

**Document général d'orientation
Pour la sécurité routière
2018 – 2022**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Le contexte.....	3
Les Objectifs du DGO.....	3
La démarche d'élaboration.....	3
Les caractéristiques de l'insécurité routière.....	5
Le département de Vaucluse.....	5
Evolution 2012 - 2016.....	7
Analyse temporelle.....	8
Répartition des accidents selon.....	8
Les catégories d'usagers.....	10
Répartition des accidents selon les véhicules impliqués	10
Zoom sur les jeunes	12
En France en 2016,.....	12
Dans le Vaucluse, en 2016.....	12
... Et sur les seniors.....	14
En France en 2016,.....	14
Dans le vaucluse en 2016,.....	14
La localisation.....	15
Caractéristiques des accidents.....	15
Les trajets.....	15
Les facteurs d'accidents.....	17
L'alcool.....	17
Nombre d'accidents avec présence d'alcool.....	17
La vitesse.....	17
Le non-respect des règles de conduite.....	18
Les enjeux et les orientations.....	19
2018-2022.....	19
Les enjeux.....	19
Les orientations d'actions.....	20
Enjeu risques routiers professionnels.....	20
Enjeu addictions – alcool et stupéfiants.....	21
Enjeu jeunes.....	22
Enjeu « séniors ».....	23
Enjeu partage de la voirie.....	24
Enjeu civisme routier.....	25
Les moyens.....	28
Le suivi.....	28
L'évaluation du DGO.....	28
La communication.....	29
Les partenariats.....	29
Le suivi et l'évaluation du DGO.....	30
La déclianison du DGO en PDASR.....	30

Préambule

Le contexte

L'Union européenne prévoit de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020. Cet objectif a été repris par le Ministre de l'Intérieur, qui a fixé l'objectif à moins de 2000 tués en 2020 sur les routes françaises.

Cependant, 2016 est la deuxième année de hausse alors que nous connaissions une diminution constante, année après année, depuis 1979.

Atteindre les objectifs fixés pour 2020 impose d'agir sur l'ensemble véhicule-infrastructure-usagers, d'utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque, et de cibler les usagers surreprésentés, soit les jeunes de 18 à 29 ans, les deux-roues motorisés, les piétons et cyclistes, les seniors de 65 ans ou plus.

Ces objectifs devront se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre des blessés et des tués, en moyenne voisine de 8 % par an. Ils supposent, la mobilisation de tous les acteurs publics.

Dans ce contexte, chaque département définira en 2018, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2018 à 2022, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Les Objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Départemental, aux principales communes et groupements de communes, de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Ce document constitue non seulement un outil de programmation mais aussi un outil de mobilisation des partenaires. Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

La démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR)

Après une phase de lancement et la constitution du comité de pilotage sous la responsabilité du préfet de Vaucluse, les principaux acteurs de la démarche ont entamé l'élaboration du DGO marqué par trois phases décisionnelles essentielles que sont :

- le choix des enjeux,
- l'approfondissement des enjeux,
- la définition des orientations d'actions.

Ainsi, il a été créé un comité de pilotage et 4 comités techniques auxquels ont participé le conseil départemental, les associations inscrites au PDASR du Vaucluse, les intervenants départementaux de sécurité routière, les communes d'Avignon et de Cavaillon, les forces de l'ordre, la sous-préfecture d'Apt et les services de l'Etat.

L'analyse de l'accidentologie a été réalisée par l'observatoire départemental de sécurité routière du cabinet du préfet de Vaucluse.

Les caractéristiques de l'insécurité routière

Le département de Vaucluse

Selon la dernière publication de l'INSEE du 31 décembre 2017, le département de Vaucluse, dont la superficie est de 3567,3 Km², compte 557 548 habitants sans double compte au 1 janvier 2015. Au 31 décembre 2014 la population était répartie en 241 579 ménages avec une densité de 155,4 habitants au Km² et une progression entre 2009 et 2014 due au solde naturel de 0,4 %.

Selon l'INSEE également, au 31 décembre 2015 le réseau routier est constitué d'environ :

- 68 km d'autoroutes,¹
- 44 km de routes nationales,
- 2348 km de routes départementales,
- 5864 Km de voies communales

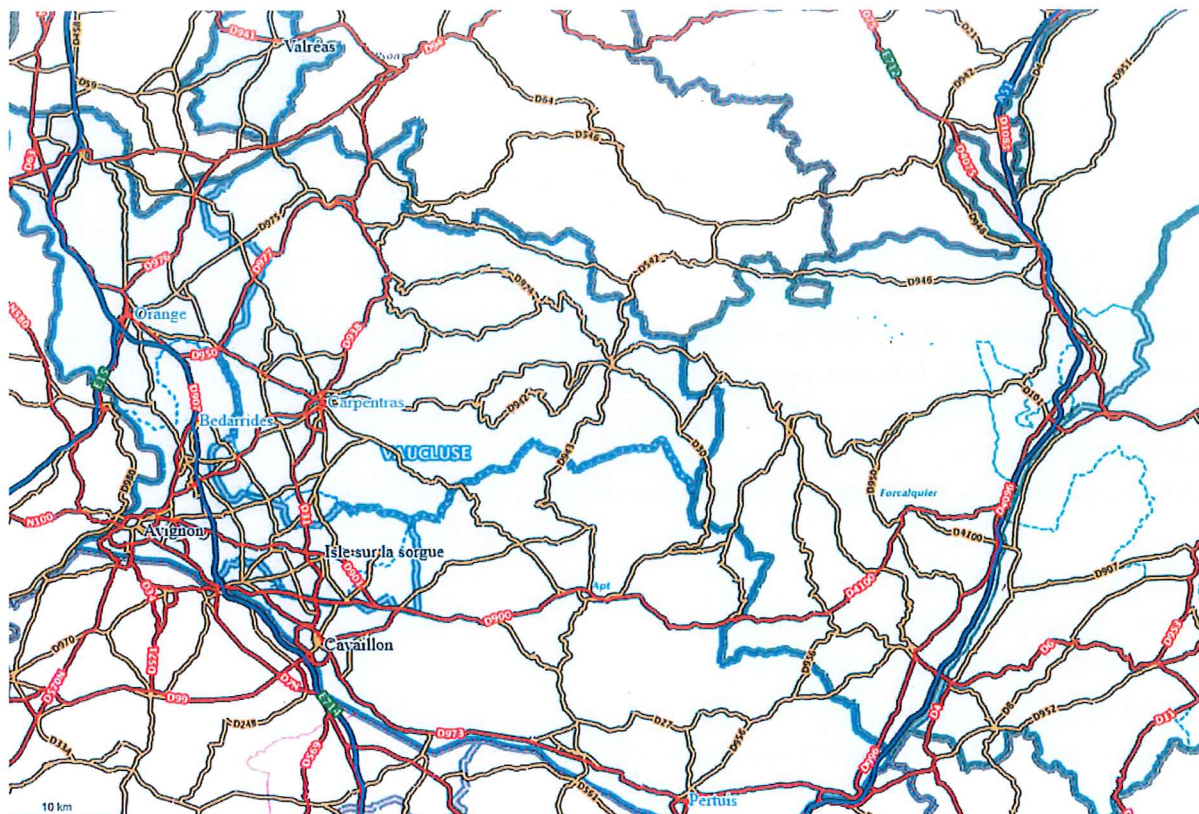
soit 0,77 % de l'ensemble du réseau français qui totalise 1 077 425 Km.

1 Source SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes)

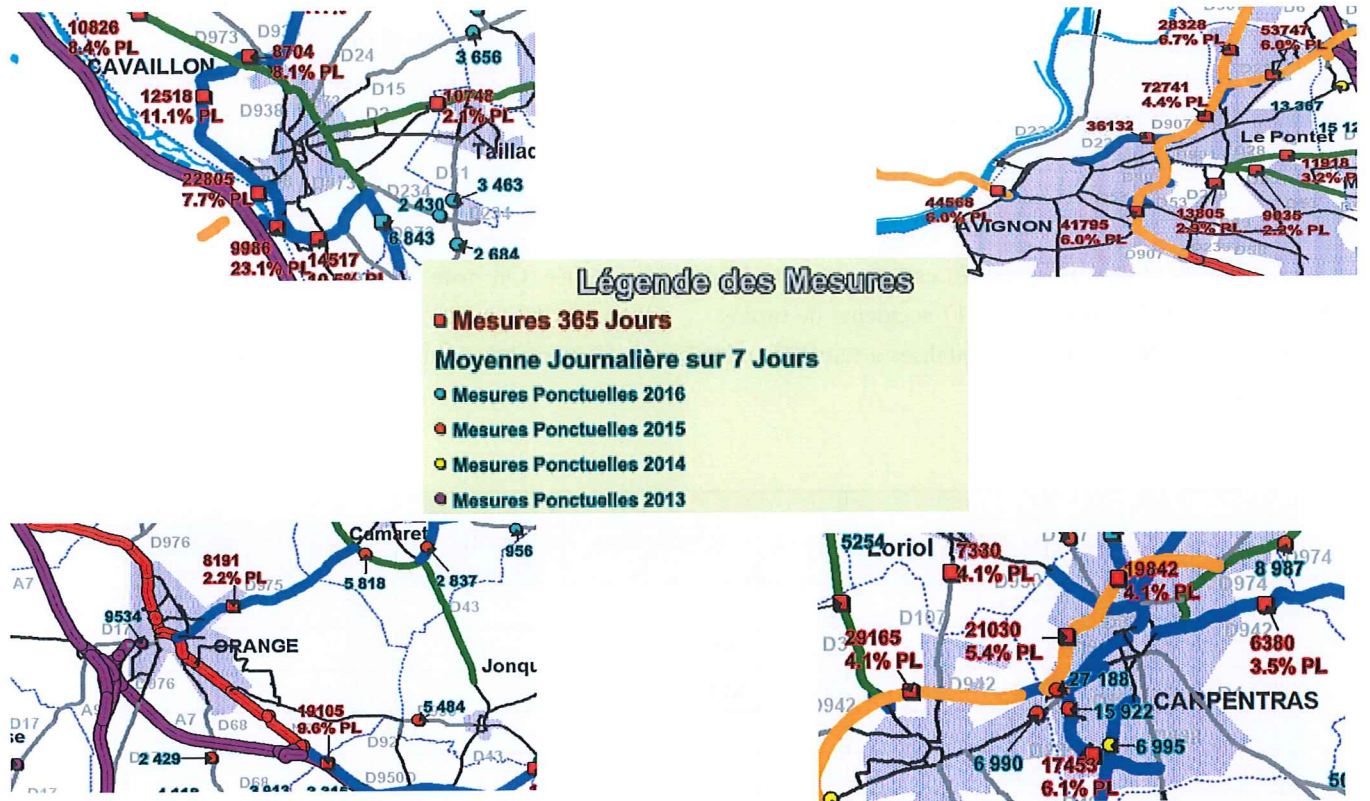
Le Vaucluse est un département carrefour.

Deux axes importants le traversent et génèrent un fort trafic de transit :

- l'axe nord-sud avec l'A7, la N7 et la D907,
- l'axe est-ouest avec les D900 et D901.



Le réseau routier départemental connaît des trafics interurbains soutenus entre Avignon et les principales agglomérations d'Orange, de Carpentras et de Cavaillon.



Ce département, qui a un attrait évènementiel et touristique fort, subit des variations saisonnières remarquables. Le réseau routier dessert le sud-est et le sud-ouest de la France. Son trafic augmente de 2 % en moyenne par an.

Entre 2012 et 2016 dans le département de Vaucluse, on dénombre en moyenne chaque mois :

- 21 accidents corporels,
- 3,5 tués,
- 17 blessés hospitalisés,
- 14 blessés légers.

Evolution 2012 - 2016

Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents se stabilise à une moyenne annuelle de 242,2. Comme pour les accidents, le nombre des tués est relativement stable d'une année sur l'autre avec une moyenne 42 morts.

Sur une période de 10 ans on note une nette amélioration de la situation. En effet, entre 2007 et 2011, nous avons en Vaucluse en moyenne 54 morts par an.

Le nombre de blessés hospitalisés est atypique sur la période étudiée. On note 136 blessés hospitalisés en 2012 et le double en 2014 alors qu'il y a eu 17 accidents de moins.

Le nombre des blessés non hospitalisés a tendance à croître régulièrement avec un écart significatif d'un 50 % en plus entre 2012 et 2016.

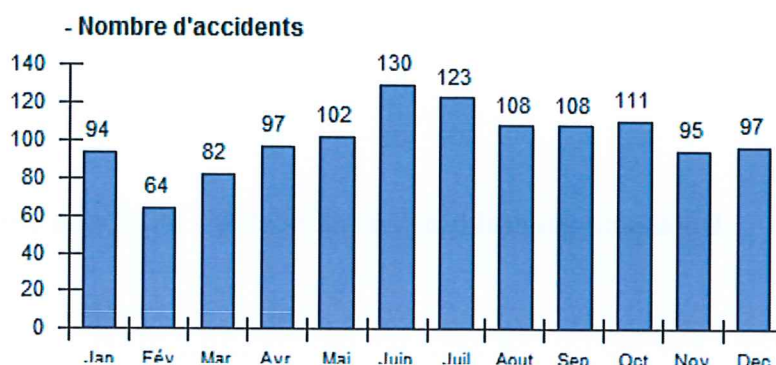
	Accidents	Tués	Blessés non hospitalisés	Blessés hospitalisés
2012	252	49	222	136
2013	249	45	285	233
2014	235	50	304	275
2015	229	27	269	221
2016	246	41	332	238
Moyenne annuelle	242,2	42,4	282,4	220,6

Analyse temporelle

Répartition des accidents survenus entre 2012 et 2016 selon

■ Les mois

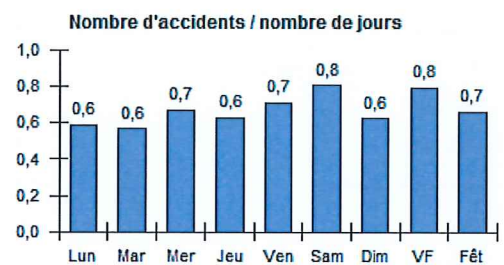
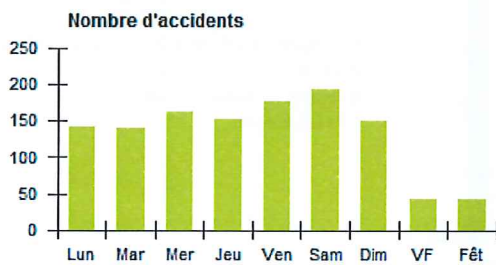
Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Octo	Nov	Dec
94	64	82	97	102	130	123	108	108	111	95	97



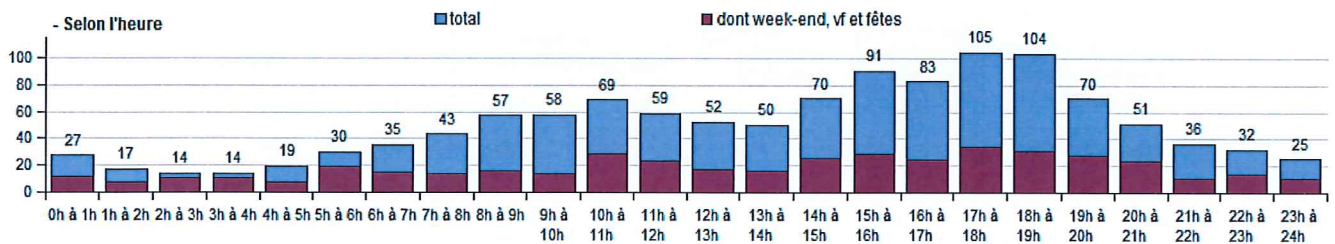
- Les jours de la semaine

	Nombre	Acc/J	G1	Nbre Jours
Lundi	142	0,6	91,5	241
Mardi	141	0,6	87,2	248
Mercredi	164	0,7	78,0	244
Jeudi	153	0,6	86,9	242
Vendredi	179	0,7	84,4	251
Samedi	195	0,8	87,2	241
Dimanche	151	0,6	89,4	241
V.Fête	43	0,8	95,3	54
Fête	43	0,7	86,0	65

Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type



- Le créneau horaire.

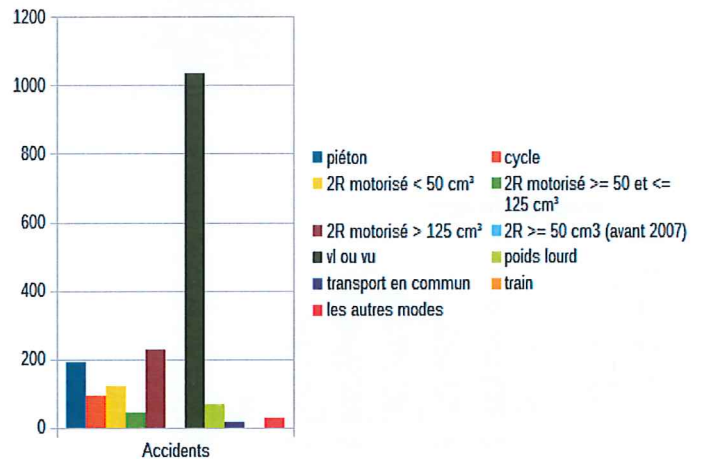


L'analyse temporelle montre que les périodes les plus accidentogènes sont les mois de juin et juillet, les samedis, les veilles de fête et le créneau horaire 17h-19h

Les catégories d'usagers

Répartition des accidents selon les véhicules impliqués ...

Accident impliquant au moins un :	Accidents	Mortels
piéton	189	30
cycle	93	15
2R motorisé < 50 cm ³	123	6
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm ³	46	5
2R motorisé > 125 cm ³	229	41
2R >= 50 cm ³ (avant 2007)	0	
VU ou VU	1034	156
poils lourd	67	13
transport en commun	15	2
train	0	0
les autres modes	29	6

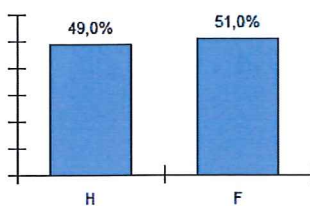


Analyse détaillée :

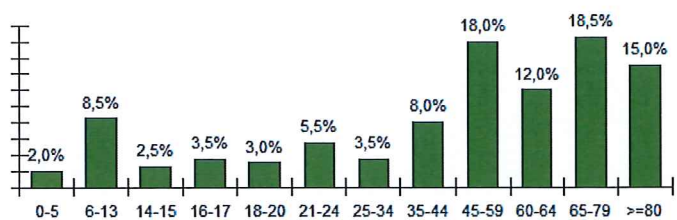
■ Piétons

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	189	30	169	210	30	180	146
victimes piétons				198	30	168	144

% des impliqués selon le sexe



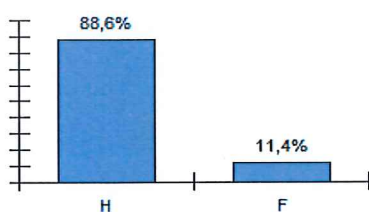
% des impliqués selon la tranche d'âge



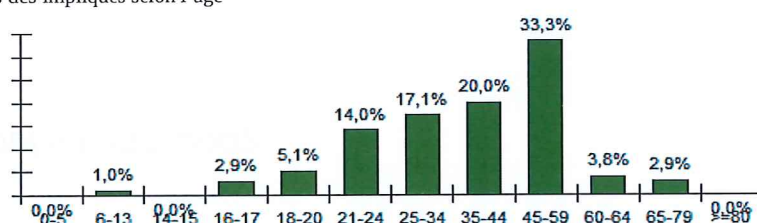
- Ensemble des 2 roues motorisés supérieurs à 50 cm³.

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins un 2 Roues motorisé >= 50 cm ³ (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		275	46	258	351	48	303
victimes 2R mot. >= 50cm ³				301	43	258	228

% des impliqués selon le sexe



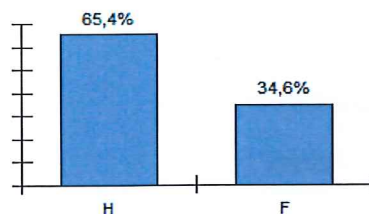
% des impliqués selon l'âge



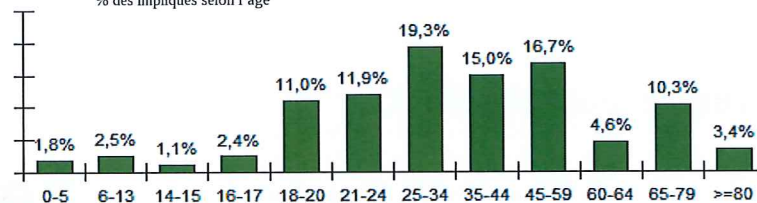
- Véhicules légers et véhicules utilitaires

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 VL (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		1034	156	885	1540	170	1370
victimes VL				977	112	865	507

% des impliqués selon le sexe



% des impliqués selon l'âge



■ Les usagers les plus impliqués

Comme partout en France, dans notre département, ce sont les véhicules légers et les véhicules utilitaires qui représentent la plus grosse portion des accidents de la circulation.

Pour autant les accidents impliquant des piétons et des deux roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ sont en quantité notable sur ces 5 dernières années.

- Les piétons représentent 15,6 % de l'ensemble des accidents. Les personnes impliquées sont réparties à part quasiment égale entre hommes et femmes et 45,5 % des impliqués ont plus de 60 ans.
- Les deux-roues motorisés sont concernés quant à eux dans 22,71 % des accidents avec 88,6 % d'hommes. 70,4 % des impliqués font partie de la population active (25 – 59) et 33,3 % ont entre 45 et 59 ans.
- Enfin, dans la catégorie des véhicules légers et des véhicules utilitaires, qui représentent 85,4 % des accidents, on trouve 65,4 % d'hommes impliqués et 50 % appartenant à la population active des 25 – 60 ans.

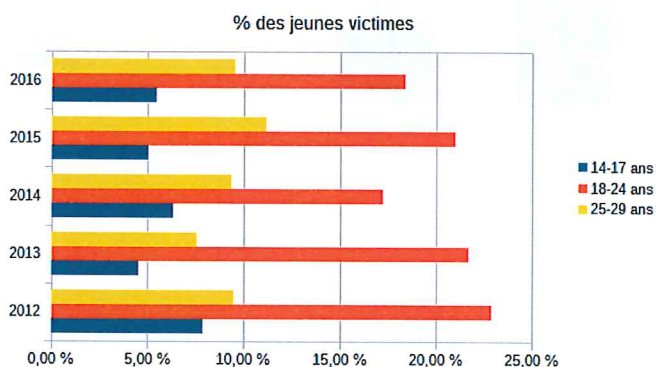
Zoom sur les jeunes ...

En France en 2016,

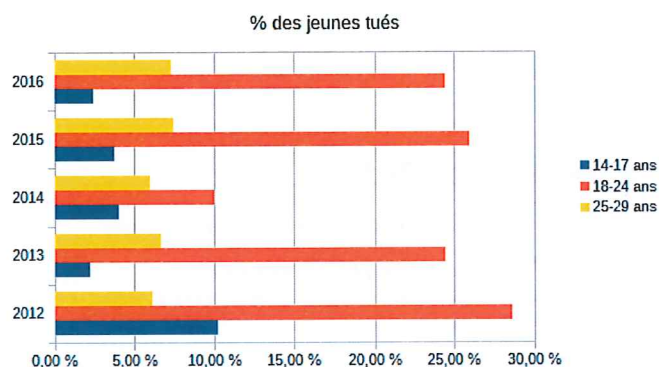
- les adolescents de 14 à 17 ans représentent
 - 3,3 % des personnes tuées
 - 6,5 % des victimes d'accidents
- les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent
 - 17,3 % des personnes tuées
 - 19,00 % des victimes d'accidents
- les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent
 - 8,9 % des personnes tuées
 - 11,40 % des victimes d'accidents

Dans le Vaucluse, en 2016

- les adolescents de 14 à 17 ans représentent
 - 2,44 % des personnes tuées
 - 5,47 % des victimes d'accidents

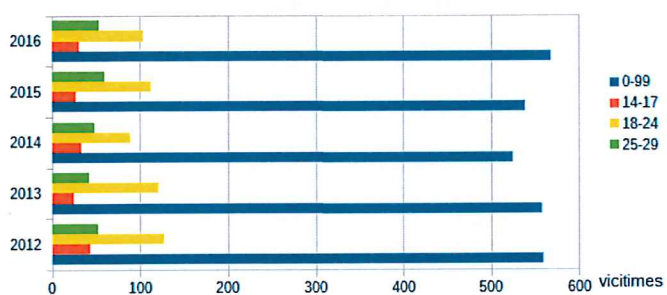


- les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent
 - 24,39 % des personnes tuées
 - 18,34 % des victimes d'accidents
- les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent
 - 7,32 % des personnes tuées
 - 9,52 % des victimes d'accidents

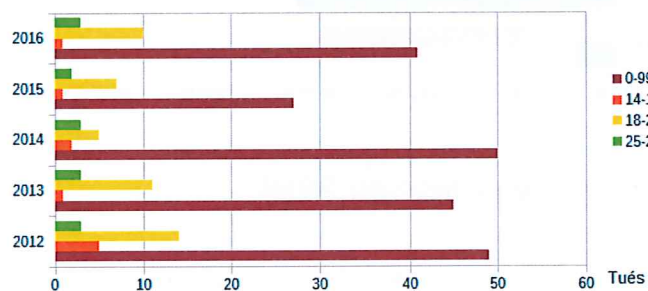


Le nombre de jeunes comparé à l'ensemble des tués et des victimes montre que la tranche d'âge la plus impactée par la mortalité routière reste les 18 – 24 ans.

Nombre de jeunes comparé à l'ensemble des victimes



Nombre de jeunes Tués comparé à l'ensemble des Tués

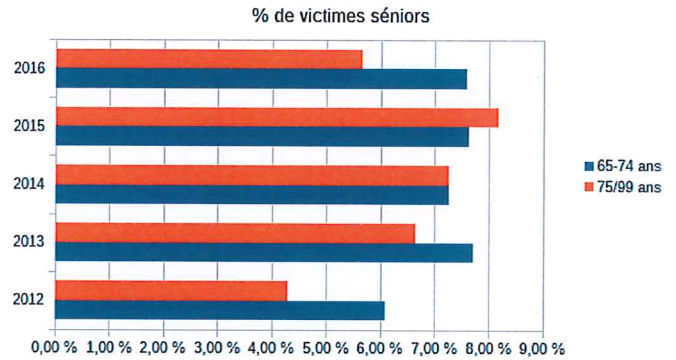
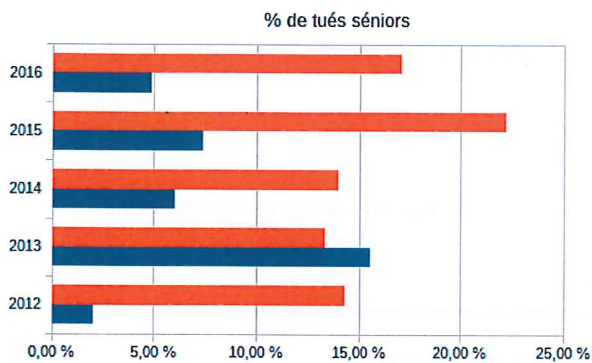


Le département du Vaucluse présente sensiblement les mêmes résultats que la France en ce qui concerne ces jeunes victimes de la route.

... Et sur les seniors

En France en 2016,

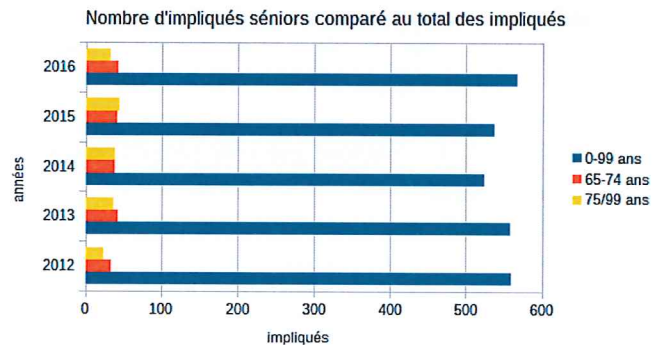
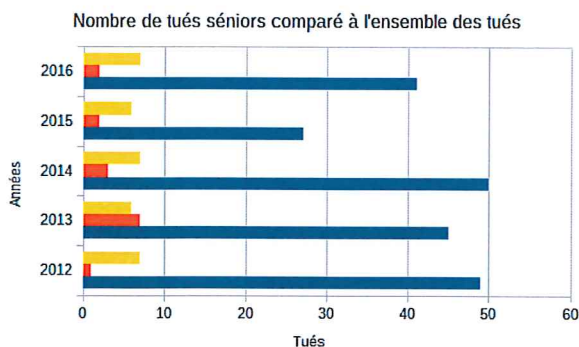
- les seniors de 65 à 74 ans représentent
 - 9,1 % des personnes tuées
 - 5,4 % des victimes d'accidents



- les personnes âgées de plus de 75 ans représentent
 - 15,7 % des personnes tuées
 - 5,2 % des victimes d'accidents

Dans le vaucluse en 2016,

- les seniors de 65 à 74 ans représentent
 - 4,88% des personnes tuées
 - 7,58 % des victimes d'accidents



- les personnes âgées de plus de 75 ans représentent
 - 17,7 % des personnes tuées
 - 5,64 % des victimes d'accident

Dans le Vaucluse, nous avons un pourcentage de tués parmi les 65 – 74 ans 2 fois moins important que le ratio national.

La localisation

- Répartition par type de réseau

	Nombre	%
Autoroute	32	2,6
R.N.	73	6,0
R.D.	718	59,3
V.C. et autres	450	37,2
Totalité des accidents sur la période	1211	100,0

Répartition en / hors agglo

	Nbre acci	%
Hors agglo	706	58,3
0 à 500 h	1	0,1
501 à 2 000 h	16	1,3
2 001 à 5 000 h	39	3,2
5 001 à 20 000 h	181	14,9
20 001 à 50 000 h	86	7,1
50 001 h à 100 000 h	182	15,0
100 001 à 300 000 h	0	0,0
plus de 300 000 h	0	0,0
Sous-Total agglo	505	41,7
Total accidents	1211	100,0

Plus de la moitié des accidents se produisent sur les routes départementales hors agglomération.

Sur les 1 211 accidents des 5 années étudiées, 18,33 % ont eu lieu à Avignon, 6,2 % à Orange, 5,3 % à l'Isle-sur-la-Sorgue alors que les flux inter-urbains les plus soutenus sont entre Avignon, Orange, Carpentras et Cavaillon.

Les communes de Carpentras Cavaillon, Le Pontet, Apt, Sorgues, Pertuis, Valréas, Bollène, le Thor et Pernes-les-Fontaines ne comptent chacune qu'entre 1,8 % et 2,8 % des accidents.

Toutes les autres communes sont en dessous des 1 %.

Caractéristiques des accidents

Les 1 211 accidents étudiés se sont produits à :

- 18,7 % en intersection. On note que, dans cette configuration, 50 % des accidents où un 2 roues motorisé est impliqué résultent d'une collision par côté.
- 81,3 % hors intersection avec une répartition assez homogène des cas de collisions frontales ou par coté.
- 87 % dans des conditions atmosphériques normales
- 86,5 % sur des routes dont l'état de surface est normal
- 65,7 % de jour

Les trajets

L'analyse des trajets montre que les conducteurs impliqués dans les accidents se déplaçaient à

- 48,5 % en promenade loisirs
- 17,55 % en trajet domicile travail
- 9,47 % pour raison professionnelle.
 - Soit un risque routier professionnel de 27 %

Le risque routier professionnel est assez important dans le département puisqu'il représente plus d'un quart des accidents

Les facteurs d'accidents

L'alcool

Nombre d'accidents avec présence d'alcool

	Accidents	dont mortel	Tués
2007	54	12	12
2008	60	14	15
2009	58	13	13
2010	47	5	5
2011	47	8	8
Ensemble	266	52	53

	Accidents	dont mortel	Tués
2012	43	11	12
2013	44	12	13
2014	51	13	13
2015	38	6	6
2016	36	8	8
Ensemble	212	50	52

Alors que le nombre d'accidents concernés par l'alcool a diminué, le nombre de tués dans ces accidents est resté stable sur les périodes comparées de 2007 à 2011 et de 2012 à 2016.

En moyenne, ces accidents représentent 17,5 % des accidents corporels et 24 % des tués.
Le taux de gravité est très élevé.

Il s'agit donc, comme dans les années précédentes, d'un risque majeur avec un taux de gravité important.

La vitesse

L'enjeu vitesse, qui est de caractère facultatif pour ce DGO, ne peut pas être étudié à partir du fichier national (BAAC). Nous avons analysé ce facteur au regard des données relatives aux accidents mortels entre octobre 2014 et octobre 2017 et des infractions génératrices d'accidents ou non relevées par les forces de l'ordre. Sur 114 accidents mortels survenus durant la période sus-citée, 24, soit 21 % sont dus en première cause à une vitesse excessive ou inadaptée.

Sur cette même période, les forces de l'ordre ont relevé plus de 160 000 dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Le non-respect des règles de conduite

Ce thème ne peut également être étudié qu'au regard des accidents mortels et des relevés d'infractions des forces de l'ordre. Sur la même période que précédemment, on constate 32 (soit 28 %) accidents mortels imputables avec certitude au non-respect des règles.

Les relevés d'infractions des forces de l'ordre montrent que la quasi-totalité des accidents est due au non-respect de la règle qui apparaît, après étude, comme un comportement habituel de la part des auteurs.

S'affranchir de la règle conduit à produire un risque pour les autres et pour soi.

Les enjeux et les orientations

2018-2022

Les enjeux

Sur la base de l'étude de l'accidentalité conduite par l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONISR), les 4 enjeux prioritaires suivants ont été retenus :

- Les risques routiers professionnels
- Les addictions – alcool et stupéfiants
- les jeunes, répartis selon 3 tranches d'âges – 14-17 ans ; 18 – 24 ans et 25 – 29 ans.
- les seniors selon 2 tranches d'âges, 65 à 74 ans et de 74 ans et plus

L'étude de l'accidentalité en Vaucluse a permis au comité de pilotage de retenir 2 enjeux facultatifs.

Ces 2 enjeux facultatifs qui, en couvrant un spectre large de thématiques en complémentarité aux enjeux impératifs, permettront d'aborder les multiples questions relatives aux publics vulnérables. Ainsi,

- le partage de la voirie sera l'axe principal de la protection des piétons et des cyclistes et,
- le civisme routier, enjeu départemental fort, celui de la lutte contre les distracteurs et la protection des 2 roues motorisés.

Il sera également question à travers de ces deux enjeux facultatifs de s'intéresser au respect des règles.

En effet, changer le rapport à la règle permet de modifier les comportements d'habitudes et ainsi rendre les interactions entre usagers plus sûres. Dans ce cadre de respect mutuel, apparaît également la notion d'appartenance à un groupe d'usager en fonction du moyen de déplacement utilisé.

Les orientations d'actions

La définition des enjeux a été suivie d'une phase de compréhension et d'analyse des thématiques au travers des groupes de travail dédiés, l'objectif étant de définir des orientations d'actions les mieux adaptées au contexte local.

Ces orientations doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la détermination du contenu des PDASR annuels déclinés ensuite dans la conception des actions.

Enjeu risques routiers professionnels

■ Caractéristique de l'enjeu

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, de façon occasionnelle ou régulière. La dispersion géographique croissante du monde du travail augmente les distances parcourues par un salarié pour ses trajets domicile travail ou pour l'exercice de ses missions.

Conduire pour le travail est souvent plus contraignant que conduire pour les besoins de la vie courante. Le risque d'accidents du travail sur la route est souvent en relation avec la nature et les exigences du métier qu'exerce le salarié. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décisions lors de la conduite.

Ce risque routier a souvent des origines « multifactorielles », : environnement, véhicules, organisation, conducteur... Le comportement au volant est lié à des adaptations, des arbitrages que doit réaliser le conducteur entre les éléments émanant de la situation de travail et la situation de conduite, les contraintes imposées par l'employeur (le respect des temps de conduite, les délais, les règles de chargement) et son comportement face aux respects des règles de conduite en général.

■ Orientations et modes d'actions

Pour cet enjeu, le comité de pilotage retient deux orientations dont l'une concerne la responsabilité individuelle des salariés face à leur comportement et l'autre la responsabilité de l'employeur, ou donneur d'ordre en lien avec ses exigences, ses recommandations et la qualité des conditions de travail.

Parmi les modes d'actions concernant les salariés, il s'agira de les sensibiliser au respect des règles de conduite en

- développant des actions de prévention dans les entreprises,
- valorisant la rédaction de documents de sécurité et de prévention.

Pour les employeurs, les actions devront leur permettre de mesurer la responsabilité qu'ils engagent au travers des objectifs assignés à leurs salariés et aux contraintes qui en découlent. L'importance du contrôle du respect des règles par leur salarié sera également abordée. Ainsi les actions déclinées seront :

- procéder à des contrôles en entreprise de la réglementation sociale et de coordination des transports.
- valoriser la sécurité routière auprès du personnel,
- travailler la notion de l'intérêt pour l'entreprise de prendre en compte de la sécurité routière par le prisme du rapport coût /bénéfice et celui de l'image de l'entreprise ;
- inciter à l'utilisation des actions de sécurité routière comme vecteur de communication ou label de qualité.

Au-delà de ces actions de prévention/ sensibilisation, des contrôles routiers ciblés transports de marchandises et voyageurs seront organisés.

Enjeu addictions – alcool et stupéfiants

■ Caractéristique de l'enjeu

L'alcool est le premier facteur national d'accidents mortels devant la vitesse. L'étude SAM² montre que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés et que la gravité de ces accidents passe à 24 tués pour 100 blessés hospitalisés contre seulement 11 en l'absence d'alcool.

Dans le Vaucluse, le nombre des accidents avec alcool, c'est-à-dire ceux où au moins un des conducteurs impliqués est positif, est passé de 266 entre 2007 et 2011 à 212 sur les 5 dernières années. Pour autant, le nombre de tués dans ces accidents avec alcool n'a pas diminué.

Sur les 212 accidents dont le facteur dépassement du taux légal d'alcool est présent, 137 impliqués ont entre 25 et 50 ans.

Par ailleurs, on remarque une montée en puissance de la prise de cannabis chez des sujets de plus en plus jeunes.

■ Orientations et modes d'actions

La problématique de l'alcool au volant nécessite la mise en œuvre de moyens en adéquation avec l'importance de l'enjeu. L'implication des organisateurs d'événements festifs, qu'il s'agisse de structures privées ou de collectivités est indispensable pour faire évoluer les comportements.

- Il s'agira :
 - de sensibiliser sur l'importance du principe du conducteur désigné SAM
 - d'accompagner davantage les organisateurs privés et les collectivités locales
 - de communiquer sur les bilans d'action et avec les médias « jeunes » sur les actions SAM et les événements festifs.

La méconnaissance générale des effets du cannabis sur la conduite notamment des conséquences liées à un usage festif a des conséquences de plus en plus notables sur les chiffres de l'accidentalité.

- Ainsi, il semble important :

2 Stupéfiants et accidents mortels (projet SAM) analyse épidémiologique OFDT – ifstar avril 2011

- de porter de l'information en direction de la cellule familiale notamment sur les stupéfiants
- de sensibiliser sur les conséquences de l'alcool et des stupéfiants au volant : risques corporels, psychologiques, judiciaires, administratifs dès le collège
- d'impliquer les entreprises de manière à ce qu'elles intègrent la problématique alcool dans leur Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR).
- De sensibiliser les jeunes dès le collège

Enfin, pour différencier les comportements des usagers de cannabis : usage quotidien et usage festif,

- il serait intéressant de :
 - maintenir un niveau élevé de contrôles routiers de façon aléatoire.
 - réaliser des campagnes de contrôle à proximité des établissements de nuit
 - contrôler les débits de boissons sur le respect de la LOPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests)
 - impliquer les polices municipales dans le cadre d'opération de sensibilisation lors d'évènements festifs.

Enjeu jeunes

■ Caractéristique de l'enjeu

En France, la tranche d'âge « 18-24 ans » représente environ 11% de la population mais 17 % des tués sur la route. Elle est présente dans 25% des accidents corporels avec taux d'alcoolémie positif.

Chez les conducteurs de VL, les « jeunes » sont impliqués dans 90% des accidents corporels et représentent 71% des tués.

Dans le Vaucluse, les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent 24,39 % des personnes tuées et 18,34 % des victimes d'accidents.

D'un point de vue temporel, les fins de semaines, et plus particulièrement la nuit, concentrent une grande partie des accidents les plus graves car ce sont des moments où les jeunes adoptent des postures de transgression de la règle et de prise de risque.

■ Orientations d'actions

Le risque d'être victime d'un accident mortel s'avère plus grand pour les jeunes de 18 – 24 ans que pour l'ensemble de la population active dans le cadre professionnel.

Une sensibilisation doit être mise en œuvre ou maintenue autour des parents et des jeunes adultes via

- les lycées

- les CFA
- les établissements d'enseignement supérieurs

et également autour des adolescents et des enfants par le biais

- de campus : 7 à 8 campus par an sont organisés dans les collèges. Cela s'avère insuffisant. Il conviendra d'augmenter significativement ces actions en direction des adolescents.
- d'animation dans les écoles primaires afin de cibler une population très réceptive.

Des actions de prévention « alcool stupéfiants » à mettre en œuvre

- dans les lycées. Cibler chaque année une dizaine de lycées et CFA sur ces problématiques (par exemple sous forme de stands de prévention).
- dans les milieux festifs et soirées
- développer l'action des IDSR dans les établissements scolaires de manière à accompagner les projets éducatifs lorsque les personnes ressources n'ont pas la connaissance d'expert.

Les problématiques « jeunes » et « alcool-stupéfiants » sont indissociables

Enjeu « séniors »

■ Caractéristique de l'enjeu

Le nombre de tués seniors augmente en France de plus de 9 % sur les 3 dernières années. Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les plus de 75 ans.

Bien que l'accidentalité du Vaucluse soit moins impactée que dans l'ensemble de la France dans cette tranche d'âge, on relève une augmentation des victimes et responsables d'accidents chez les 65 ans et plus.

■ Orientations d'actions

Les collectivités locales doivent s'impliquer dans les actions de sécurité routière. Elles ont un rôle fédérateur et d'exemplarité en particulier auprès des personnes âgées.

Elles sont impliquées sur plusieurs champs d'intervention dont notamment la communication et la sécurisation des réseaux. Il serait ainsi intéressant de s'appuyer sur :

- les municipalités
 - pour organiser des interventions de sensibilisation au sein des actions menées par les CCAS en faveur des personnes âgées ; leur donner par exemple, la possibilité de revoir leur façon de s'installer dans un véhicule pour rechercher une bonne vision

- pour établir une veille afin d'identifier les déplacements qui présentent un risque élevé (services publics, commerces, établissements scolaires...)
- sur les structures départementales « conseil départemental »
 - pour l'organisation de campus dédiés à cette problématique
 - développer la prise de conscience par l'information en liaison avec le milieu médical.
 - mettre en pratique la conduite d'un véhicule en milieu urbain et suburbain

Cependant d'autres actions peuvent être entreprises afin de

- réactualiser les connaissances des règles de conduite
- organiser des sessions d'entretien des véhicules
- s'associer à des salons seniors et/ou regrouper des seniors et des jeunes en créant une émulation bénéfique
- proposer des recyclages régulier comme pour les contrôles techniques de véhicules.

Enjeu partage de la voirie

Vivre ensemble, c'est partager la route entre usagers poids lourds, véhicules légers, cyclistes, piétons, refuser de penser que c'est toujours l'une ou l'autre des catégories qui est responsable et qui commet des fautes. Faire attention à soi, c'est aussi faire attention aux autres, pas parce qu'ils sont forcément dangereux, mais parce que je peux représenter un danger pour eux.

■ Caractéristique de l'enjeu

Le partage de la voirie a été retenu par le comité de pilotage afin d'y intégrer notamment les questions liées aux publics vulnérables. On constate dans le Vaucluse que l'on trouve au moins un piéton, un cycliste ou cyclomotoriste dans 33 % des accidents survenus entre 2012 et 2016.

Parmi les victimes 45,5 % des piétons sont des personnes de plus de 65 ans, et 87 % des accidents impliquant un piéton ont lieu en agglomération, voie communale pour 60 % et 80 % de jour.

Ces chiffres traduisent bien la question du partage de la voirie, en particulier en agglomération qui regroupe la plus grande diversité d'usagers sur des mêmes voies.

Le défaut de mise en sécurité des piétons, l'inattention du conducteur et la méconnaissance des risques sont présents dans la majorité des accidents.

■ Orientations d'actions

Les actions pertinentes seraient de :

- Communiquer

- vers l'ensemble des usagers sur la vigilance envers les piétons et les jeunes (catégories d'âge les plus vulnérables)
- vers les collectivités locales « aménageurs des espaces publics » et inciter ainsi les communes à réfléchir sur les modes de déplacements doux.
- Sensibiliser
 - Les professionnels de la formation automobile pour intégrer une remise à niveau du code de la route et des règles de conduite :
 - l'ensemble des usagers à la vigilance envers les publics vulnérables
 - les enfants par l'organisation d'actions de sécurité routière sur les déplacements piétons chaque année dans les classes maternelles et primaires
 - les collectivités sur l'importance du maintien de la mobilité des séniors : développer les actions spécifiques pour ces usagers (club 3^o ages, CCAS, ...)
- Développer
 - les modes de déplacements doux et la sensibilisation des usagers « piéton » et « vélo »
 - les actions de contrôle face aux comportements dangereux constatés chez certains usagers de l'espace public notamment dans les villes.

Enjeu civisme routier

Le civisme se caractérise, en matière de sécurité routière, par le respect de la règle. Le Code de la Route est avant tout institué pour permettre le « vivre ensemble ». Sans règles pour organiser les rapports entre usagers de la route, la circulation devient impossible faute de régulation et les conflits apparaissent. S'affranchir de la règle conduit donc à produire un risque pour les autres et pour soi.

La quasi-totalité des accidents est due au non-respect de la règle. Cela apparaît après étude comme étant un comportement habituel de la part des auteurs.

Changer le rapport à la règle permet de modifier les comportements d'habitudes et ainsi rendre les interactions entre usagers plus sûres.

Dans ce cadre de respect mutuel, apparaît également la notion d'appartenance à un groupe d'usagers en fonction du moyen de déplacement utilisé.

■ Caractéristique de l'enjeu

On détaille, en termes d'incivisme routier, les comportements actifs et les comportements passifs.

Les comportements actifs sont les comportements transgressifs volontaires dans lesquels on retrouve les infractions génératrices d'accidents et les facteurs aggravants. Ils peuvent résulter d'une volonté délibérée de ne pas respecter la règle de conduite : vitesse, priorités...ou être issus d'une attitude qui influe sur la conduite comme l'alcool et les stupéfiants.

Pour les comportements passifs, il s'agit, non pas d'une transgression avec la volonté délibérée de violer la règle, mais plutôt d'un comportement ignorant, inconséquent ou distrait, basé sur le mépris de la loi, sur une ignorance ou une méconnaissance des dangers telle que prises de médicaments, habitudes de conduites, trajets routiniers, aides à la conduite et déresponsabilisation.

■ Orientations d'actions

Les actions à mener pour répondre aux caractéristiques de cet enjeu seront orientées spécifiquement sur la prise de conscience

- de ne pas être seul mais toujours en interaction avec son environnement et avec les autres usagers,
- des dangers encourus par chacun,
- de son attitude au volant et de sa capacité à évoluer sur la voie publique pour être capable de la remettre en cause
- de la notion du « chacun responsable » de son propre comportement et de son fait
- du rapport à la règle au quotidien, état de santé, de vigilance, mise à jour des connaissances, des conséquences des accidents sur l'environnement des personnes impliquées (famille, travail...)
- de l'importance de la vigilance sur la route (conducteur et piéton) et de ne pas se laisser distraire. L'attention doit être permanente pour permettre d'anticiper les dangers.

Les axes d'actions seront ,

- L'information et la communication par des campagnes
 - de communication sur « vivre ensemble sur la route »
 - de mise en valeur des bons comportements de civisme, de politesse, de nature à favoriser la communication entre conducteurs (clignotants, conduite apaisée...)
 - de diffusion de messages sur le rapport risques/bénéfices dans les comportements quotidiens
 - de communication sur la responsabilité de chacun.

Un comportement responsable c'est respecter le droit de chacun, mais aussi respecter l'obligation générale de prudence. Le seul fait « d'avoir le droit de » ne protège pas.

- L'éducation, la formation, la sensibilisation avec des actions telles que :
 - « A la place l'autre » : Les usagers d'un type de véhicule découvrent les contraintes et les avantages des autres comme Cycles / poids lourd ou véhicule légers /Cycles mises en place à l'occasion de forum sécurité routière mais aussi en lien avec les auto-écoles et centres de formation pour inclure ce type de module dans le cycle de formation,
 - rappel du « pourquoi » de la règle dans les actions de formation / information . Expliquer à quoi sert le code de la route plutôt que d'en énoncer les règles,
 - communication envers les plus jeunes dans le but d'en faire des vecteurs de sensibilisation auprès des adultes. Inciter les enfants à être des ambassadeurs de « bonne conduite » auprès de leurs parents, grands-parents, famille...
 - véhiculer des messages en lien avec le rapport à la règle et au droit,

- développer des actions de perfectionnement à la conduite d'un 2 roues motorisé dans le but de sensibiliser les conducteurs à l'importance de l'environnement de la conduite et d'anticiper les situations d'urgence.

Quel que soit le droit accordé, il ne dispense jamais de certaines obligations, notamment de celle de prudence. Au-delà du droit, la responsabilité individuelle de chacun réside dans le cadre du respect et de l'attention vis-à-vis des autres.

- Les infrastructures :
 - déceler les incohérences en matière de signalisation génératrices de situations conflictuelles entre usagers.
 - Aménager l'environnement de façon à contraindre les comportements à court terme dans le but d'amener à long terme à un comportement d'habitude sur le principe « Information – Protection – Guidage – Contrainte »
- Contrôle et sanctions
 - Service quotidien des unités spécialisées.
 - Médiatisation des contrôles.

Les moyens
Le suivi
L'évaluation du
DGO

La communication

La communication est un élément commun à tous les enjeux. Il est important de mettre en place un plan de communication efficace avec des opérations ciblées sur chacun des enjeux, ainsi que deux à trois manifestations d'envergure qui permettent de toucher l'ensemble des usagers. Le relais des médias locaux devra être recherché.

Les partenariats

L'implication de l'ensemble des acteurs locaux doit être recherchée par le biais de conventions, de partenariats ou d'interventions ponctuelles :

- Déclinaison auprès des grandes collectivités des conventions nationales
- engagement des entreprises dans la sécurité routière
- élaboration d'un partenariat avec le Conseil départemental et préfiguration d'un PDASR commun Etat-Conseil Départemental.
- Conventionnements avec les assureurs sur les risques professionnels,
- conventionnements avec les chambres consulaires,
- élaboration de partenariats avec les professionnels du deux-roues motorisé,
- élaboration de partenariats avec les gérants des discothèques, des établissements de la nuit (discothèques, bars, restaurants...),
- Poursuite de l'implication du monde associatif en particulier étudiant et des bénévoles.

L'ensemble des mesures qui seront prises devront permettre en Vaucluse d'ici 2022 de :

- tendre vers un nombre d'accidents annuel inférieur à 200 en cherchant à passer sous la barre des 40 tués par an
- réduire d'au moins 5 % le nombre de blessés chaque année,
- diviser par 2 les accidents mortels dus à l'alcool,
- diviser par 3 le nombre de jeunes tués,
- diviser par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux roues motorisé,
- passer à une proportion d'un accident mortel sur trois avec un seul véhicule impliqué.

Le suivi et l'évaluation du DGO

Le comité de pilotage et les comités techniques se réuniront une fois par an pour évaluer :

- L'atteinte des objectifs chiffrés de l'accidentologie
- La part des orientations ayant fait l'objet d'un projet ou au moins d'une action dans le PDASR
- L'impact des projets et des actions mises en place en fonction des indicateurs de suivi de chacun d'entre eux
- L'impact du programme de communication
- L'impact des partenariats engagés
- L'ajout ou la suppression d'une orientation d'actions
- L'ajout ou la suppression d'un enjeu (cas exceptionnel)

La déclinaison du DGO en PDASR

Les orientations du DGO vont être déclinées chaque année au travers des projets et des actions du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Afin de poursuivre les échanges entre les différents partenaires, le principe des groupes travail par enjeu sera pérennisé. Les membres seront en charge de définir les actions à mener, les appels à projet à lancer, la sélection des projets et d'évaluer ces actions.

Je remercie l'ensemble des acteurs impliqués dans la construction de ce Document Général d'Orientations 2018 – 2022.

Le Préfet de Vaucluse

Jean Christophe MORAUD