



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE VAUCLUSE

SECURITE ROUTIERE

DOCUMENT GENERAL

D'ORIENTATIONS

2013 – 2017

Département de VAUCLUSE

ORIENTATIONS D' ACTIONS

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS

Les enjeux

Sur la base de l'étude de l'accidentalité comparative conduite par l'observatoire départemental de sécurité routière, le comité de pilotage a retenu les enjeux prioritaires suivants :

- Les vitesses excessives ou inadaptées
- L'alcool et les stupéfiants
- La sur-représentation des usagers vulnérables dans les accidents de la route
 - Jeunes « 14 – 17 ans » et « 18-24 ans »
 - Séniors « plus de 65 ans »
 - Motocyclistes et cyclomotoristes
 - Piétons

Au vu des orientations fixées dans le DGO 2008-2012 et de l'accidentalité spécifique par enjeu, type d'usager, tranche d'âge, il a été décidé de conserver les enjeux vitesse, alcool, jeunes et 2RM.

L'enjeu « alcool » a été complété par la problématique stupéfiant et plus particulièrement cannabis.

Au regard des mauvais chiffres constatés en Vaucluse, supérieurs à la moyenne nationale en terme de tués, les séniors et les piétons ont été intégrés dans les usagers vulnérables.

En effet, les chiffres de l'évolution nationale du nombre de tués « séniors » sur les deux dernières périodes quinquennales est de moins 37% et moins 17 % ; pour les mêmes périodes la tendance vauclusienne est à la hausse : plus 4% et plus 5%.

Les orientations d'actions

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

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

Enjeu « vitesse »

Caractéristiques de l'enjeu	Problèmes identifiés et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<p>- Le facteur vitesse – inadaptée ou excessive - est présent dans 1 accident mortel sur quatre en Vaucluse</p>	<p>- C'est avant tout un problème lié au comportement</p> <p>- Le facteur alcool est souvent associé</p> <p>- Les « jeunes » conducteurs de VL sont fortement impliqués</p>	<p>- Développer la communication sur la notion de vitesse adaptée</p> <p>- Renforcer l'information dans les zones de chantier</p> <p>- Communiquer via des panneaux à message variable (réseau structurant)</p>	Information-communication
		<p>- Continuum éducatif du plus jeune âge au lycée voire au niveau de l'enseignement supérieur (la vitesse virtuelle n'est qu'une des perceptions)</p> <p>- Permettre aux plus jeunes d'avoir des lieux où ils peuvent s'adonner à la vitesse</p>	Education-formation-sensibilisation
		<p>- Médiatiser les contrôles</p> <p>- Coupler des actions de contrôle des forces de l'ordre avec des actions de sensibilisation</p> <p>ACTION : mise en place d'un radar pédagogique durant quinze jours puis contrôle des forces de l'ordre</p>	Contrôles-sanctions
		<p>- Impliquer les élus locaux lors d'ouvertures à l'urbanisation de zones péri-urbaines ou lors de création d'équipements publics sur le partage des espaces publics : nommer des élus référents sécurité routière</p>	Infrastructures

Objectifs généraux :

- Renforcer le partenariat avec les gestionnaires de voirie : Conseil Général, communes et intercommunalités ayant la compétence « voirie »
- Démultiplier les actions de communication sur le risque vitesse
- Sensibiliser les usagers dès le plus jeune âge

Enjeu « alcool et stupéfiants »

Caractéristiques de l'enjeu	Problèmes identifiés et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<ul style="list-style-type: none"> - L'alcool est présent dans plus d'un accident sur cinq en Vaucluse - L'alcool est le premier facteur national d'accident mortel devant la vitesse - Les tranches d'âges supérieures à 30 ans sont également très touchées 	<ul style="list-style-type: none"> - L'implication des organisateurs d'événements festifs qu'il s'agisse de structures privées ou de collectivités est indispensable pour faire évoluer les comportements - Méconnaissance générale des effets du cannabis sur la conduite notamment des conséquences liées à un usage festif 	<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer avec les médias « jeunes » sur les actions SAM et les événements festifs (radios, internet, réseaux sociaux) - Promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné SAM - Impliquer et accompagner davantage les organisateurs privés et les collectivités locales - Communiquer sur les bilans d'actions - Porter de l'information en direction de la cellule familiale notamment sur les stupéfiants 	Information-communication
<ul style="list-style-type: none"> - Monté en puissance de la prise de cannabis chez des sujets de plus en plus jeune (12-13 ans) 	<ul style="list-style-type: none"> - Différencier les comportements des usagers de cannabis : usage quotidien et usage festif 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser sur les conséquences de l'alcool et des stupéfiants au volant : risques corporels, psychologiques, judiciaires, administratifs dès le collège - Impliquer les entreprises de manière à ce qu'elles intègrent la problématique alcool dans leur PPRR - Sensibiliser les jeunes dès le collège 	Education-formation-sensibilisation
		<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir un niveau élevé de contrôles avec des contrôles aléatoires facilement identifiables par les usagers - Réaliser des campagnes de contrôle à proximité des établissements de nuit - Contrôler les débits de boisson sur le respect de la LOPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests) - Impliquer les polices municipales dans le cadre d'opération de sensibilisation lors d'événements festifs 	Contrôles-sanctions

Objectifs généraux :

- Le binôme « sensibilisation/contrôle » doit être le cadre des actions mises en place
- Impliquer l'ensemble des parties prenantes : utilisateur, entourage familial, organisateur d'évènements festifs
- Des campagnes d'information ciblées doivent être menées sur les risques liés au cannabis (parents, utilisateurs)

Enjeu « usagers vulnérables »

Enjeu « jeunes » 14 – 17 ans et 18 – 24 ans

Caractéristiques de l'enjeu	Problèmes identifiés et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<p>- La tranche d'âge « 18-24 ans » représente environ 9% de la population mais 23 % des tués sur la route</p> <p>- Elle est présente dans 25% des accidents corporels avec taux d'alcoolémie positif</p> <p>- Chez les conducteurs de VL, les « jeunes » sont impliqués dans 90% des AC et représentent 71% des tués</p>	<p>- D'un point de vue temporel, les fins de semaines et plus particulièrement la nuit concentrent une grande partie des accidents les plus grave</p> <p>- Les jeunes sont dans une posture de transgression de la règle et de prise de risque (hommes mais aussi femmes)</p>	<p>- Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes (Label vie...)</p> <p>- Communiquer largement sur les contrôles (vitesse – alcool – cannabis) réalisés en fin de semaine</p>	Information-communication
		<p>- Mobiliser, sensibiliser les structures éducatives dans le cadre du continuum éducatif</p> <p>- Dans ce cadre l'accent doit être mis sur la connaissance de soi</p> <p>- Augmenter le nombre annuel de campus-collèges et développer les campus lycée et CFA</p> <p>- Sensibiliser et informer les parents sur les prises de risque (vitesse – alcool – cannabis)</p>	Education-formation-sensibilisation
		<p>- Améliorer l'offre de mesures éducatives en alternative ou en complément des mesures pénales ou contraventionnelles (« 14-17 ans »)</p>	Contrôles-sanctions

Objectifs généraux :

- Sensibiliser les jeunes dès le plus jeune âge aussi bien dans le cadre familial que dans le cadre scolaire.
- Cette sensibilisation doit se faire avant tout par une implication des jeunes dans la réflexion sécurité routière ; l'interactivité doit être favorisée.

Enjeu « motocyclistes et cyclomotoristes : 2RM »

Caractéristiques de l'enjeu	Problème identifié et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<p>- Les 2RM représentent moins de 3 % des usagers mais près de 24 % des tués en Vaucluse</p> <p>- C'est la tranche d'âge « 25 – 59 ans » qui est la plus touchée</p> <p>- Au regard du kilométrage parcouru, le risque d'être tué est pour un motocycliste 20 fois plus élevé que pour un VL</p>	<p>- Les mois les plus accidentogènes sont mai et juillet</p>	<p>- Dès le printemps, mettre en place des actions de communication destinées à tous les usagers de la route, associant l'ensemble des acteurs 2RM (perception du 2RM et promotion du partage de la route)</p> <p>- Les forces de l'ordre doivent être associées aux actions de sensibilisation</p>	Information-communication
		<p>- Dans le cadre du continuum éducatif, et ce dès le plus jeune âge, intégrer un volet sur le partage de la route et sur les équipements de protection</p> <p>- Renouer le dialogue pédagogique avec les usagers 2RM</p> <p>- Inciter les jeunes motocyclistes ou cyclomotoristes à pratiquer sur un circuit</p>	Education-formation-sensibilisation
		<p>- Sensibiliser les parents aux conséquences pénales, administratives des débridages de cyclomoteurs</p>	Contrôles-sanctions
		<p>- ACTION : alimenter la plate-forme de la CCD USR afin de faire état des dangers et des incohérences constatées (lieu d'échange)</p>	Infrastructures

Objectifs généraux :

- Renforcer les partenariats : associations, forces de l'ordre, gestionnaires de voirie, CM2RM
- Afficher ces partenariats lors des actions de communication

Enjeu « séniors »

Caractéristiques de l'enjeu	Problème identifié et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<p>- Enjeu national et surtout local : sur les périodes 2003-2007 et 2008-2012 le nombre de tués « sénior » en Vaucluse est en augmentation de 4% et 5%, alors que la tendance est à la baisse au niveau national</p> <p>- Sur la période 2007-2011 pas de baisse du nombre d'accidents corporels sur la classe d'âge « + 80 ans » alors que toutes les classes d'âge connaissent une baisse de plus de 25%</p>	<p>- Les collectivités locales doivent s'impliquer dans les actions de SR; elles ont un rôle fédérateur et d'exemplarité.</p>	<p>- Renforcer l'information des séniors en fonction de leur situation d'usager de la route</p> <p>- Développer la prise de conscience par l'information en liaison avec le milieu médical</p>	Information-communication
		<p>- Favoriser les tests de conduite, de réflexes et de vision</p> <p>- Impliquer les référents SR communaux lors des actions locales</p> <p>- Développer les actions pour les « séniors piétons »</p>	Education-formation-sensibilisation
		<p>- Les collectivités locales doivent élaborer leur plan de mise en accessibilité de la voirie et être réactives sur la réalisation des aménagements</p>	Infrastructures

Objectifs généraux :

- La sensibilisation et la prise de conscience de la diminution des perceptions cognitives, visuelles et auditives doivent être faites au plus tôt dans l'âge par l'ensemble des structures médicales et médico-sociales.
- Les référents sécurité routière communaux doivent être intégrés aux actions locales des associations (mobilisation des collectivités et valeur d'exemple).

Enjeu « piétons »

Caractéristiques de l'enjeu	Problème identifié et gisements de progrès	Orientations d'actions	
<p>- 1 tué sur 4 est un piéton</p> <p>- Les accidents impliquant un piéton ont lieu en agglomération (87%), sur voie communale (60%), de jour (80%) et sur les agglomérations d'Avignon, Carpentras, Orange et Cavaillon</p>	<p>- Le défaut de mise en sécurité des piétons, l'inattention du conducteur et la méconnaissance des risques sont présents dans la majorité des accidents</p>	<p>- Communiquer vers l'ensemble des usagers sur la vigilance envers les piétons et les jeunes (catégories d'âge les plus vulnérables)</p> <p>- Communiquer vers les collectivités locales « aménageurs des espaces publics » et inciter ainsi les communes à réfléchir sur les modes doux de déplacement (piéton, vélo)</p>	Information-communication
		<p>- Maintenir la mobilité des séniors : développer les actions spécifiques pour ces usagers (club 3^o ages, CCAS, ...)</p> <p>- Des actions de sécurité routière sur les déplacements piétons doivent être réalisées chaque année dans les classes maternelles et primaires</p>	Education-formation-sensibilisation
		<p>- Le développement des modes doux de déplacement doit s'accompagner d'une sensibilisation des usagers « piéton » et « vélo », mais aussi d'actions de contrôle face aux comportements dangereux constatés chez certains d'entre-eux notamment dans les villes</p>	Contrôles-sanctions
		<p>- Les collectivités doivent identifier les déplacements qui présentent un risque élevé (services publics, commerces, établissements scolaires...)</p> <p>- Élaboration de Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (contraintes règlementaires à minima)</p>	Infrastructures

Objectifs généraux :

- Le développement des modes doux de déplacement impose de rappeler les règles à respecter et de communiquer sur ce sujet
- Face à l'accidentalité spécifique des piétons seniors et au maintien des populations vieillissantes dans leur environnement il convient de démultiplier les actions de sensibilisation adaptées à ce public