

RÉAGIR par des
Enquêtes sur les
Accidents
Graves et par des
Initiatives pour y
Remédier

R.É.A.G.I.R. : un programme de mobilisation sociale sur la sécurité routière

Devant la faiblesse des progrès réalisés contre ce fléau qu'est l'insécurité routière, le Gouvernement a décidé, lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 juillet 1982, de franchir une nouvelle étape dans cette lutte, en mettant en place un dispositif de prévention supplémentaire destiné à :

- **provoquer une véritable mobilisation de l'ensemble du corps social ;**
- **rechercher une prise en charge renforcée des problèmes de sécurité routière par les responsables locaux en les associant aux objectifs gouvernementaux.**

Pour assurer la mobilisation sociale et l'intervention active des collectivités locales et des services publics locaux, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé le principe et la mise en œuvre, dès 1983, des programmes d'actions suivants :

- le programme R.É.A.G.I.R. consiste, sous la responsabilité du Préfet, à réaliser des enquêtes techniques distinctes de l'instruction judiciaire pour tout accident mortel. Si le Préfet l'estime opportun, il peut bien évidemment ordonner une enquête sur des accidents n'ayant provoqué que des blessés :

ces enquêtes ont pour but de déterminer les circonstances de l'accident et d'en tirer directement des enseignements pour en prévenir la répétition ;

- le programme « -10 % d'accidents », prévoyant l'allocation de dotations financières aux Collectivités Territoriales qui partagent, puis atteignent les objectifs gouvernementaux, à savoir réduire de 10 % le nombre des accidents corporels survenus sur leur territoire.

Les contrats de programmes locaux de sécurité routière, dont les circulaires d'application ont été publiées au Journal Officiel de la République Française du 23 septembre 1989, remplacent cette procédure depuis le 1^{er} janvier 1990.



RÉAGIR par des
Enquêtes sur les
Accidents
Graves et par des
Initiatives pour y
Remédier

Réagir contre la banalisation des accidents de la route.

Pour les accidents collectifs d'avion ou de chemin de fer, l'opinion exige d'en connaître les causes ainsi que les mesures qui seront prises pour que le même type d'accident ne se renouvelle pas.

Pour les accidents de la route, leur nombre et leur dispersion dans le temps et dans l'espace entraînent leur banalisation dans l'opinion, qui se résigne avec un sentiment de fatalité.

Provoquer une enquête sur les accidents mortels, c'est réagir contre cette banalisation de l'horreur au quotidien.

Améliorer la connaissance des accidents.

Un accident provient le plus souvent d'un enchaînement de facteurs ordinaires qui, à un moment, vont se conjuguer pour se trouver dans une configuration de catastrophe qui ne pourra être maîtrisée.

Il s'agit donc de reconstituer le déroulement de l'accident et de rechercher ces facteurs au-delà des causes apparentes et des responsabilités.

Ces facteurs, présents lors d'un accident ou ayant influé sur ses conséquences, sont appréhendés en recueillant toutes les données possibles sur :

- l'usager de la route,
- l'environnement,
- l'infrastructure,
- le véhicule,
- l'intervention des secours.

A partir de ces enquêtes, le renouvellement de la réflexion sur les rapports entre l'usager, l'environnement, le véhicule et la route est engagé, tant pour les services qui ont en charge la sécurité routière, que pour le public profondément concerné par ce fait social de masse qu'est la conduite automobile.

Il s'agit donc d'une démarche de recherche diversifiée, à partir d'études de cas, approfondies et rigoureuses, et d'une interpellation de chacun dans les responsabilités qu'il assume.

Promouvoir des actions de prévention et mobiliser les services pour une plus grande prise en charge de la sécurité routière.

Pour chaque facteur explicatif de l'accident ou de ses conséquences, sont proposées une ou plusieurs actions de prévention. Si certaines d'entre elles ne peuvent relever que de l'intervention de l'État — telles des mesures législatives — on s'attachera cependant à rechercher ce qui, concrètement, peut résulter d'initiatives locales, soit directement, soit en prolongement de l'action de l'État.



Établir une véritable concertation entre les administrations et les collectivités territoriales ainsi que leurs partenaires respectifs, sur la sécurité routière.

Une caractéristique de la sécurité routière est qu'elle ne peut être isolée comme un champ de compétences institutionnelles, administratives ou techniques, et qu'elle appelle des actions concertées de nombreux intervenants. Pluridisciplinaires, les enquêtes R.É.A.G.I.R. permettent une version discutée de divers points de vue, des propositions diversifiées dans un cadre plus ouvert à l'apport des partenaires intéressés : les différentes administrations, les collectivités territoriales, mais aussi les associations, les organisations socio-professionnelles, etc. Il s'agit, pour les divers partenaires, de travailler ensemble sur un objectif commun.

Le programme R.É.A.G.I.R., conçu dans le contexte de la politique de décentralisation, doit pouvoir nourrir les politiques de mobilisation pour la sécurité routière fédérées depuis 1987 par les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière sous la responsabilité du Préfet.

Susciter un débat social sur la sécurité routière.

Les enseignements issus des enquêtes R.É.A.G.I.R. doivent être largement diffusés afin que s'instaure sur les problèmes de la conduite automobile et de la sécurité routière un débat social nourri de connaissances réelles, sur des bases plus concrètes que ce « lieu commun » consistant à accréditer l'idée que l'accident n'arrive qu'aux autres, « aux chauffards, aux jeunes, aux alcooliques, aux étrangers, aux indisciplinés, aux fous du volant ».



L'organisation du programme R.É.A.G.I.R.

Le programme R.É.A.G.I.R. est un programme déconcentré qui s'appuie sur les administrations de l'État au niveau départemental ; il est placé sous la responsabilité et l'autorité du Préfet qui nomme les Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière et leur désigne les enquêtes à effectuer.

La gestion administrative du programme est confiée à un coordinateur et l'animation est prise en charge par le Sous-Préfet chargé de la sécurité routière dans le département.

Les Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (1) sont regroupés en collège technique qui a plusieurs fonctions :

- Validation des enquêtes effectuées : le collège technique discute les rapports, demande des précisions, propose des amendements, vérifie l'anonymat des personnes concernées. Il prend en charge le rapport qui n'est plus celui des enquêteurs, mais celui du collège technique.

- Émission des propositions :

Le collège technique fait des propositions aux divers responsables dans tous les domaines :

infrastructure, éducation, formation, information, surveillance, contrôles, alerte, secours et soins.

Elles sont prises en charge par le Préfet, qui les transmet aux administrations dont il a la responsabilité ou aux élus concernés, lorsque l'accident s'est produit sur le domaine routier communal ou départemental.

- Suivi des propositions :

Le collège technique a légitimité pour faire le point sur leur exécution et peut attirer l'attention du Préfet sur tel ou tel point particulier non encore résolu.

- Propositions d'actions :

Par la vue d'ensemble que le collège technique doit avoir des problèmes spécifiques locaux, il lui est possible de proposer au Préfet des actions de communication visant à en informer l'usager. Dans cette tâche, il peut s'entourer des conseils des Chargés de Missions de Sécurité Routière (1) qui ont reçu une formation appropriée.

Bien entendu, pour assurer la plus large diffusion possible des enseignements issus des enquêtes, il est recommandé aux Préfets d'associer pleinement les élus locaux ainsi que les associations d'usagers qui le souhaitent.

(1) voir le chapitre « les Acteurs du Programme R.É.A.G.I.R. ».

Les Acteurs du programme R.É.A.G.I.R.

7500 Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière composent les commissions d'enquête ; ils sont pour la plupart des praticiens de la route, de la conduite, des secours ; ils ont reçu une formation spécifique obligatoire. Nommés par le Préfet, ils sont issus :

- des services gestionnaires de la voirie : équipement, collectivités territoriales, sociétés d'autoroutes,
- des forces de l'ordre : Gendarmerie Nationale, Police Nationale (CRS, polices urbaines, préfecture de police),
- des services d'urgence : médecins des services d'urgence, médecins sapeurs-pompiers, sapeurs-pompiers,
- du milieu associatif, de divers secteurs professionnels et d'autres administrations de l'État.

Tous ces IDSR manifestant un intérêt certain pour la sécurité routière, reconsidèrent et élargissent les connaissances acquises dans l'exercice de leur profession. Ils mènent une recherche dans un cadre pluridisciplinaire, s'enrichissant du savoir de l'autre tout en exerçant une fonction critique. Dans l'exercice de leur activité professionnelle, ils sensibilisent leur milieu à une approche renouvelée de la sécurité routière.

Les Chargés de Mission de Sécurité Routière participent, à la demande du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière dans le département.

Bénéficiant d'une formation de base en animation et pédagogie, ils assurent auprès du Préfet, l'animation du programme R.É.A.G.I.R., forment les IDSR, participent aux collèges techniques et assurent l'échange d'expériences au niveau régional.

Une formation continue leur assure une compétence dans le domaine des techniques de communication (presse, audio-visuel) et leur permet de jouer un rôle de conseil auprès des partenaires qui le souhaitent. A cet égard ils assistent les Préfets dans leurs actions de communication et d'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

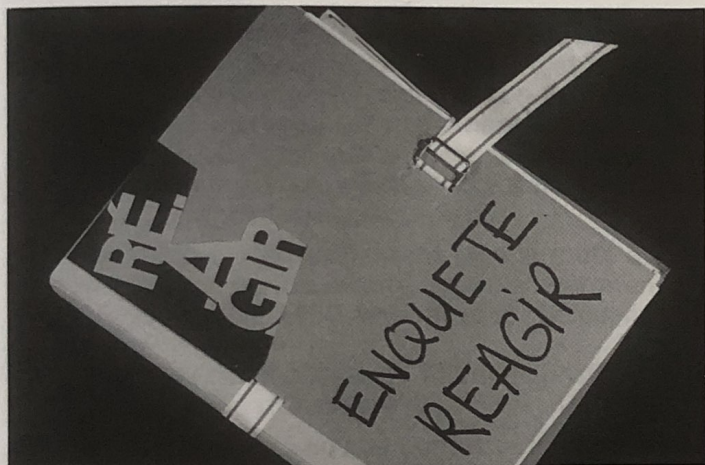


PHASE I

Mise en place de l'enquête. Prise de contact avec l'accident.

MARDI
en début d'après-midi.

- Un accident mortel de la circulation vient d'avoir lieu près de X, petite ville de province.
- Le processus de constatation (enquête judiciaire), se met en place dans les conditions normales liées à ce genre d'accident de la circulation.
- Dans l'après-midi, la gendarmerie de la ville envoie un télégramme à la Préfecture l'informant de cet accident mortel.



MERCREDI
Matin, 9 heures.

- Le coordinateur R.É.A.G.I.R. prend connaissance du télégramme.
- Le coordinateur téléphone à la Direction Départementale de l'Équipement, au SAMU du département et à la Direction des Polices Urbaines, en leur demandant de désigner de toute urgence l'Inspecteur Départemental de Sécurité Routière qui sera chargé de cette enquête. Il est choisi sur la liste des IDSR nommés par le Préfet dans chaque service.
- A midi, la commission d'enquête est composée; le Maire de la commune du lieu de l'accident est informé du déclenchement de l'enquête et rendez-vous est pris avec un représentant de ses Services Techniques.
- Cette commission d'enquête est convoquée sur place par le coordinateur le lendemain matin.

JEUDI
Matin, 10 heures.

- La commission d'enquête se retrouve donc à 10 heures à la brigade de gendarmerie du chef-lieu de canton où l'accident s'est produit.
- Le chef de la brigade la met en rapport avec l'Officier de Police Judiciaire qui a constaté l'accident, et l'autorise à prendre connaissance des éléments qui, par la suite, serviront à rédiger les procès-verbaux d'enquête destinés à la Justice.
- Après quoi, la commission d'enquête se rend sur place où des précisions complémentaires sont données par l'Officier de Police Judiciaire.

Les grandes lignes des circonstances de l'accident apparaissent alors :

Le conducteur d'une automobile se déporte sur la gauche à la sortie d'une courbe à droite, traverse la chaussée, percute une voiture circulant en sens inverse — 1 mort et 1 blessé.



PHASE 2

Déroulement de l'enquête.

Un premier échange de vues a lieu entre les membres de la commission : il en ressort plusieurs pistes sur lesquelles il semble opportun d'orienter l'enquête :

- description des lieux, étude de l'environnement de l'accident,
- conditions de conduite et comportement des chauffeurs et des passagers,
- trajectoire des véhicules,
- intervention des secours.

Après répartition des tâches entre ses membres, la commission d'enquête décide de se réunir une semaine plus tard pour faire une première synthèse des différents renseignements recueillis.

CIRCONSTANCES

Circulant en direction de St.J, le conducteur d'une Talbot se déporte sur la gauche à la sortie d'une courbe à droite, traverse la chaussée et heurte une Peugeot 504 arrivant en sens inverse.

Le conducteur de la Talbot âgé de 76 ans, circule sur le CD 00 avec trois passagers à bord et vient de déjeuner au restaurant. Le CD 00 est une route sinueuse aux virages très prononcés.

Sur les lieux de l'accident, un virage à droite s'inscrit dans le sens de la marche de la Talbot et à cet endroit la chaussée a une largeur qui varie de 6 à 7 mètres. La visibilité est gênée par des arbres situés en contrebas de la route.

Il semble que le conducteur de la Talbot ait perdu le contrôle du véhicule à la sortie de la courbe et coupé la chaussée. Le conducteur de la Peugeot arrivant en sens inverse a déclaré que l'autre véhicule « a continué tout droit au milieu du virage ».

Le conducteur de la Talbot est soumis au dépistage de l'alcoolémie (négatif). Blessé, il est conduit à l'hôpital F. à A.

Le conducteur de la Peugeot, âgé de 21 ans, venait de V. et allait à G. par le CD 00. Il se dirige vers la maison de ses parents. Il vient d'aller chercher des outils pour réparer sa moto. La voiture qu'il conduit assez souvent appartient à sa sœur et à son beau-frère. Il amorce le virage à gauche, qui fait suite à un virage à droite et à une ligne droite. Dans son sens la route descend et le virage à droite suivant, lieu de l'accident, est abordé bien à droite par les automobilistes.

En revanche, dans le sens inverse, celui de la montée, les usagers ont tendance à se déporter vers le centre de la chaussée.

Dans la Peugeot, le conducteur est indemne. Dans la Talbot, le conducteur et le passager arrière droit sont blessés, les deux autres passagers sont indemnes. Le conducteur décède le lendemain.

La Talbot n'avait que 286 km et c'était la première voiture à boîte automatique que le conducteur possédait.

Aussi est-il permis de penser que le conducteur ne l'avait pas encore bien en main.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Le conducteur de la Talbot venait de déjeuner dans un restaurant avec des cousins de passage par une journée des plus chaudes de l'été.

C'est un homme âgé, en retraite depuis plus de 20 ans. Il est d'un naturel sobre. On le dit très soigneux, voire méticuleux.

Pourtant, ce jour-là il n'attache pas sa ceinture comme le fait son cousin, passager avant.

Au volant de sa nouvelle voiture, il prend la direction de Saint J. soit pour rentrer chez lui par le CD 00, soit pour continuer la promenade vers V. car ni lui, ni ses passagers ne sont pressés. Ses cousins en visite chez lui depuis deux jours, ne partent que le soir à 23 heures 45, pour des vacances en Corse.

Le conducteur de la Peugeot, jeune appelé, encore sous les drapeaux pour une semaine, avait fait le projet de réparer sa moto au cours de sa dernière permission. Il est allé chercher les pièces à C. Le matin et au moment de commencer la réparation, il s'aperçoit qu'il lui manque certains outils. Il emprunte alors la voiture de sa sœur, et fait un aller et retour pour chercher une boîte à outils.

Les deux conducteurs connaissent bien la route qui est difficile, sinueuse, parfois étroite, mais bien entretenue. Du P.K. 8,350 au P.K. 9,650, les virages se succèdent sans interruption.

Dans le sens de circulation de la Talbot, le profil en long accuse une montée d'environ 4 %.

Un peu avant le P.K. 8,400, le conducteur de la Talbot s'engage dans un virage en S ouvert, long, bordé en son milieu sur cinquante mètres, d'un parapet bas en pierre, mais des arbres en contre-bas l'empêchent de voir la sortie du virage.

Le dévers transversal, doux au début du virage, s'accroît en son centre, puis s'efface brusquement au profit de la déclivité qui augmente fortement à la sortie du virage.

Dans le sens de la descente, le conducteur de la Peugeot, en raison de la déclivité, a vu la Talbot par-dessus les arbres. Sortant d'un virage court, il s'engage dans un virage plus long sur une partie de route élargie.

A cette heure-là, la route est peu fréquentée. Pour cette raison, les vitesses sont un peu supérieures à la vitesse limitée à 60 km/heure par un panneau de rappel placé après le dernier carrefour. Le trafic est d'environ 2 500 véhicules par jour.

DÉCOMPOSITION DE L'ACCIDENT

• Situation de conduite.

TALBOT : circule à environ 40 km/heure, sur une route sinueuse en montée. Au volant depuis 5 km environ, le conducteur âgé, éprouve peut-être quelques difficultés à conduire sa voiture neuve sur cette route.

PEUGEOT : rentré à son domicile après être allé chercher sa caisse à outils. Circule à 55 km/heure environ sur la route en descente avec le véhicule emprunté, mais qu'il conduit souvent.

• Situation d'accident :

TALBOT : la route est ascendante, une légère ligne droite précède le virage.

Ce virage présente une déclivité assez prononcée et imparfaite. La courbe décrite est irrégulière. Les usagers ont tendance à se déporter sur la gauche pour finir le virage.

« L'effet de paroi » du parapet dissuade de trop serrer à droite.

Visibilité limitée.

PEUGEOT : pas de situation d'accident. Les usagers ont plutôt tendance à serrer à droite, dans ce virage.

• Situation d'urgence.

TALBOT : quitte au milieu de la courbe le bord droit de la chaussée et adopte une trajectoire rectiligne. Manœuvre difficile à rattraper, car la courbe se resserre et le véhicule se trouve alors dans une sorte de cuvette formée par un dévers irrégulier.

PEUGEOT : aperçoit la Talbot à environ une trentaine de mètres. Lorsque la Talbot quitte sa trajectoire normale, le conducteur de la Peugeot est surpris et n'a que le temps de donner un coup de volant à droite, sans pour autant pouvoir éviter la collision.

• Situation de choc.

La partie avant gauche de la Talbot vient heurter l'avant gauche de la Peugeot. Les véhicules s'immobilisent au milieu de la chaussée, la roue arrière droite de la Peugeot s'arrêtant sur l'accotement.



ALERTE SECOURS SOINS

Il y a discordance, entre les renseignements selon leur source.

L'attente entre le moment de l'accident et l'arrivée des secours sur place est estimée à environ 1 heure, selon les « IDSR ».

Un médecin de passage s'est arrêté pour donner les premiers soins, mais n'a pas assuré de surveillance, ni laissé les résultats de son examen clinique.

Le transport non médicalisé s'est effectué sans surveillance spécialisée du blessé.

L'état du blessé a de plus été aggravé par les premiers témoins, qui l'ont allongé sur la route (pas de position latérale de sécurité) favorisant l'inhalation du liquide gastrique.

A l'hôpital, le blessé a été orienté sur un service ne possédant pas de section de neurochirurgie, alors qu'il présentait un polytrauma avec traumatisme crânien et vomissements.

Après une première manipulation, au service des urgences, le blessé est orienté vers un service de chirurgie, puis devant l'aggravation de son état, il est transféré au service de réanimation, où il décède le lendemain.

HYPOTHÈSE SUR L'ACCIDENT ET LE DÉCÈS DE LA VICTIME

1. Le conducteur de la Talbot est victime d'un malaise hyperglycémique (glycémie de 2,79 g/l), perd le contrôle de son véhicule qui va heurter violemment le véhicule venant en sens inverse.

2. Le conducteur de la Talbot, perd le contrôle de son véhicule qu'il connaît mal, dans un virage difficile. Sous l'effet du choc, la victime qui n'a pas sa ceinture, subit un traumatisme crânien avec plus ou moins perte de connaissance et un polytraumatisme (thoracique avec fracture du sternum). De plus, il existe certainement des dégâts viscéraux non vérifiés.

La victime étant sous traitement anticoagulant, le traumatisme crânien se complique d'un hématome extra dural à l'origine, semble-t-il, du décès.

NOTE BIOGRAPHIQUE SUR LA VICTIME

Le recueil des données ayant fait apparaître des problèmes particuliers axés sur la victime, les enquêteurs ont cherché à connaître son existence au moment de l'accident.

Deux fait avaient alerté l'attention :

- l'absence inhabituelle du port de la ceinture.
- l'oubli de la levée du sabot de parking. (témoignages recueillis auprès des voisins).

Qui était le conducteur décédé ?

Sans descendance, veuf depuis trois mois, loin de sa Corse natale et de sa famille, il vit seul, malade et déprimé (rapport du médecin traitant).

C'est un homme sensible, affectif qui vit dans un immeuble à moitié vide pendant cette période de vacances.

Ce jour-là, il est sur le point d'être laissé par ses cousins qui partent en vacances dans son pays natal, où il ne retourne que peu souvent.

Dans quelle mesure, l'état fortement dépressif dans lequel se trouve le conducteur, est pour quelque chose dans cet accident ?

PHASE 3

Recherche des facteurs et propositions de prévention.

Pour répondre à l'objectif qui est fixé à la commission d'enquête dans le cadre du programme R.É.A.G.I.R., il lui reste maintenant à :

- établir, sans ordre hiérarchique, la liste la plus complète possible, mais qui n'a pas la prétention d'être exhaustive, des facteurs qui ont contribué, d'une manière ou d'une autre, à faire que cet accident ait pu avoir lieu, ou qui en ont aggravé les conséquences : c'est ce qu'on appellera les **FACTEURS ACCIDENTOGÈNES ET AGGRAVANTS**
- en déduire des propositions concrètes d'actions à entreprendre, après études complémentaires ou examens ultérieurs.



A. Les facteurs

1. FACTEURS ACCIDENTOGÈNES

INFRASTRUCTURE

- virage de largeur et de rayon variables,
- mauvais rapport entre rayon et déclivité,
- visibilité réduite du fait de la courbe et des arbres,
- « effet de paroi » du parapet.

VÉHICULE

Pas de facteurs accidentogènes.

USAGERS :

TALBOT :

- connaît encore mal son véhicule et la pratique de la boîte de vitesses automatique,
- état dépressif (veuvage),
- sous traitement médical pour difficulté de mobilité des jambes,
- mauvaise évaluation du virage,
- sort de déjeuner.

PEUGEOT :

- véhicule emprunté.

ENVIRONNEMENT :

- route sinueuse,
- journée d'été très chaude, à l'heure de l'accident.

2. FACTEURS AGGRAVANTS

USAGERS :

Non port de la ceinture de sécurité.

ALERTE - SECOURS - SOINS

- premiers soins inadaptés,
- perte de temps,
- transport non médicalisé,
- mauvaise orientation nécessitant plusieurs manipulations de la victime.

B. Suggestions et propositions d'actions

INFRASTRUCTURE

- améliorer la signalisation de la courbe par bandes de rives et ligne axiale,
- améliorer la déclivité à la sortie du virage,
- signaler le virage.

USAGERS :

- visite médicale annuelle pour personnes âgées,
- port d'une carte sanitaire personnelle mentionnant les faits cliniques importants, les traitements suivis, etc.
- rappel de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

SECOURS :

- formation élémentaire de secourisme pour tous,
- accentuer la rapidité des secours,
- médicalisation des secours sur place et pendant le transport,
- mise au point d'une fiche médicale standardisée, à remplir par un médecin sur les lieux de l'accident,
- généralisation des services de neuro-chirurgie avec garde permanente.

PHASE 4

Suites aux propositions

LE COLLÈGE TECHNIQUE

Le rapport est présenté par la commission d'enquête au collège technique, assemblée plénière des IDSR du département, qui a pour tâche d'analyser les rapports, de contribuer à la formulation de propositions d'actions pertinentes, d'élaborer des synthèses et d'examiner les suites réservées aux propositions d'actions.

MESURES PRISES LOCALEMENT

- amélioration du virage et de sa signalisation,
- campagne locale sur le port de la ceinture de sécurité,
- réexamen du plan de secours départemental,
- décision de créer un SMUR dans la région de l'accident.

MESURES À ÉTUDIER AU NIVEAU NATIONAL

- visite médicale pour les personnes âgées,
- établissement d'un modèle de carte sanitaire,
- établissement d'une fiche médicale standardisée à remplir par les médecins sur les lieux des accidents.



Les suites des enquêtes R.É.A.G.I.R. ou à quoi vont servir les enquêtes R.É.A.G.I.R.

L'obligation d'analyser tous les facteurs ayant pu jouer un rôle dans l'accident, favorise une remise en question des pratiques professionnelles de chacun.

Le programme R.É.A.G.I.R. vient ainsi compléter les connaissances acquises sur la sécurité routière.

On le vérifiera par la parfaite complémentarité entre les données statistiques générales, quantitatives et indicatives, et le contenu de chaque enquête R.É.A.G.I.R., à teneur essentiellement qualitative, et se rapportant à des cas particuliers.

C'est ainsi que se constitue, au niveau départemental, une approche nouvelle rapportée au cas particulier traité par chaque enquête.

Enquête après enquête, se constitue une connaissance qualitative ouvrant de nouvelles perspectives dans la compréhension de l'accident et vers sa prévention.

Par l'analyse des facteurs contenus dans l'ensemble des enquêtes et l'élaboration de synthèses périodiques, surgit une multitude de propositions d'actions de prévention relatives à l'usager, au véhicule, à l'infrastructure, aux secours et soins, qu'elles soient à gérer par les instances locales de décision ou bien au niveau national.

C'est le collège technique, assemblée plénière des IDSR, qui s'organise en groupe de travail pour effectuer analyses et synthèses destinées à contribuer au diagnostic de l'insécurité routière du département dans le cadre de l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Au niveau local.

L'une des originalités du programme R.É.A.G.I.R. consiste à bien séparer la formulation du diagnostic et les suites à donner.

En revanche, dès que le Préfet aura transmis les propositions du rapport R.É.A.G.I.R. aux responsables locaux politiques et administratifs, ces derniers devront les étudier dans les meilleurs délais et donner les suites qui leur semblent opportunes. Ils intégreront notamment les projets et études en cours, ainsi que les différentes contraintes de programmation qu'ils ont à gérer.

L'information sur les suites réservées aux propositions issues de R.É.A.G.I.R. sera communiquée au Préfet et, à travers lui, à l'ensemble des Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière réunis en collège technique.

Ces différentes données seront intégrées dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, lequel est, sous l'autorité du Préfet, l'expression de la mise en œuvre d'une politique concertée de sécurité routière au niveau local.

Au niveau national.

Afin de permettre l'exploitation des enquêtes au niveau national ou départemental, un système de traitement informatique est mis en place, qui s'articule autour de deux fonctions principales :

1. Une fonction documentaire qui stocke, classe et gère la totalité et l'intégralité des rapports d'enquêtes, afin de permettre à tous les acteurs ayant en charge la sécurité routière (aussi bien au plan local que national) d'avoir accès à la « matière de base ».

2. Une fonction « analyse de données » destinée à :

- Dégager des tendances afin d'obtenir à tout moment une analyse simple de la plupart des facteurs accidentogènes retenus par les commissions d'enquêtes, avec également pour objectif d'accéder plus facilement aux rapports relatifs au thème étudié.
- Faire des analyses de données plus complexes, périodiquement, afin d'aider à la définition des orientations de la politique de sécurité routière.

Ce système est avant tout un outil interactif :

- Il apporte une aide à l'échelon local pour lui faciliter l'établissement de synthèses périodiques servant de base aux propositions d'actions.
- Il aide à la gestion des propositions relevant du niveau national en s'appuyant sur la connaissance précise et détaillée des accidents dont elles sont issues.

L'information locale.

Il ressort des enquêtes R.É.A.G.I.R. de nombreuses propositions relatives à l'usager, mettant en évidence la nécessité d'actions visant à une prise de conscience de la responsabilité individuelle de chacun.

Au-delà des campagnes nationales d'information et des actions d'information menées par les responsables départementaux sur les bases des enquêtes ou en prolongement des actions nationales, il est important de porter l'information au niveau le plus proche de l'usager, sur la base de données concrètes devant permettre un débat social.

De par la structure d'animation R.É.A.G.I.R. (Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière d'origine très diversifiée, assistés par les Chargés de Mission de Sécurité Routière) se créent les conditions permettant, dans les groupes sociaux et professionnels, l'ouverture d'échanges préalables à la réflexion et à la mise en œuvre de comportements nouveaux sur la sécurité routière.

Pour intensifier cette prise en charge, il est naturel que R.É.A.G.I.R. s'ouvre à tous ceux qui s'intéressent à la sécurité routière.

C'est un véritable débat social qu'il faut ouvrir localement, pour que chaque usager puisse y participer, s'y intéresser, débattre de la pratique de la conduite, de l'usage collectif de la voirie publique...

Le programme R.É.A.G.I.R. est conçu pour offrir les meilleures conditions de participation positive à l'effort de prévention, à l'information et à la sensibilisation du public, des collectivités territoriales, des associations et du secteur professionnel.

Un certain nombre de ces associations apportent très largement leur contribution au développement du programme R.É.A.G.I.R.

Leurs adhérents sont concernés par le programme et peuvent ainsi participer à sa diffusion.

Mais l'information du public et sa sensibilisation s'effectuent également selon des modalités diversifiées : informations générales diffusées spontanément par les médias ou par les collectivités territoriales et les administrations, campagnes de sensibilisation, et actions de relations publiques.



C'est ainsi que, par une information recueillie localement sur des accidents, il est possible de susciter un véritable débat social permettant aux usagers de confronter leurs opinions avec la réalité des faits.

