

# **ALPES MARITIMES**

## **Document Général d'Orientation**

**2013-2017**

# SOMMAIRE

pages

1. Le contexte	4
2. Les objectifs du DGO 2013/2017	5
3. Le bilan du précédent DGO	6
4. La démarche proposée pour la finalisation du DGO 2013/2017	14
5. L'accidentologie globale	15
6. Les enjeux de la sécurité routière	17
7. Les approfondissements d'enjeux de sécurité routière	18
7.1. Enjeu : implication des usagers alcoolisés	19
7.2. Enjeu : implication des piétons	35
7.3. Enjeu : accidentologie des deux roues motorisés	54
8. Le suivi et l'évaluation du DGO	61
Annexe : liste des abréviations	63



## 1. Le contexte

Le Président de la République avait réaffirmé en décembre 2011 sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3000 morts d'ici à fin 2012 et qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars.
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse.
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles.
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

Le ministre de l'Intérieur, dans son intervention sur la sécurité routière, le 05 janvier 2012, a précisé notamment que : « La lutte contre l'insécurité routière constitue une grande cause nationale. C'est une priorité majeure pour le Gouvernement qui agit avec détermination depuis 2002 pour renforcer la sécurité de nos concitoyens sur les routes. »

La LOI n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPI 2), désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Rappelons enfin que la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan ambitieux visant à **réduire de moitié le nombre de morts** sur les routes européennes au cours des dix prochaines années. Les initiatives proposées, qui constituent un ensemble d'orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020, visent notamment à établir des normes plus strictes pour la sécurité des véhicules, à améliorer la formation des usagers de la route, ou encore à renforcer le contrôle de l'application du code de la route. La Commission coopérera étroitement avec les États membres pour mettre en œuvre ce programme.

## **2. Les objectifs du DGO 2013/2017**

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

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

Afin de « donner du sens » au DGO 2013-2017, nous porterons un regard objectif sur les deux précédents DGO et particulièrement sur les quatre dernières années passées (DGO 2009-2012).

L'analyse de cet historique, source infiniment riche d'informations, devra donner la possibilité aux protagonistes de tirer les enseignements nécessaires à l'établissement du DGO 2013-2017 afin de le rendre encore plus opérationnel que les précédents.

Sous la responsabilité du Préfet, les acteurs et les partenaires locaux impliqués dans la démarche vérifieront sa cohérence et sa pertinence durant ces dernières années et définiront des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du nouveau DGO, contribuant ainsi à l'atteinte de l'objectif national.

**Le DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

**Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.**

### 3. Le bilan du précédent DGO (2008/2012)

Le DGO 2009/2012 était le troisième DGO du département.

Chaque année, la Préfecture publie un bilan détaillé du fonctionnement de la sécurité routière et des actions menées dans le cadre du PDASR.

Toutes les actions ont concerné les différents enjeux du DGO.

Le DGO a permis d'établir des partenariats durables avec les services de l'Etat (éducation nationale, jeunesse et sport (DDCS), inspecteurs du permis de conduire, justice, Police Nationale, Gendarmerie Nationale notamment), les collectivités territoriales (Conseil Général, Communes), la CARSAT, les professionnels (assurances, mutuelles, auto écoles, équipementiers moto...), les associations (union des foyers des jeunes travailleurs, jeunes de sécurité routière, ...).

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

Deux entités très actives mènent de nombreuses actions, elles sont une véritable vitrine de la sécurité routière : la Maison de la Sécurité Routière et la caravane de la sécurité routière (plusieurs milliers de personnes sensibilisées chaque année, et forte couverture médiatique).

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

\* La Sécurité Routière et la CARSAT du sud-est ont organisé en 2012 un Forum d'Initiatives Locales rassemblant des entreprises publiques et privées, des communes, des enseignants de la conduite sur le thème de la responsabilité pénale et civile de l'employeur sur les accidents de trajet et de mission.

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

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

Des référents sécurité routière ont été formés dans les collèges.

\* La Préfecture a signé le 22 octobre 2004 une convention de partenariat avec la CCI de Nice Côte d'Azur en vue de prévenir le risque routier encouru par les jeunes en préapprentissage et apprentissage de l'Institut de Formation Automobile et les Centres de Formation Professionnelle.

\* 37 communes du département ont signé un partenariat de sécurité routière avec la préfecture.

Des actions en direction des entreprises et des collectivités territoriales sont effectuées en étroite collaboration avec le coordinateur : formation de policiers municipaux, information, échanges d'expériences, et risques liés au trajet domicile/travail et dans le cadre de missions.

- Sensibilisation en direction des Seniors en partenariat avec les CCAS des communes,
- Actions de sécurité routière en direction des agents de l'Etat et des Collectivités Territoriales.

\* Travail partenarial avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes qui s'est traduit par une action en direction des jeunes collégiens, usagers de cyclomoteurs, qui a été fortement médiatisée dans le cadre du Conseil Général Jeunes.

\* Depuis 2009, actions conjointes sécurité routière commune de la Gaude / Parquet de Grasse / Gendarmerie Nationale de VENCE / BMO de NICE.

\* Depuis 2009, opération « bien conduire c'est gagné », action conjointe sécurité routière cabinet du Préfet / DDTM / M. Moto / police nationale / gendarmerie nationale / radio NRJ.

## **Que faire de plus ou comment faire mieux ?**

**Pour la durée du DGO 2013/2017, un seul objectif doit animer les responsables départementaux de la sécurité routière :**

**FAIRE EN SORTE QUE LA SECURITE ROUTIERE SOIT INTEGREE DANS LES CHAMPS DE COMPETENCES DES SERVICES DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES AFIN D'ABOUTIR A UNE EFFICACITE MAXIMALE DANS LE TRAITEMENT DES ENJEUX DU DEPARTEMENT.**

Quelques pistes à vérifier et concrétiser avec le groupe de travail DGO. :

### **1. Services déconcentrés de l'État**

#### **D.D.T.M**

- ◆ **Comme acteur de la politique interministérielle auprès du Préfet**
  - Participation au comité de pilotage du DGO.
  - Participation aux PDASR.
  - Participation à des actions locales.
  - Participation au plan départemental de contrôles-sanctions.
  - Participation à l'évaluation de la politique locale de sécurité routière et des actions.
  
- ◆ **Dans le cadre de ses activités de service déconcentré du ministère**
  - Association à l'élaboration des documents d'urbanisme.
  - Association à l'élaboration des PDU.
  - Instruction des dossiers d'aide aux PDU.
  - Formation continue des agents, échange d'expériences.
  - Formation du conducteur.

◆ **Dans le cadre de ses interventions pour les collectivités territoriales**

- Assistance technique à la gestion communale.
- Assistance à maître d'ouvrage.
- Élaboration des documents d'urbanisme.
- Urbanisme opérationnel.
- Application du droit des sols.
- Permis de construire.
- Ingénierie en aménagements urbains.
- Ingénierie en transports collectifs.
- Conduite d'opération de constructions publiques.

◆ **Comme employeur**

- Élaboration du PPRR.
- Actions de sensibilisation et de formation au risque routier.

**D.R.I.R.E.**

- Homologation véhicules neufs, spéciaux, importés.
- Contrôle technique PL et TC et centres de contrôles.
- Contrôle appareils (*extincteurs*) et métrologie (*radars, éthylomètres*).
- Enquêtes accidents (*TC, matières dangereuses, tunnels, etc*).
- PPRR.

**D.D.C.S.**

- Partenariat avec les CT et les associations pour mise en œuvre des politiques publiques (*politique de la ville, fond national de développement du sport, coupon sport, 3ème mi-temps, entraînements, déplacements, etc*)
- Formation éducateurs sportifs et jeunes, délivrance examens d'Etat.
- Surveillance et contrôle centres sportifs et loisirs.
- Gestion centres information jeunesse.
- Participation à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière : *DGO, PDASR, PPRR*.

**D.D.A.S.S.**

- Mise en œuvre politique régionale santé, plan de lutte contre drogues et dépendances (*articulation MILDT, politique de la ville, SR*).
- Participe au contrôle de la gestion du risque pollution atmosphérique (*PDU*).
- Tutelle pédagogique écoles paramédicales et écoles infirmières.
- PPRR.
- Recrutement IDSR (*médecins SAMU, du travail, médecins inspecteurs, infirmiers, etc*).
- Pilote la politique régionale de santé.
- Prévention de l'apparition d'un risque sanitaire.
- Participe au sein de l'agence régionale de l'hospitalisation à la polit hospitalière publique et privée.
- Suivi des professions du secteur social et de la politique en faveur des personnes âgées.
- Participe à la lutte contre les exclusions en animant les dispositifs d'insertion, de solidarité et d'intégration.

## **Forces de l'ordre**

- Participent à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan départemental de contrôle routier.
- Participent à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique locale (*DGO, PDASR*).
- Actions de formations et d'information du public et de certaines professions (*policiers municipaux, adjoints de sécurité, médiateurs, etc.*).
- Accidents : recueil de données et analyses (*PV, BAAC, etc.*).
- Expérimentent des dispositifs permettant l'efficacité des contrôles.
- Expertise en matière de drogues.
- PPRR

## **Justice**

- Élaboration d'une politique de sanction.
- Animation du secteur des peines alternatives.
- Traitement des infractions et fonctionnement de l'observatoire de l'activité judiciaire.
- Actions de sensibilisation et de formation en milieu pénitentiaire.
- Participation à l'élaboration du plan départemental de contrôle et de sanctions.
- Participation à la politique de communication (*politique de sanctions dans les différentes juridictions, médiatisation des audiences, effets attendus des contrôles routiers, etc.*).
- Participation à l'élaboration du DGO.
- PPRR pour le personnel de la justice.

## **D.D.P.J.J.**

- Prise en charge éducative des mineurs et jeunes majeurs faisant l'objet d'une décision de justice.
- Soutient par convention les actions menées par autres partenaires pour favoriser l'accès à emploi, instruction, logement, santé, culture, etc.
- Actions dans le cadre de la politique de la ville (*conseils départementaux et communaux de prévention de la délinquance, opération de prévention été, programme de développement social des quartiers, contrats d'actions de prévention*).
- PPRR (*service de protection maternelle et infantile, service de santé scolaire, les juges, parquet des mineurs, le milieu associatif*)

## **D.D.T.E.F.P**

- Application du code du travail (*temps de transport, conduite*), analyse des risques professionnels.
- Promotion des formations à la sécurité routière (*véhicule = outil de travail*).
- Communication vers les entreprises (*CHSCT*).
- Les associations de médecine du travail sont sous la tutelle de la DRTEFP (*médecin inspecteur régional*).
- Intervention de la médecine du travail dans la mise en œuvre des PPRR (*un médecin du travail doit consacrer 1/3 temps à la prévention*).
- PPRR en interne.
- Observatoire des secteurs d'activité (*auto écoles*).
- Surveillance des marchés (*kits pour cyclo, accessoires auto, détecteurs radars....*).



## **T.P.G.**

- Recouvrement des amendes.
- « Facilitation » des engagements (*PDASR, FSE, subventions*).
- Tutelle des douanes pour les PPRR.
- PPRR en interne.

## **Douanes**

- Participe à la politique de contrôles routiers.
- Contrôle l'importation de véhicules étrangers et de matériels non conformes.
- Contrôle l'application de la loi (*drogues*).
- PPRR.

## **Armées**

- Pour l'armée de terre, existence d'un officier de prévention.
- Accueil des jeunes (*journée du citoyen*).
- Partenariat avec les milieux de la jeunesse.
- Actions de prévention (*PPRR*).

## **D.D.A.**

- Tutelle des lycées agricoles.
- Sécurité de la circulation des engins agricoles
- Sensibilisation du monde agricole sur les nuisances occasionnées par les engins (*boues sur la chaussée*).
- Relations privilégiées avec GROUPAMA.
- PPRR en interne.

## **Éducation Nationale**

- Enseignement transversal de la sécurité routière
- Formation des enseignants
- Sécurité routière dans le primaire.
- Formation des professeurs des écoles (*IUFM*).
- Désignation d'un correspondant pour le primaire.
- Sécurité routière dans les collèges (*ASSR de 5<sup>ème</sup> et de 3<sup>ème</sup>*).
- Désignation d'un correspondant pour le secondaire et d'un correspondant pour le rectorat.
- Participation à DGO, PDASR, Label Vie.
- Développement d'actions dans les lycées (*AAC, alcool, drogues...*).
- Mobilisation des partenaires de l'Éducation Nationale (*fédérations de parents d'élèves, médecine scolaire*).
- Mobilisation des partenaires externes (*centres de loisir, fédérations sportives...*).
- Participation à la mise en œuvre des politiques publiques (*politique de la ville, contrats éducatifs locaux, contrats locaux de sécurité*).

## 2. Conseils généraux

- Participation aux dispositifs territoriaux de sécurité en intégrant la sécurité routière.
  - Conseil départemental de prévention (le PCG est vice président de cette instance)
  - Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (des membres du CG peuvent faire partie de cette instance)
- Déterminer les enjeux de sécurité routière du Conseil Général.
- Participer au diagnostic global du département dans le cadre du DGO.
- Mettre en place une organisation permanente facilitant l'implication des différents services.
- Développer des compétences en matière de sécurité routière (IDSR, spécialistes sécurité des infrastructures).
- Participer aux actions partenariales (PDASR) et soutien aux associations.

### L'enseignement (collèges).

- Approfondir et pérenniser la sensibilisation des jeunes en milieu scolaire (utilisation ASSR et BSR, etc).
- Favoriser la formation des enseignants pour développer des projets d'établissement.
- Travailler avec les associations de parents d'élèves.
- Créer des échanges jeunes – décideurs locaux.
- Créer des postes d'animateurs sécurité routière.

### L'aménagement, l'équipement, l'entretien du réseau routier.

- Analyse des accidents, diagnostics de l'insécurité routière.
- Cohérence des aménagements.
- Développer des savoir faire (équipements, diagnostics, traitement de points dangereux et d'itinéraires, etc.)
- Formation des agents, échanges d'expériences.
- Aide aux communes (ex : traverses d'agglomérations).
- Contrôle de sécurité des infrastructures.

### L'information, la communication.

- Pour les élus du Dt. (forum, formations, culture générale, échanges d'expériences).
- Pour les entreprises.
- Pour le grand public.
- Les moyens : le magazine du CG, le milieu associatif, les médias, accompagnement des actions nationales, etc.

### Les transports scolaires.

- Aménagement des points d'arrêt.
- Recrutement et formation des accompagnateurs.
- Formation des chauffeurs.
- Sensibilisation des enfants.
- Sensibilisation des parents.
- Partenariat avec les associations et les assureurs scolaires.

### **Le personnel.**

- Séances de formation – information.
- Mise en place de plans de prévention du risque routier (PPRR).
- Mise en œuvre d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour modifier les habitudes de déplacement.

### **Les jeunes en difficulté.**

- Aide à l'accès au permis de conduire.
- Aide à l'insertion par l'initiation au VTT, à la moto.

### **L'action sociale**

- Sensibilisation des assistantes maternelles et des jeunes parents (systèmes de retenue pour enfants, etc.)
- Prêt de systèmes de retenue pour enfants.
- Formation des handicapés légers à la conduite des voiturettes.

## **Communes et groupements de communes**

### **Les politiques interministérielles**

- Contrat de ville (politique des transports et des déplacements).
- Contrat local de sécurité (communiquer avec les jeunes sur le civisme et le respect des règles de circulation).
- Contrat éducatif local (activités sécurité routière scolaires, péri et extra scolaires).

### **L'enseignement.**

- Approfondir et pérenniser la sensibilisation des jeunes en milieu scolaire.
- Favoriser la formation des enseignants pour monter des projets éducatifs pertinents.
- Travailler avec les familles.
- Créer des échanges jeunes – décideurs locaux.

### **L'aménagement, l'équipement, l'entretien du réseau routier.**

- Analyse des accidents, diagnostics de l'insécurité routière.
- Cohérence des aménagements.
- Formation des agents, échanges d'expériences.
- Intégration des différents modes de transports.
- Contrôle de sécurité des infrastructures.

### **L'information, la communication.**

- Pour les différentes populations des communes.
- Pour les entreprises.
- Les moyens : bulletin municipal, le milieu associatif, les médias, des « engagements citoyens », etc.

### **Les transports.**

- Intégrer la sécurité routière dans les plans de déplacements urbains (PDU).
- Travailler sur la diminution des vitesses, la signalétique, le partage de l'espace.
- Développer les zones « 30 ».
- Favoriser les « modes doux » de déplacement.

### **Le personnel.**

- Séances de formation – information.
- Mise en place de plans de prévention du risque routier (PPRR).
- Mise en œuvre d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour modifier les habitudes de déplacement.

### **L'urbanisme.**

- Les plans locaux d'urbanisme (repenser différemment les réserves d'infrastructures ou de zonage, positionner les équipements publics, revoir les emprises des infrastructures routières).
- Les permis de construire, les permis de lotir (permet d'imposer des contraintes).

### **Les polices municipales.**

- Formation et information auprès du public.
- Dialogue avec les jeunes.
- Remontée des problèmes d'aménagement.
- Analyse des comportements.
- Intégration au plan départemental de contrôles et de sanctions.

### **Les pouvoirs de police du maire.**

- Limitation de la vitesse.
- Réglementation du stationnement.
- Fixation des limites d'agglomération.
- Affichage publicitaire.
- Plans de modération de la vitesse.

## 4. La démarche proposée pour la finalisation du DGO 2013/2017

Depuis plusieurs années un petit groupe de personnes travaille à l'amélioration de la sécurité routière dans les Alpes Maritimes, sous l'autorité du Coordinateur et du Chef de Projet de la Préfecture.

Ce groupe fait aussi fonction de comité de pilotage du DGO.

Il est constitué de professionnels.

On peut citer entre autre :

- \* un motocycliste de la police nationale,
- \* un motocycliste de la gendarmerie nationale,
- \* Monsieur Moto départemental,
- \* la responsable de l'ODSR (observatoire départemental de la sécurité routière),
- \* un inspecteur du permis de conduire,
- \* un enseignant de la conduite,
- \* un élu communal,
- \* le responsable de la Maison de la sécurité routière,
- \* l'animateur de la caravane de sécurité routière
- \* .....

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

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

Ces démarches seront soumises aux partenaires, réunis en groupe de travail, afin de rechercher leur implication dans l'élaboration de ces politiques et d'en définir le niveau.

**L'objectif étant d'intégrer la sécurité routière dans les champs de compétence des différents partenaires afin d'obtenir une efficacité maximale dans le traitement des enjeux du département.**

Des chartes de collaboration entre la Préfecture et les organismes impliqués seront élaborées afin de concrétiser la participation de chacun dans les 6 premiers mois suivant la parution du DGO.

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

## 5. L'accidentologie globale des Alpes Maritimes.

**Analyse** des données des accidents de la circulation du département des Alpes Maritimes (2006 à 2011), exploitées au moyen du logiciel Concerto, par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière des Alpes-Maritimes (ODSR 06).

---

**Des chiffres très importants**

**L'accidentologie globale 2007/2011 représente :**

- **13 298 accidents de la circulation routière**
- **350 tués**
- **3995 BH**
- **12185 BNH**

---

**Evolution des chiffres dans le temps**

**2006** : 3307 accidents, 4204 blessés dont 1167 BH et 56 tués  
**2007** : 3403 accidents, 4129 blessés dont 1071 BH et 89 tués  
**2008** : 2832 accidents, 3450 blessés dont 815 BH et 65 tués  
**2009** : 2557 accidents, 3166 blessés dont 752 BH et 75 tués  
**2010** : 2380 accidents, 2883 blessés dont 724 BH et 60 tués  
**2011** : 2126 accidents, 2552 blessés dont 633 BH et 61 tués

On peut constater que les nombres d'accidents et de blessés sont en constante diminution depuis 5 ans.

**Peu d'amélioration notable du risque routier au cours des dernières années en matière de tués.**

Si l'on compare les résultats de 2011 à la moyenne des cinq années 2007/2011 on obtient:

\* Accidents : 2126 (soit -20 % de la moyenne des 5 années qui est 2660).

\* Blessés Hospitalisés : 633 (soit -20 % de la moyenne des 5 années qui est 799).

\* Blessés Non Hospitalisés : 1919 (soit -21 % de la moyenne des BNH qui est de 1919).

On constate donc une diminution significative des accidents et des blessés au vu des statistiques.

Par contre la diminution du nombre des tués nous semble peu significative au cours des cinq dernières années (moyenne 70), si on considère que 2007 qui est une mauvaise année (89 tués), et que le nombre de tués en 2006 était de 56.

---

**Un coût exorbitant pour la collectivité.**

**Près de 1,5 milliards d'euros en 5 ans.**

## Synthèse :

*Cinq années d'accidents de la route, ce sont près de 17 000 victimes, soit toute la population de la ville de MOUGINS conduite à la morgue ou à l'hôpital. Il serait déplacé de parler de coût au regard des peines et des désespoirs engendrés par ces drames humains, mais néanmoins, en terme économique...*

*Ces accidents ont coûté, en cinq ans,  
1.420.127.160 € à la collectivité\*.*

*Cette somme aurait permis, par exemple,  
de verser 1 000 € par mois, à 23 668 personnes, pendant 5 ans,  
ou de construire cinq grands hôpitaux.*

*\* Coûts ONISER 2008*

*Coût du tué : 1 130 910 €*

*Coût du BH : 160 640 €*

*Coût du BNH : 24 880 €*

*Coût des dégâts matériels d'un accident : 5 970 €*

## 6. Les enjeux de la sécurité routière dans les Alpes Maritimes

Quatre enjeux nationaux avaient été identifiés, au niveau national, lors du DGO 2008-2012.

### **Les deux roues, l'alcool, les jeunes et la vitesse.**

Le niveau local avait obligation de décliner ces enjeux dans son DGO.

C'est ce qu'avait fait le département des Alpes Maritimes, en y ajoutant un enjeu local : **les piétons.**

**Ces cinq enjeux sont toujours d'actualité.**

**MAIS** l'expérience montre que « tout est dans tout » et que le fait de traiter un enjeu correctement va améliorer globalement la sécurité routière.

\* Premier exemple : il est admis, qu'en faisant diminuer les vitesses moyennes de 1km/h on obtenait une diminution de 4% du nombre des tués. Cela a été vérifié dans plusieurs pays et particulièrement en France.

\* Deuxième exemple : en traitant l'accidentologie des deux roues motorisés, on interviendra sur :

- Les jeunes (cyclomotoristes).
- Les citoyens d'âge mur utilisateurs des scooters.
- Les conducteurs de motocyclettes circulant plutôt hors agglomération.
- Les facteurs vitesse, alcool, drogue, non respect du code de la route, équipements de sécurité, entretien du véhicule.....
- Les facteurs liés à l'infrastructure : dispositifs de retenue, glissance, signalisation, visibilité de la route, aménagements....
- Les facteurs liés aux autres usagers entrant en conflits avec les deux roues : voitures, véhicules utilitaires, poids lourds, piétons, transports urbains.....
- Le milieu éducatif, le milieu professionnel, les loisirs.....
- Le contrôle-sanction.
- Etc .....

\* Troisième exemple : en traitant l'alcool, on interviendra sur :

- Toutes les tranches d'âge.
- Tous les conducteurs.
- En milieu urbain et interurbain.
- Le milieu éducatif, le milieu professionnel, les loisirs.....
- Les facteurs vitesse, drogue, non respect du code de la route, équipements de sécurité, entretien du véhicule.....
- Les facteurs liés à l'infrastructure : dispositifs de retenue, glissance, signalisation, visibilité de la route, aménagements...
- Le contrôle-sanction,
- Etc .....

Les cibles, les relais, les partenaires, les moyens de communication sont identiques.

Il sera pertinent de traiter de façon approfondie un thème fédérateur à partir d'une « démarche de projet », plutôt que de procéder à un saupoudrage d'actions sans envergure touchant un nombre réduit de personnes.



## **7. Les approfondissements d'enjeux de sécurité routière dans les Alpes Maritimes**

Les trois études d'approfondissement d'enjeux réalisées au cours du précédent DGO et déjà présentées à l'ensemble des partenaires portent sur

- L'alcool
- Les piétons
- Les deux roues motorisés

comportent des plans d'actions finalisés.

Elles entrent dans le champ des cinq enjeux cités plus haut.

Nous présenterons dans ce document les principales données de ces trois études, ainsi que les orientations d'actions qui s'y rattachent.

## 7.1. Enjeu : implication des usagers alcoolisés

*Rappel : Un usager « alcoolisé » est un usager qui est impliqué dans un accident de la circulation en tant que conducteur ou piéton avec un taux d'alcool dans le sang égal ou supérieur à 0,5 gramme par litre, soit 0,25 milligramme par litre d'air expiré.*

### 1. Part des accidents 2005/2009 impliquant au moins un conducteur ou un piéton alcoolisé.

---

*Des faiblesses dans le recueil de données en matière d'alcoolémie.*

- Sur les 27212 conducteurs impliqués dans les 15448 accidents corporels saisis dans la base de données CONCERTO, entre 2005 et 2009, le renseignement concernant l'alcoolémie n'est pas connu pour 8721 d'entre eux (soit 32 % des conducteurs).  
Le plus souvent, la rubrique correspondante n'est pas renseignée sur le BAAC (30% des cas environ).  
Dans les autres cas (2% environ), le dépistage a été noté impossible, refusé ou non connu.  
Ce manque d'informations affecterait un peu plus de la moitié des accidents, puisque dans un accident il peut y avoir plusieurs types de conflits entre différents usagers, donc plusieurs conducteurs.  
*Dans notre cas, la moyenne étant de 1,761 conducteur par accident, on obtient donc :  $1,761 \times 0,32 = 56 \%$  des accidents.*

---

*10% des accidents corporels seraient concernés par l'alcool.*

- Au final, 739 accidents corporels sont officiellement concernés par des alcoolémies positives sur les 15448 accidents recensés au cours de la même période (4,8 %).  
Mais si on recalcule le % d'accidents concernés par l'alcool par rapport aux accidents « renseignés », on obtient un chiffre de 10 % environ.

---

*25 % des accidents mortels seraient concernés par l'alcool.*

- Sur les 515 conducteurs impliqués dans les 352 accidents mortels, le renseignement concernant l'alcoolémie n'est pas connu pour 88 d'entre eux (17 % des conducteurs).  
Ce manque d'informations affecterait environ 25% des accidents pour les raisons citées ci-dessus.  
*Dans notre cas, la moyenne étant de 1,463 conducteur par accident, on obtient donc :  $1,463 \times 0,17 = 25 \%$  des accidents.*
- Officiellement, 57 accidents mortels sont concernés par des alcoolémies positives sur les 352 accidents mortels recensés au cours de la même période (16 %).

#### Conclusion :

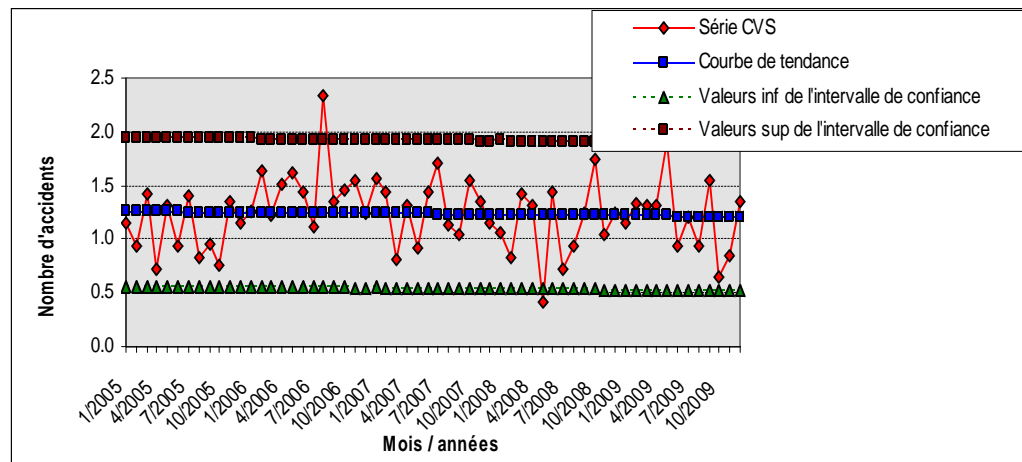
**Si l'on considère qu'en moyenne, environ 1 % à 2% des usagers circulent avec un taux d'alcoolémie supérieur à la réglementation, les chiffres ci-dessus montrent bien que le département des Alpes Maritimes est concerné par la problématique «alcool au volant».**

### 2. Analyse des 739 accidents 2005/2009 impliquant au moins un

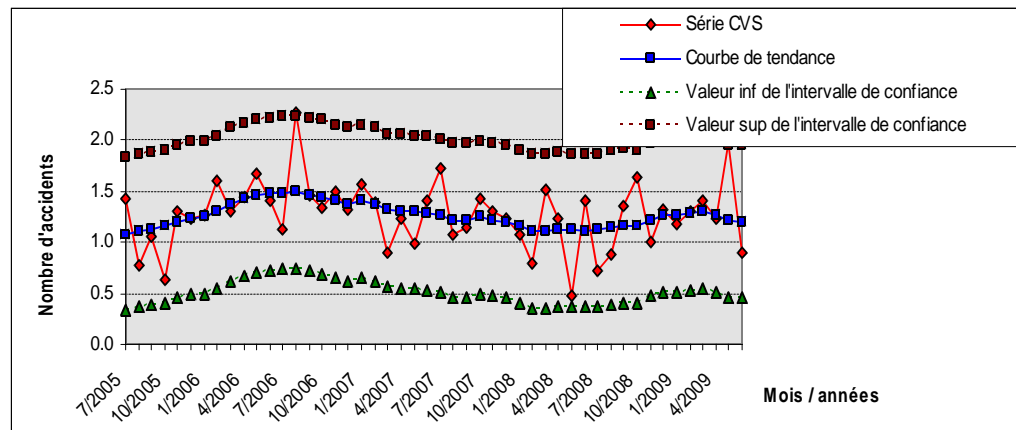
## conducteur ou un piéton alcoolisé.

*Pas  
d'évolutio  
n  
favorable  
dans le  
temps*

- L'évolution des deux courbes ci-dessous montre bien que le nombre des accidents avec alcool n'a pas évolué dans le temps. A titre d'exemple, il en a été constaté 129 en 2005 et 145 en 2009 avec un pic de 177 en 2006.



*Série chronologique mensuelle - méthode de la régression*



*Série chronologique mensuelle - méthode de la moyenne mobile*

---

---

***Des accidents plus graves***

- Pour l'ensemble des 15448 accidents on a
  - \* 2,27 tués pour 100 accidents et
  - \* 33,48 tués + BH pour 100 accidents.
- Si on effectue le même rapport pour les 739 accidents dans lesquels au moins un des usagers est alcoolisé, on obtient
  - \* 7,71 tués pour 100 accidents et
  - \* 53,85 tués + BH pour 100 accidents.

---

---

**QUI ?**

***Les automobilistes sont les plus concernés.***

- Les automobilistes sont concernés par 80,6 % des accidents avec alcool.
- Mais il ne faut pas négliger l'implication des deux roues motorisés dans plus de 40 % des accidents avec alcool.
- A noter que dans 21,4 % des accidents avec alcool, on trouve un cyclomotoriste.

**Attention :** dans un accident il y a souvent plusieurs impliqués. Ainsi dans un accident où au moins un des usagers est alcoolisé (ce qui est le cas pour les 739 accidents dont il s'agit), on se sait pas qui est concerné.

***3 fois sur 10 un seul véhicule est en cause.***

- Dans 30,4 % des accidents un seul véhicule est en cause. Dans la moitié des cas c'est un véhicule léger. Dans l'autre moitié c'est un 2RM (deux roues motorisé) et plutôt un cyclomoteur.

***Les 2RM sont presque autant impliqués que les VL.***

- Le conflit VL / VL (32,3 % des cas) est à peine plus élevé que le conflit VL / 2RM (26,6 % des cas).
- Dans les accidents avec alcool, on ne trouve pas que des jeunes. Tranches d'âges des conducteurs concernées :

- \* 00/17 ans : 05,3 % des accidents
- \* 18/20 ans : 12,9% des accidents
- \* 21/24 ans : 18,3% des accidents
- \* 25/34 ans : 37,6 % des accidents
- \* 35/44 ans : 40,2 % des accidents
- \* 45/59 ans : 35,9 % des accidents
- \* 60 et plus : 14,3 % des accidents

***Toutes les tranches d'âges de conducteurs sont concernées.***

- A noter également que près des 2/3 des conducteurs ou piétons tués ou BH ont entre 25 et 59 ans.
- Les 18/24 ans représentent quant à eux, 1/5 des tués et des BH. C'est beaucoup par rapport à leur représentation démographique dans le département.

---

---

*Les hommes sont les plus représentés.*

- Les hommes représentent
  - \* 84,6 % des conducteurs de deux roues motorisés
  - \* 69,3 % des conducteurs de VL

---

---

**QUAND ?**

*Du milieu de l'après midi au petit matin*

- C'est entre 6h le matin et 15h l'après midi que les accidents avec alcool sont les moins fréquents. En dehors de ces heures (15h à 6h) les chiffres sont à peu près constants, avec des pointes entre 18h et 19h et entre 21h et 22h.

*Les nuits de WE et de fêtes.*

- 65% des accidents se produisent la nuit. Dans la majorité des cas il existe un éclairage public.

*Les mois de mai à août.*

- Les accidents avec alcool sont très présents les nuits de fins de semaines, de veilles de fêtes et de fêtes.
- Les mois les plus chargés vont de mai à août avec un pic en juillet.

---

---

**OU ?**

*En ville*

- 80,6 % des accidents se produisent en agglomération.

*Particulièrement à Nice*

Cinq communes ont plus de 30 accidents avec facteur alcool :

- \* **Nice : 317**
- \* Cannes : 39
- \* Roquebrune-Cap-Martin : 39
- \* Antibes : 36
- \* Grasse : 34

*Sur RD et VC.*

- Les Communes (avec 57,2 % des accidents sur voies communales) et les Départements (avec 32,7 % des accidents sur routes départementales), sont particulièrement concernés.

*Sur route sèche, par beau temps.*

- Dans 90 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et la route sèche.
- 
-

---

*Un zoom sur l'année  
2009*

**ANNEE 2009.**

- En 2009, des usagers alcoolisés ont été impliqués dans 145 accidents corporels.
- 283 personnes ont été concernées par ces accidents qui ont eu pour conséquences : 15 tués, 60 BH, 110 BNH et 98 indemnes
- Les types de conflits répertoriés vérifient les informations données plus haut :

*L'alcool au guidon  
est aussi présent que  
l'alcool au volant.*

*Les cyclomotoristes  
sont  
particulièrement  
impliqués.*

- VL seul en cause : 33 accidents
- VL contre Cyclomoteur : 20 accidents
- Cyclomoteur seul en cause : 18 accidents
- Motocyclette seule en cause : 17 accidents
- VL contre Motocyclette : 15 accidents
- VL contre VL : 15 accidents
- VL contre Piéton : 8 accidents
- Cyclomoteur contre piéton : 8 accidents
- VL contre Poids lourd ou bus : 4 accidents
- Cyclomoteur contre Cyclomoteur : 2 accidents
- Motocyclette contre Poids lourd ou bus : 2 accidents
- Motocyclette contre Cyclomoteur : 1 accident
- Motocyclette contre piéton : 1 accident
- Cyclomoteur contre bus : 1 accident

On peut constater que les usagers de deux roues motorisés sont très représentés dans les accidents avec alcool, et particulièrement les cyclomotoristes.

---

---

---

***Conducteurs  
présumés  
responsables  
alcoolisés.***

Afin d'en savoir plus, nous avons effectué une recherche sur les conducteurs alcoolisés classés dans la rubrique « présumés responsables » pour ces 145 accidents corporels.

***Les conducteurs  
alcoolisés ne sont  
pas tous des jeunes.***

Les moyennes d'âge sont de :

- 36 ans pour les hommes (88 sujets sélectionnés).
- 32 ans pour les femmes (25 sujets sélectionnés).

***Les taux  
d'alcoolémie sont  
élevés.***

Les taux d'alcoolémie moyens de ces usagers en grammes par litre de sang sont de :

- 1,54 pour les hommes.
- 1,65 pour les femmes.

***Remarque 1*** : ce n'est pas que les femmes boivent plus. C'est que pour la même quantité d'alcool absorbée, leur taux d'alcoolémie dans le sang est supérieur à celui des hommes.

A titre d'exemple, et en moyenne :

Un homme de 70 kg absorbant 7,5 verres d'alcool aura 1,5 g/l/sang.

Une femme de 50 kg absorbant 5 verres d'alcool aura 1,65 g/l/sang.

***Remarque 2*** : On peut supposer qu'une personne qui est contrôlée à 1,5 g/l/sang à 5h du matin a absorbé au cours de la soirée près du double de ce qui lui reste. Ce qui veut dire que cette personne aura bu l'équivalent de 15 verres d'alcool soit 3,75 l de bière ou 1,5 l de vin ou ½ litre de Whisky.

Nous sommes loin de l'application du slogan « deux verres ça va, trois verres bonjour les dégâts ».

***Cyclomotoristes  
alcoolisés présumés  
responsables.***

Nous avons également isolé 24 cyclomotoristes alcoolisés présumés responsables (20 hommes et 4 femmes).

***Les cyclomotoristes  
ne sont pas que des  
très jeunes.***

- Leur âge moyen est de 32 ans.
- Leur taux d'alcoolémie moyen est de 1,61 g/l/sang.

***Leurs taux  
d'alcoolémie sont  
aussi très élevés.***

---

---

## Quelle communication à partir de ces chiffres ?

En moyenne, chaque jour, dans le département des Alpes Maritimes, une personne est impliquée dans un accident de la circulation à cause de l'alcool.

Les cyclomotoristes et les motocyclistes alcoolisés sont aussi nombreux que les automobilistes alcoolisés.



Ce ne sont pratiquement que des hommes, et de tous âges, qui sont concernés par l'alcool au volant ou au guidon.

### **3. Synthèse de l'analyse approfondie de 20 PV d'accidents impliquant des usagers alcoolisés.**

#### **L'infrastructure et l'organisation de l'espace :**

Il est bien connu que les défauts de perception, de lisibilité, de visibilité, l'absence d'accotements ou les accotements impraticables, les dépôts trop courts, les obstacles situés sur les îlots centraux des giratoires ou dans les trajectoires des véhicules, les obstacles latéraux, les zones de chantier, les voies très étroites, les carrefours complexes, concernent le plus souvent les automobilistes fatigués, perturbés ou alcoolisés, donc avec une vigilance amoindrie.

#### **Les usagers alcoolisés:**

L'objectif des 20 analyses effectuées est d'offrir au lecteur un panel de situations très différentes les une des autres de façon à cerner le plus possible de comportements différents. C'est une petite bibliothèque qui devrait permettre à tous ceux qui sont intéressés par le sujet de l'alcool au volant de tirer des exemples qui pourraient leur servir dans leur action.

Ainsi on trouvera parmi les usagers alcoolisés :

- des hommes et des femmes de tous âges,
- des personnes en grande difficulté dans la vie,
- des récidivistes,
- des personnes qui ont un problème avec l'alcool
- des buveurs occasionnels,
- des fêtards du samedi soir,
- des personnes qui n'ont pas l'habitude d'absorber de l'alcool,
- des marginaux,
- des « pas comme il faut »,
- des « Monsieur et Madame TOULEMONDE »
- des usagers qui sont positifs à l'alcool et au cannabis,
- des usagers qui se sont fait bêtement piégés,

Nous avons pu constater au travers de ces quelques exemples que :

- les hommes déclarent avoir bu environ le tiers de ce qu'ils ont réellement consommé et que les femmes disent vrai,
- les taux d'alcoolémie sont très élevés,
- l'absence de culture sécurité routière est criante et particulièrement par rapport à l'alcool,
- la seule sanction n'est pas la solution au problème,
- certains individus seront difficiles à convaincre,
- le poids du culturel est important : on ne refuse pas un verre, on fête un événement, donc il faut boire de l'alcool.....
- l'alcool est présent sur le lieu de travail,
- l'alcool est présent sur les stades.
- Les lieux d'alcoolisation sont variés : à la maison, chez des amis, sur le lieu de travail, dans un bar, dans un restaurant, sur la plage, dans une discothèque, chez des clients.
- Les boissons alcoolisées bues sont diverses : vin, whisky, rhum, bière (un peu plus souvent), pastis, vodka, limoncello, champagne.

## **4. Aller plus loin dans le recueil des données.**

Nous avons rassemblé des faits que nous avons analysés en dégagant des éléments de connaissance relatifs aux usagers.

On peut aussi avoir besoin d'en savoir plus.

Par exemple :

- État de l'opinion ou des milieux concernés par la question de l'alcool au volant. Ceci pourrait faire l'objet d'une enquête réalisée à partir d'entretiens.
- État de la connaissance dans le domaine des accidents avec alcool en général (voir annexes)
- Les actions déjà menées sur le sujet et évaluation de ces actions. Il est possible pour le coordinateur de sécurité routière d'exploiter la base « action locale » nationale.
- On peut aussi recueillir l'ensemble des outils disponibles sur le sujet : affiches, dépliants, matériel pédagogique, dossiers de presse, dossiers pédagogiques, modules de formation, cassettes, etc.).  
Le service communication de la DSCR met à disposition des coordinateurs un grand nombre d'outils de communication.

## 5. Possibilités d'organisation et pistes de réflexions.

La question n'est pas nouvelle.

Les analyses sont nombreuses, les propositions aussi.

On trouvera ci-après la synthèse d'un rapport de grande qualité rédigé par un groupe d'expert sous l'égide de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (disponible sur internet, voir annexes).

### Synthèse du rapport « L'alcool sur la route » du 04 juillet 2007

*Ce rapport a été rédigé par un groupe d'experts animé par Jean CHAPELON et composé de Marie-Berthe BIECHELER, Hélène FONTAINE, Claude GOT, Claudine PEREZ-DIAZ du comité des experts ainsi que de Françoise FACY (INSERM) et Pierre SIBI (ONISR). Ce groupe s'est réuni à 18 reprises et a auditionné 14 représentants d'organismes ou personnes concernées par les questions de l'alcool et/ou de l'alcool au volant. Le présent rapport a été ensuite soumis à l'avis de Jean-Pascal ASSAILLY (INRETS), de Bernard LAUMON (INRETS) et de Louis-Rachid SALMI (comité des experts).*

*« La France a connu, depuis 2002, une très forte baisse de l'ordre de 40 % du nombre des accidents et des tués. Mais ces progrès sont dus essentiellement à la forte baisse des vitesses alors que l'on n'a observé aucun progrès spécifique attribuable à l'alcool au cours de ces dernières années. La part des conducteurs dans les accidents mortels avec une alcoolémie illégale ( $\geq 0,5\text{g/l}$ ) n'a guère varié, se maintenant entre 16% et 17% depuis dix ans, alors que la consommation d'alcool en population générale a diminué de 11% de 2001 à 2005.*

*Pourtant beaucoup a été fait dans ce domaine avec les nombreuses actions de communication, de mobilisation locale, de contrôle routier préventif ainsi qu'avec le durcissement des sanctions administratives<sup>1</sup> et judiciaires. »*

*« Ce plafonnement de l'efficacité de notre dispositif de lutte contre l'alcool au volant constitue un des plus gros problèmes que la sécurité routière ait à résoudre aujourd'hui. Le phénomène de l'accidentalité avec alcool est caractérisé par un effet fortement multiplicateur : les conducteurs circulant en état d'alcoolisation illégale sont plutôt rares, de l'ordre de 1 % à 2%, alors même que le facteur alcool représente une part évitable de 25% des accidents mortels. Ce facteur se distingue donc fortement du facteur vitesse représentant un enjeu du même ordre mais caractérisé par un taux élevé de dépassement des vitesses légales, de l'ordre de 40%. »*

*« Les alcoolémies observées dans les accidents de la route sont majoritairement très au-dessus du taux légal : dans les accidents mortels l'alcoolémie moyenne des conducteurs impliqués avec alcool est de 1,8 g/l et plus de 80 % des conducteurs sont au-dessus de 1,2 g/l. Par ailleurs, si l'alcool au volant est concentré la nuit et le week-end, il n'est pas limité à l'alcool des jeunes mais concerne toutes les tranches d'âges jusqu'à 65 ans. »*

<sup>1</sup> Depuis 2003, l'infraction pour une conduite en état d'alcoolisation illégale entraîne un retrait de 6 points contre 3 auparavant. De ce fait un conducteur novice, qui aura un permis probatoire, voit son permis annulé dès la première infraction à l'alcool.

« L'importance du taux moyen d'alcoolémie et la fréquence importante de l'alcool chez les conducteurs accidentés dont le permis a été retiré, montre que **l'alcoolisation excessive** en termes de régularité et de quantité est à l'origine d'une grande part de l'accidentalité routière sous alcool, l'autre part étant celle bien identifiée de l'alcoolisation occasionnelle et festive. »

« Or notre politique, notamment la communication et la prévention, est axée principalement sur l'alcoolisation des jeunes au détriment des alcoolisations régulières qui sont de nature différente et beaucoup plus difficiles à combattre : notre politique devrait donc mieux s'adapter à la diversité des comportements et des publics concernés. »

« Dans ce contexte, **l'abaissement du taux d'alcoolémie légal** qui est souvent préconisé, n'apparaît pas être la bonne solution aujourd'hui : c'est une mesure facile à décider mais difficile à appliquer, d'efficacité limitée et surtout qui n'apporte pas de réponse au problème principal du traitement des alcoolémies élevées. La priorité est le renforcement du dispositif actuel pour aboutir à un meilleur respect de la réglementation. »

« Ce renforcement du dispositif passe d'abord par une **meilleure collaboration** entre tous les acteurs pour laquelle il faut inventer puis mettre en place un **cadre et une organisation**. En effet, l'alcool ne constitue pas un problème spécifique à la sécurité routière, mais un problème de santé publique qui concerne un grand nombre de services de santé (directions départementales d'actions sanitaires et sociales (DDASS) et centres d'alcoologie), de justice (procureurs, tribunaux et service d'application des peines), de l'intérieur (forces de l'ordre, services des permis) ce qui pose de difficiles problèmes de coordination d'administrations et de services très divers. »

« Par ailleurs, le renforcement de notre politique nécessite que l'on investisse sérieusement et rapidement dans un **programme d'études** très concrètes visant à dégager des pratiques actuelles celles à recommander et à diffuser. Ces études devraient comporter une évaluation des actions de prévention, une amélioration des connaissances épidémiologiques des usagers infractionnistes en matière d'alcool et une analyse de leur suivi judiciaire. Il faudrait également mieux connaître l'impact en terme d'accidents de l'alcoolisation modérée (inférieure au seuil légal) ».

« Sans attendre les conclusions de ces études et en fonction de l'état actuel des connaissances, le groupe d'expertise préconise un **ensemble de mesures**, dans le champ de la sécurité routière et en complément des politiques menées sur l'alcool de manière globale, dont les dix principales sont les suivantes :

1. Engager une **communication** forte et adaptée à l'attention des autres cibles de l'alcool au volant que les jeunes ou l'alcool festif,
2. Renforcer l'efficacité des **contrôles préventifs**, sans nécessairement en accroître le nombre, en les ciblant mieux ce qui impose de savoir où et quand ils sont faits,
3. Etendre à l'alcool les possibilités de **consultations de proximité** sur le modèle des consultations cannabis,
4. Mettre en place un véritable dispositif **de suivi des conducteurs** et préciser dans ce cadre

*le rôle des commissions médicales du permis de conduire, ce qui nécessitera de leur donner les moyens de leurs missions (secrétariat, bureautique, logiciels adaptés) et d'évaluer régulièrement leur activité au niveau départemental et national,*

*5. Organiser **l'analyse des récidives de conduite** sous l'influence de l'alcool, après restitution d'un permis pour mieux comprendre les causes de l'échec,*

*6. Développer la **formation initiale et continue des médecins généralistes et des autres professionnels** impliqués en sécurité routière en alcoologie et addictologie, en particulier sur le repérage précoce et l'intervention brève,*

*7. Développer des structures accréditées organisant les **stages de sensibilisation** spécifiques à l'alcool au contenu validé pour des contrevenants en délit,*

*8. Développer fortement l'expérimentation de **l'éthylotest anti-démarrage** dans le cadre administratif et judiciaire principalement pour les consommateurs à risque,*

*9. S'assurer de **l'effectivité dans le temps des suppressions ou suspensions de permis** avec le concours des services de police ou par le recours à la confiscation du véhicule,*

*10. Dans le cadre de la procédure judiciaire,*

*a) développer le recours au repérage précoce et à **l'intervention brève** qui a fait ses preuves pour faciliter l'orientation des buveurs à risque,*

*b) renforcer les structures réalisant une prise en charge médico-psycho-sociale pour les personnes dépendantes. »*

*Ces mesures, dans le champ de la sécurité routière, sont à envisager en complément des autres politiques publiques menées contre les méfaits de l'alcool dans le domaine de la santé publique, qui doivent viser la prévention aussi précoce que possible de l'alcoolisation excessive. »*

## Comment s'organiser ?

La mise en place d'un petit groupe de travail « communication-éducation-formation », sera nécessaire pour déterminer :

- les cibles, les relais, les partenaires de l'action, les argumentaires, le contenu des messages, la tonalité des messages, les moyens de communication, les outils, les intervenants, les indicateurs d'évaluation, le ou les pilotes des actions, les rendez-vous/ bilan avec les prestataires de services (coordinateur, pilote de l'action, professionnel ayant en charge tout ou partie du travail), le calendrier, les coûts, *etc.....*

Partie intégrante de l'insécurité en général, l'insécurité routière entre, de manière cohérente, et sans occulter ses spécificités, dans la logique des contrats locaux de sécurité préparés par les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance en application du décret du 17 juillet 2002.

Ainsi parmi les structures d'actions on peut mentionner :

- « la conférence départementale de sécurité » placée sous l'autorité du Préfet et celle du Procureur de la République définissant des objectifs de prévention à partir des travaux du « pôle de compétence Etat sur la sécurité routière ».
- « le conseil départemental de prévention » présidé par le Préfet et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le Procureur de la République.
- « le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance » présidé par le maire et dont le Préfet le Procureur de la République sont membres de droit.

Il faut rappeler les règles et les faire appliquer dans le cadre du plan départemental de contrôle routier, en intégrant la communication (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).

Il faut développer les plans de prévention des risques routiers dans les administrations et les entreprises avec les secrétaires généraux des administrations et la CARSAT.

Un travail avec les responsables des clubs de sport et les élus référents est indispensable.

Les possibilités offertes par les DRH, assistantes sociales, infirmières, médecins du travail, CHSCT des administrations et entreprises sont à explorer.

Le réseau des enseignants de la conduite sous couvert des Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière doit être activé.

La justice (alternatives aux sanctions, etc..) est bien entendue partie prenante.

L'ordre des médecins est particulièrement concerné.

Les associations spécialisées dans le domaine peuvent être d'un grand secours.

Les syndicats de professionnels (cafetiers, restaurateurs....) sont à prendre en compte.

## 6. Programme d'actions.

Le but est de réaliser une fiche projet par thème de travail en intégrant l'évaluation.

### Bien intégrer ces objectifs :

- Il faut porter le débat au plus près de l'utilisateur.
- On doit rechercher la cohérence entre tous les domaines d'action : éducation, formation, communication, contrôles, sanctions, infrastructure.
- Trois caractéristiques majeures à rechercher :
  - Adaptation aux problèmes locaux,
  - Communication de proximité reposant le plus souvent sur le débat social, la rencontre, la discussion,
  - Forte mobilisation des partenaires.

### Les grands types d'actions locales :

- **Sensibilisation des relais** : élus, associations, entreprises, assureurs, administrations, etc...
- **Directe** : contacts personnalisés.
- **Forum** : élus, entreprises, enseignants, etc.
- **Générale** : diffusion de documents (statistiques générales, synthèse des PV, documents d'information, lettre Préfet, etc..).
- **Formation de formateurs** : il faut trouver les formateurs, monter le module, rémunérer les formateurs.
- **Campagnes médiatiques** : conventions avec presse écrite/radio/télé, bulletins municipaux, journaux particuliers des écoles et des associations, informations avec bulletins de salaire et quittances d'assurance, etc.
- **Animations** : stands, foires, expositions itinérantes, rallyes pédestres sécurité routière, etc.
- **Contrôles ciblés** aux heures et jours sensibles.



## **La fiche projet**

On trouvera ci-après un cadre de fiche projet.

Nous proposons, à la suite de cette fiche, des thèmes de travail pouvant donner lieu à l'établissement d'une démarche projet.

La liste n'est pas limitative.

<b>Thème de travail</b>
<b>Contexte (situation initiale)</b>
<b>Objectif principal</b>
<b>Objectifs intermédiaires</b>
<b>Bénéfices attendus</b>
<b>Conditions de faisabilité</b>
<b>Ressources</b>
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>
<b>Partenaires</b>
<b>Indicateurs de situation initiale</b>
<b>Indicateurs cibles (atteinte d'objectif)</b>
<b>Déroulement du projet (actions)</b>
<b>Coût</b>
<b>Échéances</b>
<b>Acteurs</b>

## **Les thèmes de travail**

### **Fiche projet n° 1 :**

Le suivi de la connaissance des accidents impliquant des usagers alcoolisés.  
Détermination des argumentaires.

### **Fiche projet n° 2 :**

L'amélioration de la connaissance des actions déjà menées sur ce thème.

### **Fiche projet n°3 :**

L'amélioration de la connaissance des outils existants relatifs à ce thème.

### **Fiche projet n°4 :**

La sensibilisation des relais et la recherche de partenariat.

### **Fiche d'action n° 5 :**

La formation des animateurs.

### **Fiche projet n°6 : à titre d'exemple :**

Programme d'action à partir de l'utilisation des médias.

### **Fiche projet n°7: à titre d'exemple :**

Intégration de la problématique « accidents avec alcool » dans le plan départemental de contrôles routiers.

Etc.....

## 7.2. Enjeu : implication des piétons

### 1. Accidents 2004/2008 impliquant au moins un piéton.

Source ODSR 06

- 2742 accidents soit plus d'1 accident sur 6 (17% de l'accidentologie globale)
- 71 tués soit près d'1 tué sur 5 (19% du total des tués)
- 891 BH soit 1 BH sur 5 (20% du total des BH)
- 1899 BNH soit 1BNH sur 9 (11% du total des BNH)

#### Questions

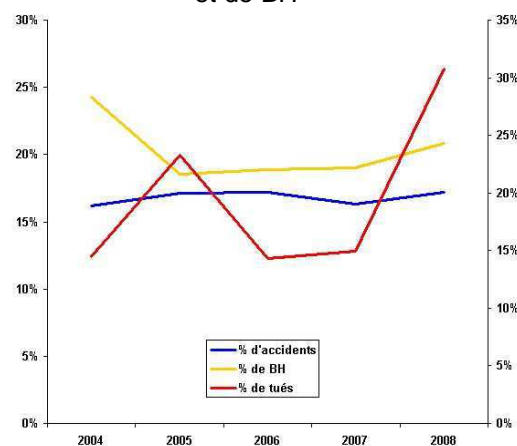
- Y-a-t-il d'autres victimes dans ces accidents ?
- Combien d'indemnes dans ces accidents ?  
Ceci permettrait de chiffrer le nombre de personnes concernées par cette catégorie d'accidents (justification du phénomène social).

#### Commentaires

- La gravité des accidents dans lesquels des piétons sont impliqués est bien sûr plus importante que pour l'ensemble :
  - \* 2,59 tués/100 accidents contre 2,27 tués/100 accidents pour l'ensemble.
  - \* 35,08 tués + BH /100 accidents contre 29,91 tués + BH / 100 accidents pour l'ensemble.
- A noter que la gravité en terme de tués/100 accidents est nettement plus importante pour les 2RM

Source ODSR 06

Evolution de l'accidentologie « piétons » de 2004 à 2008  
% d'accidents  
et de BH



Les trois indicateurs ont une tendance à la hausse, particulièrement pour les tués.

## Et l'alcool ?

D'après les statistiques établies à partir des éléments fournis par les forces de l'ordre, il apparaît que :

- Sur les 2580 conducteurs de véhicules à moteur impliqués dans les 2742 accidents qui concernent un piéton, seulement 36 d'entre eux avaient une alcoolémie positive, soit 1,4 %.
- Mais la part des conducteurs pour lesquels l'alcoolémie est qualifiée de « non définie » s'élève à 30 % (758 conducteurs).

Source ODSR 06

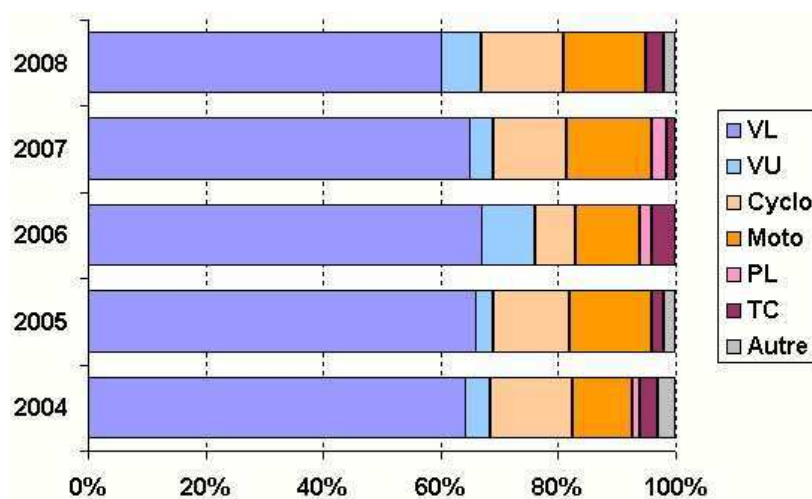
## Quels sont les types de conflit ?

Source ODSR 06

Part des catégories d'usagers impliqués dans les accidents avec piéton(s) :

*Deux fois sur trois, les piétons sont heurtés par des automobilistes hommes.*

- Sur 5 ans, les **piétons heurtés par des voitures particulières** représentent en moyenne 64% des accidents impliquant au moins un piéton.
- Ces voitures particulières, étaient conduites, pour 63 % d'entre elles par des hommes.
- Depuis 2007, on observe une tendance à la baisse de ce type de conflit au « profit » du conflit de type : piéton(s) heurté (s) par un deux roues motorisé (scooter, moto, cyclo).



## 2. Caractéristiques des 71 accidents mortels de piéton survenus entre 2004 et 2008:

---

### Synthèse

*La moyenne d'âge des piétons tués est de 72 ans.*

*Dans un cas sur deux, le piéton est tué sur un passage protégé.*

- La moyenne d'âges des victimes est de **72 ans**.
- Les accidents se sont produits **en plein jour ou de nuit avec éclairage public allumé** (66 cas sur 71, dont 54 en plein jour). Ils ont eu plutôt lieu de 9h à 14h et de 18h à 20h.
- Les chocs ont eu lieu, le plus souvent, **lors d'une traversée de la chaussée** sur passage piéton (32 cas) ou à moins de 50 m d'un passage piéton (23 cas).
- Les 71 véhicules impliqués sont :
  - 29 **voitures particulières** (ou véhicules légers VL),
  - 6 véhicules utilitaires (VU),
  - 5 cyclomoteurs,
  - 16 motocyclettes,
  - 8 poids lourds (PL),
  - 5 transports en commun (TC)
  - 2 « Autre »
- Les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de piéton, tout type d'usagers confondu, ont une **moyenne d'âge de 38 ans**.

Moyenne d'âge par catégorie de conducteur :

  - Conducteur TC = 52 ans
  - Conducteur VL = 41 ans
  - Conducteur PL = 40 ans
  - Conducteur Moto = 35 ans
  - Conducteur VU = 34 ans
  - Conducteur Cyclo = 22 ans
- Le risque piéton est permanent **tous les jours de la semaine**, sauf le dimanche, jour de moindre circulation.

---

## Commentaires

- Dans ces accidents mortels de piétons, le % de voitures particulières impliquées tombe à 41%.
- Le % de deux roues motorisés impliqués est de 30%.
- La moyenne d'âge des conducteurs montre que ce sont des conducteurs confirmés.
- Un élément qui interpelle et qui devra être approfondi lors de l'analyse des PV :
  - les piétons, bien qu'ils se trouvent à moins de 50 m d'un passage piéton ne font pas l'effort de l'emprunter (23 tués à moins de 50 m d'un PP),
  - par contre 32 piétons ont été tués sur un passage piéton !!!! et pratiquement toujours de jour ou de nuit avec éclairage public allumé.

---

## Rappel

Extrait du bilan national 2008 de l'ONISER.

Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur **plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale** alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides.

En France (2008), les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 46,7 % des piétons tués et 30,8 % des cyclistes tués.

*Dans les Alpes Maritimes (2004 à 2008), les personnes âgées de 60 ans et plus, représentent 86 % des piétons tués alors qu'ils ne sont impliqués que dans 46% des accidents (impliquant des piétons heurtés par tous types de véhicules).*

### 3. Analyse statistique des 864 accidents impliquant au moins un piéton et enregistrant au moins un piéton Blessé Hospitalisé (BH) de 2004 à 2008.

Ces 864 accidents enregistrent 891 piétons BH

- La moyenne d'âges des piétons accidentés hospitalisés est de **54 ans**.  
Trois classes d'âge sont les plus représentées parmi eux :
  - 75 ans à 84 ans (22% du total des piétons BH soit plus d'1/5).
  - 65 ans à 74 ans (16% du total des piétons BH soit près d'1/6).
  - De la naissance à 14 ans (14% du total des piétons BH soit près d'1/7).
  - Les piétons BH de plus de 55 ans, représentent près de 60% de la totalité des piétons BH soit les 3/5.
- Les accidents se sont produits **en plein jour ou de nuit avec éclairage public allumé**. Ils ont eu lieu entre 8h et 20h, avec des concentrations plus marquées entre **8h et 13h** et entre **16h et 19h**.
- Les chocs ont eu lieu, le plus souvent, **lors d'une traversée de la chaussée** :
  - sur passage piéton avec figurine verte pour le piéton (228 cas soit plus d'un cas sur 4).
  - sur passage piéton sans figurine verte pour le piéton (183 cas soit plus d'un cas sur 5).
  - à moins de 50m d'un passage piéton (156 cas soit plus d'un cas sur 6).
  - à plus de 50m d'un passage piéton (52 cas).
- Plus de 60 % des véhicules impliqués sont des **voitures particulières**.
- Les conducteurs impliqués dans les accidents de piéton BH, tout type d'usagers confondu, ont une **moyenne d'âge de 40 ans**.  
Ils sont le plus souvent « cadre moyen ou employés », viennent ensuite les « retraités », les « étudiants », les « ouvriers » et les « cadres supérieurs ou professions libérales ou chefs d'entreprises ».  
Moyenne d'âge par catégorie de conducteur :

Conducteur VL =	44 ans.
Conducteur PL =	44 ans.
Conducteur VU =	39 ans.
Conducteur TC =	36 ans.
Conducteur Moto =	33 ans.
Conducteur Cyclo =	22 ans.
- Le risque piéton est permanent **tous les jours de la semaine**, mais un peu moins le dimanche, jour de moindre circulation.
- Les infractions les plus fréquentes commises par les conducteurs et mentionnées par le fichier des accidents concernent (voir remarque ci-dessous concernant leur fiabilité) :
  - Des refus de priorité (64%)
  - Des vitesses excessives (26%)
  - Des changements de direction sans avertir (7%)

- Des inobservations des feux rouges (3%)



## 4. Commentaires et analyse des informations

- Ces informations nous ont conduit à privilégier la lecture de PV concernant des **piétons de plus de 55 ans renversés par des conducteurs de voitures particulières**, sur et hors passage piéton sans nous préoccuper de la couleur de la figurine et de la distance à laquelle s'est produite la traversée.
- Nous n'avons pas analysé de PV dans lesquels des piétons d'âge inférieur à 14 ans sont impliqués. Ceci est du domaine de l'enjeu « jeune » avec les différents types d'accidents dans lesquels ils sont impliqués. Si on entre par « accidents dans lesquels au moins un piéton est impliqué » on en trouve 1/7.  
Si on entre par « types d'accidents dans lesquels les jeunes 0-14 ans sont impliqués », on en trouvera sans doute deux fois moins, et ce ne sera plus un enjeu, par rapport aux autres problématiques de l'enjeu « jeunes ».
- Les données statistiques concernant les infractions sont très mal renseignées dans les fichiers BAAC des Forces de l'Ordre malgré une nette amélioration depuis 2005. Malheureusement, cette amélioration a tendance à stagner autour d'un taux de renseignement proche du tiers (31%) alors que pour l'année 2004 on approchait tout juste le 5%. De plus, les forces de l'ordre ne doivent choisir qu'une seule rubrique infraction, ce qui est forcément réducteur.  
Par exemple, que signifie l'infraction « Refus de priorité » ?  
Cela concerne-t-il le fait que le conducteur du véhicule renverse le piéton sur un passage piéton, en section courante ? En « tourne à gauche » ?  
L'information « vitesse excessive » est souvent fantaisiste. Dès lors qu'il n'a pas pu s'arrêter avant le choc, on peut le taxer de vitesse excessive ou de non maîtrise du véhicule ou de manœuvre inadaptée.....  
L'information « refus de priorité » (3%) n'est pas cohérente avec le grand nombre de piétons renversés sur un passage piéton alors qu'ils avaient la figurine verte allumée. Est-ce que le refus de priorité concerne aussi à un conducteur qui renverse un piéton sur un passage piéton ou seulement des véhicules entre eux ?
- De même la fiabilité de l'information « présumé responsable » risque d'être fantaisiste et n'est pas porteuse d'argumentaires pour des actions de communication. Sauf si on retrouve des facteurs comme l'alcool chez l'automobiliste ou le piéton.  
Les données concernant les présumés responsables n'ont pas été reprises dans ce rapport. A titre d'information, le fichier indique que 320 conducteurs de VL (sur 550) sont présumés responsables de l'accident. Donc 230 piétons seraient, eux présumés responsables. Il serait intéressant de demander aux forces de l'ordre comment ils remplissent cette rubrique.
- **Nous avons pris le parti de choisir des PV dans lesquels il n'y aurait ni alcool, ni drogue, pour qu'ils soient utilisables en terme de communication.**  
**Il faut que le destinataire de la communication se retrouve dans le scénario.**

## Quelle communication à partir de ces chiffres ?

*Messages élaborés avec le comité de pilotage de l'étude.*

Dans le département des Alpes Maritimes, chaque semaine, douze (12) piétons sont tués ou blessés dans des accidents de la circulation.

Ils sont renversés par des voitures ou des motos, en traversant la rue, et même sur des passages piétons.

*Ce sont en général des personnes de plus de 55 ans.*

## **5. synthèse de l'analyse approfondie de 21 PV impliquant un piéton.**

### **Rappel.**

Nous avons choisi de privilégier la lecture de PV concernant des piétons de plus de 55 ans renversés par des conducteurs de voitures particulières, sur et hors passage piéton sans nous préoccuper de la couleur de la figurine et de la distance à laquelle s'est produite la traversée. Nous avons également pris le parti de choisir des PV dans lesquels il n'y aurait ni alcool, ni drogue, pour qu'ils soient utilisables en terme de communication. Il fallait que le destinataire de la communication se retrouve dans le scénario.

Les différents scénarios des 21 PV analysés correspondent aux principaux scénarios type déterminés par l'INRETS (institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) dans le rapport n° 256 de 2003 intitulé « scénarios types d'accidents impliquant des piétons ».

## **Regroupement des principaux facteurs supposés d'accidents et des éléments explicatifs.**

### **Piétons**

- Focalisation probable de l'attention du piéton sur son projet de se rendre le plus rapidement possible de l'autre côté de la voie de circulation pour une raison qui lui est propre : prendre un bus, se mettre à l'abri de la pluie dans un véhicule, rejoindre une autre personne, se rendre dans un commerce.....
- Excès de confiance dans la protection du passage piéton, en l'absence de feux tricolores.
- Excès de confiance dans la protection du passage piéton et de la couleur verte de la figurine, en présence de feux tricolores.
- Excès de confiance envers les automobilistes. Exemple : le piéton a bien compris qu'un véhicule allait reculer, mais il a pensé qu'il avait été vu et que le conducteur allait attendre qu'il passe pour manœuvrer.
- Le piéton traverse en courant au milieu des encombrements.
- Le piéton passe entre deux voitures en stationnement sans prendre en compte ce danger.
- Le piéton passager sort d'une voiture stationnée en double file.
- Grand âge du piéton à l'origine de difficultés relatives à la détection des véhicules.

- La mobilité du piéton âgé est réduite, il se déplace difficilement, parfois avec une canne. Tout allongement de parcours est pénible. C'est pour cette raison qu'on ne va pas « chercher » le passage piéton.
- Les capacités physiques du piéton âgé peuvent être affectées par une opération récente.
- Piéton âgée n'ayant plus les capacités intellectuelles permettant de lire la totalité des messages. Il peut aussi être atteint de la maladie d'Alzheimer.
- La complexité du carrefour trompe le piéton sur le sens réel de la circulation. Il ne regarde pas du bon côté.
- Un véhicule s'arrête pour laisser passer le piéton. Il décide donc de s'engager. Il ne prend pas d'information sur l'arrivée éventuelle d'un véhicule sur la seconde voie.
- Absence de prise de conscience d'être masqué par un véhicule en circulation ou en stationnement.
- Absence de prise d'information du piéton sur l'arrivée d'un véhicule, et surtout de sa progression régulière qui ne montre pas qu'il va s'arrêter pour le laisser passer.
- Absence de prise d'information du piéton, de nuit, sur le fait qu'un véhicule recule, donc sur les feux rouges et les feux de recul allumés.
- Conséquences corporelles importantes (alors que le choc a été très faible) liées à l'âge de la personne et donc à sa plus grande fragilité. Il en est de même pour les conséquences psychologiques (réactions anxieuses et dépressives après l'accident).

## **Conducteurs :**

- Effet de surprise : le conducteur ne détecte pas le piéton suffisamment tôt pour différentes raisons (nuit, pluie, pare-brise sale, pare-brise embué, soleil rasant, piéton masqué par des véhicules à l'arrêt ou en mouvement, feux vert pour l'automobiliste, carrefour complexe.....)
- Le conducteur s'arrête en double file à une heure de fort encombrement afin que son épouse âgée traverse la rue au milieu de la circulation pour se rendre dans un commerce.
- Le conducteur s'arrête juste devant un passage piéton, pour laisser passer un piéton. Il contribue à lui fermer l'angle de vision.
- Inexpérience de la conduite (2 mois de permis) du conducteur, ayant contribué à la non prise en compte de la présence du passage piéton, de la possibilité qu'un piéton s'y trouve, de la raison pour laquelle le véhicule qu'il en train de dépasser s'est arrêté.

- Le conducteur ne prend pas en compte la situation d'urgence d'un autre automobiliste.  
\* *Exemple* : il ne se pose pas la question de savoir pourquoi le véhicule qui le double par la droite, freine brusquement juste avant un passage piéton.
- Absence de prise en compte de l'obligation de laisser la priorité aux piétons.  
\* *Exemple 1* : le conducteur obtient le feu vert, tourne à droite ou à gauche et renverse un piéton sur un passage protégé.  
\* *Exemple 2* : Le conducteur bénéficie d'une flèche orange clignotante pour tourner à droite et renverse un piéton sur un passage protégé.
- Le conducteur focalise son attention sur la manœuvre d'un autre usager et ne détecte pas le piéton qui traverse sur un passage protégé.
- L'attention du conducteur est focalisée par la réalisation d'une manœuvre « peu orthodoxe », et ne détecte pas un piéton qui traverse.  
\* *Exemples 1* : le conducteur, stationné sur le trottoir démarre très rapidement pour s'intégrer dans la circulation.  
\* *Exemple 2* : le conducteur sort d'une station service et tourne à gauche en coupant 4 voies de circulation.
- Le conducteur ne s'attend pas à rencontrer un piéton, dans un environnement qui en est dépourvu.
- Surcharge mentale du conducteur qui a beaucoup d'informations à prendre et qui fait abstraction du piéton.  
\* *Exemple* : un chantier, les autres véhicules, l'étroitesse des voies de circulation, la couleur des feux.....
- Manœuvre de marche arrière avec focalisation de l'attention du conducteur sur son projet de conduite :  
\* *Exemple 1* : le conducteur est pressé, il a des rendez-vous professionnels.  
\* *Exemple 2* : le conducteur est énervé par le fait que sa progression est interrompue par un véhicule stationné en double file, avec aucune possibilité de le contourner par la droite.  
\* *Exemple 3* : le conducteur souhaite occuper une place de stationnement.

## Infrastructure et organisation de l'espace :

- Deux voies dans le même sens favorisant le dépassement d'un véhicule arrêté pour laisser passer un piéton.
- Carrefour à feux à quatre branches comportant plusieurs voies de circulation induisant un grand nombre d'informations à déchiffrer pour l'usager.
- Deux voies dans le même sens favorisant le dépassement d'un véhicule qui freine ou s'arrête pour laisser passer un piéton.
- Trottoirs de largeur insuffisante pour les handicapés, et les mamans poussant des voitures pour enfant.
- Le stationnement occupe tout l'espace au détriment des cheminements piétons et des personnes handicapées.
- Carrefour complexe sans organisation centrale des circulations.
- Zones de travaux pouvant dégrader la sécurité générale des lieux.
- Ambiguïté de la flèche orange autorisant le passage alors que le feu est rouge.
- Interruption des cheminements piétons.
- Présence d'obstacles fixes : potelets en fer, bacs à fleurs, bordures hautes.....
- Panneaux de signalisation et mobilier urbain pouvant masquer les piétons.
- Masques à la visibilité occasionnés par des véhicules en stationnement non autorisé.

## 6. Aller plus loin dans le recueil des données.

Nous avons rassemblé des faits que nous avons analysés en dégagant les facteurs des accidents et des éléments explicatifs relatifs notamment aux usagers.

On peut aussi avoir besoin d'en savoir plus.

Par exemple :

- État de l'opinion ou des milieux concernés par la question (cible par cible) : les piétons vis à vis des autres usagers et les autres usagers vis à vis des piétons. Ceci pourrait faire l'objet d'une enquête réalisée à partir d'entretiens.
- État de la connaissance dans le domaine des accidents de piétons en général (ouvrages et études existant sur le sujet).

On peut citer :

- Rapport d'étude n° 256 de décembre 2003 de l'INRETS : scénarios d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention. Thierry Brenac, Claudine Nachtergaële, Hélène Reigner.
  - Etude de la ville de Paris sur l'accidentologie des piétons senior en 2006.
  - L'insécurité routière des piétons âgés à travers le système Mobilité-Urbanisme-Réseau. Anne-Sarah Héam, Maryvonne Dejeammes. Décembre 2000 (CERTU)
  - Le bilan de l'observatoire national de la sécurité routière de 2008.
  - Les différents guides techniques du CERTU sur les aménagements relatifs aux piétons.
  - Les recommandations et recherches des différentes associations de piétons.
  - etc
- Le site de la DSCR [WWW.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://WWW.securiteroutiere.equipement.gouv.fr) permet d'accéder, grâce à des liens à l'ensemble des informations. On retiendra aussi les sites de l'inrets.fr.
  - Les actions déjà menées sur le sujet et évaluation de ces actions. Il est possible pour le coordinateur de sécurité routière d'exploiter la base « action locale » nationale.
  - On peut aussi recueillir l'ensemble des outils disponibles sur le sujet : affiches, dépliants, matériel pédagogique, dossiers de presse, dossiers pédagogiques, modules de formation, cassettes, etc.).  
Le service communication de la DSCR met à disposition des coordinateurs un grand nombre d'outils de communication.



## 7. Possibilités d'organisation et pistes de réflexions.

*« Chaque année en France 800 piétons sont tués, et 17 000 sont blessés, 95% des accidents corporels impliquant au moins un piéton se produisent en agglomération (82% des tués piétons) et 34% des accidents corporels impliquant au moins un piéton se produisent en intersection. Le programme d'amélioration du déplacement pour le piéton passe en premier lieu par la sécurité donc par la réduction des conflits piétons-véhicules. Pourtant, les déplacements des piétons ne sont pas toujours aisés à décrire et à comprendre. La tâche de traversée de voie en carrefour est une tâche complexe, qui requiert la mise en œuvre efficace de processus notamment perceptifs et cognitifs ».*

*« Les nouveaux enjeux relatifs à la marche impliquent un renouvellement de l'approche des problèmes de mobilité et de sécurité des piétons. Le piéton ne peut plus être considéré comme l'élément flexible du système, capable de s'adapter à la planification des transports, sans prise en compte de ses limites physiques psychologiques et sociales. La nouvelle problématique de mobilité des piétons nécessite une approche plus compréhensive de l'activité elle-même, de son ancrage dans les modes de vie et de ses rapports à l'environnement urbain des déplacements. »*

*Extrait de documents mis en ligne, sur internet, par la ville de Paris :*

- La sensibilisation des responsables politiques et techniques devrait permettre d'obtenir leur adhésion à un projet commun favorisant la diminution de l'accidentalité des piétons seniors.
- La prise en charge de la question « comment préserver l'intégrité physique de nos anciens dans les villes » par les techniciens pourrait se concrétiser par la mise en place d'un « club routier diagnostic, aménagements et équipements » regroupant les représentants des diverses administrations.
- Les populations destinataires des actions de sensibilisation, d'éducation et de communication seront aussi bien les piétons que les utilisateurs de véhicules motorisés.
- La mise en place d'un petit groupe de travail « communication-éducation-formation », est nécessaire pour déterminer :
  - les cibles
  - les relais
  - les partenaires de l'action
  - les argumentaires
  - le contenu des messages
  - la tonalité des messages
  - les moyens de communication
  - les outils
  - les intervenants
  - les indicateurs d'évaluation
  - le ou les pilotes des actions
  - les rendez-vous / bilan avec les prestataires de services (coordinateur, pilote de l'action, professionnel ayant en charge tout ou partie du travail)
  - le calendrier
  - les coûts.....

## **Les analyses réalisées ci-dessus nous permettent de proposer plusieurs pistes d'interventions.**

### **a) Les usagers.**

- Partie intégrante de l'insécurité en général, l'insécurité routière entre, de manière cohérente, et sans occulter ses spécificités, dans la logique des contrats locaux de sécurité préparés par les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance en application du décret du 17 juillet 2002.

Ainsi parmi les structures d'actions on peut mentionner :

- « la conférence départementale de sécurité » placée sous l'autorité du Préfet et celle du Procureur de la République définissant des objectifs de prévention à partir des travaux du « pôle de compétence Etat sur la sécurité routière ».
  - « le conseil départemental de prévention » présidé par le Préfet et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le Procureur de la République.
  - « le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance » présidé par le maire et dont le Préfet le Procureur de la République sont membres de droit.
- Il faut communiquer sur le civisme, les risques corporels et psychologiques graves encourus par les personnes âgées, les sanctions encourues.
  - Il conviendrait de rappeler à l'ensemble des usagers (et bien sûr aux piétons), que leur propre sécurité et celle des autres (on est tous l'autre de quelqu'un) passe par le respect des règles du code de la route. Il faut rappeler les règles et les faire appliquer dans le cadre du plan départemental de contrôle routier, en intégrant la communication (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).
  - Pour diminuer l'accidentalité des piétons, il convient de destiner les actions de communication et de contrôle à l'ensemble des usagers.
  - Il faut faire connaître les différents scénarios d'accident à l'ensemble des usagers et les faire réfléchir sur les solutions à mettre en œuvre.
  - Il faut développer les plans de prévention des risques routiers dans les administrations et les entreprises.
  - Il faut veiller au respect des emplacements de stationnement, contrôler et sanctionner les stationnements dangereux pour la sécurité.

## Quelques exemples de messages de prévention à transmettre :

### Pour les piétons :

- Assurez-vous de la présence et de la vitesse des véhicules tout au long de la traversée des rues et avenues.
- Aux carrefours et aux traversées, empruntez les passages piétons.
- Regardez toujours à gauche puis à droite puis de nouveau à gauche avant de s'engager sur la voie, et respectez la couleur des feux.
- Faites attention aux véhicules qui reculent! Ils peuvent ne pas vous voir, en particulier les gros véhicules 4x4, les camionnettes et les camions.
- Ne descendez pas du trottoir tant que le passage n'est pas libre. En effet certains gros véhicules risquent de ne pas vous voir à leur droite à cause de leur angle mort.

### Pour les conducteurs qui s'arrêtent pour laisser passer les piétons :

- Arrêtez-vous à une dizaine de mètres avant le passage piéton, de façon à ce que le piéton soit vu par un véhicule qui vous dépasserait.

### Pour l'ensemble des conducteurs :

- Ralentissez systématiquement à l'approche des passages piétons.
- Prenez en compte le ralentissement ou l'arrêt des autres véhicules aux abords des passages piétons.
- Rappelez-vous la règle : dans un carrefour à feux, lorsque vous tournez à droite ou à gauche en ayant obtenu le feu vert, il faut le faire à vitesse extrêmement modérée et laisser le passage aux piétons. De même, si les feux sont rouges et si une flèche permet de tourner à droite à une intersection, pour autant, vous n'êtes pas prioritaires.

### b) L'infrastructure :

- Il serait intéressant de revoir, par axe routier, et de façon systématique, la position des passages piétons et les conditions de visibilité :
  - masques fixes occasionnés par le mobilier urbain et les véhicules en stationnement autorisé,
  - masques temporaires occasionnés par les véhicules en stationnement non autorisé.
- Travailler sur la simplicité, l'homogénéité et la lisibilité des aménagements, notamment des carrefours.
- Revoir les cycles de feux et les adapter aux temps de traversés des piétons seniors.
- Veiller à l'entretien de la signalisation et notamment des marques sur chaussées.
- Travailler à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie.
- Rendre, autant que faire se peut la ville aux usagers fragiles : piétons, cyclistes.
- Vérifier la praticabilité et la continuité des cheminements piétonniers.

## 8. Programme d'actions.

**Le but est de réaliser une fiche projet par thème de travail en intégrant l'évaluation.**

### Bien intégrer ces objectifs :

- Il faut porter le débat au plus près de l'utilisateur.
- On doit rechercher la cohérence entre tous les domaines d'action : éducation, formation, communication, contrôles, sanctions, infrastructure.
- Trois caractéristiques majeures à rechercher :
  - Adaptation aux problèmes locaux,
  - Communication de proximité reposant le plus souvent sur le débat social, la rencontre, la discussion,
  - Forte mobilisation des partenaires.

### Les grands types d'actions locales :

- **Sensibilisation des relais** : élus, associations, entreprises, assureurs, administrations, etc...
- **Directe** : contacts personnalisés.
- **Forum** : élus, entreprises, enseignants, etc.
- **Générale** : diffusion de documents (statistiques générales, synthèse des PV, documents d'information, lettre Préfet, etc..).
- **Formation de formateurs** : il faut trouver les formateurs, monter le module, rémunérer les formateurs.
- **Campagnes médiatiques** : conventions avec presse écrite/radio/télé, bulletins municipaux, journaux particuliers des écoles et des associations, informations avec bulletins de salaire et quittances d'assurance, etc.
- **Animations** : stands, foires, expositions itinérantes, rallyes pédestres sécurité routière, etc.
- **Contrôles ciblés** aux heures et jours sensibles.

### **Les moyens et programmes existants :**

- Les plans départementaux de contrôles routiers.
- Les plans de prévention des risques routiers dans les administrations d'Etat, dans les administrations territoriales et dans les entreprises.
- Les possibilités offertes par les DRH, assistantes sociales, infirmières, médecins du travail, CHSCT des administrations et entreprises.
- Le réseau des enseignants de la conduite sous couvert des Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière.
- La justice (alternatives aux sanctions, etc..)
- L'ordre des médecins.
- Les associations spécialisées dans le domaine.
- L'ensemble des associations regroupant une majorité de retraité.

### **La fiche projet.**

On trouvera ci-après un cadre de fiche projet.

Nous proposons, à la suite de cette fiche, des thèmes de travail pouvant donner lieu à l'établissement d'une démarche projet.

La liste n'est pas limitative.

**Thème de travail**

**Contexte (situation initiale)**

**Objectif principal**

**Objectifs intermédiaires**

**Bénéfices attendus**

**Conditions de faisabilité**

**Ressources**

**Maîtrise d'ouvrage**

**Maîtrise d'œuvre**

**Partenaires**

**Indicateurs de situation initiale**

**Indicateurs cibles (atteinte d'objectif)**

**Déroulement du projet (actions)**

**Coût**

**Échéances**

**Acteurs**

## Les thèmes de travail

### **Fiche projet n° 1 :**

Le suivi de la connaissance des accidents impliquant des piétons seniors.  
Détermination des argumentaires.

### **Fiche projet n° 2 :**

L'amélioration de la connaissance des actions déjà menées sur ce thème.

### **Fiche projet n°3 :**

L'amélioration de la connaissance des outils existants relatifs à ce thème.

### **Fiche projet n°4 :**

La sensibilisation des relais et la recherche de partenariat.

### **Fiche d'action n° 5 :**

La formation des animateurs.

### **Fiche projet n°6 : à titre d'exemple :**

Programme d'actions pour les seniors et leur famille.

### **Fiche projet n°7 : à titre d'exemple :**

Programme d'actions pour les automobilistes (+ autres usagers ?).

### **Fiche projet n°8: à titre d'exemple :**

Programme d'action à partir de l'utilisation des médias.

### **Fiche projet n° 9 à titre d'exemple :**

Intégration de la problématique « accidents de piétons seniors» dans le plan départemental de contrôles routiers.

### **Fiche projet n°10 à titre d'exemple :**

Programme d'action pour un club de « techniciens sécurité routière ».

Etc.....

## 7.3. Enjeu : accidentologie des deux roues motorisés.

Cette étude date de 2007. Ses conclusions sont toujours d'actualité

### 1. Synthèse des résultats de l'analyse statistique de 3887 accidents corporels

- Les accidents de la route font autant de victimes graves parmi les usagers de voitures que parmi les usagers de motocyclettes :

Et pourtant, **le parcours annuel des motocyclistes représente, au niveau national, un peu moins de 1% du parcours total des véhicules à moteur** (source ONISER, « les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2003 »).

- Le motard est la principale victime de son accident.  
Les conséquences corporelles sont plus importantes lorsqu'une moto est impliquée dans l'accident.
- Dans 85 % des accidents de moto il y a un tiers en cause.
- Que dit le fichier des accidents des forces de l'ordre en matière de « présumé responsable » ?  
Sur 3 003 accidents avec un présumé responsable :
  - \* Le motard est présumé responsable dans 1 138 accidents soit 38% des cas.
  - \* L'automobiliste est présumé responsable dans 1 679 accidents soit 56 % des cas.

*Nota : cette information est à manipuler avec prudence. Les forces de l'ordre se basent sur une interprétation stricte du code de la route et non sur une analyse technique de l'accident aboutissant à la détermination de facteurs multiples relatifs aux usagers, à l'infrastructure, à l'environnement, aux véhicules, aux conditions climatiques, etc...*

- La période la plus concernée par les accidents de moto se situe entre les mois de mai et d'août, soit été / printemps.
- Les heures les plus concernées par les accidents de moto sont les heures de pointe.
- Seulement 3% des accidents ont lieu sous la pluie.  
Tous les accidents ont eu lieu de jour ou avec l'éclairage public allumé.
- Les mauvaises conditions météo ne sont pas présentes dans les accidents de moto.
- Les manques de luminosité ou d'éclairage ne sont pas présents dans les accidents de moto.
- La commune de Nice totalise à elle seule la moitié des « accidents moto » du département.



## 2. Synthèse des résultats de l'analyse statistique de 148 accidents mortels.

Ils ont conduit au décès de 150 personnes (131 pilotes de moto, 6 passagers de moto, 12 piétons, 1 automobiliste).

- Les motards ont **plus de 25 ans** dans 80% des cas.
- **Le casque est porté** dans 97 % des cas.
- **Les impliqués sont des hommes** dans 91% des cas.
- Le motard impliqué dans un accident mortel est **préssumé responsable 2 fois sur 3** (c'est deux fois plus que pour l'ensemble des accidents).
- 2/3 des accidents mortels ont été constatés **en agglomération**.
- 2/3 des accidents mortels ont eu lieu **de jour**.
- 97% des accidents mortels ont eu lieu **sur route sèche**.
- 84% des accidents mortels ont eu lieu **en section courante** (à considérer avec réserves).
- Les résultats des contrôles des alcoolémies des conducteurs de moto impliqués dans les 148 accidents mortels (source fichier forces de l'ordre):
  - **Contrôle positif :** **10 % (15 cas)**
  - Dépistage négatif : 24 % (36 cas)
  - Contrôle négatif ou non renseigné : 38 % (57 cas)
  - Résultat non connu : 21 % (32 cas)
  - Contrôle impossible ou refusé : 7 % (11 cas)

*Nota : ces résultats ont été fortement contestés par des représentants de l'hôpital de Nice. En effet, on ne peut pas affirmer que « seulement 10% des conducteurs de moto impliqués dans un accident ont été contrôlés positifs » alors qu'il existe un biais sur 66% des dépistages.*

### 3. Premières orientations d'actions à partir des analyses quantitatives

- Prévoir la spécificité « moto » dans le plan départemental de contrôles routiers avec une présence accrue des forces de l'ordre de mai à août et une vigilance plus importante durant les heures de pointe (autour de 8h et 12h et de 16h à 18h).
- Ne pas limiter les actions aux seuls motocyclistes (dans 9 cas sur 10 un tiers est en cause).
- Communiquer sur le risque lié à l'usage de la moto (le motard est la principale victime de son accident).
- Les actions, en direction des motards, devront s'adresser aux hommes murs.
- La Commune de Nice pourrait servir, avant la généralisation du processus, de cadre d'expérimentation à des démarches globales d'actions.
- Améliorer les données statistiques, notamment en ce qui concerne le présumé responsable, les caractéristiques du lieu de l'accident (intersection ou non), le type de trajet et la présence d'alcool.

### 4. Synthèse de l'analyse approfondie de 69 PV impliquant des deux roues motorisés.

L'analyse des données statistiques nous a apporté un certain nombre d'éléments intéressants, mais l'aspect qualitatif n'apparaît évidemment pas.

Une centaine de PV d'accidents corporels survenus sur le territoire de la Commune de Nice ont été lus au Commissariat de Police.

Ils représentent le quart des accidents de moto survenus au cours des 12 derniers mois.

Ils sont représentatifs des caractéristiques de ces accidents.

Nous avons en effet sélectionné :

- 18 PV d'accident concernant des conducteurs de moto de 18 à 24 ans dont
  - 2 sur chaussée mouillée
  - 2 conducteurs femmes
  - 4 de nuit
  - 2 sans tiers en cause
  - 1 contre piéton
  - 4 en intersection
  - 3 aux conséquences corporelles très graves
- 47 PV d'accident concernant des conducteurs de moto de 25 à 39 ans avec une répartition proportionnelle à celle ci-dessus.
- 33 PV d'accident concernant des conducteurs de moto de 40 à 64 ans avec une répartition proportionnelle à celle ci-dessus.

**On trouvera ci-après la synthèse de 69 PV concrètement exploitables après leur analyse.**

## **Regroupement en scénarios types d'accidents**

*Nous avons pris le parti de classer les scénarios en deux familles :*

### **1. Les accidents dans lesquels l'automobiliste est présumé responsable (VL A) : 42 cas sur 69 cas exploitables classés en 4 scénarios.**

- A une intersection ou il n'est pas prioritaire (stop, cédez le passage, priorité à droite, feu rouge, sortie de garage ou de parking), un automobiliste entre en conflit avec un motocycliste (20 cas sur 64)
- Un automobiliste circule dans le même sens que le motocycliste. Il coupe la route à ce dernier en changeant de file (9 cas sur 69).
- L'automobiliste engage une manœuvre de tourne à gauche et coupe la route au motocycliste (6 cas sur 69).
- Scénarios isolés (7 cas sur 69).

### **2. Les accidents dans lesquels le motocycliste est présumé responsable (Moto A) : 27 cas sur 69 cas exploitables impossibles à répartir dans un nombre réduit de scénarios.**

- Le motard double un premier véhicule en franchissant une ligne continue. Voyant un second véhicule arriver en face, il se rabat brusquement et heurte l'arrière d'un troisième véhicule précédant le véhicule dépassé (2 cas).
- Un motocycliste circule dans un couloir bus ou dans une voie affectée au tourne à droite. Il va tout droit. Il est heurté à une intersection par un véhicule qui tourne à droite (3 cas).
- Perte de contrôle d'un motocycliste glissant sur une tache de fuel ou une plaque d'égout (4 cas).
- Perte de contrôle d'une moto « seule » à la suite de comportements aberrants du motocycliste (3 cas).
- Le troisième cas d'alcoolémie au guidon : conflit dans un carrefour à feux entre un VL et une moto (1 cas).
- Un motocycliste heurte l'arrière d'une voiture arrêtée en queue de bouchon (2 cas).
- Changement de file d'un motocycliste (1 cas).
- Les accidents moto contre piétons : des scénarios très différents (6 cas).
- Un motocycliste arrivant dans une intersection non prioritaire (priorité à droite ou feu rouge) entre en conflit avec une autre moto ou une voiture (4 cas).
- Comportement insécuritaire, sans alcoolémie (1 cas)

## 5. Possibilités d'organisation et pistes de réflexions.

La sensibilisation des responsables politiques et techniques devrait permettre d'obtenir leur adhésion à un projet commun favorisant la diminution de l'accidentalité des deux roues motorisés.

Une charte entre l'Etat, la Région, le Conseil Général, l'union des Maires et les Villes concernées pourrait être signée.

La prise en charge de la problématique « deux-roues motorisés » par les techniciens pourrait se concrétiser par la mise en place d'un « club routier diagnostic, aménagements et équipements » regroupant les représentants des administrations citées ci-dessus.

Les populations destinataires des actions de sensibilisation, d'éducation et de communication seront aussi bien les utilisateurs de deux roues motorisés que les autres usagers (chauffeurs de bus, chauffeurs PL, conducteurs VL, piétons).

La mise en place d'un petit groupe de travail constitué de personnes représentant les signataires de la charte est nécessaire pour déterminer :

- les cibles
- les relais
- les partenaires de l'action
- les argumentaires
- le contenu des messages
- la tonalité des messages
- les moyens de communication
- les outils
- les intervenants
- les indicateurs d'évaluation
- le ou les pilotes des actions
- les rendez-vous / bilan avec les prestataires de services (coordinateur, pilote de l'action, professionnel ayant en charge tout ou partie du travail)
- le calendrier
- les coûts
- *etc.*

## **Les analyses réalisées ci-dessus nous permettent de donner plusieurs pistes d'interventions.**

### **Pour les usagers.**

- Partie intégrante de l'insécurité en général, l'insécurité routière entre, de manière cohérente, et sans occulter ses spécificités, dans la logique des contrats locaux de sécurité préparés par les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance en application du décret du 17 juillet 2002.
  - Ainsi parmi les structures d'actions on peut mentionner :
    - « la conférence départementale de sécurité » placée sous l'autorité du Préfet et celle du Procureur de la République définissant des objectifs de prévention à partir des travaux du « pôle de compétence Etat sur la sécurité routière ».
    - « le conseil départemental de prévention » présidé par le Préfet et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le Procureur de la République.
    - « le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance » présidé par le maire et dont le Préfet le Procureur de la République sont membres de droit.
- Il faut communiquer sur le civisme, les risques corporels, les sanctions encourues.
- Il conviendrait de rappeler à l'ensemble des usagers que sa propre sécurité et celle des autres (on est tous l'autre de quelqu'un) passe par le respect des règles du code de la route. Il faut aussi faire appliquer ces règles dans le cadre du plan départemental de contrôle routier, en intégrant la communication (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).
- Pour diminuer l'accidentalité des deux-roues motorisés, il convient de destiner les actions de communication et de contrôle à l'ensemble des usagers.
- Il faut communiquer sur les remontées de files de voitures par les conducteurs de deux roues. Ces manœuvres devront se faire dans le respect du code de la route, à vitesse réduite et avec une extrême vigilance. Il faut faire comprendre au conducteur de deux roues motorisés que l'automobiliste ne le prend pas en compte dans sa stratégie de conduite, dans de telles circonstances.
- Il faut faire connaître les différents scénarios d'accident à l'ensemble des usagers.
- Malgré le faible nombre relatif d'impliqués alcoolisés, les contrôles d'alcoolémie doivent être poursuivis et renforcés, y compris pour les motocyclistes.
- Les contrôles devraient aussi s'effectuer de nuit.
- Il faut développer les plans de prévention des risques routiers dans les administrations et les entreprises.
- Veiller au respect des emplacements de stationnement. Contrôler le stationnement gênant.

## **Pour l'infrastructure :**

- Travailler sur les usagers fragiles et la perception des traversées de rues en dégagant la visibilité réciproque, les séquences de feux tricolores, etc .
- Travailler sur la simplicité, l'homogénéité et la lisibilité des aménagements, notamment des carrefours.
- Veiller à l'entretien de la signalisation et notamment des marques sur chaussées.
- Travailler à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie.

## 8. Le suivi et l'évaluation du DGO 2012/2017

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux devront servir de fil conducteur aux actions à venir.

Ainsi, l'objectif des Alpes-Maritimes sera de ramener le nombre moyen de personnes tuées à **50** pour la période 2013 à 2017 contre **70** sur la période 2007 à 2011, soit une diminution de **30%**.

Au delà de l'élaboration du DGO, la démarche partenariale basée sur un comité de pilotage et un groupe de travail se poursuivra tout au long des cinq années.

Son objectif sera d'élaborer les programmes, de suivre l'évolution des accidents, de faire le bilan du partenariat et de la mise en œuvre des démarches et des actions, afin de, éventuellement, réorienter les politiques mises en place.

Rappel des enjeux pour lesquels des démarches ont été élaborées :

- **Alcool** : 25% des tués.
- **Piétons** : 20 % des tués.
- **Deux roues motorisés** : 50% des tués

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements.

Ces indicateurs porteront notamment sur :

- Le suivi de l'objectif chiffré défini dans le DGO.
- L'implication des partenaires.
- Le nombre et la qualité des actions engagées au titre du PDASR.
- Les actions menées hors PDASR par les différents organismes.
- Le suivi de la chaîne contrôles-sanction.

### La déclinaison du DGO en PDASR

Chaque année, un PDASR sera établi dans le cadre de la programmation du DGO.

Au cours du premier semestre 2013 la démarche proposée au paragraphe 7.1 pour lutter contre **l'alcoolisation lors des déplacements routiers** sera appliquée et finalisée avec l'ensemble des partenaires, sous l'autorité du Préfet des Alpes Maritimes.

Elle donnera lieu à l'établissement d'un document de référence évolutif, décliné en actions annuelles (PDASR) comportant notamment les différentes chartes signées avec les différents partenaires.

Son application sera effective au cours du second trimestre 2013 et une évaluation sera effectuée au cours du premier trimestre 2014.

Au cours du second trimestre 2013, la démarche proposée au paragraphe 7.2 pour lutter contre **l'accidentologie des piétons senior** sera appliquée et finalisée avec l'ensemble des partenaires, sous l'autorité du Préfet des Alpes Maritimes.

Elle donnera lieu à l'établissement d'un document de référence amendable pendant la durée du DGO comportant notamment les différentes chartes signées avec les différents partenaires.

Son application sera effective au cours du premier trimestre 2014 et une évaluation sera effectuée au cours du second trimestre 2014.

Viendra le tour, au premier trimestre 2014, du travail sur l'enjeu « deux roues motorisés ».

**Comme proposé au paragraphe 3 de ce DGO, ci-avant, le fil conducteur de notre action devra être l'intégration de la sécurité routière dans les champs de compétence des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des professionnels et des associations.**

Pour autant, les actions mobilisatrices menées depuis de nombreuses années par les partenaires habituels de la sécurité routière et les IDSR continueront à se développer en intégrant particulièrement les trois enjeux prioritaires.

Le comité de pilotage et le groupe de travail mis en place dans le cadre du DGO seront pérennisés à travers les PDASR.

Ils participeront au lancement de l'appel de la sélection des projets par l'élaboration de cahiers des charges propres à chaque enjeu, aux projets d'actions proposés par des « porteurs d'actions » et à l'évaluation des actions réalisées.



## **Annexe : liste des abréviations :**

<b>2RM :</b>	deux roues motorisé
<b>AAC :</b>	apprentissage anticipé de la conduite
<b>ASSR :</b>	attestation scolaire de sécurité routière
<b>BAAC :</b>	bulletin d'analyse d'accident corporel
<b>BH :</b>	blessé hospitalisé (ex blessé grave)
<b>BMO :</b>	brigade motorisés de la gendarmerie nationale
<b>BNH :</b>	blessé non hospitalisé (ex blessé léger)
<b>BSR :</b>	brevet de sécurité routière
<b>CARSAT :</b>	caisse d'assurance retraite et de la santé au travail
<b>CCAS :</b>	centre communal d'action sociale
<b>CCI :</b>	chambre de commerce et d'industrie
<b>CERTU :</b>	centre d'étude des transports urbains
<b>CG :</b>	conseil général
<b>CHSCT :</b>	comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail
<b>CNRACL :</b>	caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
<b>CONCERTO :</b>	logiciel de traitement des BAAC
<b>CT :</b>	collectivité territoriale
<b>DDA :</b>	direction départementale de l'agriculture
<b>DDASS :</b>	direction départementale de l'action sanitaire et sociale
<b>DDCS :</b>	direction départementale de la cohésion sociale
<b>DDPJJ :</b>	direction territoriale de la protection judiciaire de la jeunesse
<b>DDTEFP :</b>	direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle
<b>DDTM :</b>	direction départementale des territoires et de la mer

<b>DGO :</b>	document général d'orientations de sécurité routière
<b>DRH :</b>	directeur des ressources humaines
<b>DRIRE :</b>	direction régionale de l'industrie et de la recherche
<b>DRTEFP :</b>	direction régionale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle
<b>DSCR :</b>	direction de la sécurité et de la circulation routières
<b>FSE :</b>	fond social européen
<b>IDSIR :</b>	intervenant départemental de la sécurité routière
<b>INRETS :</b>	institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
<b>INSERM :</b>	institut national de la santé et de la recherche médicale
<b>IUFM :</b>	institut universitaire de formation des maitres
<b>MILDT :</b>	mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie
<b>MSA :</b>	mutualité sociale agricole
<b>MSR :</b>	maison de la sécurité routière
<b>ODSR :</b>	observatoire départemental de la sécurité routière
<b>ONISER :</b>	observatoire national interministériel de la sécurité routière
<b>PCG :</b>	président du conseil général
<b>PDASR :</b>	plan départemental d'actions de sécurité routière
<b>PDCR :</b>	plan départemental de contrôles routiers
<b>PDE :</b>	plan de déplacements d'entreprises
<b>PDU :</b>	plan de déplacements urbains
<b>PL :</b>	poids lourd
<b>PPRR :</b>	plan de prévention des risques routiers
<b>PV :</b>	procès verbal
<b>RD :</b>	route départementale
<b>SAMU :</b>	service d'aide médical d'urgence

**TC :** transport en commun  
**TPG :** trésorier payeur général  
**VL :** voiture légère  
**VTT :** vélo tout terrain