

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS POUR LA SECURITE ROUTIERE

DGO 2018-2022



académie
Aix-Marseille 
direction des services
départementaux
de l'éducation nationale
Alpes-de-Haute-Provence



AVANT-PROPOS

La sécurité routière est une politique publique prioritaire depuis de nombreuses années, qui vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle mobilise tous les acteurs publics (État et collectivités) et privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention ou de défense des usagers de la route...), et implique chaque citoyen en tant qu'usager de la route.

Plusieurs décennies d'une politique volontariste ont permis de réduire significativement la mortalité routière, la ramenant à 3 268 morts en 2013 alors qu'elle s'élevait à plus de 18 000 en 1972. Ces résultats sont dus à la mise en œuvre de mesures fortes et parfois impopulaires telles que, entre autres, la fixation de seuils d'alcoolémie, l'instauration de limitations de vitesse, le port obligatoire des équipements de sécurité (ceinture et casque), l'instauration du permis à points, du permis probatoire et du contrôle technique des véhicules, ou encore la pénalisation de certains délits routiers. Le déploiement de ces mesures a systématiquement été accompagné de campagnes d'informations et d'actions de prévention démultipliées en direction du grand public.

Toutefois, depuis 2014 la mortalité routière a tendance à repartir à la hausse. En 2016 en effet, 3 655 personnes sont décédées sur la route, portant la France au quatorzième rang de l'Union Européenne.

Le gouvernement a fixé en 2014 l'objectif de ramener à moins de 2 000 le nombre de tués par an à l'horizon 2020. Cet objectif, ambitieux mais néanmoins réaliste, a été réaffirmé par le ministre de l'Intérieur le 23 janvier 2017 lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR).

La déclinaison de cet objectif dans les Alpes-de-Haute-Provence conduit à une perspective de 10 tués/an à 2020. Il est à noter que le nombre de tués s'élevait à 26 à 2016.

Pour atteindre cet objectif, qui impose non seulement d'agir sur le triptyque de la sécurité des usagers, les véhicules et les infrastructures, mais également de s'appuyer sur l'éducation routière pour réduire les comportements à risque et de cibler les usagers surreprésentés, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière a chargé chaque Préfet de département, par circulaire du 11 avril 2017, d'établir un Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2018 – 2022.

C'est donc avec la volonté de répondre aux enjeux de sécurité routière identifiés au niveau national et local que le présent document a été élaboré au terme d'une démarche innovante et partenariale. Il sera le cadre des actions de sécurité routière des Alpes-de-Haute-Provence pour la période 2018 – 2022.

* * *

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION.....	4
I-1 Le contexte.....	4
I-2 La présentation de la démarche.....	6
I-2.1 Les objectifs du DGO.....	6
I-2.2 La démarche d'élaboration.....	6
II. L'ETUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL.....	8
II-1 Présentation générale du département.....	8
II-1.1 Géographie.....	8
II-1.2 Population et démographie.....	8
II-1.3 Réseau routier.....	10
II-1.4 Parc de véhicules en circulation.....	10
II-2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	10
II-2.1 Accidentalité corporelle du département.....	10
II-2.2 Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	12
II-2.3 Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	12
II-2.4 Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016.....	14
II-2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016.....	15
II-2.6 Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016.....	15
II-3 L'évaluation du DGO 2013-2017.....	17
II-4 Détermination des enjeux.....	18
II-4.1 L'importance de chaque enjeu.....	18
II-4.2 Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus.....	18
II-4.3 Les indicateurs de suivi.....	19
III. LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS D' ACTIONS.....	20
III-1 Le risque routier professionnel.....	20
III-1.1 L'importance de l'enjeu « risque routier professionnel ».....	20
III-1.2 Le panorama des accidents liés au risque routier professionnel.....	21
III-1.3 Les orientations d'actions « risque routier professionnel ».....	24
III-2 La conduite après usage de substances psychoactives.....	27
III-2.1 L'alcool.....	27
III-2.2 Les stupéfiants.....	29
III-2.3 Les orientations d'actions « conduite après usage de substances psychoactives ».....	32
III-3 Les jeunes.....	34
III-3.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	34
III-3.2 Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans.....	36
III-3.3 Les adultes âgés de 25 à 29 ans.....	38
III-3.4 Les orientations d'actions « jeunes ».....	40
III-4 Les seniors.....	43
III-4.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans.....	43
III-4.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus.....	45
III-4.3 Les orientations d'actions « seniors ».....	47
III-5 Les deux-roues motorisés.....	50
III-5.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés ».....	50
III-5.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés.....	51
III-5.3 Les orientations d'actions « deux-roues motorisés ».....	55
III-6 La vitesse.....	57
III-6.1 L'importance de l'enjeu « vitesse ».....	57
III-6.2 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM).....	57
III-6.2 Le Contrôle Automatisé.....	58
III-6.4 Les orientations d'actions « vitesse ».....	59
IV. CONCLUSIONS.....	63

I. INTRODUCTION

I-1 Le contexte

Le DGO s'inscrit dans un cadre d'orientations législatives nationales fortes déclinées au travers de 3 plans successifs, de 2015 à 2018, pour une nouvelle mobilisation en vue de réduire la mortalité routière française à moins de 2 000 tués à l'horizon 2020, à savoir :

Le Plan National de la Sécurité Routière composé de 26 mesures (Allocution du ministre de l'Intérieur du 26 janvier 2015). Ces 26 mesures, toutes mises en œuvre à ce jour, s'articulent autour de 4 axes :

- ✓ la sensibilisation, la prévention et la formation : avec notamment l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs novices pendant 3 ans suivant l'obtention du permis, ainsi que le renforcement des contrôles des exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2h00 et 7h00 vis-à-vis du respect de leur obligation de mettre des dispositifs d'autocontrôle à la disposition de leur clientèle ;
- ✓ la protection des usagers les plus vulnérables : par le renforcement des sanctions pour les conducteurs stationnant sur les passages piétons, les trottoirs ou les pistes et qui représentent potentiellement un danger pour les piétons, ainsi que le déploiement de radars feux rouges associés systématiquement à un contrôle de vitesse ;
- ✓ la lutte sans relâche contre les infractions graves : avec le déploiement de radars double-face permettant de mieux identifier les contrevenants et d'appliquer les sanctions associées, ainsi que l'expérimentation de la technique du double prélèvement salivaire pour le dépistage des stupéfiants ;
- ✓ l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre durablement les comportements à risques. (Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015). Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- ✓ intensifier la lutte contre les comportements dangereux (mesures 1 à 11) ;
- ✓ protéger les usagers les plus vulnérables (mesures 12 à 16) ;
- ✓ favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière (mesures 17 à 19) ;
- ✓ donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi (mesures 20 à 22).

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017 et sont déclinés notamment au travers des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et d'accidents dans le cadre des déplacements liés au travail.

Enfin plus récemment, le gouvernement a adopté, sur les préconisations du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, un plan ambitieux visant à infléchir l'accidentalité (mortalité routière en hausse depuis 2014).

Ce plan s'articule autour de trois axes majeurs et renvoie à dix-huit mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des

piétons :

- ✓ l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière (mesures 1 à 4),
- ✓ la protection de l'ensemble des usagers de la route (mesures 5 à 17),
- ✓ l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière (mesure 18).

I-2 La présentation de la démarche

I-2.1 Les objectifs du DGO

Le DGO (Document Général d'Orientations) a été instauré par la circulaire du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière du 19 octobre 1993.

Il définit les orientations de la politique locale de sécurité routière au niveau départemental pour une période de 5 ans. Il est à la fois un outil de programmation, qui doit définir les orientations d'actions à mener dans les Alpes-de-Haute-Provence, et de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière.

Il doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière dans les Alpes-de-Haute-Provence et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR), pour tenter de contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentalité.

I-2.2 La démarche d'élaboration

Ce document, préparé par les services départementaux de l'État sur la base d'un diagnostic précis, a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière (Procureur, forces de l'ordre, collectivités, associations, professionnels).

Cette concertation a été réalisée dans le cadre d'un comité de pilotage -dont la représentativité est listée en fin de document- présidé par le Directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière d'une part, et de groupes de travail coordonnés par le pôle sécurité routière de la Direction Départementale des Territoires d'autre part.

La démarche de travail, inscrite dans un objectif alliant simplicité, rapidité d'actions et efficacité, s'est traduite en deux phases décisionnelles :

- « bilan et réactualisation des enjeux » objet du comité de pilotage du 23 janvier 2018 ;
- « définition des orientations d'actions 2018 – 2022 » au regard des enjeux et du bilan des actions réalisées sur la période précédente, objet du comité de pilotage du 20 février 2018 ;

et une phase de production issue de la réflexion collective des partenaires impliqués au travers de deux groupes de travail réunis les 6 et 8 février 2018.

Ces groupes de travail ont pris la forme de réunions de type « brainstorming » associant les acteurs œuvrant pour la sécurité routière dans le département, dont la représentativité est listée en fin de document.

Le choix et la répartition des partenaires dans les deux groupes de travail ont été faits de manière à favoriser l'émergence d'un maximum d'idées, de sensibilités, et l'expression des expériences de chacun dans la perspective d'enrichir au maximum la production.

Les enjeux ont été travaillés en deux matinées :

- l'une sur les « deux-roues motorisés », la « vitesse », le « risque routier professionnel »
- l'autre sur la « conduite sous produits psychoactifs », les « jeunes et les « seniors ».

Pour chacun des enjeux ci-dessus, la réflexion était portée -sous l'impulsion d'un animateur- sous l'angle de 4 thématiques : « améliorer la connaissance de l'accidentalité, les « infrastructures », « l'éducation-sensibilisation-formation-information », le contrôle sanction ».

Pendant les quarante-cinq minutes consacrées à chaque enjeu, les groupes se sont succédé toutes les dix minutes autour de ces quatre thématiques, sous la surveillance d'un « maître du temps ». Pour chaque thème, il avait été préalablement désigné un animateur, qui était donc statique alors que les partenaires étaient mobiles.

Le bilan tiré de cette démarche est positif à trois titres : une bonne adhésion du groupe à la démarche innovante, un fonctionnement fluide des groupes, et l'atteinte de l'objectif de production. En effet, ont pu être recueillis non seulement des orientations, mais aussi des outils et des propositions d'actions de sécurité routière. Cette matière brute a été analysée et synthétisée pour être présentée au comité de pilotage ; et elle est inscrite au présent document.

II. L'ETUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE AU PLAN LOCAL

II-1 Présentation générale du département

II-1.1 Géographie

Le département des Alpes-de-Haute-Provence est situé dans le sud-est de la France, en région PACA et est limitrophe des Alpes-Maritimes, du Var, du Vaucluse, de la Drôme, des Hautes-Alpes mais aussi de l'Italie.

Il s'étend sur pratiquement 700 000 hectares et est à caractère principalement rural. Il peut être découpé en trois zones caractéristiques en fonction du relief, du climat, du peuplement et de l'économie :

- les plateaux, collines et vallées de Haute-Provence (vallées de la Durance et du Moyen Verdon, Plateau de Valensole),
- les Pré-Alpes (pays Dignois),
- les Grandes Alpes (vallées de l'Ubaye et du Haut Verdon).

Les deux plus grandes villes du département sont Manosque et Digne-les-bains (ville préfecture), situées respectivement au Sud-Ouest et au centre de celui-ci.

II-1.2 Population et démographie

Le département des Alpes-de-Haute-Provence recense un peu plus de 160 000 habitants implantés dans 198 communes. Il est l'un des moins densément peuplés de France, avec à peine plus de 20 habitants par km². La population se concentre essentiellement dans les vallées et sur les plateaux proches. Le reste du département est très peu peuplé (moins de 10 habitants au km² sur la majeure partie du territoire).

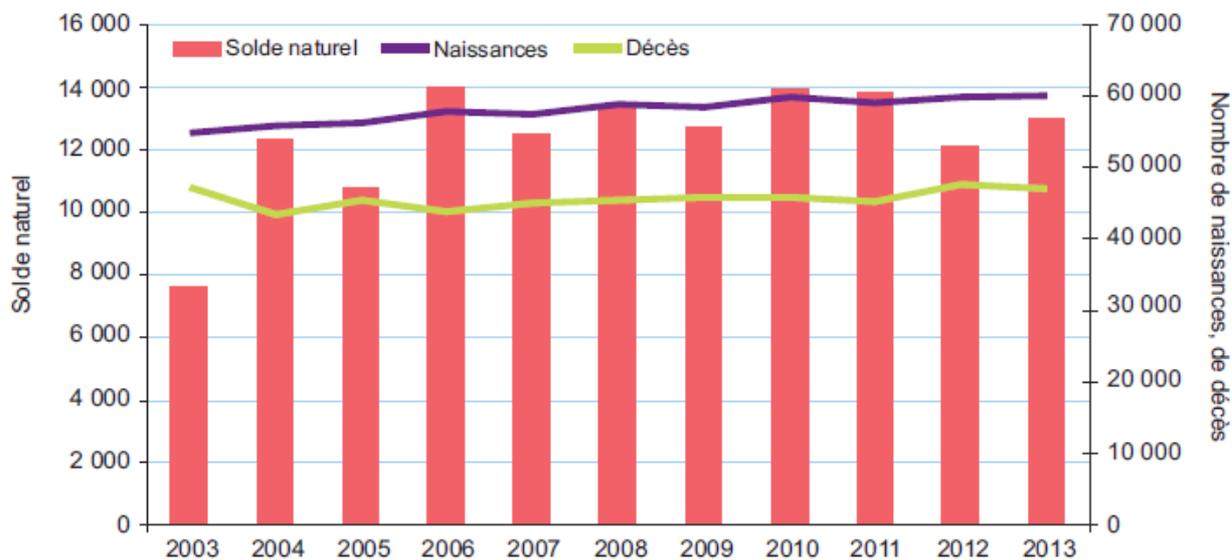
Les deux plus grandes villes ne regroupent pas plus de 40 000 personnes, ce qui accentue le caractère rural de l'ensemble du territoire.

La moitié des communes compte moins de 200 habitants (17 communes ont même moins de 50 habitants), et de nombreux hameaux ont été abandonnés. Les villes sont petites : seules 23 communes sont considérées comme urbaines par l'INSEE et seules deux agglomérations, celles de Digne-les-bains et Manosque, dépassent 7 500 habitants. Une particularité locale : les arrondissements de Barcelonnette et de Castellane sont les deux arrondissements les moins peuplés de France avec moins de 10 000 habitants chacun. La ville de Castellane est également la plus petite sous-préfecture de France.

Parmi les 15 cantons du département, un a une population résidente inférieure à 2 000 habitants. Seuls cinq cantons comptent une population supérieure à 10 000 habitants : Château-Arnou-Saint-Auban (N°3), Forcalquier (n°6), Oraison (n°10), Reillane (n°11), Sisteron (n°14).

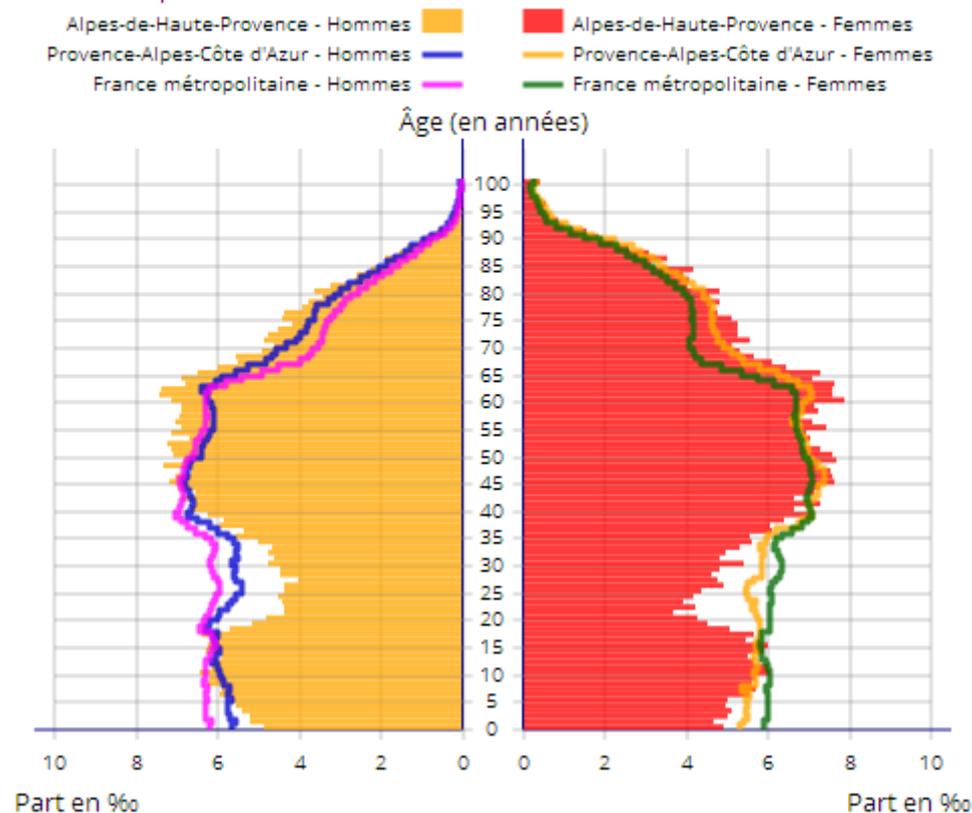
Le département, par son climat, ses routes célèbres (route Napoléon), ses paysages, ses sites naturels ou encore ses activités de loisirs et détente, est très prisé des touristes. Il en résulte une augmentation saisonnière considérable de la population et du trafic routier, notamment en période estivale.

Le secteur du tourisme est le premier employeur du département, avec une estimation de 9000 emplois (salariés et non salariés). Chaque année, 2,4 millions de touristes fréquentent le département avec un pic estival à 172 000 touristes : le département fait plus que doubler sa population !



La population des Alpes-de-Haute-Provence est relativement âgée

Pyramide des âges dans les Alpes-de-Haute-Provence, en Paca et en France métropolitaine en 2011



II-1.3 Réseau routier

Le réseau se compose de plus de 7 000 km de routes réparties de la façon suivante :

Types de voie	Autoroute (A51)	Routes nationales	Routes départementales	Voies communales
Longueur	66 km	101 km	2 445 km	4 550 km
Trafic moyen 04	13 682 v/j	5 334 v/j	940 v/j	
Trafic moyen national	28 000 v/j	11 500 v/j	1 650 v/j	

Le tracé étroit et sinueux de certains axes routiers peut surprendre les usagers peu habitués à la conduite en zone de montagne, et une mauvaise lecture de la route conjuguée à une vitesse inadaptée peut amener à un écart de trajectoires, qui souvent se traduit par un accident faute de possibilité de manœuvres d'évitement et/ou de récupération. Il est essentiel de faire prendre conscience de ces difficultés aux usagers pour qu'ils adaptent leur comportement au partage de la route.

Dans le département, le pouvoir de police de la route y est exercé par le Groupement Départemental de Gendarmerie à l'exception des agglomérations de Digne-les-Bains et de Manosque où cette compétence relève de la Direction Départementale de la Sécurité Publique.

II-1.4 Parc de véhicules en circulation

Le parc de véhicules est fortement marqué par une prééminence de la voiture particulière tel que le montre le tableau ci-après :

	Motos	Voitures particulières	Autobus Autocars	Camionnettes	Poids Lourds (y/c tracteurs et remorques)
Alpes de Haute-Provence	3 500	87 628	249	21441	1164
<i>Ratios pour 100 habitants</i>					
Alpes de Haute-Provence	2,17	54,23	0,15	13,27	0,72
France	5,55	51	0,15	8	1,64

II-2 L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

II-2.1 Accidentalité corporelle du département

Depuis 2012, le département enregistre une hausse annuelle de l'accidentalité de 9,4 %.

Le nombre de tués sur les routes n'a cessé d'augmenter sur la période 2012-2016, ce chiffre ayant doublé au cours de la période.

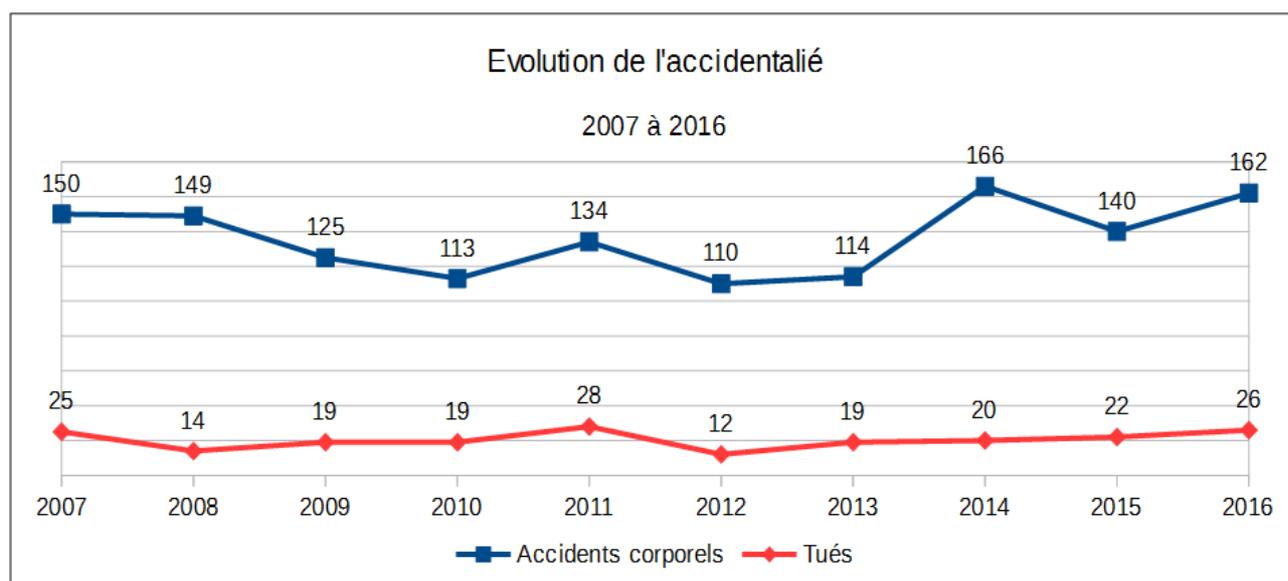
Le véhicule utilitaire ou de tourisme reste le moyen de transport le plus utilisé par les usagers de la

route dans le département, et c'est donc, en toute logique, le mode le plus présent dans les accidents.

La majorité des accidents s'est produite hors agglomération et dans les communes de Manosque et Digne-les-bains.

Le département étant particulièrement prisé par les motards français et étrangers, le taux d'implication des motards dans les accidents est relativement important puisqu'ils sont impliqués dans 38 % des accidents corporels recensés (23 % au plan national).

II-2.2 Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011



Comme évoqué précédemment, la hausse annuelle de 9,4 % de l'accidentalité sur 2012-2016 contraste avec les cinq années précédentes, période pendant laquelle l'évolution était favorable à la sécurité routière avec une baisse annuelle de l'accidentalité de 5,0 %.

Parallèlement, la tendance générale de la mortalité du département est orientée à la hausse avec une constante évolution, passant de 12 tués en 2012 à 26 tués sur les routes en 2016.

II-2.3 Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

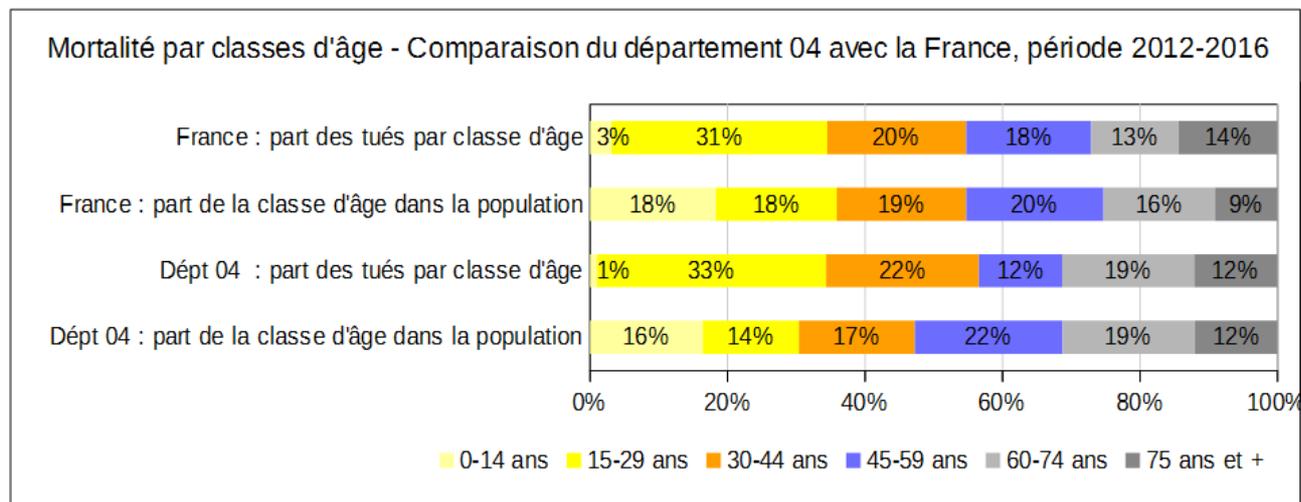
Période 2012 – 2016		Accident impliquant au moins 1 ...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Département 04	Nombre d'accidents corporels	64	35	263	539	51	692
	%	9,2%	5,1%	38,0%	77,9%	7,4%	> 100% (*)
Métropole	Nombre d'accidents corporels	54 990	21 551	107 210	253 768	25 590	289 565
	%	19,0%	7,4%	37,0%	87,6%	8,8%	> 100% (*)
Département 04	Nombre de personnes tuées	8	3	34	52	2	99
	%	8,1%	3,0%	34,3%	52,5%	2,0%	100%

Le nombre d'accidents mortels étant faible dans le département au regard des données nationales, la comparaison en pourcentage par rapport à la France n'a pas été faite.

L'analyse de la part des véhicules impliqués dans les accidents, démontrent que seuls les accidents impliquant un motard ont une part plus importante dans le département.

À noter qu'au plan national, les accidents impliquant un seul véhicule sur la période 2012-2016 est de 39,0 % contre 52,2 % au niveau local (13 points d'écart), ce qui peut en partie expliquer une part plus faible des véhicules impliqués dans les accidents.

Par rapport à la période 2007-2012, deux catégories ont vu leur part évoluer : hausse de deux points pour les motards et baisse de trois points pour les automobilistes.



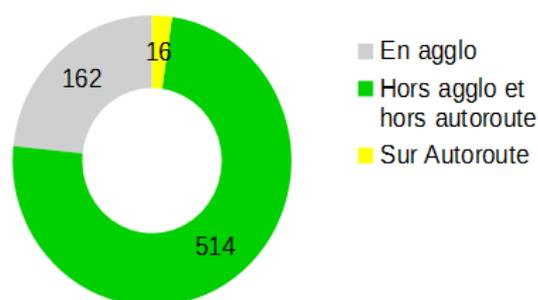
Par rapport à la composition de sa population, le département des Alpes-de-Haute-Provence enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âges 15-29 ans (33,3 % des tués pour 14,0 % des effectifs) et 30-44 ans (22,2 % des tués pour 16,9 % des effectifs).

Comparativement à la France, le département a une population plus âgée, avec le tiers des tués ayant un âge supérieur ou égal à 60 ans.

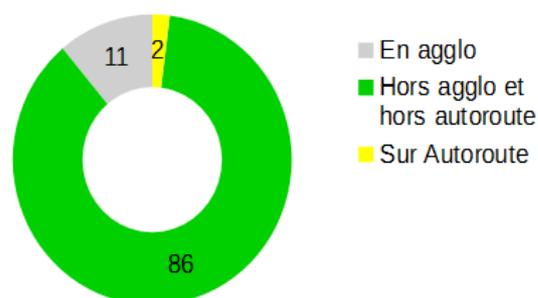
II-2.4 Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

Période 2012 – 2016	En agglo	Hors agglo et hors autoroute	Sur Autoroute	Total
Nombre d'accidents corporels	162	514	16	692
%	23,4%	74,3%	2,3%	100%
Nombre de personnes tuées	11	86	2	99
%	11,1%	86,9%	2,0%	100%

Période 2012-2016 : répartition des accidents corporels selon le milieu



Période 2012-2016 : répartition des tués selon le milieu



Sur la période 2012-2016, le milieu « hors agglomération et hors autoroute » recense 3 accidents sur 4.

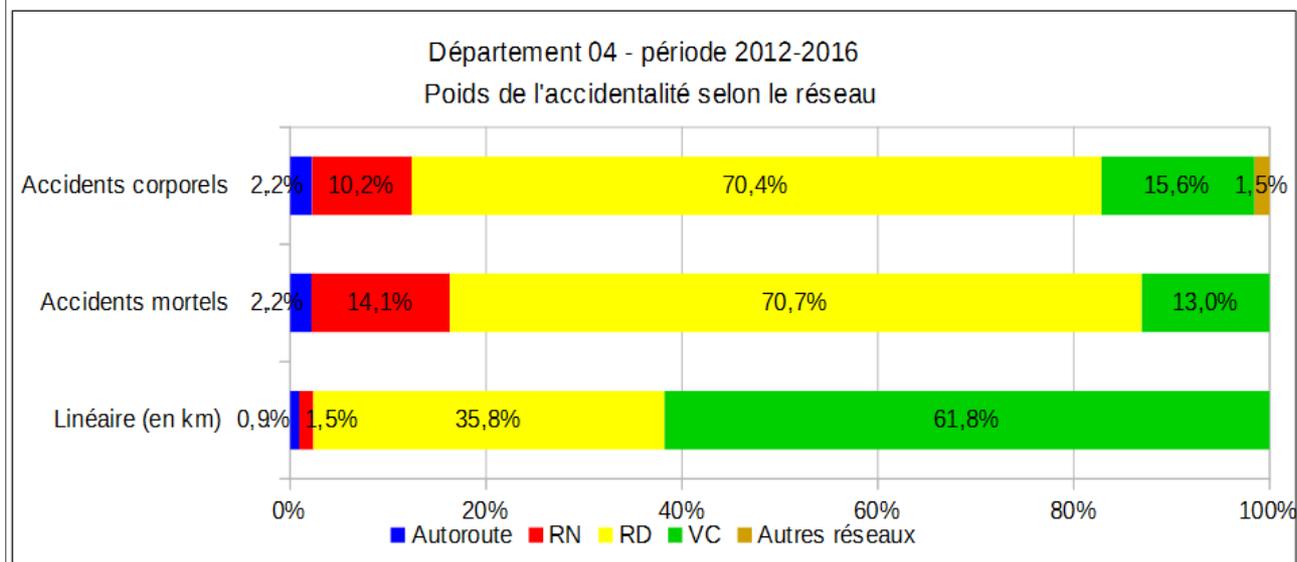
Ce milieu est particulièrement sur-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre plus de 4 tués sur 5.

En revanche, les milieux « en agglomération » et « sur autoroute » sont sous-représentés dans la mortalité puisqu'ils enregistrent 13 % des personnes tuées, pour 25 % des accidents corporels du département.

La période 2007-2011 avait une part des accidents en agglomération légèrement supérieure (+5 points).

II-2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

Période 2012 – 2016	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Linéaire (en km)	66	105	2571	4430	NC
Accidents mortels	2	13	65	12	0
Accidents corporels	16	73	505	112	11



Le département enregistre son plus grand nombre d'accidents corporels d'abord sur le réseau départemental puis le réseau communal, le réseau national et enfin les autoroutes.

Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) est la plus importante sur le réseau national, puis sur le réseau autoroutier, sur le réseau départemental et enfin sur le réseau communal.

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental, puis sur le réseau national, sur le réseau communal et enfin sur le réseau autoroutier.

La densité d'accidents mortels sur réseau RN est 4 fois supérieur à la densité sur RD ou autoroute.

II-2.6 Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016

Sans surprise, les deux plus grosses communes du département enregistrent le plus grand nombre d'accidents corporels, mais une part des accidents mortels inférieure, sans doute due à la particularité des accidents en agglomération : fréquence plus élevée mais gravité plus faible, hors chocs avec les usagers vulnérables.

Les accidents en Ubaye sont d'une fréquence plus faible mais d'une gravité bien plus importante. En termes de personnes tuées, parmi les 10 communes les plus accidentogènes du département figurent trois communes de l'arrondissement de Barcelonnette, soit un total de 28 accidents corporels dont 9 mortels ayant provoqué au total le décès de 12 personnes.

Le tableau ci-après illustre le propos :

Agglomération principale : Provence-Alpes-Agglomération Hors accidents sur autoroute					
Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'accidents mortels	Part des accidents mortels du dépt. (%)	Nombre d'habitants (2014)	Part de la population du dépt. (%)
182	27%	18	20,5%	48 923	29,4%

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels Hors accidents sur autoroute					
Commune	Fait partie de l'agglomération principale	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants (2014)	Part de la population du dépt. (%)
Digne-les-Bains	Oui	50	7,4%	17 133	10,3%
Manosque		49	7,2%	22 666	13,6%
Gréoux-les-Bains		21	3,1%	2 690	1,6%
Valensole		19	2,8%	3 264	2,0%
Castellane		17	2,5%	1 578	0,9%
Ubaye-Serre-Ponçon		17	2,5%	725	0,4%
Malijai	Oui	16	2,4%	2 021	1,2%
Mallemoisson	Oui	16	2,4%	1 050	0,6%
Villeneuve		16	2,4%	4 174	2,5%
Forcalquier		14	2,1%	5 010	3,0%

Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées Hors accidents sur autoroute					
Commune	Fait partie de l'agglomération principale	Nombre de personnes tuées	Part des personnes tuées du dépt. (%)	Nombre d'habitants (2014)	Part de la population du dépt. (%)
Gréoux-les-Bains		8	8,2%	2 690	1,6%
Valensole		8	8,2%	3 264	2,0%
Digne-les-Bains	Oui	5	5,2%	17 133	10,3%
Manosque		5	5,2%	22 666	13,6%
Jausiers		5	5,2%	1 168	0,7%
Mallemoisson	Oui	4	4,1%	1 050	0,6%
Ubaye-Serre-Ponçon		4	4,1%	725	0,4%
Villeneuve		3	3,1%	4 174	2,5%
Saint-Paul-sur-Ubaye		3	3,1%	211	0,1%
Malijai	Oui	3	3,1%	2 021	1,2%

II-3 L'évaluation du DGO 2013-2017

Au regard de l'accidentalité, les enjeux suivants avaient été retenus : la lutte contre l'alcoolémie, la lutte contre les vitesses excessives et inadaptées, les jeunes, les deux-roues motorisés, ainsi que deux enjeux locaux spécifiques : les seniors et la sécurité routière dans les entreprises.

L'analyse des PDASR a identifié un axe de travail sur les usagers vulnérables et les projets mis en œuvre se sont inscrits, début 2016, dans une logique de partage de la route dans l'objectif de développer une culture sécurité routière dans le département afin que chaque usager devienne acteur dans la sécurité pour autrui et agisse durablement sur sa propre conduite.

Sur les 5 ans, 217 460 € ont été engagés sur la lutte contre l'insécurité routière et ont permis de décliner 351 actions de terrain et campagnes de communication. Le bilan quinquennal s'établit ainsi à une moyenne annuelle de 43 492 € pour 70 actions.

DGO 2013-2017		
PDASR	DOTATION	nb d'actions
2013	43 880,00 €	52
2014	41 220,00 €	46
2015	42 511,00 €	53
2016	38 923,15 €	52
2017	50 926,00 €	148
BILAN DGO		
5 ans	217 460,15 €	351
Moyenne annuelle	43 492,03 €	70,2

enjeux	budget alloué	nb d'actions	moyenne par année	année « phare »
jeunes	50 801,00 €	118	23	2017
partage de la route	55 336,00 €	62	12	2017
seniors	15 770,00 €	44	8	2016
2RM	35 525,00 €	41	8	2017
produits psycho	27 506,00 €	32	6	2017
usagers vulnérables	3 381,00 €	28	5	2017
risques pro	4 757,00 €	15	3	2017
vitesse	3 887,00 €	11	2	2014
fonctionnement	20 496,00 €			

Un travail de large diffusion du PDASR a permis de créer de nouveaux partenariats et d'élargir géographiquement le cercle des actions. Une augmentation des actions grand public est constatée sur cette deuxième partie du DGO avec par exemple des sensibilisations sur des événements sportifs (clubs locaux, le Tour de France, le rallye Monte Carlo), les forums des associations dans les communes, les salons de l'automobile et les festivals de musique.

Les PDASR sont marqués par trois années à rythme de « croisière ». L'année 2017 a connu pic de dépôt des projets à soutenir qui peut être expliqué par la diffusion élargie de l'appel à projets du PDASR et du travail de recherche de partenariat initié en 2016.

L'enjeu 2RM a bénéficié de 41 actions (soit 8 actions en moyenne par an) déclinées au niveau départemental, interdépartemental, régional et transfrontalier avec les autorités italiennes. L'investissement sur l'enjeu « jeune » s'est poursuivi et s'est ouvert aux jeunes déscolarisés. Une réflexion sur l'enjeu vitesse a conduit à créer des supports pédagogiques visant à l'élaboration d'actions spécifiques.

Alors que les dotations financières dévolues aux actions de prévention diminuent, il est constaté une hausse du nombre d'actions qui peut s'expliquer par une continuité de l'implication et de la mobilisation des partenaires, la relance du réseau des intervenants départementaux de sécurité routière en 2016, la mutualisation des moyens visant la recherche d'économies sur l'achat de matériels, voire des actions à moindre coût mais impactantes.

II-4 Détermination des enjeux

La circulaire de 2017 fixe les enjeux à étudier et qui devront être repris dans le document départemental :

- Quatre enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (alcool, stupéfiants), les jeunes et les seniors ;
- Quatre enjeux facultatifs : le partage de la voirie (urbain/interurbains), les deux-roues motorisés (2RM), la vitesse et les distracteurs.

II-4.1 L'importance de chaque enjeu

La détermination des enjeux a été réalisée à partir de l'analyse de l'accidentalité, y compris de la mortalité de la population considérée. L'étude de définition permet de comparer le département au niveau national d'une part mais surtout à des Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR) répartis en neuf familles. Les Alpes-de-Haute-Provence sont classées dans la famille 7 -dite des départements ruraux peu denses- regroupant 17 départements.

L'étude regroupe les enjeux en trois catégories :

- les enjeux « non significatifs » pour des chiffres très faibles en nombre ou en pourcentage,
- les enjeux « relatifs » qui montrent l'importance comparativement à une référence de la famille de même profil,
- les enjeux « absolus » qui marquent l'importance au regard de l'accidentalité.

II-4.2 Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus

Pour les enjeux impératifs, l'accidentologie réalisée donne les résultats suivants :

	Accidents corporels		Accidents mortels	
Enjeux absolus	Jeunes (18-24 ans)	25,40%	alcool	27,00%
	Risque routier pro	27,10%		
Enjeux relatifs	alcool	15,00%	stupéfiant	25,00%
	stupéfiants	15,60%	Jeunes (18-24 ans)	23,20%
Enjeux non significatifs	Jeunes (25-29 ans)	17,10%	Jeunes (25-29 ans)	8,10%
	Jeunes (14-17 ans)	7,20%	Jeunes (14-17 ans)	3,00%
	Seniors (65-74 ans)*	16,50%	Seniors (65-74 ans)*	10,10%
	Seniors (75 ans et+)*	11,70%	Seniors (75 ans et+)*	12,10%
			Risque routier pro	19,40%

* toutefois, les seniors restent un enjeu absolu dans les Alpes-de-Haute-Provence, car ils représentent 28,2 % des accidentés.

Pour ce qui est des enjeux facultatifs, dans les accidents corporels l'enjeu vitesse (qu'elle soit excessive ou inadaptée), les 2RM (37,7%) et les distracteurs (37,3%) apparaissent comme des enjeux « absolus » donc prioritaires.

Parmi les accidents mortels, l'enjeu « distracteurs » devient relatif. Il reste toutefois un enjeu fort au regard des nouvelles technologies inscrites dans la société.

En conclusion, au vu du bilan ci-dessus, les enjeux suivants ont été retenus :

- **Les deux-roues motorisés**
- **La vitesse**
- **La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiant)**
- **Les jeunes**
- **Le risque routier professionnel**
- **Les seniors**

II-4.3 Les indicateurs de suivi

Le Plan Départemental d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR) et le Plan Départemental de Contrôles Routiers sont les déclinaisons annuelles des orientations du Document Général d'Orientations DGO) et feront l'objet d'un bilan annuel et seront mis en parallèle du bilan d'accidentalité.

Le comité de pilotage a décidé une évaluation à mi-parcours (2020) ainsi qu'un bilan en phase finale.

III. LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

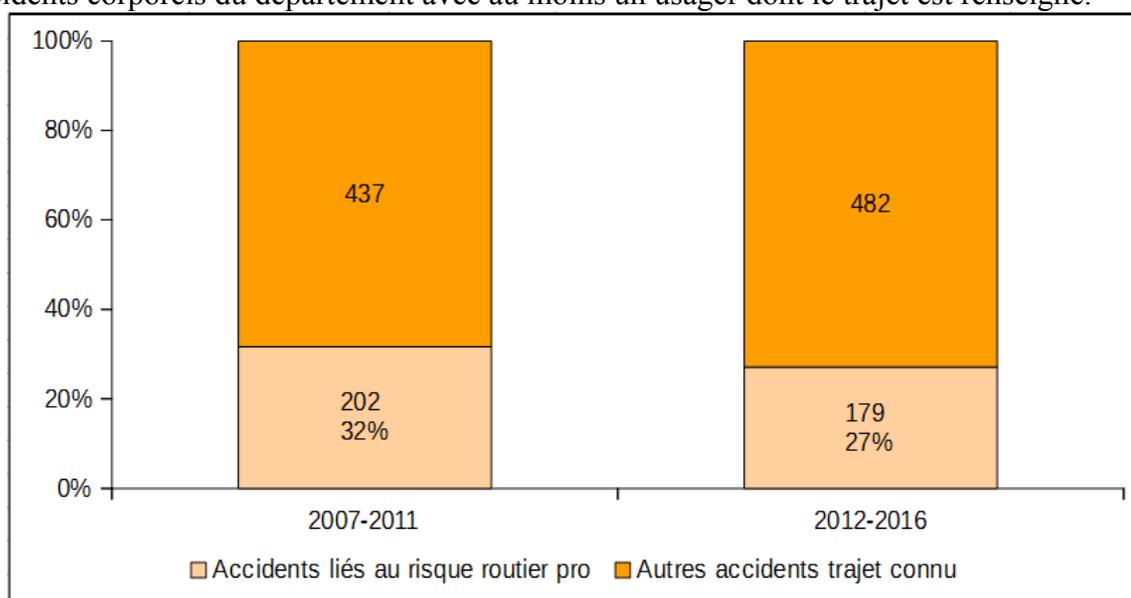
III-1 Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

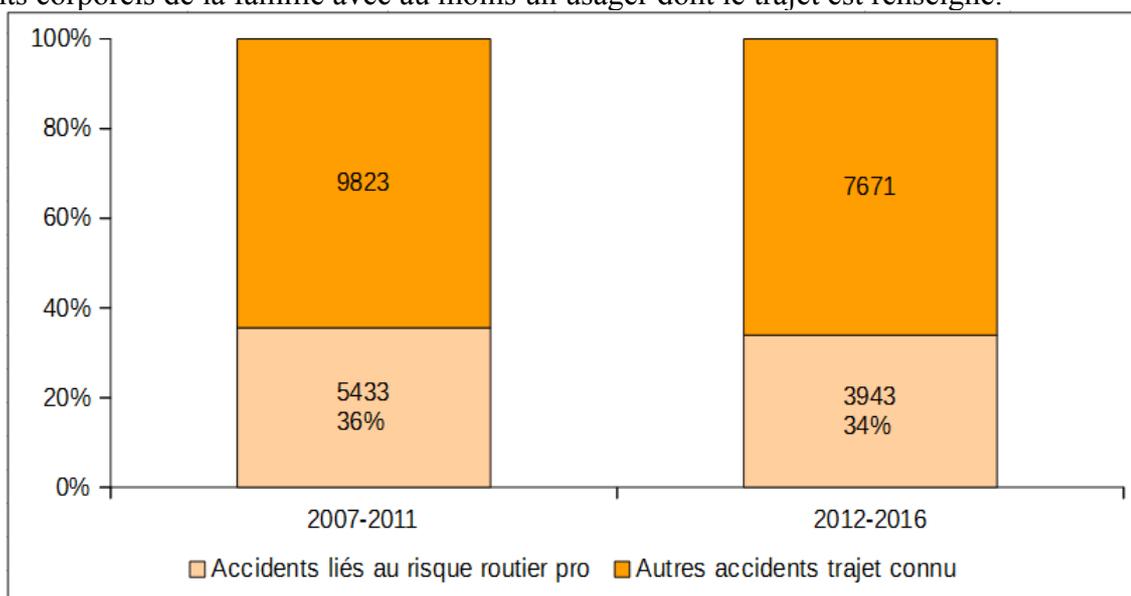
- le risque « trajet professionnel », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

III-1.1 L'importance de l'enjeu « risque routier professionnel »

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département avec au moins un usager dont le trajet est renseigné.



Le graphique met en évidence la part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels de la famille avec au moins un usager dont le trajet est renseigné.



Le trajet est connu dans 96 % des accidents corporels du département, contre 93 % pour la classe de famille des départements ruraux peu denses.

La part des accidents liés au risque routier professionnel est en baisse pour le département entre les deux périodes d'étude, mais elle est relativement stable sur 2012-2016.

Le risque professionnel concerne cependant 1 accident sur 4. A ce titre, il est déterminé comme un enjeu absolu.

Tableau comparatif des accidents liés au risque routier professionnel, du département 04, de la famille 7 et de la France

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents liés au risque routier pro	Nombre total d'accidents trajet connu	% d'accidents risque routier pro
Acc corporels	Dépt 04	179	661	27,1%
	Famille 7	3 943	11 614	34,0%
	France 2016	21 543	47 949	44,9%
Période 2012 – 2016		Nombre de pers. tuées dans acc. lié au risque routier pro	Nombre total de pers. tuées trajet connu	% de tués risque routier pro
Tués	Dépt 04	19	98	19,4%
	Famille 7	585	1 575	37,1%
	France 2016	1 296	3 356	38,6%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département sont très nettement inférieurs aux données nationales et de la classe de famille des départements ruraux peu denses. Toutefois le risque routier professionnel est un enjeu absolu en termes d'accidents corporels.

III-1.2 Le panorama des accidents liés au risque routier professionnel

III-1.2.1 Les accidents liés aux trajets professionnels

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais sont plus meurtriers.

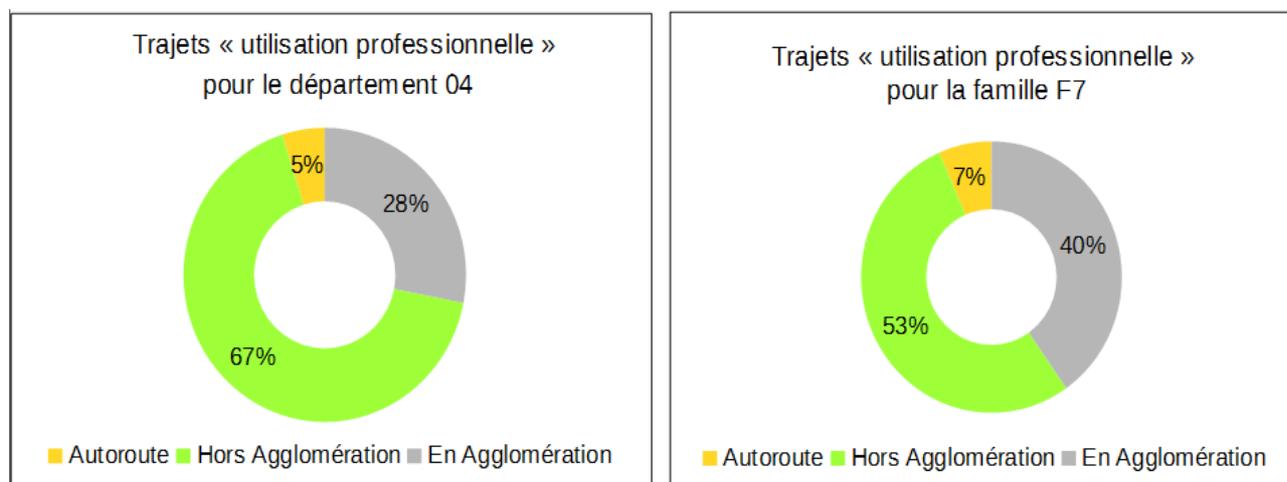
En France en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Le tableau ci après est un tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, du département, de la famille F7 et de la France.

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents trajet pro	% d'accidents trajet mission / trajet pro
Acc corporels	Dépt 04	82	179	45,8%
	Famille 7	1 922	3 943	48,7%
	France 2016	10 089	21 543	46,8%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées dans acc. lié à un trajet « mission »	Nbre total de pers. tuées trajet pro	% de tués trajet mission / trajet pro
Tués	Dépt 04	11	19	57,9%
	Famille 7	358	585	61,2%
	France 2016	777	1 296	60,0%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Dans le département, les accidents liés aux missions professionnelles se produisent majoritairement hors agglomération : deux tiers des accidents contre la moitié au niveau de la classe de famille. Les graphiques ci-après illustrent ces propos.



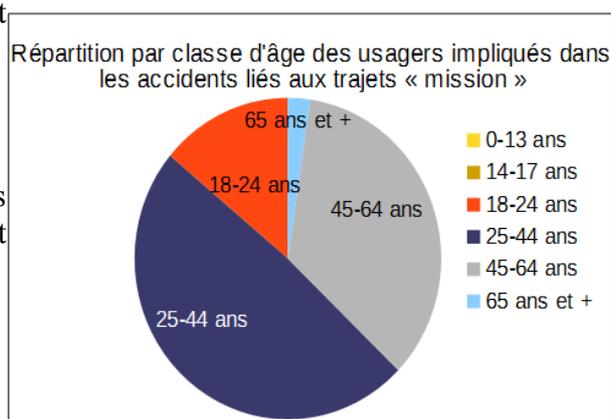
Le tableau ci-dessous recense les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département pour la période 2012-2016.

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés*	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
Piéton	6	6	2	7,3%
Vélo	5	5	0	6,1%
Cyclomoteur	3	3	0	3,7%
Motocyclette	19	19	1	23,2%
VT	69	54	7	65,9%
VU	19	19	0	23,2%
Autres	4	4	0	4,9%
Car-bus	5	5	0	6,1%
PL	27	25	1	30,5%
Ensemble	157	82	11	

(*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents selon le moyen de locomotion, plusieurs véhicules pouvant être impliqués dans le même accident.

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents impliquant un véhicule de tourisme et un poids lourd sont des enjeux importants dans le département des Alpes-de-Haute-Provence, leur part dépassant 30 % de ces accidents.

Le graphique à droite est une répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels liés à un trajet « mission »



III-1.2.2 Les accidents liés aux trajets domicile travail

En France en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

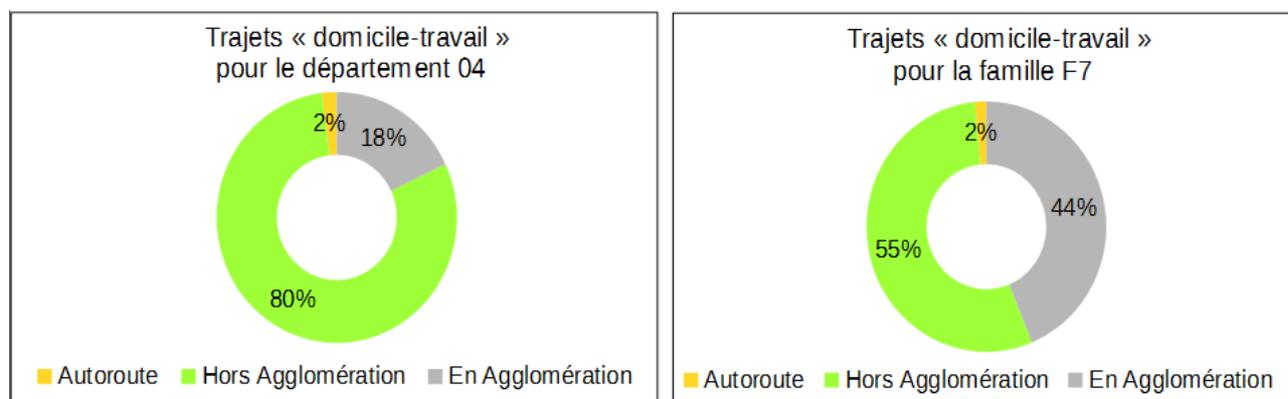
Le tableau suivant permet de dénombrer les accidents et usagers concernés par un accident lié à un trajet domicile-travail dans le département.

Usager	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels*	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
Conducteur	128	110	6	0
Passager**	1	1	0	0
Piéton	0	0	0	0
Ensemble	129	110	6	0

(*) Attention : le nombre total d'accidents corporels n'est pas la somme des accidents par type d'usager.

(**) Le nombre de passagers concernés est souvent sous-estimé, car le type de trajet n'est pas systématiquement renseigné pour ces usagers.

Comme pour les accidents liés aux missions professionnelles, les accidents liés à un trajet domicile-travail se produisent principalement hors agglomération. Pour le département, ils s'y produisent dans 80 % des cas, contre un peu plus de la moitié (55 %) au sein de la classe de famille. Point commun entre le département et la famille : la part des accidents sur autoroute y est faible, comme le présentent les deux graphiques ci-dessous :



Le tableau ci-dessous permet de recenser les accidents et usagers concernés dans un accident lié à un trajet domicile-travail selon le jour de la semaine.

Jour	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de personnes tuées
Lundi	42	19	3	3
Mardi	46	19	2	2
Mercredi	45	20	2	2
Jeudi	22	13	1	1
Vendredi	52	25	3	3
Samedi	32	13	0	0
Dimanche	1	1	0	0
Ensemble	240	110	11	11

Les accidents domicile-travail se concentrent principalement sur trois plages horaires, plages d'embauche en général des travailleurs : 7 h à 10 h, 12 h à 13 h et de 16 h à 18 h. L'accidentalité de la première plage horaire est un peu plus marquée. Le vendredi est le jour de la semaine le plus accidentogène concernant les trajets domicile-travail.

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur sur un trajet domicile-travail, les trois-quarts impliquent un véhicule de tourisme.

Ceci peut s'expliquer entre-autre par l'éloignement entre le domicile et le travail (48 % des travailleurs en PACA travaillent en dehors de leur commune de résidence).

Le département est celui de la région PACA où la population est la plus éloignée en moyenne des équipements (lycées, supermarchés, administrations, etc.) : 13 % est située à plus de 7 minutes de la gamme de proximité, 22 % à plus de 15 minutes de la gamme intermédiaire et 23 % à plus de 30 minutes de la gamme supérieure.

Les ménages ne disposant pas de voiture sont peu nombreux (14 % contre 19 % dans la région).

III-1.3 Les orientations d'actions « risque routier professionnel »

Amélioration de la connaissance :

- Favoriser la prise en compte du risque routier dans les Documents Unique d'Évaluation des Risques Professionnel : ce document doit être une pierre angulaire dans l'entreprise pour les notions de risque professionnel.
Faire prendre conscience des répercussions d'un accident dans une entreprise : arrêt de travail voire perte d'un employé, avenir menacé pour des petites structures voire fin d'activité.
Disposer de l'information sur la part des distracteurs dans les accidents de trajets ou de missions.
Impulser l'élaboration et la diffusion un bilan accidentalité de l'entreprise aux agents/salariés.
Communiquer sur les chiffres du risque routier professionnel (local et national, car cela représente 44 % des accidents au niveau national).
- S'appuyer sur les transporteurs routiers pour améliorer les connaissances des pratiques des usagers de la route : ils peuvent être un relais précieux pour faire remonter des informations comportementales ou liées à l'infrastructure.

Infrastructure :

- Renforcer la coordination des gestionnaires (y compris inter-départementaux et transfrontalières).
Déployer des Panneaux à Messages Variables pour diffuser l'information sur l'état de l'infrastructure en temps réel ; mettre en place un « guichet unique » pour les usagers comme source d'information routière unique et coordonnée entre les différents gestionnaires routiers ; garantir une information routière « à jour » en continu H24 ; diagnostiquer l'existence et l'état des aires de chaînage et diffuser l'information (au moins dans les réseaux de professionnels de la route).
- Renforcer la cohérence de la signalisation et veiller à son entretien régulier.
En agglomération, systématiser la matérialisation d'aires de livraison aux abords des commerces (et veiller à leur respect) ; mieux contrôler la conformité de l'exécution des marchés d'entretiens routiers sur la signalisation ; mieux pré-signaliser la présence d'aires de chaînage.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Éducation

- Mieux articuler l'apprentissage de la sécurité routière dans le continuum éducatif : impliquer les chambres consulaires, les fédérations professionnelles et associer les employeurs dans les actions dans les CFA.
- Sensibiliser les employeurs publics et privés à la mise en œuvre d'actions de sensibilisation spécifiques et valoriser les moyens d'actions des dirigeants pour lutter contre l'insécurité routière :
 - ✓ mettre en place des actions de sensibilisation des agents nouvellement recrutés y compris les personnes sous contrats « précaires » ;
 - ✓ repenser l'organisation générale du travail pour favoriser la sécurité routière (horaires, visioconférence, télétravail) ;
 - ✓ articuler la sécurité routière avec les risques psycho-sociaux (conduite sous médicaments) ;
 - ✓ rappeler les règles de sécurité et de signalisation routière sur l'espace public dans les marchés aux sous-traitants et faire des contrôles inopinés ;
 - ✓ imposer le respect du code de la route dans le contrat de travail par la mise en place de sanctions disciplinaires pour les contrevenants ;
 - ✓ garantir la mise à disposition des salariés d'un parc de véhicules entretenu et exempt de tout point mettant en cause la sécurité des employés.
- Sensibiliser les salariés aux conduites à risques :
 - Alcool, téléphone, drogues, vitesse, somnolence, fatigue ;
 - à l'impact de l'accident sur les vies sociale, professionnelle et familiale ;
 - sur les trajets du quotidien ;
 - promouvoir le contrôle du véhicule de service avant le départ et le signalement de tout problème ;
 - sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements et à prévoir un délai de sécurité permettant d'assurer leur ponctualité.

Formation

- Former les référents sécurité routière dans les entreprises.
- Mettre en place des formations de formateurs aux risques professionnels.
Adapter les formations liées au risque routier professionnel aux contraintes du département : conduite sur routes sinueuses, conduite sur chaussée glissante, mise en place des chaînes à neige, etc.
Récompenser, valoriser les entreprises ayant des projets en sécurité routière.

Information

- Mieux sensibiliser les entreprises et les administrations à inscrire le risque routier professionnel dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP)
Expliquer les responsabilités des entrepreneurs dans le risque routier, défendre le coût de l'insécurité routière dans l'entreprise.
Engager les démarches visant à la signature de la charte des 7 engagements pour la sécurité routière dans le secteur privé et public et promouvoir les engagements suivants : limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant (et au moyen de dispositifs réglementaires) ; prescrire la sobriété sur la route ; exiger le port de la ceinture de sécurité ; ne

pas accepter le dépassement des vitesses autorisées, intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet ; favoriser la formation à la sécurité routière des salariés et à l'éco-conduite ; encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper.

Initier une démarche dans le secteur public pour montrer un message fort sur le risque routier : Convention ETAT / Association des Maires de France / Conseil Départemental.

Contrôle – sanction :

- Informer les employeurs sur la réalité des outils dont ils disposent pour contrôler leurs salariés amenés à conduire.
Contrôler, au sein des entreprises, les conducteurs afin de détecter la consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, dans les règles fixées par le règlement intérieur et lever les freins à la mise en pratique de cette mesure.
- Renforcer les contrôles des transports terrestres.
- En agglo, veiller au respect du bon usage des aires de livraison aux abords des commerces.

III-2 La conduite après usage de substances psychoactives

III-2.1 L'alcool

Un conducteur est dit « alcoolisé » s'il a une alcoolémie illégale, c'est-à-dire un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang (le seuil de 0,2 g/l du permis probatoire n'est pas renseigné dans les données BAAC).

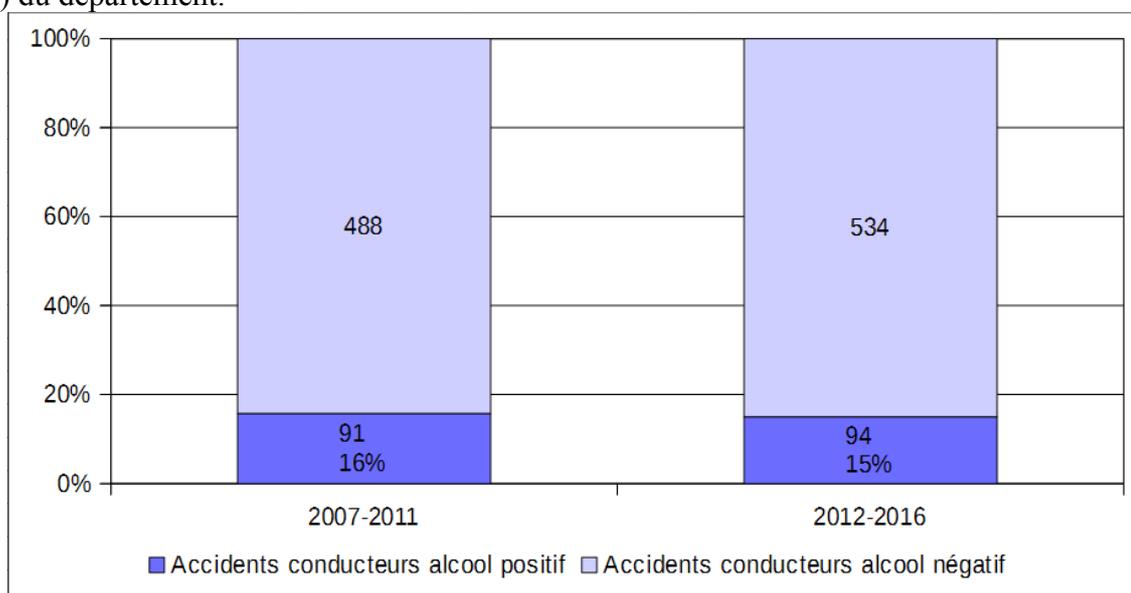
En France en 2016, 819 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool.

Sur la période 2012-2016, ce sont 21 personnes qui ont perdu dans la vie dans le département lors d'accidents avec alcool (soit 21 % des décès).

Dans le département, les analyses sur les accidents avec alcool portent sur 628 accidents (soit 91 % des accidents corporels).

III-2.1.1 L'importance de l'enjeu alcool

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département.



Le graphique met en évidence la part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) de la famille F7.

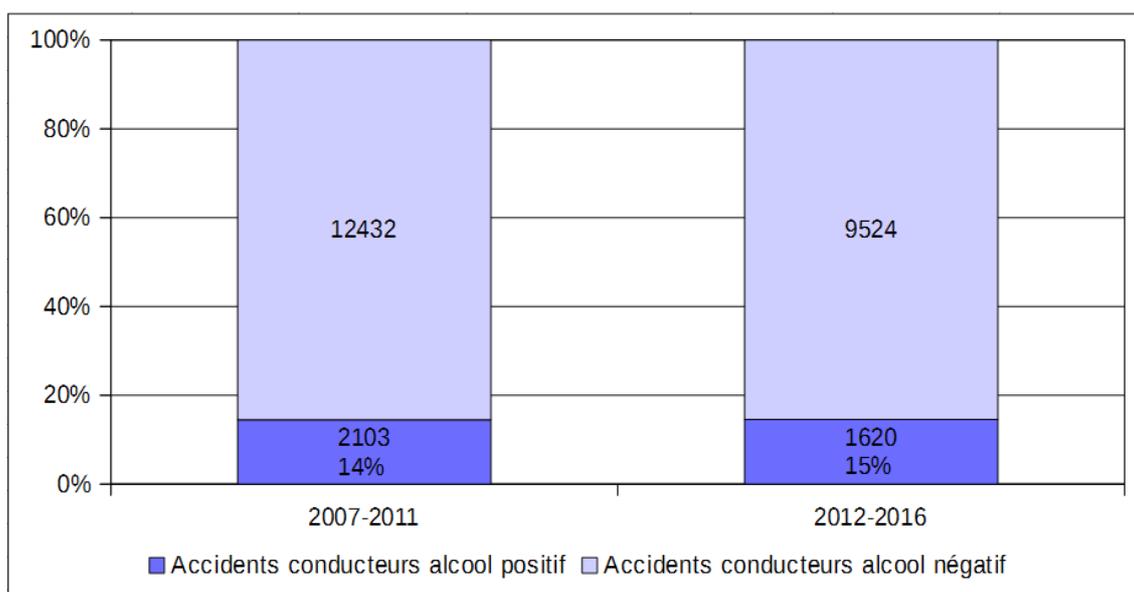


Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département 04, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accident, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Acc corporels	Dépt 04	94	628	15,0%
	Famille 7	1 620	11 144	14,5%
	France 2016	5 204	45 917	11,3%
Période 2012 – 2016		Nombre de pers tuées, acc avec un conducteur alcoolisé	Nombre de pers tuées, acc tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Tués	Dépt 04	21	77	27,3%
	Famille 7	377	1 337	28,2%
	France 2016	873	2 959	29,5%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

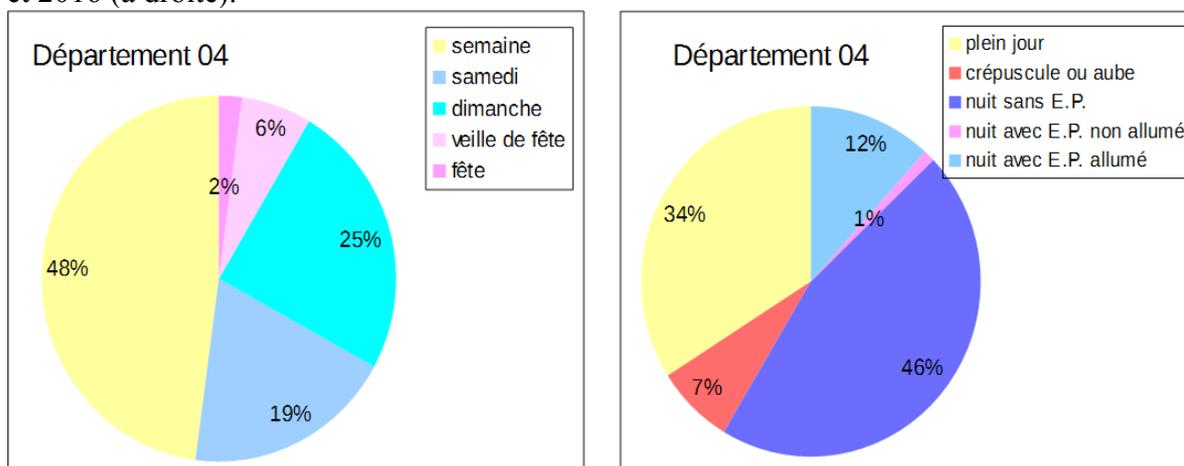
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est quatre points plus élevé que le niveau national. Cette différence est statistiquement très significative comparativement à la France, mais elle ne permet pas un enjeu relatif par rapport aux départements de la famille des départements ruraux peu denses.

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 27,3 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Bien que ce taux soit inférieur à celui de la référence, il est suffisamment important pour conclure que l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière dans le département.

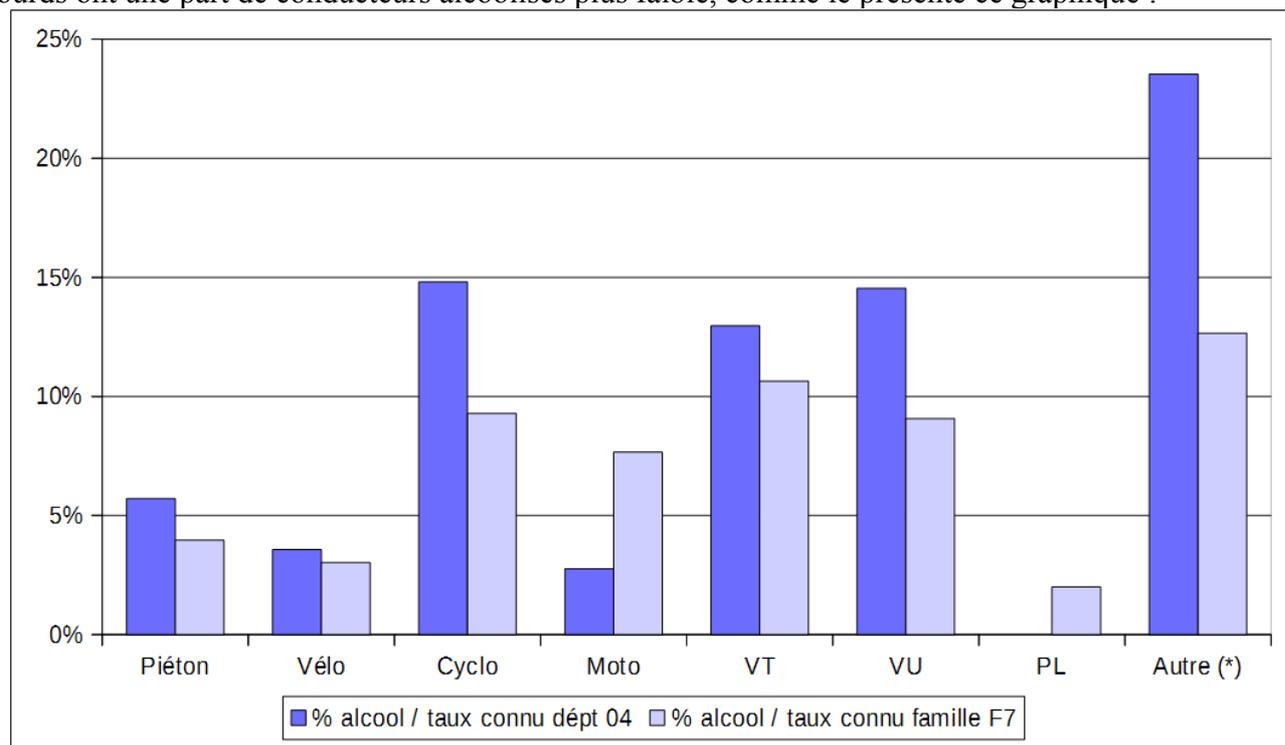
III-2.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

Parmi les accidents avec alcool en semaine, les horaires de fin de journée sont les plus marqués. Pour les autres accidents (week-end, fête et veille de fête), s'ajoutent aux précédents horaires les heures matinales. Il y a peu d'accident en lien avec l'alcool entre 09 h et 13 h.

Les graphiques ci-dessous mettent en évidence la répartition des accidents selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016 (à gauche) et la répartition des accidents liés à l'alcool selon la luminosité entre 2012 et 2016 (à droite).



Par rapport à la famille des départements ruraux peu denses, seuls les motards et conducteurs de poids-lourds ont une part de conducteurs alcoolisés plus faible, comme le présente ce graphique :



(*) Pour la catégorie autre, nous recensons 4 conducteurs alcoolisés sur 17 contrôlés (24%).

III-2.2 Les stupéfiants

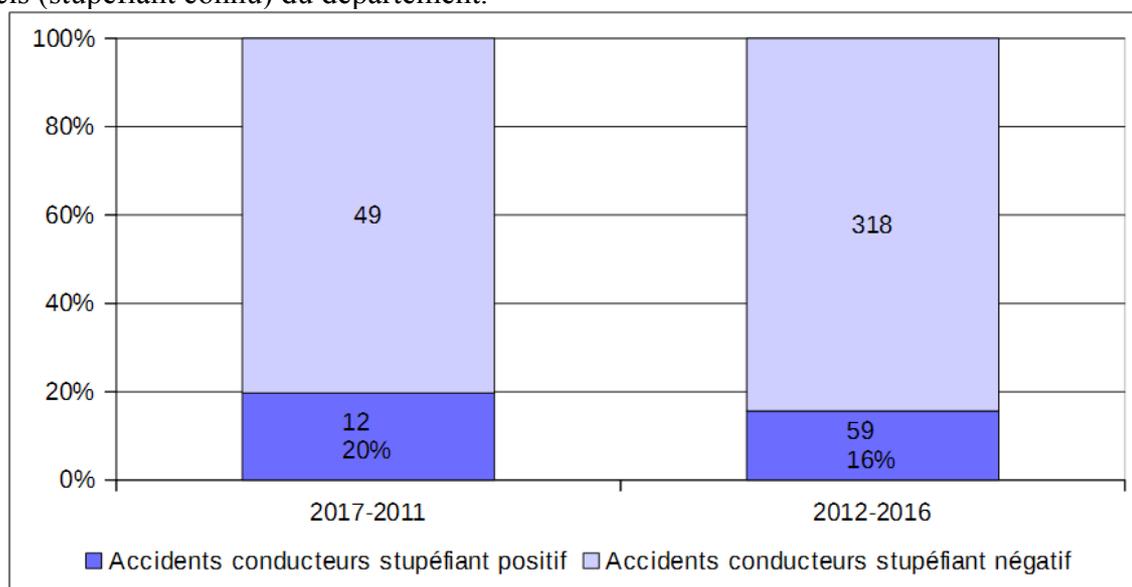
En France en 2016, 488 personnes ont été tuées dans un accident avec présence de stupéfiants.

Sur la période 2012-2016, ce sont 15 personnes qui ont perdu dans la vie dans le département lors d'accidents avec stupéfiants.

Dans le département, les analyses sur les accidents avec stupéfiants portent sur 377 accidents (soit 54 % des accidents corporels du département).

III-2.2.1 L'importance de l'enjeu stupéfiants

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département.



Sur la période 2012-2016, la part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) de la famille 7 est plus faible au regard de la lecture de ce graphique :

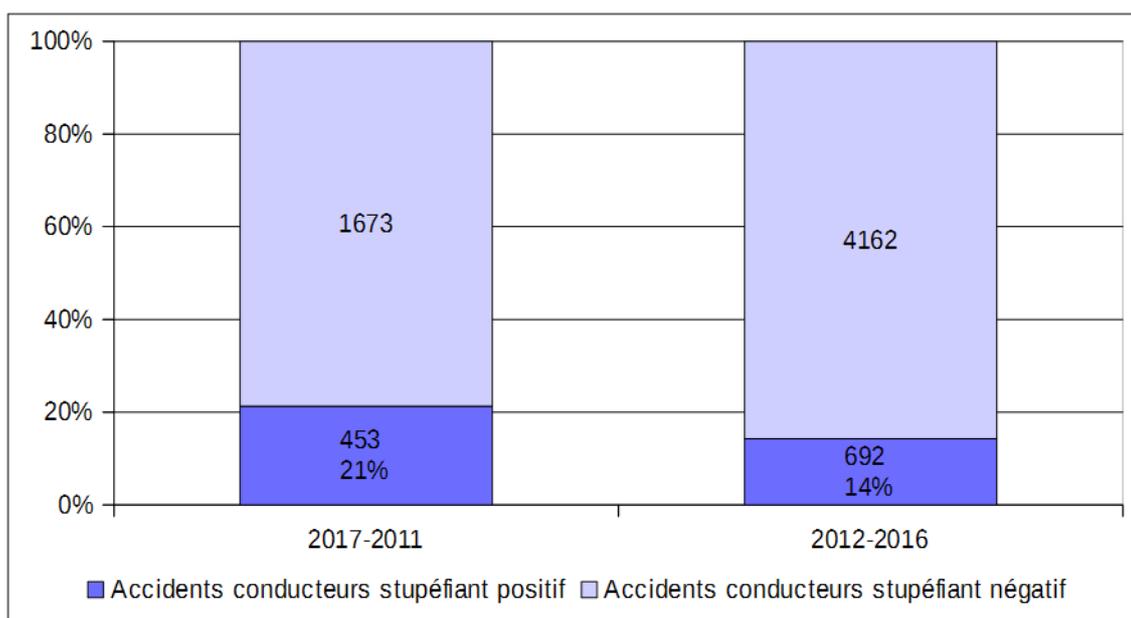


Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants du département 04, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accident, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Accidents corporels	Dépt 04	59	377	15,6%
	Famille 7	692	4 854	14,3%
	France 2016	2 136	19 630	10,9%

Période 2012 – 2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Tués	Dépt 04	15	60	25,0%
	Famille 7	205	1 066	19,2%
	France	2 448	10 959	22,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

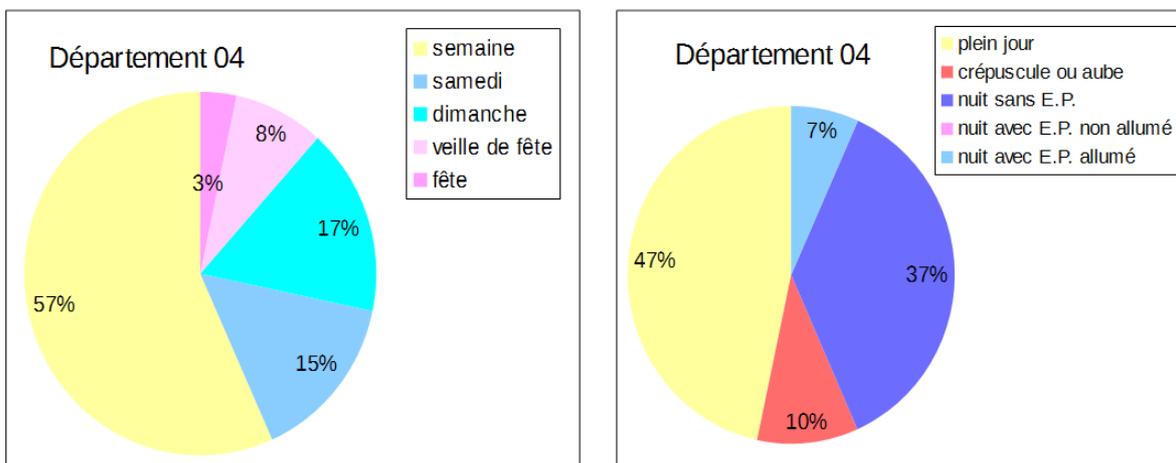
Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (32 % au niveau national, 54 % au niveau local).

Le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiants (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que les deux références, ce qui en fait un enjeu relatif pour notre département.

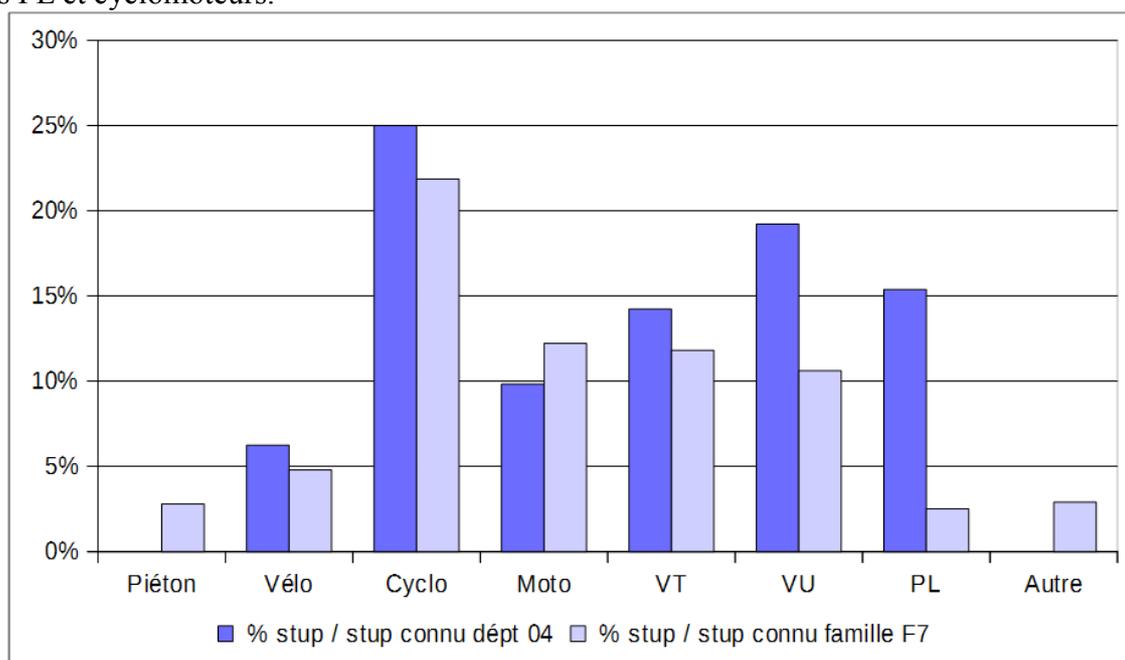
III-2.1.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

Les accidents liés aux stupéfiants sont plus nombreux en semaine et de plein jour, comparativement aux accidents liés à l'alcool.

Les deux graphiques ci-après font état des accidents en lien avec une conduite sous produits stupéfiants :



Le graphique ci-dessous met en évidence la part des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans le département 04 et la famille 7 : résultats surprenant pour les PL et cyclomoteurs.



L'âge des conducteurs positifs à un produit stupéfiant est compris entre 16 ans et 58 ans.

L'âge médian des conducteurs sous l'emprise de produits stupéfiants est de 28 ans (moyenne à 31 ans).

Les moins de 25 ans représentent 32 % des conducteurs positifs aux stupéfiants.

La consommation de stupéfiants et la conduite après consommation ne touchent pas que les jeunes.

Parmi les 63 conducteurs positifs, 22 pourraient avoir eu une perturbation du comportement suite à une prise de médicament (le BAAC ne permet pas aujourd'hui de différencier la nature du produit stupéfiant).

III-2.3 Les orientations d'actions « conduite après usage de substances psychoactives »

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents causés par des conduites sous produits psychotropes.
Travailler avec l'OFDT (Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies) et l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie) dans le but de :
Disposer d'une meilleure connaissance des produits consommés par nature afin de pouvoir délivrer le bon message (cannabis, cocaïne, héroïne, etc.) ;
Connaître le type d'alcoolisation et le lieu : alcool festif, quotidienne, effet de groupe ;
Connaître la part de consommateurs d'une drogue dans la population et la part qu'ils représentent dans les accidents (par exemple, chiffres fictifs, un cocaïnomanie sur trois a un accident par an) ;
Créer un organigramme départemental des structures d'aide sur ces thématiques et des personnes ressources à contacter en, cas d'action SR.

Infrastructure :

- Porter une réflexion sur les aménagements permettant de lutter contre l'endormissement.
Favoriser, là où c'est possible, les aménagements routiers destinés à « casser » la perception rectiligne d'une route.
Veiller, en agglomération et aux entrées/sorties d'agglomération, à l'installation d'un éclairage public efficace (présent et en état de marche) et non éblouissant (pour les conducteurs sous médicaments qui renforcent la sensibilité à la lumière).
Systématiser le marquage des bandes de rives y compris sur les routes secondaires (en lien avec le développement des équipements sonores embarqués de détection des rives, de détection de l'endormissement...).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Impliquer l'ordre des médecins pour informer sur le risque médicaments liés à la conduite.
- Impliquer l'ordre des pharmaciens pour informer sur les pictogrammes des médicaments.
- Impliquer l'Association des Maires de France pour sensibiliser les élus sur le rôle qu'ils peuvent jouer auprès de leurs administrés – favoriser le partage d'expérience.
Mettre en place des chartes de bonnes conduites lors des locations de salles municipales ; des ateliers prévention lors de fêtes votives ; Communiquer dans les bulletins municipaux (sur les règles régissant les ventes d'alcool, risques routiers liés aux conduites addictives).
- Inviter les partenaires à monter des projets communs (OFDT, ANPAA, Mutualité Française, APR, les centres de lutte contre les addictions, les réseaux d'aide à la parentalité etc).
- Inciter à la signature de chartes d'engagement avec les étudiants.

Information

- Renforcer les actions d'information sur les dangers des drogues sur la santé et lancer une campagne de communication spécifique sur les stupéfiants.
Lutter contre les idées reçues (par ex : fumer un joint n'a pas de conséquence sur la conduite).

Clarifier les messages de la dépénalisation et légalisation sur les stupéfiants auprès du grand public.

Associer les mutuelles les assurances pour informer sur les responsabilités en cas d'accidents corporels ou mortels causés par la consommation de produits stupéfiants, d'alcool ou de médicaments.

Formation

- Former les entrepreneurs aux moyens d'action dans leur société.
- Impliquer les établissements de nuit pour informer, par le partage d'expérience, sur les mesures à mettre en place.
- Former les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière à ces thématiques.

Éducation

- Éduquer aux dangers des stupéfiants dès le plus jeune âge, jusqu'aux étudiants (les collégiens sont plus inquiets pour leur santé par la consommation de cigarettes que des drogues).
Redynamiser et trouver de nouveaux vecteurs pour communiquer envers les jeunes de ces thématiques, dès l'école.
Impliquer les fédérations de parents d'élèves dans la mise en place de cafés pédagogiques spécifiques.
- Associer les auto-écoles pour renforcer la sensibilisation des parents lors des rendez-vous relatifs à la conduite accompagnée.

Contrôle – sanction :

- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.
- Coordonner les actions de contrôles entre les collectivités, les forces de l'ordre.
Organiser des contrôles ciblés à la sortie des fêtes de village et de lieux festifs / manifestation (fête de la musique, saint sylvestre).
Renforcer les contrôles inopinés aux sorties des établissements scolaires et plus particulièrement d'enseignement secondaire, et comprenant une plus grande proportion de jeunes conducteurs.
Réaliser des contrôles stupéfiants avec chien de détection le lundi matin à la descente des bus scolaires.
S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool. Suite à la disparition de la licence II en 2016, mieux suivre et encadrer les « licences temporaires » délivrés par les maires aux comités des fêtes pour les fêtes de village (ils peuvent proposer des boissons alcoolisées jusqu'à 18°).
Organiser des contrôles routiers de façon plus aléatoire (horaires, lieux) afin d'éviter un phénomène de contournement.
- Refuser un candidat se présentant au permis de conduire s'il est sous l'emprise de produits stupéfiants.
- Systématiser les contrôles psychotropes au sein des entreprises, insérer un volet sanctions dans le règlement intérieur d'entreprise en cas de dépistage positif (travail à entreprendre avec les organisations syndicales).

III-3 Les jeunes

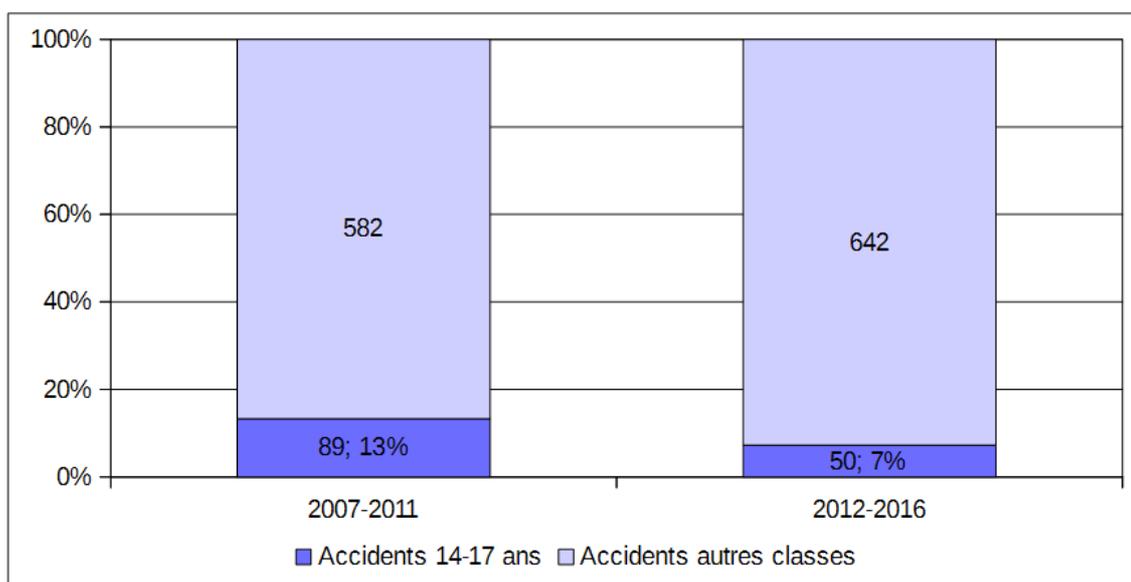
Les trois classes d'âges suivantes seront étudiées : les adolescents âgés de 14 à 17 ans, les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans, et enfin les adultes âgés de 25 à 29 ans.

III-3.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

III-3.1.1 L'importance de l'enjeu adolescents

En France (métropole et DOM) en 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,3 % des personnes tuées et 6,5 % des victimes des accidents.

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département.



Le graphique met en évidence la part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels de la famille F7.

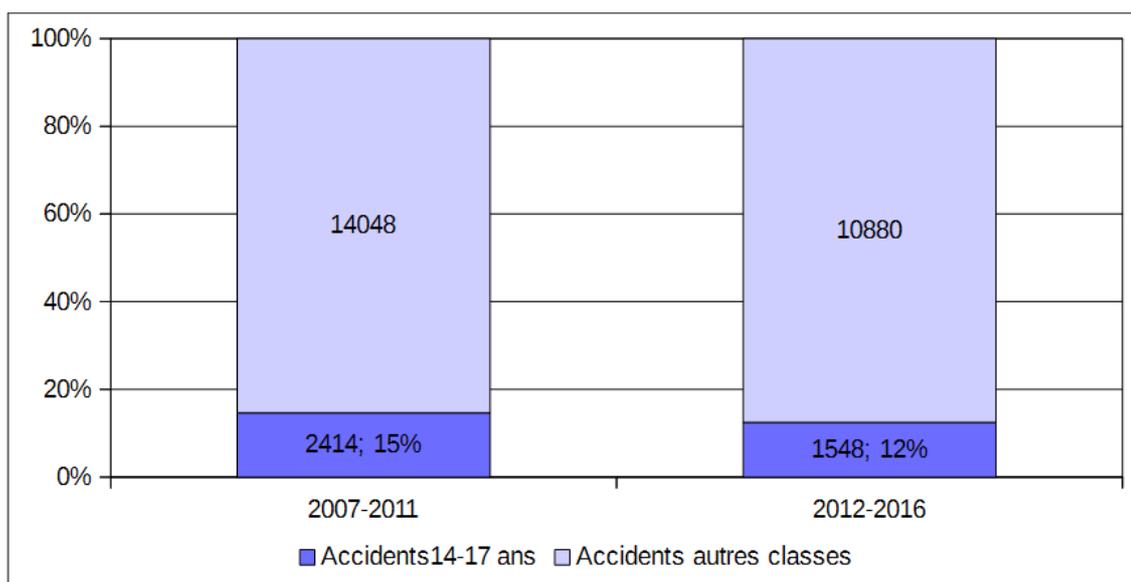


Tableau comparatif des accidents des accidents impliquant un 14-17 ans du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Acc corporels	Dépt 04	50	692	7,2%
	Famille 7	1 548	12 428	12,5%
	France 2016	5 187	59 432	8,7%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Tués	Dépt 04	3	99	3,0%
	Famille 7	52	1 614	3,2%
	France 2016	122	3 655	3,3%

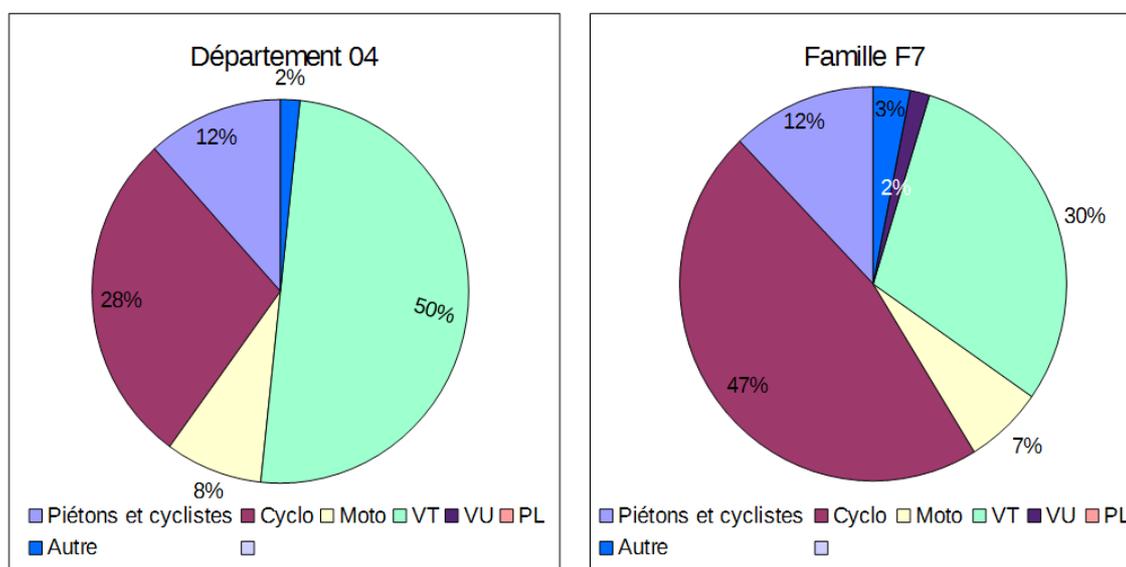
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

La tranche d'âge 14-17 ans apparaît comme la tranche d'âge non significative au regard des données. Or, il s'agit d'un âge clé dans la prise de risques et d'une population à sensibiliser en tant qu'usager de la route en devenir.

III-3.1.2 Le panorama des accidents des adolescents

Les garçons (conducteurs ou piétons) représentent 77 % des impliqués dans le département et 83 % pour la classe de famille des départements ruraux peu denses.

Les graphiques ci-dessous représentent la répartition du nombre d'usagers de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016, pour le département et la classe de famille 7.



Pour les Alpes-de-Haute-Provence, les 14-17 ans sont victimes en tant que passagers de véhicules de tourisme.

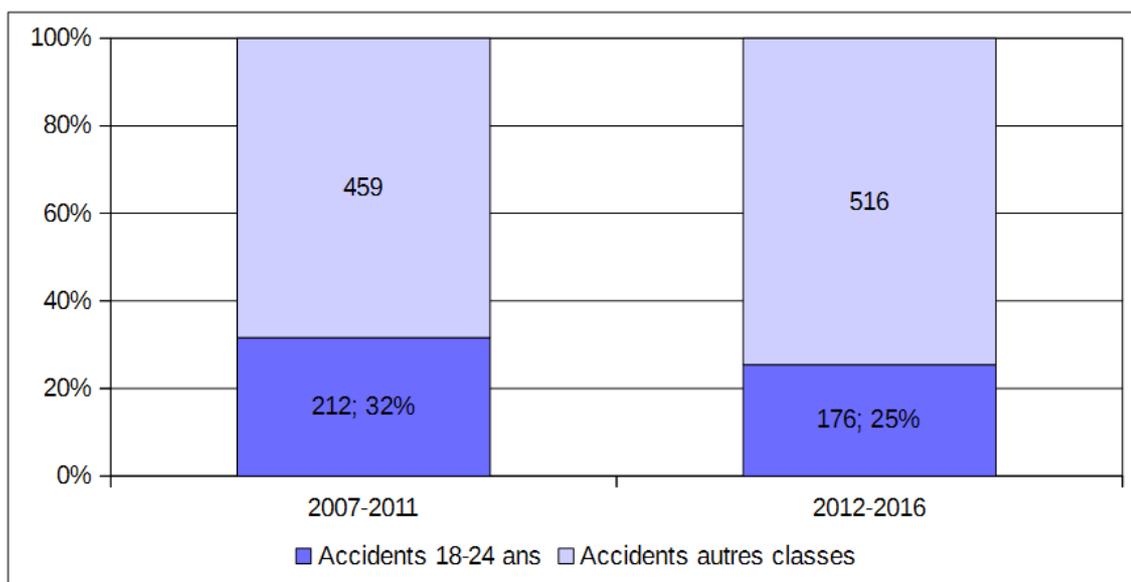
Les messages de prévention devront être portés dans les déplacements où les jeunes sont « acteurs » : piétons, cyclistes et cyclomotoristes. Ces trois modes concentrent 40 % des victimes de 14 à 17 ans.

III-3.2 Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans

III-3.2.1 L'importance de l'enjeu des jeunes adultes

En 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,3 % des personnes tuées et 19,0 % des victimes des accidents.

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département.



Le graphique met en évidence la part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels de la famille F7.

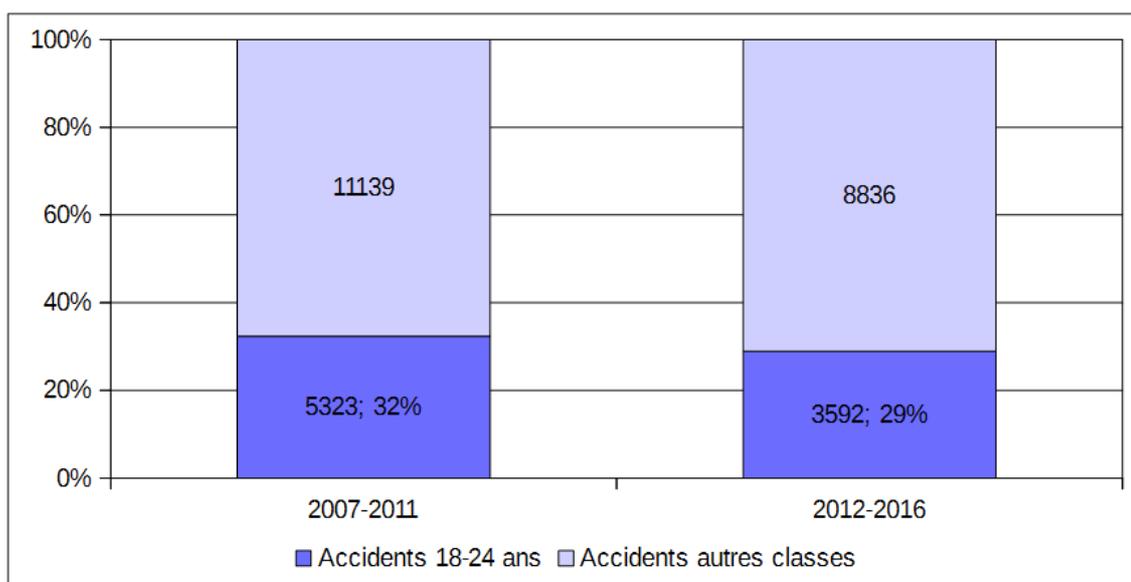


Tableau comparatif des accidents des accidents impliquant un 18-24 ans du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un usager De 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Acc corporels	Dépt 04	176	692	25,4%
	Famille 7	3 592	12 428	28,9%
	France 2016	18 755	59 432	31,6%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées De 18-24 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 18-24 ans
Tués	Dépt 04	23	99	23,2%
	Famille 7	262	1 614	16,2%
	France 2016	633	3 655	17,3%

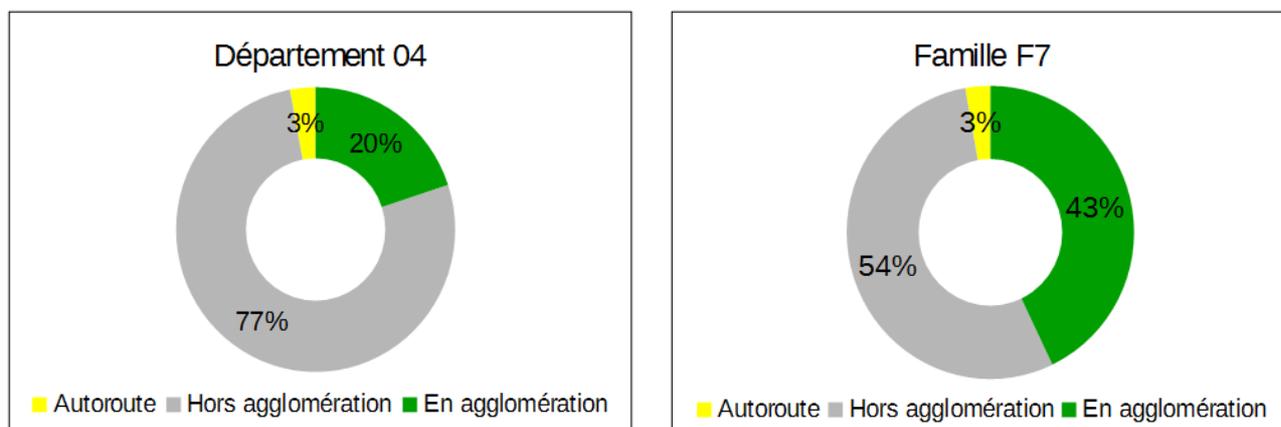
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

La part des accidents avec un jeune adulte âgé de 18 à 24 ans est plus faible dans le département que les deux références. Cependant, la part des accidents étant supérieure à 20 % des accidents corporels, elle constitue un enjeu absolu.

La mortalité chez les jeunes adultes est quant à elle plus préoccupante : le département a une part plus élevée que les références, avec une différence de 7 points avec la classe de famille des départements ruraux peu denses. Cette différence fait de la mortalité des jeunes adultes un enjeu relatif pour le département.

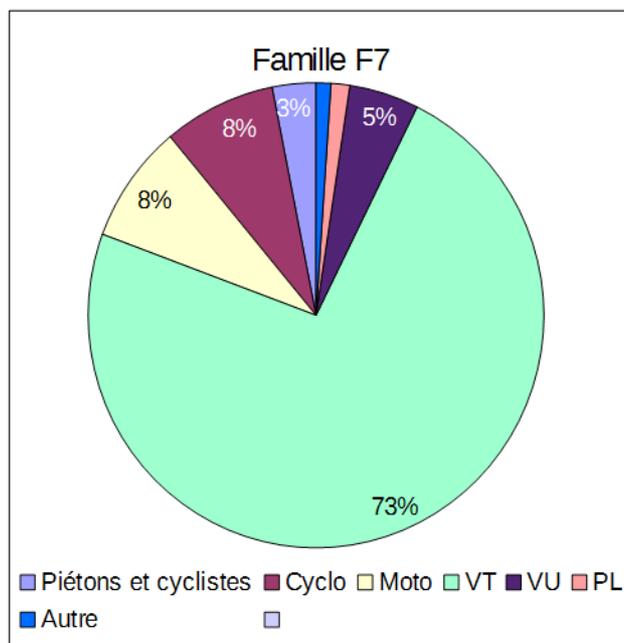
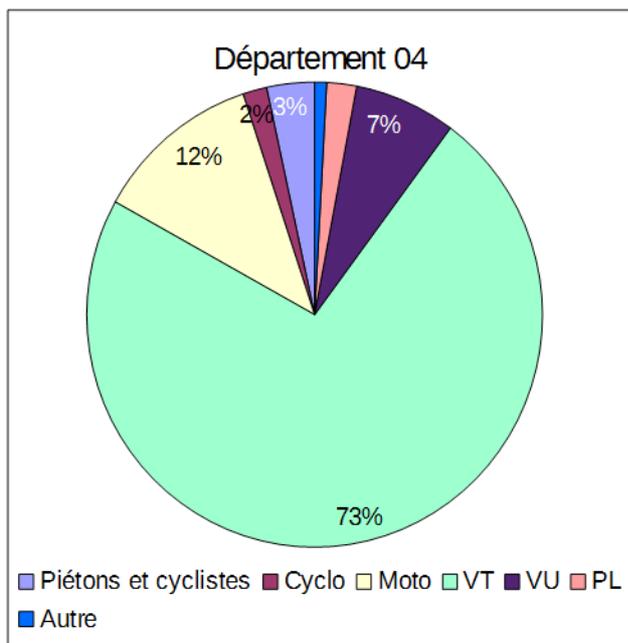
III-3.2.2 Le panorama des accidents des jeunes adultes

Comparativement à la classe de famille, les accidents avec des jeunes adultes se concentrent principalement hors agglomération, puisque trois quarts des accidents se produisent dans ce milieu :



Dans la part des conducteurs ou piétons, la part des jeunes hommes est de 77 %, comme pour usagers 14–17 ans.

Comme pour la famille des départements ruraux peu denses, les véhicules de tourisme et les motocyclettes représentent plus de 80 % des véhicules de transport des jeunes adultes accidentés. Le graphique page suivante montre la répartition du nombre d'usagers de 18-24 ans selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016, pour le département et la classe de famille 7.

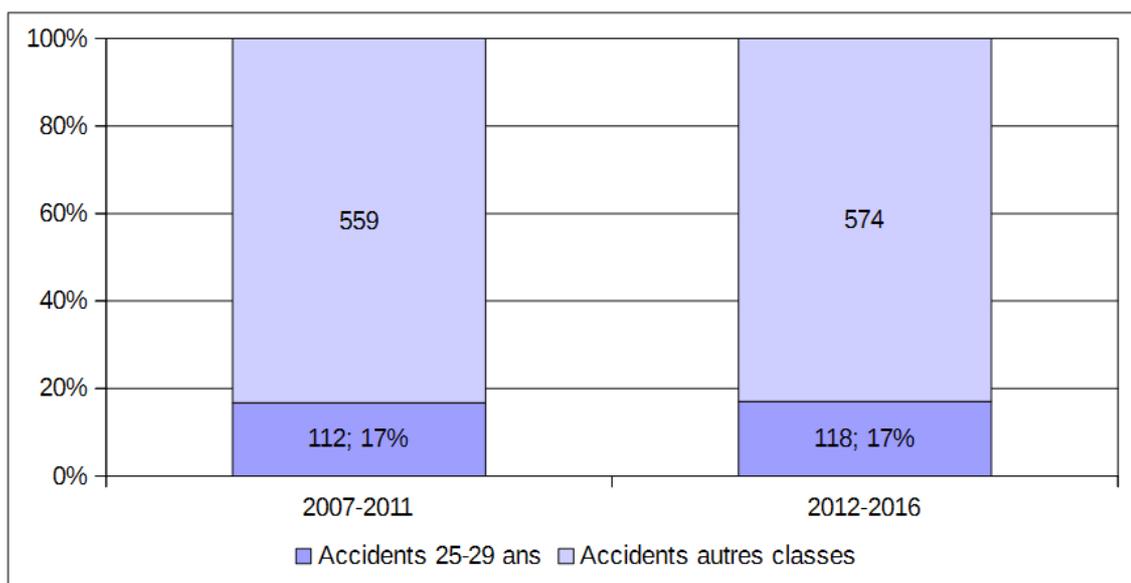


III-3.3 Les adultes âgés de 25 à 29 ans

III-3.3.1 L'importance de l'enjeu des adultes de 25 à 29 ans

En France en 2016, les adultes âgés de 25 à 29 ans représentent 8,9 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département.



Le graphique met en évidence la part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels de la famille F7.

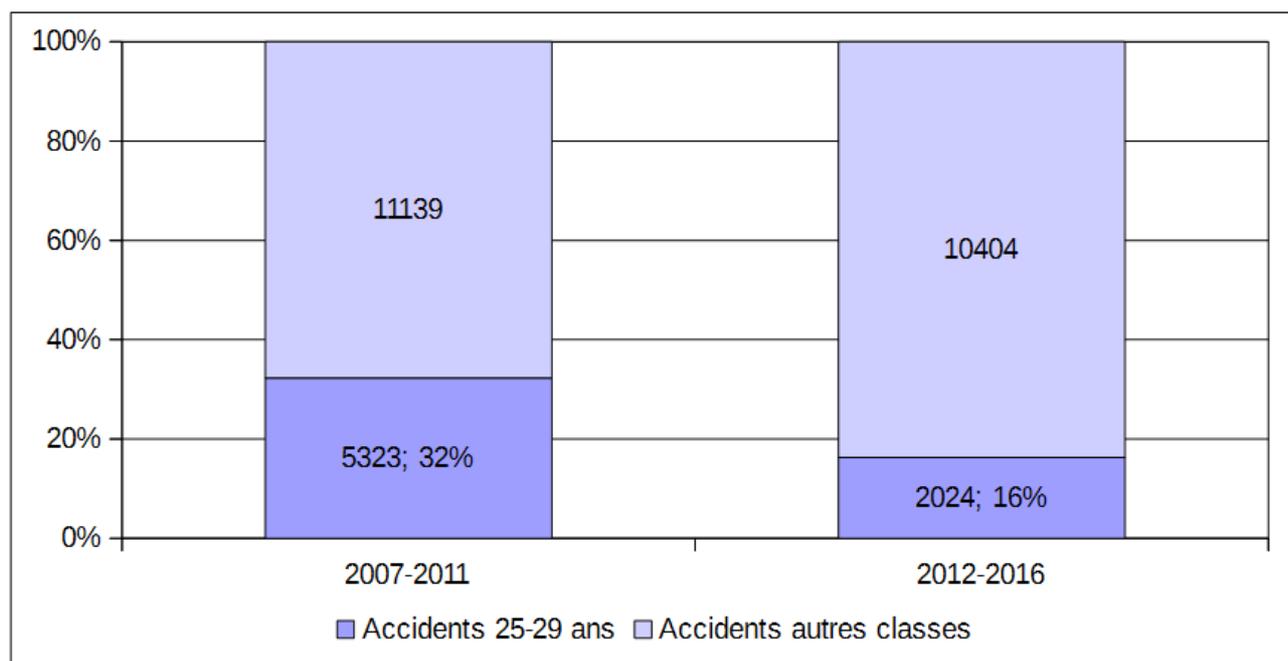


Tableau comparatif des accidents des accidents impliquant un 25-29 ans du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un usager De 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Acc corporels	Dépt 04	118	692	17,1%
	Famille 7	2 024	12 428	16,3%
	France 2016	13 581	59 432	22,9%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées De 25-29 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 25-29 ans
Tués	Dépt 04	8	99	8,1%
	Famille 7	115	1 614	7,1%
	France 2016	324	3 655	8,9%

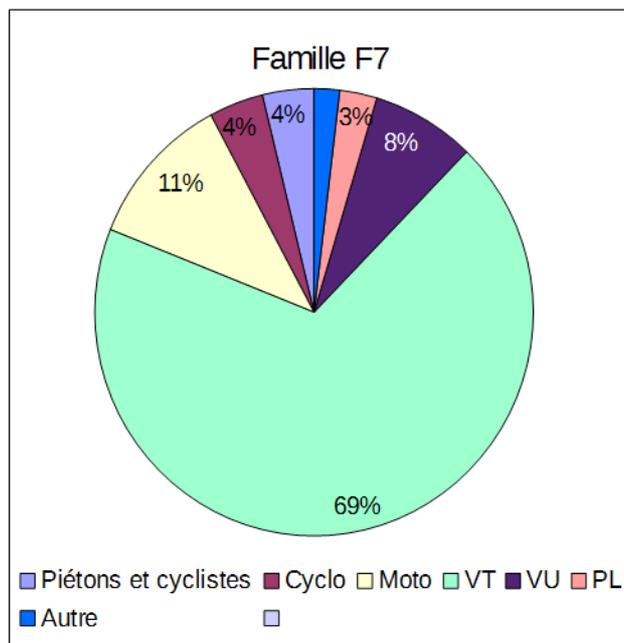
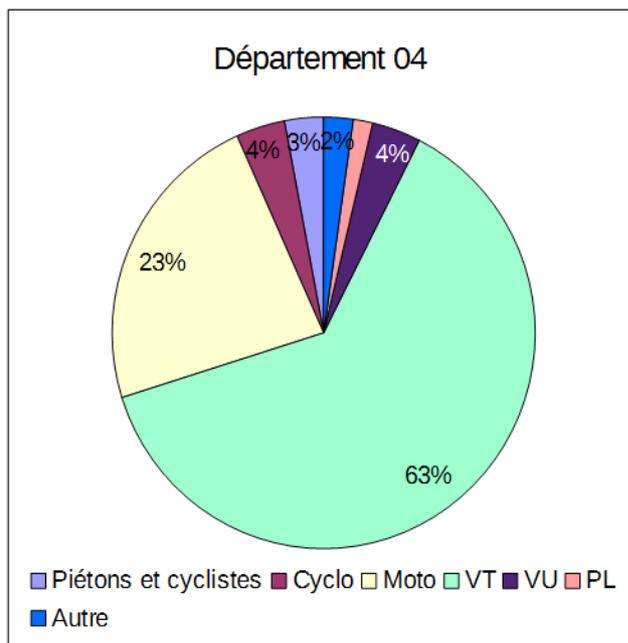
Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Les données de la tranche d'âge sont non significatives au regard de la comparaison avec les départements ruraux peu denses.

III-3.3.2 Le panorama des accidents des adultes de 25 à 29 ans

Les accidents des adultes 25-29 ans se produisent hors agglomération, pour 72 % d'entre eux. Pour la famille 7, cette part est de 53 %. Les hommes sont toujours surreprésentés par rapport aux femmes : 72 % des conducteurs ou piétons sont des hommes dans le département, 71 % au niveau de la classe de famille.

Par rapport aux départements de comparaison, les usagers 25-29 ans sont deux fois plus impliqués dans des accidents de deux-roues motorisés. Le graphique ci-dessous illustre cette donnée :



III-3.4 Les orientations d'actions « jeunes »

Amélioration de la connaissance :

- Affiner la connaissance de la mobilité des jeunes :
Nature des trajets ; modes de déplacement (cyclos délaissés au profit des voitures sans permis).
- Associer les professionnels des sciences humaines pour mieux appréhender le comportement des jeunes sur la route :
Connaître les données d'accidentalité des jeunes ayant passés l'AAC ; leur vision de la prise de risques ; Connaître leurs perceptions de la route.

Infrastructure :

- Développer la combinaison d'aménagements qui favorisent la sécurisation et une meilleure cohabitation de tous les modes de déplacements.
Généraliser les différenciations de revêtement aux abords des traversées piétonnes.
Développer le réseau des pistes et bandes cyclables.
En milieu urbain ou semi-urbain, privilégier la matérialisation des voies par catégories d'usagers (modes doux, bus) => ex : bandes multifonctionnelles (efficaces, sécurisantes, donc à développer) ... et assurer leur entretien régulier.
Favoriser, par l'aménagement (ex : éclairage des voies), la perception de la réalité du trafic par les piétons et inversement, la perception des traversées piétonnes par les automobilistes.
Aménager des circuits (de vitesse, de cross...) pour un exercice sécurisé et encadré de conduites « débridées ».
- Renforcer la sécurisation des abords des établissements scolaires et sportifs.
Faire face à la problématique des regroupements d'élèves aux abords des établissements (ex : les jeunes lycéens qui sortent pour fumer et se retrouvent sur la chaussée).
Renforcer la sécurité des traversées piétonnes et du stationnement.
Intégrer les impératifs de sécurité dans le traitement des abords des équipements sportifs.
Renforcer l'éclairage public aux abords des établissements scolaires, aux abords des

discothèques par les dispositifs lumineux (clignotants) de matérialisation des traversées piétonnes.

Expérimenter les passages piétons sonores aux abords des établissements scolaires.

- Renforcer la coordination des gestionnaires sur le transport scolaire.

Diagnostiquer les dispositifs de ramassage scolaire et favoriser l'engagement de réflexions globales (disposition des établissements scolaires / cheminements piétons / lieux de ramassage-stationnement des autocars scolaires).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Impliquer les fédérations de parents d'élèves pour sensibiliser les parents aux bons comportements à adopter aux abords des établissements scolaires.
Promouvoir la conduite accompagnée.
- Impliquer les fédérations sportives dans la sécurité routière.
Intégrer la sécurité routière aux valeurs de la charte du sportif « respect de l'autre ».
Décliner la charte avec l'ensemble des fédérations sportives y compris au sport automobile.
- Impliquer les structures pour les jeunes non scolarisés (mission locale, la ligue de l'enseignement, le GRETA...).
- Impliquer le bureau des étudiants, les représentants d'élèves, les conseillers municipaux jeunes pour faire porter des messages par les pairs.

Information

- Toucher les jeunes par le développement de messages de prévention adaptés sur les réseaux numériques et sociaux.

Formation

- Renforcer les partenariats avec la DDCSPP et le monde associatif y compris sportif sur le risque routier.
Former le monde associatif aux risques professionnels : rôle de prévention des encadrants, éducateurs.
Intégrer une session de sensibilisation aux risques routiers au passage du BAFA.
Sensibiliser les encadrants à l'obligation du port de la ceinture et du rehausseur pour les déplacements routiers.
- Inciter à la diffusion de messages de prévention systématiques dans les lieux festifs.

Éducation

- Renforcer la coordination des actions de sécurité routière dans tous les établissements scolaires :
Nommer une personne relais « sécurité routière » dans chaque établissement qui sera l'interlocuteur du référent.
Sensibiliser les personnels des équipes éducatives sur le risque routier (ce risque étant hors les murs, les établissements ne se sentent pas forcément concernés).

Intégrer la sécurité routière aux programmes scolaires de manière transversale dans toutes les matières.

Développer les actions dans les lycées visant des interventions en binôme « santé / risque routier ».

Ne pas limiter la sécurité routière au passage de l'ASSR 1 et 2 l'ouvrir aux notions de comportements sur la route : Porter les messages de bienveillance et de respect.

Former à la piste d'éducation routière pour favoriser son utilisation dans l'ensemble du département.

- Mieux appréhender la sécurité routière dans l'apprentissage de la conduite : sensibiliser aux risques.

Mettre en situation de conduite avec le téléphone pour montrer que l'utilisateur est dans sa bulle et aussi avec les simulateurs lunettes-alcool et drogues.

Contrôle – sanction :

- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes sur décision du procureur (stage citoyenneté, participation à des ateliers de sécurité routière, et/ou immersion dans des centres de grands blessés).

III-4 Les seniors

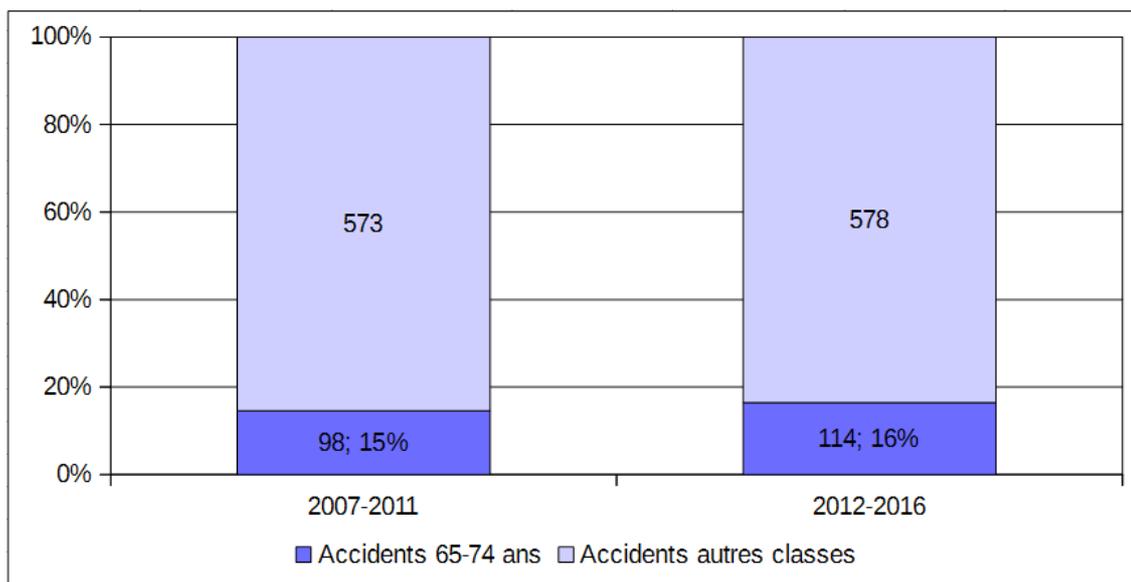
Les seniors sont répartis en deux classes d'âge : les seniors âgés de 65 à 74 ans, puis les seniors âgés de 75 ans et plus.

III-4.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans

III-4.1.1 L'importance de l'enjeu seniors âgés de 65 à 74 ans

En France (métropole et DOM) en 2016, les seniors de 65 à 74 ans représentent 9,2 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents.

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels du département.



Le graphique met en évidence la part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels de la famille F7.

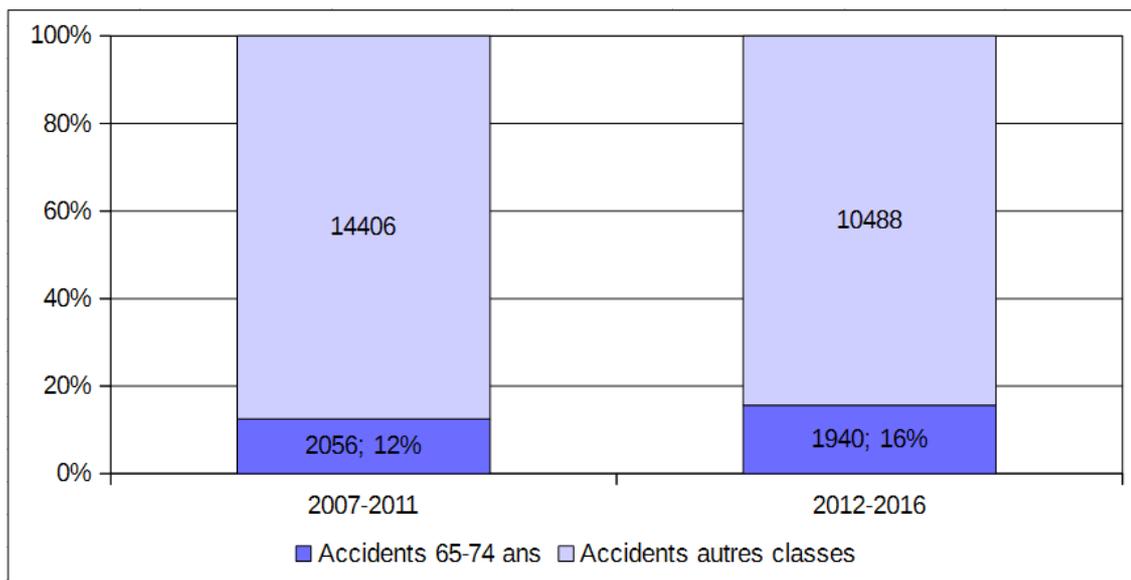


Tableau comparatif des accidents des accidents impliquant un 65-74 ans du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un usager De 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 65-74 ans
Acc corporels	Dépt 04	114	692	16,5%
	Famille 7	1 940	12 428	15,6%
	France 2016	6 619	59 432	11,1%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées De 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 65-74 ans
Tués	Dépt 04	10	99	10,1%
	Famille 7	189	1 614	11,7%
	France 2016	331	3 655	9,1%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

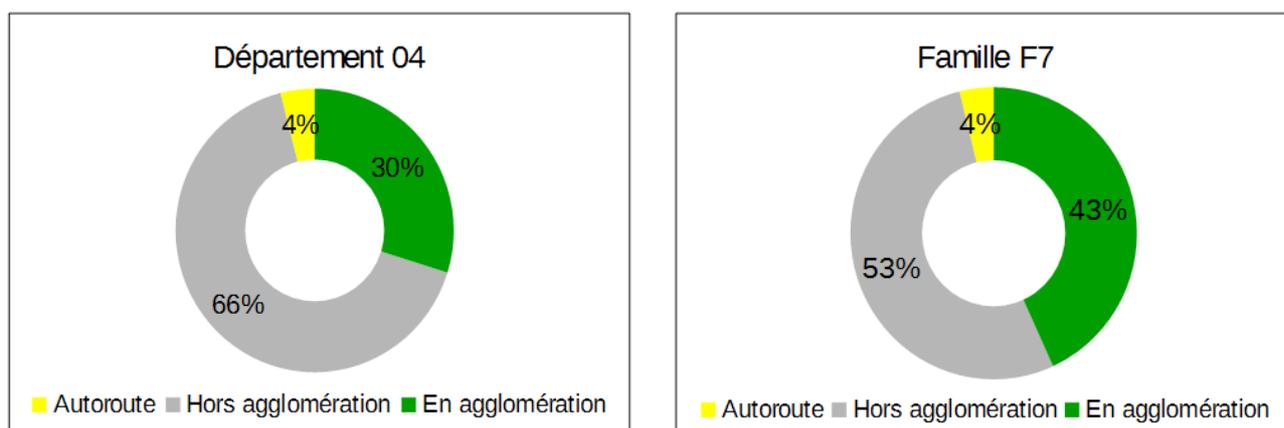
La part des 65-74 ans impliqués dans des accidents dans le département est supérieure à la part nationale, mais elle est comparable aux données des départements de la famille des départements ruraux peu denses.

Dans la globalité, les seniors (les 65-74 ans et 75 ans et plus) sont impliqués dans 28,2 % des accidents corporels.

Cette part représente un enjeu absolu pour le département, car ces usagers sont impliqués dans plus de 20 % des accidents corporels.

III-4.1.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

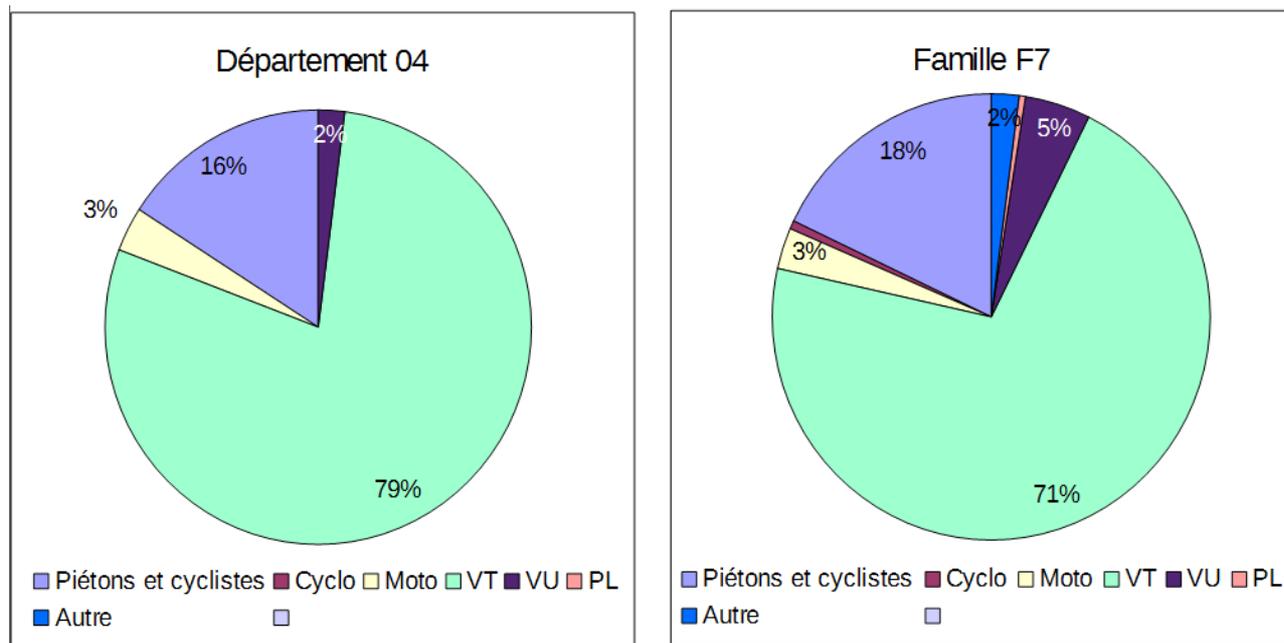
Les accidents des 65-74 ans se produisent pour deux tiers hors agglomération, alors qu'au niveau de la famille de département elle ne concerne que la moitié des accidents.



Les hommes sont comme pour toutes les typologies d'accidents, les plus impliqués : 68 % des impliqués du département sont des hommes (66 % au niveau de la famille).

Pour les seniors de 65 ans à 74 ans, les voitures de tourisme et les modes doux (marche et vélo) sont les deux modes de déplacement les plus utilisés, par conséquent le nombre d'impliqués de cette tranche d'âge est le plus présent : 95 % dans le département contre 89 % en famille 7, soit +6points.

Le détail de la répartition par mode de déplacement est ci-dessous :

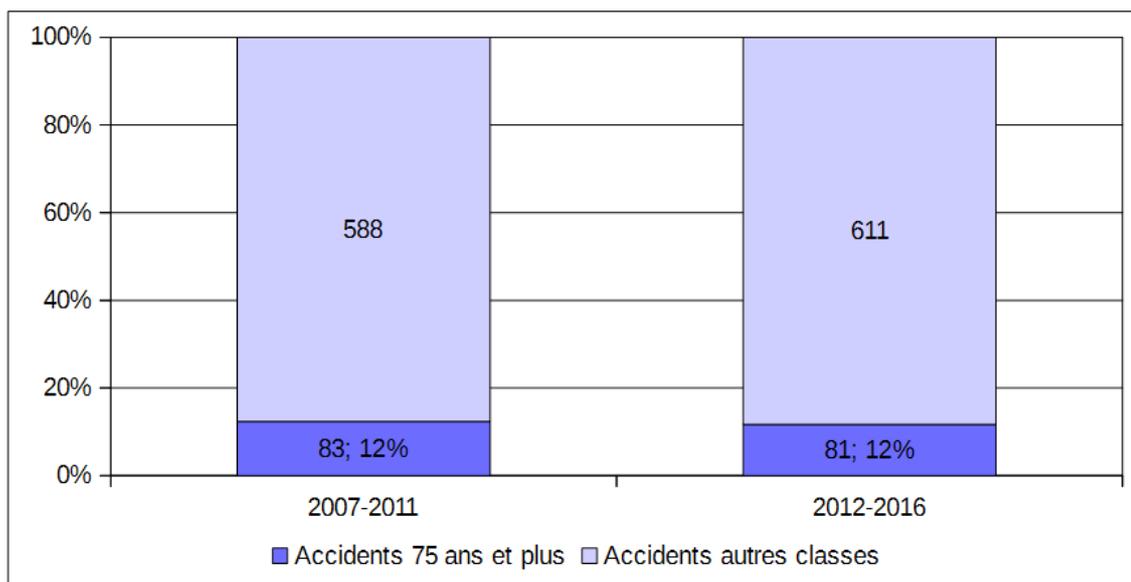


III-4.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus

III-4.2.1 L'importance de l'enjeu seniors âgés de 75 ans et plus

En France en 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,7 % des personnes tuées et 5,2 % des victimes des accidents.

Le graphique ci-dessous illustre la part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département.



Le graphique ci-après met en évidence la part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels de la famille F7.

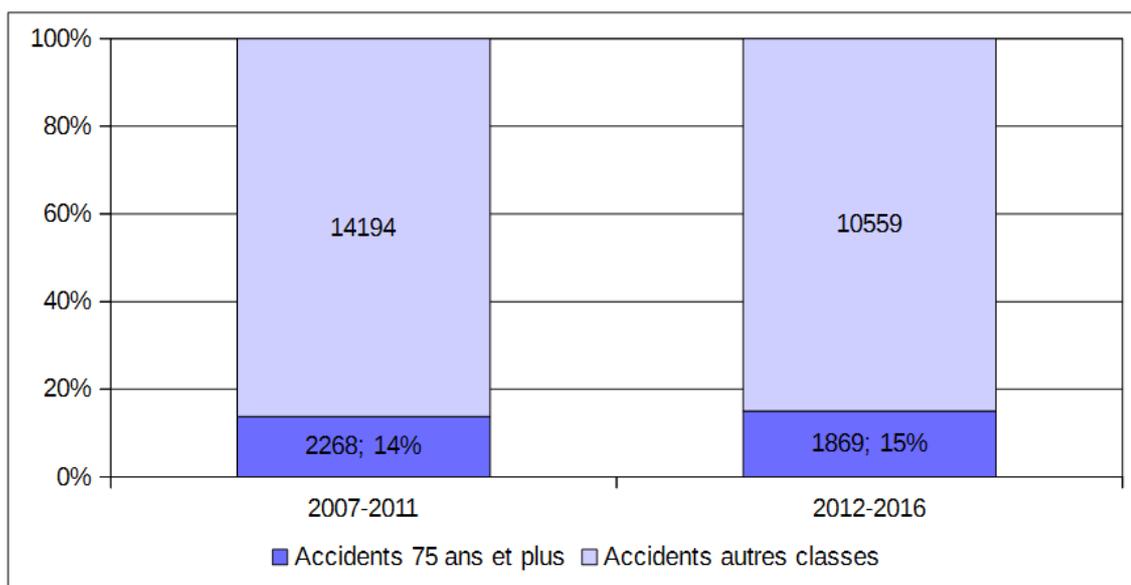


Tableau comparatif des accidents des accidents impliquant un 75 ans et plus du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un usager De 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et plus
Acc corporels	Dépt 04	81	692	11,7%
	Famille 7	1 869	12 428	15,0%
	France 2016	5 244	59 432	8,8%
Période 2012 – 2016		Nombre de personnes tuées De 75 ans et plus	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 75 ans et plus
Tués	Dépt 04	12	99	12,1%
	Famille 7	306	1 614	19,0%
	France 2016	574	3 655	15,7%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

III-4.2.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

Les accidents des 75 ans et plus selon le milieu se situent dans les mêmes proportions que les accidents des seniors 65-74 ans : 64 % des accidents hors agglomération pour le département, 47 % pour la famille.

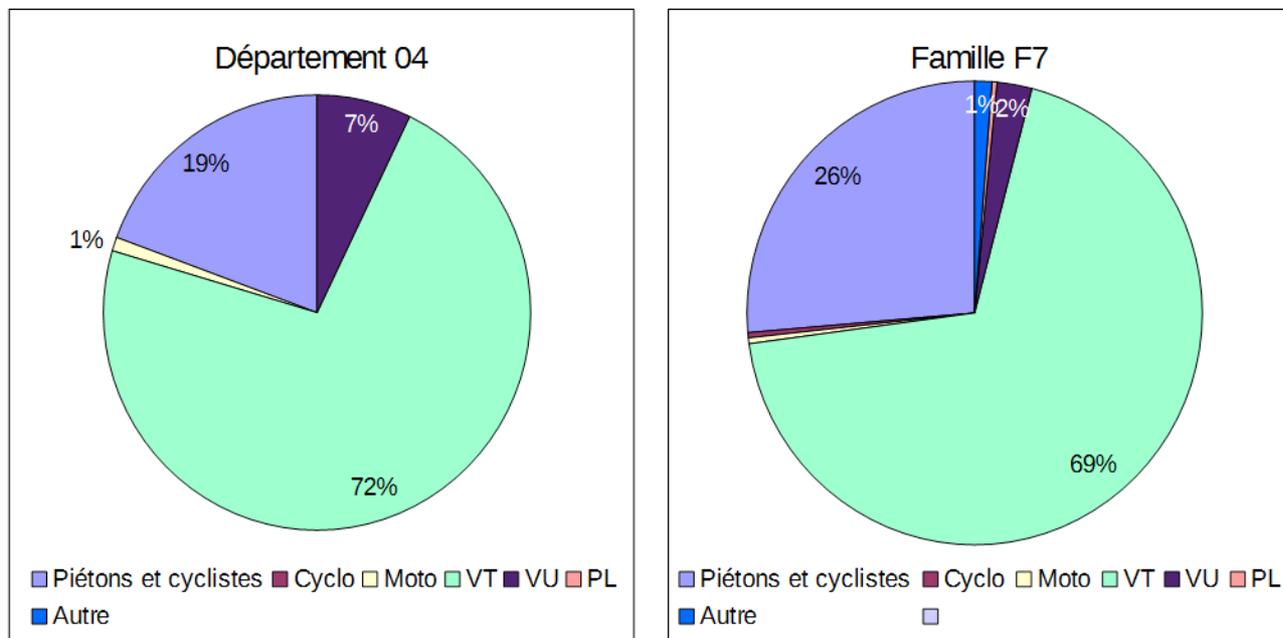
La répartition homme-femme est légèrement différente, comme l'illustre ce graphique :



Les seniors de plus de 75 ans sont quasi-exclusivement impliqués dans des accidents avec un véhicule de tourisme, un véhicule utilitaire (type fourgon) : soit 79 % véhiculés contre 19 % pour les piétons (-5 points par rapport aux départements similaires).

Sur les 19 accidents « mode doux » des seniors de plus de 75 ans, seulement 2 concernent un accident avec un vélo.

Le détail de la répartition par mode de déplacement est ci-dessous :



III-4.3 Les orientations d'actions « seniors »

Amélioration de la connaissance :

- Affiner la connaissance des causes des accidents des seniors pour adapter les actions de sensibilisation.
Définition des responsabilités, connaître les véhicules des seniors accidentés...
- Affiner la connaissance de la mobilité des seniors.
Recenser les structures accueillant des seniors (CCAS, club des aînés, club de marche, etc.) et identifier les actions menées par les différents intervenants.
Concilier indépendance, autonomie et usage de la route.
Disposer de fiches pratiques pour connaître les principaux traitements médicaux en fonction des pathologies courantes des seniors.

Infrastructure :

- Renforcer les aménagements en agglomération visant à sécuriser la mobilité des usagers vulnérables :
Favoriser les aménagements destinés au respect des cônes de visibilité, pour faire face à des temps de traversée « rallongés » de la part des seniors.
Installer des Terre-Plein-Centraux (« refuges ») au milieu des larges traversées piétonnes (mobilité lente).

Développer une signalisation adaptée (horizontale par des bandes sonores et verticale par les panneaux).

Travailler sur la sécurisation des abords des intersections.

En agglomération, expérimenter la systématisation d'une limitation à 30 km/h aux abords des traversées piétonnes.

Aménager des « zones partagées » dans les secteurs les plus fréquentés des traversées d'agglomération, lieux de concentration de commerces.

- Travailler sur le réseau de transports collectifs et leur accessibilité de manière coopérative.

Développer des dispositifs de transports en commun pour les personnes âgées (gratuit pour les personnes qui s'inscrivent auprès de la mairie, pour aller faire leurs courses par exemple).

Développer les dispositifs de transports en commun « accessibles » + parkings relais pour inciter à réduire l'usage de la voiture.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Développer les partenariats avec les acteurs intervenant auprès des personnes âgées :
Fédération des aînés ruraux pour être le lien avec les clubs du 3ème âge, les caisses de retraites, les mutuelles, les associations d'anciens combattants, les associations loi 1901, sensibiliser les thermes du département pour passer les messages.
Intégrer la sécurité routière dans la semaine bleue : Sensibiliser à la problématique du non bruit des voitures électriques pour les piétons, développer les actions vu et être vu, évaluer le temps qu'il faut pour traverser.
- Impliquer le conseil de l'ordre des médecins pour sensibiliser la personne âgée lors d'une visite médicale : test de réflexe ...
- Développer les actions de sensibilisation intergénérationnelles :
Ouvrir la piste mobile « vélo » des établissements scolaires aux clubs de personnes âgées en tant que usager piéton.
Sensibiliser à l'obligation de la bonne attache des enfants dans les véhicules.

Information

- Lancer des campagnes de prévention dans la presse écrite.

Formation

- Intégrer la sécurité routière dans les stages de préparation à la retraite.
Former aux nouvelles technologies : voitures électriques, connectées, automatiques.
Faire porter des messages par les pairs.

Éducation

Utiliser les médias (télévision, cinémas) pour remettre à niveau les connaissances du code de la route.

Contrôle – sanction :

- Proposer pour une petite infraction, sous forme d'alternative à la poursuite, une évaluation médicale des seniors.
- Obliger une évaluation de capacité à la conduite suite au signalement de la part des forces de l'ordre, ou d'un médecin.

III-5 Les deux-roues motorisés

Deux catégories de véhicules sont successivement étudiés : les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers) et les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds).

Dans les publications de l'ONISR, il est souvent pris comme référence les cyclomotoristes et motocyclistes, or pour cette étude cette solution n'a pas pu être retenue pour cause de non disponibilité de références famille et France.

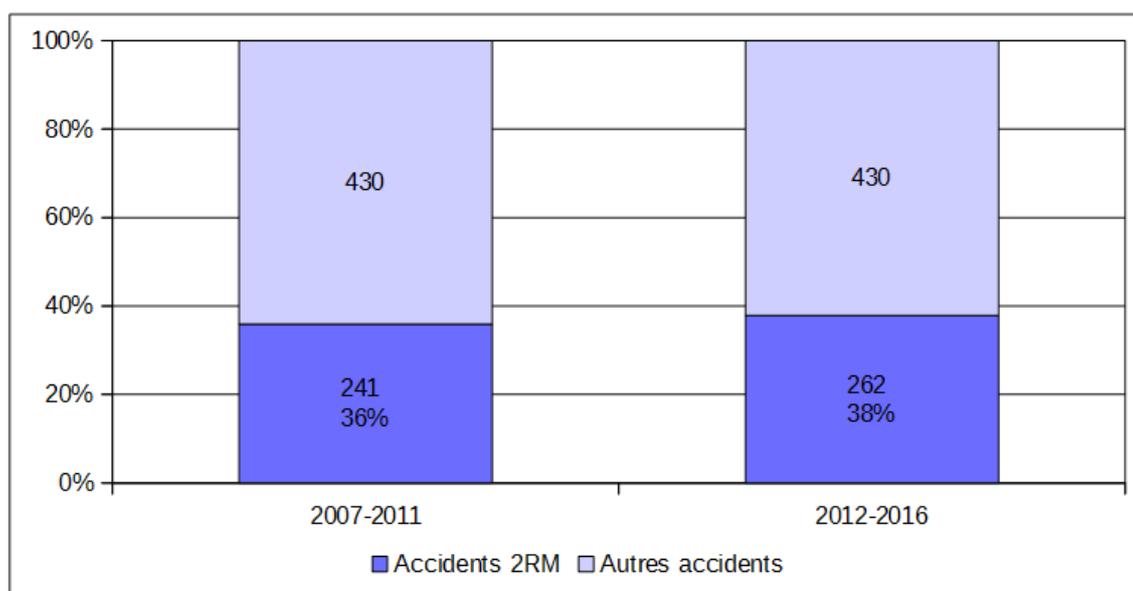
Une information sur les cyclomotoristes sera apportée dans les commentaires, ci-dessous : L'étude prend en compte deux classes d'âges : les usagers de moins de 50 ans et les usagers de 50 ans et plus.

En France (métropole et DOM) en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

III-5.1 L'importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Entre 2012 et 2016, dans le département, 692 accidents ont eu lieu, dans lesquels 99 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, 262 accidents de deux-roues motorisés sont dénombrés occasionnant le décès de 34 personnes ; tous étaient des usagers de 2RM.

Ci-dessous, le graphique illustre la part des accidents de 2RM par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département.



Une analyse similaire a été réalisée sur la classe de famille des départements ruraux peu denses et les résultats renforcent le choix de cet enjeu pour le département :

- Période 2007-2011 : 32 % d'accident 2RM pour la famille (- 4 points par rapport au 04)
- Période 2012-2016 : 29 % d'accident 2RM pour la famille (- 9 points par rapport au 04)

Tableau comparatif des accidents de 2RM du département, de la famille F7 et de la France :

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Acc corporels	Dépt 04	262	692	37,9%
	Famille 7	3 608	12 428	29,0%
	France 2016	20 958	59 432	35,3%
Période 2012 – 2016		Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
Tués	Dépt 04	34	99	34,3%
	Famille 7	273	1 614	16,9%
	France 2016	800	3 655	21,9%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Les parts élevées des accidents de 2RM ($\geq 20\%$ des accidents du département) et des tués en font un enjeu absolu de sécurité routière dans le département. Les 2RM représentent également un enjeu relatif, puisque l'écart entre le taux d'accidents de 2RM du département et celui de sa famille est important et « fiable » au sens statistique.

III-5.2 Le panorama des accidents de deux-roues motorisés

III-5.2.1 Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

Le tableau ci-après est un tableau comparatif des accidents de 2RM ≤ 125 cm³ du département, de la famille F7 et de la France

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un 2RM ≤ 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	% dans les accidents de 2RM
Acc corporels	Dépt 04	51	262	19,5%
	Famille 7	1 930	3 608	53,5%
	France 2016	11 543	20 958	55,1%
Période 2012 – 2016		Nombre d'usagers de 2RM ≤ 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	% de la mortalité dans les acc de 2RM
Tués	Dépt 04	2	34	5,9%
	Famille 7	73	273	26,7%
	France 2016	247	800	30,9%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Les 2RM légers ne sont pas un enjeu au regard des données accidentologie, comparativement aux références France et classe de famille. Sur les 51 accidents, 31 concernaient un 2RM de ≤ 50 cm³ et 21 un 2RM de 125 cm³ (un accident implique les deux modes et un total 53 conducteurs de 2RM). Le département n'a pas de pôle urbain où la pratique de 125 cm³ s'est développée comme alternative à la voiture.

La moto relève peu du caractère utilitaire mais s'apparente à de la pratique loisir.

Sur les 51 accidents :

- 29 se sont produits hors agglomération (57 %) ;
- 43 conducteurs sont des hommes (81 %) ;
- 32 conducteurs étaient jeunes (moins de 30 ans soit 60 %) ;
- 5 conducteurs étaient en situation délictueuse concernant l'alcoolémie.

III-5.2.2 Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

Un tableau comparable a été réalisé pour les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

Période 2012 – 2016		Nombre d'accidents avec un 2RM > 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	% dans les accidents de 2RM
Acc corporels	Dépt 04	211	262	80,5%
	Famille 7	1 678	3 608	46,5%
	France 2016	9 624	20 958	45,9%
Période 2012 – 2016		Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tuées en 2RM	% de la mortalité dans les acc de 2RM
Tués	Dépt 04	32	34	94,1%
	Famille 7	200	273	73,3%
	France 2016	553	800	69,1%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

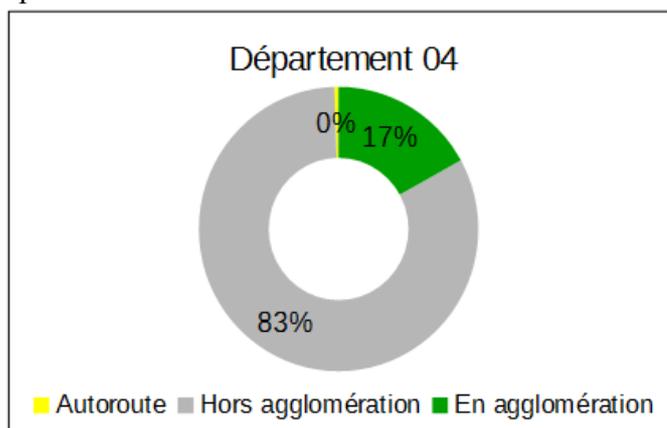
Au regard des données ci-dessus et de l'étude des 2RM légers, les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³ représentent un enjeu pour le département.

Les 211 accidents impliquent 221 2RM > 125 cm³ dont 219 motos.

Les scooters > 125 cm³ représentent moins d'un pourcent des véhicules accidentés.

Les accidents de 2RM > 125 cm³ se produisent principalement hors agglomération.

Un zoom est fait pour les accidents en agglomération et hors agglomération, les causes des accidents y sont différentes.



Parmi les 36 accidents en agglomération :

- 22 accidents hors intersection ;
- le motard est présumé responsable dans 17 accidents (47 % des accidents ; 30 % au niveau national) ;
- 8 se sont produits à Manosque.

Parmi les 175 accidents hors agglomération :

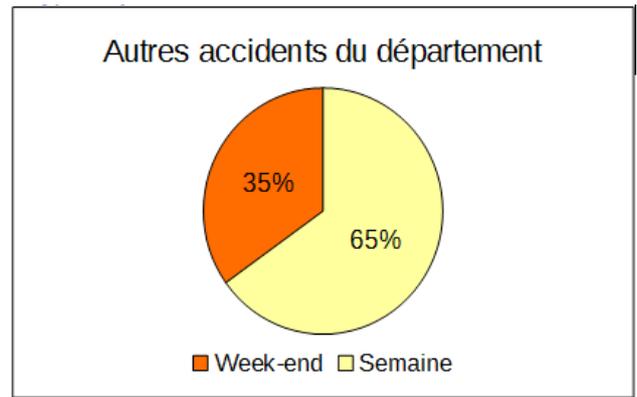
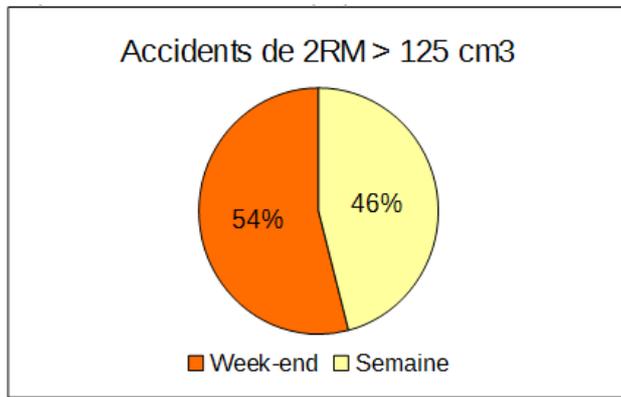
- 163 accidents hors intersection (93 % des accidents) ;
- 164 accidents de plein jour (94 % des accidents) ;
- 167 accidents par beau temps (95 % des accidents) ;
- le motard est présumé responsable dans 125 accidents (71 % des accidents) ;
- 91 accidents où le motard est seul en cause.

Les deux graphiques de la page suivante mettent en évidence une répartition selon le jour, pour le département et la classe de famille.

La catégorie « semaine » correspond aux jours ouvrés, hors veilles de fêtes.

La catégorie « week-end » comprend les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes.

Graphiques de répartition des accidents impliquant un 2RM > 125 cm³ selon le type de jour entre 2012 et 2016

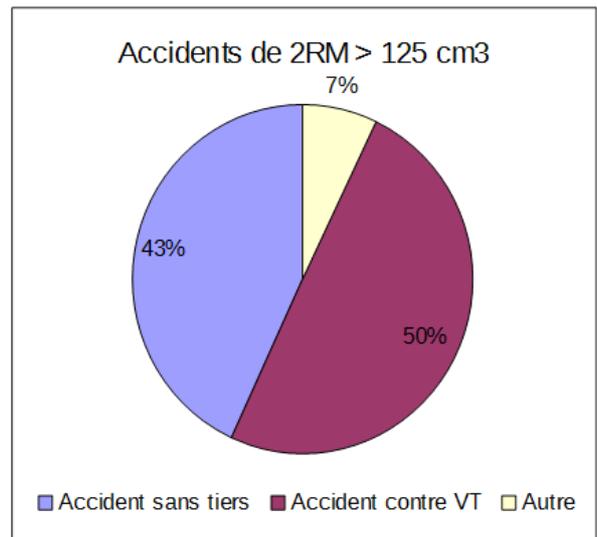


Sur les 253 motards impliqués (conducteurs et passagers), 251 portaient un casque. Cette donnée n'a pas pu être déterminée pour deux motards (gravité du choc trop importante).

Dans de nombreux cas, les motocyclistes font preuve d'une trop grande confiance dans leur comportement et dans l'analyse des situations qu'ils rencontrent.

Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents.

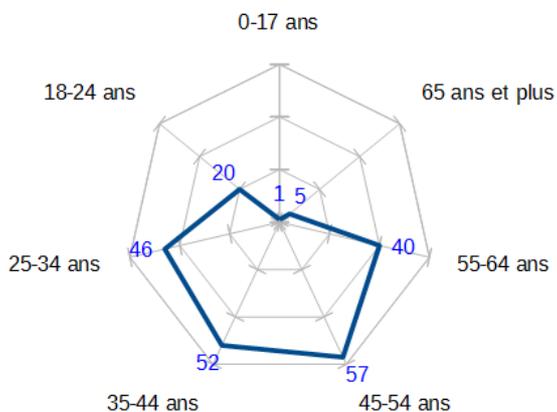
La moitié des accidents avec 2RM > 125 cm³ se produit contre un VL, ce dernier n'étant pas forcément à l'origine de l'accident.



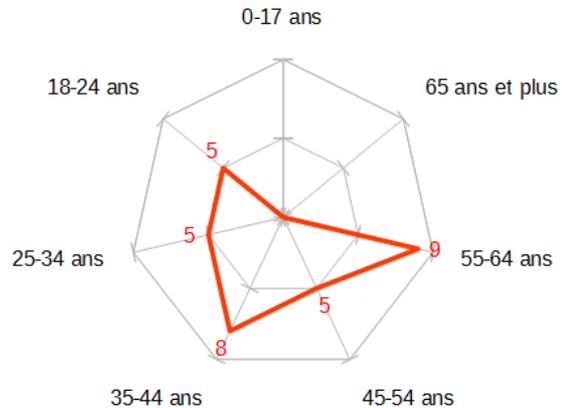
179 conducteurs de 2RM > 125 cm³ ont un accident sur un trajet promenade-loisir (pour 170 accidents), ce qui rend le trajet « promenade-loisir » présent dans 87 % des accidents 2RM > 125 cm³ ou l'information est renseignée.

Les conducteurs 18-24 ans et 55-64 ans ont des accidents plus graves : 1 conducteur accidenté sur 4 de ces deux classes d'âge a trouvé la mort dans un accident !

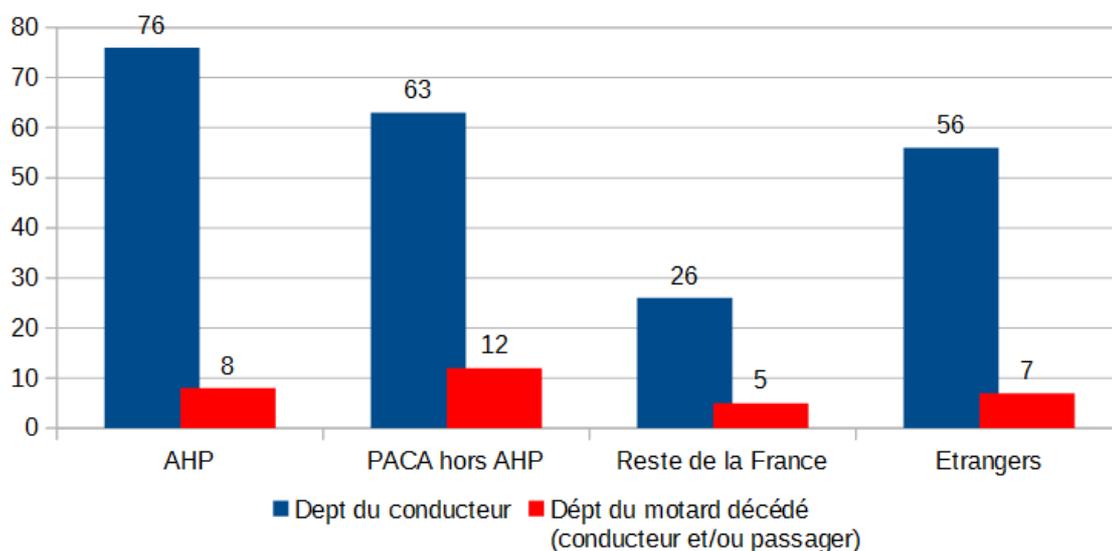
Age des conducteurs de 2RM > 125 cm³



Age des tués de 2RM > 125 cm³



Alors que le département est fortement touristique, l'étude démontre que les motards impliqués dans les accidents sont majoritairement originaires des Alpes-de-Haute-Provence contrairement à ce qui est souvent avancé.



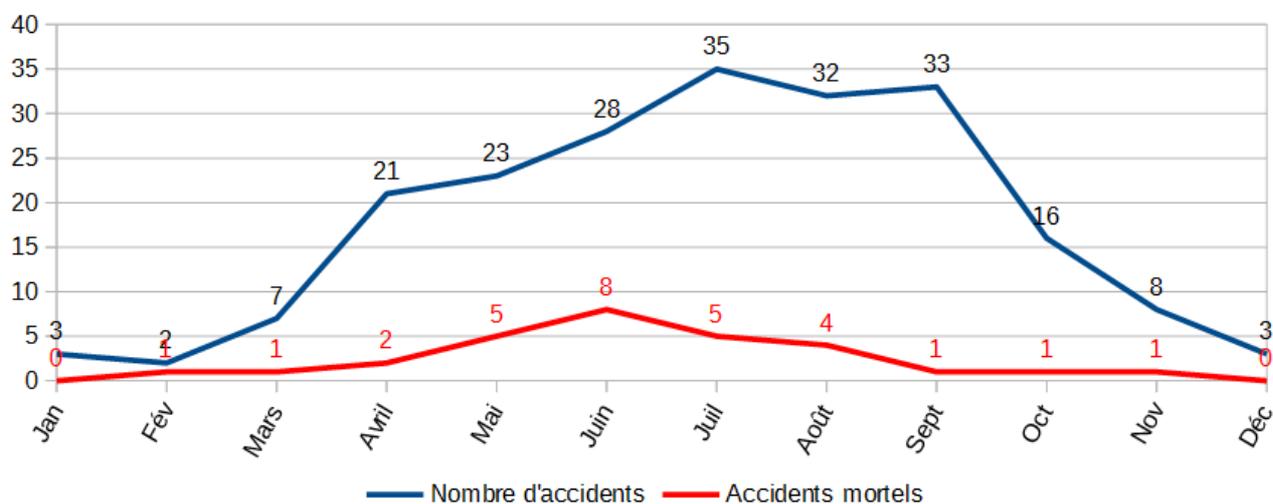
Les motards provençaux impliqués sont au nombre de 139, soit 63 % des motards impliqués en 5 ans. Ils représentent également 63 % des motards tués.

Parmi les conducteurs étrangers, 18 sont Allemands et 26 sont Italiens.

Présence d'une particularité sur l'arrondissement de Barcelonnette : en 5 ans, 33 accidents impliquent un motard dont 23 motards étrangers, parmi lesquels 5 sont tués (pour un total de 7 dans le département).

Comme évoqué précédemment, les accidents se produisent majoritairement par beau temps, de jour, hors intersection et sur un trajet promenade loisir.

Il est par conséquent normal que l'accidentalité motocycliste se situe principalement en période estivale dès les premières belles journées de l'année. Les ponts du mois de mai marquent généralement le début de la saison, et par la même occasion le début de recensement des accidents corporels 2RM.



III-5.3 Les orientations d'actions « deux-roues motorisés »

Amélioration de la connaissance :

- Mieux connaître les spécificités des 2RM :
Connaître plus finement, au national comme au départemental, la part de trafic 2RM en circulation.
Affiner la population cible par type de 2RM (léger et lourd).
Recenser les idées reçues sur l'accidentalité des 2RM dans le département afin d'adapter les messages de préventions sur le partage de la route.
Améliorer la connaissance des loueurs de 2RM et leur faire diffuser les messages de prévention aux locataires.
Disposer de données quantitatives sur les vitesses pratiquées par les 2RM, y compris les différentiels de vitesse entre usagers.
Disposer de données chiffrées sur les freinages des 2RM par route sèche, humide après une légère pluie (remontées grasses à la surface) et route mouillée.
- Connaître avec plus de précision les causes d'accidentalité des motards.
Identifier les secteurs les plus accidentogènes en 2RM.

Infrastructure :

- Renforcer la prise en compte de la spécificité des 2RM dans la conception des projets d'aménagements routiers :
Nommer un référent 2RM en collectivités pour tout projet d'aménagement (du projet structurant : PLU... jusqu'à l'aménagement plus ponctuel d'une voirie).
Favoriser et démocratiser la signalisation antidérapante.
Agir en faveur d'une diminution de la gravité des blessures de motocyclistes, en renforçant la politique d'installation « d'écrans motos » tels que les lisses basses (permet également de lutter contre certains pb de « faux » dévers), les tubes.
- Agir sur l'amélioration des équipements de la route :
Diagnostiquer/recenser les obstacles latéraux fixes dont ceux en bordure de chaussée.
Diagnostiquer/recenser les ralentisseurs pour agir sur ceux qui ne sont pas aux normes.
Agir sur le revêtement (et la signalisation) des passages piétons (particulièrement glissants) et dans les giratoires.
Entretien de la signalisation horizontale (qui peut devenir invisible).
Agir sur une fiabilisation de l'éclairage public (souvent défectueux en milieu urbain).
Mieux matérialiser l'interdiction de dépasser en amont/aval d'une intersection, voire interdire les dépassements.
Systématiser la signalisation au sol aux abords des virages (respect des trajectoires!).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Sensibiliser lors de rassemblements de motocyclistes le grand public au partage de la route avec les 2 roues visant à la cohabitation routière avec les autres usagers :
être vu et être compris ; comprendre la problématique des autres véhicules (accélération,

différentiel de vitesse...); sensibiliser aux contraintes des véhicules que l'on croise ou que l'on double; sensibiliser aux conduites à tenir à l'approche de zones d'intersections; Sensibiliser aux risques de la non utilisation des clignotants.

- Sensibiliser au port des équipements de sécurité vers les usagers de cyclomoteurs comme pour les motocyclistes, sous l'axe de la gravité des blessures.
- Systématiser la tenue d'un stand sécurité routière lors d'événements grand public et lors des rassemblements 2RM.

Information

- Impliquer les fédérations des enseignants de la conduite pour faire connaître les formations post-permis.
- Sensibiliser les parents d'adolescents au risque routier avant l'achat d'un cyclomoteur.

Formation

- Mettre en place des formations spécifiques post-permis (maniabilité, reprises de guidon au printemps).
- Favoriser les aides financières à ces formations post-permis (assurance...).

Éducation

- Sensibilisation, à l'occasion de la formation au permis de conduire B, aux problématiques des autres véhicules : PL, VL, piéton, les angles morts et une «acculturation» aux spécificités des 2RM.
- Proposer d'expérimenter l'apprentissage de la trajectoire de sécurité enseignée à l'école de gendarmerie dans la formation au permis A (en tant que département pilote).
- Doter les inspecteurs du permis de conduire de blousons air-bag pour sensibiliser au port de ces équipements.

Contrôle – sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des machines, notamment pour les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.
- Réaliser des contrôles des équipements de protection (casque et gants → orientation plutôt cyclo) et inciter au port des équipements de protection individuel additionnels (blousons air-bag, bottes, pantalon en kevlar, etc.).
- Contrôler avec interception et proposition d'une alternative aux poursuites, sous forme de sensibilisation en lien avec des partenaires associatifs.
- Contrôler les loueurs de 2RM afin de s'assurer qu'ils mettent à disposition des locataires les équipements nécessaires (moyennant supplément).

III-6 La vitesse

III-6.1 L'importance de l'enjeu « vitesse »

L'enjeu vitesse ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents car cette donnée n'est à ce jour non présente de manière fiable.

L'enjeu doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des Auteurs Présumés d'Accidents Mortel (APAM), du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre et du fichier des infractions de l'infocentre ICARE du Contrôle Automatisé (CA).

En complément de ces données et pour le département des Alpes-de-Haute-Provence, un travail de collecte des informations a été réalisé en 2016 pour obtenir la cause de tous les accidents corporels et non seulement la cause des accidents mortels.

Pour le département, la cause vitesse était présente dans 65 accidents, soit 40 % des accidents corporels 2016.

Parfois couplée avec d'autres causes, la vitesse excessive ou inadaptée est un facteur aggravant des blessures.

III-6.2 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM)

En France métropolitaine en 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des cas comme cause principale ou secondaire).

Le tableau ci-après est un tableau comparatif des accidents mortels ayant une cause présumée vitesse

Période 2015 – 2016		Nombre d'accidents mortels ayant une cause présumée vitesse	Nombre total d'accidents mortels	% d'accidents mortels vitesse
Acc mortels	Dépt 04	16	44	36%
	Famille 7	184	624	29%
	France 2016	/	/	31%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Les parts élevées des accidents mortels ayant pour cause présumée la vitesse (qu'elle soit excessive ou inadaptée) en fait un enjeu absolu de sécurité routière dans le département.

Cette donnée extraite du fichier des APAM permet de consolider la part de la vitesse constatée en 2016 dans les accidents corporels du département.

La cause vitesse est la première cause d'accidentalité dans le département.

III-6.2 Le Contrôle Automatisé

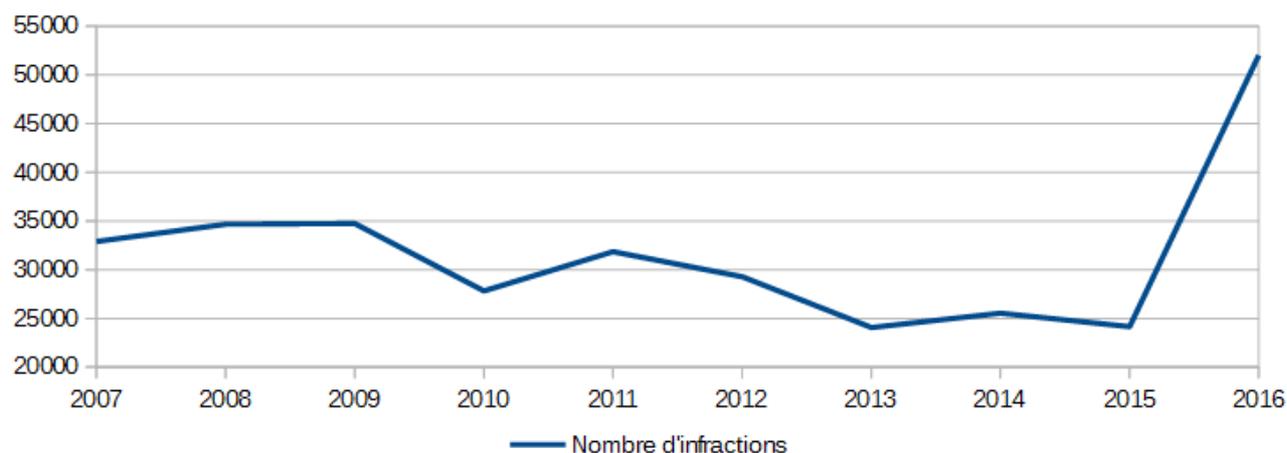
Le tableau ci-après est un tableau comparatif des données infractions Contrôle Automatisé (CA) et hors CA

Année 2016	Population du département	Total infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA	Total des 4 principales infractions départementales	Part des infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA / Total des 4 principales infractions départementales
Alpes-de-Haute-Provence	161 593	28 442	29 696	95,8%
Famille 7	3 662 614	835 674	887 646	94,1%
France	66 725 826	16 237 483	17 226 850	94,3%

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

Comparativement aux références nationales et classe de famille, le département enregistre une part des infractions vitesses plus élevée.

Le graphique ci-après permettra d'apprécier l'évolution des infractions au Contrôle Automatisé pour le département, sur la période 2007-2016



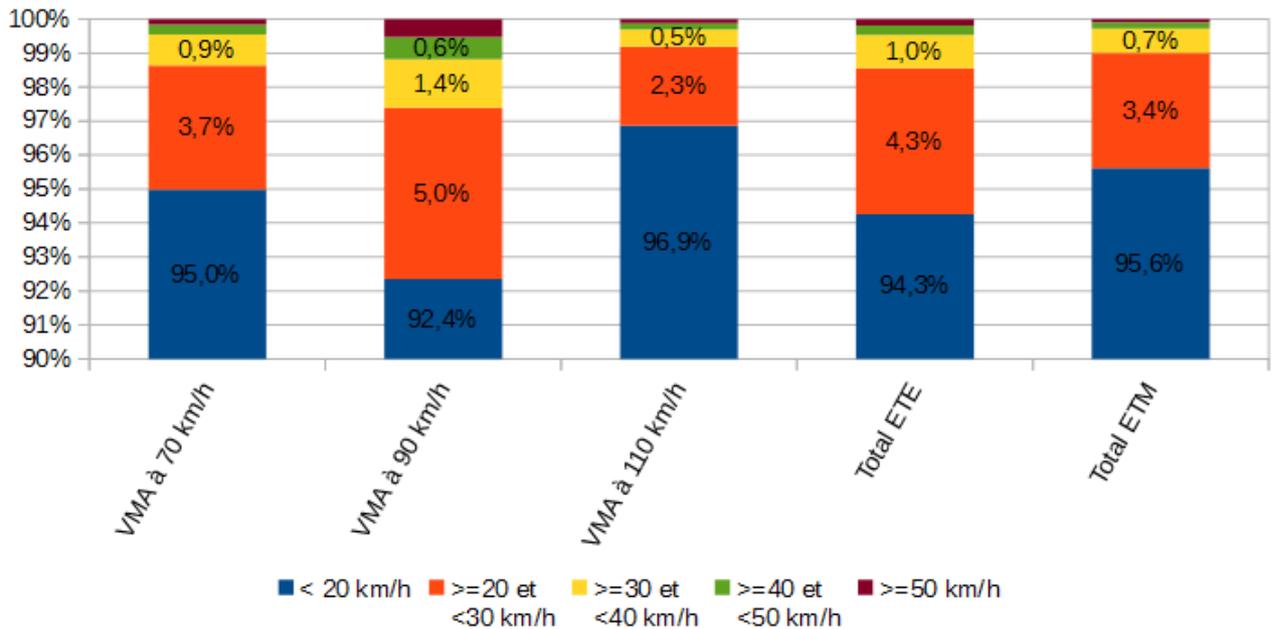
Le parc de radars fixes du département est de 15 équipements depuis 2009.

En plus de ces équipements, le département est doté d'un radar de franchissement de feu rouge, de plusieurs radars embarqués par les forces de l'ordre (radars ETE) et de deux radars mobiles nouvelle génération (ETM).

Courant 2016, la fonction double sens a été déployée sur 9 des 15 radars fixes : le nombre de radars du département reste identique, mais le nombre de voies contrôlées a augmenté. Pour la bonne information des usagers, ces équipements sont signalés par les panneaux d'annonce dans les deux sens de circulation.

Cette nouvelle fonctionnalité a conduit à une augmentation des infractions constatées en 2016. Depuis, une majorité de conducteurs ont adapté leur conduite.

En plus des infractions constatées, le diagramme ci-dessous fait état de la répartition de la part des infractions suivant la vitesse maximale autorisée, toujours sur la période 2007 à 2016.



Sur 10 ans dans le département, le dispositif de contrôle automatisé a constaté plus de 300 000 infractions, qui sont pour 94 % des infractions de moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée.

Dans la globalité du système, 1 % des infractionnistes ont une vitesse contrôlée comprise entre 30 et 40 km/h au-dessus de la vitesse maximale.

Pour les radars avec une vitesse maximale à 90 km/h, ce sont 7,5 % des infractionnistes qui ont une vitesse supérieure ou égale à 110 km/h. Cette part est plus importante que pour les contrôles inopinés et non signalés des forces de l'ordre.

Avec la mise en place des radars, les conducteurs ont considérablement baissé leur vitesse moyenne, passant de 91 km/h à 80 km/h. Cela a contribué à une baisse moyenne des accidents mortels de 66 % à proximité des radars.

En 10 ans, les radars ont contribué à sauver 23 000 vies (source ONISR).

III-6.4 Les orientations d'actions « vitesse »

Amélioration de la connaissance :

- Créer un observatoire départemental des vitesses :
Utiliser les données récoltées par les GPS et autres systèmes (smartphones) pour améliorer la connaissance des vitesses pratiquées.
Améliorer la distinction vitesse excessive et vitesse non adaptée eu égard aux circonstances dans les accidents.
Disposer d'études sur la notion de troisième choc : lésions internes (70 km/h de face, 30 en latéral).
Améliorer la connaissance des usagers de la route sur l'aspect vitesse non adaptée.

Infrastructure :

- Agir sur la signalisation routière pour favoriser la lecture de la route en vue d'adapter sa vitesse :
Renforcer la matérialisation des accotements (signalisation horizontale).
Expérimenter la signalisation horizontale qui amplifie le sentiment de vitesse (ex : chevrons de plus en plus rapprochés en entrée d'agglomération).
Signaliser les passages connus comme favorables aux traversées de gibier (ex : RN85 à Château-Arnoux, entre les 2 restaurants sur la route de Sisteron).
Remplacer la signalisation « avertisseur sonore obligatoire » par d'autres, plus incitatifs sur la réduction de la vitesse (ex : « Roulez au pas »).
RD900 : pré-signaliser certains virages dangereux en langue italienne.
Marquer les entrées de villes par des bandes rugueuses, ainsi que les abords de carrefours dangereux (en alignements droits) ou encore les bandes de rives.
- Renforcer la cohérence des limitations de vitesse sur un même axe routier, y compris en agglomération (et notamment aux abords des équipements publics).
- Combiner les aménagements physiques (ralentisseurs, chicanes, plateaux traversants...) et la lisibilité des équipements pour créer un environnement propice à lever le pied.
En agglomération, veiller à la conformité de la matérialisation des places de stationnement aux abords des traversées piétonnes (dégagement de visibilité).
Installer des bandes rugueuses larges avec revêtement très sonore aux abords de secteurs potentiellement dangereux et/ou d'intersections accidentogènes.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Éducation

- Intégrer les messages spécifiques dans le continuum éducatif (message fort sur le risque : 30 km/h on peut tuer un piéton ! on ne gagne pas de temps sur la route ! savoir calculer son temps de déplacement et anticiper pour limiter les risques).
- Développer les partenariats avec les fédérations de parents d'élèves (maternelle au lycée).
Sensibiliser les parents aux risques notamment aux abords des établissements scolaires.
Renforcer l'implication des parents pour montrer l'exemple aux enfants – conduite accompagnée.
Sensibiliser sur la conduite de voitures puissantes par les jeunes permis.

Sensibilisation

- Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées : une vitesse inadaptée peut avoir des répercussions aussi graves qu'un excès de vitesse.
Organiser des ateliers débats de société : pourquoi roule-t-on trop vite ? Départ tardif ? manque d'organisation ? on veut rattraper le temps perdu ! on est au volant comme on est dans la vie : le manque de respect on le retrouve au volant.
Améliorer la connaissance liée au corollaire vitesse-gravité, notamment sur la fragilité de l'humain.
Développer des actions avec les associations d'usagers accidentés de la route.
Sensibiliser les conducteurs sur la signification de la signalisation axiale qui n'autorise qu'à

- dépasser les véhicules lents (tirets serrés).
- Rendre obligatoire la diffusion de message de prévention sur les évènements organisés dans le département tels que les courses automobiles par la commission départementale de sécurité routière.
- Vulgariser l'explication relative aux distances d'arrêt (trop technique et abstrait) :
Développer un visuel expliquant les conséquences (résistance des véhicules, du corps humain) d'une conduite à 150 km/h au lieu des 130 km/h sur autoroute.
Développer des actions de simulation aux distances d'arrêt.
Mettre en place des actions relative aux spécificités du freinage en condition de pluie, neige, verglas.
- Sensibiliser aux risques du débridage ou des mauvais entretiens des véhicules.
Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organe de freinage, état des pneumatiques, phares).

Formation

- Organiser une formation de formateurs sur les messages pertinents à porter pour lutter contre les vitesses non adaptées auprès du grand public.
Estimation de son temps de parcours au regard des spécificités locales et la manière dont on utilise les informations données par le GPS.
Lutter contre les idées reçues des aides à la conduite véhiculée par les publicitaires. Les aides à la conduite sont bénéfiques pour la sécurité routière mais le conducteur doit rester attentif à son environnement.
Sensibiliser les élus sur le fait qu'ils peuvent s'emparer pleinement du pouvoir de police pour réduire la VMA dans leur agglomération.

Information

- Lancer une campagne d'information pour le grand public auprès des médias (télévision locale, radio locale, presse écrite) :
impliquer les assureurs pour informer sur les conséquences sociales, judiciaires, d'un accident mortel causé par un excès de vitesse. (on peut tuer sur la route.... Garde à vue....).
Impliquer les mutuelles pour éditer une maquette d'information sur le coût du non port des équipements.
- Combattre les idées reçues sur le risque vitesse pour faire changer durablement les comportements et faire accepter socialement les contrôles liés à la vitesse :
Faire la démonstration locale qu'on ne gagne pas de temps sur la route : temps de parcours.
Créer une signalisation spécifique aux routes sinueuses « Adapter votre vitesse aux caractéristiques de la route ».
Sensibiliser à l'accidentalité par la mise en place de silhouettes ou des panneaux messages.
Mettre en place des alternatives aux sanctions sur les petits excès de vitesse.
Valoriser les lieux où on peut faire de la vitesse (circuits).

Contrôle – sanction :

- Remettre toute sa place aux contrôles routiers avec présence des Forces de l'Ordre, plus pédagogiques que les radars fixes :

Augmenter les contrôles relatifs à l'utilisation de distracteurs : les nouvelles technologies pouvant rendre le conducteur passif de sa conduite, il est d'usage de rappeler qu'à n'importe quelle vitesse, toute l'attention du conducteur est nécessaire.

Faire respecter les VMA en ville pour prise en compte des usagers vulnérables.

Développer les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières.

- Ré-actualiser le Plan Départemental de Contrôle Routier et s'assurer de sa mise en place opérationnelle.

IV. CONCLUSIONS

L'évaluation du Document Général d'Orientations sera réalisée à la fin de la période en 2022 par le comité de pilotage intégrant un point à mi-parcours en 2020.

Partenaires invités aux réflexions visant l'élaboration du DGO

Les membres du comité de pilotage étaient les suivants :

- la coordinatrice départementale de sécurité routière
- le chargé de l'observatoire départemental de sécurité routière
- le Procureur de la République
- le Conseil Régional
- le Conseil Départemental
- l'association départementale des maires de France
- la mairie de Digne-les-bains
- la mairie d'Oraison
- la mairie de Forcalquier
- la mairie de Manosque
- la mairie de Barcelonnette
- la mairie de Château-Arnoux-Saint-Auban
- la mairie de Castellane
- la mairie de Sisteron
- la Gendarmerie Nationale
- la Direction Départementale de la Sécurité Publique
- la Direction des Services Départementaux d'Interventions et de Secours
- la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale
- la Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations
- la Direction Départementale des Territoires
- la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée
- la Mutualité Sociale Agricole Alpes Vaucluse
- la Caisse Primaire d'Assurance Maladie
- la Chambre de Commerce et d'Industrie
- la Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- la Chambre d'Agriculture

Les membres des groupes de travail étaient les suivants :

- l'Association des Paralysés de France
- l'Association des Traumatisés Crâniens
- l'Association Prévention Routière
- l'Automobile Club des Alpes
- la Fédération Française des Motards en Colère
- le Comité motocycliste des Alpes-de-Haute-Provence
- l'Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite
- la Fédération Nationale du Transport Routier des Hautes-Alpes et Alpes-de-Haute-Provence
- les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- l'Éducation Nationale représentée par le référent prévention du second degré
- la Direction Interdépartementale des Routes
- le Conseil Départemental
- l'Escadron Départemental de Sécurité Routière des Alpes-de-Haute-Provence
- la Direction Départementale de la Sécurité Publique

Animateur groupe « infrastructures » : le secrétaire général de la Direction Départementale des Territoires

Animateur groupe « sensibilisation » : la coordinatrice départementale de sécurité routière

Animateur groupe « connaissance » : le chargé de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière

Animateur groupe « répression-sanction » : l'adjoint au chef du bureau du cabinet de la Préfecture

Le Préfet,



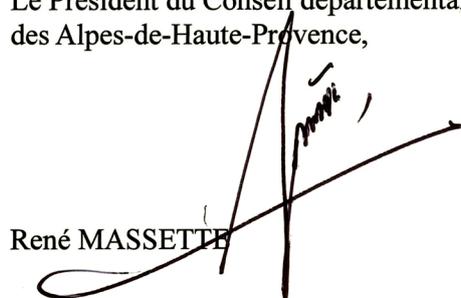
Olivier JACOB

Le Procureur de la République,



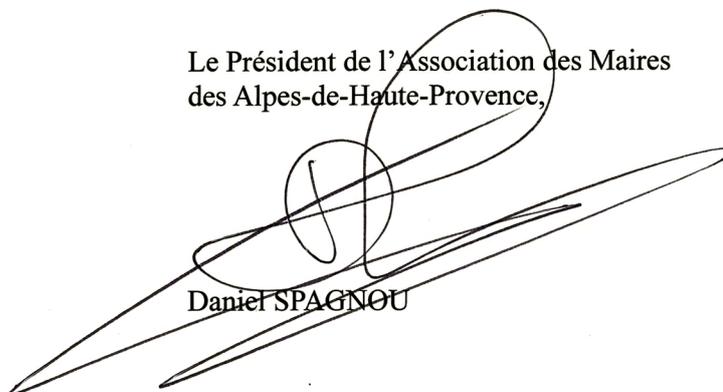
Stéphane KELLENBERGER

Le Président du Conseil départemental
des Alpes-de-Haute-Provence,



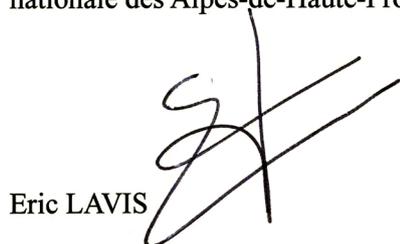
René MASSETTE

Le Président de l'Association des Maires
des Alpes-de-Haute-Provence,



Daniel SPAGNOU

Le Directeur académique des services de l'éducation
nationale des Alpes-de-Haute-Provence,



Eric LAVIS