

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Tous responsables

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018 – 2022

Département de la Haute-Marne



PRÉAMBULE



La diminution progressive du nombre d'accidents de la route en Haute-Marne, constatée depuis l'année 2010, a entraîné une baisse significative du nombre de morts sur les routes du département, notamment pour l'année 2016. Cette tendance ne s'est toutefois pas confirmée en 2017, puisque le nombre d'accidents corporels est reparti à la hausse l'année passée (+ 12 %), tout comme le nombre de décès, passant de 11 à 15.

Les efforts fournis pour lutter contre l'insécurité routière doivent donc être poursuivis et intensifiés, à l'instar du message transmis par le Président de la République aux Préfets le 5 septembre 2017, leur demandant de « renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière », invitant à l'élaboration d'un nouveau plan « qui devra engager toute la sphère publique avec des mesures très concrètes ».

Le document général d'orientations départemental, élaboré pour la période 2018 - 2022, est le fruit d'un engagement commun, et d'une détermination à agir dans une dynamique partenariale. La démarche menée par l'ensemble des acteurs ayant participé aux différents groupes de travail mis en place a conduit à définir une réponse locale et adaptée au cadre fixé par le Premier ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière le 9 janvier dernier.

En effet, l'analyse de l'accidentologie, les réflexions et les propositions recueillies ont permis de déterminer des enjeux majeurs qui touchent plus particulièrement notre département, et d'élaborer des orientations ainsi qu'un plan d'actions comportant des mesures concrètes, mettant en exergue l'implication de chacun dans les domaines de la prévention et de la lutte contre les comportements dangereux.

Le DGO constitue un socle de connaissances et d'enjeux prioritaires qui constituera notre ligne directrice au cours des cinq prochaines années. Nous comptons sur l'engagement, la mobilisation, et la responsabilisation de tous, avec pour objectif commun de concourir à faire reculer l'accidentalité et la mortalité sur les routes de la Haute-Marne.

Le préfet de la Haute Marne,

Francoise SOULIMAN

Le procureur de la République,

Frédéric NAHON

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Les objectifs du DGO	4
2. La démarche d'élaboration	4
3. Le suivi	
4. Glossaire et sigles	5
CONTEXTE LOCAL DU DÉPARTEMENT	7
1. Géographie du département	7
2. Population et démographie	7
3. Le réseau routier	
4. Parc des véhicules en circulation	
ENJEUX PRIORITAIRES	9
L'usage de substances psychoactives	9
a. Analyse de l'enjeu	9
b. Orientations et indicateurs	
c. Zoom : les jeunes et la conduite après consommation de substances psychoactives	
d. Plan d'actions envisagé	
2. Les deux-roues motorisés	
a. Analyse de l'enjeu	14
b. Analyse du risque par catégorie d'âge : les jeunes majoritairement touchés	15
c. Orientations et indicateurs	
d. Plan d'actions envisagé	17
3. Les distracteurs au volant	
a. Analyse de l'enjeu	
b. Orientations et indicateurs	
c. Plan d'actions envisagé	19
AUTRES RISQUES NÉCESSITANT UNE VIGILANCE ACCRUE	
1. La vitesse excessive	
a. Analyse de l'enjeu	
b. Orientations et indicateurs	
2. Le risque professionnel	
a. Analyse de l'enjeub. Orientations et indicateurs	
3. Les usagers vulnérables	
a. Analyse de l'enjeu	
b. Orientations	
4. Le risque « seniors »	
a. Analyse de l'enjeu	
b. Orientations et indicateurs	
ANNEXES	
1. Caractéristiques générales de l'accidentalité	33
a. Accidentalité 2007 – 2016	33
b. Accidents selon le mode de déplacement	
c. Accidents selon la catégorie d'âge	
d. Accidents et tués selon le milieu	35
e. Accidents et tués selon la catégorie de voie	
2. Statistiques des dépistages 2012 – 2016	
3. Groupes de travail	
4. Remerciements	
5. Perspectives : accidents mortels Janvier 2016 – Avril 2018	40

INTRODUCTION



Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

L'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document général d'orientations (DGO).

1. Les objectifs du DGO

Le Document général d'orientations que chaque département a été invité à élaborer, pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'accidentalité du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux mis en œuvre dans le cadre des plans départementaux annuels d'actions de sécurité routière (PDASR).

2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière sont chargés d'animer la démarche. Après une phase de lancement et la constitution du comité de pilotage, une phase d'état des lieux de l'accidentalité du département, ses particularités, et un bilan portant sur les cinq années précédentes ont été conduits. Partagée avec les partenaires en groupe de travail, cette étape préalable a permis de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2018-2022, afin d'aboutir à la finalisation du document.

3. Le suivi

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière annuel (PDASR), ainsi que le plan départemental de contrôle routier (PDCR), en cohérence avec les orientations du DGO.

4. Glossaire et sigles

Document général d'orientations (DGO)

Le DGO est un outil, élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale, qui permet de définir les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant cinq ans afin de faire reculer l'insécurité routière. Il constitue un cadre de référence du département et fédère les différents partenaires autour des enjeux.

Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Il représente la mise en œuvre annuelle du DGO en mettant en œuvre des plans d'actions élaborés en cohérence avec les orientations du DGO.

Plan départemental de contrôle routier (PDCR)

Il constitue le volet « contrôle et sanction » du PDASR. Il a pour objectifs de renforcer la coordination de tous les acteurs concernés par ce domaine afin de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des enjeux du département.

Enjeux

Projet d'action sécurité routière

Les projets d'actions élaborés au titre du PDASR devront être construits en cohérence avec les orientations d'actions définies dans les DGO. Ils devront proposer des indicateurs d'évaluation de l'action.

Les projets seront déposés et sélectionnés à la suite de l'appel à projets lancé par les départements.

Exemple d'articulation : Enjeux - Orientation - Action

Enjeu: Les seniors de 65 ans et plus

Orientation : Maintenir un bon niveau de connaissances de cette population sur les évolutions des véhicules.

Action : Présenter aux seniors lors de la réunion du club

xx les aides à la conduite dans les véhicules.

Comité de pilotage

Il est animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des services de l'État compétents, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels.

Comité technique

Il est constitué du coordinateur sécurité routière et d'un représentant de l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR). Il a pour objectifs de synthétiser et de présenter au chef de projet les éléments issus des différentes analyses (bilans d'accidentalité et des PDASR, étude d'enjeux) et les éléments produits par les groupes de travail.

Glossaire

ВН	Blessé hospitalisé plus de 24 heures
BL	Blessé léger, n'ayant pas eu recours à une hospitalisation excédant 24 heures
2RM	2 roues-motorisés
PL	Poids-lourd
TC	Transport en commun
VT	Véhicule de tourisme
VU	Véhicule utilitaire
RD	Route départementale
RN	Route nationale
VC	Voie communale

CONTEXTE LOCAL DU DÉPARTEMENT



1. Géographie du département

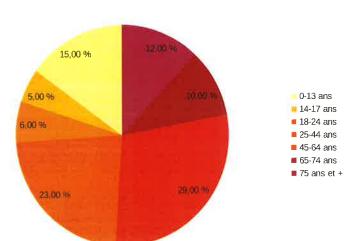
Le département de la Haute-Marne forme la partie méridionale de la région Grand-Est. Elle comporte trois arrondissements : Chaumont (chef-lieu, ville Préfecture), Saint-Dizier (ville la plus peuplée du département), et Langres. Le département tire son nom de la Marne, rivière qui prend sa source près de Langres, et dont le parcours s'étend sur plus de 120 kilomètres. Il est situé à l'Est du Bassin parisien.

L'extrême Sud du département correspond au centre du seuil morvano-vosgien : plateau de Langres, où se trouve le point culminant de la Haute-Marne (le Haut du Sec – 516 mètres), Barrois champenois et Apance-Amance. L'orographie s'abaisse au nord vers les plaines du Perthois et du Der, où se situent ses points les plus bas (Puellemontier – 117 mètres).

2. Population et démographie

Au 1^{er} janvier 2014, la population de la Haute-Marne est estimée par l'Insee à 179 900 habitants, ce qui le place au 90^e rang national en termes de population. La densité moyenne du département est de 29,4 habitants par km², soit trois fois inférieure à celle observée à l'échelle de la région Grand-Est (96,6 hab/km²).

Démographie par classe d'âge de la Haute-Marne en 2014



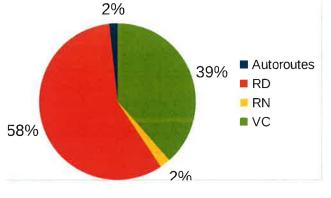
Le déclin démographique de la Haute-Marne commence en 1968, date à laquelle la population s'élevait à presque 215 000 habitants. Il s'accélère ensuite à compter de 1982. Entre 2007 et 2014, au niveau national, la Haute-Marne a enregistré la plus importante variation annuelle négative de population (– 0,6 %). Au sein de la région Grand-Est, trois autres départements connaissent des variations de population négatives : la Meuse (-0,2%), les Vosges (-0,2%) et les Ardennes (-0,1%).

3. Le réseau routier

Le réseau routier du département de la Haute-Marne se compose de 115 km d'autoroutes, de 145 km de routes nationales, de 3 875 km de routes départementales et 2 593 km de voies communales.

Le réseau est majoritairement constitué de routes bidirectionnelles et sinueuses, du fait notamment de la topographie.

Le trafic routier est relativement faible sur le réseau



structurant des voies départementales (inférieur à 4000 véhicules jour). Il est plus important aux environs et dans les trois pôles urbains (environ 8000 véhicules jour). S'agissant des routes nationales, la route nationale 4 connaît un trafic de l'ordre de 19 700 véhicules jour, la route nationale 67 de 6800 véhicules, et la route nationale 19 de 5000 véhicules jour. Quant aux autoroutes A5 et A31, elles connaissent respectivement en moyenne un trafic de 18 900 et 23 700 véhicules jour. Il convient de noter que les routes principales, notamment les routes nationales et les autoroutes, sont des itinéraires de transit pour les poids-lourds avec une moyenne de 26 % de poids-lourds par rapport à l'ensemble du trafic.

4. Parc des véhicules en circulation

Parc des véhicules en 2016 (hors deux-roues motorisés non connu)

Véhicules légers	2012	2013	2014	2015	2016
Haute-Marne	91 973	92 074	91 819	90 423	89 062
France	32 611 510	32 865 346	32 856 502	32 529 927	32 324 999
Transports en commun	2012	2013	2014	2015	2016
Haute-Marne	252	242	245	244	249
France	93 029	94 099	96 041	96 746	99 002
Véhicules utilitaires	2012	2013	2014	2015	2016
Haute-Marne	21 122	20 950	20 948	20 776	20 516
France	6 477 179	6 494 654	6 580 618	6 614 922	6 594 408
DATE OF THE REAL PROPERTY.					
Poids-lourds	2012	2013	2014	2015	2016
Haute-Marne	1 269	1 228	1 185	1 119	1 137
France	212 424	204 906	204 908	198 591	197 397

ENJEUX PRIORITAIRES



1. L'usage de substances psychoactives

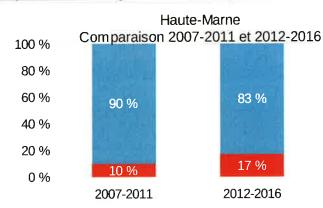
a. Analyse de l'enjeu

> La conduite sous l'emprise d'un état alcoolique

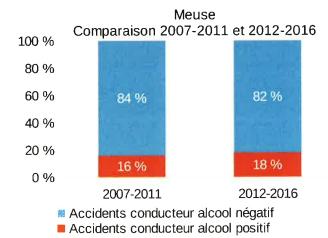
En France en 2016, les accidents liés à un conducteur présentant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée représentent 29,5 % des personnes tuées et 12,6 % des victimes des accidents corporels.



Importance de l'enjeu « alcool » et panorama des accidents afférents

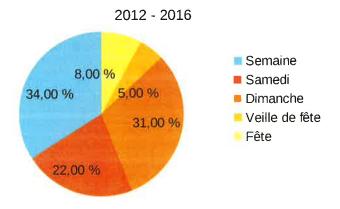


Les chiffres des départements de la Haute-Marne et de la Meuse, avec respectivement 17 % et 18 % d'accidents où le conducteur est sous l'emprise d'un état alcoolique, sont supérieurs à celui de la France (11 %). À cet égard, l'alcool constitue un enjeu qui peut être qualifié d'absolu pour le département.

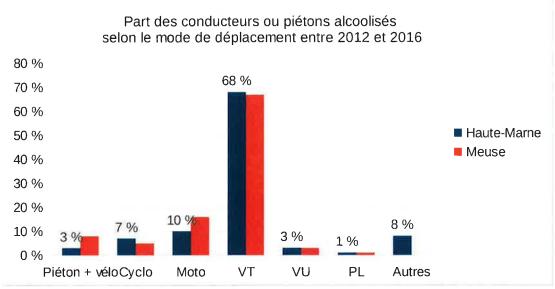


En outre, les accidents dus à la consommation d'alcool interviennent pour la majorité des cas, sur la période 2012-2016, lors des week-ends, jours de fête et veilles de fête (63%), et concernent majoritairement les utilisateurs de véhicules dits « de tourisme » (à hauteur de 68%).

Analyse selon la catégorie de jour





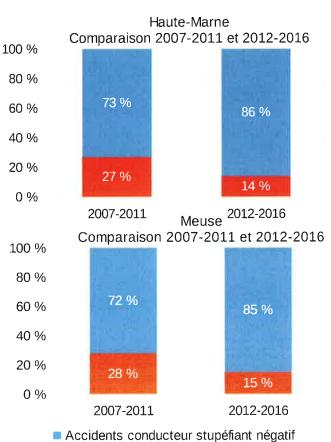


La conduite sous l'emprise de produits stupéfiants

En France en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3 % des tués et 12,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.



Importance de l'enjeu « stupéfiants » et panorama des accidents afférents

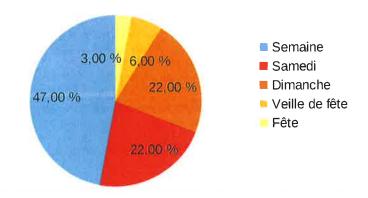


Accidents conducteur stupéfiant positif

Les chiffres des départements de la Haute-Marne et de la Meuse avec respectivement 14 % et 15 % d'accidents où le conducteur est positif à un produit stupéfiant sont supérieurs à celui de la France (11 %).

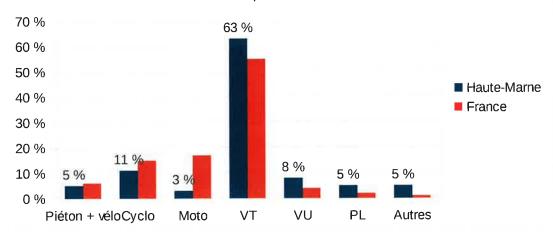
La répartition des accidents par catégorie de jours pour les stupéfiants est toutefois moins tranchée que pour les accidents liés à la consommation d'alcool. En effet, 47 % des accidents ont lieu en cours de semaine contre 53 % pour les week-ends, veilles et jours de fête. Les véhicules de tourisme sont là encore les plus concernés en ce qu'ils représentent 63 % des accidents de la catégorie.

Analyse selon la catégorie de jour



Analyse selon le mode de déplacement

Part des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un produit stupéfiant selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016



b. Orientations et indicateurs

Connaissance:

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool/ stupéfiants
- Mettre en œuvre des outils de dépistages adaptés et ludiques

Sensibilisation:

- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises (alcool/stupéfiants, rémanence, élimination) avec l'aide de professionnel de la santé
- Construire des partenariats avec des enseignes de distribution, des organisateurs de soirées festives et d'événements sportifs sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
- Mettre en valeur les conducteurs responsables

Sanction:

• Informer des conséquences judiciaires liées à la conduite sous l'emprise d'alcool/stupéfiants

Indicateurs retenus:

- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de tués dans un accident avec alcool et/ou stupéfiants
- Part des accidents corporels avec alcool et/ou stupéfiants par rapport à l'ensemble des accidents corporels
- Nombre de dépistages positifs/ Nombre total de dépistages réalisés
- · Nombre de rétentions et de suspensions du permis de conduire

En effet, la part de contrôles positifs (débouchant sur une rétention voire une suspension du permis de conduire) sur le nombre total de contrôles réalisés par les forces de sécurité intérieure constituera un indicateur majeur, révélateur des effets de la prévention opérée dans le domaine de la consommation d'alcool et de produits stupéfiants qu'elle permettra d'évaluer objectivement.

c. Zoom : les jeunes et la conduite après consommation de substances psychoactives

Accidentalité due à la consommation d'alcool chez les 14 - 29 ans

	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
2012	3	0	2	0	2	2	0
2013	8	0	7	0	10	3	6
2014	11	5	11	8	9	1	3
2015	9	2	8	2	8	2	10
2016	8	2	6	2	5	6	2
Total	39	9	34	12	34	14	21

Accidentalité due à la consommation de produits stupéfiants chez les 14 - 29 ans

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	ВН	BL	Indemnes
2012	6	1	4	1	3	3	7
2013	5	2	5	2	7	2	2
2014	5	2	5	2	3	0	6
2015	6	1	5	1	6	4	5
2016	5	2	5	2	4	11	0
Total	27	8	24	8	23	10	20



Parmi les 615 accidents recensés sur le département de la Haute-Marne pour les années 2012 à 2016, 39 sont le résultat d'une conduite sous état alcoolique par un jeune âgé de moins de 30 ans (soit près de 6,5 % de ces accidents), et 27 d'une conduite sous l'emprise de produits stupéfiants (environ 4,5 % des accidents). Si la proportion de ces accidents est importante (plus d'un accident sur 10), il convient surtout de souligner que ces derniers se révèlent particulièrement mortels, puisque la consommation de substances psychoactives par les moins de 30 ans a entraîné sur cette période 20 décès sur 87 au total, représentant 23 % des morts sur la route. Cet enjeu est par conséquent majeur et se trouvera placé au cœur du plan d'action départemental.

d. Plan d'actions envisagé

Deux axes centraux ont été retenus afin de répondre à cet enjeu prioritaire, en ciblant plus spécifiquement le public jeune, majoritairement concerné par la consommation de stupéfiants, en témoignent les statistiques renseignées *supra*.

Le premier axe, préventif, visera l'élaboration d'actions dans un cadre partenarial, à destination plus particulièrement du public jeune. Porté par le secteur associatif, le projet aura pour objectif d'impliquer ce public cible et de le sensibiliser au risque, par le biais d'un système de convention liant l'association, les forces de sécurité intérieure, et quelques auto-écoles volontaires, en proposant des sessions de formation obligatoires de quelques heures aux apprentis conducteurs.

Le second axe consistera en un renforcement conséquent des contrôles opérés par les forces de police et de gendarmerie, notamment aux abords de lieux festifs de type festivals, discothèques ou free-parties.

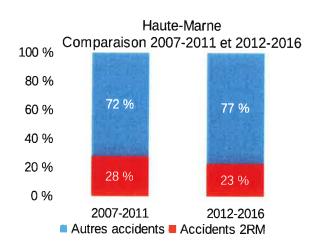
2. Les deux-roues motorisés

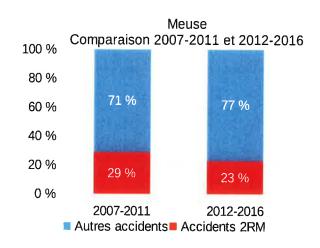
a. Analyse de l'enjeu



Les deux-roues motorisés (2RM) sont étudiés ici selon le seuil retenu fixé à 125 cm³. Par conséquent, seules deux catégories seront analysées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters : les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers), et les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds).

En France en 2016, les usagers de 2RM représentent 21,9 % des personnes tuées et 27,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation. Le parc des 2RM constitue en moyenne 2 % du trafic routier. Le département de la Haute-Marne, très rural, ne dispose d'aucune grande agglomération et d'un climat à influence continental, ce qui explique la faible circulation de 2RM en comparaison au niveau national.





Sur la période 2012-2016, la part des accidents de 2RM de la Haute-Marne est égale à celle de la Meuse. L'évolution de cette part entre 2007-2011 et 2012-2016 est en légère baisse à la fois pour le département et celui de la même famille de référence.

Période	2012-2016	Nombre d'accidents de 2RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents de 2RM
	Haute-Marne	144	615	23%
Accidents corporels	Meuse	96	421	23%
corporoio	France	110 593	298 587	37%

Période	2012-2016	Nombre d'usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués usagers de 2RM
	Haute-Marne	8	87	9%
Tués	Meuse	7	62	11%
	France	4 232	18 097	23%

La part des accidents de 2RM est supérieure à la valeur nationale cible qui est supérieure ou égale à 20 % des accidents du département. La part des tués usagers de 2RM est quasiment similaire à celle de la Meuse mais reste inférieure à celle de la France.

b. Analyse du risque par catégorie d'âge : les jeunes majoritairement touchés

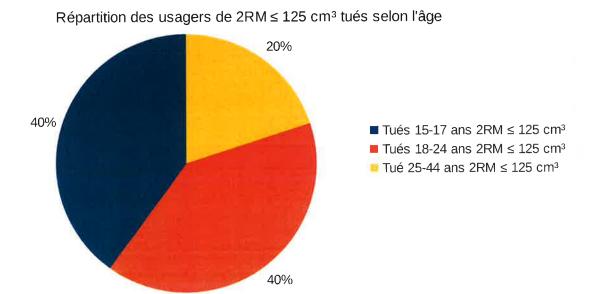
	125 cm ³ 2012-2016	Nombre d'accidents de 2RM ≤ 125 cm³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
	Haute-Marne	73	144	50%
Accidents corporels	Meuse	47	96	49%
corporeis	France	63 810	110 593	58%

	≤ 125 cm³ ∋ 2012-2016	Nombre d'accidents de 2RM ≤ 125 cm³ tués	Nombre total de tués en 2RM	%
1	Haute-Marne	5	8	62%
Tués	Meuse	1	7	14%
	France	1 398	4 232	33%

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

La part des tués 2RM de petite cylindrée du dépar-tement est quasiment quatre fois supérieure à la Meuse et deux fois supérieure à la France. Cette accidentalité est essentiellement urbaine (66%) du fait de la faible motorisation des engins.

La mortalité des 15-17 ans sur ce type de 2RM est importante compte-tenu d'un échantillonnage faible pour cette classe d'âge.



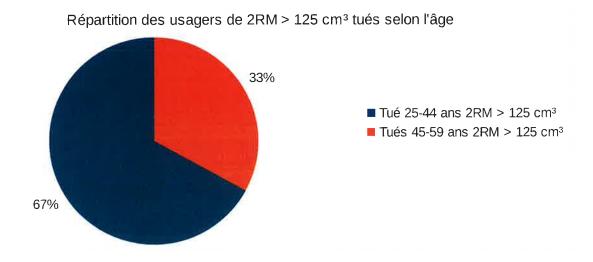
15

Les deux-roues motorisés de cylindrée supérieure à 125 cm³

	2012-2016	Nombre d'accidents de 2RM > 125 cm ³	Nombre total d'accidents de 2RM	%
	Haute-Marne	72	144	50%
Accidents corporels	Meuse	47	96	51%
corporeis	France	47 910	110 593	43%
	> 125 cm ³ 2012-2016	Nombre d'accidents de 2RM > 125 cm ³ tués	Nombre total de tués en 2RM	%
	Haute-Marne	3	8	38%
Tués	Meuse	6	7	86%
	France	2 834	4 232	67%

Concernant les plus grosses cylindrées, l'accidentologie demeure faible en Haute-Marne, comparativement au niveau national.

Il convient de noter que, toutes catégories de 2RM confondues, l'accidentologie concerne en premier chef un public jeune, avec une grande majorité de tués, âgée de moins de 44 ans (100 % pour les moins de 125 cm³ et 67 % pour les plus de 125 cm³).



c. Orientations et indicateurs

Connaissance:

Améliorer la connaissance des accidents 2RM

Infrastructure:

• Intégrer les problématiques liés aux 2RM lors de la réalisation d'ouvrages routiers (double barrière de sécurité)

Sensibilisation:

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- · Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs

Sanction:

Informer sur les sanctions relatives aux comportements à risque

Indicateurs retenus:

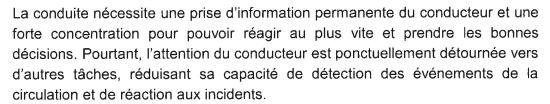
- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de tués dans un accident impliquant un 2RM
- Part d'accidents corporels impliquant un 2RM dans l'ensemble des accidents corporels
- Nombre d'infractions

d. Plan d'actions envisagé

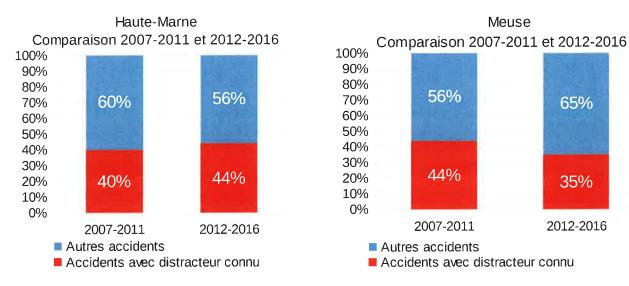
Un partenariat sera mis en place avec la gendarmerie (escadron départemental de sécurité routière) afin de pouvoir proposer aux usagers des stages de reprise en main de leurs deux-roues au début du au printemps et au début de l'été. Cette opération permettra aux usagers de la route d'adopter les bons gestes et les bons réflexes au moment du retour des motards en plus grand nombre sur le réseau routier du département.

3. Les distracteurs au volant

a. Analyse de l'enjeu







En Haute-Marne, la part des accidents avec un distracteur connu a légèrement augmenté entre les deux périodes contrairement à la Meuse, département de même famille, qui voit la part des distracteurs dans les accidents corporels passer de 44 % à 35 % sur les mêmes périodes.

Période 2	012-2016	Nombre d'accidents	Nombre de tués
	Haute-Marne	615	87
Accident corporels	Meuse	421	62
Corporato	France	298 587	17 243
	Haute-Marne	272	33
Accident lié aux distracteurs	Meuse	148	0
distributedis	France	58 927	5 592
	Haute-Marne	44%	38%
Part distracteurs	Meuse	35%	0%
	France	20%	32%

Les indicateurs liés aux distracteurs connus en Haute-Marne sont significativement supérieurs à ceux d'un département de même famille, ainsi qu'au niveau national, ce qui en fait un enjeu absolu.

b. Orientations et indicateurs

Connaissance:

Développer des outils pédagogiques de sensibilisation aux distracteurs

Infrastructure:

- Développer des zones permettant de faire une pause pour utiliser son téléphone
- Optimiser et simplifier la visibilité de la signalisation routière (verticale et horizontale)

Sensibilisation:

- · Sensibiliser les usages de la route sur les risques des distracteurs
- · Sensibiliser les conducteurs aux alternatives à l'utilisation de distracteurs et les promouvoir

Sanction:

• Communiquer sur les préconisations émises lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 proposant la rétention du permis de conduire lorsque l'utilisation du téléphone au volant s'ajoute à une autre infraction

Indicateurs retenus:

- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- · Nombre de tués dans un accident avec distracteurs
- · Part d'accidents corporels avec distracteurs dans l'ensemble des accidents corporels
- Nombre d'infractions

c. Plan d'actions envisagé

Des conventions de partenariat du même type que celle formalisée entre le ministère des Armées et la délégation à la sécurité routière le 12 février 2018 pourront être élaborées et développées en lien avec différents secteurs professionnels.

Ce projet permettrait de répondre aussi bien à la problématique du risque professionnel qu'a celle des distracteurs. En effet, la convention pourrait prévoir, à l'instar de celle conclue avec le ministère des Armées, diverses dispositions en vue de limiter les conversations téléphoniques au volant, l'employeur convenant par exemple à ne pas engager de conversation téléphonique avec un employé en situation de conduite, et l'employé s'engageant, pour sa part, à reporter les appels qu'il pourrait recevoir alors qu'il conduit.

Ce plan d'action transversal permettrait l'implication d'acteurs variés dans un projet unique.

AUTRES RISQUES NÉCESSITANT UNE VIGILANCE ACCRUE

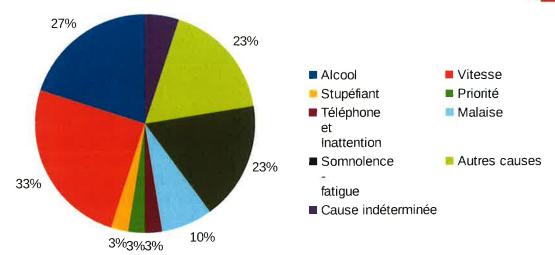


1. La vitesse excessive

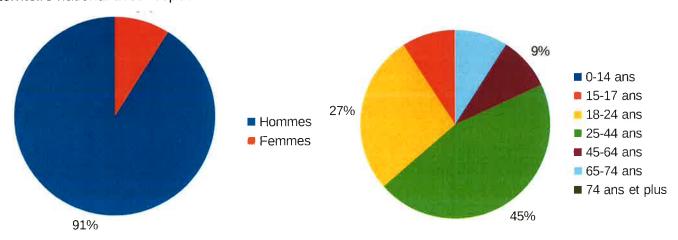
a. Analyse de l'enjeu

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

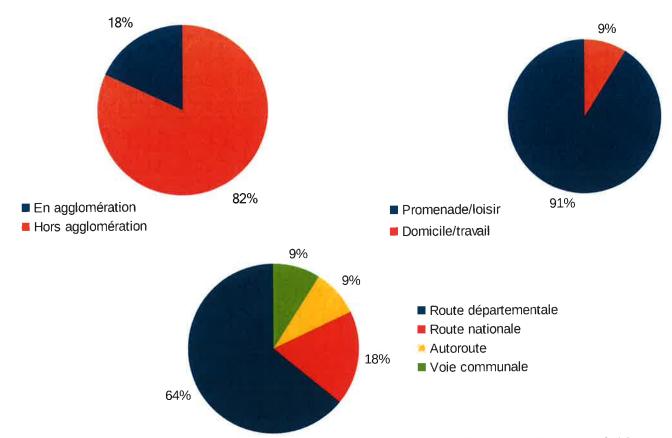




Accidents mortels dus à la vitesseSur la période 2015-2016 en Haute-Marne, la vitesse est la première cause d'accidents mortels avec 33 %. Durant cette période, la vitesse est également la première cause d'accidents mortels dans le département de la Meuse, et pour l'ensemble du territoire national avec respectivement 54 % et 31 %.



Les hommes sont très majoritairement représentés dans les accidents liés à la vitesse.



Par ailleurs, la mortalité des 18-24 ans est importante compte-tenu d'un échantillonnage faible pour cette classe d'âge contrairement à la classe d'âge de 25-44 ans.

Concernant le milieu, 82 % des accidents mortels où la vitesse est en cause se sont déroulés hors agglomération. Avec 91 % des accidents mortels concernés, les trajets pour un déplacement lié au loisir sont davantage touchés par l'accidentologie liée à la vitesse que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (9 %). Par ailleurs, les routes départementales sont les plus concernées (64%), celle-ci constituant toutefois pour mémoire la majeure partie du réseau routier haut-marnais (cf. « Contexte local du département »).

b. Orientations et indicateurs

Sensibilisation:

- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- Mener des campagnes de communications forte pour sensibiliser les conducteurs
- Sensibiliser à la notion de partage de la route, sur les comportements à risque et la maîtrise du véhicule

Sanction:

Renforcement significatif des contrôles et des sanctions

Indicateurs retenus:

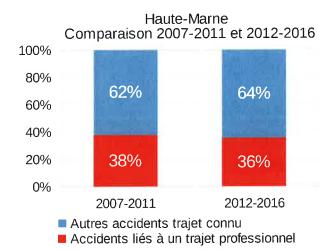
- · Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de tués dans un accident avec vitesse
- Part d'accidents corporels avec vitesse dans l'ensemble des accidents corporels
- Nombre d'infractions

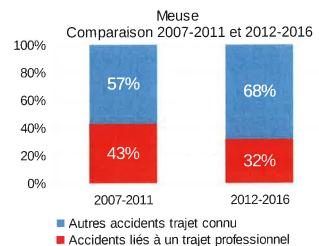
2. Le risque professionnel

a. Analyse de l'enjeu

L'analyse porte ici sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail. Il est ici étudié la part des accidents routiers professionnels entre 2007-2011 et 2012-2016 en Haute-Marne et dans un département de même famille afin de pouvoir comparer les données.







Période 2	012-2016	Nombre d'accidents	Nombre de tués
	Haute-Marne	615	87
Accident corporels	Meuse	421	62
Corporcia	Métropole	289 565	17 243
	Haute-Marne	209	40
Accident professionnels	Meuse	127	20
professionnels	Métropole	108 978	6 446
	Haute-Marne	34%	46%
Part risque professionnel	Meuse	30%	32%
	Métropole	38%	37%

En Haute-Marne, la part des accidents professionnels a légèrement diminué entre les deux périodes. Toutefois, elle est supérieure à celle d'un département de même famille, la Meuse, qui est à 32 % pour la période 2012-2016.

Les accidents liés aux missions

En France, parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont certes moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais ils sont plus meurtriers. Ainsi, en 2016, les accidents impliquant un usager en mission représentent 23,2 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet « mission »	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet « mission » / trajet professionnel
	Haute-Marne	115	209	55%
Accidents corporels	Meuse	66	127	52%
corporeis	France	51 356	108 978	47%

Contrairement à la tendance nationale, le département enregistre une part d'accident liés à un trajet « mission » supérieur à la moyenne. La Meuse, elle aussi est supérieure à la moyenne avec 52 % mais elle reste inférieure à la Haute-Marne avec 55 %.

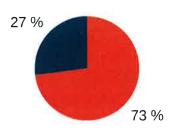
Toutefois, ces données étant proches de 50 %, il convient de noter que le risque professionnel « mission » est aussi important que le risque « domicile-travail ».

Les accidents corporels en mission ont, par ailleurs, principalement lieu hors agglomération (73 %).

Véhicules impliqués dans les accidents liés à un trajet mission	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de piétons ou de personnes tuées dans les véhicules concernés	Part des accidents par moyen de locomotion
Piéton	6	2	3%
Vélo	12	1	6%
Cyclomoteur	3	0	2%
Motocyclette	9	1	5%
VT et VU	87	19	47%
Autres	7	1	4%
Car-bus	2	1	1%
PL	60	19	32%
Ensemble	115	44	

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle entre 2012 et 2016, les accidents impliquant un véhicule de tourisme, un véhicule utilitaire et un poids-lourd sont des enjeux pour le département de la Haute-Marne, leurs parts cumulent à elles seules représentent 79 % de ces accidents.

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission selon le milieu

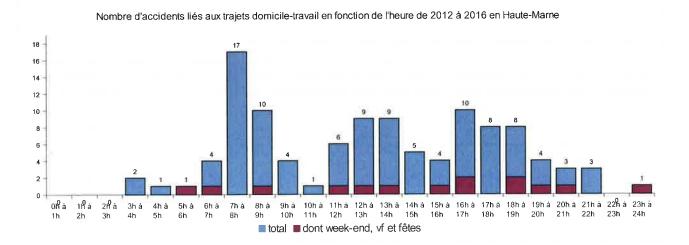


■ En agglomération ■ Hors agglomération

Les accidents liés aux trajets domicile-travail

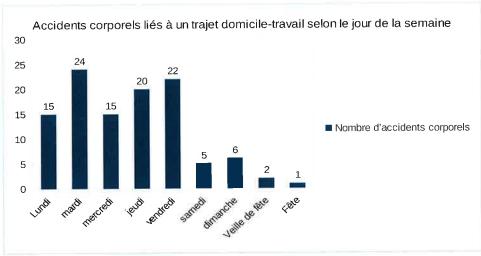
En France, en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5 % des personnes tuées et 26,2 % des victimes des accidents corporels de la circulation. Les pourcentages d'accidents en trajet domicile-travail de la Haute-Marne et de la Meuse sont du même ordre. Toutefois, ils restent inférieurs à celui de la France.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents corporels liés à un trajet domicile-travail	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet domicile travail / trajet professionnel
	Haute-Marne	110	209	53%
Accidents corporels	Meuse	69	127	54%
	France	66 901	108 978	61%



Au total, 66 % des accidents corporels se sont déroulés sur 3 jours de la semaine (mardi, jeudi et vendredi).

En Haute-Marne, les heures les plus accidentogènes sont de 7 à 9 heures, de 12 h à 14 h et de 16 h à 19 h.



b. Orientations et indicateurs

Connaissance:

Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et mission

Infrastructure:

 Développer et promouvoir l'utilisation de transport alternatif (covoiturage, transport en commun, mode de transport doux...)

Sensibilisation:

- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (visioconférence, télétravail...)
- Promouvoir la mise à disposition d'espaces adaptés aux pauses méridiennes en entreprise

Indicateurs retenus:

- · Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de tués dans un déplacement professionnel (domicile-travail, mission)
- Part d'accidents corporels lors d'un déplacement professionnel dans l'ensemble des accidents corporels
- Nombre d'entreprises signataires des 7 engagements pour une route plus sûre

3. Les usagers vulnérables

a. Analyse de l'enjeu



Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes. Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. À cet égard, il conviendra d'observer et analyser la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département, et au sein de la famille du département.



Pour les cyclistes, il n'est pas pertinent de considérer les accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. La proportion d'accidents de bicyclette contre un autre protagoniste sera donc privilégiée.

> Les piétons

En France en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentaient 16,3 % des personnes tuées et 16,4 % des victimes des accidents corporels de la circulation. En Haute-Marne, la part des accidents impliquant un piéton a légèrement diminué entre les deux périodes.

Période 201	2-2016	Nombre d'accidents	Nombre de tués
	Haute-Marne	558	78
Accident corporels hors autoroute	Meuse	410	61
nois autoroute	Métropole	254 856	15 930
Accident avec un	Haute-Marne	69	1
pieton hors	Meuse	76	4
autoroute	Métropole	62 442	2 292
	Haute-Marne	12%	1%
Part d'accident avec un piéton	Meuse	19%	7%
	Métropole	25%	14%

Les indicateurs liés aux piétons hors autoroute en Haute-Marne sont significativement inférieurs à ceux d'un département de même famille.

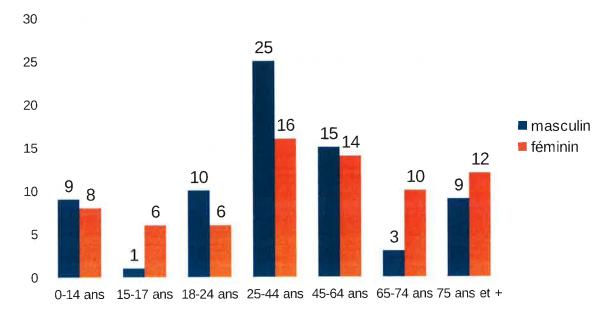
Antagoniste	Nombre d'accidents	Part d'accident
bicyclette	0	0%
deux-roues motorisés	4	6%
vl ou vu	62	87%
pl	2	3%
transport en commun	0	0%
tramway (et train)	0	0%
autre mode	3	4%
total	71	100%



En Haute-Marne, 87 % des accidents de piéton sont des chocs piétons/VL ou VU. Il y a un autant de femmes impactées que d'hommes. Toutefois, on observe de fortes différences selon la classe d'âge : les hommes sont plus touchés que les femmes entre 18 et 44 ans alors qu'en parallèle les femmes seniors sont plus touchées que les hommes à partir de 65 ans.

Haute-Marne 100% 90% 80% 70% 60% 86% 88% 50% 40% 30% 20% 10% 14% 12% 0% 2007-2011 2012-2016 Autres accidents hors autoroute Accidents impliquant un piéton Hors autoroute





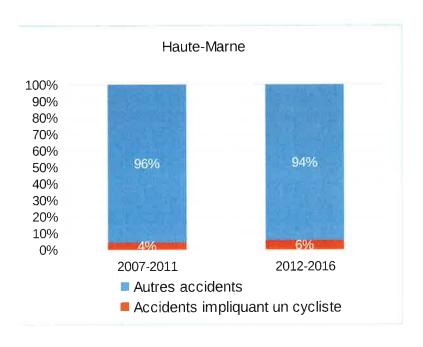
➤ Les cyclistes

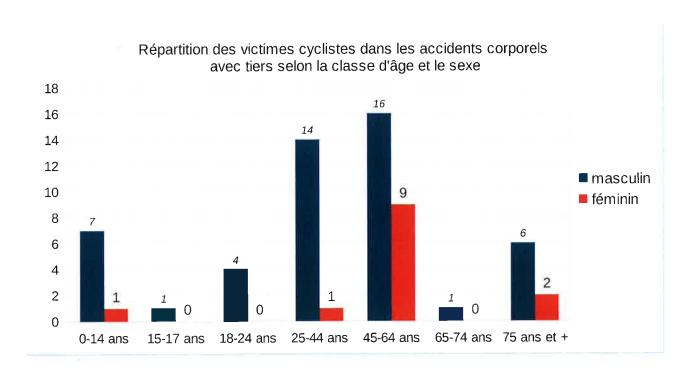


En France en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents corporels de la circulation. Les accidents entre les piétons et les cyclistes ayant été abordés au chapitre précédent, on s'intéressera le plus souvent dans cette partie aux seuls accidents de cyclistes avec un véhicule tiers. Les indicateurs liés aux cyclistes hors autoroute en Haute-Marne sont semblables à un département de même famille et inférieurs à la métropole.

Période 20	12-2016	Nombre d'accidents	Nombre de tués
Accident	Haute-Marne	558	78
corporels hors	Meuse	410	61
autoroute	Métropole	264 866	15 930
Accident avec un	Haute-Marne	32	1
cycliste hors	Meuse	23	0
autoroute	Métropole	18 529	666
	Haute-Marne	6%	1%
Part d'accident avec un piéton	Meuse	6%	0%
	Métropole	7%	4%

Il y a davantage de cyclistes hommes (79 %) que de cyclistes femmes (21 %) victimes d'accidents corporels, en général quelle que soit la classe d'âge considérée





b. Orientations

Infrastructure:

- Développer des zones de circulation apaisées
- Travailler sur l'implantation et les caractéristiques des pistes cyclables

Sensibilisation:

- Inciter les usagers vulnérables à porter des vêtements de sécurité
- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue, de la courtoisie au volant
- Apprendre à circuler à vélo en sécurité dès le plus jeune âge
- · Sensibiliser les conducteurs aux incivilités

Indicateurs retenus:

- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de piétons et de cyclistes tués
- Part d'accidents corporels impliquant un usager vulnérable dans l'ensemble des accidents corporels

4. Le risque « seniors »

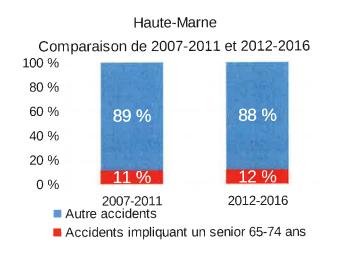
a. Analyse de l'enjeu

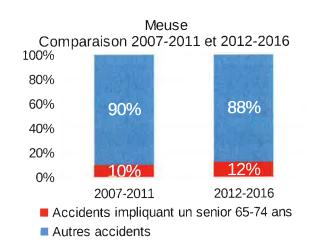


L'analyse de cet enjeu sera réparti en deux classes d'âge : les seniors âgés de 65 à 74 ans, et les seniors âgés de 75 ans et plus.

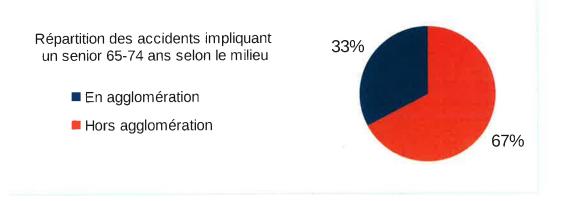
> Les seniors âgés de 65 à 74 ans

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

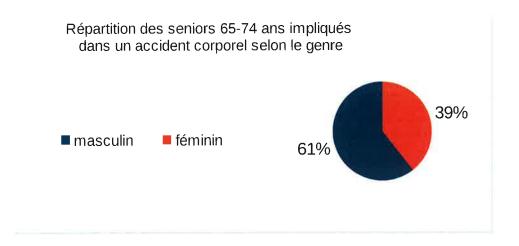




Les indicateurs liés aux seniors de 65 à 74 ans en Haute-Marne sont semblables à ceux d'un département de même famille et à ceux de métropole.

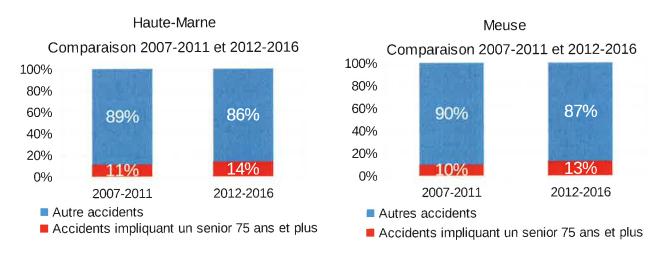


La répartition des accidents impliquant un senior 65-74 ans est nettement supérieure hors agglomération.

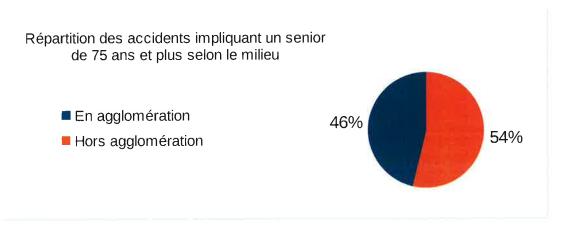


Les hommes âgés de 65 à 74 ans sont plus touchés que les femmes sur la même tranche d'âge.

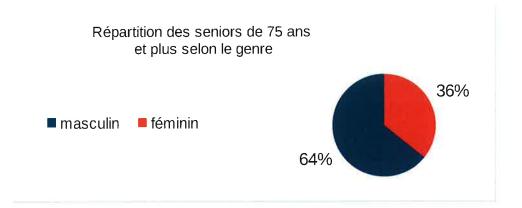
> Les seniors âgés de plus de 75 ans



Les indicateurs liés aux seniors de 75 ans et plus en Haute-Marne sont supérieurs à ceux d'un département de même famille.



La part d'accident impliquant un senior de plus de 75 ans en agglomération est supérieure à la part des 65-74 ans. Ici, la part d'accident en agglomération est semblable à la part d'accident hors agglomération.



La population masculine est également la plus concernée par l'accidentalité au-delà de 75 ans.

b. Orientations et indicateurs

Sensibilisation:

- Organiser des remises à niveau du code de la route et du partage de la voirie
- Organiser des conférences, voire des formations post-permis pour sensibiliser les seniors sur la diminution des capacités physiques liés à l'âge ou aux médicaments
- Développer les interventions dans les structures locales bien implantées auprès des seniors
- Informer sur les services des transports à la demande

Indicateurs retenus:

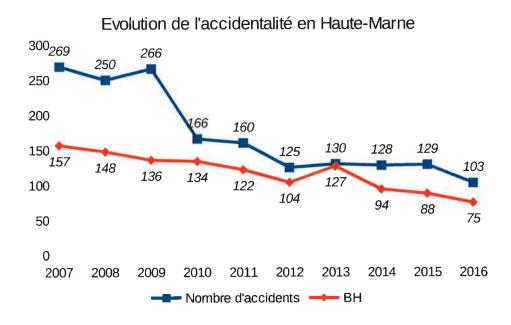
- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- Nombre de tués dans la tranche d'âges 65 ans et plus
- Part d'accidents corporels impliquant un senior dans l'ensemble des accidents corporels

ANNEXES

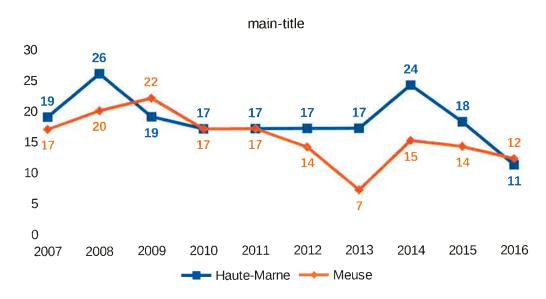


1. Caractéristiques générales de l'accidentalité

a. Accidentalité 2007 - 2016



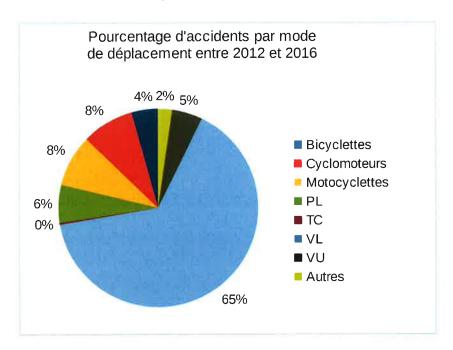
Sur la période 2012-2015, la Haute-Marne enregistre une stagnation du nombre d'accidents corporels (entre 125 et 130) avant de voir une baisse de 20 % en 2016. Parallèlement, la tendance générale des blessés hospitalisés en Haute-Marne est orientée à la baisse malgré un pic en 2013. Par comparaison avec la période 2007-2011, la Haute-Marne présente une accidentalité plus faible sur la deuxième période.



b. Accidents selon le mode de déplacement

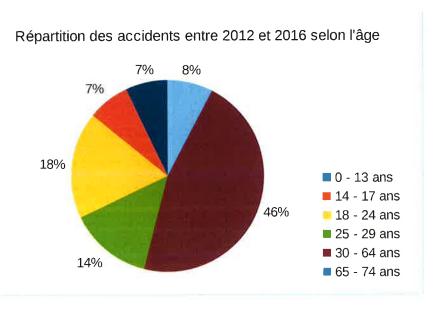
Deux catégories d'usagers se détachent nettement de l'ensemble : les véhicules légers et les deuxroues motorisés.

- Catégorie « VL » : elle représente la large majorité des accidents en Haute-Marne avec 65 % de la part des accidents.
- Catégorie « 2RM » : elle comprend les cyclomoteurs (8%) et les motocyclettes (8%). Elle représente 16 % des accidents en Haute-Marne alors que le parc des 2RM ne représente pas plus de 3 % du parc des véhicules dans le département.



c. Accidents selon la catégorie d'âge

Par rapport à la composition de sa population, la Haute-Marne enregistre une sur-mortalité dans la classe d'âge 18-24 ans (18 % des tués pour 6 % des effectifs). La classe d'âge des 30-64 ans est la plus représentée avec 46 % mais cette valeur correspond à leur part de la population.



d. Accidents et tués selon le milieu

Période 2012-2016	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	sur autoroute	Total
Nombres d'accidents	236	322	57	615
%	38%	52%	9%	100%
Tués	8	69	10	87
%	9%	79%	11%	100%

Sur la période 2012-2016, en Haute-Marne, le milieu « hors agglomération et hors autoroute » recense plus de la moitié des accidents corporels. Ce milieu est particulièrement sur-représenté puisqu'il enregistre 79 % des tués. En revanche, la part des accidents « en agglomération » représente 38 % pour seulement 10 % des tués.





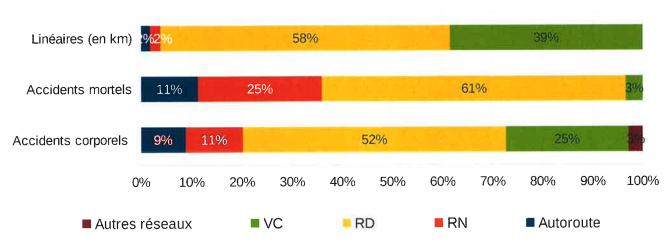
e. Accidents et tués selon la catégorie de voie

	3
d	1
3	- 5
1,	A.

	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Accidents corporels	57	74	340	160	18
Accidents mortels	10	22	54	3	0
Linéaires (en km)	115	145	3875	2593	NC

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis communal, le réseau national et enfin l'autoroute. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombres d'accidents corporels / kilomètres de voie) est la plus importante sur le réseau national, puis l'autoroute, le réseau départemental et enfin le réseau communal.

Poids de l'accidentalité selon le réseau



La part d'accident mortel sur l'autoroute et sur le réseau national est sur-représenté par rapport au nombre de kilomètres en Haute-Marne. Au contraire, le réseau communal est peu représenté avec seulement 3 % des accidents mortels pour 39 % du réseau routier haut-marnais.

2. Statistiques des dépistages 2012 – 2016



	Alcool				
Années	Nombre de dépistages	Nombre de dépistages positifs	Taux		
2014	73 213	865	1,18		
2015	74 023	799	1,08		
2016	74 855	798	1,07		
2017	69 404	803	1,16		
total	291 495	3265	1,12		
	Stupét	fiants			
Années	Nombre de dépistages	Nombre de dépistages positifs	Taux		
2014	1 272	346	27,20		
2015	1 295	465	35,91		
2016	1 271	485	38,16		
2017	1 554	576	37,07		
total	5 392	1 872	34,72		

3. Groupes de travail

Dans la lignée de la réunion de lancement du DGO le 18 janvier 2018, trois groupes de travail thématiques ont été constitués en vue de préparer l'élaboration du document :

Groupe	Participants Participants
Risque professionnel, Vitesse, Distracteurs	 AMF (un élu) SDIS CARSAT Gendarmerie Police nationale Police municipale Bourbonne-les-Bains Conseil départemental 5 IDSR DIR Est TGI (substitut du procureur)
Deux-roues motorisés, Usagers vulnérables (cyclistes et piétons), Seniors	 AMF (un élu) SDIS DSDEN Association prévention routière Gendarmerie Police nationale Conseil départemental CDCA (ex-Coderpa) DIR Est (éventuellement) 4 IDSR Ville de St-Dizier / CA St-Dizier / Police municipale Police municipale de Bourbonne-les-Bains Chaumont à Vélo TGI (substitut du procureur)
Jeunes et Conduites addictives	 AMF (un élu) SDIS DSDEN Association prévention routière Gendarmerie Police nationale Conseil départemental 4 IDSR DIR Est Police municipale Bourbonne-les-Bains Prévention Maïf TGI (substitut du procureur) UDAF

4. Remerciements



Ce Document Général d'Orientation résulte de la collaboration et de l'implication de tous les partenaires locaux de la sécurité routière.

À cet égard, Madame Françoise SOULIMAN et Monsieur Philippe DUVAL, Directeur des Services du Cabinet du Préfet de la Haute-Marne, remercient chaleureusement pour leur participation l'ensemble des acteurs ayant pris part aux groupes de travail :

Léa JALLIFFIER-VERNE (Substitut du Procureur de la République près le TGI de Chaumont)

Chef d'Escadron Sébastien NOCHEZ (EDSR)

Commandant Philippe BOYON (DDSP)

Sergent Cyril FRECON (SDIS)

Fernando DE CARVALHO, Emmanuel MOULIN (DSDEN)

Alain MARCHAL (enseignement agricole)

Marie-Claude LAVOCAT, Jeannine DREYER, Gilles SEIGLE, Alain ZEMINI (Conseil départemental)

Mélanie MENET (AMF)

Daniel HARMAND (CA de St-Dizier)

Jacques PEREME (CARSAT)

Jérôme WILHELEN (UDAF)

Serge DUYRAT (Police municipale de St-Dizier)

Alexandre MIQUEL (Police municipale de Bourbonne-les-Bains)

Jean-François BERNAUER-BUSSIER, Emmanuel NICOMETTE (DIR Est)

Jacques DENYS, Hassan EL BOUHI, Stéphane JAUVAIN, Coralie MAIRE, Nadine MALARA, Valérie WERTZ, Laurence ZOL (IDSR)

Michel PROST (CDCA)

Jean-Pierre THABOURIN, Christine VEUILLEMENOT (prévention MAIF)

Jean-Jacques SCHUFFENECKER (association prévention routière)

Isabelle BRETON, Jean-Pierre EVRARD (Collectif Chaumont à vélo)

Ainsi que les services de la Direction Départementale des Territoires ayant directement concouru à la réalisation de ce document.

5. Perspectives: accidents mortels Janvier 2016 - Avril 2018

Carte des accidents mortels en Haute-Marne 2016 - 2017 - 2018

