



PRÉFÈTE DES HAUTES-ALPES

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS
2018 – 2022



*« Ne laissez pas votre avenir
se briser sur la route »*



SOMMAIRE

I. Introduction	page 3
1. Contexte	page 3
2. Démarche de l'élaboration du DGO	page 3
II. Bilan du précédent DGO	page 5
1. Caractéristiques du département des Hautes-Alpes	page 5
2. Grandes tendances statistiques de l'accidentologie	page 7
3. Analyse par enjeux du précédent DGO	page 14
III. Détermination des enjeux	page 29
IV. Formalisation des orientations d'actions	page 30
1 - Enjeu risque routier professionnel	page 31
2 - Enjeu alcool-stupéfiants	page 32
3 - Enjeu jeunes	page 33
4 - Enjeu seniors	page 34
5 - Enjeu deux roues (2 roues motorisés + cyclistes)	page 35
6 - Enjeu vitesse	page 36
7 - Autres enjeux	page 37
ANNEXES Liste des partenaires	page 38

I. Introduction

1) Le contexte : la lutte contre l'insécurité routière constitue une grande cause nationale

La sécurité routière a 40 ans, quatre décennies pendant lesquelles le nombre de morts sur la route a été divisé par quatre, alors que le trafic routier a plus que doublé.

Malgré cette évolution, de nombreux facteurs d'insécurité perdurent, pour exemple :

- ✓ l'alcool est en cause dans 1/3 des accidents mortels au niveau national,
- ✓ près de 30 % des conducteurs reconnaissent ne pas respecter les limitations de vitesse, cause ou facteur aggravant des accidents,
- ✓ près d'un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant et plus de 30 % des conducteurs déclarent lire des SMS au volant,
- ✓ plus de la moitié des motards ont chuté lors des 3 premières années de conduite,
- ✓ sur autoroute, 1 accident mortel sur 3 est dû à un endormissement au volant.

Dans ce contexte, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé la mise en place d'un Document Général d'Orientations (DGO) à l'échelle de chaque département.

Ce document constitue un outil de référence pour la politique locale de sécurité routière.

Il permet une analyse partagée de l'accidentologie et définit, pour cinq ans, les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre et la gravité des accidents, et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Il mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes.

Sous la responsabilité de la Préfète, les orientations d'actions à mener sur le territoire sont définies et déclinées annuellement en actions dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les actions du PDASR sont de trois types :

- ✓ actions directes de la coordination sécurité routière du département ;
- ✓ actions soutenues matériellement par la coordination sécurité routière ;
- ✓ actions soutenues financièrement par la coordination sécurité routière dans le cadre d'un appel à projets.

2) La démarche d'élaboration du DGO

Le DGO est un outil de programmation qui s'inscrit dans une démarche partenariale.

Son élaboration se décompose principalement en quatre étapes :

- 1) la mobilisation des partenaires (cf annexes),
- 2) le bilan du précédent DGO (2012-2016) ; cette étape comporte :
 - ✓ une présentation des caractéristiques du département ;
 - ✓ une analyse des grandes tendances statistiques de l'accidentologie sur le département ;
 - ✓ une analyse par enjeux des actions du précédent DGO afin d'une part, d'identifier les enjeux sur lesquels il est nécessaire de poursuivre et d'accentuer les actions et d'autre part, d'évaluer les actions mises en œuvre ;
- 3) la détermination des enjeux ; le bilan local de l'accidentologie et l'analyse des actions par enjeux du précédent document doivent permettre de choisir les nouveaux enjeux prioritaires ;
- 4) la formalisation des orientations d'actions en cohérence avec les enjeux retenus.

OBJECTIFS :

Passer sous la barre des 2000 tués en France et 8 tués dans le département des Hautes-Alpes

Le gouvernement, suivant les orientations définies par les Nations Unies et l'Union Européenne, a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2000 personnes tuées sur les routes de métropole à l'horizon 2020. Sur un plan purement statistique, cet objectif nécessite une diminution de la mortalité à un rythme moyen annuel de - 6,7 % entre 2010 et 2020.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2022 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Pour le département des Hautes-Alpes, diminuer la mortalité jusqu'à parvenir à 8 tués en 2020 constitue un but qu'il est nécessaire de mettre en oeuvre

Hautes-Alpes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de tués	15	17	20	12	8	10	11	12

II. Bilan du précédent DGO

1) Les caractéristiques du département des Hautes-Alpes

Avec 5 549 km², soit 17,6 % de la superficie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), le département des Hautes-Alpes se situe à l'extrême nord de la région. Il se trouve en limite de la région Auvergne-Rhône-Alpes et partage une frontière commune avec l'Italie. Il est entouré des départements des Alpes des Haute Provence, de la Drôme, de l'Isère et de la Savoie.

Il ne comprend que cinq agglomérations qui peuvent être véritablement qualifiées de villes : Gap (préfecture), Briançon (sous-préfecture), Embrun (sous-préfecture jusqu'en 1926), Laragne-Montéglin et Veynes.

Au 1^{er} janvier 2018, le département comptait 140 916 habitants (population municipale INSEE).

Sur les 163 communes haut-alpines, seules 2 dépassent les 10 000 habitants (Gap chef lieu de département : 40776 habitants et Briançon – sous-préfecture : 12 370 habitants), 9 communes comptent plus de 2 000 habitants et 119 communes ont moins de 500 habitants.

Le département des Hautes-Alpes est un territoire rural situé dans une région très urbanisée. Ainsi, 44 % de sa population vit dans des bassins de vie ruraux contre 10 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les forêts et les zones montagneuses couvrent 83 % du territoire départemental (68 % en PACA).

Le nord est plus peuplé que le sud notamment en raison de sa situation géographique propice au développement touristique.

La répartition de la population par tranches d'âge est donnée dans le tableau ci-dessous.

Tranche d'âge	Pourcentage de la population haut-alpine (2016)
0 - 24 ans	27 %
25 - 59 ans	51 %
>= 60 ans	22 %

Par rapport au niveau national, les Hautes-Alpes se caractérisent par :

- ✓ une représentation plus faible des jeunes de 0 à 24 ans : 27% contre 30,3 % au niveau national,
- ✓ une représentation plus importante des plus de 60 ans : 22% contre 24,9 % au niveau national.

C'est un département très montagneux - le plus haut en moyenne en France -. Plus du tiers de sa surface dépasse les 2 000 mètres d'altitude. Ce territoire compte donc plusieurs cols de montagne dont le mythique col de l'Izoard et des routes sinueuses.

Il est entaillé de profondes vallées orientées nord-sud, les 3/4 de sa superficie sont situés en zone de montagne.

L'altitude des Hautes-Alpes varie de 470 mètres sur la commune de Ribiers-Val Buëch Méouge, située au sud du département, à 4102 m pour la Barre des Ecrins.

Ce relief particulier a largement influencé la localisation des hommes, des activités, des voies de communication et donc des échanges sur le territoire.

La configuration géographique confère au département une répartition « éclatée » et très inégale de la population avec une concentration sur les 2 principales communes au détriment de la montagne et de la campagne.

Si l'on peut accéder par autoroute au département par son entrée sud, cette infrastructure ne s'est pas développée au-delà.

Il est desservi par les Transports Express Régionaux de la SNCF notamment par trois lignes principales (liaisons Briançon - Marseille-St Charles ; Briançon-Valence ville ; Briançon-Grenoble). Cependant, considérant la fréquentation de ces lignes, le car remplace petit à petit le train.

La route est donc la principale infrastructure de déplacement.

Le réseau routier se situe à une altitude moyenne de 1000 m et le milieu physique rend les déplacements difficiles notamment en hiver. Saint Véran, le village le plus haut d'Europe, se situe à 2042 mètres d'altitude tandis que Briançon est l'une des villes les plus élevées d'Europe avec ses 1326 mètres d'altitude.

Les voies de communication routières se structurent en peigne, dans les vallées profondes entaillant le relief.

Le réseau routier Haut-Alpin est constitué de **2 670 km de voies communales, 1 950 km de routes départementales, 152 km de routes nationales et 26 km d'autoroute (A51).**

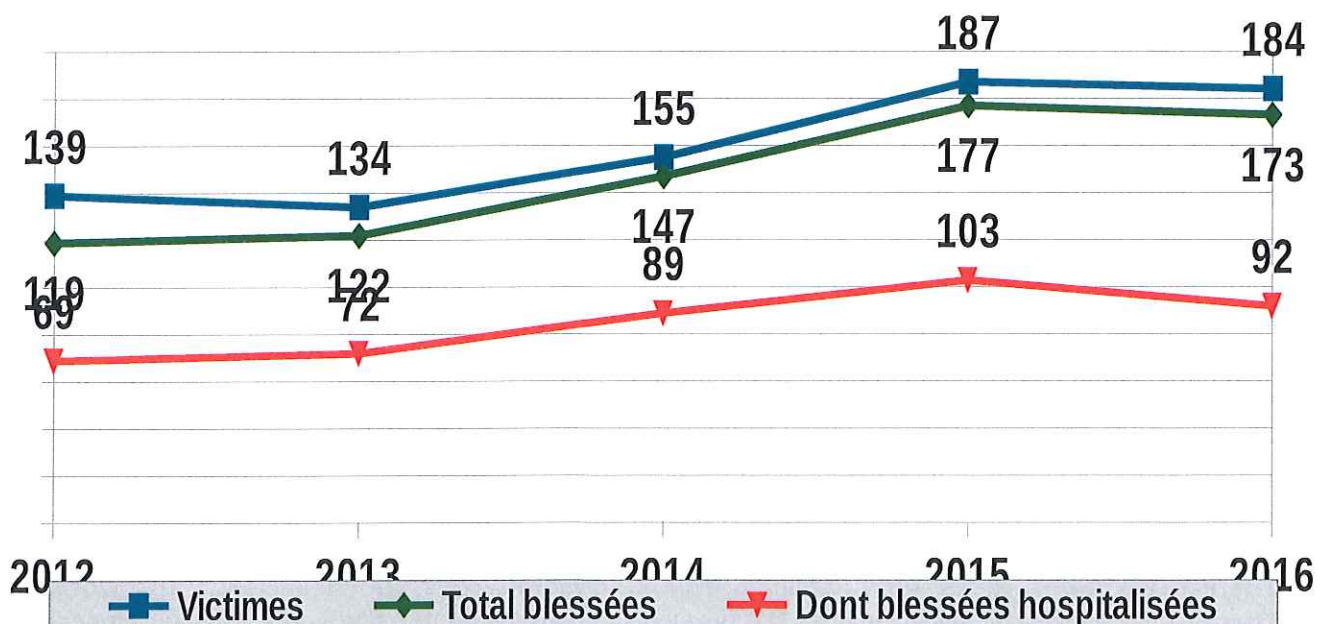
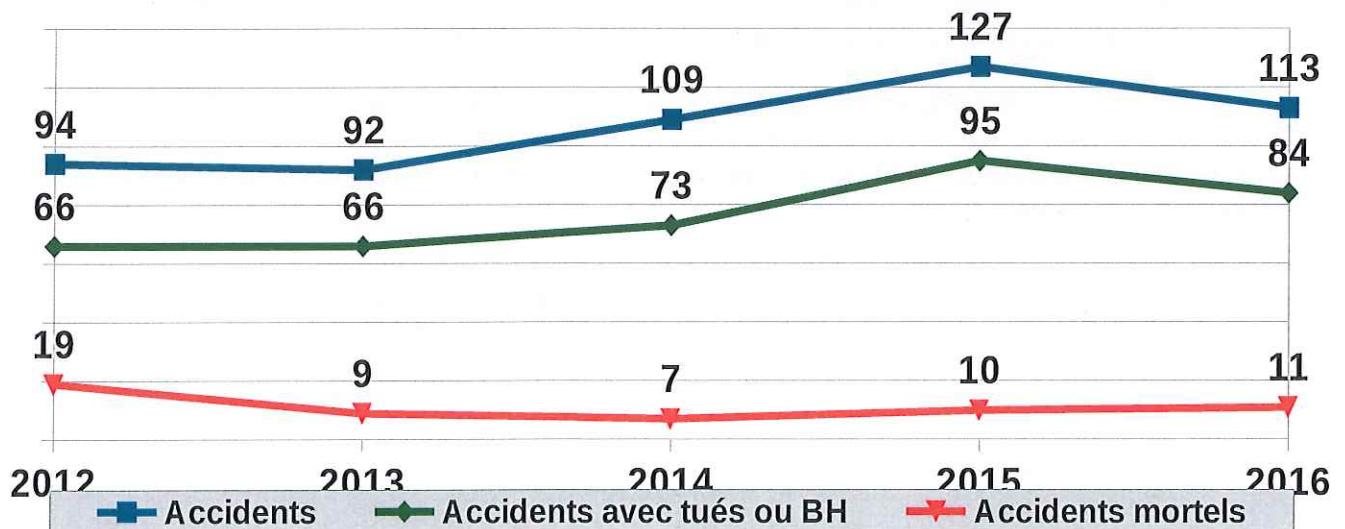
Les axes principaux sont les suivants : RN 94 et 85 et les RD 994, 1075 et 1091.

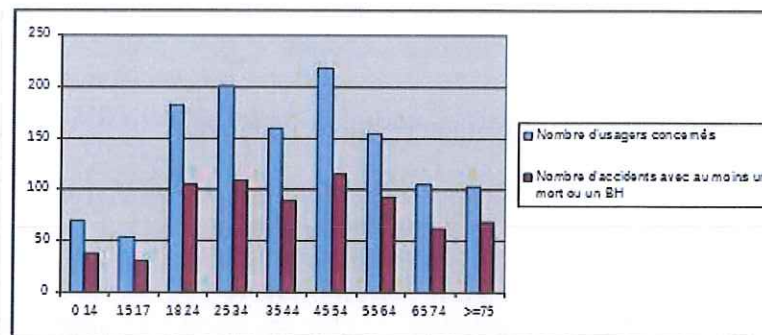
2) Grandes tendances statistiques de l'accidentologie dans les Hautes-Alpes entre 2012 et 2016

Caractéristiques générales

1247 usagers concernés par un accident
 535 accidents recensés
 56 accidents mortels
 384 accidents graves
 61 tués, 425 blessés hospitalisés, 313 blessés légers, 448 usagers indemnes
 Une augmentation globale du nombre d'accidents de 20 %
 Une augmentation du nombre de victimes (139 en 2012 - 184 en 2016)
 Une diminution du nombre d'accidents mortels (19 en 2012 - 11 en 2016)
 Une diminution du nombre de tués (20 en 2012 - 11 en 2016)
 La gravité des accidents connaît une légère baisse (-3,7 %), une orientation fortement influencée par la diminution du nombre d'accidents mortels.
 La classe d'âge des 35-64 ans est la plus touchée

Evolution de l'accidentologie





L'alcool et/ou les stupéfiants, l'imprudence et la vitesse sont les causes prévalentes de l'accidentalité dans les Hautes-Alpes

Base : 535 accidents corporels dont la cause principale est identifiée de manière formelle

Cause principale de l'accident	Hautes-Alpes	Moyenne nationale
Vitesse inadaptée	23,7%	28%
Alcool/stupéfiants	30 %	31%
Refus de priorité	17,6 %	NC
Circulation sur la voie de gauche ou dépassement inopportun	25,23 %	NC
Malaise du conducteur	10,5 %	8%

La cause « alcool/stupéfiants » (30 %) bien que légèrement inférieure à la moyenne nationale (31 %) est présente dans 3 accidents sur 10.

La cause « vitesse » (23,7%) est en deça de la moyenne nationale (28 %).

1 accident corporel sur 2 est dû à un comportement imprudent de l'utilisateur (vitesse, refus de priorité, dépassement inopportun, circulation à gauche).

Une surreprésentation des hommes impliqués dans les accidentés corporels

Base : 535 accidents corporels

Sexe du conducteur du véhicule ou des véhicules impliqué(s) dans les accidents corporels	Hautes-Alpes	Moyenne nationale
Homme	67,5 %	65%
Femme	32,5 %	35%

Dans les Hautes-Alpes, la prédominance masculine dans les accidents corporels est encore plus marquée qu'à l'échelle nationale.

Une surreprésentation des 26-54 ans dans les accidentés corporels

Age du conducteur du véhicule ou des véhicules impliqué(s) dans les accidents corporels	Hautes-Alpes	Moyenne nationale
16-25	23 %	27%
26-64	59 %	63%
65 et plus	18 %	10%

Si la part des jeunes et des actifs impliqués dans les accidents corporels est inférieure à la moyenne nationale, les seniors sont quasiment deux fois plus touchés dans les Hautes-Alpes qu'à l'échelle nationale.

73 % des usagers impliqués dans un accident corporel dans les Hautes-Alpes sont domiciliés dans le département ou dans un département limitrophe

Base : 535 accidents corporels - 1247 usagers - 56 accidents mortels - 61 tués
 Département d'origine des usagers impliqués dans les accidents corporels

Hautes-Alpes	67,12%
Départements frontaliers (Isère, Drôme, Savoie)	3,84 %
PACA (Dépts 04,06,13,83,84)	12,02 %
Hors PACA	9,46 %
Italie	2,08 %
Etrangers autres	5,45 %

	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'usagers concernés			
		Tués	BH	BL	Indemnes
05	837	46	271	212	308
04	30	1	12	4	13
06	9	0	4	3	2
13	85	1	36	20	28
83	17	2	8	2	5
84	9	0	4	2	3
PACA autres 05	150	4	64	31	51
26	10	0	3	2	5
38	27	4	15	3	5
73	11	0	1	5	5
Dépts frontaliers	48	4	19	10	15
autres dépts	118	3	41	38	36
Italie	26	3	11	3	9
Autriche	1	0	1	0	0
Belgique	17	0	3	9	5
Bulgarie	1	0	0	0	1
Suisse	10	0	6	3	1
Allemagne	11	0	3	3	5
Danemark	1	0	1	0	0
Algérie	1	0	0	1	0
Espagne	4	0	0	0	4
Finlande	1	0	0	0	1
Royaume-Uni	7	1	2	2	2
Hongrie	1	0	0	0	1
Croatie	1	0	0	0	1
Japon	1	0	0	0	1
Pays-Bas	5	0	2	0	3
Pologne	2	0	0	0	2
Roumanie	4	0	1	1	2
Autres pays	68	1	19	19	29
TOTAL GENERAL	1247	61	425	313	448

Si la part des usagers hauts-alpins concernés par un accident sur les routes du département atteint 67,12%, les usagers en provenance d'un département limitrophe ou de PACA représentent 15,87 % des usagers concernés.

Ce sont les isérois (4) et les italiens (3) qui paient le plus lourd tribut après les hauts-alpins (46) s'agissant du nombre de tués.

Malgré la forte fréquentation touristique des routes haut-alpines pendant les périodes touristiques (hiver et été), on note la faible part des étrangers impliqués dans un accident (26 usagers italiens et 68 usagers d'une autre nationalité).

47 % des accidents corporels dans les Hautes-Alpes surviennent entre vendredi et dimanche

Base : 535 accidents corporels

<i>Survenance des accidents corporels par jour</i>	nombre	taux
Lundi	71	13,27 %
Mardi	69	12,89%
Mercredi	75	14,01%
Jeudi	68	12,71 %
Vendredi	86	16,08 %
Samedi	80	14,96%
Dimanche	86	16,08 %

47% des accidents surviennent en fin de semaine avec un prépondérance pour les vendredis et les samedis correspondant aux départs et aux retours de we.

Même si le mercredi connaît une légère augmentation du nombre d'accidents, il n'y a pas d'écart statistique spectaculaire entre les jours de la semaine.

Les accidents corporels se produisent essentiellement hors-agglomération et sur le réseau départemental

Base : 535 accidents corporels

Lieu des accidents corporels	Hautes-Alpes	Moyenne nationale
En agglomération	45,23 %	70%
Hors-agglomération	54,74%	30%

54,74 % des accidents corporels se déroulent hors-agglomération contre 30 % à l'échelle nationale. Ceci s'explique par l'absence d'agglomérations importantes et la répartition géographique de la population.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
en agglo	242	10	131	10	132	159	243
hors agglo	293	46	253	51	293	154	205
Ensemble	535	56	384	61	425	313	448
Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

	Nombre de voies concernées	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
autoroute	7	7	0	7	0	8	1	8
route nationale	162	161	14	108	17	141	127	147
route départementale	318	300	40	232	42	243	147	238
voie communale	129	114	5	65	5	61	69	110
hors réseau public	5	5	0	3	0	3	3	5
parc st. ouv. circ. publ.	7	7	0	1	0	1	6	7
autre	1	1	0	1	0	1	0	2
Ensemble	629	535	56	384	61	425	313	448
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

* Les routes départementales (40,64 % du réseau routier (1950 km)) ont concentré 56 % des accidents (300 accidents). Près de 69 % des accidents mortels sont à déplorer. 84 % de la mortalité a lieu en rase campagne.

* Le réseau routier national (3,17 % du réseau routier départemental (152 km)) a été le théâtre de 161 accidents corporels soit 30 % des accidents. On y déplore 28 % des tués (17).

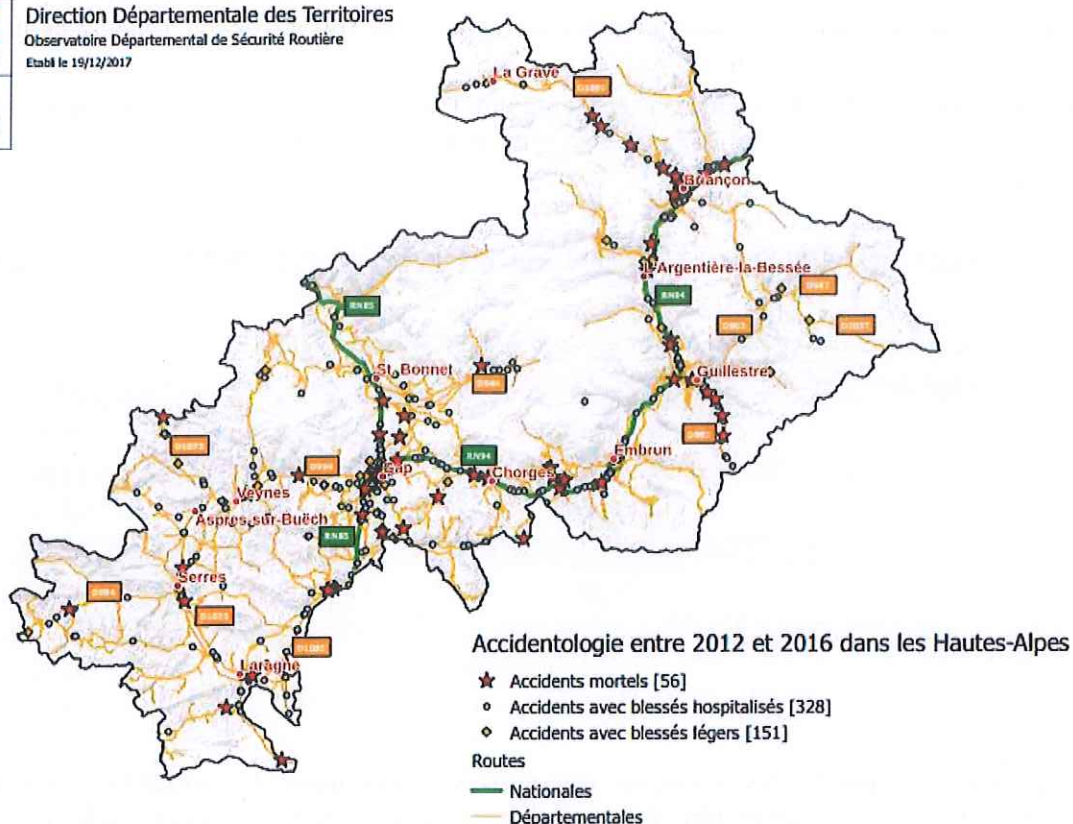
Plus de 21% des accidents corporels (114 accidents) se sont produits sur des voies communales lesquelles représentent 55,65 % du réseau routier haut-alpin (2670 km).

En agglomération, le faible nombre d'accidents mortels (10 soit 16,4 % du nombre total de personnes décédées) s'explique notamment par l'absence de voies rapides. Par contre, les blessés légers (159) ainsi que les victimes indemnes (243) sont supérieurs à ceux de la zone hors agglomération.

Cartographie de l'accidentologie



Direction Départementale des Territoires
Observatoire Départemental de Sécurité Routière
Etabli le 19/12/2017



Les communes les plus accidentogènes du département (données 2012-2016)

L'agglomération de Gap (1/3 de la population départementale) concentre à elle seule 23,70 % des accidents corporels du département, 9 accidents mortels (16 % des accidents mortels du département) et 11 morts.

L'agglomération de Briançon (12 757 habitants) a connu 102 accidents corporels soit 19 % des accidents corporels du département, 4 morts.

Viennent ensuite les communes de Guillorete avec 12 accidents corporels et 4 mortels, Jarjayes avec 9 accidents corporels et 2 mortels, Crots avec 9 accidents corporels, Savines le lac avec 8 accidents corporels et 5 morts, le Monêtier les Bains avec 8 accidents corporels et 3 accidents mortels, Vars avec 8 accidents corporels et 2 accidents mortels, Montgenèvre et Veynes ont comptabilisé 8 accidents corporels chacune tandis que Châteauneuf de Chabre, Saint Crépin et Lardier et Valença ont connu 2 accidents mortels chacune.

Répartition des accidents selon le mode de déplacement

Période 2012 - 2016		Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Département des Hautes-Alpes	Nombre d'accidents corporels	84	35	156	458	51	535
	%	15.70%	6.50%	29.20%	85.60%	9.50%	> 100 % (*)
Département des Hautes-Alpes	Nombre de personnes tuées	7	2	15	37	0	61
	%	11.50%	3.30%	24.60%	60.70%	0.00%	100.00%

(*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

Le véhicule de tourisme reste le mode de déplacement associé au plus grand nombre de victimes (blessés hospitalisés et tués) : leurs occupants constituent plus de 60 % des personnes tuées.

Il est cependant à noter la **part importante des deux-roues motorisés (2 RM) impliqués dans des accidents corporels** (environ 1 sur 3) **et dans les accidents mortels** (1 sur 4). Le sur-risque des usagers de 2 RM est particulièrement élevé. Cette part des deux-roues s'explique en partie par l'attractivité touristique du département (1^{er} département touristique hors littoral de métropole) et une moindre maîtrise des routes (erreurs de trajectoires dans les courbes).

Le bilan de certaines catégories d'usagers présente une forte saisonnalité. La plus marquée est celle des motocyclistes : leur mortalité moyenne à partir du printemps jusqu'à l'automne est en lien avec les sorties à la belle saison.

Les conditions météorologiques ne constituent pas un facteur prépondérant de l'accidentalité

Base : 535 accidents corporels

Conditions atmosphériques lors de la survenance des accidents corporels

Normales	83,4 %
Pluie légère	5,8 %
Pluie forte	1,3 %
Brouillard	0,7 %
Luminosité éblouissante	2,6 %
Neige	3 %
Temps couvert	2,1 %
Vent	0,6 %
Autre	0,6 %

Seule une part marginale des accidents corporels survient dans des conditions atmosphériques défavorables. De plus, la topographie du réseau routier montagneux et sinueux, difficile à pratiquer dans des conditions météorologiques mauvaises, pousse les conducteurs à réduire leurs déplacements.

Cette observation coïncide avec le constat des gendarmes et des policiers : **les usagers sont moins prudents lorsque les conditions météorologiques sont agréables.** La chaleur et le soleil induisent une augmentation des déplacements de loisirs.

Les accidents corporels surviennent souvent, dans les Hautes-Alpes, lors de trajets de loisir, ce qui constitue une exception par rapport à la moyenne nationale

Trajets pendant lesquels les accidents corporels ont lieu

Domicile-travail (108)	20,5 %
Domicile-école	4,4 %
Professionnel (181)	34,4
Loisir/promenade	78,9 %
Courses/achats	13,1 %
Autres	6,5%

75 % des accidents corporels en France surviennent lors d'un trajet court et quotidien. L'analyse statistique de ce critère dans les Hautes-Alpes fait donc ressortir une forte anomalie par rapport aux données nationales puisque les accidents corporels surviennent à 78,9 % lors d'un trajet de loisir/promenade.

Cette sur-représentation des accidents de loisir s'explique en partie par le caractère touristique du département et les accidents de motos qui représentent 1/3 des accidents corporels.

Conclusion : portrait-type de l'accidenté dans les Hautes-Alpes

Un homme haut-alpin, souvent âgé de 25-45 ans, au volant d'une voiture ou d'une moto, qui connaît les routes haut-alpines et se montre imprudent dans sa conduite, notamment le week-end quand le temps est clément.

3) Analyse par enjeux du précédent DGO

ENJEU RISQUE PROFESSIONNEL

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

- le risque « mission », 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.

En France en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Zone d'étude		Nbre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nbre total d'accidents trajets connus	Risque,% d'accidents trajet professionnel
<i>Accidents corporels</i>	Hautes-Alpes 2012-2016	181	526	34 %
	Départements ruraux peu denses 2012-2016	3 943	11 614	34 %
	France 2016	108 978	236 841	46 %

Zone d'étude		Nbre de pers tuées dans un accident lié à un trajet professionnel	Nbre total de pers. tuées s/ trajets connus	Risque,% de tués en trajet professionnel
<i>Personnes tuées</i>	Hautes-Alpes 2012-2016	22	61	36 %
	Départements ruraux peu denses 2012-2016	585	1575	37 %
	France 2016	6 446	16 079	40 %

Zone d'étude		Nbre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nbre total d'accidents trajets professionnels	Risque,% d'accidents trajet mission / trajet professionnel
<i>Accidents corporels</i>	Hautes-Alpes 2012-2016	86	181	48 %
	Départements ruraux peu denses 2012-2016	1 922	3 943	49 %
	France 2016	51 356	10 8978	47 %

Zone d'étude		Nbre de pers. tuées dans acc. liés à un trajet « mission »	Nbre total de pers. tuées s/trajets professionnels	Risque,% de tués trajet mission / trajet professionnel
<i>Personnes tuées</i>	Hautes-Alpes 2012-2016	12	22	55%
	Départements ruraux peu denses 2012-2016	358	585	61%
	France 2016	NC*	NC*	NC*

Les déplacements professionnels représentent 34 % des accidents corporels (dont 48 % dans le cadre d'une mission) et 36 % des tués (dont 55 % dans le cadre d'une mission)

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- opérations de sensibilisation auprès des entreprises
- campagne de communication

ENJEU ALCOOL

- En France, en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29,5 % des personnes tuées et 12,6 % des victimes d'accidents corporels de la circulation.

L'alcool demeure donc un enjeu de sécurité routière y compris sur le département

Zone d'étude 2012 - 2016		Nbre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	Dpt des Hautes-Alpes	76	467	16,3%
	Dépts ruraux peu denses	1 620	11 144	15,5%
	France entière 2016	24 499	228 461	10,7%

Zone d'étude 2012 - 2016		Nbre de pers. tuées, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nbre de pers. tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Personnes tuées	Dpt des Hautes-Alpes	15	45	33,3%
	Dépts ruraux peu denses	377	1 337	28,1%
	France entière 2016	4 151	14 017	29,6%

	Accidents*	Accidents* mortels	Accidents* avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Année 2012	18	7	12	29	7	22	12
Année 2013	11	2	7	23	4	19	9
Année 2014	16	0	13	22	0	22	15
Année 2015	18	2	16	29	2	27	18
Année 2016	13	3	10	24	3	21	11
Evolution globale	- 27,8%	- 57,1%	- 16,7%	- 17,2%	- 57,1%	- 4,5%	- 8,3%

76 accidents impliquant un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie ont été recensés entre 2012 et 2016. Ce chiffre représente 14,7 % de l'ensemble des accidents corporels sur 5 ans.

15 personnes sont décédées lors d'un accident avec un conducteur alcoolisé.

Si le nombre d'accidents mortels a diminué de moitié, le nombre de blessés hospitalisés reste stationnaire avec une gravité toujours très élevée et un nombre de victimes graves très supérieur au nombre d'accidents.

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- sensibilisation des jeunes au sein d'établissements scolaires
- promotion auprès des jeunes du dispositif « SAM capitaine de soirée »,
- sensibilisation du grand public par l'organisation d'actions ponctuelles avec distribution d'éthylotests lors d'opérations médiatisées,
- promotion du conducteur sobre et de l'auto-contrôle,
- sensibilisation des infractionnistes « alcool et délit routier »,
- campagnes de communication
- intervention de l'association Prévention Routière à toutes les audiences dédiées aux infractions routières (tribunal correctionnel et notification des ordonnances pénales)



ENJEU STUPEFIANTS

En France en 2016, dans les accidents mortels, 12 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 26 % pour les cyclomotoristes, 13 % pour les automobilistes et 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

Parmi les 18-24 ans, 20 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Elle est de 22 % pour la tranche 25-34 ans.

Une analyse réalisée par le CEREMA sur les accidents mortels en 2011 a montré que sur les 12 % d'usagers contrôlés positifs, 80 % l'étaient au cannabis. La moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avaient entre 20 et 29 ans.

Zone d'étude 2012 - 2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Accidents corporels	Dpt des Hautes-Alpes	19	135	14,1%
	Dépts ruraux peu denses	692	4 854	14,3%
	France entière 2016	9 916	89 017	11,13%

Zone d'étude 2012 - 2016		Nombre de pers. tuées, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de pers. tuées, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Personnes tuées	Dpt des Hautes-Alpes	8	27	29,6%
	Dépts ruraux peu denses	205	1 066	19,23%
	France entière 2016	2 610	11 405	22,88%

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (par exemple, dans le département des Hautes-Alpes : 135 accidents/535).

Parmi les accidents corporels avec stupéfiant connus, le pourcentage de tués sous l'emprise de stupéfiant est plus élevé de 10 points que la référence des départements ruraux. Cette différence est statistiquement très significative.

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- sensibilisation des jeunes au sein d'établissements scolaires,
- promotion auprès des jeunes du dispositif « SAM capitaine de soirée »,
- campagnes de communication.

ENJEU DEUX-ROUES MOTORISES (2RM)

Evolution des accidents 2RM ≥ 50 CM3

	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes 2 RM	Tués 2 RM	Total blessés 2 RM
Année 2012	16	3	15	17	2	15
Année 2013	22	3	18	31	4	27
Année 2014	24	3	18	26	3	23
Année 2015	35	3	29	37	3	34
Année 2016	23	1	18	36	1	35
Evolution globale	+ 43,8%	- 66,7%	+ 20%	+111,8%	- 50%	+ 133,3%

Le nombre d'accidents de 2 RM d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ en hausse de 44 % depuis 2012

Entre 2012 et 2016, 120 accidents de 2 RM d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ont été comptabilisés. Ces accidents ont toujours un taux de gravité très élevé : au mieux 1 accident = 1 blessé hospitalisé

La vitesse constitue également un facteur aggravant. Elle est présente dans 35 % de ces accidents.

27 % de ces accidents ont eu lieu en carrefour.

51 % ont lieu en courbes.

61 % en rase campagne.

Les 45-59 ans appartiennent à la tranche d'âge la plus touchée (60 %)

Les itinéraires touristiques de haute montagne sont les plus représentatifs des zones accidentogènes (cols du Lautaret, de Mongenèvre et de Vars notamment)

Evolution des accidents 2RM < 50 CM3

	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes 2 RM	Tués 2 RM	Total blessés 2 RM	dont BH 2 RM
Année 2012	9	2	5	10	2	8	3
Année 2013	3	0	1	3	0	3	1
Année 2014	9	0	3	10	0	10	3
Année 2015	7	0	6	8	0	8	7
Année 2016	9	0	9	9	0	9	9
Evolution globale	0%	- 100%	+ 80%	- 10 %	- 100%	+ 12,5%	+ 200 %

Le nombre d'accidents de 2 RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ se stabilise depuis 2012.

37 accidents 2 RM d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ont été relevés. Pour la 4^{ème} année consécutive aucun accident mortel n'est à déplorer. Cependant le nombre de blessés hospitalisés a été multiplié par trois depuis 2012.

La vitesse est présente dans 22 % de ces accidents.

43 % de ces accidents ont lieu en carrefour.

70 % sont issus d'un conflit avec un VL ou VH.

65 % ont lieu en agglomération.

Les 14-17 ans appartiennent à la tranche d'âge la plus touchée (70 %)

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- sensibilisation des jeunes au sein d'établissements scolaires :
 - simulateur 2 Roues Motorisées dans les lycées,
 - sensibilisation à la conduite d'un cyclomoteur : Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) / Brevet de Sécurité Routière (BSR) dans les collèges,
 - piste d'éducation routière départementale : Attestation de Première Éducation à la Route (APER) dans les écoles primaires,
- organisation de villages sécurité routière dans les collèges et les lycées,
- sensibilisation du grand public par l'organisation d'actions ponctuelles (ex : rencontres de la sécurité, Gap Foire Expo, Rallye Monte Carlo, Tour de France, Opération CIO Gamin),
- organisation de journées « Trajectoires », de relais motards sur les routes de montagne,
- intervention de l'association Prévention Routière à toutes les audiences dédiées aux infractions routières (tribunal correctionnel et notification des ordonnances pénales)
- campagnes de communication.



ENJEU CYCLISTES

Le nombre d'accidents vélo a subi une forte hausse depuis 2012 (+ 60 %)

	Accidents*	Accidents* mortels	Accidents* avec tué(s) ou BH	Victimes vélos	Tués vélos	Total blessés vélos	dont BH vélos
Année 2012	5	0	3	4	0	4	2
Année 2013	4	0	2	4	0	4	2
Année 2014	7	0	7	8	0	8	7
Année 2015	11	0	6	11	0	11	6
Année 2016	8	2	6	8	2	6	4
Evolution globale	+ 60%	+ 100%	+ 100%	+100%	+ 100%	+ 50%	+ 100 %

Si de 2012 à 2015 aucun accident mortel n'a été déploré, en 2016, ce sont 2 cyclistes qui ont trouvé la mort.

Le vélo comme moyen de transport est utilisé principalement en ville et le vélo comme moyen de loisir est plus utilisé en rase campagne dans notre département.

La répartition des accidents entre ces deux groupes est sensiblement égale, 49 % pour l'utilisation en ville pour 51 % en rase campagne.

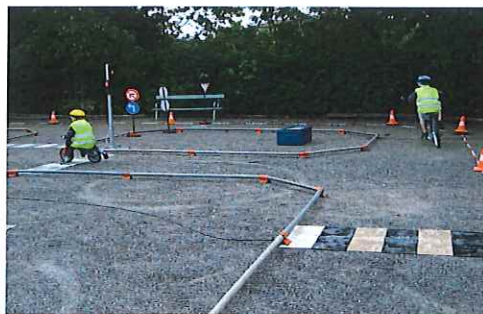
Cependant la gravité de ces accidents est en tout point différente.

Sur ces cinq années il a été enregistré 14 BH, 2 tués en rase campagne pour 7 BH et 0 tué en utilisation de ville.

Les 45-59 ans appartiennent à la tranche d'âge la plus touchée dans les deux groupes (env 40 %)

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- sensibilisation des enfants au sein d'établissements scolaires,
- sensibilisation du grand public par l'organisation d'actions ponctuelles (ex : rencontres de la sécurité, Gap Foire Expo, Rallye Monte Carlo, Tour de France, Opération CIO Gamin) sur le partage de la route,
- campagnes de communication,
- participation au tour de France par la tenue de stands.



ENJEU VITESSE

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (soit au-delà de 55 km/h lors de l'impact).

Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or, la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Selon la base de données des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM), la vitesse représente un facteur important d'accidents mortels.

	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
Année 2012	18	2	15	24	2	22	16
Année 2013	18	1	14	23	1	22	15
Année 2014	27	2	20	32	2	30	20
Année 2015	36	3	27	56	3	53	27
Année 2016	28	4	18	45	4	41	17
Evolution globale	+ 56,6%	+ 100%	+ 20%	+ 87,5%	+ 100%	+ 86,4%	+ 6,3%

L'évolution du nombre d'accidents liés à la vitesse connaît une hausse de 56 % par rapport à 2012.

Cette augmentation se traduit par une hausse des tués (+100 %) et des blessés légers (+ 86%).

Le nombre de blessés hospitalisés évolue en moindre mesure (+ 6 %).

Les motos d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ sont présumées responsables de 42 accidents sur lesquels la vitesse est présente, soit 35 % des accidents où un 2 RM est impliqué. Les 127 accidents intervenus depuis 2012 ont donné lieu à 180 victimes dont 95 blessés hospitalisés et 12 décédés.

Les véhicules légers (VL) sont présumés responsables de 102 accidents liés à la vitesse, soit 22 % des accidents où un VL est impliqué.

Considérant l'accidentologie départementale, le nombre de contrôles de vitesse opérés par les forces de l'ordre ainsi que l'activité des radars automatiques est en constante augmentation.

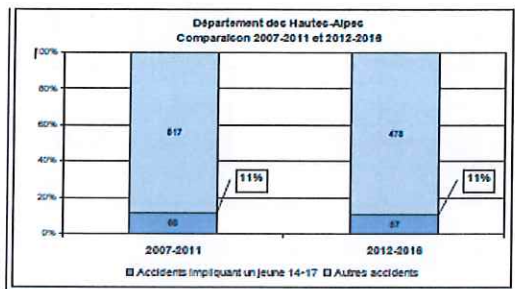
Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- travail sur les infrastructures en collaboration avec les gestionnaires routiers : cohérence des limitations de vitesse,
- sensibilisation du grand public : radars et contrôles pédagogiques / distances de freinage / résistance du corps,
- contrôles routiers ciblés,
- opérations de contrôles vitesse médiatisées,
- définition d'itinéraires radars en cours de déploiement,
- campagnes de communication.

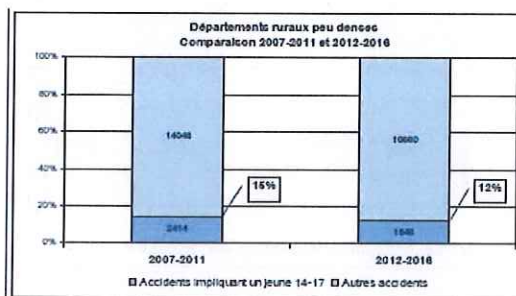


ENJEU JEUNES

1) Les 14/17 ans impliqués dans des accidents



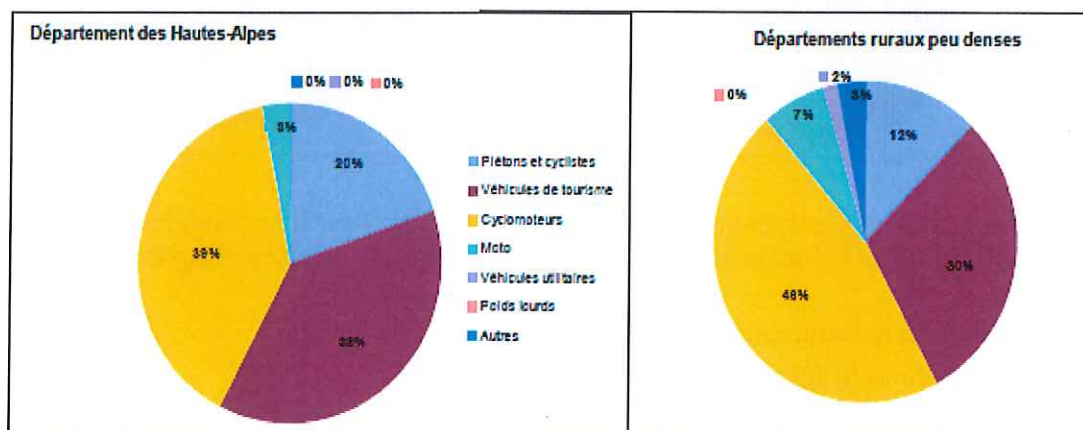
Part des accidents/aux accidents corporels dans les Hautes-Alpes



Part des accidents/ aux accidents corporels des départements ruraux peu denses

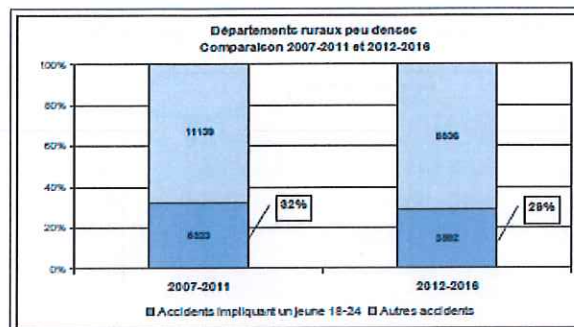
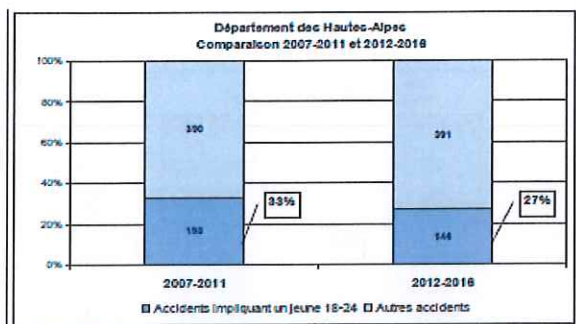
Zone d'étude 2012 - 2016		Nombre d'accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Dpt des Hautes-Alpes	57	535	10,7%
	Départements ruraux peu denses	1 548	12 428	12,5%
	France métropole 2016	25 853	289 565	8,9%

Période 2012-2016		Nombre de personnes tuées de 14-17 ans	Nombre total de personnes tuées	% de personnes tuées de 14-17 ans
Personnes tuées	Dpt des Hautes-Alpes	2	61	3,3%
	Départements ruraux peu denses	52	1 614	3,2%
	France métropole 2016	635	17 243	3,7%



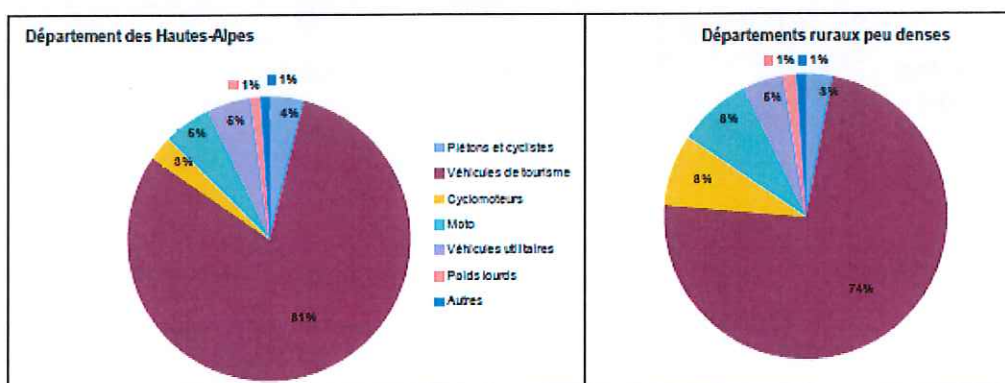
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 est supérieur à la moyenne nationale 2016. Ces accidents se sont déroulés à 55 % hors agglomération et ont concerné à 74 % des jeunes hommes.

II) Les 18/24 ans impliqués dans des accidents



Zone d'étude 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
Accidents corporels	Dpt des Hautes-Alpes	144	535	26,9%
	Départements ruraux peu denses	3 592	12 428	28,9%
	France métropole 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
Personnes tuées	Dpt des Hautes-Alpes	10	61	16,4%
	Départements ruraux peu denses	262	1 614	16,2%
	France métropole 2016	633	3 655	17,3%



Le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans est moins élevé que dans les départements peu denses ou la France métropolitaine. Cependant, il reste un enjeu d'importance en matière de sécurité routière.

26,9 % des accidents concernent un usager âgé de 18 à 24 ans.

16,4 % des personnes tuées sont âgées de 18 à 24 ans.

71 % des victimes d'accident sont des hommes.

52 % des accidents se sont déroulés hors agglomération.

Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge.

Année	14-17	18-24	25-29
2012	5	25	10
2013	5	27	13
2014	11	34	15
2015	13	37	14
2016	23	21	20
Ensemble	57	144	72

Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité

Année	14-17	18-24	25-29
2012	5,31%	26,59%	10,63%
2013	5,43%	29,34%	14,13%
2014	10,09%	31,19%	13,76%
2015	10,23%	29,13%	12,84%
2016	20,35%	18,58%	17,69%
Moyenne du dpt des Hautes-Alpes 2012-2016	11%	27%	13%
Moyenne des dpts ruraux peu denses 2012-2016	12%	29%	16%

Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode déplacement

2012-2016 Brut Hautes-Alpes	Cyclistes + piétons	VL	VU	Cyclomoteur	Moto	PL	Quad	Autre
14-17	13	25	0	26	2	0	0	0
18-24	7	148	9	5	10	2	2	0
25-29	1	61	10	1	11	3	2	2

2012-2016 « Référence »		Cyclistes + piétons	VL	VU	Cyclomoteur	Moto	PL	Autre + quad
14-17	Dpt des Hautes-Alpes	20%	38%	0%	39%	3%	0%	0%
	Départements ruraux peu denses	12%	30%	2%	47%	7%	0%	3%
18-24	Dpt des Hautes-Alpes	4%	81%	5%	3%	5%	1%	1%
	Départements ruraux peu denses	3%	73%	5%	8%	8%	1%	1%
25-29	Dpt des Hautes-Alpes	1%	67%	11%	1%	12%	3%	4%
	Départements ruraux peu denses	4%	69%	8%	4%	11%	3%	2%

L'évolution des accidents impliquant les 14/17 connaît une évolution constante depuis 2012.

Ces jeunes sont impliqués dans 29 % des accidents de cyclomoteurs.

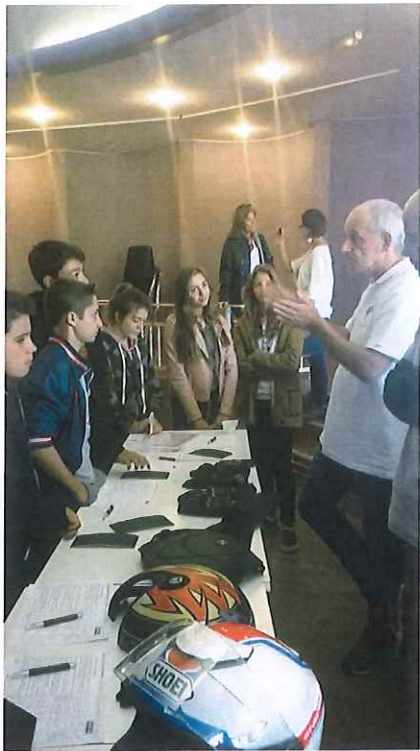
Les 18/24 ans représentent une moyenne de 27 % des accidentés de la route entre 2012 et 2016.

Le taux de mortalité est de 17 % (20 victimes), il est en diminution par rapport à la période 2007-2011 pour laquelle il était de 20 % (30 victimes). Le taux est dans la moyenne nationale.

Les 18-24 sont impliqués dans 148 accidents de véhicule léger.

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- sensibilisation au sein d'établissements scolaires :
 - lycées : simulateur 2RM ;
 - collèges : sensibilisation à la conduite d'un cyclomoteur : Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) / Brevet de Sécurité Routière (BSR) ;
 - collèges : action « sortir vite des bus en cas de sinistre » : sensibilisation au port de la ceinture de sécurité ;
 - primaires : piste d'éducation routière départementale : Attestation de Première Éducation à la Route (APER) ;
- collégiens et lycéens : village sécurité routière avec piste moto CRS Attitude prévention / sensibilisation au port des équipements de sécurité et aux limites physiologiques ;
- promotion du dispositif « SAM capitaine de soirée » ;
- campagnes de communication.



ENJEU SENIORS

La conduite est une tâche complexe qui nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et des aptitudes comportementales.

Le maintien de l'autonomie de déplacement et la préservation de la capacité à conduire sont des enjeux importants de la santé et du bien-être de chaque individu. Le dépistage et la prise en charge précoce des affections permettent le plus souvent de maintenir la capacité de conduire au prix d'une surveillance régulière.

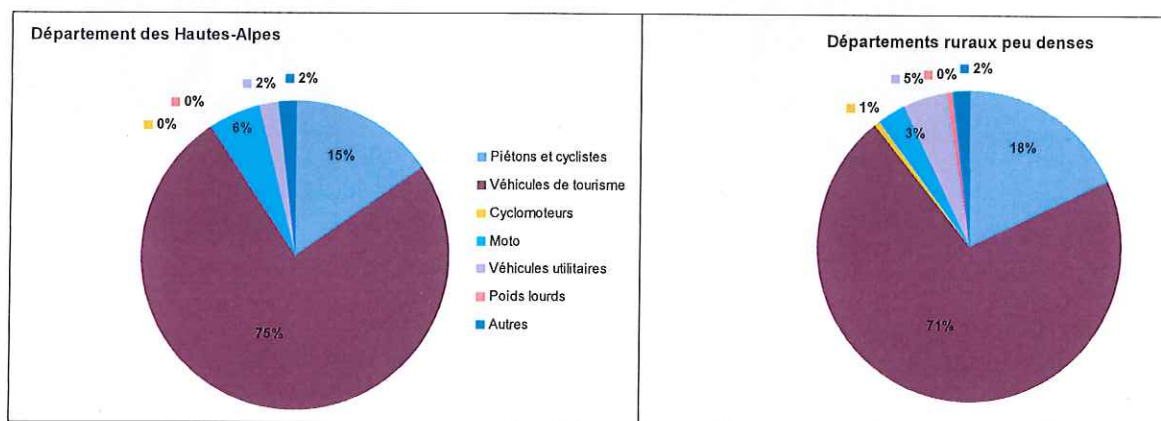
Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En France en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,1 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes des accidents.

Zone d'étude 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
Accidents corporels	Hautes-Alpes	84	535	15,7%
	Dpts ruraux peu denses	1 940	12 428	15,6%
	France métropole	30 007	289 565	10,4%

Zone d'étude 2012-2016		Nombre de seniors tués de 65-74 ans	Nombre total de personnes tuées	% de seniors tués de 65-74 ans
Personnes tuées	Hautes-Alpes	5	61	8,2%
	Dpts ruraux peu denses	189	1 614	11,7%
	France métropole	1 433	17 243	8,3%

Part du nombre d'usagers impliqués âgés de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement



Dans les Hautes-Alpes, 75 % des accidents seniors de 65 à 74 ans ont lieu dans un véhicule de tourisme, l'utilisation de la moto diminue et ne représente plus que 6 % des accidents de cette classe d'âge, inversement le nombre de victimes piétonnes et cyclistes augmente et représente 15 % des accidents des 65 à 74 ans. Cette tendance se confirme dans les départements appartenant à la même famille, avec quelques divergences de pourcentage.

Les 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 d'accidents.

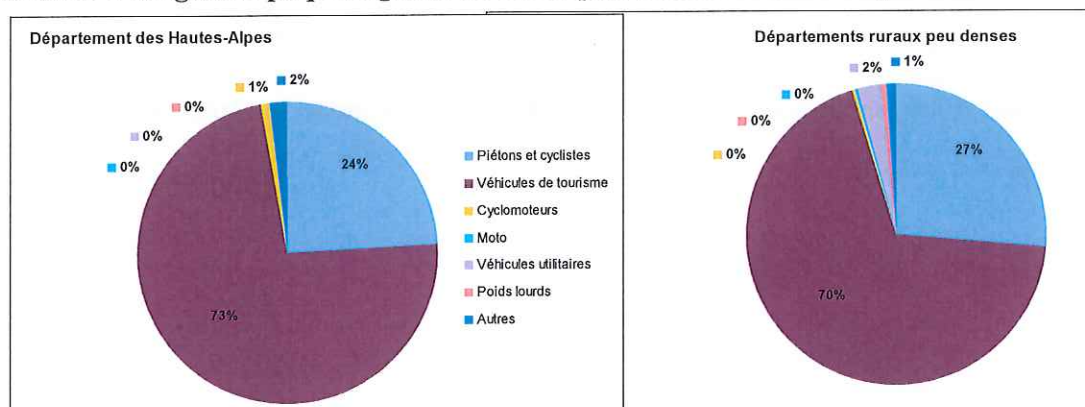
Zone d'étude 2012-2016		Nbre d'accidents avec un usager de 75 ans et +	Nbre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et +
Accidents corporels	Hautes-Alpes	89	535	16,6%
	Dpt ruraux peu denses	1 869	12 428	15,3%
	France métropole	30 007	289 565	8,9%

Zone d'étude 2012-2016		Nbre de seniors tués de 75 ans et +	Nbre total de tués	% de seniors tués de 75 ans et +
Personnes tuées	Hautes-Alpes	10	61	16,4%
	Dpt ruraux peu denses	189	1 614	11,5%
	France métropole	2 488	17 243	14,4%

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents impliquant des seniors âgés de 75 ans et + est supérieur de 1,3 point par rapport au taux des départements de la famille de référence. En rapport au seuil de référence le nombre de victimes est également supérieur de 5 points du taux de la famille des départements de référence.

Comparativement, la population masculine des 75 ans et + est inférieure de 20 % à la population féminine, néanmoins les hommes sont présents à eux seuls dans 62 % des accidents de cette classe d'âge, soit 24 % de plus que les femmes.

Part du nombre d'usagers impliqués âgés de 75 ans et plus selon le mode de déplacement



73 % des accidents seniors de 75 ans et + ont lieu dans un véhicule de tourisme.

Le nombre de victimes piétonnes et cyclistes de cette tranche d'âge a augmenté de 11 % comparativement à la tranche des 65 à 74 ans. Cette tendance se vérifie également dans les départements ruraux peu denses.

Nombre de tués par classe d'âges des 65 à 74 ans et des 75 ans et plus

Année	64-74	75 et plus
2012	2	6
2013	0	1
2014	2	1
2015	0	1
2016	1	1
Ensemble	5	10

Part des tués par classe d'âge des 65 à 74 ans et des 75 ans et plus rapportée à la mortalité du département des Hautes-Alpes et des départements peu denses.

Année	65-74	75 et plus
2012	10,00%	30,00%
2013	0,00%	8,33%
2014	25,00%	12,50%
2015	0,00%	10,00%
2016	9,09%	9,09%
Moyenne des Hautes-Alpes 2012-2016	8,20%	16,39
Moyenne des dpts ruraux peu denses 2012-2016	11,71%	18,96%

Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)

Année	65-74	75 et plus
2012	15	18
2013	17	15
2014	15	22
2015	17	16
2016	20	18
Total	84	89

Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité

Année	65-74	75 et plus
2012	12,33%	10,27%
2013	10,42%	11,81%
2014	12,79%	8,72%
2015	8,16%	8,67%
2016	9,63%	10,70%
Moyenne des Hautes-Alpes 2012-2016	10,53%	9,94%
Moyenne des dpts ruraux peu denses 2012-2016	9,77%	9,42%

Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode de déplacement

2012-2016 Hautes-Alpes	Cyclistes + piétons	VL	VU	Cyclomoteur	Moto	PL	Autre	
65-74	16	79	2	0	6	0	2	
75 et +	25	75	0	1	0	0	2	
2012-2016		Cyclistes + piétons	VL	VU	Cyclomoteur	Moto	PL	Autre
65-74	Hautes-Alpes	15%	75%	2%	0%	6%	0%	2%
	Départements ruraux peu denses	18%	71%	5%	1%	3%	0%	2%
75 et +	Hautes-Alpes	24%	73%	0%	1%	0%	0%	2%
	Départements ruraux peu denses	26%	69%	2%	0%	0%	0%	1%

Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le milieu

2012-2016		65-74	75 et +
En agglomération	Haute-Alpes	49	51
	Dpt des Haute-Alpes/ totalité accidents	9,01%	9,38%
	Dpts ruraux peu denses/ totalité accidents	8,23%	9,23%
Hors agglomération	Haute-Alpes	55	51
	Hautes-Alpes/totalité accidents	8,02%	7,43%
	Dpts ruraux peu denses/totalité accidents	8,43%	7,19%
Sur autoroute	Haute-Alpes	1	1
	Hautes-Alpes/totalité accidents	5,88%	5,88%
	Dpts ruraux peu denses/totalité accidents	5,20%	8,41%

Dans les Hautes-Alpes, les accidents impliquant les seniors tendent à augmenter depuis une dizaine d'années.

Pour cette même classe d'âge, le nombre de femmes est légèrement plus élevé que la population masculine (+4 %).

Cependant les hommes sont présents dans 64 % des accidents, soit 28 % de plus que les femmes.

La part moyenne des seniors impliqués dans les accidents corporels est en hausse sur la période 2012 et 2016. Au niveau national cette part est bien plus faible, 12 % sur la période 2012-2016

Le nombre de tués seniors est plutôt stable dans les Hautes-Alpes.

Au niveau national, cette part moyenne est de 22 %, plus faible que dans les Hautes-Alpes où elle tend à augmenter depuis 2015.

Les seniors, victimes d'accidents sont sur-représentés dans le département comparativement à la moyenne nationale. Rappelons que l'âge et l'état de santé sont des facteurs aggravants en cas d'accident corporel. C'est pourquoi les seniors sont considérés comme des populations vulnérables

Actions de prévention et de sensibilisation engagées :

- actions de sensibilisation par le biais des associations : remise à niveau « code de la route » / sensibilisation à la vulnérabilité / risques liés à la santé.



III. Détermination des enjeux pour la période 2018-2022

Au regard de la situation du département et compte-tenu de l'accidentalité locale, les enjeux retenus pour le département des Hautes-Alpes sont :

- ✓ **le risque routier professionnel**
- ✓ **la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)**
- ✓ **les jeunes**
- ✓ **les seniors**
- ✓ **la vitesse**
- ✓ **les deux-roues (2RM + cyclistes).**

Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Le bilan du DGO 2013-2017, comportant une analyse par enjeu (alcool, 2 roues motorisées, vitesse, jeunes et seniors) et une étude sur l'accidentologie sur les routes du département des Hautes-Alpes entre janvier 2012 et juin 2017, a été présenté à l'ensemble des partenaires le 21 février 2018.

Préalablement, un questionnaire a été transmis à l'ensemble des partenaires afin qu'ils contribuent à la réflexion sur les enjeux retenus : **risque routier professionnel ; alcool/stupéfiants ; jeunes ; seniors ; 2 roues motorisées ; vitesse, distracteurs.**

Les orientations d'actions pour les cinq prochaines années émanant de ces groupes de travail sont déclinées sur les thèmes suivants :

- ✓ amélioration de la connaissance,
- ✓ infrastructures,
- ✓ éducation-sensibilisation-formation-information,
- ✓ contrôle-sanctions.

Ces orientations seront retranscrites chaque année en actions dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Pour tous les enjeux

Amélioration de la connaissance :

- ✓ établir une base de données commune sur l'accidentologie, entre les services de l'État (Préfecture, DDT, Forces de l'ordre), le Conseil départemental et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS),
- ✓ mettre en commun sur une plateforme les documents de synthèse sur l'accidentologie dans le département,
- ✓ pérenniser des réunions semestrielles entre les services de l'État (Préfecture, DDT, forces de l'ordre), le Conseil départemental et le SDIS afin de faire le point sur la sécurité routière dans le département.
- ✓ communiquer aussi largement que possible en utilisant l'ensemble des moyens techniques à notre disposition (spots radios, spots TV, facebook, twitter...).

Infrastructures :

- ✓ prendre en compte lors des aménagements neufs ou améliorer sur l'existant :
 - les cheminements piétons,
 - les systèmes de protection en cas de chute des deux roues motorisées,
 - les voies ou la circulation des vélos,
 - la cohérence des limitations de vitesse par itinéraire,
 - la cohérence des limitations de vitesse avec les aménagements,
 - la lisibilité de l'infrastructure notamment en virage et en intersection.
- ✓ développer le réseau de transports en commun (assurer la transversalité du sujet au sein de la Direction départementale des territoires (PDU, PTU ...)).

Contrôle-Sanctions :

- ✓ application systématique des mesures de confiscation administrative du véhicule (mise en fourrière) pour les infractions définies par la LOPPSI (Loi d'OrientatIon et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure) et chaque fois que possible pour les contraventions qui le stipulent (par exemple : dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h).

Enjeu « risque routier professionnel »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ accroître le nombre d'actions au sein des entreprises afin de toucher un large public concerné par la sécurité routière dans le cadre de son emploi mais aussi dans le cadre de ces déplacements privés :
 - travailler en collaboration avec la chambre de commerce et d'industrie.
- ✓ sensibiliser les chefs d'entreprises à la problématique sécurité routière :
 - promouvoir localement la charte nationale engageant les entreprises pour la sécurité routière,
 - inciter à la mise en place d'actions de prévention : limiter les déplacements (audioconférences, visioconférences), limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant et équiper les véhicules (non pourvus) d'un dispositif mains-libres Bluetooth,
 - informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité,
- ✓ pérenniser les actions de sensibilisations vers les services de l'État,
- ✓ développer et pérenniser les actions vers les collectivités territoriales.

Objectifs PDASR :

- ✓ participer aux Journées de la sécurité routière au travail pour lutter tous ensemble contre le risque routier professionnel : initier une réflexion pour lutter contre les accidents de la route dans le cadre d'une mission professionnelle ou sur le trajet domicile-travail au travers de rencontres pédagogiques, de tables rondes ou d'animations ciblées,
- ✓ organiser tout au long de l'année des actions dans les entreprises et les collectivités territoriales : 10 actions envisagées chaque année,
- ✓ organiser tout au long de l'année des actions de sensibilisation à l'attention des agents des services de l'État,
- ✓ accompagner des collectivités locales dans l'organisation de leurs actions interne et collaborer à l'organisation d'une action annuelle pérenne pour le personnel du conseil départemental,
- ✓ favoriser les moyens de transports alternatifs à la voiture notamment pour les trajets domicile-travail.

Contrôles – Sanctions :

- continuer les actions programmées de contrôle routier à destination du transport de marchandises et de voyageurs,
- renforcer les contrôles des véhicules utilitaires légers notamment étrangers concernant les surcharges, la réglementation des transports et contrôles des nationaux pour le respect de la réglementation de travail essentiellement (Livret Individuel de Contrôle ou copie des horaires de service),
- contrôle des véhicules légers et poids lourds des entreprises par les forces de l'ordre assistées des contrôleurs de la DREAL,
- continuer les actions ciblées dans le cadre de la sécurité estivale.

Enjeu « alcool – stupéfiants »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

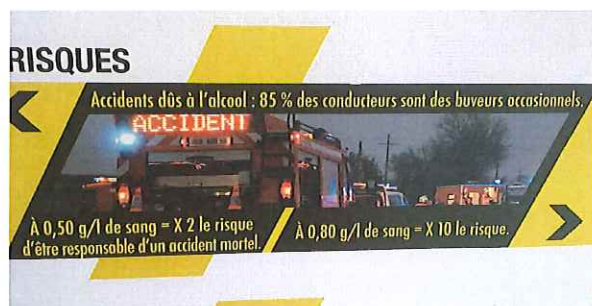
- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes, travailler avec l'éducation nationale, les associations, les services de l'État qui interviennent en milieu scolaire,
- ✓ accentuer les actions au sein des entreprises ou des administrations,
- ✓ promouvoir en collaboration avec les services de l'éducation nationale des projets élaborés par des élèves dans le cadre scolaire à destination des parents d'élèves,
- ✓ maintenir et développer les actions partenariales destinées à prévenir le risque de récidive :
 - stages de sensibilisation à la sécurité routière ordonnés par l'autorité judiciaire en cas de délits routiers,
 - actions de sensibilisation en collaboration avec les instances judiciaires.
- ✓ associer les services de la justice à certaines actions de prévention (alternatives à la poursuite),
- ✓ intervention de l'association Prévention Routière aux ordonnances pénales
- ✓ accentuer la sensibilisation du grand public :
 - dans les discothèques dans le cadre d'opération SAM et faire prendre conscience aux gérants de la nécessité de mettre en place des actions de sensibilisation,
 - inciter les organisateurs de fêtes de villages à mettre en place des actions de sensibilisation (SAM, éthylotest ...) en diffusant, via les sites internet des mairies et de la préfecture, les informations réglementaires et les contacts à disposition,
 - rendre obligatoire, à l'initiative du maire de la commune, une formation « sécurité routière » pour les organisateurs de fêtes de villages.

Objectifs PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation notamment dans les établissements scolaires, mais aussi dans les entreprises,
- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation envers des infractionnistes routiers (souvent primo-délinquants) en collaboration avec le parquet,
- ✓ financer des éthylotests utilisés lors d'actions de sensibilisation (ciblées),
- ✓ contribuer à des projets scolaires à destination des parents d'élèves,
- ✓ contribuer à des actions de formation pour les organisateurs d'évènements festifs.

Contrôles – Sanctions :

- poursuivre les contrôles aux abords des établissements scolaires,
- renforcer les contrôles d'alcoolémie, à destination des jeunes usagers de la route le mercredi après-midi et sur la tranche horaire 19h00 – 01h00,
- poursuivre et intensifier les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiant notamment à la sortie des lieux festifs, les soirs de fête (St Sylvestre ...) et à proximité des débits de boissons,
- poursuivre la coordination des services préfectoraux, du parquet, des forces de l'ordre et de la santé afin de garantir une efficacité de la réponse pénale envers les conducteurs en état de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants,
- contrôler les débits de boissons sur le respect de la LOPPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests).



Enjeu « jeunes »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes, travailler avec les services de l'éducation nationale, les associations, les services de l'État qui interviennent en milieu scolaire,
- ✓ favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions de sensibilisation,
- ✓ continuer et pérenniser la sensibilisation des jeunes déscolarisés,
- ✓ accentuer la sensibilisation des élèves au port de la ceinture de sécurité dans les transports en commun et à leur vulnérabilité en tant que piéton à leur descente du bus,
- ✓ instaurer des actions de prévention à destination des parents d'élèves devant les établissements scolaires,
- ✓ utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- ✓ poursuivre l'assistance de classes du secondaire aux audiences du tribunal correctionnel.

Objectifs PDASR :

- ✓ organiser et valoriser les actions de sensibilisation à destination des jeunes du type "et si c'était moi qui..." (présentation de crash-tests avec débriefing, témoignages de jeunes ayant vécu un accident, voiture tonneau...)
- ✓ contribuer à la pérennisation des actions envers les jeunes en lien avec le Conseil départemental d'accès au Droit (CDAD) notamment en matière de connaissance des sanctions judiciaires, pénales et financières en cas de non-respect des règles (conduite sans permis, sans assurance, vitesse excessive...),
- ✓ développer des actions de sensibilisation sur les conduites à risques,
- ✓ contribuer à des actions sur la sensibilisation du port de la ceinture de sécurité dans les transports en commun,
- ✓ contribuer à des actions de prévention organisées par des jeunes, dans le cadre scolaire ou en dehors, à destination des jeunes et/ou autres publics, les valoriser via une communication large,
- ✓ présenter aux services de l'éducation nationale des outils/des matériels que les enseignants pourraient s'approprier et utiliser dans le cadre d'actions de sécurité routière au sein de leur établissement,
- ✓ financer des outils/des matériels destinés à être partagés en milieu scolaire.

Contrôles – Sanctions :

- poursuivre les contrôles aux abords des établissements notamment pour :
 - s'assurer du respect des règles de circulation,
 - vérifier le port des équipements de sécurité des deux roues (casque, gants...),
 - vérifier le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transports scolaires,
 - vérifier la présence d'un siège auto dans les véhicules,
- mettre en place des contrôles à caractère préventif auprès des cyclomoteurs débridés en imposant une remise en conformité des véhicules de manière à privilégier les réponses alternatives à caractère pédagogique,
- lutter contre la pratique du « rodéo » sur les voies ouvertes à la circulation et sur les zones de stationnement,
- renforcer les contrôles des jeunes usagers de la route le mercredi après-midi.

Enjeu « seniors »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des seniors
- ✓ sensibiliser, à l'aide de campagnes de communication, les seniors sur leur vulnérabilité en tant que piéton, cycliste, utilisateur de 2RM ou conducteur de véhicule à moteur,
- ✓ trouver un nouveau public par le biais des comités d'entreprise ou listing des retraités de sociétés,
- ✓ développer de nouveaux partenariats notamment avec les assurances ou les mutuelles.

Objectif PDASR :

- ✓ prévenir les effets du vieillissement et organiser des actions de formation et de sensibilisation pour aider les seniors à compenser certains effets du vieillissement et ainsi améliorer leur sécurité lors de leurs déplacements notamment sur les thèmes suivants :
 - remise à niveau sur le code de la route ;
 - santé et conduite ;
 - diminution des capacités physiques (vue, audition, réflexes ...) ; vulnérabilité.
- ✓ favoriser les moyens de transports alternatifs à la voiture,
- ✓ développer des actions de mise à jour des connaissances réglementaires
- ✓ organiser des campagnes de sensibilisation ciblées pour les piétons seniors
- ✓ organiser des campagnes de sensibilisation ciblées pour les seniors conducteurs
- ✓ développer des partenariats avec le corps médical et paramédical, les assureurs et les mutuelles sur l'enjeu senior.

Contrôles – Sanctions :

- poursuivre les contrôles routiers.
- multiplier la saisine de la commission médicale via la préfecture, après signalement par les forces de l'ordre d'une personne à risque repérée lors d'un contrôle ;
- organiser des alternatives à destination des seniors pour :
 - réactualiser les connaissances du code de la route ;
 - renforcer la communication sur les actions mises en œuvre ;
 - prévenir les risques liés au vieillissement.

Enjeu « deux roues »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ renforcer la prise de conscience des conducteurs sur leur vulnérabilité
- ✓ renforcer la maîtrise de la conduite adaptée du véhicule
- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes et de tout public, travail avec les associations et les services de l'État,
- ✓ continuer d'organiser des actions, à destination des motards, afin de leur permettre de conduire en toute sécurité (trajectoire, plateau ...),
- ✓ favoriser l'émergence d'initiatives privées, pour l'organisation d'actions à l'encontre des cyclistes, des cyclomotoristes et/ou des motards,
- ✓ sensibiliser les élus et les gestionnaires routiers aux deux-roues motorisées et aux cyclistes,
- ✓ permettre aux communes de relayer les informations sur l'organisation des journées de prévention.

Objectif PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation à destination des collégiens et des lycéens notamment s'agissant des équipements obligatoires, du partage de la route,
- ✓ contribuer aux journées « courbes et trajectoires de sécurité » ou "moto tour alpin" organisées par la gendarmerie, les associations de motards et les chargés de mission 2RM et les SDIS : A compter de 2018, le nombre de journées de sensibilisation sera augmenté afin de répondre à la demande,
- ✓ développer les partenariats avec les auto-écoles et les équipementiers,
- ✓ organiser des actions de type relais motards et relais cyclistes sur les cols les plus fréquentés du territoire et notamment dans le cadre des opérations cols réservés,
- ✓ communiquer sur l'accidentologie via les PMV installés sur les routes nationales et départementales,
- ✓ contribuer à l'organisation d'une opération « village de la sécurité routière » comprenant notamment une piste moto à réaliser chaque année dans une ville différente afin de sensibiliser un maximum de jeunes et de pilotes 2 roues motorisés,
- ✓ financer un instrument de mesure du bruit (sonomètre).

Contrôles – Sanctions :

- poursuivre, renforcer et cibler les contrôles routiers,
- conduire et multiplier les opérations dédiées « les motocyclistes parlent aux motards » (ces journées sont essentiellement basées sur des contrôles préventifs avec verbalisation des pilotes volontairement infractionnistes).



Enjeu « vitesse »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ sensibiliser aux risques liés à la vitesse (tous publics),
- ✓ continuer les actions de sensibilisation envers les infractionnistes routiers en collaboration avec les instances judiciaires,
- ✓ inciter la pose de radars pédagogiques par les municipalités,
- ✓ rappeler aux élus l'article L2212-1-1 du code général des collectivités territoriales autorisant le maire à fixer pour tout au partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.
- ✓ veiller au bon fonctionnement des radars pédagogiques appartenant à l'État,
- ✓ promouvoir la mise en cohérence des limitations de vitesse.

Objectifs PDASR :

- ✓ intervenir à la demande des collectivités afin d'établir des diagnostics de sécurité,
- ✓ contribuer aux actions de sensibilisation sur la vitesse et notamment sur la vitesse inadaptée,
- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation envers des infractionnistes routiers en collaboration avec le tribunal de grande instance,
- ✓ participer aux rencontres de la sécurité par l'organisation d'actions sur le terrain,
- ✓ travail sur les infrastructures en collaboration avec les gestionnaires routiers : cohérence des limitations de vitesse,
- ✓ sensibilisation du grand public : radars et contrôles pédagogiques / distances de freinage / résistance du corps / sanctions /
- ✓ opérations de contrôles vitesse médiatisées.

Contrôles – Sanctions :

- élaborer et mettre en œuvre un Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR) :
- afin de gagner en efficacité, cibler les contrôles selon :
 - les créneaux horaires, les lieux : analyse des accidents de l'année n et n-1 ;
 - la population (livreurs, 2 roues...).
- développer des contrôles aléatoires géographiquement en renforçant la pertinence des contrôles sur l'ensemble des réseaux routiers (y compris hors des axes à grande circulation),
- intensifier l'utilisation des radars mobiles et embarqués (certaines limitations sur des axes avec des secteurs identifiés ne sont que très rarement respectées),
- multiplier les contrôles en véhicule banalisé et en tenue civile,
- saisie et confiscation judiciaire de véhicules notamment pour les récidivistes et pour les très grandes vitesses, appréciées au cas par cas par le parquet,
- faire remonter au Département des Contrôles Automatisés les itinéraires accidentogènes afin de les équiper d'appareils de contrôle automatisé,
- pour toute la dégradation d'un appareil de contrôle automatisé (radar), veiller à sa remise en service et déposer plainte,
- renouveler les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières avec ateliers de prévention et discussion avec les forces de l'ordre, avec l'accord préalable du parquet pour chaque opération,
- contrôler le débridage des deux roues par l'utilisateur ou par un professionnel.

« autres » enjeux

Parmi les enjeux facultatifs, « **partage de la voirie** » et « **distracteurs** » n'ont pas été identifiés comme prioritaires, ils feront tout de même l'objet d'une sensibilisation dans toutes les actions qui le permettront et à l'attention de tous les publics.

Pour exemple :

Piétons

- ✓ mise en œuvre de dispositifs spécifiques avec policiers en civil aux abords des passages piétons dans les centres-villes notamment.

De même devant la recrudescence des comportements de conduite sans permis et/ou sans assurances, une sensibilisation sur les risques encourus sera dispensée lors de certaines actions.

Ce Document Général d'Orientations a fait l'objet d'une élaboration commune avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département des Hautes-Alpes.

Il servira de cadre à l'intervention de l'ensemble des services et partenaires compétents pour la période 2018-2022.

Il sera également communiqué à l'ensemble des collectivités territoriales, qui pourront, dans le cadre de leur libre administration, s'appuyer sur ces orientations pour conduire les politiques publiques en ce domaine.

Gap, le 18 mai 2018

La Préfète



Cécile BIGOT-DEKEYZER

Le Procureur de la République



Raphaël BALLAND



ANNEXE n°1

**LISTE DES PARTENAIRES AYANT CONTRIBUE A LA REFLEXION
PREALABLE A LA REDACTION DU DOCUMENT GENERAL
D'ORIENTATIONS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE 2018-2022**

- Association Prévention routière,
- Automobile Club
- ANPAA
- Intervenants départementaux de sécurité routière
- Direction départementale des territoires
- Inspection académique
- Gendarmerie nationale
- Police nationale
- Association Esprit Motard
- Association Trajectoire moto sécurité
- Collectivités territoriales



**LISTE DES PARTENAIRES A LA MISE EN OEUVRE DU DOCUMENT
GENERAL D'ORIENTATIONS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE
2018-2022**

- Association Prévention routière,
- Automobile Club
- ANPAA 05
- Intervenants départementaux de sécurité routière
- Direction départementale des territoires
- DIRMED
- Inspection académique
- Etablissements scolaires
- CFA
- Gendarmerie nationale
- Police nationale
- Association Esprit Motard
- Association Trajectoire Moto Sécurité
- Collectivités territoriales (Conseil départemental, communes et communautés de communes, conseils communaux et intercommunaux de prévention de la délinquance, polices municipales)
- Croix rouge
- SDIS
- Médias locaux
- MGEN
- AGEA fédération nationale des syndicats d'agents généraux d'assurances
- Club cyclotourisme 05
- Gap foot 05
- Les Rapaces (club de hockey)

