

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Document Général d'Orientation

2018 - 2022



Sommaire

Introduction	2
Organisation locale	4
Le document général d'orientation	5
Les objectifs du DGO 2018-2022	6
Bilan du DGO 2013-2017	6
Démarche d'élaboration	8
Les grandes date de la sécurité routière	10
Présentation du département des Alpes-Maritimes	13
Accidentalité routière 2007-2016	18
Enjeux du DGO 2018-2022	
∞ Le risque routier professionnel	20
∞ Les substances psychoactives	26
∞ Les jeunes	31
∞ Les seniors	38
∞ Les deux-roues motorisés	43
Propositions d'orientation d'actions pour les enjeux	47

Introduction

La lutte contre l'insécurité routière est un objectif constant des pouvoirs publics.

Chaque département doit élaborer en 2017 son document général d'orientations (DGO) qui définit les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Prévu pour une période de cinq années, le DGO constitue le document de référence pour la politique locale de sécurité routière.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de définir, à partir de la connaissance de l'accidentologie du département des Alpes-Maritimes et d'un diagnostic partagé, les enjeux qui en résultent.

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructure, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

Les enjeux ainsi identifiés permettent d'établir des orientations générales qui peuvent alors chaque année trouver leur déclinaison au travers de projets et actions arrêtés par les plans départementaux de sécurité routière et de contrôles routiers.

Pour la période 2018-2022, quatre enjeux nationaux ont été retenus :

- ✓ le risque routier professionnel
- ✓ la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- ✓ les jeunes
- ✓ les seniors

Un enjeu supplémentaire a été retenu au niveau local :

- ✓ les deux-roues motorisés

Organisation locale

1) La mission de sécurité routière en préfecture :

Au sein de la préfecture des Alpes-Maritimes, la mission de sécurité routière est hiérarchiquement supervisée par le directeur de cabinet. Il est chargé de mettre en œuvre la politique de lutte contre l'insécurité routière définie par le préfet.

Afin de mener à bien cette mission il est entouré par la chargée de l'observatoire départemental de sécurité routière et le coordinateur départemental de sécurité routière. Ces deux agents sont intégrés au sein du pôle sécurité publique, en complément d'un autre agent affecté à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et ayant la fonction de chargé de mission deux-roues motorisé (à 20% de son temps) qui renforce l'équipe de la préfecture.

La DDTM complète la mission sur le volet gestion du parc des radars et met son expertise au service des collectivités locales et du préfet.

Les intervenants départementaux de sécurité routière (**IDS**R) et les enquêteurs (agents de l'État, retraités ou personnes de la société civile – tous bénévoles) forment le bras armé des actions mises en œuvre dans le département, en complément de celles opérées par les associations.

2) Les outils de la politique départementale de sécurité routière :

Afin d'appliquer les mesures de la politique départementale de lutte contre l'insécurité routière, des moyens financiers sont attribués à la préfecture des Alpes-Maritimes au travers du budget opérationnel de programme 207 (BOP 207). Ce budget spécifique à la sécurité routière est divisé entre deux actions, action 1 pour l'observatoire et action 2 pour la coordination. Le découpage de ce budget régional se fait entre les différents départements sous l'autorité de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Elle est également chargée d'animer les réseaux des chefs de projets, des coordinateurs, des observatoires et des chargés de mission de sécurité routière (CMSR).

La matérialisation de cette politique s'effectue par le biais de trois documents : le document général d'orientation – **DGO** (feuille de route locale 2018-2022), le plan départemental d'actions de sécurité routière – **PDASR** (déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO) et le plan départemental de contrôle routier – **PDCR** (définissant périodiquement les orientations et priorités en matière de contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre, en adéquation avec le DGO et l'accidentalité locale).

Le document général d'orientation

a) La définition :

Le DGO, cosigné par l'État et ses partenaires, est le projet départemental de sécurité routière qui mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes pour une période de cinq ans.

Le DGO est à la fois un outil de programmation, un outil de travail partenarial et un outil de mobilisation des forces vives afin de faire reculer l'insécurité routière.

Sous la responsabilité du préfet, chaque département définit les orientations d'actions à mener sur son territoire pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le ministre de l'intérieur dans sa feuille de route présentée aux préfets le 5 septembre 2017.

Chaque année, ces orientations se déclinent en actions dans le cadre des plans départementaux :

- du PDASR pour le volet prévention,
- du PDCR pour le volet répression,

Les actions du PDASR se déclinent en trois catégories :

1. actions bénéficiant d'une aide financière suite à appel à projets,
2. actions bénéficiant d'un appui logistique soit par le prêt de matériel ou soit par la remise de supports,
3. actions en régie organisées et réalisées par l'unité de la coordination sécurité routière.

b) L'animation :

Le préfet a délégué le pilotage de la politique de sécurité routière au directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière.

Sous l'autorité du chef de projet, la coordination sécurité routière déploie sur le terrain cette politique accompagnée par les partenaires et par les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) dont elle gère le planning après analyse des demandes d'interventions.

Ils bénéficient d'une formation initiale et de formations complémentaires tout au long de leur engagement.

Les objectifs du DGO 2018-2022

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité du département et les enjeux qui en découlent, afin de se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des PDASR.

Les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'État, les élus, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel : CARSAT (*Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail*), MSA (*Mutualité sociale agricole*), CNRACL (*Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales*).

Les enjeux retenus peuvent être :

***absolus**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département

* **relatifs**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil.

Bilan du DGO 2013-2017

Le DGO 2013-2017 était le troisième DGO du département des Alpes-Maritimes.

Toutes les actions ont concerné les différents enjeux du DGO.

Le DGO 2013-2017 a permis d'établir des partenariats durables avec les services de l'État (Education nationale, jeunesse et sport (DDCS), inspecteurs du permis de conduire, justice, police nationale, gendarmerie nationale notamment), les collectivités territoriales (conseil départemental, métropole, communes), la CARSAT, les professionnels (assurances, mutuelles, auto écoles, équipementiers moto...), les associations (union des foyers des jeunes travailleurs, jeunes de sécurité routière, ...).

La forte implication du corps préfectoral a été un élément fort de motivation des partenaires.

Exemples de collaboration étroite entre la Sécurité Routière et ses partenaires.

* La Sécurité Routière et la CARSAT du sud-est ont organisé en 2015 un Forum d'Initiatives Locales rassemblant des entreprises publiques et privées, des communes, des enseignants de la conduite sur le thème de la responsabilité pénale et civile de l'employeur sur les accidents de trajet et de mission.

* Dans le cadre d'un étroit partenariat avec l'Education nationale, et en collaboration avec les collectivités territoriales et les associations, la sécurité routière est intervenue dans près de 58 collèges du département des Alpes-Maritimes et a permis une sensibilisation forte du milieu scolaire.

Par ailleurs, six proviseurs et infirmières scolaires des lycées ont souhaité que le service de la sécurité routière intervienne dans leurs établissements pour une sensibilisation sur les thèmes "alcool, drogues, vitesse, ceinture et casque".

Des référents sécurité routière ont aussi été formés dans les collèges.

* La mise en place d'un travail partenarial avec le conseil départemental des Alpes-Maritimes qui s'est traduit par une action en direction des jeunes collégiens, usagers de cyclomoteurs, qui a été fortement médiatisée dans le cadre du conseil départemental jeunes.

Pour la durée du DGO 2018-2022, un seul objectif doit animer les responsables départementaux de la sécurité routière : faire en sorte que la sécurité routière soit intégrée dans tous les champs de compétences des services de l'Etat et des collectivités territoriales afin d'aboutir à une efficacité maximale dans le traitement des enjeux du département.

Démarche d'élaboration

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

la phase d'enjeux : qui a permis, à partir de l'analyse des bilans de l'accidentalité des observatoires et des bilans des DGO précédents, d'identifier les cibles,

la phase orientations d'actions: qui a été déclinée dans quatre domaines :

- améliorer la connaissance,
- sécuriser les infrastructures,
- informer, former, éduquer, et sensibiliser,
- contrôler et sanctionner.

Depuis plusieurs années, un groupe de travail réfléchit ainsi à l'amélioration continue de la sécurité routière dans les Alpes-Maritimes, sous l'autorité du chef de projet de la préfecture.

Ce groupe a aussi fait fonction de comité de pilotage du DGO. Il est constitué de professionnels.

On peut citer entre autre :

- ✓ On peut citer entre autre :
- ✓ un motocycliste de la police nationale,
- ✓ un motocycliste de la gendarmerie nationale,
- ✓ "le monsieur moto" départemental,
- ✓ la responsable de l'ODSR (observatoire départemental de la sécurité routière),

- ✓ un enseignant de la conduite,
- ✓ le responsable de la Maison de la sécurité routière,
- ✓ l'animateur de la caravane de sécurité routière.

Cette cellule opérationnelle est en contact avec l'ensemble des partenaires et couvre tous les champs de la sécurité routière : organisation, communication, formation, éducation, statistiques, analyses, bilans...

Le travail réalisé sur le terrain auprès de la population, les contacts fréquents avec les différents partenaires, le suivi de l'accidentologie départementale, les études d'approfondissement d'enjeux réalisées avec l'aide d'experts, ainsi que la participation aux différents groupes de travail organisés tant au niveau national que régional et départemental ont permis à ces spécialistes de mettre au point des démarches permettant, pour plusieurs enjeux, d'élaborer des politiques de sécurité routière.

Des chartes de collaboration entre la préfecture et les organismes impliqués seront élaborées afin de concrétiser la participation de chacun dans les mois suivant la diffusion du DGO.

Des évaluations de l'implication des partenaires, des moyens mis en œuvre, de l'efficacité de certaines actions seront également effectuées annuellement afin de redéfinir notamment les partenariats et les moyens de mise en œuvre.

Les grandes dates de la sécurité routière

2018

☛ 1er juillet - Abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres/heure sur les routes à double sens de circulation sans séparateur central.

2012

☛ Durcissement des sanctions contre l'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant

☛ Obligation d'installer des bandes d'alerte sonore sur les autoroutes pour lutter contre l'endormissement au volant

2011

☛ 1er janvier – Obligation de suivre une formation de 7 heures avant de conduire un 125 cm³ ou un "scooter à trois roues"

2009

☛ 3 juillet – Installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges

2004

☛ 1er mars – Mise en application du permis probatoire

2003

☛ 9 juillet – Décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.

☛ Décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

☛ 3 février – Loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.

☛ 31 octobre – Mise en place du contrôle-sanction automatisé (radars).

2002

☛ 18 décembre - Instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

2001

☛ 27 août – Décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation.

1993

☛ 24 novembre - Décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière.

1992

☛ 1er juillet – Mise en application du permis à points

☛ 1er janvier - Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

1990

☛ 1er décembre – Limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h.
Possibilités, sous certaines conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrières des véhicules qui en sont équipés.

1989

☛ 10 juillet- Loi instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

1987

☛ Mise en oeuvre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière.

1986

☛ 17 janvier – Loi instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1983

☛ Création de la Ligue contre la violence routière

☛ 26 août – Arrêté rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse pour certains poids lourds et certains véhicules de transports en commun.

☛ Loi du 8 décembre fixant à 0,80g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile.

Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque -là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1980

☛ Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.

1975

☛ Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération à compter du 1er janvier.

☛ Décret du 26 août relatif à:

- l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme.
- l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

1974

☛ 9 novembre – Abaissement des limitations de vitesse:

- 130 km/h sur les autoroutes;
- 110 km/h sur les voies expresses à 2 X 2 voies;
- 90 km/h sur les routes.

1973

☛ Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

1972

☛ 5 juillet – Décret instituant un comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1970

☛ Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.

1969

☛ Décret du 5 février limitant à 90 km/h la vitesse pour les titulaires d'un permis de conduire de moins d'un an.

1962

☛ Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1958

☛ Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles

☛ Mise en place d'une réglementation nationale des auto-écoles et création d'un diplôme d'enseignant de la conduite.

1954

☛ 10 juillet – Décret portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).

☛ Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1949

☛ Création de la prévention routière

1922

☛ L'appellation "permis de conduire" remplace officiellement celle du certificat de capacité.

☛ Installation du premier feu rouge à Paris

1921

☛ 27 mai – Décret instaurant le code de la route

1917

☛ Création des premières auto-écoles.

1899

☛ 10 mars – Décret réglementant la circulation des automobiles:

- instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise;
- instituant le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1893

☛ 14 août – Circulaire ministérielle définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

Présentation du département des Alpes-Maritimes

Avec 1 098 785 habitants, le département des Alpes-Maritimes est le deuxième département le plus peuplé de Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Deux territoires très hétérogènes composent ce département: le littoral fortement urbanisé et l'arrière pays montagneux et peu peuplé. Le littoral correspond aux deux aires urbaines de Nice et Menton, qui s'étendent jusque dans l'arrière pays sous l'effet de l'étalement urbain. Ces grands pôles exercent ainsi leur influence sur des communes relativement éloignées du littoral. Ce territoire à très forte densité de population (252 habitants au km²) est particulièrement bien desservi en infrastructures routières, ferrovières et aéroportuaires.

Les Alpes-Maritimes en chiffres :

Superficie:	4282 km ²
Population:	1 098 785 habitants
Densité:	252 hab/km ²
Nombre d'arrondissements:	2
• arrondissement de Grasse:	62 communes
• arrondissement de Nice:	101 communes

Population des principales villes :

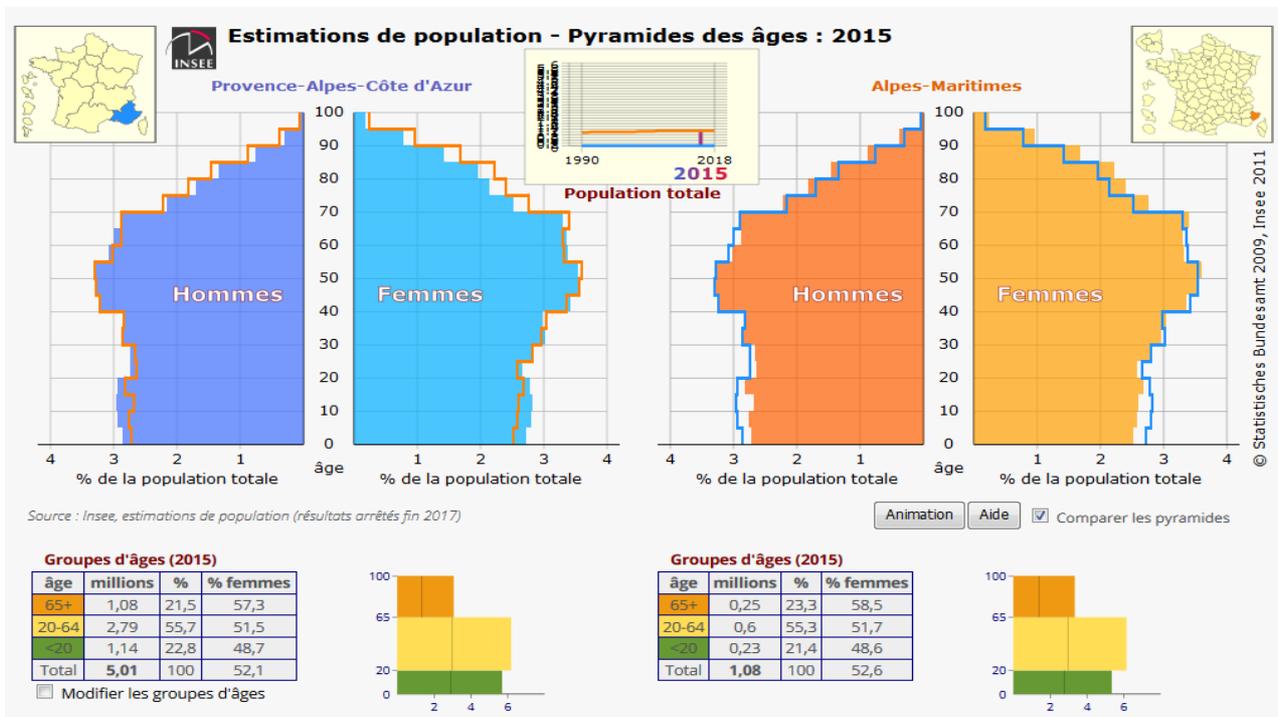
Antibes:	76 981
Cannes:	74 673
Grasse:	51 506
Nice:	347 636
Menton:	29 061

**Populations légales des communes en vigueur à compter du 1er janvier 2017 – date de référence statistique: 1er janvier 2014 (source INSEE)*



Le département est constitué de 1723 kilomètres de routes départementales comprenant 91 tunnels et 996 ponts répartis sur le territoire des Alpes-Maritimes.

Le réseau de la métropole Nice-Côte-d'Azur comprend, quant à lui, 2500 kilomètres de routes incluant 900 kilomètres de voies métropolitaines et 1600 kilomètres de voies communales.



POP T3 - Population par sexe et âge en 2014

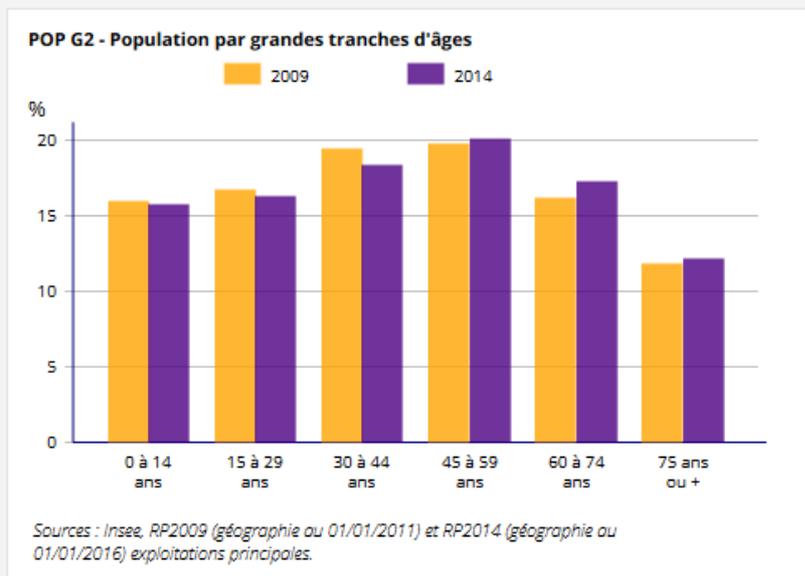
	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	513 412	100,0	569 900	100,0
0 à 14 ans	87 773	17,1	82 209	14,4
15 à 29 ans	88 852	17,3	87 961	15,4
30 à 44 ans	96 680	18,8	102 554	18,0
45 à 59 ans	104 418	20,3	113 439	19,9
60 à 74 ans	85 818	16,7	101 175	17,8
75 à 89 ans	45 348	8,8	69 843	12,3
90 ans ou plus	4 524	0,9	12 719	2,2
0 à 19 ans	118 942	23,2	111 751	19,6
20 à 64 ans	290 286	56,5	310 647	54,5
65 ans ou plus	104 184	20,3	147 502	25,9

Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

GRAPHIQUE

TABLEAU

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Accidentalité routière 2077-2016

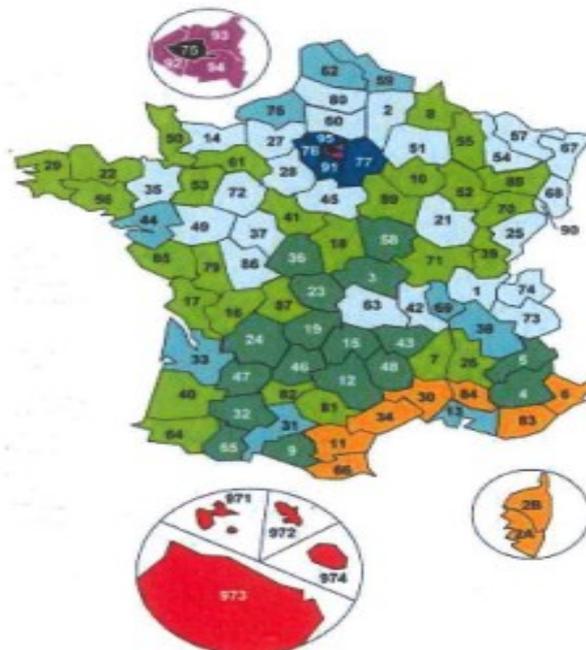
L'étude de l'accidentalité est basée sur le fichier national BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation) et porte essentiellement sur 19 indicateurs thématiques définis par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Les indicateurs permettent de caractériser (et de comparer):

- ✧ un département
- ✧ une famille de départements homogènes
- ✧ une région
- ✧ une moyenne nationale

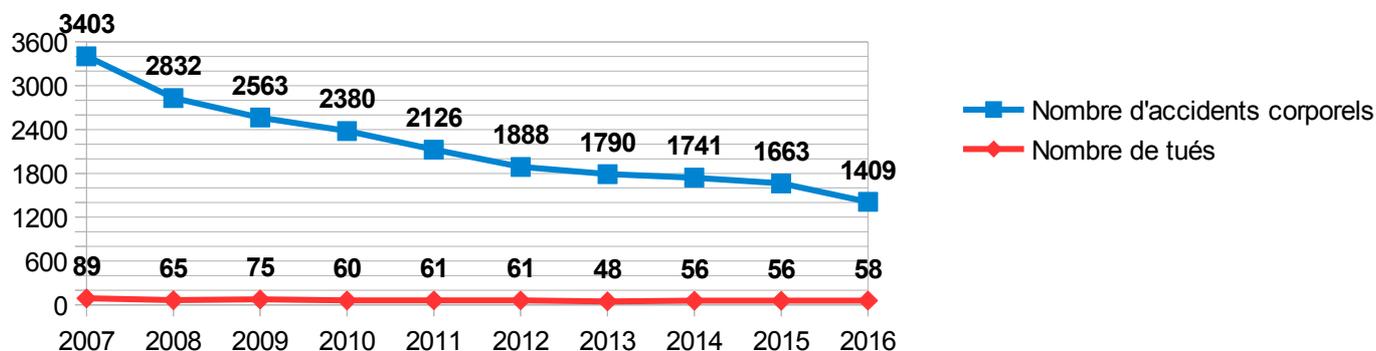
Le département des Alpes-Maritimes est rattaché à la famille des départements "méditerranéens" (06; 83; 84; 30; 34; 11; 66).

F1 > 1 dépt	PARIS	
F1 > 3 dépts	PETITE COURONNE	très urbains et fortement circulé
F1 > 4 dépts	GRANDE COURONNE	population fortement active, tertiaire
F1 > 5 dépts	D'OUTREMER	
F1 > 9 dépts	A MÉTROPOLIS	grandes agglomérations et villes universitaires
F1 > 9 dépts	MÉDITERRANÉENS	ensoleillés, touristiques, âgés, moto
F1 > 17 dépts	RURAUX PEU DENSES	ruraux, agricoles et montagnaux
F1 > 25 dépts	MULTIPOLAIRES	jeunes, étudiants, multipolaires
F1 > 25 dépts	DE TRANSITION	ruraux, industriels, âgés, pluvieux, motorisés



Département des Alpes-Maritimes

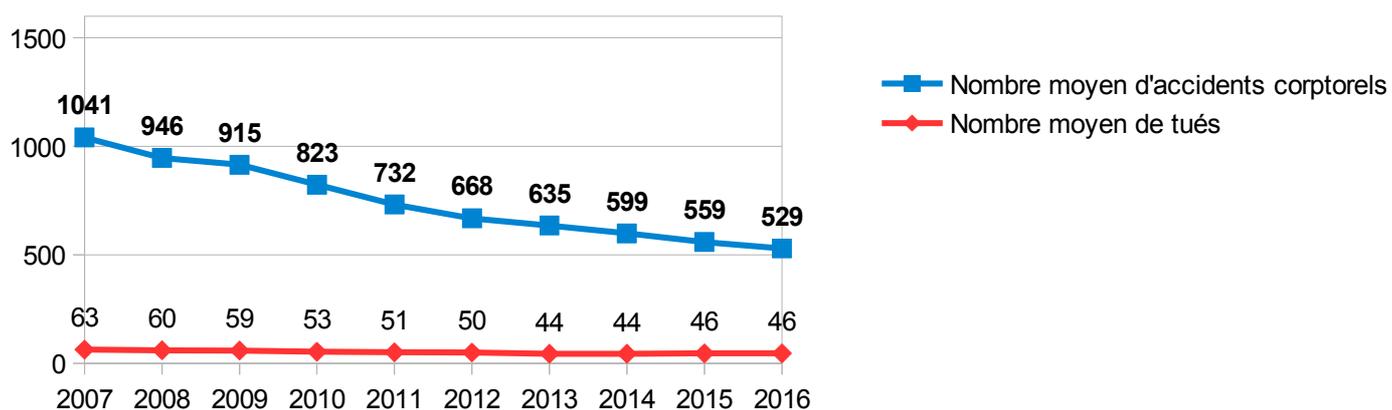
2007 à 2016



Sur la période 2012-2016, le département des Alpes-Maritimes enregistre une baisse continue du nombre d'accidents corporels (entre 1888 en 2012 et 1409 en 2016). Parallèlement, la tendance générale de la mortalité du département est orientée à la baisse bien que le nombre de tués oscille selon les années en particulier entre 2007 et 2010. L'année 2013 affiche le nombre de tués le plus bas (48) sur les dix dernières années.

Evolution du nombre moyen d'accidents corporels et des tués des départements "méditerranéens"

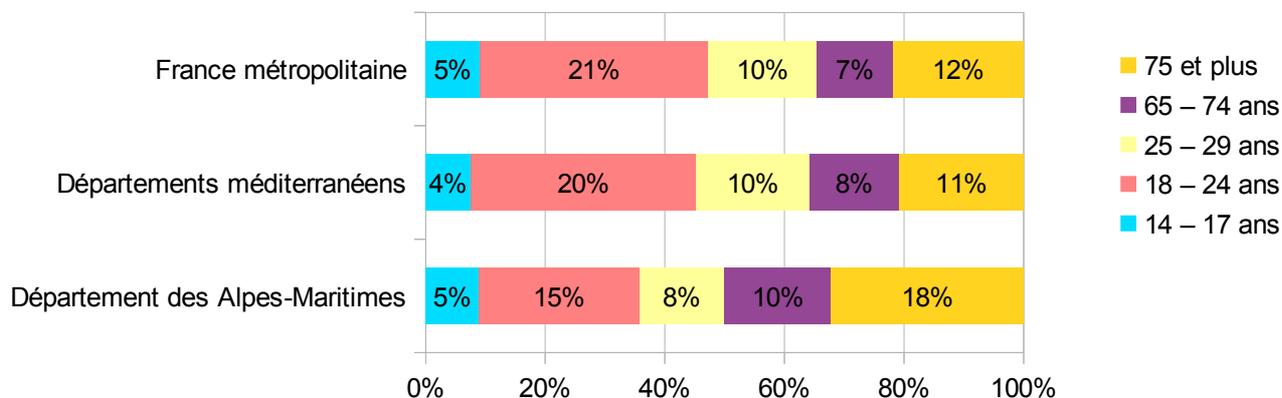
2007 à 2016



Par comparaison avec sa famille de départements, les Alpes-Maritimes présentent une accidentalité et une mortalité plus fortes que celles de sa famille.

Part des tués par classes d'âge

2007 - 2011



Dans les Alpes-Maritimes, la part des tués âgés de 25-29 ans, 65-74 ans et 75 ans et plus est supérieure à sa famille de référence ainsi qu'à la France métropolitaine (+ 2 points pour les deux premières tranches d'âge).

Dans le département, tandis que la part est en hausse entre 2012-2016 concernant la part des tués âgés de 25 à 29 ans, elle est moins élevée pour les tranches d'âge de 18-24 ans et 75 ans et plus à l'inverse des départements "méditerranéens" pour cette dernière tranche.

Part des tués par classes d'âge

2012 - 2016



Enjeu DGO 2018-2022

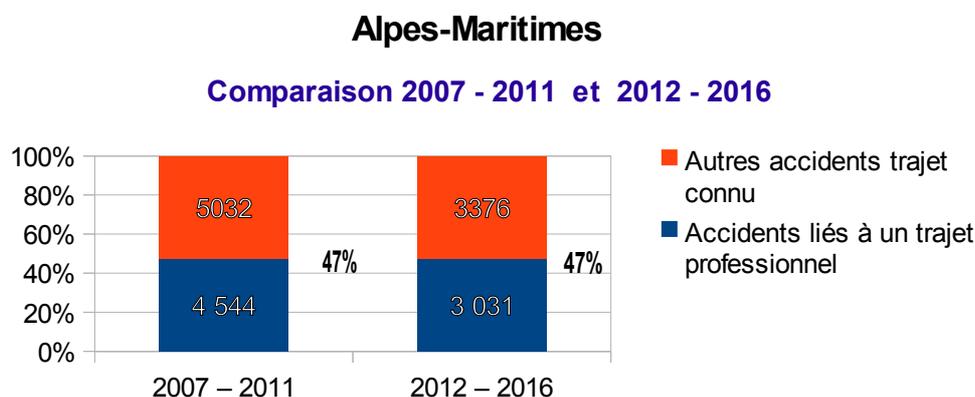
● Le risque routier professionnel

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

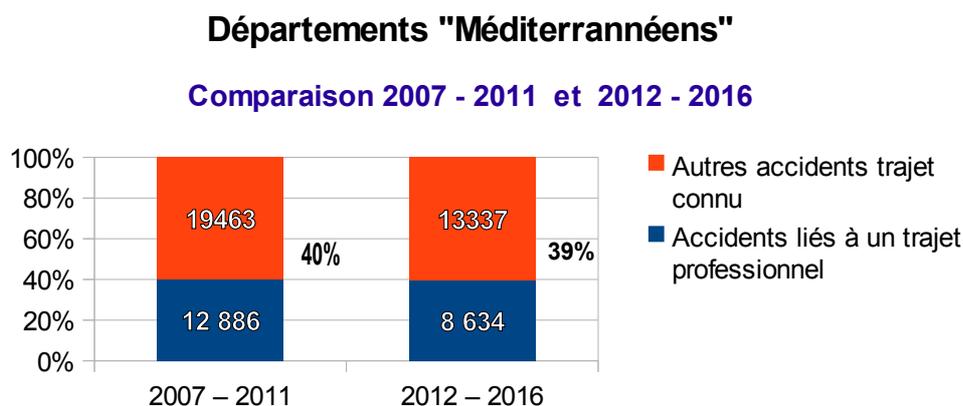
- *Le risque "mission", qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle*
- *Le risque "trajet domicile-travail", qui est un déplacement entre le domicile et le travail*

Dans le département, les accidents "professionnels" représentent environ 35% des accidents corporels et des usagers tués aussi bien pour la période de 2007 à 2011 que pour celle de 2012- 2016.

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels du département avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné.



Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels de la famille des départements "méditerranéens" avec au moins un conducteur dont le trajet est renseigné



Pour le département des Alpes-Maritimes, la part des accidents routiers professionnels reste stable entre les deux périodes.

Toutefois, elle est supérieure à celle de sa famille de référence, quelle que soit la période.

Tableaux comparatif des accidents et des tués liés à un trajet professionnel, du département des Alpes-Maritimes et de la famille "méditerranéenne" et de la France entière entre 2007 et 2011.

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2007 – 2011	4 544	9 576	47%
	Départements "méditerranéens" 2007 – 2011	12 886	32 349	40%
	France métropolitaine 2007 – 2011	137 805	304 988	45%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajets connus	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	Département des Alpes-Maritimes 2007 – 2011	121	289	42%
	Départements "méditerranéens" 2007 – 2011	863	2 408	36%
	France métropolitaine 2007 – 2011	7 952	19 990	40%

Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département des Alpes-Maritimes sont supérieurs à ceux de sa famille de référence. La part élevée des accidents corporels (47%) et des usagers tués (42%) représente un enjeu absolu de sécurité routière dans le département.

Par comparaison entre 2007-2011 et 2012-2016, les indicateurs liés au risque professionnel dans le département des Alpes-Maritimes stagnent alors que ceux de sa famille de référence sont en légère baisse.

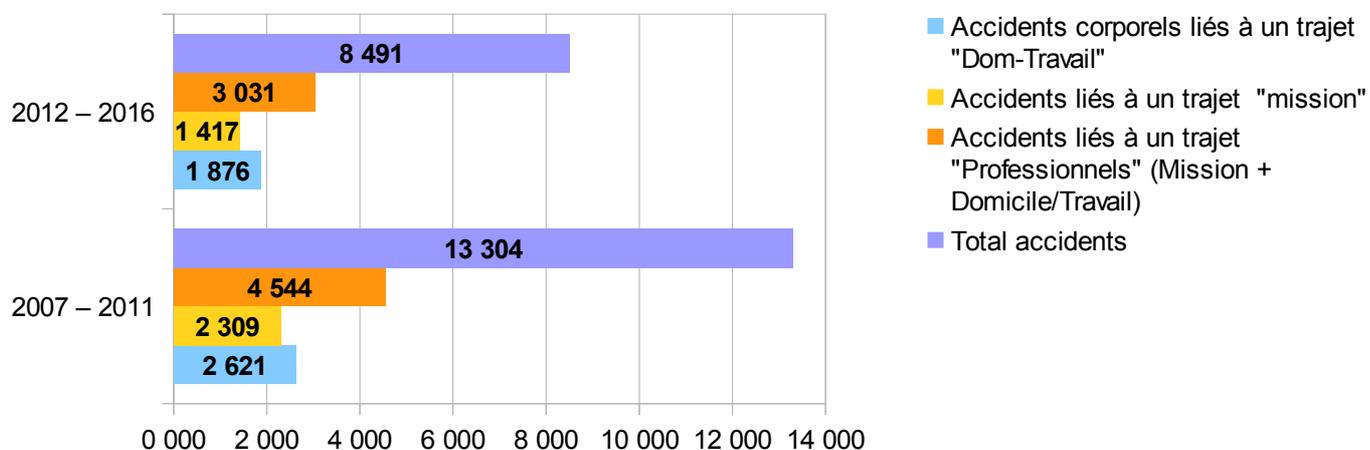
Tableaux comparatif des accidents et des tués liés à un trajet professionnel, du département des Alpes-Maritimes et de la famille "méditerranéenne" et de la France entière entre 2012 et 2016.

Zone d'étude		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents trajets connus	% d'accidents trajet professionnel
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2012 – 2016	3 031	6 407	47%
	Départements "méditerranéens" 2012 – 2016	8 634	21 971	39%
	France métropolitaine 2012 – 2016	108 978	236 841	46%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées trajets connus	% de tués trajet professionnel
Personnes tuées	Département des Alpes-Maritimes 2012 – 2016	97	233	42%
	Départements "méditerranéens" 2012 – 2016	643	1 910	34%
	France métropolitaine 2012 – 2016	6 446	16 079	40%

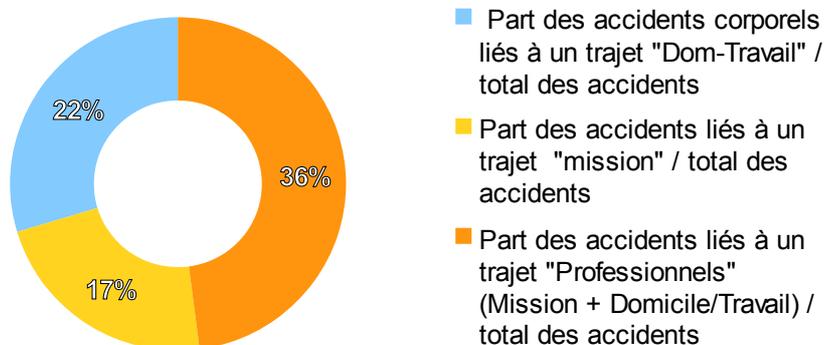
Accidents liés au risque professionnel

2007 - 2011 / 2012 - 2016



Part des accidents liés au risque professionnel

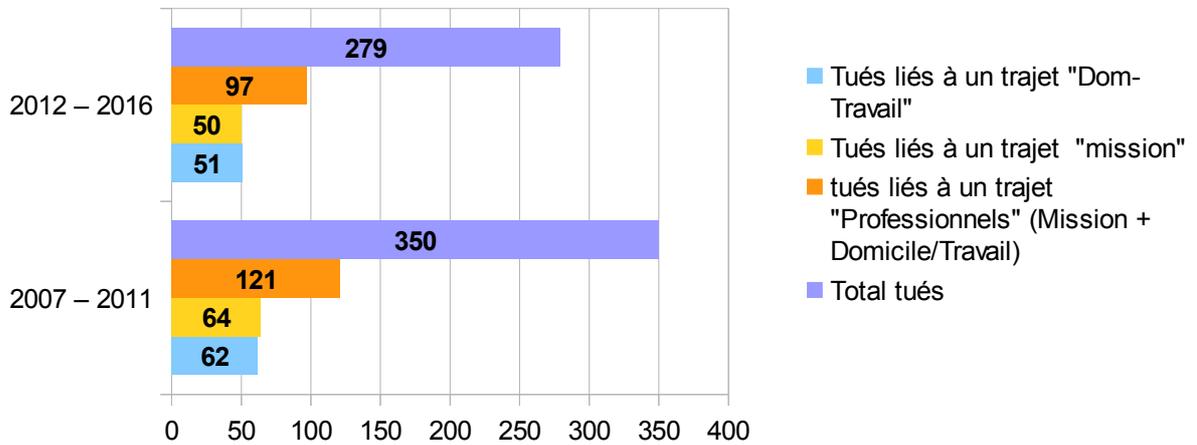
2012 - 2016



Dans le département, les accidents "professionnels" représentent environ 35% des accidents corporels et des usagers tués aussi bien pour la période de 2007 à 2011 que pour celle de 2012 à 2016.

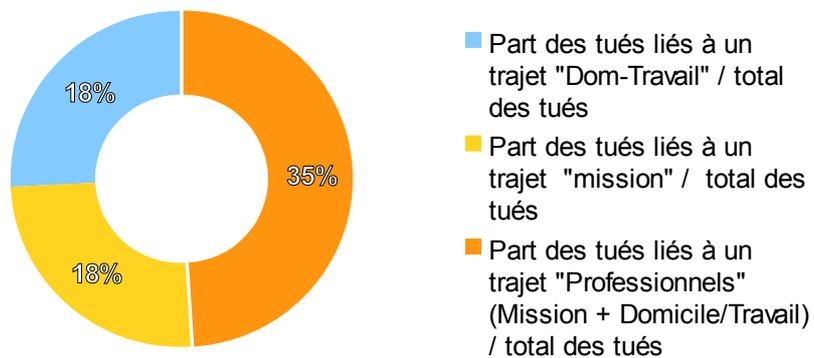
Tués liés au risque professionnel

2007 - 2011 / 2012 - 2016



Part des tués liée au risque professionnel

2012 - 2016



Dans le département pour la période de 2012 à 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 18% des personnes tuées et 17% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en "mission" entre 2007 / 2011 et 2012 / 2016 sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail mais sont tout autant meurtriers.

Tableaux comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, du département des Alpes-Maritimes, de la famille "méditerranéenne" et de la France entière entre 2007 et 2011.

Zone d'étude		Accidents "mission"	Total accidents "professionnels"	Part des accidents "Mission" / Total accidents "Professionnels"
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2007 – 2011	2 309	4 544	51%
	Départements "méditerranéens" 2007 – 2011	5 916	12 886	46%
	France métropolitaine 2007 – 2011	65 795	137 805	48%

Dans les Alpes-Maritimes, entre 2012 et 2016, la part des accidents corporels ayant eu lieu en "mission" représentent 47% des accidents liés à un trajet "professionnel" contre 51% entre 2007 et 2011.

Malgré une tendance à la baisse sur les cinq dernières années, cette part est supérieure à celle de la famille des départements "méditerranéens".

Tableaux comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, du département des Alpes-Maritimes, de la famille "méditerranéenne" et de la France entière entre 2007 et 2011.

Zone d'étude		Accidents "mission"	Total accidents "professionnels"	Part des accidents "Mission" / Total accidents "Professionnels"
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2012 – 2016	1 417	3 031	47%
	Départements "méditerranéens" 2012 – 2016	3 854	8 634	45%
	France métropolitaine 2012 – 2016	51 356	108 978	47%

Dans les Alpes-Maritimes entre 2012 et 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18% des personnes tuées et 22% des victimes des accidents corporels de la circulation.

Département des Alpes-Maritimes	Accidents corporels liés à un trajet "Dom-Travail"	Accidents liés à un trajet "mission"	Accidents liés à un trajet "Professionnels" (Mission + Domicile/Travail)	Total accidents
2007 – 2011	2 621	2 309	4 544	13 304
2012 – 2016	1 876	1 417	3 031	8 491

Département des Alpes-Maritimes	Part des accidents corporels liés à un trajet "Dom-Travail" / total des accidents	Part des accidents liés à un trajet "mission" / total des accidents	Part des accidents liés à un trajet "Professionnels" (Mission + Domicile/Travail) / total des accidents
2007 – 2011	20%	17%	34%
2012 – 2016	22%	17%	36%

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en "mission" entre 2007 / 2011 et 2012 / 2016 sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail mais sont tout autant meurtriers.

Département des Alpes-Maritimes	Tués liés à un trajet "Dom-Travail"	Tués liés à un trajet "mission"	tués liés à un trajet "Professionnels" (Mission + Domicile/Travail)	Total tués
2007 – 2011	62	64	121	350
2012 – 2016	51	50	97	279

Département des Alpes-Maritimes	Part des tués liés à un trajet "Dom-Travail" / total des tués	Part des tués liés à un trajet "mission" / total des tués	Part des tués liés à un trajet "Professionnels" (Mission + Domicile/Travail) / total des tués
2007 – 2011	18%	18%	35%
2012 – 2016	18%	18%	35%

● Les substances psychoactives

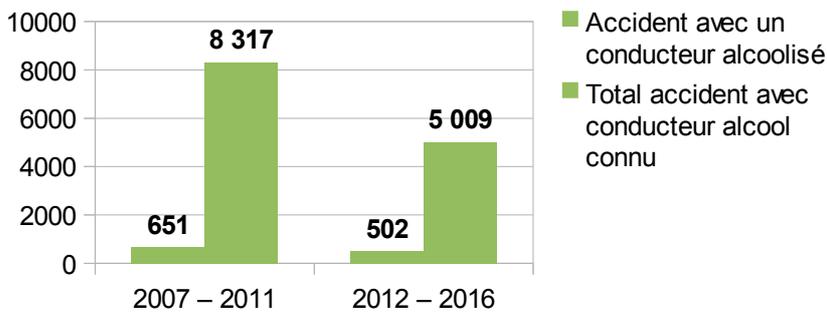
L'alcool

Entre 2012 et 2016, la part des accidents impliquant un conducteur alcoolisé est en hausse en comparaison de 2007 – 2011 (10% au lieu de 8%).

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 3 points moins élevé que la référence (famille "méditerranéenne").

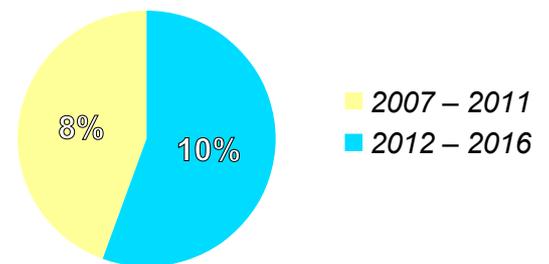
Accident impliquant un conducteur alcoolisé

Département des Alpes-Maritimes



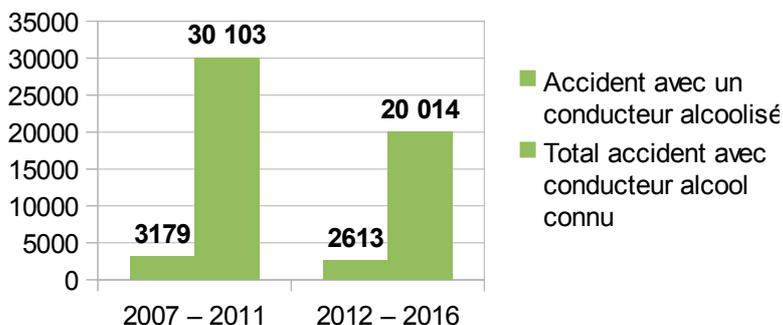
Part des accidents avec un conducteur alcoolisé / alcool connu

Alpes-Maritimes



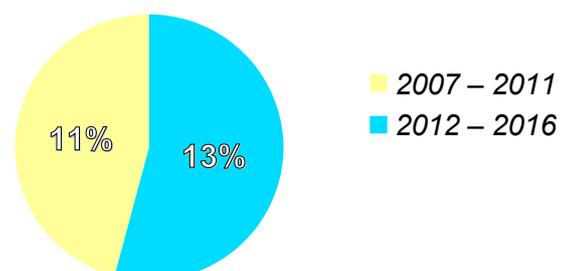
Accident impliquant un conducteur alcoolisé

Départements "Méditerranéens"



Part des accidents avec conducteur alcoolisé / alcool connu

Départements "Méditerranéens"

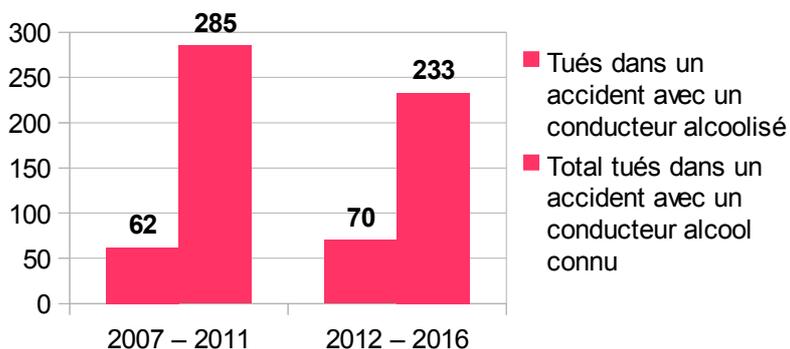


Entre 2012 et 2016, dans les accidents mortels du département où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 30% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive contre 22% pour la période de 2007 à 2011.

Bien que ce taux soit inférieur à celui de la référence, il est en hausse ces cinq dernières années et suffisamment important pour conclure que l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière dans le département des Alpes-Maritimes.

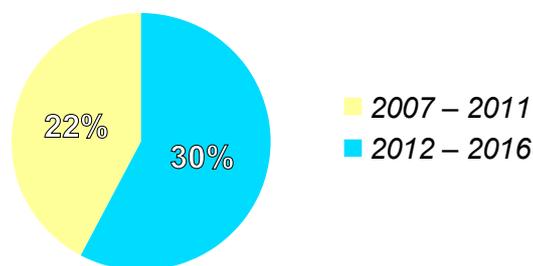
Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé

Département des Alpes-Maritimes



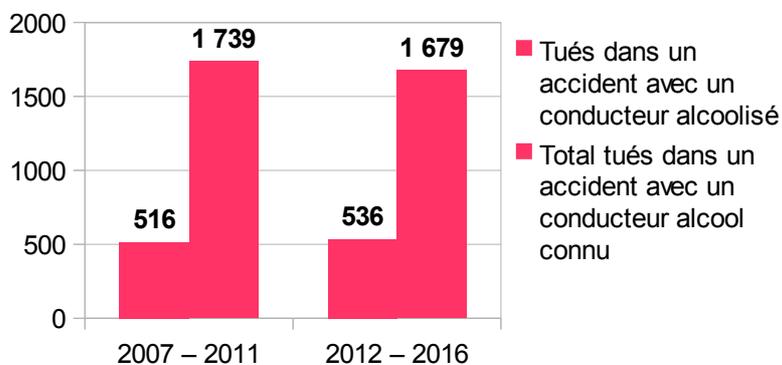
Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu

Alpes-Maritimes



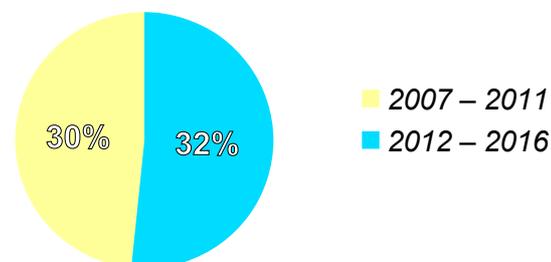
Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé

Départements "Méditerranéens"



Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu

Départements "Méditerranéens"

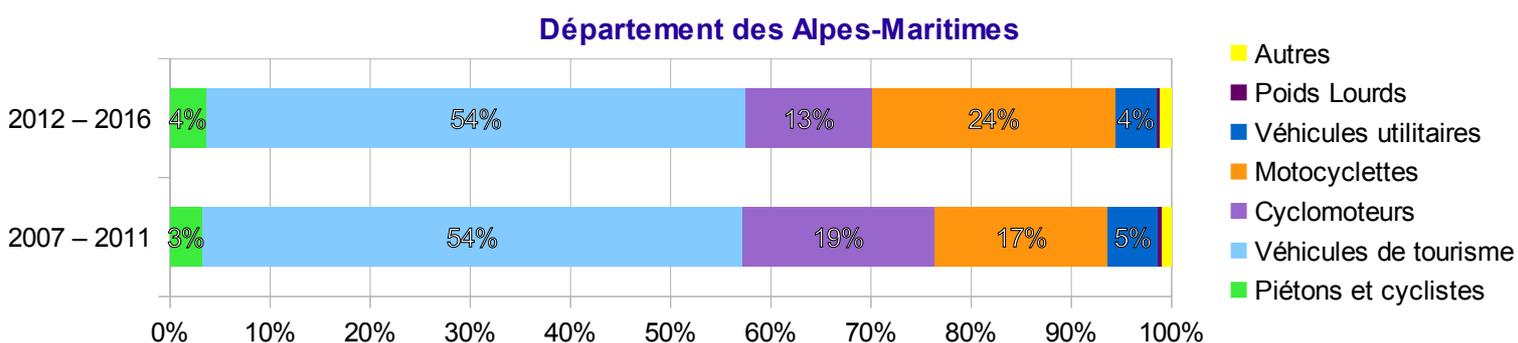


Dans l'analyse selon les modes de déplacement, les piétons alcoolisés impliqués dans les accidents corporels sont pris en compte.

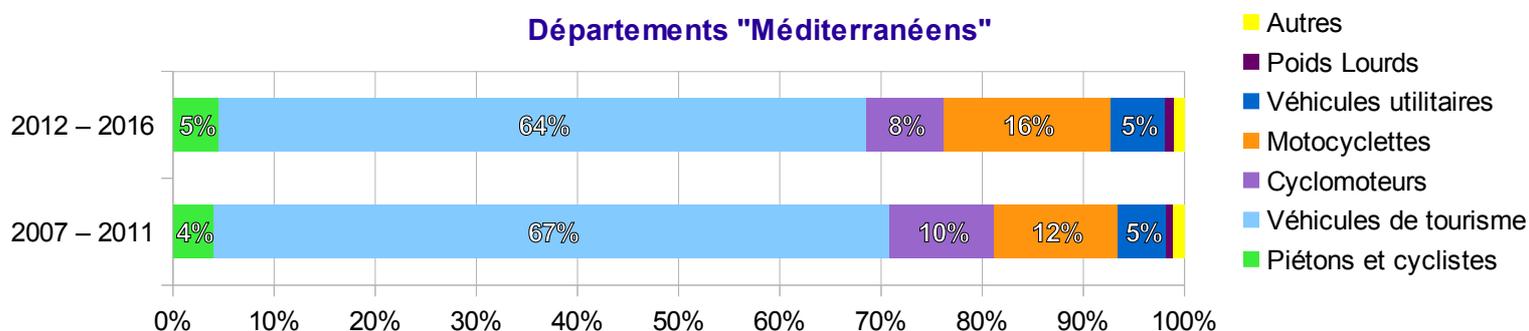
Bien qu'en baisse entre 2012-2016 dans les Alpes-Maritimes, la part des impliqués positifs à l'alcool usagers de cyclomoteurs et de motocyclettes reste supérieure à celle de la famille de référence.

A contrario, la part des impliqués positifs à l'alcool usagers de VT / VU est inférieure aux départements "méditerranéens".

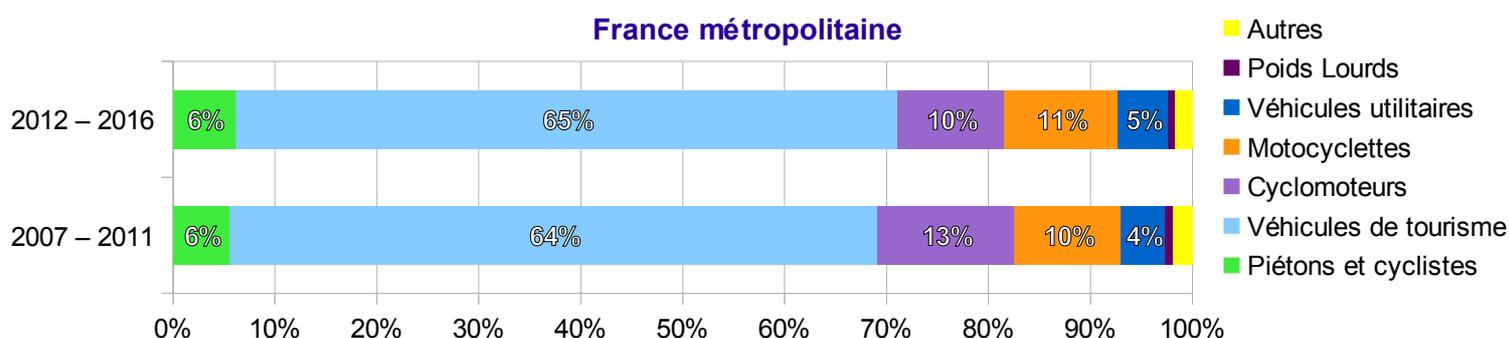
Part des impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement



Part des impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement



Part des impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement



Les stupéfiants

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (939 accidents/ 8491 entre 2012-2016).

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiants connus	% stupéfiants / stup connu
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2007 – 2011	168	544	31%
	Départements "méditerranéens" 2007 – 2011	637	2 492	26%
	France métropolitaine 2007 – 2011	7 424	30 451	24%

Zone d'étude		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiants connus	% stupéfiants / stup connu
Accidents corporels	Département des Alpes-Maritimes 2012 – 2016	187	939	20%
	Départements "méditerranéens" 2012 – 2016	1 071	6 078	18%
	France métropolitaine 2012 – 2016	9 512	87 789	11%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de personnes tuées, accidents tous conducteurs stupéfiants connus	% stupéfiants / stup connu
Personnes tuées	Département des Alpes-Maritimes 2007 – 2011	29	147	20%
	Départements "méditerranéens" 2007 – 2011	266	906	29%
	France métropolitaine 2007 – 2011	2 480	10 346	24%

Zone d'étude		Nombre de personnes tuées, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de personnes tuées, accidents tous conducteurs stupéfiants connus	% stupéfiants / stup connu
Personnes tuées	Département des Alpes-Maritimes 2012 – 2016	38	158	24%
	Départements "méditerranéens" 2012 – 2016	350	1 256	28%
	France métropolitaine 2012 – 2016	2 448	10 959	22%

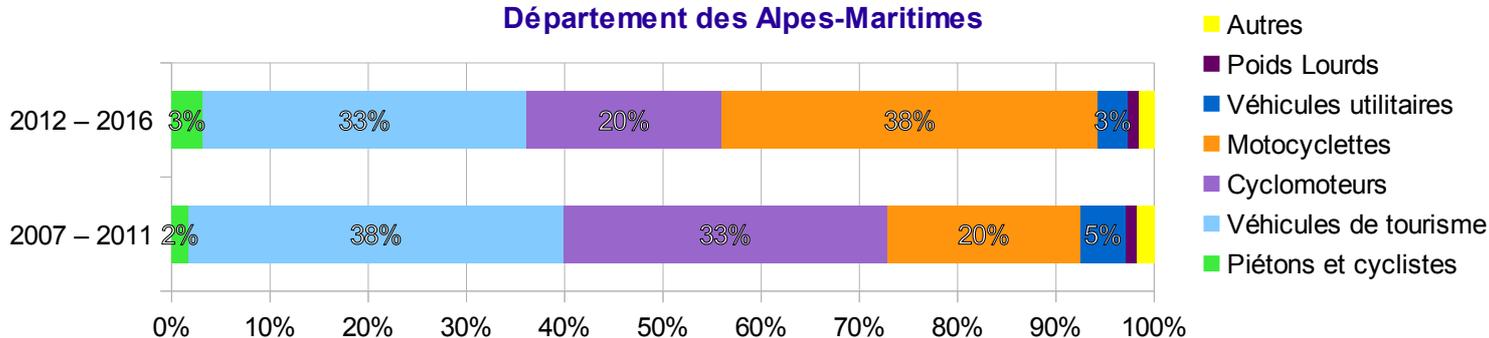
Bien qu'en baisse entre 2012-2016 dans les Alpes-Maritimes, la part des impliqués positifs aux stupéfiants usagers de cyclomoteurs reste supérieure à celle de la famille de référence.

A contrario, celle des usagers de motocyclettes est en augmentation et est supérieure aux départements "méditerranéens".

La part des usagers de VT/VU est, quant à elle, également en baisse et reste inférieure à la référence.

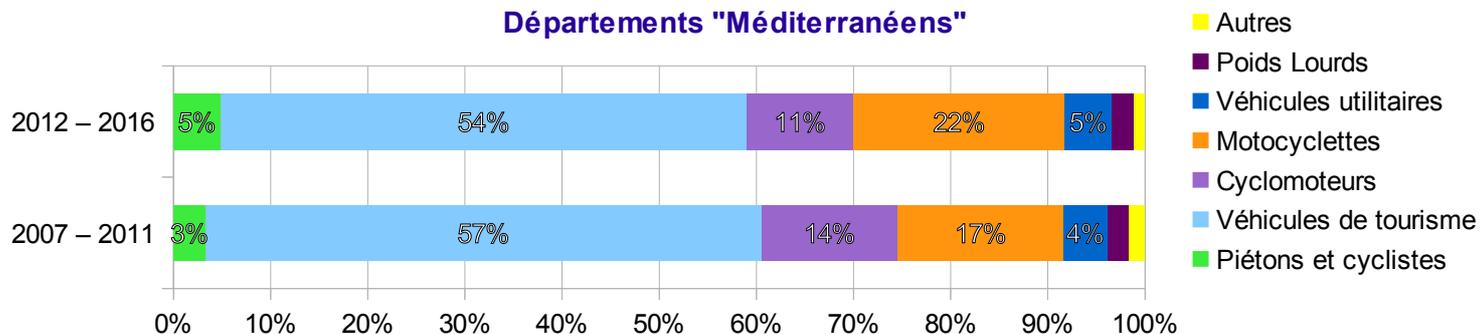
Part des conducteurs impliqués positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement

Département des Alpes-Maritimes



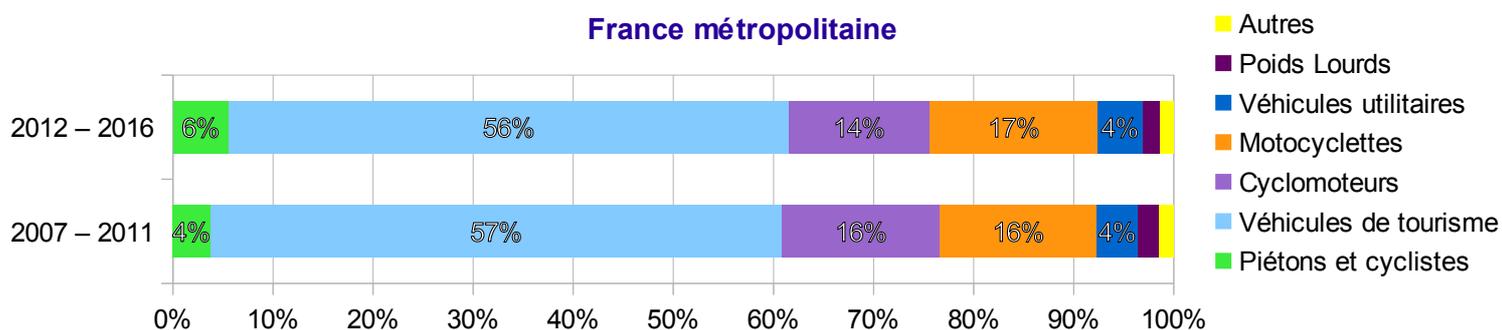
Part des conducteurs impliqués positifs au stupéfiants selon le mode de déplacement

Départements "Méditerranéens"



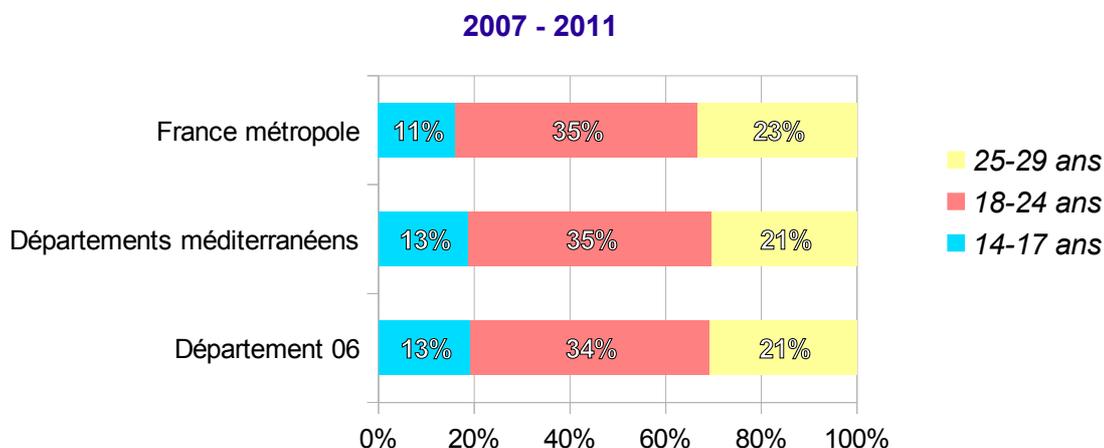
Part des impliqués positifs au stupéfiants selon le mode de déplacement

France métropolitaine



● Les jeunes

Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents

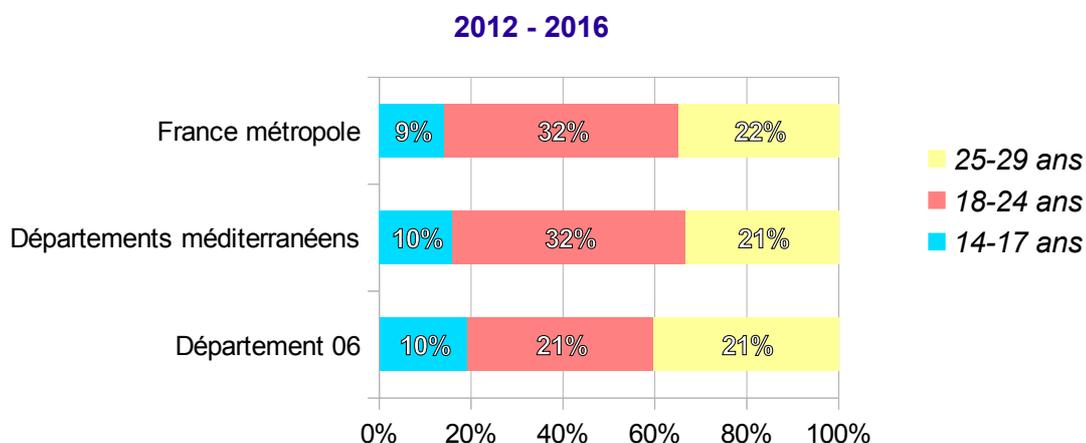


Entre 2012 et 2016, la part des accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est équivalente à celles de la famille "méditerranéenne" et de la France métropolitaine. Elle est toutefois en baisse par rapport à la part enregistrée entre 2007 et 2011.

La part des accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans quant à elle, connaît également une baisse sur les cinq dernières années et est moins élevée que les autres références.

En ce qui concerne la part des jeunes âgés de 25 à 29 ans, elle reste constante sur les deux périodes étudiées et sensiblement équivalente à la famille "méditerranéenne" et à la France métropolitaine entre 2012 et 2016.

Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents



Part des tués par classes d'âges / totalité des tués

2007 - 2011



Sur le nombre total de tués entre 2012 et 2016, la part des adolescents âgés de 14 à 17 ans est inférieure à la famille de référence ainsi qu'à la France métropolitaine. Elle enregistre également une baisse par rapport à 2007-2011.

A contrario, la part des jeunes âgés de 25 à 29 ans est non seulement plus élevée que celle des départements "Méditerranéens" et de la France métropolitaine mais elle est également en augmentation entre 2012 et 2016 par rapport aux cinq années antérieures.

L'enjeu "jeunes âgés de 25 à 29 ans" est un enjeu relatif de sécurité routière dans le département des Alpes-Maritimes.

La part des tués âgés de 18 à 24 ans est pour sa part inférieure aux autres références et également en diminution en comparaison de la période de 2007 à 2011.

Mortalité par classes d'âges

2012 / 2016



Les 14 – 17 ans

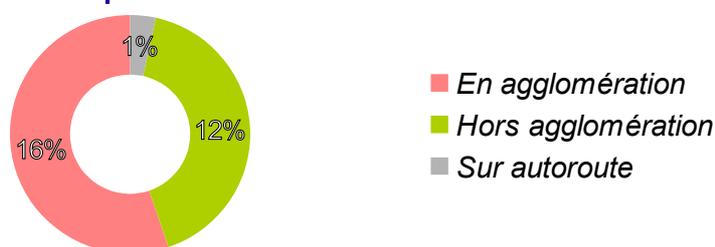
Dans les Alpes-Maritimes, entre 2012 et 2016, les adolescents âgés de 14 à 17 ans représentent 3% des personnes tuées et 10% des victimes d'accidents corporels contre respectivement 5% et 13% pour la période précédente.

Ces parts sont sensiblement identiques à celles de la famille de référence.

Sur la période 2012-2016, dans le département des Alpes-Maritimes, 16% des jeunes âgés de 14 à 17 ans sont impliqués dans un accident en agglomération et 12% hors agglomération. Cette part est en baisse par rapport à 2007-2011. Elle est également moins élevée que celle de la famille "méditerranéenne" concernant ces deux milieux ainsi que sur autoroute.

Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016



Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

France Métropolitaine 2012 / 2016



Les 18 – 24 ans

Dans les Alpes-Maritimes, entre 2012 et 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 13% des personnes tuées et 31% des victimes d'accidents corporels contre respectivement 15% et 34% pour la période précédente.

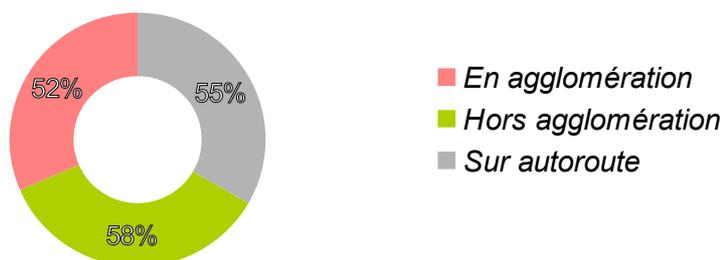
Ces parts sont légèrement inférieures à la famille de référence.

La part des jeunes âgés de 18-24 ans impliqués dans un accident dans le département est plus élevée hors agglomération que celle de la famille de référence et de France métropolitaine.

A contrario, elle est moindre en agglomération et sur autoroute par rapport aux départements "méditerranéens".

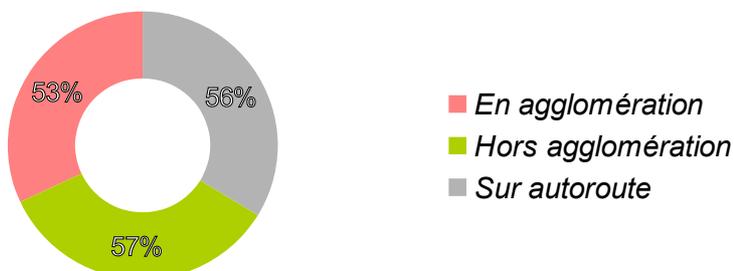
Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



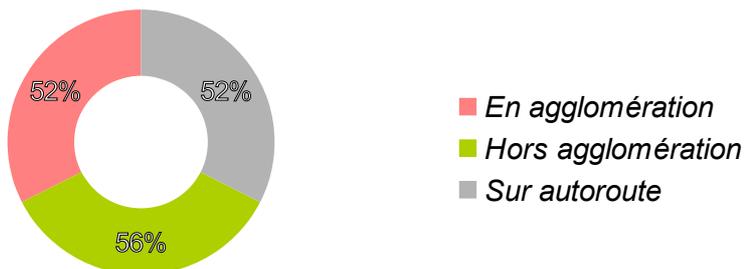
Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016



Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

France Métropolitaine 2012 / 2016

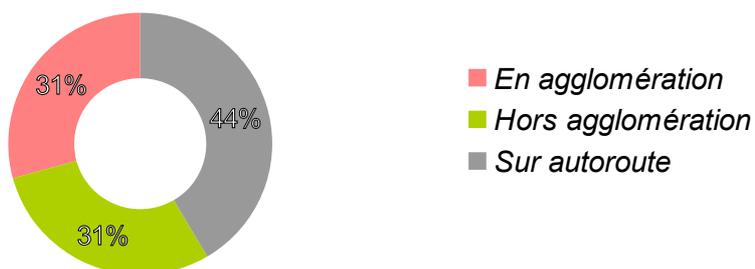


Les 25 – 29 ans

Dans les Alpes-Maritimes, entre 2012 et 2016, les jeunes adultes (25-29 ans) représentent 12% des personnes tuées et 21% des victimes d'accidents corporels contre respectivement 8% et 21% pour la période précédente. La part des tués est en hausse alors que celle des accidents stagne et elle est de deux points supérieure à la famille de référence.

Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016



Part des "jeunes" impliqués dans un accident selon le milieu

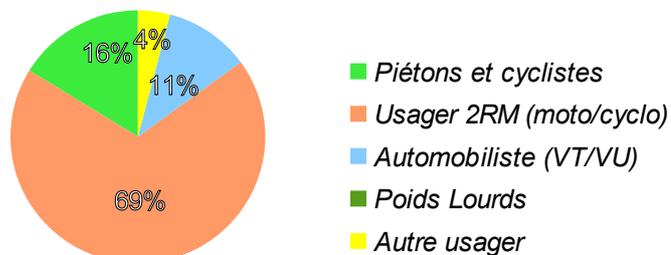
France Métropolitaine 2012 / 2016



Répartition des impliqués par classes d'âge et selon le mode de déplacement

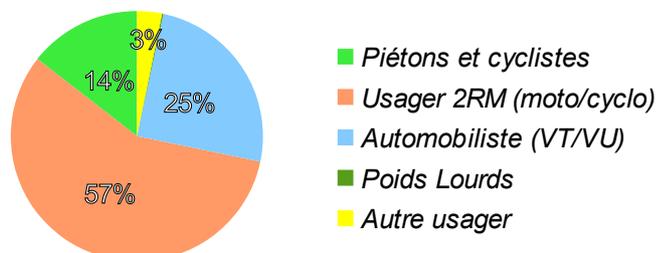
Les 14 - 17 ans selon le mode de déplacement

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Les 14 - 17 ans selon le mode de déplacement

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016

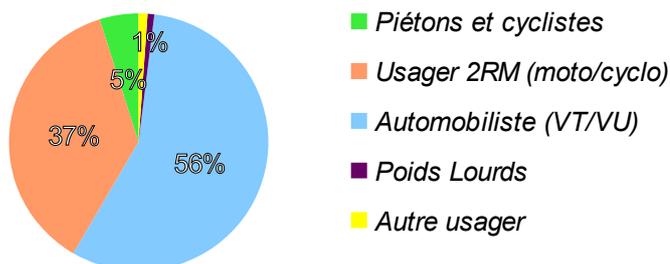


Dans le département, la part des impliqués piétons/cyclistes et usagers de 2RM adolescents âgés de 14-17 ans est supérieure à celles de la famille de référence (respectivement +2 points et + 12 points).

A contrario, elle est inférieure de 14 points pour ce qui concerne les impliqués en VT/VU.

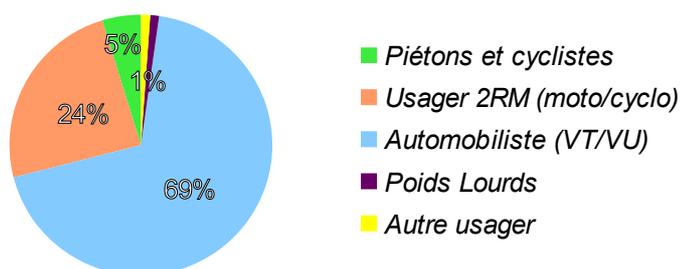
Les 18 - 24 ans selon le mode de déplacement

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Les 18 - 24 ans selon le mode de déplacement

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016

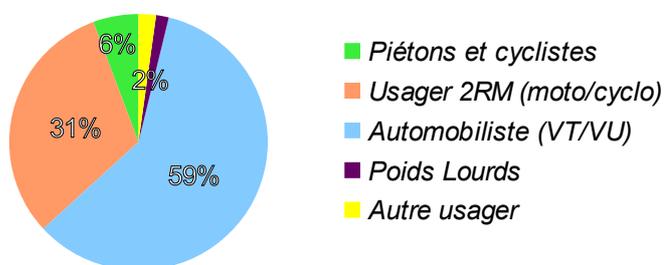


Dans les Alpes-Maritimes, la part des impliqués 2RM adolescents âgés de 18-24 ans est plus élevée de 13 points que celle de la famille des départements "méditerranéens".

En revanche, elle est inférieure de 13 points pour ce qui concerne les impliqués en VT/VU.

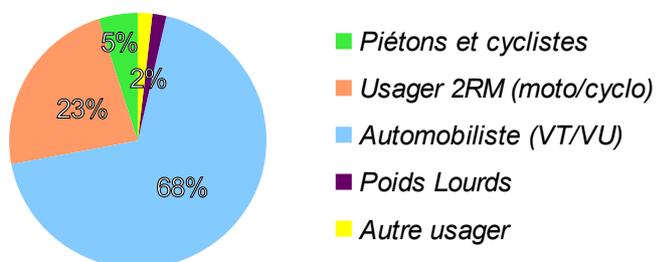
Les 25 - 29 ans selon le mode de déplacement

Alpes -Maritimes 2012 / 2016



Les 25 - 29 ans selon le mode de déplacement

Départements "Méditerranéens" 2012 - 2016



La part des impliqués en 2RM âgés de 25-29 ans est 8 points supérieure à celle de sa famille de référence .

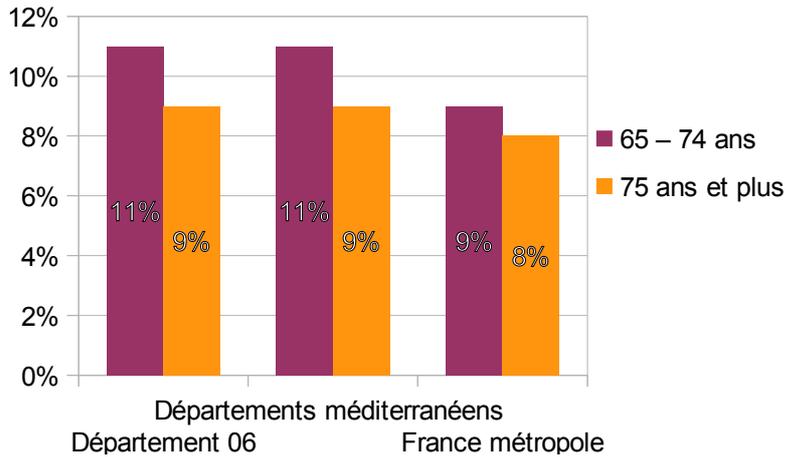
A contrario, elle est de 9 points moins élevée en ce qui concerne les impliqués en VT/VU de cette même classe d'âge.

● Les seniors

Ils sont divisés en deux classes d'âge (65-74 ans et 75 ans et plus)

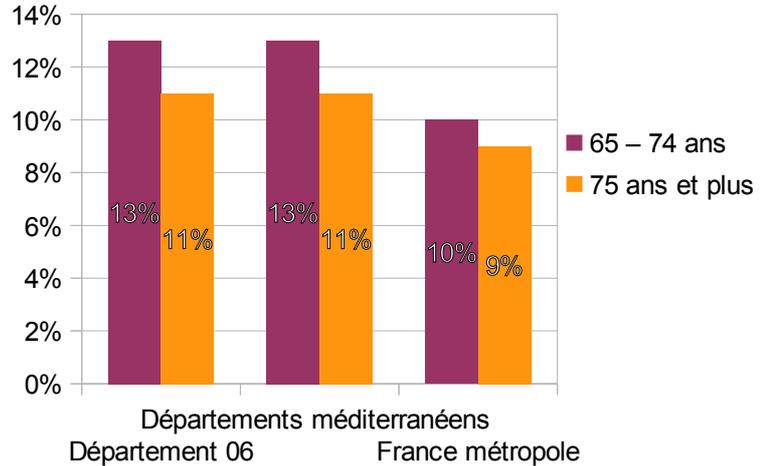
part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents

2007 - 2011



Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents

2012 - 2016



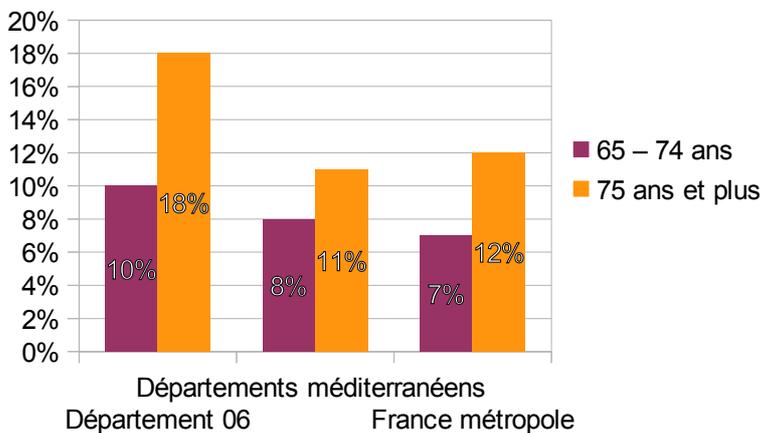
Dans les Alpes-Maritimes entre 2012 et 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 10% des personnes tuées et 13% des victimes d'accidents.

Les seniors âgés de 75 ans et plus représentent, quant à eux, 16% de la mortalité routière et 11% des victimes d'accidents.

Ces parts sont identiques à celles de la famille de référence pour ce qui concerne les accidents mais plus élevées pour la mortalité routière.

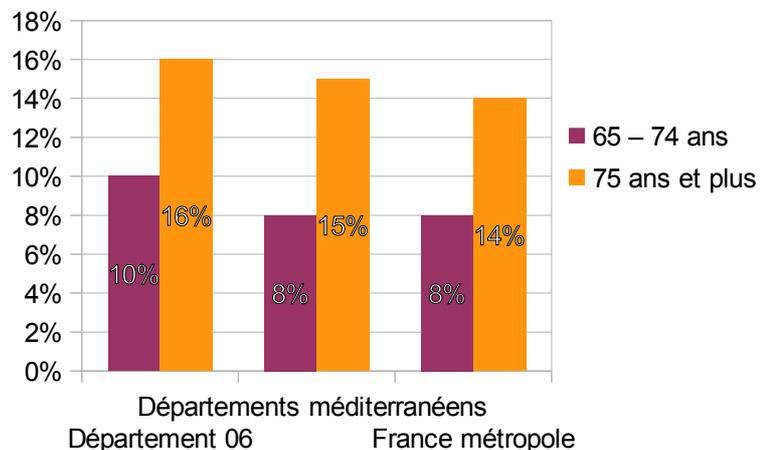
Part des tués par classes d'âges / totalité des tués

2007 - 2011



Part des tués par classes d'âges / totalité des tués

2012 - 2016

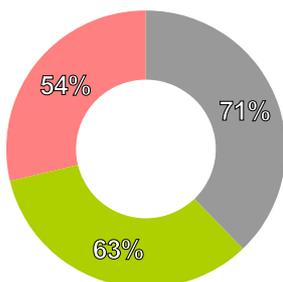


Les 65-74 ans

Répartition de accidents impliquant les séniors âgés de 65 à 74 ans selon le milieu.

Département des Alpes-Maritimes

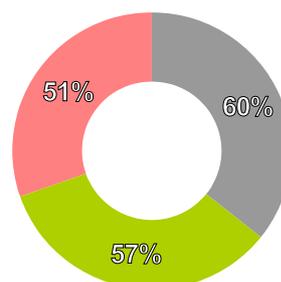
2007 - 2011



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Famille "Méditerranéenne"

2007 - 2011



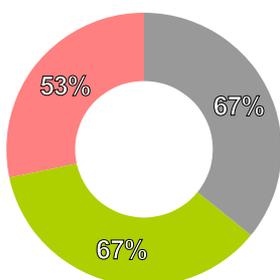
■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Entre 2012-2016, dans les accidents impliquant les séniors âgés de 65 à 74 ans, 53% ont lieu en agglomération, 67% hors agglomération et sur autoroute. Ces parts sont supérieures à la famille de référence, principalement hors agglomération.

Dans les Alpes-Maritimes, les parts hors agglomération et sur autoroute sont plus élevées de 4 points en comparaison de la période précédente.

Département des Alpes-Maritimes

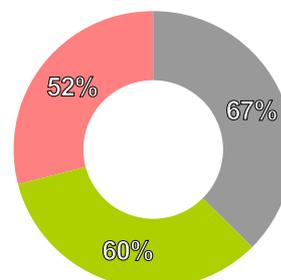
2012 - 2016



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Famille "Méditerranéenne"

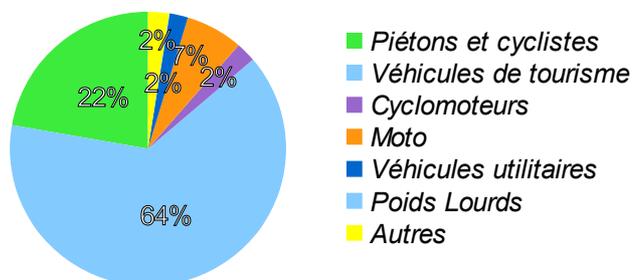
2012 - 2016



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

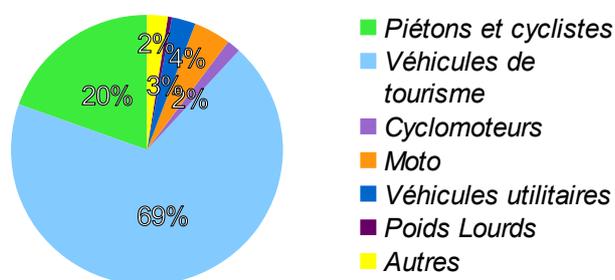
Part des impliqués âgés de 65 à 74 ans

Alpes-Maritimes 2007 / 2011



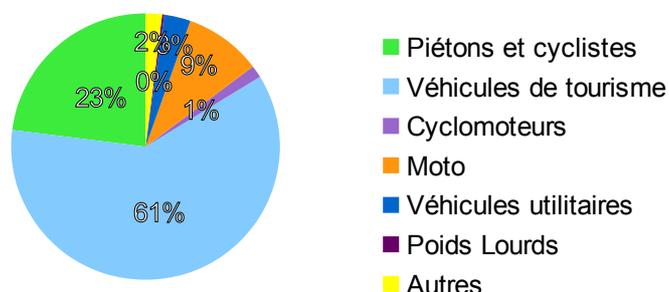
Part des impliqués âgés de 65 à 74 ans

Départements "Méditerranéens" 2007 / 2011



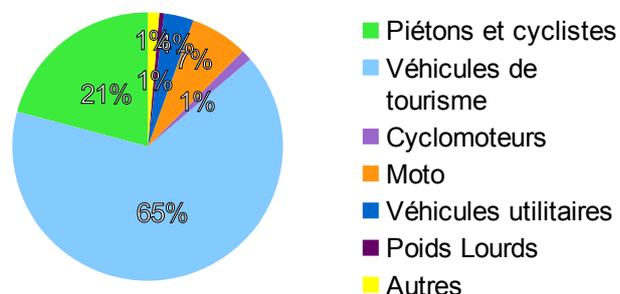
Part des impliqués âgés de 65 à 74 ans

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Part des impliqués âgés de 65 à 74 ans

Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016



Les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 23% des impliqués piétons et 61% des impliqués de véhicules de tourisme dans les accidents corporels du département entre 2012 et 2016.

C'est respectivement deux et quatre points de plus que sa famille de référence.

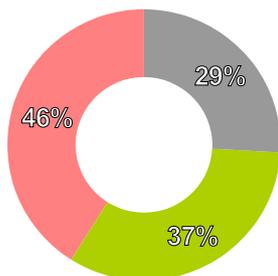
Dans le département, la part des piétons pour cette tranche d'âge est en légère hausse par rapport à la période précédente (2007 – 2011) et celle des usagers de VT est en baisse comme pour sa référence.

Les 75 ans et plus

Répartition de accidents impliquant les séniors âgés de 75 ans et plus selon le milieu.

Département des Alpes-Maritimes

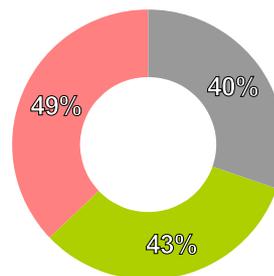
2007 - 2011



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Famille "Méditerranéenne"

2007 - 2011



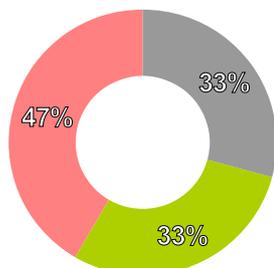
■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Entre 2012-2016, dans les accidents impliquant les séniors âgés de 75 ans et plus, 47% ont lieu en agglomération, 33% hors agglomération et sur autoroute. Ces parts sont inférieures à la famille de référence principalement hors agglomération.

Dans les Alpes-Maritimes, la part des accidents hors agglomération est inférieure de 4 points en comparaison de la période précédente. A contrario celle sur autoroute est plus élevée de 4 points.

Département des Alpes-Maritimes

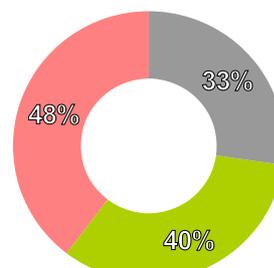
2012 - 2016



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

Famille "Méditerranéenne"

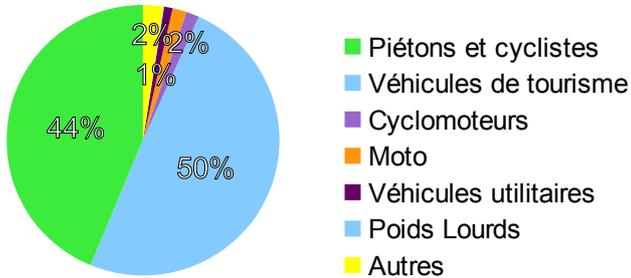
2012 - 2016



■ En agglomération ■ Hors agglomération
■ Sur autoroute

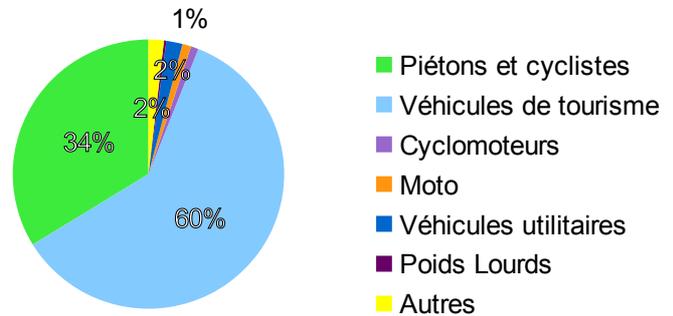
Part des impliqués âgés de 75 ans et plus

Alpes-Maritimes 2007 / 2011



Part des impliqués âgés de 75 ans et plus

Départements "Méditerranéens" 2007 / 2011



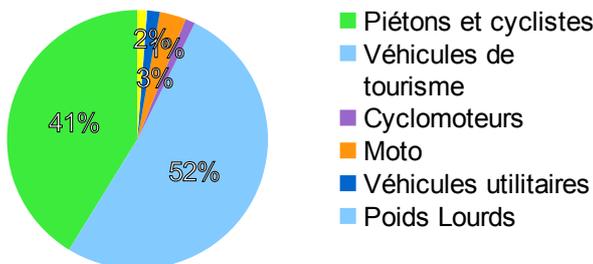
Dans les accidents corporels des Alpes-Maritimes entre 2012 et 2016, les séniors âgés de 75 ans et plus représentent 41% des impliqués piétons soit six points de plus que la famille "méditerranéenne".

A contrario, cette part est sept points inférieure à cette même famille pour cette classe d'âge en ce qui concerne les véhicules de tourisme.

Dans le département, la part des piétons pour cette tranche d'âge est en baisse par rapport à la période de 2007-2011 (-3points) et celle des usagers de VT est en légère hausse (+2 points) à l'inverse de sa famille de référence.

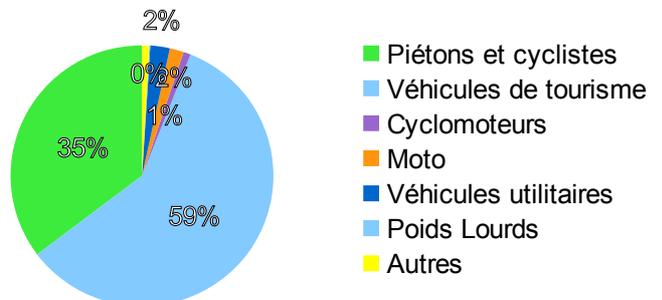
Part des impliqués âgés de 75 ans et plus

Alpes-Maritimes 2012 / 2016



Part des impliqués âgés de 75 ans et plus

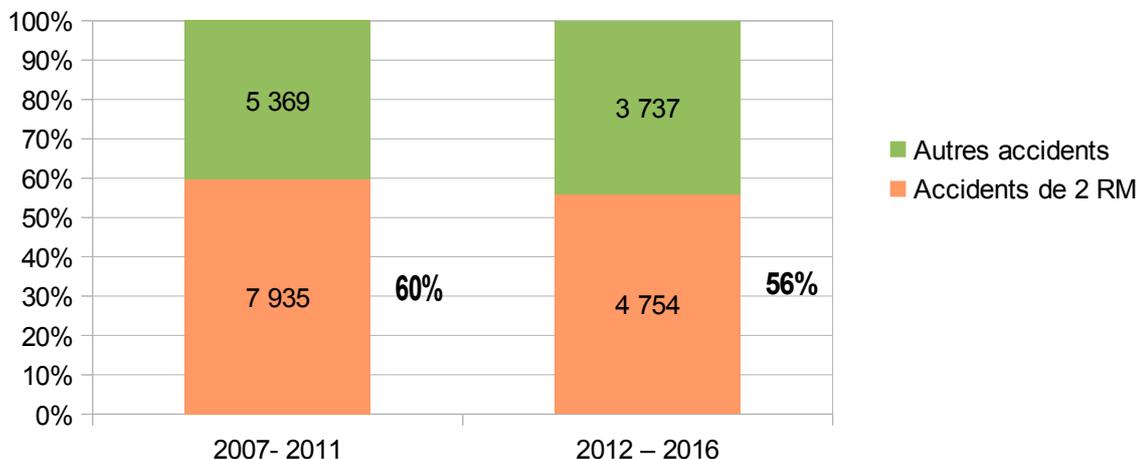
Départements "Méditerranéens" 2012 / 2016



● Les deux-roues motorisés

Alpes-Maritimes

Comparaison 2007 - 2011 et 2012 - 2016

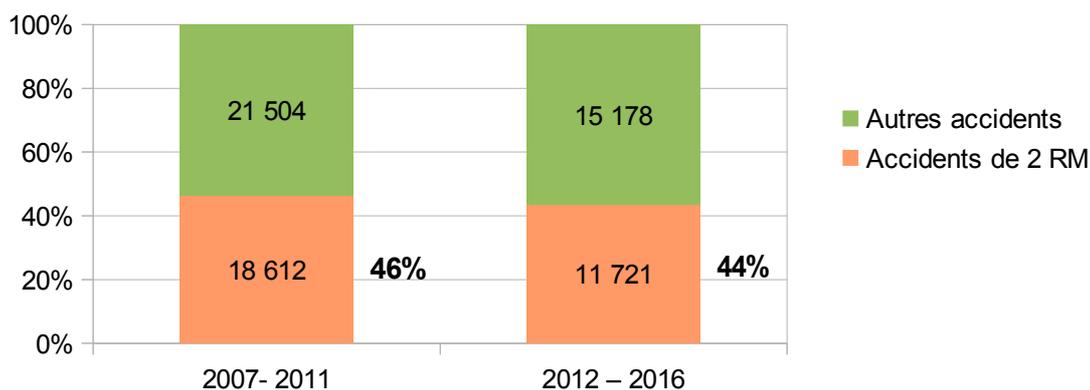


Entre 2012 et 2016, dans le département des Alpes-Maritimes, 8 491 accidents ont eu lieu, dans lesquels 280 usagers ont été tués.

Parmi ces accidents, on dénombre 4754 accidents impliquant un deux-roues motorisé dans lesquels 132 personnes sont décédées.

Départements "méditerranéens"

Comparaison 2007 - 2011 et 2012 - 2016



Sur la période de 2012-2016 la part des accidents de 2RM dans les Alpes-maritimes est supérieure à sa famille de référence. L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse à la fois pour le département et pour sa famille (respectivement -4 points et -2 points).

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Accidents corporels	Alpes-Maritimes 2007 – 2011	7 935	13 304	60%
	Famille "Méditerranéenne" 2007 – 2011	18 612	40 116	46%
	France métropolitaine 2007 – 2011	145 670	360 386	40%

Zone d'étude		Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
Accidents corporels	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	4 754	8 491	56%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	11 721	26 899	44%
	France métropolitaine 2012 – 2016	106 245	289 565	37%

Les parts élevées des accidents de 2RM (> ou = 20% des accidents du département) et des tués (> ou = 15 tués par an) en font un enjeu absolu de sécurité routière dans le département des Alpes-Maritimes.

Les 2RM représentent un enjeu relatif, puisque l'écart entre le taux d'accidents de 2RM du département et celui de sa famille est positif.

Zone d'étude		Nombre de tués en 2RM	Nombre total de tués	% de tués en 2RM
Tués	Alpes-Maritimes 2007 – 2011	166	350	47%
	Famille "Méditerranéenne" 2007 – 2011	797	2 576	31%
	France métropolitaine 2007 – 2011	5 360	21 123	25%

Zone d'étude		Nombre de tués en 2RM	Nombre total de tués	% de tués en 2RM
tués	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	132	280	47%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	626	2 071	30%
	France métropolitaine 2012 – 2016	3 926	17 243	23%

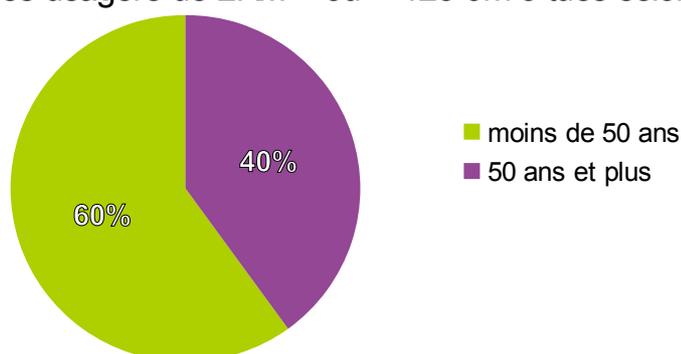
Les deux-roues motorisés de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³

2RM < ou = 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM < ou = 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	3 107	4 853	64%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	6 689	11 721	57%
	France métropolitaine 2012 – 2016	60 719	106 245	57%

La part des 2RM de petite et moyenne cylindrée du département des Alpes-Maritimes est supérieure à celle de sa famille de référence, en termes d'accidentalité et de mortalité.

2RM < ou = 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM < ou = 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2 RM	%
tués	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	55	132	42%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	196	626	31%
	France métropolitaine 2012 – 2016	1 222	3 926	31%

Répartition des usagers de 2RM < ou = 125 cm³ tués selon l'âge



Les usagers de 2RM âgés de moins de 50 ans représentent 60% de la mortalité concernant cette catégorie de véhicule contre 40% pour les 50 ans et plus.

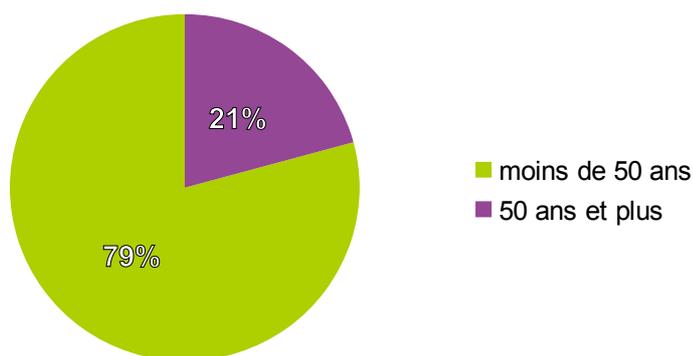
Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

2RM > 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'accidents avec un 2RM > 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
Accidents corporels	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	1 746	4 853	36%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	5 210	11 721	44%
	France métropolitaine 2012 – 2016	46 614	106 245	44%

La part des 2RM de grosse cylindrée du département des Alpes-Maritimes est, quant à elle, inférieure à celle de sa famille de référence aussi bien en terme d'accidentalité que de mortalité.

2RM > 125 cm ³	Zone d'étude	Nombre d'usagers de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2 RM	%
tués	Alpes-Maritimes 2012 – 2016	77	132	58%
	Famille "Méditerranéenne" 2012 – 2016	430	626	69%
	France métropolitaine 2012 – 2016	2 704	3 926	69%

Répartition des usagers de 2 RM > 125 cm³ tués selon l'âge



Les usagers de 2RM âgés de moins de 50 ans représentent 79% de la mortalité concernant cette catégorie de véhicule contre 21% pour les 50 ans et plus.

La mortalité des usagers de 2RM âgés de moins de 50 ans est plus élevée en ce qui concerne les grosses cylindrées que pour les petites et moyennes cylindrées

Propositions d'orientation d'actions pour les enjeux

Enjeu 1 : Le risque professionnel :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Prise de conscience du risque routier ➔ Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques ➔ Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Informer les salariés sur les risques routiers durant le trajet domicile/travail ✓ Organiser des échanges d'expériences entre les entreprises ✓ Engager un travail et des réunions avec les CHSCT
Infrastructure	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Impliquer les dirigeants et les salariés dans un projet global de déplacement d'entreprise ➔ Associer les gestionnaires de voirie et les élus 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Favoriser le co-voiturage ✓ Inciter à utiliser les transports en commun ✓ Promouvoir les formations à la conduite
Éducation-sensibilisation-formation	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Proposer un continuum éducatif et post permis pour corriger les mauvaises habitudes 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place de formations adaptées au domaine d'activité de l'entreprise et à ses contraintes ✓ Proposer des actions de sécurité routière dans l'enceinte de l'entreprise ✓ Mise en place de plans de déplacements d'entreprises ✓ Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations
Contrôle-sanction	
Responsabiliser l'ensemble des acteurs de l'entreprise sur les aspects juridiques et judiciaires qui résultent d'un accident	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Porter à la connaissance des salariés les sanctions encourues ✓ Intervention de sociétés d'assurance ou de professionnels du droit ✓ S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite

Enjeu 2 : La conduite après usage de substance psychoactive :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none">➔ Sensibiliser et former des référents locaux sur l'alcool et les stupéfiants➔ Promouvoir le principe du conducteur sobre(SAM)➔ Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool /stupéfiants	<ul style="list-style-type: none">✓ Sensibilisation par les pairs✓ Renforcer la prévention, et l'information avec des partenaires : Prévention routière Assurances✓ Sensibilisation par les infirmières scolaires✓ Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants.
Infrastructure	
Favoriser l'usage des transports en commun	<ul style="list-style-type: none">✓ Développer les réseaux alternatifs à la voiture✓ Augmenter les plages horaires d'utilisation✓ Impliquer les sociétés de transport collectifs
Éducation-sensibilisation-formation	
Encourager les échanges et permettre la prise de conscience du comportement addictif	<ul style="list-style-type: none">✓ Développer les liens avec le secteur médical✓ Mise en place de consultations des partenaires associatifs en lien avec les addictions✓ Créer des modules d'ambassadeurs prévention santé et sécurité routière
Contrôle-sanction	
Informier le plus largement possible sur les différents contrôles pour faire prendre conscience aux gens que le risque d'être sanctionné est grand	<ul style="list-style-type: none">✓ 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✓ Mettre à disposition des moyens d'auto-contrôle✓ Accentuer les contrôles

Enjeu 3: Les jeunes classe d'âge 14-17 ans :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none">➔ Sensibiliser les associations d'étudiants aux divers risques➔ Prévention par les pairs➔ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement	<ul style="list-style-type: none">✓ Communiquer aux jeunes les données sur l'accidentalité✓ Renforcer les formations de sécurité routière (ASSR2-ASR)✓ Développement des actions « pistes éducation routière »
Infrastructure	
<ul style="list-style-type: none">➔ Faire comprendre aux jeunes l'utilité du respect des règles et des aménagements➔ Optimiser la circulation aux abords des établissements	<ul style="list-style-type: none">✓ Favoriser l'usage des transports en commun✓ Proposer des aménagements sécurisés aux abords des établissements scolaires✓ Former les accompagnants sur les sorties scolaires
Éducation-sensibilisation-formation	
<ul style="list-style-type: none">➔ Sensibiliser et impliquer davantage les jeunes sur les facteurs de risques .➔ Développer la formation aux gestes de premiers secours	<ul style="list-style-type: none">✓ Proposer des moyens d'informations ludiques✓ utiliser les réseaux sociaux✓ Encourager des approches innovantes
Contrôle-sanction	
<ul style="list-style-type: none">➔ Le renforcement de la présence des forces de l'ordre aux abords des établissements➔ Information sur les conséquences pénales	<ul style="list-style-type: none">✓ Instaurer un nouveau dialogue et pacifier les relations entre les jeunes et les policiers✓ Contrôle des cyclos à la sortie des établissements✓ Intervention de sociétés d'assurance ou de professionnels du droit✓ Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.

Enjeu 4: Les jeunes classe d'âge 18-24 ans et 25-29 ans :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none">➔ Sensibiliser les associations d'étudiants aux divers risques➔ Prévention par les pairs➔ Promouvoir le principe du conducteur sobre(SAM)	<ul style="list-style-type: none">✓ Communiquer aux jeunes les données sur l'accidentalité✓ Associer les écoles de conduite et favoriser le continuum éducatif
Éducation-sensibilisation-formation	
<ul style="list-style-type: none">➔ Faire comprendre aux jeunes l'utilité du respect des règles et des aménagements	<ul style="list-style-type: none">✓ Favoriser l'usage des transports en commun✓ Proposer des aménagements sécurisés aux abords des établissements scolaires
Formation	
<ul style="list-style-type: none">➔ Sensibiliser et impliquer davantage les jeunes sur les facteurs de risques .➔ Développer la formation aux gestes de premiers secours➔ Connaître et diffuser le code de la route	<ul style="list-style-type: none">✓ Favoriser les projets éducatifs en lien avec la sécurité routière✓ Accentuer les actions de sécurité routières dans les établissements✓ Montrer l'impact d'un accident et ses conséquences physiques
Contrôle-sanction	
<ul style="list-style-type: none">➔ Le renforcement de la présence des forces de l'ordre aux abords des établissements➔ Information sur les conséquences pénales➔ Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité	<ul style="list-style-type: none">✓ Montrer l'impact d'un accident et ses conséquences pénales✓ Instaurer un nouveau dialogue et pacifier les relations entre les jeunes et les policiers✓ Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.

Enjeu 5 : Les seniors :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none">➔ Prendre en compte le vieillissement➔ Etre conscient des risques liés à l'âge et à la perte de motricité et de perception	<ul style="list-style-type: none">✓ Intervention de personnel de santé (médecin, aide soignants)✓ Spécialiste de la gériatrie
Infrastructure	
<ul style="list-style-type: none">➔ Impliquer davantage les gestionnaires de voirie et les collectivités pour la mise en place d'équipement adaptées repenser l'accès à la ville➔ Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (présence d'îlot refuge)	<ul style="list-style-type: none">✓ Études de psychomotriciens✓ Modifications de certains équipements ou de temps de passage✓ Propositions de mode de transport adapté
Éducation-sensibilisation-formation	
<ul style="list-style-type: none">➔ Proposer un soutien et un accompagnement dans les démarches de remise à jour des connaissances➔ Impliquer le milieu familial	<ul style="list-style-type: none">✓ Renforcer les connaissances du code de la route✓ Faire connaître les évolutions de la réglementation et les nouveaux aménagements✓ Ateliers post-permis proposés par des IDSR ou IPCSR ou des enseignants de la conduite✓ Bilan de compétences
Contrôle-sanction	
<ul style="list-style-type: none">➔ Faire accepter que la conduite n'est pas un droit, mais demande certaines capacités psychiques et physiques	<ul style="list-style-type: none">✓ Évaluations des capacités par des professionnels✓ Visites médicales✓ Contrôles des forces de l'ordre

Enjeu 6 : Les deux roues motorisés (2RM) :

Champ	Orientation des actions
Amélioration de la connaissance	
<ul style="list-style-type: none">➔ Responsabiliser les utilisateurs de 2RM et leur faire modifier leur comportement➔ Communiquer sur le rôle du chargé de mission 2RM➔ Relancer les enquêtes (ECPA)	<ul style="list-style-type: none">✓ Intervention des écoles de conduite✓ Sensibiliser à la cohabitation entre usagers✓ Profiter de l'expérience des associations de motards pour diffuser les messages de prévention
Infrastructure	
<ul style="list-style-type: none">➔ Favoriser les déplacements des 2 RM et assurer leur sécurité en circulation et en cas de chute➔ Intégrer les problématiques liées à la circulation des 2 RM lors de la réalisation des ouvrages routiers	<ul style="list-style-type: none">✓ Mettre en conformité certains dispositifs de sécurité✓ S'appuyer sur l'expertise technique des gestionnaires de voirie✓ Développement des voies réservées aux 2 RM
Éducation-sensibilisation-formation	
<ul style="list-style-type: none">➔ Adresser des messages ciblés en direction des conducteurs de 2 RM➔ Renforcer les compétences techniques à la maîtrise des 2 RM	<ul style="list-style-type: none">✓ Sensibiliser au port des équipements✓ Partager l'expérience des motards des forces de l'ordre et instaurer un nouveau dialogue✓ Compréhension du partage de la route
Contrôle-sanction	
<ul style="list-style-type: none">➔ Renforcement du contrôle des 2 RM➔ Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes	<ul style="list-style-type: none">✓ Contrôler la conformité des 2 RM✓ Adapter les dispositifs de contrôle aux particularités des 2 RM✓ Rappel des sanctions encourues