



PREFECTURE DE LA CHARENTE MARITIME

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

Date de rédaction : Juin 2009

PREFACE

Le Président de la République a fixé un objectif de réduction du nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici l'année 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

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

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

Dans ce contexte, il a été demandé à chaque département d'établir un Document Général d'Orientations (DGO) pour la période 2008 - 2012 qui définira 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.

J'ai par conséquent lancé cette démarche en Charente-Maritime avec pour objectifs multiples de mieux connaître les principaux enjeux de l'accidentologie locale, fédérer l'ensemble des partenaires départementaux de la sécurité routière autour de ce projet, et aboutir à des orientations d'actions précises, concrètes et réalisables. Le fléchissement dans l'amélioration de l'accidentologie en Charente-Maritime, observé en 2008, confirmé par les premiers résultats de 2009, confirme l'intérêt d'une politique partenariale de la sécurité routière.

Le Document Général d'Orientations issu de cette démarche doit ainsi 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 de véritables projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Ce document, véritable outil de pilotage de la sécurité routière dans le département, constitue ainsi la référence locale pour un suivi de l'évolution de chacun des enjeux locaux identifiés, et des actions mises en œuvre afin de parvenir, en 2012, aux objectifs fixés par le Président de la République.

SOMMAIRE

Préambule :

Ce document se compose en deux parties, conformément à la méthode de travail retenue pour son élaboration, à savoir :

La première partie traite de l'étude d'enjeux, réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la direction départementale de l'Équipement. Cette étude d'enjeux a été réalisée afin d'identifier les enjeux locaux d'accidentologie routière, de confirmer les enjeux nationaux localement, puis de qualifier et quantifier ces enjeux.

La deuxième partie restitue et synthétise les productions de groupes de travail thématiques (un par enjeu retenu localement) qui ont conduit à approfondir les enjeux (ou proposer des pistes d'approfondissement de leur connaissance) et définir les orientations d'actions spécifiques à ces enjeux.

L'ensemble des productions retranscrites dans ce document ont été validées par un comité de pilotage, présidé par M. le Directeur de Cabinet de la Préfecture, dont la composition est décrite en annexe 1.

A. DEFINITION DES ENJEUX.....	7
A.1. État des lieux de l'accidentologie 2003 – 2007 en Charente-Maritime.....	7
A.1.1 Bilan global de l'accidentologie.....	8
A.1.2. Caractérisation des victimes.....	8
A.1.3. Analyse suivant le type de véhicules.....	16
A.1.4. Alcool et stupéfiant.....	20
A.1.5. Répartition en fonction du réseau.....	21
A.1.6. Analyse temporelle.....	23
A.1.7 Conclusion de l'analyse globale de l'accidentologie.....	29
A.2. Qualification des enjeux retenus.....	30
A.2.1 Les 2 roues motorisés.....	30
A.2.2 Les jeunes de moins de 25 ans.....	40
A.2.3. La vitesse.....	48
A.2.4. L'alcool et les stupéfiants.....	49
B. Approfondissement des enjeux et orientations d'actions.....	55
B.1. Enjeu « Jeunes ».....	56
B.1.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu.....	56
B.1.2. Orientations d'actions.....	56
B.2. Enjeu « deux roues motorisés ».....	58
B.2.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu.....	58
B.2.2. Orientations d'actions.....	58
B.3. Enjeu « Alcool ».....	60
B.3.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu.....	60
B.3.2. Orientations d'actions.....	60
B.4. Enjeu « vitesse ».....	62
B.4.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu.....	62
B.4.2. Orientations d'actions.....	62
C. Suivi et évaluation du DGO.....	65
ANNEXE 1 – Constitution du comité de pilotage.....	67
ANNEXE 2 – Composition des groupes de travail.....	68
ANNEXE 3 – Compte rendus des groupes de travail.....	70
Groupe de travail « Jeunes » - Réunion du 07 Janvier 2009.....	70
Groupe de travail « Jeunes » - Réunion du 21 Janvier 2009.....	72
Groupe de travail « Deux roues motorisés » - Réunions des 15 et 28 Janvier 2009.....	74
Groupe de travail « Alcool » - Réunion du 07 Janvier 2009.....	80
Groupe de travail « Alcool » - Réunion du 28 Janvier 2009.....	87
Groupe de travail « Vitesse » - Réunion du 06 Janvier 2009.....	90
Groupe de travail « Vitesse » - Réunion du 20 Janvier 2009.....	96

A. DEFINITION DES ENJEUX

La première étape dans l'élaboration du document général d'orientations consiste à définir les enjeux les plus pertinents sur le plan départemental. Cette étude est principalement issue d'une analyse de l'accidentologie locale à partir d'une exploitation statistique des fiches BAAC (bulletins d'analyse d'accidents corporels) par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de la DDE.

Dans un premier temps, un bilan complet de l'accidentologie entre 2003 et 2007 a permis :

- d'une part, de vérifier que les quatre enjeux nationaux (2 roues motorisés, jeunes de moins de 25 ans, vitesse et conduite sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiant) correspondent effectivement à des enjeux locaux
- et, d'autre part, d'identifier d'éventuels enjeux spécifiques au département.

La deuxième partie de ce chapitre correspond à une étude approfondie des 4 enjeux nationaux, retenus comme enjeux départementaux, par un examen des données locales.

A.1. État des lieux de l'accidentologie 2003 – 2007 en Charente-Maritime

Un changement dans la définition des victimes de la route est intervenu au 1^{er} janvier 2005 rend plus difficile l'exploitation des données sur la période 2003-2007.

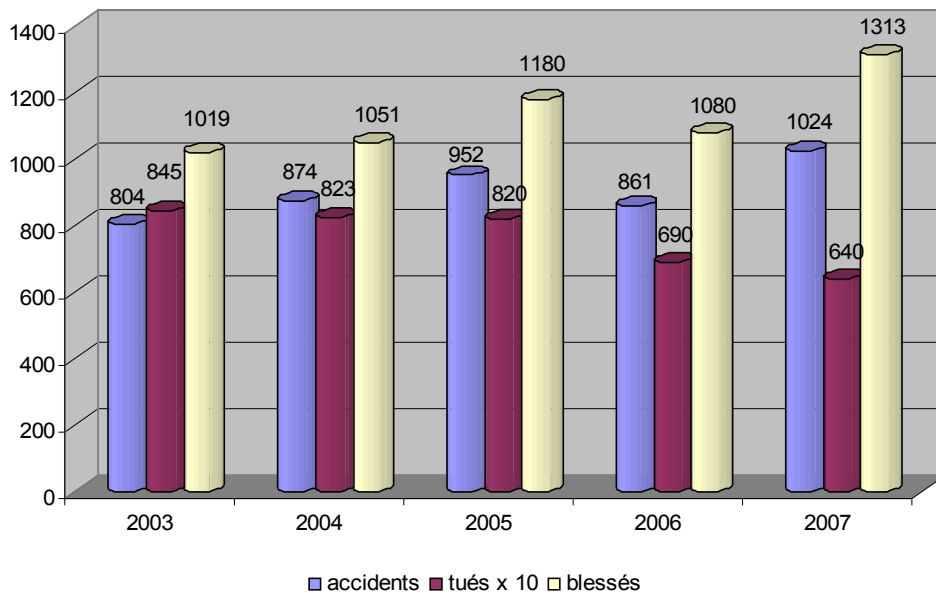
A partir de 2005, sont comptabilisés comme :

- Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident contre 6 jours antérieurement ;
- Blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures contre 6 jours d'hospitalisation pour un blessé grave avec l'ancienne définition ;
- Blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Cette modification ne permet pas de préciser l'évolution réelle des blessés hospitalisés et des blessés non hospitalisés sur l'ensemble de la période. Cependant, pour les tués, un coefficient multiplicateur, défini par l'ONISR, a été appliqué pour les années 2003 et 2004, permettant ainsi de pouvoir établir une comparaison sur la période 2003 - 2007.

A.1.1 Bilan global de l'accidentologie

Accidentologie en Charente Maritime de 2003 à 2007

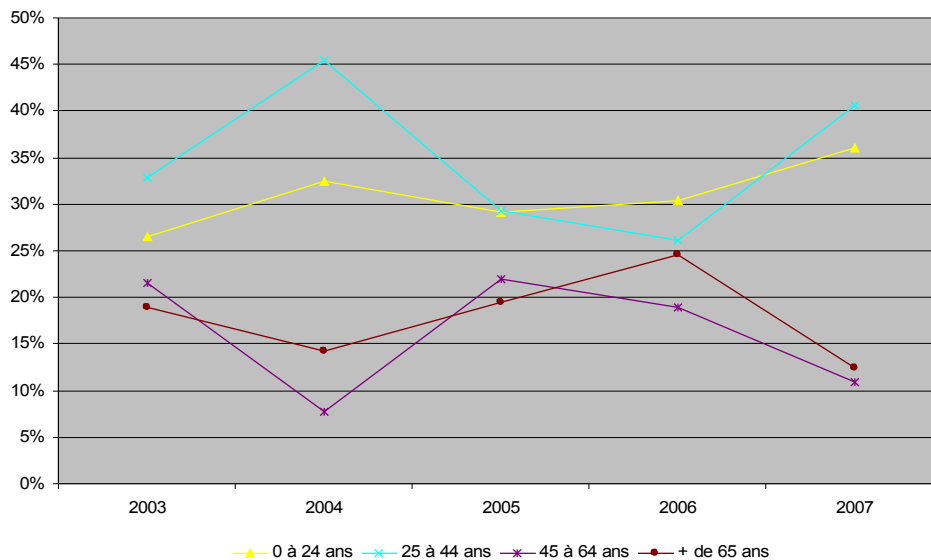


Malgré une baisse constante des tués depuis 2003, le nombre d'accidents est à la hausse (+ 27 % depuis 2003) ainsi que le nombre de blessés (+ 29 %).

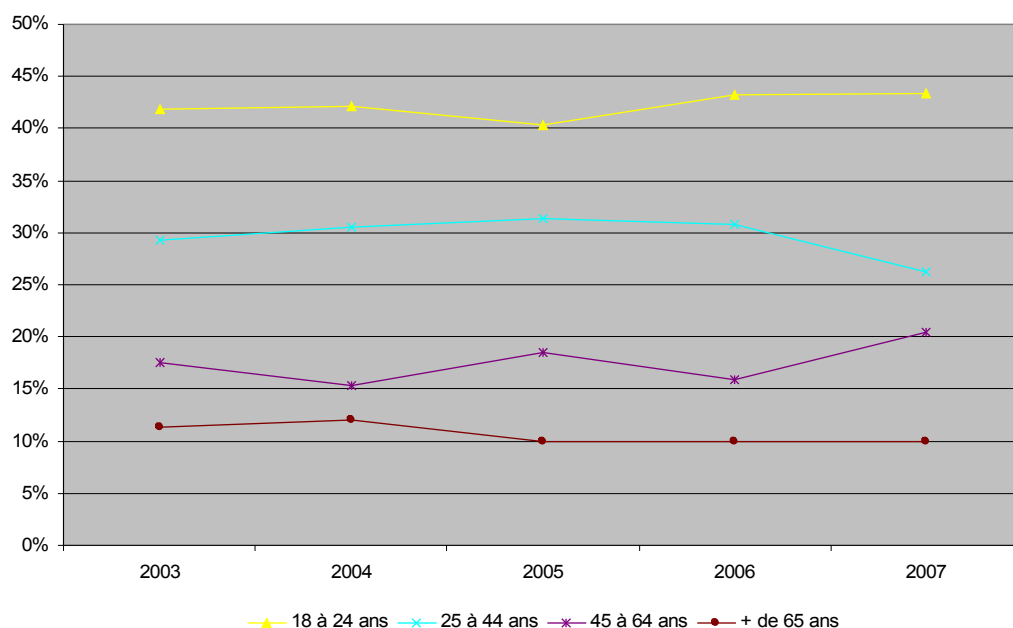
Il est à noter que le nombre de tués en 2007 est le plus bas jamais atteint en Charente-Maritime.

A.1.2. Caractérisation des victimes

Courbe des tués par tranche d'âge



Courbe des blessés par tranche d'âge

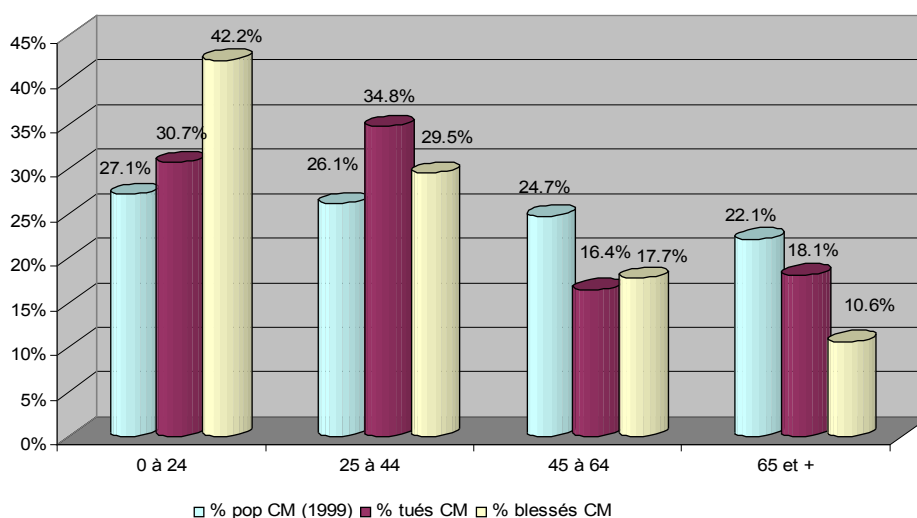


La lecture de ces graphiques indique à première vue que les tranches d'âge les plus touchées pour les tués sont par ordre décroissant les 25-44 ans avec un pic en 2004 et un autre en 2007, les tranches 0-24 ans et les plus de 65 ans. Pour les blessés, les taux vont décroissants des plus jeunes aux plus âgés.

Toutefois, ces données brutes doivent, pour être plus réalistes, être comparées avec la représentativité de chaque tranche d'âge dans la population de Charente-Maritime.

Le graphe ci-dessous donne une vision plus précise de ces résultats :

Représentation des tués et blessés par rapport à la population de Charente-Maritime de 2003 à 2007



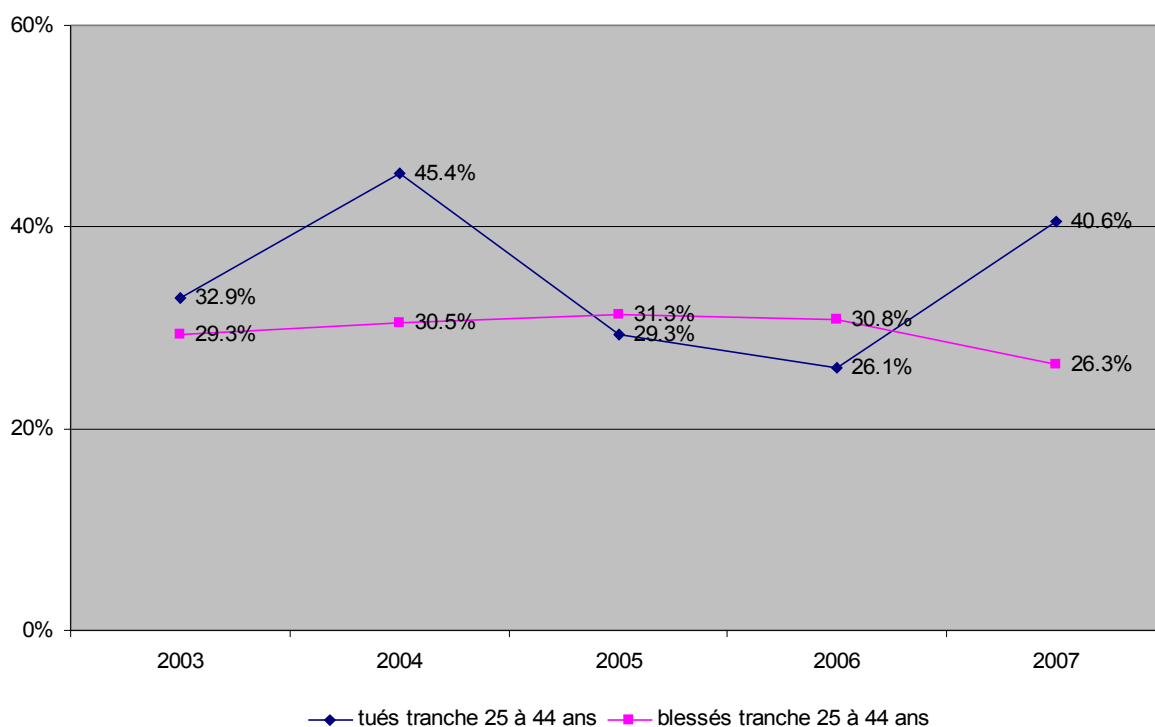
Au vu du graphique ci-dessus, il apparaît que la tranche d'âge 25-44 ans qui représente 26,1 % de la population de Charente-Maritime, est plus fortement représentée dans le nombre de victimes tuées (34,8 %). La tranche d'âge 0-24 ans est également sur-représentée dans les tués avec des taux respectifs de 27,1 % pour la population et 30,7 % pour le nombre de victimes tuées.

Pour les blessés, la tranche d'âge 0-24 ans (27,1 % de la population de Charente-Maritime et 42,2 % de blessés) paraît la plus fortement touchée et, dans une moindre mesure, la tranche d'âge 25-44 ans avec respectivement 26,1 % et 29,5 %.

A l'échelle du département, il est donc constaté une forte représentativité des jeunes et notamment la tranche 0-24 ans, tant en pourcentage du nombre des tués que celui des blessés. Cet enjeu, retenu au niveau national, est donc également un enjeu départemental. Il sera détaillé de façon plus détaillée dans la seconde partie de ce chapitre.

A noter toutefois le grand nombre de victimes dans les 25-44 ans. Aussi, il paraît judicieux de vérifier l'évolution sur 5 ans de l'accidentologie de cette tranche d'âge.

Evolution sur 5 ans des 25 à 44 ans



Au regard de ce graphique, il ne peut être tiré de conclusion formelle quant à l'évolution des tués de 25 à 44 ans, la courbe qui porte sur des petits nombres en valeur absolue étant très fluctuante avec des pics prononcés en 2004 et 2007. Pour les blessés, la courbe paraît en baisse depuis 2005. Cette tranche d'âge, bien qu'impliquée dans les accidents, ne semble donc pas connaître d'évolution à la hausse.

Le tableau ci-dessous indique les taux de gravité locaux et nationaux pour 2007 par tranche d'âge. Le taux de gravité correspond au : nombre de tués / nombre total de victimes * 100.

	Taux local	Taux national	différence
0 à 17 ans	2,05	2,23	-0,18
18 à 24 ans	5,67	4,09	+1,58
25 à 44 ans	6,99	3,90	+ 3,09
45 à 64 ans	2,55	4,47	- 1,92
65 ans et +	5,84	9,51	- 3,67
Ensemble	4,65	4,28	+ 0,37

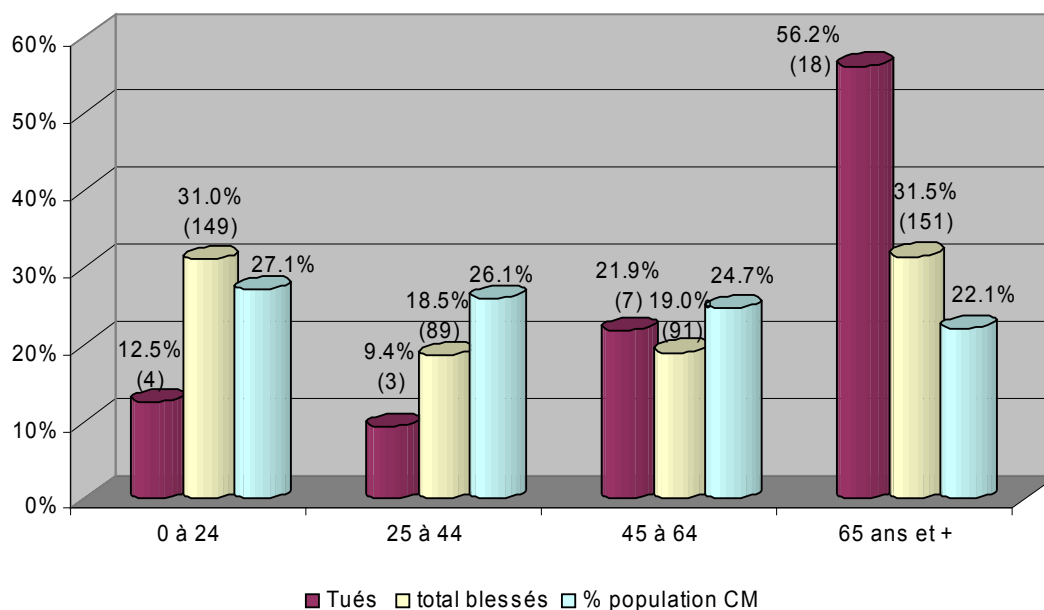
De manière globale, le taux de gravité local est plus élevé mais peu éloigné du taux national. Cependant, des différences importantes sont constatées suivant les tranches d'âge. En effet, le taux de gravité local pour les victimes âgées de 65 ans et plus est très inférieur au taux national (- 3,67). Il n'en est pas de même pour les 25-44 ans qui eux, sont très présents dans les accidents mortels (+ 3,09). Cela est lié au pourcentage important de tués de 25 à 44 ans en 2007 (cf. pic relevé sur le graphe précédent). A noter également une légère supériorité du taux local par rapport au national pour les 18-24 ans.

Au regard des résultats d'accidentologie sur la tranche d'âge 25-44 ans mentionnés ci-dessus , celle-ci a été retenue par l'ODSR comme un enjeu départemental potentiel.

Afin d'approfondir les résultats précédents, il a été étudié plus précisément les victimes en tant qu'usagers vulnérables. On entend par usager vulnérable les piétons, les cyclistes et les 2 roues motorisés quelle que soit la cylindrée.

Pour cette partie de l'étude, les pourcentages sont issus de petits nombres, il convient donc de relativiser les résultats en matière d'évolution.

Victimes piétons de 2003 à 2007 (en %)

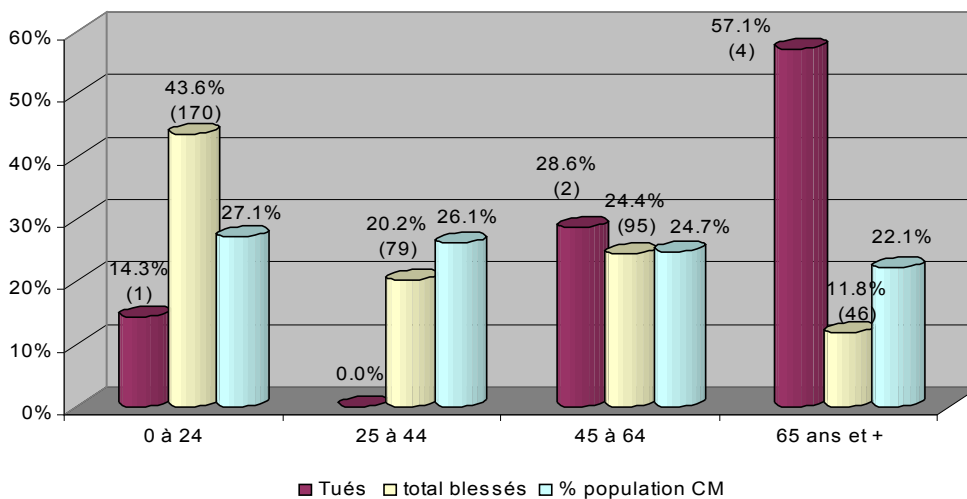


Le graphique ci-dessus indique la répartition des victimes piétons par tranches d'âge. La tranche d'âge la plus touchée pour ce mode de déplacement est celle des plus de 65 ans tant en pourcentage de tués (56%) que de blessés en comparaison de sa représentativité en Charente-Maritime.

Pour plus de précision, l'évolution de l'accidentologie des personnes âgées piétons sur les 5 dernières années a été analysée. Le nombre de tués « piétons », par an, pour cette catégorie d'âge est de quelques unités et son évolution dans le temps n'est donc en aucun cas significative. Pour les blessés, la tendance est à la baisse depuis 2005. Aucune évolution défavorable des personnes âgées, victimes de la route en tant que piétons, ne peut donc être constatée.

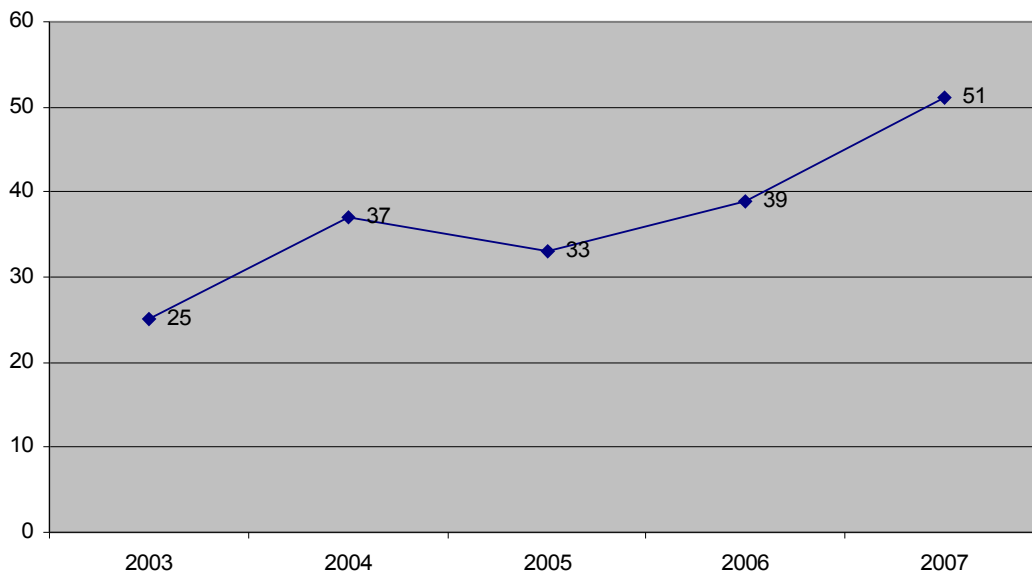
Concernant les tués à vélos, pour la période 2003 à 2007, nous dénombrons 7 décès dont 4 pour la tranche d'âge 65 ans et plus représentant 57,1 %. Même si les personnes âgées paraissent plus concernées par la mortalité en vélo, le pourcentage important obtenu est issu de petits chiffres, il convient donc d'être très prudent quant à son interprétation.

Victimes à vélo de 2003 à 2007 (en %)



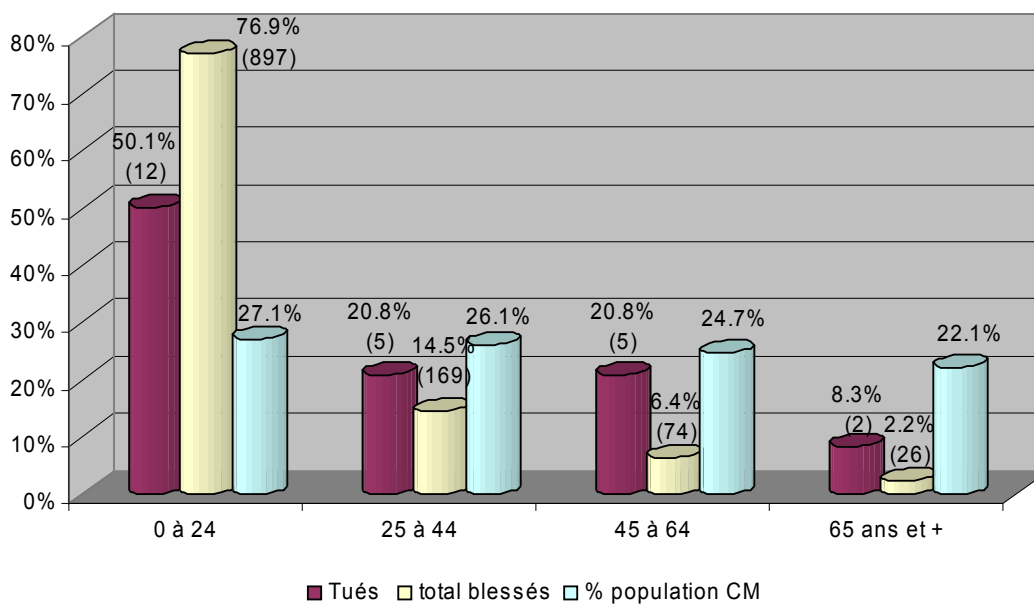
Pour les blessés, la tranche d'âge prépondérante est celle des 0 à 24 ans (avec 170 blessés sur 5 ans). L'évolution du nombre de blessés à vélo de cette tranche d'âge est en augmentation quasi constante comme le montre le graphique ci-dessous.

Evolution des blessés de 0 à 24 ans en vélo

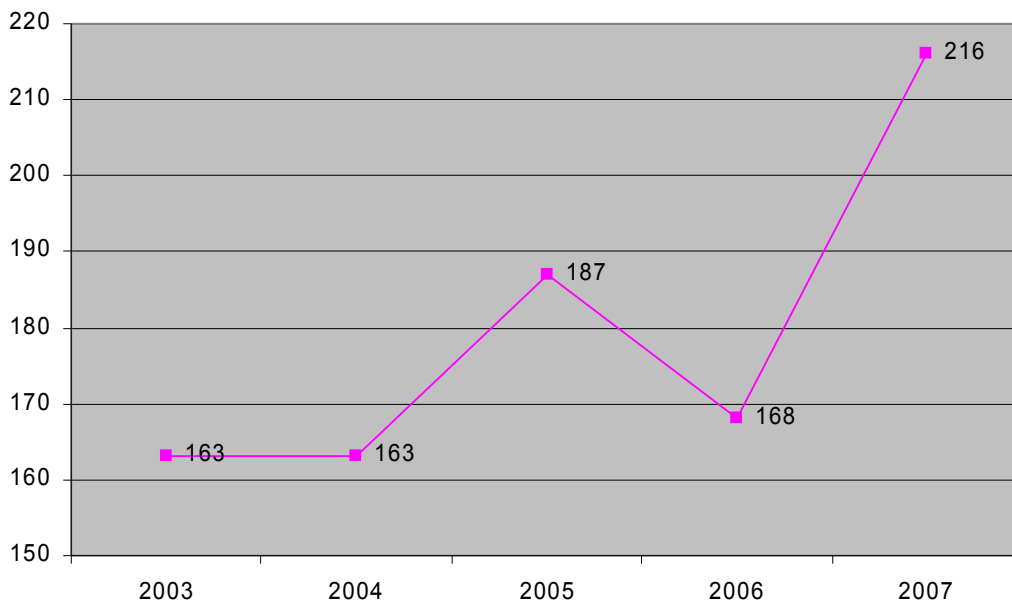


Pour les cyclomoteurs inférieurs à 50 cm³, c'est la classe d'âge 0-24 ans qui paie un lourd tribut avec 50,1 % de tués et 76,9 % de blessés. L'évolution sur 5 ans des blessés donne le résultat suivant. Le nombre de blessés pour l'année 2007 a connu une hausse importante par rapport à 2006 : +28,6% et par rapport à 2005 : +15,5%. En ce qui concerne les tués, leur nombre annuel varie de 1 à 4. Il n'est donc pas possible de tirer des conclusions sur de tels chiffres.

Victimes à cyclo < 50 cm³ de 2003 à 2007 (en %)

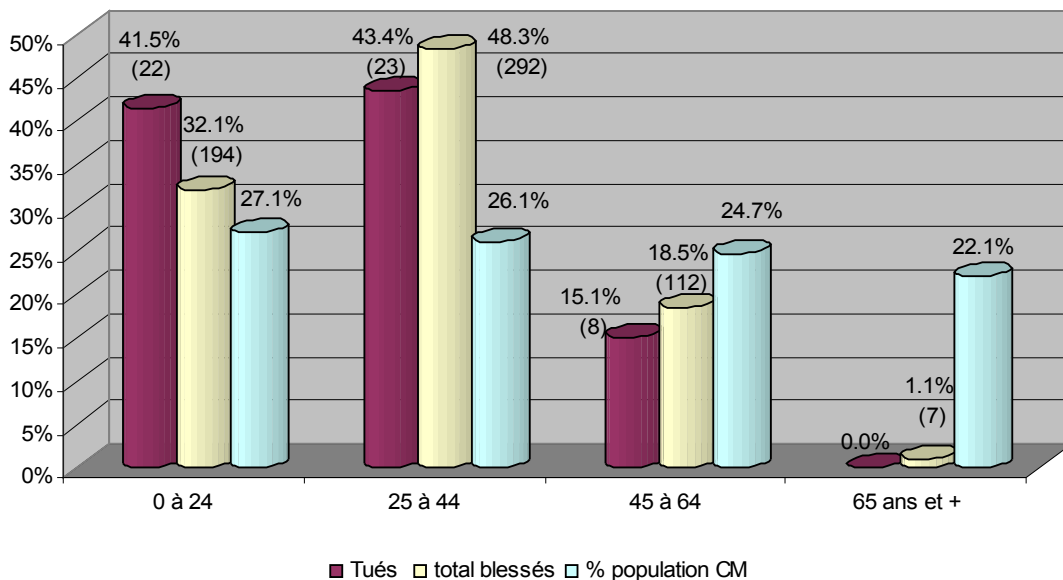


Victimes blessés de 0 à 24 ans en cyclo de - de 50 cm³

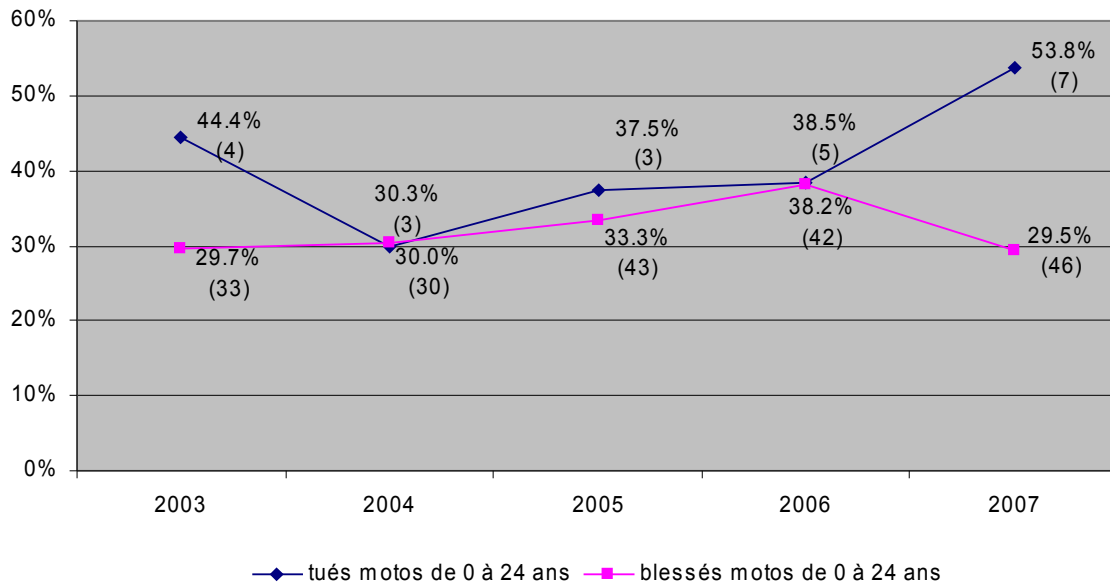


Pour les cylindrées supérieures à 50 cm³, 2 classes d'âge se dégagent largement. Il s'agit des 25-44 ans et des 0-24 ans (exclusivement les + de 18 ans), utilisateurs fréquents de ce genre de moyen de déplacement. Il convient donc de regarder également l'évolution de ces 2 tranches d'âge.

Victimes à 2 RM > 50 cm³ de 2003 à 2007 (en %)

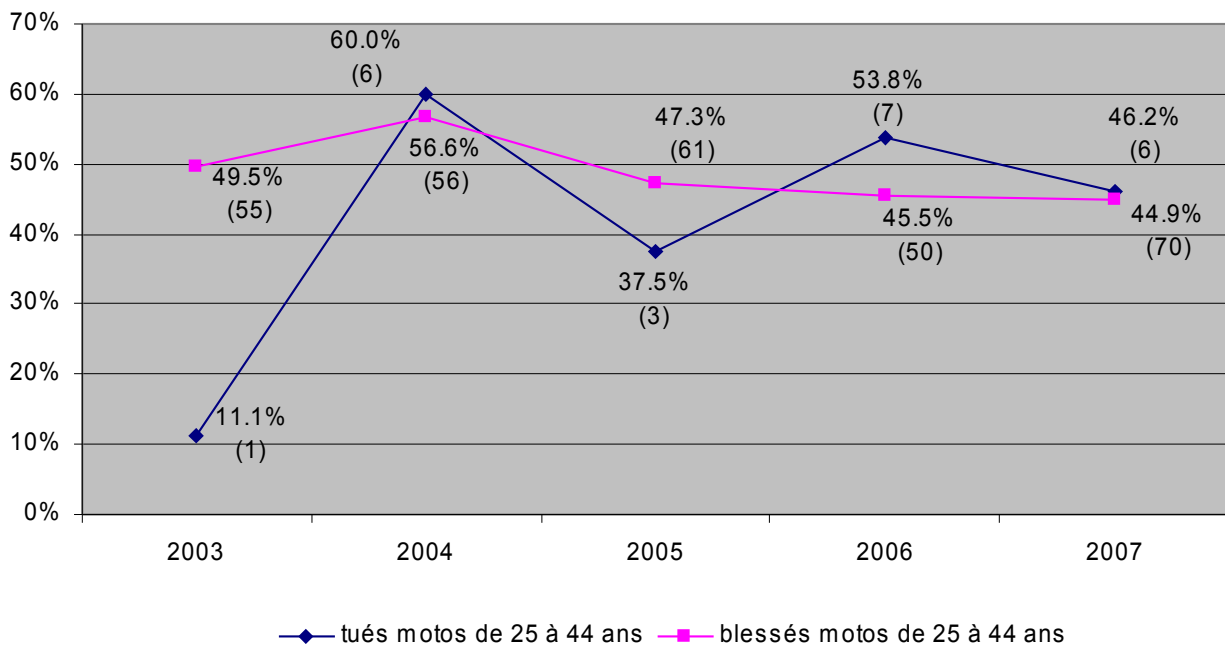


**Evolution des victimes de 0 à 24 ans en 2 RM > 50 cm³
en % du total des victimes 2 RM > 50 cm³**



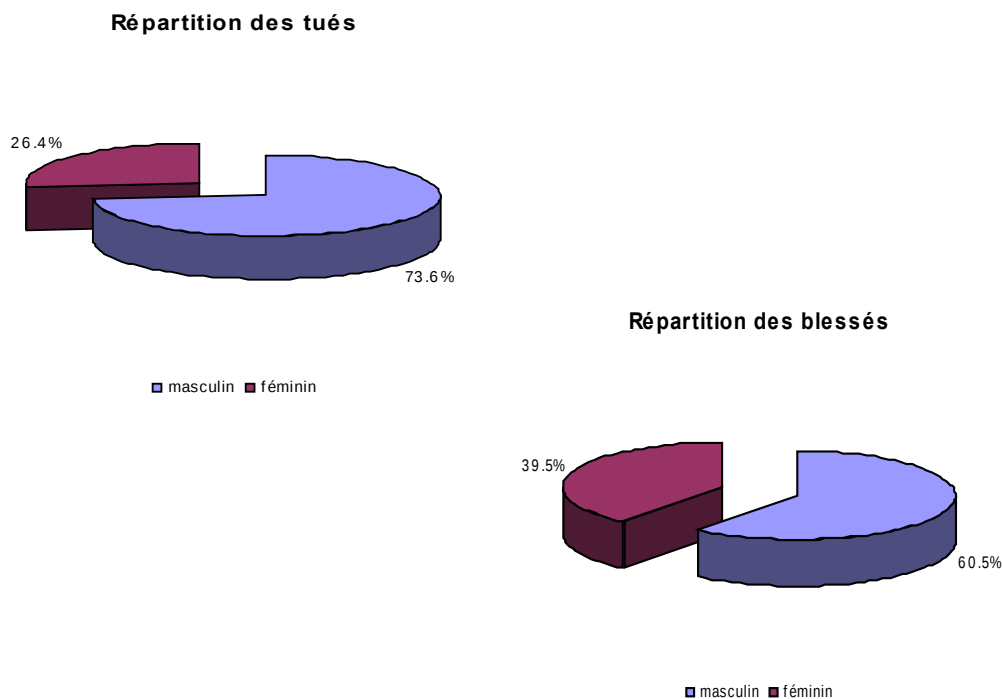
Au vu du graphique ci-dessus, il apparaît une croissance constante des tués en motos jeunes avec un pourcentage très important en 2007 (53,8%) mais ne représentant que 7 victimes. Le nombre des blessés est, quant à lui, en relative stabilité.

**Evolution des victimes de 25 à 44 ans en motos
en % du total des victimes motos**



Pour les 25 à 44 ans, la courbe des tués, bien que fortement accentuée, correspond à un nombre relativement stable depuis 2004 (entre 3 et 7 décès). L'évolution pour les blessés dans cette tranche d'âge montre une légère tendance à la baisse en pourcentage avec cependant une variation en nombre de 55 à 70 blessés par an.

Les deux graphiques qui suivent donnent la répartition des victimes en fonction de leur sexe.



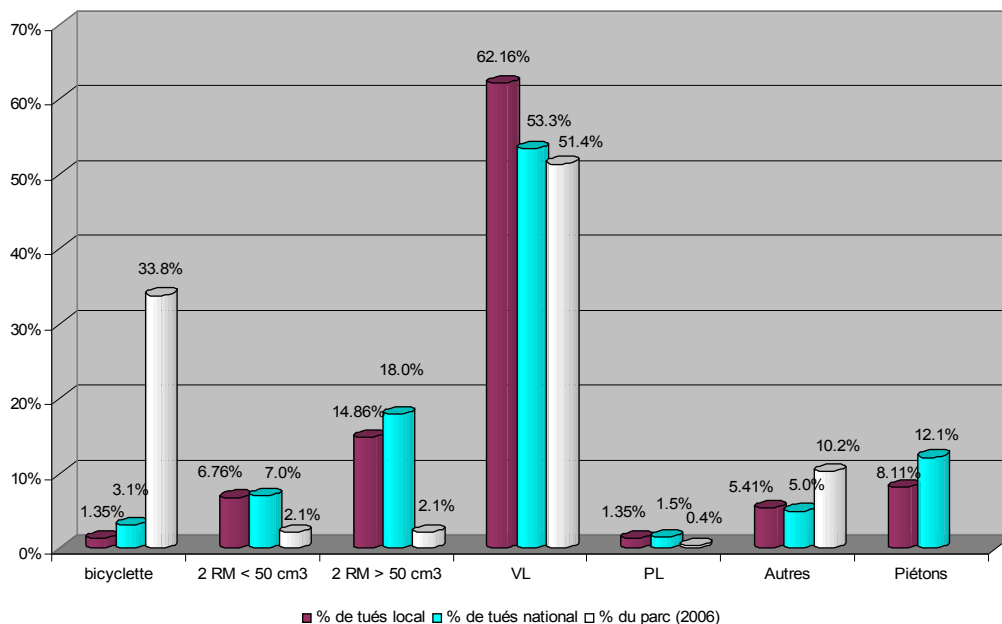
La population de Charente-Maritime est composée pour 48,4 % d'hommes et pour 51,6 % de femmes. Le sexe masculin est donc largement sur-représenté pour les tués ainsi que, dans une moindre mesure, dans celui des blessés (respectivement 73,6 % et 60,5 %). Cette sur-représentation des hommes dans l'accidentologie est générale sur le plan national mais également européen.

A.1.3. Analyse suivant le type de véhicules

Les deux graphes suivants donnent la répartition respective des tués et des blessés suivant le type des véhicules impliqués sur le plan départemental et national en regard d'une estimation nationale du parc de véhicules.

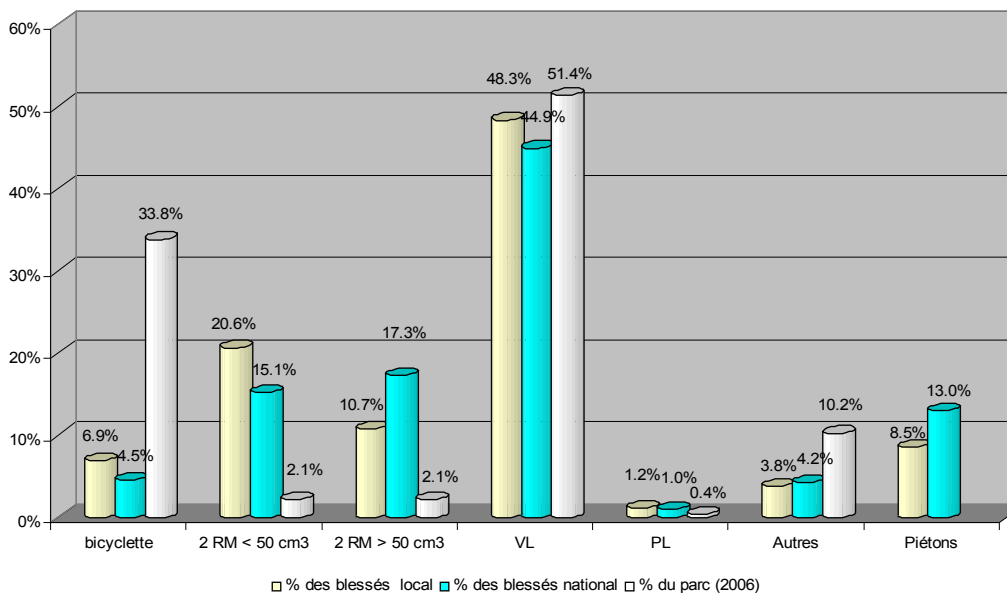
A noter que le parc bicyclette comporte une grande part de véhicules non utilisés et qui est non chiffrable. Le pourcentage affiché pour ce type de véhicule n'est donc pas représentation réaliste.

**Comparaison des tués local et national
(moyenne 2003 à 2007)**



Sur 5 ans, on constate un pourcentage local de tués et de blessés en VL supérieur au taux national.

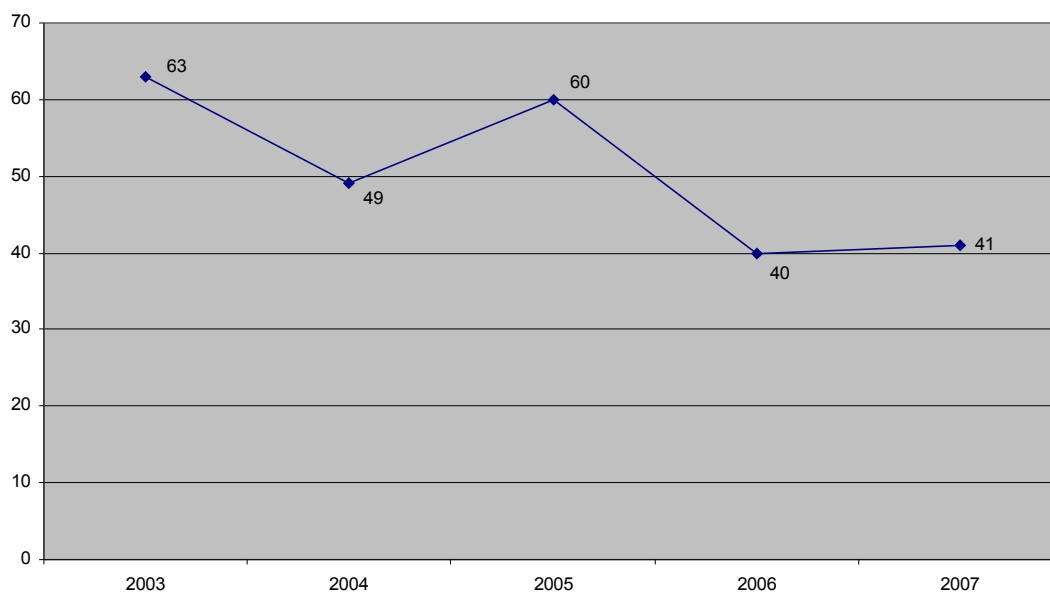
**Comparaison des blessés local et national
(moyenne 2003 à 2007)**



On constate également un pourcentage de blessés en 2 RM < à 50 cm³ supérieur au taux national. En revanche, on observe un pourcentage de tués et de blessés à 2 RM > à 50 cm³ inférieur au taux national.

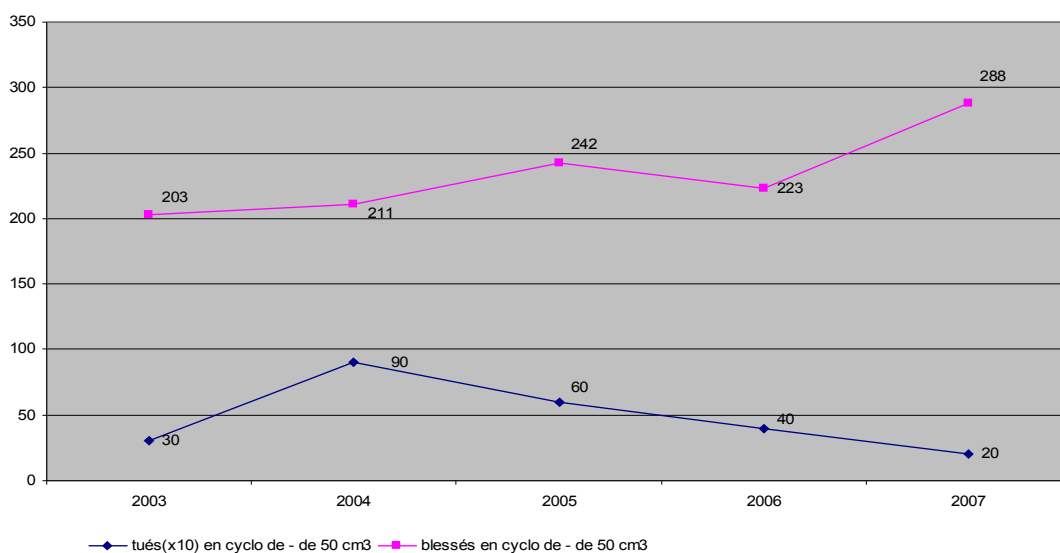
Cependant, sur ces catégories de véhicules, on observe des fluctuations importantes ces 5 dernières années. Au-delà de la moyenne, il convient donc d'étudier l'évolution de ces chiffres depuis 2003.

Evolution des tués en VL



Bien que les chiffres bruts des tués en VL ainsi que le total des tués en Charente-Maritime baissent, le pourcentage que représente les tués avec ce véhicule, en 2007, reste toujours plus important que sur le plan national.

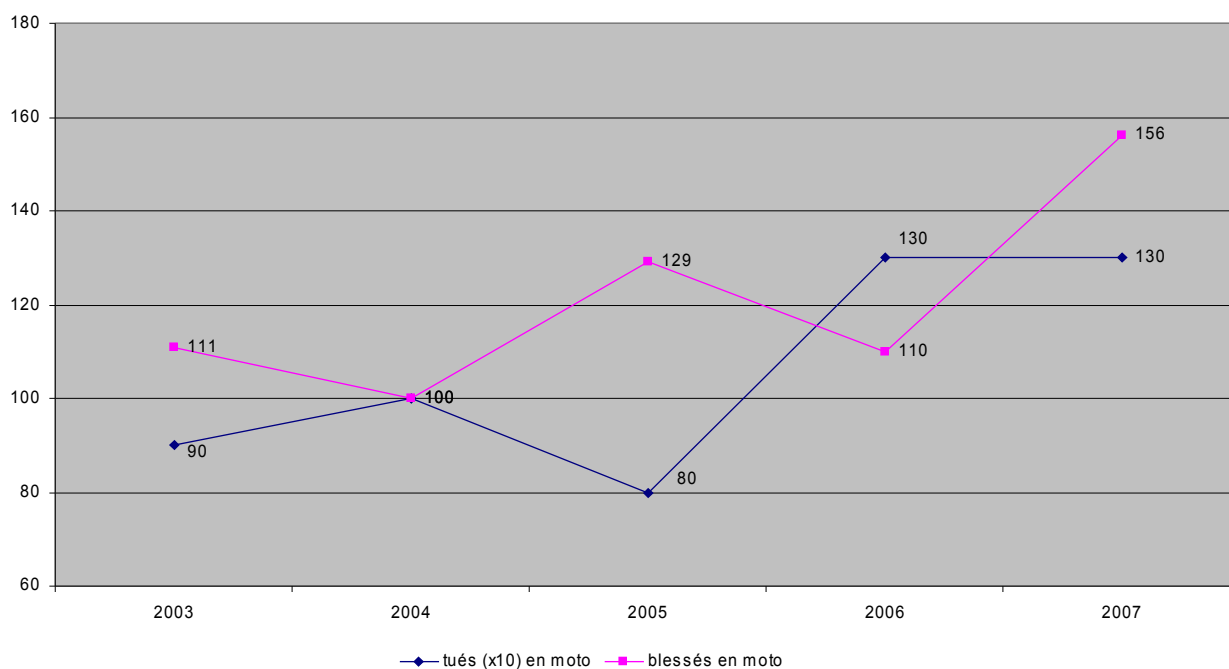
Evolution des victimes en cyclo de - de 50 cm³



Au premier abord, le nombre des tués en cyclomoteurs de – de 50 cm³ diminue très fortement depuis 2004. Ils correspondent à 3,1 % du total des tués du département, taux en deçà du taux national qui est de 7 % pour 2007.

Les blessés sont, par contre, en très nette augmentation, les taux locaux et nationaux sont respectivement de 21,9 % et 15,1 %, toujours pour 2007.

Evolution des victimes en motos



Pour les motos, les 2 courbes fluctuent nettement d'une année sur l'autre avec cependant une évolution significative à la hausse tant pour les tués que pour les blessés. En comparaison avec la seule année 2007, le pourcentage des tués et des blessés en moto en Charente-Maritime est de 20,3 % et 11,9 %; Pour la France métropole, ces chiffres sont respectivement de 18 et 17,3 %. Ces données confirment que les accidents de motos dans notre département sont plus meurtriers que sur le plan national.

En conclusion, après avoir étudié l'évolution sur 5 ans des victimes en VL, en 2 RM < à 50 cm³ et > à 50 cm³, il ressort que, malgré une diminution globale de l'accidentologie :

- le problème subsiste sur une plus forte proportion de VL qu'au plan national,
- l'augmentation du nombre brut des blessés en 2 RM < à 50 cm³ engendre un pourcentage toujours supérieur au taux national,
- l'augmentation du nombre de blessés et de tués en 2 RM > à 50 cm³ contribue à dépasser localement le taux national.

En cumulant le total des 2 RM, nous pouvons constater, qu'en comparaison du parc recensé en 2006, les 2 RM, qui ne représentent que 4,2 % du parc total engendre plus de 23 % des tués et près de 34 % des blessés. Au niveau national, ces pourcentages sont respectivement de 25 et 32,4 %.

A.1.4. Alcool et stupéfiant

Afin de mieux cerner le facteur alcool dans l'accidentologie, le dénombrement des victimes induites a été comptabilisé à partir de l'ensemble des accidents pour lesquels un dépistage a été effectué et le résultat connu de manière exhaustive pour tous les conducteurs ou piétons impliqués à savoir : résultat négatif, résultat positif en infraction ou en délit.

Sont donc exclus tous les accidents pour lesquels aucun dépistage n'a eu lieu, ceux dont les résultats n'ont pas été mentionnés dans les fiches BAAC ainsi que ceux pour lesquels le dépistage s'avère impossible ou est refusé.

De 2003 à 2007, 3 813 accidents ont ainsi été recensés, en Charente-Maritime, pour lesquels le résultat de l'alcoolémie est connu. Cette base de données correspond donc à près de 85 % du total des accidents du département sur cette période et peut donc être considérée comme représentative.

Ces 3 813 accidents ont généré 237 tués dans 214 accidents mortels, 1 691 blessés hospitalisés et 3 165 blessés non hospitalisés.

Parmi ces 3 813 accidents, 475 d'entre eux (soit 12,5 %) comportaient le facteur alcool pour l'un des conducteurs ou piétons. Le bilan de ces accidents est le suivant :

- 101 tués dans 94 accidents mortels,
- 336 blessés hospitalisés,
- 260 blessés non hospitalisés.

Cela représente un taux de gravité (tués/nbre total d'accidents) de 21,3 %.

Parmi ces 475 accidents avec un conducteur ou un piéton contrôlé positif, 435 (soit 91,6 %) étaient en situation de délit (taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,80 mg/l).

Ces 435 accidents ont provoqué :

- 90 tués dans 83 accidents mortels,
- 310 blessés hospitalisés,
- 239 blessés non hospitalisés,

d'où un taux de gravité (tués/nbre total d'accidents) de 20,7%.

L'alcool est présent dans 43,9 % des accidents mortels (pour lesquels le résultat est connu), ce qui place la Charente-Maritime dans les départements pour lesquels ce facteur est le plus présent. Pour mémoire, sur les années 2003 à 2007, les pourcentages, au niveau national, s'échelonnent de 9,8 % à 40 % (source bilan ONISR).

Ce pourcentage fait de cet enjeu national un enjeu local particulièrement important qui sera donc décliné de façon plus précise dans la seconde partie de ce chapitre.

Pour le facteur stupéfiant, il n'a pas été possible de procéder de la même manière que pour l'alcool, les dépistages étant beaucoup moins systématiques (à noter que nous n'avons pas de dépistage positif mentionné dans les fiches BAAC en 2003 et 2004). Seul le relevé des victimes induites par un accident dans lequel a été identifié le facteur « stupéfiant » permet d'évaluer ce facteur, ce qui est loin de l'exhaustivité.

Au vu des données BAAC, on relève, de 2005 à 2007, 64 accidents pour lesquels le résultat s'est avéré positif sur un conducteur ou un piéton.

Ces 64 accidents ont provoqué :

- 27 tués dans 24 accidents mortels,
- 56 blessés hospitalisés,
- 33 blessés non hospitalisés.

L'usage de stupéfiant induit donc des accidents très graves, près d'un sur deux étant mortel.

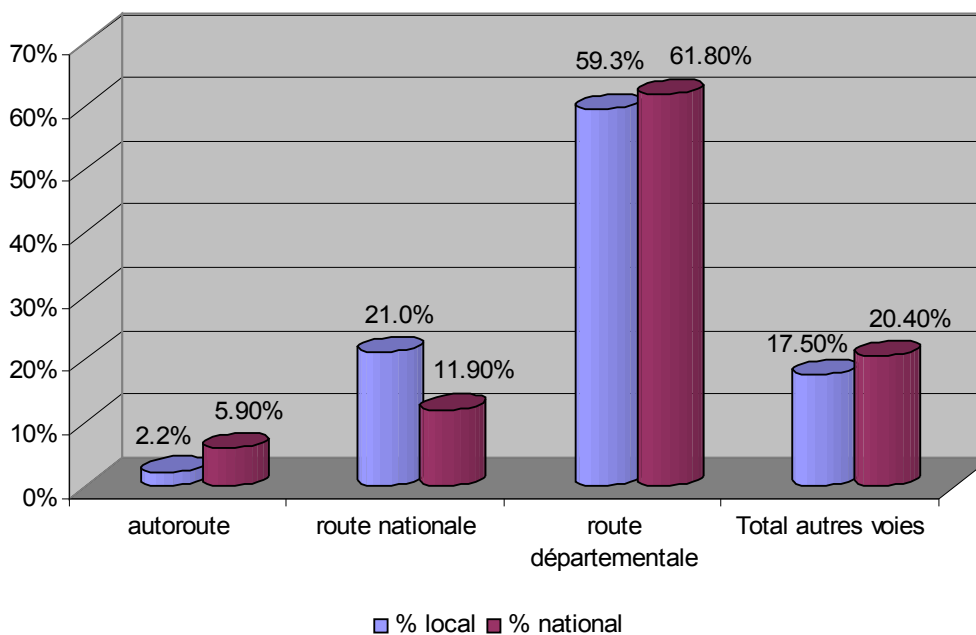
On dénombre 35 accidents, soit près de 55 % des accidents recensés positif aux stupéfiant, cumulant les facteurs « alcool » et « stupéfiant ». Ces accidents ont généré :

- 15 morts dans 12 accidents mortels,
- 29 blessés hospitalisés,
- 15 blessés non hospitalisés.

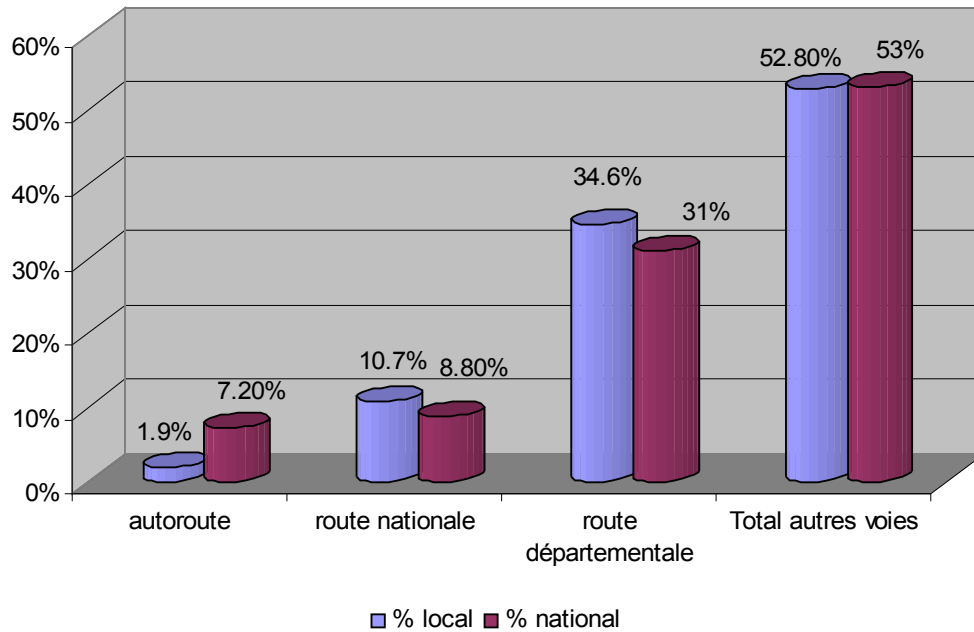
Le développement du test salivaire et le dépistage plus généralisé en cas d'accident mortel devrait permettre dans les années à venir d'avoir des pourcentages plus représentatifs.

A.1.5. Répartition en fonction du réseau

**Répartition des tués 2003 - 2007
en fonction du réseau**

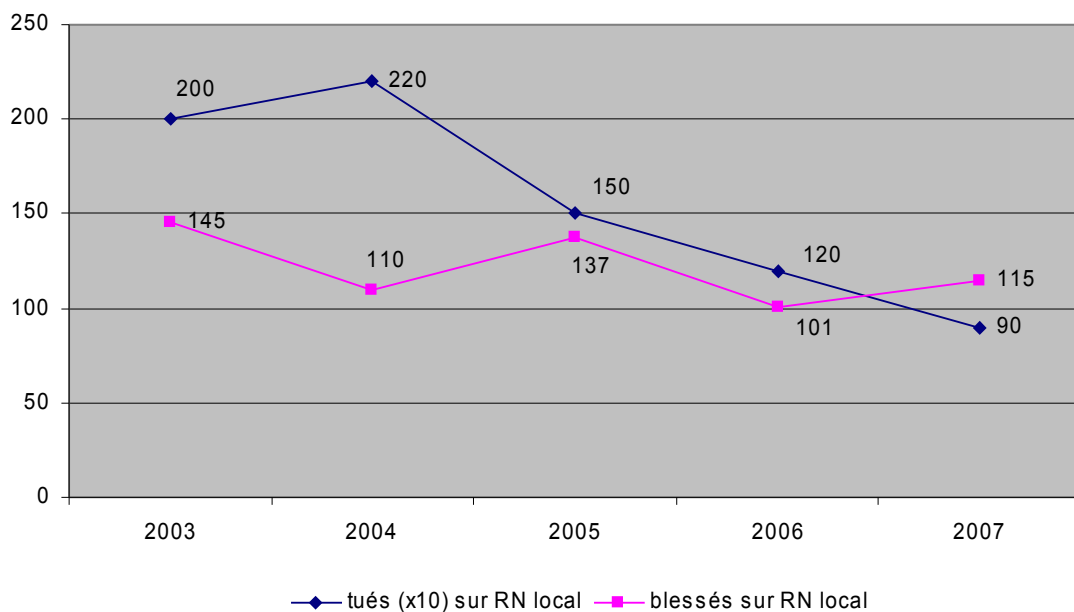


Répartition des blessés 2003 - 2007 en fonction du réseau



Les deux graphiques précédents, qui détaillent les victimes en fonction du lieu géographique de l'accident, font apparaître un pourcentage plus important de tués et de blessés sur les routes nationales par rapport au taux « France métropole » pour la période 2003 - 2007. Pour les routes départementales, seul le taux des blessés est supérieur. Il convient donc de détailler l'accidentologie sur les RN pour savoir si la tendance est réellement à la hausse.

Evolution de l'accidentologie sur RN



Bien que le pourcentage local soit supérieur au pourcentage national pour la période 2003-2007, la tendance en Charente-Maritime est à la baisse. Cette diminution favorable est particulièrement accentuée pour les tués.

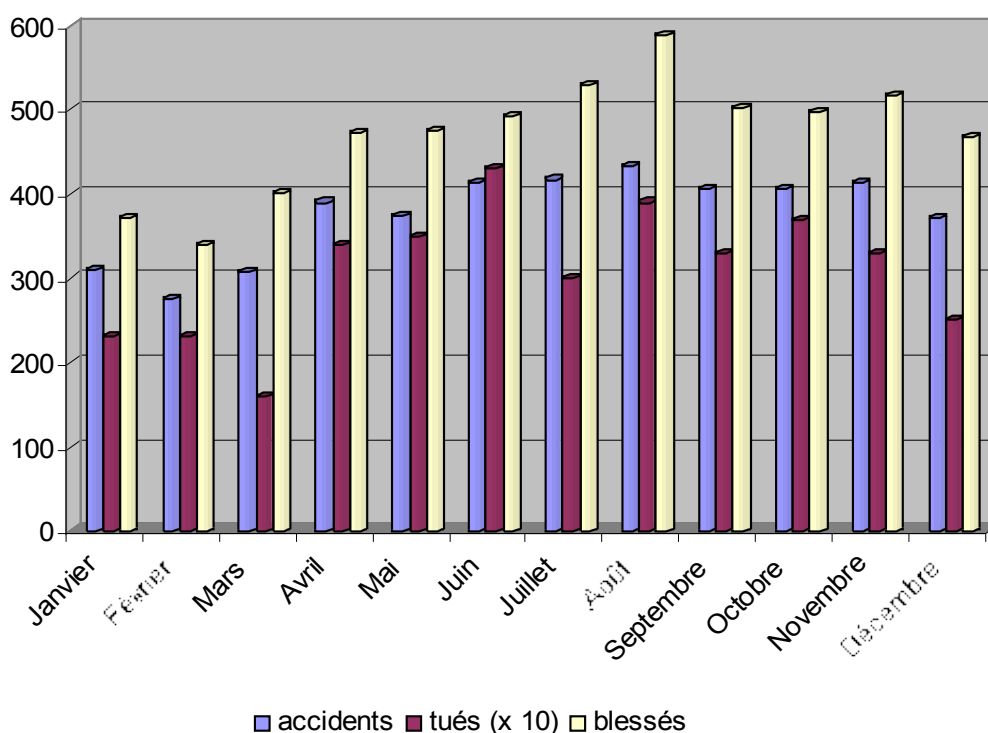
Cependant, pour la seule année 2007, le pourcentage des accidents sur RN dans le département représente 6,7 % du total des accidents alors qu'au niveau national, ce pourcentage est de 8,1 %. Pour les tués, les pourcentages respectifs sont de 14,1 % et 11,9 %. et pour les blessés le pourcentage local est identique au national, 8,8.

Ces chiffres tendent à prouver que bien que connaissant une évolution à la baisse, les accidents sur RN sont plus graves localement qu'au plan national.

A.1.6. Analyse temporelle

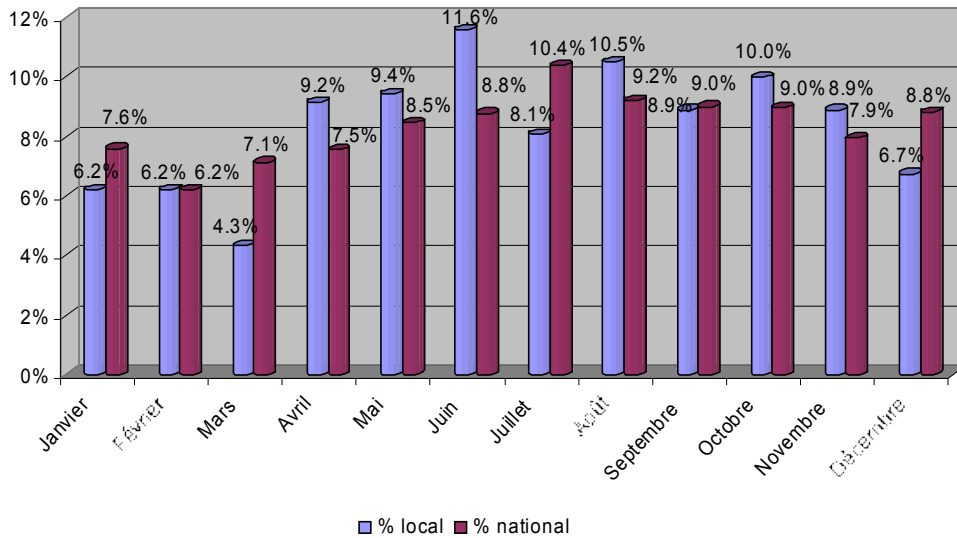
- analyse mensuelle

Accidentologie de 2003 à 2007 par mois

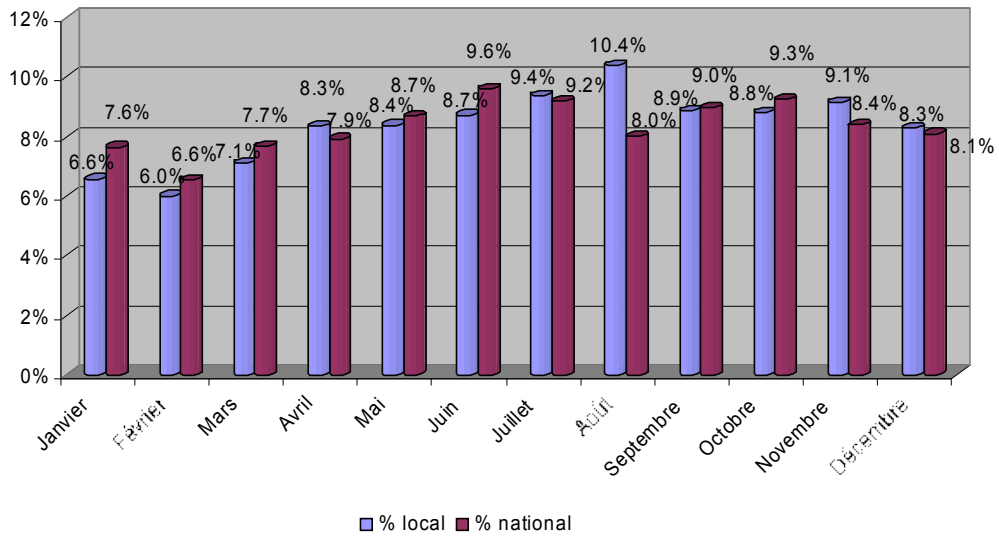


Le printemps, avec les mois d'avril à juin, se révèle une période plus meurtrière qu'au niveau national. Le mois d'août est le seul mois de l'été dont le taux est supérieur au taux national. Ceci peut sans doute s'expliquer par une augmentation très significative du trafic durant ce mois, la Charente-Maritime étant un département très touristique. Pendant l'automne, les mois d'octobre et novembre, qui correspondent en outre aux premières vacances de l'année scolaire, sont, dans une moindre mesure, également supérieurs au taux national.

Evolution des tués par mois de 2003 à 2007

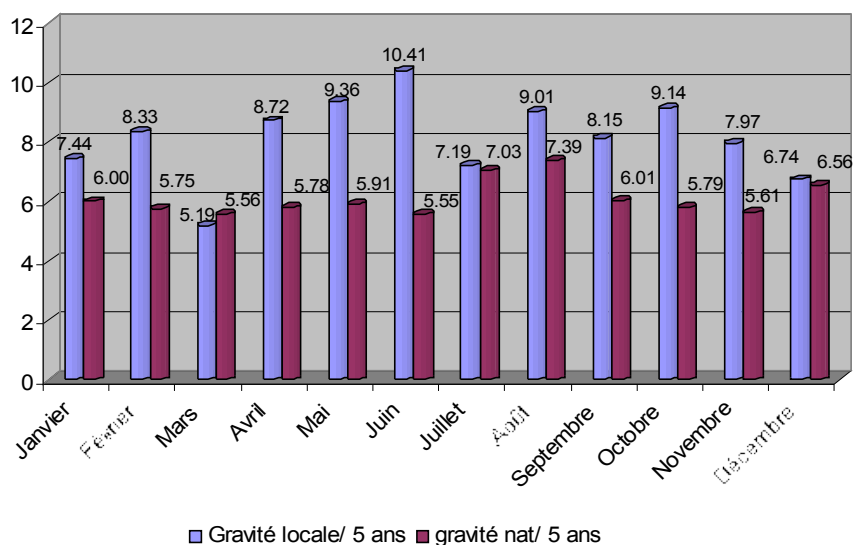


Evolution des blessés par mois de 2003 à 2007



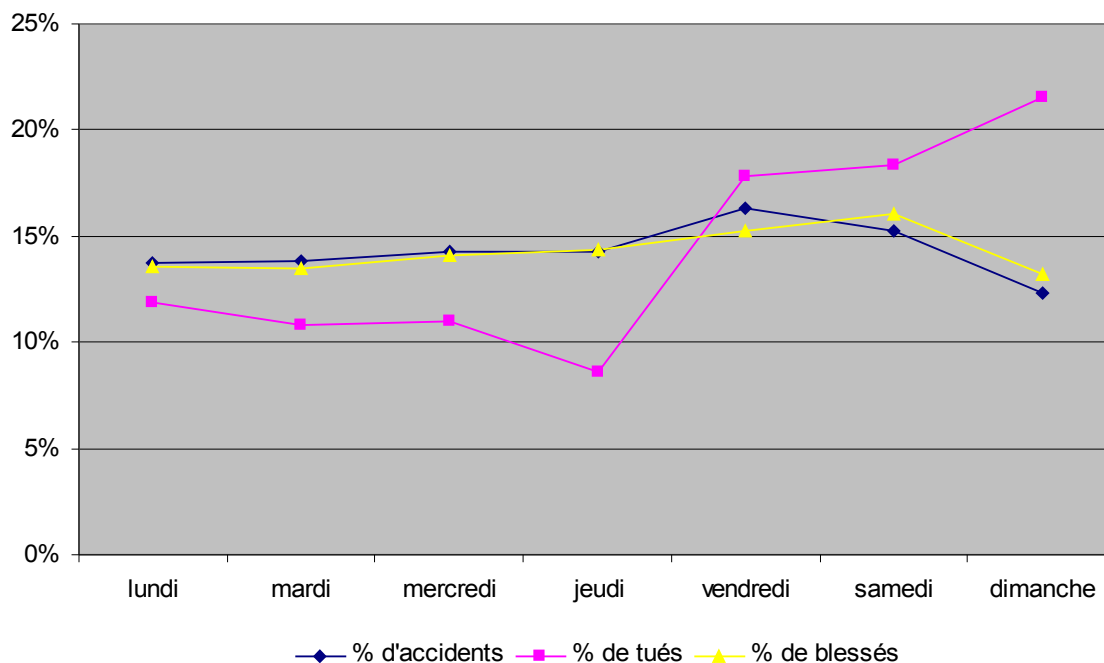
Par comparaison des taux de gravité en fonction des mois sur 5 ans, le taux départemental est supérieur, pour tous les mois, au taux national avec une différence importante au printemps et à l'automne.

**Comparaison tx de gravité local et national sur 5 ans
(moyenne tués 5 ans/ moyenne accidents 5 ans)**



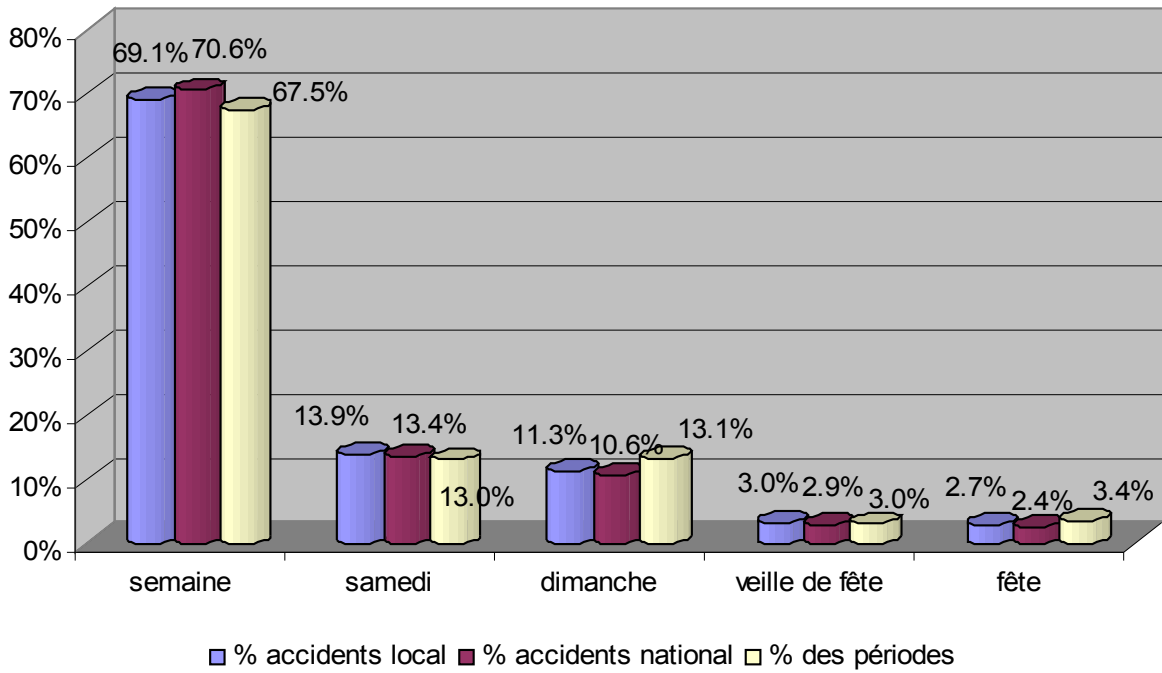
Analyse journalière

Accidentologie par jour de 2003 à 2007

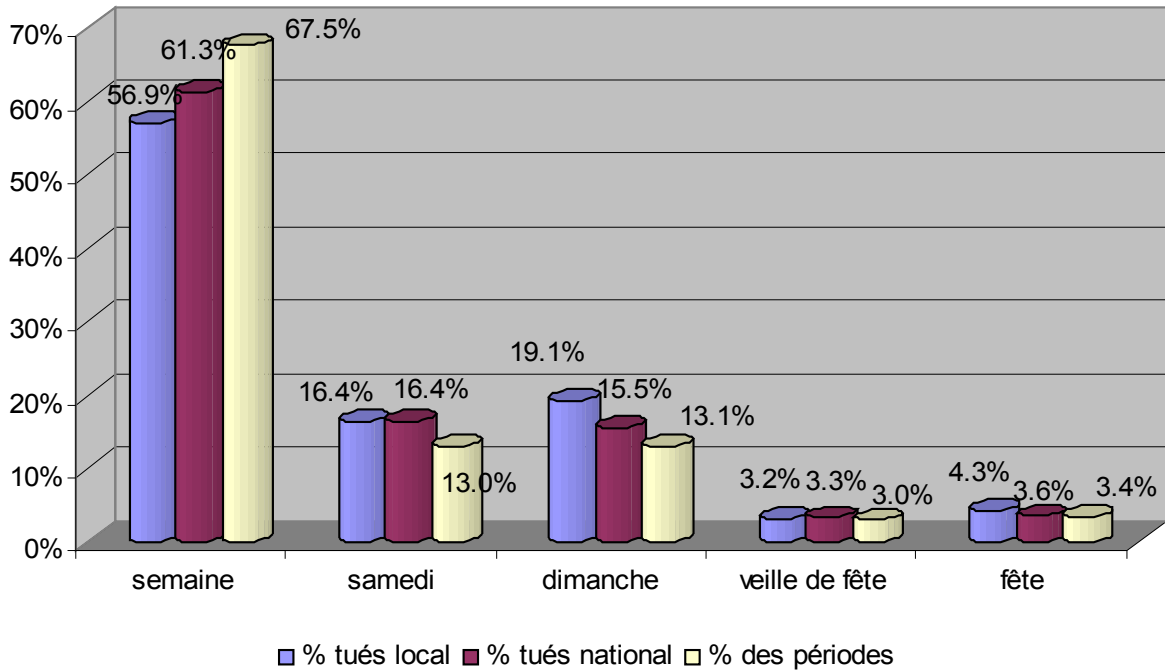


La courbe des accidents et des blessés reste linéaire du lundi au samedi avec une baisse le dimanche. Par contre, le nombre des tués augmente significativement à compter du vendredi. On dénombre donc plus d'accidents mortels le week-end que les jours de la semaine.

Répartition des accidents par période de 2003 à 2007



Répartition des tués par période de 2003 à 2007



Afin de pouvoir comparer avec les données nationales, une analyse complémentaire a été réalisée en prenant en compte les veilles de fêtes et jours de fêtes.

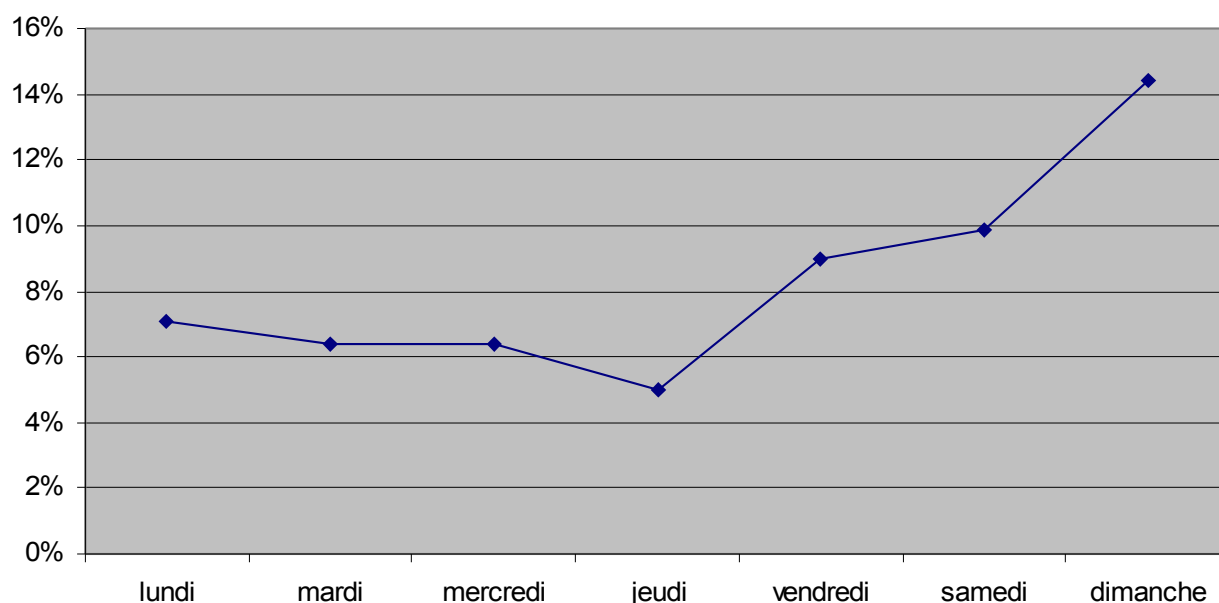
Au vu des 2 graphiques ci-dessus, il apparaît que le dimanche est un jour qui est localement plus accidentogène qu'au niveau national. Il n'y a pas de particularité pour les veilles de fêtes et jours de fêtes.

En ce qui concerne les tués, il est aussi constaté un pourcentage plus important de tués le dimanche par rapport au taux national. Le dimanche, qui ne représente que 13,1 % du total des périodes, correspond à plus de 19 % des tués.

Il en est de même pour les jours de fêtes, dont le taux local de tués de 4,3 % est supérieur au taux national (3,6 %) mais également à la représentation de ces jours par rapport au total des périodes (3,4 %).

A noter que le samedi, bien qu'en pourcentage égal au taux national (16,4%), ne représente que 13% du total des périodes.

**taux de gravité 2003 à 2007
par jour de la semaine
(nbre de tués/ nbre d'accidents)**



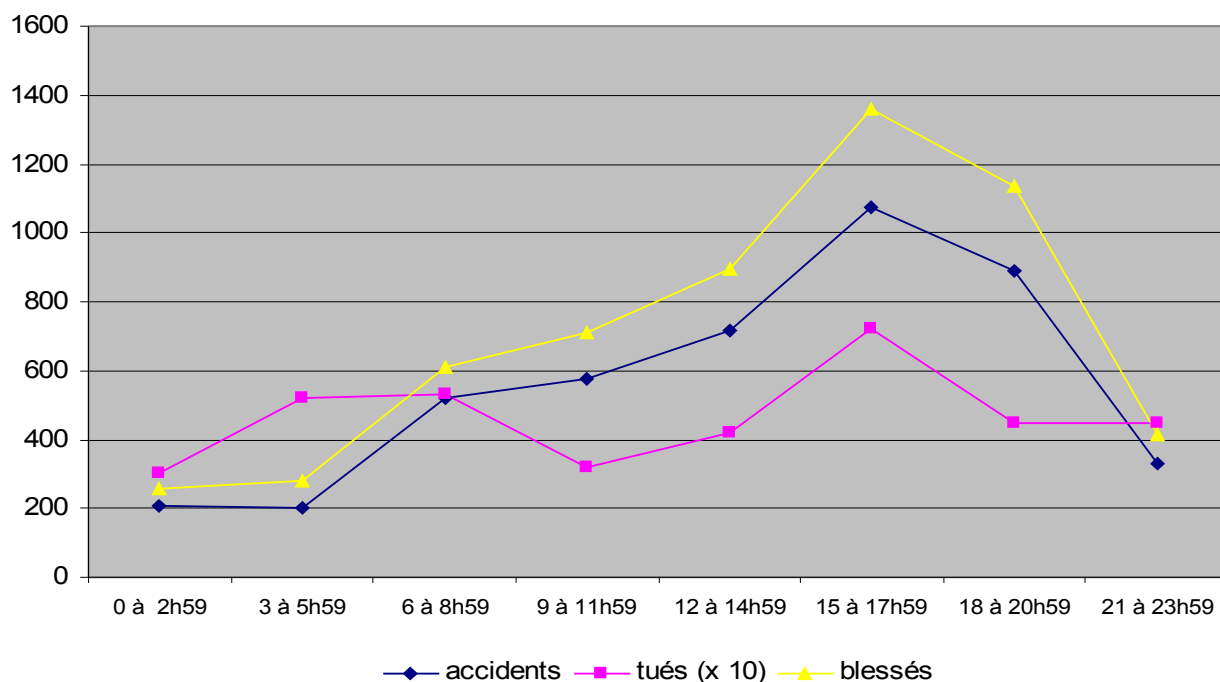
La courbe du taux de gravité sur les années 2003 à 2007 confirme la tendance d'accidents graves en fin de semaine avec une hausse importante à compter du vendredi.

Cet enjeu, déjà présent dans l'ancien DGO, pourrait être retenu comme enjeu local potentiel.

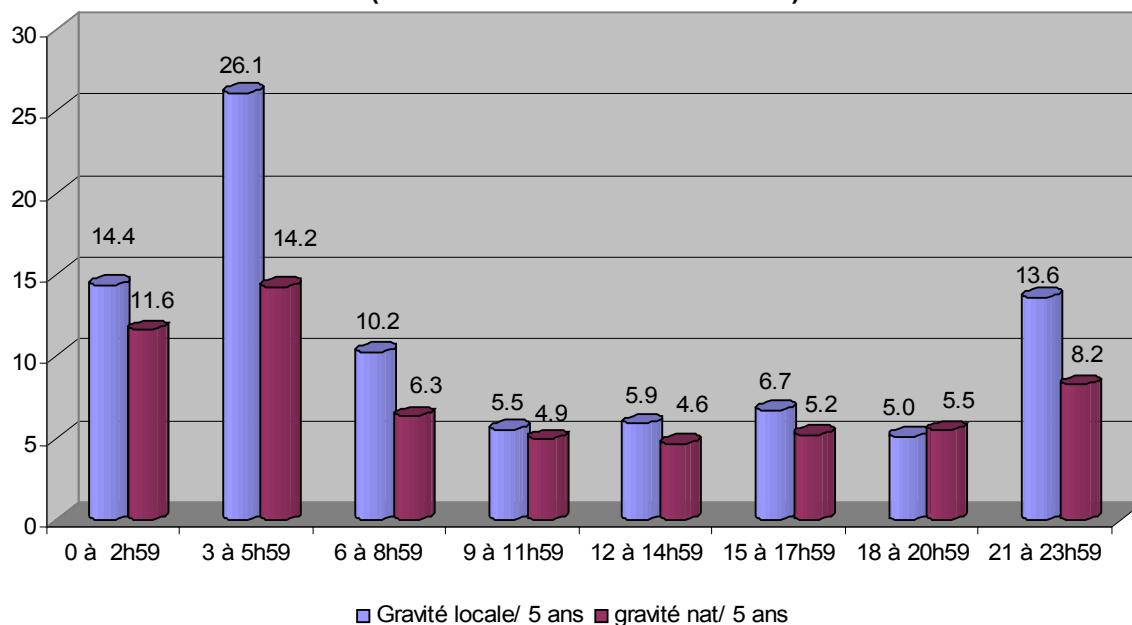
Analyse horaire

La pic observé dans les 3 courbes du graphique suivant correspond à la tranche horaire 17 - 19 h, moment de sortie des bureaux, entreprises, écoles. Ce pic est identique pour toutes les années de 2003 à 2007 prises séparément.

Accidentologie par heure de 2003 à 2007



Comparaison tx de gravité local et national sur 5 ans (nbre de tués / nbre d'accidents)



A la lecture du graphique, on constate que le taux de gravité local très important est essentiellement dû aux accidents graves se produisant la nuit, notamment dans les tranches horaires 21 h - minuit et 3 h - 6 h.

Cet enjeu peut être potentiellement retenu comme enjeu local. Il était d'ailleurs considéré comme un enjeu prioritaire dans l'ancien DGO.

A.1.7 Conclusion de l'analyse globale de l'accidentologie

Au vu de l'analyse précédente, les 3 enjeux nationaux suivants peuvent également être considéré comme des enjeux locaux.

Il s'agit :

- des 2 roues motorisés,**
- des jeune de moins de 25 ans,**
- de la présence d'alcool et de stupéfiant.**

Concernant l'enjeu vitesse, l'analyse de l'accidentologie locale ne peut mettre en évidence ce facteur. Cependant, les éléments consécutifs aux contrôles laissent penser qu'il est également présent dans l'accidentologie de Charente-Maritime.

Dans l'analyse ci-dessus, 3 facteurs ont été identifiés comme pouvant potentiellement être retenus comme enjeux locaux en plus des 4 enjeux nationaux :

- les accidents se déroulant le week-end,**
- les accidents se déroulant la nuit,**
- et ceux impliquant les personnes âgées de 25 à 44 ans.**

Estimant que ces 3 enjeux sont en lien avec les 4 enjeux nationaux, le comité de pilotage a choisi de ne pas les retenir et de concentrer l'effort du DGO sur les 4 enjeux nationaux.

A.2. Qualification des enjeux retenus

A.2.1 Les 2 roues motorisés

Dans le précédent DGO (2004 – 2008), le deux roues légers (vélo et cyclomoteur), de par leur utilisation importante dans un département à la fois rural et touristique, avait déjà été répertorié comme un enjeu secondaire. Les motocyclettes, elles, n'avaient pas été mentionnées comme un véhicule souvent impliqué dans un accident de la circulation.

A mi parcours de ce DGO fin 2005, un premier bilan avait confirmé une dégradation des statistiques concernant les cyclomoteurs et une présence de plus en plus forte des motocyclettes. Depuis cette tendance a encore évolué à la hausse et il est nécessaire de diriger les actions de prévention vers ce public conducteur de 2 roues motorisés.

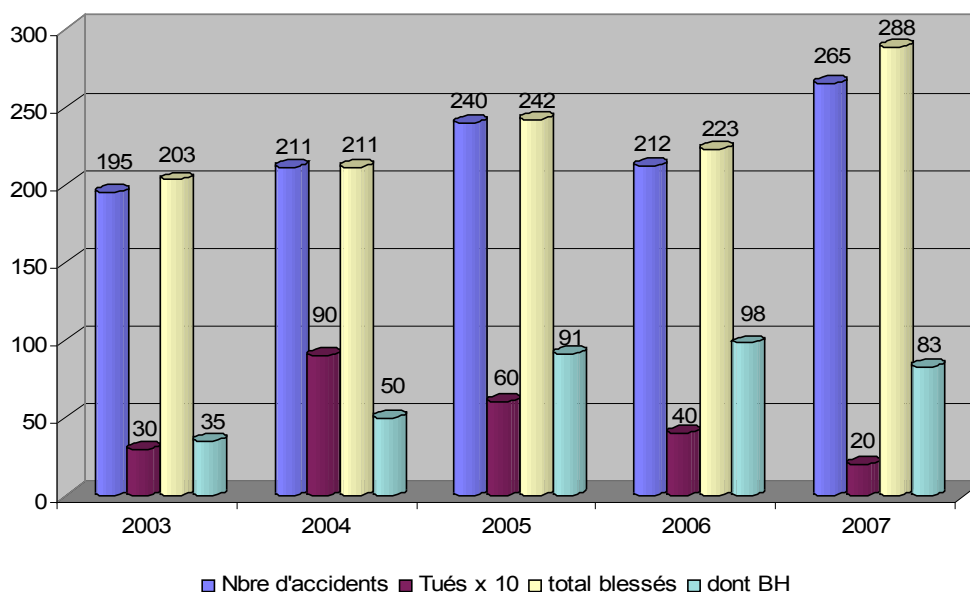
Les statistiques ci-dessous permettent de mieux cerner l'accidentologie des 2 roues.

En préalable, il est nécessaire de rappeler qu'une nouvelle codification des 2 roues motorisés est intervenue depuis le 1^{er} janvier 2007. Avant cette date, 2 catégories étaient recensées : les cyclomoteurs / scooters et les motocyclettes. Depuis début 2007, la répartition prend en compte la cylindrée des engins et définit 3 catégories : les cyclomoteurs et scooters inférieurs ou égal à 50 cm³, les scooters et les motocyclettes dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³, enfin les scooters et les motocyclettes supérieurs à 125 cm³.

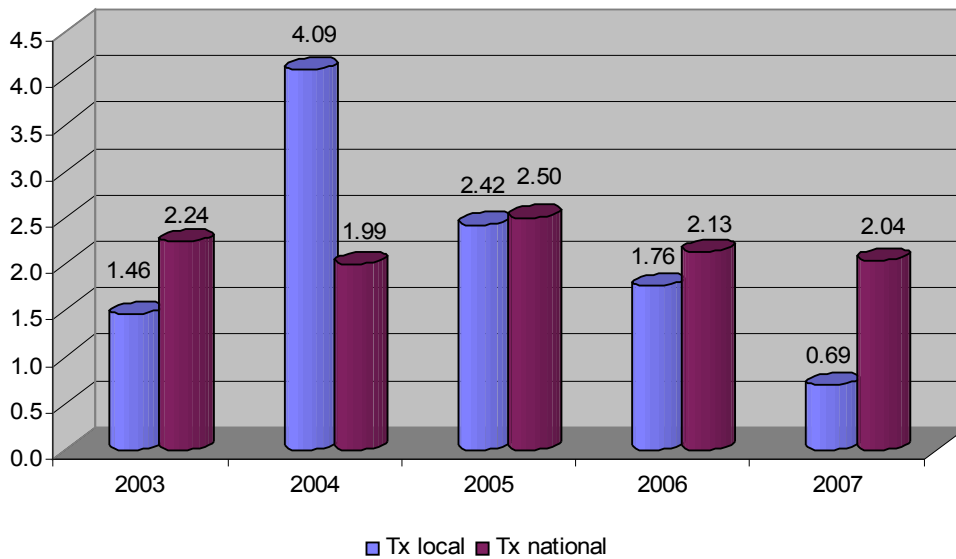
Pour les statistiques qui comprennent les années 2003 à 2006, la catégorie des 2 roues motorisés dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³ a été classifiée avec les motocyclettes afin de permettre des comparaisons dans le temps. L'analyse porte donc sur 2 types de 2 roues motorisés : cylindrée inférieure à 50 cm³ et cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³.

Données générales :

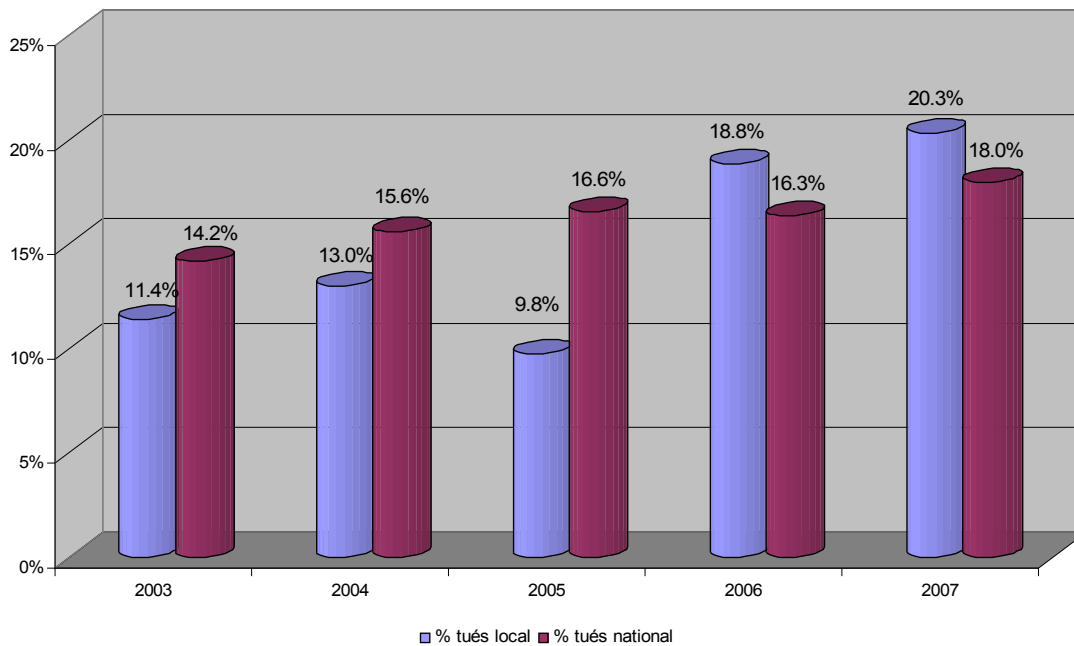
Accidentologie des cycles et scooters < 50 cm³ de 2003 à 2007



**Comparaison tx de gravité national et local
des cyclos et scooters (-50 cm3)
(tués / 100 victimes)**



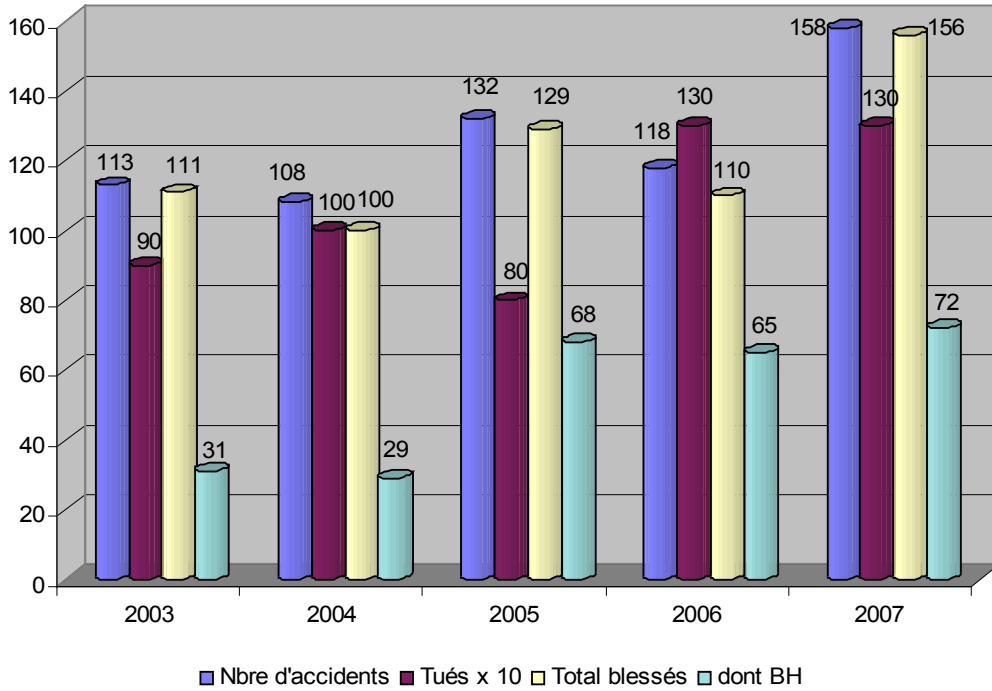
**Représentation des tués en 2 RM < 50 cm3 au niveau local et national
par rapport à l'ensemble des tués**



Le nombre de tués en cyclomoteurs inférieurs à 50 cm3 semble baisser depuis 2004 alors que ce type de véhicules est couramment utilisé que se soit en milieu urbain ou rural. Cela se traduit par un taux de gravité le plus bas jamais atteint depuis 2003. Par contre, le nombre d'accidents et de blessés, a connu une forte croissance en 2007 (+ 29 %).

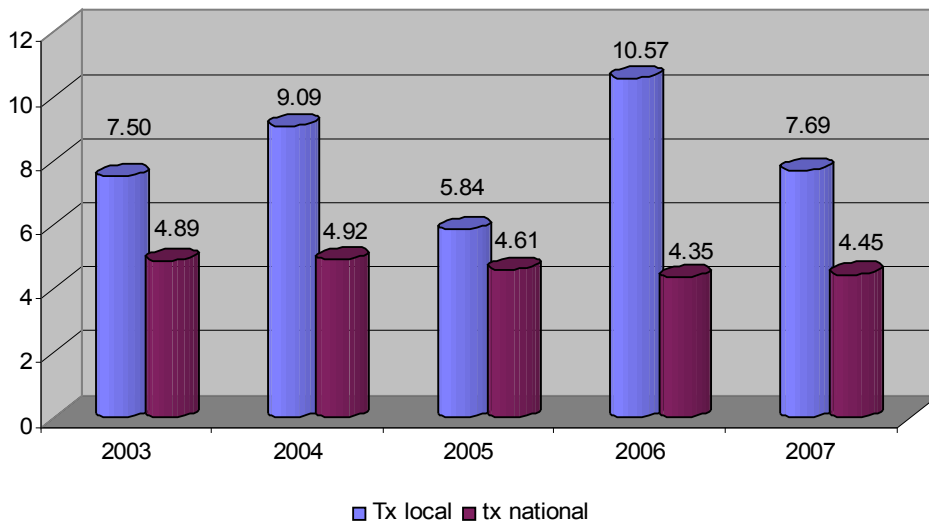
Cette analyse est toutefois à considérer avec précaution compte tenu des « petits chiffres » dans ce domaine.

Accidentologie des motos de 2003 à 2007 (+ 50 cm³)

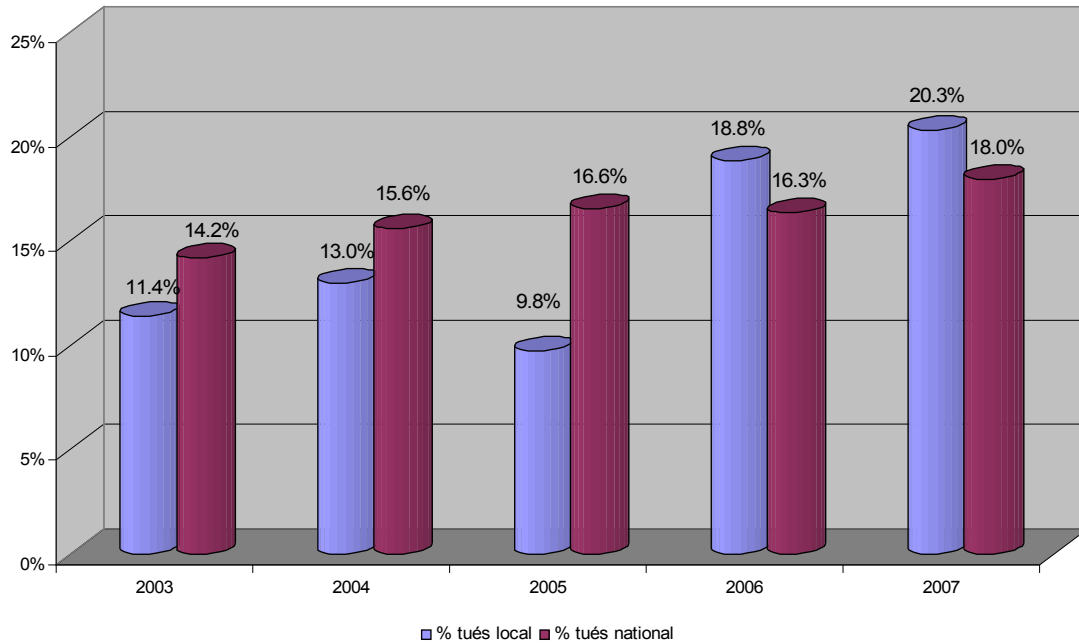


Les chiffres relatifs aux motos de cylindrées supérieures à 50 cm³ confirment une tendance à la hausse des accidents et des blessés (y compris des BH). Le nombre des tués a connu une augmentation importante depuis 2006.

Comparaison tx de gravité national et local des 2RM + 50 cm³ (tués / 100 victimes)

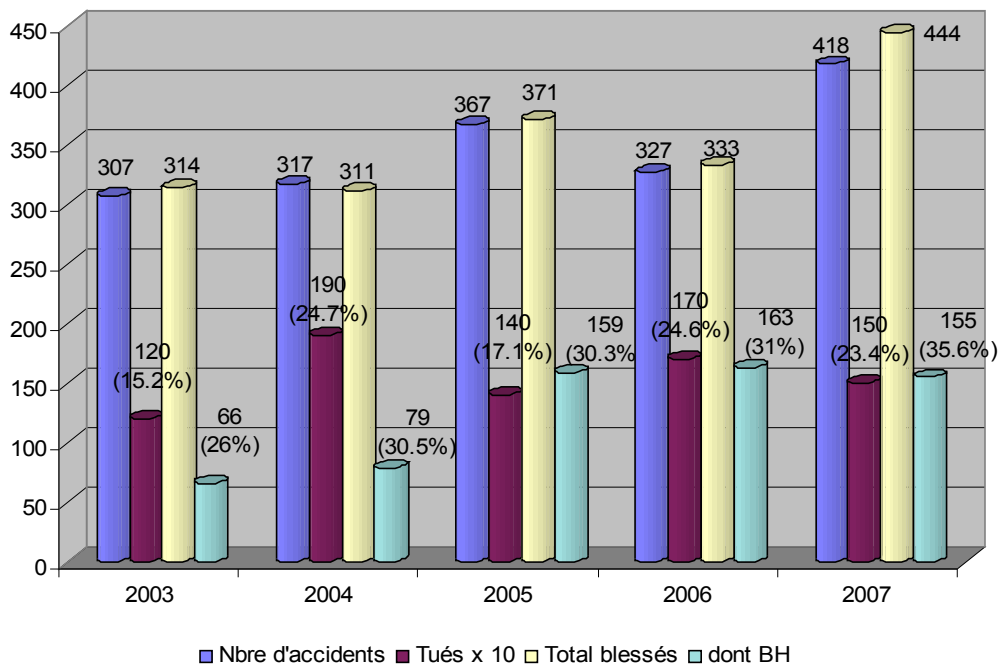


Représentation des tués en 2 RM > 50 cm³ au niveau local et national par rapport à l'ensemble des tués



Pour les cylindrées supérieures à 50 cm³, le nombre de tués a fortement augmenté en 2006, ce qui s'est confirmé en 2007 et 2008. Le taux de gravité local est très nettement supérieur au taux national. L'année 2006, avec un taux de gravité de 10,57 a été particulièrement meurtrière pour les motards puisque plus d'un accident sur 10 était mortel. L'année 2007 confirme l'importance de l'accidentologie moto dans notre département avec plus d'1 mort sur 5 en moto.

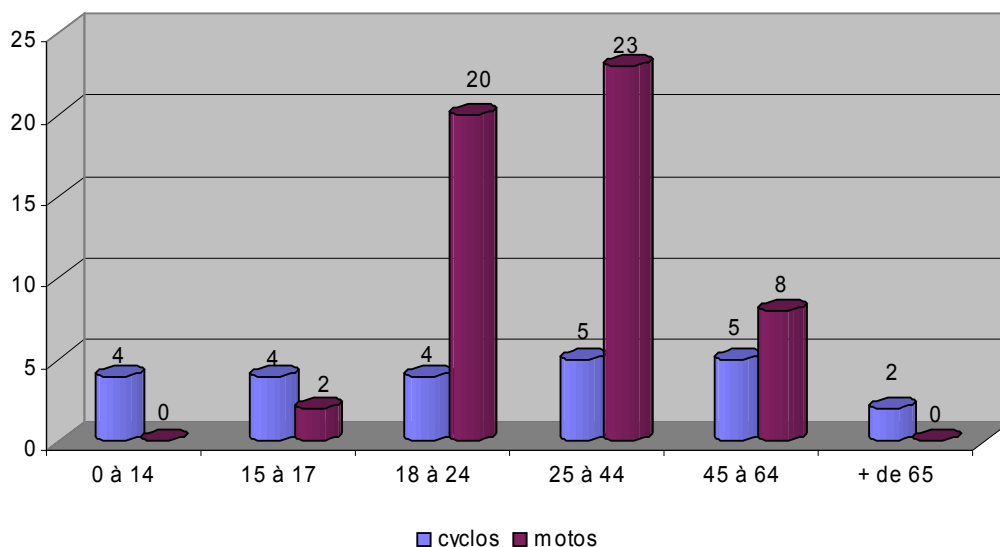
Accidentologie tous 2 roues motorisés



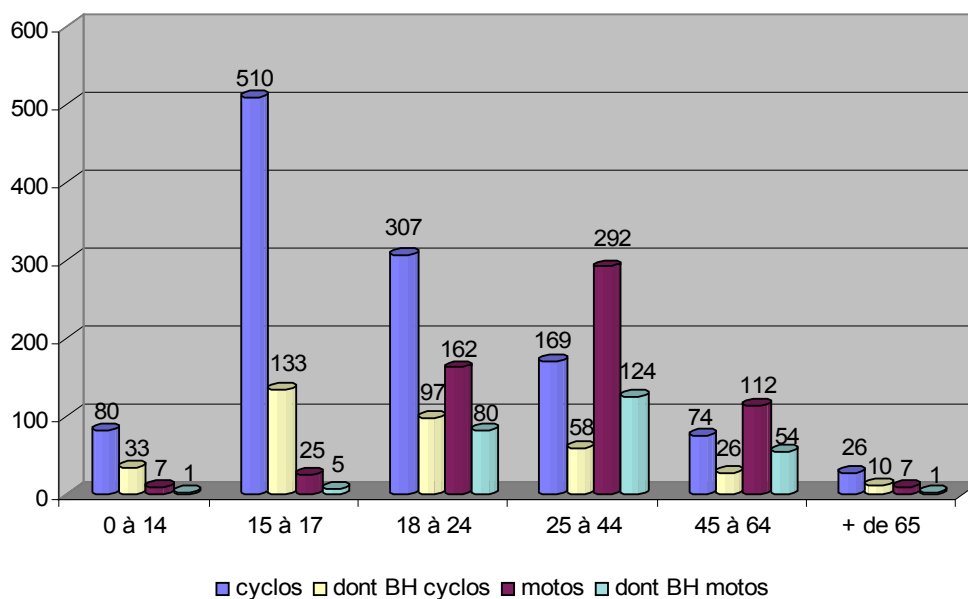
En prenant la globalité des accidents en 2 roues motorisés, sans distinction de cylindrées, on s'aperçoit que le nombre d'accidents a explosé en 2007 entraînant un nombre important de blessés. Le nombre de tués et de BH est quasi constant depuis 3 ans. Dans une accidentologie globale dont la gravité diminue, la part de ces usagers est de plus en plus préoccupante.

par tranche d'âge :

Répartition des tués en 2 RM par tranches d'âge de 2003 à 2007



Répartition des blessés en 2 RM par tranches d'âge de 2003 à 2007



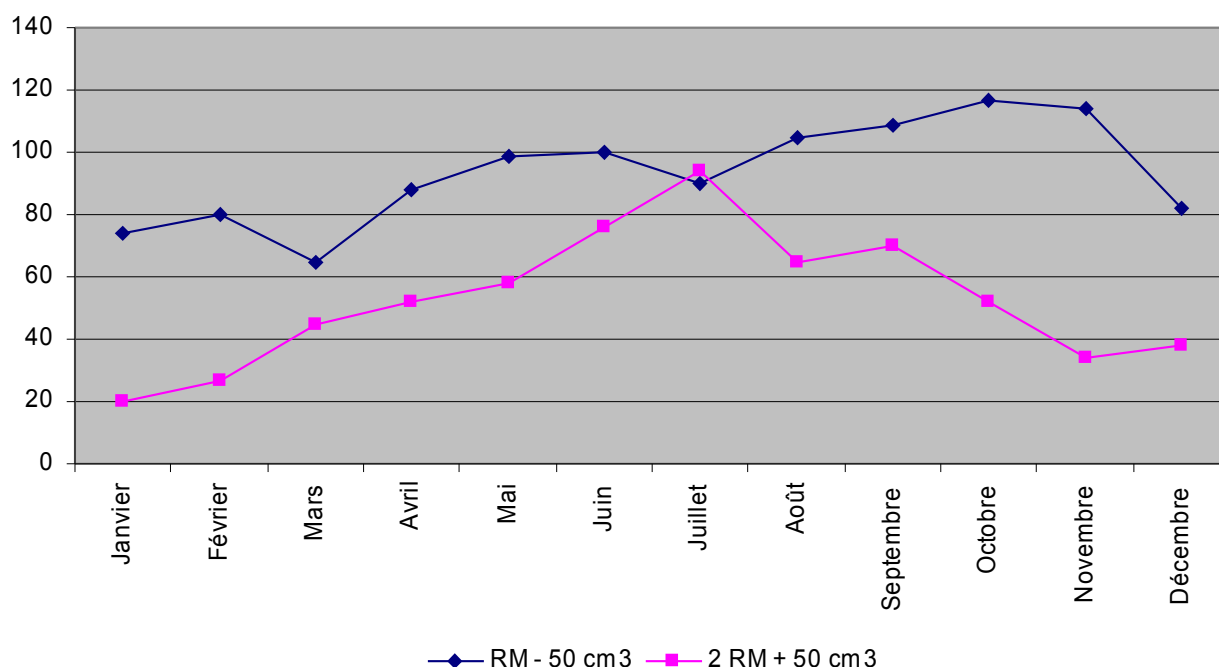
Les victimes tuées en cyclomoteurs se répartissent équitablement entre toutes les tranches d'âge exceptée pour la tranche des + de 65 ans, plus faible. A contrario, les blessés sont les plus nombreux dans les tranches 15/17 et 18/24, respectivement 43,7 % et 26,3%, soit un total de 70 % pour les 15/24 ans.

Les tués en motos touchent principalement la tranche d'âge 25/44 et, dans une moindre mesure, les 18/24 ans. Les 18/44 ans représentent 81,1 % du total des tués avec ce type de véhicule. On retrouve ces mêmes tranches d'âge pour les blessés avec un total de 75 % du total des blessés en motos.

A noter que, pour l'année 2008, nous recensons dans le département 15 tués en motos et que 73 % d'entre eux étaient âgés de plus de 35 ans.

Répartition mensuelle :

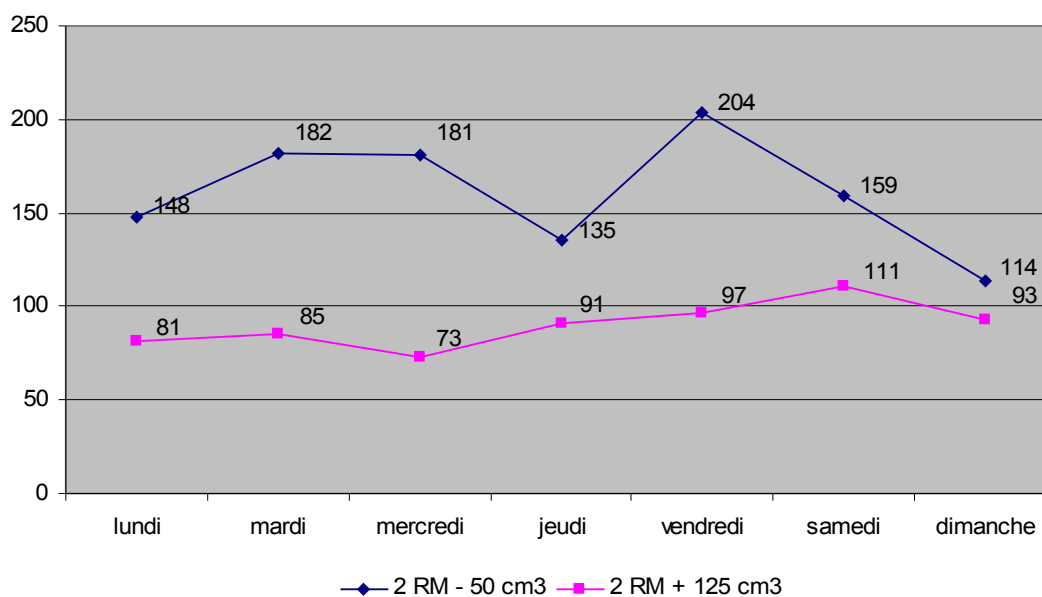
Répartition des accidents de 2 RM de 2003 à 2007



Les plus petites cylindrées, qui sont utilisées tout au long de l'année comme véhicule de liaison domicile / travail ou domicile / école, sont très présentes quel que soit le mois de l'année. On trouve un pic d'accidentologie des + de 50 cm3 durant les mois d'été correspondant à une utilisation plus saisonnière de ces véhicules.

Répartition journalière

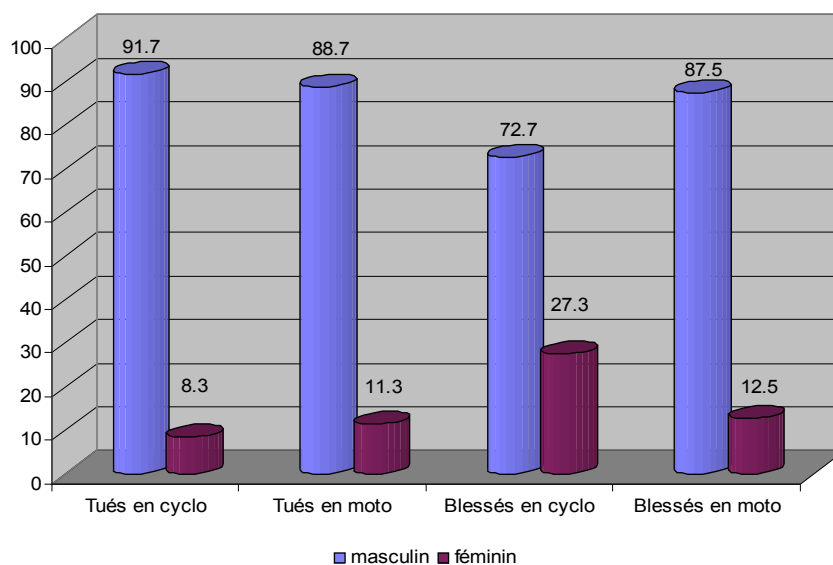
**Répartition des accidents 2 RM
suivant le jour de 2003 à 2007**



Une baisse inexplicable du nombre d'accidents pour les petites cylindrées le jeudi, déjà constatée lors d'une précédente étude, demeure mais reste sans explication. Les accidents de cyclomoteurs sont également beaucoup moins nombreux le week-end, ce qui tendrait à démontrer l'utilisation de ce type de véhicule de préférence pour les trajets domicile/travail et/ou domicile/école. Pour les + de 50 cm3, le nombre d'accidents est plus linéaire avec cependant une légère augmentation vers la fin de la semaine.

Répartition par sexe :

Répartition des tués et blessés en 2RM par sexe de 2003 à 2007



Concernant le sexe le plus représenté dans les accidents de 2 roues motorisés, il s'agit en très grosse majorité d'hommes, qu'ils soient tués (environ 90 %) ou blessés (de 73 à 88 %), en cyclos comme en motos, toutefois, dans une moindre mesure pour les blessés cyclo. Cette sur-représentation des hommes en 2 roues motorisés est encore nettement plus marquée que pour l'accidentologie dans son ensemble.

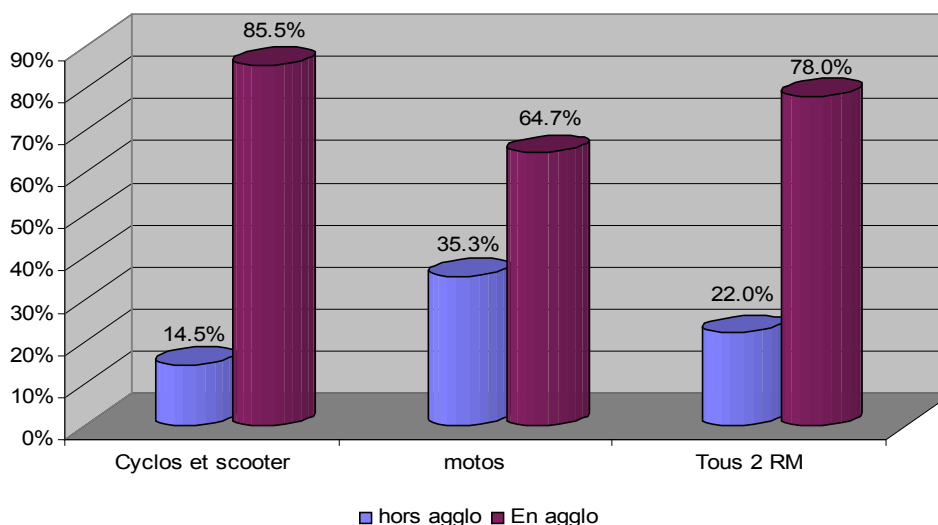
Conditions atmosphériques :

	Conditions atmosphériques		Etat de la surface			luminosité			
	normale	autres	normale	mouillée	autres	jour	Aube ou crépus.	Nuit avec éclair.	Nuit sans éclair.
Tout 2 RM	90,6 %	9,4 %	89,1 %	9,3 %	1,6 %	71,9 %	5,9 %	15,2 %	7 %
RM – 50 cm3	88,9 %	11,1 %	86,9 %	11,4 %	1,7 %	71,3 %	6,1 %	16,9 %	5,7 %
RM + 50 cm3	94 %	6 %	93,3 %	5,4 %	1,3 %	72,7 %	5,5 %	12,4 %	9,4 %

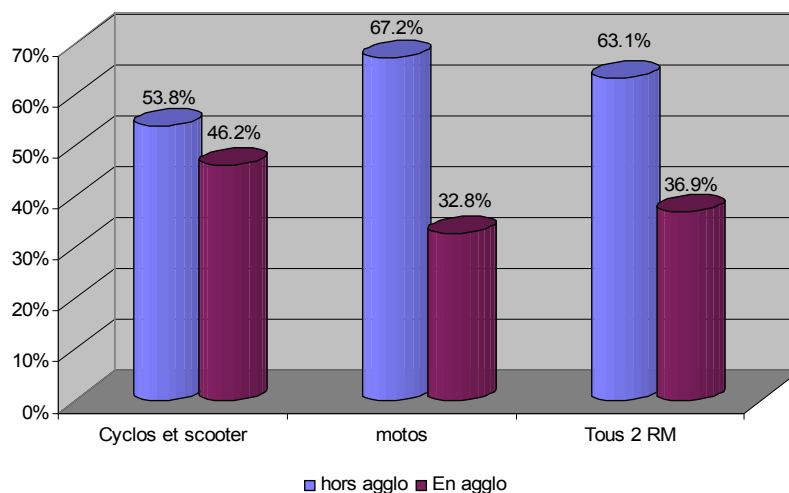
La lecture de ce tableau indique que les accidents, quel que soit le 2 RM impliqué, se déroulent principalement lorsque les conditions atmosphériques sont normales et, pour la grande majorité de jour ou la nuit avec un éclairage. Les mauvaises conditions ne semblent donc pas avoir d'impact sur l'accidentologie 2 roues motorisés.

Agglomération / hors agglomération

**Répartition des accidents en/hors agglo
2003 à 2007**



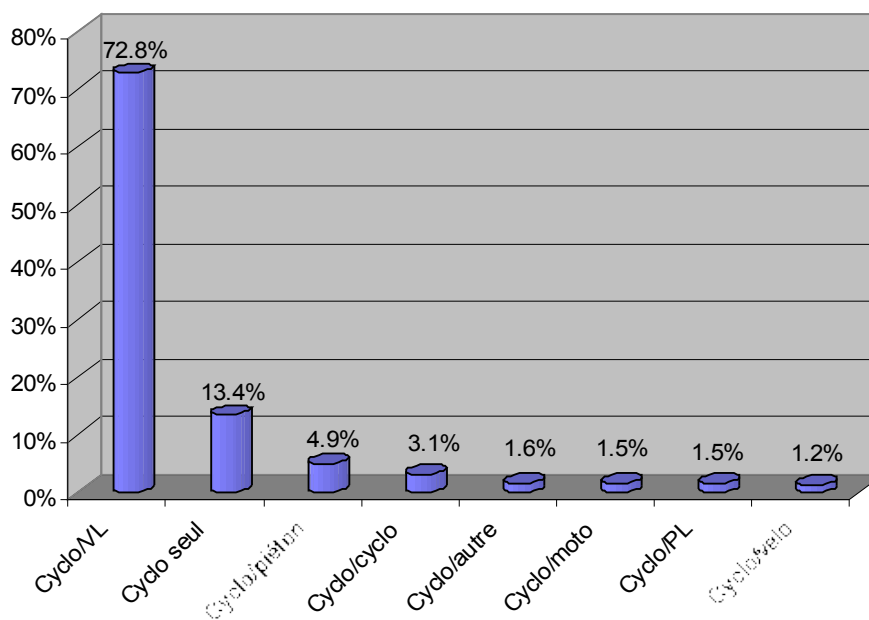
Répartition des tués en/hors agglo 2003 à 2007



Les accidents de tous les 2 RM motorisés (y compris pour les motos) se déroulent en grande majorité en agglomération. Cependant, les victimes tuées le sont principalement hors agglomération, notamment pour les motards dont plus des 2/3 décèdent dans un accident hors agglomération.

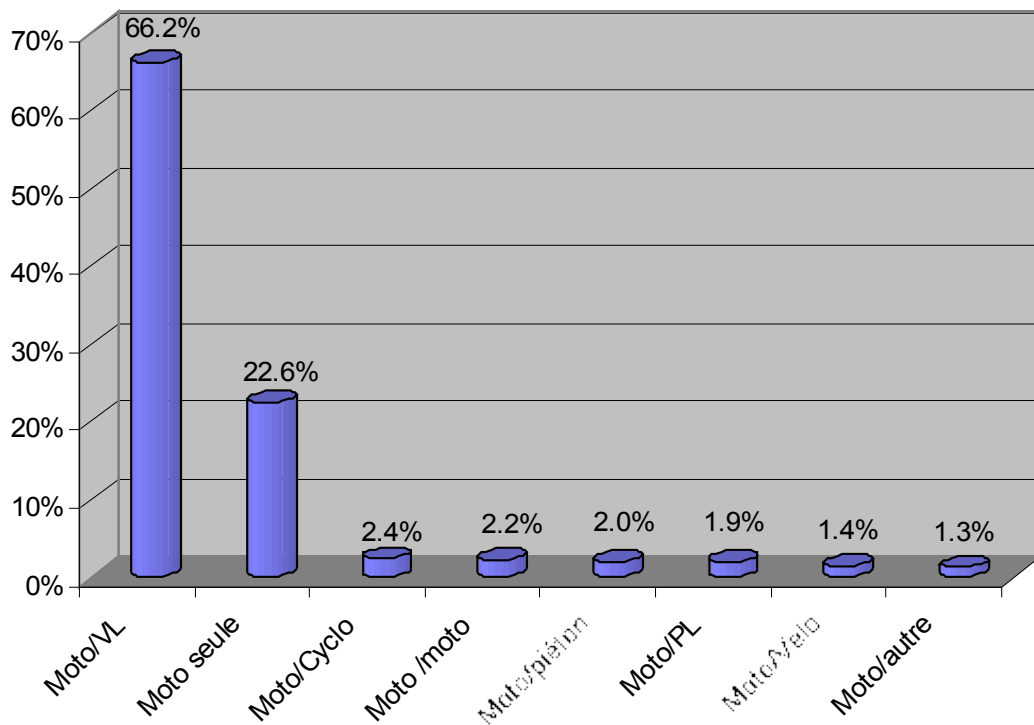
Les conflits entre véhicules

conflit des 2 RM inf à 50 cm3



Les accidents avec cyclomoteurs seuls sont peu fréquents (13,4 %). En cas de conflit avec un autre véhicule, c'est dans la grande majorité des cas un VL (près de 73 %).

conflit des 2 RM sup. à 50 cm3



Les accidents avec la moto seule mise en cause sont moins fréquents, même s'ils représentent quand même près d'un quart de ces accidents. En cas de conflit avec un véhicule, c'est également le VL le plus souvent en cause (2/3 des cas).

Au vu des informations fournies dans les bulletins d'analyse d'accidents corporels, nous pouvons dégager plusieurs scénarii lorsque le 2 RM entre en conflit avec un tiers.

Dans le cas le plus fréquent d'un accident de cyclomoteur avec un VL, il s'agit en général :

- de la non maîtrise du cyclomoteur (vitesse inadaptée, comportement, difficulté d'appréhension de l'événement) qui rencontre un VL sur la même voie (vitesse inférieure, voire manœuvre de freinage)
- du cyclomoteur qui dépasse ou se déporte à gauche.

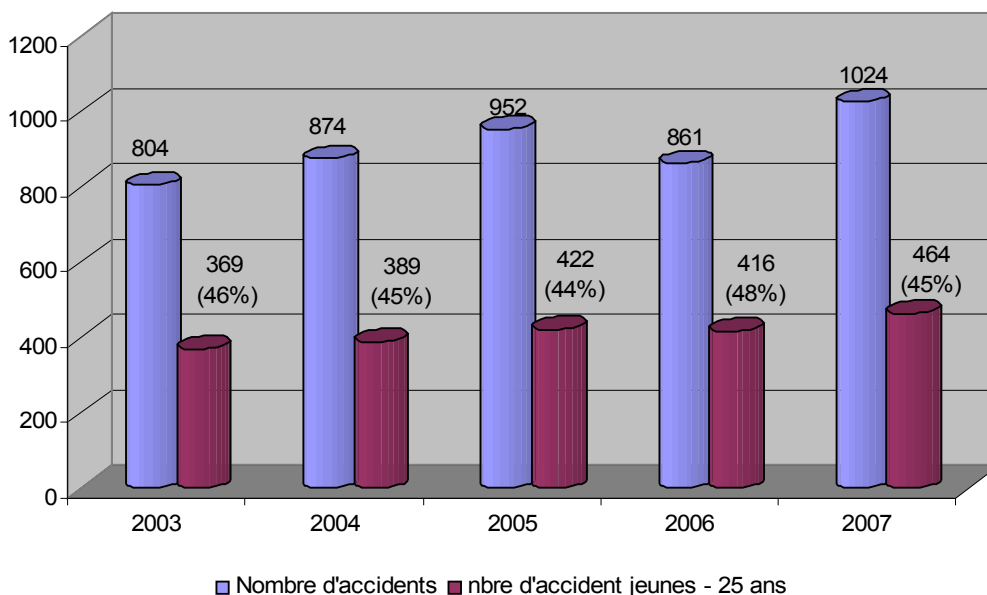
Dans le cas d'un conflit moto / VL, il s'agit le plus souvent :

- d'un changement de direction du VL (tourne à gauche ou traverse la chaussée) avec une mauvaise perception du motard (qui dépasse par la gauche, arrive en sens opposé ou circule sur la voie traversée)
- de la non maîtrise du véhicule moto (problème de vitesse inadaptée) qui rencontre un VL sur la même voie (en vitesse inférieure voire manœuvre de freinage).

A.2.2 Les jeunes de moins de 25 ans

Données générales :

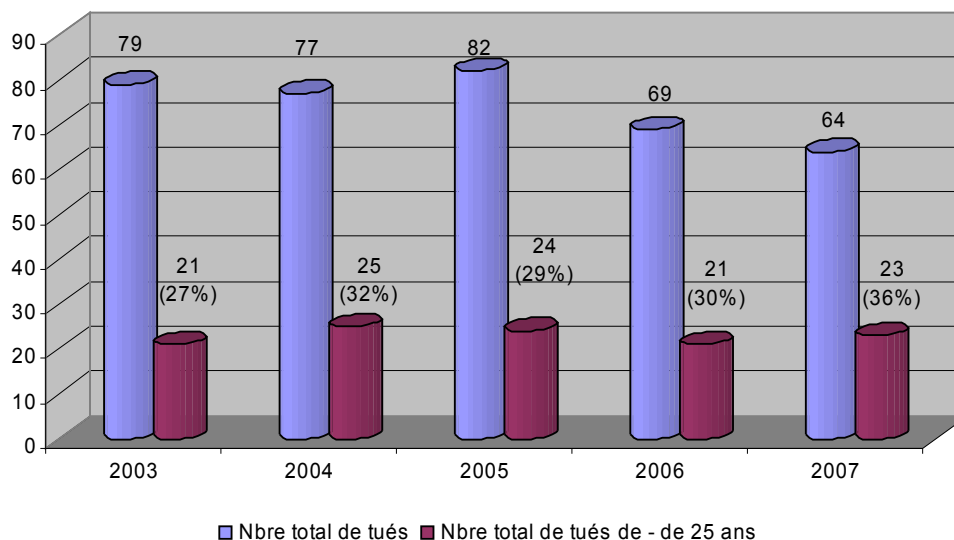
Evolution des accidents impliquant un jeune de - de 25 ans par rapport au total des accidents 2003 à 2007



La proportion d'accidents dans laquelle un jeune de – de 25 ans est impliqué est relativement stable dans le temps.

Un jeune de – de 25 ans est impliqué dans près de 50 % des accidents. Ce pourcentage est donc très important au regard de leur représentativité dans la population de Charente-Maritime de 27,2 %.

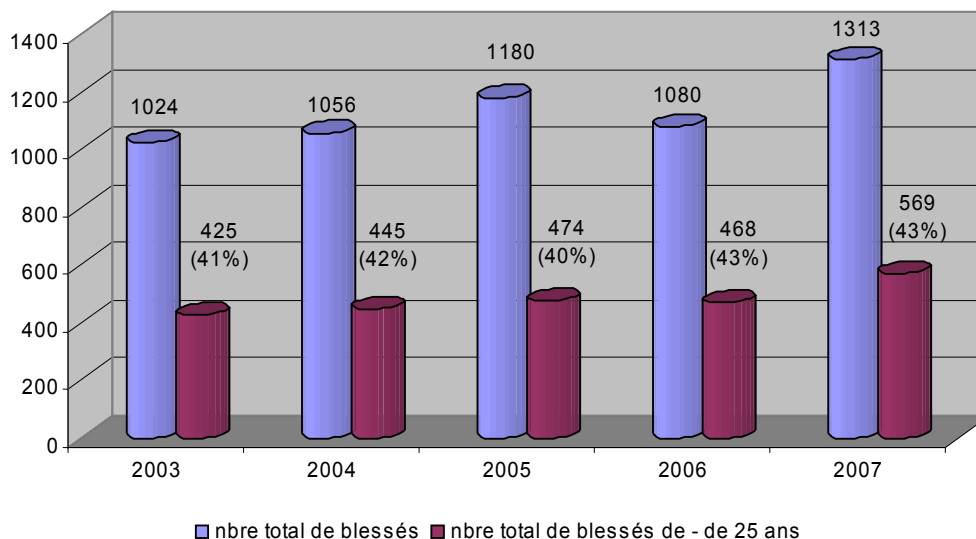
Evolution du nombre des tués de - de 25 ans par rapport au nbre total tués de 2003 à 2007



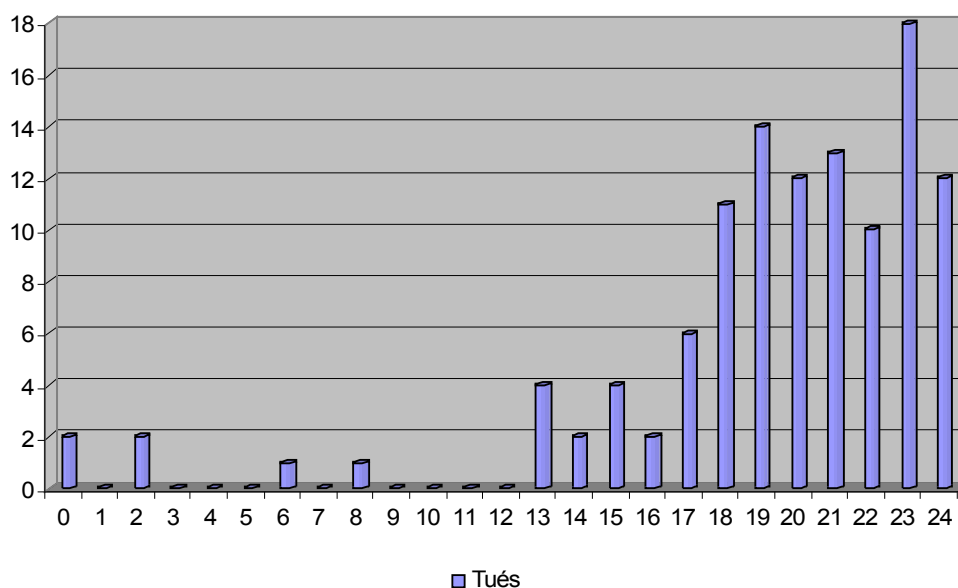
Même si le nombre de jeunes dans un accident évolue dans la même proportion que l'accidentologie dans son ensemble, le nombre de tués de – de 25 ans ne diminue pas malgré une baisse significative de la mortalité ces dernières années. Cela conduit à une augmentation de la proportion de jeunes tués de – de 25 ans avec un pic important en 2007 de 36 % (soit 23 tués sur 64 au total).

Tout comme pour les accidents, le pourcentage de blessés de – de 25 ans reste à peu près stable. Cette accidentologie suit donc l'accidentologie générale, en augmentation.

Evolution du nombre total des blessés de - de 25 ans par rapport au nbre total de blessés de 2003 à 2007

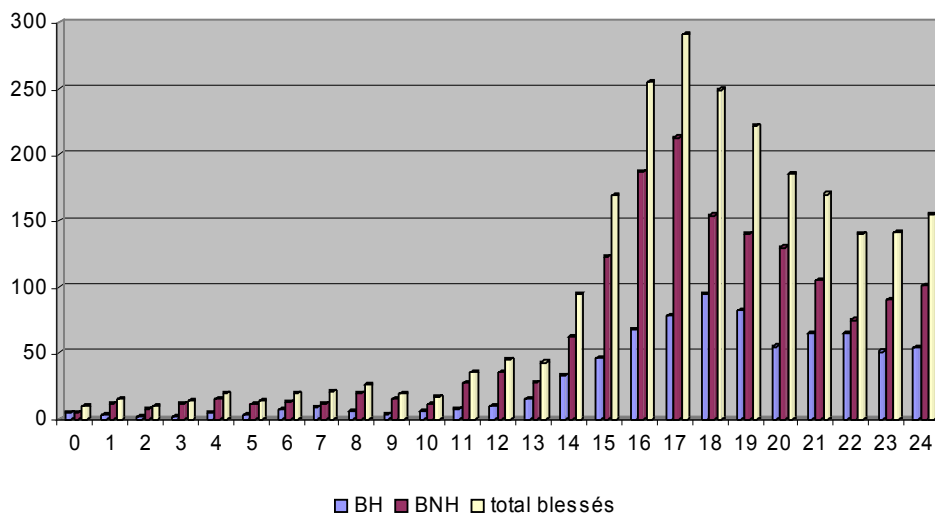


Répartition des tués de - de 25 ans de 2003 à 2007



Les tués de – de 25 ans se trouvent, en grande partie, dans la tranche d'âge 18 / 24 ans, ce qui correspond à l'utilisation de véhicules motorisés puissants (VL, cyclomoteurs et motocyclettes). Cette tranche d'âge correspond à 7,8 % de la population de Charente-Maritime, mais 24,2 % du total des tués durant la période 2003 à 2007.

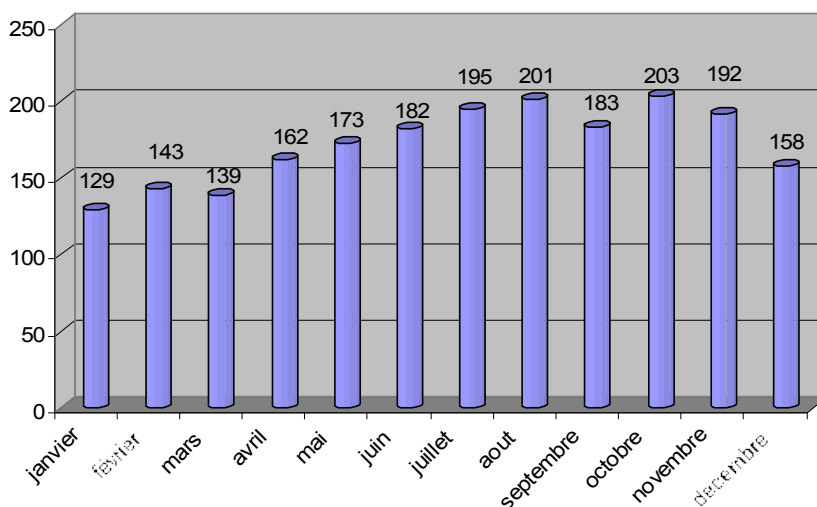
Répartition des blessés de - de 25 ans de 2003 à 2007



Les blessés sont globalement plus jeunes que pour les tués avec un pic marqué chez les 16 / 18 ans pour les blessés hospitalisés comme pour les blessés non hospitalisés, ce qui peut s'expliquer par le fait de l'utilisation, à compter de 14 ans, d'un cyclomoteur. Cette tranche d'âge représente 3,8 % de la population de la Charente-Maritime, mais 12,1 % du total des blessés hospitalisés et 15,2 % des blessés non hospitalisés.

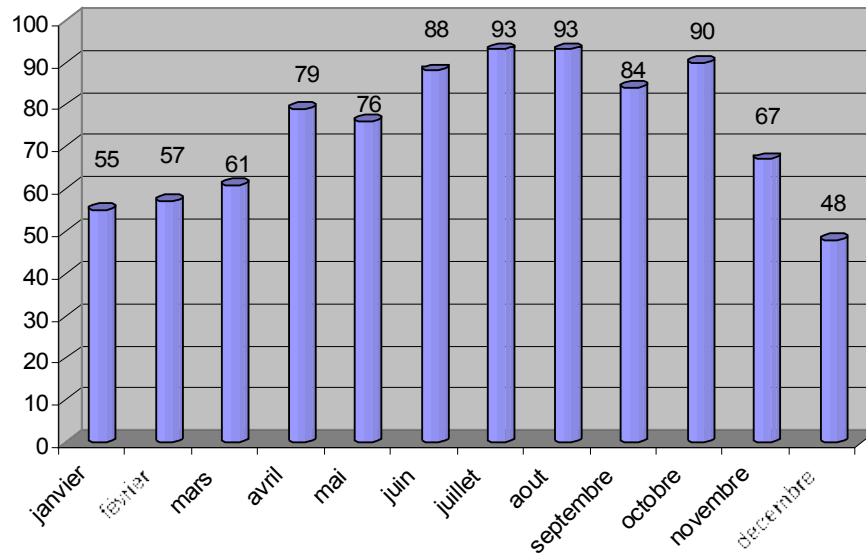
Répartition mensuelle

Répartition des accidents impliquant un jeune de - de 25 ans suivant le mois de l'année de 2003 à 2007



Une croissance du nombre d'accidents impliquant un jeune est constatée à compter du printemps jusqu'à l'automne. Les mois d'hiver (décembre à mars) sont moins accidentogènes (à l'instar de l'ensemble de l'accidentologie du département).

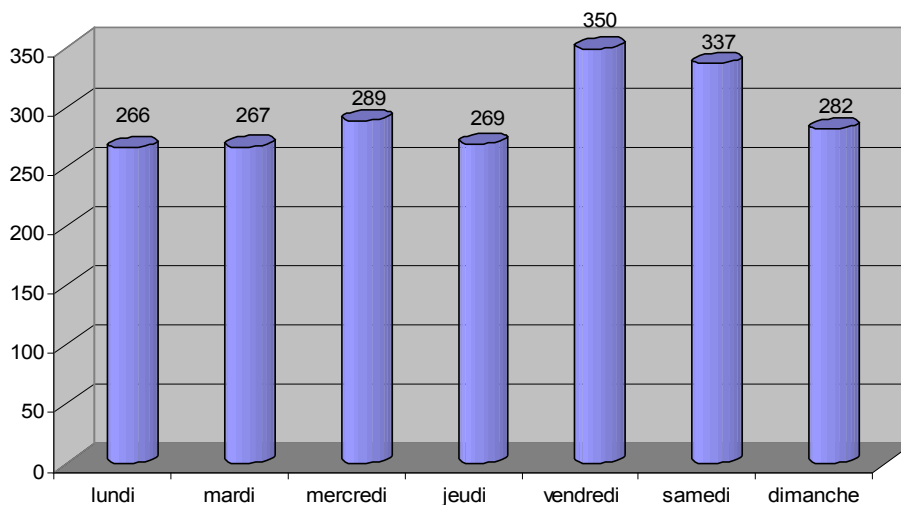
Répartition des jeunes de - de 25 ans (Tué ou BH) suivant le mois de l'année de 2003 à 2007



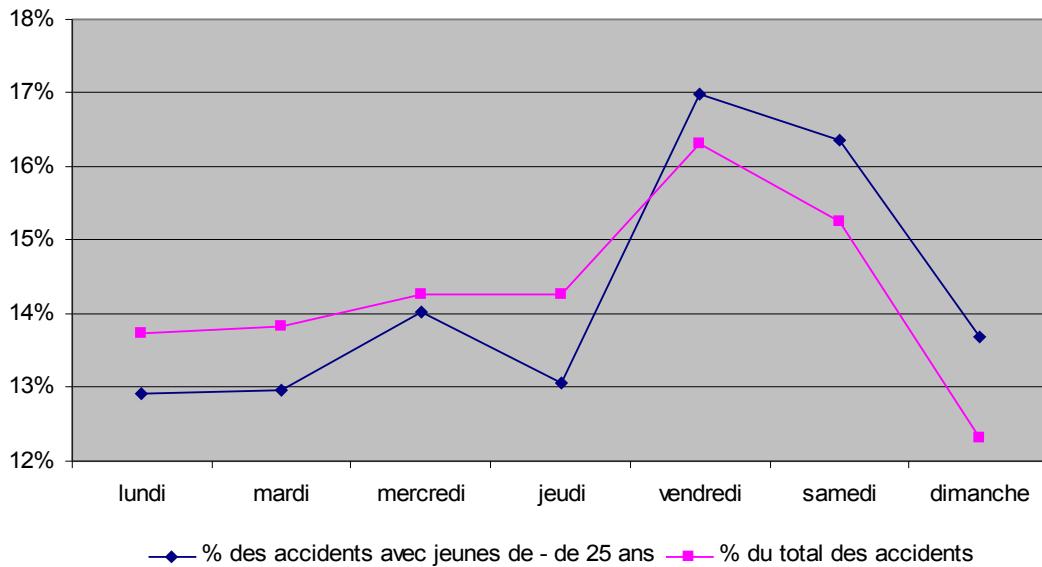
On retrouve cette même tendance lorsque nous nous intéressons aux victimes graves (tués et blessés hospitalisés), avec toutefois une légère spécificité « jeunes ». Les mois d'été (plus propices aux déplacements) ainsi que les mois d'avril, de septembre et d'octobre (découverte d'un nouveau mode de déplacement et vacances de l'année scolaire) sont les mois où l'on compte le plus de jeunes gravement atteints dans un accident de la circulation.

Analyse hebdomadaire

Répartition des accidents impliquant un jeune de - de 25 ans suivant le jour de la semaine de 2003 à 2007

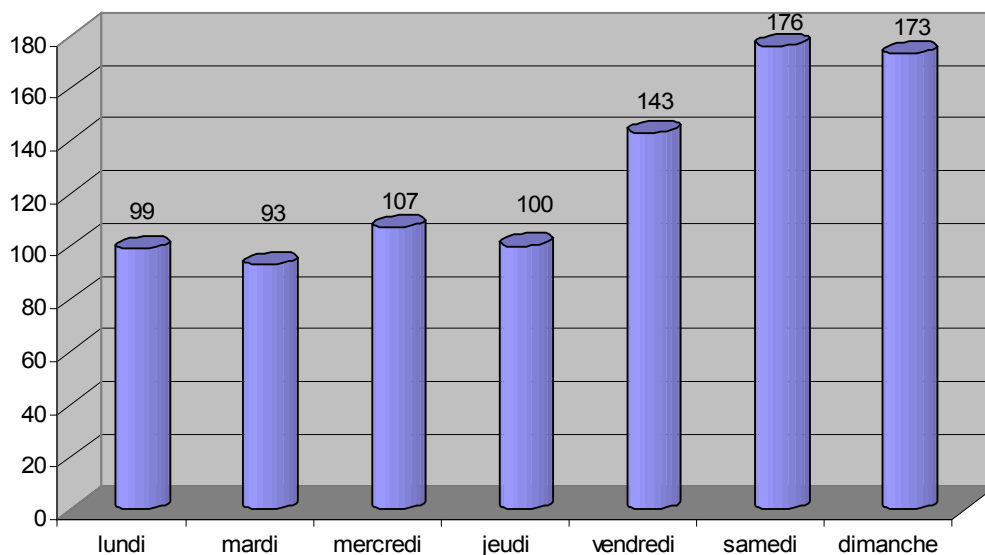


**% des accidents par jour de la semaine
de 2003 à 2007**



Les accidents impliquant un jeune de – de 25 ans se déroulent plus souvent en fin de semaine, principalement le vendredi, probablement en raison des fêtes étudiantes du jeudi soir, et le samedi comme l'indique les deux graphiques ci-dessus.

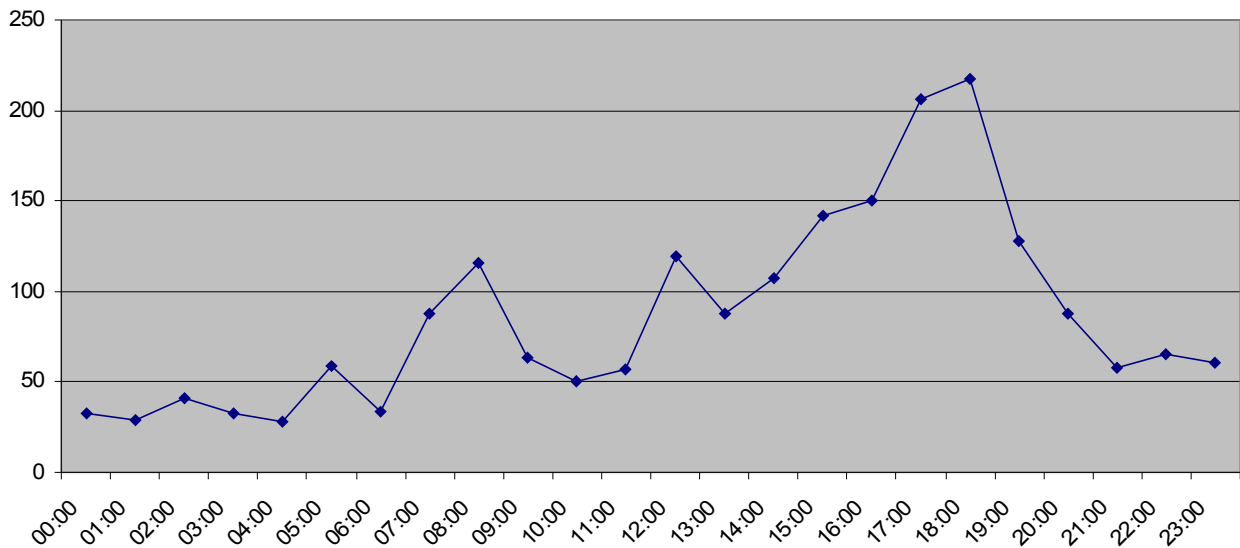
**Répartition des jeunes de - de 25 ans (Tué ou BH)
suivant le jour de la semaine de 2003 à 2007**



Cette tendance est encore plus accentuée pour les accidents les plus graves avec cependant un glissement sur le samedi et le dimanche.

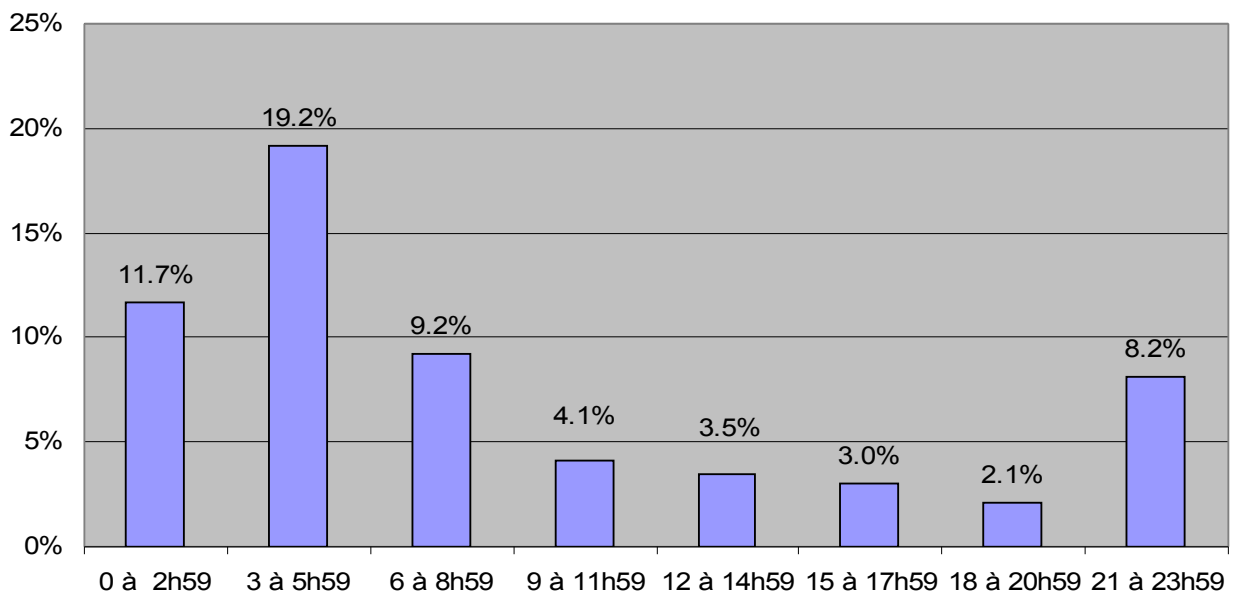
Répartition horaire

Répartition des accidents impliquant un jeune de - de 25 ans suivant les heures de 2003 à 2007



Ce graphe indique 3 pics d'accidentologie sur la journée correspondant aux heures de flux important que sont le trajet domicile / travail ou école du matin et du soir ainsi que la pause déjeuner. Cette remarque est également valable lorsque l'on prend la totalité des accidents sans distinction de l'âge des impliqués.

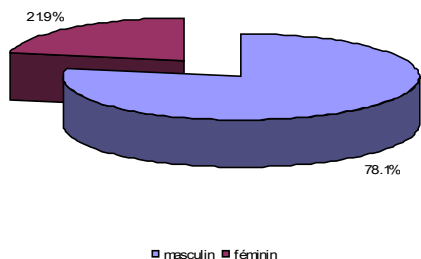
Taux de gravité des accidents impliquant un jeune tué de - de 25 ans par tranche horaire



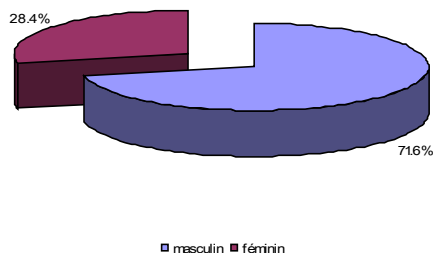
Pour les tués, le taux de gravité des accidents impliquant un jeune de moins de 25 ans est très important la nuit avec un taux de près de 20 % dans la tranche horaire 3 à 6 h. Cette particularité signifie donc que les accidents de nuit impliquant un jeune, moins nombreux qu'aux autres heures, occasionnent plus de victimes décédées.

Répartition suivant le sexe :

Répartition des tués jeunes de - de 25 ans

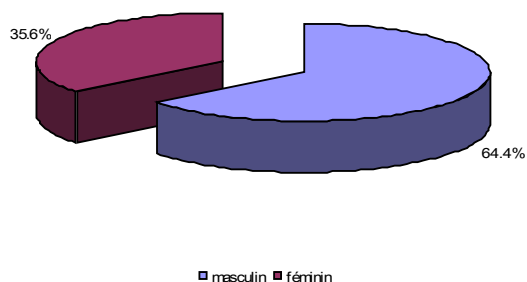


Répartition des tués de + de 25 ans

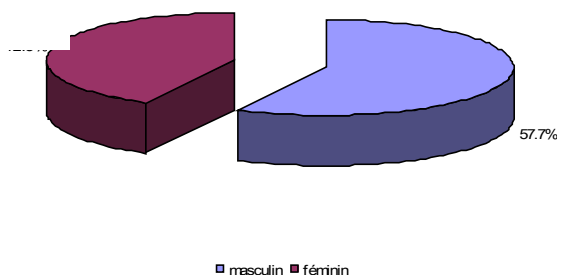


Le sur-risque masculin est encore supérieur pour les jeunes de – de 25 ans que pour le reste de la population. Plus de 78 % des tués jeunes sont de sexe masculin contre 71,6 % de tués dont l'âge est égal ou supérieur à 25 ans. Pour les blessés, ces proportions sont, moindres même si le sur-risque masculin perdure 64,4 % pour les moins de 25 ans et 57,7 % pour les plus de 25 ans.

Répartition des blessés jeunes de - de 25 ans



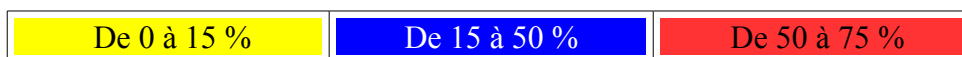
Répartition des blessés de + de 25 ans



Répartition par type de véhicule

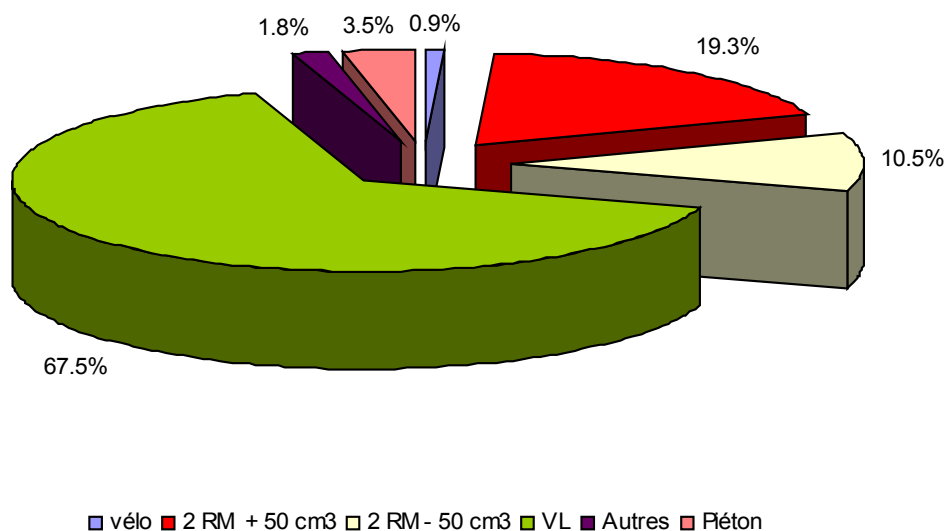
Répartition des victimes graves, pour chaque catégories d'âge, par véhicules utilisés

Victimes graves (tués + BH)	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans
Piéton	23,2 %	4,6 %	2,5 %
Vélos	18,9 %	3,4 %	1,8 %
2 RM – 50 cm ³	8,4 %	69,8 %	18,1 %
2 RM + 50 cm ³	1,0 %	2,9 %	17,9 %
VL	41,1 %	18,9 %	55,9 %
Autres	7,4 %	0,4 %	3,8 %



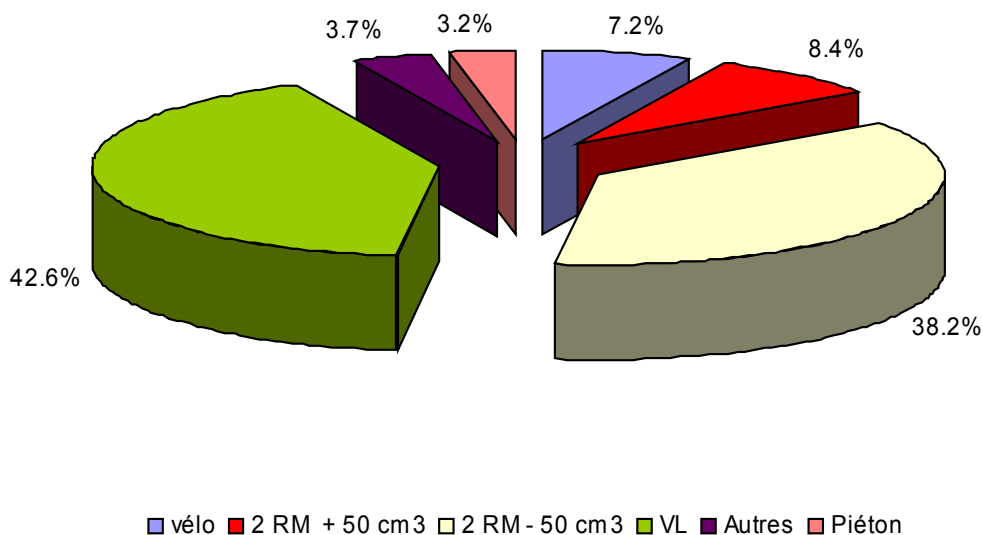
On retrouve la grande majorité des victimes graves (tués + BH) dans les accidents de 2 RM de – de 50 cm³ pour les 14 / 17 ans et dans les VL pour les 18 / 24 ans.

Répartition des tués de - de 25 ans de 2003 à 2007



Pour plus des 2/3, les jeunes de – de 25 ans se tuent en VL Vient ensuite le 2 roues motorisés de + de 50 cm³ avec près de 20 %, alors qu'il entraîne moins de blessés (cf graphe ci-dessous). Cela est sans doute lié au fait que les accidents avec ce type de véhicule sont plus souvent mortels.

Répartition des blessés de - de 25 ans de 2003 à 2007



Pour les blessés, la répartition est presque la même pour les VL et le 2 roues motorisés de – de 50 cm3, respectivement 42,6 % et 38,2 %. Ces 2 types de locomotion totalisent plus de 80 % des blessés.

Si on considère seulement les blessés hospitalisés (+ de 24 heures), c'est l'utilisation du 2 roues motorisés de – de 50 cm3 qui génère le plus de blessés hospitalisés et qui est le plus impliqué (39,5%) devant le VL (35,7%) puis, dans des proportions à peu près équivalentes, les vélos, les 2 roues motorisés de + de 50 cm3 et les piétons.

A.2.3. La vitesse

L'indicateur de vitesse est un élément difficilement identifiable dans les fiches BAAC puisque ce renseignement peut apparaître sous l'item « infraction – conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances ». La nature de l'éventuelle infraction n'est pas toujours mentionnée et les informations pour les années 2003 à 2006 sont très incomplètes.

Toutefois, nous pouvons préciser certaines données depuis 2003, date de première mise en service des Contrôles de Sanctions Automatisés (CSA).

A ce jour, 11 CSA sont en service répartis sur tout le département :

- en 2003, Lagord (RN 137) et Aytré (RD137)
- en 2005, Echillais (RD 733), Médis (RN 150), Marans (RD 137), St André de Lidon (RD732), La Clisse (RD 728) et Muron (RD 911),
- en 2006, Pons (RD 137),
- en 2007, Saintes (RN 141) et Vouhé (RD 115).

Trois implantations nouvelles ont été mises en place en 2008, il s'agit de Le Gua (RD 733), St Just Luzac (RD 28) et St Georges des Coteaux (RD 137). Un seul radar est en limitation à 110 km/h, celui de Saintes, 3 en limitation à 70 km/h, ceux de Marans, La Clisse et Pons. Tous les autres sont à 90 km/h.

L'implantation des CSA a été choisie en fonction de la carte des Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC).

Au vu des relevés CSA, il apparaît une diminution continue du nombre d'infractions, excepté sur celui positionné à Lagord (RN 237) qui a fortement augmenté en 2007 (+ 44,9%). Dans près de 90% des cas, il s'agit, tous radars confondus, d'excès inférieur à 20 km/h. Les excès de grande vitesse (supérieurs à 50 km/h) ne représentent qu'une infime partie des flashes. Nous retrouvons les pourcentages les plus importants sur les 2 radars de Lagord et Aytré, respectivement 2,7 % et 2,1 %, (équivalent entre 250 et 300 flashes).

A noter qu'il s'agit de la première génération de radars qui prennent en photos le devant du véhicule, excluant pour la plupart du contrôle les 2 roues motorisés.

Par ailleurs, les récents contrôles effectués par les forces de l'ordre dans le département, semblent indiquer une recrudescence des excès de vitesse. De plus, il est fréquemment mentionné une « perte de contrôle » dans les procès verbaux d'accidents, sans doute imputable à un excès de vitesse ou une vitesse non adaptée.

Au plan national, la vitesse est devenue, en 2007, le 2ème facteur d'accidents derrière l'alcool. Rappelons toutefois que même si la vitesse n'est pas le facteur déclenchant de l'accident, il est souvent cause d'accroissement de la gravité de celle-ci.

A.2.4. L'alcool et les stupéfiants

En préalable, il est nécessaire d'apporter quelques précisions sur la complétude de ces indicateurs.

De 2003 à 2006, les Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) pour la thématique « alcool » sont incomplets. En effet, cet indicateur, même lorsqu'il faisait l'objet d'un dépistage, n'a été que partiellement rempli. De plus, ne pouvant disposer jusqu'en 2006, que d'un infime nombre de procédures, l'ODSR n'a donc pu corrélérer les informations, et notamment les résultats d'analyses, lorsque celles-ci avaient été faites.

Pour la bonne compréhension de l'étude ci-dessous, il faut rappeler qu'une situation en infraction correspond à un taux d'alcool compris entre 0,50 et 0,79 g/l, et qu'une situation en délit s'applique à un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,80g/l.

a) Données générales :

De 2003 à 2007, nous recensons 475 accidents pour lesquels le résultat d'alcoolémie est positif. L'alcool est présent en situation d'infraction dans 40 accidents, soit 8,4 % des accidents avec alcool, et en situation de délit dans 435 accidents, soit 91,6 % des accidents avec alcool.

Dans le bilan national édité par l'ONISR, la Charente-Maritime est régulièrement citée dans les départements où la proportion d'accidents mortels avec alcool est la plus importante (environ 40 %).

Les chiffres pour les années 2003 à 2007 sont les suivants :

- 101 tués (soit 27,2 % du total des tués) dont 90 lors d'un accident en situation de délit,
- 336 blessés hospitalisés (soit 16,8 % du total des BH) dont 310 lors d'un accident en situation de délit,
- 260 blessés non hospitalisés (soit 7,1 % du total des BNH) dont 239 lors d'un accident en situation de délit.

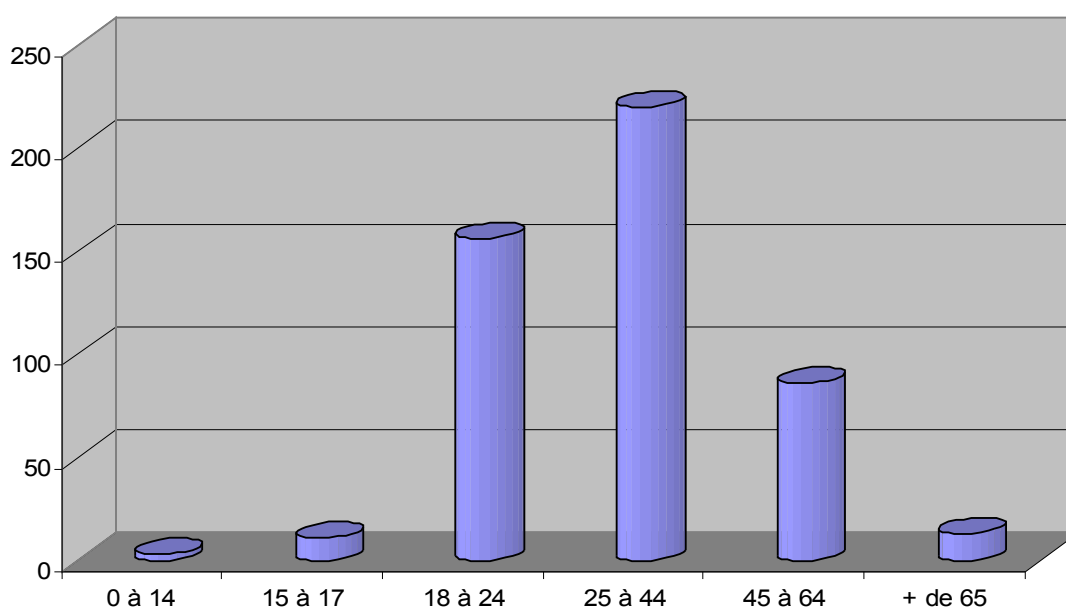
Les taux moyens calculés en fonction des données connues sont :

	Taux moyen accidents corporels	Taux moyen accidents mortels
2006	1,76	1,88
2007	1,74	1,81

Ces chiffres tendent à prouver une consommation très excessive de boissons alcoolisées, avec des taux très largement au-dessus du taux réglementaire.

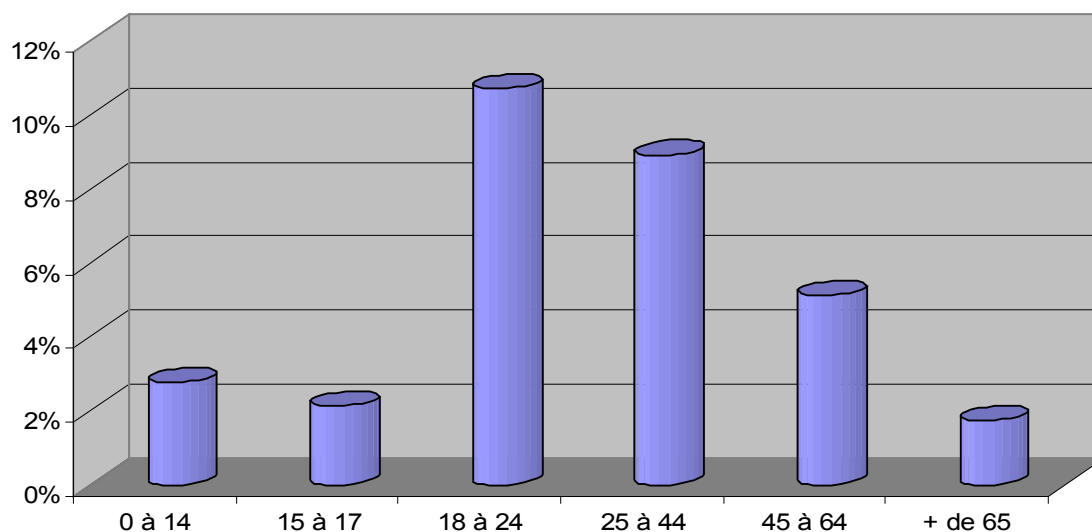
Age des conducteurs faisant l'objet d'un contrôle positif :

Répartition par âge des conducteurs au taux d'alcool positif



Les graphiques précédent et suivant montrent que l'alcool est un phénomène qui touche tous les âges de 18 à 65 ans, touchant, en nombre brut, plutôt les 25-44 ans, mais rapportés au nombre d'accidentés, touchant en plus grande proportion les 18-24 ans.

Rapport par tranche d'âge du nbre de conducteurs au taux d'alcool positif sur le nbre total de conducteurs impliqués dans les accdts



Répartition par véhicules utilisés :

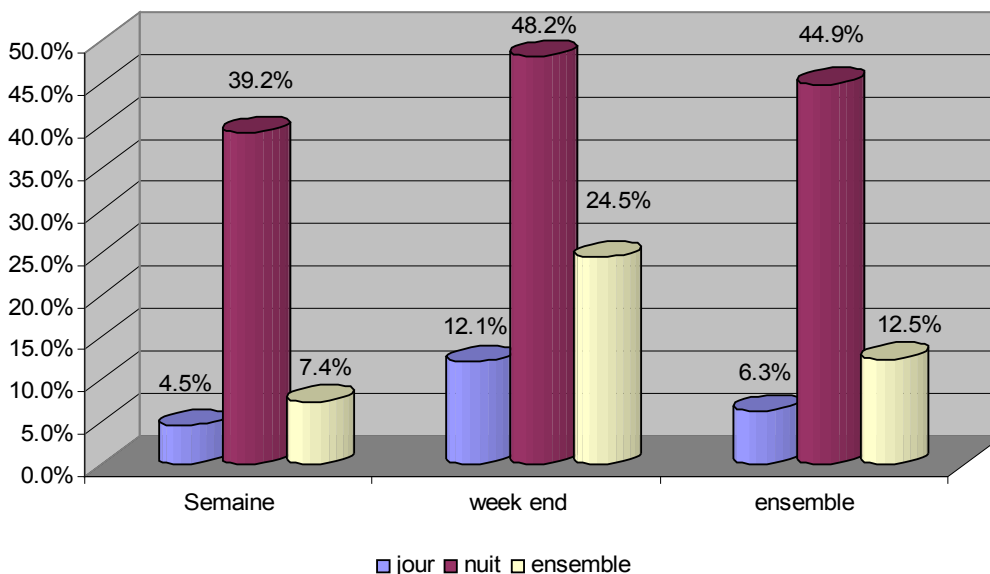
	Accidentologie avec alcool connu	
	Présence du véhicule dans les accidents corporels avec alcoolémie connue : positive ou négative	Présence du véhicule dans les accidents corporels avec alcool : en infraction ou en délit
piétons	8,8 %	5,1 %
bicyclette	8,7 %	2,1 %
2 RM – 50 cm ³	25,8 %	16,8 %
2 RM + 50 cm ³	15,0 %	13,3 %
VL	113,4 %	98,5 %
Autres	13,4 %	12,8 %

Nota : deux véhicules (ou plus) pouvant être impliqués dans un accident, il est normal que la somme des pourcentages et même le pourcentage pour les VL soit supérieur à 100 %.

Le total des 2 RM, en infraction ou délit, est de 30,1 %. Ces chiffres restent relativement importants au regard de l'utilisation de ce type de véhicules par rapport aux véhicules légers et très importants compte tenu de la spécificité de conduite d'un 2 RM largement incompatible avec la consommation d'alcool.

Analyse temporelle

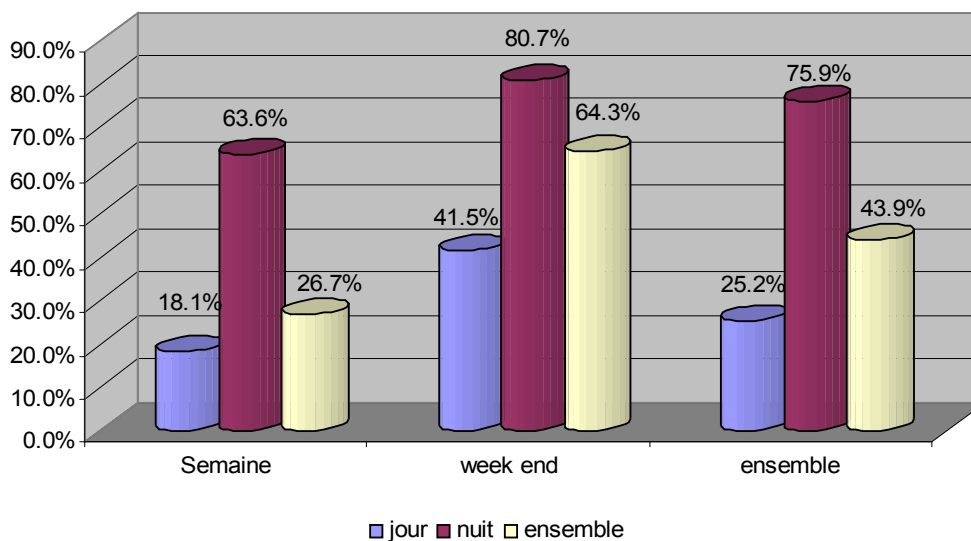
Part des accidents avec alcoolémie positive sur total des accidents 2003 à 2007 avec résultat d'alcoolémie connu



Exemple de lecture des graphiques :

Dans le graphique ci-dessus, le chiffre de 39,2 % au-dessus de la barre bordeaux (nuit) dans le groupe semaine signifie que les accidents corporels avec alcoolémie positive s'étant déroulés en semaine et de nuit constituent 39,2 % de l'ensemble des accidents corporels s'étant déroulés en semaine et de nuit et dont le résultat d'alcoolémie est connu (positif ou négatif).

Part des accidents mortels avec alcoolémie positive sur total des accidents mortels 2003 à 2007 avec résultat d'alcoolémie connu



Les accidents corporels et mortels avec alcool sont surtout fréquents la nuit et plus particulièrement la nuit du week-end.

On notera que le week-end, près de 2/3 des accidents mortels comportaient de l'alcool avec un taux positif, et que ce taux monte à plus de 80 % les nuits de week-end.

Stupéfiants

Pour les stupéfiants, les dépistages, bien que plus nombreux ces dernières années, sont encore très faibles en nombre et s'appliquent généralement aux accidents faisant des victimes graves ou lors de suspicion importante.

Le dépistage, essentiellement par prise de sang, est très lourd à mettre en œuvre. La mise en place du test salivaire devrait permettre d'avoir des données plus complètes dans les prochaines années.

Bien que, comme précisé précédemment, les statistiques soient incomplètes pour le facteur « stupéfiant », il peut être démontré que sa présence engendre des accidents très graves.

En effet, sur seulement 64 accidents recensés avec un résultat de dépistage positif, on dénombre :

- 27 tués dans 24 accidents mortels,
- 56 blessés hospitalisés,
- 33 blessés non hospitalisés.

Dans ces 64 accidents, 35 d'entre eux, soit plus de la moitié, ont été recensés avec le cumul usage de stupéfiant et alcoolémie positive. Ils ont provoqué la mort de 15 personnes dans 12 accidents mortels. 29 blessés hospitalisés ainsi que 15 blessés non hospitalisés font également partie du bilan des victimes.

B. Approfondissement des enjeux et orientations d'actions

4 groupes de travail, un pour chacun des 4 enjeux retenus dans le cadre de l'élaboration du DGO 2009-2012 ont été créés avec pour objectif de proposer :

- des méthodes d'amélioration de la connaissance de l'enjeu
- des orientations d'actions.

Ces groupes de travail ont été constitués de manière à disposer d'un panel de participants le plus représentatif de l'ensemble des acteurs présents dans chacun des domaines, tout en gardant une taille appropriée aux échanges et débats. Des techniciens des collectivités, des représentants des professions concernés, des associations..., en plus des représentants des services de l'Etat et des intervenants départementaux de sécurité routière, ont ainsi participé aux débats, ce qui a permis des éclairages nouveaux et intéressants sur chacun des sujets. La liste des participants à chacun des groupe de travail est donnée en annexe 2.

Chacun des groupes s'est réuni à deux reprises. Les sujet abordés auraient pu être développés plus longuement, mais le calendrier de réalisation du DGO a contraint à condenser les échanges afin d'en extraire une production intéressante dans des délais courts.

Certains groupes de travail ont exprimé le souhait de poursuivre la réflexion au-delà de l'élaboration du document final afin de suivre les actions menées et l'évolution de l'enjeu.

Les propositions d'orientations d'actions émanant de ces groupes de travail ont été examinées, amendées et validées par le comité de pilotage avant leur inscription dans le document final.

Il est rappelé, pour mémoire, que ces orientations d'action ont pour objectif d'être déclinées dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière. établis annuellement.

B.1. Enjeu « Jeunes »

Le groupe de travail sur la thématique « jeunes » a été mené selon une méthodologie spécifique. En effet, la particularité de ce groupe a été de s'intéresser à une tranche complète de la population, et non à un type d'utilisateur ou à une spécificité de comportement.

Par conséquent, au lieu de définir des cadres d'actions sur des thématiques particulières, l'orientation donnée par les réflexions du groupe de travail a plutôt été de proposer une « posture » face à cette population et de travailler sur une « transversalité » qui peut interpeller les domaines plus techniques abordés dans les autres groupes de travail.

B.1.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu

Une étude avec l'observatoire régionale de la santé visant à approfondir la connaissance de l'enjeu « jeunes » au regard de l'accidentologie routière est actuellement en cours. Elle a pour objectif de définir précisément le profil des jeunes accidentés de la route en Charente-Maritime. La première partie de l'étude réalisée en 2007-2008 a permis d'identifier, à partir du croisement de diverses bases de données, les principales caractéristiques des jeunes victimes d'un accident. La deuxième partie consistant à enquêter auprès des victimes dans les services d'urgences d'hôpitaux permettra de corroborer ou de moduler les résultats obtenus dans la première partie de l'étude.

Aucun autre axe d'approfondissement de la connaissance de l'enjeu n'a été proposé par le groupe de travail.

B.1.2. Orientations d'actions

Pour que les jeunes puissent changer de comportement afin de réduire leur accidentalité beaucoup trop importante en regard de leur représentation sur le département de Charente-Maritime, il est nécessaire de :

- leur fournir des informations complètes et objectives
- leur donner les moyens accessibles (notamment financièrement) de se protéger et se prévenir
- leur offrir la possibilité de se sentir concernés par un changement d'attitude et d'en percevoir les avantages (positiver le discours)
- développer l'estime d'eux-même pour qu'ils se sentent capables de changer

C'est à partir de ce constat que les réflexions ont été engagées qui ont permis d'identifier les orientations d'actions suivantes :

↳ Instituer une veille :

➤ Constituer un réseau élargi en identifiant des relais ou des référents (un référent peut être un moniteur d'auto-école, un gérant de discothèque,...) permettant une meilleure diffusion des informations et un travail collaboratif renforcé ;

➤ Collecter des informations chacun dans son propre réseau et les transmettre à la coordination pour que les autres partenaires les partagent (ex: journée de sensibilisation sur l'estime de soi) ;

➤ Lorsqu'une action est proposée par un acteur en direction des jeunes, veiller à ce que cette action respecte la démarche préconisée ; dans le cas contraire, l'aider à reprendre son projet afin de garantir la cohérence d'intervention à la fois sur la durée et dans l'espace départemental.

↪ **Former, sensibiliser les acteurs :**

- Organiser des journées d'information et d'échanges entre les acteurs potentiels en matière de sécurité routière et les professionnels de la jeunesse ;
- Travailler à la cohérence et à la complémentarité des différents projets et les multiplier sur l'ensemble du territoire départemental (cf ci-dessus) ;
- Interpeler des acteurs sur des domaines un peu inhabituels (ex: les cafetiers ou les gérants de boîte de nuit sur la fête, sur la convivialité et non l'alcool) ; travailler avec eux sur ces données « positives » qui pourront être valorisées.

↪ **Médiatiser en valorisant les initiatives positives :**

- Travailler sur la communication avec les acteurs : affichage, photos, communiqués de presse, rencontres avec les médias... et décliner les intentions pédagogiques qui restent trop souvent en retrait au profit du visible ;
- Travailler avec les journalistes, donner des informations plus positives par le biais de la presse afin de changer le regard que l'on a sur les jeunes.

↪ **Donner la parole aux jeunes :**

- Trouver des relais pertinents capables de fournir des informations sur la “vraie vie” des jeunes ;
- Développer les « vrais » projets Label Vie en développant l'écoute des jeunes et de leurs projets d'intervention et en leur apportant l'appui nécessaire au montage de leurs projets ;
- Rendre les jeunes acteurs des opérations déclinées dans le PDASR.

B.2. Enjeu « deux roues motorisés »

B.2.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu

Une meilleure compréhension de l'enjeu « deux-roues motorisés » nécessite de disposer des données statistiques globales sur les accidents impliquant un 2 roues motorisés incluant les accidents matériels.

Pour ce faire, il est proposé d'établir un partenariat avec le groupement de mutuelles GMA et de la mutuelle MAE afin de se procurer leurs données statistiques. Si cette première étape s'avère concluante, il est envisagé d'élargir la récupération de ces données auprès des autres organismes.

B.2.2. Orientations d'actions

Le groupe de travail partage le constat, d'une part, que les usagers de deux-roues motorisés souffrent généralement d'un déficit très important de formation et, d'autre part, que la prise en compte des spécificités et des vulnérabilités de ces usagers n'est pas suffisante. Pour y remédier, il est proposé 3 grands axes de travail :

- renforcer la formation pour les usagers de cyclomoteurs comme pour les motards,
- améliorer les infrastructures au regards des spécificités des 2 roues motorisés,
- faire évoluer les comportements des usagers de 2 roues motorisés mais également des autres usagers de la route.

Renforcer la formation :

↳ **Inciter les usagers de cyclomoteurs à suivre la formation initiale BSR** par un système d'aide financière :

➤ en collaboration avec les collectivités locales, aide au financement d'un pack BSR + assurance à destination des personnes ayant le moins de ressources pour lesquels ce mode de déplacement est bien souvent le seul adapté à leur situation. Ces aides seraient attribuées en contrepartie de travaux d'intérêt collectif (cf. bourse aux permis).

↳ **Améliorer la post-formation des usagers de cyclomoteurs** en travaillant avec le milieu scolaire et les structures de loisir sur 2 axes :

➤ expérience de la conduite sur route, par le biais par exemple de sorties en groupe (travail sur le positionnement sur chaussée, distances de sécurité, freinage, etc...)

➤ connaître les limites de son engin, par des exercices de maniabilité par exemple, ou encore, pratique sur circuit, sous couvert d'encadrement dispensant un discours adéquat

à destination des usagers de motos :

↳ Dans le même esprit que pour les cyclomoteurs, **travailler sur le comportement sur route et les limites de la conduite d'une moto**. Pistes d'action :

➤ remise officielle des permis motos avec offre gratuite de participation à un stage dans l'année qui suit (type stage régiment du train)

➤ dans le cadre de la construction du circuit de St Jean d'Angély, proposer une offre de « formation » sur circuit, couplée à une sortie collective sur route ; rendre cette formule attractive pour « capter » les usagers motards non réceptifs actuellement à ce type de démarche.

Améliorer les infrastructures :

- ↳ **Travailler sur des programmes d'amélioration du réseau avec les gestionnaires** d'axes routiers inter-urbains, en relation avec les MM. Moto, en ayant identifié au préalable les points durs (sous l'angle moto) ; cette démarche doit être contractualisée.
- ↳ **Sensibiliser les aménageurs** d'axes routiers en milieu urbain **sur la problématique spécifique de la conduite d'un deux roues motorisés**, notamment sur la thématique des obstacles ; le développement de démarches « motard d'un jour » poursuit cet objectif.

Faire évoluer les comportements :

des usagers autres que deux roues motorisés :

- ↳ **Sensibiliser les autres usagers sur les problèmes de perception des 2 roues motorisés**, et sur les problèmes de « communication » avec les autres usagers de la route, point sensible pour l'usager 2 roues motorisés (regards, contrôles, attention, clignotants) ; des axes de réflexion pour porter cette sensibilisation sont à rechercher auprès des auto écoles, des stages de récupération de points, des campagnes de communication en utilisant notamment les médias des collectivités qui touchent le plus grand nombre (bulletins municipaux, panneaux à message variable...)

des usagers de deux roues motorisés :

- ↳ **travailler et communiquer sur une charte avec les motocistes du département** ; cette réflexion pourrait développer les points suivants :
 - Associer l'ensemble de la profession dans le département, et valoriser les signataires de la charte (pour établir une relation « gagnant-gagnant »)
 - Engager les motocistes à porter un discours général de prévention y compris des principes de base comme l'obligation de disposer d'autocollants sur les casques, porter un discours sur le non débridage des engins et sur les conséquences juridiques d'un débridage, porter un discours incitant au port de l'équipement moto et proposer une offre attractive dans ce domaine, etc.

- ↳ **Inciter au port des équipements non obligatoires** : avec l'aide des motocistes (cf ci dessus) et des moto-écoles dans le cadre du passage du permis.

- ↳ Sur le volet comportement sur route, se rapprocher du chapitre « formation » qui reprend des idées de **sensibilisation au risque 2 roues motorisés** par le biais de stages, de pratique sur circuit et de randonnées en groupe.

- ↳ **Mettre en place, aux abords des établissements scolaires, des opérations de contrôle concernant les déficiences d'éclairage des cyclomoteurs** (ainsi que les vélos, dans la logique d'un futur usager de cyclomoteurs) avec alternative à la sanction si remise aux normes dans un délai fixé par les forces de l'ordre, les forces de l'ordre pouvant renvoyer vers l'un des motocistes signataires de la charte (relation « gagnant-gagnant ») ; Ces opérations doivent être faites en concertation avec les Parquets.

B.3. Enjeu « Alcool »

B.3.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu

Pour gagner en efficacité dans les actions de prévention sur la conduite sous l'emprise alcoolique, il serait essentiel de disposer de données précises sur les conditions d'alcoolisation tant sur le profil des usagers impliqués (âge, sexe, véhicule conduit, catégorie socioprofessionnelle...) que sur le lieu d'alcoolisation (bar, boîte de nuit, entre amis...) et le motif poursuivi (volonté de s'alcooliser, effet de groupe...).

La méthode pour acquérir ces données restent cependant à trouver, une exploitation fine des résultats des contrôle d'alcoolémie par les forces de l'ordre étant à exclure en raison de la surcharge de travail que cela induirait dans une procédure déjà particulièrement lourde.

B.3.2. Orientations d'actions

Des orientations d'actions différentes sont définies suivant les lieux d'alcoolisation. Par ailleurs, le groupe de travail a identifié deux cibles particulières en matière d'usagers (les plus jeunes et la population atteinte d'alcoolisme) pour lesquels des orientations spécifiques sont proposées.

Alcoolisation dans un établissement festif

Discothèques :

↳ **Actualiser la charte État/Gérants des établissements de nuit** sur les dispositions suivantes : mise en place d'une incitation forte à l'auto-contrôle à la sortie des établissements (à l'aide d'appareils fiables), promotion du concept "conducteur désigné" (avec clés laissés au vestiaire), principe de la bouteille réutilisée, boissons non alcoolisées à proposer à un tarif attractif, entrées avec boissons non alcoolisées valorisées par rapport aux entrées avec boissons alcoolisées...

Cafés-Bars de nuit :

↳ **Intégrer ces établissements à la charte des Discothèque** ou à une démarche parallèle avec des objectifs similaires (notamment sur la valorisation des boissons non alcoolisées, prix attractifs...).

Bars des établissements d'enseignement supérieur

↳ **Mettre en place des démarches de prévention auprès des universités et des écoles d'enseignement supérieur** en se rapprochant du service santé des universités (médecins universitaires, psychologues) et des associations d'étudiants (bureau des élèves) : campagnes de prévention sur le risque alcool /stupéfiant chez les jeunes, mise en place des mêmes incitations que celles proposées en établissements de nuit (cf plus haut), proscrire les open bar, ...

Alcoolisation dans le cercle des proches, du milieu familial et associatif

Du fait de l'impossibilité de pénétrer dans la sphère privée, les orientations d'action pour cette cible restent assez difficiles à définir, et leur efficacité ne peut être mesurée facilement. Des pistes sont toutefois proposées, touchant l'ensemble de la collectivité.

↳ **Informez sur le taux d'alcool résiduel**, en mettant par exemple en place une campagne de communication relayant la prise en compte du temps d'élimination de l'alcool dans le sang ainsi que celle du dosage afin de compléter les discours SAM et "Soufflez vous saurez".

↳ **Restreindre la vente d'alcool dans les épiceries de nuit** à partir d'une certaine heure.

↳ **Porter le discours de prévention dans les salles louées** pour un événement privé ou événement organisé par une collectivité (y compris clubs sportifs), par exemple en établissant un modèle de convention entre l'organisateur d'une soirée et le propriétaire d'une salle mise à disposition pour une soirée festive afin d'énoncer les responsabilités de chacun, ou en disposant des affiches de prévention comme celles affichées à l'entrée des boîtes de nuit à l'entrée des salles louées.

↳ **Informez sur les clauses assurancielles** (en partenariat avec les assurances) **et les conséquences administratives et pénales** suite à un accident sous l'emprise d'un état alcoolique

↳ **Améliorer lors de la formation initiale en auto école le discours préventif sur les risques liés à la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique** (avec le renfort d'IDSR si nécessaire). Créer la possibilité de dialogue avec les associations d'entraide, personnes handicapées...

Alcoolisation dans les cafés et restaurants

↳ **Responsabiliser les restaurateurs afin qu'ils proposent des alternatives** au consommateur (service de vins au verre, "happy hour" sans alcool)

Lieux d'approvisionnement en alcool

↳ **Travailler avec les grandes surfaces pour faire respecter l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs** : rappel par voie d'affichage et vérification systématique des cartes d'identité aux caisses mais également proposer la présence des communications de prévention sur le risque routier lié à l'alcool au sein des rayons de vente de ces produits.

Alcoolisation des plus jeunes

↳ **Se rapprocher des relais identifiés pour une communication de prévention commune** : associations, organismes et professionnels de santé (associations de parents d'élèves, infirmières scolaires, ANPAA, CRES, CODES, ARS...), si possible par le relais de jeunes, acteurs de cette prévention.

L'alcoolisme

↳ **Insérer des témoignages de personnes accidentées dans la presse** quotidienne locale, montrer comment leur vie a basculé à cause de l'alcool.

↳ **Sensibiliser les médecins des commissions médicales de la Préfecture** lors de validation et renouvellement du permis de conduire pour inciter à proposer une visite médicale suivie.

B.4. Enjeu « vitesse »

B.4.1. Amélioration de la connaissance de l'enjeu

L'implication de la vitesse dans l'accidentologie est particulièrement difficile à apprécier au travers de l'analyse des accidents même si on peut supposer que le facteur vitesse (vitesse excessive au sens de la réglementation ou vitesse inadaptée aux circonstances) est présent dans bien des accidents notamment ceux provoqués par une perte de contrôle du véhicule. Seuls les dispositifs de contrôles (radars automatiques ou contrôles des forces de l'ordre) donnent des indications sur les comportements des usagers de la route en matière de vitesse.

Il apparaît donc intéressant de compléter la connaissance actuelle sur les comportements infractionnistes liés à la vitesse. Pour cela, il est proposé de travailler avec les organismes en charge des stages pour élaborer un questionnaire permettant de mieux comprendre les raisons qui ont poussé les stagiaires à enfreindre les limitations de vitesse.

B.4.2. Orientations d'actions

Tous les types d'usagers de la route avec des véhicules motorisés sont concernés par les excès de vitesse. Les orientations d'actions doivent donc être définies en fonction de chacune des cibles concernées.

Les jeunes conducteurs :

↳ **Travailler sur le modèle et sur l'implication parentale** dans la conduite des jeunes ; différentes pistes d'actions peuvent être envisagées :

- associer les parents à des évaluations pendant la formation, pour tout apprentissage (y compris non AAC) ;
- promouvoir l'AAC.

↳ **Améliorer la sensibilisation sur le thème vitesse lors de la formation du conducteur**

- travail à faire sur la méthode d'apprentissage en partenariat avec les auto écoles pour introduire plus de discours pédagogique sur cet enjeu de sécurité routière (ce temps pouvant servir à la sensibilisation sur d'autres enjeux) ;
- inciter à l'intervention d'un IDSR lorsque l'auto école n'a pas les moyens pédagogiques à sa disposition.

↳ **Renforcer l'intervention de « professionnels » de sécurité routière** (pouvant notamment porter un discours sur la vitesse) **dans les établissements scolaires**, dans le cadre du continuum éducatif. Les enseignants ne sont pas formés et ne peuvent « sacrifier » du temps d'enseignement de leur matière pour tenir un discours sur la sécurité routière. Il serait intéressant de travailler sur la systématisation d'une intervention en milieu scolaire (en 4^e) au sein des établissements par des intervenants compétents et formés à cet exercice.

↳ **Développer des opérations d'alternative à la sanction** en cas d'excès de vitesse limité dans un objectif pédagogique ; cette orientation d'action qui nécessite l'accord des Parquets reste à affiner, notamment sur la nature de l'alternative à la sanction afin de bien cadrer l'impact sur le jeune (rencontre avec des accidentés par exemple) .

Jeunes détenteurs du permis moto :

↳ **Valoriser et sensibiliser le motard nouvellement titulaire du permis**, notamment en lui offrant la possibilité de « tester » ses capacités de conduite après quelques mois de pratique.

↳ **Permettre aux motards qui le souhaitent de « se confronter » à la vitesse dans un contexte sécurisé** permettant une prise de conscience et un meilleur comportement sur route ; cela nécessite l'apport d'un discours pédagogique sans ambiguïté qui précise la nécessité de différencier le comportement sur circuit et sur route afin de réduire les risques de comportement inconsidéré en sortie de circuit.

Jeunes usagers de scooters ou cyclomoteurs (débridés) :

↳ **Sensibiliser les parents sur les kits de débridage** (technique) et sur les implications liées à leur utilisation (responsabilité, assurance...)

↳ **Travailler avec les motocistes pour sensibiliser les acheteurs de scooters aux risques** (physiques et pénaux) encourus par le débridage d'engins.

Professions utilisant des VUL ou des véhicules de flotte d'entreprises :

↳ **Améliorer la prise en compte du risque "trajet"** (parcours domicile-travail) ; cette orientation peut se traduire par des actions comme la bonne gestion des horaires "embauche/débauche" (plages tampon à l'embauche pour éviter les précipitations, décalage coordonné des horaires sur une même zone géographique d'emploi...).

↳ **Améliorer la gestion des déplacements professionnels** par l'amélioration de l'organisation du travail permettant de les éviter et d'en gérer la durée.

↳ **Améliorer l'état et la gestion des véhicules**, orientation pouvant se traduire en actions par la mise en place de carnets d'utilisation responsabilisant le conducteur salarié, la mise en place de contrôles simples réguliers...

↳ **Former les jeunes salariés aux spécificités de conduite d'un VUL** (formation post permis, surcharges, arrimage des charges, visibilité...)

Ces orientations peuvent se traduire concrètement par des campagnes de sensibilisation en entreprises, des partenariats avec les entreprises, la mise en place de chartes, des contrôles internes aux entreprises...

Tout public :

↳ **Communiquer sur la vitesse adaptée et non vitesse maximale autorisée**, ainsi que sur le respect de la distance de sécurité.

↳ **Recenser les accidents matériels par chaque gestionnaire de voirie**, pour analyse et traitement de l'infrastructure, l'objectif étant d'identifier les zones à risque afin d'éviter l'accident corporel.

↳ **Sensibiliser les aménageurs routiers du département sur le respect de l'adéquation des aménagements et des vitesses** aux zones traitées (entrées d'agglomération, zones 30, futures zones de rencontre...) ; l'aménagement doit inciter naturellement l'utilisateur à pratiquer la vitesse autorisée. Cette orientation d'action permet de légitimer la règle pour une meilleure acceptabilité de la sanction et concourir ainsi à diminuer le nombre d'infractionnistes.

C. Suivi et évaluation du DGO

Le Document Général d'Orientations définit, dans les chapitres précédents, les enjeux locaux d'accidentologie, et propose des orientations d'actions afin de réduire sensiblement les chiffres d'accidentologie pour chacun de ces enjeux.

Afin de respecter les objectifs fixés pour 2012, et de faire diminuer considérablement et durablement le nombre des victimes d'accidents de la route dans le département, il est nécessaire de concrétiser ces intentions et d'assurer un suivi de ce document.

Tout d'abord, il est important de rappeler que le Programme d'Actions Départementales de Sécurité Routière (PDASR), décliné annuellement, sera l'outil de mise en œuvre des actions issues du DGO.

Un soutien financier, matériel et humain sera apporté dans ce cadre aux actions qui répondront aux objectifs fixés par le DGO.

Afin d'assurer l'évaluation de la réalisation du DGO, le comité de pilotage de la démarche sera amené à se réunir 2 fois par an. Un bilan actualisé de l'accidentologie par enjeu lui sera présenté, ainsi qu'un bilan des actions réalisées sur la base des orientations d'actions proposées.

Son rôle consistera à analyser et apprécier l'impact des actions réalisées sur l'enjeu local et à émettre les recommandations nécessaires à l'atteinte des objectifs.

Par ailleurs l'élaboration du Document Général d'Orientations a été l'occasion de réunir un grand nombre de partenaires départementaux de la sécurité routière, d'échanger autour de nos cultures et de travailler conjointement, mutualisant nos apports respectifs, pour un même objectif.

Pour une mise en œuvre efficace des orientations d'actions définies dans le Document Général d'Orientations, il est nécessaire de pérenniser ce travail collectif.

Les groupes de travail pourront être réunis, à la demande du comité de pilotage, afin d'approfondir un axe de réflexion, ou de réaliser ensemble les actions conformément aux orientations décrites dans le DGO.

Fait à La Rochelle, le 16 Juin 2009
Le Préfet de la Charente-Maritime,



M. Henri MASSE

ANNEXE 1 – Constitution du comité de pilotage

◆ Gendarmerie :

M. le Colonel Commandant le Groupement de Gendarmerie de la Charente-Maritime

◆ Police Nationale :

M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique

◆ CRS :

M. le Commandant de l'Unité Motocycliste de la CRS 19

◆ Procureurs de la République :

Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de LA ROCHELLE

Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de ROCHEFORT

Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de SAINTES

◆ DDE :

M. le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports

◆ Éducation Nationale :

M. l'Inspecteur d'Académie

◆ DDJS :

Monsieur le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports

◆ DDASS :

Monsieur le Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales

◆ SDIS :

M. le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours

◆ Conseil Général :

M. le Président du Conseil Général de la Charente-Maritime

◆ Les Maires des 4 grandes agglomérations :

M. le Député Maire de LA ROCHELLE

Mme le Maire de SAINTES

M. le Maire de ROCHEFORT

M. le Maire de ROYAN

◆ Association des Maires de France :

M. le Président de l'Association des Maires

◆ CRAMCO

◆ MSA

◆ Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales

ANNEXE 2 – Composition des groupes de travail

Groupe de travail « Jeunes »

- Philippe BOIS, représentant l'Inspection Académique
- Carlos CARVALHO, Inspecteur des permis de conduire et de la Sécurité Routière
- Dominique DESQUIBES, représentant la Gendarmerie Nationale, Brigade Motorisée La Rochelle
- Philippe GAFFET, coordinateur Prévention de la Délinquance, CdA La Rochelle
- Christian HEESTERMANS, représentant la PEEP 17
- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Luc LE PECH, représentant le Foyer des Jeunes Travailleurs La Rochelle
- Didier NICOLAS, représentant la FCPE 17
- Corinne QUICHAUD, infirmière au Lycée professionnel Bellevue à Saintes
- Pierrick REGNAULT, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière, Equipements et Exploitation
- Aude VERMEERSCH, représentant la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- Mme PRIGENT-FERRE, responsable de formation, Les Compagnons du Devoir, La Rochelle
- Olivier JOBIT, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Jean-Luc PEYRONNET, Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Animateurs du groupe de travail :

- Jean-Pierre FALLOU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Isabelle SCHALLER, chef du service Sécurité et Gestion des Risques (DDE)

Groupe de travail « Deux roues motorisés »

- M. François J.M. : DDE 17 / M. Moto
- M. Michaud D. : Mutuelle des Motards
- M. Ballandras : FFMC 17
- M. Certain J. : DDE 17 / Inspecteur permis de conduire
- M. Comte A. : DDE 17 / M. Moto
- M. Spaniol : EDSR 17 / BMO L.R.
- M. Marcwalter C. : CG 17 / SREE (sécurité routière)
- M. Bideau G. : IDSR 17
- M. Gomez S. : Association Boiffiers / Bellevue
- M. Jasserau O. : UMZ/CRS Sud Ouest/Det. L.R.
- M. Page J.C. : Dafy Moto
- M. Nicolas : FCPE
- M. Le Philippe : Prévention MAIF

Animateurs du groupe de travail :

Mme Schaller, coordinatrice sécurité routière (1^{ère} réunion) M. Grammont, responsable unité SRT (2^e réunion) assistés de M. Baudouin mission coordination sécurité routière.

Groupe de travail « Alcool »

- Sylvain AZOULAY, Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancings,
- Capitaine BLASIUS, Escadron Départemental de Sécurité Routière 17,
- Jacques CERTAIN, Inspecteur des permis de conduire et de la Sécurité Routière,
- Stéphanie CHANCEREUL, Foyer des Jeunes Travailleurs de La Rochelle,
- Françoise DECULTIEUX, Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancings,
- Dr DELAGE, Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales,
- Capitaine LACOTE, Direction Départementale de la Sécurité Publique,
- Didier LEFEVRE-FARCY, intervenant départemental de Sécurité Routière,
- Antoine MAJOU, Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière,
- Michel MORISSON, association Alcool Assistance,
- Gérard NAUD, association Alcool Assistance,
- Claudine ROULON, psychologue intervenant lors des stages de récupération de points,
- Melle MANDIN, association « la croix d'or »

Animateur du groupe de travail :

Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE), assisté de Pascale Prieur et Gérard Baudouin – mission coordination sécurité routière

Groupe de travail « Vitesse »

- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Dominique LUZINAUD, représentant la Gendarmerie Nationale, Escadron Départemental de Sécurité Routière 17
- Christophe GEAI, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière Exploitation Équipements
- Jean-marc JUCKER, Intervenant Départemental de Sécurité Routière, Fédération Française des Motards en Colère
- Claude RANGHEARD, Ingénieur Conseil, Caisse Régionale Assurance Maladie Centre Ouest
- Claudine ROULON, Psychologue, exerçant en centre de récupération de points
- Jean-Marie ROSSIGNOL, Délégué Départemental aux permis de conduire
- Guy BIDEAU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Animateur du groupe de travail :

Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE) , assisté de Pascale Prieur et de Gérard Baudouin – mission coordination sécurité routière

ANNEXE 3 – Compte rendus des groupes de travail

Groupe de travail « Jeunes » - Réunion du 07 Janvier 2009

Etaient présents :

- Philippe BOIS, représentant l'Inspection Académique
- Carlos CARVALHO, Inspecteur des permis de conduire et de la Sécurité Routière
- Dominique DESQUIBES, représentant la Gendarmerie Nationale, Brigade Motorisée La Rochelle
- Philippe GAFFET, coordinateur Prévention de la Délinquance, CdA La Rochelle
- Christian HEESTERMANS, représentant la PEEP 17
- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Luc LE PECH, représentant le Foyer des Jeunes Travailleurs La Rochelle
- Didier NICOLAS, représentant la FCPE 17
- Corinne QUICHAUD, infirmière au Lycée professionnel Bellevue à Saintes
- Pierrick REGNAULT, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière, Equipements et Exploitation
- Aude VERMEERSCH, représentant la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports

Absents excusés :

- Mme PRIGENT-FERRE, responsable de formation, Les Compagnons du Devoir, La Rochelle
- Olivier JOBIT, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Jean-Luc PEYRONNET, Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Animateurs du groupe de travail :

- Jean-Pierre FALLOU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Isabelle SCHALLER, chef du service Sécurité et Gestion des Risques (DDE)

-0-

En liminaire, est rappelé le cadre général de la démarche visant à établir le DGO. Le but fixé est de réduire sur le département le nombre des tués et plus globalement l'accidentalité des jeunes (14/25 ans) sur la route.

Le groupe de travail s'est fixé deux objectifs généraux :

- approfondir la connaissance de l'enjeu jeunes,
- proposer des orientations d'actions à décliner dans le cadre du PDASR sur les 4 ans à venir.

Dans un premier temps, le groupe de travail a listé les représentations tant « positives » que «

« négatives » qu'il a de la jeunesse et des jeunes. Très vite ce groupe a mis en évidence le rôle des adultes et de la société. Il est impossible de définir la vie des jeunes sans prendre en compte la manière dont les adultes les accueillent, les éduquent, les enseignent, les rejettent, ...

Dans un second temps, le groupe a cherché à mettre en évidence les « forces » que représentent nos institutions, forces sur lesquelles pourront s'appuyer les actions, mais aussi les « faiblesses » qu'il serait bon de dépasser, ou en tout cas, que nous devons avoir en tête afin d'éviter de se diriger sur projets quasi irréalisables.

A l'issue de cet état des lieux, le groupe reconnaît qu'il est composé de personnalités qui ne sont pas tout à fait comme « tout le monde » ; du fait de nos professions ou missions, nous avons une approche peut-être plus enthousiaste de la jeunesse en qui nous voyons l'avenir et avant tout plus d'aspect positif. Or, malgré cela, comme beaucoup, nous avons tendance à mettre en avant, lorsque nous nous adressons aux jeunes, les aspects négatifs de leur vie ou de leur avenir (sous prétexte de les aider !) Agissant ainsi, nous le savons, soit nous les laissons indifférents, soit nous entraînons chez eux une frustration, un sentiment de culpabilité et nous les conduisons à se comporter d'une manière provocante, dangereuse, agressive, à risque pour eux-même et les autres.

Pour éviter une telle attitude, le groupe convient que pour que les jeunes puissent changer de comportement, il est nécessaire que nous leur donnions :

- des informations complètes et objectives. Si nous cherchons à leur cacher des informations qu'ils connaissent (souvent via Internet), notre capital confiance est réduit à néant.
- les moyens de se protéger ou de se prévenir et que ces moyens soient réellement accessibles (notamment financièrement) : est-ce le cas pour des équipements de qualité et « portables » casques, gilets...; à quand les voitures « pour jeunes » équipées du régulateur de vitesse...
- la possibilité de se sentir concerné par un changement d'attitude : il est indispensable que chacun trouve sa propre motivation. Celle d'un jeune de 14 ou 24 ans ne peut être la même que celle d'un adulte de 40 ou 50 ans. Nous ne pouvons pas leur dire quelle doit être cette motivation, en revanche nous devons leur donner la possibilité de la trouver et de l'exprimer par un certain nombre de techniques, de relais, d'animations, de prises d'initiatives.
- les moyens de percevoir les avantages qu'ils ont à changer de comportement. Trop souvent ils ne verront que les inconvénients du début. Il est impératif que nous travaillions sur la durée.
- la possibilité de se sentir capable de changer, en développant chez eux l'estime d'eux même, par des encouragements, des soutiens, etc.

Pour réaliser un tel programme, le groupe est conscient que les adultes doivent travailler ensemble et de manière complémentaire. Les maillages que le groupe a mis en valeur en énumérant les forces des institutions doivent être judicieusement activés. Une condition cependant pour que les adultes puissent encadrer ces jeunes en construction et qui nous demandent de les aider, c'est que nous partagions les mêmes valeurs (exprimée de manière différente et complémentaire en fonction de nos rôles respectifs) et une même démarche. Une sensibilisation à ce « nouveau regard » sur la manière de pratiquer la prévention pour tous les acteurs est donc nécessaire.

Groupe de travail « Jeunes » - Réunion du 21 Janvier 2009

Etaient présents :

- Philippe BOIS, représentant l'Inspection Académique
- Carlos CARVALHO, Inspecteur des permis de conduire et de la Sécurité Routière
- Dominique DESQUIBES, représentant la Gendarmerie Nationale, Brigade Motorisée La Rochelle
- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Luc LE PECH, représentant le Foyer des Jeunes Travailleurs La Rochelle
- Didier NICOLAS, représentant la FCPE 17
- Pierrick REGNAULT, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière, Équipements et Exploitation
- Aude VERMEERSCH, représentant la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports

Absents excusés :

- Philippe GAFFET, coordinateur Prévention de la Délinquance, CdA La Rochelle
- Olivier JOBIT, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Jean-Luc PEYRONNET, Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Animateurs du groupe de travail :

- Jean-Pierre FALLOU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
- Isabelle SCHALLER, chef du service Sécurité et Gestion des Risques (DDE)

-0-

En introduction, M. Fallou propose une synthèse des échanges précédents.

Il indique que le groupe « jeunes » n'est pas forcément un groupe qui doit développer des actions directes sur les jeunes, c'est plus un groupe qui travaille sur la « transversalité » et qui interpelle les autres domaines plus techniques (2 roues, alcool, vitesse).

Les principales orientations d'actions qui se dégagent :

- ✓ Instituer un système de veille,
- ✓ Former ou sensibiliser les différents acteurs,
- ✓ Médiatiser en mettant en valeur les aspects positifs des initiatives (lutte «pour» et non «contre»),
- ✓ Donner la parole aux jeunes.

Ces orientations peuvent se décliner tels que ces exemples :

- ✓ Instituer une veille :
 - Constituer un réseau élargi en identifiant des relais ou référents (un référent peut être un moniteur d'auto-école, un gérant de discothèque,...) permettant une meilleure diffusion des informations et un travail collaboratif renforcé,

- Que chacun dans son propre réseau, collecte des informations et les transmette à la coordination pour que les autres partenaires les partagent (ex: journée de sensibilisation sur l'estime de soi).
- Lorsqu'une action est proposée par un acteur en direction des jeunes, veiller à ce que cette action aille dans la démarche préconisée, sinon l'aider à retravailler son projet afin qu'il y ait une réelle cohérence à la fois sur la durée et dans l'espace départemental.

✓ Former, sensibiliser les acteurs :

- Organiser des journées d'information et d'échanges,
- Travailler et multiplier les projets (cf ci-dessus)
- Interpeller des acteurs sur des domaines un peu inhabituels (ex: les cafetiers ou les gérants de boîte de nuit sur la fête, sur la convivialité et non l'alcool). Dans ce cas, ils peuvent nous apporter des données « positives » que nous pouvons prendre en compte.

✓ Médiatiser en mettant en valeur les aspects positifs des initiatives :

- Travailler sur la communication avec les acteurs : affichage, photos, communiqués de presse, rencontres avec les médias..., et décliner nos intentions pédagogiques qui restent trop souvent en retrait au profit du visible.
- Travailler avec les journalistes, donner des informations plus positives par le biais de la presse afin de changer le regard que l'on a sur les jeunes.

✓ Donner la parole aux jeunes :

- Trouver des relais qui puissent nous donner des informations sur la “vraie vie” des jeunes,
- Développer des « vrais » projets Label Vie,
- Rendre les jeunes acteurs des opérations à décliner au PDASR.

Groupe de travail « Deux roues motorisés » - Réunions des 15 et 28 Janvier 2009

Participants au groupe de travail :

M. François J.M. : DDE 17 / M. Moto
M. Michaud D. : Mutuelle des Motards
M. Ballandras : FFMC 17
M. Certain J. : DDE 17 / Inspecteur permis de conduire
M. Comte A. : DDE 17 / M. Moto
M. Spaniol : EDSR 17 / BMO L.R.
M. Marcwalter C. : CG 17 / SREE (sécurité routière)
M. Bideau G. : IDSR 17
M. Gomez S. : Association Boiffiers / Bellevue
M. Jasserau O. : UMZ/CRS Sud Ouest/Det. L.R.
M. Page J.C. : Dafy Moto
M. Nicolas : FCPE
M. Le Philippe : Prévention MAIF

Animateurs des débats: Mme Schaller, coordinatrice sécurité routière (1^{ère} réunion) M. Grammont, responsable unité SRT (2^e réunion) assistés de M. Baudouin mission coordination sécurité routière.

Récapitulatif des échanges de la 1^{ère} réunion

Amélioration de la connaissance :

En préambule aux débats sur les propositions d'orientation d'action, est posée la question de savoir comment on peut améliorer la connaissance du risque routier pour les usagers de deux roues motorisés, au-delà de ce que nous apprennent les études menées par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, sur la base des fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) renseignées et transmises par les forces de l'ordre.

M. Nicolas signale que la FCPE fait partie du conseil d'administration de la MAE (société d'assurance mutuelle) et qu'il va se renseigner pour se procurer les données de cet organisme afin de mieux connaître la typologie de l'accidentologie des deux roues motorisés.

La FFMC signale également qu'il pourrait leur être possible, dans le cadre du groupement des mutuelles GMA (Groupe Mutuelles Accord), de récupérer des données qualifiant l'accidentologie des deux roues motorisés.

Sont identifiés en séance, des rapports d'étude, ayant trait à l'accidentologie deux roues motorisés :

- Rapport national de la GMA
- Rapport européen MEETS
- Rapport « Gisement de sécurité routière : les deux roues motorisés »

La lecture de l'ensemble de ces documents, et la récupération des données des mutuelles pourra permettre d'améliorer la connaissance de l'accidentologie des deux roues motorisés, au fil de l'exécution du DGO, et d'orienter les actions dans ce domaine afin d'en améliorer leur pertinence et leur efficacité.

Propositions d'orientation d'actions :

Formation :

Les participants au groupe de travail soulignent un problème lié à la formation de base de la conduite d'un e deux roues motorisés.

Pour les plus petites cylindrées, le BSR (Brevet de Sécurité Routière, indispensable pour conduire un cyclo de moins de 50 cm³) apparaît comme un diplôme alibi, ne servant pas à grand-chose et n'apprenant pas les rudiments nécessaires à la conduite en sécurité d'un deux roues motorisés, même « léger ».

Pour les cylindrées les plus importantes, le permis moto est, dans la pratique, très axé sur l'épreuve technique du plateau, et peu sur la conduite sur route en situation réelle.

Vient se greffer à ces deux problématiques, la catégorie intermédiaire des motos ou scooters entre 50 et 125 cm³, véhicules pouvant circuler à des vitesses élevées, pour la conduite desquels aucune formation n'était exigée (sur la base de 2 ans de permis VL). Aujourd'hui quelques heures sont obligatoires pour pouvoir conduire ces véhicules, mais n'apparaissent pas suffisantes pour appréhender pleinement la spécificité de la conduite d'un deux roues motorisés et la maîtrise nécessaire, adaptée à la puissance de ces engins.

Il serait souhaitable de favoriser des sorties en groupe revêtant à la fois un caractère ludique et éducatif.

Il paraît important également de développer l'expérience de conduite par temps difficile (brouillard, pluie...)

Il est relevé également la nécessité de travailler sur la post-formation, à l'instar du stage proposé dans l'enceinte du régiment du train, ou d'autres formations « pratiques » telles que faites dans d'autres départements sur l'analyse des trajectoires en situation réelle de conduite.

Il est proposé également de réfléchir à l'intérêt de la pratique sur circuit, en soulevant toutefois la difficulté de « contrôler » l'envie de vitesse que peut entraîner cette pratique.

Infrastructures :

Sont identifiés, au cours des débats, les problèmes que génèrent certains mobilier urbains agressifs mis en place lors d'aménagements de « sécurisation » de traverse de ville notamment.

Est également identifiée, de manière plus générale, la prise en compte de l'usager « deux roues » dans les aménagements routiers (glissières avec lice moto, ...)

Possibilité de travailler sur ce point, avec des actions comme « Motard d'un jour » notamment.

Comportement :

Le problème du comportement touche à la fois les usagers de deux roues motorisés, mais également les autres usagers via le problème de perception du deux roues motorisés.

Une des pistes évoquées pourrait être de toucher les parents d'élèves (la tranche d'âge 16-18 ans se déplaçant beaucoup en scooter). Cette action aurait un double effet : sensibiliser les jeunes par le biais de leurs parents, et sensibiliser les adultes, usagers de VL sur les difficultés de perception d'un deux roues motorisés et la nécessité de leur prise en compte dans leur conduite. Cependant, il est souligné la difficulté de mobiliser les parents d'élèves sur ce type d'action connexe alors qu'il est déjà difficile de les mobiliser sur l'action scolaire.

D'autres pistes d'action pour sensibiliser les usagers de VL à la prise en compte des deux roues motorisés pourraient consister en :

- des campagnes de communication, notamment via les bulletins d'infos des collectivités locales.
- des campagnes de communication dans les établissements de contrôle technique (passage obligé)
- des opérations « coup de poing » auprès des automobilistes

Concernant la communication, des rappels pourraient être fait sur l'utilisation (autorisée ou non) des pistes cyclables par les cyclos, la distance à garder quand on double un cyclo.

Pour ce qui concerne le comportement des usagers de cyclos, il est suggéré de les prendre en groupe dans le cadre de sorties encadrées pour les sensibiliser aux bons comportements et les sensibiliser leur vulnérabilité.

Une idée connexe est de sensibiliser, sur ces deux thèmes, les plus jeunes usagers qui se déplacent à vélo et de travailler également sur le modèle parental. Comment, en effet, expliquer à un jeune à qui on a laissé prendre les sens interdits à vélo, ou griller les feux rouges, que lorsqu'il passe sur un cyclo, il n'a plus le droit ?

Concernant les cyclos, a été abordé la question de l'état général de ces engins, et le problème de l'assurance qui peut coûter cher et dont les jeunes ne voient pas l'intérêt. Des pistes de travail pourraient orienter vers un financement de l'entretien du véhicule et/ou de l'assurance contre travaux d'intérêts collectifs, travailler avec les assureurs sur ce sujet, communiquer sur ce thème.

Un autre axe de travail serait d'impliquer les motocistes (revendeurs et réparateurs de moto) dans une démarche de prévention auprès de leurs clients.

Il paraît opportun de sensibiliser sur les risques, notamment juridiques du débridage. La plupart des polices d'assurance ne couvrent pas un usager de cyclo débridé.

Il paraît aussi opportun de communiquer sur l'intérêt du port de l'équipement à moto : inciter au port de cet équipement de manière général, même si ce n'est pas obligatoire, travailler avec les concessionnaires pour proposer des prix attractifs, travailler avec les moto-écoles pour sensibiliser leurs élèves sur ce point et notamment les inciter à porter cet équipement lors du passage des épreuves du permis.

Récapitulatif des échanges de la 2ème réunion

Cette deuxième réunion a eu pour but d'approfondir les échanges ayant eu lieu lors de la première réunion pour en extraire les propositions d'orientation d'action qui semblent les plus pertinentes au regard de l'enjeu, afin de les soumettre à la validation du comité de pilotage.

Ces propositions d'orientation d'actions sont reprises ci dessous par thématique.

En préliminaire, le groupe de travail tient à émettre une proposition à faire remonter au niveau national :

Les cyclomoteurs de petite cylindrée actuellement en vente sont techniquement adaptés pour rouler à des vitesses supérieures à celle autorisée en France (45 km/h), cette disposition n'étant qu'administrative. Le bridage de ces engins peut d'ailleurs causer pour certains d'entre eux des problèmes mécaniques à court terme. Il est donc proposé d'étudier le rehaussement de la vitesse maximale autorisée de ces engins, sous réserve d'imposer à leurs conducteurs une vraie formation à l'usage de ces deux roues motorisés, le BSR actuellement exigé n'étant déjà pas jugé satisfaisant actuellement, il ne saurait être suffisant pour assurer une conduite de ces véhicules en toute sécurité.

Amélioration de la connaissance de l'enjeu :

↳ Se procurer les données statistiques d'accidents impliquant un 2 roues motorisés auprès du groupement de mutuelles GMA et de la mutuelle MAE. Si cette première étape s'avère concluante, élargir la récupération de ces données auprès des autres organismes.

Formation :

à destination des usagers de cyclos :

↳ Travailler avec le milieu scolaire et les centres de loisir, pour améliorer la post formation sur 2 axes :

- expérience de la conduite sur route : par le biais de sorties en groupe par exemple (travail sur le positionnement sur chaussée, distances de sécurité, freinage, etc...)
- connaître les limites de son engin : par des exercices de maniabilité par exemple, ou encore, pratique sur circuit, sous couvert d'encadrement dispensant un discours adéquat

à destination des usagers de motos :

↳ Dans le même esprit que pour les cyclos, travailler sur le comportement sur route, et sur les limites de la conduite d'un deux roues motorisés. Pistes d'action :

- Remise officielle des permis motos avec offre gratuite de participation à un stage dans l'année qui suit (type stage régiment du train)
- Dans le cadre de la construction du circuit de St Jean d'Angély, proposer une offre de « formation » sur circuit, couplée à une sortie collective sur route. Rendre attractive cette formule pour « capter » les usagers motards non réceptifs à ce type de démarche actuellement.

Infrastructures :

↳ Travailler avec les gestionnaires d'axes routiers inter-urbains, en relation avec les MM. Moto, pour identifier les points durs (sous l'angle moto) et définir ensemble les programmes d'amélioration du réseau. Démarche à contractualiser.

↳ Sensibiliser les aménageurs d'axes routiers en milieu urbain sur la problématique spécifique de la conduite d'un deux roues motorisés, notamment sur la thématique des obstacles. Exemple : développer les démarches « motard d'un jour »

Comportements :

des usagers autres que deux roues motorisés :

↳ Sensibiliser les autres usagers sur les problèmes de perception des 2 roues motorisés, et sur les problèmes de « communication » avec les autres usagers de la route, point sensible pour l'utilisateur 2 roues motorisés (regards, contrôles, attention, clignotants). Des axes de réflexion pour porter cette sensibilisation sont à chercher auprès des auto écoles, des stages de récupération de points, campagnes de commun

des usagers de deux roues motorisés :

↳ Une piste prioritaire a été identifiée pour sensibiliser les usagers de deux roues motorisés : travailler et communiquer sur une charte avec les motocistes du département (cf exemple des Bouches du Rhône). Cette réflexion pourrait développer les points suivants :

- Associer l'ensemble de la profession dans le département, et « mettre en avant » les signataires de la charte (pour établir une relation « gagnant-gagnant »)
- Les motocistes s'engageraient à porter un discours général de prévention (y compris des principes de base comme l'obligation de disposer d'autocollants sur les casques), porter un discours sur le non débridage des engins et sur les conséquences, notamment juridiques d'un débridage, porter un discours incitant au port de l'équipement moto et proposer une offre attractive dans ce domaine, etc...

↳ Inciter au port des équipements non obligatoires : avec l'aide des motocistes (cf ci dessus) et des moto écoles dans le cadre du passage du permis.

↳ Sur le volet comportement sur route, se rapprocher du chapitre « formation » qui reprend des idées de sensibilisation au risque 2 roues motorisés par le biais de « stages », de pratique sur circuit, et de randonnées en groupe.

↳ Un axe spécifique a également été identifié concernant les déficiences d'éclairage des cyclomoteurs (et vélos, dans la logique d'un futur usager de cyclos). Travail de contrôle-sanction à effectuer auprès des établissements scolaires, avec alternative à la sanction si remise aux normes dans un délai fixé par les forces de l'ordre, sur présentation de facture, les forces de l'ordre pouvant renvoyer vers l'un des motocistes signataires de la charte (relation « gagnant-gagnant »). Procédure à travailler en accord avec les Parquets.

Assurances :

Pour lutter contre les défauts d'assurances des cyclomoteurs :

↳ Apporter une aide au financement de l'assurance :

en collaboration avec les assureurs, par le biais d'offres attractives (par exemple : 2^e année d'assurance moins cher si pas d'accidents la première année)

en collaboration avec les collectivités locales par le biais d'aide au financement d'un pack BSR + assurance à destination des personnes ayant le moins de ressource pour lesquels ce mode de déplacement est bien souvent le seul adapté à leur situation. Ces aides seraient attribuées en contrepartie de travaux d'intérêt collectif.

créer des « packs » réunissant la formation (auto écoles), l'achat du véhicule et des équipements (motocistes), et l'assurance offrant une attractivité financière

↳ Par le biais de la charte avec les motocistes, faire exiger la présentation du certificat d'assurance lors de la vente d'un cyclo.

Groupe de travail « Alcool » - Réunion du 07 Janvier 2009

Étaient présents :

Capitaine Lacote: Direction Départementale Sécurité Publique 17
Capitaine Blasius: Escadron Départemental Sécurité Routière 17
M. Azoulay : secrétaire Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancing
Mme Decultieux : Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancing
Mme Chancereul : Foyer de Jeunes Travailleurs La Rochelle
Docteur Delage : Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales 17
M. Majou: Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière
M. Lefèvre-Farcy: Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Absents excusés :

Mme Roulon : Psychologue intervenant dans les stages de récupération de points
Melle Mandin : Association « la croix d'or »
Michel MORISSON, association Alcool Assistance,
Gérard NAUD, association Alcool Assistance,
Mme Holfoth : association IVHOIR
ANPAA

Animateur du groupe de travail : Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE), assisté de Gérard Baudouin – mission coordination sécurité routière

En introduction, a été rappelé le cadre général de la démarche visant à établir le Document Général d'Orientations de Charente Maritime.

Une première phase a consisté à réaliser l'étude d'enjeux (faite par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière). Cette étude a montré que, localement, nous retrouvions les 4 grands enjeux nationaux à savoir :

- les jeunes
- l'alcool
- les deux roues motorisés
- la vitesse

Cette analyse a été validée par le comité de pilotage réuni le 13 Novembre 2008.

Par conséquent, 4 groupes de travail ont été créés, réunissant les principaux acteurs dans chacune de ces thématiques.

Le travail de ces groupes de travail est d'approfondir la connaissance de l'enjeu (par retour d'expérience, données exogènes, ...) et de proposer au comité de pilotage des orientations d'actions. Ces orientations d'actions seront le cœur du document final et définiront pour les années à venir (jusqu'en 2012) les actions qui seront menées dans le cadre du PDASR (Programme Départemental d'Actions Sécurité Routière).

Les objectifs de la première réunion de ce groupe de travail, qui s'est tenue le 07 Janvier, étaient les suivants :

- approfondissement des enjeux : identification des sources de données exogènes, connaissances et expériences des membre du groupe de travail
- orientations d'actions : énoncé des objectifs à poursuivre et des publics cibles

Connaissance de l'enjeu :

Au plan national, l'alcool est devenu la première cause d'accidents corporels de la circulation devant la vitesse.

Au plan local, la Charente-Maritime, est malheureusement un « mauvais élève » dans ce domaine, et a été cité dans les deux derniers bilans nationaux comme étant l'un des départements le plus touchés par ce problème avec près de 40 % de présence d'alcool dans les accidents mortels.

Sur la part d'accidents pour lesquels la présence (ou non) d'alcool est connue, on recense 12,5 % des accidents corporels avec alcool, ayant causé 42,6 % des tués et près de 20 % des blessés hospitalisés.

Les taux moyens (année 2007) sont de 1,74 g pour les accidents corporels et 1,81g pour les accidents mortels !

Concernant l'âge des conducteurs impliqués dans un accident ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal, on observe que toutes les tranches d'âge (à partir de 18 ans) sont impliquées, avec une présence, en nombre, plus importante des 25-44ans. Rapporté au nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel (toutes causes confondues), on observe une présence plus fréquente de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux d'alcool légal chez les 18-24 ans.

Les accidents avec alcool sont, en proportion, les plus importants, la nuit et le WE. Pour illustrer ce propos, parmi l'ensemble des accidents mortels s'étant produit une nuit de week-end, on en trouve plus de 80 % avec alcool.

La même analyse sur les stupéfiants n'est pas possible à ce jour compte tenu de la faible connaissance statistique sur l'implication de ces substances dans les accidents corporels. On peut toutefois signaler que plus de la moitié des accidents corporels pour lesquels des stupéfiants ont été détectés comportaient également le facteur alcool.

Résumé des échanges :

Le **Dr Delage** fait partie du comité de gestion du comportement alcoolique en milieu médical.

Il observe personnellement, que la consommation d'alcool en milieu médical, notamment lors de « pots », est en baisse, cette baisse étant due à l'interdiction d'alcool sur les lieux de travail en particulier.

Au cours des inspections des services d'urgences, il constate l'arrivée régulière de jeunes cumulant l'imprégnation alcoolique et la consommation de stupéfiants.

Il observe par ailleurs des chocs de plus en plus violents entraînant notamment des fractures du foie et de la rate. Ces types de lésions rencontrées auparavant (notamment avant l'instauration des limitations de vitesse) avaient disparues depuis.

Il signale également, à titre accessoire, que même au sein de la profession médicale (ambulanciers), les conducteurs sont sous l'emprise du cannabis lors de leur mission de transport et souhaite que le personnel hospitalier transportant des patients subisse des contrôles de stupéfiants.

Les contrôles de conduite sous l'emprise de stupéfiants sont lourds car ils nécessitent la présence d'un médecin pour effectuer la prise de sang en cas de contrôle salivaire positif; les analyses doivent être effectuées par un laboratoire agréé et coûtent un peu plus de 200 € l'unité.

De plus, d'un point de vue juridique, seules les victimes d'accidents mortels sont soumis au dépistage systématique de stupéfiants; en dehors, il est nécessaire d'avoir une réquisition du Parquet.

De fait, il n'est pas possible aujourd'hui pour les forces de l'ordre de mettre en place des contrôles systématiques de stupéfiants, comme pour l'alcool. Il est par conséquent difficile de mesurer l'impact de cette consommation sur les accidents de la route.

Afin de compléter son discours, le Dr Delage va récupérer les statistiques d'entrées aux urgences des jeunes sous l'emprise alcoolique et stupéfiants.

Didier Lefèvre Farcy (IDSR) rapporte que, lors de ses interventions en milieu scolaire, il observe une alcoolisation de plus en plus précoce, selon les témoignages des élèves rencontrés (dès la classe de 4ème). Cette alcoolisation est brutale, sans limite et sans période de transition progressive. Il signale qu'il faut absolument agir sur ce comportement chez les sujets jeunes (dès la 6ème, 5ème ?)

Chez les adultes, la prise de conscience de l'alcoolisation est très différente selon les origines culturelles régionales, les traditions, les habitudes. Certains sont conscients du danger au bout de 2 verres, d'autres pensent qu'ils peuvent boire plus car ils ont l'habitude de boire, ils ne ressentent pas l'effet de l'alcool. Certains n'admettent pas leur alcoolisme.

Par conséquent, les individus ne reçoivent pas ou n'interprètent pas de la même façon les messages de prévention concernant les risques dus à la prise d'alcool.

Stéphanie Chancereul (FJT La Rochelle - Animatrice jeunes) indique que le thème retenu pour leur projet professionnel santé de l'année est la prévention au risque routier.

Elle fait remarquer qu'il faudrait faciliter l'accès aux formations BSR et AFPS(1ers secours) [*Nota : cette remarque fait écho à la population de jeunes présentes en FJT qui, pour certains d'entre eux ne disposent pas du BSR*]. Une grande partie des accidents impliquant des jeunes du FJT sont des accidents de 2 roues, ces jeunes devant se déplacer pour raisons professionnels et n'ont pas, faute de moyen, accès à la voiture.

Elle pense qu'il est important d'insister sur la responsabilisation des jeunes, d'informer dès le plus jeune âge sur risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants, et leurs conséquences sur la route.

Elle note une accélération et une incitation forte des ventes de produits alcoolisés très sucrés chez les jeunes mineurs (produits d'appel accoutumant les jeunes à la consommation d'alcool)

Elle note qu'une politique de prévention plus forte pourrait être relayée par le réseau des enseignants de la conduite (auto-écoles).

Elle signale enfin, l'existence d'un support « dvd », qu'elle trouve intéressant, intitulé « Moduloroute » distribué par la Prévention Routière.

S. Azoulay et F. Decultieux de l'AFED rapportent que les exploitants faisant partie de l'Afed ont édité une affiche sur les dangers de l'alcool. Cette affiche est présente dans 1500 établissements de nuit.

Ils signalent que les clients entrants dans les établissements de nuit sont souvent déjà imprégnés d'alcool. Un autre phénomène « parasite » est le principe des bouteilles dans les coffres de voitures (afin de pouvoir s'alcooliser sans payer le tarif onéreux de l'établissement de nuit). Ce phénomène, en partie contrecarré par les « sorties définitives » de l'établissement réapparaît compte tenu de l'interdiction de fumer dans les établissements spécifiques qui oblige l'exploitant de l'établissement qui ne dispose pas de local spécifique à laisser sortir sa clientèle.

Les actions « capitaine de soirée » sont positives et bien perçues. Les groupes d'usagers y adhèrent facilement. Cependant, malgré les actions menées dans les établissements de nuit, ils signalent qu'il y a toujours des « irréductibles »!!

Concernant la consommation d'alcool de nuit, avant de se rendre dans les établissements de nuit, ils signalent le problème des épiceries de nuit vendant de l'alcool à des heures tardives facilitant l'imprégnation d'alcool en début de nuit.

Le **Capitaine Lacote** (DDSP17) préconise une plus grande responsabilisation des usagers.

Il recommande également de s'appuyer sur la loi, et de faire en sorte qu'elle soit mieux respectée, notamment concernant la vente d'alcool interdite aux mineurs

Il signale également qu'il est important de différencier l'alcool festif et l'alcoolisme, les actions pour y remédier n'étant pas de même nature, une action de prévention n'ayant aucun effet sur une personne dépendante de l'alcool. Il est possible, en revanche, de travailler pour l'avenir en sensibilisant les jeunes aux dangers de l'alcool festif, incompatible avec la conduite.

Il s'interroge également sur la mise en place, notamment pour les plus jeunes ne disposant que de 6 points sur leur permis, de peines de substitution : à la place des suppressions de permis n'ayant aucune valeur éducative, envoyer les contrevenants dans des établissements de soins aux accidentés de la route, pour les mettre physiquement en relation avec des accidentés, si possible de leur âge pour une prise de conscience des dangers et risques liés à la conduite en état d'ivresse.

Il est à noter que les stages d'alternatives aux poursuites existent mais l'application n'est pas harmonisée dans le département, à cause d'une gestion différente des 3 parquets du département.

Concernant l'alcool festif et ses dérives (exemple de la fête de la musique avec une imprégnation alcoolique forte dans les rues, il est cité l'exemple de Rennes qui a pris des mesures fortes restreignant la consommation d'alcool sur la voie publique par arrêté municipal, ayant eu des résultats importants sur la limitation de ces excès.

M. Majou (UMIH) fait part de la mise en place d'un « permis d'exploiter » délivré à tous les nouveaux exploitants qui contient entre autres des messages de prévention (formation obligatoire de 3 jours pour tout nouveau débitant de boisson)

M. Majou signale que les ventes d'alcool dans les restaurants, hôtels ne représentent que 15 % des ventes nationales.

M. Majou fait remarquer que les grandes distributions type « Carrefour » devraient être partie prenante dans la prévention car, pour des raisons d'économies, la majorité des boissons alcoolisées consommées dans le cadre de l'alcool festif sont achetées en grande surface. Une idée proposée, en écho à la discussion sur la grande consommation d'alcool lors de rassemblement est d'interdire la vente d'alcool pendant les périodes de grands événements (fête de la musique, Francfolies...) à l'instar de ce qui se fait pour les 24 heures du Mans moto.

Par ailleurs, il est demandé comment associer les vendeurs d'alcool dans les démarches de prévention (à l'instar d'une étiquette accrochée aux bouteilles donnant des conseils de prudence ?).

M. Majou pose la question de savoir pourquoi les facultés détiennent des licences de vente alcool ?

Ainsi que : Pourquoi n'y-a-t-il pas d'affichage de prévention dans les salles de spectacles, et salles municipales louées pour des manifestations publiques ou privées, à l'instar des messages contre le tabac?

M. Majou signale qu'une répression excessive contre l'alcool entrainerait la fermeture des débits de boisson et restaurants, par la baisse du chiffre d'affaires.

Un débat a eu lieu sur l'image conviviale du « Café » qui est souvent associée à la consommation d'alcool. Cette image est peut être à travailler pour garder l'esprit de convivialité sans l'associer forcément à l'alcool.

Autre réflexion : le service du verre au vin devrait être systématisé dans les restaurants.

Il est déploré également le problème de non reconnaissance de la responsabilité personnelle de la personne qui boit de l'alcool.

Le **Capitaine Blasius** (Gendarmerie Nationale) signale qu'au niveau des contrôles, les cibles sont différentes selon les heures, entre l'alcoolisme festif, l'alcoolisme chronique, et l'alcoolisme des jeunes. On peut tenter de dessiner quelques profils entre :

- la consommation d'alcool le midi au restaurant (commercial ?)
- la consommation d'alcool festive (les soirs de WE, avant d'aller en boîte, entre amis...)
- l'alcoolisation « domestique » (le soir chez soi, ou en fin de semaine au café)

La Charente-Maritime figure parmi les mauvais élève en terme de présence d'alcool parmi les accidents de la route. La raison n'en est pas évidente, certains axes de réflexions ont été avancés tels que :

département rural

un taux de chômage important associé à une misère sociale pour certains quartiers

« tradition » culturelle chez certaines professions (ostréiculteurs,...)

Aspect attractif de La Rochelle, ville animée et touristique. De plus, un déplacement festif à La Rochelle entraîne une distance conséquente pour ceux qui n'y habitent pas => plus de risque d'accidents qu'ailleurs ?

Conclusions des échanges et pistes de réflexion pour la 2^e réunion

Amélioration de la connaissance :

- Obtention de données statistiques sur l'implication de l'alcool et des stupéfiants parmi les admis aux urgences (Dr Delage)
- Se procurer les études sur les thèmes alcool et stupéfiants réalisées par l'ORS (Observatoire Régional de la Santé)
- Améliorer la connaissance sur l'implication des stupéfiants via les contrôles routiers et les recueils de données après accident. Comment faire ?
- Comment affiner la connaissance sur le lieu de l'alcoolisation ?

Cibles de l'enjeu et axes de réflexion :

- Alcoolisation dans un établissement festif
=> Comment mieux sensibiliser au principe du conducteur désigné ? À l'auto contrôle avant de reprendre le volant ? À destination des jeunes et des moins jeunes... Surtout : comment mettre en pratique ces préceptes, souvent connus de tous, mais pas toujours appliqués ?
=> Spécificités des bars d'écoles et fêtes étudiantes : comment agir sur ces sites, sans pour

autant être privatif de droit ?

- Alcoolisation chez des amis, dans un cercle familial ou associatif
 - => Difficulté de pénétrer dans la sphère privée. Il s'agit plutôt de travailler sur un état d'esprit à inculquer : comment faire prendre en compte le risque alcool sur la route sans être rabat joie, ou anti-convivialité ?
 - => Concernant les moins jeunes, moins réceptifs aux préceptes SAM et auto contrôles, parce qu'ils ont une certaine « habitude » de consommation sans avoir eu de problèmes (contrôle ou accident) : comment faire changer les mentalités ?
 - => Possibilité d'agir dans des lieux de rassemblement (ex : salle des fêtes) par voies d'affichage ? Ex : convention signée lors de la location de la salle sur la responsabilisation de l'organisateur (avec distribution d'éthylotests en contrepartie) ?
- Alcoolisation dans les cafés, les restaurants
 - => Comment garder l'aspect convivial d'un café sans pour autant consommer de l'alcool ? Travail sur l'image ? Sur des événements ponctuels ? Ex : promos touchant le sans alcool comme une « happy hour » sur les cocktails sans alcool ?
 - => Comment limiter l'alcoolisation dans les restaurants sans pénaliser le restaurateur ? Ex : généralisation des vins au verre avec communication positive impliquant le restaurateur ?
- Lieux d'approvisionnement en alcool
 - => Doit on interdire la vente d'alcool à partir d'une certaine heure ? (épiceries de nuit)
 - => Doit on interdire la vente d'alcool dans les grandes surfaces pendant les grands événements rassemblant de nombreuses personnes ?
 - => Peut on travailler avec les grandes surfaces pour porter un message de prévention accompagnant la vente d'alcool ? Ex : introduire de la communication préventive dans les rayons d'alcool ?
 - => Doit on travailler sur un respect plus strict de la loi interdisant la vente d'alcool aux mineurs ?
- Alcoolisation des plus jeunes – recherche de « défonce »
 - => Doit on chercher à améliorer l'identification des jeunes, voire très jeunes qui cherchent cet état de « défonce » par l'alcool ? Ex : recensement des signes par l'infirmière scolaire ?
 - => Peut on les « soigner » ou prévenir cette recherche ? Ex : par un suivi médical, social, personnalisé ?
 - => Comment sensibiliser les plus jeunes au risque de l'alcool (y compris sur l'axe santé) ? À partir de quel âge ?
 - => Comment sensibiliser les parents sur ce risque ? Problème du modèle parental et de l'identification...
- Alcool et entreprises
 - => Doit on travailler sur une interdiction générale de consommation d'alcool sur les lieux de travail ? Travail avec la CRAM ? Doit on y inclure les collectivités ?
- Alcoolisme
 - => Comment détecter ces états ?
 - => Comment agir pour éviter de les trouver sur la route ? Ex : signalement du médecin traitant ? Retrait de permis sous réserve de suivi médical ?

Prochaine Réunion le 28 Janvier 2009 - 14h30

Recommandations pour la prochaine réunion :

Le sujet de l'alcool au volant est un sujet vaste pouvant entraîner de nombreuses propositions d'action. Le groupe de travail s'attachera à identifier les principales orientations d'actions à préconiser dans le département, sans rentrer dans le détail de l'action : à savoir identifier la cible et le levier sur lequel on veut agir.

Groupe de travail « Alcool » - Réunion du 28 Janvier 2009

Étaient présents :

- Sylvain AZOULAY, Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancings,
- Capitaine BLASIUS, Escadron Départemental de Sécurité Routière 17,
- Jacques CERTAIN, Inspecteur des permis de conduire et de la Sécurité Routière,
- Stéphanie CHANCEREUL, Foyer des Jeunes Travailleurs de La Rochelle,
- Françoise DECULTIEUX, Association Française des Exploitants des Discothèques et Dancings,
- Dr DELAGE, Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales,
- Capitaine LACOTE, Direction Départementale de la Sécurité Publique,
- Didier LEFEVRE-FARCY, intervenant départemental de Sécurité Routière,
- Antoine MAJOU, Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière,
- Michel MORISSON, association Alcool Assistance,
- Gérard NAUD, association Alcool Assistance,
- Claudine ROULON, psychologue intervenant lors des stages de récupération de points.

Animateur du groupe de travail : Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE), assisté de Pascale Prieur – mission coordination sécurité routière

Après relecture et validation du compte rendu de la première réunion, Manuel Grammont rappelle les demandes faites auprès des participants au groupe de travail d'apporter des éléments relatifs à l'amélioration de la connaissance de l'enjeu "alcool" :

- *Obtention des données statistiques sur l'implication de l'alcool / entrées aux urgences des hôpitaux :*

Le Dr Delage propose de se rapprocher de l'Agence Régionale de la Santé afin d'obtenir des données statistiques sur la présence d'alcool pour chaque entrée de personnes accidentée de la route aux services des urgences hospitalières.

L'informatisation des urgences est effective depuis le 1er janvier 2009 pour le centre hospitalier de La Rochelle, et est en cours de déploiement pour les autres services d'urgences. Cette informatisation devrait permettre les échanges des données permettant de mieux cerner cet enjeu.

Orientation d'action : Améliorer la connaissance sur l'implication du facteur alcool (et stupéfiant ?) par la formalisation d'échanges de données statistiques sur la présence de ces facteurs lors d'admissions aux urgences.

Présentation d'études sur les thèmes alcool et stupéfiants réalisées par l'ORS :

Le Dr Delage fournit le document intitulé "Tableau de bord des usages de produits psychoactifs en Poitou-Charentes". Ce document sera diffusé à l'ensemble des participants du groupe de travail afin de contribuer à l'amélioration commune des connaissances.

- *Amélioration de la connaissance sur l'implication de l'alcool et des stupéfiants via les contrôles routiers et les recueils des données après accident :*

Le Capitaine Lacote précise que les forces de l'ordre ne peuvent pratiquer des dépistages systématiques de stupéfiants (cf CR de la 1ère réunion). Les contrôles de stupéfiants s'effectuent uniquement sur réquisition du Parquet.

Concernant l'alcool, une orientation d'action permettant d'améliorer la connaissance dans ce domaine serait de demander, via M. le Préfet, le résultat des contrôles d'alcoolémie effectués par les forces de l'ordre, et d'en effectuer un suivi : pourcentage de contrôles positifs sur le nombre de contrôle réalisés, secteur d'intervention du contrôle, profil de l'usager interpellé (âge, sexe, véhicule conduit, catégorie socio-professionnelle ?, lieu d'alcoolisation ? et motif ?)

Ont ensuite été débattues les orientations d'action par cible tel que défini lors de la première réunion du groupe de travail.

- **Alcoolisation dans un établissement festif**

Discothèques :

- Actualiser la charte État/Gérants des établissements de nuit en reprenant les propositions émises précédemment : mise en place d'une incitation forte à l'auto-contrôle à la sortie des établissements (à l'aide d'appareils fiables style Dräger ou Pelimex), promotion du concept "conducteur désigné" (avec clés laissés au vestiaire), principe de la bouteille réutilisée, boissons non alcoolisées à proposer à un tarif attractif, entrées avec boissons non alcoolisées valorisées par rapport aux entrées avec boissons alcoolisées...

Cafés-Bars de nuit :

- Intégrer ces établissements à la charte des Discothèque ou à une démarche similaire avec des objectifs similaires (notamment sur la valorisation des boissons non alcoolisées, prix attractifs...).

Bars des établissements d'enseignement supérieur

- Se rapprocher du service Santé des Universités (Médecin universitaire, psychologues) et des associations d'étudiants (bureau des élèves) pour la mise en place de démarches au sein de ces établissements et de ces lieux d'alcoolisation : campagnes de prévention sur le risque alcool /stup chez les jeunes, mise en place des mêmes incitations que celles proposées en établissements de nuit (cf plus haut), proscrire les open bar, ...

- ✓ **Alcoolisation dans le cercle des proches, du milieu familial et associatif**

Du fait de la non possibilité de pénétrer dans la sphère privée, les orientations d'action pour cette cible restent assez difficiles à définir, et leur efficacité ne peut être mesurée facilement. Des pistes sont toutefois proposées, touchant l'ensemble de la collectivité.

- Informer sur le taux d'alcool résiduel, par exemple en mettant en place une campagne de communication relayant la prise en compte du temps d'élimination de l'alcool dans le sang ainsi que celle du dosage (dose bar # dose maison) afin de compléter les discours SAM et "Soufflez vous saurez".
- Interdire par arrêté préfectoral la vente d'alcool dans les épiceries de nuit à partir d'une certaine heure.
- Porter le discours de prévention dans les salles louées pour un évènement privé ou

événement organisé par une collectivité (y compris clubs sportifs), par exemple en établissant un modèle de convention entre l'organisateur d'une soirée et le propriétaire d'une salle mise à disposition pour une soirée festive afin d'énoncer les responsabilités de chacun, ou en disposant des affiches de prévention comme celles affichées à l'entrée des boîtes de nuit à l'entrée des salles louées.

- Travailler avec les assureurs pour une mise en valeur des clauses liées à un accident sous l'emprise d'un état alcoolique
- Améliorer le discours préventif sur les risques liés à la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique lors de la formation initiale en auto école (avec le renfort d'IDSR si nécessaire). Créer la possibilité de dialogue avec les associations d'entraide, personnes handicapées...

✓ **Alcoolisation dans les cafés et restaurants**

- Responsabiliser les restaurateurs (service de vins au verre, “happy hour” sans alcool) et proposer une autre alternative au consommateur.

✓ **Lieux d'approvisionnement en alcool**

- Travailler avec les grandes surfaces pour faire respecter l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs (rappel par voie d'affichage et vérification systématique les cartes d'identité aux caisses) mais également proposer la présence des communications de prévention sur le risque routier lié à l'alcool au sein des rayons de vente de ces produits (communication pouvant être positive sur le thème de SAM par exemple, avec la question : avez vous désigné votre conducteur ?)

✓ **Alcoolisation des plus jeunes**

- Se rapprocher des relais identifiés : associations, organismes et professionnels de santé (associations de parents d'élèves, infirmières scolaires, ANPAA, CRES, CODES, ARS...) et organiser une communication de prévention commune, si possible par le relais de jeunes, acteurs de cette prévention.

✓ **Alcoolisation sur lieux de travail**

La CRAM intervient en matière de prévention risque alcool uniquement dans les entreprises privées et non dans le secteur public.

- Dresser un état des lieux des collectivités locales imposant une interdiction de boissons alcoolisées sur les lieux de travail (se rapprocher de l'Association des Maires 17).

✓ **L'alcoolisme**

- Insérer des témoignages de personnes accidentées dans la presse quotidienne locale, montrer comment leur vie a basculé à cause de l'alcool.
- Sensibiliser les médecins des commissions médicales de la Préfecture lors de validation et renouvellement du permis de conduire pour inciter à proposer une visite médicale suivie (le signalement d'un conducteur sous l'emprise habituelle de l'alcool de la part de son médecin traitant étant impossible).

Groupe de travail « Vitesse » - Réunion du 06 Janvier 2009

Étaient présents :

- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Dominique LUZINAUD, représentant la Gendarmerie Nationale, Escadron Départemental de Sécurité Routière 17
- Christophe GEAI, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière Exploitation Équipements
- Jean-marc JUCKER, Intervenant Départemental de Sécurité Routière, Fédération Française des Motards en Colère
- Claude RANGHEARD, Ingénieur Conseil, Caisse Régionale Assurance Maladie Centre Ouest
- Jean-Marie ROSSIGNOL, Délégué Départemental aux permis de conduire.

Absents excusés :

Guy BIDEAU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière
Jérôme PIQUENOT, Automobile Club de l'Ouest
Claudine ROULON, psychologue, centre de récupération de points.

Animateur du groupe de travail : Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE) , assisté de Pascale Prieur – mission coordination sécurité routière

En introduction, a été rappelé le cadre général de la démarche visant à établir le Document Général d'Orientations de Charente Maritime.

Une première phase a consisté à réaliser l'étude d'enjeux (faite par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière). Cette étude a montré que, localement, nous retrouvions les 4 grands enjeux nationaux à savoir :

- les jeunes
- l'alcool
- les deux roues motorisés
- la vitesse

Cette analyse a été validée par le comité de pilotage réuni le 13 Novembre 2008.

Par conséquent, 4 groupes de travail ont été créés, réunissant les principaux acteurs dans chacune de ces thématiques.

Le travail de ces groupes de travail est d'approfondir la connaissance de l'enjeu (par retour d'expérience, données exogènes, ...) et de proposer au comité de pilotage des orientations d'actions. Ces orientations d'actions seront le cœur du document final et définiront pour les années à venir (jusqu'en 2012) les actions qui seront menées dans le cadre du PDASR (Programme Départemental d'Actions Sécurité Routière).

Les objectifs de la première réunion de ce groupe de travail, qui s'est tenue le 06 Janvier, étaient les suivants :

- approfondissement des enjeux : identification des sources de données exogènes, connaissances et

expériences des membre du groupe de travail

- orientations d'actions : énoncé des objectifs à poursuivre et des publics cibles

Connaissance de l'enjeu :

Sur le plan national, le facteur vitesse n'est plus que le 2ème facteur d'accident après le facteur alcool. Il s'avère être un facteur difficilement caractérisable : l'indication est quasi inexistante sur les fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels).

Le déploiement des CSA (Contrôles Sanctions Automatisés : radars automatiques) a généré *ponctuellement* une baisse significative des infractions dues à la vitesse (pour 90% d'entre elles, le dépassement est inférieur à 20km/h). Ce déploiement accompagné d'une forte médiatisation et du déploiement au sein des forces de l'ordre de radars automatiques embarqués a contribué à réduire globalement et de manière significative la vitesse des usagers.

A noter toutefois qu'il subsiste une frange de « grands infractionnistes » non touchés par cette baisse générale.

Au-delà de cette constatation sur le plan des contrôles de la route, la présence d'un facteur « perte de contrôle » dans les accidents corporels est souvent relevée. Cette perte de contrôle peut être liée à une *vitesse excessive* ou à une *vitesse inadaptée* du conducteur.

Si les vitesses diminuent de manière générale, au sein du flot de circulation, ce facteur reste prégnant dans l'accidentologie locale. De plus, même dans les cas où le facteur vitesse n'est pas le facteur déclenchant de l'accident, il reste un facteur aggravant.

Résumé des échanges :

M. le délégué aux permis de conduire constate que les jeunes passant l'examen du permis de conduire ont souvent du mal à atteindre le maximum de la vitesse autorisée, en revanche, dans la période suivant l'obtention du permis de conduire, il n'est pas rare de constater des vitesses excessives. Ce phénomène, lié à la jeunesse et à sa recherche d'expériences nouvelles, de sensations pourrait être régulé par le biais des parents et de la communauté éducative des lieux d'apprentissage de la conduite.

Le modèle parental a une grande influence sur le comportement du jeune conducteur. Le jeune conducteur apprend la règle à l'auto école mais calque souvent son comportement sur celui de ses parents.

De son côté l'auto école peut travailler sur le comportement plus qu'elle ne le fait aujourd'hui. Tout d'abord au travers des leçons de code qui sont plus des visionnages de DVD que de réels cours pédagogiques sensibilisant à la sécurité routière et prévenant des conduites à risque et de ses dangers. La promotion de l'AAC (conduite accompagnée) peut également être un bon vecteur par le biais de ses rendez-vous pédagogiques obligatoire qui sont le lieu d'échanges sur la thématique sécurité routière avec les jeunes conducteurs mais aussi avec les parents, permettant de les sensibiliser également. Le taux d'AAC en Charente-Maritime est d'environ 30 % actuellement.

Enfin, de manière générale, l'ensemble du continuum éducatif pourrait accentuer d'avantage son discours sur les risques liés à la vitesse.

Un comportement engendrant une pratique régulière des excès de vitesse peut engendrer une perte de points importante, amenant l'automobiliste à faire un stage de récupération de points. Or, au cours de ces stages, les stagiaires minimisent souvent l'infraction commise, en parlant de « petit excès de vitesse ». Néanmoins pour avoir au moins 4 points à « récupérer » il faut avoir commis plusieurs petites infractions ou une grosse infraction. Il serait intéressant de travailler avec les centres de récupération de points pour creuser un peu plus la raison de leur présence au stage, ce qui les a amené à perdre leurs points et ce qui a engendré ce comportement sur la route.

Problème d'interprétation de la vitesse limite autorisée : la vitesse limite autorisée est souvent perçue comme une vitesse à atteindre obligatoirement, mais non comme une vitesse maximale permettant de rouler au-delà (40 au lieu de 50 km/h par exemple).

Retour d'expérience des forces de l'ordre sur la cible de l'enjeu :

La Gendarmerie relève surtout des jeunes parmi les grands excès de vitesse constatés, la population interceptée étant peu réceptive au discours sur la vitesse et ses dangers. La Gendarmerie estime à 11 % la part certaine et directe de la vitesse dans l'accidentologie locale, sachant qu'à ce pourcentage viennent s'ajouter environ 20 % d'accidents liés à une perte de contrôle.

La Police Nationale de son côté relève plusieurs types d'usagers impliqués dans des conduites à vitesse excessive :

- les jeunes motards (jeunes permis de moins de 2 ans, et pas forcément jeune en âge, surtout les motos puissantes)
- les jeunes (en âge) en scooter au sein de la problématique liée à l'« épate » sur la voirie publique (stunt, acrobatie....)
- les artisans, ou ouvriers d'entreprises en Véhicule Utilitaire Léger (VUL), leur comportement pouvant être influencé par l'organisation de l'entreprise (prise en compte du temps de parcours) et le fait que le véhicule qu'ils conduisent ne leur appartient pas et appartient à une personne morale
- les coursiers (à rapprocher du problème des artisans)

Les infractions sont le plus souvent constatés aux heures de déplacement domicile-travail (de par la confusion entre vitesse et précipitation ?) Une piste pourrait être de travailler avec les entreprises et les écoles pour plus de permissivité sur les horaires ?

Les étrangers sont également recensés parmi les infractionnistes vitesse, non pas sur la quantité d'infractions relevées mais sur l'importance de l'excès, la confiscation du véhicule n'étant pas possible si le conducteur n'en est pas le propriétaire, ce qui est souvent le cas pour des véhicules de location.

Il est difficile de quantifier exactement la part de ce type d'usagers de la route parmi les infractionnistes vitesse, il ne s'agit là que d'un ressenti basé sur l'expérience de terrain des participants au groupe de travail. Afin de mieux identifier la part des artisans, coursiers et autres, une amélioration de la nature de l'item « profession » de la fiche BAAC et de son remplissage pourrait être proposée.

Les représentants des forces de l'ordre lient également le problème de la vitesse au problème de non respect des distances de sécurité et plus globalement de la pratique d'une vitesse non adaptée.

Un autre aspect, mentionné par la CRAMCO concernant les VUL, est que lorsque le chef d'entreprise a le souci de la santé et de la sécurité de ses salariés, et qu'il veut proposer des véhicules confortables à ses salariés, cela entraîne obligatoirement le choix d'un véhicule puissant, pouvant entraîner des comportements dérivants sur la route.

Le représentant de la FFMC préconise, pour une meilleure connaissance de l'accidentologie, un travail en lien avec les compagnies d'assurances qui pourraient mettre à la disposition de l'ODSR leur base de données alimentée par les déclarations d'accidents matériels, afin d'identifier :

- le profil des personnes concernées,
- le type de véhicule le plus « accidentogène »,
- les zones accidentogènes.

La connaissance des données accidents matériels pourraient permettre de travailler en amont de l'accident corporel sur les usagers « à risque » et améliorer également la connaissance globale de l'accidentologie. Il est à noter que le CG 17 travaille sur un recensement des accidents matériels portés à sa connaissance pour une meilleure connaissance des zones accidentogènes de son réseau. Cependant il existe plusieurs freins à cette diffusion de données (dont la CNIL).

Le principe de déceler en amont ces accidents matériels permettrait également d'éviter « l'accoutumance à la vitesse », entraînant inévitablement à terme un accident qui peut s'avérer très grave.

Le problème de la vitesse étant qu'elle est présente mais « invisible » jusqu'à l'accident. L'utilisateur pratique une graduation des excès de vitesse jusqu'à l'accident grave. A noter que pour les jeunes conducteurs, le comportement serait plutôt une pratique des excès de vitesse par « à coups » (pour se tester, tester le véhicule ou dépasser un conducteur plus lent) qu'en continu.

Concernant les motards, le représentant de la FFMC souligne le phénomène « vitesse non adaptée » des jeunes motards.

De par la vulnérabilité du deux roues motorisé, il convient d'insister plutôt, lors de l'apprentissage de la conduite, sur les savoirs être que sur les savoirs faire.

Le représentant de la FFMC propose également d'ouvrir plus largement aux jeunes motards les circuits sécurisés (tels que le circuit Carole ou du Vigean) avec un encadrement effectué par des formateurs et des éducateurs afin d'améliorer ce savoir être et permettre aux jeunes motards de « tester » l'insécurité que peut provoquer une vitesse importante, dans un lieu sécurisé.

Concernant l'usage de ce circuit pour faire des « acrobaties », le représentant de la Police Nationale est plus mitigé, l'avantage du circuit étant d'éviter les concentrations sauvages, mais restant sur le principe que l'acrobatie a pour but essentiel d'épater et que l'exercice de l'acrobatie dans un lieu sécurisé n'empêchera pas les « acrobates » de s'exprimer sur route ouverte à la circulation, notamment en ville où il y a du « public ».

Dans l'esprit de l'ouverture des circuits aux jeunes pilotes, le principe des stages motos permettant d'appréhender les limites du véhicule est à développer, notamment pour les jeunes permis.

Concernant la présence des grosses cylindrées parmi les infractionnistes vitesse, une proposition (à adresser aux constructeurs) est de rendre agréable même en bas régime la conduite des motos. Certains véhicules permettent ces sensations de plaisir même à faible vitesse, d'autres motos plus sportives ne procurent une sensation qu'à vitesse élevée.

Le représentant de la FFMC signale également, en profil à risque, les jeunes en scooter débridé ainsi que les jeunes sans expérience du scooter.

Concernant l'apport de l'infrastructure sur les accidents liés à une vitesse excessive, le CG 17 signale 3 axes de travail :

- l'inscription au sein du Schéma Directeur Routier d'une doctrine quant au marquage sur routes étroites permettant à l'usager de mieux appréhender le tracé de la route, sachant que cette démarche est à « double tranchant », car un bon marquage met en confiance l'usager et l'incite à rouler plus vite...
- concernant les obstacles latéraux, il est difficile, politiquement de couper un arbre en bord de chaussée, et la mise en place de glissière devant ces arbres, même si l'impact est un peu moins violent en cas de choc reste un obstacle. En revanche, suite à une étude phytosanitaire récente, certains arbres à gestion départementale seraient à couper. Le CG 17 pourrait profiter de cette occasion pour décaler les nouvelles implantations d'arbres
- Certains régimes de priorité ne sont pas adaptés compte tenu des vitesses pratiquées sur chaque axe (certains cèdent le passage mériteraient des stop). Il n'y a pas de politique générale sur ce sujet pour le moment. Ce point est certainement à travailler.

Concernant les aménagements faits pour réduire la vitesse, en entrée d'agglomération pour la plupart, il est signalé qu'ils sont souvent excessifs et ne pardonnent pas le moindre écart (chicane marquée, blocs bétons, trottoirs hauts, etc...). Une sensibilisation des élus sur ce thème pourrait être envisagée.

Pour essayer de répondre à certains points relevés lors des échanges, il est suggéré de mettre en place une formation post permis (après avoir « testé » sa conduite en situation réelle, hors cadre auto école). Il est suggéré également, dans le cadre du continuum éducatif, de « détacher » des personnels spécifiques pour apprendre le savoir être en école et non pas le demander aux enseignants dans le cadre des BSR et ASSR, ces enseignants, n'ayant pas de formation à ce sujet, ne pouvant avoir le discours adéquat.

Conclusions des échanges et pistes de réflexion pour la 2^e réunion

Amélioration de la connaissance :

- Avoir un retour des analyses des comportements infractionnistes dans ce domaine exprimés lors des stages de récupération de point ?
- Améliorer cette expression et son analyse ?
- Travailler avec les assureurs pour connaître les accidents matériels liés à la vitesse pour permettre une meilleure identification des publics cibles ?
- Inciter les forces de l'ordre à remplir le code NATINF relatif à une vitesse excessive lorsque la nature du choc suite à l'accident l'atteste ? Idem pour le volet « catégorie socio professionnelle » ?
- Voir avec l'ONISR pour modifier la fiche BAAC pour que cette catégorie soit plus précise ?

Cibles de l'enjeu et axes de réflexion :

les jeunes conducteurs :

- Travailler sur le modèle parental (en associant les parents à des évaluations ? En promouvant l'AAC ? En travaillant avec les parents d'élèves ?...)
- Travailler sur les méthodes d'apprentissage de la conduite : améliorer la sensibilisation sur ce thème dans le cadre de la formation ?
- Travailler sur le continuum éducatif : introduire des « professionnels » du sujet pour

intervention dans les établissements scolaires ?

- Travailler sur une alternative à la sanction type insertion en milieu médical accueillant des victimes de la route plutôt que la sanction administrative, non éducative, et pouvant être très pénalisante (retrait du permis) ?

Jeunes détenteurs du permis moto :

- ✓ Remise officielle du permis en Préfecture avec offre de suivi d'un stage (gratuit) de sensibilisation au risque de la conduite d'un 2 roues motorisé ?
- ✓ Permettre aux motards qui le souhaitent de « se frotter » à la vitesse dans un contexte sécurisé permettant une prise de conscience et un meilleur comportement sur route ? Quid du projet de circuit de St Jean d'Y ?
- ✓ Travailler avec les constructeurs pour rendre l'usage des motos puissantes agréables même à bas régime ?

Jeunes usagers de scoots ou cyclos (débridés) :

- Organiser des lieux de rassemblement sécurisés permettant les acrobaties et en contrepartie sanctionner sévèrement toute acrobatie sur voie ouverte à la circulation publique ?
- Travailler avec les revendeurs de scoot pour qu'ils sensibilisent les acheteurs aux risques (physique et pénal) encouru en cas de débridage d'engin ?
- Sensibiliser les parents sur les kits de débridage ?

Professions utilisant des VUL ou des véhicules de flotte d'entreprises :

- ✓ Travailler avec ces entreprises pour des campagnes de sensibilisation ?
- ✓ Introduire dans le règlement intérieur de ces entreprises une prise en compte réelle par le conducteur de toute infraction relative à la vitesse (et non paiement de l'amende par l'entreprise sans identification du conducteur) ?
- ✓ Faire prendre en compte le temps de trajet comme un temps de mission par ces entreprises ?
- ✓ Travailler avec les constructeurs pour une offre de VUL confortables mais pas forcément « puissants » ?

Les étrangers :

- Comment verbaliser les grands excès de vitesse avec un véhicule n'appartenant pas au conducteur ?

Tout public :

- ✓ Communiquer sur la vitesse limite autorisée en tant que vitesse maximale et non vitesse obligatoire ?
- ✓ Communiquer sur la vitesse adaptée à l'environnement rencontrée, celui-ci ne permettant pas toujours une conduite à la vitesse maximale autorisée, ainsi que sur les distances de sécurité ?
- ✓ Travailler avec les entreprises et les établissements scolaires pour offrir une plus grande plage d' « embauche » et de « débauche » évitant les comportements précipités à ces heures de fort trafic ?
- ✓ Suivre l'action des gestionnaires sur le traitement des obstacles latéraux ?
- ✓ Suivre l'action des gestionnaires, et inciter ceux qui ne font pas cette démarche, dans le recensement des accidents matériels liés à des pertes de contrôle pour analyse et traitement de l'infrastructure ?
- ✓ Sensibilisation des aménageurs routiers sur les moyens « sécurisés » de traiter des aménagements de réduction de vitesse ?

Groupe de travail « Vitesse » - Réunion du 20 Janvier 2009

Étaient présents :

- Didier LACOTE, représentant la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Dominique LUZINAUD, représentant la Gendarmerie Nationale, Escadron Départemental de Sécurité Routière 17
- Christophe GEAI, représentant le Conseil Général, service Sécurité Routière
- Jean-marc JUCKER, Intervenant Départemental de Sécurité Routière, Fédération Française des Motards en Colère
- Claude RANGHEARD, Ingénieur Conseil, Caisse Régionale Assurance Maladie Centre Ouest
- Claudine ROULON, Psychologue, exerçant en centre de récupération de points.
- Guy BIDEAU, Intervenant Départemental de Sécurité Routière

Absent excusé:

- Jean-Marie ROSSIGNOL, Délégué Départemental aux permis de conduire.

Animateur du groupe de travail : Manuel GRAMMONT, responsable de l'unité Sécurité Routière et Transports (DDE), assisté de Gérard Baudouin – mission coordination sécurité routière

Après relecture et validation du compte rendu de la première réunion, la parole a été prise par Mme Roulon, Psychologue intervenant dans les stages de récupération de points, qui n'avait pas pu être présente à la première réunion.

La question qui lui a été posée était de connaître son retour d'expérience sur la connaissance du profil des personnes présentes dans les stages de récupération de point à cause de la vitesse. Pourquoi ont ils perdu des points à cause de la vitesse ? Grands infractionnistes ? Ou petit infractionniste multi-récidiviste ? Mais dans ce cas, pourquoi multi-récidiviste ?

Les stagiaires de récupération de points se répartissent en 2 groupes importants :

- Ceux qui reçoivent des petits PV à répétition et qui ont le sentiment d'être victimes (non acceptabilité de la faute), d'être piégés. Ils font souvent des dépassements de vitesse de 10km/h environ et n'ont pas le sentiment d'être en infraction. Ce groupe est constitué de toute tranche d'âge, même si chez les plus jeunes, le sentiment d'être victime est moins présent car ils ont été « prévenus » avant. Pour les plus âgés, leur habitude de conduite avec un respect souple des règles se heurte à une plus grande rigueur actuelle.

- Ceux qui font une infraction plus importante. Ils avancent l'argument d'être « pressés », mais en creusant leur argumentation, ils avouent savoir qu'ils ne gagnent au final pas beaucoup de temps. Ces usagers ont pris l'habitude de rouler vite, sans s'être fait « attraper », et n'ont pas envie de rentrer dans le cadre. On trouve également dans ce groupe certains usagers au sentiment d'impunité tel que le commercial couvert un certain nombre de fois par son entreprise.

En dehors de ces deux grandes tendances, on trouve des usagers aux profils particuliers dont certains au comportement « déviant » (exemple donné d'usagers circulant de nuit, éteignant ses feux à l'approche d'un carrefour pour voir si un autre usager arrive à l'intersection sans ralentir...)

Les stages de récupération de points sont de plus en plus orientés vers l'analyse du comportement de l'usager. Le retour des stages est positif pour une majorité de personnes. Les échanges pendant le stage les obligent à se poser des questions, sur eux-mêmes, sur leur rapport à la conduite. Certains demeurent malgré tout irréductibles et réfractaires à ces discours. On trouve parmi ceux-là les chefs d'entreprise et les commerciaux.

Mme Roulon nous signale également un changement de profil des stagiaires depuis quelques temps. Les stagiaires étaient auparavant composés principalement de multi infractionnistes liés à la vitesse (sur 20 stagiaires, seulement 3 ou 4 venaient pour perte de points suite à consommation d'alcool). Depuis 6 mois, elle observe beaucoup de stagiaires qui ont perdu 6 points suite à une contravention liée à la consommation d'alcool (sanction en vigueur depuis 2003).

Elle observe également, depuis quelque temps, que de plus en plus d'usagers de la route (1/3 des stagiaires environ) se présentent au stage alors qu'ils n'ont perdu que peu de points afin de se reconstituer un « capital » et ne pas attendre d'être « limite » et de risquer de perdre son permis.

Propositions d'orientation

On a débattues les pistes de réflexions évoquées lors de la première réunion pour en extraire des propositions d'orientations d'action qui seront soumises à l'approbation du comité de pilotage.

Concernant l'amélioration de la connaissance :

A été retenu la proposition de disposer d'un retour des analyses des comportements infractionnistes dans le domaine de la vitesse, exprimés lors des stages de récupération de point. Le cœur de cette proposition consiste à travailler avec les organismes de stages de récupération de point pour mettre au point un questionnaire permettant de mieux comprendre les raisons de la présence du stagiaire.

Les autres pistes de réflexion dans le domaine de l'amélioration de la connaissance se sont avérés soit non exploitables soit difficiles à mettre en œuvre car impliquant le niveau national.

Concernant les propositions d'orientation d'action par cibles :

les jeunes conducteurs :

4 grandes propositions d'orientations ont été retenues pour cette catégorie d'usagers :

travailler sur le modèle et sur l'implication parentale. Pistes d'actions : associer les parents à des évaluations pendant la formation, pour tout apprentissage (y compris non AAC). Promouvoir l'AAC.

Améliorer la sensibilisation sur le thème vitesse lors de la formation du conducteur. Travail à faire sur la méthode d'apprentissage en partenariat avec les auto écoles pour introduire plus de discours pédagogique sur cet enjeu de sécurité routière (ce temps pouvant servir à la sensibilisation sur d'autres enjeux). Inciter à l'intervention d'un IDSR lorsque l'auto école n'a pas les moyens pédagogiques à sa disposition.

Renforcer l'intervention de « professionnels » de sécurité routière (pouvant notamment porter un

discours sur la vitesse) dans les établissements scolaires, dans le cadre du continuum éducatif. Les enseignants ne sont pas formés et ne peuvent « sacrifier » du temps d'enseignement de leur matière pour tenir un discours sur la sécurité routière. Il serait intéressant de travailler sur la systématisation d'une intervention en milieu scolaire (en 4^e) au sein des établissements par des intervenants compétents et formés à cet exercice.

Pour éduquer le conducteur petit infractionniste, proposer une alternative à la sanction (rencontre avec les accidentés...) plutôt qu'une sanction brutale non éducative (retrait de permis). Cette orientation d'action reste à affiner, notamment sur la nature de l'alternative à la sanction afin de bien cadrer l'impact sur le jeune.

Jeunes détenteurs du permis moto :

2 orientations locales sont proposées pour cette catégorie d'usagers :

- Valoriser et sensibiliser le motard nouvellement titulaire du permis, notamment en lui offrant la possibilité de « tester » ses capacités de conduite de son engin après quelques mois de pratique. Cette orientation d'action pourrait se traduire en action suivante : remise officielle du permis moto en Préfecture ou sous Préfecture avec réception et remise d'une offre de stage (gratuite) de sensibilisation au risque de la conduite d'un 2 roues motorisé (cf stages Guy Bideau) à faire entre 6 mois et 1 an après la date d'obtention du permis, dans la limite des places disponibles.
- Permettre aux motards qui le souhaitent de « se frotter » à la vitesse dans un contexte sécurisé permettant une prise de conscience et un meilleur comportement sur route. Cette proposition d'action est à inscrire en parallèle du projet de réalisation du circuit de St Jean d'Angély.

Jeunes usagers de scoots ou cyclos (débridés) :

2 orientations locales sont proposées pour cette catégorie d'usagers :

- Sensibiliser les parents sur les kits de débridage (technique) et sur l'implication de leur utilisation (responsabilité, assurance...)
- Travailler avec les motocistes pour sensibiliser les acheteurs de scooters aux risques (physiques et pénaux) encourus par le débridage d'engins.

Proposition du groupe de travail à faire remonter au niveau national :

Les scooters, vendus à l'échelle de la planète, sont construits pour rouler plus vite (la réglementation française étant une des plus strictes en vigueur). Il est par conséquent parfois très simple de débrider un scooter, en enlevant une simple goupille, et d'un certain point de vue, ce n'est pas forcément si grave car l'engin est prévu pour rouler plus vite. D'où la proposition de ne pas brider ces engins à la construction mais en revanche, d'obliger tout conducteur de scooters à une formation adaptée (ce qui sera peut être plus sécurisant que l'utilisation d'un scooter, même non débridé, avec uniquement l'obtention du BSR).

Professions utilisant des VUL ou des véhicules de flotte d'entreprises :

4 orientations locales sont proposées pour cette catégorie d'usagers :

- Améliorer la prise en compte du risque "trajet" (parcours domicile-travail), orientation pouvant se traduire en actions par : une bonne gestion des horaires "embauche/débauche" (plages tampon a l'embauche pour éviter les précipitations; décalage coordonné des horaires sur une

même zone géographique d'emploi).

- Améliorer la gestion des déplacements professionnels par l'amélioration de l'organisation du travail permettant de les éviter et d'en gérer la durée.
- Améliorer l'état et la gestion des véhicules, orientation pouvant se traduire en actions par la mise en place de carnets d'utilisation responsabilisant le conducteur salarié, la mise en place de contrôles simples réguliers...
- Former les jeunes salariés aux spécificités de conduite d'un VUL (formation post permis, surcharges, arrimage des charges, visibilité...)

Ces orientations peuvent se traduire concrètement par des campagnes de sensibilisation en entreprise, des partenariats avec les entreprises, mises en place de charte, contrôles, etc...

Tout public :

3 orientations locales sont proposées pour cette catégorie d'usagers :

- Communiquer sur la vitesse adaptée et non vitesse maximale autorisée, ainsi que sur une des conséquences : le respect de la distance de sécurité. Cette orientation d'action permettrait de traiter le problème des petits infractionnistes remettant en cause l'infraction et ayant le sentiment de s'être fait piéger.
- Recensement des accidents matériels par chaque gestionnaire de voirie, pour analyse et traitement de l'infrastructure. L'objectif étant d'identifier les zones à risque afin d'éviter l'accident corporel.
- Sensibiliser les aménageurs routiers du département sur le respect de l'adéquation des aménagements, et des vitesses aux zones traitées (entrées d'agglomération, zones 30, futures zones de rencontre, etc.). L'aménagement doit inciter naturellement l'utilisateur à pratiquer la vitesse autorisée et non être contraint par un simple panneau. L'objectif de cette orientation d'action est de légitimer la règle pour une meilleure acceptabilité de la sanction et concourir ainsi à diminuer le nombre de petits infractionnistes.