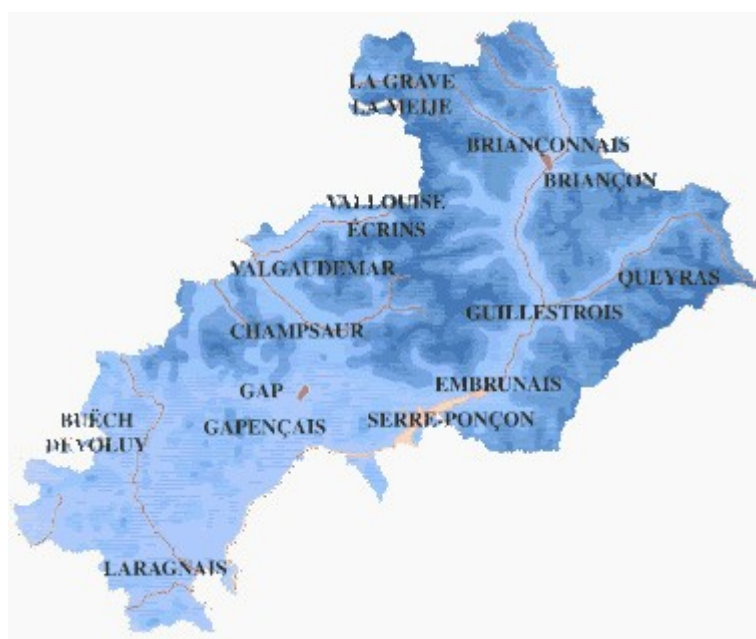


# Document Général d'Orientations 2009-2013

## Département des Hautes-Alpes



**CHAPITRE I** ----- (Page 2)

PRÉAMBULE ET PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

**CHAPITRE II** ----- (Page 5)

PRÉSENTATION DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE DÉPARTEMENT

**CHAPITRE III** ----- (Page 9)

LES ENJEUX RETENUS DANS LES HAUTES-ALPES

**CHAPITRE IV** ----- (Page 13)

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

**CHAPITRE V** ----- (Page 19)

LE SUIVI DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

**CHAPITRE VI** ----- (Page 20)

PIÈCES ANNEXES DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

# CHAPITRE I

## PRÉAMBULE ET PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012.

Cela devra se traduire concrètement par une réduction annuelle importante et continue du nombre de victimes de l'ordre de 8%.

Dans ce cadre, 3 mesures ont été validées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, afin de combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.

- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool
- Diviser par trois le nombre de jeunes tués
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des 2 roues

**« Ces mesures doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les 2 roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse ».**

Dans ce contexte, l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) 2009-2013 devra définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département des Hautes-Alpes, afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs. **Il devra être un outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

Son élaboration est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : le choix des enjeux et la phase orientation d'actions nécessitant toutes les deux une validation officielle par le pôle de compétence Etat « sécurité routière ».

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

-----

## 1) L'étude de l'accidentologie

Une première étude de l'accidentologie a été effectuée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) d'Aix-en-Provence à partir du fichier des accidents corporels de la circulation sur la période de 2003 à 2007. Elle reprend les statistiques par tranche d'âge de 0 à 25 ans.

Une deuxième étude a également été réalisée par la Direction Départementale de l'Equipement et le logiciel CONCERTO sur la période de 1999 à 2006, pour permettre une étude approfondie des enjeux retenus par le pôle de compétence Etat « sécurité routière ».

La composition du pôle de compétence Etat est la suivante :

- Madame la Préfète
- Monsieur le Procureur de la République
- Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie des Hautes-Alpes
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique
- Monsieur le Président du Conseil Général
- Monsieur le Correspondant « sécurité routière » du 1er degré à l'Inspection d'Académie
- Madame la Correspondante « sécurité routière » du second degré à l'Inspection d'Académie
- Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement
- Monsieur le Chef du District des Alpes du Sud de la DIR Med
- Monsieur le Maire de Gap

## 2) Le pilotage du Document Général d'Orientations

**Le 12 décembre 2008**, une première réunion du pôle de compétence Etat s'est tenue en préfecture, sous la présidence de M. Hervé DEMAI, Directeur des Services du Cabinet de la préfecture, afin de valider les enjeux.

Le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en oeuvre par l'Etat, d'identifier les orientations d'actions devant déboucher sur une politique pluriannuelle et partenariale.

Toutefois, compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, il a été demandé à tous les départements et à partir de l'analyse de leurs propres données, de caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

**Ce sont :**

L'alcool

La vitesse

Les jeunes

Les deux roues motorisés.

Le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux enjeux supplémentaires pouvaient être retenus en fonction notamment du précédent DGO. A l'unanimité, le pôle de compétence Etat a retenu l'enjeu « seniors âgés de 60 ans et plus».

**Le 27 mars 2009**, un groupe de travail « Enjeu jeunes », animé par M. Fabrice MAZET Coordinateur Départemental de la Sécurité Routière, a été réuni en préfecture afin de mettre en place un plan de programmation d'actions en direction des jeunes de 15 à 24 ans.

Enfin, le **8 juillet 2009**, le pôle de compétence Etat s'est de nouveau réuni en préfecture, sous la présidence de M. Hervé DEMAI, afin de retenir les orientations d'actions à mettre en place par enjeu et valider les propositions du groupe de travail « enjeu jeunes ».

Ainsi, les orientations d'actions du Document Général d'Orientations 2009-2013 ont été validées pour 4 ans et devront être adaptées selon les résultats de l'évaluation et de l'évolution de l'accidentologie. Ces orientations devront également s'adapter à la politique nationale.

-----

## CHAPITRE II

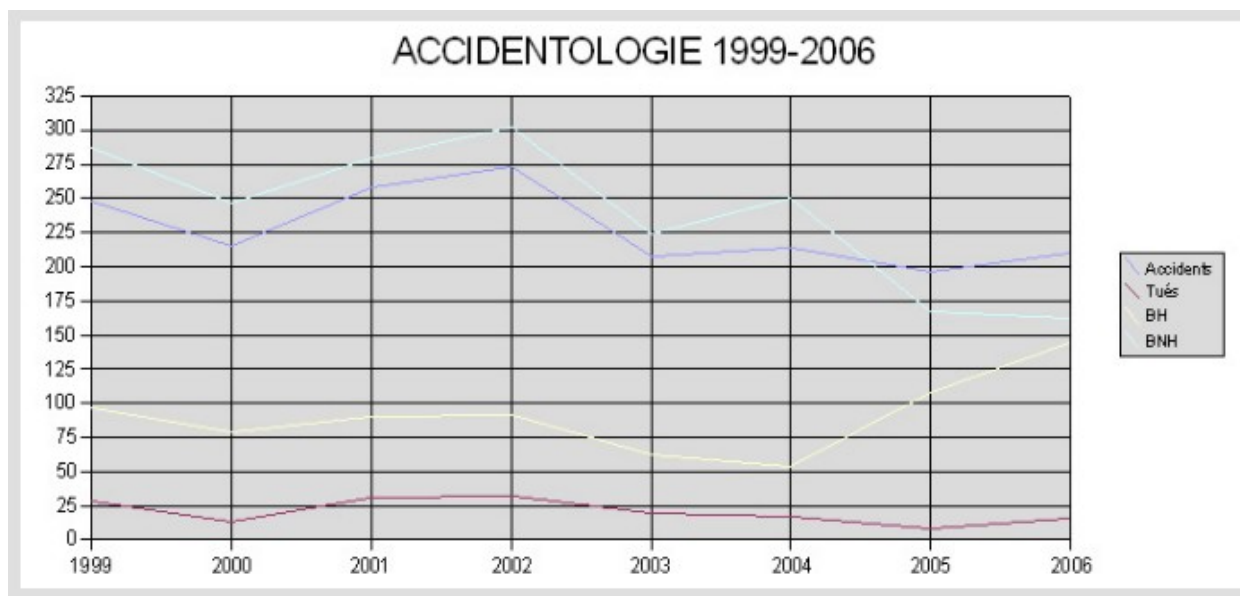
### PRÉSENTATION DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE DÉPARTEMENT

#### 1) Les accidents de la circulation dans le département des Hautes-Alpes

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents corporels	248	215	258	273	208	214	196	210
Accidents mortels	24	13	29	29	19	13	8	16
Tués	29	13	31	32	19	17	8	16
BG	96	79	90	92	62	53	108	144
BL	287	246	279	302	224	251	167	162

Cela représente pour le département des Hautes-Alpes de 1999 à 2006, **1822** accidents corporels (19 par mois), **151** accidents mortels (18 par an), **165** tués (2 par mois), **724** blessés hospitalisés (7 par mois) et **1918** blessés non hospitalisés (20 par mois).

#### Courbe de l'accidentologie dans les Hautes-Alpes



Il est constaté une baisse significative des accidents, des tués et des blessés non hospitalisés. Seule la courbe des blessés hospitalisés enregistre une augmentation importante.

A partir de 2003, l'accidentalité a connu une baisse significative. Toutefois, la gravité des accidents

à tendance à augmenter.

Par ailleurs, concernant la répartition des tués dans notre département, 84,6 % des tués sont recensés en zone gendarmerie et 8,4 % en zone police.

L'indicateur d'accidentologie locale du nombre de tués pour la période de 2003 à 2007, classe le département des Hautes-Alpes, pour l'ensemble de son réseau routier, au 18ème rang national avec un indice global de 0,86.

-----

Afin de mieux comprendre l'accidentalité dans le département des Hautes-Alpes, une étude a été effectuée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement d'Aix-en-Provence par catégorie d'âge de 0 à 25 ans avec en complément une étude sur les plus de 25 ans.

#### A) LES ENFANTS DE 0 À 11 ANS

---

107 enfants ont été impliqués dans les accidents de la circulation (53 indemnes) :

- ▶ 2 tués
- ▶ 52 blessés

dont :

- 93 passagers de voiture
- 9 piétons heurtés par des véhicules

## B) LES ENFANTS DE 12 À 15 ANS

---

◆ **108 enfants de 12 à 15 ans ont été impliqués dans des accidents de la circulation (25 indemnes) :**

- ▶ 3 tués
- ▶ 80 blessés

dont :

- 45 passagers de VL
- 32 conducteurs de 2 roues (29 cyclo)
- 9 passagers de 2 roues motorisés
- 11 piétons heurtés par des véhicules

## C) LES ADOLESCENTS DE 16 À 18 ANS

---

◆ **179 ados de 16 à 18 ans ont été impliqués dans des accidents de la circulation (58 indemnes) :**

- ▶ 2 tués
- ▶ 119 blessés

dont :

- 70 passagers de VL
- 31 conducteurs de VL
- 48 conducteurs de 2 roues (43 cyclo)
- 9 passagers de 2 roues motorisés
- 9 piétons heurtés par des véhicules

## D) LES JEUNES ADULTES DE 18 A 25 ANS

◆ 423 jeunes adultes de 18 à 25 ans ont été impliqués dans des accidents de la circulation (176 indemnes) :

- ▶ 16 tués
- ▶ 231 blessés

dont :

- 128 passagers de VL
- 204 conducteurs de VL
- 44 conducteurs de 2 roues (27 motos)
- 10 passagers de 2 roues motorisés
- 7 piétons heurtés par des véhicules

Les jeunes adultes de 18 à 25 ans sont présents dans **la moitié des accidents et représentent le tiers des tués et des blessés**. Ils sont impliqués dans **40 % des accidents mortels !**

Par rapport à l'ensemble des accidents mortels, ils sont un peu plus présents dans les accidents :

- hors agglomération
- de nuit
- avec alcool

## E) LES PLUS DE 25 ANS

1 676 adultes de plus de 25 ans ont été impliqués dans des accidents de la circulation (698 indemnes, 48 tués, et 930 blessés) :

- 985 conducteurs de VL et VU.
- 288 passagers de VL et VU.
- 141 conducteurs de 2 Roues (moto).
- 20 passagers de 2 Roues.
- 124 piétons heurtés surtout par des VL.
- 34 conduisant une bicyclette.



## CHAPITRE III

### LES ENJEUX RETENUS DANS LE DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

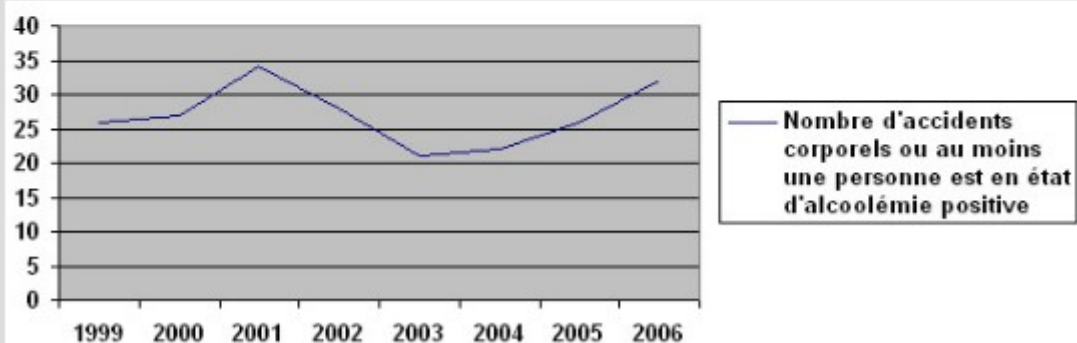
#### 1) Les accidents liés à une conduite sous l'emprise de l'alcool

Au niveau national, l'alcool est le premier facteur d'accidents depuis 2006. Malgré les nombreuses mesures entreprises au cours des dernières années (contrôles, durcissement des sanctions), très peu de progrès sont constatés.

Dans le département des Hautes-Alpes, il est recensé 123 accidents en 5 ans. Cela représente annuellement : 25 accidents dont 2 à 3 mortels (3 tués et 25 blessés).

#### La conduite en état d'alcoolémie représente :

- 20.53 % des accidents mortels
- 15.76 % des tués
- 6.9 % des blessés hospitalisés
- 4.74 % des blessés non hospitalisés



S'agissant des usagers mis en cause :

- 7 piétons
- 102 conducteurs de voiture
- 14 conducteurs de deux roues
- 1 conducteur de poids lourd

S'agissant de la typologie des 123 accidents liés à l'alcool :

- 70 % se sont produits de nuit

- 47 % en agglomération
- 54 % les week-end, jours veille de fête, jours fêtés

Dans 60 % des cas un seul véhicule est impliqué, 89 % sont des conducteurs masculins, 74 % sont des conducteurs locaux et 82 % des conducteurs sont âgés de 20 à 50 ans.

## 2) Les accidents liés à une vitesse excessive

Au niveau national, la vitesse n'est plus le premier facteur d'accidents, mais le second après l'alcool, avec un risque attribuable au non-respect des limitations de vitesse estimé à 20 %.

Au niveau du département des Hautes-Alpes, dans un accident sur deux, le conducteur a une vitesse inadaptée par rapport au contexte local. Si l'on se réfère au bilan des deux dernières années, la vitesse excessive a conduit à 10 tués, 2 blessés hospitalisés et 3 blessés non hospitalisés.

### **Les principales causes liées à ces accidents sont :**

- vitesse excessive et inadaptée de véhicules par rapport au tracé de la route
- vitesse au droit d'une intersection
- vitesse excessive avec franchissement de ligne continue

## 3) Les jeunes de 15 à 24 ans : une population vulnérable

Au niveau national, les jeunes de 15 à 24 ans constituent la catégorie d'âge qui a le risque rapporté à la population le plus élevé. Ce risque est particulièrement significatif chez les garçons pour lesquels le risque est près de trois fois supérieur à celui de l'ensemble de la population.

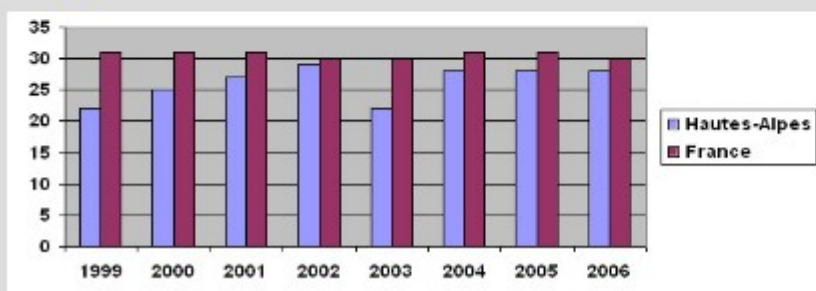
Les jeunes de 15 à 24 ans représentent en France 13 % de la population pour 26,7% des tués et 31 % des blessés hospitalisés.

Le département des Hautes-Alpes n'échappe pas à cette réalité. En effet, les jeunes de 15 à 24 ans représentent 11 % de la population pour 24,2 % des tués et 26,20 % des blessés. (Tableau ci-dessous).

Par rapport à l'ensemble des accidents mortels, ils sont un peu plus présents dans les accidents :

- hors agglomération,
- de nuit,
- avec alcool.

Comparatif avec les chiffres nationaux



Cela représente 733 victimes (8 par mois), 40 tués (5 par an) et 693 blessés (7 par mois).  
On retrouve les jeunes dans 32 % des accidents corporels et dans 35% des accidents mortels.

Pour étayer cette analyse, il convient de placer les jeunes conducteurs dans trois catégories distinctes.

#### ■ Les jeunes conducteurs

Ils sont impliqués dans 583 accidents de la circulation avec pour conséquence directe :

- 53 tués (7 par an)
- 876 blessés (9 par mois)

#### ■ Les adolescents de 16 à 18 ans

179 adolescents ont été impliqués dans les accidents de la circulation, dont :

- 70 passagers de véhicules légers : pas ceinturés
- 31 conducteurs de véhicules légers
- 48 conducteurs de deux-roues dont 43 cyclomoteurs (problématique « scooter »)
- 9 passagers de deux roues motorisés

- 9 piétons heurtés par des véhicules

### ■ Les jeunes adultes de 18 à 24 ans

423 jeunes adultes ont été impliqués dans des accidents de la circulation, dont :

- 128 passagers de véhicules légers : pas ceinturés (notamment des filles)
- 204 conducteurs de véhicules légers : conducteurs novices (surtout des garçons)
- 44 conducteurs de deux-roues dont 27 motos : problématique des jeunes conducteurs motos (permis A)
- 10 passagers de deux-roues motorisés
- 7 piétons heurtés par des véhicules

#### 4) La problématique des conducteurs de 2 roues motorisés

Au niveau national, à la différence des jeunes, la part des victimes de 2 roues motorisés a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. En 2007, le risque par kilomètre parcouru pour les usagers de motocyclettes peut être estimé vingt-trois fois supérieur à celui des véhicules légers.

Deux raisons peuvent être avancées pour expliquer ce constat.

D'une part, depuis plusieurs années est observé un fort développement de cette pratique. En effet, il est à noter que le parc a augmenté à un rythme très soutenu au cours des cinq dernières années. D'autre part, cette catégorie d'usagers n'a pas profité, ou alors dans une moindre mesure, des progrès technologiques réalisés sur les véhicules : air-bag, ABS etc.

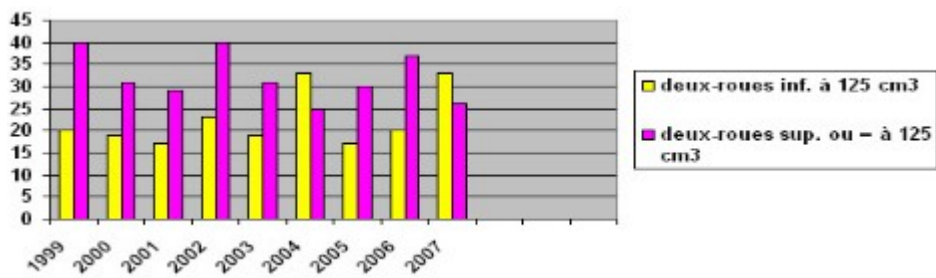
Comme les jeunes, les conducteurs de 2 roues motorisés sont également des usagers vulnérables.

Au niveau de notre département, les conducteurs de 2 roues motorisés sont fortement impliqués dans les accidents de la circulation.

On les retrouve dans 17, 62 % des accidents, ce qui représente :

- 289 accidents (3 par mois)
- 26 tués (3 par an)
- 263 blessés (près de 3 par mois)

Ils représentent également 10 % des tués et des blessés.



Dans le département des Hautes-Alpes, près d'un accident sur deux génère une victime grave. Le respect des limitations de vitesse permettrait de diminuer de 40 à 50 % le nombre de tués.

Les principales causes liées à ces accidents :

- perte de contrôle du à une vitesse excessive non adaptée
- perception difficile d'un 2 roues motorisés par les autres usagers
- mauvaise prise en compte des automobilistes notamment dans les phases de tourne-à-gauche et des dépassements
- excès de confiance et prise de risque volontaire et inconsidérée de certains motards

##### 5) Les seniors de 60 ans et plus

A l'unanimité, le pôle de compétence Etat a retenu un enjeu supplémentaire : les seniors âgés de 60 ans et plus. En effet, le constat est clair, ils représentent plus de 24 % de la population pour 115 accidents (1 par mois), 7 tués (1 par an) et 114 blessés (1 par mois).

Par rapport au niveau national, les chiffres de l'accidentologie dans notre département sont sensiblement plus élevés.

Toutefois, il convient de noter que, dans les Hautes-Alpes, les piétons âgés de 60 ans et plus représentent **46,5 %** des victimes piétons.

## CHAPITRE IV

### LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

Les orientations d'actions pour les quatre prochaines années ne pourront être mises en place sans l'implication de tous les acteurs locaux du département. En effet, la lutte contre l'insécurité routière passe tout d'abord par l'implication des services de l'Etat et de l'ensemble des collectivités territoriales.

Cette lutte devra également s'articuler en partenariat avec les principales associations de notre département qui oeuvrent tout au long de l'année avec la cellule « sécurité routière » de la préfecture.

Il s'agit pour citer les principales : de l'Association « Prévention Routière », de l'Automobile Club des Alpes et de l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie des Hautes-Alpes.

Par ailleurs, les actions de prévention ne pourront s'organiser sans le concours précieux du réseau des Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière. Un effort tout particulier devra s'effectuer en terme de formation et de recrutement.

Le combat contre l'insécurité routière passe également dans le département des Hautes-Alpes par l'implication de l'ensemble de ses élus, compte tenu de la configuration du réseau routier qui est essentiellement composé de routes secondaires.

Dans ce cadre, il faudra lors des quatre prochaines années impliquer d'une part les Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance et d'autre part, les maires à travers les communautés de communes. Il est indispensable que les collectivités territoriales intègrent un volet « sécurité routière » dans le cadre de leur mission.

Les statistiques montrent que la plupart des accidents ne se produisent pas sur les grands axes routiers du département, et que plus de **60 %** sont recensés en zone gendarmerie. Dans ce cadre, un effort tout particulier devra s'effectuer sur l'arrondissement de Briançon.

#### **1) Les orientations d'actions pour l'enjeu « Alcool »**

Il s'agit, d'impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs (signature d'une charte) et d'informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool.

Mais également de sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool et promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné.

Aussi, les objectifs sont les suivants : promouvoir la mise à disposition d'éthylotests chimiques afin d'encourager le geste d'auto-contrôle. A ce titre, la distribution qui s'effectue depuis le 1er janvier 2009 dans le cadre de l'opération « soufflez vous saurez » à l'accueil du public de la préfecture des

Hautes-Alpes devra être pérennisée.

La signature d'une charte avec les gérants des établissements de nuit doit pouvoir s'effectuer, afin d'obtenir des engagements en matière de prévention du risque alcool au volant. Par ailleurs, un partenariat devra s'intensifier avec la médecine scolaire pour identifier le mal-être des jeunes les conduisant très souvent vers les addictions (alcool/stupéfiants).

Enfin, la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool passe par la désignation d'un conducteur sobre : opérations SAM « Celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas ».

Ces opérations devront continuer à s'effectuer dans les établissements de nuit. Toutefois, l'expérience des opérations SAM menées ces dernières années montre que les efforts devront plus se porter auprès des bars ou auprès de groupes qui s'alcoolisent bien souvent hors des établissements.

## **2) Les orientations d'actions pour l'enjeu « Vitesse »**

Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées et impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation. Promouvoir la conduite apaisée comme valeur de développement durable et de qualité de vie.

Pour cet enjeu, il convient de noter que le côté répressif est pratiquement le seul moyen de lutter contre les excès de vitesse (radars fixes).

## **3) Les orientations d'actions pour l'enjeu « les jeunes de 15 à 24 ans »**

Mobiliser les entreprises sur le risque routier jeunes apprentis et impliquer les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnant.

Inciter les jeunes à mieux respecter les règles du code de la route en les informant et en les responsabilisant sur leur comportement (permis probatoire) et promouvoir le port de la ceinture à l'arrière.

Inciter et soutenir les actions de sécurité routière par les jeunes (programme Label Vie).

L'enjeu jeune est une priorité dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière. Afin de mettre en place des actions performantes, il s'agit de travailler par catégorie d'âge.

### **A) Concernant les jeunes de 0 à 12 ans**

Lancement d'un programme pédagogique sur les déplacements « se déplacer autrement en toute sécurité ».

En partenariat avec le service mobilité de la Ville de Gap, qui a élaboré un Plan de Déplacements Urbains, l'objectif principal sera de réduire la place de la voiture au profit des modes de transports plus respectueux de l'environnement : vélo, marche à pied, bus.

Ce programme s'articulera autour de quatre axes :

- introduire dans les projets la notion de déplacements et de mobilité
- apprendre à se déplacer en vélo en tant que mode de loisirs et mode de déplacement
- lien entre déplacements et sécurité routière (Piste d'Education Routière, interventions dans les classes etc.)
- mise en place de l'opération « marchons vers l'école » avec des pédibus ou des vélobus.

Dans ce cadre, un ensemble de supports pédagogiques existants pourra être mis à disposition des équipes enseignantes. Toutes ces actions seront effectuées en lien avec le correspondant « sécurité routière » du 1er degré de l'Inspection d'Académie.

#### B) Concernant les jeunes de 13 à 18 ans

Pour cette catégorie d'usagers qui est de loin la plus vulnérable, l'effort devra se porter dans des actions de sensibilisation à travers les collèges, les lycées, le CFA, mais également auprès des clubs de sport et des associations culturelles.

En lien avec la correspondante « sécurité routière » du second degré de l'Inspection d'Académie, un référent sera nommé dans chaque collège et lycée du département afin de faire passer des éléments de communication (affiches, dépliants etc.). Dans ce cadre, des formations d'IDSR collèges seront proposées aux référents pour faciliter les interventions auprès des collégiens.

L'objectif principal pour ces quatre prochaines années sera d'intervenir dans l'ensemble des classes de 4ème et de 3ème des collèges du département et de continuer d'intervenir dans les lycées. Ces interventions se déclineront sous la forme d'une journée « sécurité routière » au cours de laquelle seront mis en place entre 6 et 8 ateliers.

- Voiture tonneau ou test choc
- Remise à niveau du code de la route
- Atelier sur la problématique alcool/stupéfiants
- Simulateur de conduite de 2 roues motorisés
- Simulateur de conduite voiture
- Atelier accidentologie
- Distances de freinage

Enfin, impliquer les éducateurs et les encadrant sportifs dans la lutte contre l'insécurité routière sera également un objectif majeur pour ces prochaines années.

#### C) Concernant les jeunes de 18 à 24 ans

Les statistiques montrent que les accidents les plus graves surviennent dans les premiers mois qui suivent l'obtention du permis de conduire. Face à ce constat, l'objectif sera de développer des formations post-permis pour réduire le sur risque des conducteurs novices.



En partenariat avec le centre « CENTAURE », la préfecture se fixe l'objectif d'envoyer entre 100 et 150 jeunes conducteurs qui ont obtenu le permis de conduire depuis plus de 3 mois.

Le but étant d'effectuer un stage, qu'ils suivront en complément de leur formation à la conduite (vitesse, distances de sécurité, alcool : tous les facteurs d'accidents sont abordés et décortiqués, démonstration des conséquences à l'appui).

Par ailleurs, au cours des deux dernières années, le relais de service public du Queyras a souhaité intégrer à ces missions un volet « sécurité routière ». Pour cela, il a mis en place des actions de sécurité routière à travers des projets « label vie ».

Par ce biais, le relais de service public a pu proposer diverses actions : opération SAM/Capitaine de soirée, radar sympathique, distribution d'éthylotests chimiques et de divers supports (affiches, dépliants etc.). Dans ce cadre, un grand nombre de personnes de tout âge a été sensibilisé.

Face à cette réussite, l'objectif sera pour les quatre prochaines années que l'ensemble des relais de service public du département intègre un volet « sécurité routière » dans leurs missions. Chaque relais de service public pourrait ainsi devenir une « petite maison de la sécurité routière ».

Enfin, conformément à la directive de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, les projets « Label Vie » devront être pérennisés.

#### **4) Les orientations d'actions pour l'enjeu « les 2 roues motorisés »**

Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des 2 roues motorisés. Communiquer sur les risques pris par les conducteurs de 2 roues motorisés en tant qu'usagers vulnérables. Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des 2 roues motorisés. Travailler sur la problématique des motards étrangers qui ne respectent pas le code de la route.

Deux constats sont à prendre en compte avant d'approfondir le choix des actions. La responsabilité des motocyclistes qui parfois surestiment leur capacité à anticiper une situation délicate due à une vitesse excessive et la responsabilité des automobilistes qui doivent mieux prendre en compte les motocyclistes notamment dans les phases de tourne à gauche et de dépassements.

L'amélioration de l'accidentalité chez les conducteurs de 2 roues motorisés passe par des campagnes de sensibilisation et de communication relative à la gravité des séquelles des accidents (usagers vulnérables). Elle passe également par un contrôle et des sanctions plus efficaces sur le non respect d'un casque homologué et attaché, sur l'usage des feux de route de jour comme de nuit et sur la circulation avec un véhicule non débridé.

Il faut aussi encourager et sensibiliser les usagers des deux roues motorisés au port d'équipements de protection normalisés (casques, gants, bottes).

### **5) Les orientations d'actions pour l'enjeu « les seniors âgés de 60 ans et plus »**

Sensibiliser les piétons seniors aux risques encourus en milieu urbain

Impliquer les clubs d'aînés ruraux dans des actions de sécurité routière (mauvaise prise d'information, signalisation, problème de vision, trajet habituel).

Dans ce cadre, l'important sera de rappeler les règles élémentaires à travers la mise en place de séances de recyclages sur le code de la route.

Toutes ces opérations mises en place pour les quatre années à venir viendront en complément des deux actions majeures organisées dans le département que sont la tenue du stand « sécurité routière » dans le cadre de la Gap Foire Expo et le Moto Tour Alpin.

-----

## CHAPITRE V

### LE SUIVI DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

Son suivi est assuré par le pôle de compétence Etat en matière de sécurité routière. Il se réunira deux fois par an, afin d'évaluer la cohérence des actions proposées avec les orientations retenues dans le Document Général d'Orientations 2009-2013.

-----

## CHAPITRE VI

### PIÈCES ANNEXES DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

- Etude de l'accidentologie par tranche d'âge par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) d'Aix-en-Provence sur la période de 2003 à 2007.
- Etude de l'accidentologie par enjeu par la Direction Départementale de l'Equipement et le logiciel CONCERTO sur la période de 1999 à 2006.

-----

Le Document Général d'Orientations a fait l'objet d'une élaboration commune avec le pôle de compétence Etat en charge de la « sécurité routière » dans le département des Hautes-Alpes.

Ce document doit servir de cadre à l'intervention de l'ensemble des services de l'Etat pour la période 2009-2013.

Il sera également communiqué à l'ensemble des collectivités territoriales qui pourront, dans le cadre de leur libre administration, s'appuyer sur ces orientations pour conduire les politiques publiques en ce domaine.

Gap, le 16 septembre 2009

**La Préfète,**

**Le Procureur de la République,**

**Nicole KLEIN**

**Philippe TOCCANIER**

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