



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE MAINE-ET-LOIRE

Document Général d'Orientations 2008 - 2012

**LA CONDUITE
ACCOMPAGNÉE**
L'APPRENTISSAGE ANTICIPÉ
DE LA CONDUITE (AAC)



**JEUNE ET
SÉCURITÉ ROUTIÈRE**
NE METTEZ PAS
VOS AMIS EN DANGER



LA VITESSE
CONNAISSEZ-VOUS
SES EFFETS ET SES RISQUES?



**LE 50 CM³
SANS RISQUE**
« T'ASSURES DANS LA VIE,
ALORS ASSURE SUR LA ROUTE »



**L'ALCOOL ET
LA CONDUITE**
PRENEZ LA MESURE
DU RISQUE



Pour lutter contre l'insécurité routière dans le département de Maine et Loire

Sommaire :

Préambule : _____ 3

Les caractéristiques de l'insécurité routière dans le département de Maine et Loire : _____ 6

Les accidents corporels : _____ 6

Les usagers : _____ 7

Un facteur comportemental : l'alcool _____ 8

Analyse sectorielle des zones urbaines centrales , périurbaines et rurales : _____ 8

Conclusions de l'étude d'enjeux : _____ 10

Les enjeux en Maine et Loire : _____ 11

Le territoire : _____ 11

L'entreprise : _____ 12

Les nouveaux conducteurs : _____ 13

Les orientations d'actions : _____ 14

Le territoire : _____ 14

L'entreprise : _____ 16

Les nouveaux conducteurs : _____ 18

Les signataires du DGO : _____ 20

Préambule :

Le 21 décembre 2007, le Président de la République a fixé un objectif national de réduction des tués sur la route : passer à moins de 3000 tués en 2012 contre 4620 en 2007.

Cet objectif doit se traduire par :

- Une division par deux du nombre de tués dus à l'alcool.
- Une division par trois du nombre de jeunes tués.
- Une division par deux du nombre d'accidents mortels impliquant les deux roues.

Dans le département de Maine et Loire, l'objectif est de sauver sur les quatre années à venir (2009-2012) 5 vies de plus chaque année par rapport à la période 2004-2007*, ce qui revient à passer de 65 morts en moyenne annuelle sur la période 2004-2007 à 48 sur la période 2009-2012.

L'atteinte de cet objectif ambitieux nécessite pour chaque département la définition d'une stratégie adaptée à ses enjeux et à son contexte local. L'outil de définition de cette stratégie est le Document Général d'Orientations (DGO).

La circulaire du 15 avril 2008 de la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a précisé les objectifs et les modalités d'élaboration de ce document.

Destiné à structurer l'action départementale sur les axes de progrès de la sécurité routière pour la période 2009 – 2012, le DGO poursuit un double objectif de mobilisation des partenaires de la sécurité routière (services de l'Etat, collectivités territoriales, monde professionnel, associations) et de définition des priorités à retenir pour faire reculer l'insécurité routière dans le département.

La démarche d'élaboration du DGO s'est organisée en deux étapes : une phase d'étude des enjeux du département et une phase de détermination d'orientations d'actions, chaque phase ayant fait l'objet d'une validation par tous les partenaires.

Un comité de pilotage rassemblant les principales collectivités territoriales et les assureurs du risque professionnel a été constitué.

Un comité technique rassemblant les techniciens de ces organismes a également été constitué afin de préparer les travaux du comité de pilotage.

L'étude d'enjeux a été réalisée par l'observatoire départemental de sécurité routière de la Direction Départementale de l'Équipement.

Ses conclusions ont été validées par le comité technique du 17 septembre 2008.

Lors du comité de pilotage du 16 octobre 2008, la directrice de cabinet du préfet de Maine et Loire, chef de projet sécurité routière, a présenté les conclusions de l'étude d'enjeux, la méthodologie proposée pour l'élaboration des orientations d'actions ainsi que la constitution de trois groupes de travail.

Ces propositions ont été approuvées par les différents partenaires.

* En 2007, 60 personnes sont mortes sur les routes du département de Maine et Loire.

Ces trois groupes de travail, couvrant chacun un champ transversal de la sécurité routière (le territoire, l'entreprise et les nouveaux conducteurs), se sont tenus les 20, 21 et 23 octobre 2008. Ils ont été animés par les représentants de trois acteurs clef de la politique locale de sécurité routière (le Conseil Général, la Caisse Régionale d'Assurance Maladie et la DDE).

Ces groupes ont permis de réunir de nombreux partenaires (services de l'État, collectivités, forces de l'ordre, acteurs du monde professionnel, Education Nationale, Universités, écoles de conduite, monde associatif, etc..) et ont donné lieu à des échanges riches et constructifs. Les partenaires ont ainsi réfléchi ensemble à des orientations d'actions pour la politique locale de sécurité routière.

Ces orientations d'actions, destinées à être mises en œuvre par tous les partenaires ou ciblées plus précisément sur certains d'entre eux, ont constitué le socle de la rédaction du DGO 2008-2012 dont une première version a été présentée, amendée et validée lors du comité technique du 1er décembre 2008.

La version finale du présent document a été amendée, complétée et approuvée par tous les partenaires lors du comité de pilotage du 12 décembre 2008.

Le Document Général d'Orientations, signé par tous les partenaires impliqués dans la démarche d'élaboration, a vocation à être la feuille de route pour la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir.

Les caractéristiques de l'insécurité routière dans le département de Maine et Loire :

L'étude d'enjeux s'est attachée à préciser localement les quatre enjeux nationaux :

- Les deux facteurs d'accidents que sont l'alcool et la vitesse.
- Les deux populations que sont les deux roues motorisées et les jeunes conducteurs.

Cette étude est basée sur l'analyse de 5417 accidents corporels de la circulation qui se sont produits entre 2002 et 2006 dans le département de Maine et Loire.

Les accidents corporels :

La tendance à la baisse du nombre d'accidents corporels observée depuis le précédent DGO s'est poursuivie pour passer depuis 2006 sous la barre des 1000 accidents par an dans le département.

Évolution des Accidents – Tués – Blessés :

Le nombre d'accidents corporels a diminué de 25% entre 2002 et 2006 tant en Maine et Loire qu'en France. Entre 1998 et 2002, le nombre d'accidents corporels avait augmenté d'autant.

Le nombre d'accidents mortels (6% des accidents du département) a baissé de 45% depuis 2002 alors qu'il stagnait sur la période précédente (7% des accidents du département entre 1998 et 2002).

Le nombre de blessés hospitalisés a augmenté de 50% entre 2002 et 2006 alors qu'une baisse de 16% avait été observée sur la période 1998-2002.

Cependant, le nombre total de blessés (blessés hospitalisés + blessés non hospitalisés) est en baisse de 25% en France et en Maine et Loire entre 2002 et 2006.

L'indice de gravité des accidents du Maine et Loire (6.7 tués pour 100 accidents) est proche mais toujours supérieur à celui observé en France (6.3 tués pour 100 accidents en moyenne sur 5 ans).

Les circonstances temporelles des accidents corporels :

25% des accidents se produisant un jour ouvrable ont lieu le vendredi.

Depuis 2002, le quatrième trimestre est le plus accidentogène.

30% des accidents corporels se produisent la nuit ou par faible visibilité.

Les lieux d'accidents corporels :

Plus de 60 % des accidents se produisent sur voirie communale.

70% des accidents ont lieu en agglomération (entre les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération) mais les plus graves sont observés hors agglomération.

Près de 40 % des accidents se produisent à moins de 5 km du domicile de l'impliqué présumé responsable et 73% à moins de 15 km. (source : Étude de 100 procès verbaux de gendarmerie).

Les accidents liés aux déplacements professionnels (période 2003-2007) :

Près de 40 % des accidents corporels de la circulation sont liés à un déplacement professionnel, soit sur un trajet domicile –travail pour 25% des accidents, soit directement au cours d'une mission pour 15% des accidents. Cette proportion est la même que pendant la période du précédent DGO.

Une étude conjointe menée en 2008 par la CCI en collaboration avec la CRAM et la coordination Sécurité routière a montré que 72 % des chefs d'entreprises du Maine et Loire ne se sentent pas concernés par le risque routier pour leurs salariés.

Pourtant, en 5 ans, près d'un tué sur deux sur les routes du Maine et Loire l'a été au cours d'un déplacement lié à l'activité professionnelle :

Mission professionnelle : 67 tués (20% des tués) et 16 % des blessés hospitalisés (292).

Trajet domicile-travail : 83 tués (25 % des tués) et 28 % des blessés hospitalisés (498).

Les accidents mortels :

Près de 80% des accidents mortels se produisent sur une section courante (ligne droite) et hors agglomération. On observe également une proportion deux fois plus importante d'accidents en courbe sur les accidents mortels (27%) par rapport à l'ensemble des accidents corporels (14%).

Pour les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule, la vitesse, l'alcool et l'absence d'équipements de sécurité sont des facteurs aggravants des accidents mortels du département.

Les facteurs vitesse et alcool sont très présents dans les accidents mortels.

Les usagers :

Entre les deux périodes d'étude on observe un report des accidents corporels sur les usagers vulnérables.

En effet, alors que la part des accidents impliquant un PL ou un VL est en baisse (-24% pour les VL) la proportion d'accidents corporels des autres catégories d'usagers (motards et cyclomoteurs en particulier) augmente. Mais les usagers de VL représentent encore 64% des tués.

Près de 30% des accidents corporels impliquent un cyclomotoriste.

Plus de 40% des accidents corporels impliquent un deux-roues motorisés (moto + cyclomoteurs) : ces accidents représentent 22% des tués, 37% des blessés hospitalisés et 33% des blessés non hospitalisés.

Les deux roues motorisés constituent une population fortement exposée à l'accidentologie routière.

Alors qu'ils ne constituent que 11% de la population, les 18-24 ans représentent 23% des tués et 25 % des blessés hospitalisés du département.

En outre, 18% des impliqués dans un accident corporel ont moins de 3 ans de permis (source Etude de 100 procès verbaux de gendarmerie).

Les jeunes sont fortement sur représentés dans les accidents corporels du département de Maine et Loire.

Un facteur comportemental : l'alcool

En moyenne, sur la période 2002-2006, près de 130 accidents corporels avec un conducteur sous emprise de l'alcool surviennent chaque année, soit 12 % des accidents corporels du département.

La gravité des accidents corporels avec alcool (17 tués pour 100 accidents) est deux fois plus importante que la gravité de l'ensemble des accidents corporels (6.7 tués pour 100 accidents). Les accidents avec alcool se produisent majoritairement en fin de semaine (60% des accidents) et la nuit (60% des accidents).

L'alcool est un facteur de déclenchement et d'aggravation des accidents.

Les 18-24 ans représentent 27 % des tués et 34 % des blessés hospitalisés dans un accident avec alcool. Cette part est de 24% pour les tués et de 25% pour les blessés hospitalisés sur l'ensemble des accidents corporels du département.

Le facteur alcool est très présent dans l'accidentologie des jeunes conducteurs.

On observe une baisse du nombre d'accidents mortels avec alcool mais leur proportion reste stable sur les deux périodes d'étude (12%).

Analyse sectorielle des zones urbaines centrales , périurbaines et rurales :

Si 36% des accidents corporels sont recensés en zone périurbaine et rurale (zone couverte par la gendarmerie) (+3 points par rapport à 1998-2002), ils représentent 86 % des tués et 74% des blessés hospitalisés de la période 2002-2006.

La gravité des accidents de la zone gendarmerie est particulièrement significative : 16 tués pour 100 accidents en moyenne contre 1.5 pour la zone urbaine centrale (couverte par la police). Néanmoins, une baisse de 30% du nombre de tués est observée en secteur gendarmerie alors que le nombre de tués en agglomération connaît des fluctuations d'une année à l'autre.

Les accidents observés en zone rurale et périurbaine sont des accidents du week-end et des jours fériés alors qu'en zone urbaine les accidents se produisent majoritairement les jours ouvrés.

2 accidents corporels sur 3 de cyclomoteurs en zone rurale impliquent un jeune de moins de 18 ans.

En agglomération, 35% des accidents impliquant un cyclomoteur se produisent seul. Ce phénomène urbain est moins présent en campagne (14% en zone gendarmerie).

Typiquement masculin, l'accident corporel de moto représente 14% des accidents du département avec une part importante de conducteurs alcoolisés (17% des accidents) en zone rurale.

Tableau de synthèse des accidents corporels en Maine et Loire période 2002-2006 :

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes				Indice de gravité
			Tués à 6 jours (T) ou à 30 jours	Blessés hospitalisés (BH)	Nombre de victimes graves (T+BH)	Blessés non hospitalisés	
2002	1273	86	89 <i>ou</i> 95	334	423	1276	33
2003	1096	70	80 <i>ou</i> 85	260	340	1111	31
2004	1009	61	69 <i>ou</i> 73	204	273	998	27
2005	1072	63	69	393*	462	931	43
2006	967	48	57	501*	558	696	58
Total	5417	328	364	2074	2438	5012	45

En italique la conversion du nombre de tués à 6 jours en nombre de tués à 30 jours

* Depuis 2005, un blessé est comptabilisé comme hospitalisé lorsque son hospitalisation dure plus de 24 h (contre 6 jours auparavant).

En Maine et Loire depuis 5 ans, on observe chaque mois :

	1998-2002	2002-2006
Accidents corporels	111	90
Tués	9	6
Blessés hospitalisés	34	34
Blessés non hospitalisés	113	83

Entre les deux périodes d'études, le nombre mensuel moyen

- d'accidents corporels a baissé de **19 %**
- celui des tués a baissé de **33 %**
- de blessés hospitalisés stagne
- de blessés non hospitalisés a baissé de **26 %**
- la gravité mensuelle moyenne des accidents est également en baisse passant de 8 tués pour 100 accidents en 1998-2002 à 6,7 pour la période 2002-2006.
- le nombre de victimes graves (tués + blessés hospitalisés) est en hausse passant de 38,7 à 44 pour 100 accidents.

Les victimes handicapées définitives sont 1.8 fois plus nombreuses que les tués, soit environ 650 sur la période 2002-2006.

Conclusions de l'étude d'enjeux locaux :

86 % des usagers se tuent en zone rurale et périurbaine,
Les accidents les plus graves se produisent hors agglomération,
Six accidents sur dix se produisent sur voirie communale,

Un groupe de travail relatif au territoire a donc été constitué.

40 % des accidents corporels de la circulation sont liés à un déplacement professionnel,
Seuls 25% des chefs d'entreprise associent le risque routier à un risque professionnel,

Un groupe de travail relatif à l'entreprise a donc été constitué.

Près de 30 % des tués dans un accident avec alcool sont âgés de 18 à 24 ans,
Près de 20 % des impliqués dans un accident corporel ont le permis de conduire depuis moins de 3 ans,
En zone rurale, 60% des accidents de cyclomoteurs impliquent un jeune de moins de 18 ans,

Un groupe de travail relatif aux nouveaux conducteurs a donc été constitué.

Les enjeux en Maine et Loire :

L'étude d'enjeux dont les conclusions sont présentées ci-dessus a permis de caractériser les quatre enjeux nationaux que sont les deux grandes causes d'accident (la vitesse et l'alcool au volant) et les deux populations à risque (les conducteurs de deux roues motorisés et les jeunes conducteurs) et de les décliner localement.

Les échanges entre les différents partenaires dans le cadre des trois groupes de travail transversaux ont permis de synthétiser cette déclinaison sous forme de questions croisant les thèmes des groupes de travail et les quatre enjeux nationaux.

Les thématiques des différents groupes de travail étant connexes, certains questionnements se recoupent.

Le territoire :

En Maine et Loire, 30 % des accidents corporels se produisent en zone rurale. Ces accidents sont à l'origine de 85% des tués et 75% des blessés hospitalisés du département.

Ces caractéristiques ont conduit à constituer un groupe de travail réunissant les acteurs présents sur tout le territoire pour examiner les enjeux issus des problématiques rencontrées par chacun d'eux et nécessitant de mener une politique de sécurité routière au plus proche des citoyens.

L'objectif est de définir la meilleure utilisation des ressources du territoire, en tenant compte des caractéristiques du département et de ses acteurs, pour agir auprès des populations les plus exposées.

Alcool :

Comment mieux prévenir l'alcool au volant ?

Comment mieux dissuader les conducteurs de prendre le volant avec une alcoolisation illégale ?

Comment rendre les contrôles plus efficaces et développer la pédagogie des conséquences néfastes de la consommation d'alcool ?

Vitesse :

Comment agir sur l'infrastructure afin de la rendre (encore) moins accidentogène ?

Comment développer une meilleure cohabitation dans l'espace public entre les différents usagers ?

Comment promouvoir le développement d'infrastructures adaptées aux modes doux ?

Comment mieux sensibiliser tout un chacun aux conséquences d'une conduite avec une vitesse excessive ?

Deux roues motorisés :

Comment mieux lutter contre le débridage des cyclomoteurs ?

Jeunes conducteurs :

Comment améliorer la pertinence et le caractère mobilisateur des messages de sécurité routière à l'attention des jeunes ?

Comment mieux responsabiliser les usagers fragiles (piétons, cyclistes) ?

L'entreprise :

Près de 40% des accidents corporels de la circulation surviennent lors d'un trajet domicile-travail ou au cours d'un déplacement professionnel.

Première cause d'accidents du travail mortels au niveau national, le risque routier est néanmoins fortement sous-estimé par les chefs d'entreprise.

Afin de mobiliser les acteurs du monde professionnel sur la sécurité routière dans le département, un groupe de travail entreprise a par conséquent été constitué.

Alcool :

Comment mieux évaluer le risque routier au sein de l'entreprise ?

Comment agir avec les salariés pour mieux prévenir le risque de conduite sous emprise alcoolique dans l'entreprise ?

Vitesse :

Comment adapter les outils et les conditions de travail de chaque salarié pour lutter contre le recours à une vitesse excessive et /ou inadaptée en situation professionnelle ?

Quelle formation donner à chaque salarié en ce sens ?

Deux roues motorisés :

Comment agir envers les salariés usagers de deux-roues motorisés et quels messages privilégier via le « canal » professionnel ?

Jeunes conducteurs :

Comment améliorer les compétences en matière de conduite des jeunes conducteurs ?

Comment rendre plus efficaces les messages de formation et de prévention sécurité routière à destination des jeunes dans le monde professionnel ?

Comment améliorer et mieux cibler les contrôles ?

Les nouveaux conducteurs :

Les jeunes conducteurs sont très fortement sur représentés dans l'accidentologie du département de Maine et Loire (ils représentent 23 % des tués pour seulement 11 % de la population).

Ils constituent de surcroît une cible stratégique pour l'avenir puisqu'ils sont les conducteurs de demain. C'est dans cette optique qu'un groupe de travail centré sur les nouveaux conducteurs a été constitué.

Alcool :

Comment améliorer les actions de formation et de prévention sur l'alcool au volant à destination des jeunes conducteurs ?

Comment mieux informer les jeunes sur les conséquences de l'alcool au volant ?

Vitesse :

Comment améliorer les compétences et les comportements des jeunes conducteurs en terme de vitesse pratiquée ?

Deux roues motorisés :

Comment mieux informer et faire respecter la réglementation (conséquences du débridage en cas d'accident, condition d'obtention du BSR) ?

Comment améliorer les contrôles ciblant les deux roues motorisées (débridage) ?

Comment améliorer la formation initiale et continue à la conduite des deux-roues motorisés ?

Comment mieux former et sensibiliser à la sécurité routière les nouveaux conducteurs de deux roues motorisés ?

Jeunes conducteurs :

Comment mieux sensibiliser les jeunes aux conséquences d'une conduite irresponsable ?

Comment améliorer la formation initiale des jeunes à la conduite ?

Comment rendre plus efficaces les messages de formation et de prévention sécurité routière à destination des jeunes ?

Les orientations d'actions :

La définition des orientations d'actions est issue de la réflexion collégiale réalisée dans les trois groupes de travail constitués dans le département de Maine et Loire pour l'élaboration du DGO. Les compositions et les comptes rendus respectifs de ces trois groupes sont disponibles auprès de la coordination sécurité routière à la DDE.

Le fil directeur de la réflexion portée par ces trois groupes a été, pour chacun des champs transversaux de la sécurité routière concernés (le territoire, l'entreprise et les nouveaux conducteurs), de construire des réponses à la fois adaptées aux enjeux et répondant aux préoccupations des différents partenaires.

Les orientations d'actions issues des réflexions des trois groupes de travail sont listées ci-dessous pour chaque enjeu.

Elles ont vocation à être déclinées par les programmes d'action AGIR mis en œuvre annuellement dans le Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR).

Le territoire :

La construction de partenariats forts et clairement définis avec les acteurs concernés est un facteur clé de la réussite de la traduction opérationnelle du DGO 2008 – 2012.

La mobilisation des collectivités territoriales est à ce titre vitale. Elle concerne principalement le Conseil Général, acteur central gérant 5000 km de routes départementales, ainsi que les communautés d'agglomérations, les communautés de communes et les communes.

C'est avec ces collectivités que devront être bâties les actions concernant les infrastructures.

Les communes, à travers le réseau des élus référents sécurité routière, représentent également une source de partenariats et d'initiatives importantes, en permettant par la connaissance fine du terrain une action au plus proche des citoyens et adaptée aux enjeux locaux.

Pour les collectivités locales, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) contribueront à la politique de sécurité routière en incitant à l'utilisation des modes de déplacement les plus sécurisés.

Les SCOT devront également encourager à la mixité des espaces et à la proximité des zones d'habitat et des générateurs de déplacement.

L'action sur le territoire revêt également une forte dimension pédagogique, qui rend nécessaire l'implication de partenaires comme les autos écoles (par exemple à l'occasion des rendez-vous pédagogiques), ainsi que les enseignants.

Les associations et le réseau social (ANPAA) devront également être associés.

L'université sera également un partenaire privilégié, par exemple via les formations supérieures en psychologie et sécurité routière (sensibilisation à la Sécurité Routière dans le cadre de la formation universitaire au cours des études de Licence).

L'action sur le territoire nécessite aussi un vecteur de capitalisation des actions menées par les différents partenaires. Dans ce cadre, il est intéressant de faciliter les initiatives en permettant à chaque partenaire qui le souhaite d'accéder à une base de données recensant les actions menées en matière de sécurité routière.

Cette mission devra être assurée par des partenaires publics et institutionnels, afin de garantir sa continuité dans le temps.

Alcool :

- Améliorer les actions en matière de prévention de la conduite sous l'emprise de l'alcool en les rendant plus concrètes (conséquences physiques, pénales, etc...) et en ciblant mieux les lieux d'action (festivals, fêtes etc...) et les organisateurs.
- Rendre les actions de communication plus percutantes en ciblant la sphère familiale et les échelons citoyens de proximité (élus référents) et en y associant tous les partenaires (acteurs de la prévention alcool et toxicomanie).
- Cibler toutes les classes d'âge, y compris les jeunes.

Vitesse :

- Poursuivre l'amélioration de la sécurité des infrastructures à la fois en agglomération et hors agglomération, par la mobilisation et le travail partenarial avec les gestionnaires de réseau (Conseil Général, DIRO, concessionnaires autoroutiers, villes et communes) sur les axes suivants :
 - Traitement des traverses d'agglomération.
 - Cohérence de la signalisation (entrées d'agglomération, limitation de vitesse, etc...).
 - Etude et traitement des zones potentiellement dangereuses.
- Communiquer sur les règles à suivre par tous les usagers « fragiles » (piétons, cyclistes) et promouvoir une nouvelle conception de l'espace public (zones de rencontre).
- Monter des actions de prévention et de communication sur les conséquences d'une conduite avec vitesse excessive :
 - En mettant l'accent sur des règles simples (respect des distances de sécurité).
 - En privilégiant un cadre d'intervention pédagogique (apprentissage anticipé de la conduite).
- Renforcer les contrôles par la poursuite de la politique d'implantation des radars fixes et par l'incitation à la réalisation d'emplacements pour les radars mobiles.

Deux roues motorisés :

- Cibler prioritairement les jeunes (lycéens, apprentis et étudiants).

- Maintenir une pression pédagogique forte, par des actions de communication et de prévention et par des contrôles, afin de promouvoir le respect des règles (port du casque, respect des vitesses maximales autorisées) en deux roues motorisés (accent à mettre sur la vulnérabilité des conducteurs).
- Lutter contre le débridage des cyclomoteurs:
 - Par des actions de prévention expliquant les conséquences du débridage (bruit, défaut d'assurance, risques associés à la vitesse, et...) ciblant la sphère familiale et communale (réseau des élus référents sécurité routière).
 - Par des actions de contrôle renforcés sur le débridage (y compris sur les concessionnaires).

Jeunes conducteurs :

- Améliorer la formation des jeunes conducteurs à la sécurité routière, par exemple par le biais d'un partenariat impliquant les auto écoles, l'éducation routière et les communes (modes doux, « vivre ensemble » sur la route, etc...) .
- Améliorer les actions de formation et de prévention ciblant les jeunes en faisant construire les messages adressés aux jeunes par les jeunes (actions participatives, concours, etc...).
- Mobiliser de nouveaux vecteurs de communication pour les messages de sécurité routière (Internet, radios, SMS).

L'entreprise :

La création d'un observatoire départemental du risque routier en entreprise (partenariat CRAM – Préfecture - CCI) a permis d'identifier un ensemble d'axes d'intervention permettant de mieux caractériser la notion d'insécurité routière en entreprise (en particulier au travers du contenu du Document Unique).

Dans le cadre de leurs actions pour réduire les risques professionnels, les chefs d'entreprise peuvent prévenir les accidents de la circulation lorsque les employés sont placés sous leur responsabilité. La conduite en situation de travail est en effet un acte professionnel.

La mobilisation de tous les acteurs du monde professionnel (CCI, UDT, CRAM, MSA) autour de l'Association pour la Sécurité Routière en Entreprise (ASRE) permettra de mener des actions selon ces axes d'intervention.

Les entreprises, les administrations dont les établissements d'enseignement, pourront également, avec l'appui des collectivités locales, mettre en place des plans de déplacement incitant leurs employés à adopter des modes de déplacement plus sûrs

Le changement modal en faveur des transports en commun contribuera à l'atteinte des objectifs de diminution de l'accidentologie routière.

Ces plans de déplacement devront également comporter un volet consacré au développement du covoiturage. Le développement des PDE doit permettre, à terme, de diminuer le trafic routier et les nuisances associées (insécurité routière, pollution, bruit).

L'utilisation des nouvelles techniques de communication (internet, vidéo conférences, portables) complètera les médias permettant de diffuser les messages de sécurité routière directement au cœur des entreprises.

Alcool :

- Renforcer la prévention en entreprise en développant la communication sur le risque induit par une conduite sous emprise alcoolique tant pour le salarié que pour le chef d'entreprise.
 - en développant les outils permettant de repérer les conduites à risque : médecine du travail, ASRE...
 - en précisant dans les règlements intérieurs les dispositions relatives à la consommation d'alcool en partenariat avec les employeurs, les salariés, les organisations syndicales et les acteurs de la sécurité routière : IDSR, ASRE, inspection du travail.

Vitesse :

- Développer les équipements de sécurité dans les véhicules de services (tachymètres, régulateurs, limiteurs) pour réduire le risque routier lié à la vitesse.
- Assurer la formation des salariés aux bénéfiques de la prévention du risque routier en formant les utilisateurs des véhicules dotés d'équipements de sécurité et en intégrant dans les plans de formation de l'entreprise les stages liés à la sécurité routière.

Deux roues motorisés :

- Développer la prévention et la communication sur le thème de la connaissance du risque routier, à destination des utilisateurs professionnels de ce mode de déplacement et des salariés usagers de deux-roues motorisés :
 - accroître le rôle de l'ASRE, en développant les actions de communication sur le port des équipements de sécurité, sur les risques liés au débridage.
 - associer les concessionnaires à la prévention en nouant des partenariats avec les assureurs.
- Poursuivre les contrôles en inscrivant au PDCR l'action auprès des concessionnaires de deux roues motorisés et des usagers de deux-roues motorisés.

Jeunes conducteurs :

- Promouvoir les stages post- permis dans les plans de formations des entreprises : mises à niveau, audits de conduite...

- Intervenir auprès des établissements de formation professionnelle afin de renforcer la prévention des risques liés au débridage, à l'alcool, à la sur estime de soi...
- Poursuivre la politique de contrôle aux abords des établissements d'enseignements professionnels et généraux (lycées, CFA) sur le thème du débridage, de la conduite sous emprise d'alcool et de stupéfiants, de la vitesse...

Les nouveaux conducteurs :

Les nouveaux conducteurs ne sont pas tous des jeunes ; cependant la réduction de l'accidentalité de la population des jeunes conducteurs représente un enjeu national et local. L'objectif sur la période du DGO est de diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

La mobilisation des acteurs traditionnels de la formation initiale et continue à la conduite (auto écoles, assureurs et établissements de formation professionnelle) est un élément capital pour toutes les actions pédagogiques à destination des nouveaux conducteurs.

L'implication d'acteurs possédant un vécu fort (associations de victimes, organismes de réinsertion) devra également être prévue.

L'action à mener sur l'enjeu alcool devra s'intégrer dans un cadre plus vaste de prévention de la consommation de l'alcool par les jeunes. Des animateurs jeunesse spécialisés seront recherchés et l'action sera développée par les réseaux de prévention, d'insertion et de suivi des jeunes en difficulté. Cette action devra impliquer fortement la DDJS (jeunesse et sports).

Les actions de formation et de prévention seront accompagnées par une communication visant d'abord et surtout les jeunes, par les médias préférentiels de leur génération, dans un style et avec un vocabulaire adapté (partenaires pouvant être associés : Université, radios, TV, Conseil général des jeunes, conseils municipaux de jeunes, DRAF et Rectorat).

Alcool :

- Développer les synergies avec les réseaux sociaux, scolaires et universitaires en s'appuyant sur les associations spécialisées en prévention et les structures des établissements d'enseignement ou professionnelles (directions, associations, maîtres de stages et de formation).
- Encourager les opérations SAM en adaptant les actions et supports pour éviter le risque de détournement (par exemple, raccompagner les jeunes qui ont trop bu pour éviter les accidents risque de permettre de les faire boire davantage).
- Développer pendant l'apprentissage anticipé de la conduite les modules de prévention de l'alcool et les organiser en inter-établissements lors des rendez-vous pédagogiques (appui sur la réforme en cours du permis de conduire) en partenariat avec l'éducation routière et les autos écoles.

Vitesse :

- Compléter la formation initiale au collège et en auto école par des actions post-permis adaptées et développer l'offre post-permis.
- Proposer des outils pédagogiques et des formations continues adaptés aux défauts de conduite les plus rencontrés et causes d'accidents (distances d'arrêt, interdistances, prise en compte des autres usagers de l'espace public, etc...).
- Sensibiliser les jeunes conducteurs à la nécessité pour eux d'acquérir une expérience de conduite de qualité :
 - développement de l'offre de témoignages de victimes d'accidents de la circulation et des difficultés de leur réinsertion.
 - valorisation de la remise du permis de conduire (remise officielle, cérémonie municipale, ...).
 - information sur les difficultés des jeunes conducteurs (sensibilisation par les assureurs en CFA ou lycée ou à l'entrée dans l'enseignement supérieur).
- Encourager les actions Label Vie en dehors des actions d'accompagnement de la consommation d'alcool.

Deux roues motorisés :

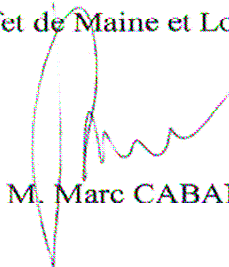
- Sensibiliser les dirigeants des établissements d'enseignement (EN, Universités, grandes écoles, CFA et lycées professionnels privés ou agricoles) à l'intérêt de mener des actions de Sécurité Routière (formalisation officielle du partenariat avec les établissements de formation professionnelle pour y réaliser chaque année des actions de prévention).
- Communiquer vers les parents sur les sujets pour lesquels ils conservent une responsabilité : écoliers et collégiens, achat de scooter ou cyclomoteur et de ses accessoires, assurance.
- Privilégier les actions vers les jeunes à partir de 14 ans et inciter à ne pas déclencher de formation de BSR avant 14 ans dans le cadre d'une communication avec les familles.

Jeunes conducteurs :

- Rechercher des vecteurs adaptés aux consommations des jeunes : radio, internet, cinéma, vidéo ...
- Faire élaborer les messages par les jeunes eux-mêmes en direction des jeunes en utilisant des méthodes encourageant leur créativité : concours, initiatives récompensées, valorisation des nouvelles entreprises des jeunes.

Les signataires du DGO :

M. le Préfet de Maine et Loire,



M. Marc CABANE.

M. le Président du Conseil Général
de Maine et Loire,



M. Christophe BECHU.

M. le Président d'Angers Loire Métropole,



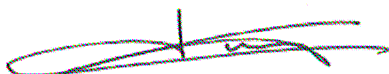
M. Jean Claude ANTONINI.

Pour M. le Maire d'Angers,
Madame la Première Adjointe



Mme Bernadette CAILLARD-HUMEAU.

M. le Président
de l'Association des Maires de France,



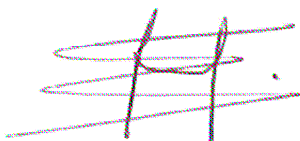
M. Jean-Luc DAVY .

M. le Maire de Saumur,



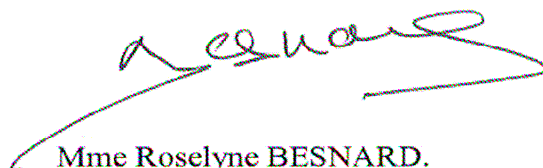
M. Michel APCHIN.

M. le Directeur Agences RSI Angers,



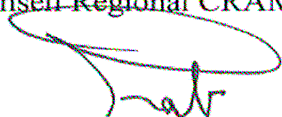
M. François de la MARANDAIS.

Madame la Présidente de la MSA
de Maine et Loire,



Mme Roselyne BESNARD.

M. l'Ingénieur Conseil Régional CRAM,



M. Christian PRAT.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES