



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

DDT

Direction Départementale des Territoires
des Alpes de Haute-Provence

*Coordination
sécurité routière*



D G O

Document Général d'Orientations



Etabli par la Coordination de Sécurité Routière

SOMMAIRE

Chapitre 1

Présentation du contexte et de la démarche

Chapitre 2

L'accidentalité dans le département

Chapitre 3

La définition des enjeux

Chapitre 4

Les orientations d'actions

Chapitre 5

Le suivi et l'évaluation

Chapitre 1

Présentation du contexte et de la démarche

Dans le prolongement des résultats probants en matière de lutte contre l'insécurité routière entre 2002 et 2007, le Président de la République a fixé, lors d'un Conseil Restreint relatif à la sécurité routière le 21 décembre 2007, l'objectif ambitieux de passer en dessous de la barre des 3000 morts par an sur les routes d'ici 2012. Ceci implique une réduction continue dans tous les départements d'environ 8% du nombre de victimes de la route chaque année. A cet effet 3 leviers ont été retenus pour atteindre l'objectif :

- diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dus à une alcoolémie excessive ;
- diviser par 2 le nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés tués sur les routes ;
- diviser par 3 le nombre de jeunes de moins de 25 ans tués dans des accidents de la route.

Ce défi se décline localement au travers du Document Général d'Orientations 2008-2012 grâce auquel chaque département peut définir sa politique locale de sécurité routière pour atteindre les objectifs fixés à cette échéance.

Le DGO est le fruit d'une démarche de partenariat qui permet de mettre en commun l'ensemble des compétences de tous les acteurs de la sécurité routière dans les départements, institutionnels ou associatifs, et de fédérer leurs actions autour d'orientations prioritaires. Il est l'outil politique qui permet de programmer et mobiliser

Il en découle chaque année un Programme Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) établi en cohérence avec les principes retenus dans le DGO.

La circulaire du 15 avril 2008 de la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a fixé quatre enjeux communs à tous les départements pour la réalisation de leurs DGO :

- l'alcool ;
- la vitesse ;
- les jeunes ;
- les deux-roues motorisés ;

auxquels peuvent être ajoutés des enjeux locaux spécifiques.

Dans ce contexte, le Document Général d'Orientations des Alpes de Haute Provence a été élaboré en deux phases :

- la caractérisation des enjeux et leur validation ;
- la définition des orientations d'actions sur chacun de ces enjeux.

Chapitre 2

L'accidentalité dans le département

2-1 Présentation du département des Alpes de Haute Provence

Le département s'étend sur pratiquement 700 000 hectares et il est peuplé de 154 500 habitants implantés dans 200 communes. On notera que les deux villes principales que sont Digne-les-Bains et Manosque ne regroupent à elles seules que 40 000 personnes, ce qui accentue le caractère rural de l'ensemble du territoire.

La répartition de la population par âge et sexe (source INSEE 2006):

	Alpes de Haute-Provence				France
	hommes	femmes	ensemble	ratio	
- de 15 ans	13 776	13 086	26 862	17,39%	18,32%
15-24 ans	8 226	7 650	15 876	10,28%	12,85%
25-59 ans	34 578	35 928	70 506	45,63%	47,46%
60 ans et +	18 306	22 955	41 261	26,71%	21,37%
total	74 886	79 619	154 505		

On remarque la part importante de la population sénior dans le département à 5 points au-dessus du ratio national.

La composition du réseau routier en 2008 :

Ce réseau se compose de 7 172 km de routes réparties de la façon suivante.

Types de voie	Autoroute	Routes	Routes	Voies
	(A51)	nationales	départementales	communales
Longueur	66 km	105 km	2 571 km	4 430 km
Trafic moyen 04	13 682 v/j	5 334 v/j	940 v/j	
Trafic moyen national	28 000 v/j	11 500 v/j	1 650 v/j	

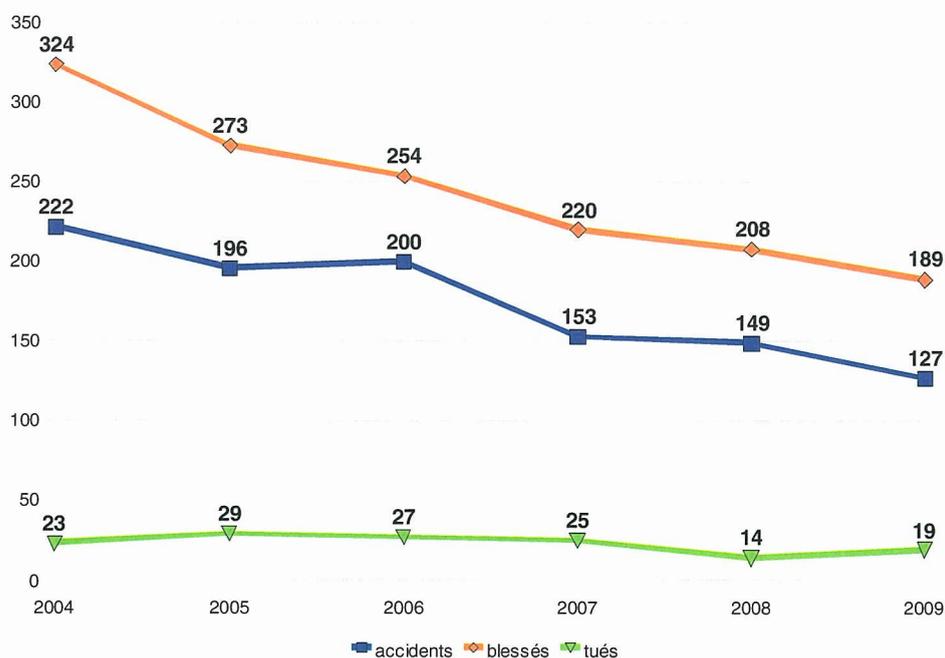
On note une faiblesse des trafics relevés par rapports aux moyennes nationales.

La consistance du parc automobile en 2008 :

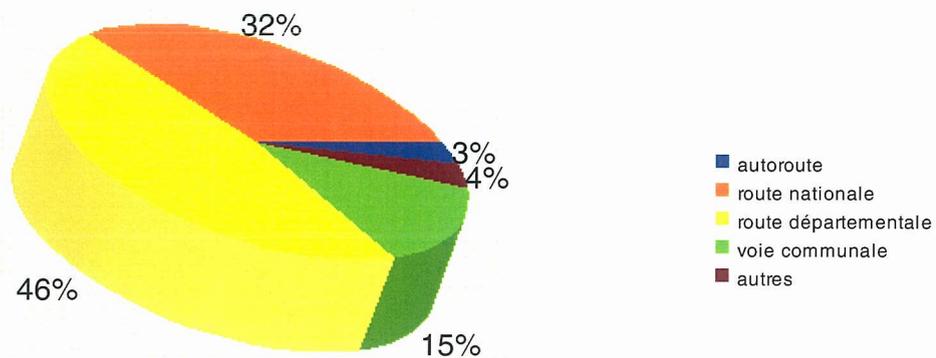
Le parc de véhicules est fortement marqué par une prééminence de la voiture particulière tel que le montre le tableau ci-après :

	Motos	Voitures particulières	Autobus Autocars	Camionnettes	Poids Lourds (y/c tracteurs et remorques)
Alpes de Haute-Provence	3 400	87 736	273	14 975	1 654
Ratios pour 100 habitants					
Alpes de Haute Provence	2,4	57,3	0,18	9,8	0,83
Provence Alpes Côte d'Azur		56	0,16	8,2	0,78
France		51	0,15	8	1,64

2-2 Evolution de l'accidentalité :

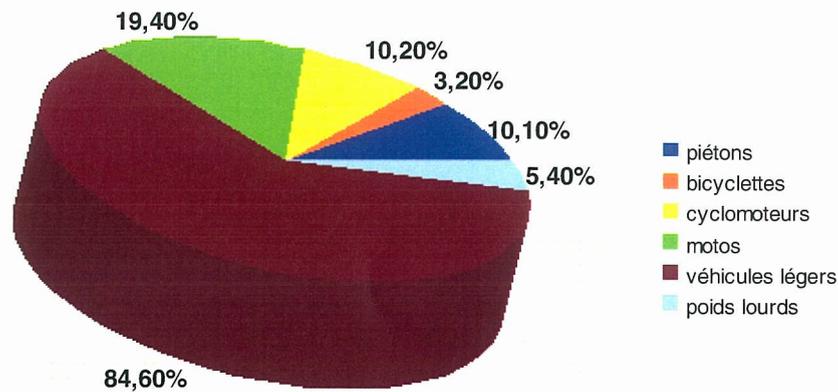


2-3 Répartition des accidents corporels suivant les types de voies : (sur 5 ans)



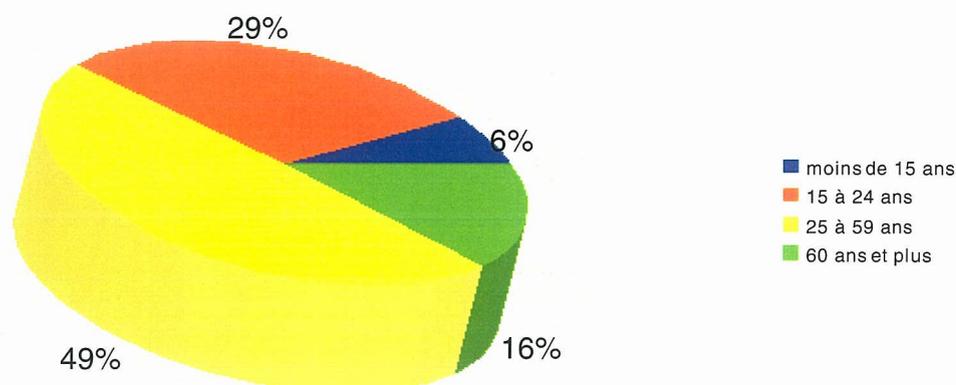
La longueur du réseau départemental est dix fois supérieure à celle du réseau national alors que le nombre d'accidents n'y est qu'une fois et demi supérieur. Même si ce constat doit être tempéré au regard des différences de trafic, il vient confirmer l'existence d'une accidentalité liée à la géométrie de la route. Cette tendance confirme illustre les conséquences néfastes que peut avoir l'amélioration du confort des infrastructures qui se traduit souvent par une augmentation des vitesses pratiquées tout en générant un sentiment de sécurité propice à une baisse de la vigilance.

2-4 Répartition des accidents corporels suivant le mode de locomotion : (sur 5 ans)



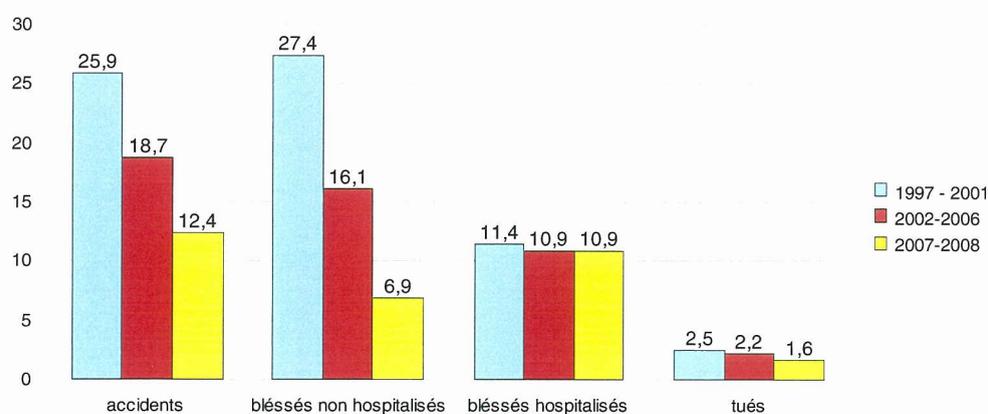
Les véhicules légers sont impliqués dans la majeure partie des accidents mais on peut également constater qu'un quart d'entre eux concernent les deux-roues motorisés (motos et cyclomoteurs). Il faut noter un fort effet d'accidentalité impliquant des motards extérieur au département.

2-5 Répartition des accidents corporels suivant l'âge des victimes : (sur 5 ans)



Le nombre d'accidents impliquant les jeunes de moins de 25 ans atteint 35 % alors que cette tranche d'âge ne représente que 27,5 % de la population des Alpes de Haute Provence.

2-6 Accidentalité mensuelle moyenne :

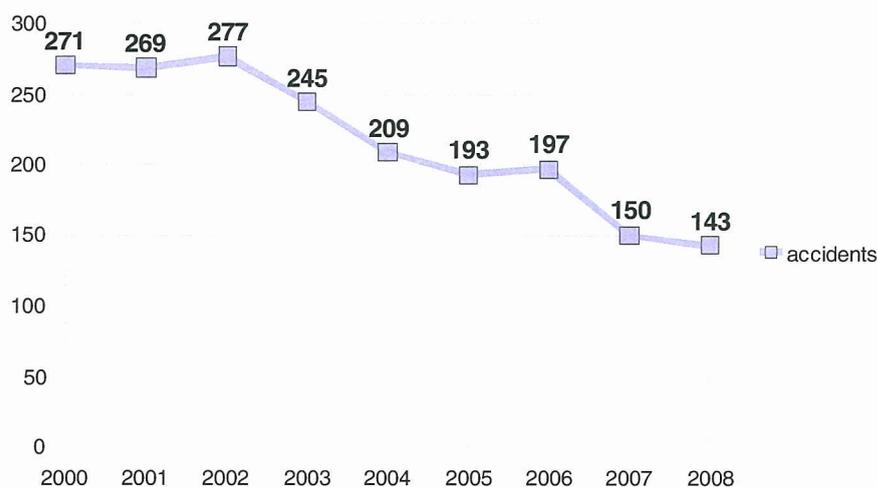
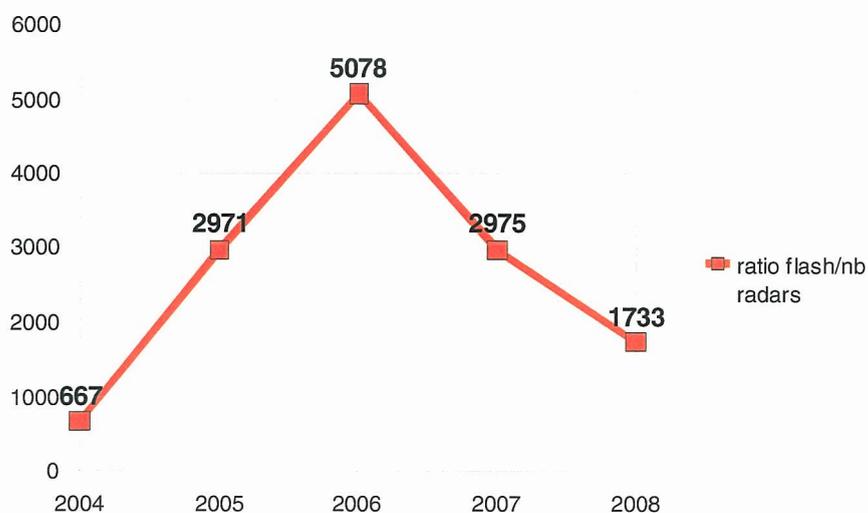


On constate une baisse de l'accidentalité sur les 3 périodes recensées. On note de plus que si les blessés non hospitalisés étaient plus nombreux que ceux hospitalisés sur la période 1997 à 2006 cette comparaison est inversée depuis 2007. Ce constat suit les tendances nationales qui font apparaître une augmentation de la gravité des conséquences humaines des accidents malgré une diminution de leur nombre.

Dans notre département cet effet est renforcé par l'importance du nombre de deux roues motorisés accidentés.

On relève tout de même que chaque mois dans le département ont lieu au moins 12 accidents corporels qui occasionnent entre 1 et 2 morts, 7 blessés non hospitalisés et 11 blessés hospitalisés.

2-7 Le contrôle sanction automatisé des vitesses



On peut constater que le ratio de flashes par équipement suit une baisse régulière depuis 2 ans, laquelle baisse se confirme par les tendances observées depuis le début 2009. Cette baisse est également visible sur les courbes de suivi des vitesses issues des dispositifs de comptage.

On voit que ce meilleur respect des vitesses légales autorisées s'accompagne d'une baisse notable du nombre d'accidents corporels.

Les analyses de ces accidents montrent toutefois une persistance de la vitesse excessive comme facteur principal des accidents, non plus par la pratique de vitesses illégales mais par une mauvaise adaptation de la vitesse à la situation de conduite (trafic, géométrie de la route, conditions climatiques, conditions de visibilité). Par ailleurs la vitesse apparaît le plus souvent comme cause principale des accidents répertoriés sur les 10 premiers mois de 2009.

Chapitre 3

La définition des enjeux

Des études d'accidentologie ont été menées dans le département sur les quatre enjeux désignés par Mme la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, ainsi que sur deux enjeux fixés localement que constituaient « la conduite chez les seniors » et « la sécurité routière dans l'entreprise ». Ces études, dont les principaux enseignements sont décrits au chapitre précédent, sont venues confirmer la prégnance de ces enjeux dans l'accidentalité des Alpes de Haute Provence.

3-1 Les jeunes :

On a vu que les jeunes de moins de 25 ans sont impliqués dans plus d'un tiers des accidents corporels alors qu'ils ne représentent qu'un quart de la population.

On peut encore relever que les accidents mettant en cause un usager de cyclomoteur dans la tranche d'âge 14-17 ans représentent 4,5% des accidents. De même, les victimes d'âge compris entre 18 et 24 ans sont présentes dans 22% des accidents de véhicule léger.

3-2 L'alcool :

La proportion d'accidents mettant en cause une consommation excessive d'alcool est restée stable sur les cinq dernières années par rapport aux cinq années précédentes. On note toutefois une tendance à l'augmentation si on s'intéresse uniquement aux 3 dernières années puisqu'elle atteint alors 14 %. On soulignera que cette accidentalité n'est pas le fait d'une tranche d'âge particulière et se répartit sur toutes les générations.

L'alcool demeure la principale cause avec 24 % des accidents mortels et il convient de développer la lutte contre l'alcoolémie au volant.

3-3 Les deux-roues motorisés :

Avec 10,2% de cyclomoteurs et 19,4 % de motos, c'est pratiquement un tiers des accidents corporels qui implique un usager de deux-roues motorisé alors que cette proportion n'atteignait qu'un quart lors de la période précédente. Ce constat est d'autant plus préoccupant que la gravité est toujours plus importante pour ce type d'usagers particulièrement vulnérables.

L'année 2009 qui a vu 10 motards perdre la vie sur les routes du département entre les mois de juin et octobre vient malheureusement confirmer la nécessité d'une mobilisation de tous les acteurs de la sécurité routière pour lutter contre l'insécurité routière des usagers de deux-roues motorisés.

3-4 La vitesse :

La politique de Contrôle Sanction Automatisée entamée en 2002 s'est concrétisée par l'installation de 14 radars fixes dont le nombre d'infractions relevé est en baisse constante. Par ailleurs, les mesures de vitesse montrent que la vitesse moyenne pratiquée sur les routes du département est en baisse. Le nombre de véhicules dépassant la vitesse légale autorisée a ainsi diminué de 50% sur cette période pour tomber à 18,4% du trafic avec seulement 1% de dépassement supérieur à **20km/h contre 8%**

précédemment.

Si la vitesse a laissé la place à l'alcool comme facteur principal de l'accidentalité au niveau national, elle continue néanmoins de provoquer de trop nombreux accidents dans notre département. En effet, la vitesse est identifiée actuellement comme cause première de 18,5 % des accidents corporels dans les Alpes de Haute-Provence, et elle peut également être prise en compte pour un grand nombre de pertes de contrôle souvent dues à une inadaptation de la vitesse.

Il s'agit donc au-delà de la politique de Contrôle Sanction qui doit être maintenue pour le plus grand respect des vitesses légales autorisées, d'agir en faveur d'une meilleure adaptation de la vitesse à chaque situation de conduite.

3-5 La conduite des séniors :

Le vieillissement constaté de la population française et la forte proportion de séniors dans les Alpes de Haute-Provence, qui atteint presque 27% alors qu'elle n'est que de 21 % sur le territoire national, ont conduit à considérer l'activité de conduite des séniors comme un enjeu de la sécurité routière du département. La tendance en confirme l'acuité puisque, si cette tranche de la population ne représentait que 18% des impliqués dans les accidents corporels au cours de la période 2002-2006, elle est présente dans plus de 25% des cas sur la période 2005-2007.

3-6 La sécurité routière en entreprise :

Le Comité Interministériel pour la Sécurité Routière du 13 février 2008 a souligné la prépondérance du risque routier professionnel en relevant que plus de la moitié des accidents mortels du travail sont des accidents de la route. Le risque routier professionnel qui regroupe à la fois les déplacements exécutés dans le cadre de l'activité professionnelle et les trajets effectués entre son domicile et son lieu de travail, a donc été intégré aux réflexions à mener pour l'amélioration de la sécurité routière dans le département.

Chapitre 4

Les orientations d'actions

Afin de déterminer pour chacun des enjeux quelles orientations donner aux actions en faveur de la sécurité routière, des réflexions ont été menées par les acteurs locaux. Elles se sont déroulées en groupes de travail ou en entretiens individuels suivant la disponibilité des intervenants, animés par la coordination de sécurité routière.

Ont contribué à cette réflexion :

Philippe BLACHERE	Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture
Philippe LOZIER	Escadron Départemental de Sécurité Routière
Gérard DEMAULTE	Direction Départementale de la Sécurité Publique
Roland GRASS	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
Jacques DAYAN	Conseil Général des Alpes de Haute Provence
Jean-Marie DISSET	Mairie de St Pons
Philippe ORSINI	Mairie de Château-Arnoux
Philippe LOZIER	Escadron Départemental de Sécurité Routière
Yves BLANCHET	Prévention Routière
Katia SONETTI	Adjointe au coordinateur de sécurité routière (DDEA)
Michèle SOLER	Intervenant Départemental de Sécurité Routière (DDEA)
Martine VINATIER	Mutualité Française
David NASI	Mutualité Française
Eléonore MONNIER	Mutualité Française
Charly ROCH	Délégué Départemental de l'École de Conduite Française
Anne-Marie SAUGERON	Comité Départemental d'Éducation et Santé

L'objectif de cette concertation de l'ensemble des acteurs était de mettre à jour pour chaque enjeu les actions les mieux à même de participer à une réduction de l'insécurité routière.

Ces pistes d'amélioration pouvant pour chaque enjeu porter indifféremment sur les domaines suivants :

- l'infrastructure routière ;
- l'éducation ;
- la formation ;
- l'information ;
- le contrôle sanction

4-1 L'enjeu « alcool » :

- Maintenir les campagnes de contrôle en les ciblant géographiquement et chronologiquement.
- Relancer les partenariats avec les débits de boissons et établissements festifs :
 - Installations de dispositifs d'autocontrôle encadré ;
 - Organisation de soirées à thèmes (SAM, Capitaine de soirée)
 - Réflexion sur les possibilités de transports.
- Mobiliser les instances communales par le biais des comités des fêtes pour encadrer au mieux les événements festifs saisonniers.
 - Impliquer les référents Education Nationale sur la diffusion d'informations et de messages de prévention auprès des adolescents et pré-adolescents.
- Mettre en place des campagnes d'information dans les entreprises :
 - soit par des actions ponctuelles portées par des intervenants extérieurs (acteur local tel que la

Prévention Routière ou une équipe d'Intervenant Départementaux de sécurité Routière) ;

- soit en formant les entreprises à ce type de projet (assistance du CoDES)
- Maintenir et étendre les actions dans les établissements de formation professionnelle.
- Soutenir les actions dans les organismes d'insertion.

4-2 L'enjeu « vitesse » :

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées au moyen des stations de comptage en liaison avec les gestionnaires de voirie.
- Impliquer la Commission Consultative d'Usagers pour la Signalisation Routière pour optimiser l'appropriation des limitations de vitesses par les usagers.
- Mobiliser les usagers sur l'intérêt de la conduite apaisée source d'économie d'énergie et de diminution de l'accidentalité.
- Mettre en œuvre les recommandations du Plan Départemental de Contrôle Routier annuel concernant les implantations des équipement de contrôle sanction automatisé et les campagnes de contrôle mobile.

4-3 L'enjeu « jeunes » :

4-3.1 En milieu scolaire :

Les dispositifs réglementaires du continuum éducatif constituent le premier vecteur du message de sécurité routière auprès des jeunes. Ils touchent toutes les catégories d'âge depuis l'école primaire jusqu'à l'obtention du permis de conduire. Les orientations ci-après permettront d'en optimiser les résultats.

- Former les référents sécurité routière désignés dans chaque établissement pour qu'ils s'approprient les enjeux de la sécurité routière et le message à transmettre.
- Proposer aux enseignants des supports pédagogiques pour les préparations à l'Attestation Primaire d'Education Routière et aux Attestations de Sécurité Routière 1 et 2.
- Associer les parents d'élèves à l'ensemble des actions.

4-3.2 En milieu associatif :

● Inciter les associations et notamment les clubs sportifs avec l'appui de la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports à mener des actions en faveur de la sécurité routière auprès de leurs adhérents.

4-3.3 Les Actions « Label Vie » :

- Renforcer la communication sur la procédure « Label Vie ».
- Valoriser les actions déjà réalisées pour attirer de nouveaux porteurs de projets.

4-3.4 Les communes :

● Inciter les communes à mettre en œuvre des actions en faveur des jeunes en utilisant les appareils de simulation de conduite.

4-3.5 La période post permis de conduire :

● Inciter les jeunes conducteurs à suivre des stages de mise à niveau auprès d'organismes agréés après 6 mois de pratique.

4-4 L'enjeu « deux-roues motorisés » :

4-4.1 L'infrastructure :

- Continuer les efforts déjà réalisés par les gestionnaires de voirie en matière de dispositifs de

retenue le plus souvent accompagnés maintenant de « lisses motos » bien adaptées à la sécurité des motards en cas de sortie de route.

- Maintenir une attention particulière sur les travaux de réparation de chaussées entraînant la présence de gravillons sur la voie, particulièrement en termes de signalisation et de balayage.
- Entreprendre une campagne forte de signalisation sur les dangers des routes de montagne notamment auprès des touristes extérieurs au département ou au pays.
- Relayer cette signalisation par des campagnes d'information de ces usagers au moyen de plaquettes diffusées par le réseau des offices et maisons du tourisme.

4-4.2 L'information :

- Proposer l'implantation de stands d'information animés par des motards sur les points stratégiques des itinéraires de balade des motards (Entrée des Gorges du Verdon à Castellane, Vallée de l'Ubaye)
- Diffuser le message de sécurité routière à l'adresse des motards dans la Presse Quotidienne Régionale, les radios locales, la télévision locale).

4-4.3 La formation :

- Favoriser les formations aux techniques de conduite par le biais des clubs de motards après l'obtention du permis A.
- Organiser des manifestations de sensibilisation à la fois des motards et des usagers de véhicules légers par des démonstrations d'accidents simulés.
- Proposer aux clubs de motards des sorties à thèmes encadrées par des professionnels de l'éducation routière.

4-5 L'enjeu « séniors » :

- Sensibiliser et former les séniors aux évolutions du code de la route et des diverses réglementations.
- Organiser par le canal des associations d'ânés ruraux des journées d'animation (théâtre-forum, jeux, stages collectifs de recyclage à la conduite).
- Cibler les actions en faveur des séniors sur les problématiques de prise de médicament, d'acuité visuelle et d'approche du déplacement routier.
- Adapter les dispositifs de signalisation avec le concours de la Commission Consultative des Usagers pour la signalisation routière et les gestionnaires de voirie.
- Sensibiliser les séniors sur les risques routiers propres aux piétons en milieu urbain ou para-urbain.

4-6 L'enjeu « entreprise » :

- Concevoir et diffuser une plaquette d'information pour les entreprises sur les risques routiers en entreprise et l'importance des Plans de Prévention des Risques Routiers.
- Apporter une aide méthodologique aux entreprises dans leurs démarches d'élaboration de Plans de Prévention des Risques Routiers.
- Mobiliser les groupements professionnels pour mettre en place des actions ciblées (alcool, vitesses,...) au sein même des entreprises.
- Mobiliser les Centres d'Apprentissage pour des actions auprès de leurs élèves.
- Soutenir le développement de l'Apprentissage Accompagné de la Conduite tutoré par les employeurs.
- Favoriser les actions de santé publique abordant les problématiques d'insécurité routière dans les entreprises ou les organismes d'apprentissage de la conduite.

Chapitre 5

Le suivi et l'évaluation

Les principes du DGO servent de trame à la constitution du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière mis en œuvre chaque année.

En début d'exercice les différents acteurs seront mobilisés à l'appel du Chef de Projet de sécurité routière pour établir leur programme d'action à mettre en place dans l'année. Ces programmes devront s'orienter vers les enjeux du DGO.

Le bilan de l'année précédente leur sera présenté à cette occasion par la coordination de sécurité routière, mettant en valeur les actions réalisées l'année précédente sur chacun des enjeux et les résultats constatés sur l'évolution de l'accidentalité.

Les groupes de travail constitués lors de l'élaboration du DGO pourront être réunis en cas d'évolution marquante de l'accidentalité sur un des enjeux, ou à l'occasion de mise en œuvre de nouvelles dispositions réglementaires.

Digne-les-Bains le : **4 FEV. 2010**

le préfet des Alpes de Haute Provence

Pierre N'GAHANE

