



PRÉFECTURE DE LA RÉUNION

# Document Général d'Orientations 2008-2012

Département de la RÉUNION



Le cadre de la sécurité routière à la Réunion pour les 5 ans à venir





<b>I- INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
LE CONTEXTE	4
LES OBJECTIFS DU DGO	4
LES ENJEUX	4
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	5
<b>II- L'ÉTUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL</b>	<b>6</b>
INFRASTRUCTURE	6
TRAFIC	6
ACCIDENTOLOGIE	7
POPULATION ET PARC AUTOMOBILE	7
RÉSEAUX	
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA RÉUNION (PÉRIODE 2003-2007)	8
<b>III- LA DÉTERMINATION DES ENJEUX</b>	<b>12</b>
LA VITESSE	12
LES CATÉGORIES D'USAGERS	14
LES CATÉGORIES D'ÂGES	16
L'ALCOOL	19
<b>IV- VALIDATION DES ENJEUX</b>	<b>20</b>
<b>V- COMPRÉHENSION DES ENJEUX</b>	<b>21</b>
<b>VI- ORIENTATION D' ACTIONS</b>	<b>26</b>
TABLEAUX D'ORIENTATIONS	21
<b>VII- SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO</b>	<b>36</b>

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

# I. INTRODUCTION

**L'insécurité routière n'est pas une fatalité : un nouveau défi sera relevé grâce à l'engagement de chaque Français.**

## LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 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 de deux roues.**

Dans ce contexte, chaque département définira dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, 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.

## LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'État, au Conseil Régional, au

Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, et aux assureurs du risque professionnel, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

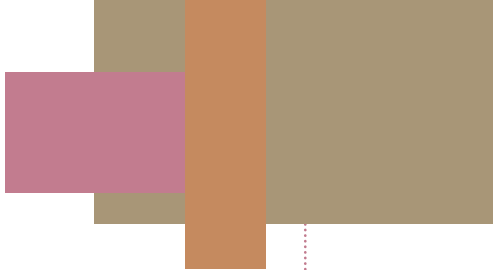
**LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles :  
> la phase « enjeux »  
> et la phase « orientations d'actions »  
nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

## LES ENJEUX

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet, est réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement (Observatoire Départemental de



Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique qu'il copilote avec le coordinateur de sécurité routière et auquel sont associés les techniciens des collectivités territoriales et des assureurs des risques professionnels.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'État, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Il conviendra pour chacun d'entre eux de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, chaque département devra caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés et les décliner localement.

Par ailleurs, le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux supplémentaires pourraient être retenus en complément des enjeux nationaux retenus au niveau départemental, en fonction notamment du précédent DGO.

## LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et à les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

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

Il doit formaliser la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national. Il pourra être cosigné par d'autres partenaires locaux.

Il présentera les caractéristiques de l'insécurité routière du département, expliquera les enjeux retenus, ceux partagés par les signataires ou propres à chacun d'entre eux, précisera les orientations d'actions correspondantes et justifiera si tel est le cas, la non-déclinaison d'un des enjeux nationaux.

**CHACQUE ANNÉE, LE PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR) SERA ÉLABORÉ EN COHÉRENCE AVEC LE DGO.**

## II- L'ÉTUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL

### Présentation du contexte local et de ses spécificités en terme d'infrastructure, de trafic et d'insécurité routière.

#### INFRASTRUCTURE

- 360 km de routes nationales dont une centaine de km de réseaux à 2x2 voies composent le réseau structurant du département et assurent l'essentiel des déplacements interurbains. Les sections à 4 voies, sur lesquelles la vitesse est limitée à 110 km/h, sont ouvertes à toutes les catégories d'usagers. Sur ce réseau se pose le problème de la cohabitation compte tenu des différentiels de vitesse entre les différents modes de déplacement.

- 750 km de routes départementales, assurent notamment la liaison entre le réseau structurant et les secteurs d'habitats disséminés sur les « contreforts » de l'île, sur lesquelles se mélangent trafic de transit, trafic de desserte et vie locale et dont les caractéristiques géométriques ne permettent pas d'assurer la sécurité de l'ensemble des modes de déplacements (insuffisance d'accotements et de cheminements piétons, présence de fossés profonds en bordure de voies).

#### TRAFIC

- Fort trafic sur le réseau structurant, en moyenne 50 000 véh/j (TMJA) sur le réseau à 2x2 voies et jusqu'à 65 000 véh/j aux entrées des grandes agglomérations.

- Accroissement constant et régulier au rythme de 3 % par an du parc automobile (estimation 2007 : 400 000 véhicules).

- Accroissement et allongement des déplacements domicile travail liés à l'augmentation du coût du foncier et à la réalisation de nouvelles infrastructures routières permettant une meilleure desserte des

différents secteurs de l'île.

- Augmentation importante des déplacements deux roues.

La démarche d'élaboration du DGO est par ailleurs marquée par deux phases décisionnelles essentielles :

> la phase « enjeux »

> et la phase « orientations d'actions »

nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

#### ACCIDENTOLOGIE

- Les principaux facteurs : vitesse élevée notamment de nuit (1 tué sur 2), alcool (1 tué sur 2), perte de vigilance, non-port de la ceinture à l'avant et surtout à l'arrière, non-port du casque.

- Les principales victimes : les jeunes conducteurs, les deux roues motorisés, les piétons.

- Gravité élevée la nuit et le week end.



## II- L'ÉTUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA RÉUNION (PÉRIODE 2003-2007)

#### Bilan global et évolution de l'accidentalité

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BNH
1998	867	89	107	274	816
1999	791	84	99	329	749
2000	761	92	105	239	752
2001	701	92	109	277	621
2002	698	79	96	268	686
2003	720	67	78	226	739
2004	723	63	72	212	748
2005	742	68	73	286	682
2006	779	63	71	351	679
2007	782	67	72	357	654
<b>Sous-total 2003-2007</b>	<b>3746</b>	<b>328</b>	<b>366</b>	<b>1432</b>	<b>3502</b>
Ensemble	7564	764	882	2819	7126

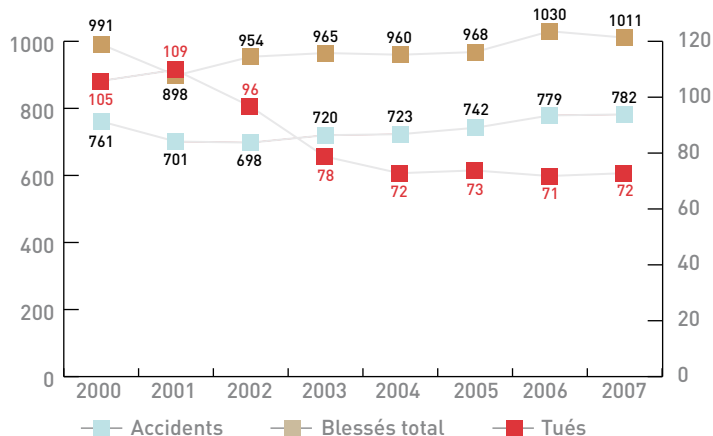
DE 2003 À 2007 :

**62 ACCIDENTS CORPORELS**  
**6 TUÉS**  
**82 BLESSÉS**

**EN MOYENNE CHAQUE MOIS**



## Évolution de l'accidentalité entre 2000 et 2007



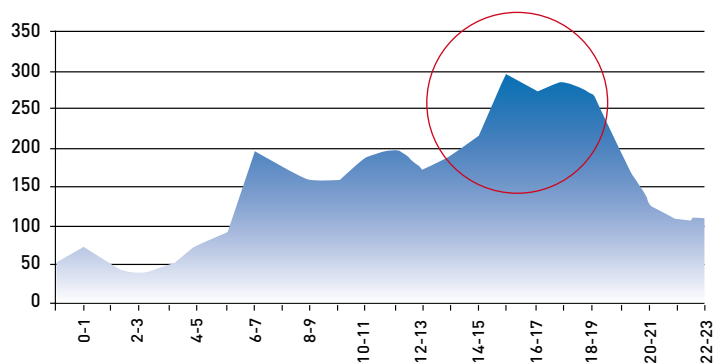
Après une augmentation continue de 3 % par an en moyenne constatée depuis 2002, le nombre d'accidents corporels semble se stabiliser depuis 2006 (779 en 2006, 782 en 2007).

Après une période de stabilité du nombre de blessés entre 2002 et 2005 (960 en moyenne par an), on enregistre à partir de 2006, une hausse du nombre total de blessés (BH + BNH) (environ +61 victimes par rapport à la moyenne des années précédentes).

Si on compare les évolutions des courbes « accidents » et « blessés » on s'aperçoit que les fluctuations sont pratiquement similaires.

Depuis 2004, le nombre de tués sur les routes de l'île reste stable autour de 72 victimes en moyenne par an.

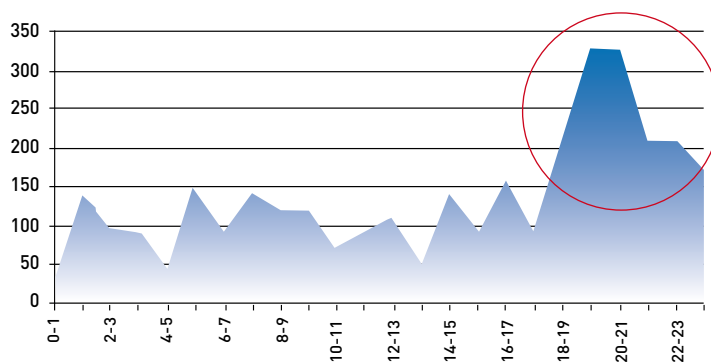
## Les accidents suivant l'heure



À la Réunion, le nombre d'accidents corporels présente un pic dans la tranche d'heures comprises entre 16 heures et 20 heures.

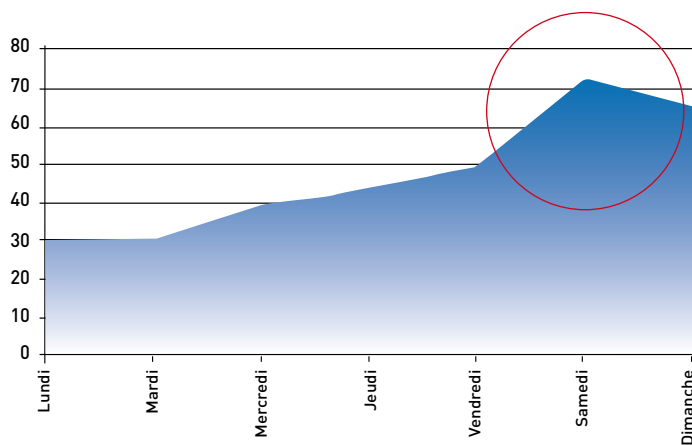
## II- L'ÉTUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL

### Les accidents suivant l'heure

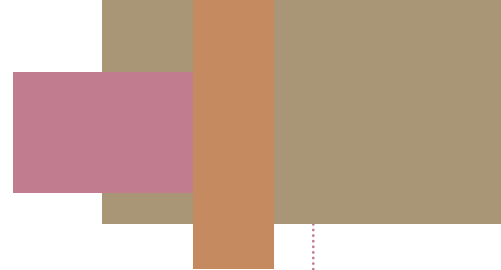


Concernant les accidents mortels, le pic se situe principalement entre 19 heures et 23 heures.

### Les accidents suivant le jour de la semaine

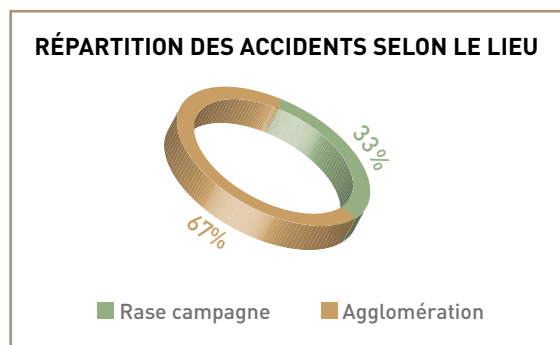


Les fins de semaine (vendredi inclus) sont les jours les plus meurtriers, particulièrement le samedi, à un degré moindre les jours de fêtes et leur veille.



## Localisation des accidents selon le milieu

2003-2007	RASE CAMPAGNE	AGGLOMÉRATION
Nombre d'accidents corporels	1246	2540
Nombre de tués	240	126

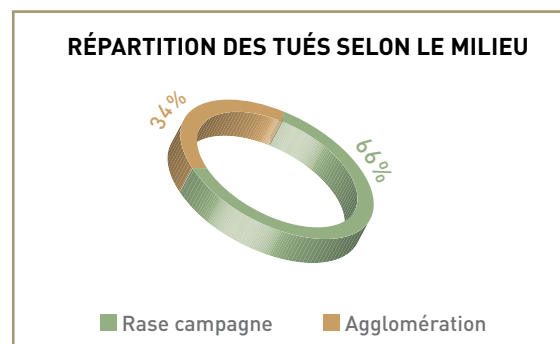


Dans le département, 67 % des accidents corporels ont eu lieu en milieu urbain (valeur identique à la métropole).

1 accident sur 3 survient hors agglomération et provoque 2 tués sur 3.

Quelque soit le milieu, la gravité (tués sur 100 accidents) à la Réunion, est toujours nettement supérieure à la moyenne nationale :

- 5 en milieu urbain à la Réunion (2,4 pour la métropole)
- 19,3 en rase campagne à la Réunion (12,9 pour la métropole)

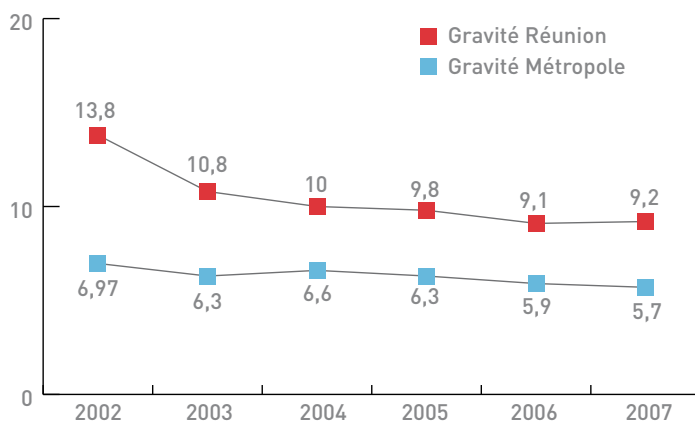


# III. LA DÉTERMINATION DES ENJEUX

## LA VITESSE

Les accidents corporels liés une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement quantifiables. L'analyse de cette partie portera d'une part sur la gravité des accidents et d'autre part sur les vitesses pratiquées à proximité des radars fixes (valeurs 2006, 2007 et 2008).

### La gravité (tués/100 accidents corporels)



Le niveau de gravité des accidents est en rapport direct avec la vitesse. Le graphique ci-dessus nous montre une tendance à la stabilité de la gravité des accidents depuis 2006. Cependant, à la Réunion, elle demeure 1,6 fois plus élevée que celle relevée au niveau national (5,7 en 2007) et représente en moyenne une victime grave pour 2 accidents.

Par ailleurs les graphiques indiqués à la p. 11 « Localisation des accidents selon le milieu » montrent que ce sont les routes de rase campagne qui prédominent en terme de risque (plus particulièrement de nuit, quand le trafic redevient fluide).

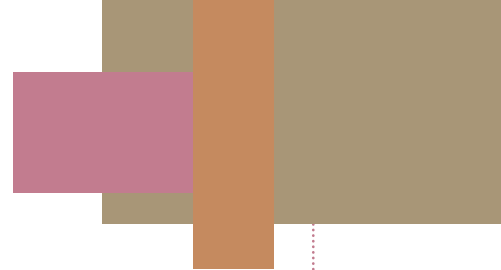
### L'évolution des infractions relevées par les radars automatiques

NOMBRE D'INFRACTIONS RELEVÉES	ANNÉE 2006	ANNÉE 2007	ANNÉE 2008
	69233	40142	43533
ÉVOLUTION		2007-2006: - 42 %	2008-2007: +8,45 %
VLA* < 20 KM/H	92%	89%	92%
VLA > 20 KM/H	8%	11%	8%

\*VLA: vitesse limite autorisée

Après une baisse significative des infractions relevées liées à la vitesse entre 2006 et 2007 (-42 %), on constate en 2008, une augmentation sensible du dépassement de la VLA (+8,45 %).

En moyenne 90 % des usagers commettent des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h par rapport à la VLA. En ce qui concerne les grands excès de vitesse (> 20 km/h), après la hausse enregistrée en 2007, on observe en 2008, une réduction du nombre de dépassement de la VLA supérieur à 20 km/h.



## L'évolution des vitesses relevées par les stations « SIREDO »

Données issues de l'analyse des valeurs enregistrées à partir des stations de comptage type « SIREDO ».

SITE À 90 KM/H					
Année	2003	2004	2005	2006	2007
Dépassement de la VLA (moyenne)		5 %	4 %	6 %	3 %

SITE À 110 KM/H					
Année	2003	2004	2005	2006	2007
Dépassement de la VLA (moyenne)	18 %	18 %	15 %	16 %	13 %

En résumé : l'analyse de la vitesse débouche sur un constat encourageant (baisse de la gravité, réduction des grands excès de vitesse supérieure à 20 km/h et baisse des dépassements de la VLA).

### **SEUL POINT NÉGATIF : 1 USAGER SUR 8 DÉPASSE LES VITESSES LIMITES AUTORISÉES.**

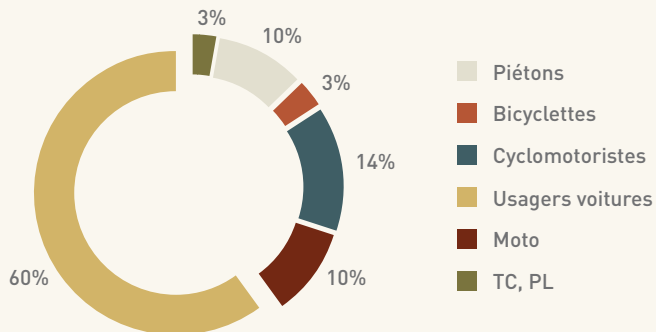
Si on assiste à un plus grand respect des vitesses limites autorisées, on note toutefois que de trop nombreux conducteurs sont en infraction d'une part sur les voies limitées à 110 km/h (2x2 voies) et d'autre part, par rapport à l'importance du niveau de transgression (notamment dépassement de plus de 20 km/h de la VLA).

## **CONCLUSION : LA VITESSE, ENJEU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA RÉUNION.**

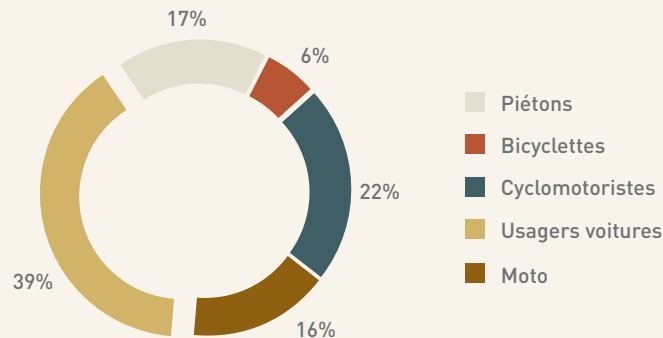
# III. LA DÉTERMINATION DES ENJEUX

## CATÉGORIES D'USAGERS

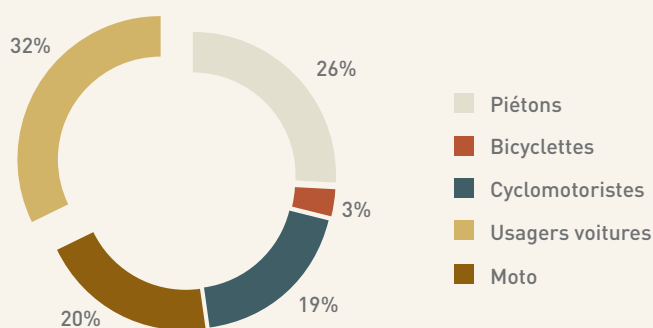
Catégories d'usagers impliqués dans un accident corporel

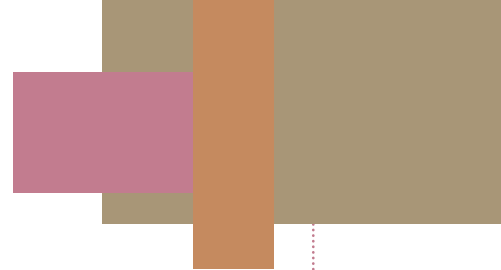


Répartition des victimes par catégorie d'usagers



Catégories d'usagers tués dans un accident corporel





Les VL sont les plus impliqués (60 %).

Mais ce sont les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés) qui sont les plus concernés en tant que victimes (61 %) alors qu'ils ne sont impliqués que dans 37 % des accidents corporels.

Les chiffres sont encore mis en évidence en ce qui concerne les victimes décédées, le pourcentage pour ces usagers s'élevant à 68 % réparti comme suit :

- **39 % des tués sont des deux roues motorisés**
- **26 % sont des piétons**
- **3 % sont des cyclistes**

USAGERS VULNÉRABLES			TAUX NATIONAL DE TUÉS (VALEURS 2006)
PIÉTONS	10 % des impliqués (877)	26 % des tués	11,40 %
BICYCLETTES	3 % des impliqués (314)	3 % des tués	3,80 %
CYCLOMOTEURS	14 % des impliqués (1253)	19 % des tués	6,70 %
MOTOS	10 % des impliqués (877)	20 % des tués	16,3 %
<b>TOTAL</b>	<b>37 % des impliqués</b>	<b>68 % des tués</b>	<b>38,20 %</b>

On constate par ailleurs que les taux de tués concernant les usagers vulnérables sont nettement supérieurs à ceux enregistrés au niveau national :

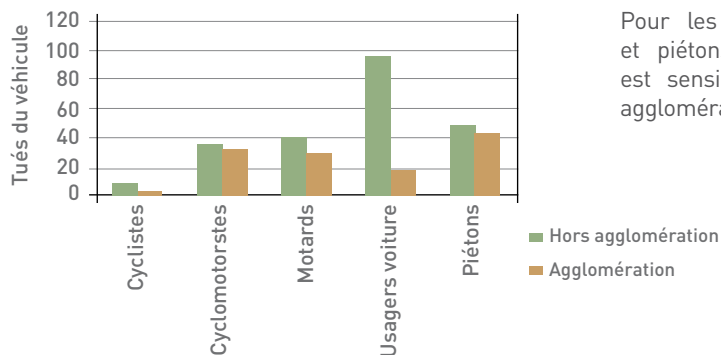
- **piétons : 2,3 fois supérieur au taux national**
- **cyclomotoristes : presque 3 fois supérieur**
- **motocyclistes : 1,2 fois supérieur**

Le taux de tués des usagers à bicyclette est inférieur au taux national.

### III. LA DÉTERMINATION DES ENJEUX

#### Localisation

Localisation des tués selon le milieu

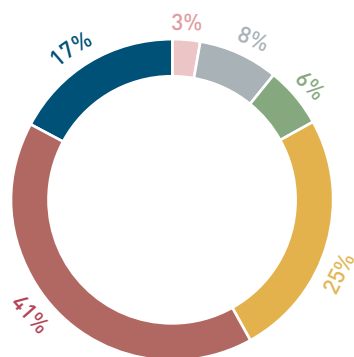


Pour les usagers vulnérables (deux roues motorisés et piétons), on constate que le nombre de victimes est sensiblement le même en agglomération et hors agglomération.

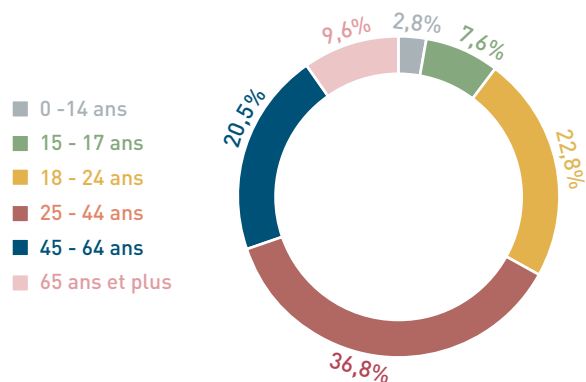
**CONCLUSION : DEUX ROUES MOTORISÉS (CYCLOMOTEURS ET MOTOS) ET PIÉTONS, ENJEUX DE SÉCURITÉ À LA RÉUNION.**

#### CATÉGORIES D'ÂGES

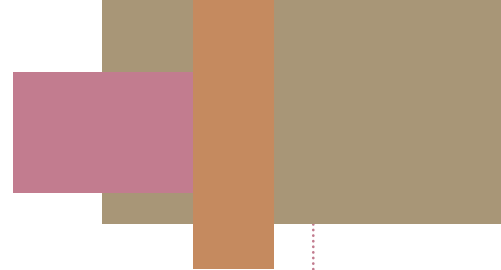
RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS SELON LA TRANCHE D'ÂGE



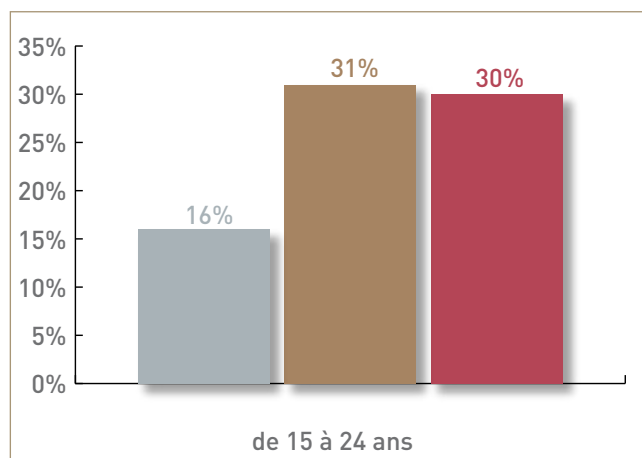
RÉPARTITION DES TUÉS SELON LA TRANCHE D'ÂGE







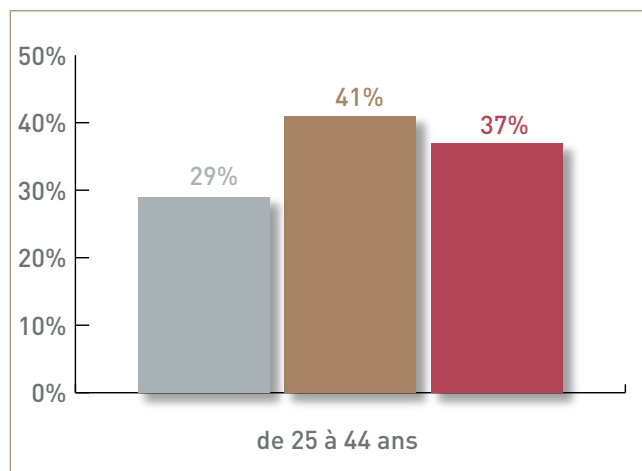
Dans les accidents corporels, les jeunes de 15-24 ans représentent un tiers des tués. Rapporté à leur population, leur implication est forte.






En effet, les jeunes de 15 à 24 ans sont impliqués dans 31 % des accidents corporels (y compris les piétons) alors qu'ils ne représentent que 16 % de la population du département.

Cette classe d'âge est particulièrement touchée en ce qui concerne le nombre de tués puisqu'on y dénombre 30 % des victimes. Ce pourcentage est sensiblement plus élevé que celui de la moyenne nationale (26,7 % en 2006).

Constat identique pour la classe d'âge de 25-44 ans avec 41 % des impliqués alors qu'elle ne représente que 29 % de la population. On y dénombre 37 % des tués, pourcentage également supérieur à celui de la moyenne nationale (29,8 %).



-  % de la population
-  % des impliqués par tranche d'âge
-  % de tués par tranche d'âge

### III. LA DÉTERMINATION DES ENJEUX

#### Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers

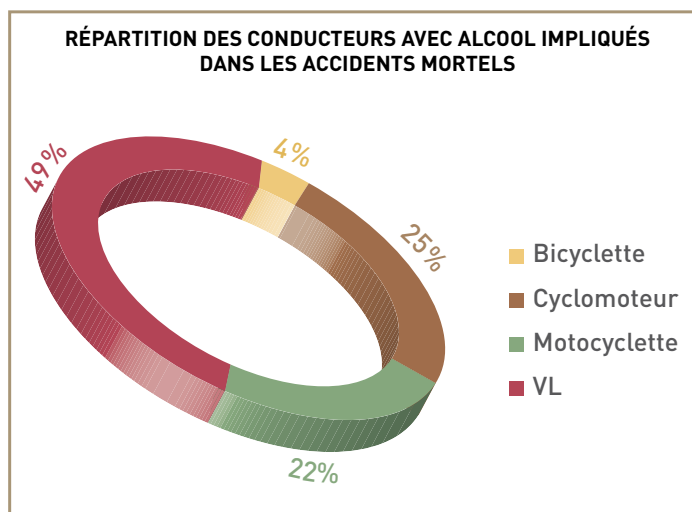
Classes d'âge	Piétons		Cyclistes		Usagers en cyclomoteur		Usagers en moto		Usagers de voitures de tourisme		Total des tués (y compris autre)		France % chiffres 2006
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	
<b>0-14 ans</b>	4	4,2 %	0	0,0 %	0	0 %	0	0,0 %	6	5,2 %	10	2,7 %	2,8 %
%	40 %		0 %	0	0 %		0 %		60 %		100 %		
<b>15-17 ans</b>	0	0,0 %	1	8,3 %	17 %	24,3 %	0	0,0 %	10	8,7 %	28	7,6 %	4,8 %
%	0 %		4 %		61 %		0 %		36 %		100 %		
<b>18-24 ans</b>	3	3,2 %	3	25 %	32	45,7 %	11	15,1 %	34	29,6 %	83	22,6 %	22, %
%	4 %		4 %		39 %		13 %		41 %		100 %		
<b>25-44 ans</b>	24	25 %	4	33,3 %	15	21,4 %	53	72,6 %	39	33,9 %	136	37,1 %	29,8 %
%	18 %		3 %		11 %		39 %		29 %		100 %		
<b>45-64 ans</b>	40	42,1 %	3	25 %	6	8,6 %	9	12,3 %	16	13,9 %	75	20,4 %	20,1 %
%	53 %		4 %		8 %		12 %		21 %		100 %		
<b>&gt; =65 ans</b>	24		1	8,3 %	0 %	0,0 %	0	0,0 %	10	8,7 %	35	9,5 %	19,1 %
%	69 %		3 %		0 %		0 %		29 %		100 %		
<b>Ensemble</b>	95	100 %	12	100 %	70 %	100 %	73	100 %	115	100 %	367	Tués	

Les pourcentages en italique représentent la part de chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.

- 7,6 % des tués font partie de la classe d'âge des 15-17 ans (4,8 % en métropole). Ces jeunes sont plus particulièrement concernés par les accidents de cyclomoteurs (24,3 % des tués).
- 22,6 % des tués font partie de la classe d'âge des 18-24 ans. Ils sont également concernés par les accidents de cyclomoteurs (45,7 % des tués) mais aussi par les accidents de voiture (29,6 % des tués) et à moindre degré de vélo (25 %) compte tenu du nombre plus faible de victimes utilisant ce mode de déplacement.
- 2 piétons tués sur 3 sont des personnes âgées de 45 ans et plus (42,1 % ont entre 45 et 64 ans et 25,3 % plus de 65 ans).
- 3 tués sur 4 en moto (72,6 %) font partie de la classe d'âge 25-44 ans (soit comme conducteur, soit comme passager). Cette tranche d'âge est également touchée en tant que cycliste (33,3 % des tués) avec la même réserve que ci-dessus pour les 18-24 ans.

**CONCLUSION : LES JEUNES DE 15 À 24 ANS, ENJEU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA RÉUNION.**

## L'ALCOOL



Sur la période de 5 ans (2003 à 2007), 44 % des accidents mortels font état du facteur « alcool » soit 144 accidents mortels sur 328. En comparaison la moyenne nationale n'est que de 28,4 %.

Dans un tiers de ces accidents mortels, le conducteur présentait une alcoolémie illégale.

Plus de la moitié des piétons tués présentait une alcoolémie positive (51 sur 95).

## CONCLUSION : L'ALCOOL, ENJEU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE À LA RÉUNION.

Seuil d'alcoolémie (code de la route) :

- concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,20 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés à l'article L. 234-1, pour les véhicules de transport en commun ;
- concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés à l'article L. 234-1, pour les autres catégories de véhicules.

## IV. VALIDATION DES ENJEUX

L'étude d'enjeux a fait ressortir les spécificités de l'accidentologie du département de La Réunion.

Elle a permis de vérifier que les quatre enjeux définis au niveau national (alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés) restent pertinents au niveau départemental.

L'analyse de l'accidentologie locale a permis par ailleurs, de dégager deux enjeux supplémentaires qui viennent s'ajouter aux enjeux nationaux : **les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) et l'accueil des victimes.**



### En résumé, les enjeux de sécurité routière suivants :

- I la vitesse
- II l'alcool
- III les jeunes de 15 à 24 ans
- IV les deux roues motorisés
- V les piétons
- VI les cyclistes
- VII l'accueil des victimes

identifiés dans l'étude d'enjeux et soumis à l'avis du comité de pilotage du DGO **ont été validés le 17 février 2008.**

Ces enjeux sont inscrits dans le présent document général d'orientations pour la période 2008 -2012.

## V. COMPRÉHENSION DES ENJEUX

L'objectif est de comprendre au mieux les dysfonctionnements dans le système homme-véhicule-environnement ayant conduit aux enjeux retenus dans la première phase de l'étude du DGO pour être à même dans l'étape suivante de définir les orientations d'actions les plus adaptées.

Compte tenu des délais très courts impartis pour l'établissement du DGO, cette analyse complémentaire a été réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de la direction départementale de l'Équipement, à partir des données qualitatives disponibles sur les enjeux choisis (études nationales sur les quatre enjeux nationaux, études menées localement sur les enjeux choisis, études réalisées par les partenaires associés: comptages routiers, mesures de vitesses, contrôles forces de l'ordre, infractions, enquêtes existantes, données de la justice,... ), procès-verbaux d'accidents.

Le dossier a été diffusé à tous les acteurs approchés pour faire partie du groupe de travail chargé de définir les orientations d'actions.

- **Direction générale des services du Conseil Général**
- **Direction générale des routes du Conseil Régional**
- **Procureur de la République de St Denis**
- **Rectorat**
- **Service départemental d'incendie et de secours**
- **Cellule éducation routière de la DDE**
- **Mairie du Port**
- **Mairie de St Denis**
- **Mairie de St Pierre**
- **Mairie de St Paul**
- **Prévention routière**
- **Caisse générale de sécurité sociale**
- **Union des métiers et industries de l'hôtellerie (UMIH)**
- **Entreprise et Prévention**
- **M. Moto**
- **Fédération française des motards en colère (FFMC)**
- **Association portoïse de médiation**
- **ANPAA**
- **Association objectif 97- 4**
- **IDSR**

## VI. ORIENTATION D' ACTIONS

Cette dernière phase de la démarche permet dans un premier temps de déterminer au préalable des objectifs de sécurité pour chaque enjeu (exemple : prévenir des risques pour un enjeu cyclomoteurs), puis dans un deuxième temps rechercher les orientations d'actions associées pour chacun des enjeux.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner en actions sur la période du DGO dans le cadre des PDASR, véritables programmes pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département, et permettre à des acteurs de se sentir concernés.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

Une orientation d'actions n'est ainsi ni une action, ni même un groupe d'actions.

Les orientations d'actions sont à rechercher pour chaque enjeu dans les domaines suivants : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

**Le groupe de travail réuni le 18 mars a défini**, pour chaque enjeu retenu lors de la phase d'étude d'enjeux, des orientations d'actions déclinées dans chacun des domaines évoqués ci-dessus.

Les orientations d'actions qui en découlent ont fait l'objet d'une validation par le comité de pilotage du DGO **le 6 mai 2009** et d'une information générale au même titre que pour la validation des enjeux retenus.

Composition du groupe de travail :

- **Direction générale des routes du Conseil Régional**
- **Direction générale des services du Conseil Général**
- **Rectorat**
- **DRASS**
- **Gendarmerie Nationale**
- **Direction Départementale de la Sécurité Publique**
- **Mairie de St Denis, Direction sécurité prévention médiation**
- **Mairie de St Paul (élu référent)**
- **Mairie de Saint-Pierre, direction des routes**
- **Mairie du Port, association portoïse de médiation**
- **Prévention routière**
- **FFMC**
- **Entreprise et Prévention**
- **GET 974 (groupement de transporteurs publics)**
- **IDSR**
- **Délégué à la formation du conducteur**
- **M. Moto**

**Les tableaux ci-après définissent les orientations des enjeux retenus.**



## VI. ORIENTATION D' ACTIONS

### TABLEAUX D'ORIENTATIONS

#### I - LA VITESSE

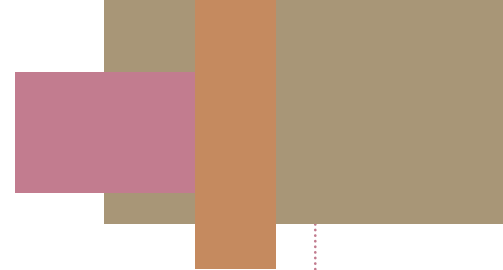
##### **CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :**

À La Réunion, le facteur vitesse est présent dans un accident mortel sur deux.  
Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au-delà des limitations autorisées.  
Dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances.

##### **GISEMENTS DE PROGRÈS :**

- Cohérence signalisation – infrastructure
- Connaissance plus fine de l'accidentologie liée à la vitesse
- Communication sur les risques liés au facteur vitesse
- Renforcement de la sensibilisation dans le cadre de la prévention du risque routier professionnel





I - LA VITESSE Orientations d'actions			
Infrastructure	Information-Communication	Formation-Education	Contrôle/sanctions
<p><b>I-1</b> Mobiliser les concepteurs et les gestionnaires de voirie en vue d'améliorer la cohérence et la pertinence de la signalisation et des équipements.</p>	<p><b>I-3</b> Créer un observatoire départemental de la vitesse afin d'améliorer la connaissance de ce facteur et d'évaluer la pertinence des actions de sensibilisation et de contrôles.</p>	<p><b>I-7</b> Mobiliser les services de l'État, les collectivités, les chefs d'entreprises en vue de sensibiliser leurs employés aux dangers de la vitesse et de les initier à la conduite apaisée.</p>	<p><b>I-10</b> Renforcer le volet vitesse du plan départemental de contrôle routier en particulier les contrôles automatisés et les contrôles ciblés en intégrant ponctuellement des actions d'alternatives à la sanction pour souligner l'aspect préventif des mesures de contrôle-sanction.</p>
<p><b>I.2</b> Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération et aux abords des écoles en vue d'améliorer la pertinence des zones de limitation de vitesse, de la signalisation et des équipements.</p>	<p><b>I.4</b> Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur les risques de la vitesse et ses conséquences (physiques, judiciaires, administratives, financières).</p>	<p><b>I-8</b> Impliquer les enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs un volet sur les dangers de la vitesse et sur la nécessité d'une conduite apaisée.</p>	
	<p><b>I-5</b> Promouvoir la conduite apaisée (Eco Conduite).</p>	<p><b>I-9</b> Impliquer l'éducation nationale afin d'intégrer dans le cursus des lycéens une sensibilisation aux dangers de la vitesse et à la conduite apaisée.</p>	
	<p><b>I-6</b> Impliquer des jeunes accidentés pour des actions de sensibilisation afin de toucher le public jeune.</p>		

## VI. ORIENTATION D'ACTIONS

### II- L'ALCOOL

#### CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :

En 2006, l'alcool est devenu le premier facteur national d'accidents mortels devant la vitesse.

À La Réunion, entre 2003 et 2007, 46 % des accidents mortels font état du facteur alcool.

Le bilan correspondant est lourd : 161 tués et 408 BH.

66 % de ces accidents se déroulent de nuit le week-end.

Toutes les catégories d'usagers sont concernées.

#### II- L'ALCOOL Orientations d'actions

##### Information-Communication

##### II-1

Mettre en place un groupe de travail chargé d'améliorer la connaissance de l'accidentologie liée à la consommation d'alcool et d'évaluer la pertinence des actions de sensibilisation et de contrôles.

##### II-2

Réaliser un audit afin de connaître les mesures éducatives et médico-sociales mises en place auprès des primo-contrevenants et des récidivistes et les conditions de suivi.

##### II-3

Étudier la faisabilité de la création à La Réunion d'un laboratoire local d'analyse de stupéfiants.

##### II-4

Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur les risques de la conduite avec alcool et ces conséquences (physiques, judiciaires, administratives, financières).

##### II-5

Promouvoir le déplacement par des modes de transports alternatifs notamment en sortie de discothèque.

### GISEMENTS DE PROGRÈS :

- Connaissance plus fine de l'accidentologie liée à l'alcool
- Communication sur les risques liés au facteur alcool
- Connaissance sur les risques liés au facteur stupéfiant
- Élargissement du champ de communication à toutes les catégories d'usagers
- Prise en compte des primo-contrevenants et des récidivistes
- Renforcement de la sensibilisation vis-à-vis de l'alcool festif

Formation-Education	Contrôle/sanctions
<b>II-6</b> Informers les usagers de deux-roues motorisés sur le sur-risque de la conduite sous emprise de l'alcool d'un deux-roues motorisé.	<b>II-15</b> Impliquer la justice pour promouvoir des mesures complémentaires (anti-démarrage électronique, stage alternatif aux poursuites pénales, TIG,... ).
<b>II-7</b> Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM).	<b>II-16</b> Maintenir à un niveau élevé la lutte contre l'alcool dans le plan départemental de contrôles routiers par des contrôles ciblés et plus particulièrement en sortie de discothèques et autres lieux festifs.
<b>II-8</b> Promouvoir l'auto contrôle.	<b>II-17</b> Étudier la faisabilité de la mise en place d'une fourrière pour les véhicules de conducteurs contrôlés présentant une alcoolémie illégale.
<b>II-9</b> Sensibiliser et responsabiliser les parents.	
<b>II-10</b> Renforcer l'implication des enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs de deux-roues motorisés un volet sur le sur-risque de la conduite sous emprise de l'alcool d'un deux-roues motorisé.	
<b>II-11</b> Renforcer l'implication de l'éducation nationale afin d'intégrer dans le cursus des élèves une sensibilisation aux effets et aux dangers de l'alcool.	
<b>II-12</b> Mobiliser les organisateurs de soirées et de manifestations festives, les milieux associatifs et étudiants, les clubs et associations sportives pour faciliter la mise en place de mesures préventives vis-à-vis de l'alcool festif.	
<b>II-13</b> Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les services de l'État sur le risque alcool.	
<b>II-14</b> Renforcer les actions de sensibilisation au tribunal.	

## VI. ORIENTATION D' ACTIONS

### III- LES JEUNES DE 15-24 ANS

#### **CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :**

À La Réunion, les 15-24 ans représentent 16 % de la population du département et 30 % des tués. Augmentation régulière et inquiétante du nombre de tués de cette tranche d'âge qui est passé de 18 en 2003 à 28 en 2007.

#### **GISEMENTS DE PROGRÈS :**

- Accentuer la prévention à cet âge et en amont.
- Impliquer les jeunes dans la réflexion sur la sécurité routière.

### III – LES JEUNES DE 15-24 ANS Orientations d'actions

Infrastructure	Information-Communication	Formation-Education	Contrôle/sanctions
	<b>III-1</b> Initier une enquête à réaliser par les jeunes pour comprendre comment ils perçoivent la sécurité routière afin de mieux cibler les actions à réaliser auprès de ce public.	<b>III-8</b> Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble des structures éducatives (primaire, secondaire, supérieure, et professionnelle) et les collectivités dans le cadre du continuum éducatif afin de développer les actions menées depuis l'école maternelle jusqu'à l'enseignement supérieur que ce soit dans les filières générales ou professionnelles et hors du milieu scolaire.	<b>III-15</b> Proposer des mesures éducatives en alternative ou en complément des mesures pénales.
	<b>III-2</b> Renforcer la connaissance de l'accidentologie impliquant les jeunes.	<b>III-9</b> Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes salariés.	<b>III-16</b> Effectuer des contrôles techniques préventifs ciblés sur les deux roues motorisés en concertation avec le milieu éducatif.
	<b>III-3</b> Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes (Label Vie).	<b>III-10</b> Sensibiliser les jeunes sur les conduites à risques notamment lors des sorties festives (opération SAM).	
	<b>III-4</b> Communiquer sur les bons comportements dans la conduite.	<b>III-11</b> Porter la sécurité routière dans le monde sportif avec les éducateurs et les accompagnateurs.	
	<b>III-5</b> Promouvoir les concours éducatifs et valoriser ce travail.	<b>III-12</b> Favoriser le développement de l'AAC.	
	<b>III-6</b> Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite.	<b>III-13</b> Intégrer la S.R. dans les journées d'appel et de préparation de la défense.	
	<b>III-7</b> Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite après 18 ans.	<b>III-14</b> Impliquer les assureurs en tant que relais de sensibilisation.	

## VI. ORIENTATION D' ACTIONS

### IV- LES DEUX ROUES MOTORISES

#### **CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :**

À La Réunion, entre 2003 et 2007, 39 % des tués sont des utilisateurs de deux-roues motorisés. On dénombre autant de victimes en cyclomoteur (19 % des tués) qu'en moto (20 % des tués). Durant cette période le nombre de victimes des deux roues motorisés n'a cessé d'augmenter.

#### **GISEMENTS DE PROGRÈS :**

- Adapter l'environnement routier (infrastructure et signalisation) à la circulation des deux roues motorisés.
- Diminuer les accidents des deux roues motorisés liés à un comportement inadapté (consommation alcool et stupéfiant, vitesse inadaptée, fatigue, inexpérience).
- Communiquer sur les deux-roues motorisés auprès de tous les usagers de la route pour un meilleur partage de la route.

#### IV – LES DEUX ROUES MOTORISÉS Orientations d'actions

Infrastructure	Information-Communication	Formation-Education	Contrôle/sanctions
<p><b>IV-1</b> Aménager les secteurs identifiés comme accidentogènes pour les deux roues motorisés.</p>	<p><b>IV-4</b> Impliquer les motos-écoles, les concessionnaires, les assureurs et les clubs moto en tant que relais de sensibilisation.</p>	<p><b>IV-7</b> Mobiliser les chefs d'entreprises en vue de sensibiliser leurs employés à la prise en compte des deux-roues motorisés.</p>	<p><b>IV-10</b> Développer le volet deux-roues motorisé du plan départemental de contrôles routier.</p>
<p><b>IV-2</b> Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers pour une meilleure prise en compte des spécificités des deux roues motorisés et une mise en sécurité des infrastructures.</p>	<p><b>IV-5</b> Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur les spécificités de la conduite d'un deux-roues motorisé et promouvoir le partage de la route.</p>	<p><b>IV-8</b> Impliquer les enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des automobilistes un volet partage de la route.</p>	<p><b>IV-11</b> Privilégier la prise de vue par l'arrière lors de l'installation de radars fixes.</p>
<p><b>IV-3</b> Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération intégrant les spécificités des deux roues motorisés et les dangers que représentent certains dispositifs à leur égard.</p>	<p><b>IV-6</b> Communiquer sur l'obligation de suivre une formation d'une durée minimum de 3 heures pour les titulaires d'un permis B délivré à compter du 1er janvier 2007, pour la conduite d'un deux roues motorisé qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et la puissance de 15 chevaux.</p>	<p><b>IV-9</b> Renforcer l'implication des établissements scolaires d'enseignement général et professionnel afin d'intégrer dans le cursus des élèves une sensibilisation à l'usage d'un deux-roues motorisé et au partage de la route.</p>	<p><b>IV-12</b> Lutter contre le débridage des cyclomoteurs.</p>

## VI. ORIENTATION D' ACTIONS

### V - LES USAGERS VULNÉRABLES PIÉTONS

#### **CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :**

À La Réunion, entre 2003 et 2007, 25 % des tués sont des piétons (11 % en Métropole).  
80 % des accidents ont lieu en agglomération mais on dénombre autant de tués en agglomération qu'en rase campagne.  
Les enfants de moins de 14 ans sont les plus impliqués, ils représentent 24 % des victimes graves.  
Nombreux accidents de nuit.

#### **GISEMENTS DE PROGRÈS :**

- Connaissance plus fine de l'accidentologie liée aux piétons.
- Adapter l'environnement routier (infrastructure et signalisation) à la circulation des piétons.
- Accentuer la prévention et plus particulièrement chez les jeunes.
- Diminuer les accidents de piétons liés à un comportement inadapté (consommation alcool et stupéfiant, vitesse, visibilité et plus particulièrement de nuit).
- Communiquer sur les piétons auprès de tous les usagers de la route pour un meilleur partage de la route.
- Développer des modes de déplacement alternatif pour diminuer le nombre de voitures aux abords des établissements scolaires.



## V – LES PIÉTONS Orientations d'actions

Infrastructure	Information-Communication	Formation-Education	Contrôle/sanctions
<b>V-1</b> Aménager les secteurs identifiés comme accidentogènes pour les piétons.	<b>V-6</b> Mettre en place un groupe de travail chargé d'améliorer la connaissance de l'accidentologie des piétons.	<b>V-9</b> Accentuer l'implication des établissements scolaires du primaire dans la formation des jeunes piétons et généralisation du permis piéton.	
<b>V-2</b> Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers pour une meilleure prise en compte des déplacements piétons aussi bien dans les projets routiers nouveaux que sur le réseau existant.	<b>V-7</b> Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur les spécificités des accidents de nuit impliquant des piétons (perception des piétons, présence sur voies rapides, alcoolémie,...).	<b>V-10</b> Former les techniciens des gestionnaires de voirie à la prise en compte des piétons et à la réalisation d'aménagements adaptés à leurs déplacements.	
<b>V-3</b> Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération en vue d'améliorer la pertinence du positionnement des passages protégés, leur signalisation et leur sécurisation par des équipements adaptés. Développer les zones 30 et les zones de rencontre.	<b>V-8</b> Mettre en place un groupe de travail en charge de proposer des actions de sensibilisation dont l'objectif serait de responsabiliser les parents et les accompagnants d'élèves.	<b>V-11</b> Renforcer l'implication des enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs un volet partage de la route.	
<b>V-4</b> Réaliser des diagnostics de sécurité au droit des établissements scolaires et concevoir des aménagements en conséquence.		<b>V-12</b> Impliquer les agents des forces de l'ordre (en particulier police municipale) dans la sensibilisation des piétons infractionnistes.	
<b>V-5</b> Lutter contre le stationnement gênant sur trottoir.		<b>V-13</b> Généraliser le permis piéton.	

# VI. ORIENTATION D' ACTIONS

## VI- LES USAGERS VULNÉRABLES CYCLISTES

### CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :

À La Réunion, entre 2003 et 2007, 12 cyclistes tués (dont la moitié en 2007) et 97 blessés gravement. Les accidents impliquant des cyclistes sont particulièrement graves en rase campagne. Les jeunes cyclistes de moins de 17 ans sont impliqués dans la moitié des accidents en agglomération (1 victime grave sur 2). En rase campagne plus de la moitié des victimes graves sont des jeunes de 18 à 24 ans. Autant de tués de jour que de nuit.

### GISEMENTS DE PROGRÈS :

- Connaissance plus fine de l'accidentologie liée aux cyclistes.
- Adapter l'environnement routier (infrastructure et signalisation) à la circulation des cyclistes.
- Accentuer la prévention et plus particulièrement chez les jeunes.
- Communiquer sur les cyclistes auprès de tous les usagers de la route pour un meilleur partage de la route.

### VI – LES CYCLISTES Orientations d'actions

Infrastructure	Information-Communication	Formation-Education	Contrôle/sanctions
<b>VI-1</b> Développer les aménagements spécifiques pour les cyclistes.	<b>VI-4</b> Impliquer les OMS, la Jeunesse et Sports, l'USEP, les fédérations sportives, les associations de cyclistes,...en tant que relais d'information.	<b>VI-6</b> Accentuer l'implication des établissements scolaires du primaire dans la formation des jeunes cyclistes.	<b>VI-10</b> Renforcer les contrôles sur les dispositifs d'éclairage des deux roues et le port du gilet rétro réfléchissant.
<b>VI-2</b> Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires de réseaux routiers pour une meilleure prise en compte des déplacements cyclistes aussi bien dans les projets routiers nouveaux que sur le réseau existant.	<b>VI-5</b> Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur la conduite d'un vélo et promouvoir le partage de la route.	<b>VI-7</b> Former les techniciens des gestionnaires de voirie à la prise en compte des cyclistes et à la réalisation d'aménagements adaptés à leurs déplacements.	
<b>VI-3</b> Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération en vue d'améliorer la prise en compte des déplacements cyclistes (zone de rencontre, zone 30, prise en contre sens interdit,...).		<b>VI-8</b> Renforcer l'implication des enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs un volet partage de la route.	
		<b>VI-9</b> Impliquer les communes dans le développement des pistes d'éducation routière.	

## VII- L'ACCUEIL DES VICTIMES

### CONSTATS OU PROBLÈMES IDENTIFIÉS :

Mettre en œuvre au niveau local les modalités d'accueil des familles de victimes  
Définir des procédures simplifiées

### VII – L'ACCUEIL DES VICTIMES Orientations d'actions

- VII-1 Favoriser la prise en compte des victimes et de leurs familles au sein des structures de secours et des structures hospitalières
- VII-2 Accompagner les familles des victimes décédées dans les premières démarches administratives et sociales et leur remettre la documentation nécessaire à la gestion de la situation
- VII-3 Accompagner les familles des victimes handicapées dans les premières démarches administratives et sociales et leur remettre la documentation nécessaire à la gestion de la situation

## VII- SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

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

Cette politique sera par la suite déclinée dans le cadre des Plans Départementaux des Actions de Sécurité Routière par des actions ciblées sur les enjeux et les orientations retenues. Ces actions seront soumises à l'examen et à la validation du comité de pilotage du Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière.

Pour mener à bien cette politique, l'implication des acteurs locaux et en premier lieu de la Région, du Département, des Communautés d'agglomération et des Communes, notamment dans le cadre des Comités Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance, est indispensable dans un contexte de décentralisation et d'effort national pour lutter contre le fléau qu'est l'insécurité routière.

De son côté la Caisse Générale de Sécurité Sociale de la Réunion s'est engagée dans une démarche partenariale avec les entreprises sur la base d'une « Charte de partenariat Risque Routier Professionnel » par laquelle elle s'engage à apporter à ces dernières l'assistance technique, la documentation et les conseils nécessaires à leurs actions de prévention du risque routier en contrepartie de leurs adhésions à l'association ASSER (association entreprendre pour la sécurité routière au travail à La Réunion) et de la mise en place d'actions de sensibilisation et de formations spécifiques au risque routier

Une évaluation annuelle permettra de cibler chaque année les résultats obtenus, de réorienter les actions, de mener les études nécessaires dans une optique de résultats et de meilleur emploi des ressources financières en accord avec les partenaires.

Fait à Saint-Denis, le 8 septembre 2009

**Le Préfet de La Réunion**

**Le Président du Conseil Régional**

**La Présidente du Conseil Général**

**Le Président de l'Association des maires du département de la Réunion**

**Le Directeur de la CGSS**