



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

**PLAN DÉPARTEMENTAL  
D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
(PDASR)**

**PLAN DÉPARTEMENTAL DE CONTRÔLES ROUTIERS  
(PDCR)**

**2018**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

**agir** pour  
la sécurité  
routière

# SOMMAIRE

<i>I/ Organisation locale</i> .....	3
1) <i>Mission de sécurité routière en préfecture</i> .....	3
2) <i>Les outils de la politique départementale de sécurité routière</i> .....	3
3) <i>Le Document Général d'Orientation (DGO)</i> .....	4
4) <i>Le Plan Départemental de Contrôle Routier (PDCR)</i> .....	4
5) <i>Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)</i> .....	4
6) <i>Le comité de suivi de la sécurité routière</i> .....	5
<i>II/ Analyse de l'accidentalité routière en 2017</i> .....	6
1) <i>Conclusions et enjeux locaux</i> .....	6
2) <i>Comparatif national / départemental</i> .....	7
<i>III/ PDASR 2018</i> .....	8
1) <i>Bilan du PDASR 2017</i> .....	8
2) <i>Budget 2017</i> .....	8
3) <i>Méthode d'élaboration du PDASR 2018</i> .....	8
4) <i>Projets retenus dans le cadre du PDASR 2018</i> .....	10
5) <i>Répartition du PDASR 2018 par enjeux</i> .....	11
<i>IV/ PDCR 2018</i> .....	12
1) <i>La politique de lutte contre l'insécurité routière par les contrôles</i> .....	12
2) <i>Bilan des actions de répressions effectuées en 2017</i> .....	13
3) <i>Le contrôle automatisé dans les Alpes-Maritimes en 2017</i> .....	14
4) <i>Le parc des appareils de contrôle - sanction automatisé (CSA)</i> .....	15
5) <i>Le contrôle automatisé en devenir avec la vidéo-surveillance</i> .....	15
6) <i>Orientations pour l'activité « radars » 2017 – 2018 pour le département</i> .....	15
7) <i>Les actions de contrôle du PDCR 2017</i> .....	16
<i>V/ Annexes</i> .....	17
ANNEXE 1 – <i>Carte des accidents mortels du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2017</i> .....	18
ANNEXE 2 – <i>Carte des accidents mortels sur le réseau RD du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</i> <i>.....2017</i> .....	19
ANNEXE 3 – <i>Carte des accidents mortels sur le réseau de la MNCA de 2012-2016</i> .....	19

## // Organisation locale

### 1) Mission de sécurité routière en préfecture

Au sein de la préfecture des Alpes-Maritimes, la mission de sécurité routière est **hiérarchiquement supervisée par le directeur de cabinet**. Il est chargé de mettre en œuvre la **politique de lutte contre l'insécurité routière définie par le préfet**.

Afin de mener à bien cette mission il est entouré par la **chargée de l'observatoire départemental de sécurité routière** et le **coordinateur départemental de sécurité routière**. Ces deux agents sont intégrés au sein du bureau de la sécurité et de l'ordre public de la direction de sécurités, en complément d'un autre agent affecté à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et ayant la fonction de chargé de mission 2 roues motorisé (à 20 % de son temps) qui renforce l'équipe de la préfecture.

La DDTM complète la mission sur le volet gestion du parc des radars et met son expertise au service des collectivités locales et du préfet.

Les intervenants départementaux de sécurité routière (**IDS**R) et les **enquêteurs** (agents de l'État, retraités ou personnes de la société civile – tous bénévoles) forment le **bras armé des actions** mises en œuvre dans le département, en complément de celles opérées par les associations.

### 2) Les outils de la politique départementale de sécurité routière

Afin d'appliquer les mesures de la politique départementale de lutte contre l'insécurité routière, des moyens financiers sont attribués à la Préfecture des Alpes-Maritimes au travers du **budget opérationnel de programme 207 (BOP 207)**. Ce budget spécifique à la sécurité routière est divisé entre deux actions, action 1 pour l'observatoire et action 2 pour la coordination. Le découpage de ce **budget régional** se fait entre les différents départements sous l'autorité de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Elle est également chargée d'animer les réseaux des chefs de projets, des coordinateurs, des observatoires et des Chargés de Mission de Sécurité Routière (CMSR).

La **matérialisation de cette politique** s'effectue **par le biais de trois documents** : le **document général d'orientation – DGO** (feuille de route locale 2013-2017), le **plan départemental d'actions de sécurité routière – PDASR** (déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO) et le **plan départemental de contrôle routier – PDCR** (définissant périodiquement les orientations et priorités en matière de contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre, en adéquation avec le DGO et l'accidentalité locale).

### 3) Le document général d'orientation (DGO)

**Document quinquennal**, le DGO permet « à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité du département et les enjeux qui en découlent, (...) » En **définissant les axes locaux prioritaires de la politique de sécurité routière**, le DGO se présente comme un **outil de mobilisation et de programmation**, construit dans une démarche de partenariat.

Le précédent DGO (2008-2012) a été élaboré dans un contexte politique particulier, celui d'un objectif annoncé par le Président de la République de moins de 3 000 tués en 2012. De ce fait tous les départements français ont intégré dans leurs DGO quatre enjeux communs : alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés. Les Alpes-Maritimes y ont également ajouté les piétons comme enjeu spécifique.

Le DGO actuellement effectif dans notre département se concentre sur **cinq enjeux : deux-roues, alcool, piétons, vitesse et jeunes**. Les enjeux demeurent donc les mêmes pour la période 2013-2017. Son objectif principal est de **réduire le nombre annuel moyen de personnes tuées à 50 pour la période 2013-2017**, une réduction de l'ordre de -30 % par rapport à la moyenne de 70 personnes tuées pour la période 2007-2013.

Pour mener à bien cet objectif, le corps préfectoral départemental dispose donc de deux documents annuels : le **PDASR** et le **PDCR**, représentant respectivement chacun les deux domaines d'action opérationnelle de la préfecture – le **volet préventif** et le **volet répressif**.

### 4) Le plan départemental de contrôle routier (PDCR)

**Outil opérationnel** de la politique de sécurité routière, le PDCR vise la **coordination de l'activité de l'ensemble des forces de l'ordre** intervenant dans le département en termes de sécurité routière. Son **format annuel** offre la possibilité d'adapter la politique de contrôle en fonction de l'évolution de la situation départementale. Il en **fixe les lignes directives, avec des objectifs mesurables et précis** par rapport aux enjeux locaux de mortalité routière.

**Le PDCR coordonne donc les efforts**, notamment **en rationalisant et en optimisant les moyens, de la gendarmerie et les polices** (municipales et nationales).

Cet outil vise à l'augmentation des possibilités pour un usager d'être contrôlé et d'optimiser l'application de nouveaux outils, qu'ils soient matériels ou juridiques. **L'importance de la communication autour de ces contrôles** doit être soulignée, puisqu'elle permet d'accentuer la portée de la politique de lutte contre l'insécurité routière déployée par les forces de l'ordre.

### 5) Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Document annuel, le PDASR constitue un **outil opérationnel de la politique de lutte contre l'insécurité routière** en y établissant les orientations, en conformité avec celles définies dans le DGO.

Se concentrant sur l'aspect prévention de la sécurité routière, le PDASR est élaboré avec les acteurs locaux de la sécurité routière, engagés à mener dans l'année une ou plusieurs actions de sensibilisation, de communication ou d'éducation du public sur l'insécurité routière et les moyens de la réduire : associations, communes, Éducation nationale, etc.

Son objectif est de **coordonner et d'œuvrer à la réalisation des actions de prévention liées à la sécurité routière effectuées dans le département**, par le biais d'aides matérielles et/ou financières ou par la mise à disposition d'IDSR<sup>1</sup>.

Pour le concrétiser chaque année, en novembre, un **appel à projet** est lancé **selon les enjeux et axes prioritaires définis, à partir d'une estimation de l'accidentalité** pour l'année en cours (données non fiabilisées). Les porteurs d'actions soumettent leurs propositions, étudiées par une commission. Composée de représentants des forces de l'ordre (gendarmerie, police, CRS), de la DDTM, de gestionnaires de voirie (conseil départemental, métropole Nice Côte d'Azur, Vinci Autoroute) et du SDIS (service départemental d'incendie et de secours) ; cette commission est chargée d'examiner la **concordance des propositions de projets avec les orientations établies pour le PDASR** en prêtant une attention particulière à l'innovation, l'implication d'autres partenaires, les effets à long terme, la campagne de communication construite autour du projet, la durée, le nombre de personnes sensibilisées et les modalités d'évaluation du projet.

Les **financements sont accordés aux propositions d'actions répondant aux priorités fixées pour le PDASR**. Une action peut être inscrite au PDASR sans obtention de subventions. Le financement n'est pas systématiquement demandé par les partenaires.

#### **6) Le comité de suivi de la sécurité routière**

Tous les mois, sous la présidence du directeur de cabinet, l'observatoire départemental de sécurité routière, les forces de l'ordre, la DDTM, les gestionnaires de voirie (Vinci autoroutes, le conseil départemental, la métropole NCA), le chargé de mission 2RM et le coordinateur se réunissent. À partir des remontées d'informations et de l'étude de l'accidentalité sont décidées les orientations pour les actions de contrôle, de prévention et, parmi celles-ci, les opérations à médiatiser dans le mois suivant.

L'objectif de ces réunions de pilotage de la politique locale de SR est d'unir les acteurs du département, de concentrer les forces et moyens disponibles sur les enjeux forts du département en s'adaptant au mieux à la réalité du département.

---

<sup>1</sup> Volontaires de toutes origines s'engageant pour organiser ou aider à réaliser des actions de prévention. Ils contribuent ainsi au développement, à l'animation et à la gestion du PDASR.

## II/ Analyse de l'accidentalité routière en 2017

### 1) Conclusions et enjeux locaux

#### **BILAN PROVISOIRE DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE 2017 /2016** (données 2017 provisoires et non validées par l'ONISR).

Au 31 décembre 2017 le département dénombre :

- 1399 accidents corporels (-0,9% par rapport à l'année 2016)
- 1598 blessés (-10,4% par rapport à l'année 2016)
- 509 blessés hospitalisés (-26,2% par rapport à l'année 2016)
- 55 usagers tués sur les routes contre 58 en 2016

Le nombre d'usagers tués est en baisse (55 décès au lieu de 58).

Le nombre d'accidents mortels en zone urbaine est en baisse de -16,66% en 2017 alors qu'il connaît une hausse de +9,52% en zone autoroutière, périurbaine et rurale.

(Voir carte des exes accidentogènes en annexe).

Au 31 décembre 2017, 14 piétons, 2 cyclistes, 6 conducteurs de cyclomoteurs, 4 conducteurs de scooters 50 cm<sup>3</sup>, 21 conducteurs et 4 passagers de deux-roues motorisés > 50 cm<sup>3</sup>, ainsi que 9 conducteurs et 3 passagers de véhicules de tourisme ont perdu la vie sur les routes département.

#### **MORTALITÉ ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE PROVISOIRE 2013 À 2017**

(données 2017 provisoires et non validées par l'ONISR).

Le nombre d'accidents corporels, de blessés, de blessés hospitalisés et de tués est en baisse (respectivement -32,28%, -33,76%, -33,33% et -5,17%).

#### **Répartition par tranches d'âge:**

La part des usagers tués âgés de 45 ans et plus représente 50,18 % des décès sur les routes du département sur les 12 mois de 2013 à 2017, avec 25,64 % pour la tranche des 45 à 64 ans et 24,54 % pour celle des 65 ans et plus.

Les 25 à 44 ans représentent quant à eux 30,4 % et les moins de 25 ans représentent 19,41 % sur les 12 mois de 2013 à 2017 ;

Après une hausse de 2014 à 2016, le nombre d'usagers tués âgés de 45 à 64 ans connaît une baisse en 2017.

Après avoir connu une baisse en 2016, celui concernant les 25 à 44 ans stagne en 2017.

Celui des 65 ans et plus est en augmentation constante depuis 2013 malgré une baisse en 2015.

En ce qui concerne les moins de 25 ans, ce nombre reste constant bien qu'ayant enregistré une baisse en 2016.

#### **Nombre de décès par catégories d'usagers**

Sur les douze premiers mois de l'année de 2013 à 2017, le nombre d'usagers tués en deux roues motorisés > à 49,9cm<sup>3</sup> représente 40,66 % du nombre total de décès sur les routes du département.

Par ailleurs ce nombre est en hausse depuis 2015 (+19,04%).

Le nombre de piétons tués quant à lui, en baisse en 2015, connaît une augmentation depuis 2016 (+50%) et représente une part de 20,51 %.

A contrario, celui des usagers de VT/VU enregistre une baisse depuis 2016 (-50%) et représente une part de 22,71 %.

### Mortalité par tranches horaires

Après une baisse sur les douze mois de 2015, le nombre d'accidents mortels entre 06h00 et 12h00 connaît une hausse sur cette même période depuis 2016. Elle représente une part de 24,90 % sur les cinq dernières années.

Bien qu'ayant connue une tendance stable entre 2013 et 2015, la tranche horaire de 12h00 à 20h00 reste la plus meurtrière avec une part de 44,44 %.

En hausse sur les douzes mois de 2014 et 2015 par rapport à 2013, celle de 20h00 à 06h00 enregistre une baisse depuis 2016 et représente quant à elle une part de 30,65 %.

### Répartition hebdomadaire des accidents mortels

Sur les cinq dernières années, les jours les plus meurtriers sont le vendredi, le mercredi et le samedi (18,05%, 16,54% et 16,17% de la part des accidents mortels).

De 2015 à 2016, le nombre d'usagers tués le lundi et le dimanche enregistre une baisse (respectivement -62,5 et -33,3%).

En ce qui concerne le mardi, le jeudi, le vendredi et le samedi, ce nombre est en hausse (respectivement +50%, +28,6%, +55,5% et +60%). A noter que le nombre d'accidents mortels survenus le mercredi est quant à lui en baisse de -46,1% depuis 2013.

### Conclusion du bilan 2017

À la lecture du bilan provisoire de l'année 2017 pour le département les points suivants ressortent :

- Les mois d'avril et de juillet ont été les plus meurtriers avec respectivement 7 et 8 usagers tués.
- Sur les 12 mois, 55 usagers (pour 53 accidents mortels) sont décédés contre 58 (pour 57 accidents mortels) en 2016.

### 2) Comparatif national / départemental

<i>Evolution années 2017/2016</i>	<i>Alpes-Maritimes (2017 / 2016)</i>	<i>France (hors Dom-Tom)</i>
<i>Accidents corporels</i>	<i>-0,9 % (1399 / 1412)</i>	<i>2,40 %</i>
<i>Blessés</i>	<i>-10,4 % (1598/ 1783)</i>	<i>+2 %</i>
<i>Dont Hospitalisés</i>	<i>-26,2 % (509 / 690)</i>	<i>1,80 %</i>

- La baisse annuelle des ABH qui ressort du bilan 2017 est tendancielle dans le département puisque la baisse entre 2013 et 2017 est de -21,84 % pour les accidents corporels, de -25,05 % pour les blessés et -19,21 % pour les hospitalisés.
- Concernant la part des tués, le nombre a augmenté entre 2015 et 2016, avec respectivement 56 tués en 2015 et 58 en 2016. Au niveau national, le comparatif annuel 2016/2017 fait état d'une baisse de 21 tués (3456 en 2017 contre 3477 en 2016).
- Les usagers 2RM représentent 56,36 % des tués en 2017 (31/55). Cette proportion était de 53,45 % en 2016. Au niveau national, le nombre de tués pour la catégorie 2RM a augmenté de 7,08 % entre 2016 et 2017 avec une hausse de 9 % pour les motocyclistes .
- La part de la mortalité en 2RM s'élève à 35 % en Provence-Alpes-Côte-d'Azur ; alors qu'elle est de 22 % au niveau national.
- Une autre augmentation importante concerne la part des usagers piétons décédés entre 2016 et 2017 avec 14 piétons en 2017 contre 12 en 2016 (ils représentent 20,51% des tués en 2017 ; alors qu'en France, ce taux est de 15 %).
- Le nombre d'usagers vulnérables (piétons, 2RM) décédés sur les routes des Alpes-Maritimes représentent 81,9 % des tués en 2017 pour 36,9 % sur le territoire national.

## III/ PDASR 2018

### 1) Bilan du PDASR 2017

Les **orientations du PDASR 2017** se sont inscrites **dans la continuité des trois orientations générales fixées par le PDASR 2016** ; à savoir la structuration de la politique locale, le développement d'actions nouvelles et le renforcement de la démarche partenariale.

Le PDASR 2017 comportait **36 projets d'actions**.

### 2) Budget 2017

Le budget dévolu au PDASR, à savoir 107.711 €, a été dépensé à 100 %.

Pour mémoire le montant global du PDASR était de 87.076€ en 2015 et 98.174€ en 2016.

Les particularités du budget 2017 sont les suivantes :

- La dotation du BOP 207 – action 2 pour le PDASR 2017 s'est élevé à 94.711€.
- La DSR a délégué 13.000€ supplémentaire au mois de novembre 2017 pour financer l'achat d'un véhicule pour faciliter les interventions des IDSR, et pouvoir tracter le Test-Choc, sur les actions.

Le montant des subventions octroyées aux associations du département s'est monté à 76.156€. 8.548€ ont été utilisé pour les actions en régie de la coordination, et la communication ,. L'achat de matériel pédagogique, l'achat de lots, et de « goodies » représente 10.006€.

### 3) Méthode d'élaboration du PDASR 2018

L'élaboration du PDASR 2018 a commencé par un appel à projets envoyé fin novembre 2017, par le préfet des Alpes-Maritimes, et adressé aux acteurs départementaux de sécurité routière. Ces derniers avaient jusqu'au 31 décembre 2017 pour envoyer leurs propositions de projets d'action.

L'appel à projets, accompagné d'une notice explicative, restituait les données possédées au début du mois de décembre 2017 (données non consolidées à ce moment) de l'accidentalité comparée départementale.

Il présente les **priorités suivantes** fixées par le préfet pour le PDASR 2018 :

- les **deux-roues motorisés** : problème de défauts de maîtrise hors agglomération et de partage avec les autres usagers en agglomération ;
- les **piétons** : responsabilisation des piétons et sensibilisation des autres usagers ;
- le **risque routier en milieu professionnel** : afin de cibler les **25-64 ans** ;
- les actions pour les **lycées** : animation par des pairs et sans pédagogie frontale ;
- l'**alcool / stupéfiants** : valorisation du conducteur abstinant et sensibilisation des organisateurs de festivités ;
- les **distracteurs** pour les tous usagers ;
- la vitesse et le **non-respect** des règles du code de la route.

Les projets ont été ensuite examinés par un comité de sélection composé de représentants des services



de l'État, de collectivités locales et territoriales (conseil départemental, métropole, DDTM, forces de l'ordre et préfecture).

L'appel à projet et sa notice explicative indiquent également des critères de sélection pour l'inscription au PDASR et l'obtention de subvention, à savoir :

- l'**adéquation entre l'orientation d'action et les enjeux fixés** pour 2018 ;
- le **caractère innovant** de l'action ;
- l'**implication d'autres partenaires**, notamment les collectivités territoriales, y compris sur le plan financier (le détail budgétaire de l'action et l'utilisation de la subvention devaient être mentionnés) ;
- les **effets à long terme** ;
- la **communication prévue autour de l'action** ;
- la **durée** de l'action ;
- le **nombre de personnes sensibilisées** ;
- les **modalités d'évaluation du projet** (un bilan est demandé pour chaque action).

De plus il a été précisé que tout dossier incomplet serait refusé, sachant qu'un bilan des actions réalisées en 2017 était exigé.

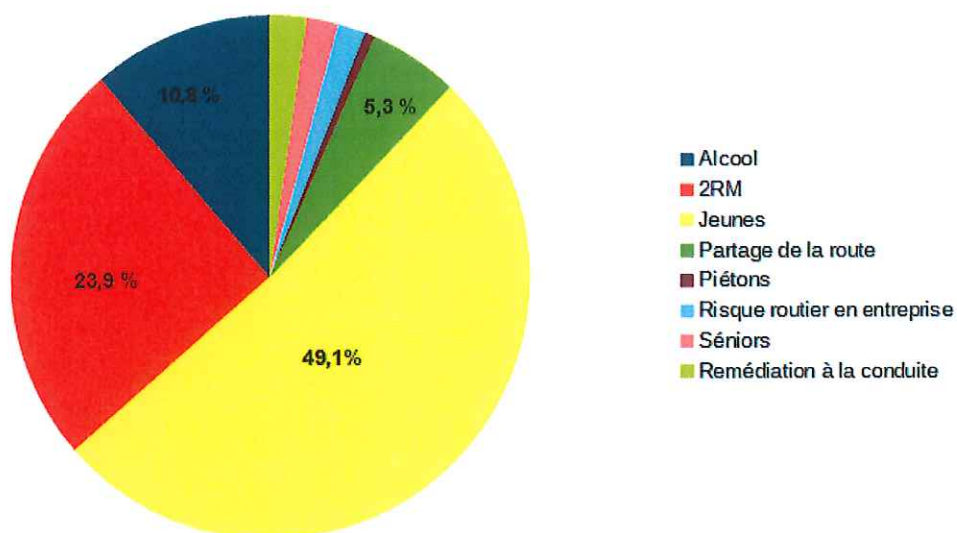
#### 4) Projets retenus dans le cadre du PDASR 2018

Titre de l'action	Enjeu principal	Enjeu secondaire	Porteur de l'action	Financement alloué
La sécurité des piétons en ville	Séniors	Partage de la route	AGIRabcd	Inscrit et financé
Support pédagogique Route et prévention	Jeunes	Partage de la route	APR	Inscrit et financé
Sam capitaine de soirée	Jeunes	Partage de la route	APR	Inscrit et financé
Sensibilisation des jeunes 2RM	Jeunes	Partage de la route	APR	Inscrit et financé
Installation de panneaux de Prévention humoristiques	Tous usagers	Partage de la route	Commune de guillaumes	Inscrit et financé
Intervention IDSR Collège Classes de 3 ème et 5 ème	Jeunes	Partage de la route	IDSR	Inscrit
Message de prévention sur PMV	Tous usagers	Partage de la route	Conseil départemental	Inscrit
Fiche technique Implantation ralentisseurs	Communes et Collectivités	Partage de la route	Conseil départemental	Inscrit
Action d'insertion et de Sécurité et Routière	Jeunes	Partage de la route	Ecole de vie	Inscrit et financé
Animation prévention routière	Jeunes	Partage de la route	Vence	Inscrit et financé
Stage de perfectionnement 2 RM	2 RM	Partage de la route	FFMC	Inscrit et financé
ERJ soigne ton scooter	Jeunes	Partage de la route	FFMC	Inscrit
Stage Tortue Team Perfectionnement 2 RM	2 RM	Partage de la route	FFMC	Inscrit et financé
Relais motards Calmos	2 RM	Partage de la route	FFMC	Inscrit et financé
Campagne intercampus	Jeunes	Alccol/stupéfiants	G-ADDICTION	Inscrit et financé
Une génération de responsables #partysafe	Jeunes	Alccol/stupéfiants	G-ADDICTION	Inscrit et financé
20 établissements s'engagent pour La sécurité routière	Jeunes	Alccol/stupéfiants	G-ADDICTION	Inscrit et financé
La nuit zéro accident	Jeunes	Alccol/stupéfiants	G-ADDICTION	Inscrit et financé
Sécurité routière en milieu festif	Jeunes	Alccol/stupéfiants	G-ADDICTION	Inscrit et financé
Américan dream	Tous usagers/2 RM	Partage de la route	Harley du coeur	Inscrit et financé
Prévention à destination des jeunes Val de banquière	Jeunes	Partage de la route	SIVOM	Inscrit et financé
Sensibilisation risque routier	Jeunes	Partage de la route	Issautier prévention	Inscrit et financé
Alternative aux poursuites Des mineurs	Jeunes	Remédiation à la Conduite	MSR	Inscrit et financé
Courbes et trajectoires	2 RM	Partage de la route	MSR	Inscrit et financé
Responsabilité pénale et civile Du salarié	Entreprises	Partage de la route	MSR	Inscrit et financé
Formation SR lycées	Jeunes	Partage de la route	MSR	Inscrit et financé
Sensibilisation séniors piétons	Seniors	Partage de la route	MSR	Inscrit et financé
Ordonnance pénale	Tous usagers	Alccol/stupéfiants	MSR	Inscrit et financé
Stage citoyenneté SPIP	Personnes Condamnées	Partage de la route	MSR	Inscrit et financé
Formation post permis	Tous usagers	Partage de la route	MSR	Inscrit
Piste éducation routière	Jeunes	Partage de la route	MSR	Inscrit
Caravane sécurité routière collèges	Jeunes	Alccol/stupéfiants	VSR	Inscrit et financé
Caravane sécurité routière Entreprises	Tous usagers	Partage de la route	VSR	Inscrit
Caravane sécurité routière Lycées et facultés	Jeunes	Partage de la route	VSR	Inscrit et financé
Caravane sécurité routière Centres de loisirs	Tous usagers	Partage de la route	VSR	Inscrit

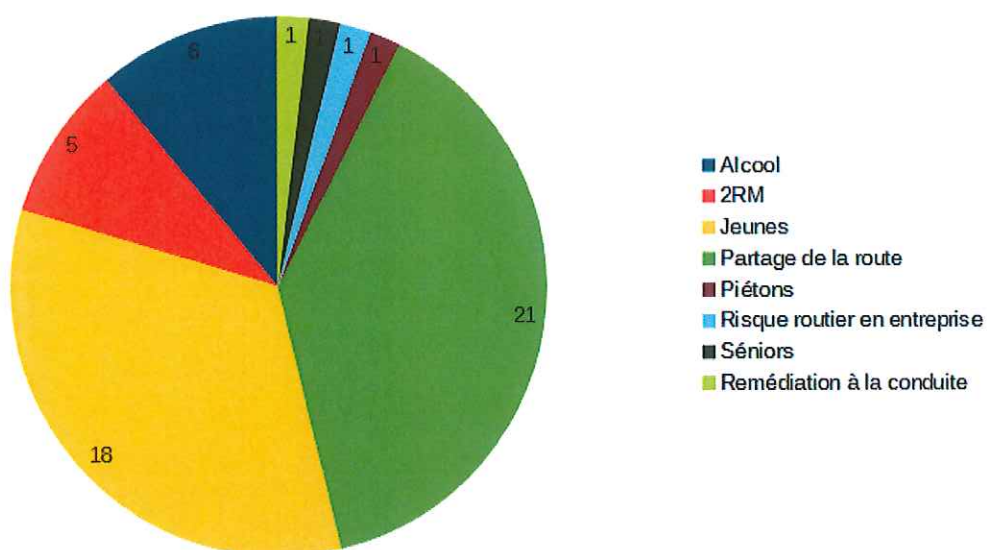
(La couleur jaune dans le tableau correspond aux nouvelles actions 2018)

## 5) Répartition du PDASR 2018 par enjeux

Répartition budgétaire des financements PDASR 2018 selon les enjeux principaux



Nombre de projets d'actions par enjeu principal



## IV/ PDCR 2018

Le versant répressif de la politique de sécurité routière, représenté par le PDCR, est complémentaire au PDASR. Ensemble, ces deux documents forment une politique cohérente de lutte contre l'insécurité routière, avec une facette préventive et une répressive.

Si la prévention intervient en amont, afin de sensibiliser les cibles et de prévenir tout mauvais comportement, **la répression est essentielle pour sanctionner en aval : il s'agit de faire comprendre les règles et de les faire appliquer.**

### 1) La politique de lutte contre l'insécurité routière par les contrôles

Les chiffres en hausse de l'accidentalité routière nationale des années 2014, 2015 et 2016 ont incité le Gouvernement à mettre en œuvre de nouvelles dispositions dans sa politique de lutte contre l'insécurité routière, afin de réaliser son objectif de réduction par deux de la mortalité routière d'ici 2020.

La réflexion gouvernementale sur la réussite de cet objectif s'est découpée en trois grands temps forts, dans lesquels on retrouve des dispositions ou mesures concernant le volet répressif :

– Le plan d'urgence de 26 mesures pour la sécurité routière (26 janvier 2015) :

- renforcement des sanctions pour les conducteurs stationnant sur les passages piétons, trottoirs et pistes cyclables ;
- **relance du déploiement de radars de feux rouges** en les associant automatiquement à un contrôle de la vitesse ;
- poursuite de la modernisation du parc radars (radars chantiers et radars mobiles) ;
- lutte contre le contournement de la loi en matière de contrôle automatisé (radars double-face) ;
- action contre le défaut d'assurance.
- expérimentation de la technique du double prélèvement salivaire pour le dépistage des stupéfiants ;
- **interdiction du port de tout système de type écouteurs, oreillette, casque...**

– Le rapport du comité interministériel de la sécurité routière (2 octobre 2015) :

- **augmentation du nombre de radars avec le développement de leur mobilité** (multiplication par 4 des zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, avec installation de radars « leurres », développement et augmentation du nombre d'infractions constatables par les radars multifonctions, augmentation de la proportion des radars autonomes déplaçables) ;
- accroissement de la **sévérité des sanctions pour les infractions à la vitesse** ;
- élargissement des capacités des radars ;
- **lutte contre les conduites addictives** (élargissement des possibilités de recours à l'éthylotest anti-démarrage, **augmentation du nombre de contrôles des conduites sous stupéfiants avec notamment le remplacement de la prise de sang par un test salivaire de confirmation**) ;
- lutte contre la conduite avec défaut de permis ou d'assurance.

– La circulaire « renforcement de la lutte contre l'insécurité routière » (31 mars 2016), portant essentiellement sur l'accroissement des contrôles obtenu, en outre, par le biais d'une mise en application rapide et systématique des nouvelles prérogatives relative à la lutte contre les conduites addictives :

- **doublément à court terme du taux d'utilisation journalier des voitures-radars**,
- contrôles spécifiques sur les deux-roues motorisés,
- renforcement des services répressifs **doublé par des actions visibles et la médiatisation**

- **régulière de ces opérations de contrôle,**
- implique la **mobilisation de l'ensemble des partenaires de la sécurité routière, dont les maires et leurs polices municipales afin de créer une coordination concertée et cohérente** avec la police et la gendarmerie nationales.

– La circulaire « déploiement des radars automatiques pour 2018-2019 » (28 mars 2018), marque un changement de doctrine important dans l'historique du contrôle automatisé avec l'introduction du concept d'itinéraires leurres sans augmenter le parc des radars :

- La multiplication des zones signalées par des panneaux leurres au sein desquels les usagers seront susceptibles d'être contrôlés en plusieurs endroits de manière aléatoire est déclinée sous plusieurs aspects.
- À termes, un équipement pourra relever plusieurs infractions différentes (vitesse, feu, ceinture, téléphone, affectation de voie de circulation...).
- Mais aussi l'externalisation de la conduite des voitures radars.

## **2) Bilan des actions de répressions effectuées en 2017**

Afin de dresser un bilan des actions répressives menées sur l'année, **plusieurs indicateurs peuvent être retenus** dont :

- le **nombre de contrôles opérés en fonction des créneaux horaires ou des types de lieux ciblés** comme prioritaires ;
- le **nombre de dépistages et d'infractions constatées relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants** (en dehors des contrôles opérés suite à un accident ou au constat d'une infraction) ;
- le **rapport entre le nombre de dépistages et le nombre d'infractions relevées**, qui permet de mesurer le ciblage de ces contrôles ;
- le **nombre de rétentions et de suspensions administratives** du permis de conduire ;
- le **nombre de mesures d'immobilisation et de mise en fourrière par le préfet** des véhicules des conducteurs dangereux.

La sélection d'un ou plusieurs indicateurs pour l'évaluation de la politique de répression en matière de sécurité routière s'opère en fonction des enjeux locaux prioritaires.

Le tableau ci-dessous restitue les **données départementales, concernant les contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre et relevés par les radars automatiques**. Il se divise en **quatre thématiques d'infractions** : l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le régime de priorité (feu rouge, ligne continue et stop).

2016	alcool			stupéfiants			vitesse		priorité			
	Nb dépistage	Nb infractions	% positifs	Nb dépistage	Nb infractions	% positifs	Hors CSA	CSA*	Feu rouge (hors CSA)	Feu rouge CSA	Ligne continue	Stop
Total	75369			1567			4858	947950	2493	52059	1292	644

2017	alcool			stupéfiants			Nbre de flashes vitesse		priorité			
	Nb dépistage	Nb infractions	% positifs	Nb dépistage	Nb infractions	% positifs	Hors CSA	Tous appareils*	Feu rouge (hors CSA)	Feu Rouge CSA	Ligne continue	Stop
janvier	7753	198	3%	454	162	36%	579	74360	181	2440	130	89
février	6032	261	4%	140	119	85%	392	62242	156	2411	112	77
mars	9209	265	3%	473	91	19%	567	66188	89	3273	202	242
avril	8011	239	3%	495	54	11%	519	65355	179	3969	210	120
mai	8433	207	2%	401	60	15%	386	66672	173	4267	156	93
juin	7718	179	2%	351	63	18%	127	66202	28	4946	49	12
juillet	7542	257	3%	451	62	14%	647	76503	177	5486	93	75
août	8922	234	3%	488	98	20%	795	93764	251	4192	262	163
septembre	7973	223	3%	531	82	15%	753	100016	255	3648	245	182
octobre	10455	148	1%	643	60	9%	695	112427	47	4121	134	72
novembre	9422	242	3%	611	94	15%	647	80257	290	3295	171	145
décembre	9250	239	3%	547	68	12%	446	75865	230	3045	130	129
Total	100720	2692	3%	5585	1013	18%	6553	939851	2056	45093	1894	1399

### 3) Le contrôle automatisé dans les Alpes-Maritimes en 2017

- En 2017, les radars automatiques (hors activités réalisées par les forces de l'ordre) ont flashé 939.851 fois contre 947.950 en 2016.
- En mars 2017, le radar autonome placé sur l'autoroute A8, à la sortie du tunnel de Canta Galet (descente de Crémat avant le péage de Saint Isidore) a été déposé. Il était placé en attendant l'installation d'un radar discriminant. De janvier à mars 2017, il a flashé 50.000 fois. Les infractions étaient en baisse régulièrement sur les 3 derniers mois.
- Le radar discriminant installé dans la descente de Crémat, opérationnel depuis avril 2017, enregistre en moyenne 8.000 infractions par mois.
- 92 % des flashes concernent des excès de vitesse < à 20 km/h ; 7 % des excès de vitesse entre 20 et 30 km/h. ; 2 % entre 30 et 50 km/h. 1.568 conducteurs ont commis un excès de vitesse supérieure ou égal à 50 km/h.
- 50% des flashes sont faits sur des plaques d'immatriculation étrangères.
- L'efficacité du contrôle d'itinéraire sur les communes de Beausoleil et Roquebrune-Cap-Martin (RD6007, 5 km, 7 emplacements) est encore vérifiée avec les derniers chiffres puisque depuis

son installation ( plus aucun accident corporel n'a été constaté.

- Le radar autonome installé en décembre dans la Roya a flashé 6.000 fois en 3 mois (RD6204, 40 km contrôlés avec 13 emplacements).

#### **4) Le parc des appareils de contrôle - sanction automatisé (CSA)**

Le département dispose de :

- 26 radars de feux dont :
  - 20 radars de feux tricolores en état de fonctionnement au 05/07/2017,
  - 2 sont en attente à Cannes réfection de la chaussée nécessitant la pose de boucles au sol,
  - 4 autres ont été déposés et sont en attente de repositionnement.
- 5 ETM (2 police, 2 gendarmerie, 1 CRS)
- 29 radars fixes dont :
  - 3 discriminants,
  - 25 radars fixes (parc en cours de rénovation, remplacés par des discriminants),
  - 1 radar de section (Eze),
- 2 radars autonomes sont en fonction :
  - 2 contrôles d'itinéraires par radars autonomes sur le réseau géré par le conseil départemental (RD6204 et RD6007).
  - Un troisième itinéraire est à l'étude sur le réseau métropolitain.

#### **5) Le contrôle automatisé en devenir avec la vidéo-surveillance**

Le contrôle sans interception est aussi appelé à se développer avec les caméras installées dans les agglomérations et celles installées dans des véhicules des polices municipales. Depuis le 1er janvier 2017, le législateur a étendu les catégories d'infractions « vidéo verbalisables ».

Peuvent être théoriquement relevées les infractions suivantes :

- défaut du port de la ceinture, usage du téléphone portable tenu en main,
- circulation, arrêt, stationnement sur bande d'arrêt d'urgence,
- chevauchement et franchissement des lignes continues,
- non-respect des règles de dépassement,
- non-respect des « sas-vélos »,
- défaut du port du casque en 2RM.

Elles complètent les 4 catégories précédentes, à savoir :

- non-respect des signalisations imposant l'arrêt,
- non respect des vitesses maximales autorisées,
- non-respect des distances de sécurité,
- usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories (bus, taxis).

#### **6) Orientations pour l'activité « radars » 2017 – 2018 pour le département**

L'activité du département sur cette thématique va devoir évoluer pour intégrer l'évolution de la nouvelle doctrine sur le déploiement des radars et les évolutions attendues. Ainsi pour 2017 et 2018, plusieurs orientations sont envisageables pour redynamiser la politique locale :

- Proposer des sites d'implantation pour intégrer l'expérimentation des radars tourelles qui débute en 2018 ;
- Relancer les gestionnaires de voirie et travailler avec eux pour proposer l'installation de nouveaux itinéraires leurres ;
- Faire un plan de contrôle routier sur 3 mois concernant les radars d'itinéraires avec une planification des rotations ;
- Accélérer la réimplantation des équipements (feux et vitesse) déposés en demandant le remplacement des équipements ;
- Demander le remplacement de tous les radars fixes du département par des discriminants ;

- Travailler avec la métropole pour définir les sites pour installer dès 2018 les cabines à disposer sur l'agglomération niçoise avec l'assistance du DCA (réunions de présentation avec les politiques et de travail avec les services techniques) ;
- Faire le point des travaux prévus avec Vinci autoroutes pour tenir compte des 2 mois d'attente pour les radars chantiers.

### 7) Les actions de contrôle du PDCR 2018-2019

Les Alpes-Maritimes disposeront du 1er itinéraire de contrôle par panneaux leurrés en France.

A l'automne 2018, la RD 6007 sera ainsi équipée de 6 radars tourelles discriminants, capables à terme de contrôler la vitesse des véhicules dans les deux sens de circulation, le franchissement des feux, mais aussi d'effectuer des contrôles multi-infractions et multi-cibles.

Ce site a été retenu, car il a été démontré par la mise en place du radar-chantier sur cet itinéraire que le facteur vitesse était avéré.

Notre département étant frontalier avec l'Italie, des **contrôles routiers associant les gendarmes à leurs homologues carabiniers sont par ailleurs régulièrement organisés**. Ces derniers alternent actions sur le territoire français et sur le territoire italien.

**L'ensemble des opérations de contrôle et de répression opérées**, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, **doivent également l'objet d'une médiatisation particulière**. La visibilité de ces actions auprès de l'ensemble des usagers de la route permet d'influencer leur comportement.

09 AVR. 2018

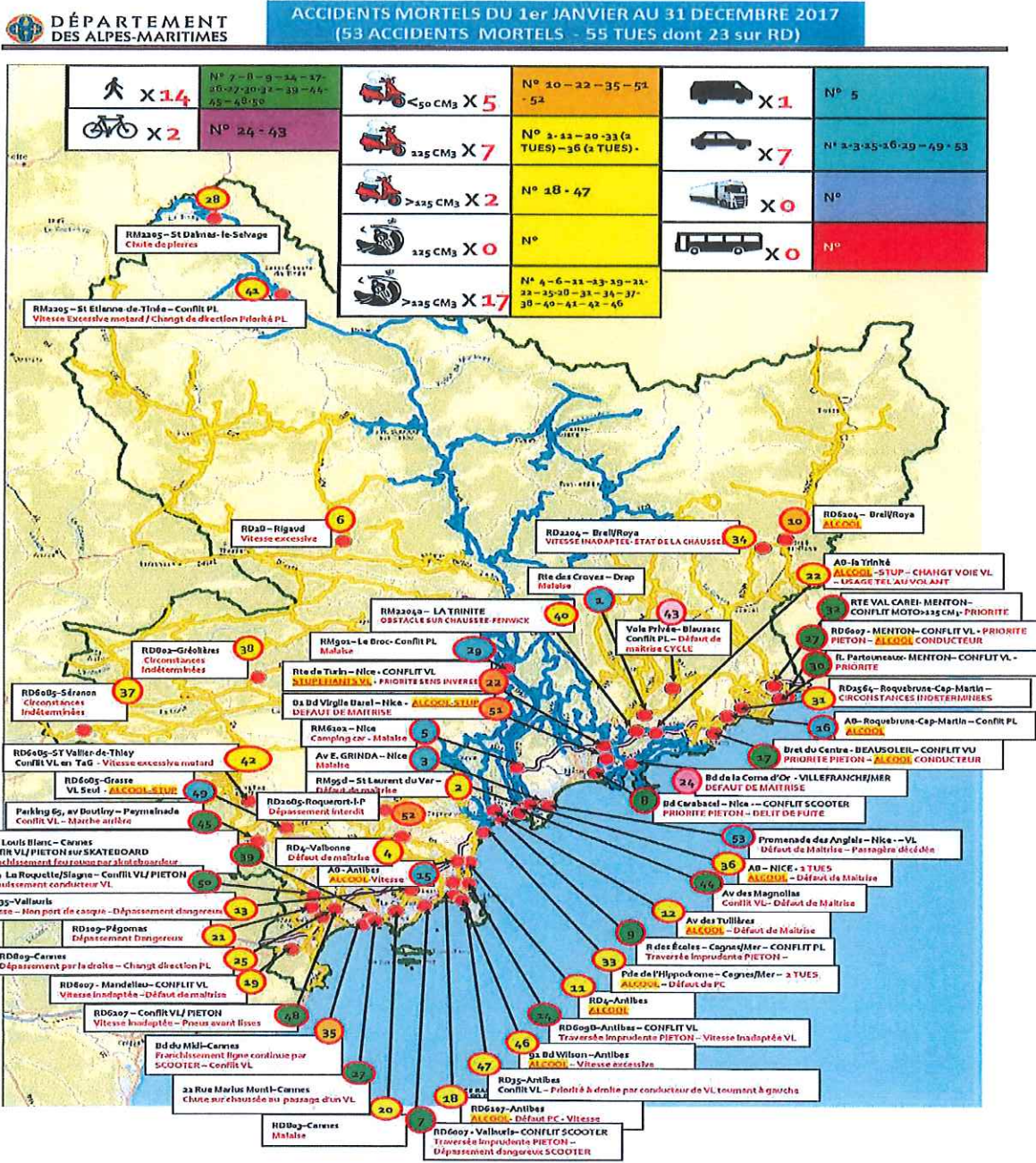
Pour le Préfet,  
Le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet  
CAB-A 3949

Jean-Gabriel DELACROY

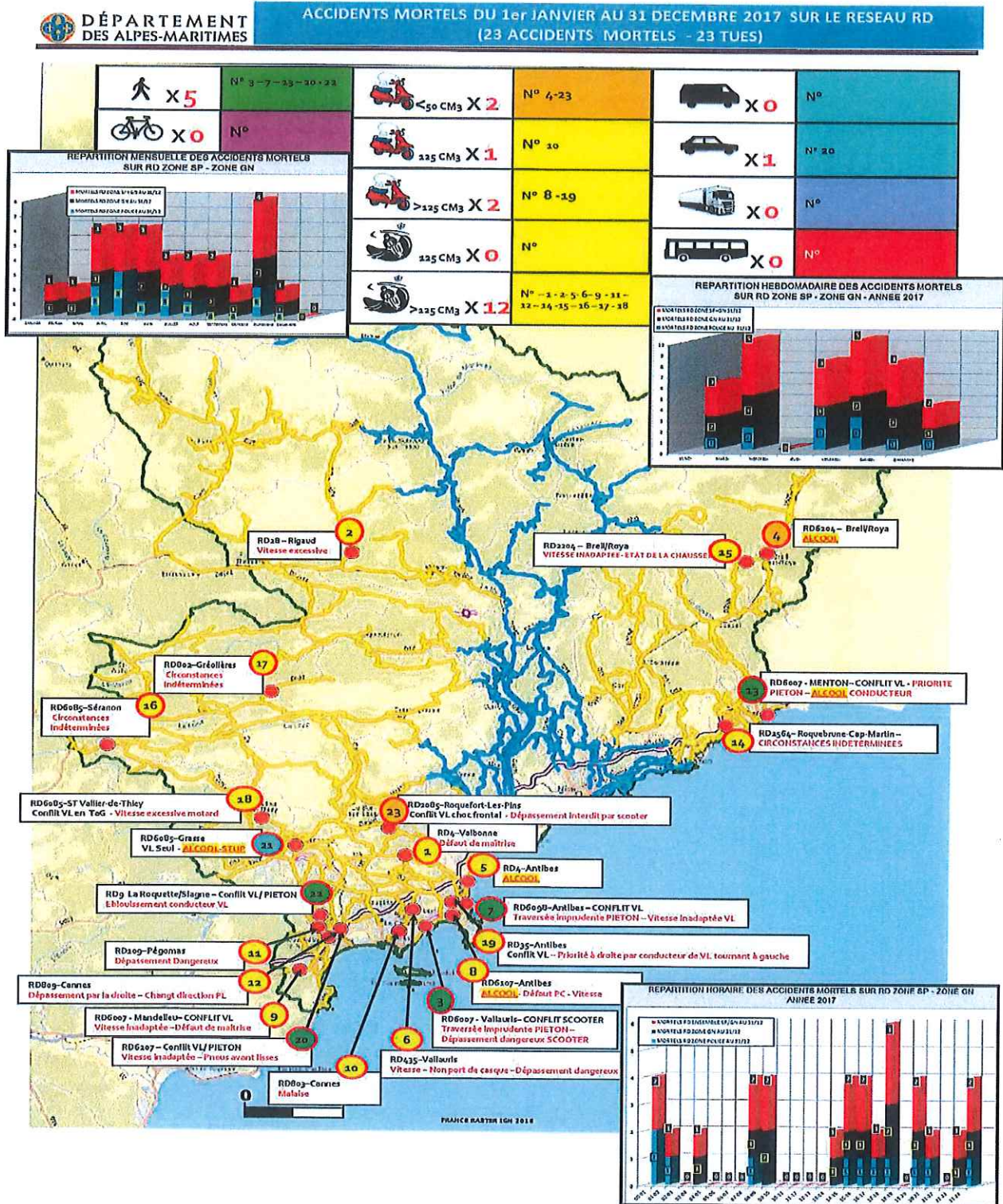


# V/ Annexes

## ANNEXE 1 Carte des accidents mortels du 1er janvier au 31 décembre 2017



# ANNEXE 2 Carte des accidents mortels sur le reseau RD du 1er janvier au 31 décembre 2017



**ANNEXE 3 Carte des accidents mortels sur le réseau de la MNCA de 2012-2016**

