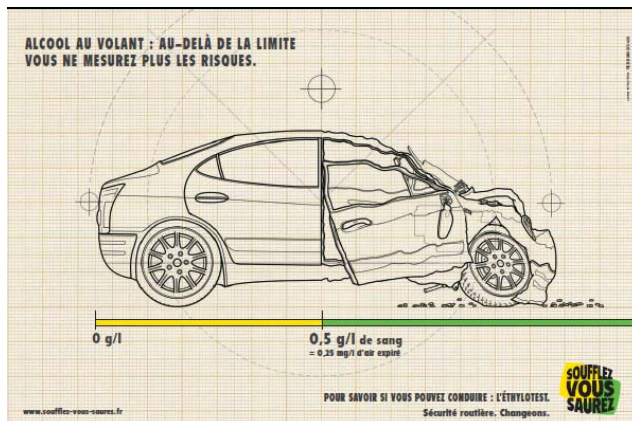
Pour chaque enjeu, des orientations d'actions ont été définies dans les domaines de l'infrastructure, l'éducation, la formation, l'information et le contrôle-sanction.

Les orientations se déclineront, sur la période du DGO, par la réalisation d'actions locales de sécurité routière dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le 8 octobre 2012, les orientations d'actions (une cinquantaine) ont été approuvées par le comité de pilotage.

Les orientations d'actions

Alcool, drogues et médicaments



Constats ou problèmes identifiés :

- L'alcool est responsable de 43 % des accidents mortels
- Le bilan correspondant est lourd : 108 tués et 408 blessés hospitalisés (BH)
- 66% de ces accidents se déroulent de nuit le week-end
- Toutes les catégories d'usagers sont concernées

Orientations pour l'enjeu alcool, drogues et médicaments

Information - Communication

- Prendre en compte l'ensemble des lieux de consommation d'alcool comme vecteur de communication (affichage, exposition, murs d'expression) :
 - débits de boissons (restaurants, bars de nuit, discothèques etc ...)
 - soirées privées
 - festivals
 - soirées associatives (culturelles, sportives ...)
 - soirées organisées dans le cadre communal
- Impliquer toutes les catégories d'organiseurs de soirées (privés, municipaux, associatifs) dans la lutte contre l'alcool au volant
- Informer/ sensibiliser les organisateurs sur les effets physiologiques de la consommation d'alcool au regard de la conduite
- Poursuivre les actions SAM « celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas » en direction de tous les publics
- Informer/sensibiliser sur les effets des médicaments sur la conduite
- Améliorer la connaissance des accidents de la route où l'alcool est en cause :
 - Constituer sur ce thème une base de données communes « sécurité routière » pour l'ensemble des partenaires-acteurs de la sécurité routière
- Utiliser des supports de communication permettant de sensibiliser différentes catégories d'usagers et promouvoir l'auto-contrôle : tous médias, réseaux sociaux, smartphones
- Promouvoir l'image du conducteur sobre via des personnalités locales (chanteurs, artistes, sportifs)

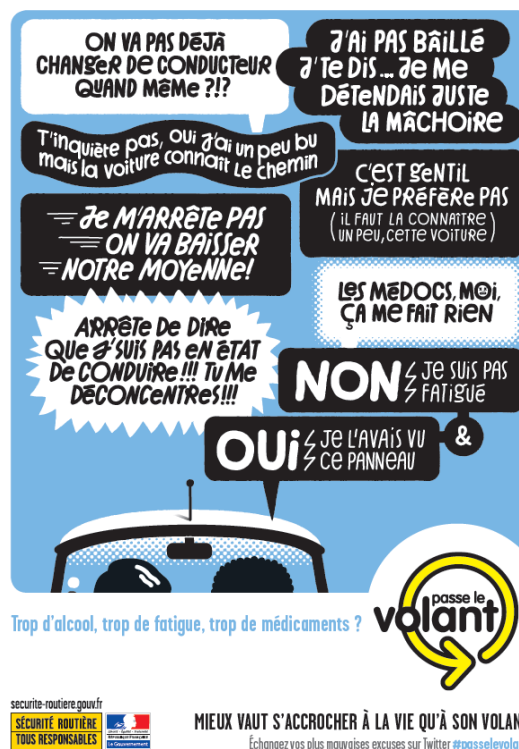
Formation-Éducation

- Initier une culture en sécurité routière destinée à l'ensemble des acteurs et partenaires
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool :
 - travail en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDT, l'ARS, les professionnels de santé
- Intégrer la connaissance et dimension sécurité routière dans toutes les formes de prévention réalisées dans le département :
 - milieu intra-familial
 - milieu associatif
 - personnes âgées
- Développer la formation des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) dans le cadre de leur intervention sur l'alcool
- Mieux responsabiliser les associations d'étudiants dans la lutte contre l'insécurité routière liée à l'alcool
- Intégrer un volet sécurité routière dans le cadre de l'acquisition d'une licence de débit de boissons

Contrôle-Sanction

- Renforcer les contrôles de respect de la réglementation à l'égard de l'ensemble des débiteurs de boissons alcoolisées (établissements de nuit, restaurant, stations services etc)
- Définir un label à décerner aux débiteurs de boissons responsables
- Poursuivre et cibler les contrôles des usagers de la route en tenant compte notamment des facteurs horaires d'accidentalité des jeunes (alcool et stupéfiants) - intensifier la communication sur les sanctions encourues.

Vitesse, comportements à risque et piétons



Constats ou problèmes identifiés :

- A la Réunion, le facteur vitesse est présent dans un accident mortel sur deux
- Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au-delà des limitations autorisées
- Dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances
- A la Réunion, les piétons représentent un quart des tués (23% contre 11% en Métropole)
- Les enfants de moins de 14 ans sont les plus impliqués, ils représentent 23% des victimes graves (tués + BH)
- Nombreux accidents de nuit (mortels piétons)

Orientations pour l'enjeu vitesse, comportements à risque et piétons

Infrastructure

- Encourager le co-voiturage
- Établir un état des lieux sur les causes des accidents (piétons) dans les communes
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers et élus locaux sur les nouveaux règlements, sur la démarche « Code de la rue »

Information-Communication

- Connaissance plus fine de l'accidentologie liée aux piétons.
- Développer la communication sur le partage de la route :
 - travailler sur la perception réciproque des différents usagers, notamment des piétons et cyclistes surtout de nuit («voir et être vu »)
 - sensibiliser et responsabiliser les usagers piétons
- Favoriser l'initiative des jeunes en matière de sécurité routière :
 - débats dans les établissements scolaires afin de faire émerger des projets d'actions de sécurité routière
 - s'appuyer sur le réseau « POP » (plan ordinateur portable Région Réunion) pour communiquer davantage sur la thématique sécurité routière
- Mobiliser et mieux fédérer les partenaires institutionnels

Formation-Éducation

- Accompagner les catégories d'usagers spécifiques (sortie de prison, conducteurs récidivistes, personnes âgées...)
- Renforcer la prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire afin de transformer durablement le comportement du conducteur de demain sur la route :
 - développer l'attestation première éducation routière (APER), permis piétons
 - impliquer les élèves dans les interventions de sécurité routière
- Actualiser la connaissance des intervenants (IDSR, associations) sur le thème de la sécurité routière
- Développer des actions de sécurité routière en prenant en compte la dimension intergénérationnelle

Contrôle/sanctions

- Communiquer davantage sur les sanctions et notamment sur la confiscation des véhicules
- Lutter contre le phénomène de "pousses" qui prend de plus en plus d'ampleur à La Réunion

Deux roues motorisés



Avant de monter dessus, apprenez à le maîtriser.

7 heures de formation deviennent obligatoires pour les titulaires du permis B souhaitant conduire un deux-roues de moins de 125 cm³ ou un scooter à trois roues*. Pour en savoir plus, rendez-vous sur : www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

* Cette formation ne concerne ni les titulaires du permis B pouvant justifier de la conduite de ce type de véhicules au cours des 5 dernières années, ni les titulaires d'un permis adapté à la conduite de cette catégorie de véhicules.



**UN CYCLO
DÉBRIDÉ
C'EST UN
ADO
EN DANGER**

Chaque jour, 37 cyclomotoristes* sont impliqués dans un accident grave.

- Le débridaage augmente le risque d'accident.
- Le débridaage est interdit. Il est sanctionné par une amende de 135 €.
- Le conducteur d'un cyclo débridé risque de ne plus être couvert par son assurance en cas d'accident.

*Source OMSF 2008

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Le Gouvernement

www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr

Constats ou problèmes identifiés :

- Courtoisie remarquée entre les conducteurs de motos et automobilistes
- Entre 2007 et 2011, 2 tués sur 5 (41%) sont des utilisateurs de deux-roues motorisés
- En cyclomoteur, le casque n'est pas toujours porté (42% victimes)
- Difficulté de connaître les chiffres du brevet de sécurité routière (BSR)
- Alcool au guidon
- Nouveaux permis moto (accès progressif à une puissance supérieure)
- Le taux de tués de cyclomotoristes est 3,5 fois supérieur à celui de la métropole (21% contre 6%)

Orientations pour l'enjeu deux roues motorisés (2RM)

Infrastructure

- Sensibiliser et mobiliser les aménageurs routiers (en partenariat avec le CNFPT, les associations d'usagers en moto), aux risques des deux roues motorisés sur les obstacles latéraux, les glissances, l'aménagement en milieu urbain (guide CERTU) et la signalisation des travaux

Information-Communication

- Utiliser les médias pour développer la communication sur les deux roues motorisés (débat, messages aux plus jeunes par des parents...) :
 - réseaux sociaux (Facebook, Twitter, blog...)
 - médias populaires
 - panneaux à messages variables (PMV)
- Communiquer sur les risques pris par les deux roues motorisés à travers des témoignages (personnes emblématiques, victimes d'accidents en moto)
- Utiliser les lieux médicaux comme relais de sensibilisation sur les deux roues motorisés : affichages, vidéos en boucle, campagnes de sécurité routière...)
- Sensibiliser les conducteurs, les professionnels "2RM" (en activité ou en formation), les assureurs, les parents sur :
 - les risques liés au débridage (responsabilité, assurance, fragilité des organes mécaniques...)
 - le défaut de permis (AM - ex BSR)
- Sensibiliser les conducteurs de moto sur l'entretien de leur véhicule
- Poursuivre la communication sur le danger lié aux déversements des matériaux sur la route
- Mieux impliquer les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation

Formation-Éducation

- Promouvoir le permis AM dans le cadre du continuum éducatif
- Inviter les motos écoles, en tant que relais de sensibilisation, à exploiter les données de l'observatoire départemental de sécurité routière :
 - études d'accidentologie sur les 2RM
 - vidéos locales, nationales, étrangères (sous réserve de droit de diffusion)
- Aider les jeunes à mieux accepter le port du casque (expérimenter par exemple la personnalisation des casques)

Contrôle/sanctions

- Dans la lutte contre le débridage, renforcer :
 - les contrôles routiers
 - les contrôles dans les points de vente et de réparations
- Renforcer le contrôle sur les lieux de « pousses »
- Proposer au niveau national une évolution de la constatation dite "PV au vol" qui prendrait en compte le non port du casque

Deux roues cyclistes



Constats ou problèmes identifiés :

- A la Réunion, 10% des accidents impliquent au moins un cycliste
- Entre 2007 et 2011, 7% des personnes tuées sur la route sont des cyclistes (18 sur 255 tués)
- Un tiers des cyclistes présentait une alcoolémie illégale

Les orientations pour l'enjeu deux roues cyclistes

Infrastructure

- Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers pour une meilleure sécurisation des déplacements du cycliste aussi bien dans les projets routiers nouveaux que sur le réseau existant

Information-Communication

- Impliquer les OMS, la DJSCS, l'USEP, les fédérations sportives, les associations de cyclistes en tant que relais d'information et de sensibilisation
- Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur l'usage du vélo et communiquer sur le partage de la route
- Communiquer davantage sur la perception de l'usager cycliste et sur les équipements de sécurité
- Sensibiliser et responsabiliser les usagers par des messages ciblés

Formation-Éducation

- Informer les élus sur la politique locale des déplacements en faveur du vélo (zone de rencontre, zone 30, contre sens cyclable)
- Promouvoir des modes de déplacements alternatifs (mode doux) lors de manifestations culturelles ou sportives
- Impliquer les communes et groupement de communes dans le développement des pistes d'éducation routière
- Accentuer l'implication des établissements scolaires du premier degré, des OMS, de la DJSCS, des fédérations sportives, des associations de cyclistes, dans la formation des jeunes cyclistes
- Renforcer l'implication des enseignants de la conduite sur la problématique "vélo" lors des formations des nouveaux conducteurs
- Développer le "cyclobus"

Contrôle/sanctions

- Renforcer les contrôles liés aux comportements à risque