

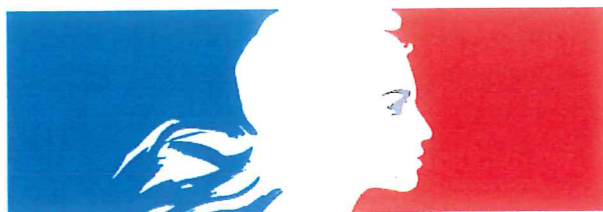


Sécurité routière

2018
2022

Document
Général
d'Orientations
du Var

Sécurité routière



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE PREFET DU VAR

Jean-Luc VIDELAINE



LE DÉPARTEMENT

LE PRESIDENT DU
CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAR

Marc GIRAUD

Sécurité Routière

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2018-2022

SOMMAIRE

Chapitre I

Objectifs du DGO

Chapitre II

Démarche d'élaboration

Chapitre III

L'accidentologie générale du département

Bilan de la MSR

Chapitre IV

Les enjeux

Chapitre V

Les orientations d'actions

Chapitre VI

Suivi et évaluation du DGO

Chapitre I

Objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au département, aux communes, groupements de communes, aux associations de lutte contre l'insécurité routière, de définir les axes prioritaires de la politique que les acteurs mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs.

Ils sont associés à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

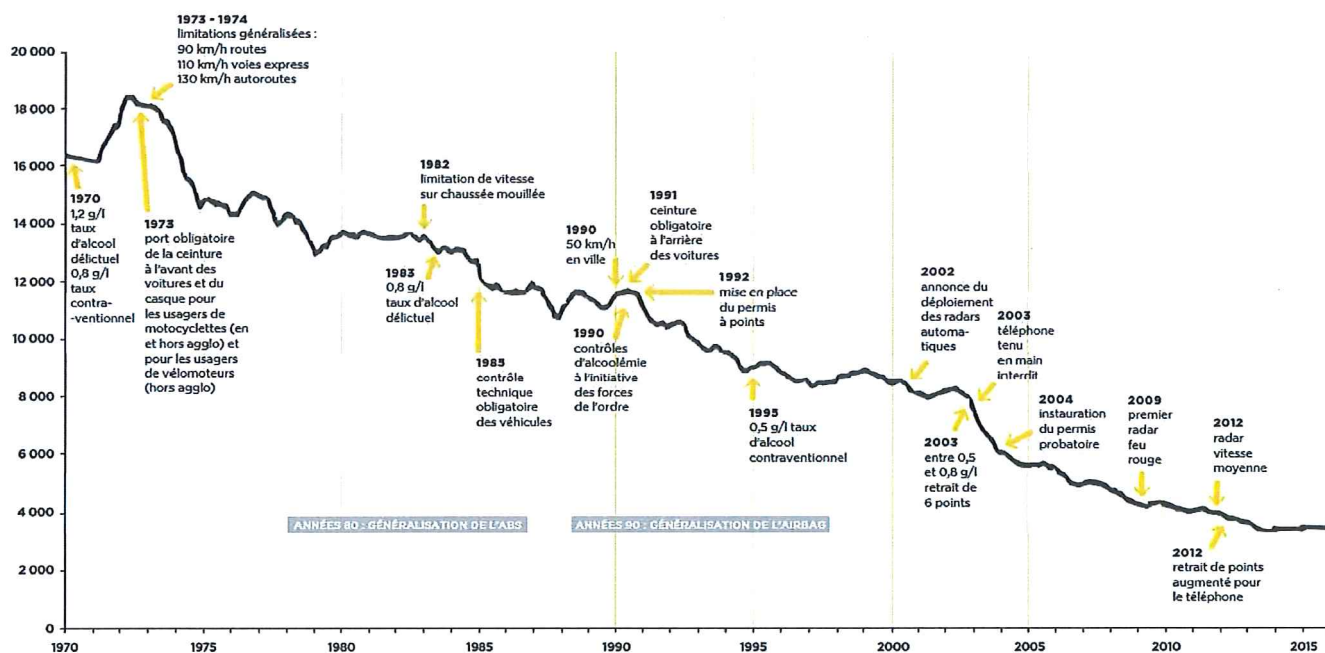
est un outil stratégique qui doit permettre à l'ensemble des acteurs de :

- partager l'analyse de l'insécurité routière du département,
- se mobiliser autour de projets et d'actions qui seront déclinés dans le cadre des PDASR annuels,
- identifier des pistes d'amélioration,
- conduire ensemble des actions de sensibilisation.

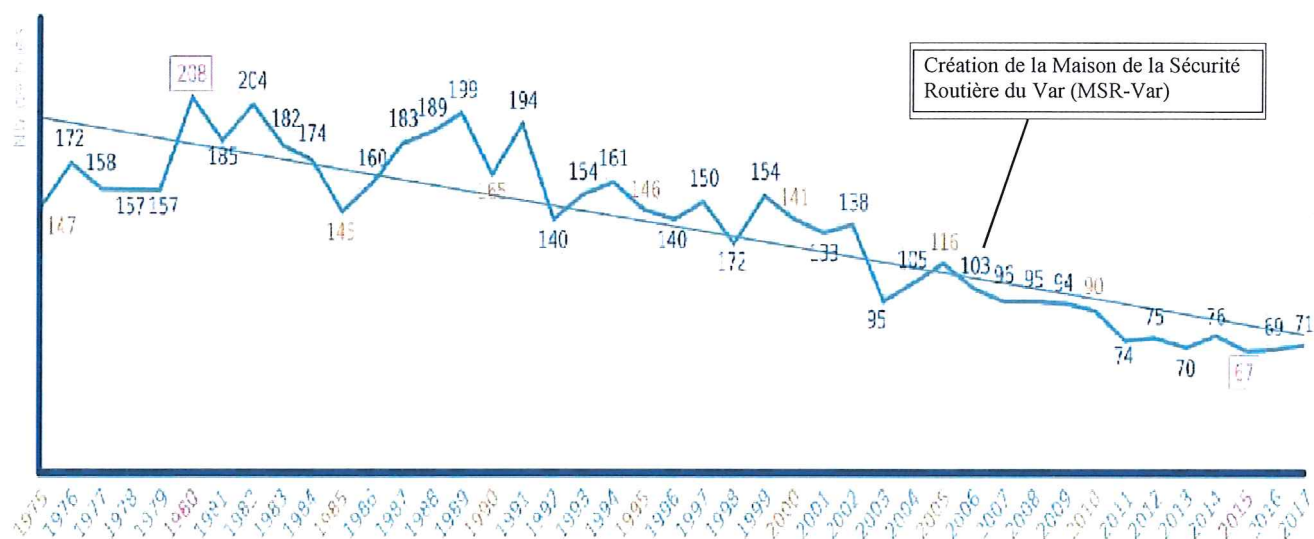
Les grandes mesures, prises depuis les années 70, pour lutter contre l'insécurité routière ont permis de diminuer très significativement la mortalité routière en France.

Dans le Var, la tendance est identique. Le DGO 2018-2022 a été réalisé dans l'optique de consolider les travaux effectués jusqu'ici et d'infléchir, plus encore, les chiffres de l'accidentologie.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2016



MORTALITE ROUTIERE DANS LE VAR, DEPUIS 1975



Chapitre II

Démarche d'élaboration

Le DGO est une démarche d'implication de tous les acteurs et un outil de programmation.

A partir du diagnostic de l'accidentalité dans le département et des volontés stratégiques et politiques locales ou nationales, la démarche d'élaboration vise à orienter la lutte contre l'insécurité routière en se basant sur des thèmes choisis.

La seconde phase consiste en la fixation des objectifs et la rédaction des orientations d'actions pour les 5 années à venir.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière sont informés de la démarche DGO, associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

est marqué par des phases décisionnelles portant sur :

- le choix des enjeux
- la fixation des objectifs
- l'orientation des actions de sensibilisation

A large blue oval shape centered on the page, containing the title text in white.

L'accidentologie générale du département

Chapitre III

L'accidentologie générale du département

PRESENTATION DU VAR :

Superficie : 5 973 km²

Population : 1 048 652 habitants (2018)

Densité : 173,8 habitants au km² (108 pour la France)

La densité de la population du département est environ 1,5 fois plus importante que celle de la France.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, avec 434 409 habitants (2018), représente 41,15% de la population varoise.

RESEAUX ET TRAFICS :

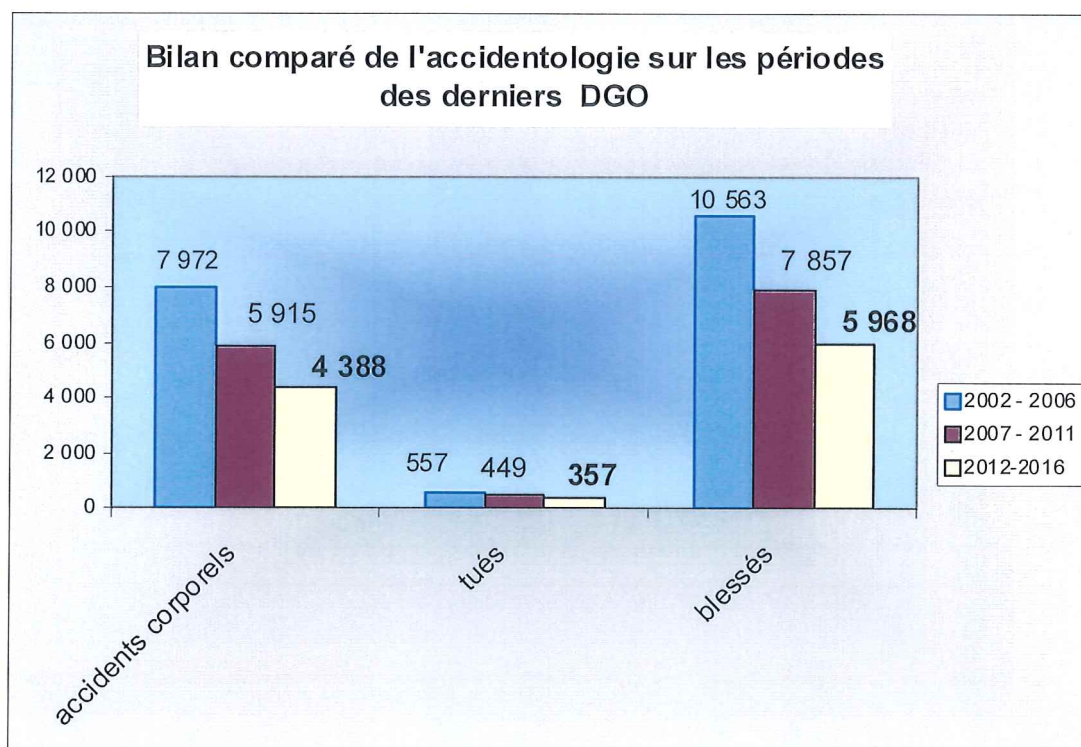
La longueur totale du réseau routier du département du Var est de 10 367 kilomètres répartie entre :

- 199 kilomètres d'autoroutes (20^{ème} rang*), avec un débit de 40 283 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national) ;
- 4 kilomètres de routes nationales (87^{ème} rang*), avec un débit de 17 295 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national) ;
- 2 939 kilomètres de routes départementales, avec un débit de 3 399 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national) ;
- 7 428 kilomètres de voies communales.

Le département du Var occupe le 58^{ème} rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur et le 55^{ème} quant à sa densité avec 1,9 kilomètres par km² de territoire.

* (source insee 2015)

Evolution de l'accidentologie¹ sur les périodes relatives aux deux derniers DGO

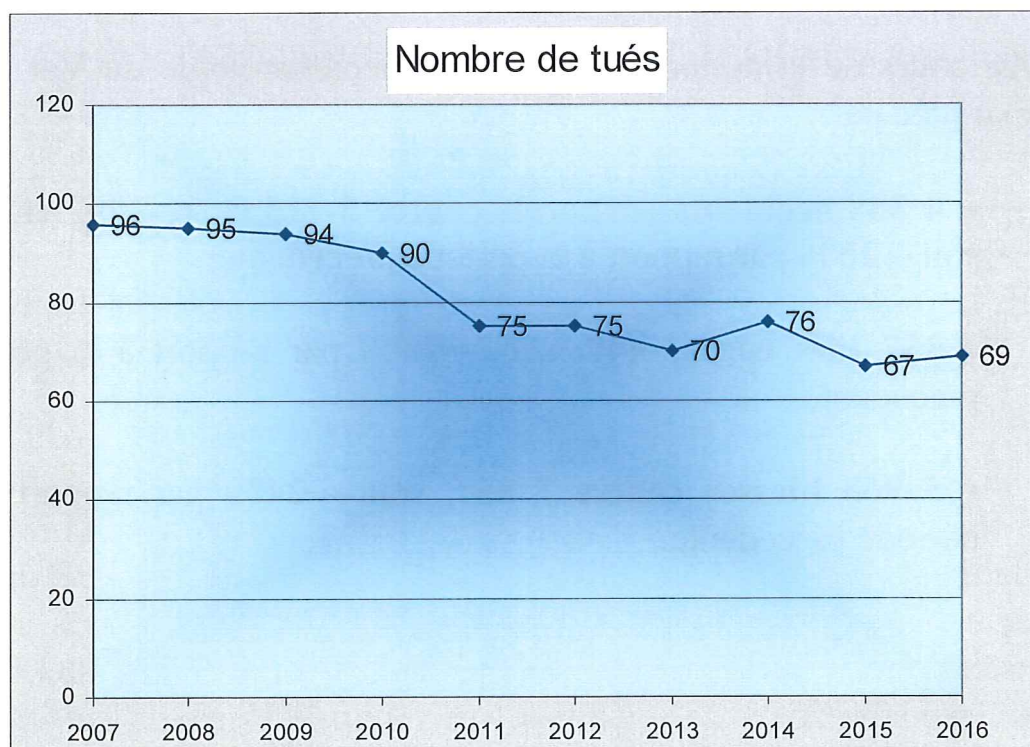
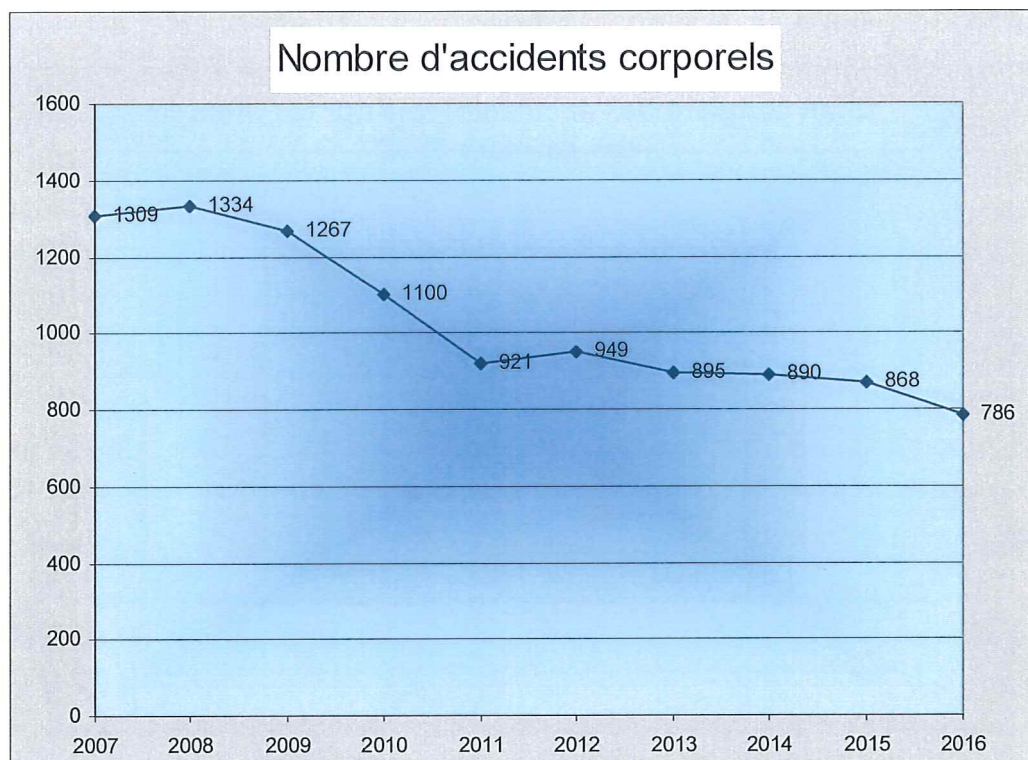


Au cours de la période 2012-2016, l'accidentologie du Var a été marquée par :

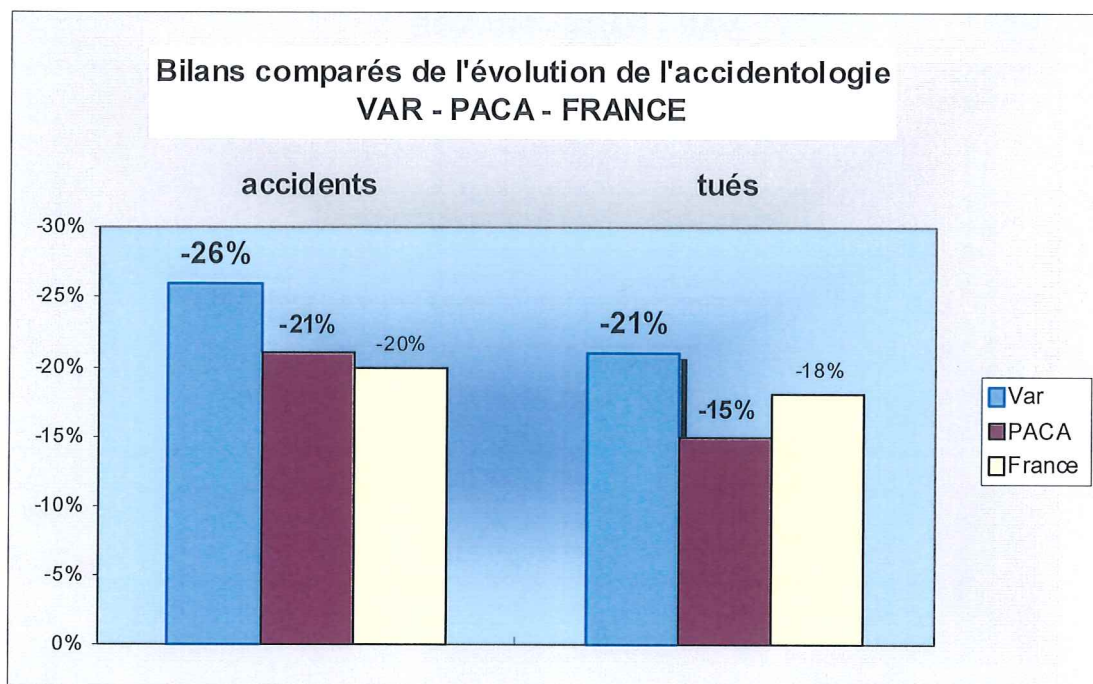
- **4 388 accidents corporels contre 5 915 entre 2007 et 2011** soit – 26% par rapport à la période précédente,
- **357 tués contre 449**, soit – 20% par rapport à la période précédente,
- **5 968 blessés contre 7 857**, soit – 24% par rapport à la période précédente.

¹ Les données graphiques du DGO sont issues de l'ODSR via l'application CONCERTO
D.G.O. du Var – 2018 / 2022

Evolution annuelle de l'accidentologie varoise



Evolution de l'accidentologie dans le Var, en région PACA et en France



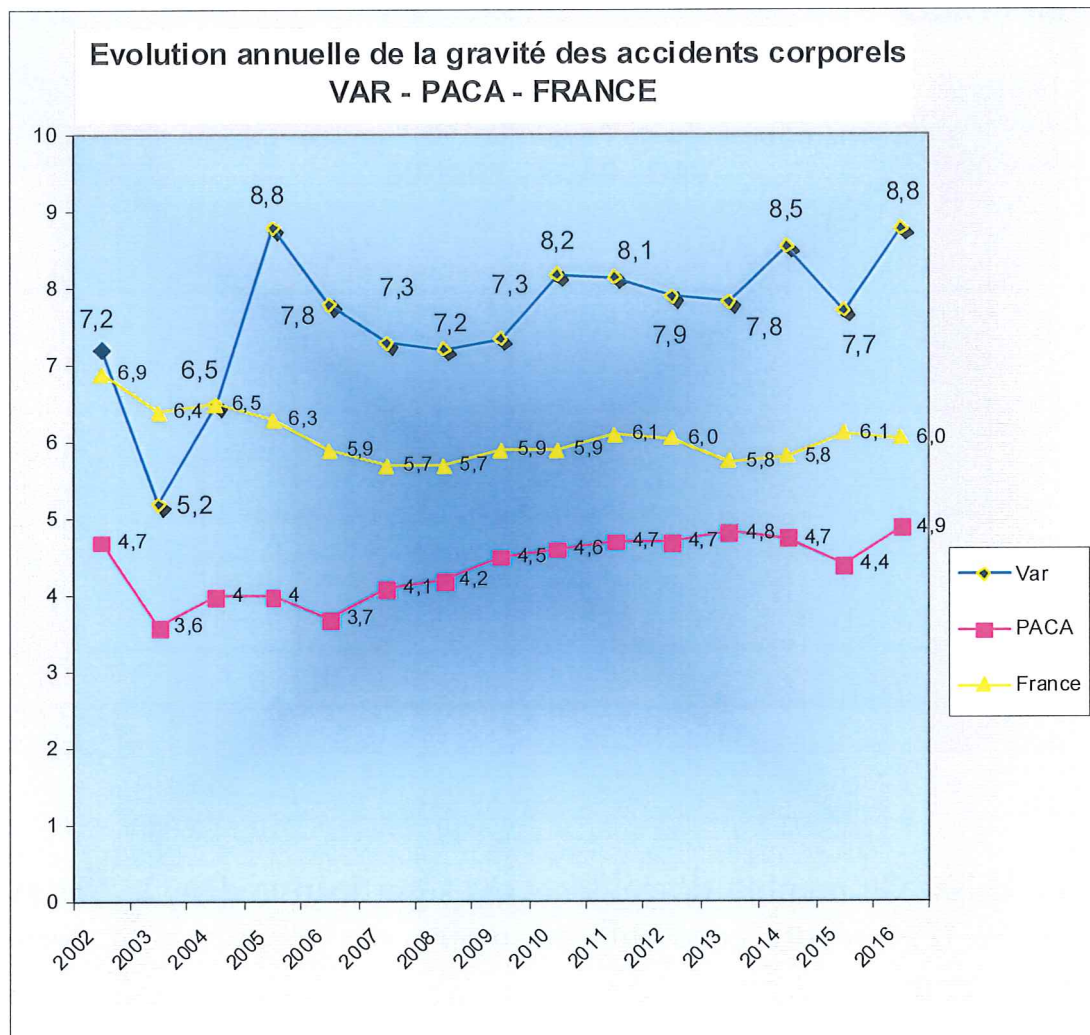
La baisse du nombre d'accidents est significative dans le Var avec 26 % d'accidents corporels en moins par rapport à la période précédente.

En PACA, cette baisse est de l'ordre de - 21 % et en France de - 20 %.

De la même façon le nombre de tués connaît une baisse importante dans le Var de l'ordre de - 21 % sur la période.

En PACA, cette baisse est de - 15 % et en France de - 18 %.

Evolution de la gravité² des accidents (VAR, PACA, France) ?

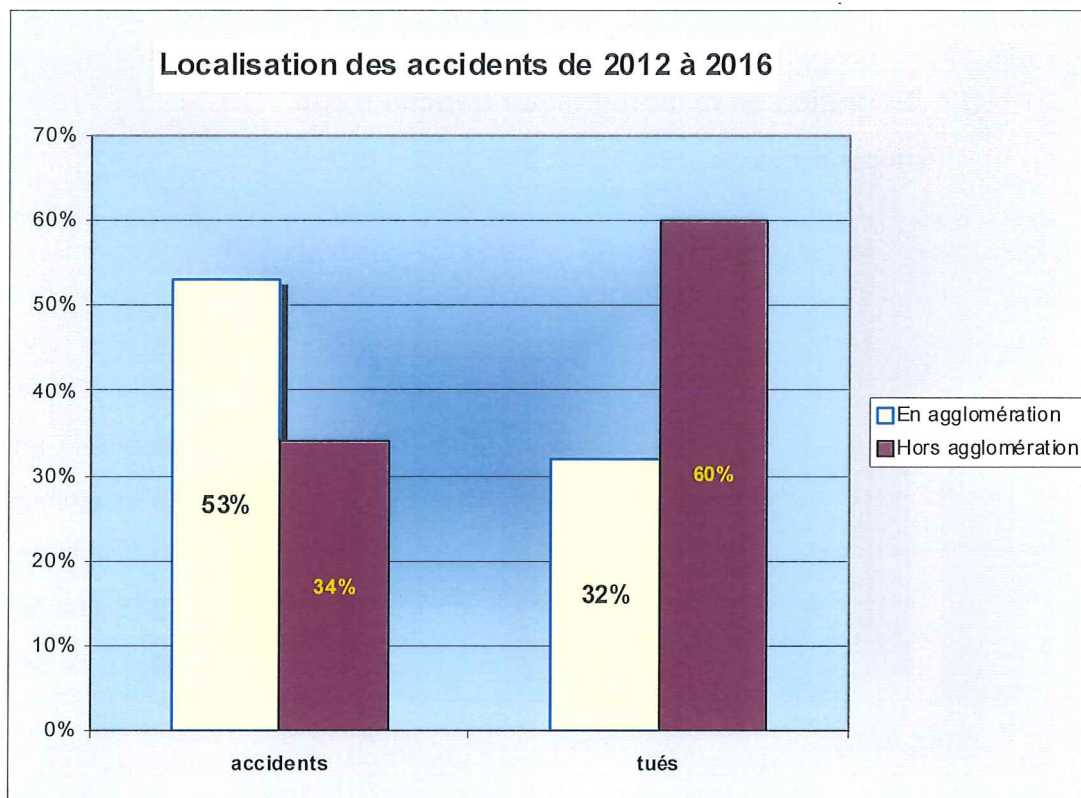


Depuis 2006, la gravité* des accidents enregistrée, dans le Var, est nettement supérieure à celle constatée en France et en PACA.

² Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels

La gravité est calculée de la façon suivante : nombre de tués x 100 / nombre d'accidents corporels

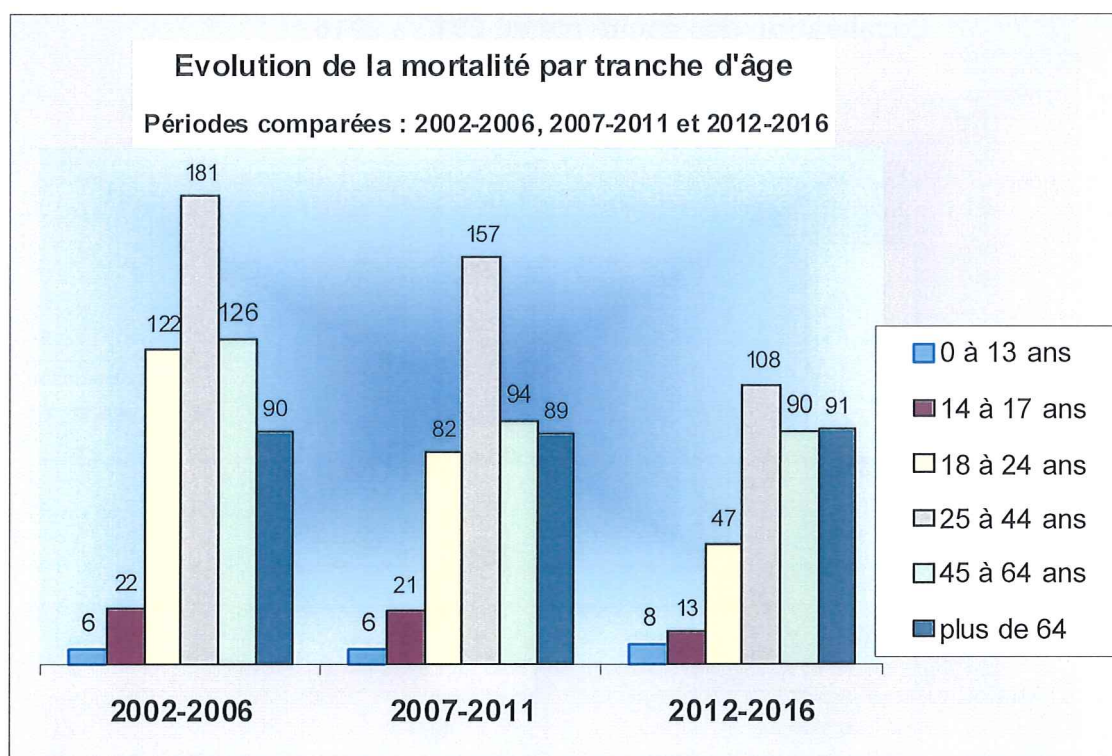
Localisation des accidents



Les accidents corporels sont majoritaires en agglomération.

En revanche, la mortalité routière concerne nettement les zones hors agglomération et en majorité sur les routes départementales.

Evolution de l'accidentalité par tranche d'âge



Deux classes d'âge enregistrent une très nette diminution de la mortalité, il s'agit des 18 à 24 et des 25 à 44 ans.

Malgré cette baisse, la mortalité des 25 à 44 ans reste toujours très supérieure aux autres classes d'âge.

A ce constat, mais dans une moindre mesure, la mortalité des 14 à 17 ans recule également.

Les 3 autres classes d'âge n'évoluent pas ou très légèrement. Il s'agit des 0 à 13 ans, des 45 à 64 ans et des plus de 64 ans.

EN RESUME

La majorité des accidents a lieu en agglomération (53 %).

Les décès sont majoritairement hors agglomération (60 %).

Même si le nombre d'accidents a diminué de façon significative dans le Var, le département connaît toujours un taux de gravité (9 en 2016) très supérieur à la moyenne nationale (5).

La tranche d'âge située entre 25 et 44 ans représente la majorité des tués sur la route (30 %) suivie des tranches 45 à 64 ans et des plus de 65 ans qui représentent chacune 25% des tués.

La tranche 0 à 13 ans totalise, sur cette période, un nombre de tués qui ne baisse pas (9 pour la période 2012 à 2016).

Dans le Var, pour répondre à la problématique de l'insécurité routière, le Préfet et le Président du Conseil départemental ont créé, il y a 11 ans, la Maison de la sécurité routière du Var (MSR).

Bilan de la MSR

La Maison de la Sécurité Routière du Var (MSR-Var)

Fruit d'un partenariat unique entre l'État et le Département, la MSR-Var constitue un outil majeur au service de la prévention et de la sensibilisation à la sécurité routière.

Créée par la Préfecture et le Conseil Départemental du Var fin 2006, la Maison de la Sécurité Routière du Var (MSR-Var) a vocation à assurer plusieurs missions, notamment :

- **La sensibilisation et l'information du public.**

La MSR-Var est un relais essentiel de la politique de prévention routière sur le terrain. Avec ses animateurs et les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), elle met en œuvre de nombreuses actions de sensibilisation auprès de tous types de publics (collégiens, lycéens, apprentis, étudiants, militaires, salariés des entreprises et administrations, grand public...).

- **La coordination des acteurs locaux de la sécurité routière.**

La MSR assure un contact étroit avec les associations, bénévoles, professionnels de santé et acteurs institutionnels, engagés dans la lutte contre l'insécurité routière et assure la cohérence de leur action.

- **Le conseil et l'assistance aux porteurs de projets** en faveur de la sécurité routière, par la mise à disposition de ressources humaines ou matérielles. Elle dispose notamment d'un centre de ressources documentaire et pédagogique. Ainsi, dépliants, affiches et objets promotionnels sont distribués tout au long de l'année.

La MSR est placée sous l'autorité fonctionnelle du chef du bureau de la sécurité routière de la préfecture.

Son animation permanente est assurée par un agent de la préfecture, détaché de la DDTM, assisté de deux agents du Département.

DGO 2018-2022

La MSR-Var anime et coordonne l'activité d'une quarantaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) nommés par le préfet.

Internet et Twitter

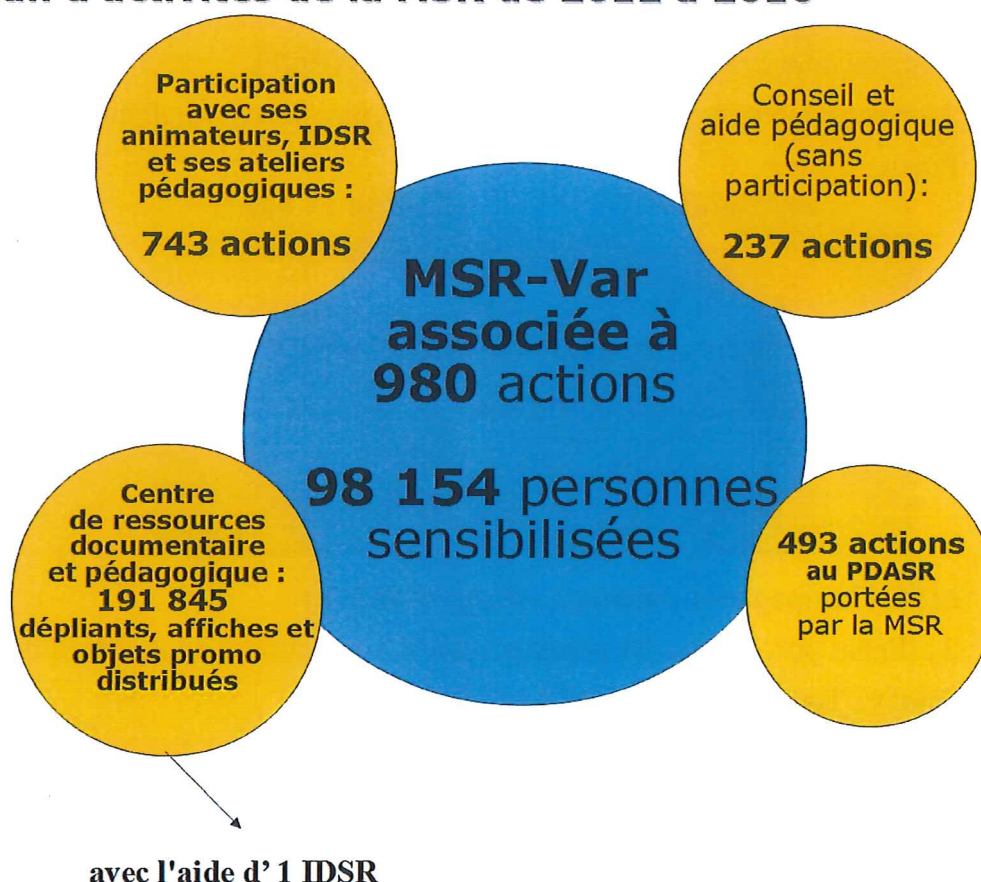
Outre la diffusion de nombreux conseils et renseignements sur son site internet (www.msr83.fr) la MSR-Var a ouvert un compte Twitter (@MsrVar) fin 2013, dont le nombre d'abonnés ne cesse de croître (+ de 1 200 en janvier 2018).



Ce vecteur de communication lui permet de relayer les messages du Gouvernement, des comptes institutionnels et de partenaires, ainsi que ses propres messages de prévention.

Depuis sa création, près de 19 400 tweets ont été postés sur l'ensemble des thématiques de sécurité routière, visibles d'un très large public.

Bilan d'activités de la MSR de 2012 à 2016



Dans la période de 2012 à 2016, la MSR-Var a été associée à 980 actions de prévention menées dans l'ensemble du département du Var, qui ont permis de sensibiliser plus de 98 000 personnes.

Elle a participé avec ses animateurs et ses IDSR à 743 de ces actions de terrain et a apporté conseils et assistance pédagogique à 237 autres projets.

Son centre de ressources documentaire et pédagogique, confié à un IDSR, a distribué sur cette période, près de 190 000 dépliant, affiches et objets promotionnels.

Campagnes de communication locales

La MSR-Var a également mis en place des campagnes de communication « grand public » sur certains enjeux de l'accidentologie varoise.

La conception de ces campagnes a été réalisée en régie et s'appuie sur un ancrage local pour permettre au public de se sentir concerné.

DGO 2018-2022

2012 : Campagne d'affichage « RCT »

En partenariat avec le Rugby Club Toulonnais (RCT).

2 affiches publiées sur les panneaux 4m x 3 des grandes agglomérations.

Enjeu : piétons



2014 : Campagne d'affichage « Trop Mortel ! »

3 affiches publiées sur les panneaux 4m x 3 des grandes agglomérations.

Enjeu : Tous usagers, « 2RM » et cyclistes.



2015 : Campagne d'affichage « P.M.R. : Pour Mieux Réagir »

1 affiche, publiée sur l'arrière des bus réseau Mistral (agglomération Toulonnaise) et sur les abris à voyageurs du réseau de transport public départemental VarLib (dans tout le département).

Enjeu : Tous usagers



2015 : Campagne d’affichage « Action de sensibilisation motos – RDN8 »

10 panneaux de 3m x 2,40 (5 par sens de circulation) ont été positionnés au bord de la RDN8 entre Le Beausset et le circuit du Castellet.



Bilan des grandes actions de prévention avec la MSR-Var dans le cadre du P.D.A.S.R., de 2012 à 2016

Dans la période de 2012 à 2016, la MSR-Var a organisé ou a été associée à 493 actions de prévention d'envergure départementale, en direction de nombreux publics.

Bilan d'activités de la MSR de 2012 à 2016

PDASR : Actions d'envergure départementale portées par la Maison de la Sécurité routière et ses partenaires



**SUR LA ROUTE
TOUS FRAGILES**



- « Challenge inter-collèges de sécurité routière » : 166 actions
- « Olympiades de la sécurité routière dans les CFA » : 25 actions
- « Un choc pour la vie dans les lycées » : 48 actions
- « Sécurité Routière : lycéens, tous concernés ! » : 6 actions
- « La sécurité routière dans les Armées » : 40 actions
- « La sécurité routière en milieu professionnel » : 147 actions
- « Sensibilisation en milieu pénitentiaire » : 22 actions
- « Actions pédagogiques alternatives à la sanction » : 14 actions
- « Sensibilisation des primo-délinquants avec PJJ » : 16 actions
- « Trajectoires en virage moto avec Gendarmerie » : 9 actions

Sensibilisation en milieu scolaire : 261 ACTIONS

- **dans les collèges** : « le challenge inter-collèges » (166 actions)
- **dans les lycées** : les actions « Un choc pour la vie » (48 actions) et « Sécurité Routière : lycéens : tous concernés ! » créée en 2015 pour répondre à l'obligation de sensibiliser les lycéens entrants (6 actions).
- **dans les CFA**: « les Olympiades de la sécurité routière » (25 actions)
- **avec la Protection judiciaire de la jeunesse (P.J.J.)** : 16 actions.

Ces actions visant les jeunes primo-délinquants routiers placés sous main de justice constituent des alternatives aux poursuites ou entrent dans le cadre des mesures de réparation pénale.

Sensibilisation des conducteurs adultes : 232 ACTIONS

- **dans les armées** : l'action « La sécurité routière dans les armées du Var » (40 actions)
- **dans les entreprises, les administrations et les communes** : l'action « La SR en milieu professionnel » (147 actions)
- **sur des opérations dites « alternatives aux poursuites »** : 14 actions.

Mises en place avec le concours des forces de l'ordre et sous le contrôle des procureurs de la République, elles visent à proposer aux usagers pris en infraction de suivre un stage de sensibilisation, sur la base duquel le procureur surseoit à la contravention.

L'action des forces de l'ordre s'oriente à cette occasion sur le champ de la prévention.

- **en milieu pénitentiaire** : 22 actions

Cette action de lutte contre la récidive est organisée tous les 2 mois avec le Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation, en direction des personnes incarcérées pour délits routiers au Centre pénitentiaire de Toulon-La Farlède.

- **pour les motards, les journées « Trajectoires en virage »** : 9 actions.

Organisées avec les gendarmes motocyclistes de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière.

Public touché par les actions de sensibilisation						
	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Challenge inter-collèges de SR	7 125	7 396	6 662	6 625	7 366	31 574
Olympiades de la SR dans les CFA	1 386	932		984		3 302
Un choc pour la vie dans les lycées	2 200	2 745	3 169	2 981	3 854	14 949
SR : lycéens, tous concernés					2 343	2 343
La SR dans les Armées du Var	1 480	783	1 230	1 183	1 224	5 900
La SR en milieu professionnel	964	1 660	2 041	515	735	5 915
La SR en milieu pénitentiaire	53	39	351	59	71	573
Actions alternatives aux poursuites	135	306	309	456	415	1 621
Primo-délinquants routiers (PJJ)	45	12	28	32	41	158
Trajectoires en virage moto (EDSR)	150			150	270	570

Chapitre IV

Les enjeux

L'étude d'enjeux permet, à partir de l'analyse du bilan de l'accidentologie, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif important. Elle n'a pas pour objet d'identifier et de fournir une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet, est réalisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière installé en préfecture.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'Etat, d'identifier ceux d'entre eux pouvant déboucher sur une politique impliquant tous les acteurs et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes.

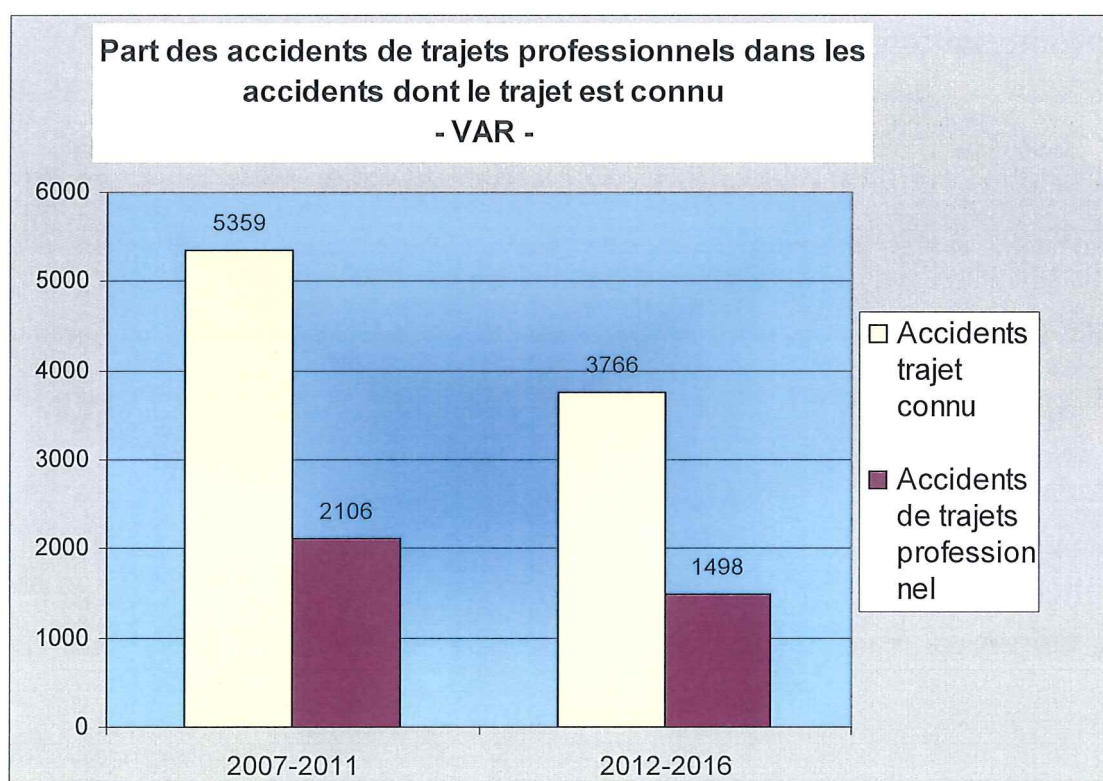
Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2022, cinq enjeux ont été sélectionnés :

- le risque routier professionnel
- La conduite après usage de substances psychoactives
(alcool et stupéfiants)
- Les jeunes
- Les seniors
- Les deux-roues motorisés

**L'enjeu
« risque routier
professionnel »**

Le risque routier professionnel est un nouvel enjeu, classé, par la délégation de la sécurité routière (ministère de l'intérieur), dans les enjeux impératifs que les départements doivent prendre en compte dans leur DGO.

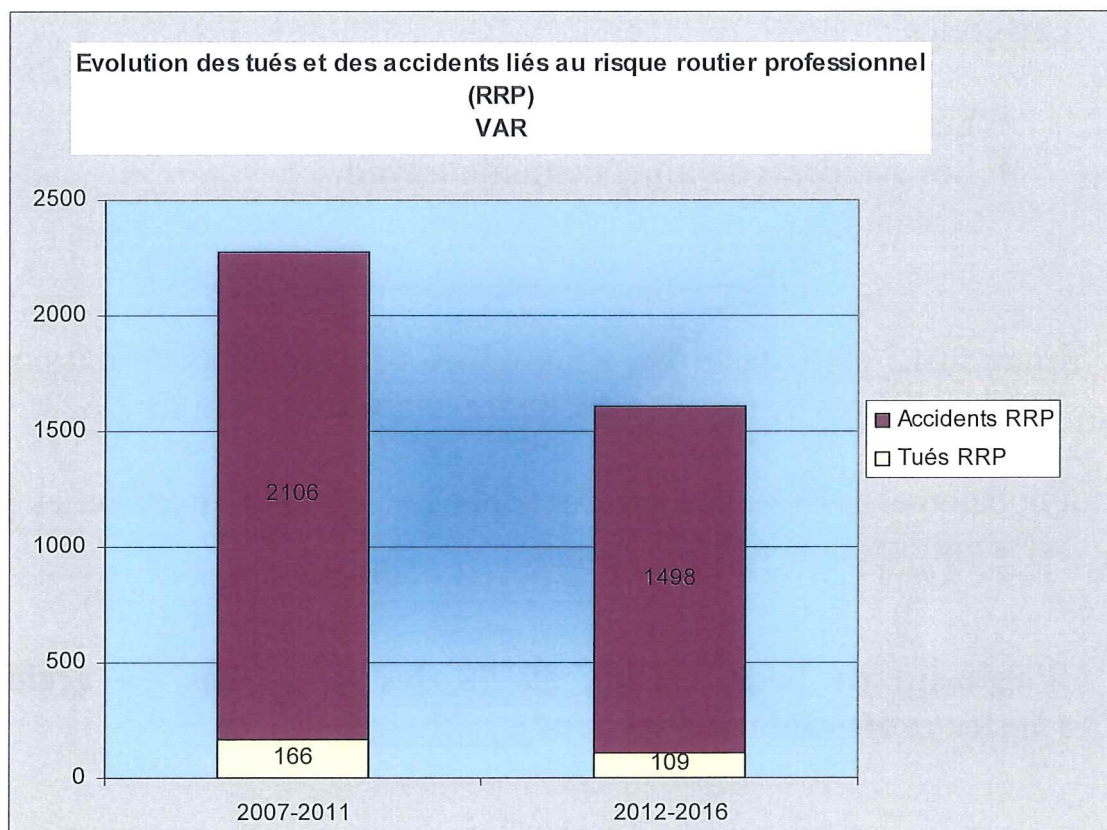
L'étude, réalisée par l'ODSR, a permis de réaliser un diagnostic de cet enjeu, pour les périodes 2007 à 2011 et 2012 à 2016.



Entre 2007 et 2011, les accidents de trajets professionnels représentaient 39 % des accidents (dont le trajet était connu).

Même si le nombre d'accidents de trajet professionnel diminue, entre 2012 et 2016, cela représente encore 40 % des accidents.

Proportion de tués dans un accident de trajet professionnel



Le nombre d'accidents de trajets professionnels a diminué de 29 % entre les périodes 2007/2011 et 2012-2016.

Même si le nombre de tués a baissé de 34 %, il représente toujours 8 % des accidents de trajets professionnels.

Sur les 3 766 accidents dont le trajet est connu 40 %, soit 1 499 accidents étaient liés à un trajet professionnel.

Les accidents de trajets professionnels sont décomposés en 2 catégories :

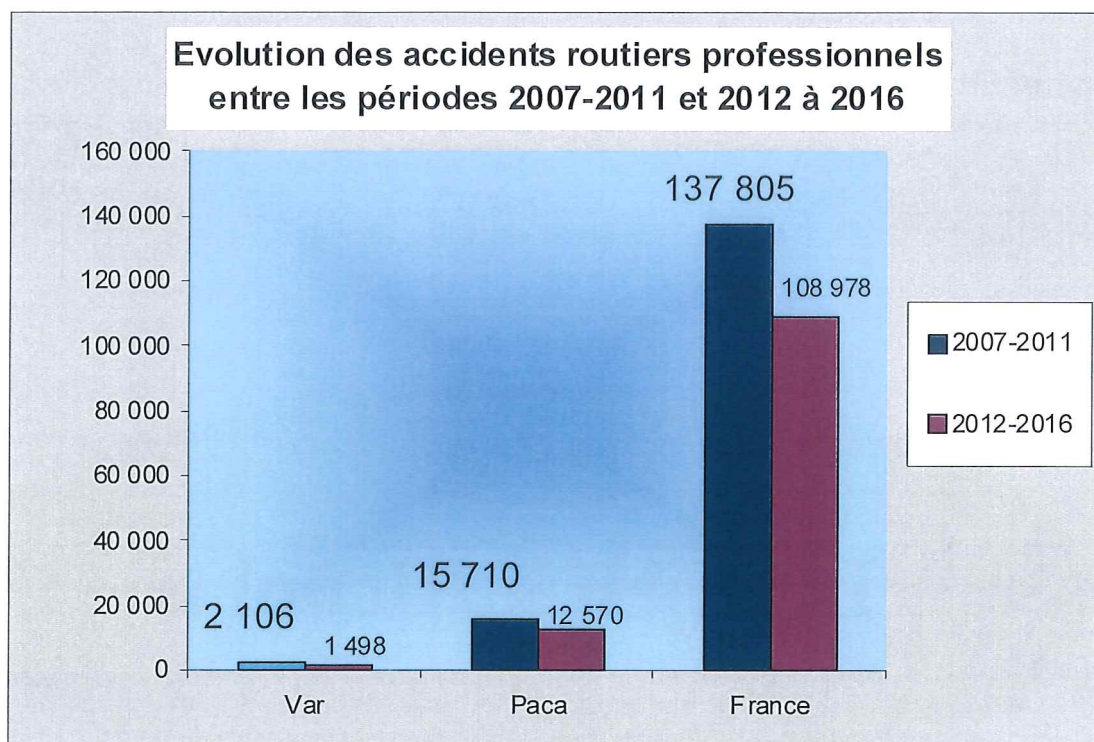
- Les accidents de mission
- Les accidents de trajet domicile/travail

Entre 2012 et 2016, le Var a enregistré 622 accidents de mission et 1 001 accidents de trajet domicile/travail, soit un total de 1 623.

Globalement, 46 % des accidents ont lieu en agglomération et 32 à 36% ont lieu hors agglomération.

S'agissant de la mortalité, 59 % des tués dans un accident routier professionnel portaient en mission.

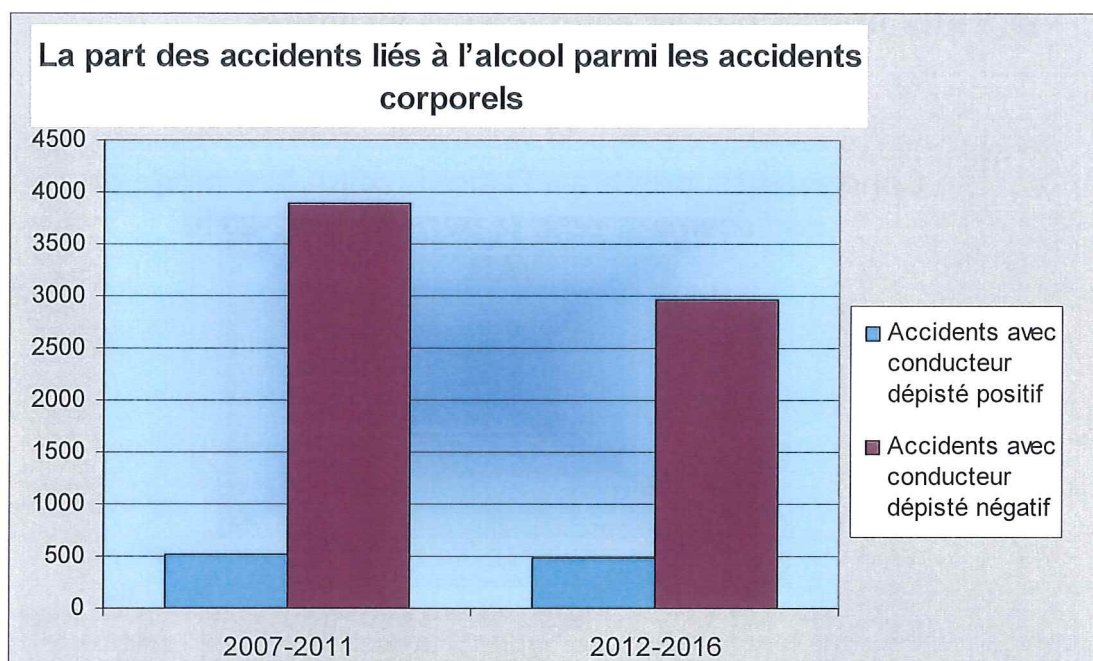
Evolution du nombre d'accidents routiers professionnels, sur les périodes relatives aux deux derniers DGO



La baisse des accidents liés à un risque routier professionnel est générale.

Dans le Var, elle est cependant très marquée, avec une diminution de 29 %, alors qu'en France et en PACA, la diminution est de l'ordre de 20 %.

L'enjeu « Alcool »

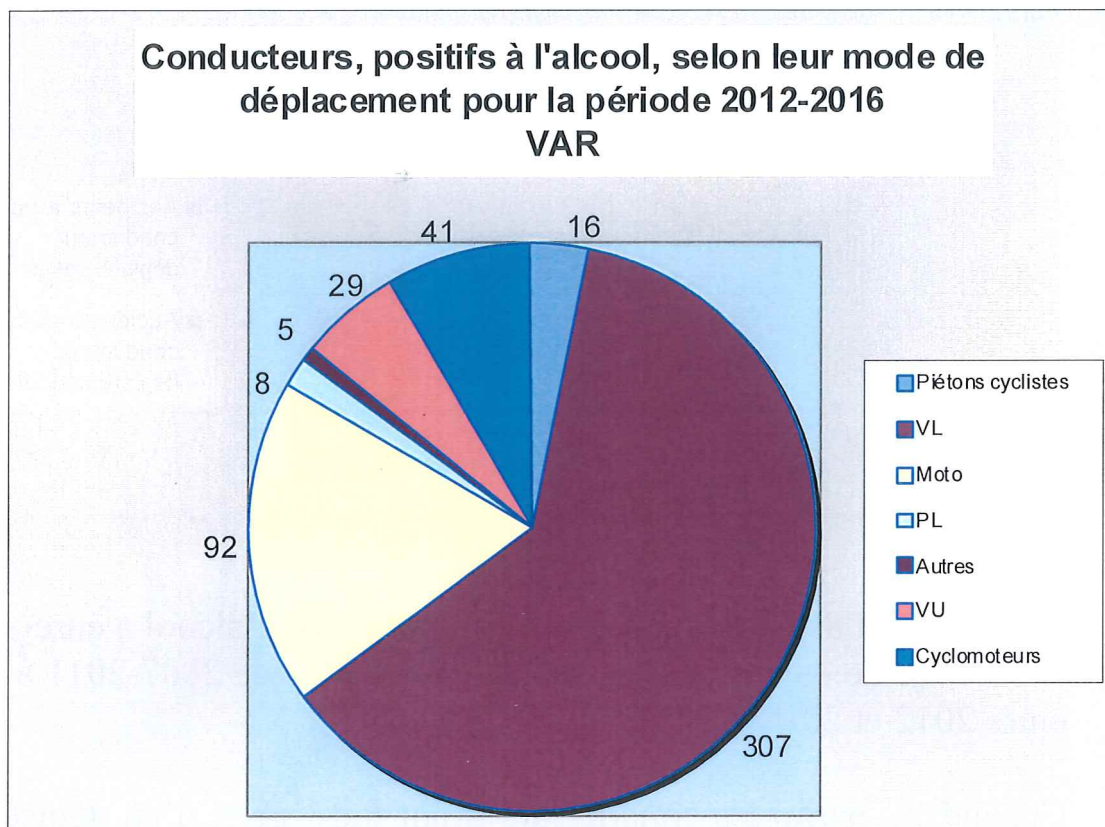


Le nombre d'accidents corporels avec présence d'alcool a enregistré une baisse de 8,6 %, passant de 521 sur la période 2007-2011 à 476 entre 2012 et 2016.

Cependant, parmi les conducteurs ayant fait l'objet d'un dépistage, 14 % étaient alcoolisés alors qu'ils ne représentaient que 12 % entre 2007 et 2011.

Le nombre de tués causés par des conducteurs alcoolisés est passé de 73 entre 2007 et 2012 à 69 sur la période 2012 à 2016.

Véhicules utilisés par les conducteurs alcoolisés



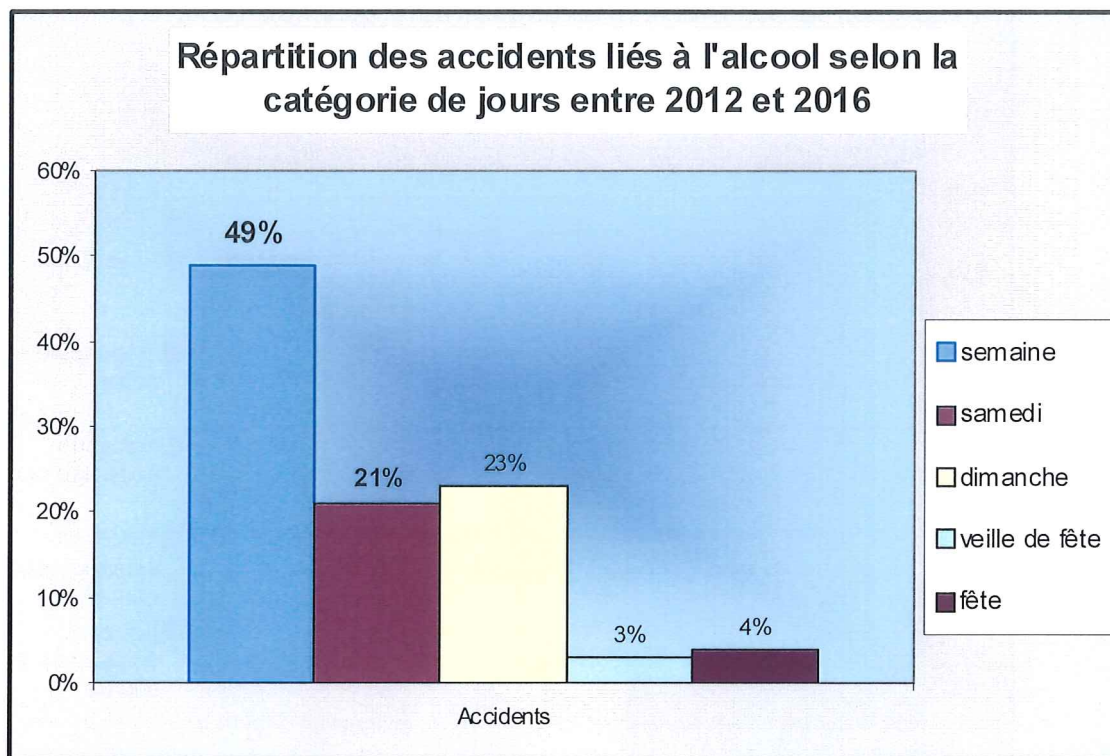
Sur l'ensemble des personnes impliquées dans un accident, la présence d'alcool est principalement décelée chez les usagers de véhicules légers et de deux-roues motorisés (motos et cyclomoteurs).

En ce qui concerne les motos, les véhicules utilitaires et les poids lourds, le nombre d'impliqués est à la hausse entre 2007-2011 et 2012-2016.

Dans le Var, entre 2012 et 2016, 486 personnes impliquées dans un accident corporel ont été dépistées positives à l'alcool :

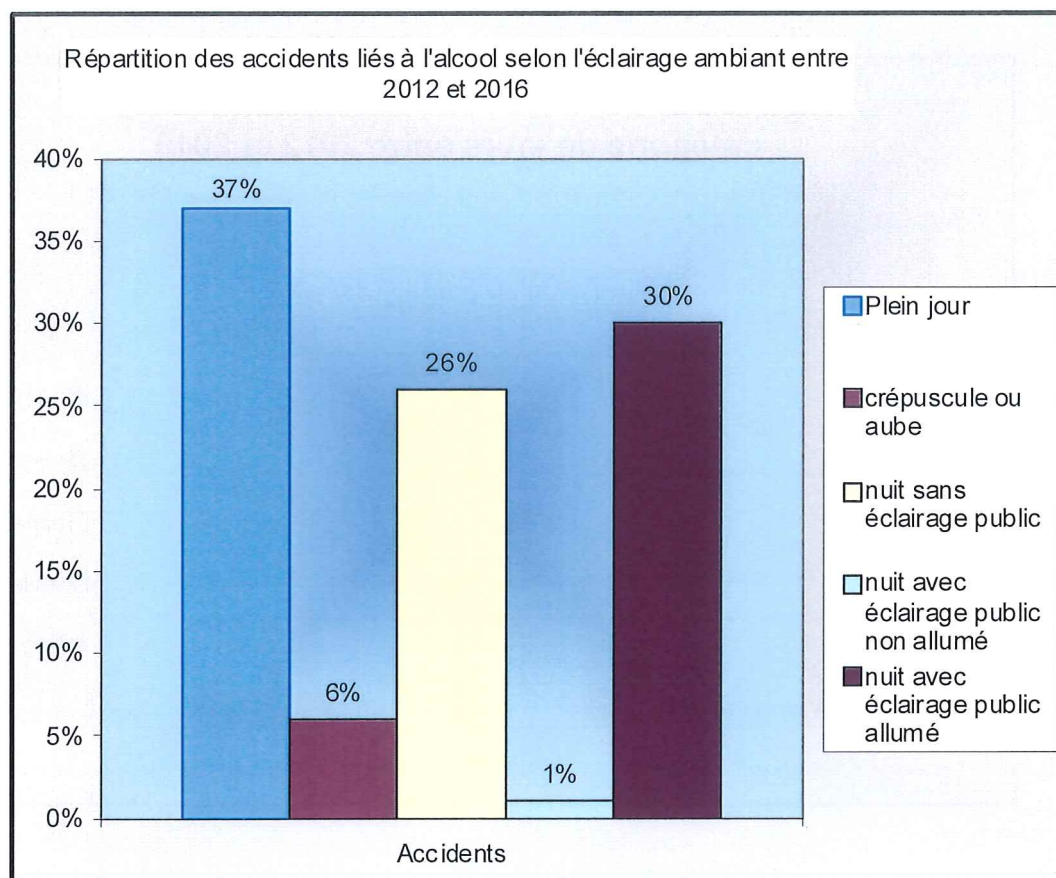
- 307 personnes (63 %) conduisaient un véhicule léger,
- 92 étaient en moto (19 %)
- 41 en cyclomoteurs (8 %)
- 29 personnes étaient en véhicule utilitaire (6 %)

Répartition des accidents liés à l'alcool dans la semaine



La proportion des accidents survenus en semaine (sur 5 jours cumulés) est identique aux accidents du week-end et des jours fériés (cumulé).

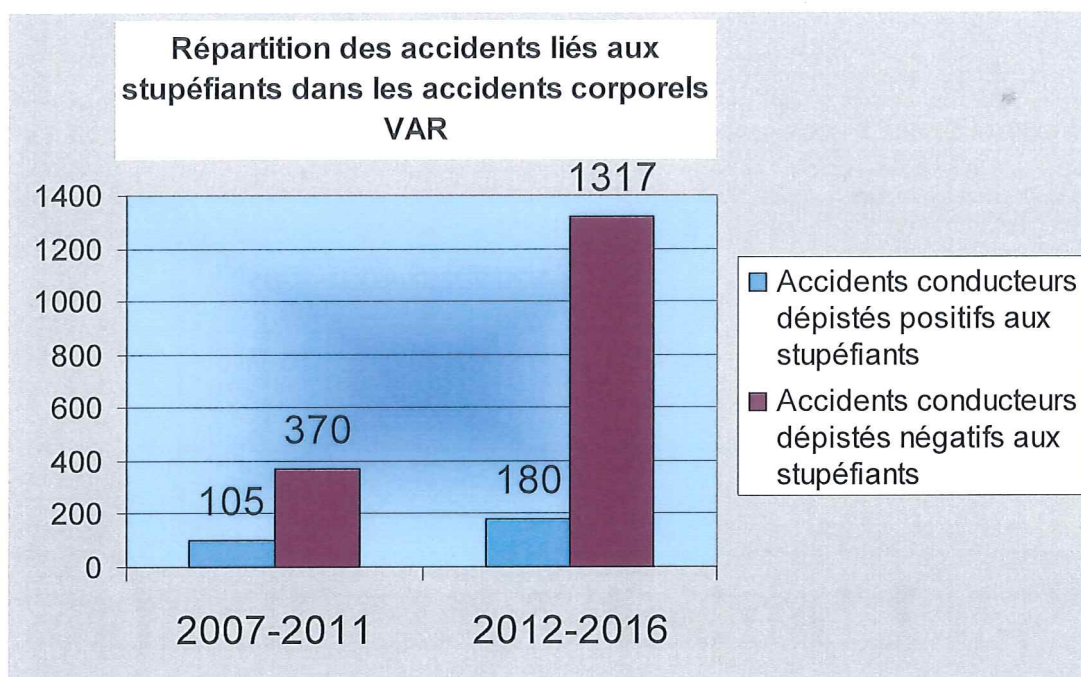
Répartition des accidents liés à l'alcool jour/nuit



Majoritairement, les accidents liés à l'alcool ont eu lieu en plein jour, ou pendant la nuit en présence d'un éclairage public allumé.

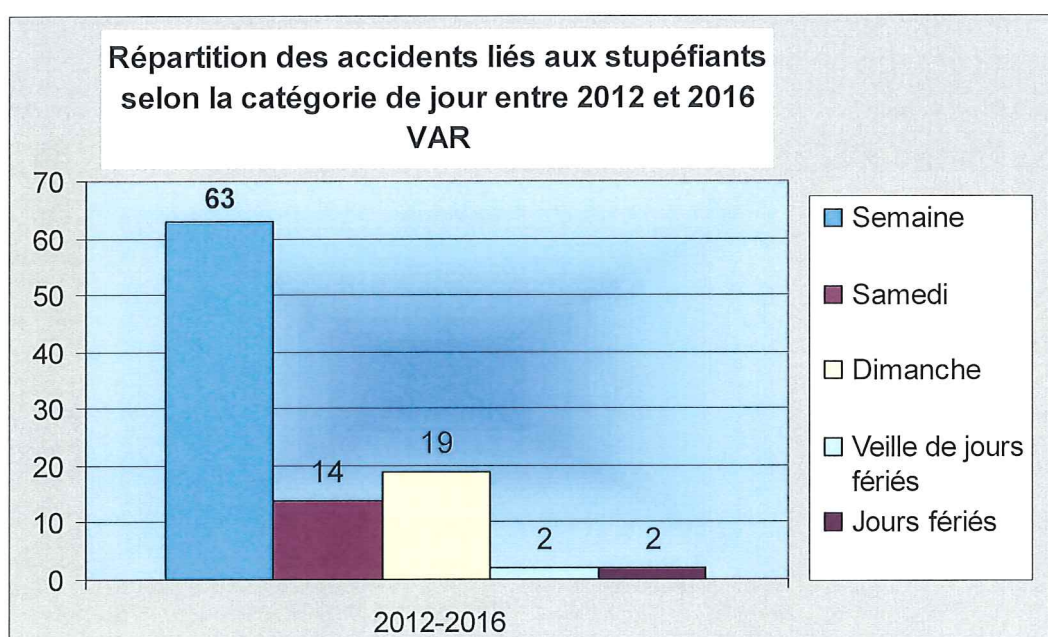
L'enjeu « stupéfiants »

Répartition des accidents liés à la consommation de stupéfiants

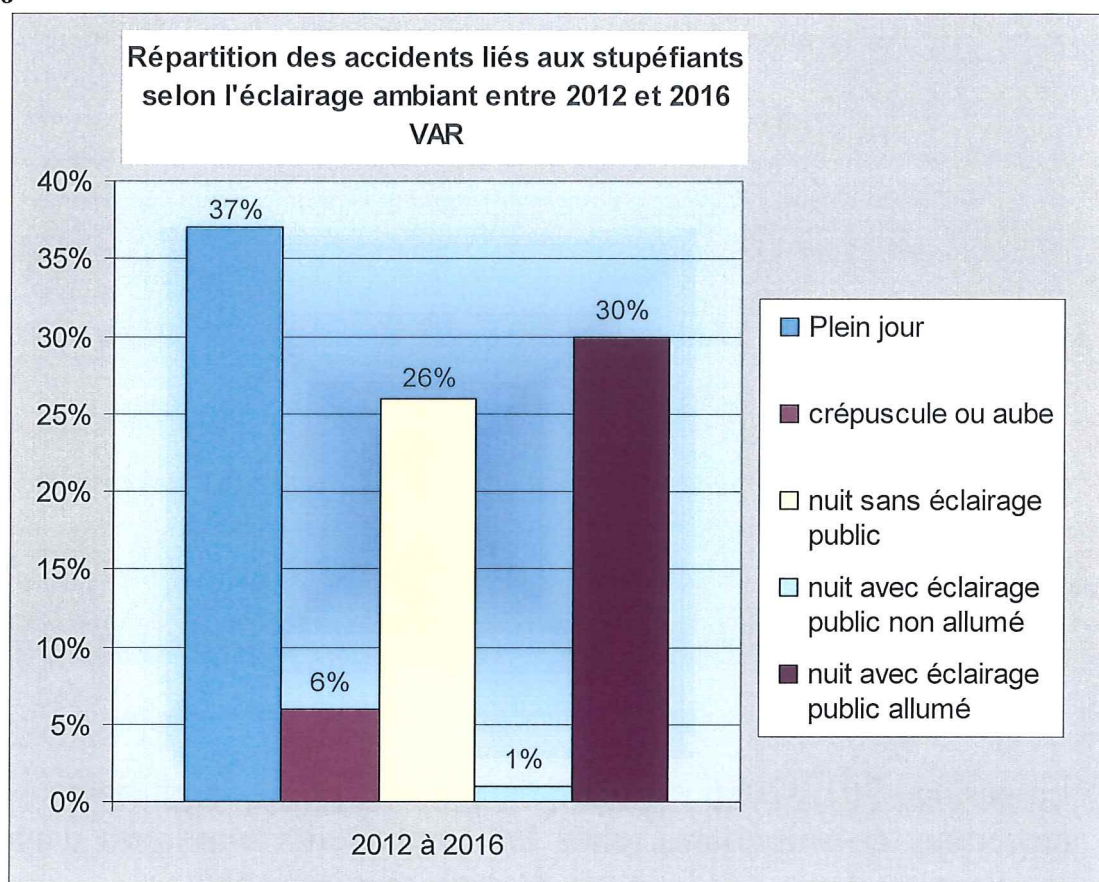


Le nombre de contrôles de la consommation de produits stupéfiants a considérablement augmenté entre les 2 périodes (+250 %).

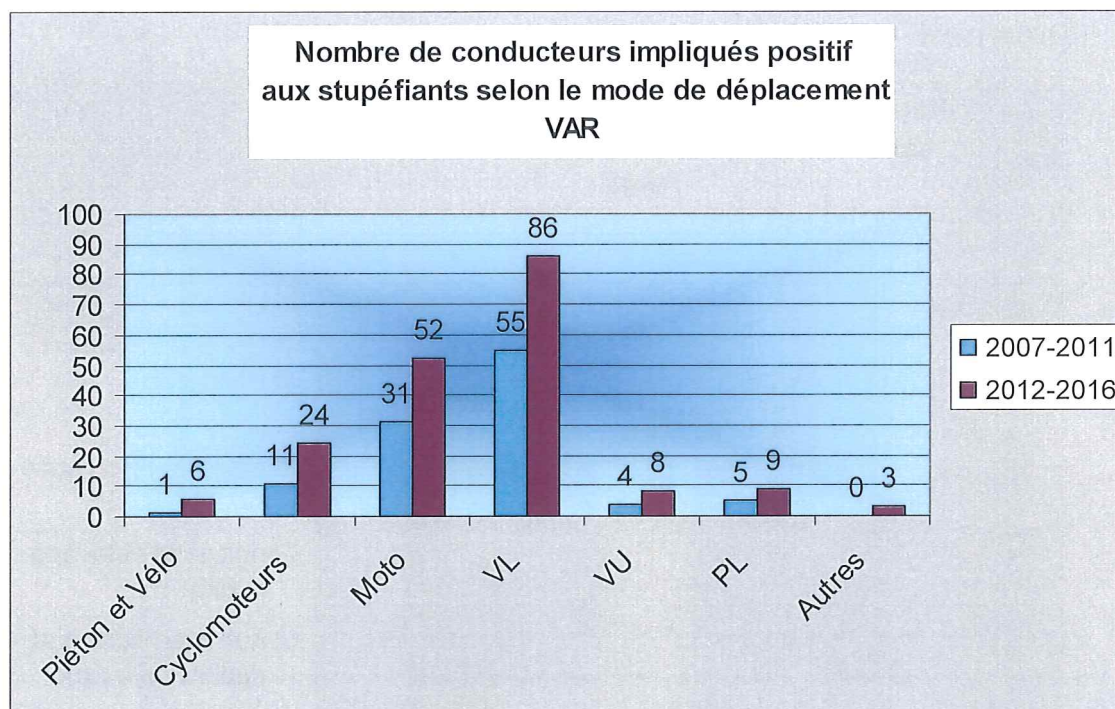
Cela a permis de détecter plus de consommateurs de stupéfiants, impliqués dans des accidents (+71 %).



Répartition des accidents liés à la consommation de stupéfiants jour/nuit



Les accidents liés à la consommation de stupéfiants ont lieu, en plein jour, ou pendant la nuit en présence d'un éclairage public allumé.



La période 2012-2016 est marquée par une hausse significative des détections de stupéfiants, chez les conducteurs impliqués dans un accident, quel que soit le mode de déplacement (+71%).

L'enjeu « jeunes »

DGO 2018-2022

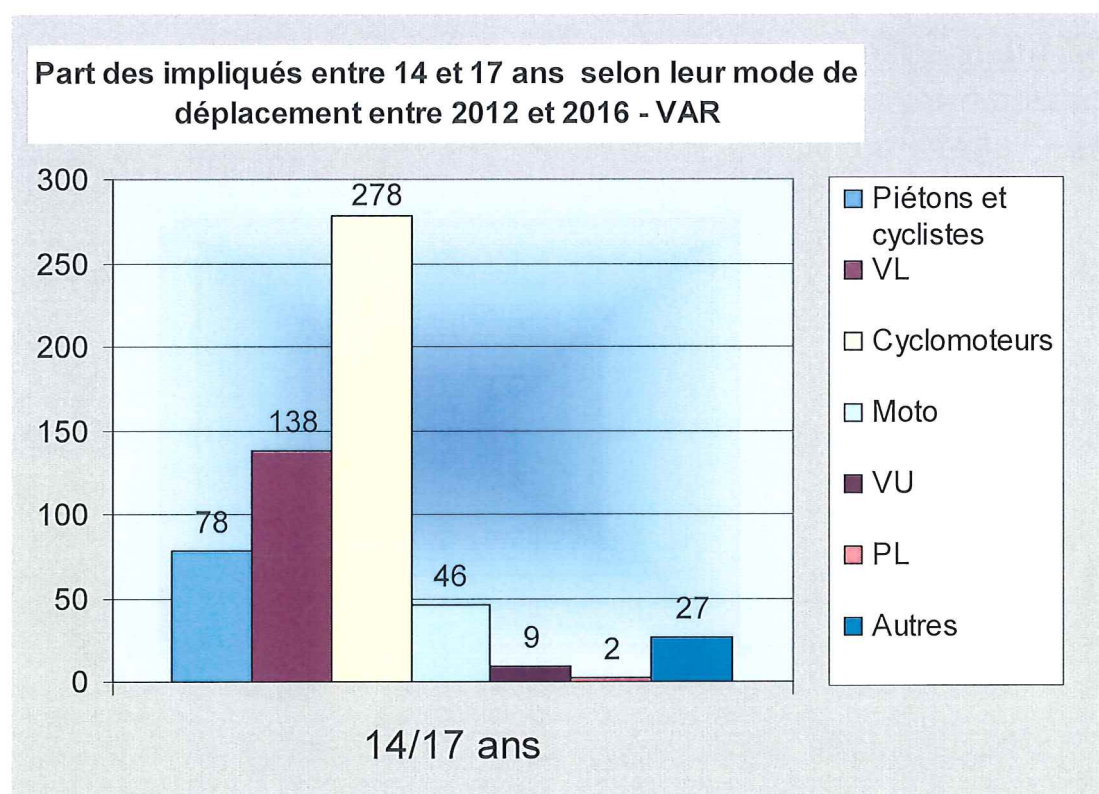
Les jeunes sont caractérisés par 3 classes d'âge :

- les 14 / 17 ans
- les 18 / 24 ans
- les 25 / 29 ans

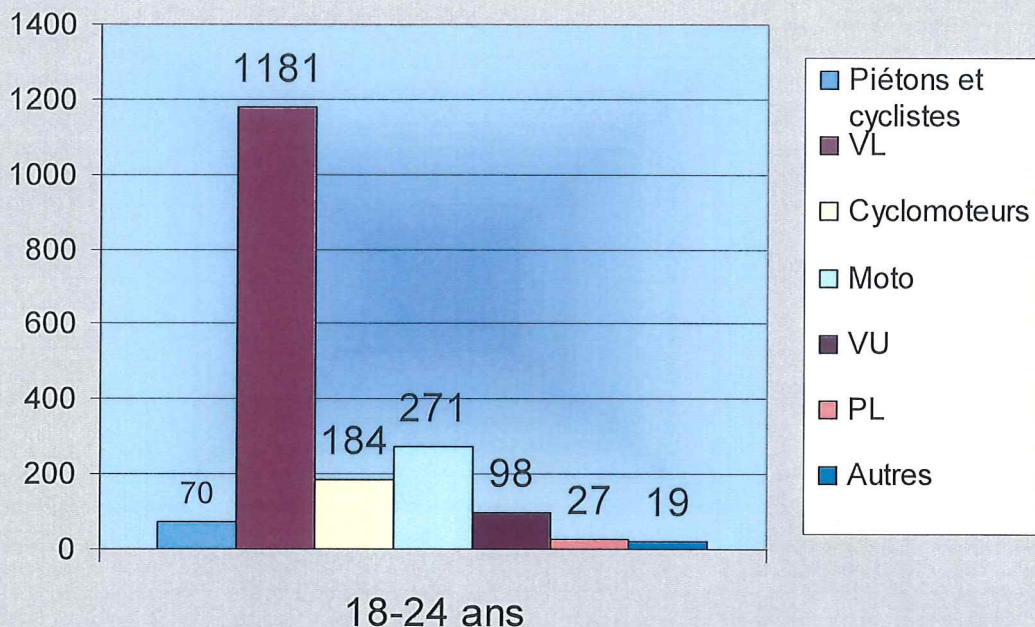
Entre 2012 et 2016, le Var a été marqué par :

- 13 décès d'adolescents entre 14 et 17 ans
- 47 tués entre 18 et 24 ans
- 36 tués entre 25 et 29 ans.

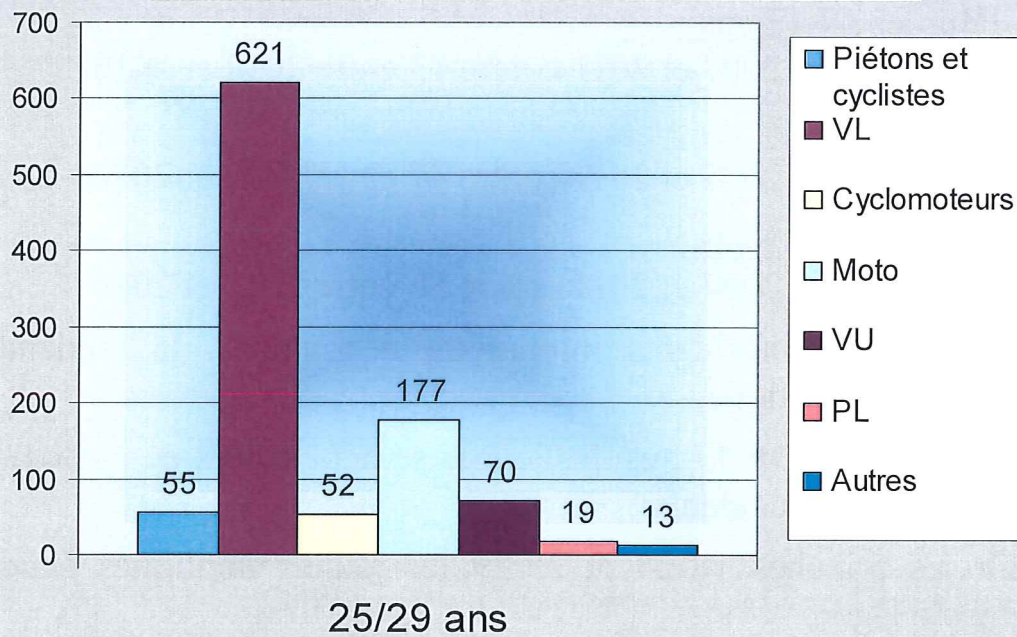
Cet enjeu représente 27 % des tués dans le Var et 62 % des accidents.



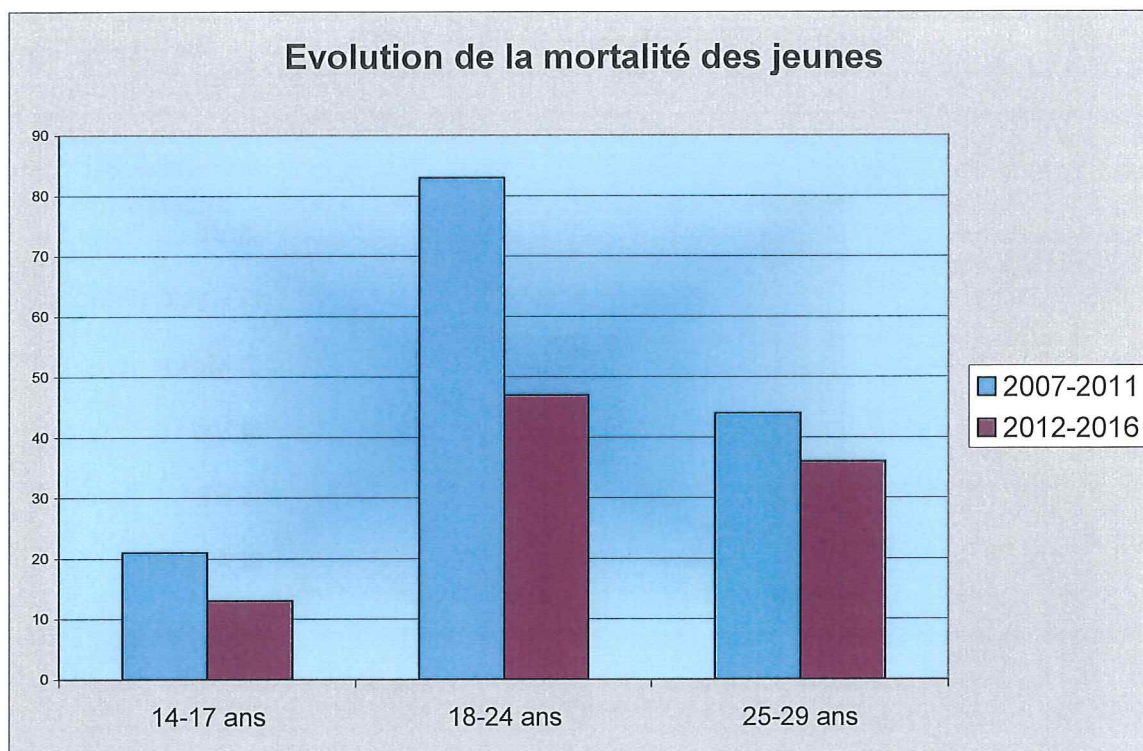
Part des impliqués entre 18 et 24 ans selon leur mode de déplacement entre 2012 et 2016 - VAR



Part des impliqués entre 25 et 29 ans selon leur mode de déplacement pour la période 2012 à 2016 - VAR



Evolution de la mortalité des jeunes depuis 2007



S'agissant des jeunes, toutes les tranches d'âges connaissent depuis 2007 une baisse significative de la mortalité.

Pour les 14-17 ans :

21 tués entre 2007 et 2011 contre 13 entre 2012 et 2016

Pour les 18-24 ans :

83 tués entre 2007 et 2011 contre 47 entre 2012 et 2016

Pour les 25-29 ans :

44 tués entre 2007 et 2011 contre 36 entre 2012 et 2016

S'agissant des accidents impliquant des jeunes, la tendance est strictement identique.

Pour la tranche 14-17 ans, les jeunes se déplaçaient en cyclomoteurs dans 48 % des accidents.

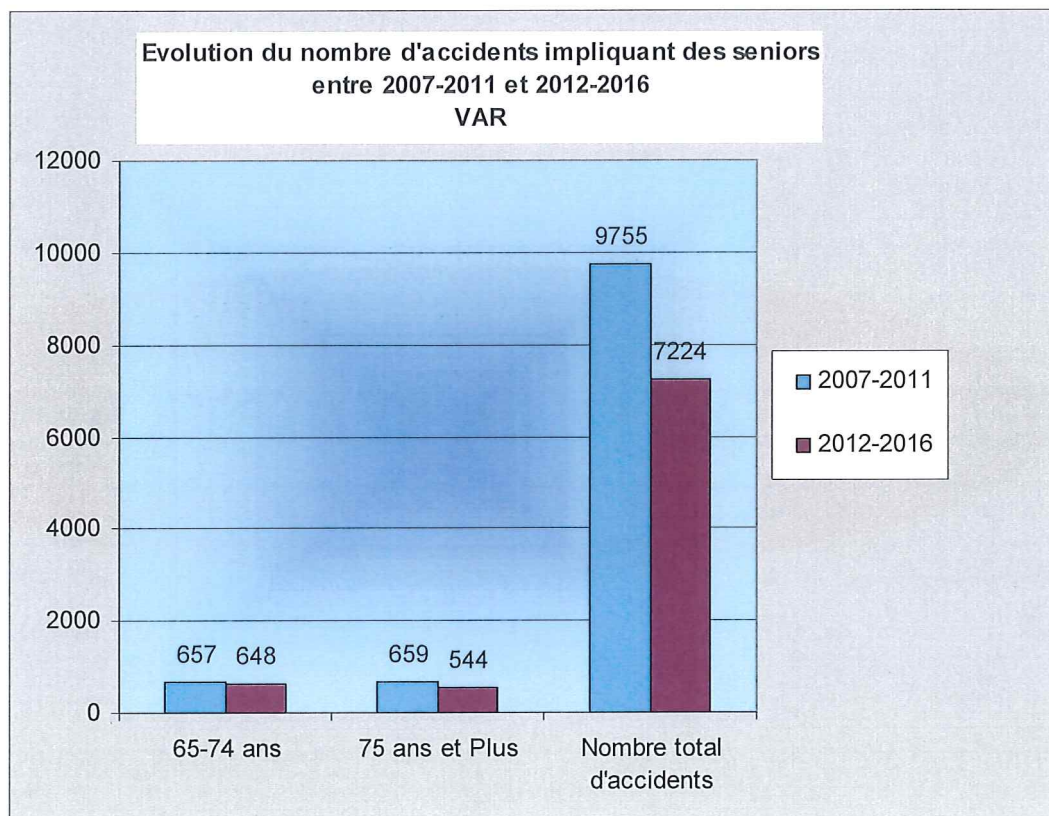
Pour les tranches 18-24 et 25-29, les jeunes impliqués étaient en véhicule léger.

Pour les tranches 18-24 et 25-29 ans, les jeunes impliqués sont, en majorité, en véhicule léger (64%).

L'enjeu « seniors »

Cet enjeu regroupe deux classes d'âge :

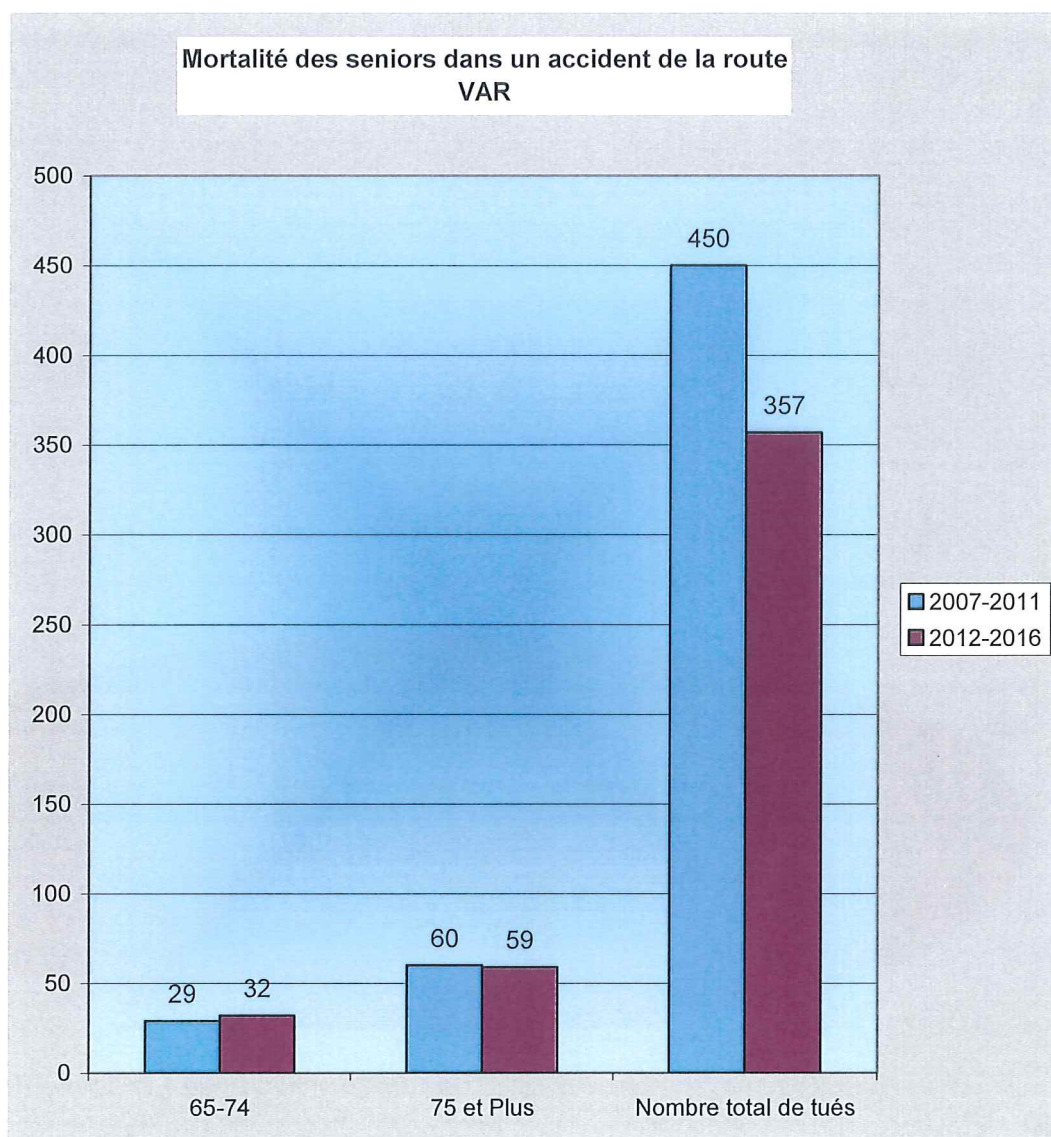
- les 65 à 74 ans
- les plus de 74 ans



Alors que le nombre d'accidents diminue, ceux impliquant des seniors stagne.

Entre 2007 et 2011, cela représentait 13 % des accidents alors qu'entre 2012 et 2016, cela correspondait à 16,5 % des accidents.

Pour une grande partie (entre 56 et 64 %), les accidents impliquant des seniors ont lieu en agglomération et à bord d'un véhicule léger. Une part non négligeable, cependant, circulait à pied ou en vélo.



Le Var enregistre une baisse du nombre de tués entre 2007 et 2016.

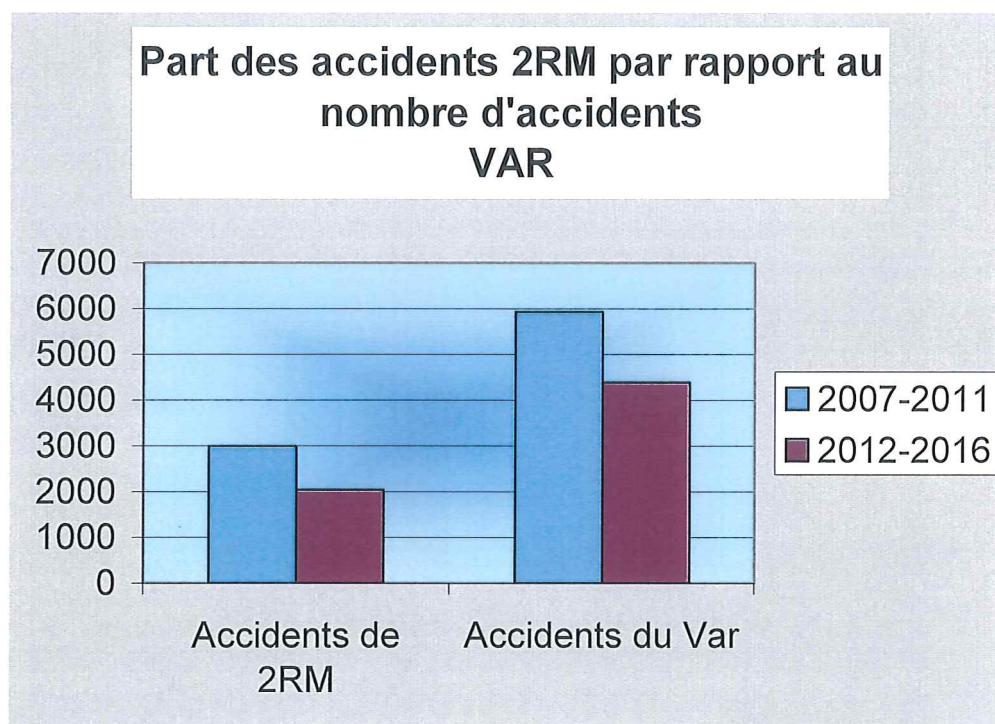
La mortalité des seniors ne suit pas cette tendance

Entre 2007 et 2011, les seniors représentaient 20 % des tués (89 tués).

Entre 2012 et 2016, cette part est portée à 25 % (91 tués).



L'enjeu « deux-roues motorisé »

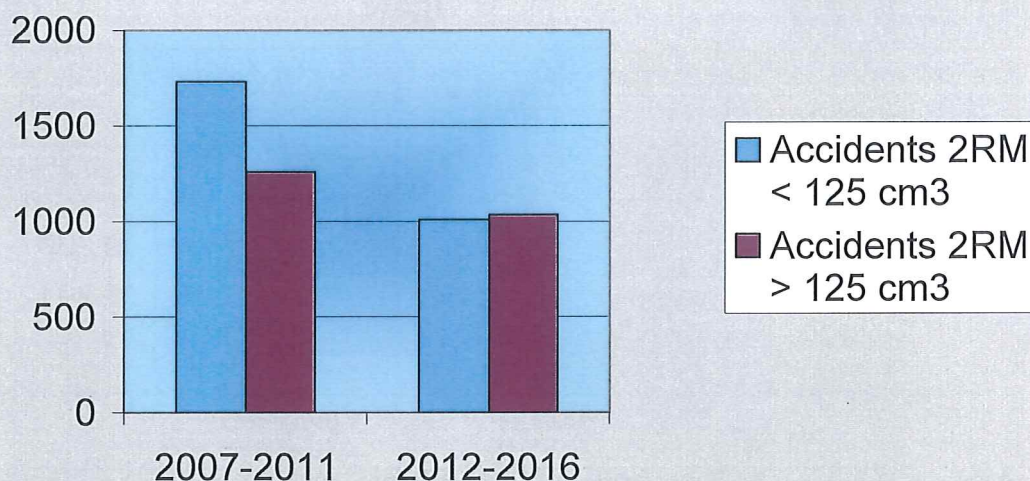


2007-2011 : 50 % $\simeq$ d'accidents en 2RM

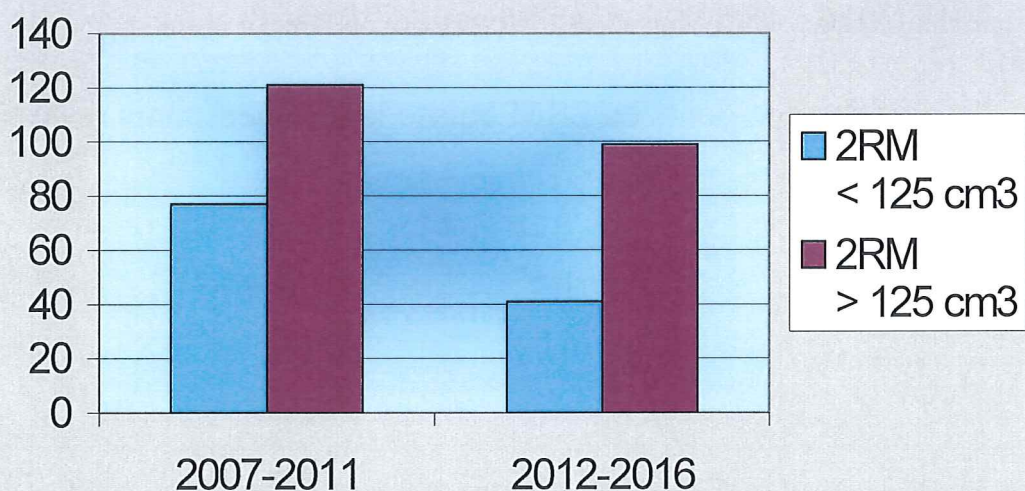
2012-2016 : 45,5 % $\simeq$ d'accidents en 2RM

La part des accidents en 2RM baisse légèrement mais reste trop élevée.

Nombre d'accidents en deux-roues motorisé



Nombre de tués en deux-roues motorisé

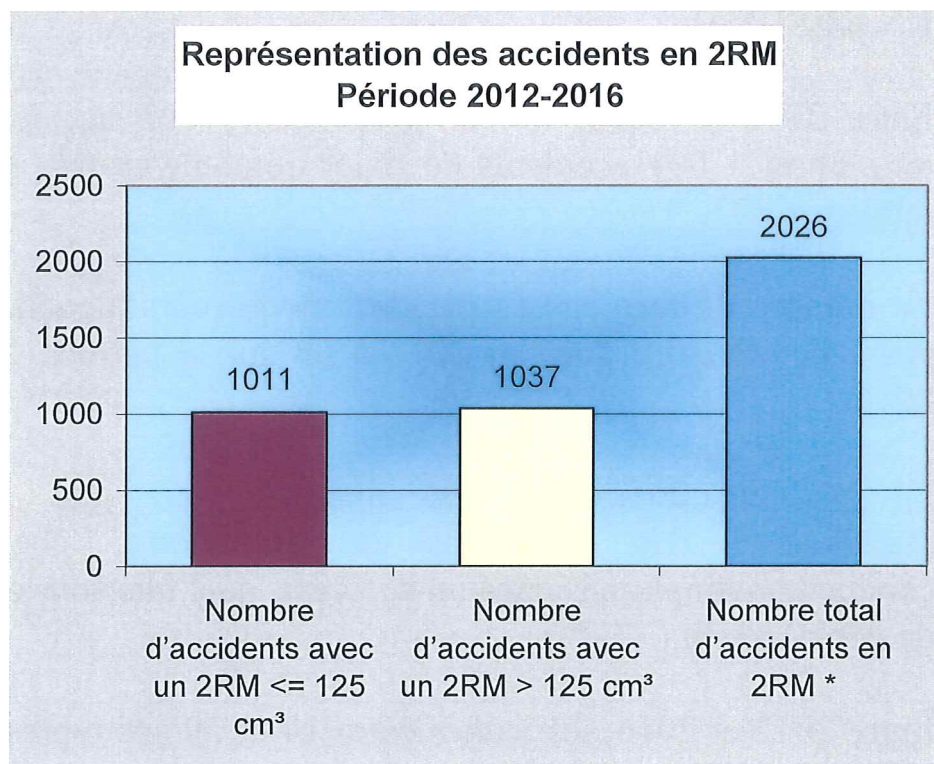


Depuis 2007, le nombre d'accidents des 2RM baisse ainsi que le nombre de tués. Ils représentent cependant une part importante des tués varois (39,22%)

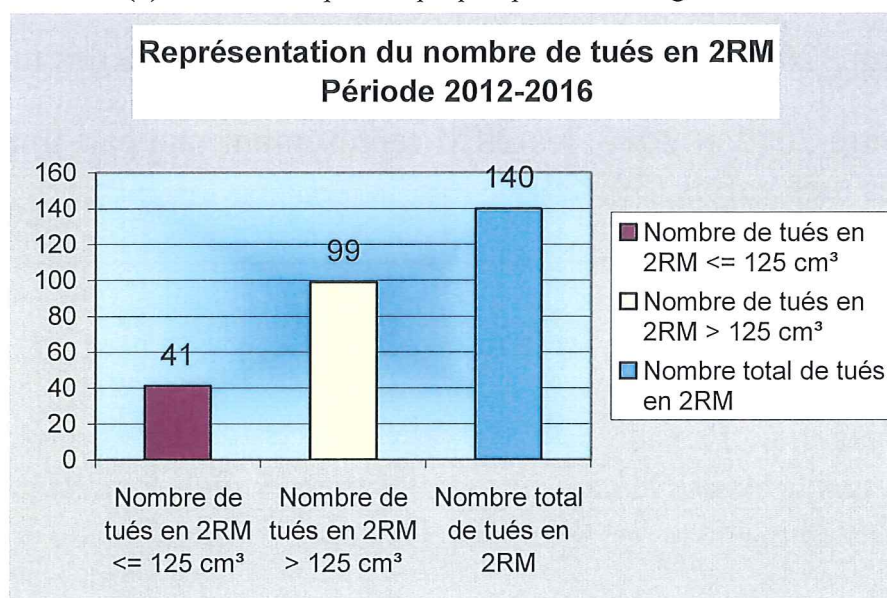
Nombre total de tués entre 2012 et 2016 :

2012	2013	2014	2015	2016	Total
75	70	76	67	69	357

DGO 2018-2022



(*) Un accident peut impliquer plusieurs usagers 2RM



Le nombre d'accidents impliquant un usager 2RM est sensiblement identique dans la catégorie des moins de 125cm³ et des plus de 125cm³.

En revanche, 74% des tués sont des usagers de 2RM de plus de 125cm³.

EN RESUME

Entre 2012 et 2016, le Var a enregistré 622 accidents de mission et 1 001 accidents de trajet domicile/travail, soit un total de 1 623.

Le nombre de tués causés par des conducteurs alcoolisés est passé de 73 entre 2007 et 2012 à 69 sur la période 2012 à 2016.

La période 2012-2016 est marquée par une hausse significative des détections de stupéfiants, chez les conducteurs impliqués dans un accident, quel que soit le mode de déplacement (+71%).

Entre 2012 et 2016, les jeunes entre 14 et 29 ans représentent 62% des accidents et 27% des tués.

Entre 2012 et 2016, les seniors représentent 25% des tués.

Entre 2012 et 2016, les 2RM représentent une part importante des tués varois (39,22%)

Chapitre V

Les orientations d'actions

Les orientations d'actions 2018-2022 ont vocation à recouvrir l'ensemble des cibles de l'accidentalité routière, dans le Var : de l'éducation à la sécurité routière, pour les plus jeunes, à l'importance du vivre ensemble, avec bienveillance, sur nos routes, pour les seniors piétons.

Cependant, il conviendra de porter une attention toute particulière aux enjeux choisis dans le DGO.

C'est ainsi que, conformément aux propositions du comité interministériel de la sécurité routière, du 9 janvier 2018, le partenariat avec les établissements scolaires doit être renforcé, comme, plus largement, celui avec les entreprises et le milieu professionnel, pour élargir les actions de sensibilisation aux addictions mettant en danger les usagers de la route (...).

L'orientation d'actions doit permettre, aux acteurs, de se sentir concernés et de répondre à la question « pourquoi faire cette action ? ».

Les orientations d'actions définies dans le DGO constituent la fondation des projets qui seront élaborés au titre des prochains PDASR.

Enjeu risque routier professionnel :

Les échanges sur cette thématique ont permis de dégager les pistes d'actions suivantes :

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile/travail et utilisation professionnelle
- Sensibiliser et mobiliser l'ensemble du réseau des partenaires, notamment les grands employeurs tel que l'armée, les pompiers, les collectivités territoriales et les grandes industries varoises
- Développer les partenariats avec les structures "levier" comme l'Union Patronale, les chambres consulaires, la Médecine de prévention
- Développer et promouvoir des actions de sensibilisation pour les employeurs et les employés
- Multiplier les opérations de communication
- Développer les contrôles portant sur le temps de conduite
- Contrôler les volumes de charges transportées
- Contrôler le port de la ceinture et l'utilisation des distracteurs

Enjeu alcool et stupéfiants :

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de santé sur le risque alcool
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Informer, sensibiliser, mobiliser, les débiteurs d'alcool
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- Maintenir une forte mobilisation auprès des jeunes adultes
- Déployer davantage les outils pédagogiques de la MSR orientés sur les addictions
- Organiser des contrôles ciblés notamment à la sortie de lieux festifs

Enjeu jeunes :

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Renforcer la connaissance des jeunes impliqués dans les accidents de la route
- Renforcer l'accompagnement des structures éducatives et des collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif
- Mobiliser, sensibiliser et accompagner les partenaires du réseau éducatif
- Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risques
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA, GRETA)
- Inciter et soutenir et valoriser les actions de sécurité routière portées par les jeunes
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite
- Développer l'implication des parents par des actions ciblées auprès du grand public
- Développer des axes de travail afin d'aborder les jeunes déscolarisés
- Sensibiliser les jeunes au port des équipements de protection pour les utilisateurs de deux-roues
- Utiliser les réseaux sociaux pour lancer des campagnes de sensibilisation
- Impliquer les jeunes dans des actions de sécurité routière

Enjeu seniors :

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Organiser des actions de sensibilisations au plus près de la population (mairies, CCAS, ...)
- Organiser, avec les collectivités, des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des réflexes, de la vue, de l'audition, ...
- Proposer des stages de sensibilisation dans le monde associatif axé sur les seniors
- Contrôler les équipements d'éclairage et de signalisation des véhicules
- Promouvoir l'utilisation de dispositifs permettant aux seniors d'être vus la nuit (brassards, bandes réfléchissantes, ...)
- Multiplier les opérations de communication en direction des seniors notamment piétons

Enjeu deux-roues motorisés :

Les orientations d'actions proposées sont les suivantes :

- Développer des actions de sensibilisation, pour les motards
- Développer les actions de sensibilisation au profit des scolaires (lycéens, apprentis, ...)
- Multiplier les actions en milieu professionnel (entreprises, armées, communes, administrations,...)
- Multiplier les actions de communication et de sensibilisation sur les grands événements
- Elargir la communication avec le soutien des fédérations de motards
- Elargir le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle
- Proposer des alternatives aux sanctions spécifiques aux 2RM
- Avec l'appui des motocyclistes des forces de l'ordre, organiser des journées de prévention 2RM (opérations trajectoires en virage, ...)
- Développer la synergie interdépartementale avec les coordinations de la sécurité routière des préfectures de départements limitrophes :
 - en organisant des actions conjointes dédiées aux 2RM
 - en s'appuyant sur le réseau des chargés de mission 2RM des départements voisins tout en valorisant leur rôle et leur action

Nouvelles stratégies de communication : en lien permanent avec le Service de la Communication Interministérielle En Département (SCIED), de nouvelles stratégies de communication seront recherchées pour diffuser des messages spécifiques et ciblés :

- Campagnes de communication en direction du risque routier professionnel, des seniors, des jeunes et des 2 RM
- Réalisation de flyers
- Campagne d’affichage en partenariat avec les clubs sportifs locaux
- Affichage de la campagne de communication sur les abris-voyageurs en partenariat avec la Région PACA

Ces opérations de communication viseront à marquer les esprits et susciter une identification forte.

Chapitre VI

Suivi et évaluation du DGO

La collaboration étroite entre l'Etat et le Département est présente à tous les niveaux de décision et à chaque étape des projets portés par la MSR-Var.

L'élaboration du DGO et la définition des orientations d'actions qui en découlent permettent de décliner les orientations en actions concrètes visant à répondre efficacement aux problématiques locales.

Le Préfet et le Président du Conseil Départemental déclineront ces actions jusqu'en 2022, au travers des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDSAR) annuels.

Dans ce contexte,

Le chef de projet sécurité routière, directeur de cabinet du préfet du Var, est garant de cette logique. Il préside le comité de pilotage du PDSAR auquel participent les représentants du Président du Conseil Départemental, le coordinateur sécurité routière, l'ODSR et la MSR-Var.

Le coordinateur de sécurité routière, prépare le PDASR. Il suit, évalue et propose une réactualisation éventuelle des enjeux et/ou des orientations d'actions. Il s'assure de la cohérence permanente des actions avec le DGO.

L'animateur responsable de la maison de la sécurité routière en Préfecture et les 2 co-animateurs issus du Département, pilotent le déploiement de l'ensemble des actions inscrites au PDASR auxquelles celle-ci est associée. Ils coordonnent et s'assurent du bon emploi des ressources humaines et matérielles.

Cette équipe bi-partite évalue les actions auxquelles la MSR participe (portée, efficacité). Elle est garante des contenus pédagogiques qui sont développés dans les ateliers qu'elle met en œuvre sur le terrain.

La MSR sera impliquée dans la réalisation d'actions de prévention d'envergure départementale en direction de nombreuses catégories d'usagers : collégiens, lycéens, apprentis, étudiants, salariés des entreprises, administrations ou communes, conducteurs adultes, seniors, motards, grand public.

Le chef de projet sécurité routière et le représentant du Conseil Départemental co-président le comité de pilotage de la MSR-Var, qui détermine, chaque année, les orientations de son action au vu des bilans des actions menées.

Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) placés sous l'égide de la MSR, participent à la diffusion des messages portés par le DGO.

- Le Var compte 42 IDSR nommés par le Préfet au 01/01/2018.

L'Observatoire départemental de sécurité routière de la Préfecture a notamment en charge

- la fiabilisation des remontées des forces de l'ordre (bulletins d'analyse des accidents corporels) et de la base de données des accidents,
- les études thématiques et d'enjeux (exploitation du logiciel Concerto) permettant d'orienter les politiques publiques de sécurité routière.

A partir de ces informations, l'ODSR s'attachera à réactualiser les données afin de faire vivre le D.G.O., qui devra s'adapter à l'évolution de l'accidentalité dans le département.

