



Le Préfet du Var  
Jacques Laisné



Le Président du Conseil Général du Var  
Horace Lanfranchi



# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2008 - 2012

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisées et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans notre département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes d'environ 8% par an.

Chaque année le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO. Une démarche d'évaluation sera intégrée pour mesurer l'impact des actions réalisées.



# Chapitre I

## Définition du DGO

## Définition du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des quatre prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en oeuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également un outil stratégique de mobilisation locale contre l'insécurité routière.



## Chapitre II

# Démarche de l'élaboration dans le département

## Les différentes étapes

### L'étude statistique:

L'étude permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais simplement de l'identifier, de présenter aux membres du comité de pilotage les enjeux proposés et de leur fournir l'argumentaire technique indispensable à leurs choix. Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan accidentologique.

L'étude d'enjeux, commandée par le Préfet, est réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique co-piloté par cet observatoire et le coordinateur sécurité routière. Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en oeuvre par l'Etat, de définir un plan d'action pluriannuel.

### Le Comité de pilotage:

Le comité de pilotage réuni le 30/10/2008 à la préfecture du Var a notamment proposé au Préfet les enjeux à valider. Il était animé par le chef de projet sécurité routière et constitué de l'ODSR, des élus de collectivités territoriales (communes de Toulon, Ollioules, Six-Fours, La Seyne, Sanary, La Garde, La Valette, La Crau, Hyères, Draguignan, Brignoles, Fréjus, St Raphaël, Communauté d'agglomération Fréjus/St Raphaël, Communauté d'agglomération Dracénoise, Fayence, Toulon Provence Méditerranée, du président de l'association des maires du Var et de représentants du Conseil Général), des forces de l'ordre (police, gendarmerie, CRS), d'un assureur (AGPM), de la CRAM, de l'association de lutte contre l'insécurité routière (Point Ecoute Jeunes).

### Les groupes de travail:

L'organisation et l'animation de l'ensemble des groupes de travail ont été coordonnées par le coordinateur de sécurité du département et l'ODSR.

Les réunions des groupes de travail ont permis de rassembler l'ensemble des données nécessaires à la définition des enjeux.

Ont contribué aux groupes de travail:

- ▶ La préfecture du Var,
- ▶ Le Conseil Général du Var,
- ▶ La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture (DDEA),
- ▶ Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP),
- ▶ L'Escadron Départemental de Sécurité Routière (EDSR),



- ▶ La ville de Toulon,
- ▶ La Maison de la Sécurité Routière,
- ▶ Les IDSR du Var,
- ▶ La Brigade de Prévention de la Délinquance Juvenile (BPDJ),
- ▶ La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC),
- ▶ Le Point Ecoute Jeunes de la ville de Hyères (PEJ),
- ▶ L'association Axis,
- ▶ La mutuelle des étudiants (secteur académique du Var).

### Les orientations d'actions:

Les orientations d'actions ont été recherchées pour chaque enjeu dans les domaines suivants : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Elles sont issues des réflexions des groupes de travail par enjeux.

Une orientation d'action n'est pas une action. Celles-ci seront listées annuellement dans le PDASR.



## Définition des termes

### **Enjeu :**

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

### **Cible :**

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

### **Orientations d'actions :**

Phase de la démarche qui permet de déterminer des objectifs de sécurité pour chaque enjeu.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner en actions sur la période du DGO dans le cadre du PDASR, véritables programmes pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département, et permettre à des acteurs de se sentir concernés.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question : pourquoi réaliser cette action ?

Une orientation d'actions n'est ainsi ni une action, ni même un groupe d'actions.

### **PDASR :**

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière est élaboré chaque année sous l'autorité du Préfet. Il permet d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département. C'est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs. Il doit être réalisé en cohérence avec les enjeux du DGO.

## Chapitre III

# Accidentologie générale du département

## Présentation du département

Le département du Var d'une superficie de 597 254 hectares pour une population de 967 000 habitants présente une densité de 150 h/km<sup>2</sup> (moyenne nationale 108).

Le réseau dans le Var est constitué de :

- ▶ 195 km d'autoroutes
- ▶ 2925 km de routes départementales
- ▶ 2966 km de voies communales.

## Bilan comparé du Var (périodes 1997-2001 / 2002-2006)

### LES CHIFFRES :

	1997 - 2001	2002 - 2006	différence	% évolution
Accidents corporels	12 066	7 972	- 4 094	- 34 %
Tués	705	557	- 148	- 21 %
Blessés	16 444	10 563	- 5 881	- 36 %
Taux de gravité / tué	5,8	7,0	<b>1,2</b>	<b>+ 1,2</b>

Au cours de la période 2002-2006, on a enregistré :

**7 972** accidents corporels,

**557** tués,

**10 563** blessés dont **3 057** blessés hospitalisés.

Ce bilan est favorable par rapport à celui de la précédente période (1997-2001) avec des baisses très significatives en termes d'accidents corporels **(-34%)**, en termes de tués **(-21%)** et en termes de blessés **(-36%)**.

En revanche, on observe une évolution à la hausse de la gravité qui, toutefois, n'est pas significative statistiquement et qui passe de 5,8 tués / 100 accidents corporels à **7** soit une augmentation de **+1** tué pour 100 accidents corporels.

# Chapitre IV

## LES ENJEUX

## La démarche

Il s'agit de décliner localement les enjeux retenus au niveau national.

- ▶ **Les accidents avec alcool**
- ▶ **Les deux roues motorisées**
- ▶ **Les jeunes (15 - 24 ans)**
- ▶ **La vitesse**, enjeu retenu également au niveau national, est le facteur accidentogène majeur. Commun à chacun des enjeux visés ci-dessus, il sera traité en tant qu'orientation d'actions par les groupes de travail dans le cadre de l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).
- ▶ **Les piétons** (enjeu spécifique).



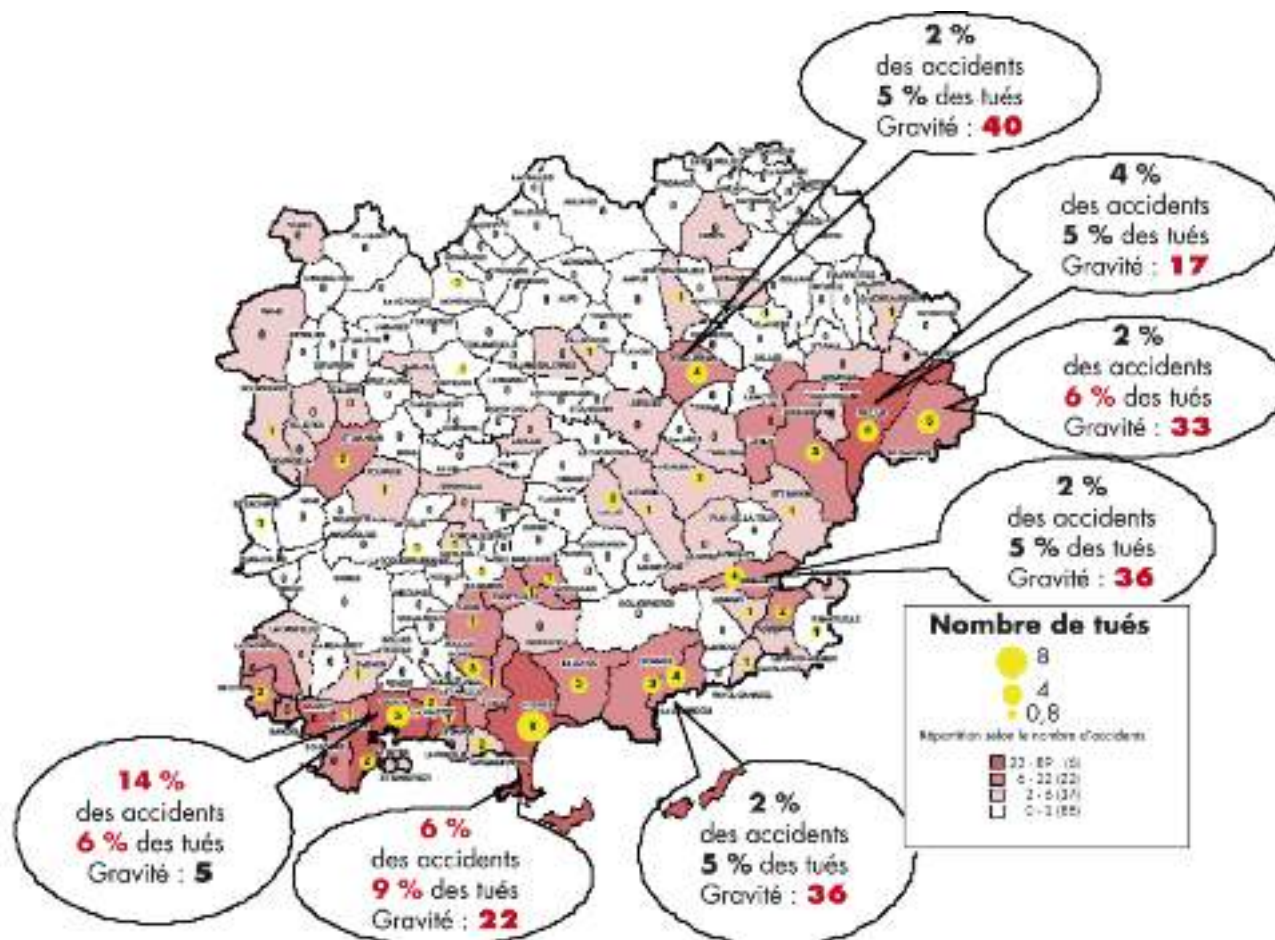
# L'ENJEU ALCOOL

## LES CHIFFRES :

	1997 - 2001	2002 - 2006	différence	% évolution
Accidents corporels	722	615	- 107	- 15 %
Accidents mortels	79	82	3	<b>+ 4 %</b>
Tués	96	87	- 9	- 9 %
Blessés	1 075	895	- 180	- 17 %
Taux de gravité / tué	13,3	14,1	0,8	<b>+ 0,8</b>

- ▶ Au cours de la période 2002-2006, on a enregistré :
  - 615** accidents corporels dont 82 accidents mortels qui ont fait :
  - 87** tués et
  - 895** blessés
- ▶ Ce bilan est favorable par rapport à celui de la précédente période avec une baisse significative en termes d'accidents corporels **(-15%)** et de blessés **(-17%)** et une baisse non significative en termes de tués **(-9%)**.
- ▶ Par ailleurs, on observe une stabilité relative du nombre d'accidents mortels mais une augmentation de la gravité de l'ordre de **+1** tué pour 100 accidents corporels.





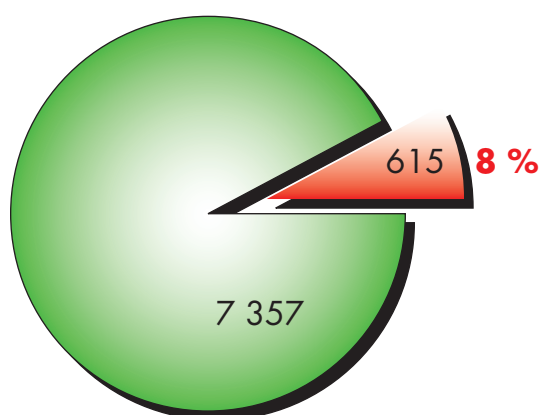
## ACCIDENTS CORPORELS AVEC ALCOOLÉMIE DE 2002 À 2006

- En termes de taux d'accident il ressort que les agglomérations de **Toulon** et de **Hyères** sont les plus représentatives.
- En termes de tués, on observe que **Hyères**, **Saint-Raphaël** et **Toulon** sont les plus concernées.
- Enfin, on constate que les accidents les plus graves se localisent dans les communes de **Draguignan**, **Le Lavandou**, **Grimaud**, et **Saint-Raphaël**.



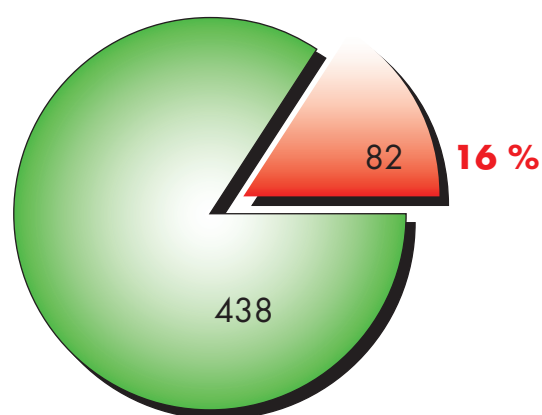
## LA PART DE L'ALCOOLÉMIE (2002 - 2006)

### DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



FRANCE : **8 %**

### DANS LES ACCIDENTS MORTELS



FRANCE : **20 %**

► Au cours de la période 2002-2006, on dénombre :

**615** accidents corporels avec présence d'alcoolémie, soit **8%** des accidents corporels

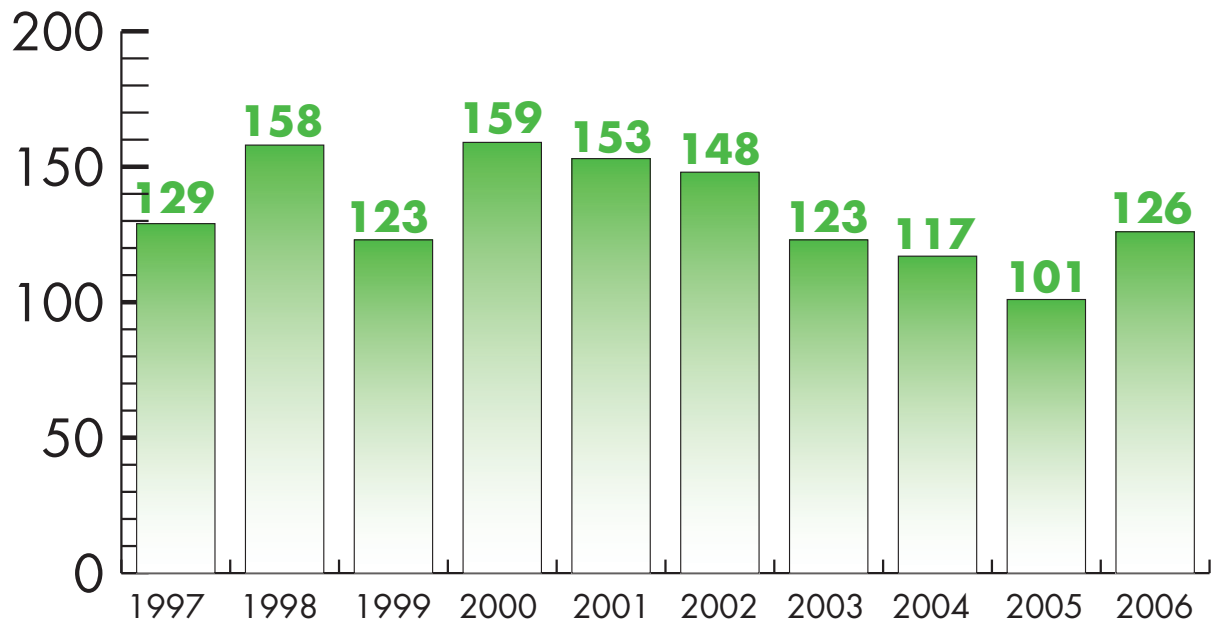
**82** accidents mortels avec présence d'alcoolémie soit **16%** des accidents mortels

► On observe que les valeurs nationales sont identiques en termes de taux d'accidents avec alcool dans les accidents corporels (**8%**), en revanche la part de l'alcoolémie dans les accidents mortels au niveau national est supérieure à celle constatée dans le Var.

► On constate également que **70%** des accidents mortels avec alcool se produisent la nuit, **58%** des accidents corporels avec alcool se produisent les week-ends et **42%** en véhicule seul.



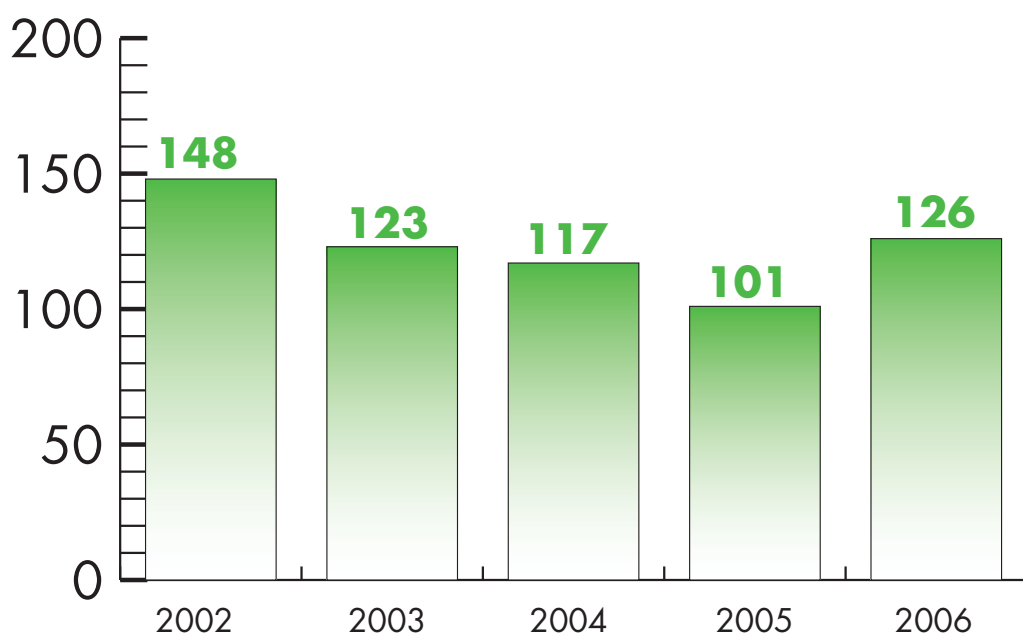
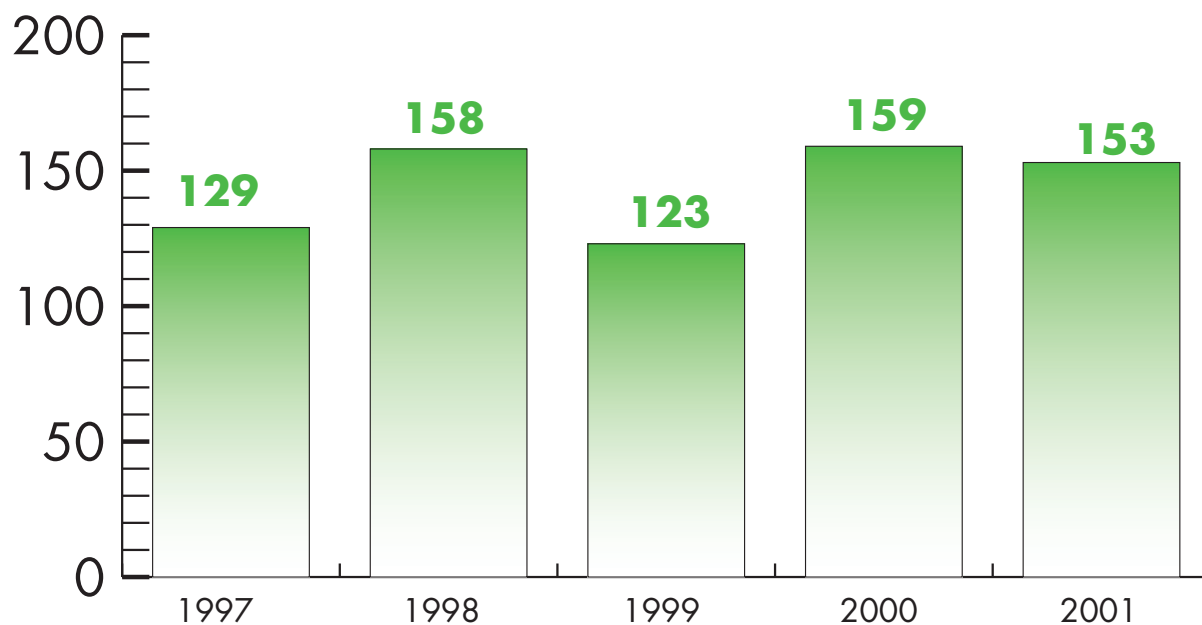
## L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS ET LA TENDANCE SUR 10 ANS



- ▶ Sur 10 ans, on observe des variations plus ou moins accentuées avec des amplitudes plus marquées en 1998 et de 2000 à 2002.
- ▶ L'évolution sur 10 ans se traduit par une tendance à la baisse évoluant de manière NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne de **-3** accidents par an.

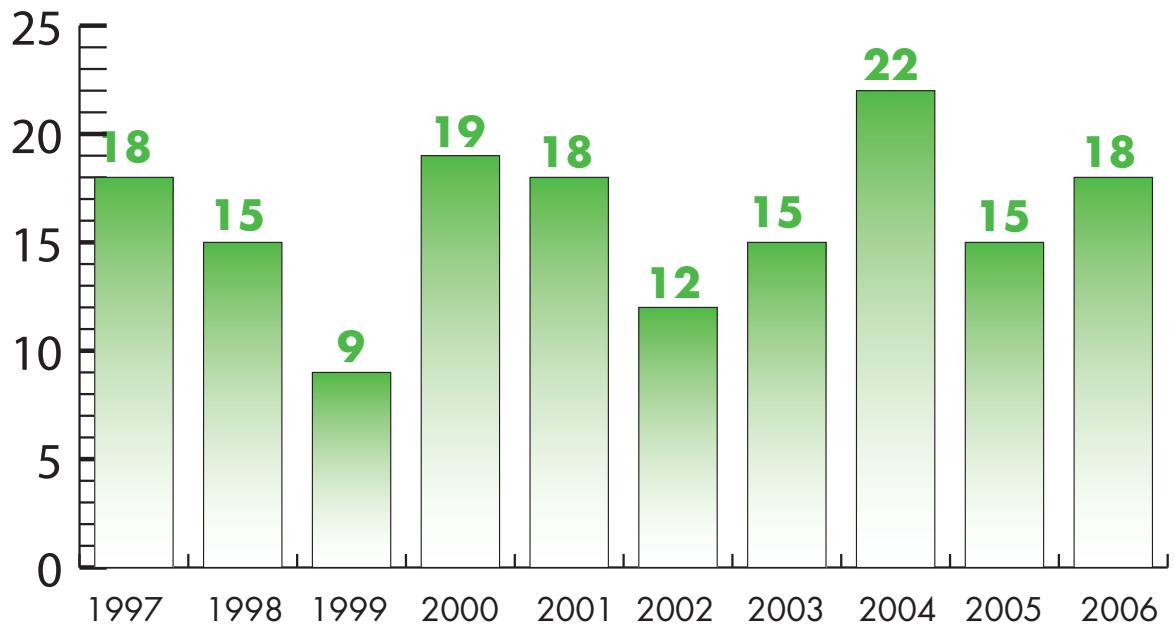


## LA TENDANCE DES ACCIDENTS A-T-ELLE CHANGÉ EN 5 ANS ?



- Sur la période quinquennale 1997-2001, on observe une tendance à la HAUSSE PARTICULIÈREMENT SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne de **+5** accidents par an.
- En revanche, la tendance est inverse au cours de la période 2002-2006 et se traduit par une évolution à la BAISSSE SIGNIFICATIVE de l'ordre de **-7** accidents par an.

## L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS MORTELS

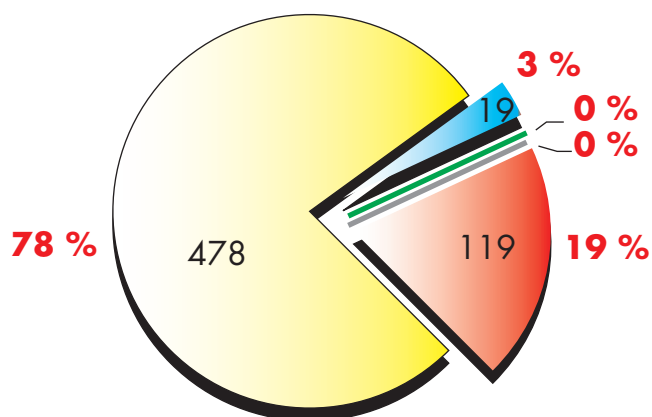


- ▶ En termes d'accidents mortels sur 10 ans, on observe des variations allant du simple au double (les années 1999 et 2000 et les années 2002 et 2004).
- ▶ L'évolution sur 10 ans se traduit par une tendance à la hausse évoluant toutefois de manière NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne de **+0,3** accidents mortels par an.

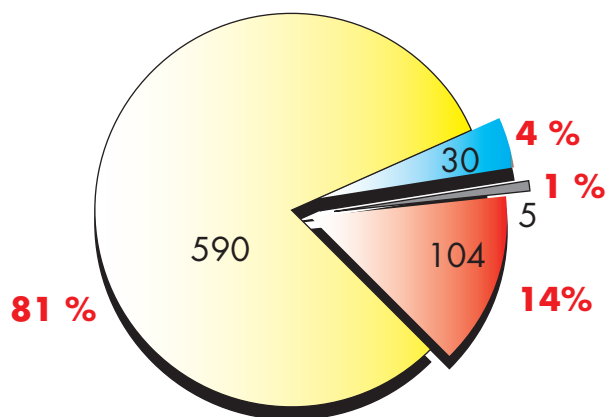


## LA RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS CONTRÔLÉS « POSITIF »

2002 - 2006



1997 - 2001



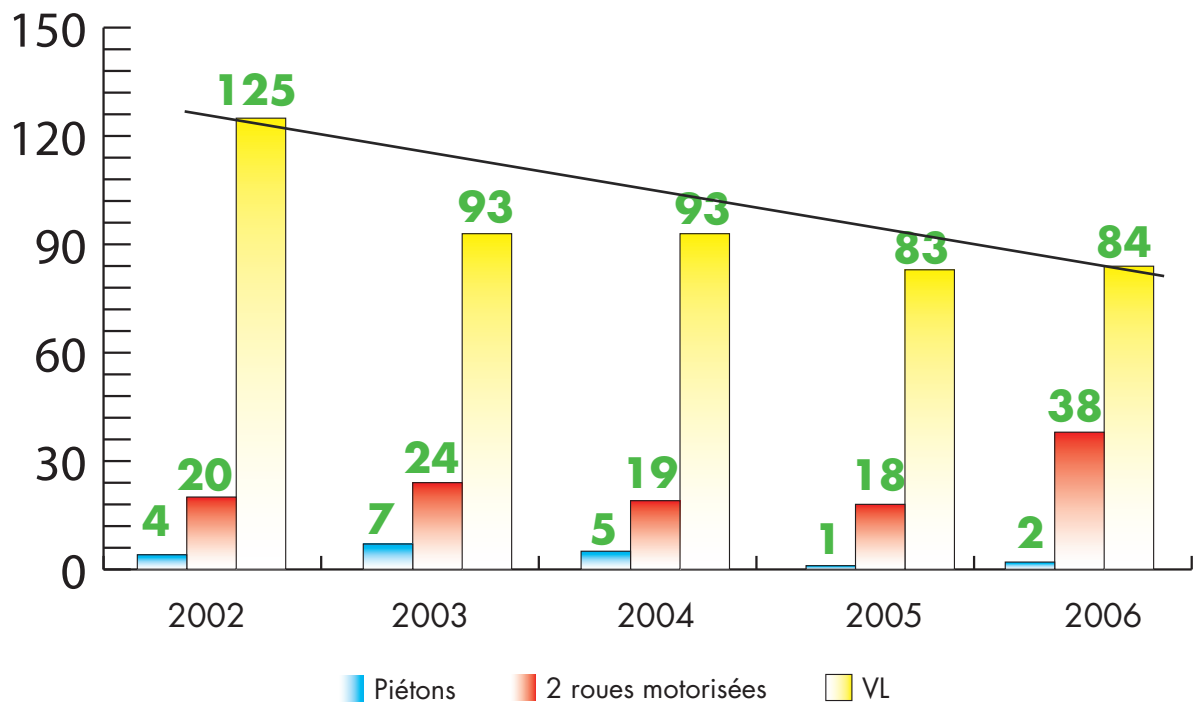
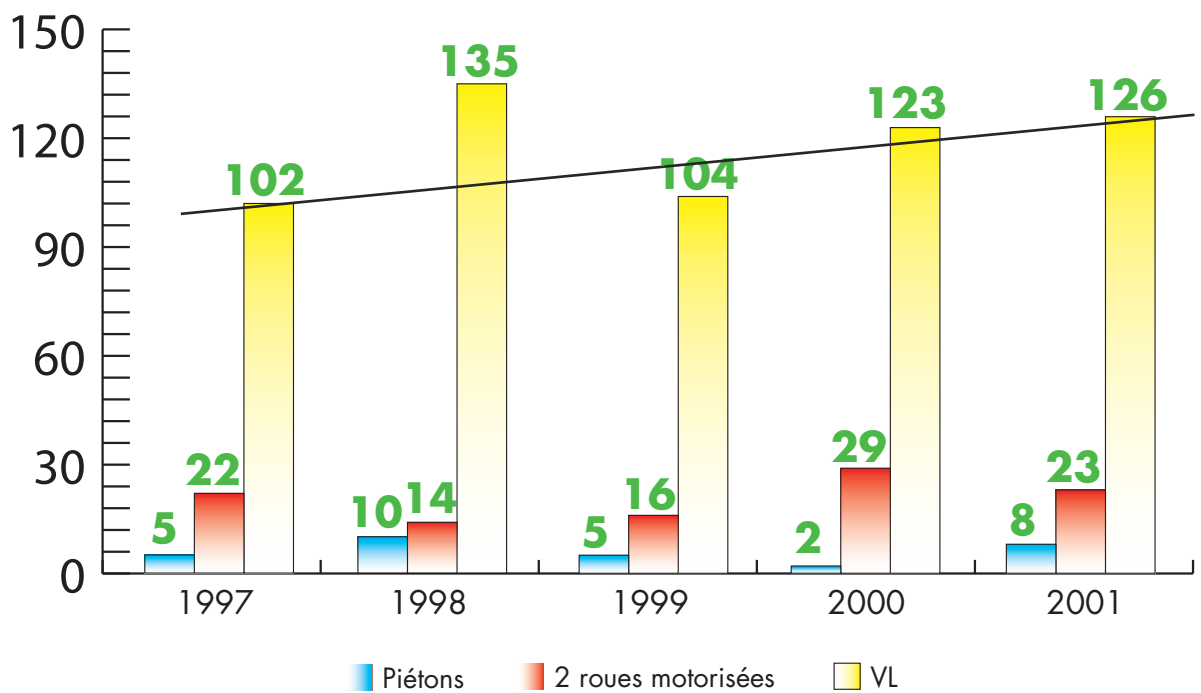
■ Vélos    ■ 2 roues motorisées    ■ VL  
■ Piétons    ■ PL

■ Vélos    ■ 2 roues motorisées    ■ VL  
■ Piétons    ■ PL

- ▶ Au cours de la période 1997-2001, **731** conducteurs ont été impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie **> 0,5 g/l**.
- ▶ Au cours de 2002-2006, les conducteurs impliqués s'élevaient à **619** soit une diminution de **-15%**.
- ▶ En termes de représentativité, on constate en 2002-2006 que seuls les usagers 2 roues motorisées passent de 14% à **19%** d'impliqués soit de 104 à **119** soit **+14%**.



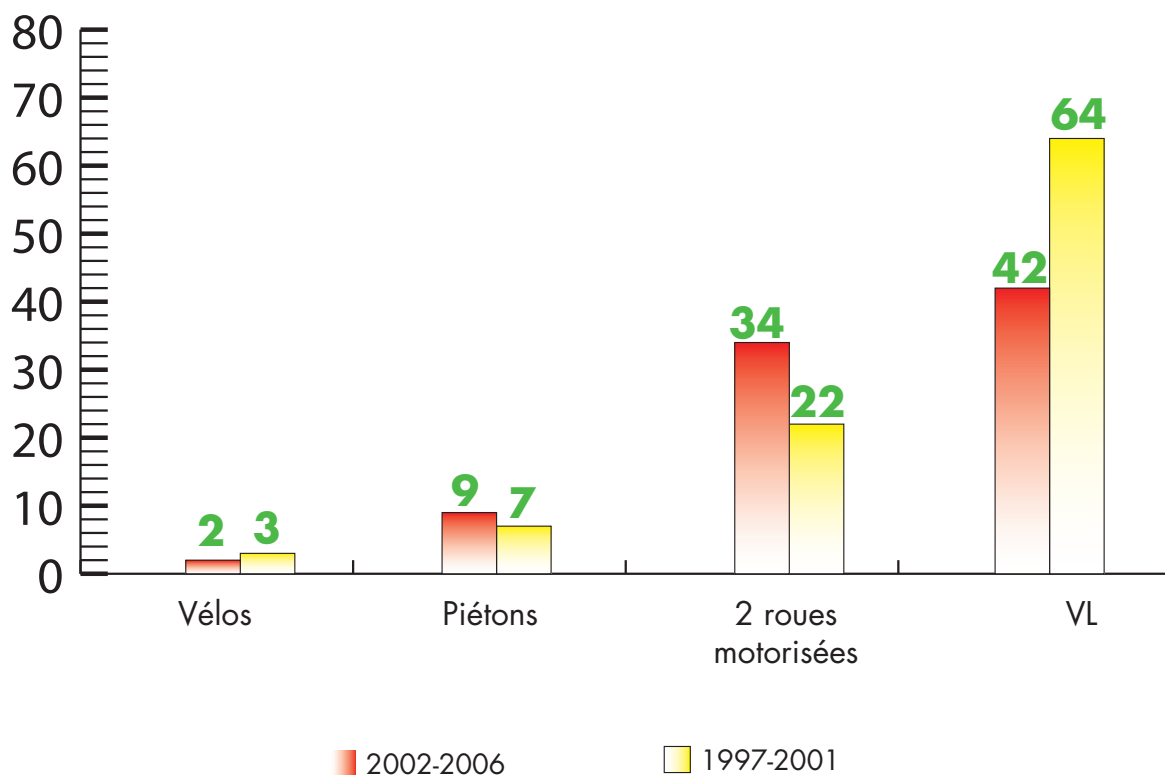
## ÉVOLUTION DES IMPLIQUÉS CONTRÔLÉS « POSITIF »



- ▶ Sur la période 1997-2001, on constate que la tendance évolue à la HAUSSE pour les conducteurs VL avec une croissance de **+4** impliqués par an et pour les motards avec une croissance de **+2** impliqués par an.
- ▶ Quant aux piétons, on constate une relative stabilité.
- ▶ Au cours de la période 2002-2006, la situation s'inverse pour les conducteurs VL avec une tendance à LA BAISSSE et une croissance de **-9** conducteurs impliqués.
- ▶ En revanche la tendance augmente SIGNIFICATIVEMENT chez les motards avec **+3** impliqués par an.
- ▶ Enfin, on note une baisse de la tendance chez les piétons avec **-1** impliqué par an.



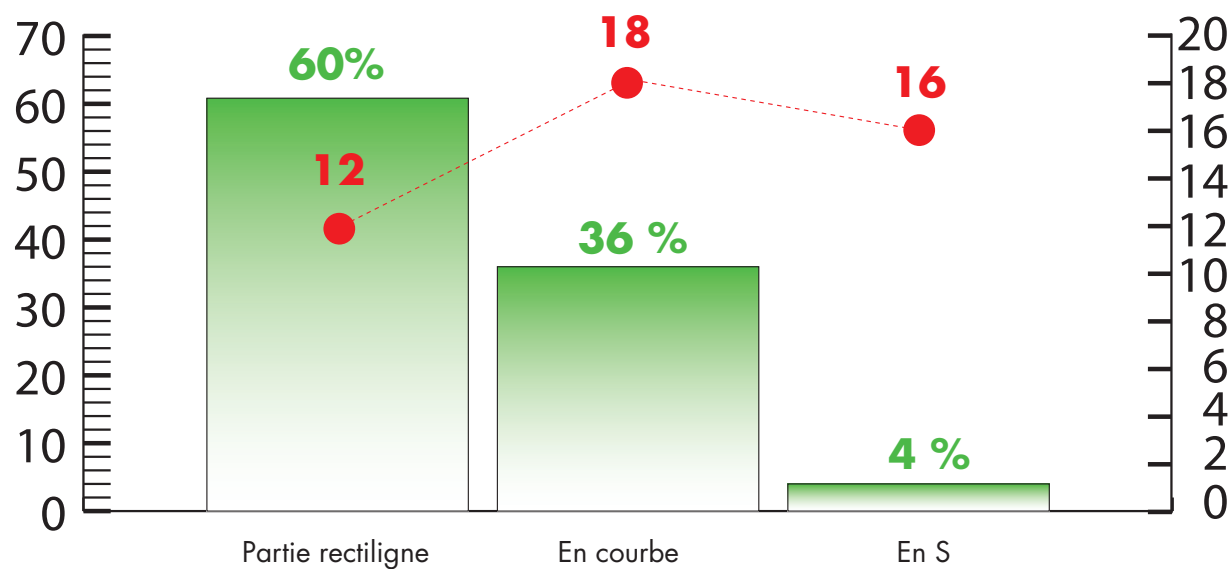
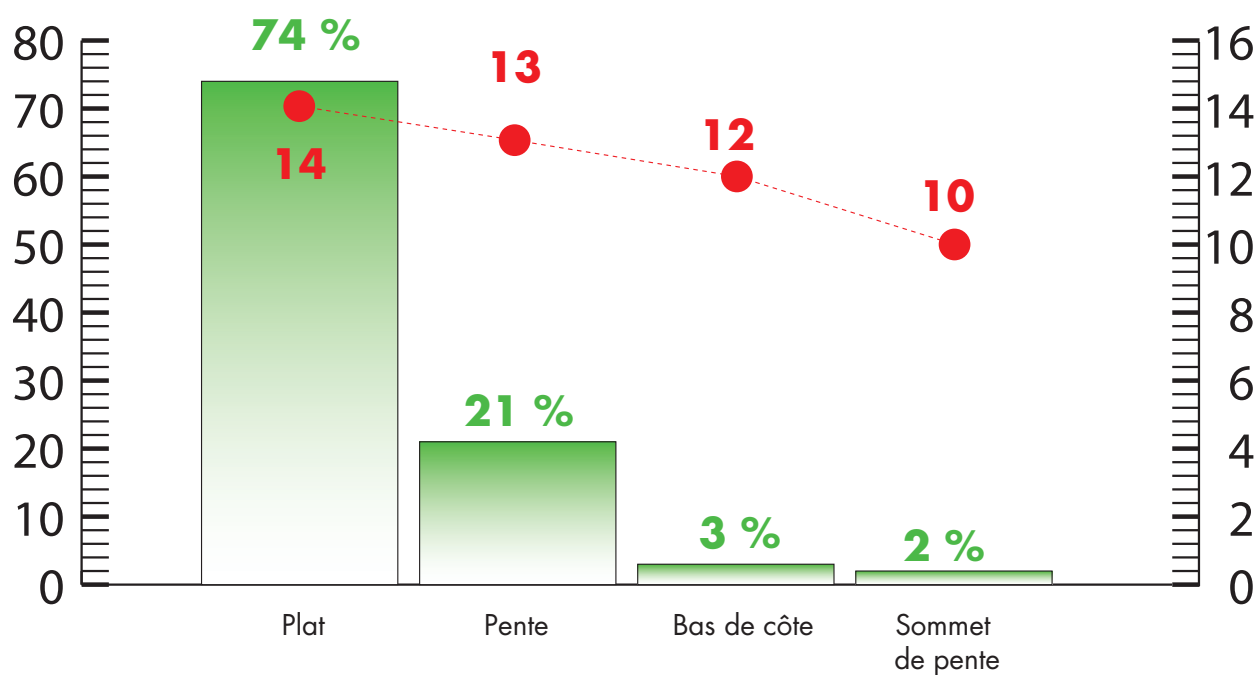
## LA RÉPARTITION DES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



- ▶ Comme on a pu le constater plus haut, l'évolution enregistrée en 2002-2006 s'élève à **-9%** des tués soit une baisse de **-9** tués (96 tués à 87).
- ▶ Les chiffres montrent que les accidents avec alcool ont occasionné **48%** des tués chez les automobilistes, **39%** des tués chez les 2 roues motorisées et **10%** chez les piétons.
- ▶ La comparaison entre les 2 périodes fait apparaître que les tués dans les accidents avec alcool diminuent de **-34%** (**-22** tués) chez les automobilistes mais augmentent de **+55 %** (**+12** tués) chez les 2 roues motorisées.
- ▶ Les piétons, eux, enregistrent une stabilité relative.

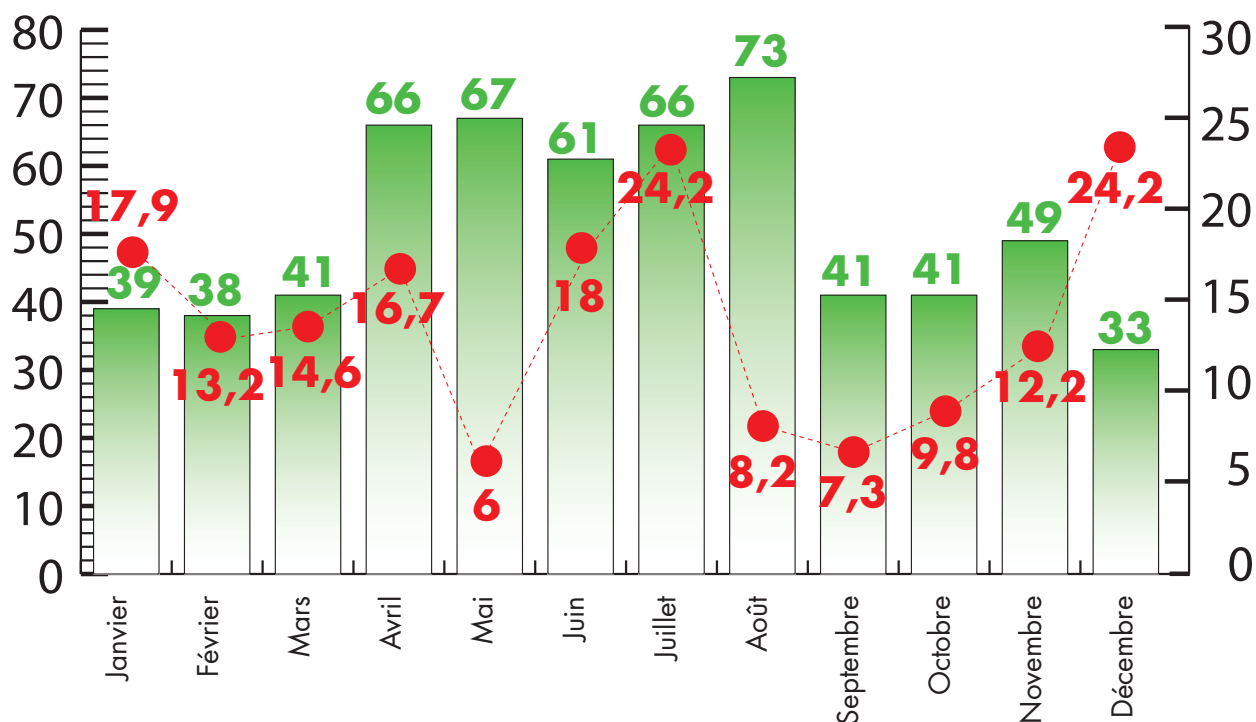


## LA LOCALISATION DES ACCIDENTS



- La majorité des accidents avec alcool se produit sur les routes où le profil et le tracé permettent de pratiquer des vitesses dangereuses avec pertes de contrôles qui donnent lieu à des collisions frontales ou sur obstacle fixe.

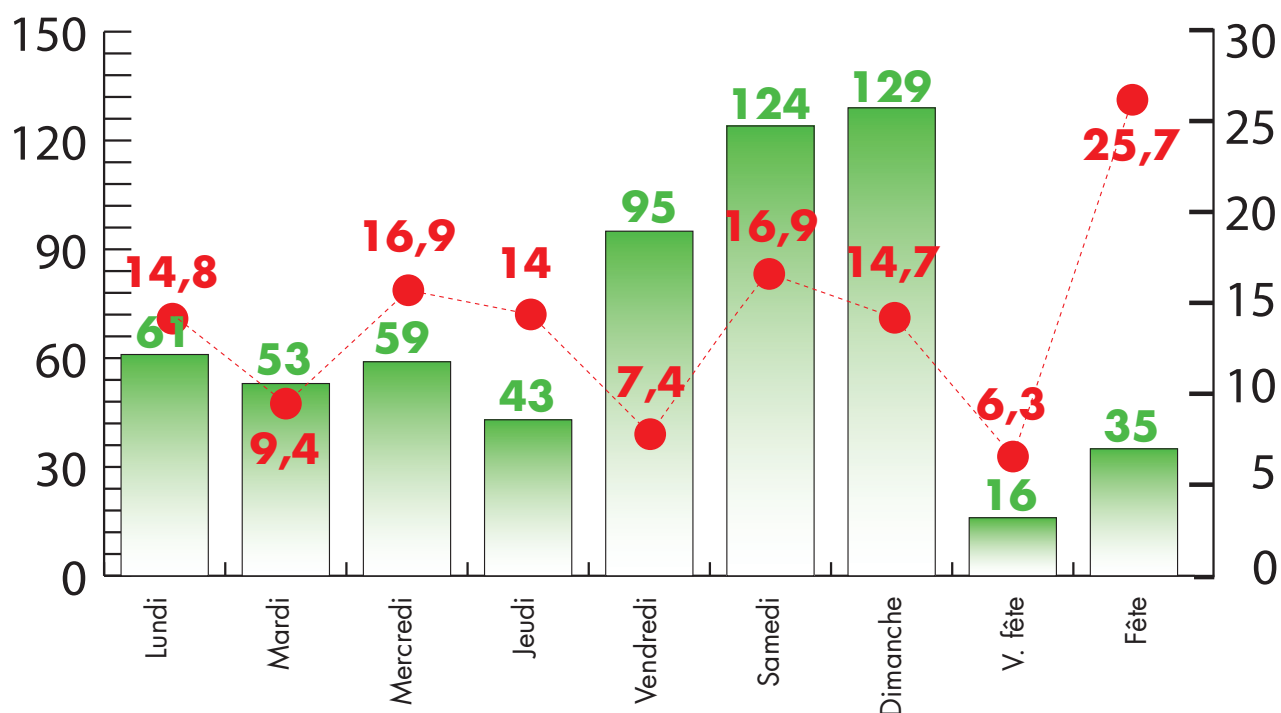
## LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DE LA GRAVITÉ SELON LE MOIS



- Au cours de la période 2002-2006, ce sont les mois de juillet et décembre qui ont enregistré les plus forts taux de gravité avec **24** tués pour 100 accidents corporels.
- On observe également que la période d'avril à août est particulièrement accidentogène.



## LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DE LA GRAVITÉ SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

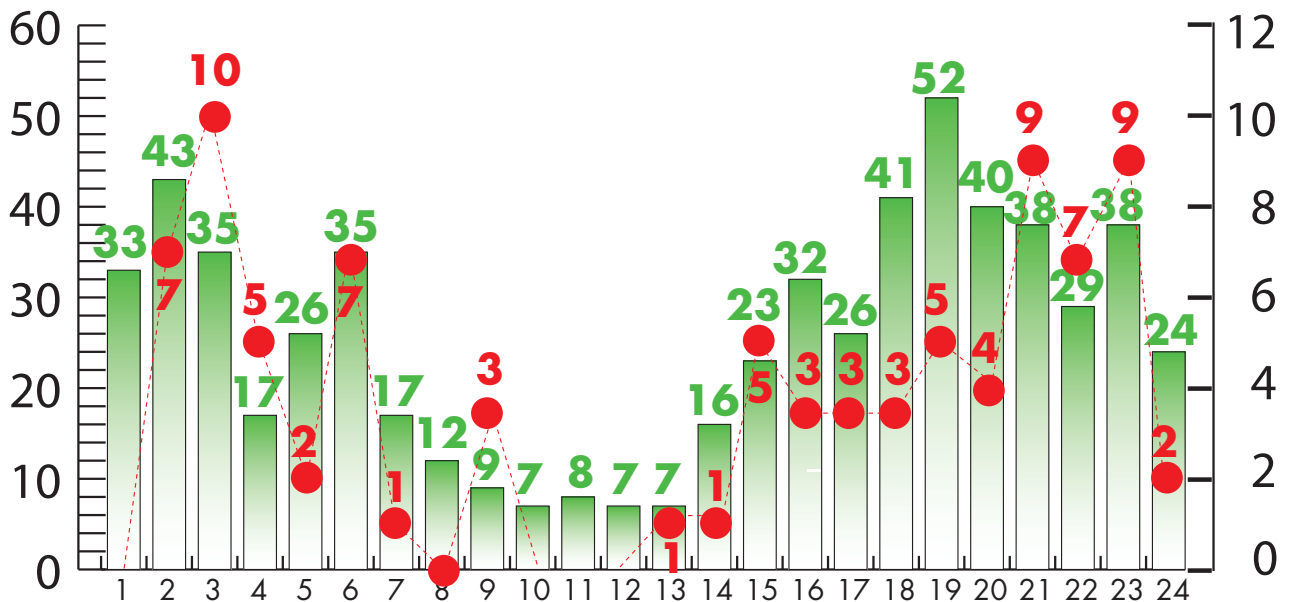


On constate que les jours qui présentent les plus forts effectifs sont :

- ▶ les samedis et dimanches ainsi que le vendredi en termes d'accidents corporels
- ▶ les jours de fêtes pour les accidents mortels avec un pic de la gravité culminant à près de **26** tués pour 100 accidents
- ▶ les samedis et mercredis sont également concernés par la production d'accidents graves.



## LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'HEURE POUR LES JOURS OUVRABLES



- C'est à partir de 15h00 que l'on observe l'amorce de la progression du nombre d'accidents corporels jusqu'au point culminant de 19h00.
- A partir de 20h00 jusqu'à 6h00 du matin le nombre d'accidents fluctue avec néanmoins des pics de 20h00 à 23h00, de 1h00 à 3h00 et 6h00 du matin.
- C'est dans la tranche horaire de 2h00 à 3h00 et 6h00 puis de 21h00 à 23h00 que l'on constate la plus forte de gravité variant de **7 à 10** tués pour 100 accidents corporels.

## TPOLOGIES :

- ▶ **60%** DES ACCIDENTS SE PRODUISENT « LA NUIT »
- ▶ **42%** DES ACCIDENTS IMPLIQUENT « UN SEUL VEHICULE »
- ▶ **38%** DES ACCIDENTS SE PRODUISENT « EN COURBE »

## Manœuvres à l'origine des accidents

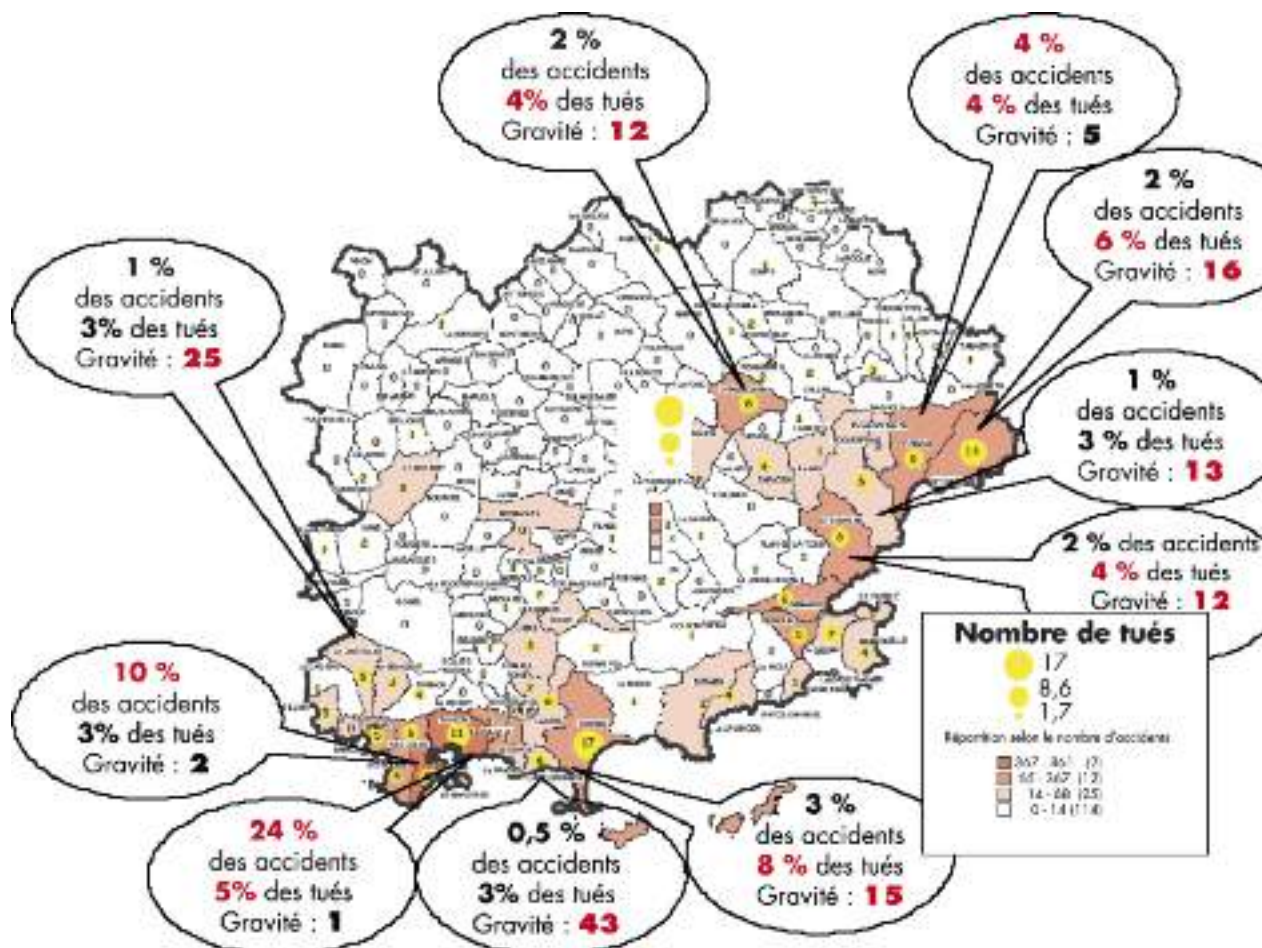
- ▶ **15 %** SONT DES « DEPASSEMENTS »
- ▶ **10 %** « DES « tourne à gauche » (TàG) et « tourne à droite » (TàD)

## COMMENTAIRES :

- ▶ Si aucun usager n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de tués auraient pu être réduits d'environ **16%**.



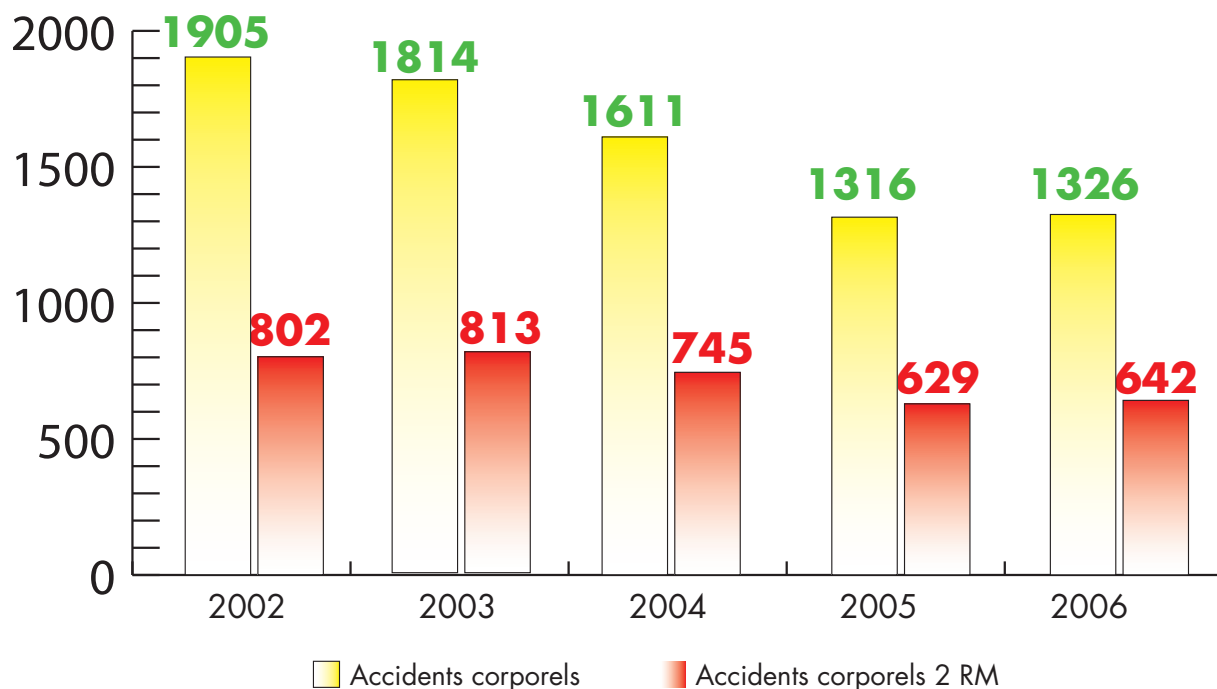
## L'ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉES



### ACCIDENTS CORPORELS DEUX ROUES MOTORISÉES DE 2002 À 2006

- ▶ En terme de taux d'accident il ressort que les agglomérations de **Toulon** et de **La Seyne** sont les plus représentatives.
- ▶ En terme de tués, on observe que **Hyères**, **Saint-Raphaël** et **Toulon** sont les plus concernées.
- ▶ Enfin, on constate que les accidents les plus graves se localisent dans les communes de **Carqueiranne**, **Le Castellet**, **Saint-Raphaël** et **Hyères**.

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS DES 2 RM ET LA TENDANCE

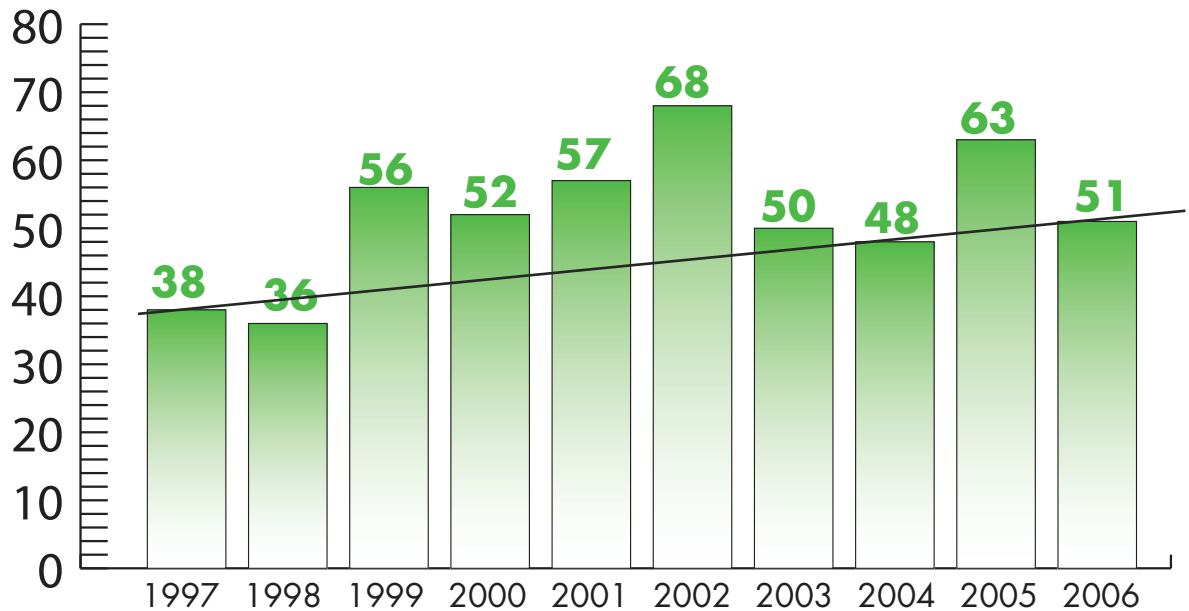


Comment se situe l'évolution des accidents 2RM par rapport à celle des accidents corporels en général ? :

- On constate que la tendance des accidents 2RM évolue à la baisse d'une manière moins prononcée que celle des accidents en général avec des baisses annuelles respectives de l'ordre de **-6%** (environ **-50** accidents /an) et **-11%** (environ **-165** accidents / an).



## ÉVOLUTION DES TUÉS

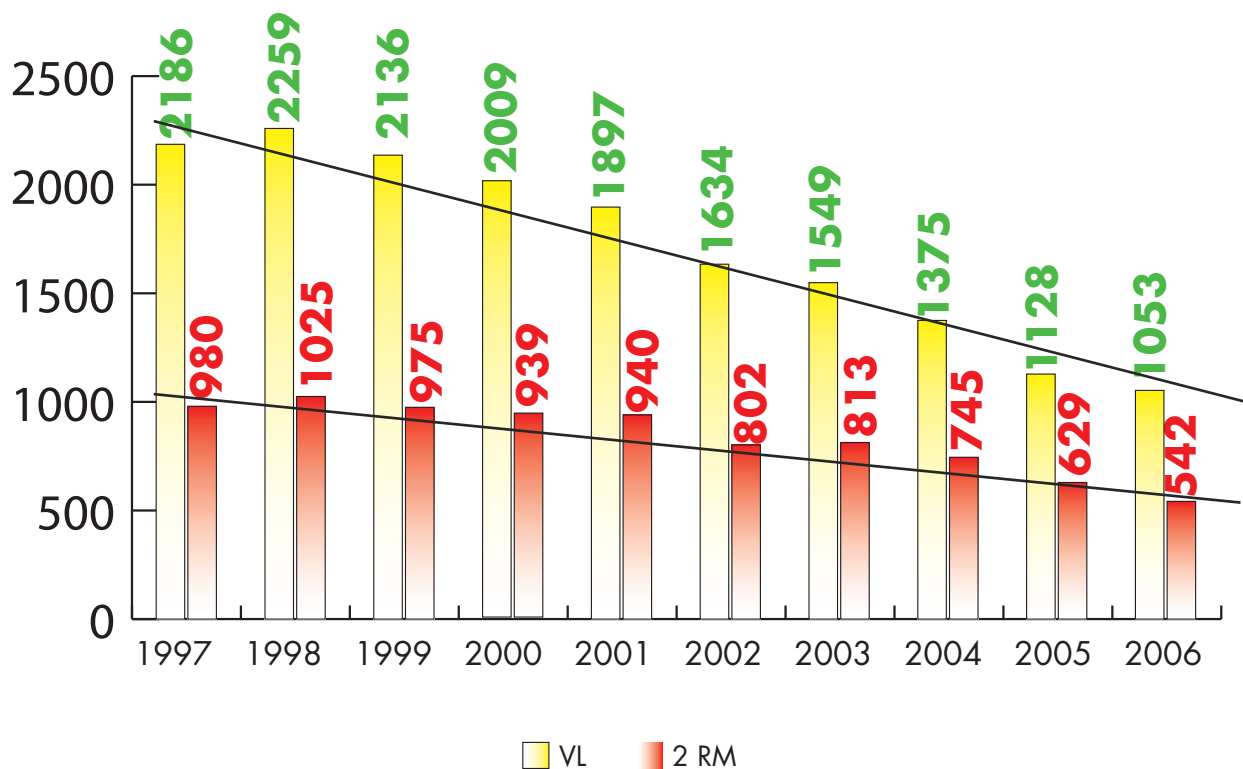


- ▶ Les chiffres enregistrés sur 10 ans montrent une progression du nombre de tués 2RM de 1999 à 2002 puis une évolution ponctuée de baisses et d'une hausse particulièrement significative en 2005.
- ▶ On observe donc sur 10 ans une tendance qui évolue à la HAUSSE de manière SIGNIFICATIVE et une croissance moyenne annuelle de l'ordre de **+4 % (+2 tués / an)**.





## ÉVOLUTION COMPARATIVE DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT LES 2 RM ET VL ET LA TENDANCE

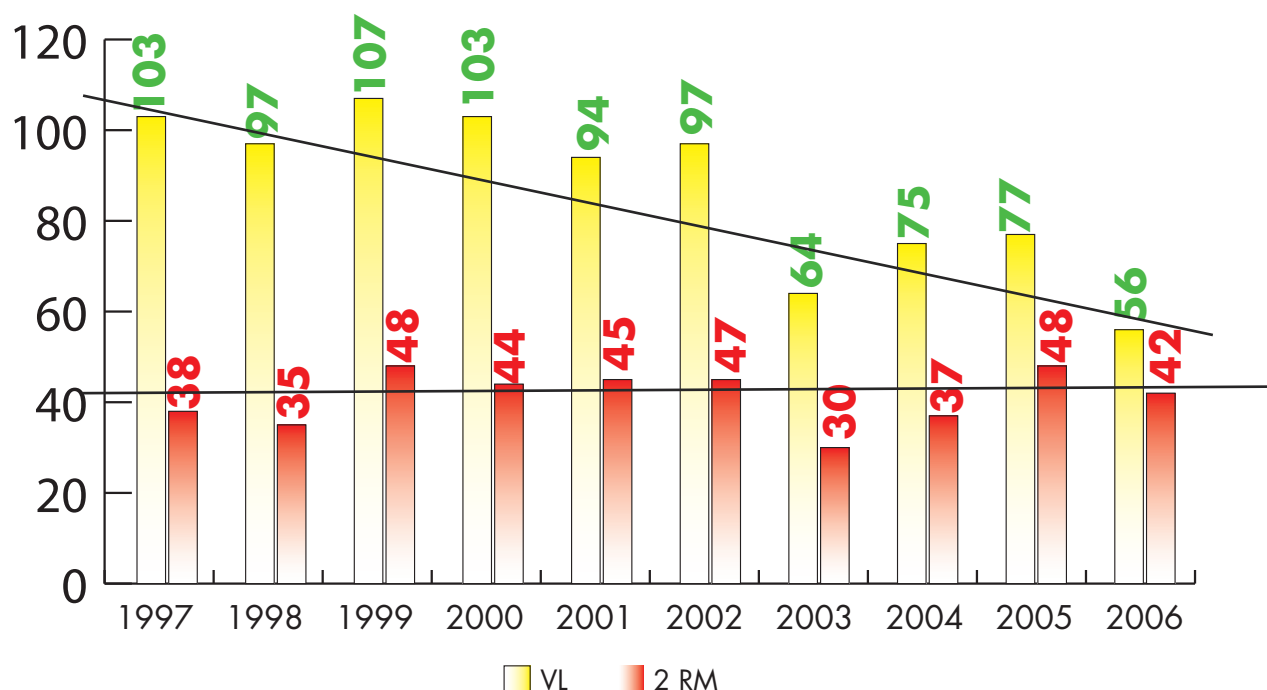


Comment se situe l'évolution des accidents 2RM par rapport à celle des accidents VL ? :

- ▶ En premier lieu, on constate que l'implication des VL évolue à LA BAISSÉ DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne de **-9%** (-143 accidents /an).
- ▶ En ce qui concerne les 2RM leur implication évolue également à la baisse mais d'une manière un peu moins significative avec une croissance moyenne de l'ordre de **-6%** (-51 accidents/an).



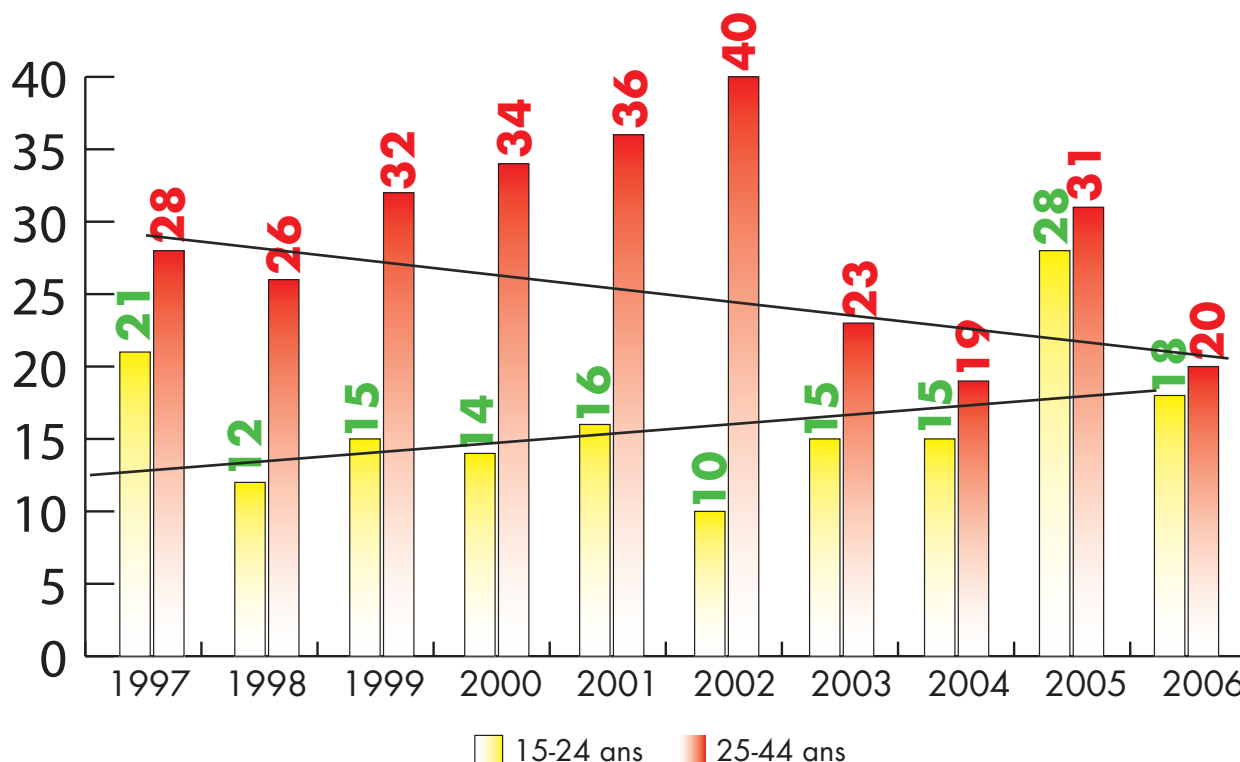
## ÉVOLUTION COMPARATIVE DES ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT LES 2 RM ET VL ET LA TENDANCE



- ▶ On constate que l'accidentologie VL enregistre une tendance qui évolue à LA BAISSSE DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne de **-6%** (-5 accidents mortels / an).
- ▶ En revanche, l'accidentologie 2RM évolue légèrement à la hausse avec une tendance de près de **+1** accident mortel /an soit une croissance moyenne de **+2%**.



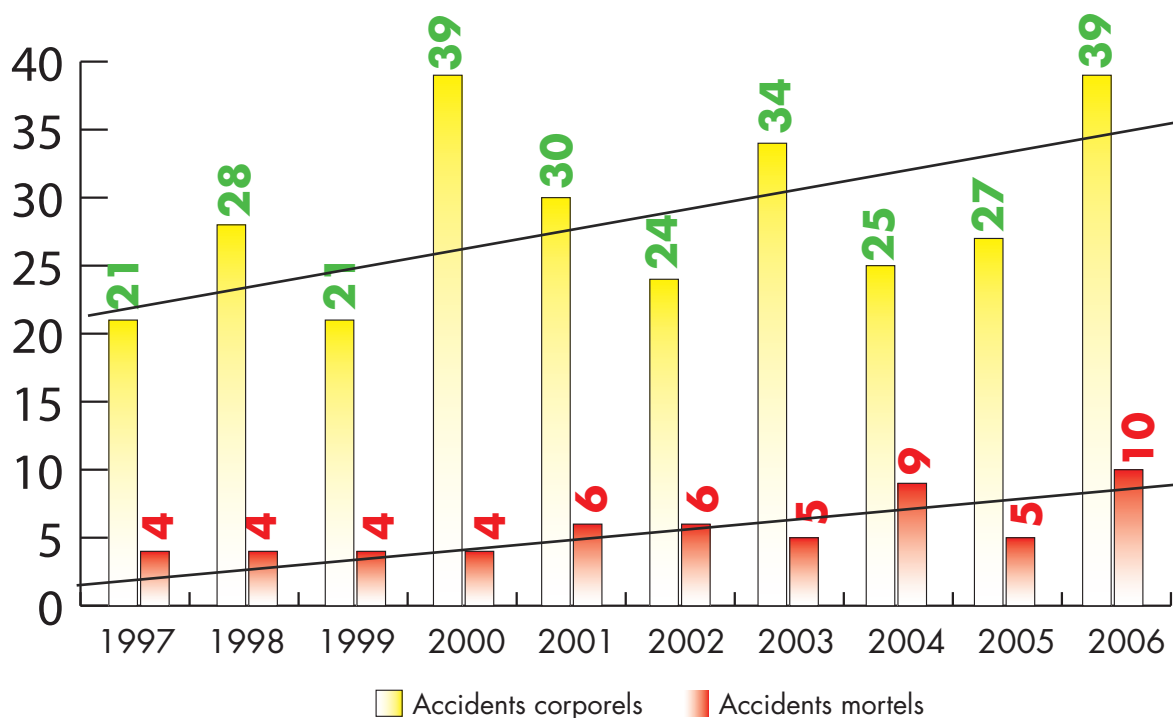
## LA PART DES 15-24 ANS ET 25-44 ANS TUÉS SUR UN 2 RM



- ▶ La part des 25 - 44 ans tués est en constante évolution les 6 premières années de la période.
- ▶ L'amorce d'une baisse significative commence en 2003 et s'accroît en 2004 pour évoluer à la hausse en 2005 puis diminuer en 2006.
- ▶ La tendance des 25 - 44 ans évolue donc à la BAISSSE de manière NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne annuelle de **-1** tué.
- ▶ A l'inverse, les 15 - 24 ans sont en stabilité relative jusqu'en 2004 mais depuis 2005, on observe une augmentation importante du nombre de tués.
- ▶ La tendance pour les 15 - 24 ans se traduit donc par une évolution à la HAUSSE néanmoins NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne annuelle de **+0,5** tué.



## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS AVEC «ALCOOL»



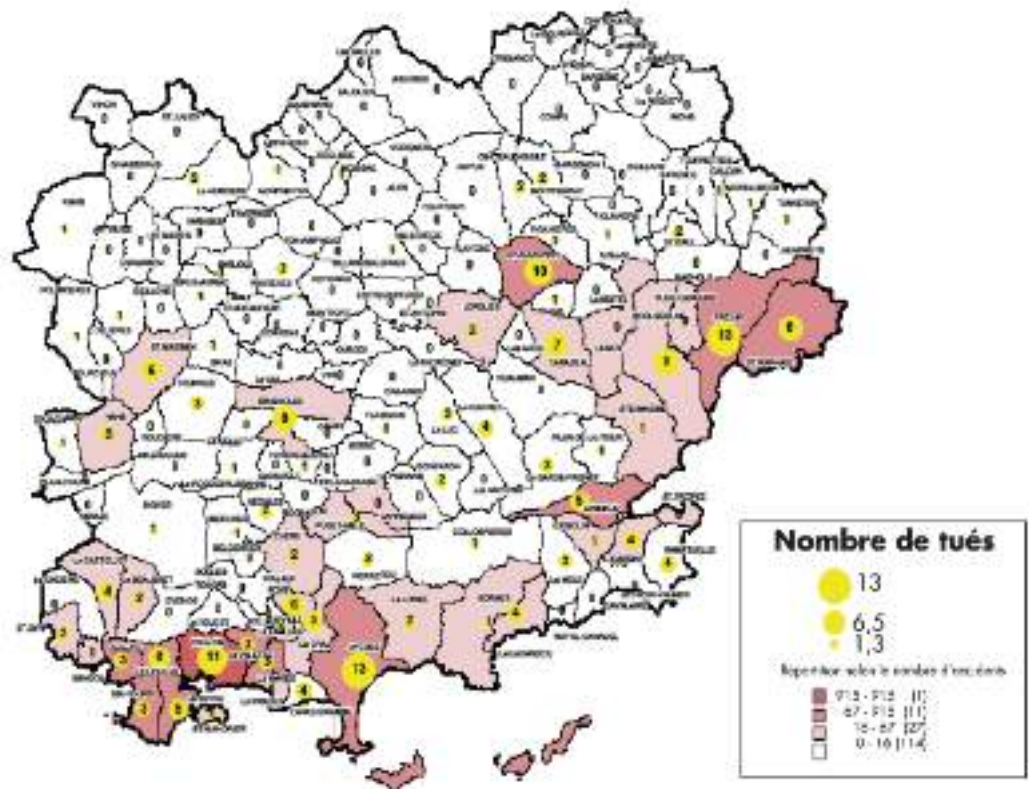
- ▶ En termes d'accidents corporels avec alcool (non mortels), les chiffres enregistrés sur 10 ans montrent des évolutions ponctuées de baisses et de hausses plus ou moins marquées dont 2 pics majeurs constatés en 2000 et en 2006.
- ▶ Ces chiffres induisent une tendance évoluant à la HAUSSE (non significative) et une croissance annuelle de l'ordre de **+1** accident corporel avec alcool.
- ▶ En termes d'accidents mortels avec alcool, on constate plutôt une évolution régulière à la hausse notamment en 2004 et en 2006.
- ▶ **Ce constat se traduit sur 10 ans par une tendance à la HAUSSE SIGNIFICATIVE avec une croissance annuelle de +0,5 accident mortel avec alcool.**

## L'enjeu deux roues motorisées

- ▶ **73%** des accidents corporels se produisent sur partie rectiligne mais la gravité est 3 fois plus importante en courbe
- ▶ **70%** des accidents 2 RM (2526) se produisent EN AGGLOMERATION
- ▶ **51%** des accidents mortels (135) ont lieu HORS AGGLOMERATION et représentent **67%** des tués (144)
- ▶ **48%** des accidents mortels se produisent suite à une perte de contrôle en courbe
- ▶ **40%** des accidents mortels sont à UN SEUL VÉHICULE
- ▶ **40%** des usagers se tuent sur un obstacle fixe suite à un DÉPASSEMENT ET UNE PERTE DE CONTRÔLE EN COURBE
- ▶ **30%** des accidents mortels ont lieu la nuit suite à des MANŒUVRES DE DÉPASSEMENT ET DE T à G
- ▶ Le facteur ALCOOLÉMIE est présent dans **17%** des accidents mortels
- ▶ **Les mois les plus concernés :**  
JUN à OCTOBRE avec une GRAVITÉ plus accentuée en JUIN et JUILLET de l'ordre de **10 TUÉS POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS**  
Les JOURS DE FÊTE et les WEEK-ENS sont les plus concernés avec UNE GRAVITÉ RESPECTIVE DE **13 ET 9 TUÉS POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS**



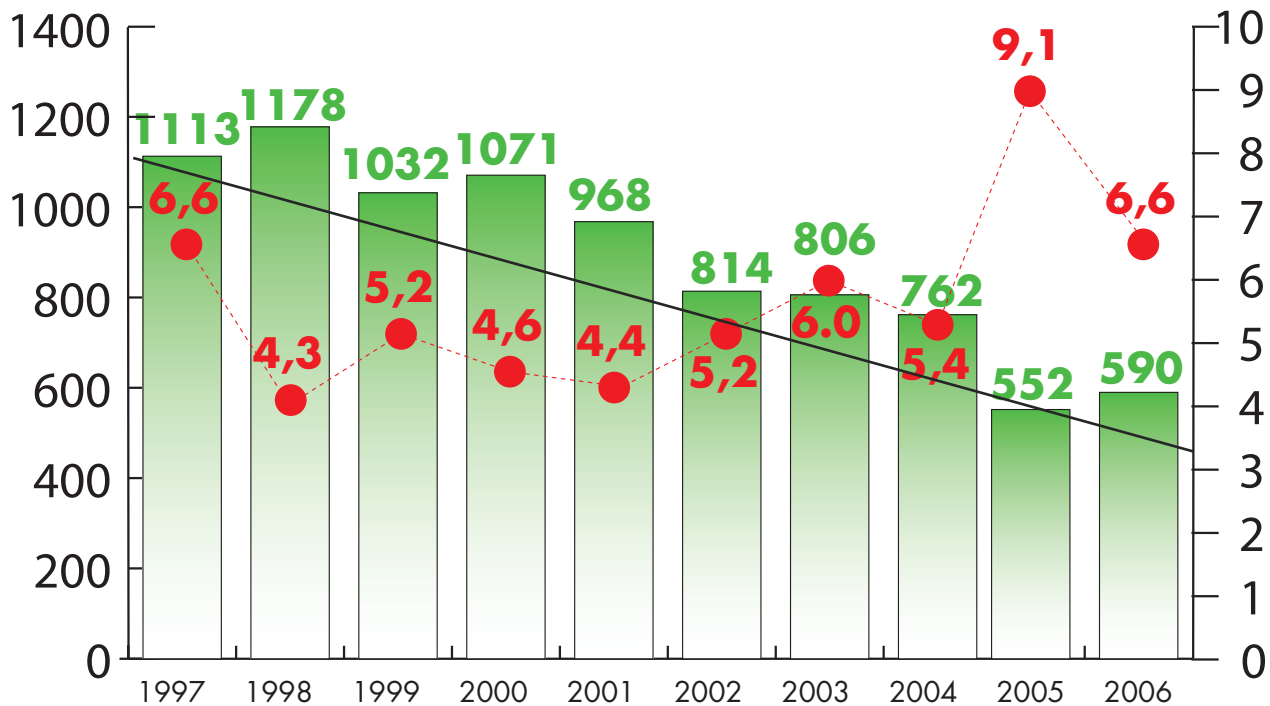
## L'ENJEU JEUNES



### ACCIDENTS CORPORELS CHEZ LES JEUNES DE 15 À 24 ANS DE 2002 À 2006

- En terme de tués, on observe que les communes de **Fréjus**, **Hyères**, **Toulon** et **Draguignan** sont les plus concernées.

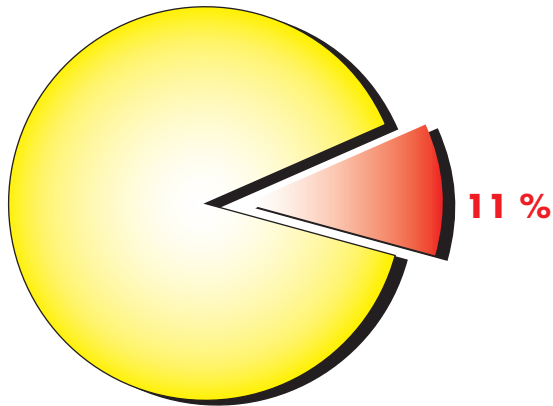
## LES ACCIDENTS : LA TENDANCE ET LA GRAVITÉ



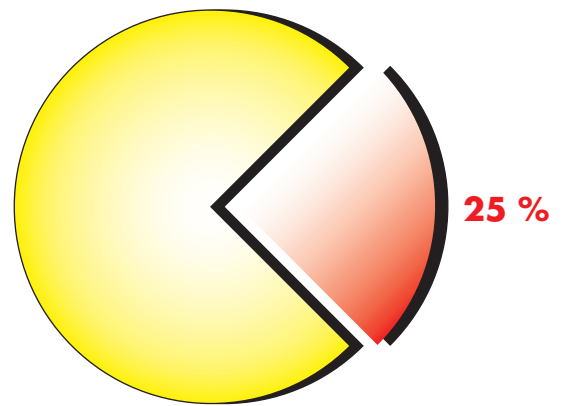
- ▶ Sur 10 ans, on observe que les accidents impliquant des jeunes diminuent et que la tendance évolue à la **BAISSE DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE** avec une croissance annuelle moyenne de l'ordre de **-70** accidents corporels.
- ▶ En revanche, si le nombre d'accidents baisse, la tendance de la gravité augmente au cours des 5 dernières années avec un pic s'élevant à **9** tués pour 100 accidents.



### LA PART DES JEUNES DANS LA POPULATION

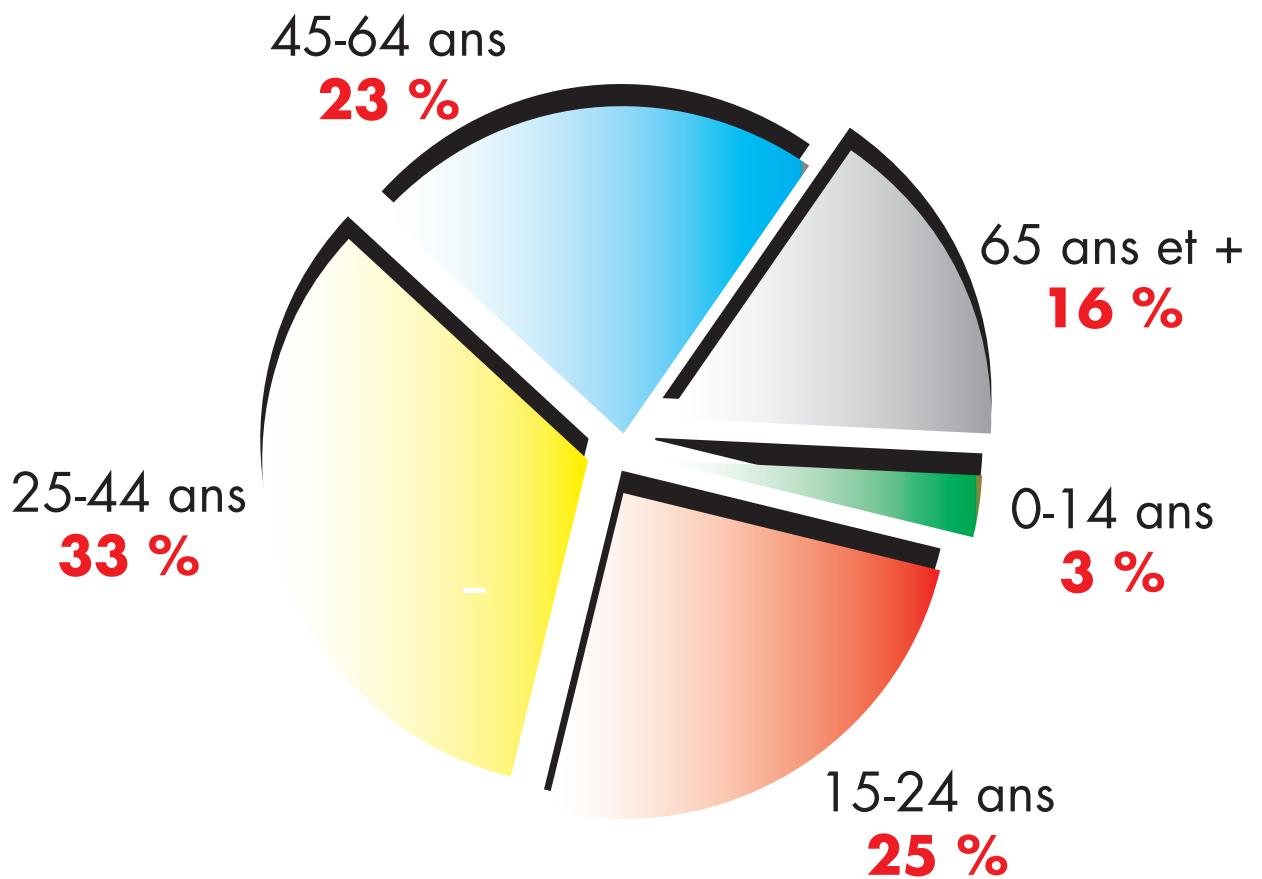


### LA PART DES JEUNES TUÉS SUR LES ROUTES



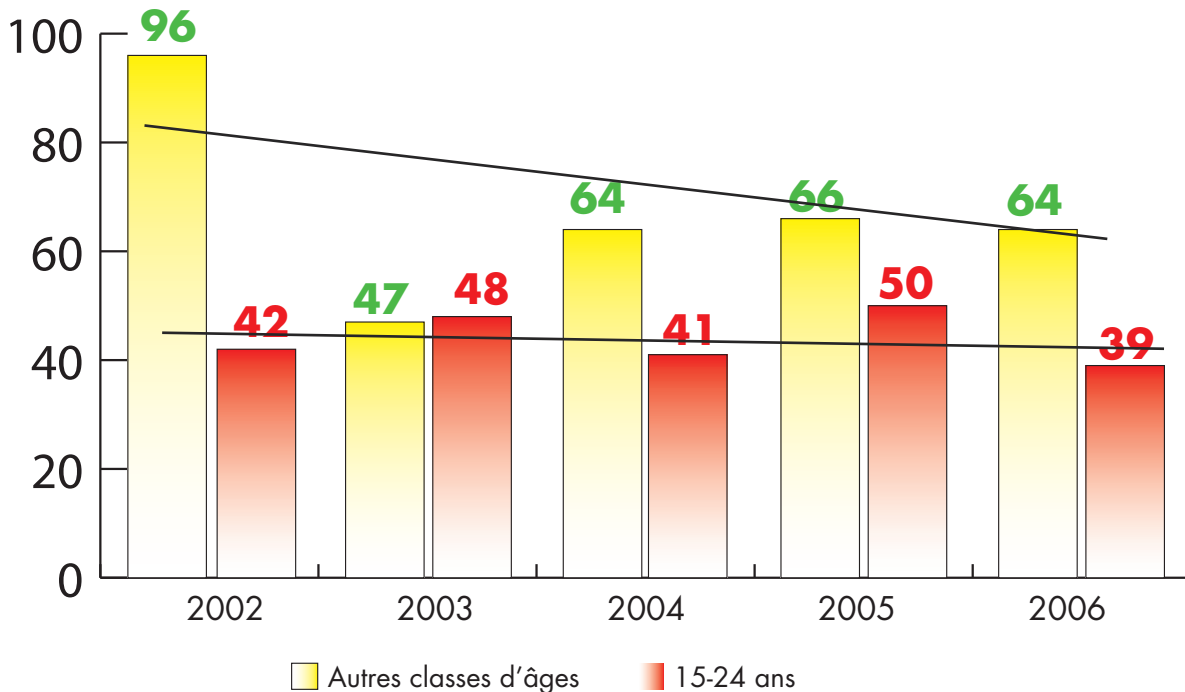
Population totale Jeunes 15-24 ans Autres tranches d'âges Jeunes 15-24 ans

### LA PART DES TUÉS





## LES 15-24 ANS TUÉS ET LA TENDANCE



Comment se situe la part des des JEUNES 15-24 ANS TUÉS par rapport aux autres tranches d'âges ?

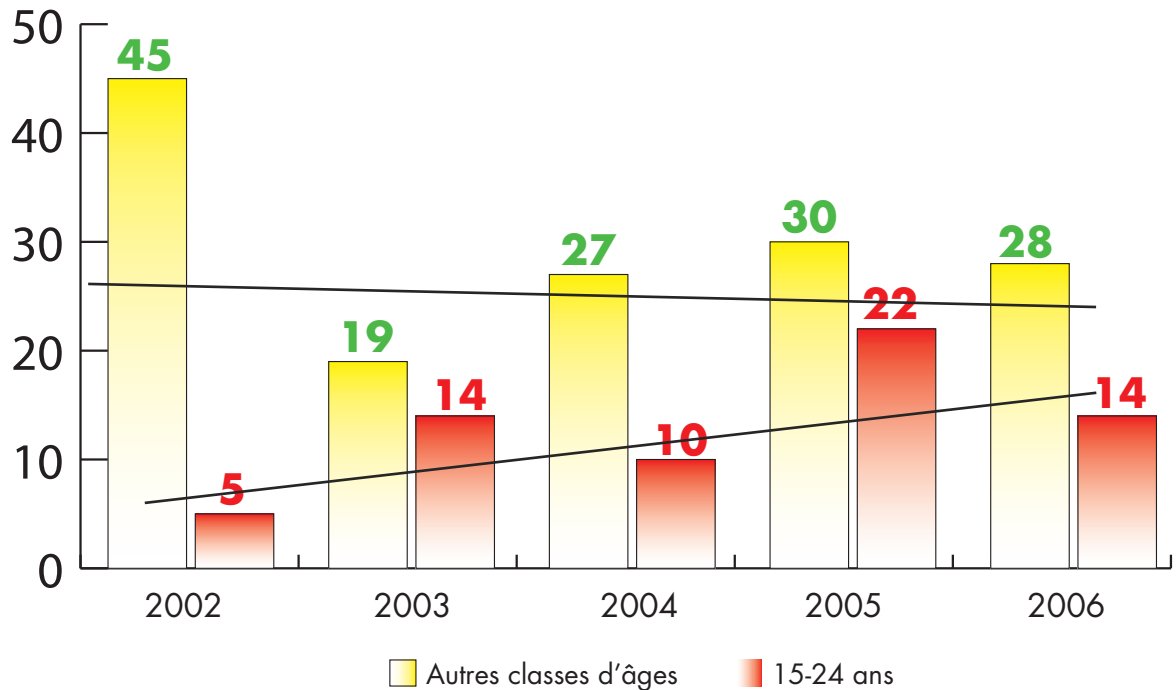
- ▶ En termes de tendance, on constate une certaine stabilité du nombre de tués sur 5 ans mais qui se traduit néanmoins par une légère BAISSSE de **-0,4** tués/an.
- ▶ Cette tendance à la baisse est en revanche moins prononcée que celle des autres classes d'âges pour lesquelles la tendance affiche une baisse de l'ordre de **-4** tués/an.

## TUÉS 15-24 ANS

## TYPOLOGIES DES ACCIDENTS MORTELS :

- ▶ **57 %** EN VEHICULE SEUL
- ▶ **55 %** ONT LIEU LA NUIT
- ▶ **49 %** SE PRODUISENT EN COURBE
- ▶ **39 %** SE PRODUISENT SUITE À UN DÉPASSEMENT DANGEREUX

## LES 15-24 ANS TUÉS SUR UN 2 RM ET LA TENDANCE



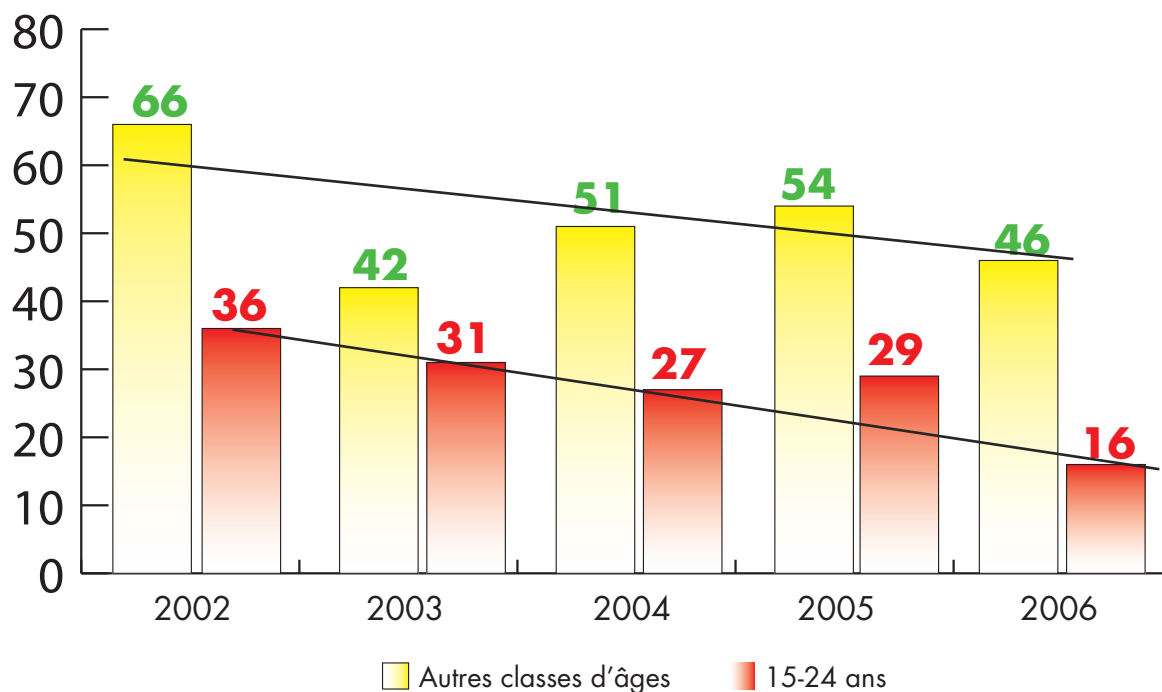
**Le graphique nous montre 2 tendances inverses en terme d'évolution:**

- ▶ La tendance des jeunes usagers de 2 RM tués qui évolue A LA HAUSSE DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE AVEC UNE CROISSANCE ANNUELLE DE **+3** TUÉS.
- ▶ Et une tendance inverse pour les autres tranches d'âges qui évolue A LA BAISSSE AVEC UNE CROISSANCE ANNUELLE DE **-2** TUES.

### TYOLOGIES DES ACCIDENTS MORTELS :

- ▶ **41%** SE PRODUISENT EN COURBE
- ▶ **39%** ONT LIEU LA NUIT
- ▶ **39%** EN VEHICULE SEUL
- ▶ **25%** SE PRODUISENT SUITE À UN DEPASSEMENT DANGEREUX

## LES 15-24 ANS TUÉS EN VL ET LA TENDANCE



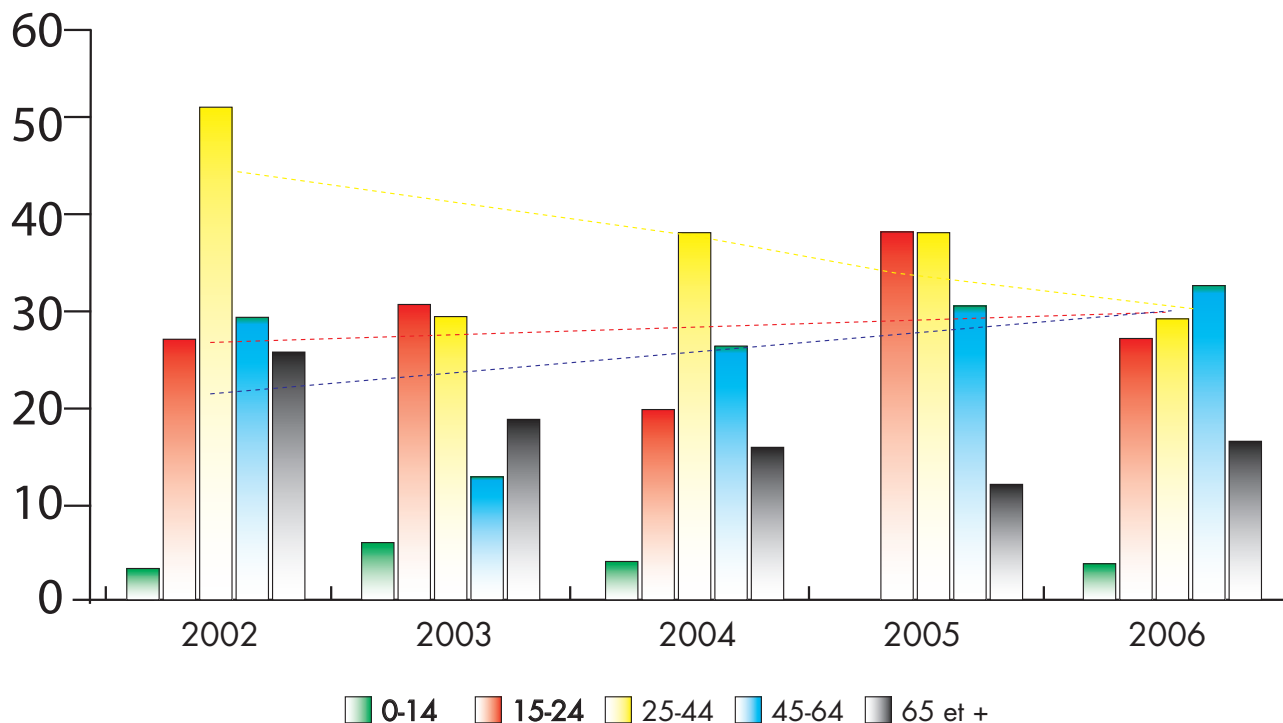
On observe 2 tendances évoluant à la baisse :

- ▶ Celle concernant les 15-24 ans enregistre une BAISSSE DE L'ORDRE **-4 TUÉS/AN** et celle des autres classes d'âges qui est moins accentuée avec une croissance de **-3 tués/an**.

## TYPLOGIES DES TUÉS 15-24 ANS EN VL

- ▶ **58%** DES ACCIDENTS MORTELS ONT LIEU LA NUIT
- ▶ **50%** DES ACCIDENTS MORTELS EN VEHICULE SEUL
- ▶ **48%** DES ACCIDENTS MORTELS SE PRODUISENT EN COURBE
- ▶ **34%** DES ACCIDENTS MORTELS SE PRODUISENT SUITE À UN DEPASSEMENT DANGEREUX

## L'ÉVOLUTION DES TUÉS PAR TRANCHES D'ÂGES ET LA TENDANCE



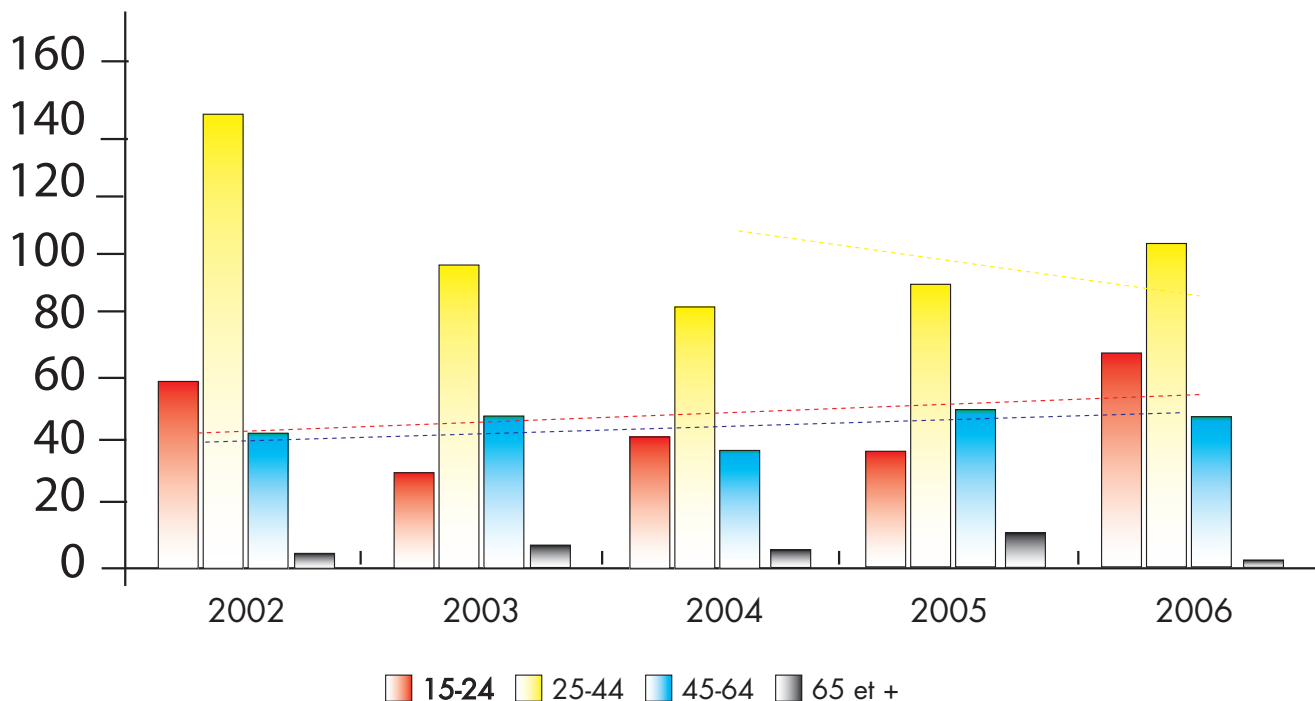
- ▶ On observe que la tendance des tués de 15-24 ans et des 45-64 ans évoluent à la HAUSSE avec une croissance annuelle respective de **+1** et **+2** tués alors que celle des 25-44 ans diminue SIGNIFICATIVEMENT AVEC **-4** TUÉS PAR AN.

### TYPOLOGIES :

#### Manceuvres à l'origine des accidents :

- ▶ **38%** SONT DES DÉPASSEMENTS
- ▶ **35%** SONT DES TàG
- ▶ **37%** DES ACCIDENTS SONT MORTELS SUITE À UNE COLLISION PAR LE CÔTÉ
- ▶ **30%** DES ACCIDENTS MORTELS ONT LIEU LA NUIT
- ▶ **24%** 4% DES ACCIDENTS MORTELS SE PRODUISENT EN COURBE
- ▶ **24%** DES ACCIDENTS MORTELS SE PRODUISENT EN INTERSECTION

## L'ÉVOLUTION DES VICTIMES 15-24 ANS AVEC ALCOOL ET LA TENDANCE



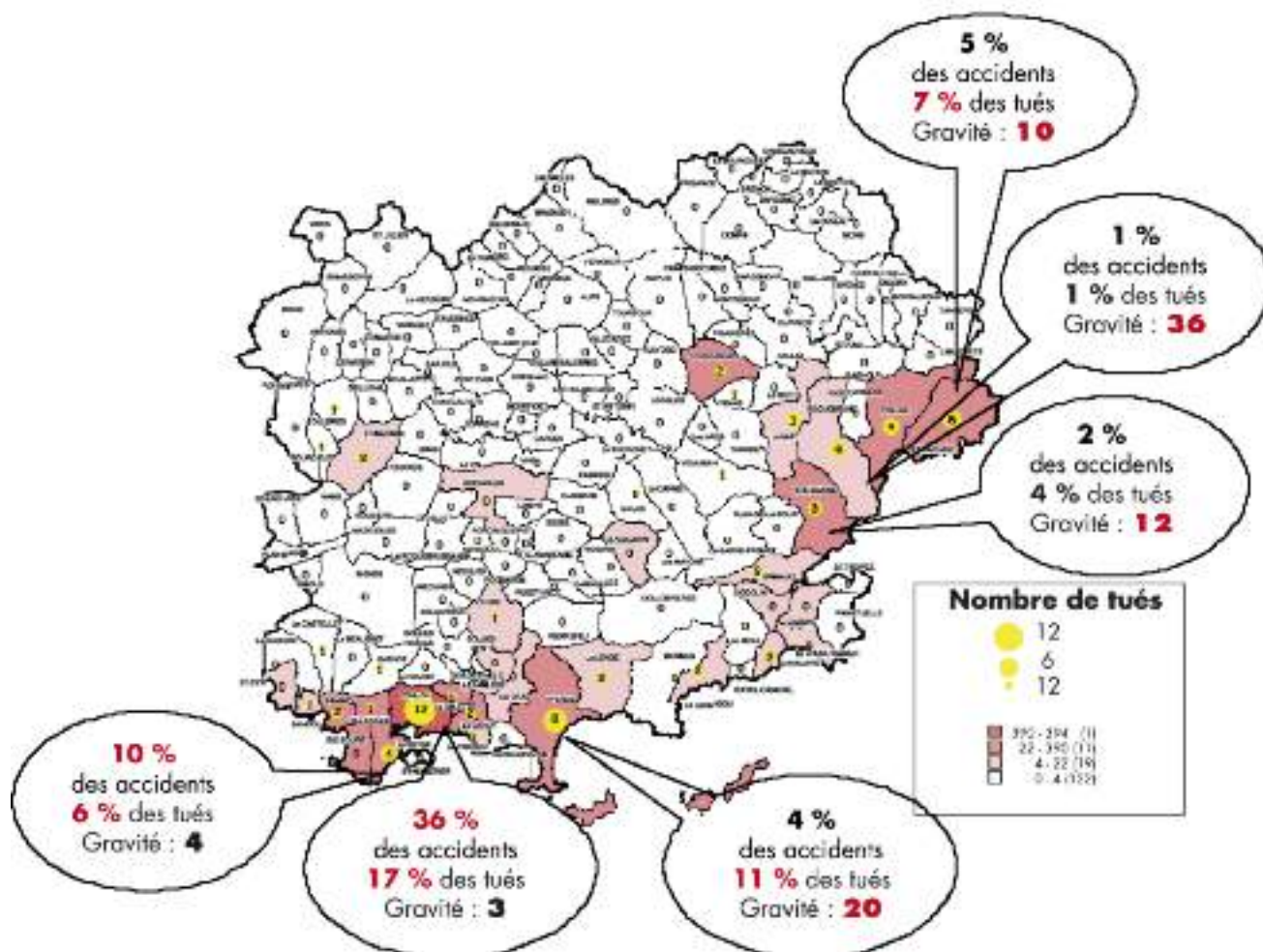
- ▶ On observe que la tendance des jeunes victimes sous l'empire de l'alcool, évolue à la HAUSSE AVEC UNE CROISSANCE ANNUELLE DE **+3** VICTIMES.
- ▶ Pour les 45-64 ans, elle augmente également mais de manière moins significative avec **+1** victime par an.
- ▶ En revanche, la tendance évolue A LA BAISSÉ DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE pour les 25-44 ans avec une croissance annuelle de **-9** victimes.

### TYPLOGIES :

#### Manœuvres à l'origine des accidents :

- ▶ **32%** SONT DES DÉPASSEMENTS
- ▶ **78%** DES ACCIDENTS ONT LIEU LA NUIT
- ▶ **53%** DES ACCIDENTS VÉHICULE SEUL
- ▶ **45%** DES ACCIDENTS SE PRODUISENT EN COURBE
- ▶ **24 %** DES ACCIDENTS MORTELS SE PRODUISENT EN INTERSECTION

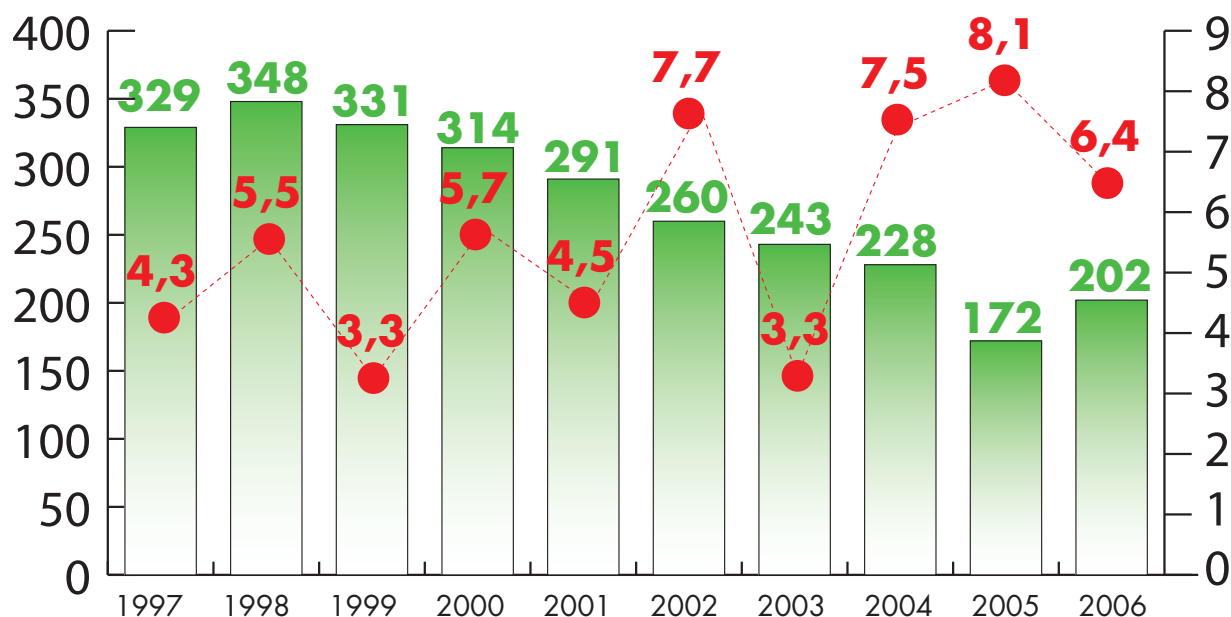
## L'ENJEU PIÉTONS



### ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS DE 2002 À 2006

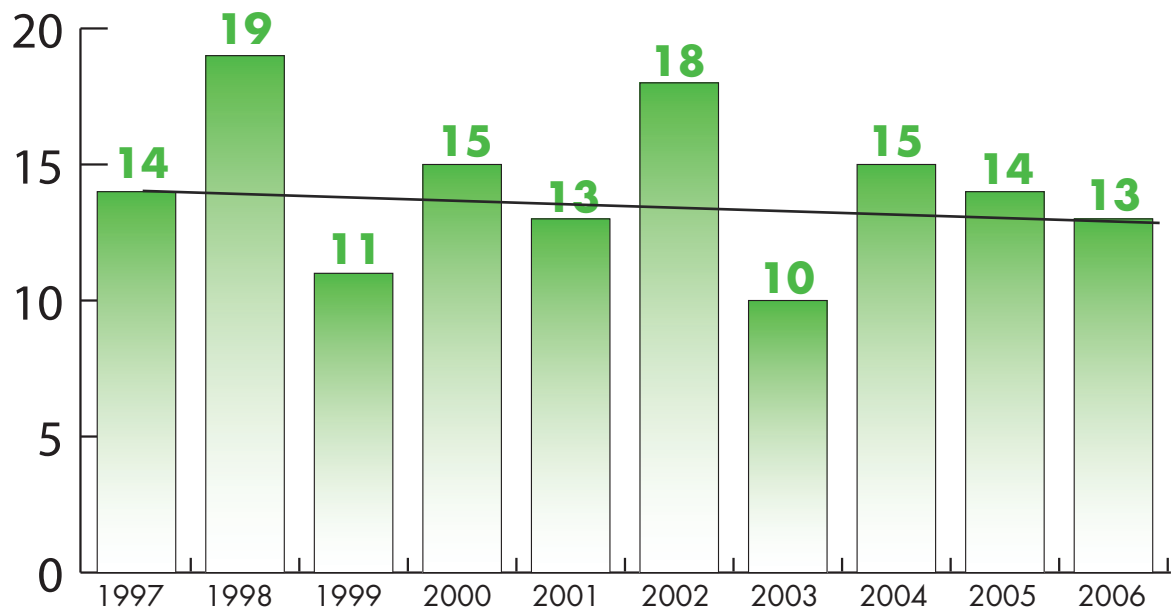
- ▶ En termes de taux d'accident il ressort que les agglomérations de **Toulon** et de **La Seyne** sont les plus représentatives.
- ▶ En termes de tués, on observe que **Toulon**, **Hyères**, **Saint-Raphaël** et **La Seyne** sont les plus concernées.
- ▶ Enfin, on constate que les accidents les plus graves se localisent dans les communes de **Fréjus**, **Hyères**, **Sainte-Maxime** et **Saint-Raphaël**.

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS : LA GRAVITÉ ET LA TENDANCE



- Sur 10 ans, force est de constater une diminution effective du nombre d'accidents corporels impliquant 1 piéton.
- La baisse constante enregistrée induit une tendance qui évolue à la BAISSSE de manière NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne annuelle de **-18** accidents.
- En revanche, en termes de gravité, la situation est inverse. Après avoir évolué entre hausses et baisses plus ou moins marquées entre 1997 et 2001, la gravité a particulièrement augmenté en 2002 pour chuter en 2003 et augmenter brutalement en 2004 et 2005.
- La tendance de la gravité sur 10 ans évolue à la HAUSSE de manière NON SIGNIFICATIVE avec une croissance moyenne annuelle de l'ordre de **+0,3** piéton tué.
- Par ailleurs, on observe que **77%** d'usagers VL et **20%** de 2RM sont impliqués dans les accidents avec piéton et **43%** des accidents avec piéton se produisent entre 15h00 et 20h00.

## ÉVOLUTION DES TUÉS ET LA TENDANCE



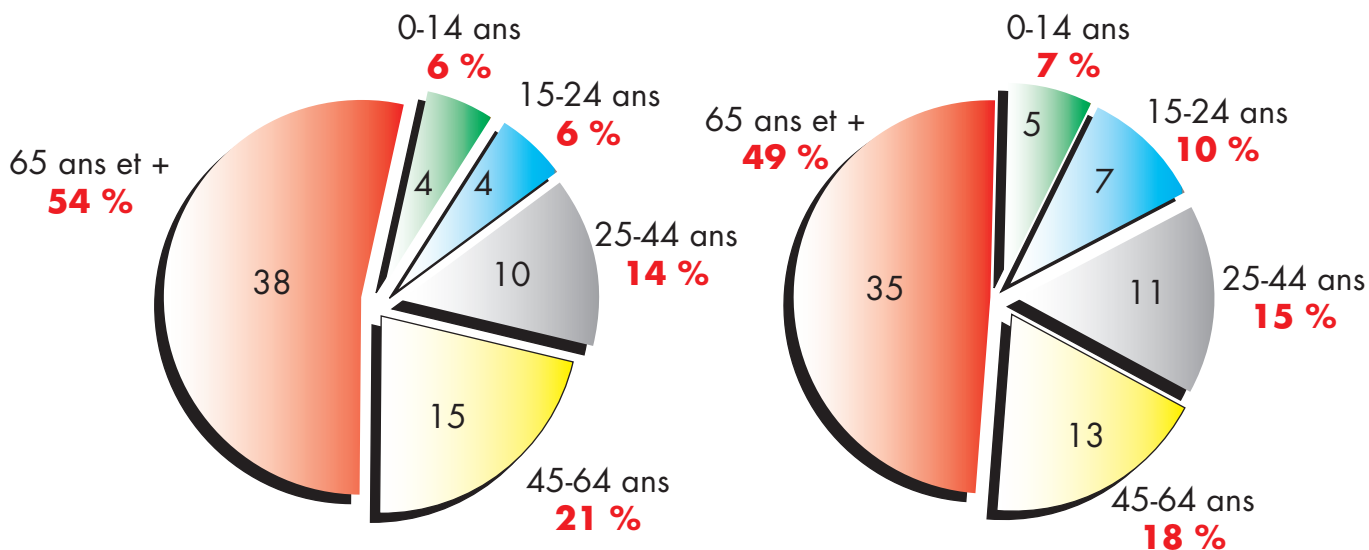
- ▶ Sur 10 ans, l'évolution des tués varie à la hausse et à la baisse avec des amplitudes plus ou moins prononcées.
- ▶ En termes de tendance, l'évolution est à la BAISSSE (non significative) avec une croissance annuelle moyenne de **0,2** piéton tué.
- ▶ On constate également que **44%** des accidents mortels se produisent la nuit et **12%** des accidents mortels sont des accidents avec alcoolémie.



## RÉPARTITION DES TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE

2002 - 2006

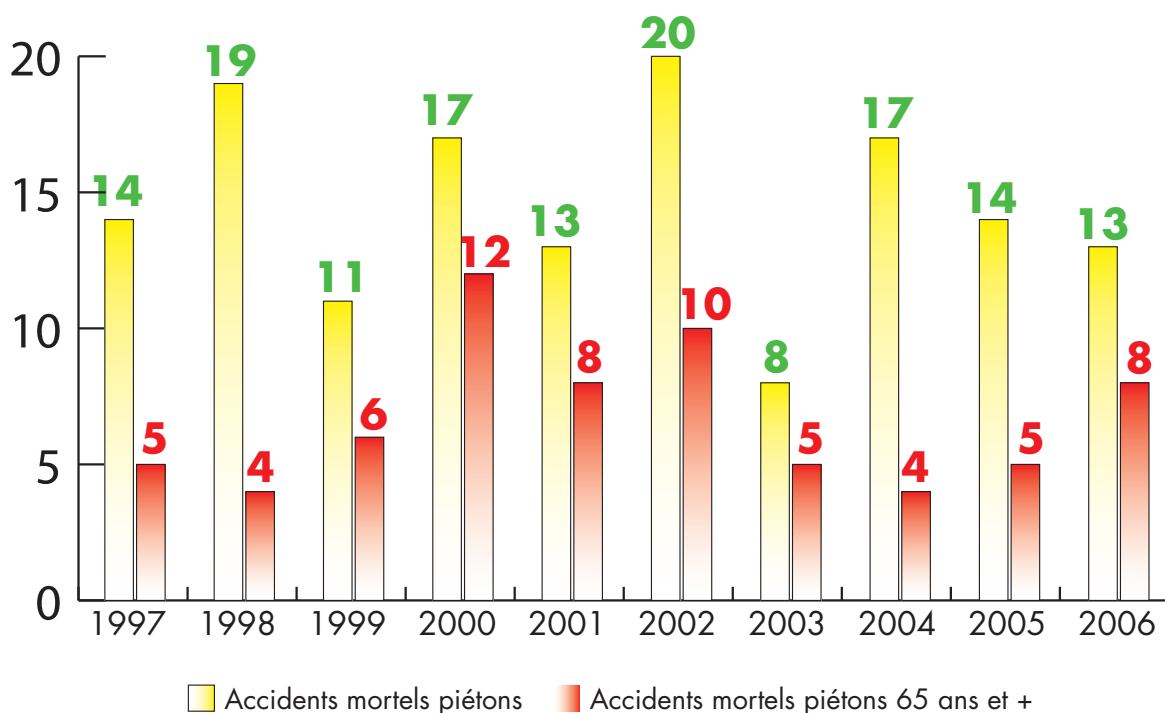
1997 - 2001



- La répartition en nombre de tués montre que c'est la classe des 65 ans et + qui est de très loin la plus exposée dans les accidents avec piétons.
- On observe également que les 2 périodes demeurent stables en taux de tués par tranche d'âge ainsi qu'en nombre : **72** tués piétons en 1997-2001 et **70** en 2002-2006.



## LES PIÉTONS SÉNIORS DANS LES ACCIDENTS MORTELS PIÉTONS



- ▶ L'évolution des accidents mortels piétons sur 10 ans est ponctuée de baisses et de hausses d'une année sur l'autre.
- ▶ Les chiffres montrent une tendance évoluant à la BAISSSE avec une croissance annuelle moyenne de **-0,2** accident mortel contre piéton.
- ▶ Pour ce qui concerne les accidents mortels impliquant un piéton âgé de 65 ans et +, on observe une tendance légèrement à la HAUSSE avec une croissance annuelle de **+0,3** piéton tué.
- ▶ On constate par ailleurs que **36%** des piétons âgés de 65 ans et +, se font renverser mortellement entre 9h00 et 12h00.

### TYPLOGIES :

- ▶ **78 %** DES ACCIDENTS LE JOUR ET « EN AGGLOMÉRATION »
- ▶ **70 %** DES IMPLIQUES CONTRE PIÉTONS SONT DES VL ET
- ▶ **20 %** DES 2 ROUES MOTORISÉES
- ▶ **54 %** DES PIÉTONS TUÉS SONT AGÉS DE 65 ANS ET +

### Manœuvres à l'origine des accidents :

- ▶ **24 %** SONT DES DÉPASSEMENTS / MASQUAGE DU PIÉTON
- ▶ **23 %** DES MARCHES ARRIÈRE
- ▶ **21 %** DES TàG

### COMMENTAIRES :

- ▶ En moyenne, **10%** des PIÉTONS sont présumés responsables de leur accident.
- ▶ C'est au cours du trajet «promenade-loisirs» que l'on dénombre le plus de tués.



## LES TAUX DE GRAVITÉ DES DIFFÉRENTS ENJEUX

Pour 100 accidents corporels:

	NOMBRE DE TUÉS	NOMBRE DE VICTIMES GRAVES
▶ ACCIDENTS AVEC ALCOOLÉMIE	<b>14</b>	<b>60</b>
▶ ACCIDENTS AVEC PIÉTONS	<b>6,5</b>	<b>42</b>
▶ ACCIDENTS DES JEUNES	<b>6,3</b>	<b>44</b>
▶ ACCIDENTS DES 2 ROUES MOTORISÉES	<b>5,9</b>	<b>45</b>





## Chapitre V

# Les orientations d'actions

## Orientations d'actions choisies par le Groupe de travail **ALCOOL**

### Choix de la cible :

- ▶ L'étude statistique démontre une forte augmentation du facteur alcool chez les usagers de deux roues motorisées.
- ▶ La présentation cartographique fait ressortir une large proportion d'accidents dans les agglomérations en bordure du littoral varois. Cependant, la quasi totalité du département est concernée par l'enjeu.

### Education formation :

- ▶ Sensibiliser les usagers deux roues motorisées adultes sur l'enjeu alcool au travers d'actions de prévention (alternative aux poursuites).
- ▶ Développer les actions capitaines de soirées.
- ▶ Impliquer et sensibiliser les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs.

### Contrôles sanctions :

- ▶ Promouvoir les actions de contrôles par les forces de l'ordre dans les commerces, débits de boissons, alimentations etc...
- ▶ Développer le volet « alcool » du plan de contrôle routier.

### En partenariat avec l'Education Nationale :

- ▶ Promouvoir une action d'envergure au profit du premier degré de l'enseignement scolaire en partenariat avec l'éducation nationale, et les acteurs locaux (CM2, parents d'élèves).
- ▶ Développer un module pédagogique pour renforcer les actions déjà existantes dans les Centres de Formation d'Apprentis et les lycées du Var.

## Orientations d'actions choisies par le groupe de travail **DEUX ROUES MOTORISÉES**

### Choix de la cible :

- ▶ Développer les actions de sensibilisation envers les motards adultes et les motocyclettes grosse cylindrée.
- ▶ Cibler certaines actions en fonction des secteurs géographiques et/ou itinéraires les plus touchés par l'accidentologie à moto (secteurs urbanisés du littoral...).
- ▶ Poursuivre et développer les actions envers les jeunes.

### Communication :

- ▶ Poursuivre les campagnes de communication en direction des conducteurs de deux roues motorisées mais aussi envers les autres usagers sur le thème du partage de la route.
- ▶ Diversifier les supports de communication : développer les réseaux de diffusion d'affiches, réaliser des campagnes sur les radios locales (création de nouveaux messages) ou sur la télévision locale (création de nouveaux messages)...

**Contrôle sanction :**

- ▶ Monter des actions de sensibilisation, alternatives aux poursuites.
- ▶ Développer le volet deux roues motorisées dans le plan de contrôle routier.

**Education formation :**

- ▶ Poursuivre et développer les actions dans les collèges et lycées.
- ▶ Développer les actions de sensibilisation ou formation continue en direction des motards adultes (Plan de Prévention des Risques Routiers...)
- ▶ Développer les actions de sensibilisation au partage de la route envers les apprentis conducteurs de voiture.

**Infrastructures :**

- ▶ Analyse des zones accidentogènes et propositions d'aménagements.

**Actions et enjeux prioritaires portés par le Conseil général :****Infrastructures, information et sensibilisation :**

- ▶ Diversifier les supports de communication et mode de diffusion pour toucher le plus grand nombre (bornes d'information sur le réseau routier départemental...).
- ▶ Rechercher et créer un espace pour la mise en place d'un plateau pédagogique destiné au perfectionnement des motards à la conduite sur routes et à la sensibilisation aux risques routiers.
- ▶ Développer des actions partenariales permettant aux futurs conducteurs de voitures de prendre conscience des risques routiers à moto et de l'attitude à adopter pour favoriser le partage de la route (recherche de partenariat avec des auto-écoles).
- ▶ Développer la sensibilisation des agents du conseil général aux risques routiers.
- ▶ Poursuivre les analyses accidents pour déterminer les aménagements particuliers pouvant être réalisés pour améliorer la sécurité des infrastructures.
- ▶ Mettre en place des visites d'itinéraires sur le réseau routier départemental, en partenariat avec les associations de motards et la gendarmerie, afin de mutualiser les observations et analyses et favoriser les propositions d'aménagements adaptés.

**Orientations d'actions choisies par le groupe de travail JEUNES****Choix de la cible :**

- ▶ Cibler les différentes tranches d'âges de l'école à l'université.

**En partenariat avec l'Education Nationale :**

- ▶ Poursuivre et améliorer les programmes de sensibilisation dans le second degré (collèges et lycées) en abordant les risques routiers au travers des différents modes de déplacement utilisés par les élèves (vélo, scooter, TC ...).
- ▶ Organiser des actions pérennes dans le premier cycle.

## Dans le domaine universitaire :

- ▶ Programmer des actions de sensibilisation.
- ▶ Cibler particulièrement les premières années.
- ▶ Sensibiliser le monde universitaire sur les conséquences des accidents.
- ▶ Impliquer les jeunes comme porteurs de projets et dans la compréhension des phénomènes d'accidents (action de sensibilisation par des jeunes auprès d'autres jeunes sur le déroulement d'un accident et son analyse).
- ▶ Reconnaître et valoriser les actions portées par les jeunes.

## Actions et enjeux prioritaires portés par le Conseil général :

- ▶ Développer les actions de sensibilisation concernant les déplacements cyclables et la sécurité à vélo auprès des jeunes et de leurs parents (politique départementale « vélo et collèves »).
- ▶ Développer les actions de sensibilisation auprès des collégiens relatives à la sécurité dans les transports départementaux.

## Orientations d'actions choisies par le groupe de travail PIÉTONS

### Choix de la cible :

- ▶ L'action de prévention doit être centrée dans la mesure du possible vers les communes de Draguignan, Fréjus, St Raphaël, Ste Maxime et la communauté d'agglomération Toulonnaise.

### Formation :

- ▶ Porter des projets de sensibilisation dans le 1<sup>o</sup> cycle en partenariat avec l'éducation nationale.

### Communication :

- ▶ Poursuite et amélioration des actions de communication sur les radios locales et la télévision régionale.
- ▶ Développer des actions tendant à sensibiliser les seniors en s'appuyant sur des actions déjà existantes telles que les « colis de Noël » adressés aux seniors, par l'ensemble des communes.
- ▶ Développer des projets de sensibilisation en direction des chauffeurs du réseau « Mistral » dans la communauté d'agglomération Toulonnaise.
- ▶ Orienter les campagnes de diffusion d'affiches vers club du 3<sup>o</sup> âge, maisons des anciens, la Fédération Française de Retraite Sportive (FFRS) etc...

### Sensibilisation :

- ▶ Développer des projets de sensibilisation dans les réseaux de transport en commun en direction des usagers seniors.



# Chapitre VI

## **Suivi et élaboration du DGO**

- ▶ Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.
- ▶ Ainsi, chaque année, une réunion du comité de pilotage se tiendra vers le mois de novembre, juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.
- ▶ Les ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur :
  - la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions,
  - la suppression ou l'ajout d'un enjeu (cas exceptionnel).

### La déclinaison du DGO en PDASR

- ▶ Chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du PDASR. Le principe des groupes de travail mis en place à l'occasion du DGO doit pouvoir être pérennisé.

## Remerciements:

**Nous tenons à remercier tous les partenaires de la sécurité routière qui ont participé à l'élaboration de ce document et notamment :**

- ▶ La Directrice Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture,
- ▶ Le chef de la cellule Sécurité Routière de la DDEA
- ▶ Le Directeur adjoint à la s/direction gestion, entretien et exploitation de la route – Conseil Général,
- ▶ Le coordinateur sécurité routière,
- ▶ Les participants des groupes de travail,
- ▶ Les membres du comité de pilotage.

## Liste des communes signataires du DGO

- |                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| ▶ Brignoles        | ▶ Draguignan           |
| ▶ Fayence          | ▶ Fréjus               |
| ▶ Hyères           | ▶ La Garde             |
| ▶ La Garde-Freinet | ▶ La Motte             |
| ▶ La Seyne sur Mer | ▶ Le Cannet des Maures |
| ▶ Le Pradet        | ▶ Les Arcs             |
| ▶ Saint Raphael    | ▶ Sainte Maxime        |
| ▶ Sanary           | ▶ Six-Fours-les-Plages |
| ▶ Toulon           | ▶ Ollières             |
| ▶ Ollioules        |                        |

