



PRÉFET DU NORD



## Dossier de presse

### SIGNATURE DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION 2013 – 2017

LUNDI 15 AVRIL 2013

PREFECTURE DU NORD – SALLE ERIGNAC



#### Sommaire

Communiqué de presse	p. 2
Bilan du document général d'orientation (DGO) 2008-2012	p. 3
Présentation du DGO 2013-2017	p. 4
Derniers chiffres de la sécurité routière dans le Nord	p. 7
Présentation du radar mobile de nouvelle génération	p. 8

Service régional  
de la communication interministérielle

03 20 30 52 50

[pref-communication@nord.gouv.fr](mailto:pref-communication@nord.gouv.fr)

Préfecture de la région Nord – Pas-de-Calais  
12-14, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX  
Tél : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 30 56 82 - [www.nord.gouv.fr](http://www.nord.gouv.fr)



PRÉFET DU NORD

Lille, le 15 avril 2013

## Communiqué de presse

### SIGNATURE DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION DE SECURITE ROUTIERE 2013-2017



Dominique Bur, préfet de la région Nord – Pas-de-Calais, préfet du Nord, et Patrick Kanner, président du Conseil général, ont signé ce jour le document général d'orientation (DGO) de sécurité routière 2013 – 2017 aux côtés de Bernard Debreu, premier vice-président de Lille Métropole, de Georges Flamenget, secrétaire général de l'association des maires du Nord, de Philippe Waghemacker, vice-président de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD), de Marcel Beaussart, représentant de l'agglomération Maubeuge Val de Sambre, de Bertrand Chaillet, substitut général, de Daniel Lenoir, directeur général de l'ARS, de Christian Wassenberg, directeur académique des services de l'éducation nationale du Nord, et de Laurent Huglo, représentant du directeur général de la caisse d'assurance retraite et de santé au travail (CARSAT). La sécurité des citoyens sur les routes est une préoccupation majeure des pouvoirs publics. Les progrès réalisés ces dernières décennies ont été considérables et, en 10 ans, la mortalité sur les routes a diminué de moitié. En novembre dernier, le ministre de l'Intérieur a d'ailleurs fixé l'objectif de réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer sous la barre des 2 000 morts par an.

Sur les cinq années du précédent DGO, le nombre d'accidents corporels dans le département a diminué de plus d'un quart, bien plus que la moyenne nationale, grâce à la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, tant en matière de prévention que de répression.

Ce document général d'orientation a pour objet d'élaborer une politique départementale de sécurité routière conjointe à l'Etat et aux principales collectivités gestionnaires de voirie par l'analyse préalable d'enjeux sur le territoire ainsi que la définition et l'affichage d'axes prioritaires de travail à mettre en oeuvre pendant 5 années pour faire reculer l'insécurité routière. Il constitue l'outil de programmation et de mobilisation de ces acteurs locaux (services de l'Etat, collectivités, professionnels, associations...).

Une démarche concertée et intense, s'appuyant sur les résultats de 7 groupes de travail, a permis l'identification de 4 enjeux à l'échelon national et déclinés localement qui sont l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés et 3 à l'échelon départemental qui sont les usagers vulnérables (piétons, cyclistes), le risque routier professionnel et les distracteurs (téléphone portable, vidéo embarquée).

Pour y répondre, le DGO formule des propositions d'actions complémentaires et cohérentes utilisant les différents modes d'interventions possibles telles que la sensibilisation, l'éducation, la formation, le contrôle-sanction et les actions sur les infrastructures.

Le slogan de la sécurité routière identifié depuis plusieurs années « Tous responsables » a pu être vérifié autour l'ensemble des acteurs signataires décidés à s'engager de manière partagée dans un objectif commun : faire reculer la mortalité et la délinquance routière.

A cette occasion, le préfet a également présenté le radar mobile de nouvelle génération mis en fonction dans le département dont ont été dotés les compagnies républicaines de sécurité de la direction zonale du Nord, appareil embarqué à bord d'une voiture banalisée et pouvant photographier, en roulant, les usagers en excès de vitesse.

Les documents de présentation du DGO sont disponibles sur le site de la préfecture <http://www.nord.gouv.fr/Actualites/Breves>

Le DGO 2008-2012 avait retenu 6 enjeux, dont 4 nationaux et pertinents à l'échelon local « les jeunes âgés de 15 à 24 ans », « les deux-roues motorisés », « l'alcool et les conduites addictives » et « la vitesse » et 2 locaux « la coexistence entre poids-lourds et usagers vulnérables » et « les cyclistes ».

S'il est difficile de mesurer l'impact de la politique de sécurité routière en matière d'accidentalité, cette politique a été mise en œuvre avec des résultats encourageants puisque le département du Nord connaît une évolution favorable du nombre d'accidents de la route, de blessés et de tués sur la période 2007 – 2012 (respectivement – 27 %, – 34 % et – 21 %).

La baisse des accidents dus à **l'alcool** sur la période 2007-2011 est de 11 %. Cette thématique a mobilisé 20 % des moyens financiers puisqu'un accident sur 4 implique un conducteur en alcoolémie illégale. Ce bilan, plutôt défavorable, montre que cette thématique doit rester prioritaire.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un **usager âgé entre 0 et 24 ans** a baissé significativement de 30 % avec 1 030 sinistres en 2011 contre 1 475 en 2007. Cet enjeu a mobilisé 10 % des moyens financiers du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) car ces usagers représentent un tiers des personnes tuées dans le département ces 5 dernières années.

Concernant l'enjeu « **deux-roues motorisés** », les accidents corporels impliquant un cyclomoteur amorcé une baisse depuis 2011 qui demeure fragile. L'enjeu a mobilisé près de 15 % du budget des PDASR successifs.

La diminution des **vitesse**s moyennes pratiquées est réelle, influencée par le déploiement des équipements de Contrôle Sanction Automatisé sur les sites les plus accidentogènes. Les comportements dangereux liés à une vitesse inadaptée ou excessive tendent donc à diminuer mais restent à l'origine des accidents et en tout cas comme facteur aggravant.

La part des « **cyclistes** » oscille autour de 8 à 10 % dans le contexte du déploiement du vélo en milieu urbain. Plus de 20 % des moyens financiers du PDASR leur a été consacré permettant de cibler le public des jeunes et à la volonté de développer ce mode de transport.

L'enjeu local « **coexistence poids-lourd et usagers vulnérables** » représente près de 15 % des actions du PDASR en raison de la gravité des accidents liés. Il a été toutefois difficile de déterminer des tendances et cette thématique sera intégrée dans « usagers vulnérables ».

Sur la période 2007–2012, le département du Nord bénéficie d'une situation plus favorable que dans le reste de la France avec un nombre de tués faible par rapport à la population du département. En effet, en 2011, le Nord se plaçait, avec 81 personnes tuées, à la 91<sup>e</sup> place des départements classés par ordre décroissant selon le nombre global de personnes tuées.

Toutefois, trois enjeux sont à surveiller : les motocyclettes lourdes, l'alcool et les usagers vulnérables. En outre, l'arrondissement de Lille représentant 2/3 des accidents corporels du département sur la période étudiée, une attention particulière lui sera portée.

Ces enjeux définis ont été pris en compte dans les attributions financières du PDASR. Les travaux de l'ODSR sur la connaissance de l'accidentologie ont également permis de mieux coordonner les actions des forces de l'ordre dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers (PDCR) établi en cohérence avec les enjeux et les orientations du DGO.

### Les orientations nationales

Le gouvernement a fixé l'objectif de réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer **sous la barre des 2 000 morts par an**, objectif rappelé par le ministre de l'Intérieur à l'occasion de la réinstallation du conseil national de la sécurité routière (CNSR) du 27 novembre 2012.

Pour y parvenir, les axes de travail pour combattre les comportements à risques et contribuer à la protection des publics vulnérables ont été maintenus concernant les principaux facteurs accidentogènes (alcool, stupéfiants, vitesse) et les personnes les plus exposées (jeunes et usagers de deux-roues motorisés).

### Le DGO : un document d'analyse, de synthèse et d'engagements partagés

Afin de **contribuer localement à cet objectif**, chaque département définit, dans le cadre de l'élaboration de son **Document général d'orientations (DGO) signé pour 5 années**, les **axes prioritaires** de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Le Document général d'orientations définit d'abord **les enjeux départementaux de sécurité routière**. Il s'agit de parties de la **population**, de **conduites** ou **comportements**, d'éléments de **contexte**, dont l'analyse a montré qu'ils étaient sur-représentés dans les causes d'accidents, et qui deviennent des cibles privilégiées pour les actions de prévention.

Le Document général d'orientations définit ensuite les **orientations** qui présideront à la réalisation des **actions de prévention** mais aussi de **contrôle sanction**. Chaque **orientation** est une **déclinaison de l'enjeu**. Elle peut porter sur **l'infrastructure**, **l'éducation**, la **formation**, **l'information** ou le **contrôle**. La définition des orientations sur une période pluriannuelle a pour objectif d'**inscrire les actions dans la continuité**, alors qu'un examen à trop court terme des facteurs d'accidents et une réactivité excessive pourraient entraîner à une conduite erratique des actions. Le bilan annuel de la mise en oeuvre des orientations permettra cependant de réaliser les ajustements nécessaires.

Le Document général d'orientations formalise donc l'**engagement** de ses signataires à mobiliser leurs efforts sur les enjeux et les orientations définies en commun, et à inviter ceux qu'ils soutiennent à faire de même ainsi qu'à motiver la mobilisation de ressources. Pour sa part, l'Etat s'engage à donner la priorité à ces enjeux et orientations dans la conception et dans les actions financées dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière et du plan départemental de contrôles routiers.

Le Document Général d'Orientations, cosigné par l'État, les collectivités territoriales et les assureurs du risque routier professionnel impliqués dans la démarche est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Ainsi, le Document général d'orientations a identifié **7 enjeux**, 4 en lien avec les enjeux nationaux : les **jeunes**, les **deux-roues motorisés**, **l'alcool** et la **vitesse**, et 2 locaux : **les usagers vulnérables en milieu urbain** (piétons, cyclistes), le **risque routier professionnel** et les **distracteurs** (téléphone portable notamment).

## Une démarche partenariale renforcée autour des collectivités

Le **Département du Nord**, principal gestionnaire des infrastructures routières dans le département, fortement impliqué dans la lutte pour la sécurité routière, a souhaité s'associer à l'élaboration de la politique départementale de sécurité routière, aux côtés des services de l'Etat (**préfecture, direction départementale des territoires et de la mer, parquet, forces de l'ordre, éducation nationale, Agence régionale de santé**), ainsi que d'autres collectivités telles que les **communautés urbaines de Lille et Dunkerque, l'agglomération de Maubeuge** et des partenaires comme l'**association des maires du Nord**, des représentants des assureurs du risque routier professionnel comme la **caisse d'assurance retraite et de santé au travail (CARSAT)**. Le DGO est le résultat de cette mobilisation partenariale.

En complément de cet engagement, dans les prochaines semaines, le préfet et le président du Conseil général signeront une convention cadre visant à définir le périmètre de la coordination des interventions de l'État et du Département en matière d'exploitation, de sécurité et d'informations routières.

## Une amélioration de la connaissance du risque routier

Le comité de pilotage a souhaité une analyse transversale avec pour objectifs de donner du sens au DGO en s'attachant à son caractère opérationnel en s'appuyant sur l'expérience et les résultats du DGO 2008 – 2012 et des projets financés par le PDASR, de prendre en compte l'évolution du paysage de la sécurité routière, d'actualiser les enjeux et d'analyser les actions menées afin de confirmer les orientations d'actions encore en vigueur et définir les nouvelles orientations.

La démarche concertée a reposé sur la création de 7 groupes de travail :

- La connaissance de l'accidentologie et le partage des données co-piloté par le Conseil général et Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)
- Moyens mobilisés par les collectivités territoriales et les gestionnaires d'infrastructures piloté par le Conseil général
- Alcool et addictions piloté par la préfecture
- Les jeunes et la formation piloté par la direction académique des services de l'Éducation nationale
- Contrôles – Sanctions - Vitesse et distracteurs piloté par la préfecture
- Risque routier professionnel piloté par CARSAT, représentant des assureurs
- Usagers vulnérables en milieu urbain piloté par la LMCU

La lutte pour la sécurité routière nécessite au préalable une connaissance fine de l'accidentologie de manière à orienter le choix des mesures à prendre pour pallier les risques d'accidents. Ces groupes de travail ont permis d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement et de dresser un état des lieux des besoins de chacun et les difficultés rencontrées en fournissant des éléments techniques permettant de choisir les enjeux puis de les hiérarchiser.

A partir de l'état des lieux, des pistes d'amélioration ont été formalisées afin d'établir un programme d'actions à engager avec des propositions de mesures correctives suite aux constats relevés. L'orientation d'actions peut porter sur l'infrastructure, l'éducation, la formation, l'information ou le contrôle.

Le DGO, avec la définition d'orientations, donne aux actions cohérence et continuité et fédère l'ensemble des acteurs dans la définition des axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière.

## Les enjeux du DGO 2013 – 2017

Les enjeux identifiés au niveau national par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) ont tous été confirmés au niveau départemental. Des enjeux locaux spécifiques y ont été ajoutés.

- Les jeunes

Dans le Nord comme en France entière, un jeune de 15 à 24 ans court deux fois plus de risques de mourir sur la route qu'un usager moyen. Cet écart a tendance à s'aggraver dans le département. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité dans le département des jeunes de 18 à 24 ans.

- Les deux-roues motorisés

Les **conducteurs de cyclomoteurs** sont victimes d'une **mortalité très supérieure** aux automobilistes ce qui justifie une attention particulière. Les hommes représentent plus de 9 tués sur 10 et les jeunes représentent 1 tué sur 2.

- L'alcool et les conduites addictives

L'alcool est la première cause de mortalité sur les routes. Il touche tous les âges et toutes les catégories sociales et professionnelles. La **part des accidents corporels sous l'emprise d'un état alcoolique** dans le Nord est en effet **très nettement supérieure** à celle de la France et s'est amplifiée ces dernières années. De la même manière, les contrôles font apparaître une augmentation constante du nombre de conducteurs ayant consommé de la drogue. Cet enjeu reste très important dans le Document général d'orientations qui prévoit de lutter contre tous les comportements addictifs. Le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident est multiplié par 8,5 lorsqu'il a un taux d'alcool positif et par 14 lorsque l'alcool est cumulé avec du cannabis.

- La vitesse

En dépit de la **baisse générale des vitesses** pratiquées par l'ensemble des usagers et constatée depuis 5 ans, les comportements liés à une **vitesse inadaptée ou excessive** restent encore nombreux et sont directement à l'origine des accidents ou constituent un facteur aggravant (défaut de maîtrise, dépassements dangereux, vitesses mal appréciées en croisement, refus de priorité, non respect du feu rouge).

- Les usagers vulnérables en milieu urbain (piétons, cyclistes)

La **part des accidents dont les cyclistes** sont **victimes** est **plus importante dans le département qu'au niveau national**, ce qui traduit une pratique plus répandue de ce mode de transport pour des raisons culturelles et topographiques. Les piétons représentent quant à eux le tiers des victimes d'accidents corporels en agglomération dans le département.

- Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la **première cause de décès au travail** soit dans le cadre de ses missions, soit sur le trajet domicile – travail.

- Les distracteurs (téléphone, GPS, vidéo embarquée...)

Ces distracteurs **détournent ponctuellement l'attention du conducteur** de ses tâches immédiates de conduite qui subit une perte momentanée du contrôle et un amoindrissement de ses capacités de détection et d'anticipation des événements routiers.

## DERNIERS CHIFFRES DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LE NORD

L'évolution favorable constatée ces dernières années est le fruit de cette politique volontariste des services de l'Etat menée en collaboration avec les partenaires publics et associatifs autour de la définition d'orientations partagées, dans la ligne définie par le ministre de l'Intérieur lors de la réunion du conseil national de la sécurité routière le 29 novembre dernier où il a fixé un objectif de 2 000 morts en 2020.

L'année 2012 se caractérise par la poursuite des résultats encourageants dans la lutte contre l'insécurité routière. 81 personnes ont été tuées sur les routes du département, soit le même nombre qu'en 2011. Depuis 2002, leur nombre a été diminué de moitié (169 morts).

Le taux de mortalité sur les routes du département est faible puisque le Nord représente 2 % des morts, alors qu'il représente 4 % de la population française et que le trafic routier de transit étranger est très important.

Alors que le nombre de personnes tuées stagne, le nombre des accidents (1 851) diminue en 2012 de 4 %. Le nombre des blessés (2 250) baisse également de 4 %. La baisse du nombre des blessés est de l'ordre de 50 % depuis 2001. Parmi ceux-ci, la part des personnes devant faire l'objet d'une hospitalisation de plus de 48 heures suite à l'accident demeure supérieure à 40 %.

Les résultats du début de l'année 2013 sont eux-aussi encourageants. Le département comptabilise 15 tués sur les routes depuis le début de l'année 2013 (chiffre au 11 avril) contre 20 sur la même période en 2012, soit une diminution d'un quart, alors que la baisse au niveau national est de 11 %.

Sur le premier trimestre, le nombre d'accidents corporels et de blessés ont diminué tous deux de 35 %, baisse bien supérieure à celle constatée au niveau national (- 14 % pour chaque catégorie).

Un seul facteur ne peut expliquer cette évolution. La politique de sécurité routière est menée grâce à un ensemble d'orientations partenariales liées à la prévention, la formation, la dissuasion et la répression, sans compter l'amélioration du parc de véhicules et des infrastructures.

## PRESENTATION DU RADAR MOBILE DE NOUVELLE GENERATION

Les compagnies républicaines de sécurité de la direction zonale du Nord ont été dotées d'un radar « mobile de nouvelle génération », également appelé équipement de terrain mobile (ETM) embarqué à bord d'une voiture banalisée et pouvant photographier, en roulant, les usagers en excès de vitesse.

Ces radars ne sont pas signalés sur les routes : ces nouveaux systèmes sont intégrés dans des véhicules banalisés et utilisent un flash infra-rouge, non visible pour les usagers flashés.

Le dispositif du radar « mobile de nouvelle génération » est homologué depuis le 18 février par le laboratoire national d'essais (LNE) pour le contrôle en éloignement, c'est-à-dire pour des véhicules en dépassement.

Le véhicule circulera sur les portions de route où sont relevées des vitesses excessives, à l'origine d'accidents, qui sont déterminées par la police sous l'autorité du préfet de département.

La marge technique prise en compte pour ces radars mobiles est de 10 km/h jusqu'à 100 km/h et de 10 % au-delà. Avec l'application de ces règles, seront flashés sur autoroute, les usagers qui roulent à 146 km/h ou plus.

Les messages d'infractions qui ont été relevés pendant le contrôle sont transmis au Centre National du Traitement des contraventions à Rennes. Les infractions seront horodatées automatiquement et localisées en latitude et en longitude grâce à une antenne G.P.S. Les avis de contravention mentionneront, en plus de ces informations, la commune, l'axe et le sens de circulation du véhicule en infraction.

L'analyse des accidents mortels montre que la vitesse excessive est en cause dans 30 % des cas dans le département. Le déploiement des radars et le renforcement des contrôles coordonnés entre les différentes forces (sécurité publique, CRS, gendarmerie) contribuent à modifier les comportements des conducteurs.

En 2012, 532 252 infractions ont été relevées par les 33 radars fixes (+30,7 % par rapport à 2011 avec 31 radars) et 47 955 infractions (-2,8 % par rapport à 2011 avec 30 radars) ont été relevées par les 36 radars feux rouges.

Une fiche explicative par type de radar et une foire aux questions est mise à jour sur le site de la sécurité routière : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaitre-les-regles/les-radars>

### Note aux rédactions

Si vous souhaitez réaliser un reportage, merci de bien vouloir contacter le service régional de la communication interministérielle au 03 20 30 52 50 ou par mail : [pref-communication@nord.gouv.fr](mailto:pref-communication@nord.gouv.fr)