



PRÉFECTURE DE LA VIENNE

**DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS
2008 – 2012**

SOMMAIRE

I Introduction.....	3
II Démarche d'élaboration.....	4
III L'accidentalité générale du département.....	5
IV Les enjeux.....	7
V Approfondissement et meilleure compréhension des enjeux.....	13
VI Les orientations d'actions.....	28
Annexe.....	32

I Introduction

LE CONTEXTE

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, contre plus de 4500 en 2007. Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils sont associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en oeuvre, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

II Démarche d'élaboration

On peut distinguer pour l'élaboration du document général d'orientation trois phases importantes :

- L'étude d'enjeux
- La compréhension des enjeux
- Les orientations d'actions

Dans le département de la Vienne, ces phases ont été menées de la manière suivante :

L'ETUDE D'ENJEUX

L'étude d'enjeux a été réalisée en commun par les trois services utilisant la base de données du logiciel accidentologie « concerto » : l'unité Risques Routiers du service Prévention Risques Crises

Environnement de la Direction Départementale de l'Equipement, le Service d'Exploitation et de Sécurité de la Route à la Direction de l'Aménagement de l'Espace et de l'Environnement du Conseil Général et le service Mobilité Transports Stationnement de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

A partir des données du logiciel ces trois services ont réalisé un bilan accidentologie sur la période 2003 – 2007 qui a permis de mettre en évidence les enjeux du département.

A noter que sur le plan national, quatre enjeux avaient été prédéterminés (jeunes, alcool, deux-roues motorisés et vitesse)

L'étude d'enjeux locale consistait donc à confirmer ces quatre enjeux et à déterminer les enjeux spécifiques au département, en limitant ces derniers au minimum (1 à 3).

Les enjeux détectés et confirmés ont fait l'objet d'un approfondissement puis ont été proposés pour validation au comité de pilotage (voir la composition du comité de pilotage en annexe)

LA COMPREHENSION DES ENJEUX

Après validation des enjeux par le comité de pilotage, les phases d'approfondissement des enjeux et de propositions d'orientations pour chaque enjeu se sont déroulées par groupes de travail.

Ces groupes de travail réunissaient l'ensemble des partenaires : administrations de l'Etat concernées, représentants des principales collectivités, associations agissant dans le domaine sécurité routière et associations d'usagers, organismes de préventions des assurances et des mutuelles, Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)...

Chaque groupe de travail s'est réuni deux fois. Une première fois pour prendre connaissance de l'analyse de l'accidentologie relative à l'enjeu concerné, puis pour recenser et demander des éléments complémentaires afin de mieux appréhender la compréhension des mécanismes des accidents.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

La seconde réunion des groupes de travail a permis aux différents membres participant, au vu des études et analyses complémentaires, de proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu.

Le comité de pilotage s'est enfin réuni une seconde fois pour procéder à la validation des orientations d'actions proposées.

III L'accidentalité générale du département

Données générales

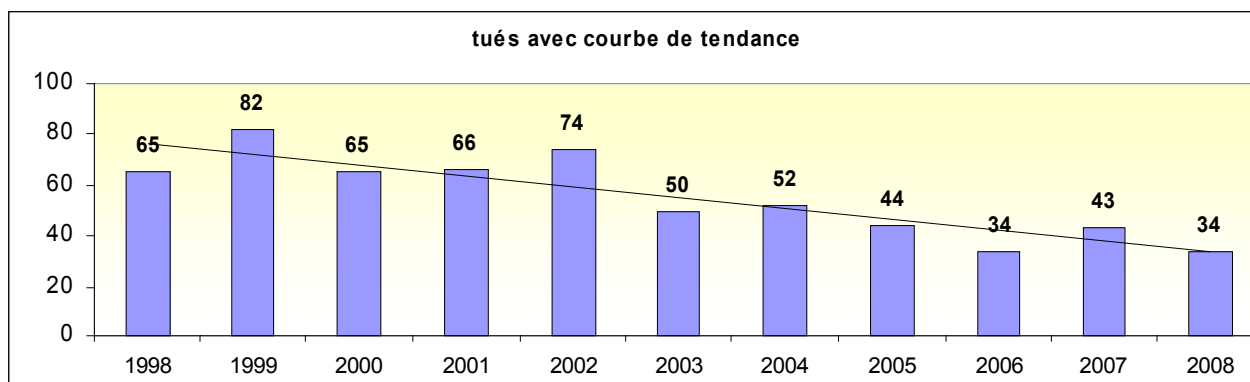
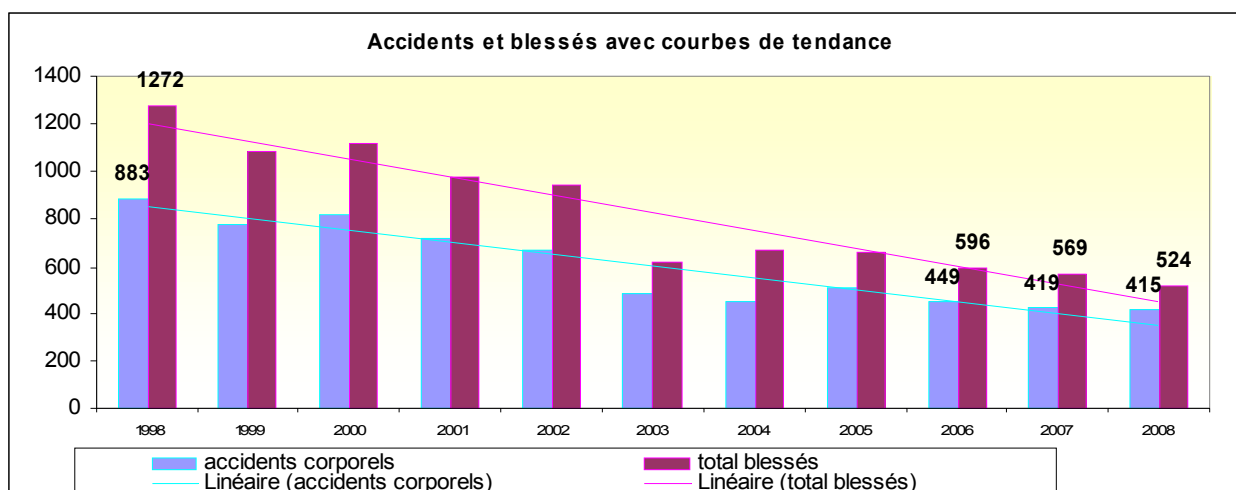
Population : 418 460 habitants

Superficie : 6 990 km²

Densité : 59,87 habitants au km² (108 pour la France)

	Vienne	France
Tués par million d'habitants (en 2008)	83,6	67,6
Blessé par million d'habitants (en 2008)	1 267,9	1450,8
Trafic :		
-autoroutes (80 km)	27 898 véhicules/jour	32 925 véhicules/jour
- routes nationales (153 km) -	14 053 véhicules/jour	12 009 véhicules/jour
- routes départementales (4 613 km)	1 353 véhicules/jour	1 621 véhicules/jour

Evolution de l'accidentologie



L'Indicateur d'Accidentologie Locale (IAL)

L'IAL est un indicateur national qui permet de comparer les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait le même taux de risque que la France entière.

L'IAL de référence est égal à 1 pour la France entière.

IAL 2003/2007 pour le département de la Vienne :

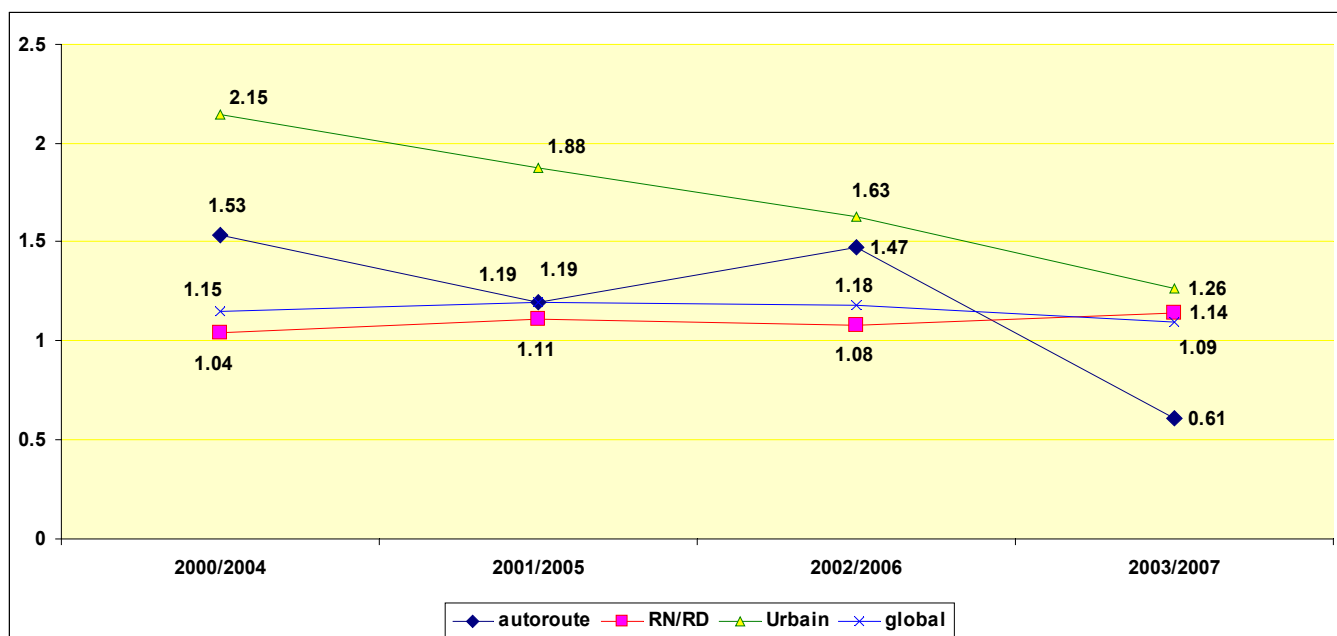
IAL global	1,09	
IAL RN et RD	1,14	
IAL urbain (agglos > 5000 habit.)		1,26

Pour la Vienne l'IAL global est légèrement supérieur à la moyenne nationale.

Cet IAL est particulièrement bas pour l'autoroute et assez élevé en urbain

Evolution de l'IAL

	autoroute	RN/RD	Urbain	global
2000/2004	1.53	1.04	2.15	1.15
2001/2005	1.19	1.11	1.88	1.19
2002/2006	1.47	1.08	1.63	1.18
2003/2007	0.61	1.14	1.26	1.09

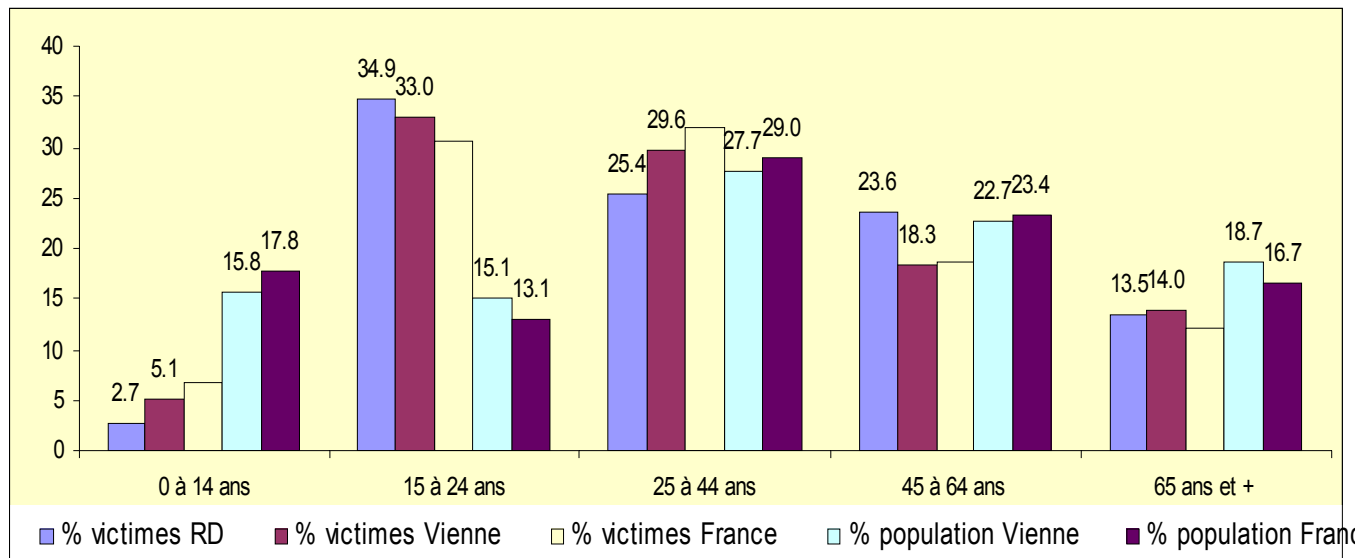


Pour 2003/2007, on constate une baisse de l'indice global et une très forte baisse des indices autoroutier et urbain.

A noter que l'IAL ne prend en compte que le nombre de tués, peu élevé, avec pour incidence les résultats des indices spécifiques peu significatifs.

IV Les enjeux

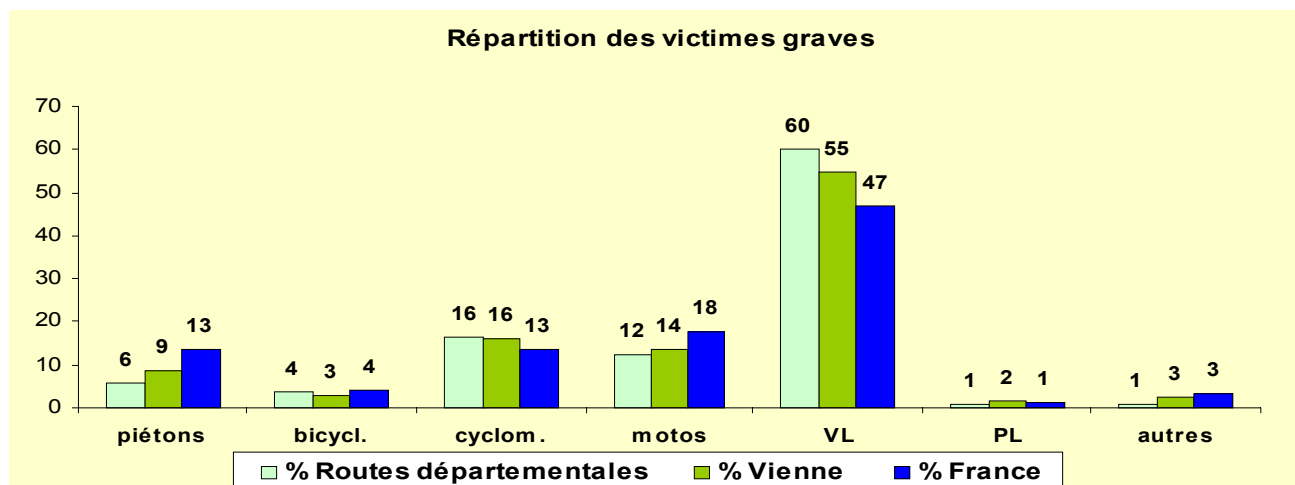
Classes d'âge



33 % des victimes graves ont entre 15 et 24 ans alors que cette classe d'âge ne représente que 15 % de la population

L'enjeu « jeunes » est confirmé pour le département de la Vienne

Catégories d'utilisateurs



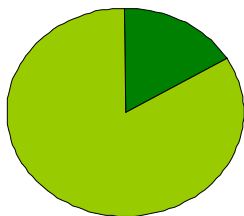
Les deux roues motorisés représentent 30 % des victimes graves pour un parc évalué à moins de 8 % des véhicules

L'enjeu « deux roues motorisés » est confirmé pour le département de la Vienne surtout pour les cyclomoteurs

Alcool

Pourcentage des accidents avec alcoolémie positive

Vienne : 16,5 %

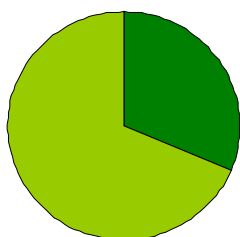


France : 9,9 %

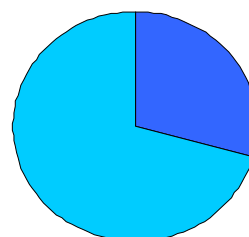


accidents mortels

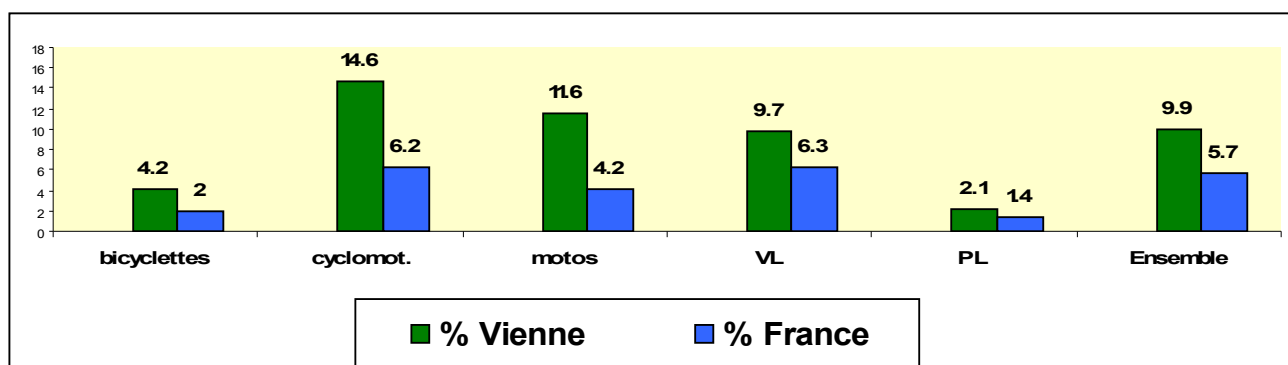
Vienne : 31,3 %



France : 29,2 %



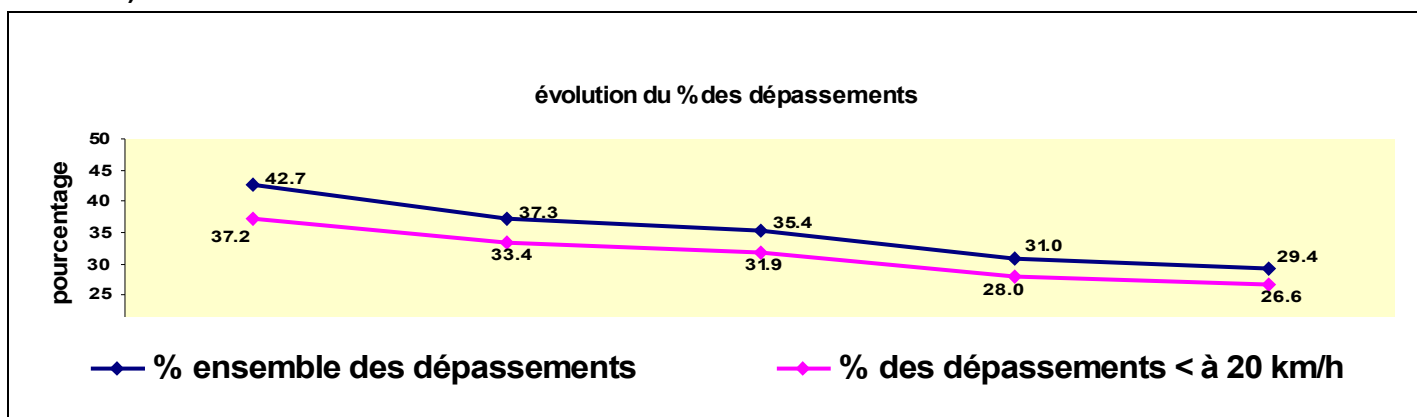
Pourcentage de conducteurs avec alcoolémie positive



L'enjeu « alcool » est confirmé pour le département de la Vienne

Vitesse

Evolution des vitesses entre 2003-2007 sur la RN147, la RN149 et la RN10 (rocade ouest de Poitiers)

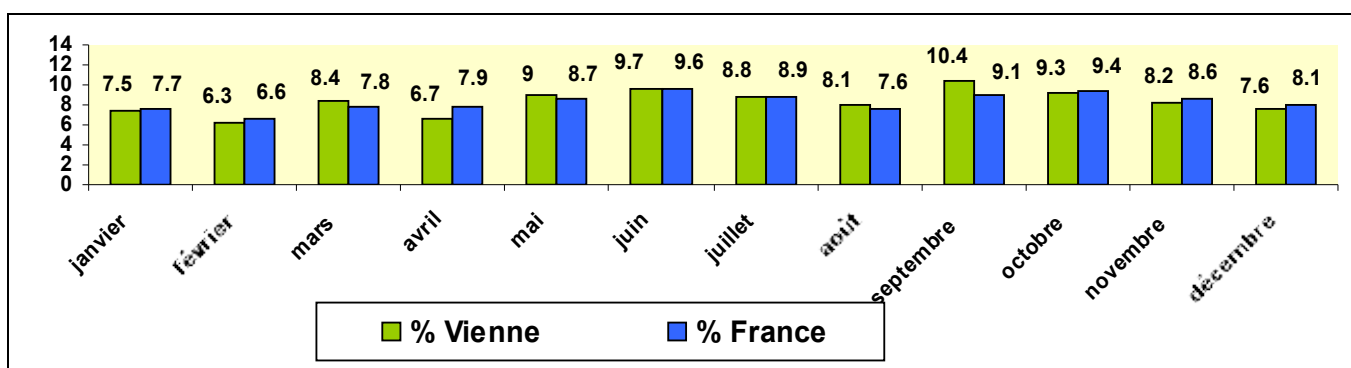


En baisse depuis 2003, les dépassements à la vitesse autorisée représentent toujours près du tiers des relevés effectués.

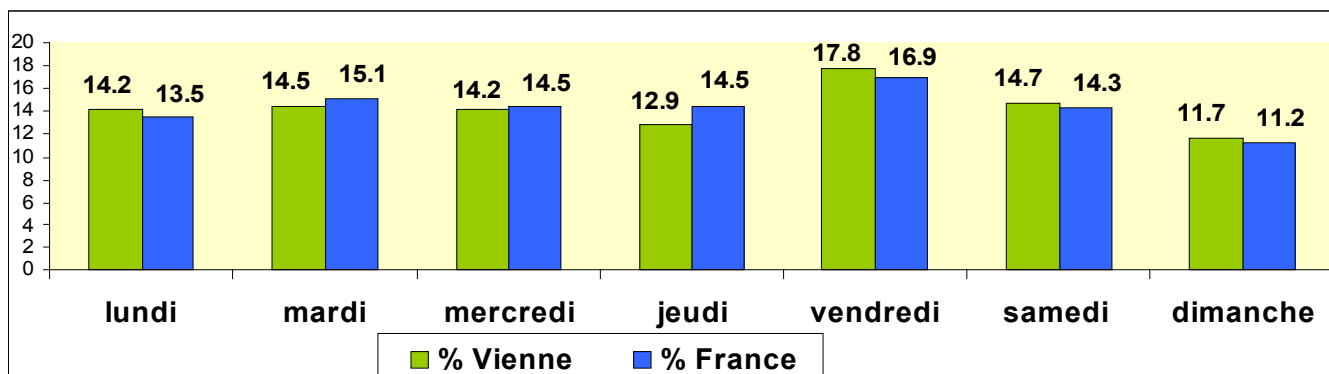
L'enjeu « vitesse » est confirmé pour le département

Accidents dans le temps

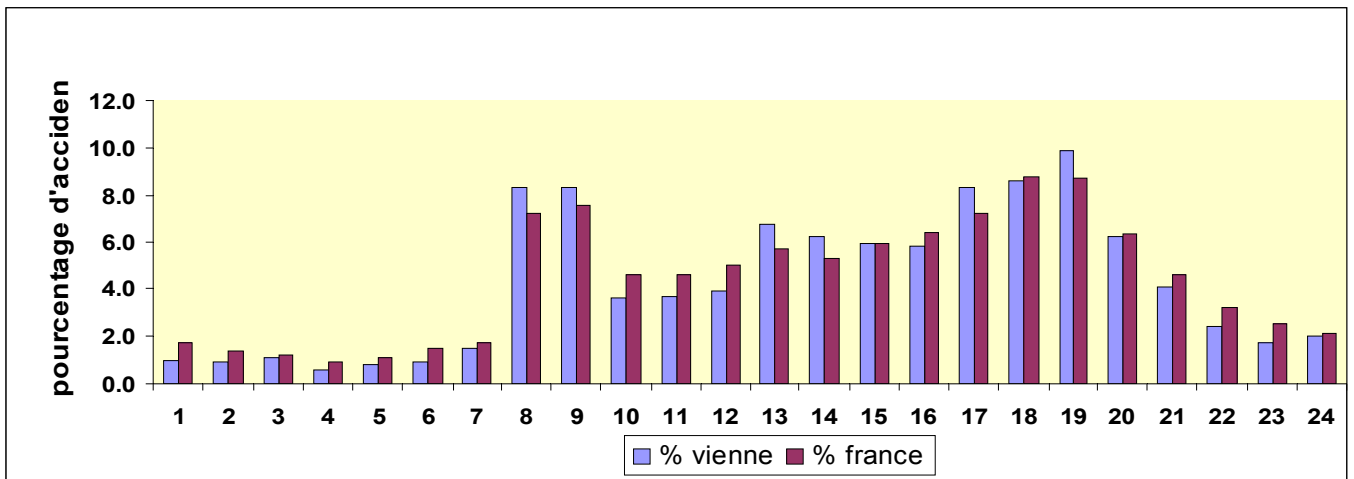
Suivant le mois



Suivant le jour



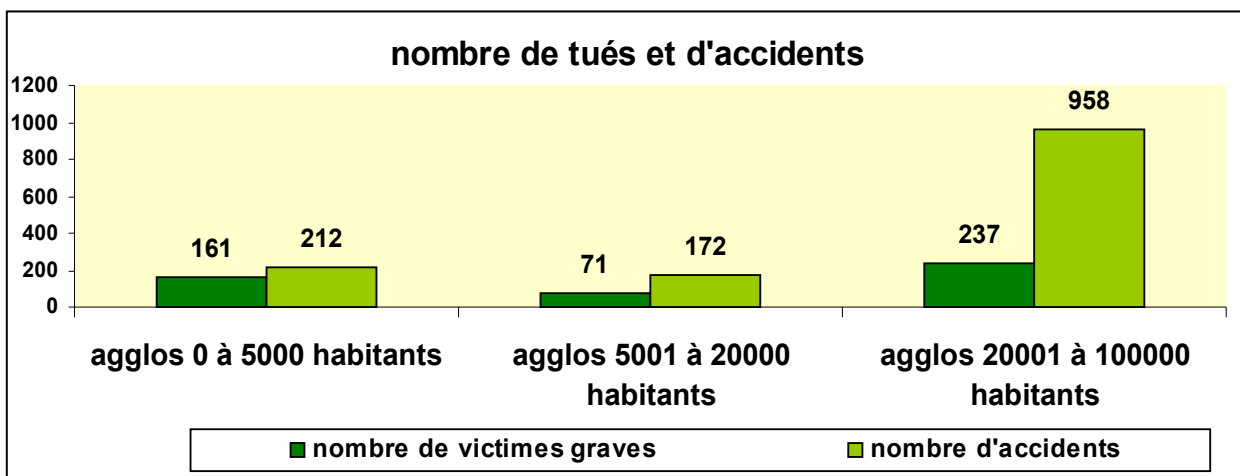
Suivant l'heure



Pour les accidents dans le temps, il n'y a pas de différences significatives avec les données nationales

Pour le département de la Vienne, pas d'enjeu spécifique identifié selon les mois, le jour ou l'heure de la journée

Agglomération



L'IAL a permis de mettre en évidence un risque plus important en agglomération .

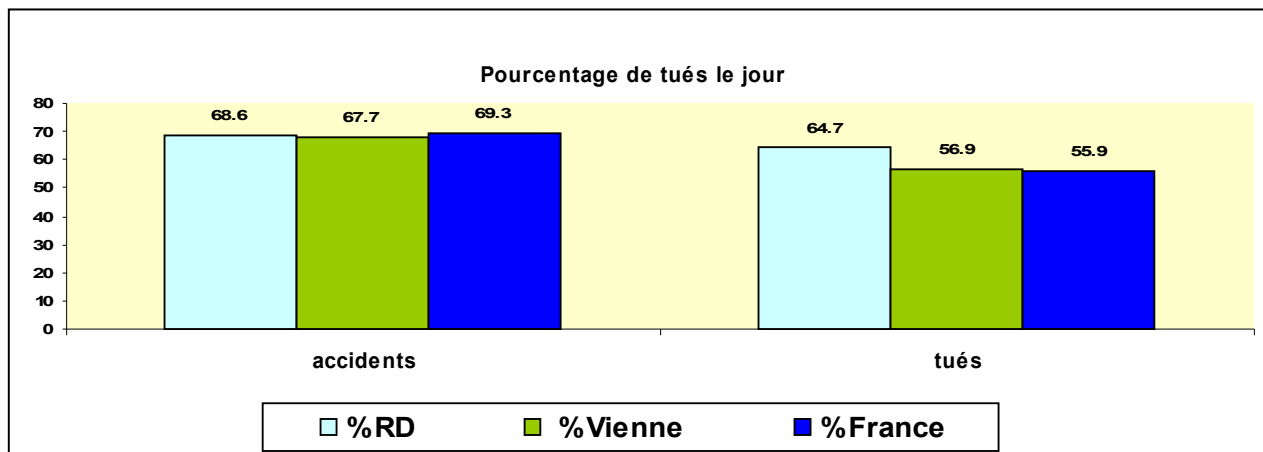
Plus de 70 % des accidents et plus de 50 % des victimes graves se situent dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants

Par ailleurs, la part des accidents de la Communauté d'Agglomération de Poitiers par rapport à l'ensemble du département est égale à :

56 % des accidents et 27 % des victimes graves

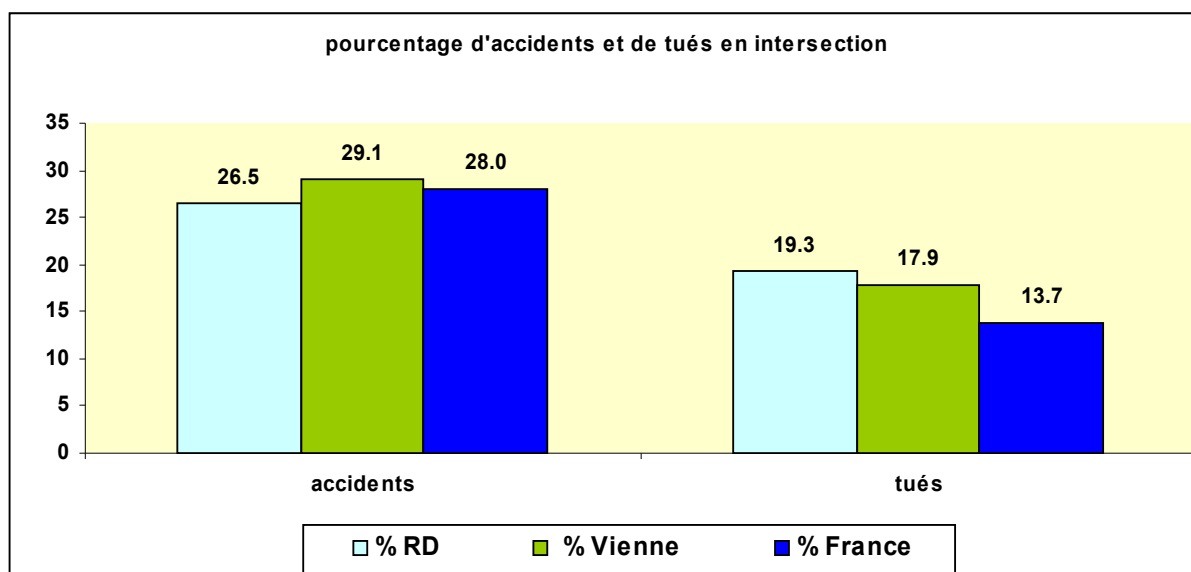
L'accidentologie de la Communauté d'Agglomération de Poitiers est un enjeu pour le département

Les accidents suivant la luminosité



Pour le département, pas d'enjeu spécifiques identifié pour les accidents suivant la luminosité

Les accidents en intersection ou hors intersection



Pour le département, pas d'enjeu spécifique identifié pour les accidents en intersection ou hors intersection

Les enjeux retenus pour le département de la Vienne

Confirmation des quatre enjeux nationaux

- **jeunes**
- **deux-roues motorisés**
- **alcool**
- **vitesse**

Enjeu spécifique au département

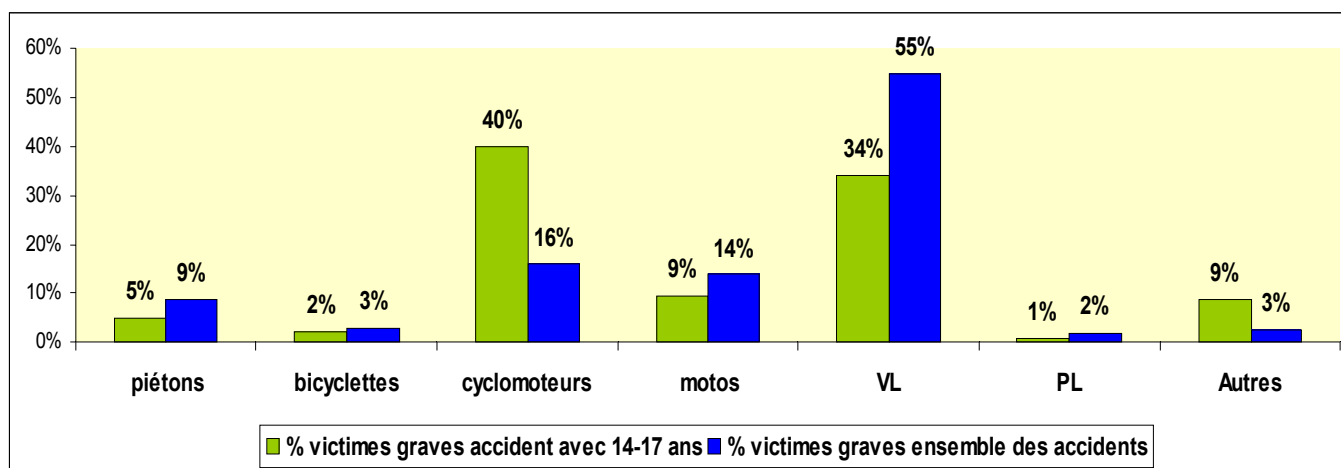
- **les accidents de la Communauté d'Agglomération de Poitiers**

V Approfondissement et meilleure compréhension des enjeux

Enjeu « jeunes »

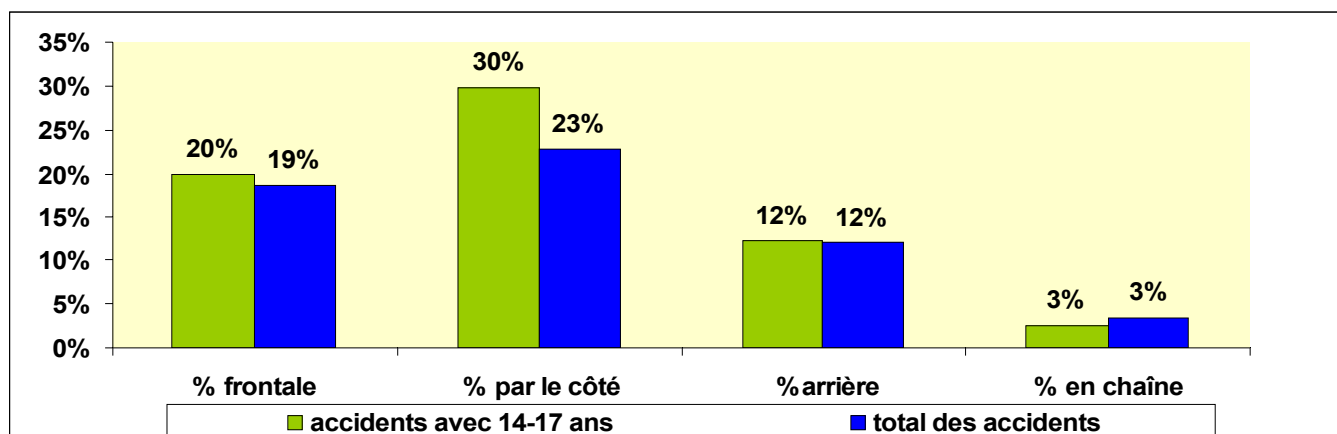
Jeunes de 14 à 17 ans

catégories d'usagers



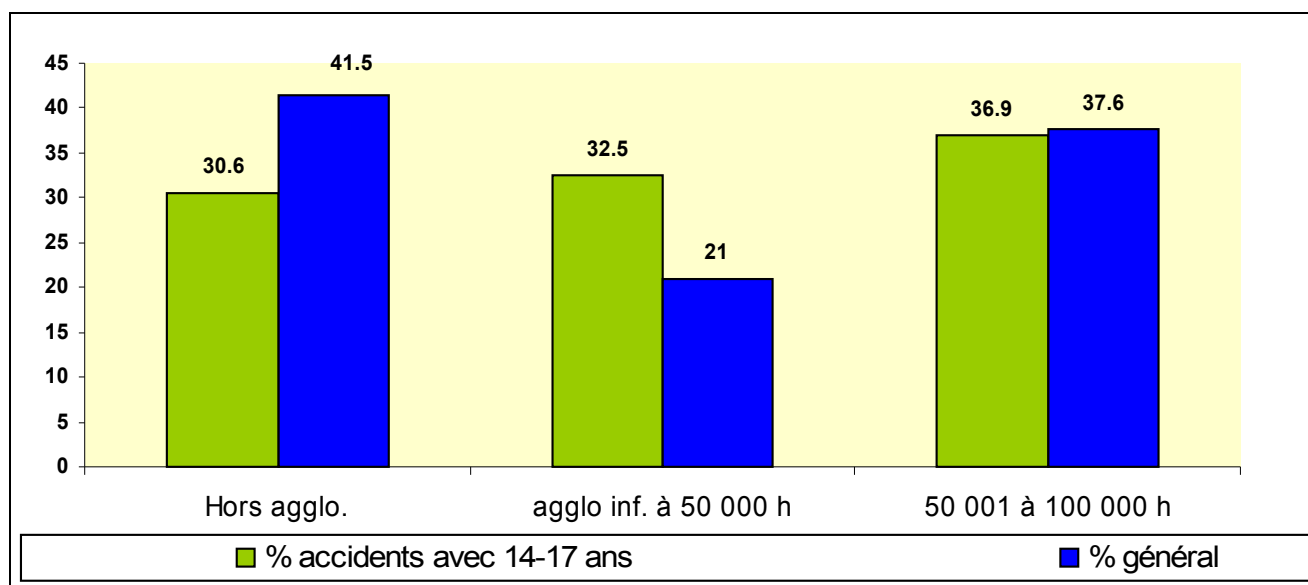
Pour les 14-17 ans les accidents impliquant un cyclomoteur sont les plus représentés avec 40 % des victimes graves (16 % pour l'ensemble des catégories)

collisions



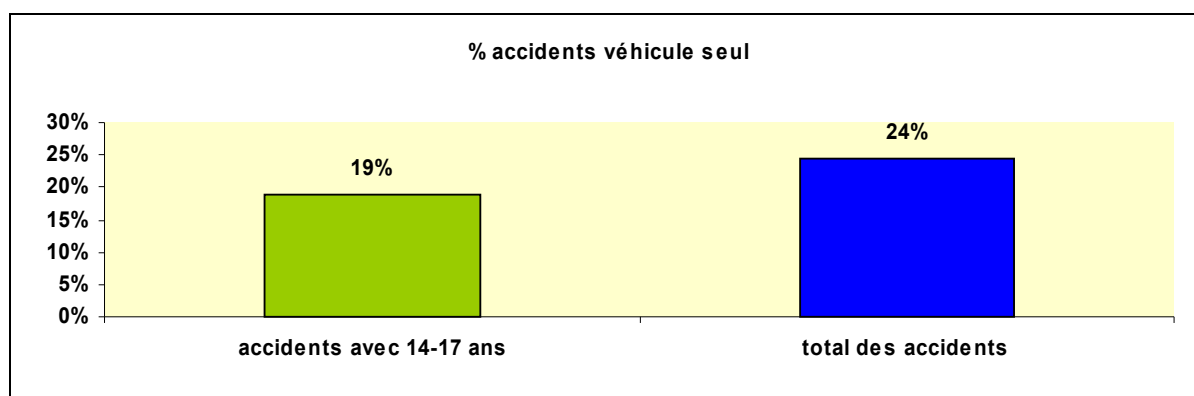
Les accidents avec collision par le côté sont les plus nombreux pour les 14-17 ans

agglomérations



Près de 70 % des accidents des jeunes (14-17 ans) se situent en agglomération

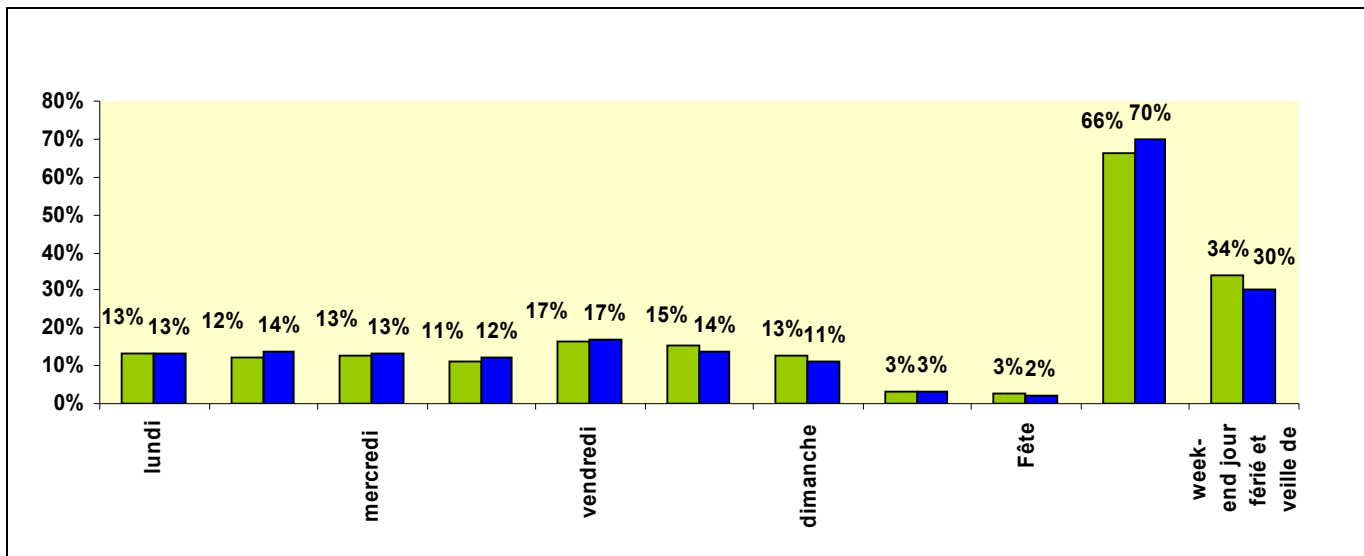
véhicule seul



Dans quatre accidents sur cinq pour les 14-17 ans, plusieurs véhicules sont impliqués

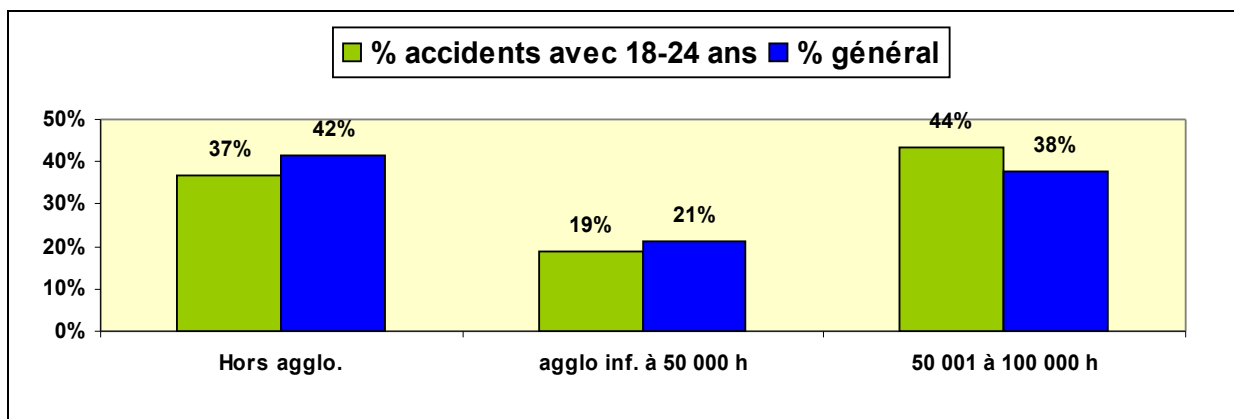
Jeunes de 18 à 24 ans

semaine / week-end



Plus d'un tiers des accidents impliquant un 18-24 ans se déroulent le week-end ou les jours fériés

agglomérations



Pour les 18-24 ans, les accidents se concentrent principalement dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants

Principales caractéristiques des accidents impliquant des jeunes (14-24 ans)

14 - 17 ans :

- en cyclomoteur : 40 % des victimes graves**
- 30 % des collisions par le côté**
- près de 70 % des accidents surviennent en agglomération**
- quatre accidents sur cinq mettent en cause plusieurs véhicules**

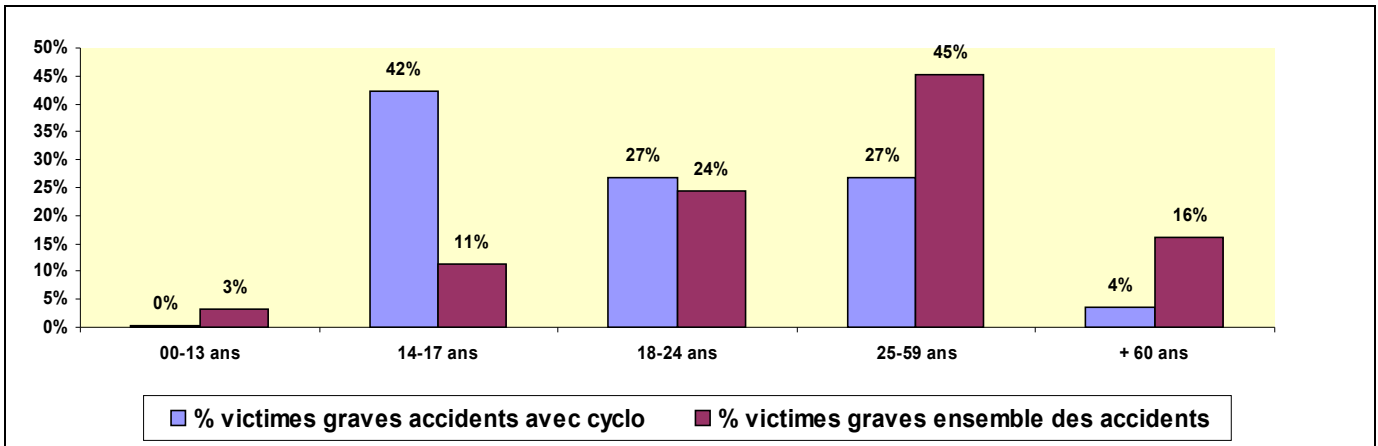
18 - 24 ans :

- plus d'un tiers des accidents ont lieu le week-end et les jours fériés**
- 44 % des accidents sont situés en agglomération de plus de 50000 habitants**

Enjeu « deux-roues motorisés »

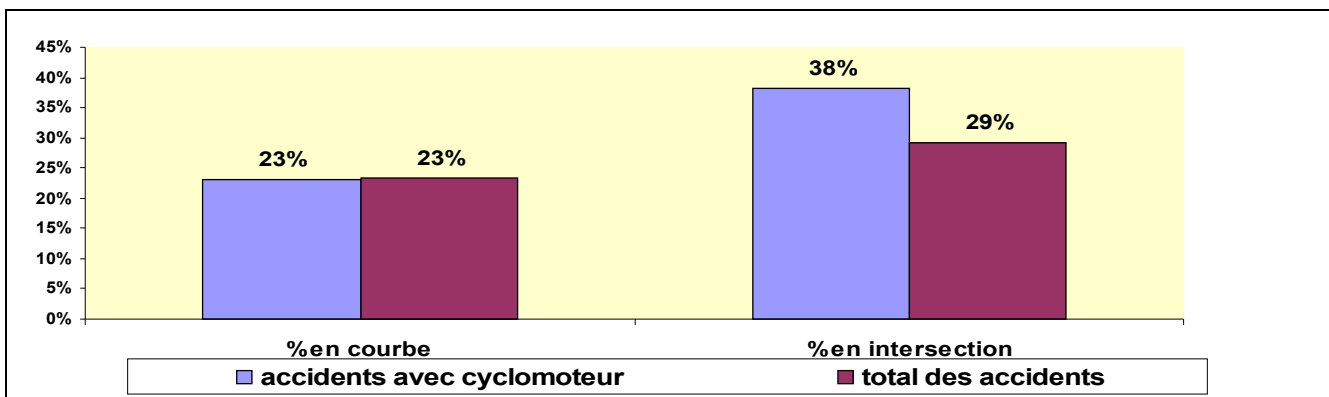
Cyclomoteurs

classes d'âge



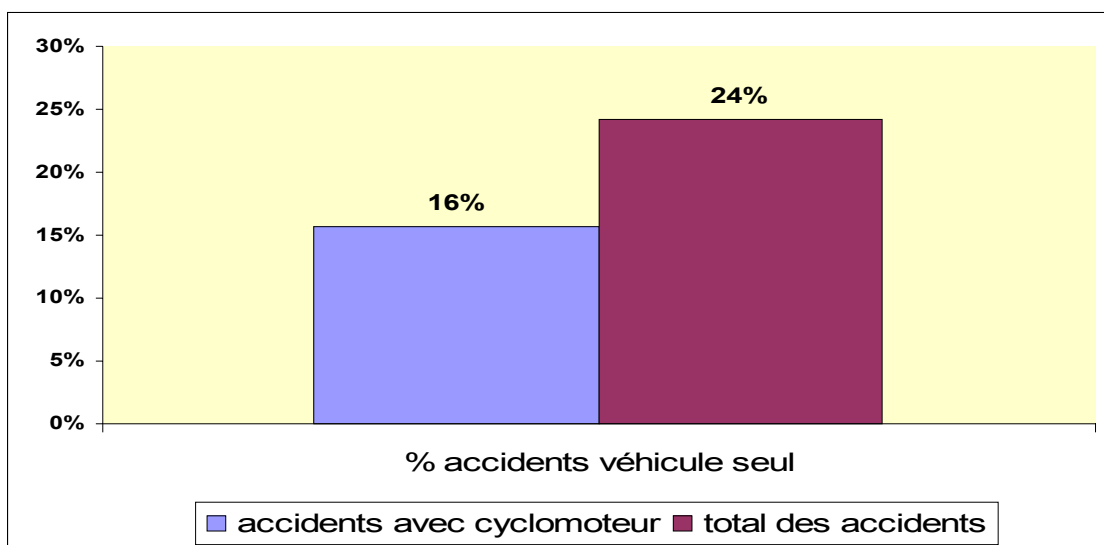
Les jeunes de 14 à 17 ans sont les principales victimes des accidents de cyclomoteurs

intersections et courbes



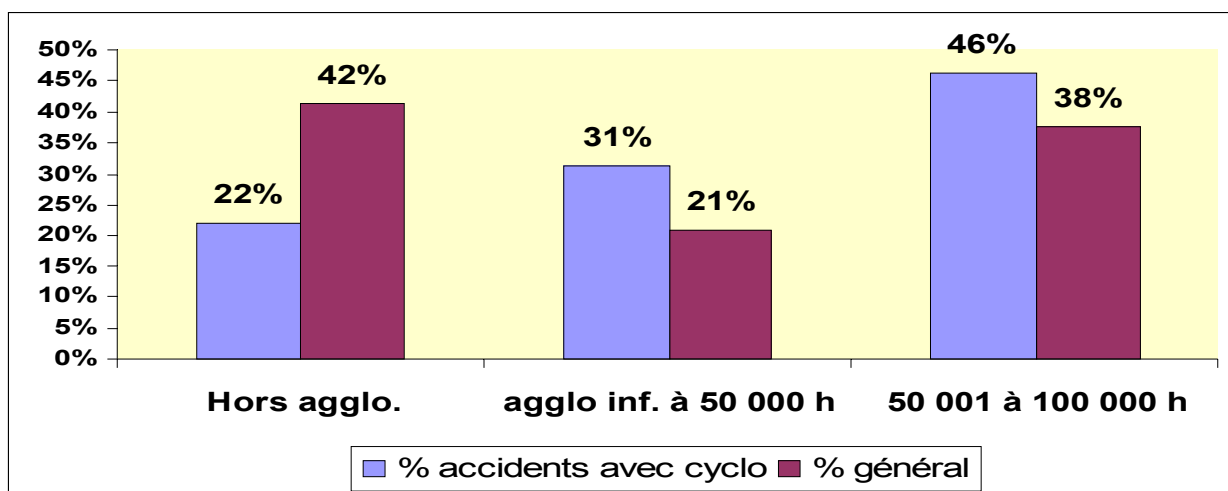
Les accidents de cyclomoteurs ont souvent lieu en intersection

véhicule seul



Dans trois accidents sur quatre plusieurs véhicules sont impliqués

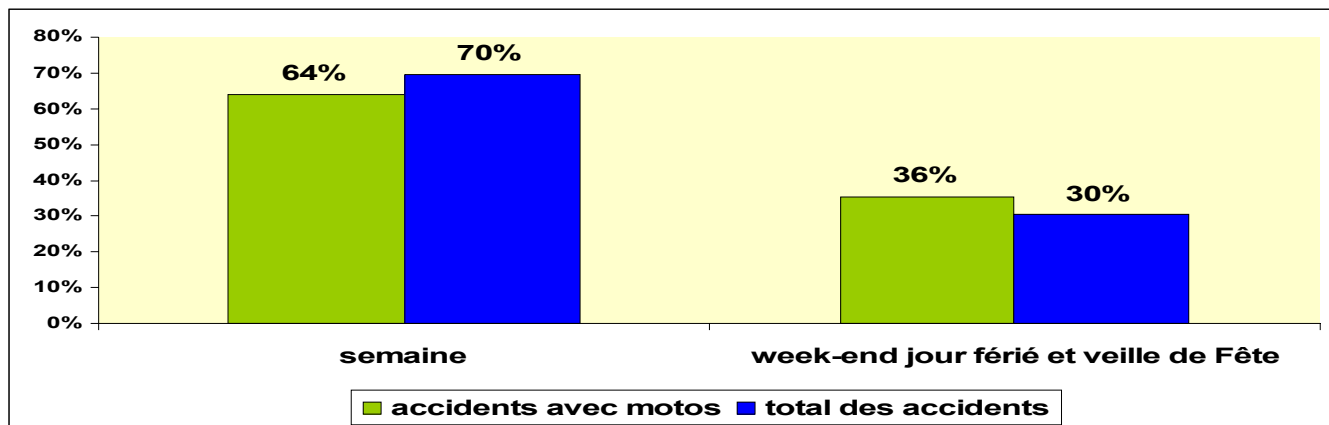
agglomérations



77 % des accidents impliquant un cyclomoteur ont lieu en agglomération

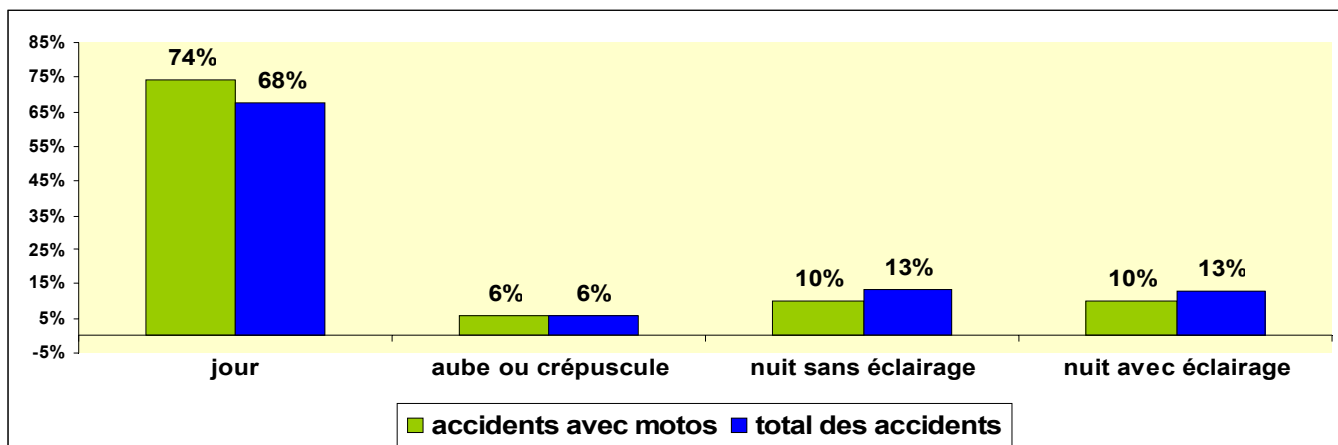
motocyclettes

semaine / week-end



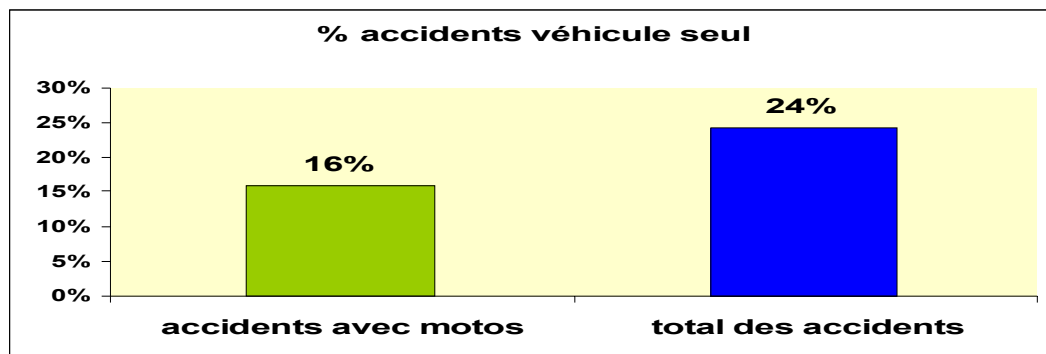
Plus d'un tiers des accidents de motocyclettes ont lieu le week-end

jour nuit



Les trois-quarts des accidents surviennent de jour

véhicule seul



Trois accidents sur quatre impliquent plusieurs véhicules

Principales caractéristiques des accidents impliquant des deux-roues motorisés

cyclomoteurs

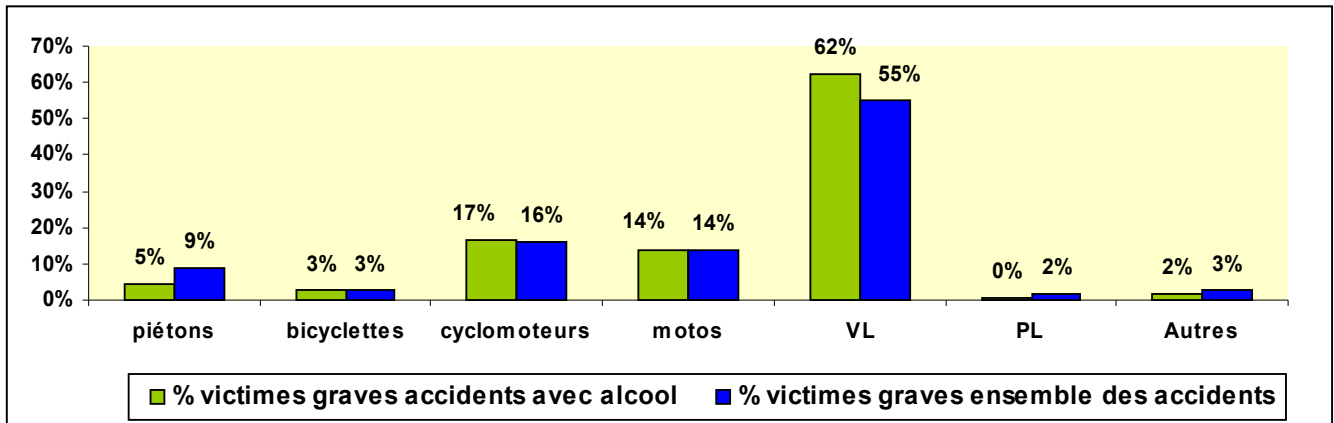
- les jeunes de 14 à 17 ans sont les principales victimes (42 % des victimes graves)*
- 38 % des accidents ont lieu en intersection*
- 77 % des accidents ont lieu en agglomération*
- plusieurs véhicules sont impliqués dans trois accidents sur quatre*

motocyclettes :

- plus d'un tiers des accidents ont lieu le week end et les jours fériés*
- trois accidents sur quatre ont lieu le jour*
- plusieurs véhicules sont impliqués dans trois accidents sur quatre*

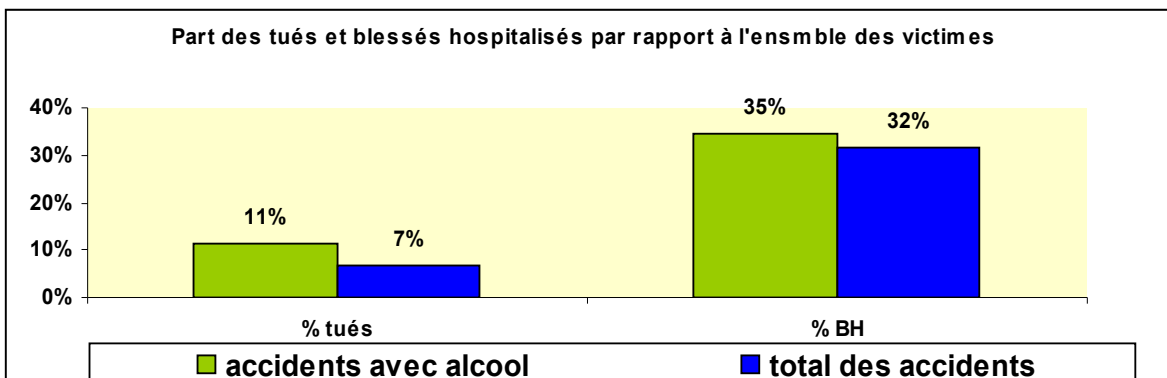
Enjeu « alcool »

catégories d'usagers



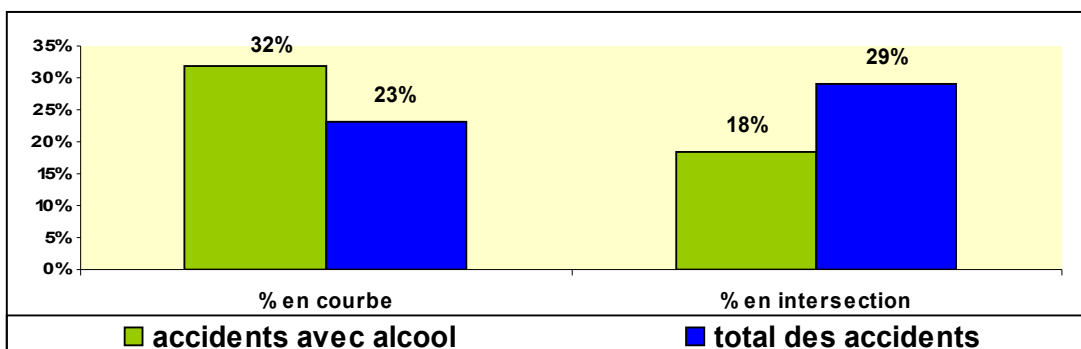
Les catégories les plus impliquées sont les véhicules légers et les cyclomoteurs

victimes graves



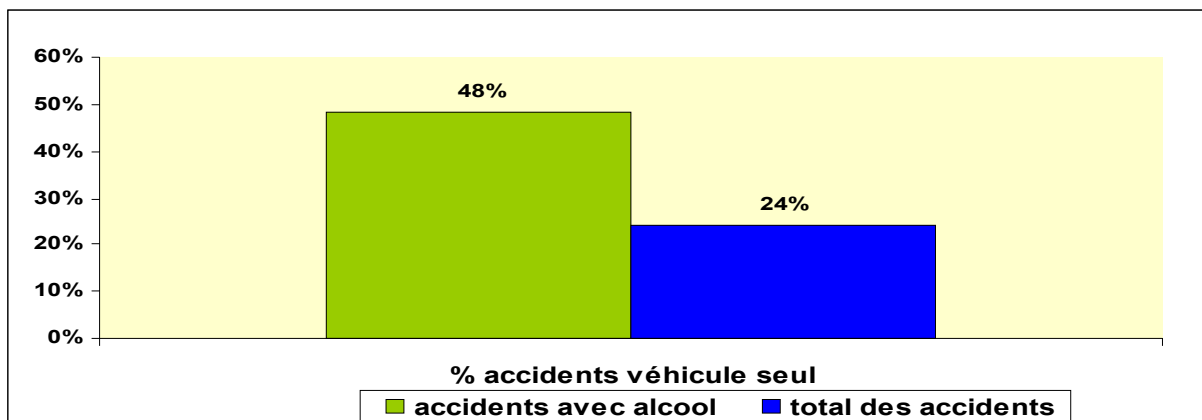
La gravité des accidents avec alcoolémie positive est plus importante

intersections et courbes



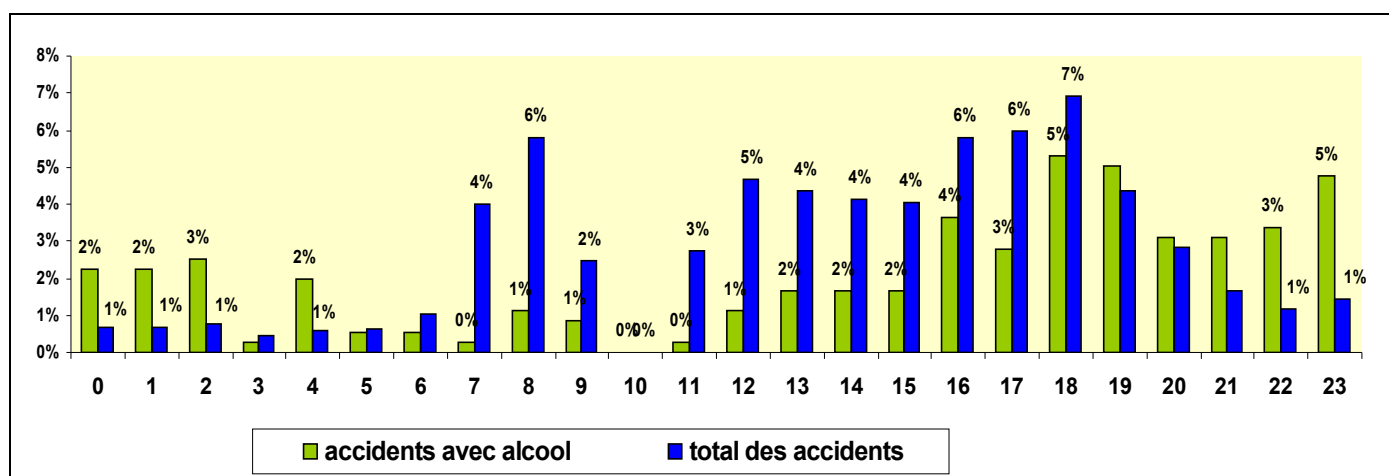
Un tiers des accidents ont lieu en courbe

véhicule seul

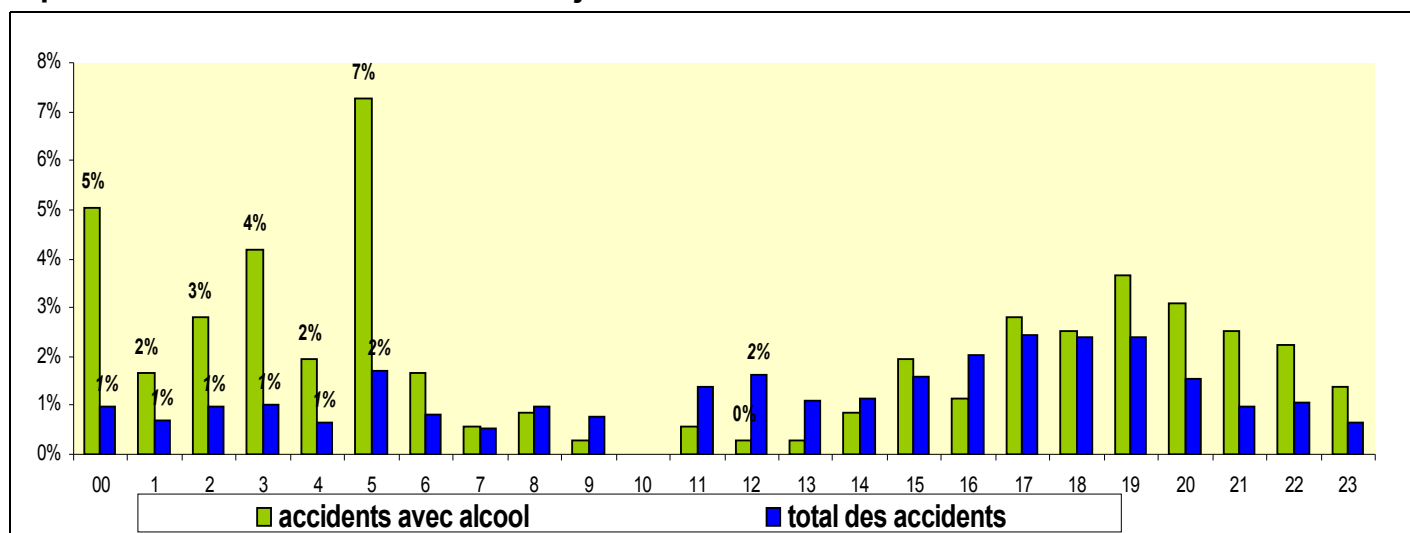


Près d'un accident sur deux avec alcoolémie positive concerne un véhicule seul

répartition horaire pendant la semaine



répartition horaire le week-end et les jours fériés



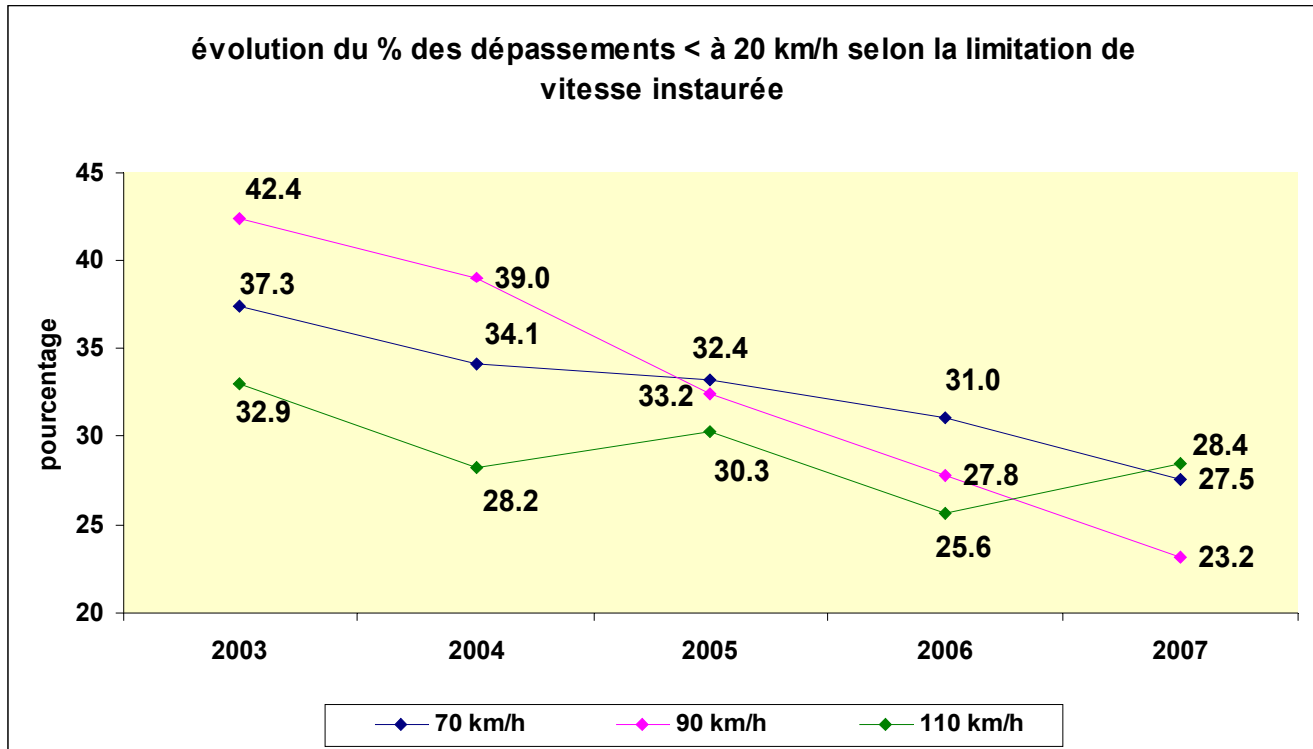
Les accidents avec alcoolémie positive ont plutôt lieu pendant la semaine entre 19 et 23 heures ainsi que le week-end et les jours fériés de minuit à 5 heures du matin

Principales caractéristiques des accidents avec alcoolémie positive

- les catégories les plus impliquées sont les véhicules légers et les cyclomoteurs***
- la gravité des accidents est plus importante lorsqu'il y a présence d'alcool***
- un tiers des accidents a lieu en courbe***
- près d'un accident sur deux concerne un véhicule seul***
- les accidents ont plutôt lieu pendant la semaine entre 19 et 23 heures et le week-end et les jours fériés de minuit à 5 heures du matin***

Enjeu « vitesse »

Évolution des vitesses entre 2003 et 2007 sur la RN147, la RN149 et la RN10 (rocade ouest de Poitiers)



On peut principalement noter sur le réseau limité à 110 km/h une augmentation des petits dépassements (< à 20 km/h) en 2005 par rapport à 2004 et également en 2007 par rapport à 2006

Infractions radars automatiques vitesse

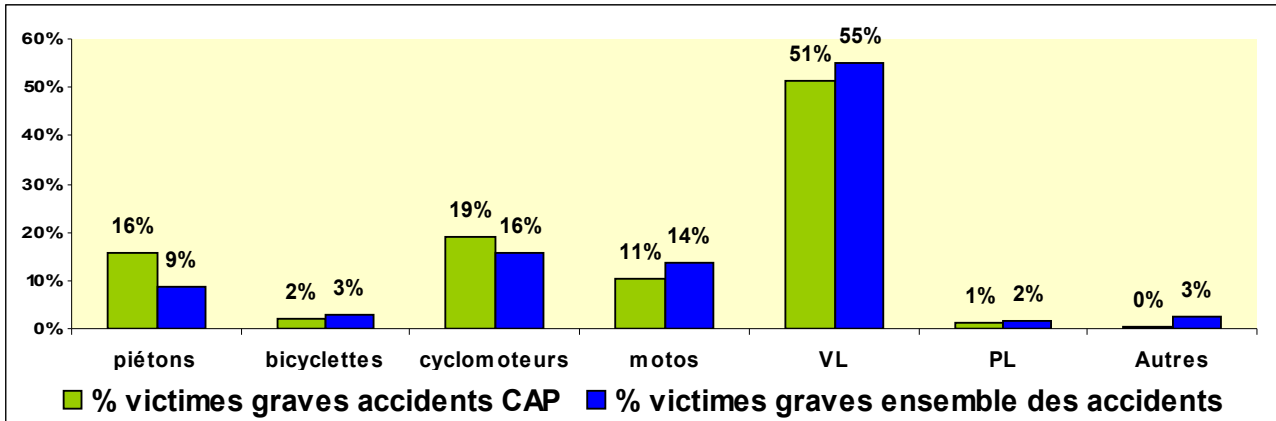
En 2008, pour l'ensemble des infractions des radars (automatiques fixes et mobiles), on a pu constaté les pourcentages de dépassement suivants :

- 90,8 % < 20 km/h
- 8,8 % entre 20 et 50 km/h
- 0,4 % > 50 km/h

Les dépassements de 20 km/h et plus représentent donc 9,2 % des infractions (8,3 % pour les radars fixes et 10,7 % pour les radars mobiles)

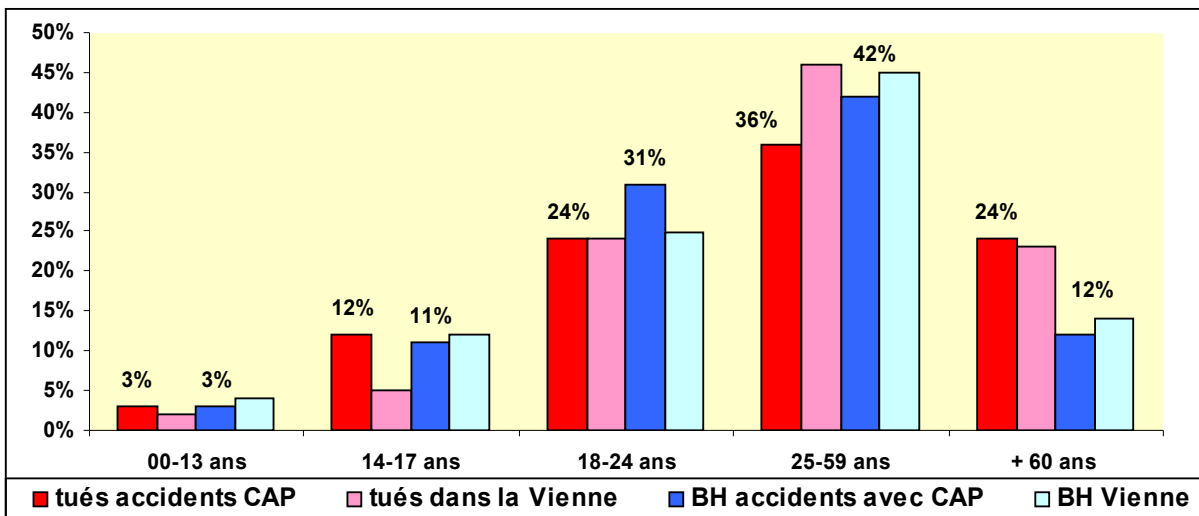
Enjeu des accidents de l'agglomération de Poitiers

Catégorie d'usagers



Les piétons et les cyclomoteurs sont des catégories d'usagers particulièrement touchées

Classes d'âge



36 % des tués et 42 % des blessés hospitalisés ont entre 14 et 24 ans

24 % des tués ont 60 ans et plus

80 % des victimes d'accidents impliquant un cyclomoteur ont moins de 25 ans (dont 50 % entre 14 et 18 ans)

Circonstances des accidents

- le refus de priorité est présent dans 32% des accidents
- la vitesse est présente dans 25,4 % des accidents

Accidentologie de la RD 162

Entre 2003 et 2007, 197 accidents sur 1279 (soit 15,4 %) se sont produits sur la RD 162 (cet axe supportant un trafic moyen d'environ 26 000 véhicules par jour est essentiellement en agglomération)

On dénombre :

- 4 tués sur 33, soit 12 %
- 36 blessés hospitalisés sur 319, soit 11,3 %
- 271 blessés non hospitalisés sur 1462, soit 18,5 %

Cette accidentologie est principalement concentrée dans le secteur le plus urbain (avenue de l'Europe, avenue Robert Schuman et avenue John Kennedy)

Principales caractéristiques des accidents de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

- les piétons et les usagers de cyclomoteur sont les catégories les plus touchées**
- les cyclomoteurs représentent une victime grave sur cinq et 50 % ont entre 14 et 18 ans**
- les jeunes de 14 à 24 ans représentent 42 % des victimes graves (dont 30 % pour les 18-24 ans)**
- le refus de priorité est présent dans un tiers des accidents**
- la vitesse est présente dans un accident sur quatre**
- l'axe le plus accidentogène est le secteur le plus urbain de la RD 162 : avenue de l'Europe, avenue Robert Schuman et avenue John Kennedy**

VI Les orientations d'actions

Les orientations retenues pour le DGO 2008-2012 par enjeu et par domaine sont les suivantes :

Enjeu jeunes

Domaine éducation :

Poursuite des actions de sensibilisation dans les établissements de l'éducation nationale

Développement des actions de prévention dans les clubs sportifs et les structures de loisirs

Prise en compte du sur-risque masculin lors des actions de sensibilisation chez les jeunes

Sensibilisation des parents d'élèves sur la vulnérabilité et la prise de risque des jeunes

Domaine formation / information

Développement de l'information/promotion de la conduite accompagnée

Communication sur l'accidentologie des jeunes dans le département

Enjeu deux-roues motorisés

Domaine infrastructure :

Sensibilisation des aménageurs sur la spécificité des deux-roues

Domaine éducation

Sensibilisation des usagers de deux-roues motorisés ciblée sur les L.E.P.

Sensibilisation des usagers sur le comportement et sur le respect des règles

Sensibilisation des parents d'élèves sur le risque de la conduite en cyclomoteur

Sensibilisation aux risques et aux conséquences d'accidents impliquant des deux-roues motorisés notamment par la visite d'établissements d'hospitalisation de blessés graves

Domaine information :

Communication sur l'accidentologie, sur les risques spécifiques et la vulnérabilité des deux-roues motorisés

Démarche auprès des assureurs pour une meilleure information des usagers sur la non prise en compte de l'assurance en cas de modification du cyclomoteur

Domaine contrôle et sanction :

Amélioration de la détection des cyclomoteurs débridés

Réalisation de contrôles ciblés sur les équipements

Enjeu alcool

Domaine éducation :

Développement des actions de sensibilisation dans le milieu étudiant

Sensibilisation des parents sur les risques de l'alcoolisation

Développement des actions de sensibilisation dans le cadre des PPRR

Promotion et valorisation du conducteur désigné

Développement du partenariat avec les discothèques et les établissements de nuit

Sensibilisation à la sécurité routière pour les usagers récidivistes repérés par la justice

Domaine information :

Communication sur l'accidentologie avec alcoolémie

Domaine contrôle et sanction :

Promotion de l'autocontrôle

Déploiement des contrôles en cohérence avec l'accidentologie constatée.

Enjeu vitesse :

Domaine infrastructure :

Mise en place de zones de circulation apaisée mettant en adéquation la vitesse autorisée et l'environnement (zones 30km/h et 20km/h)

Amélioration de la crédibilité des limitations de vitesse pour l'usager

Domaine éducation :

Promotion de l'éco-conduite amenant une réduction de la vitesse dans les zones de conflit potentiel

Domaine contrôle et sanction :

Repérage des zones et horaires d'excès de grande vitesse à l'aide des stations de comptage et des comptages ponctuels

Amélioration de la connaissance des vitesses pratiquées.

Déploiement des contrôles en cohérence avec l'accidentologie constatée et les aménagements projetés

Enjeu Accidents de la Communauté d'Agglomération de Poitiers :

Domaine infrastructure :

Mise en place de zones de circulation apaisée mettant en adéquation la vitesse autorisée et l'environnement (zones 30km/h et 20km/h)

Prise en compte de la thématique sécurité routière pour tous les aménagements de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Aménagement urbain de la RD162 : avenue de l'Europe, avenue Robert Schuman et avenue John Kennedy

Etude de la faisabilité d'aménagements spécifiques pour les cyclomoteurs

Domaine éducation :

Prise en compte du sur-risque masculin lors des actions de sensibilisation chez les jeunes

Développement des partenariats entre la Communauté d'Agglomération de Poitiers, l'Education Nationale et l'Université

Sensibilisation des usagers deux-roues motorisés ciblée sur les établissements scolaires d'enseignement professionnel

Développement des actions de prévention auprès des établissements de nuit et des structures de loisirs

Domaine formation / information

Formation/sensibilisation des professionnels de l'aménagement

Poursuite et amélioration de l'observatoire de la sécurité routière de la Communauté d'Agglomération de Poitiers : suivi des enjeux de la Communauté d'Agglomération de Poitiers, diffusion concertée avec l'observatoire départemental

Communication sur l'enjeu sécurité routière dans le journal de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Communication autour de la « Charte de la rue » élaborée par la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Domaine contrôle et sanction :

Contrôles des deux-roues motorisés ciblés (lieux et horaires)

Déploiement des contrôles (y compris automatiques) en cohérence avec l'accidentologie constatée et les aménagements projetés

Contrôles renforcés aux abords des établissements scolaires

Annexe

Composition du comité de pilotage pour l'élaboration du Document Général d'Orientations 2008 – 2012

- Madame la Directrice de Cabinet du Préfet de la Vienne
- Monsieur le Président du Conseil Général de la Vienne ou son représentant
- Monsieur le Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Poitiers
- Monsieur le référent sécurité routière de la Communauté d'Agglomération de Poitiers
- Monsieur le référent sécurité routière de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais
- Monsieur le référent sécurité routière de la Communauté de Communes du Montmorillonnais
- Monsieur le directeur départemental de l'Equipement de la Vienne ou son représentant
- Monsieur le directeur départemental de la Sécurité Publique de la Vienne ou son représentant
- Monsieur le commandant du groupement de Gendarmerie de la Vienne ou son représentant
- Monsieur le directeur de la CRAM Centre Ouest ou son représentant
- Monsieur le directeur de la Mutualité Social Agricole de la Vienne ou son représentant