



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE VAUCLUSE



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2008 - 2012



SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

DGO rédigé en décembre 2008 par la coordination sécurité routière de Vaucluse

Présent
pour
l'avenir

Document Général d'Orientations 2008-2012 Vaucluse

SOMMAIRE

Page 3 : Préambule

Page 5 : Les caractéristiques de l'insécurité routière du département de Vaucluse

Page 12 : Le facteur vitesse

Page 18 : Le facteur alcool

Page 29 : Le sur-risque des jeunes âgés entre 18 et 24 ans

Page 38 : Le sur-risque des motards

Page 45 : Les orientations d'actions

Page 46 : Le suivi et l'évaluation du DGO

PREAMBULE

LE CONTEXTE

Le Président de la République a fixé des objectifs nationaux ambitieux en matière de lutte contre l'insécurité routière: passer sous la barre des 3000 morts par an sur les routes d'ici à 2012, diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive ainsi que le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués, et enfin diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

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

Dans ce contexte, chaque département définira en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DGO

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

Ce document constitue non seulement un outil de programmation mais aussi un outil de mobilisation des partenaires.

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Après une phase préalable d'information et de sollicitation des principaux acteurs de la démarche par le Préfet, l'élaboration du DGO est marquée par trois phases décisionnelles essentielles que sont "le choix des enjeux", "l'approfondissement des enjeux" et "la définition des orientations d'actions".

Pour ce faire, il a été créé un comité de pilotage et 4 comités techniques auxquels ont participé le Conseil Général de Vaucluse, l'Association des Maires de Vaucluse, les communes d'Apt, d'Avignon, de Bollène, de Carpentras, de Cavaillon, de l'Isle sur la Sorgue, d'Orange et de Valréas, la Caisse Régionale d'Assurance Maladie sud-est et Mutuelle Sociale et Agricole fédération Alpes-Vaucluse et les services de l'Etat.

L'analyse de l'accidentologie a été réalisée par l'observatoire départemental de sécurité routière de la direction départementale de l'équipement.

LES CARACTERISTIQUES DE L'INSECURITE ROUTIERE



LE DEPARTEMENT DE VAUCLUSE

Le département de Vaucluse accueille 529 077 habitants (*source INSEE 2005*) .

Le réseau routier est constitué environ de :

- 70 km d'autoroutes,
- 45 km de routes nationales,
- 2 600 km de routes départementales.

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

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

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

Le département ayant un attrait évènementiel et touristique connaît des variations saisonnières remarquables.

Le trafic journalier moyen est supérieur à la moyenne nationale sur l'ensemble du réseau.

Chaque semaine, dans le département, on dénombre en moyenne :

- 15 accidents corporels,
- 1 tué,
- 6 blessés hospitalisés,
- 14 blessés légers,
- 13 personnes indemnes.

Le département présente un surrisque de plus de 50 % d'être tué dans un accident de la route qu'au niveau national.

EVOLUTION ENTRE 2002 ET 2007

Entre 2002 et 2007, on constate que :

- le nombre d'accidents a diminué d'un tiers
- le nombre de tués est passé d'une moyenne de 100 tués avant 2003, à une moyenne de 65 tués au cours des 5 dernières années
- le nombre de blessés hospitalisés a augmenté d'un tiers,
- le nombre de blessés non hospitalisés a diminué de la moitié.

	Nombre d'accidents	tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2002	987	99	286	988
2003	914	65	233	972
2004	836	69	186	867
2005	716	66	314	638
2006	689	46	392	508
2007	590	76	363	430

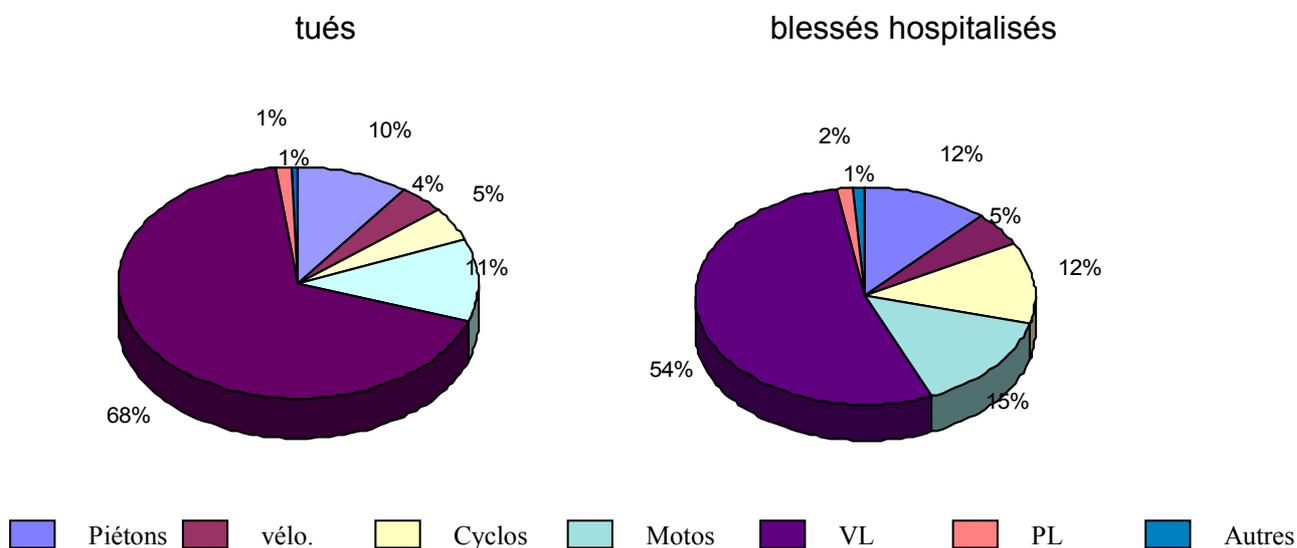
ANALYSE TEMPORELLE

L'analyse temporelle montre que les périodes les plus accidentogènes sont :

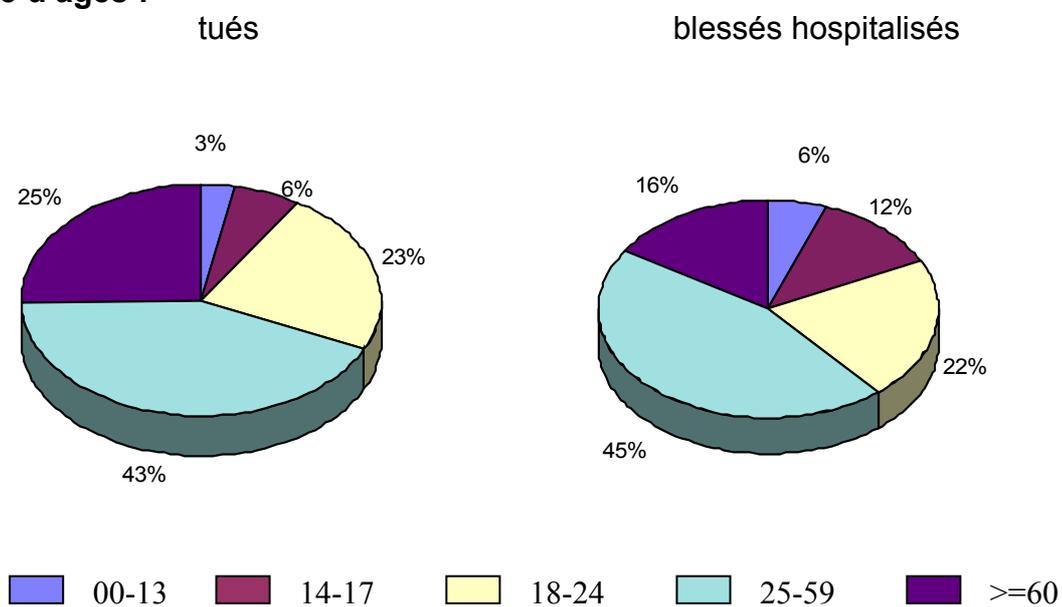
- les mois de **juin et juillet** (19 % des accidents),
- les **vendredis et samedis** (34,4 % des accidents),
- le créneau horaire **17h-19h** (18 % des accidents).

LES CATEGORIES D'USAGERS

Classe d'usagers :



Classe d'âges :



Les usagers les plus impliqués sont :

- les **vaucusiens** : 80 % des accidents et des victimes,

- les **hommes** : 90 % des accidents et 80 % des victimes,
- les **automobilistes** (conducteurs et passagers) : 68 % des tués,
- les **deux-roues motorisés** : 16 % de tués alors qu'ils ne représentent qu'une part infime du parc de véhicule, en particulier les **motards** qui représentent la majorité des victimes,
- les **adultes âgés entre 25 et 59 ans** : 43 % des tués (46 % de la population du département),
- les **jeunes âgés de moins de 24 ans** : 32 % des tués (31 % de la population du département), en particulier **les jeunes adultes 18-24 ans** qui représentent 23 % des tués alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population du département.

LA LOCALISATION

Il se produit plus d'accidents en agglomération (66 % des accidents) en particulier dans les communes de plus de 20 000 habitants. Mais les accidents les plus graves se situent hors agglomération (71 % des tués et 58 % des blessés hospitalisés).

La ville ou la proche périphérie est le lieu de :

- **2 accidents sur 3,**
- **1 tué sur 3,**
- **2 blessés hospitalisés sur 5,**
- **1/3 des victimes graves en deux-roues motorisés.**

Les communes où l'on recense le plus d'accidents sont **Avignon** (42,3 % du total et 60 % des accidents en agglomération) et Cavaillon (12,2 % du total).

La très grande majorité des accidents se produisent en nombre équivalent sur routes départementales et voies communales.

La très grande majorité des accidents se produisent sur des routes bidirectionnelles de largeur inférieure à 7m.

TYPE D'ACCIDENT ET DE COLLISION

Les **obstacles fixes** restent une source d'aggravation des blessures avec 26,5 % des victimes graves entre 2002 et 2007 contre 22 % des victimes graves entre 1998 et 2002. Les accidents contre arbres, fossés et poteaux sont sur-représentés.

3 accidents sur 5 ont concerné une collision entre 2 véhicules.
Dans 1 accident sur 3, un seul véhicule est en cause.

25% des accidents se sont produits en **intersection**.

20 % des accidents se sont produits lors d'une manœuvre de tourne à gauche.

19 % des accidents se sont produits lors d'une manœuvre de dépassement.

16 % se sont produits en courbe.

1 accident sur 2 s'est déroulé sur un **trajet « promenade-loisirs »**.

1 accident sur 5 s'est déroulé sur un **trajet « domicile-travail »**.

LE FACTEUR VITESSE

Entre 2005 et 2007, les pertes de contrôles et les vitesses excessives ou inadaptées sont des facteurs présents dans 1 accident mortel sur 2.

LE FACTEUR ALCOOL

Le nombre d'accidents concerné par l'alcool a diminué entre 1998 et 2006. En moyenne, ces accidents représentent 7 % des accidents corporels et ont représenté 22 % des tués. Le taux de gravité est très élevé.

LE PORT DES DISPOSITIFS DE SECURITE

La ceinture de sécurité routière est portée à plus de 87 %, un peu moins en agglomération que hors agglomération. Mais elle n'est portée qu'à 69 % dans les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule.

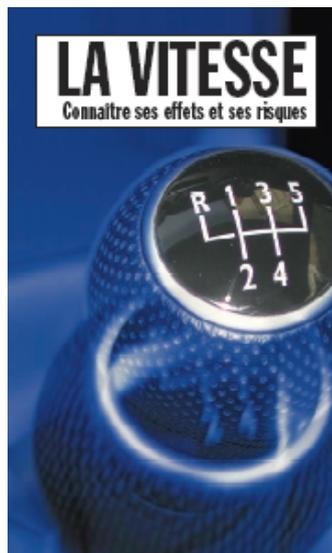
Le casque est utilisé à 95 %, un peu moins chez les cyclomotoristes que chez les motards. Mais il n'est utilisé qu'à 89 % dans les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule.

Les enjeux retenus sont donc :

- **le facteur vitesse dans les accidents de la route**
- **la lutte contre l'alcool au volant**
- **le sur risque des motards**
- **le sur risque des jeunes âgés entre 18 et 24 ans**

Une attention devra être toutefois apportée à aménager les infrastructures pour réduire les risques liés aux obstacles fixes et aux intersections.

LE FACTEUR VITESSE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE



ROULER VITE

Le fait de rouler vite entraîne :

- **l'augmentation de la distance d'arrêt** : dès lors que le conducteur roule à une vite inadaptée, il a moins de temps pour réagir et il a besoin d'une plus grande distance pour freiner ou pour manœuvrer.
- **la réduction du champ de vision** : plus le véhicule roule vite, plus le champ de vision du conducteur se réduit. Ainsi le conducteur voit moins bien les objets et les détails, il néglige la présence d'autres usagers ou l'implantation de signalisation.
- **une perte de vigilance et de la fatigue**
- **l'augmentation du risque de perdre le contrôle de son véhicule**
- **l'augmentation de la probabilité d'être tué** : la résistance aux chocs du corps humain est faible.

L'EFFICACITE DES LIMITATIONS DE VITESSE

La réglementation des limitations de vitesse est établie en fonction des limites physiologiques humaines et des lois physiques.

Toutes les études montrent que **la diminution de 10% des vitesses entraîne une baisse de 40% des accidents mortels.**

LES FRANÇAIS CONTINUENT A DEPASSER LES LIMITATIONS DE VITESSE

Entre 2002 et 2006, la vitesse moyenne diurne des automobilistes est passée de 89,5 km/h à 82,2 km/h, celle des motos de 100,4 km/h à 87,8 km/h.

Toutefois, **en 2006, tous réseaux confondus, 40,3 % des automobilistes ont dépassés les limitations de vitesse** (source : ONISR - 2008) .

64 % des jeunes reconnaissent qu'ils leur arrivent de dépasser les limitations contre 54 % de l'ensemble de la population (source Ifop – 2006) .

LE PLAISIR DE ROULER VITE

42 % des jeunes de 18 à 24 ans qui déclarent dépasser les limitations le font par attrait de la vitesse contre 23 % de l'ensemble de la population. (source Ifop – 2006)

LES CONTROLES

En France :

Entre 1990 et 2002, le nombre d'infractions verbalisées pour non respect des limitations de vitesse se situait entre 1,1 et 1,4 millions par an.

Depuis l'automne 2003 avec la mise en place du contrôle sanction automatisé, ce nombre est passé à 7,2 millions en 2006. (source : ONISR - 2008)

En Vaucluse :

En 2007, 205 604 infractions ont été relevées grâce aux 8 radars fixes et aux 6 radars embarqués contre 112 488 infractions relevées en 2006 par 6 radars fixes et 4 radars embarqués.

Entre 2006 et le 1^{er} semestre 2008, **93 % des infractions concernent un dépassement des vitesses autorisées inférieurs à 20 km/h.** (source infocentre 2008)

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA ROUTE

En France :

La vitesse est la deuxième cause de mortalité sur les routes après l'alcool.

Ce facteur d'accident est présent dans 1 accident mortel sur 2.

Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au delà des limitations autorisées, dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances. (source : ONISR)

En Vaucluse : (source ODSR – 2008)

Etude des accidents mortels de 2005 à 2007

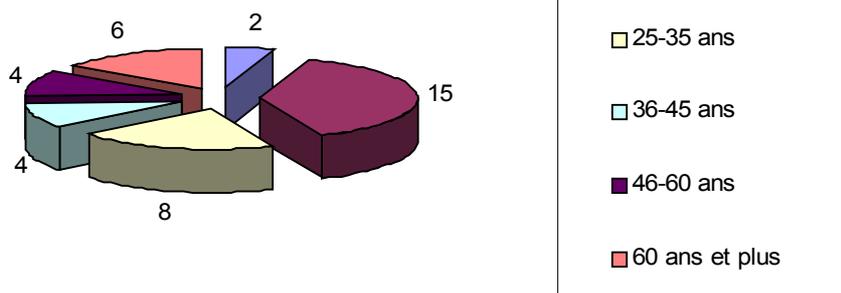
Entre 2005 et 2007, les pertes de contrôles et les vitesses excessives ou inadaptées sont des facteurs présents dans la **moitié des accidents mortels**.

accidents mortels	2005		2006		2007	
	en nombre	% par rapport au total	en nombre	% par rapport au total	en nombre	% par rapport au total
perte de contrôle et/ou une vitesse excessive ou inadaptée	26	47,20%	22	47,80%	38	56,70%
TOTAL	55		46		67	

Etude des 38 accidents mortels de 2007 concernés par une perte de contrôle et/ou une vitesse excessive

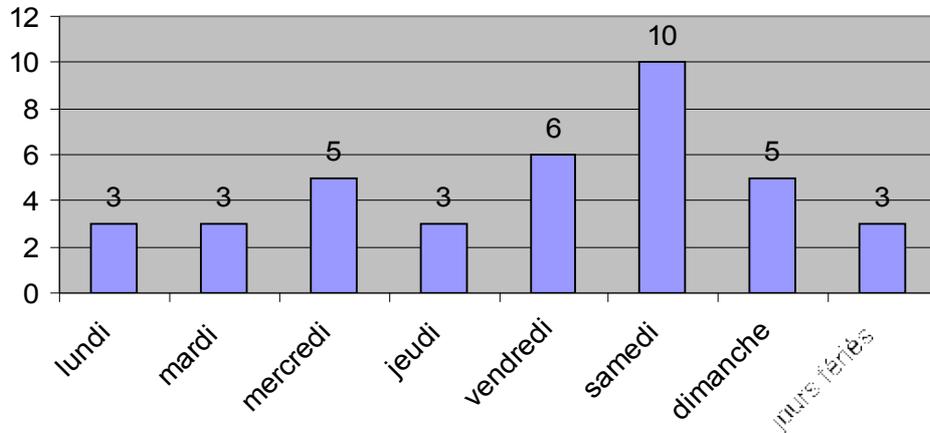
QUI ?

- 29 conducteurs et 10 passagers ont perdu la vie.
- 26 hommes et 13 femmes.
- Ce sont les 18–35 ans les plus concernés.



QUAND ?

- 15 accidents se sont produits entre 21h et 6h30.
- 15 accidents se sont produits le week-end.



OÙ ?

21 accidents se sont produits hors agglomération, sur des routes départementales bidirectionnelles.

COMMENT ?

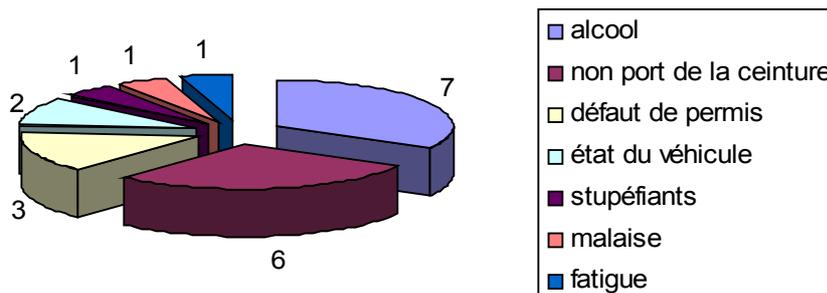
- On constate une perte de contrôle dans 32 accidents mortels ;
- Un seul véhicule seul (voiture ou deux-motorisés) était impliqué dans 19 accidents mortels ;
- Vitesse excessive dans 14 accidents mortels.

POURQUOI ?

Les accidents n'ont jamais une cause unique. Ils sont la conséquence d'un enchaînement d'événements et de facteurs.

Dans ces accidents, un autre facteur est présent en particulier :

- 7 accidents sont concernés par l'alcool;
- 6 accidents sont concernés par un non port de la ceinture.



SCENARIO D'ACCIDENT valable dans environ 40 % des cas :

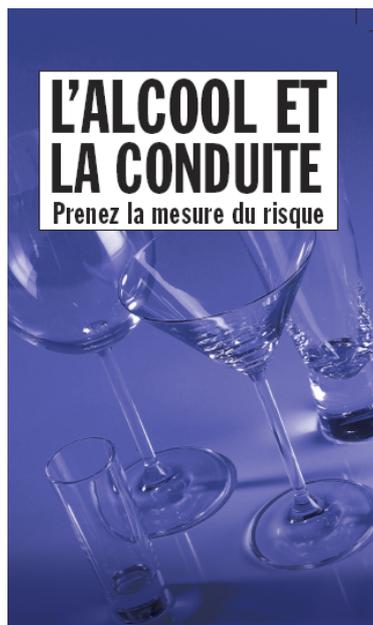
Un homme âgé entre 18 et 35 ans conduit son véhicule de nuit un week-end sur une route départementale bidirectionnelle hors agglomération.

Il est seul à bord.

Il perd seul le contrôle de son véhicule à cause de facteurs multiples dont une vitesse inadaptée aux circonstances.

Il a bu ou n'a pas mis sa ceinture.

LE FACTEUR ALCOOL DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE



**L'ALCOOL EN FRANCE :
UNE PREOCCUPATION MAJEURE DE SANTE PUBLIQUE**

En 40 ans, la consommation d'alcool en France a fortement baissé. Cette baisse concerne surtout le vin et le cidre. A contrario, les Français consomment plus d'alcools forts.

La consommation excessive d'alcool est la 2^{ème} cause de mortalité évitable après le tabac. La France connaît la plus forte surmortalité masculine liée à l'alcool, de 30 % supérieure à la moyenne européenne. (source *Institut Gustave Roussy*)

CONNAÎTRE SES LIMITES

Dans une dose bar, il y a autant d'alcool dans le verre quel que soit l'alcool.

**10 cl de vin
à 12,5%**



**25 cl de bière
à 5%**



**10 g d'alcool pur
dans chaque verre**

**3 cl de whisky
à 40%**



**8 cl d'apéritif
à 16%**



En moyenne, chaque verre consommé fait monter le taux d'alcool de 0,25 g/l. Les chiffres peuvent varier suivant votre sexe, votre corpulence et votre état de santé.

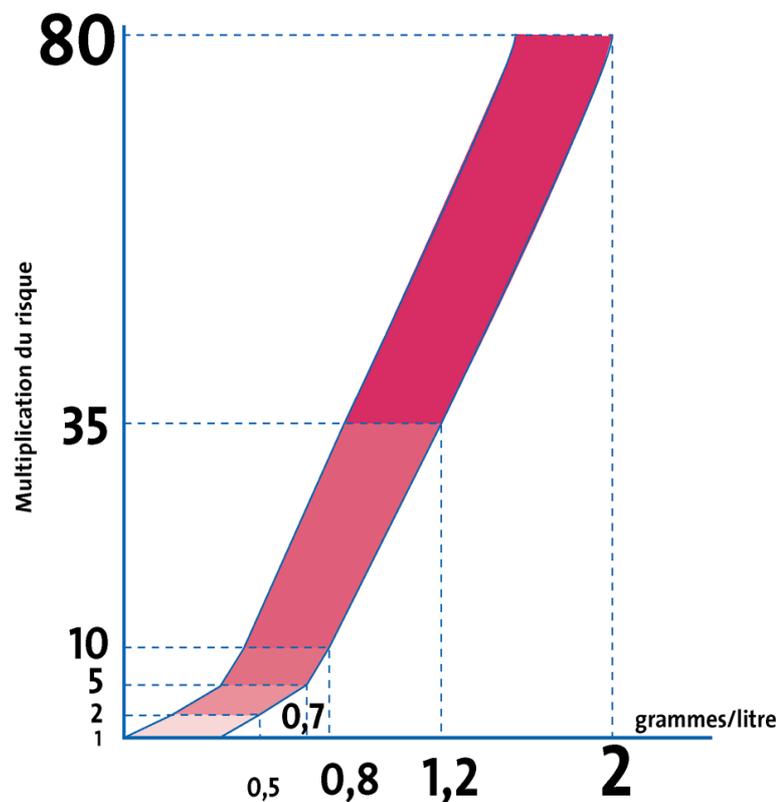
Quelle que soit la quantité d'alcool consommée, le taux maximal d'imprégnation de l'organisme atteint :

- Une demi-heure après une absorption à jeun ;
- Une heure après une absorption au cours d'un repas.

Un sujet en bonne santé élimine 0,1 à 0,15 g/l d'alcool par heure. Il n'existe aucune recette miracle pour faire baisser le taux plus rapidement.

L'ALCOOL ET LES RISQUES D'ACCIDENTS

A 0,5 gramme d'alcool par litre de sang, le risque d'accident est multiplié par 2. Au-delà, le risque s'accroît de façon exponentielle selon la quantité d'alcool consommée.



La consommation conjointe d'alcool, de drogues et de médicaments multiplie les risques d'accidents. **Conduire sous le double effet du cannabis et de l'alcool multiplie par 14 le risque d'accidents mortels.**

A alcoolémie égale, le risque d'accident de la route est plus élevé pour un jeune que pour un adulte, du fait de son inexpérience, à la fois de la conduite, de la boisson et de la conduite sous l'influence de l'alcool.

LES EFFETS DE L'ALCOOL SUR LE CONDUCTEUR

L'alcool agit directement sur le cerveau, même à faible dose. Les premières perturbations sont constatées à partir de 0,3 g/l, mais se généralisent à partir de 0,5 g/l.

La consommation d'alcool entraîne :

- **la réduction du champ visuel** : la perception latérale des objets est altérée ;
- **La modification de la perception du relief, de la profondeur et des distances** : ainsi le conducteur évalue moins le danger lors d'un dépassement ;
- **L'augmentation du temps de réaction** : chez un conducteur sobre, la durée moyenne de réaction est de 1 seconde. S'il présente une alcoolémie même, légèrement positive, elle atteint au moins une seconde et demie ;
- **l'augmentation de la sensibilité à l'éblouissement** ;
- **la diminution de la vigilance et de la résistance à la fatigue** ;
- **le manque de coordination des mouvements** ;
- **un effet désinhibiteur** : l'alcool amène le conducteur à sous-évaluer les risques et à transgresser les interdits.

L'ALCOOL AU VOLANT ET LES FRANÇAIS : UNE TRANSGRESSION DIFFICILEMENT AVOUABLE

« On admet ses excès de vitesse, rarement la conduite en état d'ébriété. Les excès de vitesse sont une infraction tolérable. On nie le risque...ou on imagine qu'on le maîtrise...Enfin on déplace la responsabilité sur le collectif... Par contre l'alcool est une transgression majeure, un risque vital majeur... Mais on assiste à une attitude de dénéigation : on ne boit pas quand on conduit, et un clivage entre univers festif de la consommation d'alcool... et la réalité de conduite. Pour tous, le refus d'être stigmatisé comme alcoolique. » (Source IFOP 2003)

LES CONTROLES

La réglementation :

Le taux d'alcoolémie autorisé par la loi doit être inférieur à 0,5 gramme par litre de sang (prise de sang) ou à 0,25 milligramme par litre d'air expiré (éthylotest ou éthylomètre).

- Taux d'alcoolémie entre 0,5 et 0,79 g/l de sang : c'est une infraction.
- Taux d'alcoolémie au-dessus de 0,8 g/l de sang : c'est un délit.

Les sanctions sont fonction du taux d'alcoolémie, d'une récidive de conduite sous l'empire de l'alcool ou si vous être responsable d'un accident.

Il faut savoir aussi que l'assurance d'un conducteur dont le taux d'alcoolémie est au-dessus de 0,5 g/l de sang et reconnu responsable d'un accident, ne prend pas en charge ses blessures et les dégâts de sa voiture. Elle peut même résilier le contrat.

En France :

Le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués augmente chaque année. Ce sont environ 10 millions de dépistages par an qui sont effectués. En moyenne, 2,9 % des dépistages se révèlent positifs.

Le nombre de dépistages positifs a connu entre 2002 et 2006 une hausse du nombre de contrôles positifs de + 57 %. (source ONISR 2008)

En Vaucluse :

En 2007, 82 752 dépistages d'alcoolémie ont été réalisés et environ 3,1 % se sont révélés positifs.

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA ROUTE**En France :**

En 2006, l'alcool est devenu le premier facteur d'accidents mortels devant la vitesse.

L'alcool est présente dans :

- 1/3 des accidents mortels,
- 2/3 des accidents mortels de nuit,
- 67 % des accidents mortels des vendredis et samedis.

70 % des conducteurs aux taux d'alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel étaient au volant d'une voiture de tourisme contre 64 % en général.

Sur 5 tués dans un accident avec alcool en 2006 :

- 3 étaient des conducteurs en état alcoolique,
- 1 était passager du conducteur ivre,
- 1 était piéton ou usager d'un véhicule tiers.

En 2006, 1 271 personnes auraient pu être sauvées, si aucun usager n'avait conduit sous l'empire de l'alcool.

En Vaucluse : *(source ODSR – 2008)*

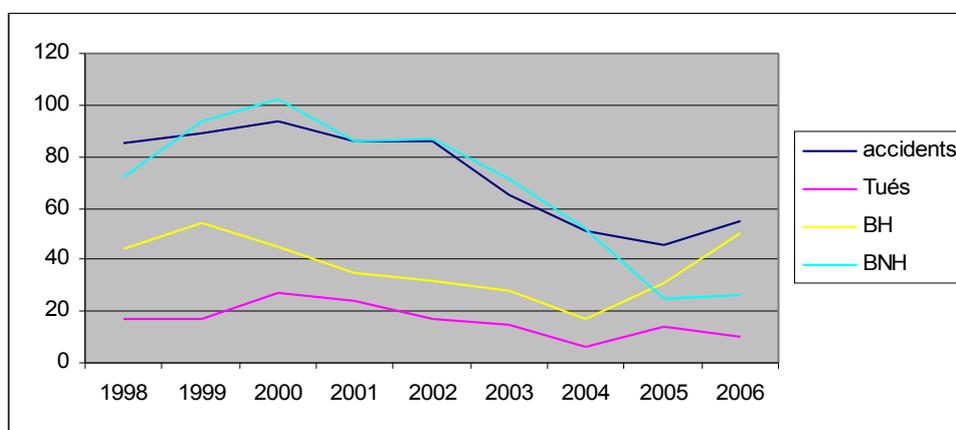
Analyse des fichiers accidents de 2002 à 2006**Avant-propos**

Environ 60 % des accidents corporels sont exploitables pour l'étude par le logiciel CONCERTO. En effet, pour les autres accidents, le taux d'alcoolémie n'est pas renseigné ou le dépistage n'a pu être effectué.

Ce manque de connaissance de l'alcoolémie dans les fiches accidents (BAAC) remplies par les forces de l'ordre se retrouve au niveau national et ne permet pas toujours d'avoir une connaissance exhaustive de la problématique.

L'évolution au cours des dernières années

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes		
		Tués	BH	BNH
1998	85	17	44	72
1999	89	17	54	94
2000	94	27	45	102
2001	86	24	35	86
2002	86	17	32	87
2003	65	15	28	71
2004	51	6	17	52
2005	46	14	31	25
2006	55	10	50	26



Le nombre d'accidents concerné par l'alcool a diminué entre 1998 et 2006. En moyenne, ces accidents représentent 7 % des accidents corporels et ont représenté 22 % des tués. Le taux de gravité est très élevé.

L'analyse des accidents survenus entre 2002 et 2006

La majorité des accidents étudiés comporte les caractéristiques suivantes :

QUI ?

- Les hommes sont les plus impliqués (96 % des accidents et 85 % des tués);
- Les automobilistes sont les plus concernés (85 % des tués);
- Les deux classes d'âges qui ressortent sont les 25-59 ans (environ 55 % des victimes graves) et les 18-24 ans (environ 35 % des victimes graves).

QUAND ?

- Les accidents se produisent majoritairement le soir à partir de 19h00 et la nuit avec un pic entre 19h-20h (10 % des accidents) ;
- Ils se produisent le week-end (53 % des accidents) ;
- Ils se produisent majoritairement en juillet et en décembre (21 % des accidents).

OU ?

Les secteurs les plus touchés sont: le sud-ouest du département autour d'Avignon et Cavaillon, puis Apt, Orange et Sarrians.

COMMENT ?

- La moitié des accidents n'implique qu'un seul véhicule.
- L'autre moitié concerne des collisions entre deux véhicules ou entre un véhicule et un piéton.

A partir de cette analyse, une étude des PV en la possession de l'observatoire, a été effectuée. Elle concerne les accidents mortels impliquant au moins un automobiliste.

Analyse des PV des accidents mortels entre 2005 à 2007

Il a été analysé 11 procédures d'accidents mortels survenus entre 2005 et 2007. Les 11 accidents ont fait 15 morts et 3 blessés hospitalisés.

QUI ?

- 6 accidents (soit 55 %) concernent des jeunes entre 18 et 24 ans et 5 accidents entre 25 et 60 ans.
- La majorité des impliqués sont des salariés.
- La très grande majorité sont des locaux.

QUAND ?

- 5 accidents se sont produits le week-end et 2 un jour férié.
- 7 accidents se sont déroulés le soir ou de nuit.

OU ?

- La majorité s'est produite dans le sud-ouest du département autour d'Avignon et Cavaillon ;
- Les accidents se produisent le plus souvent près du domicile et sur le trajet de retour .

COMMENT ?

- 9 accidents ne concernent qu'un seul véhicule.

POURQUOI ?

- La perte de contrôle et une vitesse excessive sont très majoritairement recensées ;
- Dans 8 accidents, les victimes ne portaient pas la ceinture. (11 morts) ;
- 3 accidents sont concernés par le double usage d'alcool et drogue et ont pour conséquence 6 tués ;
- 1 accident est dû à l'endormissement ;
- 3 des victimes étaient dans une période psychologiquement instable (1 cas : dépression suite à un divorce – 1 cas : perte du père 9 mois avant - 1 cas : vient d'être quitté par son compagnon le jour de l'accident)

LE PARCOURS DE PRISE D'ALCOOL :

Pour 6 accidents, le parcours de prise d'alcool a pu être reconstitué :

Accident du 17 juin 2005 (homme) :

15h30 : il quitte son domicile pour un RDV avec un client

entre 15h30 et 16h30 : après le RDV, il rejoint un copain dans un bar où il consomme des bières

16h45 : au retour vers son domicile, il perd le contrôle de son véhicule et percute un autre VL (2 blessés hospitalisés gravement blessés)

Accident du vendredi 16 décembre à 17h04 (jeune) :

12h30 à 14h30 : consommation d'alcool durant le repas de fin d'année avec les copains

14h30 à 16h30 : rangement de la salle de cours – il teste son alcoolémie avec un éthylotest récupéré en discothèque

17h04 : au retour, effectue un dépassement dangereux et percute un PL

Accident du samedi 27 mai 2006 (jeune) :

Avant 22h30 jusqu'aux alentours de minuit : consommation d'alcool probable dans un bar/billard

0h21 : accident seul en partant pour un autre lieu

Accident du samedi 19 août 2006 (jeune femme seule) :

A partir de 17h30 : consommation à une fête votive et dans un bar d'une autre commune

20h20 : reprend la route et arrivée près de l'habitation d'un membre de sa famille, perd le contrôle de son véhicule.

Accident du dimanche 1^{er} octobre 2006 à 6h00 (homme seul) :

22h00 : fin de son service, le conducteur part en discothèque.

6h00 : au retour, il s'endort et perd le contrôle de son véhicule.

Accident du samedi 28 octobre 2006 à 6h10 (3 jeunes) :

17h30 : sortie de travail

jusqu'à 19h30 : consommation d'alcool dans un bar

21h : ils vont chercher un copain

de 21h30 à 22h30 : consommation d'alcool chez l'un d'entre eux

0h30 : discothèque avec consommation d'alcool

6h10 : presque arrivés chez eux, l'accident

Scénarios d'accident

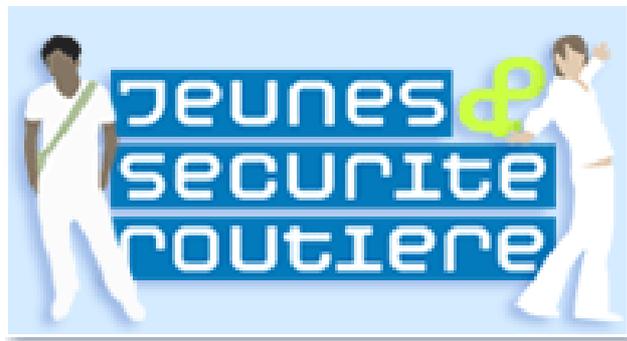
Famille 1 : véhicule seul

Un vendredi de décembre à 18h, un homme âgé entre 25 et 59 ans sort de son travail et retrouve des amis dans un bar. Il consomme quelques verres. Vers 20h30, il retourne chez lui. Il va un peu vite et n'a pas mis sa ceinture. Arrivé près de chez lui, il perd le contrôle de son véhicule.

Famille 2 : collision entre 2 véhicules

Un groupe de copains âgés entre 18 et 24 ans, fêtent la réussite à l'examen chez l'un d'entre eux. Puis ils finissent la soirée en discothèque. Sur le chemin du retour, le conducteur alcoolisé tente une manœuvre de dépassement et vient percuté le véhicule venant en face.

LE SUR-RISQUE DES JEUNES AGES ENTRE 18 ET 24 ANS



LE CONTINUUM EDUCATIF

Le continuum éducatif favorise une formation qui évolue en fonction de l'âge, des modes de déplacements et des comportements sociaux. Différentes évaluations valident les acquis.

ATTESTATION DE PREMIERE EDUCATION A LA ROUTE (APER)

Une action éducative est menée de la maternelle au CM2 et donne lieu à la délivrance d'une attestation APER en fin de CM2.

ATTESTATIONS SCOLAIRES DE SECURITE ROUTIERE (ASSR 1 et 2)

Au collège, l'éducation à la sécurité routière est finalisée par la préparation des deux **attestations scolaires de sécurité routière ASSR** de niveaux 1 et 2.

Tout élève, quel que soit son lieu de scolarisation, doit avoir passé :

- **l'ASSR de 1er niveau** le jour où il atteint ses **14 ans**, âge à partir duquel il est possible de conduire un cyclomoteur.
- **l'ASSR de 2nd niveau** le jour où il atteint ses **16 ans**, âge à partir duquel il peut commencer l'apprentissage à la conduite accompagnée d'un véhicule à moteur. L'ASSR 2 est obligatoire pour s'inscrire à l'épreuve théorique du **permis de conduire**.

Ces attestations sont obligatoires pour toutes les personnes nées à compter du 1er janvier 1988 qui souhaitent conduire.

ATTESTATION DE SECURITE ROUTIERE (ASR)

Les jeunes qui n'ont pu passer ou obtenir l'une ou l'autre de ces attestations en milieu scolaire peuvent passer depuis 2004 une **attestation de sécurité routière** dans les GRETA et dans les CFA.

ATTESTATION D'EDUCATION A LA ROUTE

Une **attestation d'éducation à la route** (AER) valide les connaissances des personnes présentant une déficience visuelle ne leur permettant pas, en raison de leur handicap, de se présenter aux épreuves des attestations scolaires de sécurité routière ou de l'attestation de sécurité routière.

BREVET DE SECURITE ROUTIERE (BSR)

L'ASSR 1 ou 2 et une formation pratique de cinq heures constituent le **BSR**, obligatoire pour conduire un cyclomoteur en l'absence de permis.

APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE OU CONDUITE ACCOMPAGNER

Cet apprentissage peut débuter à 16 ans. C'est une formation initiale d'au moins 20h en auto-école.

Après la réussite de l'épreuve théorique générale du code et la remise d'une attestation de fin de formation initiale, la conduite accompagnée commence. Le jeune conducteur doit effectuer au moins 3 000 kilomètres.

LE PERMIS DE CONDUIRE PROBATOIRE

Les nouveaux titulaires du permis partent avec un permis probatoire avec un capital de 6 points au lieu de 12 pendant 3 ans suite à une formation traditionnelle ou pendant 2 ans suite à une formation AAC.

STAGES POST-PERMIS

Ils sont de 2 sortes :

- les stages de perfectionnement organisés par des centres spécialisés.
- les stages de sensibilisation ou de récupération de points proposés aux conducteurs infractionnistes.

CONTEXTE NATIONAL

Les jeunes constituent la catégorie d'âge qui a le risque rapporté à la population le plus élevé.

Ce risque est particulièrement élevé chez les jeunes garçons pour lesquels le risque est près de trois fois supérieur à celui de l'ensemble de la population.

Néanmoins il faut avoir conscience que ce sur-risque n'est pas du tout spécifique à la France, mais qu'on le retrouve également dans les autres pays européens.

On a donc un rapport moyen de l'ordre de 2 entre les tués par millions d'habitants de 18-24 ans et l'ensemble de la population. Ce résultat n'est pas vraiment surprenant puisqu'il est assez logique que la part des conducteurs les moins expérimentés soit la plus accidentée.

D'une manière générale, on constate que la part des jeunes dans les victimes de la route évolue peu, même lorsque le nombre de tués varie fortement. Il s'avère donc que les mesures de sécurité routière qui ont le plus profité aux jeunes sont des mesures destinées à l'ensemble des conducteurs et non spécifiquement aux jeunes. D'ailleurs on peut constater que la mise en place du permis probatoire en mars 2004, n'a pas fait baisser leur part dans les victimes de la route.

Il y a néanmoins un intérêt à se soucier des jeunes compte tenu de la part élevée qu'ils représentent dans les victimes de la route et du fait que les accidents graves avec plusieurs jeunes marquent beaucoup les esprits. De plus, les actions de sensibilisation envers un public jeune sont des actions de long terme, qui produiront encore des effets lorsqu'ils seront adultes.

Les 18-24 ans représentent 9% de la population mais 22 % des tués sur la route. En 2006, 65 % des jeunes de 18 à 24 ans tués l'ont été en tant qu'usagers de voiture de tourisme et 28 % en tant qu'usagers de deux-roues à moteur.

Le risque d'être tué en tant que passager est plus élevé pour cette classe d'âge représentant 22,7 % contre 19,6 % pour l'ensemble des autres usagers.

57 % des jeunes tués sur la route l'ont été dans un accident de nuit. Près d'un sur deux a été tué dans un accident à un seul véhicule sans piéton contre un sur trois pour les autres. Les fins de semaines sont particulièrement dangereuses puisque 59 % des jeunes se tuent à ce moment là, dont 59 % la nuit.

Les 18-24 ans représentent $\frac{1}{4}$ des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcoolémie positif. Ils représentent la même proportion dans le cas des accidents mortels.

En tant que conducteur, 53 % des jeunes hommes de 18 à 24 ans sont présumés responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués (44 % des conductrices). Cette proportion est de 46 % pour l'ensemble des hommes (42 % pour les femmes).

(source ONISR 2008)

SITUATION DU DEPARTEMENT

L'analyse statistique et l'analyse des scénarios ont été réalisées par le bureau d'étude Egis mobilité à la demande de l'observatoire de sécurité routière de la direction départementale de l'équipement de Vaucluse.

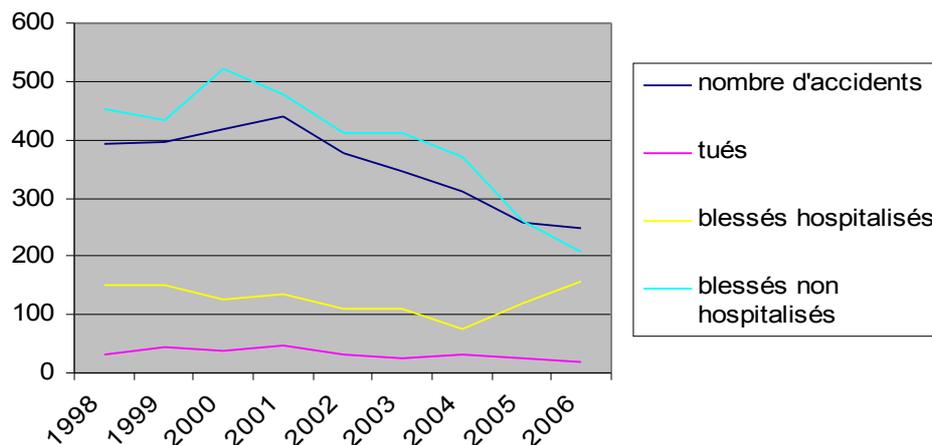
La synthèse de l'étude est la suivante :

Les 18-24 ans représentent environ 8,1 % de la population du département de Vaucluse (contre 9,1 % au niveau national) mais 23,4% des tués (contre 22,2 % au niveau national).

APPROCHE STATISTIQUE

L'évolution au cours des dernières années

	nombre d'accidents	nombre de victimes		
		tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
1998	393	31	152	452
1999	395	44	151	435
2000	419	37	127	523
2001	440	48	134	479
2002	377	30	109	413
2003	347	25	109	413
2004	312	30	74	370
2005	258	25	120	261
2006	248	18	156	208



Les nombres d'accidents et de tués impliquant un jeune de 18-24 ans a diminué entre 1998 et 2006. Par contre, le nombre de blessés hospitalisés augmente depuis 2005.

En moyenne, ces accidents représentent 37 % des accidents corporels et ont représenté 23 % des tués.

L'analyse des accidents survenus entre 2002 et 2006

La majorité des accidents étudiés comporte les caractéristiques suivantes :

LES VICTIMES :

- Les hommes sont les plus impliqués (76 % des accidents et 90 % des tués) ;
- Les automobilistes sont les plus concernés (90 % des accidents et 71 % des tués);
- Les victimes des accidents concernant les 18-24 ans sont les jeunes de 18-24 ans eux-mêmes (58 % des tués et 48 % des blessés hospitalisés)
- Dans 93 % des accidents impliquant un jeune de 18-24 ans, ce jeune était un conducteur.
- Pour 63 % des accidents concernés par au moins un conducteur âgés de 18-24 ans, ce conducteur avait moins de 3 ans d'expérience de la conduite. Ces accidents représentent 63 % des tués.

REPARTITION TENPORELLE :

- Les nombres d'accidents et de victimes impliquant un jeune stagnent alors qu'au niveau national la tendance est à la baisse.
- Il y a 2 pics annuels : juillet et décembre, qui sont deux périodes festives.
- Les accidents se passent majoritairement entre 8h-9h puis entre 17h et 20h (31 % des accidents);
- les accidents en période nocturne (aux heures de retours de soirée) sont plus graves que ceux qui se déroulent de jour.
- Il existe un pic le vendredi et le samedi (36 % des accidents),

REPARTITION SPATIALE :

- 68 % des accidents se produisent en agglomération mais 70 % des tués le sont hors agglomération.
- Le secteur le plus touché est la commune d'Avignon :
 1. Il se produit 45 % des accidents impliquant des jeunes 18-24 ans.
 2. Les accidents de jeunes 18-24 ans représentent 40 % des accidents dans l'agglomération d'Avignon.
 3. Les 18-24 ans représentent la moitié des tués sur les rues de la commune et 40 % des blessés hospitalisés.
- Les voies les plus accidentogènes sont les D907 et N7 (82 accidents), les D900 et 901 (58 accidents) et la D973 (50 accidents).
- La très grande majorité des accidents se situent sur le plat et en ligne droite.

TYPES D'ACCIDENTS :

- Les trois quarts des accidents concernent des collisions entre une voiture et un autre véhicule (VL, cyclo, moto, vélo) ou un piéton.
- 27 % des accidents se produisent en intersection.
 - Les manœuvres de dépassement et de tourne à gauche concernent 75 % des accidents « jeunes ». Les accidents qui sont précédés par ces manœuvres sont dues soit :
 - une mauvaise estimation des vitesses et distances,
 - une vitesse trop élevée,
 - un manque d'attention de l'environnement routier,
 - un manque d'anticipation de la manœuvre.

A partir de cette analyse, une étude des PV en la possession de l'observatoire, a été effectuée.

ANALYSE DES SCENARIOS D'ACCIDENTS

Il a été analysé 30 procédures d'accidents corporels et mortels survenus entre 2002 et 2007.

8 familles ont été déterminées :

- accident mortel sur route départementale en rase campagne (40 % des cas)
- déplacement de type domicile-travail (27 % des cas)
- véhicule seul en retour de soirée (23 % des cas)
- accumulation de délits routiers (23 % des cas)
- manœuvre de dépassement et manque d'expérience (23 % des cas)
- inattention du conducteur (17 % des cas)
- vitesse seule (13 % des cas)
- accident véhicule contre piéton (10 % des cas)

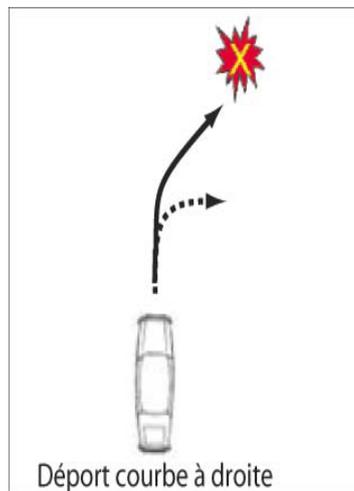
Les 5 familles les plus importantes sont décrites ci-après:

FAMILLE 1 : VEHICULE SEUL EN RETOUR DE SOIREE

Un jeune conducteur circule seul. Il rentre d'une soirée ou d'un déplacement à but de loisirs. Il arrive au niveau d'une courbe et perd le contrôle de son véhicule. Il se déporte et percute un obstacle.

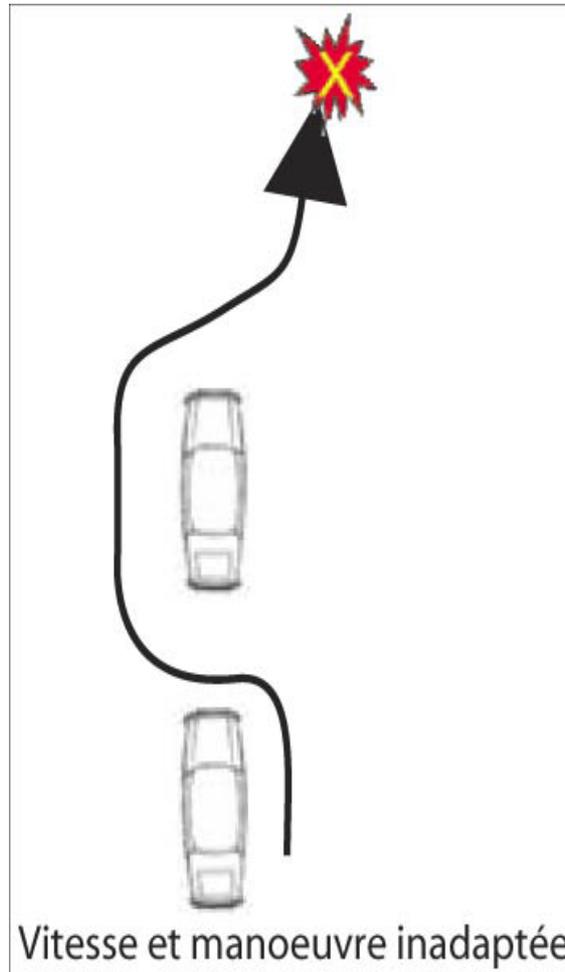
Parmi les facteurs de ce type d'accidents, on retiendra :

- le véhicule circule trop vite et ne peut avoir une trajectoire conforme à la courbe.
- Le conducteur est fatigué et ne perçoit pas la courbe.
- La courbe n'est pas bien identifiable de nuit et le conducteur n'a pas le temps de réagir.



FAMILLE 2 : ACCUMULATION DE DELITS ROUTIERS

Un homme qui habite la commune voisine effectue un déplacement à but de loisirs. Il perd le contrôle de son véhicule à cause d'une vitesse ou d'une manœuvre inadaptées. Il percute un autre véhicule. Il cumule plusieurs délits notamment excès de vitesse, alcoolémie, psychotrope et défaut de ceinture.

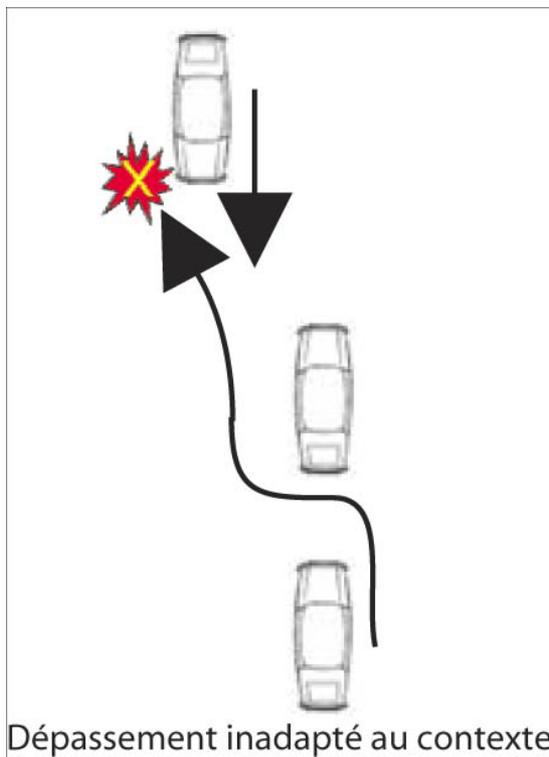


FAMILLE 3 : MANOEUVRE DE DEPASSEMENT ET MANQUE D'EXPERIENCE

Un jeune automobiliste ayant moins de 20 ans et moins d'un an de permis effectue une manœuvre de dépassement. Il analyse mal la situation. Il percute sur le côté le véhicule arrivant en sens opposé.

Parmi les facteurs de ce type d'accidents, on retiendra :

- le jeune conducteur effectue mal les contrôles visuels nécessaires ou apprécie mal les distances et les vitesses des véhicules (le sien, celui du véhicule dépassé, celui du véhicule venant en sens opposé),
- le véhicule dépassé ou le véhicule venant en sens opposé ont des vitesses élevées.

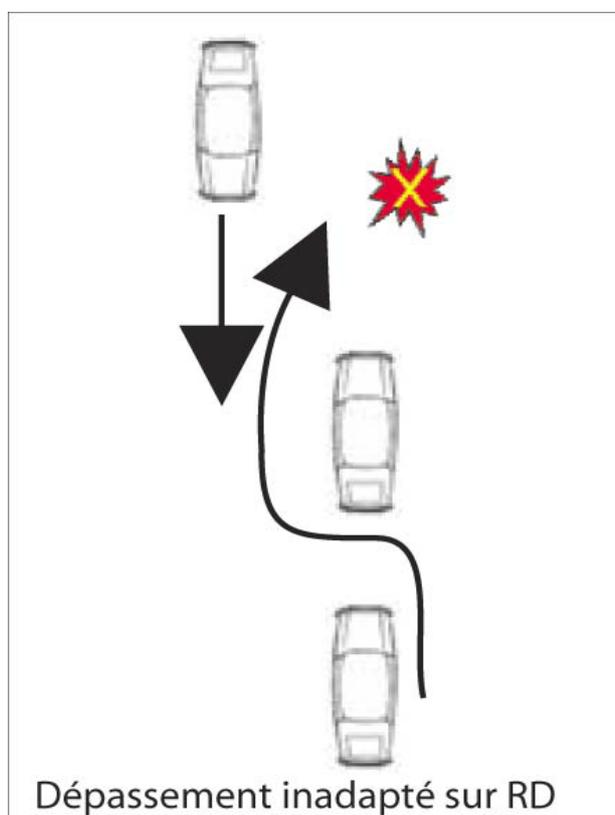


FAMILLE 5 : ACCIDENT MORTEL SUR ROUTE DEPARTEMENTALE EN RASE CAMPAGNE

Un jeune conducteur souhaite effectuer un dépassement en section courante. Le véhicule circulent à vitesse élevée. Le conducteur découvre un obstacle en sens opposé ou bien sur l'accotement. Il perd le contrôle de son véhicule et effectue un tête à queue. Le véhicule percute un obstacle latéral.

Parmi les facteurs de ce type d'accidents, on retiendra :

- la vitesse trop élevée,
- la mauvaise appréciation du contexte routier,
- le manque d'expérience qui ne permet pas de prendre la bonne décision en situation d'accident et d'urgence.

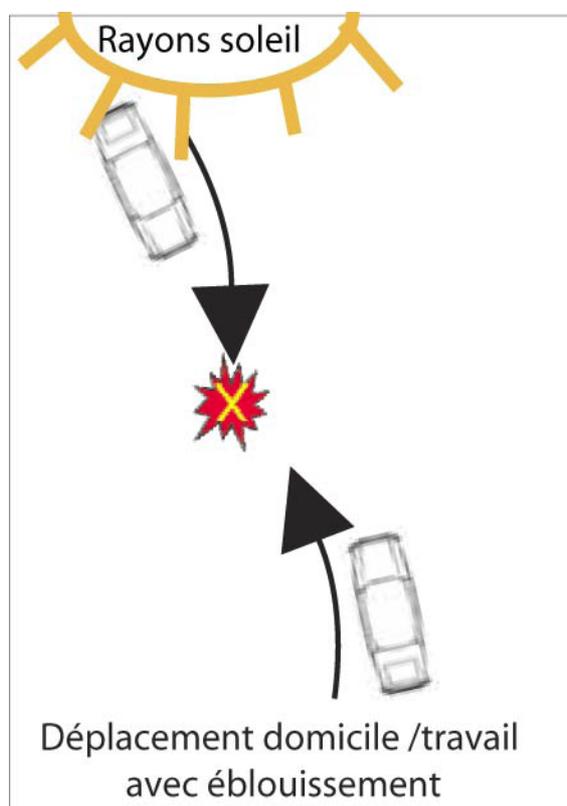


FAMILLE 6 : DEPLACEMENT DE TYPE DOMICILE-TRAVAIL

Un jeune conducteur de la commune ou de la commune voisine circule sur une route de campagne . Il rentre du travail ou de l'école. C'est un trajet qu'il connaît bien. Le soleil est bas et éblouissant. Il effectue une manœuvre de dépassement. Il est surpris pas le véhicule venant en face. Il perd le contrôle de son véhicule. Il percute le véhicule venant en sens opposé.

Parmi les facteurs de ce type d'accidents, on retiendra :

- l'habitude du trajet,
- le manque d'anticipation,
- un mauvais diagnostic,
- l'éblouissement,
- la vitesse.



LE SUR-RISQUE DES MOTARDS



L'analyse statistique et l'analyse des scénarios ont été réalisées par le bureau d'étude Egis mobilité à la demande de l'observatoire de sécurité routière de la direction départementale de l'équipement de Vaucluse.

La synthèse de l'étude est la suivante :

CONTEXTE NATIONAL

L'accidentologie des motards est en France largement supérieure aux autres pays européens.

Si depuis plusieurs années, le nombre total de victimes graves d'accidents corporels tend à baisser régulièrement, la part de motards tués n'observe pas les mêmes tendances.

Les motos représentent environ 1% du trafic en France mais 15 % des tués.

Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué dans un accident est 20 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture.

SITUATION DU DEPARTEMENT

Entre 2002 et 2006, on constate en moyenne que le nombre de tués en deux-roues reste élevé alors que le nombre de tués en automobile continue de baisser.

APPROCHE STATISTIQUE

Entre 2002 et 2006, on a recensé 573 accidents motos qui ont causé en particulier 43 tués soit 12,5 % du total, et 228 blessés hospitalisés.

UNE PREDOMINANCE D'ACCIDENTS EN AGGLOMERATION :

68 % de ces accidents se sont produits en agglomération en particulier à Avignon avec 2/3 des accidents. Ils ont eu pour conséquence 44 % des tués.

En agglomération, la moitié des accidents est recensée sur la voirie communale.

UNE GRAVITE PLUS ELEVE EN RASE CAMPAGNE :

32 % des accidents se sont produits hors agglomération. Ils ont eu pour conséquence 56 % des tués.

Ces accidents se produisent principalement sur route départementale.

On retrouve la même tendance que pour les accidents mettant en cause uniquement les voitures, à savoir une accidentologie sur route départementale supérieure à la moyenne nationale et à la moyenne régionale.

LOCALISATION :

Environ 30 % des accidents motos se sont produits en dehors des intersections.

Sur les 70 % en intersection, la moitié ont lieu au niveau d'un carrefour en T.

ACCIDENTS HORS INTERSECTIONS :

62 % des accidents motos hors intersection se retrouvent dans les agglomérations (38 % à Avignon).

38 % des accidents hors intersection se sont produits en rase campagne.

EVOLUTION ANNUELLE :

Les accidents moto ont suivi une baisse sur la période 2002-2006 mais seule l'année 2006 montre un résultat réellement positif.

EVOLUTION MENSUELLE :

On constate que le mois de juillet est le mois qui compte le plus d'accidents corporels, tant en moto que pour les autres types de véhicules.

Le mois de mai est également très accidentogène en comparaison à la période hivernale où les accidents motos sont 2 à 3 fois moins nombreux qu'en période estivale.

Les mois les plus doux sont aussi les mois où les motards roulent plus longtemps.

EVOLUTION AU COURS DE LA SEMAINE :

Le vendredi est le jour où se produisent le plus d'accidents. En 2005, un pic d'accidents est observé le mercredi.

On observe plus d'accidents en fin de semaine sur les routes de rase campagne alors que le nombre d'accidents en grande agglomération reste élevé du lundi au vendredi.

EVOLUTION HORAIRE :

On constate plus d'accidents entre 17h et 18h.

TYPE D'USAGERS :

C'est la population âgée entre 25 et 59 ans qui est la plus touchée : 75 % des motards tués et des victimes hospitalisées.

DES COLLISIONS PAR LE CÔTÉ AVEC VOITURE :

Lorsqu'il y a une collision, c'est le plus souvent contre une voiture. Les chocs entre motos sont inexistantes, par contre on relève quelques accidents entre motos et 2 roues légers et poids lourds.

Le type de choc le plus répandu est le choc par le côté d'une voiture. Les collisions arrières ou frontalières sont également fréquentes alors que les accidents mettant en cause plus de 2 véhicules (multiples ou en chaînes) sont très rares.

Le choc sur le côté est plus courant en ville, en carrefour, qu'en rase campagne.

Hors agglomération, on constate en effet des sorties de routes sans collisions (22 %) et des collisions frontales (22 %) que l'on ne constate pas en ville.

TYPE DE COLLISION ET GRAVITE :

Les accidents avec collision arrière (de la moto ou de la voiture) et les accidents caractéristiques des forts trafics (collision en chaîne ou multiples...) sont globalement moins graves. Par contre, les sorties de routes sans collision et les collisions frontales sont les plus meurtrières.

ANALYSE DES SCENARIOS D'ACCIDENTS

Il a été analysé 30 procédures d'accidents corporels et mortels survenus entre 2002 et 2007.

FAMILLE 1 : TOURNE A GAUCHE

Cette famille représente près de la moitié des accidents constatés.

Cette famille se divise en 5 types dont 2 en particulier :

- TAG 1 : VL et moto sens opposé même voie



- TAG 2 : VL sur voie croisée coupe la route à la moto à gauche



Pour la majorité de ces accidents, les automobilistes n'ont pas perçu la moto. De plus, la vitesse excessive des motards est un facteur aggravant.

Dans la plupart des cas, la voiture effectue une manœuvre pour tourner ou changer de sens alors que la moto roule tout droit sur sa voie de circulation.

A l'approche d'un carrefour (tourne à gauche), les vitesses sont moins importantes et en général, l'un des protagonistes est à l'arrêt ou à vitesse lente.

Ce type d'accident est constaté en milieu urbain et en rase campagne, sur des carrefours non équipés ou bien aménagés en tourne à gauche.

FAMILLE 2 : MAUVAIS DIAGNOSTIC (MDI)

Cette famille représente près d'un quart des accidents constatés lors de l'analyse des 30 PV.

Cette famille se divise en 3 types :

- MDI 1 : VL traverse le carrefour et coupe la route au motard,
- MDI 2 : VL dépasse et percute la moto venant en sens opposé,
- MDI 3 : la moto percute la queue de bouchon.

Pour la majorité de ces accidents, les automobilistes ont sous estimé la vitesse des motos et/ou surestimé leur propre vitesse.

Parmi les facteurs déclenchant ce type d'accident, on retiendra notamment le différentiel de vitesse entre VL et le motard. Sans toutefois mettre en cause systématiquement la vitesse excessive du motard, celui-ci a plus de facilité à maintenir sa vitesse constante dans un environnement perturbé (congestion, circulation, rétrécissement...).

L'automobiliste estime que tous les véhicules circulant dans le secteur ont réduit leur vitesse alors que la conduite du motard n'est pas affectée par le changement d'environnement.

Les familles 3 et 4 représente un peu moins d'un quart des accidents constatés lors de l'analyse des 30 PV.

FAMILLE 3 : MANOEUVRE DANGEREUSE DUE A L'AUTOMOBILISTE

En ce qui concerne cette famille, il n'y a pas de sous type significatif, puisque à chaque type de manœuvre dangereux correspond un type d'accident.

Les manœuvre dangereuses de la part de l'automobiliste sont :

- Déport à gauche,
- Sortie de parkings sans vérification d'usage,
- Changement brusque de direction,
- Demi-tour dans des zones non prévue pour cette manœuvre.

Généralement l'automobiliste et le motard font état de leur surprise quand à l'apparition de l'autre véhicule. Les facteurs sont multiples, avec principalement :

- Masque de visibilité (véhicule ou éléments du paysage),
- Manœuvre inattendue et/ou illicite d'un véhicule,
- Perception faussée par l'éblouissement du soleil ou perspective trompeuse du tracé routier (courbes et profil en long...).

FAMILLE 4 : MANOEUVRE DANGEREUSE DUE AU MOTARD

Les manoeuvres dangereuses de la part du motard sont :

- Dépassement sur roue arrière,
- Zigzag entre file de voiture,
- Déport à droite ou à gauche.

Dans ces cas de figure, le facteur humain lié à la relation homme/machine, la « frime », et l'inconscience du motard sont à l'origine des accidents.

Cette famille est principalement constatée en secteur urbain ou périurbain.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

2008-2012

LE FACTEUR VITESSE

Rappel des principales caractéristiques de l'enjeu :

En Vaucluse, le facteur vitesse est présent dans un accident mortel sur deux. Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive au delà des limitations autorisées, dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inadaptée aux circonstances.

Gisements de progrès :

L'analyse des accidents de la route a montré qu'il fallait progresser dans les domaines suivants :

- Améliorer la signalisation et l'infrastructure
- Développer une connaissance plus précise sur l'accidentologie liée à la vitesse
- Communiquer sur les risques liés au facteur vitesse
- Renforcer la sensibilisation dans le cadre de la prévention du risque routier professionnel

Pistes d'orientations d'actions :

A partir des gisements de progrès, des orientations d'actions ont été définies :

Infrastructure

- Mobiliser les concepteurs et les gestionnaires en vue d'améliorer la cohérence et la pertinence de la signalisation et des équipements
- Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération et aux abords des écoles en vue d'améliorer la pertinence des zones de limitation de vitesse, de la signalisation et des équipements

Information - Communication

- Créer un observatoire départemental de la vitesse afin d'améliorer la connaissance de ce facteur et d'évaluer la pertinence des actions de sensibilisation et de contrôles et de les poursuivre ou de les améliorer
- Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur les risques de la vitesse et de promouvoir une conduite apaisée
- Impliquer des jeunes accidentés pour des actions de sensibilisation afin de toucher le public jeune

Formation - Éducation

- Mobiliser les chefs d'entreprises en vue de sensibiliser leurs employés aux dangers de la vitesse et à la conduite apaisée et d'initier des « campus entreprise »
- Impliquer les enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs un volet sur les dangers de la vitesse et sur la conduite apaisée
- Impliquer l'éducation nationale et le conseil régional afin d'intégrer dans le cursus des lycéens une sensibilisation aux dangers de la vitesse et à la conduite apaisée

Sanctions

- Poursuivre le volet vitesse du plan départemental de contrôles routier en particulier les contrôles automatisés et les contrôles ciblés en intégrant ponctuellement des actions d'alternatives à la sanction pour souligner l'aspect préventif des mesures de contrôle-sanction

LE FACTEUR ALCOOL

Rappel des principales caractéristiques de l'enjeu :

En 2006, l'alcool est devenu le premier facteur national d'accidents mortels devant la vitesse.

En Vaucluse, le nombre d'accidents concerné par l'alcool a diminué entre 1998 et 2006. En moyenne, ces accidents représentent 7 % des accidents corporels et ont représenté 22 % des tués. Le taux de gravité est très élevé.

Gisements de progrès :

L'analyse des accidents de la route a montré qu'il fallait progresser dans les domaines suivants:

- changer les publics cibles en matière de communication
- prendre en compte les primo-contrevenants et les récidivistes
- poursuivre la sensibilisation vis-à-vis de l'alcool festif

Pistes d'orientations d'actions :

A partir des gisements de progrès, des orientations d'actions ont été définies :

Information – Communication

- Réaliser un audit afin de connaître les mesures éducatives et médico-sociale mise en place auprès des primo-contrevenants et des récidivistes et les conditions de suivi.
- Communiquer en direction de la cellule familiale
- Informer les usagers de deux-roues motorisés sur le sur-risque de la conduite sous emprise de l'alcool d'un deux-roues motorisé.

Formation - Éducation

- Impliquer les enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs de deux-roues motorisés un volet sur le sur-risque de la conduite sous emprise de l'alcool d'un deux-roues motorisé
- Impliquer l'éducation nationale afin d'intégrer dans le cursus des élèves une sensibilisation aux effets et aux dangers de l'alcool
- mobiliser les organisateurs de soirées, les milieux associatifs et étudiants pour faciliter la mise en place de mesures préventives de l'alcool festif.
- Mobiliser les entreprises et les collectivités territoriales sur le risque alcool

Sanctions

- Impliquer la justice pour promouvoir les mesures complémentaires (anti-démarrage électronique)
- Poursuivre le volet lutte contre l'alcool au volant du plan départemental de contrôles routier en particulier les contrôles en sortie de discothèques et les contrôles ciblés

LE SUR-RISQUE DES JEUNES

Rappel des principales caractéristiques de l'enjeu :

En Vaucluse, les 18-24 ans représentent environ 9 % de la population du département de Vaucluse mais 23% des tués.

En 2008, ils représentent la moitié des tués.

Gisements de progrès :

L'analyse des accidents de la route a montré qu'il fallait progresser dans les domaines suivants:

- Accentuer la prévention à cet âge et en amont
- Impliquer les jeunes dans la réflexion sur la sécurité routière

Pistes d'orientations d'actions :

A partir des gisements de progrès, des orientations d'actions ont été définies :

Infrastructure

- Améliorer la pertinence de la signalisation et la lisibilité de la route en particulier en intersection

Information – Communication

- Initier une enquête à réaliser par les jeunes pour comprendre comment ils perçoivent la sécurité routière afin de mieux cibler les actions à réaliser auprès de ce public
- Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes
- Communiquer sur les bons comportements dans la conduite

Formation - Éducation

- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble des structures éducatives et les collectivités dans le cadre du continuum éducatif afin de poursuivre et développer les actions menées de l'école maternelle jusqu'à l'enseignement supérieur que ce soit dans les filières générale ou professionnelle ainsi que hors du milieu scolaire.
- Poursuivre l'implication des enseignants de la conduire pour améliorer la formation du conducteur
- Impliquer les assureurs en tant que relais de sensibilisation

Contrôles - Sanctions

- Améliorer l'offre de mesures éducatives en alternative ou en complément des mesures pénales

LE SUR RISQUE DES DEUX ROUES MOTORISES

Rappel des principales caractéristiques de l'enjeu :

Les motos représentent environ 1% du trafic en France mais 15% des tués. Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué dans un accident est 20 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture.

Dans le Vaucluse, entre 2002 et 2006, le nombre de tués en deux-roues motorisés reste élevé alors que le nombre de tués en automobile continue de baisser.

Gisements de progrès :

L'analyse des accidents de la route a montré qu'il fallait progresser dans les domaines suivants:

- Adapter l'environnement routier (infrastructure et signalisation) à la circulation des deux roues motorisés
- Diminuer les accidents des deux roues motorisés liés à un comportement inadapté (consommation alcool et stupéfiant, fatigue, inexpérience)
- Communiquer sur les deux-roues motorisés auprès de tous les usagers de la route pour un meilleur partage de la route

Pistes d'orientations d'actions :

A partir des gisements de progrès, des orientations d'actions ont été définies :

Infrastructure

- Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires en vue d'améliorer la cohérence et la pertinence de la signalisation et d'adapter les équipements
- Sensibiliser les élus et les services techniques dans le traitement des traversées d'agglomération en vue d'améliorer la pertinence des zones de limitation de vitesse, de la signalisation et des équipements

Information - Communication

- Impliquer les motos-écoles, les concessionnaires, les assureurs et les clubs moto en tant que relais de sensibilisation
- Poursuivre et adapter la communication afin d'informer un large public sur la conduite d'un deux-roues motorisés, sur la perception d'un motard et de promouvoir le partage de la route

Formation - Éducation

- Mobiliser les chefs d'entreprises en vue de sensibiliser leurs employés à la prise en compte des deux-roues motorisés
- Impliquer les enseignants de la conduite afin d'intégrer dans la formation des conducteurs un volet partage de la route
- Impliquer les établissements scolaires généraux et professionnels afin d'intégrer dans le cursus des élèves une sensibilisation à l'usage d'un deux-roues motorisés et au partage de la route
- Initier avec le niveau national une expérimentation sur la mise en œuvre de la puissance autorisée d'un deux-roues motorisés en fonction de l'expérience

Sanctions

- Développer le volet deux-roues motorisé du plan départemental de contrôles routier en particulier

LA COMMUNICATION

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

LES PARTENARIATS

L'implication de l'ensemble des acteurs locaux doit être recherchée au travers de conventions de partenariats ou d'interventions ponctuelles :

- Déclinaison auprès des grandes collectivités de la convention nationale passée en octobre 2007 avec l'association des maires de Vaucluse,
- Elaboration d'un partenariat avec le Conseil Général et préfiguration d'un PDASR commun Etat-Conseil Général,
- Poursuite des conventionnements avec les assureurs des risques professionnels après ceux signés en octobre 2007 avec la CRAM sud-est et en octobre 2008 avec la MSA,
- Poursuite des conventionnements avec les chambres consulaires après celle signée en janvier 2009 avec la chambre de commerce et d'industrie,
- Elaboration de partenariats avec les professionnels du deux-roues motorisés,
- Elaboration de partenariats avec les gérants des discothèques, des établissements de la nuit (discothèques, bars, restaurants...),

- Poursuite de l'implication du monde associatif en particulier étudiant et des bénévoles.

L'ensemble des mesures qui seront prises devront permettre en Vaucluse d'ici 2012 de :

- **tendre vers un pallier de 500 accidents corporels par an**
- **tendre vers un pallier de 50 tués par an**
- **réduire d'au moins 5 % le nombre de blessés chaque année**
- **passer à une proportion d'un accident mortel sur trois lié au facteur vitesse**
- **diviser par 2 les accidents mortels dus à l'alcool**
- **diviser par 3 le nombre de jeunes tués**
- **diviser par 2 le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues motorisés**
- **passer à une proportion d'un accident mortel sur trois avec un seul véhicule impliqué.**

LE SUIVI ET EVALUATION DU DGO

LE SUIVI ET L'EVALUATION DU DGO

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

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

Une étude d'impact du DGO sera programmée en 2011.

LA DECLINAISON DU DGO EN PDASR

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

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

ENSEMBLE, LES PARTENAIRES SE MOBILISENT POUR LA SECURITE ROUTIERE

Le Préfet

Le Président du Conseil
Général

Le Président de
l'association des maires de
Vaucluse

Jean-Michel DREVET

Claude HAUT

Jean-Pierre LAMBERTIN

Monsieur le Maire
de la ville d'Apt

Madame le Maire de la
ville d'Avignon

Madame le Maire
de la ville de Bollène

Olivier CUREL

Marie Josée ROIG

Marie Claude BOMPARD

Monsieur le Maire
de la ville de Carpentras

Monsieur le Maire
de la ville de Cavailon

Monsieur le Maire
de la ville de l'Isle sur la Sorgue

Francis ADOLPHE

Jean-Claude BOUCHET

Pierre GONZALVEZ

Monsieur le Maire de la
ville d'Orange

Monsieur le Maire
de la ville de Valréas

Jacques BOMPARD

Guy MORIN

Le directeur général de
la Caisse Régionale
d'Assurance Maladie

Le Directeur Général
de la Fédération MSA
Alpes Vaucluse

Jean-Louis THIERRY

Georges PELLISSIER