

**DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
(DGO)**

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**DU DÉPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHONE**

2018-2022

Validation du Document Général d'Orientations 2018-2022

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2013-2017 étant arrivé à échéance, le bilan de cette période a été présenté au comité de pilotage du 8 décembre 2017.

Dans le cadre de l'élaboration du DGO 2018-2022, la lutte contre l'insécurité routière et les comportements à risques s'organise autour des enjeux validés comme suit :

- Les jeunes (0-24 ans)
- Les deux-roues motorisés
- Les conduites addictives et les médicaments
- Les seniors
- Le milieu professionnel

Afin de conforter le partenariat qui caractérise notre action, j'ai associé à la validation du document définitif l'ensemble des partenaires locaux (liste page 35).

Marseille, le

Le Préfet de Police
des Bouches-du-Rhône,

Olivier de MAZIÈRES

SOMMAIRE

Le contexte	6
Les objectifs du DGO.....	8
Présentation de la démarche d'élaboration	9
Place du département des Bouches-du-Rhône en PACA et en France	11
Retour sur le bilan du DGO 2013-2017	13
Justification et validation des enjeux pour le DGO 2018-2022	17
L'enjeu « jeunes 0-24 ans ».....	18
L'enjeu « deux-roues motorisés ».....	21
L'enjeu « conduites addictives ».....	23
L'enjeu « les seniors »	25
L'enjeu « milieu professionnel »	27
Orientations et programme d'actions.....	29
Pilotage des groupes de travail du DGO	30
Liste des acteurs locaux associés à la démarche d'élaboration et de validation des enjeux de sécurité routière.....	35

LE CONTEXTE

Le Président de la République a réaffirmé sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 2000 morts d'ici à fin 2020 et le fait qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont évitables.

Le 26 janvier 2015, Monsieur Bernard Cazeneuve, Ministre de l'intérieur présentait 26 mesures dans le cadre d'un plan d'action pragmatique et ambitieux pour combattre l'accidentalité routière sous toutes ses formes.

Depuis, ce plan a été renforcé par d'autres mesures énoncées lors des réunions du Comité Interministériel de Sécurité Routière.

Les principales mesures portent sur :

➤ **Circulation Inter-files (CIF)** : expérimentation depuis le 1^{er} février 2016 pour 4 ans. Dans le département : 2 zones, l'A 50, à hauteur de la Valentine, et l'A51 à Plan de Campagne.

➤ **Ethylotest Anti Démarrage** : Note du 19 septembre 2016. Mobilisation des installateurs agréés Transports en commun afin qu'ils sollicitent l'agrément préfectoral permettant la mise en place des dispositifs dans le cadre judiciaire.

➤ **Engagement des Entreprises en faveur de la sécurité routière** : le 11 octobre 2016, à la DSCR, signature d'une charte relative à l'engagement de 21 entreprises sur 7 mesures, reprise dans les Bouches-du-Rhône le 1^{er} Mars 2017 :

- limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant.
- prescrire la sobriété sur la route.
- exiger le port de la ceinture de sécurité.
- ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées.
- intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet.
- favoriser la formation à la sécurité routière des salariés.
- encourager les conducteurs de 2 roues à mieux s'équiper.

➤ Entrée en vigueur le 20 novembre 2016 de 3 des 11 mesures de sécurité routière de la loi de modernisation de la justice du 21^e siècle (CISR du 2 octobre 2015)

- **Peine alourdie en matière de grand excès de vitesse (+ 50 km/h)** : possibilité d'immobilisation et mise en fourrière du véhicule, 3 mois de prison et 3750 euros d'amende.
- **Port des gants obligatoire pour les conducteurs et passagers des 2 roues motorisés**. Amende de 68 euros et un point de retrait de permis de conduire.
- Création d'un **délit spécifique pour un permis faux ou falsifié**.
- Depuis le 1^{er} janvier 2017 :

- **Onze catégories d'infractions routières sont verbalisables sans interception du conducteur.**
 - le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...)
 - le non-respect des vitesses maximales autorisées
 - le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules
 - l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus et les taxis
 - le défaut du port de la ceinture de sécurité,
 - l'usage du téléphone portable tenu en main,
 - la circulation, l'arrêt et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence,
 - le chevauchement et le franchissement des lignes continues,
 - le non-respect des règles de dépassement,
 - le non-respect des « sas-vélos »,
 - le défaut de port du casque à deux-roues motorisé.

- **Interdiction du surteintage des vitres** à l'avant (70 %) : même sanction que pour le défaut de ceinture ou l'usage du téléphone (3 points et 135 euros d'amende).

- **Poursuite de la généralisation d'utilisation des kits salivaires en matière de stupéfiants** (grâce à la modernisation du procédé et à la possibilité élargie de détection).

- **Externalisation des voitures radars et expansion des radars leurres.** Pas d'information sur le calendrier ni sur les modalités.

- Les entreprises ont l'obligation d'indiquer l'identité de leurs collaborateurs en infraction avec le code de la route.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le document général d'orientations permet à l'Etat, au Conseil Départemental, aux principales communes et groupements de communes, aux assureurs du risque professionnel dans le cadre d'une démarche partenariale de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle au cours de la période de couverture du DGO, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus locaux, le DGO doit également permettre de fédérer autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs locaux concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Le DGO constitue à la fois l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale de lutte contre l'insécurité routière.

Chaque département s'appuie ainsi sur une expertise minutieuse, réalisée enjeu par enjeu, permettant aux pilotes de groupe de déterminer les axes de travail pour atteindre les objectifs fixés : faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

PRESENTATION DE LA DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO 2018-2022 DES BOUCHES-DU-RHONE

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Pour élaborer le DGO 2018-2022, le directeur de cabinet du préfet de police des Bouches-du-Rhône, chef de projet sécurité routière, a mis en place un comité de pilotage. Ce comité est constitué :

Pour les services :

Préfecture de Police des Bouches-du-Rhône, les parquets de Marseille, Aix-en-Provence et Tarascon, la sécurité publique, les CRS et la gendarmerie, la DIRMed, la DDTM, la DDPP, DRLP, les marins-pompiers et les sapeurs pompiers.

Pour les collectivités territoriales : Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-D'azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille, l'Union des maires, les communes de Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Allauch, Arles, Bouc-Bel-Air, Fos-sur-Mer, Gardanne, Istres, La Ciotat, Les Pennes Mirabeau, Marignane, Martigues, Plan-de-Cuques, Port-de-Bouc, Saint-Chamas, Saint-Martin-de-Crau, Salon-de-Provence, Tarascon et Vitrolles.

Autres acteurs : Le rectorat Aix-Marseille, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). La RTM, la SNCF, VINCI AUTOROUTE (ASF / ESCOTA), la Fédération Française des Assurances. Les pilotes de groupes du D.G.O 2013-2017 et les principales associations partenaires.

Des réunions techniques, organisées en préfecture ont permis l'élaboration du travail préparatoire d'identification des enjeux. Il a été réalisé à partir des études statistiques réalisées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière portant sur les directives précédentes et des bilans dressés par les pilotes de groupe des enjeux identifiées dans le DGO 2013-2017.

Ces techniciens se sont réunis pour étudier, échanger, débattre et enrichir si besoin les données d'accidentologie sur la période d'étude 2007-2011 et 2012-2016.

Selon les indicateurs locaux de sécurité routière, le département des Bouches-du-Rhône présente des caractéristiques comparables à celles attribuées aux grandes agglomérations et villes universitaires.

Le travail préliminaire a permis de mettre en évidence la nécessité de pérenniser les enjeux qui sont ainsi reconduits :

- Les jeunes (0 à 24 ans)
- Les deux-roues motorisés
- Les conduites addictives (alcool et produits stupéfiants, médicaments et autres addictions).
- Les seniors
- Le milieu professionnel.

La vitesse et le téléphone sont traités transversalement tant au niveau des enjeux que de la répression spécifiquement mise en place.

Les propositions d'enjeux formulées seront présentées pour validation lors du comité de pilotage et les groupes de travail seront maintenus voire adaptés. La démarche partenariale engagée sera poursuivie avec les acteurs locaux dans l'objectif de définir des orientations d'actions (infrastructure, formation, éducation, contrôles et sanctions) ciblées sur ces enjeux.

Ces groupes de travail conserveront leur mission d'amélioration de la connaissance et de compréhension des enjeux et proposeront un programme d'actions annuel qui constituera le plan départemental d'actions de sécurité routière.

PLACE DU DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE EN PACA ET EN FRANCE

Pour l'année 2016, la répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

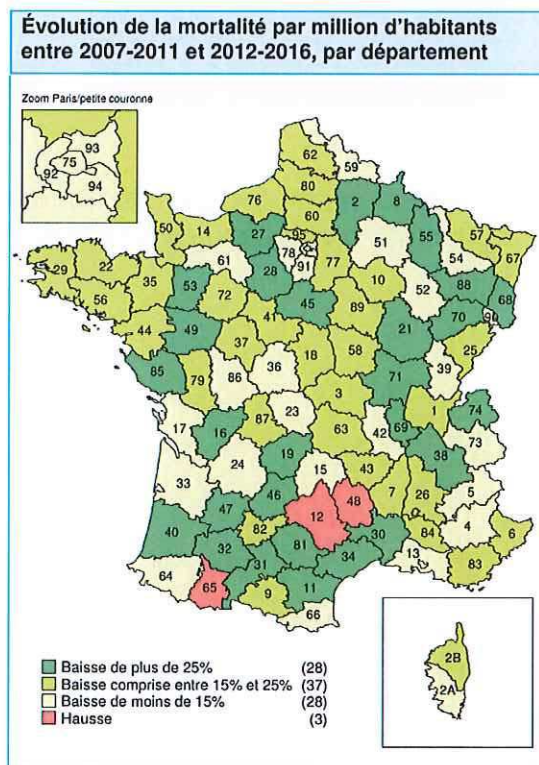
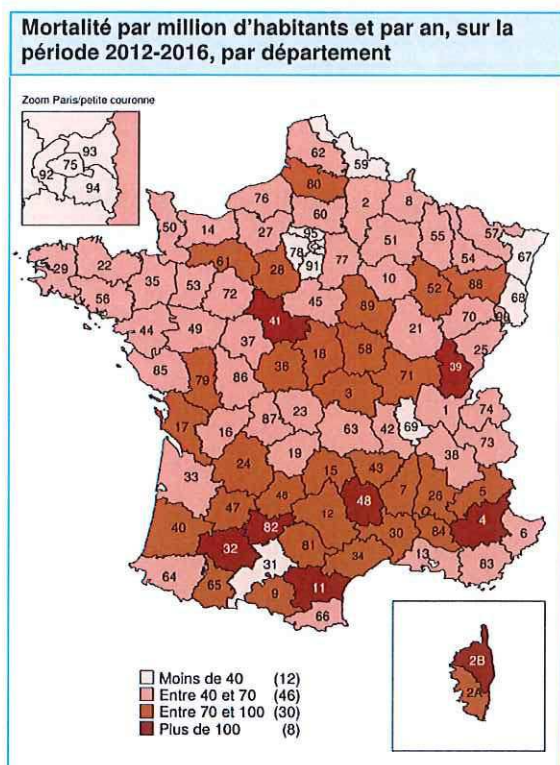
- Départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 29
- Départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 47
- Départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 16
- Départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 2
- Départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 1
- **Département ayant plus de 125 personnes tuées = 1**

Ce dernier point concerne les Bouches-du-Rhône (127 tués).

Cependant, en rapportant la mortalité à la population sur la période 2012-2016, notre département, avec 65 tués par million d'habitants, se situe proche du niveau médian (49 départements au dessus et 43 en dessous)

Place des Bouches-du-Rhône en France :

ANNEE 2012 A 2016 - TUES PAR MILLIONS D'HABITANTS PAR DEPARTEMENT



Mortalité routière 2016 comparée :

ANNEE 2016	Accidents corporels	Tués à 30 jours	blessés	dont hospitalisés
National	59432	3655	75127	28376
Région (PACA)	6826	333	9088	26595
Département 13	4110	127	5504	1687

Bilan de l'année 2016	Accidents corporels	Tués à 30 jours	blessés	dont hospitalisés
04	162	26	219	139
05	113	11	173	92
06	1409	59	1779	687
13	4110	127	5504	1687
83	786	69	1077	646
84	246	41	336	220
Total région (PACA)	6826	333	9088	3471

Le département compte 60 % des accidents corporels et des blessés de la région, 48 % des blessés hospitalisés et 38 % des tués.

Bilan de l'activité des groupes de travail mis en place sur les enjeux

Dans la démarche de suivi du DGO précédent, des groupes de travail avaient été mis en place sur les enjeux retenus. Chacun d'eux, piloté par des spécialistes avait reçu pour mission d'approfondir la connaissance de l'enjeu et de proposer des orientations d'actions déclinées dans le cadre des PDASR.

Rappel des enjeux :

- Les "jeunes" (0 à 24 ans)
- Les "deux roues motorisés"
- Les "conduites addictives" (alcool et produits stupéfiants, médicaments et autres addictions)
- Les "séniors"

Les enjeux "piétons" et "vitesse" avaient été supprimés en tant que tels pour être traités au travers des autres enjeux. Pour la vitesse, de nombreuses actions de sensibilisation ont été menées en direction des différentes catégories d'usagers avec notamment la mise en œuvre d'ateliers portant sur le temps de réaction, les distances de freinage, les distances d'arrêt, les distance de sécurité, le rétrécissement du champ de vision... Cette thématique fait également l'objet d'une attention particulière dans le plan départemental de contrôles routiers (PDCR).

La catégorie des piétons a été traitée lors des ateliers seniors et des interventions en milieu scolaire pour atteindre les publics impliqués dans l'accidentalité : audit de conduit, traversée de chaussée, piste d'éducation routière, dispositifs de retenue...

Le mode d'action en milieu professionnel est conservé. Il n'était pas retenu en tant qu'enjeu en raison de la variabilité du nombre de décès relevés chaque année et l'imprécision des données BAAC pour les accidents de trajet professionnel et domicile- travail.

L'enjeu « jeunes »

Cette thématique a été traitée au travers de l'enjeu jeunes et celui des conduites addictives.

La mobilisation débutée lors du précédent DGO dans le champ du continuum éducatif⁽¹⁾ à la sécurité routière a permis la mise en place d'actions directement en milieu scolaire. Des interventions ont été réalisées soit par la Préfecture de police et les IDSR, soit par des associations et partenaires identifiés dans le cadre des P.D.A.S.R successifs dans les écoles, collèges et lycées.

La circulaire ministérielle du 22 mai 2015 rappelle le dispositif et le renforce par l'instauration d'une demi-journée de sécurité routière pour les primo arrivants en lycée et CFA.

Par ailleurs, la charte sécurité routière signée entre l'Etat et l'académie transposée dans les établissements scolaires du second degré, a été reconduite.

Des actions plus ponctuelles ont été menées dans des universités ou de grandes écoles sur cette problématique et des projets « label vie » ont été réalisés.

Enfin, en étroite partenariat avec l'éducation nationale, les formations de référents « sécurité routière » dans les établissements du second degré se sont poursuivies à raison d'une session annuelle.

L'enjeu « deux-roues motorisés »

Durant le DGO 2013/2017, des réunions au rythme de quatre à cinq par an ont été menées en Préfecture et sur d'autres sites, tant sur l'évolution de l'enjeu que sur la mise en place d'opérations spécifiques. De multiples démarches ont été effectuées en vue de fédérer de nombreux partenaires et/ou I.D.S.R et de démultiplier les actions de sensibilisation.

- Actions de sensibilisation du grand public sur la problématique "deux-roues" à l'occasion des foires, salons et caravanes sécurité routière
- Actions d'information sur l'accidentologie des deux-roues auprès des candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER)
- Conférences / débats en milieu scolaire, professionnel...
- Modules "Riskado" et "Partage ta route", financés pour partie par le Conseil Départemental 13 à destination des collégiens du département
- Poursuites des compositions pénales et alternatives à la sanction au bénéfice des usagers 2 RM sur le TGI de Marseille.
- Réalisation d'action forte type "Rando-moto-découverte" visant à faire découvrir aux non initiés les contraintes liées à l'utilisation d'un deux-roues motorisés.

(1) Le « continuum éducatif », c'est l'idée que l'éducation à la sécurité routière ne se fait pas seulement lors du passage du permis de conduire, mais tout au long de la vie.

Il est rappelé en outre que des opérations spécifiques sont menées en direction des deux-roues par les représentants des forces de l'ordre conformément au plan départemental de contrôles routiers élaboré chaque année qui prend en considération les caractéristiques des accidents impliquant un deux-roues (localisation, facteurs...).

Les forces de l'ordre ont ainsi orienté leur action sur certaines infractions : le port du casque et des gants, la circulation inter file, le respect des vitesses maximales autorisées, la conformité des plaques d'immatriculation ...

Grace aux études pilotées notamment par le Département, l'IFFSTAR, le CEREMA et aux éléments extraits des fichiers BAAC, la connaissance des scénarios d'accidents s'est affinée.

Pour autant, le groupe de travail a souhaité poursuivre dans le cadre du continuum éducatif à la sécurité routière mis en place dans les établissements scolaires, la sensibilisation des jeunes collégiens à la dangerosité de la conduite du deux roues en faisant évoluer les modules de sensibilisation.

L'enjeu l'alcool et les produits stupéfiants

Cet enjeu a été renommé conduites addictives afin de tenir compte des évolutions sociétales. Il prend en compte l'alcool, les produits stupéfiants, les médicaments et d'autres addictions telle la vitesse, les distracteurs...

Les actions de terrain, initiées lors du précédent DGO dans le cadre de la charte associant la fédération de l'industrie hôtelière, l'union des maires et la préfecture de police des Bouches-du-Rhône ont été poursuivies et développées. Ces actions ont été ciblées principalement sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et de la drogue et sur le concept du conducteur désigné « SAM ». Il s'agit par exemple de l'action pilotée par le Conseil Départemental dénommée « nuit zéro accident ».

Par ailleurs, les ateliers SAM ont été multipliés lors d'actions de sensibilisation en milieu universitaire et professionnel, et aussi lors d'événements festifs spécifiques tels que les férias, le delta festival, la foire internationale de Marseille ...

Ces dispositifs ont été assortis d'un volet particulièrement conséquent du plan départemental de contrôles routiers qui ciblent les fins de semaine et les horaires propices à la survenance d'accidents impliquant ces jeunes.

L'enjeu « seniors »

La thématique des seniors était un enjeu nouveau du DGO 2013-2017 en raison de la tendance haussière de la part des tués de cette catégorie d'usagers vulnérables.

A cet égard il faut différencier deux tranches d'âge : les 65-74 ans et les 75 ans et plus. La part de responsabilité en tant que conducteur augmente avec l'âge à l'inverse de l'implication masculine dont le pourcentage diminue. Face à ce constat, de nombreuses actions de sensibilisation ont été mises en œuvre : action transgénérationnelle, forum piéton, module de sensibilisation créé spécifiquement pour ce public avec un déploiement départemental et participation aux forums seniors d'un certain nombre de communes (Marseille, Aubagne, la Ciotat, ...)

Enfin, une action originale a également été proposée et mise en œuvre à Martigues, Saint Chamas, Gardanne, Belcodène, La Ciotat ; un code géant seniors permettant une réactualisation des connaissances en matière réglementaire et d'aborder les problèmes de comportements sur la route. Il s'agit d'un module créé sur site (questions illustrées par des photos de la ville) afin de coller à la réalité quotidienne de ce public. Cette action a reçu pour la commune de Martigues le prix européen de la sécurité routière.

L'axe de travail « milieu professionnel »

Le risque routier en milieu professionnel est demeuré un axe de travail privilégié. Il est pris en compte depuis de nombreuses années au sein de la préfecture de police dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière. S'appuyant sur le C.I.S.R du 13 janvier 2004 qui intégrait le risque routier parmi les risques professionnels, le pilote du groupe « sécurité routière en milieu professionnel » suivait toutes les administrations désireuses d'intégrer la sécurité routière au document unique.

Co-piloté à l'origine par la CARSAT-SE et la DDTM des Bouches-du-Rhône, le groupe est actuellement encadré par un élu à la sécurité routière d'Aubagne et un fonctionnaire IDSR en activité. Les objectifs de ce groupe concernent :

- La mise en place de plans de prévention du risque routier dans les entreprises et les administrations et de plans de déplacement d'entreprises ou d'administrations.
- La poursuite de l'animation du club sécurité routière qui vise à fédérer l'ensemble des entreprises investies et à constituer un cadre d'échanges sur leurs bonnes pratiques dans ce domaine. Ce club est très souvent utilisé pour relayer les campagnes de communication nationale et départementale.
- Le 1^{er} mars 2017, 23 entreprises du département ont validé leur implication en signant la déclinaison locale de la charte sécurité routière initiée au plan national par la Délégation à la Sécurité Routière. Ce document concerne 7 mesures phare visant à conserver l'intégrité physique des salariés par le respect des règles.

JUSTIFICATION ET VALIDATION DES ENJEUX POUR LE DGO 2018-2022

Les données utilisées :

Les données statistiques utilisées sont celles fournies par les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) produites par les forces de l'ordre à la suite de leurs interventions.

La période d'étude préconisée par la DSCR pour l'élaboration du DGO 2018-2022 est 2012-2016. Des données chiffrées relevées sur cette période d'études ont été comparées à celles de la période de référence du précédent DGO : soit 2007-2011.

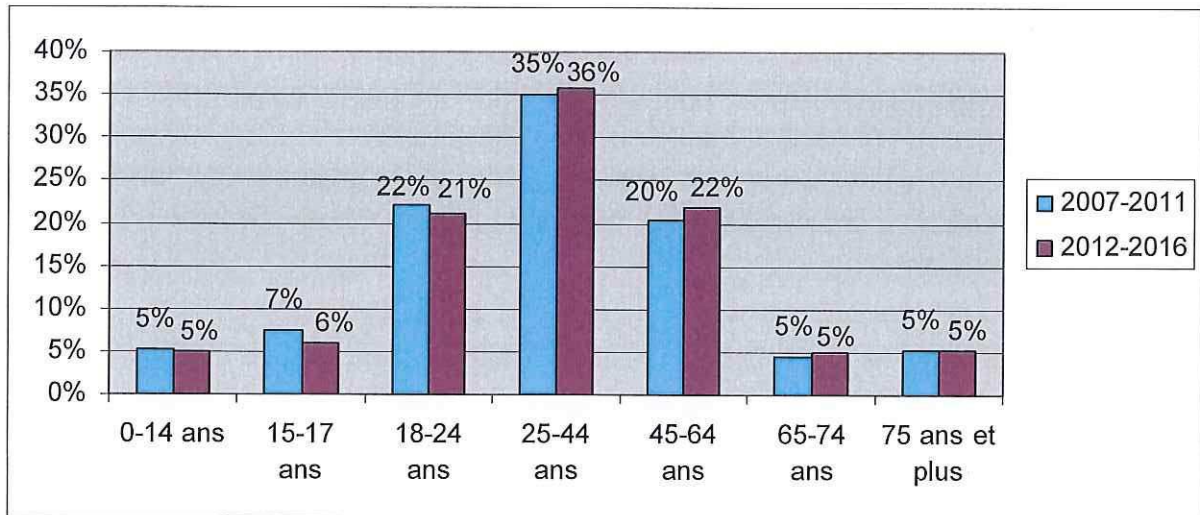
Ces études statistiques et les échanges à partir des bilans réalisées par les pilotes responsables des enjeux précédents ont permis de retenir les enjeux suivants :

- **Les jeunes (0-24 ans)**
- **Les deux-roues motorisés**
- **Les conduites addictives** (alcool et produits stupéfiants, médicaments et autres addictions)
- **Les seniors**
- **Le milieu professionnel**

Les enjeux, présentés durant la réunion du comité de pilotage du 8 décembre 2017, ont été validés par l'ensemble des participants.

L'enjeu « jeunes 0-24 ans »

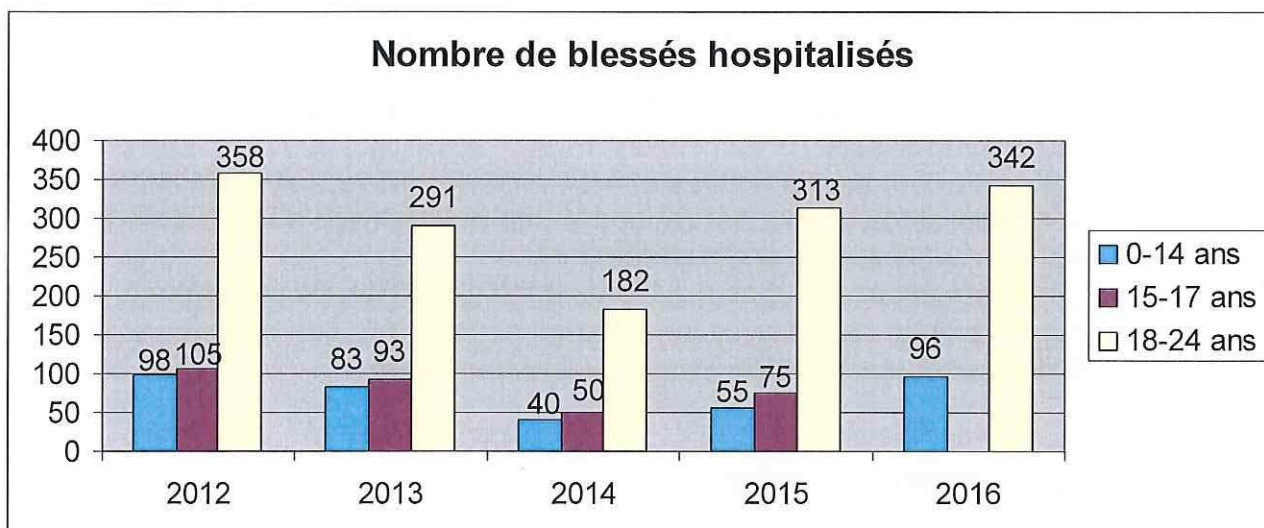
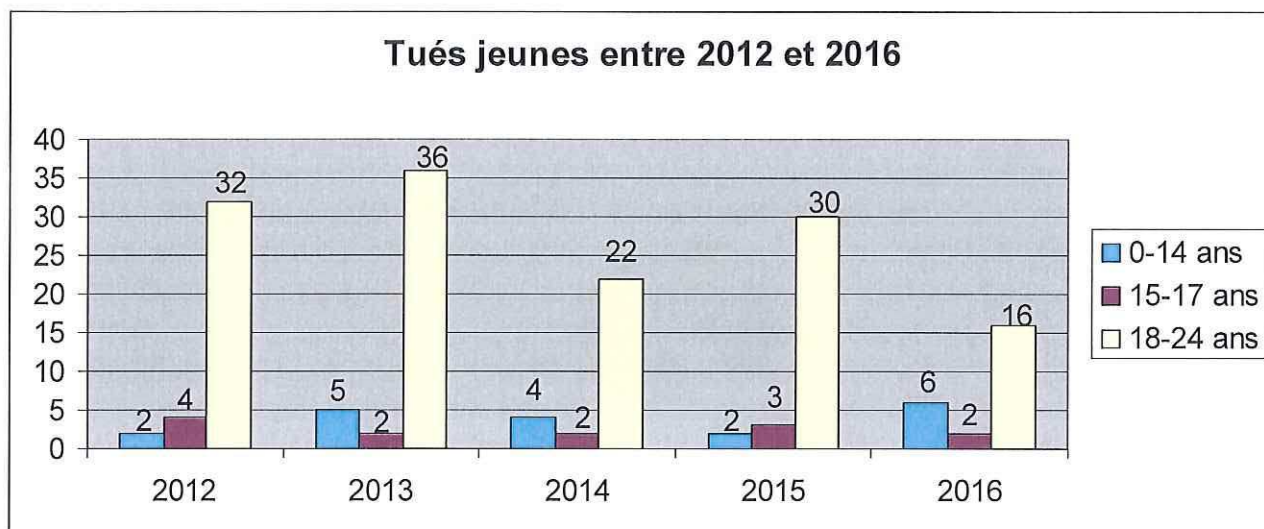
Evolution périodes 2007-2011 et 2012-2016 victimes graves par tranches d'âge



Sur la période 2012-2016 :

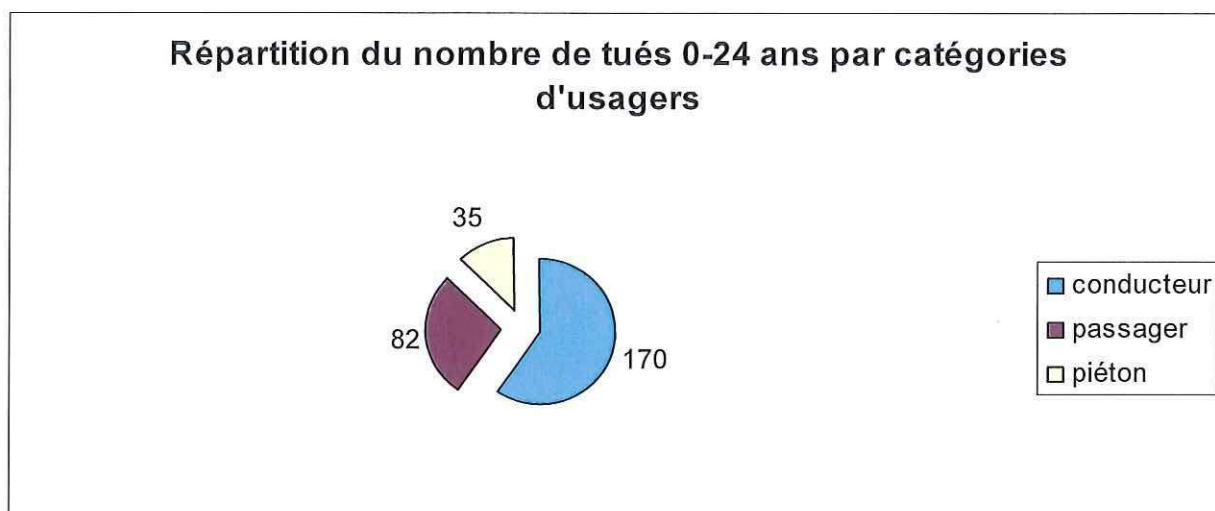
- Les victimes graves (tués et blessés hospitalisés) de moins de 24 ans représentent 32% du total.
- Les 18-24 ans sont surreprésentés avec 21% du total.
- Les moins de 24 ans constituent 25% des tués (168 sur 657) et 33% des blessés hospitalisés et légers (8 676 sur 26 134).

Evolution par années période 2012-2016 par tranches d'âge (jeunes) tués et BH



Alors que les moins de 17 ans représentent dans les accidents corporels en termes de tués et de blessés hospitalisés une part plutôt stable sur la période considérée, les 18-24 ans subissent des variations importantes selon les années. En 2016, pour cette tranche d'âge et malgré une mortalité nettement à la baisse, le nombre de blessés hospitalisés est en forte hausse.

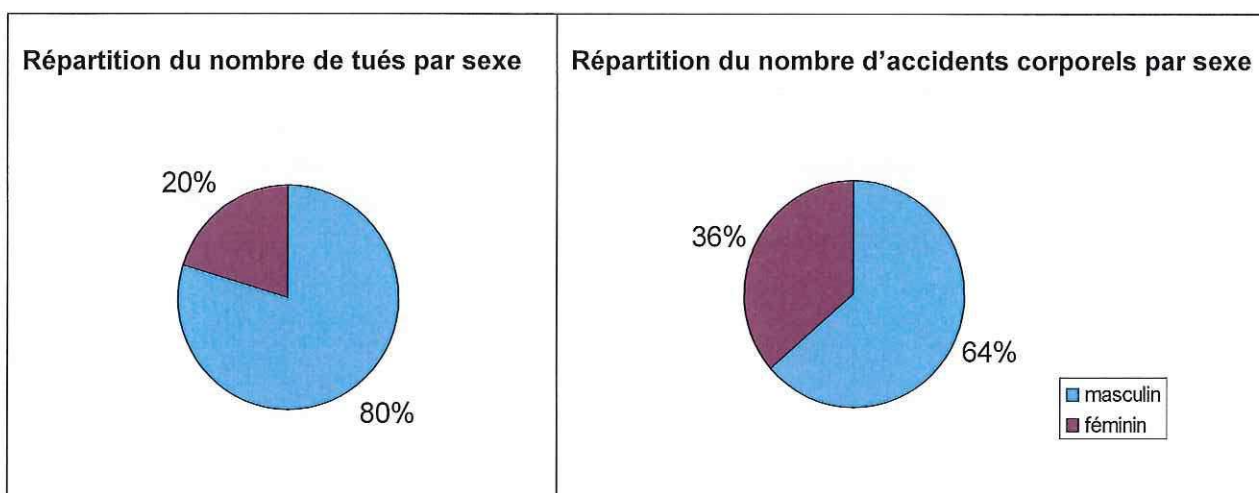
Les catégories d'usagers



Globalement :

- Pour les moins de 17 ans (enfants et adolescents), la moitié des blessés hospitalisés ou tués sont des usagers de véhicules légers.
- Concernant les adolescents (15-17 ans), la moitié des victimes graves sont des cyclomotoristes.
- S'agissant des jeunes adultes (18-24 ans), le risque d'être tué ramené à la population est le double par rapport à une autre classe d'âge. Ils décèdent le plus souvent la nuit ou en fin de semaine.
- Pour information, sur le plan national en 2016, **58%** des conducteurs novices tués sont âgés de 18 à 24 ans. De plus, 70% des conducteurs novices de véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

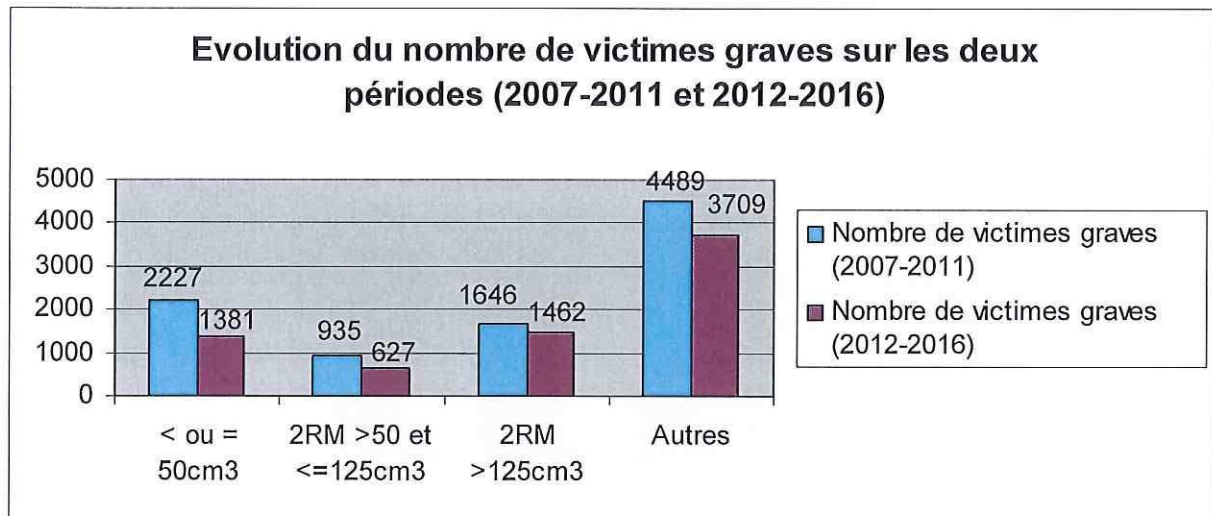
Répartition hommes et femmes



Par tranche d'âge, on observe que, pour les enfants et les adolescents de moins de 17 ans, le nombre de jeunes filles tuées est sensiblement identique à celui des jeunes garçons (environ 50%). Alors que les jeunes femmes entre 18 et 24 ans sont impliquées à hauteur de 20% dans la mortalité correspondante.

L'enjeu « deux-roues motorisés »

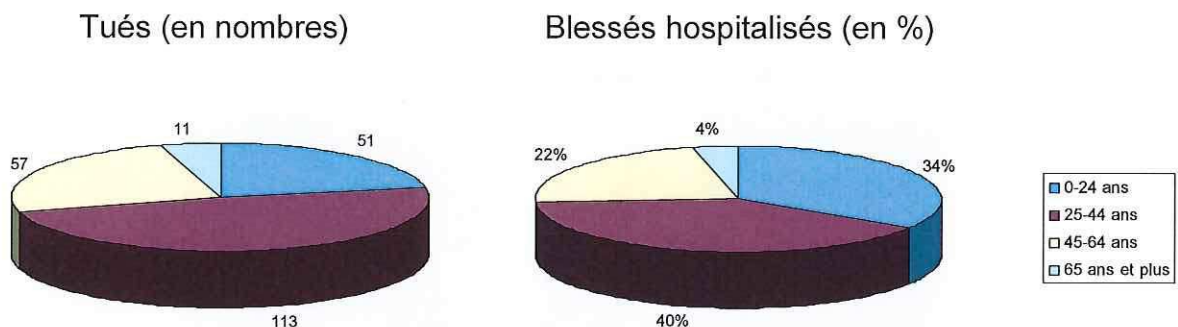
Comparatif périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour les victimes graves



Malgré la baisse générale de l'accidentalité routière sur les deux périodes considérées, la part des blessés graves et des tués en deux-roues motorisés représente 48% de l'ensemble des victimes.

Durant la période du dernier DGO, le pourcentage des tués en deux-roues motorisés s'élève en moyenne à 33.6% et pour 2016, à 35.4 % dans les Bouches-du-Rhône alors que la proportion nationale est de 21%.

Répartition par tranches d'âge des conducteurs de deux-roues motorisés



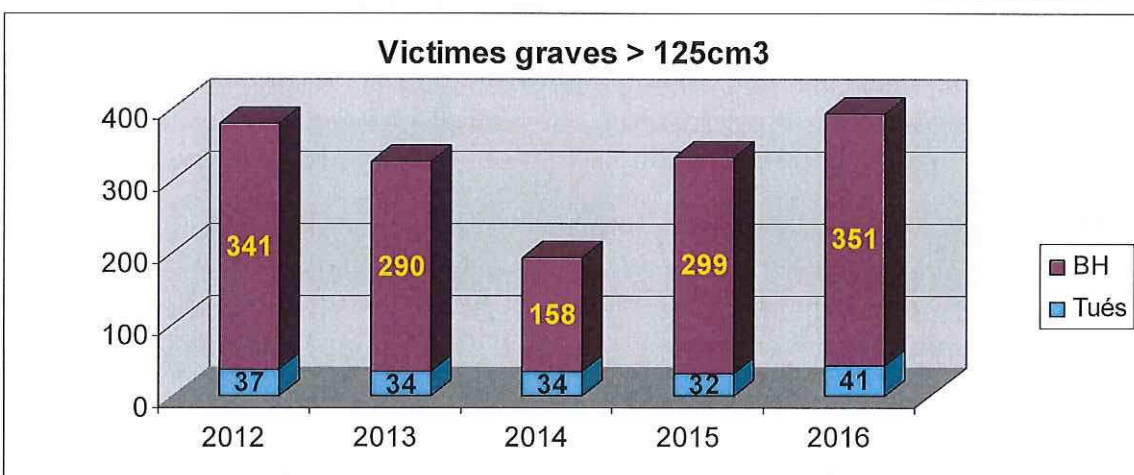
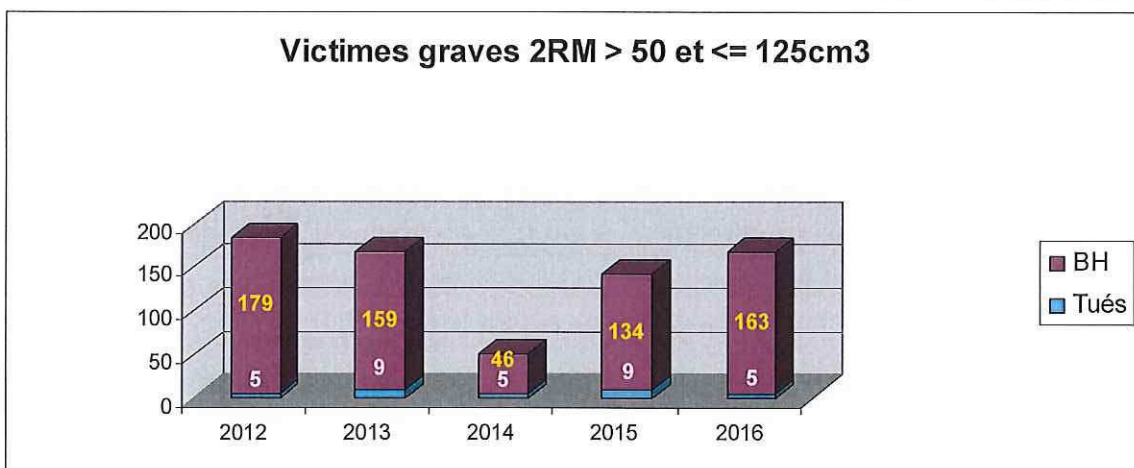
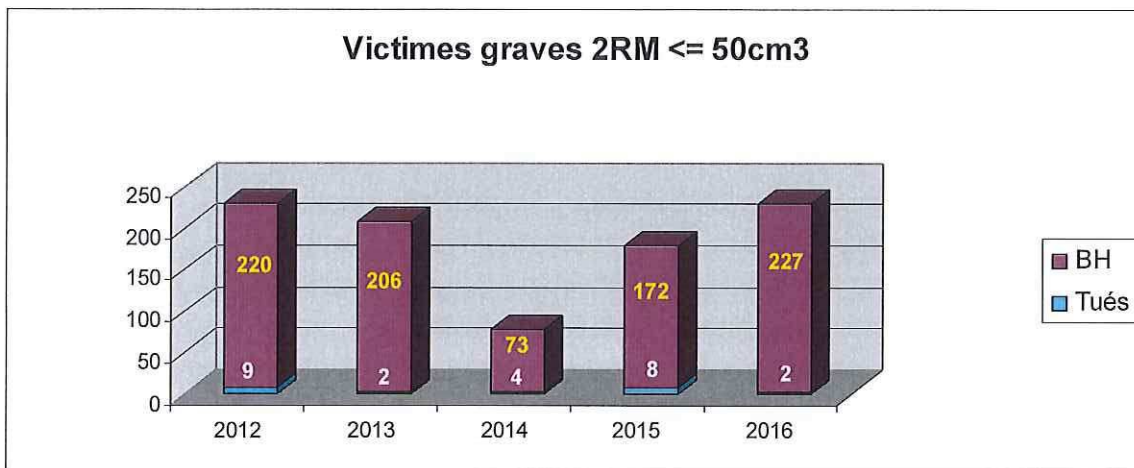
Période 2012-2016

Les jeunes de moins de 24 ans sont impliqués dans l'accidentalité des deux-roues motorisés à hauteur de 22% des tués (soit 51 décès sur un total de 232) et de 34% des blessés hospitalisés (soit 1011 sur un total de 2949).

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 45-64 ans qui représente la moitié de la mortalité et 40% des blessés hospitalisés.

Les hommes sont surreprésentés dans l'accidentalité de cet enjeu ; l'implication masculine est de 72% dans les accidents corporels et de 91% dans la mortalité.

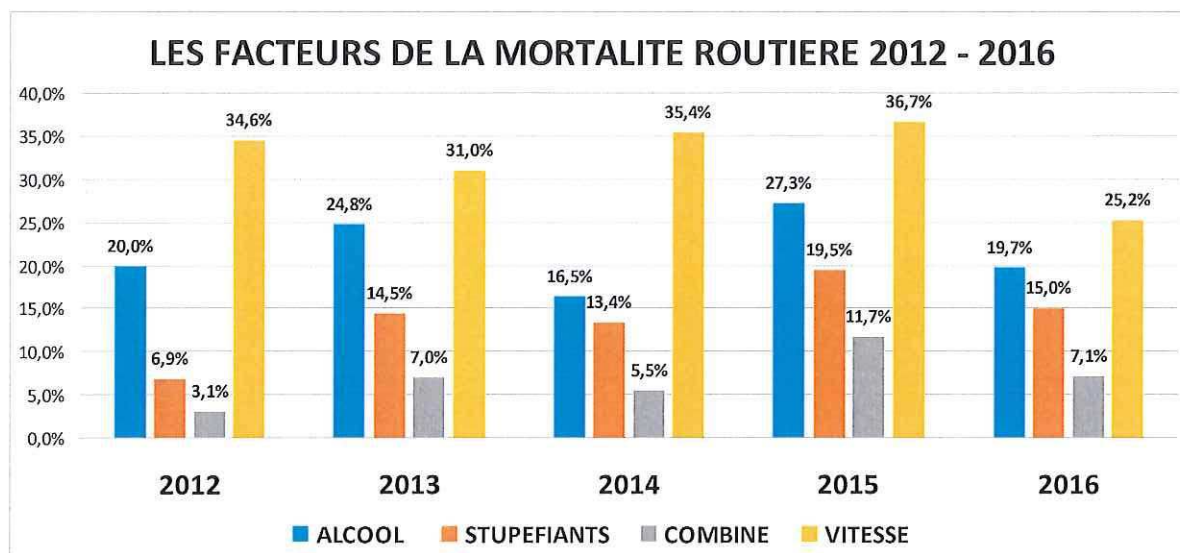
Les victimes graves par catégorie de véhicule



« L'accident type » en deux roues motorisés demeure un motard âgé de 34 ans en moyenne, seul, sur un grosse cylindrée en rase campagne par beau temps. Les usagers de deux roues motorisés restent donc particulièrement représentés dans l'accidentologie locale et constituent un enjeu.

L'enjeu « conduites addictives »

Les critères de constatation de cet enjeu ont évolué durant la période du DGO précédent en termes de détection lors des accidents, des opérations de contrôles et des matériels à disposition des forces de l'ordre. La vitesse, l'utilisation de téléphone et la consommation de médicaments sont désormais pris en compte.



Les facteurs alcool et vitesse demeurent prépondérants dans le département.

Au niveau national, en 2016, 17% des conducteurs impliqués dans les accidents mortels avaient une alcoolémie positive et 32% étaient concernés par une vitesse excessive ou inadaptée. Dans les Bouches-du-Rhône, la part des conducteurs alcoolisés est de 18,3%, tandis que le facteur vitesse est de 27,1%.

Concernant le facteur des stupéfiants en 2016, la part des personnes tuées dans un accident représente 22 % au niveau national et 15 % dans notre département.

Pour le département, sur la période 2015-2016, les statistiques concernant les auteurs présumés d'accidents mortels sont en baisse pour les facteurs alcool vitesse et stupéfiants respectivement de 12.5 %, 29.5 % et 40 %.

La part des dépistages positifs en matière d'alcoolémie représentait en moyenne sur la période 2007-2011, 6 % de la totalité des dépistages ; elle représente 3.7% pour la période 2012-2016.

S'agissant des dépistages de produits stupéfiants effectués lors des contrôles routiers ou à la suite d'accidents corporels, ceux-ci ont augmenté de manière significative notamment à partir de 2014 (1243 contre 837 en 2013) soit une évolution de plus de 48%. Cela peut s'expliquer notamment par la mise en œuvre des tests salivaires et de procédures simplifiées. Les chiffres sont restés quasiment stables l'année suivante (1294) avec une baisse en 2016 de moins 16,4% (1082).

Il convient donc de poursuivre l'ensemble des actions de prévention et de contrôles sur cette thématique. L'adjonction des médicaments et le développement de sensibilisation sur les nouveaux comportements addictifs paraissent opportuns en raison de l'augmentation de la population des seniors.

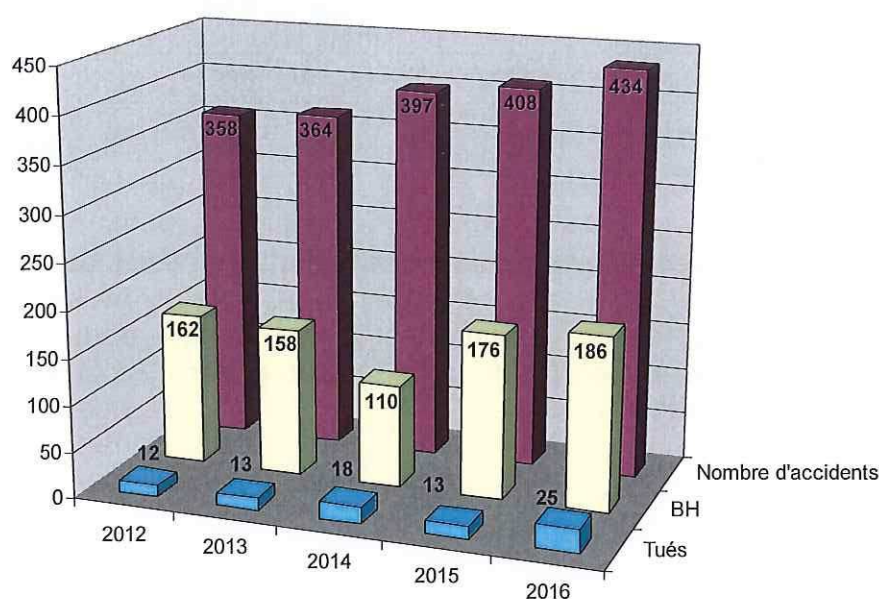
L'enjeu « Les seniors »

La thématique des seniors est un enjeu émergent du DGO 2013-2017 en raison d'une forte augmentation des tués dans cette catégorie d'usagers depuis 2010.

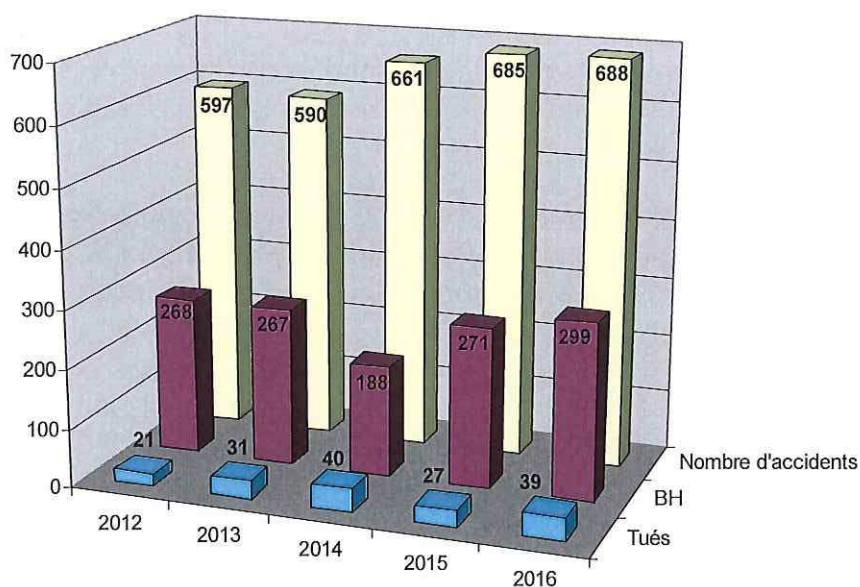
Les seniors représentent environ 19% de la population au niveau national et départemental. Pour autant en 2016, la proportion des tués est de 25 % en France et 31 % dans les Bouches-du-Rhône. Même en considérant que ces données étaient variables sur la période 2012-2016, (de 15 à 31% selon les années) les seniors sont de plus en plus concernés par l'accidentalité routière

L'accidentalité de l'enjeu

Evolution du nombre de tués, de blessés hospitalisés et d'accidents (65-74 ans)



Evolution du nombre de tués, de blessés hospitalisés et d'accidents (75 et +)



Dans les deux tranches d'âges, on constate une hausse sur les 3 indicateurs.

Les aînés de 75 ans et plus sont quasiment deux fois plus touchés que leurs cadets du fait de leur plus grande vulnérabilité.

Pourcentage de séniors sur l'ensemble du départ.	Nombre d'accidents séniors	Nombre d'accidents	%
2012	597	4095	15
2013	590	3888	15
2014	661	3957	17
2015	685	4017	17
2016	688	4107	17
Ensemble	3221	20064	16

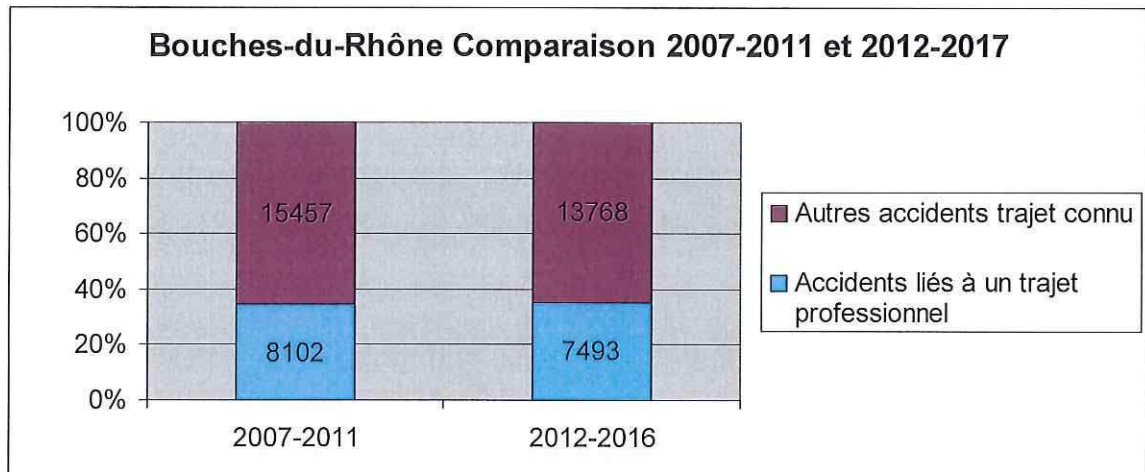
Pourcentage de séniors sur l'ensemble du départ.	Nombre de tués séniors	Nombre de tués	%
2012	21	130	16
2013	31	145	21
2014	40	127	31
2015	27	128	21
2016	39	127	31
Ensemble	158	657	24

Les tendances observées sont directement corrélées aux évolutions de la population. La forte augmentation démographique des 65-74 ans prévue sur la prochaine décennie fait des séniors un des enjeux prioritaires du département. En effet, la tendance au vieillissement de la population génère de facto le maintien sur les routes de conducteurs plus âgés.

L'enjeu « milieu professionnel »

Renforcé par l'implication des entreprises dans le cadre de la signature d'une charte de sécurité routière, cet enjeu s'inscrit parmi les priorités de ce nouveau DGO. En effet, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail.

Comparatif périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour les trajets connus



Sur la période 2007-2011, la mortalité liée à un accident professionnel (Mission + Trajet domicile-travail) représente 36% de l'ensemble de la mortalité sur un trajet connu (225 sur 623). Sur la période 2012-2016, cette proportion est de 39% (214 sur 549).

A noter qu'en France le ratio est de 40% pour les deux périodes.

Les chiffres de l'accidentalité, période 2012-2016 :

Période 2012-2016		Nombre d'accidents "mission" (% total)	Nombre d'accidents « Domicile-Travail » (% total)	Nombre total d'accidents trajets professionnels
Accidents corporels	BdR	3062 (42%)	4788 (66%)	7276
	France	51356 (47%)	66901 (61%)	108 978

➤ Les accidents liés aux missions :

Le nombre d'accidents, dans le cadre de missions professionnelles, représente 42% du total des accidents liés aux risques routiers. Près d'un professionnel sur deux décède en mission et 44% sont blessés gravement.

Le mode de déplacement le plus impliqué dans cette accidentalité est le véhicule léger ou utilitaire avec 51% du total, les deux-roues motorisés suivent avec 20% ainsi que les poids-lourds pour 17%.

Les populations les plus représentées sont les professionnels âgés de 25 à 44 ans, impliqués à hauteur de 41% du total, et celle des 45-64 ans, avec 30%.

➤ Les accidents liés aux trajets domicile-travail :

Dans le cadre de l'accidentalité relative aux trajets domicile-travail, les accidents corporels représentent près de deux tiers du total des accidents liés aux risques routiers.

Selon le mode de déplacement, on note que 75% des tués conduisaient le véhicule lors de l'accident mortel (100 tués sur un total de 132 sur la période 2012-2016). La part des piétons décédés représente 16,6% du total et les passagers 7,5%.

Une étude selon la typologie des voies indique que 48% des accidents mortels ont lieu en agglomération, 33% hors agglomération et 19% sur autoroute.

Le mode de déplacement le plus touché est sensiblement identique à l'accidentalité liée aux missions. En effet, le véhicule léger ou utilitaire est représenté à hauteur de 50%, les deux-roues motorisés suivent avec 19% et les poids-lourds avec 17%.

Cette préoccupation nationale, déjà prise en charge dans le cadre du précédent DGO, doit être conservée. Elle permet d'instaurer des obligations pour l'employeur, mais aussi pour les salariés. Une réflexion sur cet enjeu facilitera la mise en place d'actions de sécurité routière ciblées tant dans le secteur public, que dans le privé.

De plus, l'intérêt de cet enjeu repose sur sa faculté à sensibiliser des personnes en activité et à agir ainsi de façon transversale avec les autres enjeux.

ORIENTATIONS ET PROGRAMME D' ACTIONS

Poursuite de la concertation des acteurs locaux au sein de groupes de travail thématiques

Au regard des productions conséquentes des groupes de travail mis en œuvre dans le cadre du précédent DGO, mais aussi du bilan particulièrement intéressant obtenu sur l'accidentologie routière du département, il est proposé de reconduire ces structures partenariales de concertation et d'actions tout en les faisant évoluer.

L'ensemble de ces orientations d'actions seront déclinées annuellement dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière qui comprend un volet prévention et dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers.

PILOTAGE DES GROUPES DE TRAVAIL DU DGO

Groupe « Milieu professionnel »

Co pilotage :

M. Philippe PORFIRO, élu à la sécurité routière sur la ville d'Aubagne et IDSR.

Madame Marie-Louise ATLANTE, fonctionnaire en activité et IDSR.

Orientations proposées :

- Analyse et investigations sur les accidents trajet domicile travail et utilisation professionnelle.
- Recensement des offres de sensibilisation formation. Faire connaître les possibilités d'actions et de formations.
- Etablissement d'un catalogue de référentiel de sensibilisation formations à destination des Chefs d'entreprises
- Construction d'une base de données risques routiers en milieu professionnel.
- Prise en compte de la prévention du risque routier en lien avec les démarches PDIE en zones d'activité.
- Poursuite de la déclinaison locale de la charte en entreprise.
- Favoriser l'autogestion des entreprises.
- Proposer une aide au diagnostic dans le cadre de l'établissement du document unique.
- Création d'une plaquette informant sur le Plan de Prévention du Risque Routier.
- Cibler les professions à risque (type livreurs) pour prioriser les actions.

Groupe « Deux-roues motorisés »

Co pilotage :

Mme Valérie DIJON, Coordinatrice Départementale de Sécurité Routière, Chargée de Mission deux roues motorisées. IDSR.

M. Akim BENVENÛTE, Chargé de Mission deux-roues motorisés, formateur en sécurité routière. IDSR.

Orientations proposées :

- Poursuivre la promotion des équipements de protection individuelle sur tous les publics et valoriser les partenariats.
 - Prendre en compte les modes de déplacement (trottinettes à moteur ; gyropodes)
 - Cibler des actions de répression et mettre en œuvre des alternatives à la sanction dédiées en instaurant des sessions majeurs et mineurs avec leur civilement responsable.
 - Créer une charte du monde deux-roues motorisés.
 - Développer les formations post permis.
 - Poursuivre et promouvoir les actions lors d'événements ou manifestations publics (salon de la moto, foire internationale de Marseille, rando moto...).
 - Superviser les échanges entre les élus et les gestionnaires de voirie en matière des normes relatives aux infrastructures.
 - Poursuivre les formations en milieu scolaire.
-
- Poursuivre le partenariat avec le Conseil Régional afin de développer les informations et sensibilisation dans les lycées.

Groupe « Jeunes (0-24 ans)»

Co pilotage :

M. Stéphane POIGNET, Education nationale, IDSR.

M. Lilian PETETIN, Chargé de mission de sécurité routière auprès de l'Education Nationale.

Mme Corinne BARTHELEMY, Direction des Routes, Conseil Départemental, IDSR.

M. Joël EMERIC, Référent 2nd degré de l'Education Nationale.

M. Guy TAMISIER, ville de Marseille, service de la prévention de la délinquance et IDSR, en soutien technique.

Orientations proposées :

- Développer des actions tenant compte des nouvelles technologies
- Intervenir sur les publics de jeunes en difficultés (instituts médico-sociaux, PJJ,...)
- Poursuivre les actions de formation autour du risque et en proposer en formation post permis.
- Poursuivre et augmenter les actions en direction des lycées.
- Mettre en œuvre des formations à destination des parents ou les intégrer à des dispositifs d'alternatives à la sanction en tant qu'accompagnateur-responsable. Mobiliser les associations de parents d'élèves pour relayer les informations.
- Recourir si possible au travail d'intérêt général.
- Développer des actions trans-générationnelles.
- Favoriser le déplacement multimodal doux (pédibus, transport en commun...)

Groupes « Conduites addictives »

**Pilotage : M. Pascal LEGOUPIL – Conseil Départemental 13
M. Pierre CANO ANPAA 13. IDSR
M. Eric Meunier, Association Avenir Santé, IDSR**

Orientations proposées :

- Créer un module de sensibilisation pour les écoles primaires ; adaptation du concept SAM.
- Travailler sur le message visant à dissocier alcool, drogue et fête.
- Communiquer sur les moyens de dépistage et les risques liés à la poly consommation.
- Démultiplier les informations sur les nouvelles pratiques festives (bar à chicha ou à protoxyde d'azote...)
- Informer sur l'existence de l'application « mode véhicule ».
- Poursuivre les animations en milieu scolaire sur les addictions.

Groupe « Séniors »

Pilotage :

Mme Elisabeth COUPIER, association ASSAJIR, IDSR

M. Daniel BENOIT, Conseil Départemental, Direction du Bel âge.

Orientations proposées :

- Positionner les seniors dans la chaîne « Sécurité routière », et les rendre acteurs de leur mobilité.
- Communiquer sur la spécificité liée à la mobilité des seniors (création d'une plaquette tout public).
- Mettre en œuvre des stages de remise à niveau (audit de conduite, autodiagnostic)
- Poursuivre les actions de sensibilisation des seniors : code senior géant, ateliers avec simulateur de conduite...
- Inciter les gestionnaires de voirie à rendre plus visibles les passages piétons.
- Faire circuler les informations et les bonnes pratiques en s'appuyant sur l'ensemble du réseau senior.

LISTE DES ACTEURS LOCAUX ASSOCIÉS À LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION ET DE VALIDATION DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour les services :

Les Procureurs près les TGI de Marseille, Aix-en-Provence et Tarascon, la Direction départementale de la sécurité publique des Bouches-du-Rhône, la Direction zonale des Compagnies Républicaines de Sécurité Sud, le Groupement départemental de la gendarmerie nationale, la DIRMed, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône, la Direction Départementale de la Protection des Populations, la Direction de la Réglementation et des Libertés Publiques, le Bataillons de marins-pompiers de Marseille et le Service départemental d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône.

Pour les collectivités territoriales : Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence, l'Union des maires des Bouches du Rhône, les communes de Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Allauch, Arles, Bouc-Bel-Air, Fos-sur-Mer, Gardanne, Istres, La Ciotat, Les Pennes Mirabeau, Marignane, Martigues, Plan-de-Cuques, Port-de-Bouc, Saint-Chamas, Saint-Martin-de-Crau, Salon-de-Provence, Tarascon et Vitrolles.

Autres acteurs : Le rectorat Aix-Marseille, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). La RTM, la SNCF, VINCI AUTOROUTE (ASF / ESCOTA), la Fédération Française des Assurances.

Les pilotes de groupes du D.G.O 2013-2017 et les principales associations partenaires : Avenir Santé, Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA), Automobile Club Provence (ACP), Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), ARTEMIS, ASSAJIR, Prévention Routière, Association des Paralysés de France, Association de Prévention et de Réinsertion Sociale (APERS), Musée de la moto, Godlwing PACA et Association d'Aide aux Victimes d'Actes de Délinquance (AVAD).

