



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS POUR LA SECURITE ROUTIERE

DGO 2018-2022

ANNEXE SYNTHÉTIQUE

AVANT-PROPOS

La sécurité routière est une politique publique prioritaire depuis de nombreuses années, qui vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle mobilise tous les acteurs publics (État et collectivités) et privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention ou de défense des usagers de la route...), et implique chaque citoyen en tant qu'usager de la route.

Plusieurs décennies d'une politique volontariste ont permis de réduire significativement la mortalité routière, la ramenant à 3 268 morts en 2013 alors qu'elle s'élevait à plus de 18 000 en 1972. Ces résultats sont dus à la mise en œuvre de mesures fortes et parfois impopulaires telles que, entre autres, la fixation de seuils d'alcoolémie, l'instauration de limitations de vitesse, le port obligatoire des équipements de sécurité (ceinture et casque), l'instauration du permis à points, du permis probatoire et du contrôle technique des véhicules, ou encore la pénalisation de certains délits routiers. Le déploiement de ces mesures a systématiquement été accompagné de campagnes d'informations et d'actions de prévention démultipliées en direction du grand public.

Toutefois, depuis 2014 la mortalité routière a tendance à repartir à la hausse. En 2016 en effet, 3 655 personnes sont décédées sur la route, portant la France au quatorzième rang de l'Union Européenne.

Le gouvernement a fixé en 2014 l'objectif de ramener à moins de 2 000 le nombre de tués par an à l'horizon 2020. Cet objectif, ambitieux mais néanmoins réaliste, a été réaffirmé par le ministre de l'Intérieur le 23 janvier 2017 lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR).

La déclinaison de cet objectif dans les Alpes-de-Haute-Provence conduit à une perspective de 10 tués/an à 2020. Il est à noter que le nombre de tués s'élevait à 26 à 2016.

Pour atteindre cet objectif, qui impose non seulement d'agir sur le triptyque de la sécurité des usagers, les véhicules et les infrastructures, mais également de s'appuyer sur l'éducation routière pour réduire les comportements à risque et de cibler les usagers surreprésentés, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière a chargé chaque Préfet de département, par circulaire du 11 avril 2017, d'établir un Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2018 – 2022.

C'est donc avec la volonté de répondre aux enjeux de sécurité routière identifiés au niveau national et local que le présent document a été élaboré au terme d'une démarche innovante et partenariale. Il sera le cadre des actions de sécurité routière des Alpes-de-Haute-Provence pour la période 2018 – 2022.

* * *

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION.....	4
I-1 Le contexte.....	4
I-2 La présentation de la démarche.....	6
I-2.1 Les objectifs du DGO.....	6
I-2.2 La démarche d'élaboration.....	6
II. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS.....	8
II-1 Le « risque routier professionnel ».....	8
II-2 La "conduite après usage de substances psychoactives".....	11
II-3 Les « jeunes ».....	14
II-4 Les « seniors ».....	17
II-5 Les « deux-roues motorisés ».....	19
II-6 La « vitesse ».....	21

I. INTRODUCTION

I-1 Le contexte

Le DGO s'inscrit dans un cadre d'orientations législatives nationales fortes déclinées au travers de 3 plans successifs, de 2015 à 2018, pour une nouvelle mobilisation en vue de réduire la mortalité routière française à moins de 2 000 tués à l'horizon 2020, à savoir :

Le *Plan National de la Sécurité Routière composé de 26 mesures* (Allocution du ministre de l'Intérieur du 26 janvier 2015). Ces 26 mesures, toutes mises en œuvre à ce jour, s'articulent autour de 4 axes :

- ✓ la sensibilisation, la prévention et la formation : avec notamment l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs novices pendant 3 ans suivant l'obtention du permis, ainsi que le renforcement des contrôles des exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2h00 et 7h00 vis-à-vis du respect de leur obligation de mettre des dispositifs d'autocontrôle à la disposition de leur clientèle ;
- ✓ la protection des usagers les plus vulnérables : par le renforcement des sanctions pour les conducteurs stationnant sur les passages piétons, les trottoirs ou les pistes et qui représentent potentiellement un danger pour les piétons, ainsi que le déploiement de radars feux rouges associés systématiquement à un contrôle de vitesse ;
- ✓ la lutte sans relâche contre les infractions graves : avec le déploiement de radars double-face permettant de mieux identifier les contrevenants et d'appliquer les sanctions associées, ainsi que l'expérimentation de la technique du double prélèvement salivaire pour le dépistage des stupéfiants ;
- ✓ l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Un *plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires* pour lutter contre l'insécurité routière et combattre durablement les comportements à risques. (Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015). Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- ✓ intensifier la lutte contre les comportements dangereux (mesures 1 à 11) ;
- ✓ protéger les usagers les plus vulnérables (mesures 12 à 16) ;
- ✓ favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière (mesures 17 à 19) ;
- ✓ donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi (mesures 20 à 22).

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017 et sont déclinés notamment au travers des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et d'accidents dans le cadre des déplacements liés au travail.

Enfin plus récemment, le gouvernement a adopté, sur les préconisations du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, un plan ambitieux visant à infléchir l'accidentalité (mortalité routière en hausse depuis 2014).

Ce plan s'articule autour de trois axes majeurs et renvoie à dix-huit mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons :

- ✓ l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière (mesures 1 à 4),
- ✓ la protection de l'ensemble des usagers de la route (mesures 5 à 17),
- ✓ l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière (mesure 18).

I-2 La présentation de la démarche

I-2.1 Les objectifs du DGO

Le DGO (Document Général d'Orientations) a été instauré par la circulaire du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière du 19 octobre 1993.

Il définit les orientations de la politique locale de sécurité routière au niveau départemental pour une période de 5 ans. Il est à la fois un outil de programmation, qui doit définir les orientations d'actions à mener dans les Alpes-de-Haute-Provence, et de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière.

Il doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière dans les Alpes-de-Haute-Provence et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR), pour tenter de contribuer à l'objectif de diminution de l'accidentalité.

I-2.2 La démarche d'élaboration

Ce document, préparé par les services départementaux de l'État sur la base d'un diagnostic précis, a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière (Procureur, forces de l'ordre, collectivités, associations, professionnels).

Cette concertation a été réalisée dans le cadre d'un comité de pilotage -dont la représentativité est listée en fin de document- présidé par le Directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière d'une part, et de groupes de travail coordonnés par le pôle sécurité routière de la Direction Départementale des Territoires d'autre part.

La démarche de travail, inscrite dans un objectif alliant simplicité, rapidité d'actions et efficacité, s'est traduite en deux phases décisionnelles :

- « bilan et réactualisation des enjeux » objet du comité de pilotage du 23 janvier 2018 ;
- « définition des orientations d'actions 2018 – 2022 » au regard des enjeux et du bilan des actions réalisées sur la période précédente, objet du comité de pilotage du 20 février 2018 ;

et une phase de production issue de la réflexion collective des partenaires impliqués au travers de deux groupes de travail réunis les 6 et 8 février 2018.

Ces groupes de travail ont pris la forme de réunions de type « brainstorming » associant les acteurs œuvrant pour la sécurité routière dans le département, dont la représentativité est listée en fin de document.

Le choix et la répartition des partenaires dans les deux groupes de travail ont été faits de manière à favoriser l'émergence d'un maximum d'idées, de sensibilités, et l'expression des expériences de chacun dans la perspective d'enrichir au maximum la production.

Les enjeux ont été travaillés en deux matinées :

- l'une sur les « deux-roues motorisés », la « vitesse », le « risque routier professionnel »
- l'autre sur la « conduite sous produits psychoactifs », les « jeunes et les « seniors » ».

Pour chacun des enjeux ci-dessus, la réflexion était portée -sous l'impulsion d'un animateur- sous

l'angle de 4 thématiques : « améliorer la connaissance de l'accidentalité, les « infrastructures », « l'éducation-sensibilisation-formation-information », le contrôle sanction ».

Pendant les quarante-cinq minutes consacrées à chaque enjeu, les groupes se sont succédé toutes les dix minutes autour de ces quatre thématiques, sous la surveillance d'un « maître du temps ». Pour chaque thème, il avait été préalablement désigné un animateur, qui était donc statique alors que les partenaires étaient mobiles.

Le bilan tiré de cette démarche est positif à trois titres : une bonne adhésion du groupe à la démarche innovante, un fonctionnement fluide des groupes, et l'atteinte de l'objectif de production. En effet, ont pu être recueillis non seulement des orientations, mais aussi des outils et des propositions d'actions de sécurité routière. Cette matière brute a été analysée et synthétisée pour être présentée au comité de pilotage ; et elle est inscrite au présent document.

II. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

II-1 Le « risque routier professionnel »

Amélioration de la connaissance :

- Favoriser la prise en compte du risque routier dans les Documents Uniques d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) : ce document doit être une pierre angulaire dans l'entreprise pour les notions de risque professionnel.
Faire prendre conscience des répercussions d'un accident dans une entreprise : arrêt de travail, voire perte d'un employé, avenir menacé pour des petites structures, voire fin d'activité.
Disposer de l'information sur la part des distracteurs dans les accidents de trajets ou de missions.
Impulser l'élaboration et la diffusion un bilan accidentalité de l'entreprise aux agents/salariés.
Communiquer sur les chiffres du risque routier professionnel (local et national, car cela représente 44 % des accidents au niveau national).
- S'appuyer sur les transporteurs routiers pour améliorer les connaissances des pratiques des usagers de la route : ils peuvent être un relais précieux pour faire remonter des informations comportementales ou liées à l'infrastructure.

Infrastructure :

- Renforcer la coordination des gestionnaires (y compris inter-départementaux et transfrontalières).
Déployer des Panneaux à Messages Variables (PMV) pour diffuser l'information sur l'état de l'infrastructure en temps réel ; mettre en place un « guichet unique » pour les usagers comme source d'information routière unique et coordonnée entre les différents gestionnaires routiers ; garantir une information routière « à jour » en continu H24 ; diagnostiquer l'existence et l'état des aires de chaînage et diffuser l'information (au moins dans les réseaux de professionnels de la route).
- Renforcer la cohérence de la signalisation et veiller à son entretien régulier.
En agglomération, systématiser la matérialisation d'aires de livraison aux abords des commerces (et veiller à leur respect) ; mieux contrôler la conformité de l'exécution des marchés d'entretiens routiers sur la signalisation ; mieux pré-signaliser la présence d'aires de chaînage.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Éducation

- Mieux articuler l'apprentissage de la sécurité routière dans le continuum éducatif : impliquer les chambres consulaires, les fédérations professionnelles et associer les employeurs dans les actions dans les CFA.
- Sensibiliser les employeurs publics et privés à la mise en œuvre d'actions de sensibilisation spécifiques et valoriser les moyens d'actions des dirigeants pour lutter contre l'insécurité routière :
 - ✓ mettre en place des actions de sensibilisation des agents nouvellement recrutés y

compris les personnes sous contrats « précaires » :

- ✓ repenser l'organisation générale du travail pour favoriser la sécurité routière (horaires, visioconférence, télétravail) ;
 - ✓ articuler la sécurité routière avec les risques psycho-sociaux (conduite sous médicaments) ;
 - ✓ rappeler les règles de sécurité et de signalisation routière sur l'espace public dans les marchés aux sous-traitants et faire des contrôles inopinés ;
 - ✓ imposer le respect du code de la route dans le contrat de travail par la mise en place de sanctions disciplinaires pour les contrevenants ;
 - ✓ garantir la mise à disposition des salariés d'un parc de véhicules entretenu et exempt de tout point mettant en cause la sécurité des employés.
- Sensibiliser les salariés aux conduites à risques :
 - ✓ Alcool, téléphone, drogues, vitesse, somnolence, fatigue ;
 - ✓ à l'impact de l'accident sur les vies sociale, professionnelle et familiale ;
 - ✓ sur les trajets du quotidien ; promouvoir le contrôle du véhicule de service avant le départ et le signalement de tout problème ;
 - ✓ sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements et à prévoir un délai de sécurité permettant d'assurer leur ponctualité.

Formation

- Former les référents sécurité routière dans les entreprises.
- Mettre en place des formations de formateurs aux risques professionnels.
Adapter les formations liées au risque routier professionnel aux contraintes du département : conduite sur routes sinueuses, conduite sur chaussée glissante, mise en place des chaînes à neige, etc.
Récompenser, valoriser les entreprises ayant des projets en sécurité routière.

Information

- Mieux sensibiliser les entreprises et les administrations à inscrire le risque routier professionnel dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP). Expliquer les responsabilités des entrepreneurs dans le risque routier, défendre le coût de l'insécurité routière dans l'entreprise.
Engager les démarches visant à la signature de la charte des 7 engagements pour la sécurité routière dans le secteur privé et public et promouvoir les engagements suivants : limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant (et au moyen de dispositifs réglementaires) ; 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 et à l'éco-conduite ; encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper.
Initier une démarche dans le secteur public pour montrer un message fort sur le risque routier : Convention ETAT / Association des Maires de France / Conseil Départemental.

Contrôle – sanction :

- Informer les employeurs sur la réalité des outils dont ils disposent pour contrôler leurs salariés amenés à conduire.

Contrôler, au sein des entreprises, les conducteurs afin de détecter la consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, dans les règles fixées par le règlement intérieur et lever les freins à la mise en pratique de cette mesure.

- Renforcer les contrôles des transports terrestres.
- En aggro, veiller au respect du bon usage des aires de livraison aux abords des commerces.

II-2 La "conduite après usage de substances psychoactives"

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents causés par des conduites sous produits psychotropes.
Travailler avec l'OFDT (Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies) et l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie) dans le but de :
Disposer d'une meilleure connaissance des produits consommés par nature afin de pouvoir délivrer le bon message (cannabis, cocaïne, héroïne, etc.) ;
Connaître le type d'alcoolisation et le lieu : alcool festif, quotidienne, effet de groupe ;
Connaître la part de consommateurs d'une drogue dans la population et la part qu'ils représentent dans les accidents (par exemple, chiffres fictifs, un cocaïnomanes sur trois a un accident par an) ;
Créer un organigramme départemental des structures d'aide sur ces thématiques et des personnes ressources à contacter en, cas d'action SR.

Infrastructure :

- Porter une réflexion sur les aménagements permettant de lutter contre l'endormissement.
Favoriser, là où c'est possible, les aménagements routiers destinés à « casser » la perception rectiligne d'une route.
Veiller, en agglo et aux entrées/sorties d'agglo, à l'installation d'un éclairage public efficace (présent et en état de marche) et non éblouissant (pour les conducteurs sous médicaments qui renforcent la sensibilité à la lumière).
Systématiser le marquage des bandes de rives y compris sur les routes secondaire (en lien avec le développement des équipements sonores embarqués de détection des rives, de détection de l'endormissement...).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Impliquer l'ordre des médecins pour informer sur le risque médicaments liés à la conduite.
- Impliquer l'ordre des pharmaciens pour informer sur les pictogrammes des médicaments.
- Impliquer l'Association des Maires de France pour sensibiliser les élus sur le rôle qu'ils peuvent jouer auprès de leurs administrés – favoriser le partage d'expérience.
Mettre en place des chartes de bonnes conduites lors des locations de salles municipales ; des ateliers prévention lors de fêtes votives ; Communiquer dans les bulletins municipaux (sur les règles régissant les ventes d'alcool, risques routiers liés aux conduites addictives).
- Inviter les partenaires à monter des projets communs (OFDT, ANPAA, Mutualité Française, APR, les centres de lutte contre les addictions, les réseaux d'aide à la parentalité etc).
- Inciter à la signature de chartes d'engagement avec les étudiants.

Information

- Renforcer les actions d'information sur les dangers des drogues sur la santé et lancer une campagne de communication spécifique sur les stupéfiants.
Lutter contre les idées reçues (par ex : fumer un joint n'a pas de conséquence sur la conduite).
Clarifier les messages de la dépénalisation et légalisation sur les stupéfiants auprès du grand public.
Associer les mutuelles les assurances pour informer sur les responsabilités en cas d'accidents corporels ou mortels causés par la consommation de produits stupéfiants, d'alcool ou de médicaments.

Formation

- Former les entrepreneurs aux moyens d'action dans leur société.
- Impliquer les établissements de nuit pour informer, par le partage d'expérience, sur les mesures à mettre en place.
- Former les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière à ces thématiques.

Éducation

- Éduquer aux dangers des stupéfiants dès le plus jeune âge, jusqu'aux étudiants (les collégiens sont plus inquiets pour leur santé par la consommation de cigarettes que des drogues).
Redynamiser et trouver de nouveaux vecteurs pour communiquer envers les jeunes de ces thématiques, dès l'école.
Impliquer les fédérations de parents d'élèves dans la mise en place de cafés pédagogiques spécifiques.
- Associer les auto-écoles pour renforcer la sensibilisation des parents lors des rendez-vous relatifs à la conduite accompagnée.

Contrôle – sanction :

- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.
- Coordonner les actions de contrôles entre les collectivités, les forces de l'ordre.
Organiser des contrôles ciblés à la sortie des fêtes de village et de lieux festifs / manifestation (fête de la musique, saint sylvestre).
Renforcer les contrôles inopinés aux sorties des établissements scolaires et plus particulièrement d'enseignement secondaire, et comprenant une plus grande proportion de jeunes conducteurs. Réaliser des contrôles stupéfiants avec chien de détection le lundi matin à la descente des bus scolaires.
S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool. Suite à la disparition de la licence II en 2016, mieux suivre et encadrer les « licences temporaires » délivrés par les maires aux comités des fêtes pour les fêtes de village (ils peuvent proposer des boissons alcoolisées jusqu'à 18°).
Organiser des contrôles routiers de façon plus aléatoire (horaires, lieux) afin d'éviter un phénomène de contournement.

- Refuser un candidat se présentant au permis de conduire s'il est sous l'emprise de produits stupéfiants.
- Systématiser les contrôles psychotropes au sein des entreprises, insérer un volet sanctions dans le règlement intérieur d'entreprise en cas de dépistage positif (travail à entreprendre avec les organisations syndicales).

II-3 Les « jeunes »

Amélioration de la connaissance :

- Affiner la connaissance de la mobilité des jeunes :
Nature des trajets ; modes de déplacement (cyclos délaissés au profit des voitures sans permis).
- Associer les professionnels des sciences humaines pour mieux appréhender le comportement des jeunes sur la route :
Connaître les données d'accidentalité des jeunes ayant passés l'AAC ; leur vision de la prise de risques ; Connaître leurs perceptions de la route.

Infrastructure :

- Développer la combinaison d'aménagements qui favorisent la sécurisation et une meilleure cohabitation de tous les modes de déplacements.
Généraliser les différenciations de revêtement aux abords des traversées piétonnes.
Développer le réseau des pistes et bandes cyclables.
En milieu urbain ou semi-urbain, privilégier la matérialisation des voies par catégories d'usagers (modes doux, bus) => ex : bandes multifonctionnelles (efficaces, sécurisantes, donc à développer) ... et assurer leur entretien régulier.
Favoriser, par l'aménagement (ex : éclairage des voies), la perception de la réalité du trafic par les piétons et inversement, la perception des traversées piétonnes par les automobilistes.
Aménager des circuits (de vitesse, de cross...) pour un exercice sécurisé et encadré de conduites « débridées ».
- Renforcer la sécurisation des abords des établissements scolaires et sportifs.
Faire face à la problématique des regroupements d'élèves aux abords des établissements (ex : les jeunes lycéens qui sortent pour fumer et se retrouvent sur la chaussée).
Renforcer la sécurité des traversées piétonnes et du stationnement.
Intégrer les impératifs de sécurité dans le traitement des abords des équipements sportifs.
Renforcer l'éclairage public aux abords des établissements scolaires, aux abords des discothèques par les dispositifs lumineux (clignotants) de matérialisation des traversées piétonnes.
Expérimenter les passages piétons sonores aux abords des établissements scolaires.
- Renforcer la coordination des gestionnaires sur le transport scolaire.
Diagnostiquer les dispositifs de ramassage scolaire et favoriser l'engagement de réflexions globales (disposition des établissements scolaires / cheminements piétons / lieux de ramassage-stationnement des autocars scolaires).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Impliquer les fédérations de parents d'élèves pour sensibiliser les parents aux bons comportements à adopter aux abords des établissements scolaires.
Promouvoir la conduite accompagnée.
- Impliquer les fédérations sportives dans la sécurité routière.

Intégrer la sécurité routière aux valeurs de la charte du sportif « respect de l'autre ».

Décliner la charte avec l'ensemble des fédérations sportives y compris au sport automobile.

- Impliquer les structures pour les jeunes non scolarisés (mission locale, la ligue de l'enseignement, le GRETA...).
- Impliquer le bureau des étudiants, les représentants d'élèves, les conseillers municipaux jeunes pour faire porter des messages par les pairs.

Information

- Toucher les jeunes par le développement de messages de prévention adaptés sur les réseaux numériques et sociaux.

Formation

- Renforcer les partenariats avec la DDCSPP et le monde associatif y compris sportif sur le risque routier.

Former le monde associatif aux risques professionnels : rôle de prévention des encadrants, éducateurs.

Intégrer une session de sensibilisation aux risques routiers au passage du BAFA.

Sensibiliser les encadrants à l'obligation du port de la ceinture et du rehausseur pour les déplacements routiers.

- Inciter à la diffusion de messages de prévention systématiques dans les lieux festifs.

Éducation

- Renforcer la coordination des actions de sécurité routière dans tous les établissements scolaires :

Nommer une personne relais « sécurité routière » dans chaque établissement qui sera l'interlocuteur du référent.

Sensibiliser les personnels des équipes éducatives sur le risque routier (ce risque étant hors les murs, les établissements ne se sentent pas forcément concernés).

Intégrer la sécurité routière aux programmes scolaires de manière transversale dans toutes les matières.

Développer les actions dans les lycées visant des interventions en binôme « santé / risque routier ».

Ne pas limiter la sécurité routière au passage de l'ASSR 1 et 2 l'ouvrir aux notions de comportements sur la route : Porter les messages de bienveillance et de respect.

Former à la piste d'éducation routière pour favoriser son utilisation dans l'ensemble du département.

- Mieux appréhender la sécurité routière dans l'apprentissage de la conduite : sensibiliser aux risques.

Mettre en situation de conduite avec le téléphone pour montrer que l'utilisateur est dans sa bulle et aussi avec les simulateurs lunettes-alcool et drogues.

Contrôle – sanction :

- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes sur décision du procureur (stage citoyenneté, participation à des ateliers SR, et/ou immersion dans des centres de grands blessés).

II-4 Les « seniors »

Amélioration de la connaissance :

- Affiner la connaissance des causes des accidents des seniors pour adapter les actions de sensibilisation.
Définition des responsabilités, connaître les véhicules des seniors accidentés...
- Affiner la connaissance de la mobilité des seniors.
Recenser les structures accueillant des seniors (CCAS, club des aînés, club de marche, etc.) et identifier les actions menées par les différents intervenants.
Concilier indépendance, autonomie et usage de la route.
Disposer de fiches pratiques pour connaître les principaux traitements médicaux en fonction des pathologies courantes des seniors.

Infrastructure :

- Renforcer les aménagements en agglomération visant à sécuriser la mobilité des usagers vulnérables :
Favoriser les aménagements destinés au respect des cônes de visibilité, pour faire face à des temps de traversée « rallongés » de la part des seniors.
Installer des Terre-Plein-Centraux (« refuges ») au milieu des larges traversées piétonnes (mobilité lente).
Développer une signalisation adaptée (horizontale par des bandes sonores et verticale par les panneaux).
Travailler sur la sécurisation des abords des intersections.
En agglomération, expérimenter la systématisation d'une limitation à 30 km/h aux abords des traversées piétonnes.
Aménager des « zones partagées » dans les secteurs les plus fréquentés des traversées d'agglomération, lieux de concentration de commerces.
- Travailler sur le réseau de transports collectifs et leur accessibilité de manière coopérative.
Développer des dispositifs de transports en commun pour les personnes âgées (gratuit pour les personnes qui s'inscrivent auprès de la mairie, pour aller faire leurs courses par exemple).
Développer les dispositifs de transports en commun « accessibles » + parkings relais pour inciter à réduire l'usage de la voiture.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Développer les partenariats avec les acteurs intervenant auprès des personnes âgées :
Fédération des aînés ruraux pour être le lien avec les clubs du 3ème âge, les caisses de retraites, les mutuelles, les associations d'anciens combattants, les associations loi 1901, sensibiliser les thermes du département pour passer les messages.
Intégrer la sécurité routière dans la semaine bleue : Sensibiliser à la problématique du non bruit des voitures électriques pour les piétons, développer les actions vu et être vu, évaluer le temps qu'il faut pour traverser.

- Impliquer le conseil de l'ordre des médecins pour sensibiliser la personne âgée lors d'une visite médicale : test de réflexe ...
- Développer les actions de sensibilisation intergénérationnelles :
Ouvrir la piste mobile « vélo » des établissements scolaires aux clubs de personnes âgées en tant que usager piéton.
Sensibiliser à l'obligation de la bonne attache des enfants dans les véhicules.

Information

- Lancer des campagnes de prévention dans la presse écrite.

Formation

- Intégrer la sécurité routière dans les stages de préparation à la retraite.
Former aux nouvelles technologies : voitures électriques, connectées, automatiques.
Faire porter des messages par les pairs.

Éducation

Utiliser les médias (télévision, cinémas) pour remettre à niveau les connaissances du code de la route.

Contrôle – sanction :

- Proposer pour une petite infraction, sous forme d'alternative à la poursuite, une évaluation médicale des seniors.
- Obliger une évaluation de capacité à la conduite suite au signalement de la part des forces de l'ordre, ou d'un médecin.

II-5 Les « deux-roues motorisés »

Amélioration de la connaissance :

- Mieux connaître les spécificités des 2RM :
Connaître plus finement, au national comme au départemental, la part de trafic 2RM en circulation.
Affiner la population cible par type de 2RM (léger et lourd).
Recenser les idées reçues sur l'accidentalité des 2RM dans le département afin d'adapter les messages de préventions sur le partage de la route.
Améliorer la connaissance des loueurs de 2RM et leur faire diffuser les messages de prévention aux locataires.
Disposer de données quantitatives sur les vitesses pratiquées par les 2RM, y compris les différentiels de vitesse entre usagers.
Disposer de données chiffrées sur les freinages des 2RM par route sèche, humide après une légère pluie (remontées grasses à la surface) et route mouillée.
- Connaître avec plus de précision les causes d'accidentalité des motards.
Identifier les secteurs les plus accidentogènes en 2RM.

Infrastructure :

- Renforcer la prise en compte de la spécificité des 2RM dans la conception des projets d'aménagements routiers :
Nommer un référent 2RM en collectivités pour tout projet d'aménagement (du projet structurant : PLU... jusqu'à l'aménagement plus ponctuel d'une voirie).
Favoriser et démocratiser la signalisation antidérapante.
Agir en faveur d'une diminution de la gravité des blessures de motocyclistes, en renforçant la politique d'installation « d'écrans motos » tels que les lisses basses (permet également de lutter contre certains pb de « faux » dévers), les tubes.
- Agir sur l'amélioration des équipements de la route :
Diagnostiquer/recenser les obstacles latéraux fixes dont ceux en bordure de chaussée.
Diagnostiquer/recenser les ralentisseurs pour agir sur ceux qui ne sont pas aux normes.
Agir sur le revêtement (et la signalisation) des passages piétons (particulièrement glissants) et dans les giratoires.
Entretien de la signalisation horizontale (qui peut devenir invisible).
Agir sur une fiabilisation de l'éclairage public (souvent défectueux en milieu urbain).
Mieux matérialiser l'interdiction de dépasser en amont/aval d'une intersection, voire interdire les dépassements.
Systématiser la signalisation au sol aux abords des virages (respect des trajectoires!).

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Sensibilisation

- Sensibiliser lors de rassemblements de motocyclistes le grand public au partage de la route avec les 2 roues visant à la cohabitation routière avec les autres usagers : être vu et être compris ; comprendre la problématique des autres véhicules (accélération, différentiel de vitesse...) ; sensibiliser aux contraintes des véhicules que l'on croise ou que l'on double ; sensibiliser aux conduites à tenir à l'approche de zones d'intersections ; Sensibiliser aux risques de la non utilisation des clignotants.
- Sensibiliser au port des équipements de sécurité vers les usagers de cyclomoteurs comme pour les motocyclistes, sous l'axe de la gravité des blessures.
- Systématiser la tenue d'un stand sécurité routière lors d'événements grand public et lors des rassemblements 2RM.

Information

- Impliquer les fédérations des enseignants de la conduite pour faire connaître les formations post-permis.
- Sensibiliser les parents d'adolescents au risque routier avant l'achat d'un cyclomoteur.

Formation

- Mettre en place des formations spécifiques post-permis (maniabilité, reprises de guidon au printemps).
- Favoriser les aides financières à ces formations post-permis (assurance...).

Éducation

- Sensibilisation, à l'occasion de la formation au permis de conduire B, aux problématiques des autres véhicules : PL, VL, piéton, les angles morts et une «acculturation» aux spécificités des 2RM.
- Proposer d'expérimenter l'apprentissage de la trajectoire de sécurité enseignée à l'école de gendarmerie dans la formation au permis A (en tant que département pilote).
- Doter les inspecteurs du permis de conduire de blousons air-bag pour sensibiliser au port de ces équipements.

Contrôle – sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des machines, notamment pour les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.
- Réaliser des contrôles des équipements de protection (casque et gants → orientation plutôt cyclo) et inciter au port des équipements de protection individuel additionnels (blousons air-bag, bottes, pantalon en kevlar, etc.).
- Contrôler avec interception et proposition d'une alternative aux poursuites, sous forme de sensibilisation en lien avec des partenaires associatifs.
- Contrôler les loueurs de 2RM afin de s'assurer qu'ils mettent à disposition des locataires les équipements nécessaires (moyennant supplément).

II-6 La « vitesse »

Amélioration de la connaissance :

- Créer un observatoire départemental des vitesses :
Utiliser les données récoltées par les GPS et autres systèmes (smartphones) pour améliorer la connaissance des vitesses pratiquées.
Améliorer la distinction vitesse excessive et vitesse non adaptée eu égard aux circonstances dans les accidents.
Disposer d'études sur la notion de troisième choc : lésions internes (70 km/h de face, 30 en latéral).
Améliorer la connaissance des usagers de la route sur l'aspect vitesse non adaptée.

Infrastructure :

- Agir sur la signalisation routière pour favoriser la lecture de la route en vue d'adapter sa vitesse :
Renforcer la matérialisation des accotements (signalisation horizontale).
Expérimenter la signalisation horizontale qui amplifie le sentiment de vitesse (ex : chevrons de plus en plus rapprochés en entrée d'agglomération).
Signaliser les passages connus comme favorables aux traversées de gibier (ex : RN85 à Château-Arnoux, entre les 2 restaurants sur la route de Sisteron).
Remplacer la signalisation « avertisseur sonore obligatoire » par d'autres, plus incitatifs sur la réduction de la vitesse (ex : « Roulez au pas »).
RD900 : pré-signaliser certains virages dangereux en langue italienne.
Marquer les entrées de villes par des bandes rugueuses, ainsi que les abords de carrefours dangereux (en alignements droits) ou encore les bandes de rives.
- Renforcer la cohérence des limitations de vitesse sur un même axe routier, y compris en agglomération (et notamment aux abords des équipements publics).
- Combiner les aménagements physiques (ralentisseurs, chicanes, plateaux traversants...) et la lisibilité des équipements pour créer un environnement propice à lever le pied.
En agglomération, veiller à la conformité de la matérialisation des places de stationnement aux abords des traversées piétonnes (dégagement de visibilité).
Installer des bandes rugueuses larges avec revêtement très sonore aux abords de secteurs potentiellement dangereux et/ou d'intersections accidentogènes.

Éducation – sensibilisation – formation – informations :

Éducation

- Intégrer les messages spécifiques dans le continuum éducatif (message fort sur le risque : 30 km/h on peut tuer un piéton ! on ne gagne pas de temps sur la route ! savoir calculer son temps de déplacement et anticiper pour limiter les risques).
- Développer les partenariats avec les fédérations de parents d'élèves (maternelle au lycée).
Sensibiliser les parents aux risques notamment aux abords des établissements scolaires.
Renforcer l'implication des parents pour montrer l'exemple aux enfants – conduite accompagnée.

Sensibiliser sur la conduite de voitures puissantes par les jeunes permis.

Sensibilisation

- Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées : une vitesse inadaptée peut avoir des répercussions aussi graves qu'un excès de vitesse.
Organiser des ateliers débats de société : pourquoi roule-t-on trop vite ? Départ tardif ? manque d'organisation ? on veut rattraper le temps perdu ! on est au volant comme on est dans la vie : le manque de respect on le retrouve au volant.
Améliorer la connaissance liée au corollaire vitesse-gravité, notamment sur la fragilité de l'humain.
Développer des actions avec les associations d'usagers accidentés de la route.
Sensibiliser les conducteurs sur la signification de la signalisation axiale qui n'autorise qu'à dépasser les véhicules lents (tirets serrés).
- Rendre obligatoire la diffusion de message de prévention sur les événements organisés dans le département tels que les courses automobiles par la commission départementale de sécurité routière.
- Vulgariser l'explication relative aux distances d'arrêt (trop technique et abstrait) :
Développer un visuel expliquant les conséquences (résistance des véhicules, du corps humain) d'une conduite à 150 km/h au lieu des 130 km/h sur autoroute.
Développer des actions de simulation aux distances d'arrêt.
Mettre en place des actions relative aux spécificités du freinage en condition de pluie, neige, verglas.
- Sensibiliser aux risques du débridage ou des mauvais entretiens des véhicules.
Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organe de freinage, état des pneumatiques, phares).

Formation

- Organiser une formation de formateurs sur les messages pertinents à porter pour lutter contre les vitesses non adaptées auprès du grand public.
Estimation de son temps de parcours au regard des spécificités locales et la manière dont on utilise les informations données par le GPS.
Lutter contre les idées reçues des aides à la conduite véhiculée par les publicitaires. Les aides à la conduite sont bénéfiques pour la sécurité routière mais le conducteur doit rester attentif à son environnement.
Sensibiliser les élus sur le fait qu'ils peuvent s'emparer pleinement du pouvoir de police pour réduire la VMA dans leur agglomération.

Information

- Lancer une campagne d'information pour le grand public auprès des médias (télévision locale, radio locale, presse écrite) :
impliquer les assureurs pour informer sur les conséquences sociales, judiciaires, d'un accident mortel causé par un excès de vitesse. (on peut tuer sur la route.... Garde à vue...).
- Impliquer les mutuelles pour éditer une maquette d'information sur le coût du non port des équipements.

- Combattre les idées reçues sur le risque vitesse pour faire changer durablement les comportements et faire accepter socialement les contrôles liés à la vitesse :
Faire la démonstration locale qu'on ne gagne pas de temps sur la route : temps de parcours.
Créer une signalisation spécifique aux routes sinueuses « Adapter votre vitesse aux caractéristiques de la route ».
Sensibiliser à l'accidentalité par la mise en place de silhouettes ou des panneaux messages.
Mettre en place des alternatives aux sanctions sur les petits excès de vitesse.
Valoriser les lieux où on peut faire de la vitesse (circuits).

Contrôle – sanction :

- Remettre toute sa place aux contrôles routiers avec présence des Forces de l'Ordre, plus pédagogiques que les radars fixes :
Augmenter les contrôles relatifs à l'utilisation de distracteurs : les nouvelles technologies pouvant rendre le conducteur passif de sa conduite, il est d'usage de rappeler qu'à n'importe quelle vitesse, toute l'attention du conducteur est nécessaire.
Faire respecter les VMA en ville pour prise en compte des usagers vulnérables.
Développer les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières.
- Ré-actualiser le Plan Départemental de Contrôle Routier et s'assurer de sa mise en place opérationnelle.