

Cabinet du Préfet

Grenoble, le **29 DEC. 2018**

Direction des sécurités
Bureau sécurité routière

Le préfet de l'Isère,

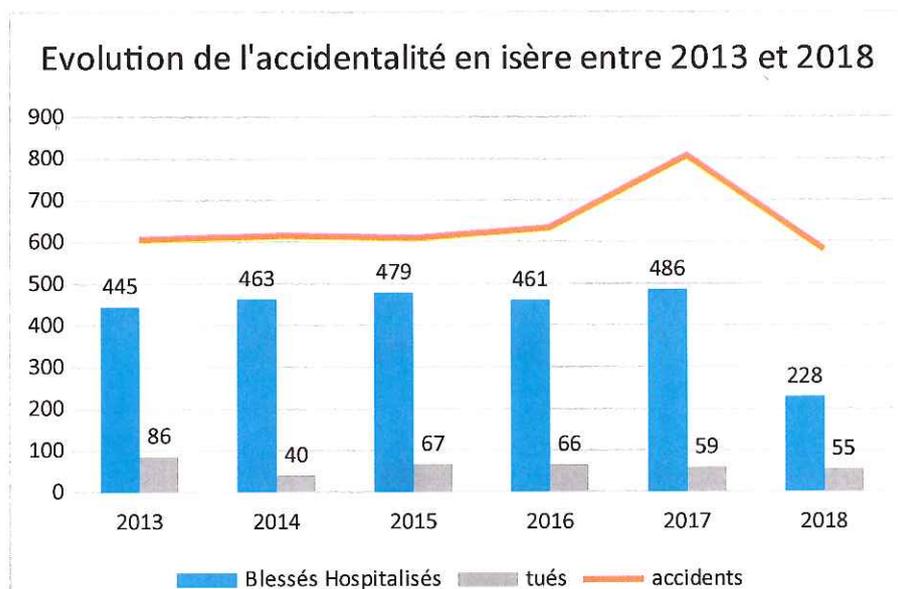
à

Liste des destinataires in fine

Affaire suivie par : **Thierry VEYRAT**
Tél. 04 76 60 48 47 – 06 78 00 91 64
Mél : thierry.veyrat@isere.gouv.fr

OBJET : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière 2019– Appel à projets

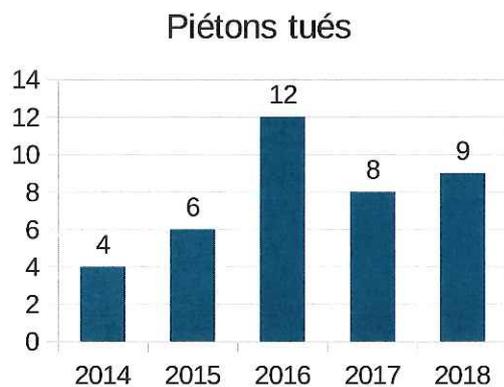
Le bilan départemental provisoire de l'accidentalité routière arrêté **au 2 décembre 2018** s'inscrit dans une tendance baissière, qu'il faudra confirmer. Cette inflexion ne peut s'analyser que sur une période significative d'au moins 5 ans.



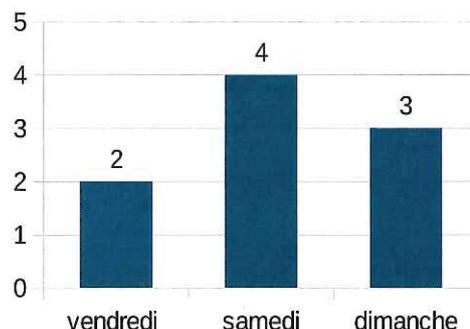
Constat encourageant de la baisse importante des accidents et blessés hospitalisés (plus de 24 heures).

Tués par catégories d'usagers

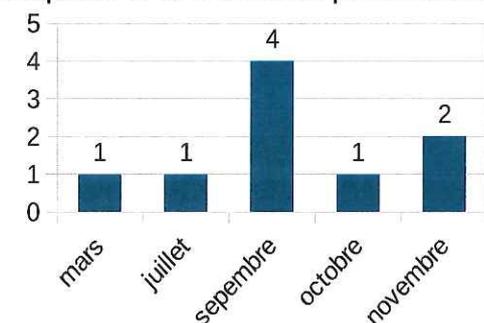
Les piétons



Répartition acc mortels piétons/jours



Répartition acc mortels piétons/mois



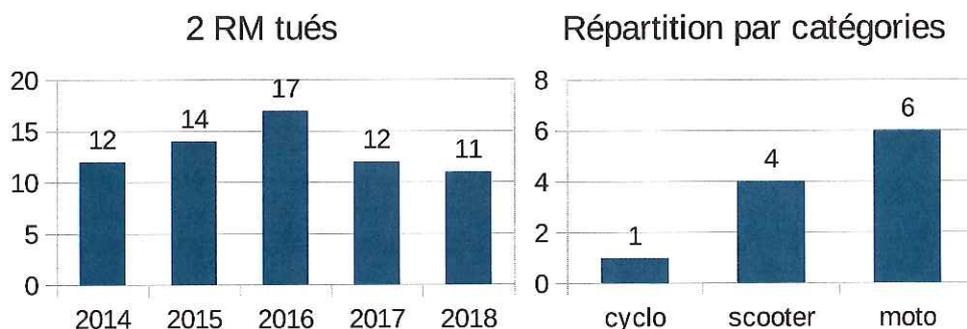
Les piétons représente plus de 16 % des tués (9/55) avec des accidents mortels constatés en fin de semaine et fin d'année, période de moindre luminosité.

Les cyclistes



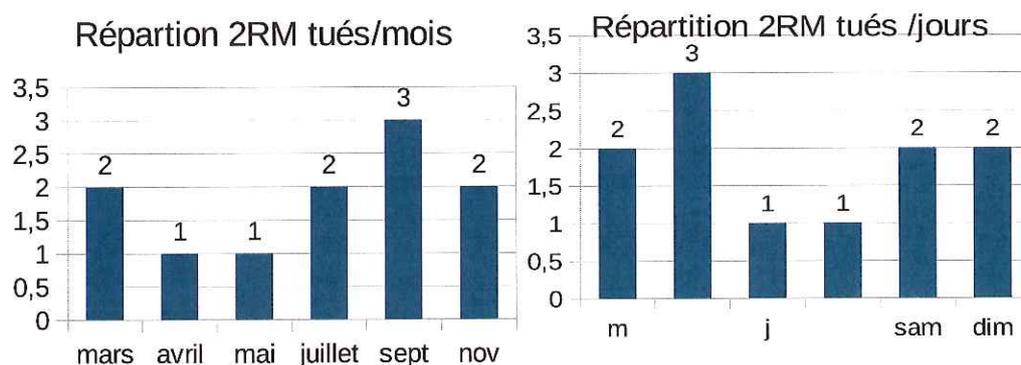
Les deux accidents mortels de cyclistes se sont déroulés en période estivale (juin et août), l'un impliquant un conducteur novice qui a refusé la priorité au cycliste et l'autre impliquant un automobiliste ébloui comme le cycliste par le soleil couchant.

Les deux roues motorisées



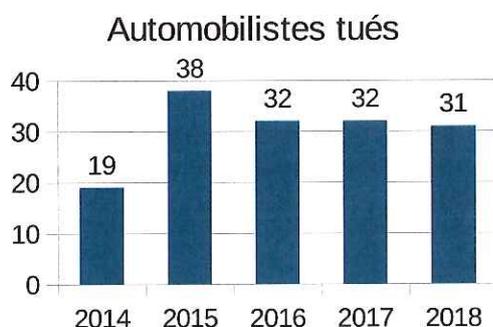
Après avoir représenté 30 % en 2014, 21 % en 2015 et 26 % en 2016, les conducteurs de 2RM se stabilisent depuis 2017 à 20 % des tués.

Si on se réfère aux catégories de cylindrées, les conducteurs de petites motorisations représentent presque la moitié des victimes.

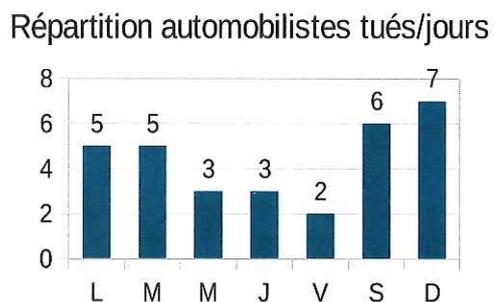
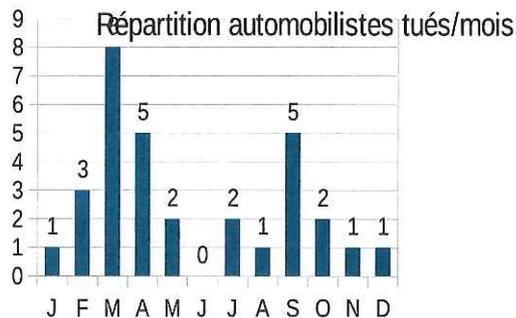


Il est difficile de dégager une tendance de saisonnalité sur des petits chiffres répartis tout au long de l'année et de la semaine.

Les automobilistes



Par rapport aux autres modes de déplacements, l'exposition aux risques est supérieure notamment en terme de kms parcourus ; l'automobiliste reste donc l'usager le plus représenté.



Ce n'est pas durant les périodes hivernales que l'on constate le plus grand nombre d'accidents mortels. Les pics sont enregistrés aux mois de mars et septembre. Les week-ends sont les périodes les plus sombres.

+ un chauffeur PL et un conducteur de quad agricole

Observation globale

Les usagers vulnérables représentent 40 % des tués (22/55).

Malgré une augmentation importante de la pratique du vélo et des comportements parfois dangereux, on constate sur une période de 5 ans un recul de la mortalité.

Néanmoins le nombre des victimes piétons stagne à un niveau justifiant une vigilance accrue envers cette population.

Accidents mortels et tués (52 accidents mortels et 55 tués)

- Hommes/femmes

tués	55	
hommes	42	76,36%
femmes	11	20,00%
foetus	1	

Le constat est édifiant : l'accidentalité est très majoritairement masculine, liée à une prise de risque non maîtrisée, des conduites sous l'emprise de l'alcool - stupéfiant et des comportements «déviant».

- par tranches d'âges

âges	- 18 ans	18-24ans	25-65 ans	+ 65 ans
tués	5	10	27	12

9 des 12 victimes de plus de 65 ans sont des piétons. Plus fragiles, moins agiles et visibles parfois, ils constituent un enjeu auquel il convient d'apporter des propositions d'actions.

- Alcool et stupéfiants

Alcool

alcool	14
Contravention	4
Délit	10

Stupéfiants

stupéfiants	8
-------------	---

Alcool et stupéfiants

alcool et stupéfiants	
stupéfiants seuls	4
alcool contravention	2
alcool délit	8
alcool contravention + stup	2
alcool délit + stup	2

La consommation d'alcool en situation délictuelle devient majoritaire dans les accidents mortels. Dans 14 accidents mortels /52, l'alcool est présent (27%) et dans 8 accidents motels /52, on retrouve une consommation de stupéfiants (15%),

Le bilan national provisoire (11 premiers mois 2018)

2018	Nbre de Tués en Métropole	évolution par rapport à 2017	Nbre de tués en outre-mer	évolution par rapport à 2017	Nbre de tués en France	évolution par rapport à 2017
Janvier	235	-20	16	-7	251	-27
Février	217	12	20	6	237	18
Mars	231	-36	24	-2	255	-38
Avril	279	-2	15	-6	294	-8
Mai	272	-25	20	4	292	-21
Juin	294	-30	12	-3	306	-33
Juillet	324	-19	20	-6	344	-25
Août	251	-46	16	-7	267	-53
Septembre	323	26	19	2	342	28
Octobre	275	-44	20	4	295	-40
Novembre	267	-5	25	9	292	4
	2968	-189	207	-6	3175	-195

En 2017, c'est 3684 personnes qui ont perdu la vie sur les routes en France (-54, soit - 1,4% par rapport à 2016). Seuls les mois de février, septembre et novembre ont été plus sombres.

Le bilan des 11 premiers mois laisse augurer que l'année 2018 s'inscrira dans une baisse encore plus marquée (195 vies épargnées, soit - 6,6 % actuellement).

Sur la période cumulée de 12 mois (décembre 2017 à novembre 2018) le nombre de personnes tuées dans les 30 jours après l'accident, sur le territoire métropolitain, est en recul de 7 % (-245).

L'année 2018 aura été marquée par la réunion du Comité Interministériel de la Sécurité Routière le 9 janvier et notamment la mesure n°5, consistant à réduire de 90 km/h à 80km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central, en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés.

Le débat médiatique lié à cette mesure a occulté les 17 autres mesures annoncées qui ont toutes pour objectif de « **savez plus de vies sur nos routes** ».

Pour les cinq années à venir, 3 axes ont été identifiés pour lutter contre l'insécurité routière :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

La déclinaison locale se traduit par les enjeux suivants :

- 1 - le risque routier professionnel
- 2 - la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)
- 3 - les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- 4 - les seniors divisés en 2 classes d'âge (65-74 et 75 ans et +)
- 5 - le partage de la voirie
- 6 - les cyclistes
- 7 - la vitesse
- 8 - les distracteurs
- 9 - les deux roues motorisés (2RM)

La lutte contre l'insécurité routière est l'affaire de tous. Elle comporte trois volets :

La prévention

Chaque année, l'État aide les acteurs locaux, institutionnels, professionnels et associatifs en soutenant et subventionnant leurs initiatives par l'intermédiaire du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Le Forum des élus qui s'est tenu le 11 juin en Préfecture a été l'occasion de renouveler la Charte sécurité routière avec l'AMI (l'Association des Maires de l'Isère), permettant ainsi de tisser un réseau d'acteurs locaux disposant de nombreuses compétences pouvant agir et influencer durablement sur l'insécurité routière.

En complément de la nouvelle politique de contrôle sanction automatisée, il est primordial de poursuivre et d'intensifier les actions de prévention envers tous les usagers de la route, dans tous leurs déplacements, avec le véhicule de leur choix.

Il convient donc d'examiner l'accidentalité de ces modes de déplacements et catégories d'usagers et d'orienter des actions dans ces directions.

La répression

L'action des forces de l'ordre, toujours présentes sur les routes, les moyens de contrôles radars répartis sur le département ainsi que la nouvelle politique de contrôle sanction automatisée à venir (déploiement d'itinéraires de contrôle, externalisation de la conduite des voitures radars, radars de chantier, radars urbains) contribuent à la mise œuvre d'une politique équilibrée pour lutter efficacement contre l'insécurité routière, dans le cadre du PDCR (Plan Départemental de Contrôles Routiers).

En complément de la nouvelle politique de contrôle sanction automatisée, il est primordial de poursuivre et d'intensifier les actions de prévention envers tous les usagers de la route, dans tous leurs déplacements, avec le véhicule de leur choix.

La communication :

Ce volet constitue un axe essentiel de la politique de sécurité routière. Toutes les opérations doivent faire l'objet d'une communication dont l'objectif est de modifier ou d'intérioriser un changement de comportement durable sur la route.

Pour encourager une prise de conscience collective, il est possible de s'appuyer sur les valeurs véhiculées par le sport, notamment par l'exemplarité du sport de haut niveau.

Afin d'élaborer un programme annuel cohérent avec ces priorités, je vous invite à me faire part de vos propositions d'actions pour l'année **avant le 31 janvier 2019** en complétant la fiche projet que vous aurez téléchargée sur le site de la Préfecture :

**<http://www.isere.gouv.fr/Politiques-publiques/Securites/Securite-routiere>
Rubrique PDASR**

et me la retourner avant la date ci-dessus **uniquement en fichier informatique**.

Pour élaborer vos projets, vous y trouverez les moyens matériels et humains que nous mettons à votre disposition. Vous pouvez compter sur la mobilisation des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière pour animer vos actions.

Les partenaires proposent également un vaste panel d'outils de sensibilisation permettant de mettre en œuvre des actions variées et ciblées.

Je souligne tout l'intérêt que peut présenter un projet élaboré par les jeunes pour les jeunes. Le fait d'être acteur de la sécurité tend à responsabiliser davantage.

A partir de 2019, la mise à disposition du testochoc ainsi que des simulateurs de conduite devra passer par nos partenaires, la Préfecture n'ayant plus ce matériel en régie. A noter que certains partenaires appliquent des frais de location.

Je vous précise que les projets retenus dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) peuvent bénéficier d'une subvention ou d'une aide financière qui sera attribuée par le comité de pilotage.

Je souhaite développer et favoriser **les actions partenariales, visant notamment le monde de l'entreprise et celui de l'éducation nationale**.

D'autant que, d'une part, la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, dans son article 51, fait obligation aux entreprises de plus de 100 salariés de mettre en place au 1^{er} janvier 2018, des plans de mobilité.

Et que, d'autre part, l'éducation à la sécurité routière doit s'effectuer dès le plus jeune âge en cycle 3 et se poursuivre dans le cadre du continuum éducatif aux collèges et lycées.

Dans la mesure où des projets intéressants feraient l'objet de co-financements, je serai plus enclin à y apporter également une participation de l'État.

Certains projets feront l'objet d'une attribution financière ferme et d'autres d'une partie ferme et d'une optionnelle.

Vous serez informé(e) des projets retenus et du montant des aides attribuées début avril 2019 au plus tard.

Je vous remercie de bien vouloir assurer une large diffusion du présent appel à projets auprès des différentes structures et établissements placés sous votre autorité, voire de tout acteur local susceptible d'entreprendre une action pertinente dans ce domaine.

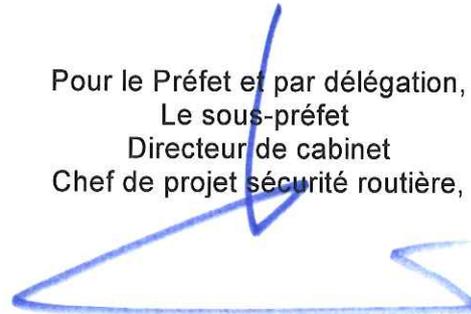
Je vous invite, en tout état de cause, à me faire part de l'ensemble de vos projets, y compris ceux pour lesquels vous ne sollicitez pas d'aide financière. Il est en effet important d'avoir une vision globale de toutes les actions qui participent à l'amélioration de la sécurité routière dans le département de l'Isère et d'en faire la promotion en touchant un public le plus large possible.

Jean DA COL, chef du bureau sécurité routière : 04.76.60.48.33, et Thierry VEYRAT, adjoint au chef du bureau sécurité routière : 04.76.60.48.47, sont à votre disposition pour vous accompagner dans vos démarches et vous aider dans l'élaboration de vos actions.

En 2018, c'est 119 projets qui ont été réalisés pour une mobilisation de 200 journées d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, permettant ainsi de sensibiliser un nombreux et diversifié public.

Je vous remercie de votre implication et de votre contribution déterminante dans la lutte contre l'insécurité routière.

Pour le Préfet et par délégation,
Le sous-préfet
Directeur de cabinet
Chef de projet sécurité routière,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line and a small flourish at the end.

Charles BARBIER

ANNEXE

1 - Le risque routier professionnel (déplacements domicile-travail et professionnels)



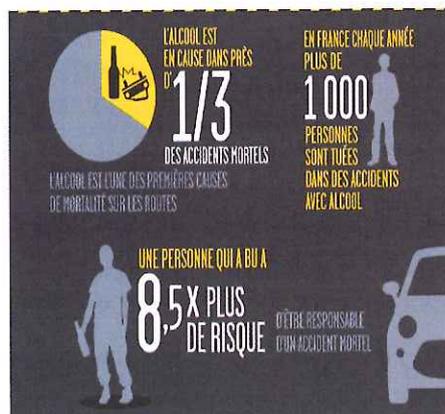
L'engagement des employeurs est essentiel et la mobilisation croissante des entreprises est un signal fort qui atteste de l'implication du monde entrepreneurial (tous types d'entreprises confondues), en faveur de la sécurité de leurs collaborateurs sur les routes.

Le Colloque Entreprise qui s'est tenu le 3 mai en Préfecture répond à la prise en compte des déplacements domicile-travail et professionnels dans la désignation d'un référent mobilité pour la mise en œuvre des plans de mobilité (PDM) issus de la loi pour la transition énergétique pour la croissance verte. Les plans d'actions qui en découleront (covoiturage, promotion du vélo, télétravail, transports collectifs, intermodalité, etc) seront autant de vecteurs propices pour réduire l'insécurité routière.

Les plans peuvent se décliner en actions de prévention pour sensibiliser davantage à la sécurité des déplacements domicile-travail et professionnels.

2 – la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)

- l'alcool





L'alcool est présent dans un quart des accidents mortels.

Problème de sécurité routière mais aussi de santé publique, il concerne aussi bien les jeunes que les autres tranches d'âges. Le phénomène d'alcoolisation rapide (binge drinking), parfois associé à la consommation de produits stupéfiants tend à se développer parmi les adolescents.

Le constat est récurrent : plus le taux d'alcool est élevé dans le sang, plus grave est l'accident. L'effet désinhibant de l'alcoolémie amène le conducteur à sous-évaluer les risques et à surestimer ses capacités. La sur-alcoolisation est essentiellement constatée dans des accidents de nuit.

Le décret du 17 septembre 2018 met en œuvre la mesure n°11 du CISR du 9 janvier en rendant obligatoire l'installation d'un EAD (Éthylotest antidémarrage) au frais du contrevenant avec suivi médico-psychologique en cas de récidive à une conduite sous l'emprise alcoolique en situation de délit.

- les stupéfiants

En France, en 2016, il est estimé que 752 personnes ont été tuées sur les routes (soit 22%) dans un accident avec stupéfiants.

- **22 % des 25 à 34 ans** : ces jeunes conducteurs sont les plus concernés. Dans plus d'un accident mortel sur cinq, l'auteur de l'accident avait consommé.

- **93 % sont des hommes** : les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont à 93 % des hommes.

- **67 % sont des automobilistes** : dans les accidents mortels, parmi les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants, 67 % sont des conducteurs de voitures, 17 % des conducteurs de motocyclettes.

L'alcool et le cannabis sont de très mauvais compagnons.

Alcool et cannabis font particulièrement mauvais ménage derrière le volant. Alors que l'alcool désinhibe et entraîne des comportements imprudents, le cannabis ralentit les réflexes. Tous les ingrédients sont donc présents pour un « cocktail mortel ».

En priorité seront retenues les actions de sensibilisation qui permettront d'informer, de responsabiliser, de prévenir des conséquences, de prôner l'auto-évaluation et d'inciter chaque fois que possible à organiser les retours de soirées festives.

3 - les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

Toutes ces tranches d'âges se retrouvent dans les problématiques (vitesse, addictions - alcool - stupéfiants - distracteurs, 2 roues motorisées, cyclistes, automobilistes, piétons, et toutes les actions de sensibilisation initiées par les collèges, lycées et universités répondent à cet enjeu.

4 - les seniors divisés en 2 classes d'âge (65-74 et 75 ans et +)

La population des + 60 ans va croître considérablement dans les années à venir. Les effets du vieillissement sur la conduite et la remise à jour des connaissances font partie des actions de sensibilisation qui doivent être encouragées. Une attention particulière sera portée aux piétons seniors, mais aussi au respect des piétons par les autres usagers.

5 - le partage de la voirie



L'accidentalité des piétons reste trop élevée et il appartient à chacun de veiller au respect des règles de priorité de passage.

Les gestionnaires de voiries expérimentent des passages en 3 dimensions ou des passages avec les bandes d'arrêt latérales qui ont démontré dans certains pays étrangers qu'ils avaient un réel impact sur le comportement des automobilistes, Par ailleurs, le décret du 17 septembre a renforcé les peines en cas de non- respect des priorités accordées aux piétons qui seront plus lourdement sanctionnées (- 6 points au lieu de -4 précédemment)

Le développement croissant de nouveaux modes de déplacements urbains ainsi que la pratique exponentielle du vélo génèrent des conflits. La cohabitation s'avère difficile également avec les piétons. La difficulté réside dans la capacité de chaque usager d'un mode de déplacement de se mettre à la place de l'autre usager de mode de déplacement différent.

6 - les cyclistes

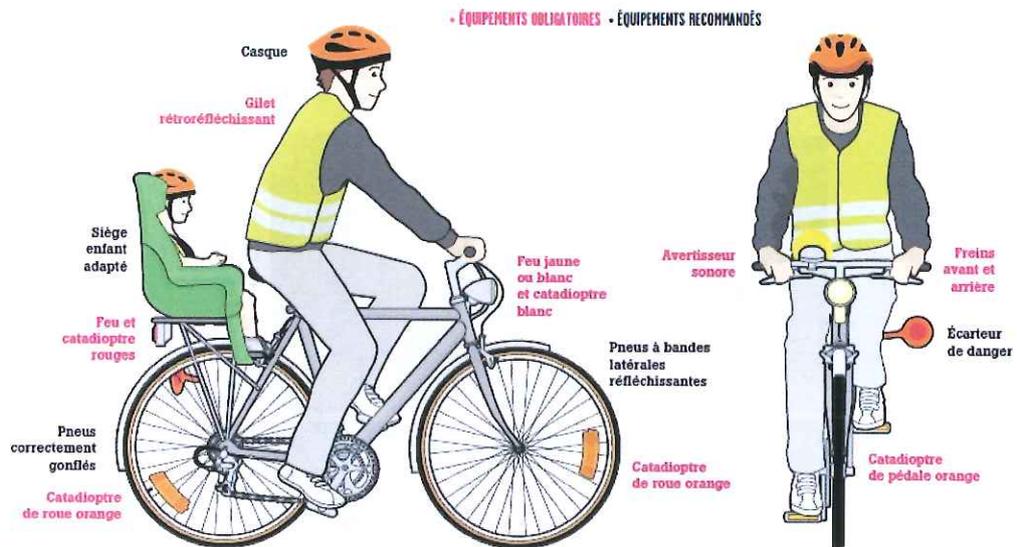
Deux catégories de cyclistes :

- le cyclotouriste ou cyclo-sportif :

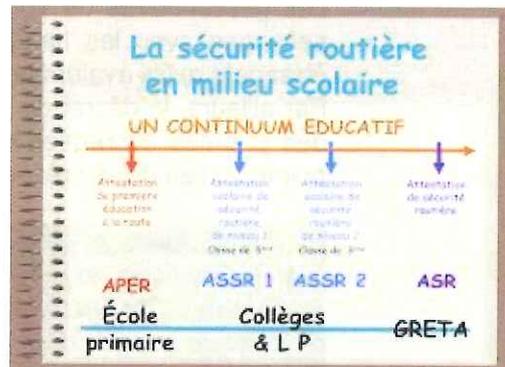
- roule en groupe sans se préoccuper parfois des autres usagers,
- ne se rabat pas à droite en présence d'un véhicule,
- prends les virages à la corde en descente sans visibilité,
- peut faire des écarts dus à un mauvais entretien de la chaussée ou la fatigue
- se fait frôler par les automobilistes qui ne respectent pas la distance d'1,50 m

- le cycliste urbain :

- ne respecte pas les feux tricolores
- roule sur le trottoir
- ne prends pas les pistes cyclables qui lui sont réservées
- se fait frôler par les automobilistes qui ne respecte pas la distance d'1 m
- ne peut accéder au sas réservé aux cyclistes devant les feux tricolores



6 -1 - Sensibiliser dès le plus jeune âge



Le port du casque «certifié» est obligatoire pour les usagers de bicyclette de moins de 12 ans depuis le 22 mars 2017 (toutes les classes des écoles primaires) et recommandé pour les autres.

La mesure n° 10 du CISR du 9 janvier développe la généralisation du «savoir rouler» qui existe déjà à l'école primaire (dans le cadre de l'APER) mais qu'il convient de développer afin que les jeunes entrant au collège aient acquis une véritable autonomie à vélo, en sécurité.

Au travers des actions proposées, il conviendra d'apporter des réponses en termes d'éducation, de sensibilisation au regard des règles de circulation, de partage de la route et de sécurité.

7 - la vitesse



La vitesse est avec l'alcool une des premières cause de mortalité routière. Il n'est de cesse de répéter que le gain de temps est minime sur un grand parcours.

Il faut marteler que la vitesse aggrave tout, que l'organisme humain a ses limites et n'est capable de tolérer qu'un impact limité (énergie cinétique) absorbé en partie par des équipements de sécurité et la déformation du véhicule.

Une baisse de 1 % de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2 % de l'accidentalité et de 4 % de la mortalité.

Seront examinées en priorité les actions qui traiteront de la conduite responsable et apaisée, du développement des formations à l'éco-conduite et , plus généralement, qui permettront de prendre conscience qu'une vitesse adaptée est moins accidentogène.

8 - les distracteurs

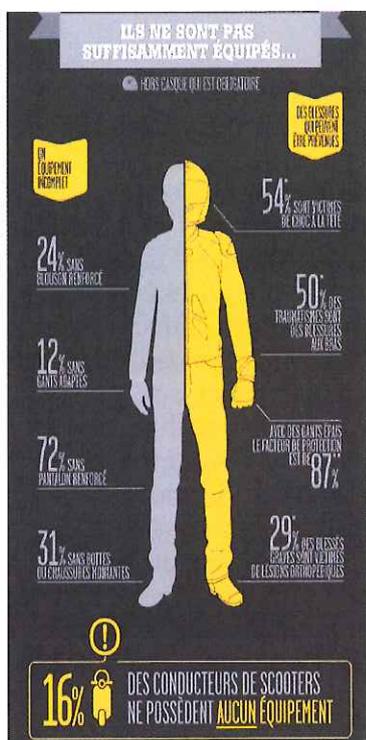


Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

- **auditive** (l'attention est détournée par ce que l'on entend)
- **visuelle** (l'attention est détournée par ce que l'on voit)
- **physique** (l'attention est détournée par ce que l'on fait)
- **cognitive** (l'attention est détournée par des pensées)

Écrire un message en conduisant multiplie par conséquent le risque d'accident par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes. Il convient de renouveler sans cesse ce message.

9 -les deux roues motorisés



AIRBAG MOTO. ZONES PROTÉGÉES EN CAS DE CHUTE



BLOUSON AIRBAG SANS FIL - INSTALLATION

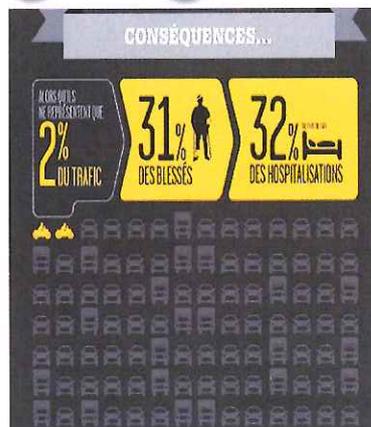


BLOUSON AIRBAG FILAIRE



COMMENT RÉGLER SA SANGLE?

- 1 Placer les mains sur le guidon
 - 2 Régler la sangle au plus court
- ⚠ La sangle doit être positionnée à l'arrière du conducteur



En France, en 2017, 39 % des motocyclistes se sont tués seuls à moto. 56 % sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. En isère, cette catégorie de véhicule qui représente moins de 3 % du trafic représente 20 % des tués 11/55, en 2018 .

Dans beaucoup d'accidents, le motard est seul impliqué et la sortie de route est due à une vitesse excessive.

C'est aussi lors de manœuvres de dépassement et de tourne à gauche, dans des conditions météorologiques normales que d'autres accidents se produisent.

La capacité d'accélération d'une moto est très souvent supérieure à celle d'une automobile et en cas de freinage une moto parcourt 3m de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 m de plus à 90 km/h.

La réglementation va évoluer pour tendre vers une meilleure formation, avec un code de la route spécifique motard et des épreuves pratiques sur plateau. Tous les conseils prodigués sur le nécessaire port des équipements de sécurité sont les bienvenus, comme la promotion du gilet airbag.

Destinataires in fine

Madame et Messieurs les Sous-Préfet
Madame la Directrice Départementale de la Sécurité Publique
Monsieur le Commandant du Groupement Départemental de la Gendarmerie Nationale
Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Isère
Monsieur le Président de Grenoble Alpes Métropole
Monsieur le Président de l'Association des Maires de l'Isère
Monsieur le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours
Madame la Directrice Académique des Services de l'Éducation Nationale de l'Isère
Madame la Directrice de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale
Madame la Directrice de la Direction Départementale des Territoires
Monsieur le Directeur Départemental de la Protection des Populations
Monsieur le Directeur du Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation de l'Isère
Madame la Directrice Territoriale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
Monsieur le Directeur de l'Unité Départementale de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vienne
Mesdames et Messieurs les délégués du Préfet