



PRÉFET DU FINISTÈRE



Département du Finistère

**Document Général d'Orientations
pour la Sécurité Routière
2013 - 2017**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

I. Introduction	1
I-1 Le contexte	1
I-2 La présentation de la démarche	2
I-2.1 Les objectifs du DGO	2
I-2.2 La démarche d'élaboration	2
II. L'étude de l'accidentologie au plan local	5
II-1 Présentation générale du département	5
II-2 Evolution de l'accidentalité entre 2007 et 2011	8
II-3 Etude détaillée de l'accidentologie et détermination des enjeux	9
III. Les enjeux et les orientations d'actions	12
III-1 Enjeu « Alcool et stupéfiants »	13
III-1.1 Caractéristiques de l'enjeu	13
III-1.2 Bilan du DGO 2008-2012	13
III-1.3 Constat actuel	14
III-1.4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017	15
III-2 Enjeu « Vitesse »	17
III-2.1 Caractéristiques de l'enjeu	17
III-2.2 Bilan du DGO 2008-2012	17
III-2.3 Constat actuel	17
III-2.4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017	18
III-3 Enjeu « Jeunes »	20
III-3.1 Caractéristiques de l'enjeu	20
III-3.2 Bilan du DGO 2008-2012	20
III-3.3 Constat actuel	21
III-3.4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017	22
III-4 Enjeu « Deux-roues motorisés »	24
III-4.1 Caractéristiques de l'enjeu	24
III-4.2 Bilan du DGO 2008-2012	24
III-4.3 Constat actuel	24
III-4.4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017	25
III-5 Enjeux « Seniors »	26
III-5.1 Caractéristiques de l'enjeu	26
III-5.2 Bilan du DGO 2008-2012	26
III-5.3 Constat actuel	26
III-5.4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017	27
IV. Conclusions et suites à donner	29

L'insécurité routière n'est pas une fatalité ; en dix ans, la mortalité sur les routes de notre pays a baissé de moitié et de 57 % dans notre département.

I.1 Le contexte

Le DGO 2008-2012 se situait pleinement dans l'objectif national fixé par le Président de la République en 2007 de réduire le nombre des tués sur la route à moins de 3 000 par an.

Pour parvenir à ces résultats, les orientations prioritaires visaient à diviser par deux le nombre de tués liés à l'alcool au volant, à diviser par deux le nombre de tués en deux-roues motorisés et à diviser par trois le nombre de jeunes tués sur la route.

L'élaboration des orientations du DGO 2013-2017 s'articule autour d'un contexte politique récent de réduction des victimes de la route encore plus ambitieux :

► **Le plan de la commission européenne adopté le 20 juillet 2010** vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes d'ici 2020 :

- Les principales orientations politiques de ce plan visent notamment à établir des normes plus strictes pour la sécurité des véhicules, à améliorer la formation des usagers de la route et à renforcer le contrôle de l'application du code de la route.

- **En accord avec le plan de la commission européenne**, le Président de la République, par la voie du ministre de l'Intérieur, a fixé lors du **conseil national de sécurité routière qui s'est tenu le 27 novembre 2012**, l'objectif de réduire par deux le nombre de victimes sur la période 2011-2020 pour la France.

Ainsi, des mesures doivent être prises prioritairement sur les principaux facteurs accidentogènes que sont l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, mais également pour les personnes les plus exposées que représentent les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés.

I.2 La présentation de la démarche

I.2-1 Les objectifs du DGO

Le document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au conseil général, à l'association des maires du Finistère, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs qui œuvrent dans la lutte contre l'insécurité routière, 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 atteindre l'objectif fixé.

Le document général d'orientations (DGO) constitue donc :

- **un outil de programmation** définissant les axes prioritaires de la politique de sécurité routière dans le département,
- **un outil de mobilisation locale** permettant de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels vers un objectif commun.

Chaque année, le plan départemental de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec le DGO.

I.2-2 La démarche d'élaboration

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

- **phase 1** : définition des enjeux,
- **phase 2** : orientations des actions.

La phase 1 a été validée le 22 octobre 2012, lors du comité de pilotage du DGO présidé par le chef de projet sécurité routière.

La phase 2 a été formalisée par les groupes de travail réunissant l'ensemble des acteurs concernés par chaque enjeu :

- les services de l'Etat qui œuvrent sur ce thème,
- les forces de l'ordre,
- le conseil général,
- les deux agglomérations les plus importantes dans le département,
- des élus référents sécurité routière,
- des partenaires du risque routier,
- des porteurs de projets sécurité routière,
- des représentants d'associations,
- des intervenants départementaux de sécurité routière.

Phase 1 : définition des enjeux

Après avoir validé la démarche d'élaboration lors du pôle sécurité routière du 24 avril 2012, l'étude d'enjeux réalisée par l'observatoire départemental de la sécurité routière a permis, à partir du bilan de l'accidentologie, d'identifier les priorités.

Cette étude, basée sur la période 2007-2011, a eu pour objectif d'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage les éléments nécessaires au choix des enjeux.

Ce choix a permis, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des partenaires.

Compte tenu des résultats de l'étude d'accidentologie ainsi que des orientations fixées pour atteindre l'objectif national, le comité de pilotage a retenu les cinq enjeux suivants :

- **l'alcool et les stupéfiants,**
- **la vitesse,**
- **les jeunes de moins de 25 ans,**
- **les deux-roues motorisés,**
- **les seniors de plus de 65 ans.**

Chaque enjeu a fait l'objet d'une étude approfondie et d'une analyse particulière lors de la réunion du groupe de travail spécifique, permettant ainsi d'aboutir à la définition des orientations d'actions pour les cinq années à venir.

Phase 2 : orientations des actions

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

Un groupe de travail a été constitué par enjeu d'une composition se voulant la plus large possible afin que chaque membre puisse apporter une vision, une expérience et des propositions complémentaires.

Afin de renforcer cette complémentarité, l'animation des groupes a été confiée à des personnes extérieures à l'unité sécurité routière de la préfecture dont c'est le quotidien :

- **Groupe « Alcool et Stupéfiants »**, animé par le procureur de la république de Quimper.
- **Groupe « Vitesse »**, co-animé par le capitaine de l'escadron départemental de sécurité routière et le responsable du service gestion et exploitation de la route du conseil général.
- **Groupe « Jeunes » (- de 25 ans)**, animé par le représentant sécurité routière au sein de la direction départementale des services de l'éducation nationale.
- **Groupe « Deux-roues motorisés »**, animé par un représentant de la CASIM (Chaîne d'amitié pour la sécurité et l'information des motards).
- **Groupe « Seniors » (+ de 65 ans)**, co-animé par la directrice de l'Office des retraités de Brest et une représentante de la direction des personnes âgées et des personnes handicapées au sein du conseil général.

Chaque groupe a travaillé, en deux réunions, suivant un canevas commun :

- Réunion 1 : partage des données caractérisant l'enjeu et bilan des actions menées dans le cadre du DGO précédent.
- Réunion 2 : propositions d'orientations nouvelles ou à poursuivre.

Les orientations d'actions retenues ont été validées par chaque groupe de travail.

Après validation, le DGO est signé par le préfet, le président du conseil général du Finistère, le président de l'association des maires du Finistère et les procureurs de la république du département.

II. L'étude de l'accidentologie au plan local

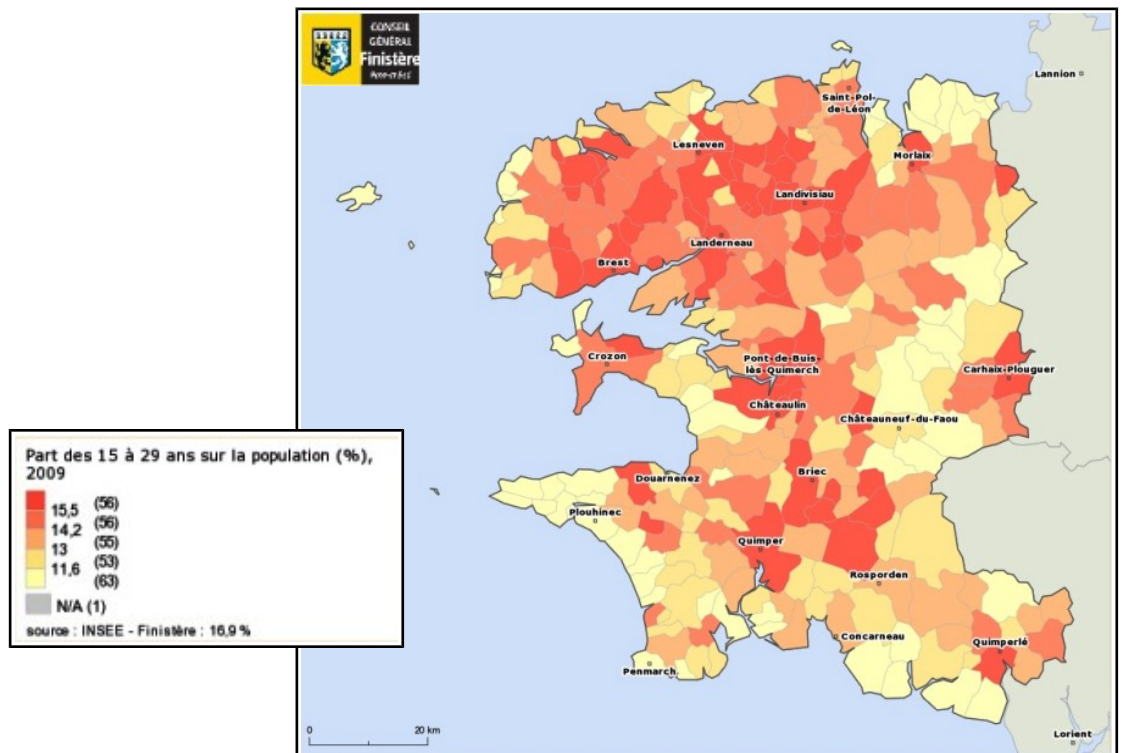
Présentation du contexte local et de ses spécificités en termes d'infrastructure, de trafic et d'insécurité routière.

II.1 La présentation générale du département

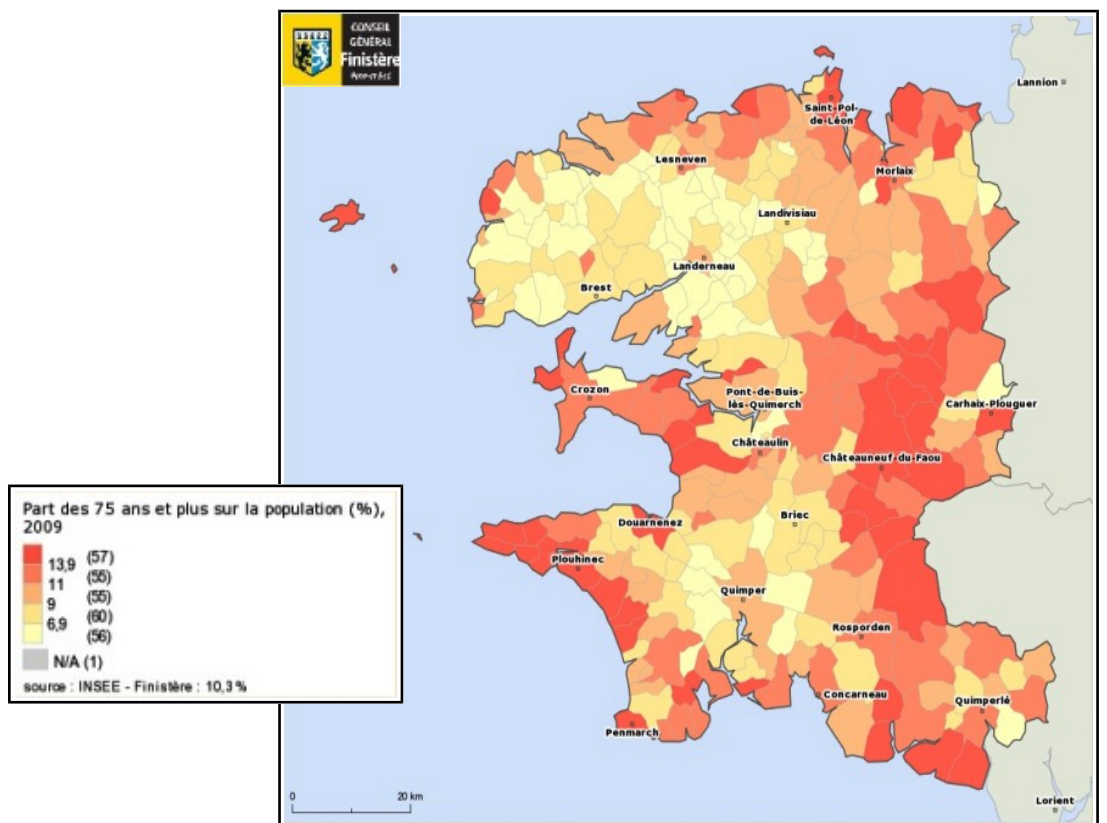
- ◆ **Population :**
893 914 habitants (source INSEE, chiffres 2009).
 - ◆ **Superficie :**
6 729 km², 23^{ème} rang en France et 2^{ème} en Bretagne.
 - ◆ **Densité :**
133 habitants/km² (116 pour la Bretagne).
 - ◆ **Nombre de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2010 :**
488 026 (source INSEE).
 - ◆ **Réseau routier :**
au 1^{er} janvier 2011, le Finistère dispose d'un linéaire en kilomètres réparti de la manière suivante :

- autoroutes	0
- routes nationales	233
- routes départementales	3 359
- voies communales	12 823
 - ◆ Le département du Finistère est marqué par un pourcentage de voie communale supérieur à la moyenne nationale.
 - ◆ Le trafic est dense sur RN et RD avec un trafic VL par jour supérieur à la moyenne nationale (cf. annexe 1) :
 - RN : 23 500 véhicules/jour,
 - RD : 23 000 véhicules/jour.
 - ◆ **Le parc des voitures** dans le Finistère est plutôt plus âgé que la moyenne nationale (53,5 % des voitures particulières ont plus de 8 ans, contre 50,7 % en moyenne nationale).
 - ◆ Près de 3 actifs sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence et, pour plus de **4 actifs sur 5, la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail.**
- La moitié des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence parcourt au moins 14 km pour aller travailler. A noter toutefois que **l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage est croissante.**

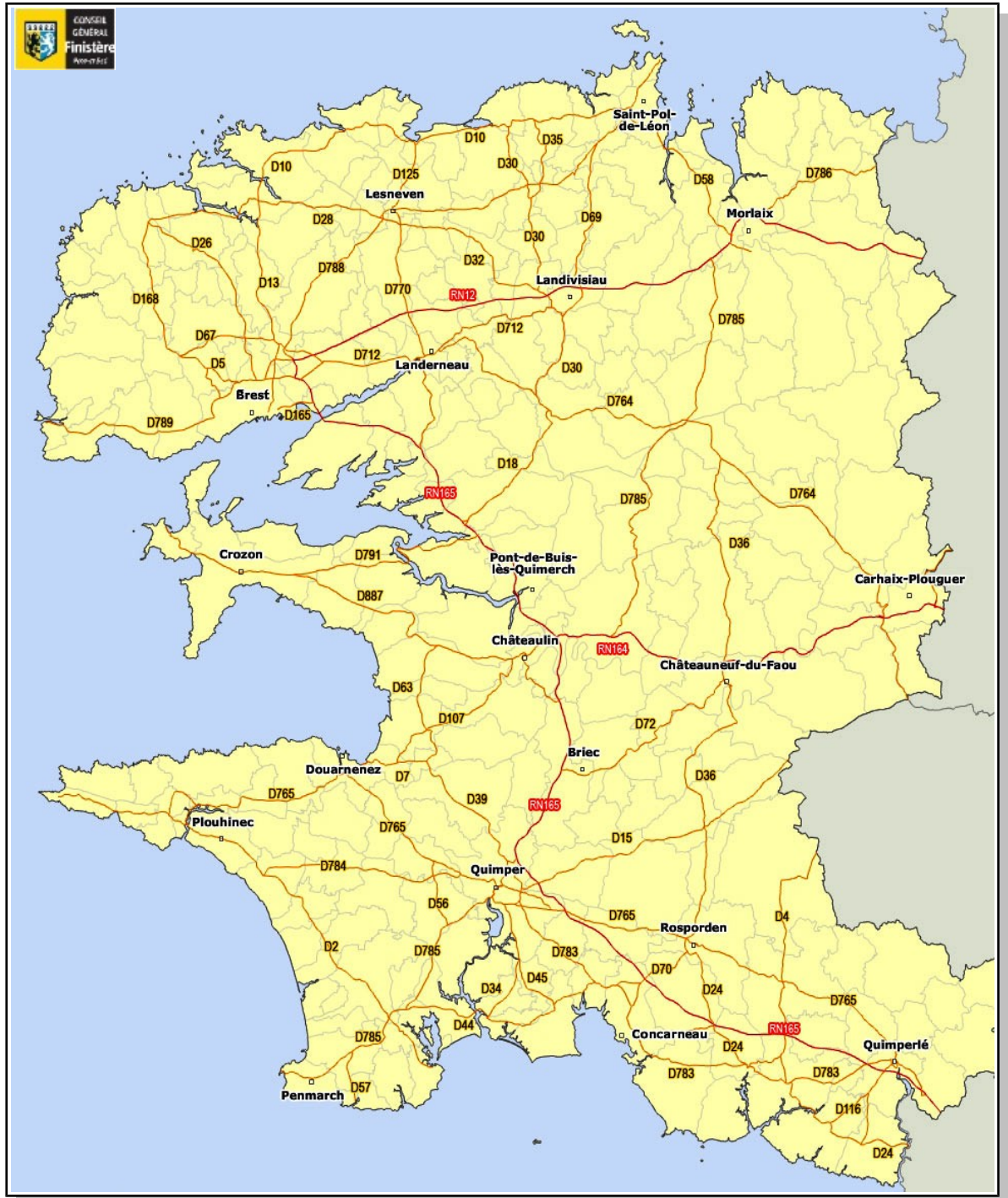
◆ Répartition des 15-29 ans dans le département



◆ Répartition des plus de 75 ans



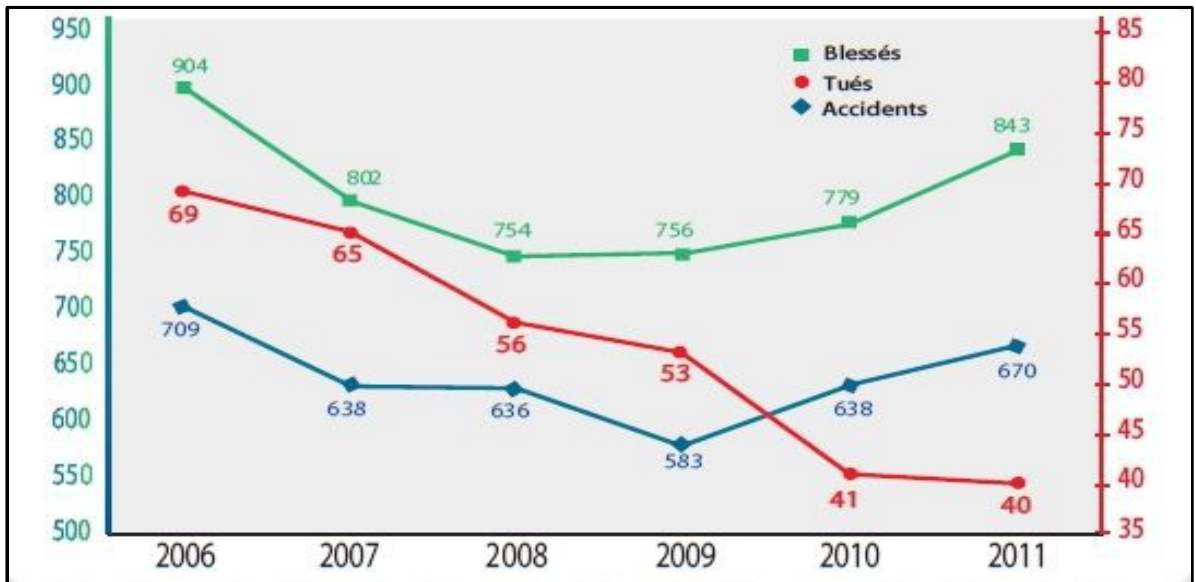
◆ Présentation du réseau structurant du département



II.2 Evolution de l'accidentalité entre 2007 et 2011

	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Indice de gravité *
2007	638	62	65	393	409	10.2
2008	632	55	56	384	409	8.9
2009	584	53	53	356	406	9.1
2010	637	41	41	327	451	6.4
2011	673	36	40	352	497	5.9
Total	3164	247	255	1812	2172	8.1

* L'indice de gravité correspond au nombre de tués pour 100 accidents.



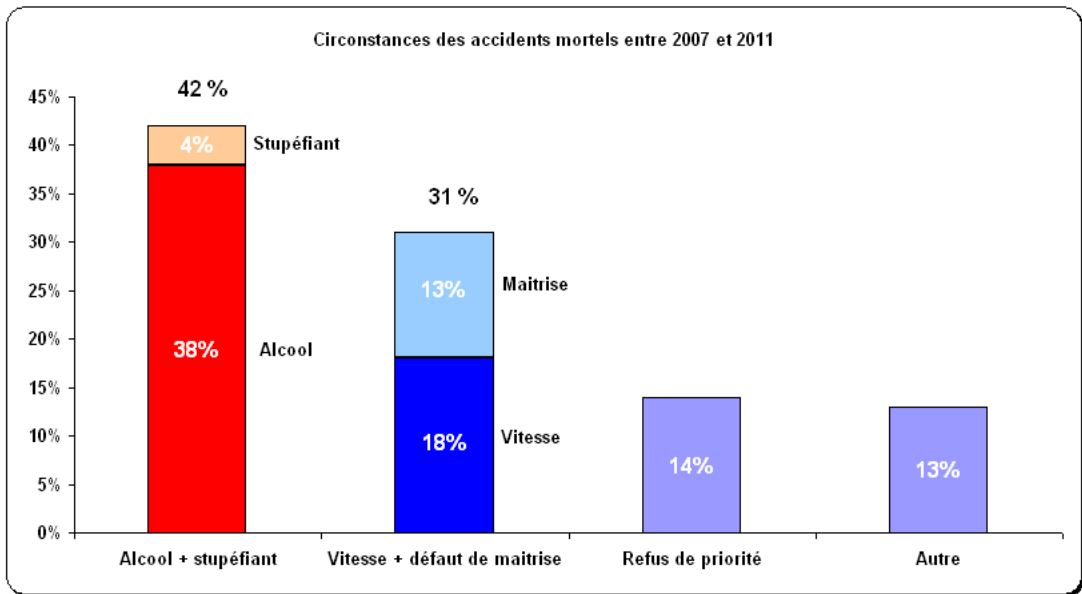
De 2007 à 2011 :

- . 53 accidents
- . 4 tués
- . 66 blessés

en moyenne chaque mois dans le département.

II.3 Etude détaillée de l'accidentologie et détermination des enjeux

◆ Les causes



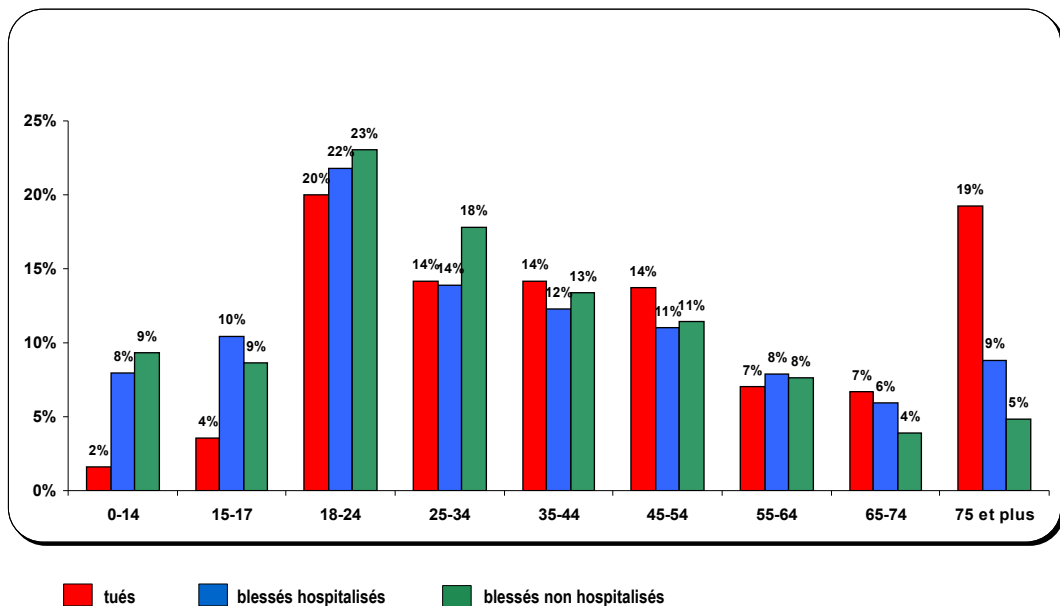
Compte tenu de l'analyse des causes relevées dans les accidents corporels et mortels du département, deux facteurs aggravants d'accidents sont retenus comme enjeux de sécurité routière :



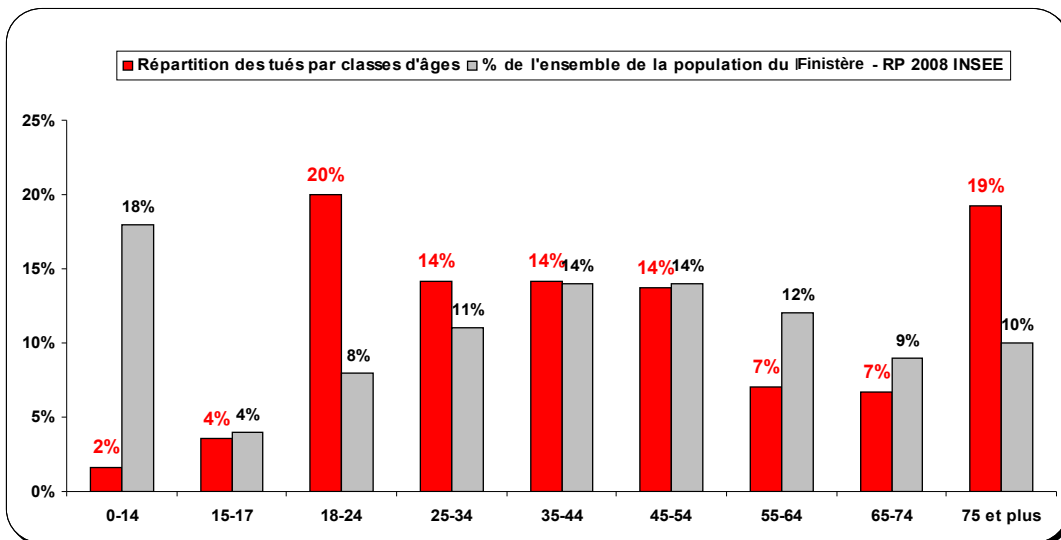
- Enjeu 1 : l'alcool et les stupéfiants
- Enjeu 2 : la vitesse

◆ Les classes d'âge

Répartition des victimes selon la tranche d'âge entre 2007 et 2011



Répartition des tués selon leur tranche d'âge et leur représentation dans la population entre 2007 et 2011



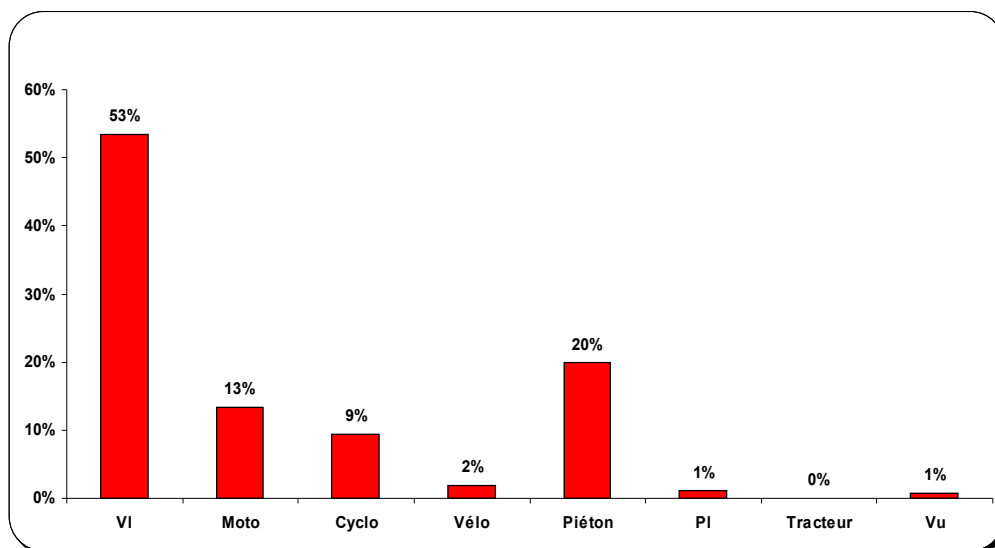
Compte tenu de l'analyse des résultats obtenus sur la période d'étude, deux classes d'âge ressortent comme prioritaires, à savoir les 18-24 ans et les plus de 75 ans. Cependant, afin de pouvoir mettre en place un dispositif de prévention efficace et cohérent, les cibles prioritaires ont été élargies.

Ainsi, sont retenus comme enjeux de sécurité routière :

- **Enjeu 3 : les jeunes de moins de 25 ans**
- **Enjeu 5 : les seniors de plus de 65 ans**

◆ **Les catégories d'utilisateurs**

Répartition des tués par catégories d'utilisateurs entre 2007 et 2011



L'analyse des catégories d'utilisateurs victimes d'accidents mortels dans le département sur 5 ans permet de constater que les utilisateurs vulnérables représentent 44 % des tués.

Dans cette catégorie, deux types d'usagers sont particulièrement touchés :

- ▶ d'une part, les piétons puisqu'ils représentent 20 % des tués,
et
- ▶ d'autre part, les deux-roues motorisés, avec 23 % des victimes.

Après une étude approfondie des piétons victimes d'accidents mortels, il a été décidé de ne pas les retenir comme un enjeu prioritaire en tant que tel, mais de travailler sur cette problématique dans les enjeux « Seniors » et « Alcool et stupéfiants ».

Ainsi, est retenu comme enjeu de sécurité routière :

- **Enjeu 4 : les deux-roues motorisés**

III. Les enjeux et orientations d'actions

Cette dernière phase de la démarche permet pour chaque enjeu, dans un premier temps, de déterminer au préalable des objectifs de sécurité routière puis, dans un second temps, de rechercher les orientations d'actions associées à l'enjeu.

Une orientation d'action doit pouvoir se décliner en actions, dans le cadre du PDASR, et permettre à l'ensemble des partenaires de se sentir concerné.

Les orientations d'actions sont de préférence à rechercher pour chaque enjeu dans les domaines suivants :

- ▶ **infrastructure,**
- ▶ **information, communication,**
- ▶ **éducation, formation,**
- ▶ **contrôle et sanction.**

III.1 Enjeu « Alcool et stupéfiants »

III.1-1 Caractéristiques de l'enjeu

Alcool

- ♦ 1er facteur d'accidents mortels : 38 % des tués,
- ♦ 22 % des blessés hospitalisés,
- ♦ 11 % des blessés non hospitalisés,
- ♦ 70 % des conducteurs alcoolisés ont moins de 44 ans,
- ♦ Taux moyen dans les accidents mortels : 1,91 g/l de sang.

Stupéfiants

- ♦ **Augmentation de la présence des stupéfiants dans les accidents mortels.**
- ♦ Présence d'au moins un usager sous l'emprise de stupéfiants dans 32 accidents mortels : 36 tués dont 25 conducteurs, 7 passagers et 4 piétons.

III.1-2 Bilan du DGO 2008-2012

A noter que l'enjeu « Stupéfiants » n'existait pas dans le précédent DGO.

Principales orientations d'actions retenues

Information	▶ Cibler les actions de communication en différenciant les messages liés à l'approche festive et ceux liés aux dépendances à l'alcool.
Formation	▶ Vers le milieu professionnel.
Éducation	▶ Renforcer le niveau de connaissance sur les conséquences sociales d'une conduite en état alcoolique.

**Cibles prioritaires : - milieu professionnel,
- jeunes en milieu festif.**

III.1-3 Constat actuel

Alcool

◆ Les jeunes et l'alcool

- ▶ Meilleure organisation des soirées chez les jeunes, plus de désignation du « SAM ».
- ▶ Mais consommation plus forte et plus rapide.
- ▶ Manque d'information sur la prise de risques par les piétons après une consommation excessive d'alcool.

◆ Lieux de vente d'alcool

- ▶ **Les grandes surfaces** : intérêt à informer le public, cependant les moyens de cette information ne sont pas toujours à la hauteur de l'enjeu (campagne d'affichage mal située, pas d'information sur l'âge minimum...).
- ▶ **Les débits de boisson** : renforcer les connaissances des débitants, notamment en passant par la formation obligatoire lors de l'ouverture d'un débit de boissons (formation du gérant - contenu de la formation fixé dans la loi HPST - art. L.3332-1-1).
- ▶ **Les festivals** : alcoolisation importante aux abords des manifestations, travail d'information et de sensibilisation à améliorer.

◆ Milieu professionnel

- ▶ Le constat fait sur le créneau horaire des accidents (après 18 h) amène la question de l'alcoolisation dans le cadre de l'activité professionnelle ou après la fin du travail, notamment dans les entreprises de petite taille.

Stupéfiants

- ◆ Difficulté de communiquer sur le risque cannabis seul (il est souvent associé à la consommation d'alcool) ; on note que les jeunes, condamnés pour conduite après consommation d'alcool, se tournent vers une consommation de cannabis, consommation qui leur semble moins détectable par les forces de l'ordre.

III.1-4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Pas d'orientations retenues.
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Cibler les actions de communication en intégrant la notion de stupéfiants dans les messages.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Créer un outil de communication (spot vidéo) pouvant être diffusé lors des rassemblements festifs (sur le temps d'élimination, l'équivalence des verres, le SAM...) et proposer à tout porteur d'action, organisateur d'événements, de le diffuser.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer un travail en commun avec une personnalité connue pour véhiculer des messages de prévention et une plus grande couverture médiatique des actions mises en oeuvre.
Formation - Education	<p>Vers le milieu festif</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Constituer des équipes relais pour impliquer les structures de jeunes et les organisateurs de fêtes. ◆ Etendre le travail de prévention vers les rassemblements festifs de petite envergure.
	<p>Vers le milieu professionnel</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Mise en place d'un groupe de travail pour renforcer la prévention vers les actifs. ◆ Débitants de boissons : leur rappeler la réglementation et leurs responsabilités dans le cadre de la formation dont le contenu est fixé par la loi HPST - art. L.3332-1-1. ◆ Renforcer l'implication des relais de prévention (médecin du travail, préventeur en entreprise).
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Renforcer le niveau de connaissance sociale d'une conduite en état alcoolique (intégrer un module de sensibilisation lors des journées de défense et de citoyenneté).
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Elaborer un module de sensibilisation et d'information (programme unique) à l'attention des élèves de 4^{ème}, à intégrer dans le cadre des comités d'éducation à la santé, à la citoyenneté, en collaboration avec l'éducation nationale.

Principales orientations d'actions retenues (suite)	
Contrôle - Sanction	◆ Cibler les contrôles en fonction des lieux et des habitudes de consommation.
	◆ Poursuivre la communication a posteriori sur les contrôles réalisés.

Cibles prioritaires : - milieu professionnel,
- jeunes en milieu festif,
- milieu sportif.

III.2 Enjeu « Vitesse »

III.2-1 Caractéristiques de l'enjeu « Vitesse »

- ▶ 31 % des accidents mortels,
- ▶ moins de tués sur chaussée séparée, routes nationales,
- ▶ sur-représentation des hommes,
- ▶ défaut de maîtrise pour les + de 65 ans,
- ▶ 84 % des accidents hors-agglomération,
- ▶ vitesse excessive pour les 18 à 40 ans.
- ▶ 76 % sur routes départementales,

III.2-2 Bilan du DGO 2008-2012

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	▶ Sensibiliser les maîtres d'oeuvre et les maîtres d'ouvrage sur la prise en compte de la sécurité routière et la notion de cohérence globale dans les aménagements de voiries.
Information	▶ Vers le milieu professionnel.
Formation	▶ Adapter les outils et les formations en fonction du public visé.

**Cibles prioritaires : - les jeunes conducteurs,
- les professionnels,
- l'ensemble des usagers de la route.**

III.2-3 Constat actuel

- ◆ **Connaissance des vitesses pratiquées**
 - Absence de relevé de vitesse permanent sur RD : connaissance à développer.
- ◆ **Milieu professionnel**
 - Manque d'interlocuteurs identifiés dans les petites entreprises.
 - Pas de maillage départemental bien identifié mais des interventions ponctuelles.
 - Peu de temps à consacrer à des actions de sensibilisation.
- ◆ **Communication**
 - Manque d'information pour le grand public sur les notions techniques liées à la vitesse (pourquoi les zones 30 ? - la notion de temps d'arrêt en fonction de la vitesse - l'angle de visibilité en fonction de la vitesse...).

III.2-4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Approfondir la connaissance des vitesses pratiquées sur les réseaux routiers : <ul style="list-style-type: none"> • création d'un observatoire des vitesses, • développement des systèmes de relevés de vitesse sur RD avec un enjeu en termes de trafic et d'accidentologie.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Travailler sur la cohérence des limitations de vitesse afin d'améliorer la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maintenir le programme de mise à disposition des radars pédagogiques pour le réseau des élus référents sécurité routière (évaluation à prévoir).
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Développer une information et une communication ciblées vers le milieu professionnel (risques du facteur vitesse, organisation du travail, gestion des véhicules, perte de points...) : <ul style="list-style-type: none"> • mise en place d'un groupe de travail spécifique sur le sujet.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diffuser des informations sur les vitesses pratiquées : <ul style="list-style-type: none"> • observatoire des vitesses.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promouvoir les principes d'une conduite apaisée : <ul style="list-style-type: none"> • éco-conduite, • les plans de déplacement en entreprises (visio conférences...).
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Communiquer sur les conséquences des excès de vitesse (perte de points, vitesse adaptée à l'environnement, notion de distance d'arrêt, angle de visibilité).
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer la connaissance des usagers sur les conséquences liées à la pratique d'une vitesse excessive et du non respect des distances d'arrêt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Développer les formations vers le milieu professionnel.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Elaborer un bilan des formations et des sensibilisations dispensées sur le sujet, afin d'en évaluer l'impact et de les adapter.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mettre en avant la notion d'exemplarité des jeunes enfants face aux parents, aux adultes en général (et pas seulement l'inverse).

Principales orientations d'actions retenues	
Formation - Education	▶ Renforcer la connaissance des usagers sur les conséquences liées à la pratique d'une vitesse excessive et du non respect des distances d'arrêt.
Contrôle - Sanction	▶ Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles.
	▶ Maintenir la diversité des contrôles (radars fixes, radars mobiles, contrôles avec interception).

Cibles prioritaires :

- milieu professionnel,
- jeunes conducteurs,
- usagers de la route.

III.3 Enjeu « Jeunes »

III.3-1 Caractéristiques de l'enjeu « Jeunes »

◆ **Tranche d'âge de 0 à 17 ans**

- 676 accidents sur 3 164 (21 % de l'ensemble des accidents),
- 13 tués, soit 2 % de l'ensemble des tués,
- 79 % des victimes circulaient à cyclomoteurs,
- 93 % des accidents ont lieu en agglomération.

◆ **Tranche d'âge de 18 à 24 ans**

- 36 % de l'ensemble des accidents,
- 20 % de l'ensemble des tués (dont 75 % conducteurs, 15 % piétons et 10 % passagers),
- 50 % des accidents ont lieu le week-end, entre le vendredi et le dimanche, et 65 % entre à 0 h et 6 h du matin.
- Dans cette classe d'âge, un piéton accidenté sur deux est sous l'emprise de l'alcool, avec un taux moyen de 1,82 g/l de sang.
- Sur-représentation des jeunes hommes : 3 accidents sur 4.

III.3-2 Bilan du DGO 2008-2012

Principales orientations d'actions retenues	
Formation	▶ Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie.
Information	▶ Développer et favoriser les projets réalisés par et pour les jeunes.
	▶ Diversifier les lieux où l'on passe des messages de prévention.

Cibles prioritaires :

- les jeunes conducteurs,
- les étudiants,
- les apprentis,
- les clubs sportifs,
- les plus jeunes.

III.3-3 Constat actuel**▶ La pratique du deux-roues motorisé**

- baisse de fréquentation des deux-roues motorisés (scooters) en milieu scolaire ;
- le jeune utilise son 2RM pour ses loisirs en s'aménageant ainsi un espace de liberté ;
- les parents ne prennent pas toujours leurs responsabilités face au comportement de leur enfant (conduite dangereuse, cyclomoteurs débridés...).

▶ Problématique de l'alcoolisation des jeunes et/ou de la consommation de stupéfiants

- consommation d'alcool lors de rassemblements sportifs ou de festivités dans les communes → responsabiliser les élus pour limiter les demandes de dérogations pour vente d'alcool ;
- difficulté pour les intervenants de sensibiliser les jeunes après 18 ans ;
- consommation de plus en plus jeune et plus féminisée.

▶ Sensibilisation

- Beaucoup d'enseignants font le choix d'interventions ponctuelles sur le sujet sans que cela rentre dans le cadre de projets pédagogiques sur le long terme. L'objectif est de faire en sorte que la sécurité routière fasse partie du programme de l'année.

Tous les élèves sont des usagers de la route, qu'ils soient piétons, passagers, cyclistes, cyclomotoristes...

III.3-4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Pas d'orientations d'actions retenues.
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer et favoriser les projets réalisés par des jeunes pour des jeunes.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Travailler à une meilleure coordination des actions à destination des jeunes (idée de guichet unique).
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Diversifier les lieux de diffusion des messages de prévention : travail avec les milieux sportifs et culturels.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Echanger les bonnes expériences : <ul style="list-style-type: none"> • poursuivre les réflexions engagées dans le cadre de l'élaboration du DGO à travers la rencontre des différents acteurs de prévention sous forme de groupes de travail.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Effectuer un travail de recensement des structures jeunes et des actions de prévention réalisées par les différents acteurs de terrain.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Renforcer les dispositifs de prévention avant le passage du permis et de communication a posteriori vers les jeunes (meilleure gestion du capital points).
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Améliorer notre connaissance sur les supports de communication adaptés aux jeunes : <ul style="list-style-type: none"> • s'appuyer sur le vécu (témoignages).
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie (continuum éducatif) avec l'idée de bien se conduire dès le plus jeune âge (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motards, automobilistes...).
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer l'idée d'exemplarité de l'enfant vers le parent (pas seulement du parent vers l'enfant) et de rencontre intergénérationnelle.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuivre le travail d'accompagnement et d'information vers les élus référents sécurité routière, notamment sur l'aménagement des accès aux écoles.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Travailler dès le plus jeune âge sur l'idée de se déplacer en toute sécurité (éducation routière).

Principales orientations d'actions retenues	
Formation - Education (suite)	◆ Favoriser et accompagner les projets de classes et d'établissements pour lesquels la sécurité routière vient s'intégrer au quotidien.
	◆ Promouvoir de véritables démarches pédagogiques de prévention des risques liés à la sécurité routière : appui des réseaux existants → correspondants des établissements scolaires, animateurs jeunesse.
Contrôle - Sanction	◆ Pas d'orientations d'actions retenues.

Cibles prioritaires :

- les jeunes de 14-17 ans,
- les jeunes conducteurs de 18-24 ans,
- les clubs sportifs,
- le plus jeune âge : public captif.

III-4 Enjeu « Deux-roues motorisés »

III.4-1 Caractéristiques de l'enjeu « Deux-roues motorisés »

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Gravité des accidents, • Sur-représentation des jeunes conducteurs, • Accidents corporels en augmentation, • 22 % de l'ensemble des tués : 40 % de cyclomotoristes et 60 % de motards, | <ul style="list-style-type: none"> • Moins de tués sur chaussée séparée, routes nationales, • Défaut de maîtrise pour les plus de 65 ans, • Vitesse excessive pour les 18 à 40 ans. |
|--|--|

III.4-2 Bilan du DGO 2008-2012

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	▶ Favoriser la concertation des usagers « deux-roues » lors de la conception des aménagements.
Formation - Information	▶ Mettre en place une politique d'entretien des aménagements cohérente avec une pratique du deux-roues.
	▶ Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues.

**Cibles prioritaires : - les jeunes conducteurs de cyclomoteurs,
- les jeunes conducteurs de motos.**

III.4-3 Constat actuel

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Infrastructure <ul style="list-style-type: none"> • Peu de concertation avec les utilisateurs de deux roues lors des aménagements de voirie ; • Manque de lisibilité de certains aménagements. ▶ Jeunes conducteurs <ul style="list-style-type: none"> • Sur-représentation des jeunes conducteurs de deux-roues (ou peu expérimentés) dans les accidents ; | <ul style="list-style-type: none"> • Propension importante de cyclomotoristes à circuler de manière anarchique. ▶ Divers <ul style="list-style-type: none"> • Surveiller l'augmentation de la circulation de quads et suivre l'accidentologie. |
|---|---|

III.4-4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuivre la formation des élus référents sur la problématique des deux-roues motorisés : <ul style="list-style-type: none"> • propositions d'aménagements, • périodes d'entretien de voirie.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Favoriser la concertation des usagers de deux roues lors de la conception des aménagements.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Evaluer l'efficacité des aménagements de sécurité à l'usage des deux-roues et faire remonter la dangerosité de certains aménagements et leur manque de lisibilité.
Information - Communication	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Créer un document intégrant les différents types d'aménagements ressentis comme dangereux par les conducteurs de deux-roues et le diffuser à l'ensemble des acteurs et décideurs d'aménagements.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Poursuivre les échanges d'informations avec l'ensemble des partenaires.
Formation - Education	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer l'autonomie et la connaissance dès le plus jeune âge.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Renforcer la pratique d'un deux-roues lors de la préparation de l'ASSR.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Développer la connaissance de la route et de la rue avant le passage du BSR.
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues motorisés : <ul style="list-style-type: none"> • renforcer les actions de prévention, notamment sur les équipements de sécurité : port des gants, visibilité des plaques...
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Travailler sur le comportement des usagers de deux-roues : formation post-permis.
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Réfléchir sur la création d'un lieu dans le département, dédié à la formation et à la pratique de la moto sous tous ses aspects. 	
Contrôle - Sanction	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Maintenir un niveau de contrôle important cohérent avec l'accidentologie des deux-roues motorisés.

Cibles prioritaires :

- les jeunes conducteurs de cyclos (14-17 ans),
- les jeunes conducteurs de motos (18-24 ans),
- les conducteurs qui reprennent la conduite de leur moto après quelques années d'interruption.

III-5 Enjeu « Seniors »

III.5-1 Caractéristiques de l'enjeu « Seniors »

- La proportion des accidents mortels chez les seniors ne baisse pas :
 - ➔ 26 %, alors qu'ils ne représentent que 19 % de la population.
- 3 seniors tués sur 4 ont plus de 75 ans.
- Les accidents se produisent majoritairement de jour, souvent à cause de la non-perception d'un risque et lors d'une manoeuvre.
- 35 % des seniors tués sont piétons, principalement en agglomération, entre octobre et février.

III.5-2 Bilan du DGO 2008-2012

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	▶ Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains.
Formation - Information	▶ Développer l'information aux seniors par le biais des journaux, médecin traitant, clubs et entourage.
	▶ Développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités.

Cibles prioritaires : - les piétons,
- les seniors isolés,
- les conducteurs.

III.5-3 Constat actuel

- ▶ **La sensibilisation et la prévention**
 - L'intervention ponctuelle auprès des seniors ne suffit pas, l'objectif étant de pouvoir leur apporter une information sur leur manière de se déplacer et une mise en garde de leur capacité à conduire.
 - Nécessité de travailler à une meilleure connaissance des interlocuteurs.
- ▶ **L'environnement routier**
 - Trop de panneaux indicatifs peuvent perturber la conduite en masquant l'indication recherchée pour la personne âgée (problématique du contre-sens sur les voies express).

▶ **Les médicaments**

- Peu de personnes connaissent les effets des médicaments sur la conduite et le sens des pictogrammes indicatifs.

▶ **Les stages de récupération de points**

- Il existe peu de stages adaptés au public des personnes âgées.

III.5-4 Orientations d'actions du DGO 2013-2017

Principales orientations d'actions retenues	
Infrastructure	◆ Sensibiliser les gestionnaires de voies à la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements .
	◆ Développer l'accessibilité des personnes âgées (piétons).
	◆ Développer les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités des milieux ruraux et urbains : <ul style="list-style-type: none"> • transports en commun, • co-voiturage.
Information - Communication	◆ Choisir les vecteurs d'information adaptés : <ul style="list-style-type: none"> • journaux quotidiens, bulletins d'information, clubs, associations, structures relais, élus référents.
	◆ Développer les messages de prévention par le biais : <ul style="list-style-type: none"> • du médecin traitant et des pharmaciens (affiches) ; • de l'entourage familial et des aides à domicile, • de campagnes d'information adaptées aux problématiques des seniors lors de journées « Bien vieillir ».
	◆ Mettre en place une commission qui rassemblerait les différents partenaires afin de regrouper l'information pour ensuite la diffuser au plus grand nombre.
Formation - Education	◆ Valoriser et développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités : <ul style="list-style-type: none"> • audit de conduite, • révision du code de la route.
	◆ Utiliser des outils pédagogiques adaptés et favoriser l'auto-évaluation.
	◆ Adapter les formations en fonction des lieux d'intervention (milieu rural ou urbain).

Principales orientations d'actions retenues	
Formation - Education (suite)	◆ Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information : préventeur, médecin, kinésithérapeute, ophtalmologiste, et provoquer des rencontres intergénérationnelles.
	◆ Faire prendre conscience aux seniors de la nécessité de se former et de s'évaluer.
	◆ Faire prendre conscience aux seniors des risques liés à la diminution de leurs capacités.
Contrôle - Sanction	◆ Développer les stages de récupération de points adaptés aux problématiques des seniors.

Cibles prioritaires :

- les seniors piétons,
- les seniors automobilistes,
- les seniors isolés.

IV. Conclusions et suites à donner

L'élaboration de ce document général d'orientations (DGO) a permis à l'ensemble des partenaires de partager autour de la connaissance de l'accidentologie du département et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser dans des orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets, déclinés et évalués annuellement dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ce document de référence pour la politique locale du département, pour les cinq années à venir, s'accompagnera de trois objectifs complémentaires ayant émergé au cours de son élaboration :

- ◆ **accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés ;**

- ◆ **renforcer le partenariat** avec les réseaux prioritaires, celui des élus référents sécurité routière, ceux du milieu professionnel, des jeunes et du milieu sportif ;
- ◆ **poursuivre les échanges** d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers.

Il doit constituer un outil de partage et permettre à chaque partenaire de mener ses actions en cohérence avec ses orientations générales, dans le cadre de ses compétences.

Véritable outil de programmation, mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière, ce DGO doit contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

4 SEP. 2013

Le préfet du Finistère,



Jean-Luc VIDELAINE

Le procureur
de la République de Quimper,



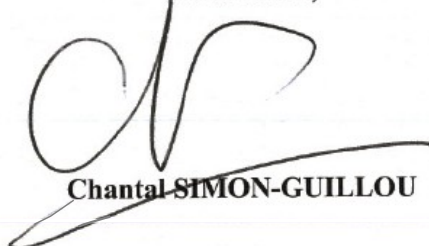
Eric TUFFERY

Le procureur
de la République de Brest,



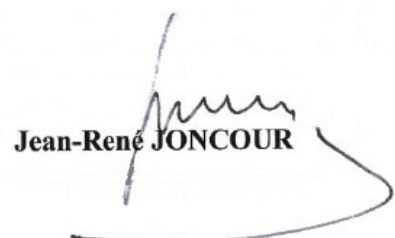
Bertrand LECLERC

La première vice-présidente du conseil général
du Finistère,



Chantal SIMON-GUILLOU

Le président de l'association des maires
du Finistère,

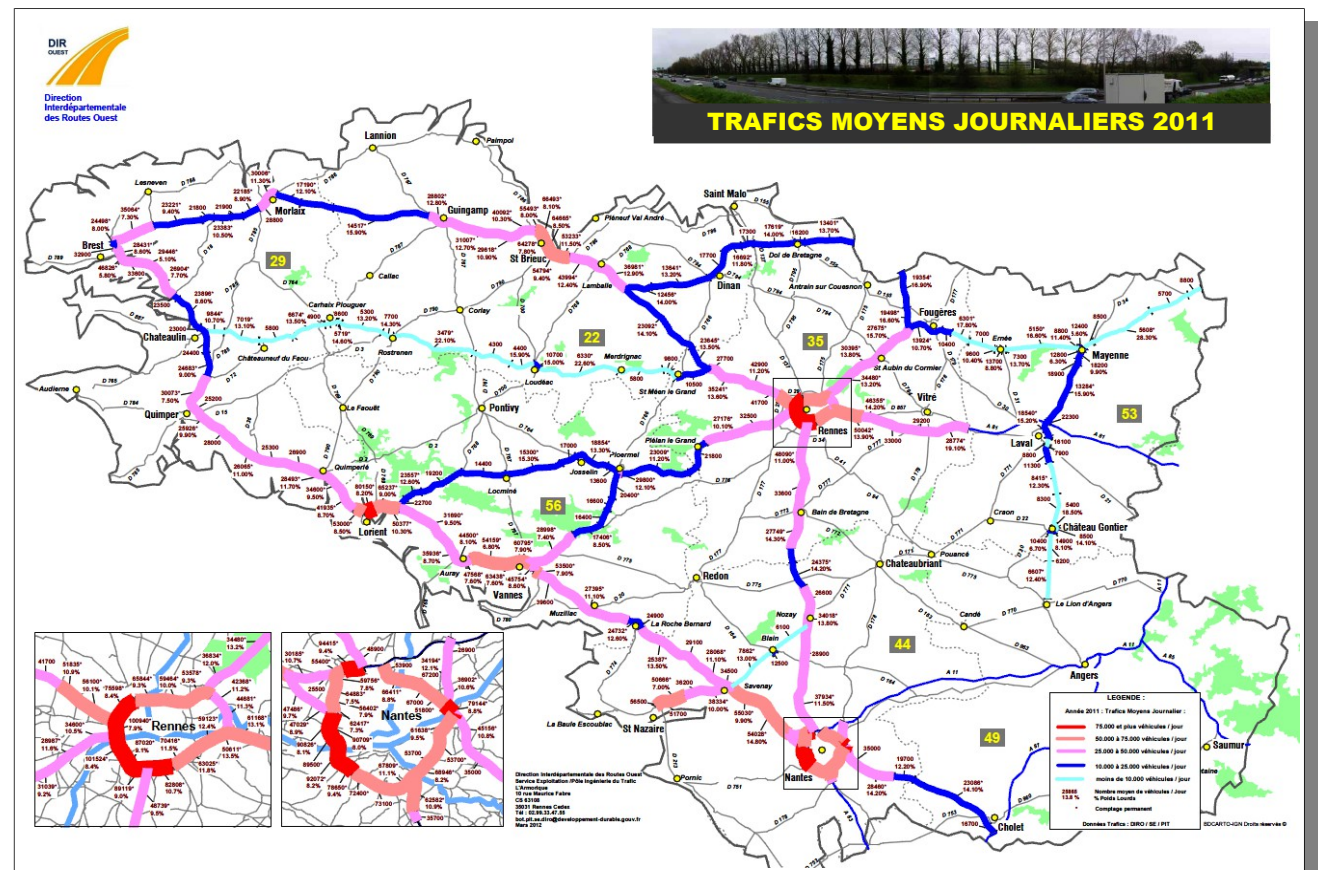
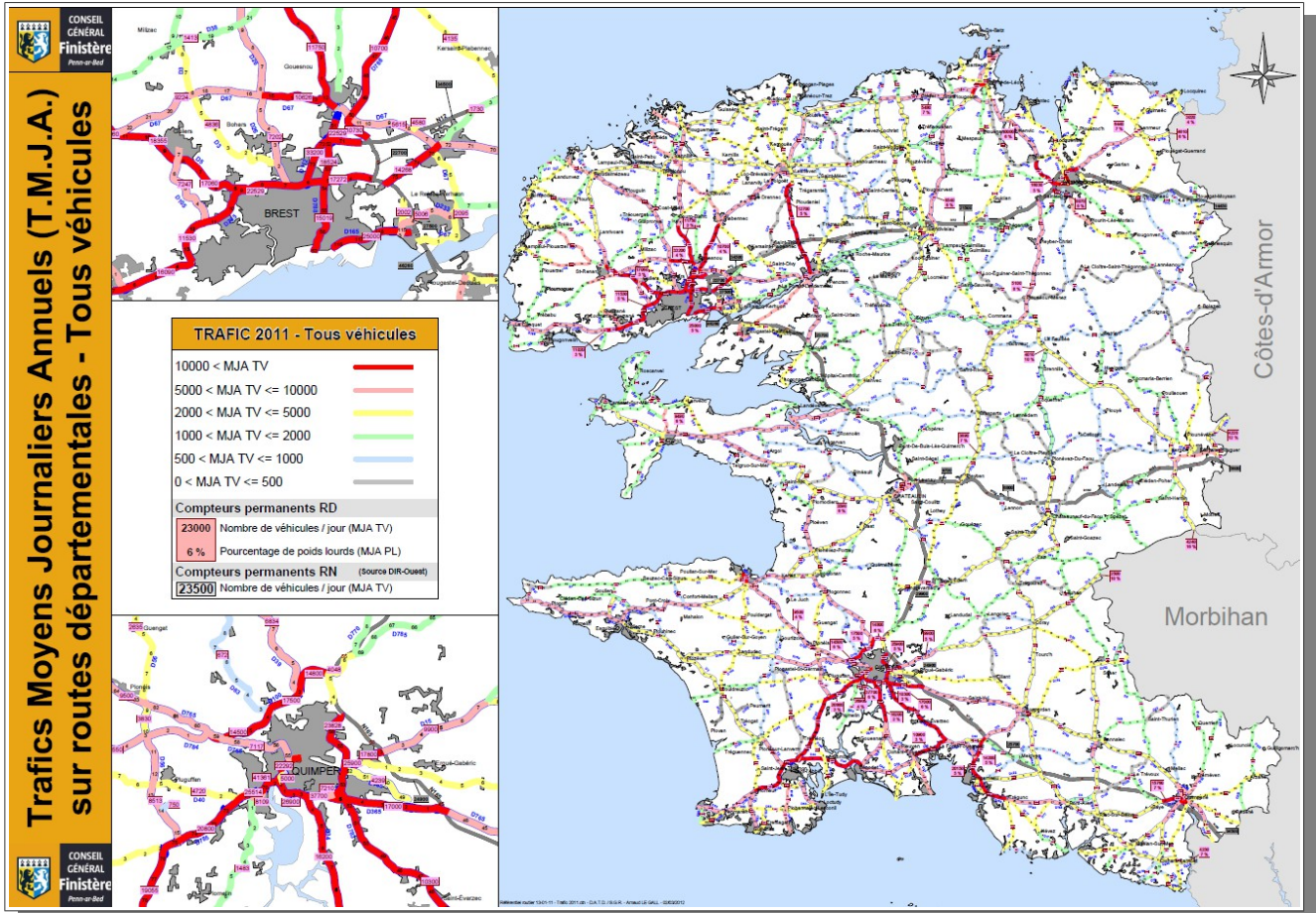


Jean-René JONCOUR

A N N E X E 1

(cf. page 5)

Trafic routier



A N N E X E 2

Liste des participants à l'élaboration du DGO

Liste des pilotes des groupes de travail

Nom - Prénom	Fonction
M. Bresset Lionel	Animateur du groupe de travail « Vitesse » - Commandant de l'Escadron Départemental de la Sécurité Routière
M. Cossec Claude	Animateur du groupe de travail « Vitesse » - Conseil Général du Finistère / Service Gestion de la Route
M. Tuffery Éric	Animateur du groupe de travail « Alcool et Stupéfiants » - Procureur de Quimper
M. Herrou Patrick	Animateur du groupe de travail « Jeunes » - Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale
M. Le Baccon Stéphane	Animateur du groupe de travail « Deux roues motorisés » - CASIM 29 et Intervenant Départemental Sécurité Routière
M^{me} Kernéis Isabelle	Animatrice du groupe de travail « Seniors » - Office des Retraités Brestois
M^{me} Bodolec Gisèle	Animatrice du groupe de travail « Seniors » - Direction des Personnes Agées et des Personnes Handicapées

Liste des participants des groupes de travail

Nom - Prénom	Fonction
M. Adeline Anthony	Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
M. Baricault Olivier	Unité Éducative en Milieu Ouvert - Quimper / Protection Judiciaire de la Jeunesse
M. Baron Sylvain	Club Sécurité Routière en Entreprise 29
M ^{me} Barré Christine	Assistante Sécurité Routière - DDTM
M. Beurgault Jacky	Festival du Bout du Monde
M. Bière Jean-Pierre	Élu Référent sécurité routière - Ville de Plomelin
M. Binet Adrien	Élu Référent sécurité routière - Ville de Pont-l'Abbé
M ^{me} Botrel-Luguern Katell	Coordinatrice Sécurité Routière - DDTM
M. Bréhier Pierre	Comité Départemental des Retraités et Personnes Agées (CODERPA)
M. Caouissin Jacques	Pôle d'Appui Territorial - DDTM
M. Cardaire Stéphane	Centre Régional d'Info Jeunesse de Bretagne (CRIJ)
M. Chalet Alain	Prévention Routière
M ^{me} Chiquet Anne-Laure	Conseil Général du Finistère
M. Coïc Michel	Intervenant Départemental Sécurité Routière
M. Cornec Hervé	Observatoire départemental de sécurité routière - DDTM
M ^{me} Cornec Odile	Conseil Général du Finistère - Direction des Personnes Agées et Personnes Handicapées
M ^{me} Coussin Sophie	Correspondante Collège de Commana
M. Daëron Pierre	Adjoint Coordination Sécurité Routière - DDTM et Chargé de mission « 2 RM »
M ^{me} Dano Pauline	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA)
M. Daumont Paul	Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
M. Dauneau Gilles	Communauté de Communes du Pays de Quimperlé (COCOPAQ)
M ^{me} Dupuy Françoise	Mission Locale de Cornouaille
M ^{me} Eliès Valérie	Unité Éducative en Milieu Ouvert - Quimper / Protection Judiciaire de la Jeunesse

Nom - Prénom	Fonction
M. Evano Fabien	Commandant de la Direction Départementale de la Santé Publique (DDSP)
M. Fouffé Richard	MAIF Prévention
M ^{me} Gloaguen Lucile	Festival des Gras de Douarnenez
M. Guillemot Hervé	Urgentiste CHU Quimper / Douarnenez
M ^{me} Jacolot Marie-Hélène	Office des Retraités Brestois (ORB)
M ^{me} Jarnier Annaëlle	Brest Métropole Océane (BMO)
M. Jouan Pierre-Yvon	Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
M. Le Bihan Marc	Auto-école / Intervenant Départemental Sécurité Routière
M ^{me} Le Daëron Brigitte	Adjointe à la Coordinatrice Sécurité Routière - DDTM
M. Le Floch Bruno	Intervenant Départemental Sécurité Routière
M. Le Guellec Yves	Chef de Pôle Sécurité Routière - DDTM
M ^{me} Le Hénaff Marthe	Festival des Gras de Douarnenez
M. Le Hénaff Rémy	Festival des Gras de Douarnenez
M. Le Lay Marcel	Prévention Spécialisée Massé-Trévidy
M. Le Poupon Alain	Festival du Bout du Monde
M. Lucas Philippe	Moto Auto-école / Intervenant Départemental Sécurité Routière
M. Mahé Loïc	Moto Auto-école / Intervenant Départemental Sécurité Routière
M. Mahéo Bernard	Intervenant Départemental Sécurité Routière
M. Mammaux Jean-Claude	Intervenant Départemental Sécurité Routière
M ^{me} Marteville Anne-Marie	Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS)
M. Martinez Laurent	Don Bosco - Établissement d'Insertion Par la Formation (EIPF)
M. Mével Alain	Agence Régionale de Santé de Bretagne (ARS)
M. Munos Jean	Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
M ^{me} Pasteur Aline	Gendarmerie - Brigade de Prévention de Délinquance Juvenile (BPDJ)
M ^{me} Paugam Régine	Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)
M. Prémel Yvon	Élu Référent sécurité routière - Ville de Morlaix
M. Prioux Bruno	Gendarmerie - Escadron Départemental de la Sécurité Routière (EDSR)
M ^{me} Quéré Marion	Festival des Gras de Douarnenez
M ^{me} Rappold Marie-Christine	Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
M. Rochard Patrick	Conseil Général du Finistère - Direction des Déplacements
M. Rolland Yvon	Gendarmerie - Escadron Départemental de la Sécurité Routière (EDSR)
M. Roudaut Thierry	Festival du Bout du Monde
M. Rousselet Jean-Marie	Caisse Régionale d'Assurance Maladie de Bretagne (CARSAT)
M ^{me} Salaun Béatrice	Ville de Quimper
M. Sibénil Quentin	Festival des Vieilles Charrues
M. Sousset Morgan	Conseil Général du Finistère
M. Tétard Olivier	Conseiller Pédagogique de Circonscription de la DSDEN
M. Vinçot Yvon	Direction Inter-régionale des Routes Ouest (DIRO)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES