

### 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.