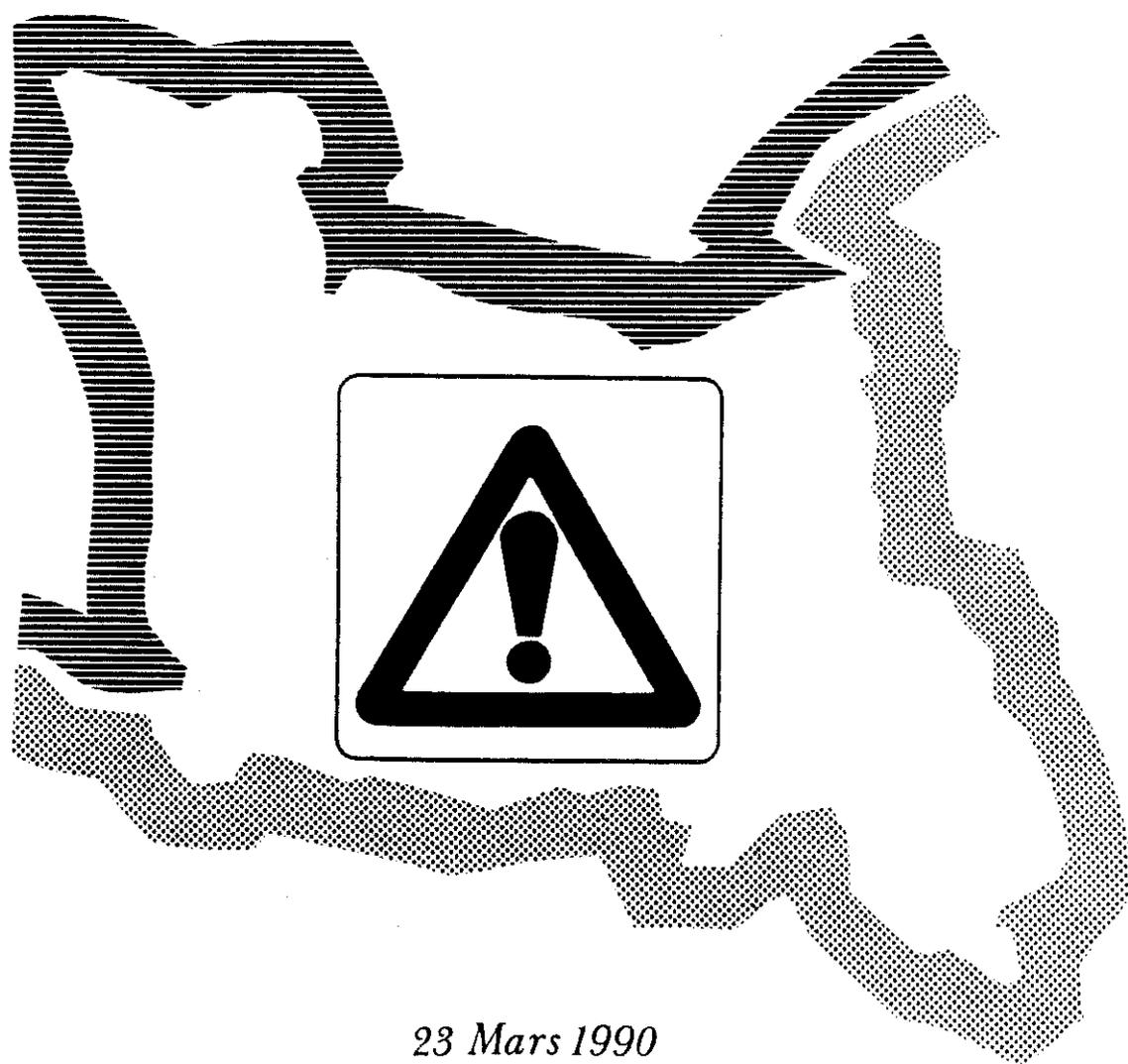


REGION BASSE - NORMANDIE

AVIS

COMITE  
ECONOMIQUE  
ET  
SOCIAL

**LA SECURITE ROUTIERE  
EN BASSE-NORMANDIE**



*23 Mars 1990*



Le Comité Economique et Social de Basse-Normandie s'est réuni le 23 mars 1990, à l'Abbaye-aux-Dames, sous la présidence de M. DROULIN, à l'effet notamment d'émettre un avis sur la sécurité routière en Basse-Normandie.

**LE COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BASSE-NORMANDIE,**

- Après avoir chargé la Commission n° 4 "Transports - Communications - Télécommunications" d'étudier cette question ;

- Après avoir pris connaissance du rapport intitulé "La sécurité routière en Basse-Normandie" ;

- Après avoir entendu l'avis de cette Commission spécialisée ;

- Après en avoir délibéré ;

**A D O P T E**, à l'unanimité moins cinq abstentions, l'avis de la Commission n° 4 ainsi rédigé et amendé :

"Chaque année, dans notre pays, l'hécatombe sur les routes se traduit par un bilan de guerre et un coût économique et social énorme pour la collectivité. La sécurité routière est donc une noble cause. Elle a pour enjeu d'épargner des vies humaines et d'éviter bien des douleurs physiques et morales. Elle justifie de ce fait une mobilisation générale. La sécurité routière représente un domaine d'étude à la fois très vaste et complexe. Elle implique, de par ses multiples aspects, un très grand nombre d'intervenants aux responsabilités très variées et disparates.

Tout en étant conscient qu'elle relève avant tout des compétences de l'Etat, ce caractère de multiresponsabilité a incité le Comité Economique et Social à engager, sous forme d'autosaisine, une réflexion sur ce thème.

Préoccupation relativement récente, la sécurité routière s'inscrit dans le contexte rapide d'évolution des trente dernières années, matérialisées par :

- l'augmentation de la circulation automobile particulière,
- la forte croissance du transport routier de marchandises,
- la réalisation de véhicules de plus en plus puissants qui admettent un relèvement des vitesses potentielles,
- l'évolution néfaste de l'insécurité routière qui place la France dans le peloton de queue des pays industrialisés.

En 1960, on enregistrait, en France, 141 309 accidents corporels, 8 876 tués et 185 031 blessés. Très vite, on assista à une augmentation rapide et continue des accidents et des victimes jusqu'en 1972, année de tous les records de l'insécurité routière avec 274 476 accidents corporels, 16 617 tués et 388 067 blessés et année de la véritable prise de conscience des pouvoirs publics sur ce nouveau problème de société, amplifié par la pauvreté de la réglementation en la matière.

L'adoption des premières mesures réglementaires (modifications du code de la route, limitations de vitesse, lutte contre l'alcool, obligation du port de la ceinture et du casque...) a eu un impact incontestable dans l'opinion publique puisque depuis l'année 1972, on enregistre (alors même que la circulation n'a cessé de croître) une décroissance progressive de l'insécurité routière jusqu'en 1987 (170 994 accidents corporels, 9 855 tués et 237 638 blessés).

La poussée du nombre des accidents et des victimes en 1988 montre qu'en l'état actuel des choses, un premier seuil plus difficilement franchissable a été atteint, ce qui amène les pouvoirs publics à rechercher une

meilleure efficacité dans leurs dispositifs de lutte contre l'insécurité routière et leurs applications locales.

L'évolution constatée ces dernières années traduit l'impact positif que peuvent avoir, sur le comportement des usagers, les réglementations et les actions de sensibilisation et de répression dont les thèmes de lutte majeurs sont la vitesse excessive, la conduite sous l'état alcoolique et le non-port de la ceinture et du casque.

A ce propos, il faut reconnaître l'opportunité de ces choix. En effet :

- . la Gendarmerie Nationale considère que la vitesse excessive est la cause de 27 % des accidents corporels et de 31 % des accidents mortels. De plus, le risque d'être gravement blessé ou tué double lorsque la vitesse d'impact passe de 100 à 140 km/h (le pourcentage de tués avoisine déjà 50 % à 70 km/h) ;

- . la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières considère que le risque d'accident mortel est multiplié par 2 entre 0,50 et 0,80 g d'alcool par litre de sang, par 9 entre 0,8 et 1,20 g/litre et par 32 entre 1,2 et 2,0 g/litre. Il est estimé également que 32 % à 38 % des responsables présumés d'accidents mortels sont alcoolisés au-delà du seuil légal ;

- . la même Direction estime, concernant le port de la ceinture, que le taux de mortalité des accidentés (conducteurs et passagers avant) est trois fois supérieur pour les impliqués non-ceinturés. De même, concernant le port du casque, le rapport va de 1 à 2,5 pour les cyclomotoristes et de 1 à 1,5 pour les motocyclistes.

### La SECURITE ROUTIERE en BASSE-NORMANDIE

La Basse-Normandie a, pour sa part, au même titre que les autres régions, suivi les tendances nationales. En 1973, on enregistrait 5 696 accidents corporels et 416 tués, et l'année 1988 comptabilisait 3 525 accidents corporels et 285 tués.

	France	Basse-Normandie
Accidents	- 31,8 %	- 38,1 %
Tués	- 27,5 %	- 31,3 %

Evolution des accidents et des tués de 1973 à 1987  
(tendances obtenues par régressions linéaires)

/...

L'évolution globale constatée paraît sensiblement favorable pour notre région. Cependant, une analyse plus fine de l'insécurité routière en Basse-Normandie permet en réalité de dresser un double constat, l'un positif, l'autre négatif.

\* Le constat positif : les accidents en Basse-Normandie sont, proportionnellement, relativement faibles dans notre région puisqu'on y comptabilise 2,00 % des accidents enregistrés en France. Cette observation s'applique d'ailleurs aux trois départements bas-normands.

	% d'accidents par rapport à la France	Part de la population % à la France	Part de la superficie % à la France
Calvados	0,95	1,09	1,02
Manche	0,70	0,80	1,09
Orne	0,35	0,54	1,12
<b>BASSE-NORMANDIE</b>	<b>2,00</b>	<b>2,43</b>	<b>3,23</b>

\* Le constat négatif : le nombre de tués et de victimes graves est, proportionnellement, relativement important dans notre région. En 1988, on enregistrait en Basse-Normandie 2,70 % des tués et 2,69 % de blessés graves relevés sur les routes françaises.

Pour bien saisir l'importance de cet écart, il faut remarquer que si le pourcentage de tués avait été égal au pourcentage d'accidents intervenus en Basse-Normandie (2 %), on aurait dû enregistrer 212 tués dans notre région en 1988. En réalité, on en a comptabilisé 285, soit 73 de plus, c'est-à-dire, environ l'équivalent de trois mois de statistiques (+ 41 dans l'Orne (\*), + 26 dans la Manche et + 6 dans le Calvados, chiffres à comparer avec le nombre de tués en 1988 : 78 dans l'Orne, 100 dans la Manche, 107 dans le Calvados).

Ce fait caractéristique de la région, d'ailleurs spécifique à l'ouest de la France, est bien mis en évidence par le taux de gravité des accidents qui mesure le nombre de tués pour 100 accidents.

Ainsi, en 1988, alors que la moyenne française est de 6 tués pour 100 accidents, on en compte 8,1 en Basse-Normandie, soit 35 % de plus dans notre région par rapport au taux moyen national.

(\*) - Soit l'équivalent de plus de six mois de statistiques !

Cependant, il faut noter de grandes disparités entre les départements bas-normands puisque ce taux, en 1988, est de 6,4 dans le Calvados, 8,1 dans la Manche et atteint 12,7 dans l'Orne.

Avec un taux deux fois supérieur à la moyenne française, le département de l'Orne occupait en 1986 la seconde place des départements dont les accidents sont les plus meurtriers.

La mise en évidence de ces disparités départementales nécessite une recherche des principaux facteurs de gravité pouvant être mis en avant dans notre région.

\* On enregistre de grandes différences quant à la gravité des accidents selon que ceux-ci se situent en agglomération ou en rase campagne. Ainsi, en 1988, en Basse-Normandie, on a recensé 41,3 % des accidents et 64,9 % des tués (gravité : 12,7) en rase campagne et 58,7 % des accidents et 35,1 % des tués (gravité : 4,8) en agglomération.

\* De grands écarts se constatent également selon les mois de l'année. Il s'avère que la gravité est élevée les mois de novembre et ceux de début d'année (gravité de 16,3 en novembre contre 11,4 en août sur la période 1984-1988 en rase campagne).

\* En outre, on constate, en 1988, que les deux tiers des accidents se sont déroulés en plein jour (67,5 % des accidents, gravité de 6,4). Le tiers restant se divise en nuit sans éclairage (16,4 % des accidents, gravité de 16,9) ; nuit avec éclairage (12,4 % des accidents, gravité de 5,5) ; aube-crêpuscule (3,7 % des accidents, gravité de 5,4).

\* La nature des voies joue un rôle important en matière de sécurité comme le montre le tableau ci-après.

	Réseau national				Réseau départemental		Réseaux commu- nal et rural
	Auto- route	2 x 2 voies	4 et 3 voies	2 voies	Grande circul.	Autres	
Km	55	145	90	615	2 070	14 650	40 130
Gravité	11,9	11,1	20,0	20,8	14,7	11,6	10,4

Composition du réseau routier bas-normand et gravité  
en rase campagne de 1984 à 1988

(source : Observatoire Régional de Sécurité Routière)

Il faut cependant signaler que les accidents en carrefours entre Routes Nationales (R.N.) et Routes Départementales (R.D.) ou entre R.N. et tout autre réseau sont comptabilisés en R.N., ce qui a pour résultat de grossir les chiffres relatifs au réseau national.

Ces éléments d'appréciation montrent que les conditions géographiques et climatologiques, la densité démographique et le taux d'urbanisation, l'importance et la composition du trafic routier, la qualité du réseau routier et ses équipements sont des paramètres importants dans notre région.

A cela, il convient d'ajouter divers facteurs dont les incidences certaines sont malheureusement non quantifiables (facteurs socio-économiques, efficacité des secours routiers...).

Bien davantage que le taux de gravité, la référence au trafic routier constitue un bon indicateur de la sécurité du réseau routier régional. Dans cet objectif, sont calculés les taux d'accidents par section de routes (nombre d'accidents pour 100 millions de véhicules par kilomètre parcouru).

A défaut de ne pouvoir retenir un taux moyen global pour chaque catégorie de route, le tableau ci-après analyse les trafics et les taux d'accidents sur quelques sections de routes caractéristiques en Basse-Normandie.

Le rapport entre le trafic et la sécurité ne conduit pas à un modèle unique. Néanmoins, il paraît possible d'établir une typologie en tenant compte de nombreux facteurs, tels que la qualité de la route, l'origine du trafic, l'importance du flux, etc....

Il est à noter que, selon les statistiques, un trafic dense n'est pas synonyme d'insécurité.

En Basse-Normandie, l'analyse globale des taux d'accidents montre que l'autoroute A 13 est quatre à cinq fois plus sûre que les routes nationales. Cependant, à titre d'exemple, la presque totalité des sections sur la R.N. 13, hormis d'éventuelles Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (Z.A.A.C.), affiche des taux inférieurs à 20. Les plus forts taux d'accidents sur cet axe se rencontrent davantage sur les tronçons à 2 ou 3 voies ; les sections à 2 x 2 voies avec terre-plein central semblent quant à elles plus sûres, ce que confirme les résultats du tableau suivant.

Il faut remarquer que si l'autoroute est une structure homogène sur l'ensemble de son parcours, les autres routes, qu'elles soient nationales ou départementales, sont une succession de sections différemment aménagées. Cette absence de continuité qui demande plus de vigilance de la part du conducteur accentue les facteurs de risque.

Route	Itinéraire	Point repère	Longueur section	Trafic moyen 1984-1988	Taux d'accidents période 1984-1988(*)
A 13	Pont l'Evêque Dozulé	180 911 à 204 000	23,1 km	11 774 véh/j	5,44
A 13	Dozulé - Troarn	204 001 à 215 000	11 km	9 755 véh/j	2,04
R.N. 13	Caen - Bayeux	70 000 à 89 200	19,2 km	18 452 véh/j	9,46
R.N. 177	Canapville - Deauville	4 901 à 11 619	4 km	9 545 véh/j	12,83
R.N. 175	Villedieu - Avranches	22 835 à 39 000	14,3 km	7 301 véh/j	22,09
R.N. 12	C.D. 912 - Alençon	27 549 à 61 150	29,6 km	6 546 véh/j	20,38
R.N. 158	Orne - Falaise	0 à 6 800	5,8 km	6 004 véh/j	9,53
R.N. 138	Nonant - Eure	35 261 à 62 700	22,5 km	4 556 véh/j	27,75
R.N. 174	Torigni - C.D. 551	8 087 à 14 884	5,9 km	4 505 véh/j	47,83
R.N. 176	Orne - St Hilaire	0 à 22 812	19,7 km	3 582 véh/j	18,63

(\*) - Hors Z.A.A.C..

Source : O.R.S.R. de Basse-Normandie

Les spécialistes de la sécurité routière ont défini, à partir de critères précis, des Z.A.A.C. (\*). Bien localisées sur le réseau routier bas-

(\*) Dans son bilan 1988, l'O.R.S.R. Basse-Normandie isole parmi les Z.A.A.C. :

- les points noirs : au moins 10 accidents graves en cinq ans sur 850 mètres,
- les zones rouges : au moins 10 accidents en cinq ans sur une section courante de 1 000 mètres,
- les intersections très dangereuses : au moins 10 accidents en cinq ans,
- les intersections dangereuses : entre 5 et 9 accidents en cinq ans.

/...

normand, leurs présences témoignent très souvent de l'existence, à travers des causes directes liées au comportement de l'utilisateur, d'absence de souplesse de l'infrastructure (cf. ANNEXE).

### Les PROPOSITIONS

Intervenir judicieusement en matière de sécurité routière n'est pas chose aisée, et ce, pour plusieurs raisons :

- . il faut bien avoir conscience que même s'il existe sur le territoire des zones de concentration d'accidents, leur répartition est avant tout diffuse et imprévisible dans le temps et dans l'espace ;

- . un accident n'est pas lié à un seul facteur mais est toujours la résultante d'un concours de circonstances, même si, à de rares exceptions près, la responsabilité des usagers est dans tous les cas engagée ;

- . les risques et les facteurs d'accidents diffèrent selon les lieux et leur nature. Ainsi, en agglomération où la signalisation est omniprésente, où le trafic est important et où la vitesse, élément déterminant en terme de gravité, se trouve donc très réduite, les causes principales d'accidents s'avèrent le non-respect de la signalisation et l'imprudence des piétons. De même, sur une autoroute où l'homogénéité des tracés, des équipements et de la vitesse constituent ses caractéristiques, les causes mises en avant sont liées au comportement et à l'état de l'utilisateur (inattention, assoupissement, malaise) et à des incidents matériels (éclatement de pneumatiques...). Enfin, sur les autres routes caractérisées par une succession de sections différemment conçues et aménagées, le rôle de l'infrastructure devient majeur ;

- . les partenaires intervenant en matière de sécurité routière sont nombreux et les actions qu'ils mènent sont multiples.

Les propositions d'actions qu'il est possible de faire doivent tenir compte de trois observations majeures :

1 - La sécurité routière, qui s'appuie sur les directives gouvernementales, est avant tout un problème national et relève donc des compétences de l'Etat (et de ses représentants locaux), lui-même contraint à moyen terme à une harmonisation aux normes européennes. Toutefois, les collectivités ont l'opportunité de mener des initiatives intéressantes à la condition qu'elles soient bien ciblées et judicieuses.

2 - La sécurité routière est avant tout un problème de comportement et d'état des usagers qu'ils soient conducteurs ou piétons. Même s'il est essentiel d'agir sur ce comportement, il faut néanmoins en tenir compte

dans toutes les actions à mener en matière de sécurité et en premier lieu en matière d'infrastructures. Il semble opportun, à ce propos, de considérer que le comportement, même s'il peut y avoir des disparités régionales (exemple : alcoolisme), est relativement homogène sur tout le territoire national. Compte tenu de la gravité des accidents en Basse-Normandie mise en évidence dans notre étude, il faut donc réserver une préoccupation particulière, dans notre région, à la qualité des infrastructures, de leurs équipements et de leur environnement.

3 - La sécurité routière est un domaine où sont engagés des fonds importants mais il faut bien voir que les besoins en la matière sont aussi énormes. Il faut donc bien sérier les interventions et réserver les opérations lourdes (travaux de réalisation et d'aménagement routiers) aux axes à grande circulation et privilégier sur les axes secondaires les opérations plus légères relatives à l'entretien, la présignalisation et la signalisation horizontale et verticale dont l'intérêt est évident pour la conduite de nuit.

#### **\* Les propositions à l'adresse de l'Etat**

Il n'était pas de l'intention du Comité de donner un avis général sur les problèmes de sécurité routière qui relèvent de la responsabilité de l'Etat. Le Comité tient toutefois à se féliciter des mesures, récemment prises au niveau national de lutte contre l'insécurité routière et de l'initiative confiée à la Commission de la sécurité routière d'élaborer un livre blanc (dont la parution est intervenue en avril 1989), guide des politiques nationales futures ainsi que des conclusions qui en émanent.

Cependant, le Comité pense que la réflexion nationale voire européenne en matière de sécurité routière devrait d'abord s'appuyer sur une réflexion globale relative à l'ensemble des modes de transport (rail, route), tenant compte à la fois de leur coût réel, de l'ensemble des fonds publics injectés selon ces mêmes modes de transport et de leur efficacité en terme de sécurité des usagers.

Au terme de son étude, le Comité croit utile d'exprimer à l'attention de l'Etat quelques réflexions relatives aux actions menées en direction des usagers et dont l'application locale s'avère d'importance :

- . concernant l'ensemble de la réglementation, le Comité la souhaite à la fois plus large, plus efficace, surtout mieux expliquée et mieux adaptée et donc mieux acceptée. Il en est ainsi principalement en matière de limitations de vitesse, actuellement pléthoriques et qui, si l'on veut parvenir largement à leur respect, doivent être bien étudiées. Mal acceptées, elles peuvent encourager les conducteurs à être fautifs et modifier à terme leur comportement global sur la route ;

- . ces améliorations souhaitées concernent également les mesures administratives et judiciaires qui pour être bien perçues et acceptées par les usagers doivent éliminer tout sentiment d'injustice.

Le Comité attache beaucoup d'importance au respect de la législation par les transporteurs routiers et notamment celle qui a trait aux temps de conduite des chauffeurs. Il ne conçoit pas que des entreprises de transport puissent être amenées dans certaines circonstances à opposer sécurité routière et rentabilité.

Enfin, le Comité souhaite une amélioration dans l'élaboration des statistiques. Il faut savoir que pour les besoins de la démarche judiciaire, la Gendarmerie Nationale et la Police Nationale élaborent après chaque accident corporel un procès-verbal ou un rapport. A partir des constatations effectuées, est élaboré un Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel (B.A.A.C.). Ainsi, le Comité Economique et Social constate et regrette l'absence de réelle standardisation entre les B.A.A.C. Gendarmerie et les B.A.A.C. Police et préconise, malgré les correctifs certes apportés lors du traitement statistique, une réforme et une standardisation dès la base des formulaires accidents des Forces de l'Ordre.

#### **\* Les propositions régionales et locales**

La formulation de propositions locales en matière de sécurité routière doit respecter les compétences des différents services de l'Etat et des Collectivités Locales, compétences largement modifiées depuis la loi de décentralisation.

##### **• Les compétences des services extérieurs de l'Etat**

Le Préfet exerce directement au niveau départemental les missions de l'Etat et a autorité sur les services extérieurs des départements ministériels. Son action relative à la sécurité routière s'appuie sur les Forces de l'Ordre, les Directions Départementales de l'Equipement, l'Inspection Académique, tous en étroite liaison avec le Procureur de la République.

Le Comité Interministériel à la Sécurité Routière (C.I.S.R.), du 27 octobre 1988, a mis l'accent sur le rôle des Préfets qui doivent mettre en oeuvre dans leur département, en liaison avec les Procureurs, une action forte et cohérente pour assurer le fonctionnement efficace de l'appareil répressif, en privilégiant trois axes principaux :

- le suivi des actions de prévention et des actions de contrôle,
- le suivi de l'accidentologie,
- l'élaboration et le suivi des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.).

Tous les ans, le P.D.A.S.R. a pour objectif de rassembler et fédérer l'ensemble des actions et initiatives publiques et privées tendant à l'amélioration de la sécurité routière dans le département.

Une Commission Départementale de la Sécurité Routière, née en 1986, a pour mission :

- de réunir tous les éléments d'information sur la sécurité routière,
- de proposer au Préfet les mesures de toute nature propres à diminuer l'insécurité routière,
- de contribuer, par l'intermédiaire des associations et organismes concernés, à la sensibilisation de l'opinion.

Placé sous la responsabilité du Préfet, le programme R.E.A.G.I.R. (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier), défini par le C.I.S.R. du 13 juillet 1982, prévoit le déclenchement d'une enquête technique, distincte de l'enquête judiciaire, afin de connaître tous les facteurs d'accidents.

Les services locaux de l'équipement compétents en matière de sécurité routière se situent au siège des Directions Départementales de l'Équipement (D.D.E.), au sein desquelles des Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité (C.D.E.S.) ont pour principale mission :

- de diffuser les informations recueillies en ce qui concerne le trafic et les accidents,
- d'observer leurs évolutions,
- d'établir des relations existant entre elles.

En Basse-Normandie, les C.D.E.S. fournissent les renseignements statistiques utiles aux P.D.A.S.R..

Dans chaque Direction Régionale de l'Équipement (D.R.E.) est créé un Observatoire Régional de Sécurité Routière (O.R.S.R.), conformément à la circulaire du Ministre de l'Équipement du 10 juin 1987. L'O.R.S.R. de Basse-Normandie réalise un bilan statistique annuel de la sécurité routière dans notre région.

#### • Les compétences des Collectivités Locales

La commune constitue l'échelon de base d'exercice des compétences publiques touchant à la sécurité routière, par les pouvoirs de police du Maire, la gestion du budget communal et en particulier l'engagement des crédits d'aménagement d'infrastructure urbaine et de fonctionnement des écoles.

En Basse-Normandie, les moyennes et grandes villes disposent le plus souvent de services techniques qui prennent en considération les problèmes de sécurité routière.

De 1983 à 1988, à travers le programme "OBJECTIF - 10 %", l'Etat a financièrement incité les villes et groupements de plus de 50 000 habitants à définir des programmes d'actions pour lutter contre l'insécurité routière. Cette initiative a été remplacée par des contrats de programmes locaux de sécurité routière entre l'Etat et les Collectivités Locales.

La collectivité départementale, représentée par le Conseil Général et plus spécialement son Président, est compétente en ce qui concerne la sécurité routière, principalement pour les infrastructures départementales et les subventions des campagnes de sensibilisation dans les collèges. Les services techniques départementaux, nés de la décentralisation, se préoccupent de façon inégale des problèmes de sécurité routière. Les Départements ne sont pas suffisamment dotés de moyens nécessaires pour se préoccuper pleinement de sécurité routière et dépendent entièrement des D.D.E. pour l'élaboration des statistiques relatives au trafic et aux accidents sur la voirie départementale.

La Région est peu concernée par les questions générales de sécurité routière en dehors des importants crédits d'investissement qu'elle réserve pour l'amélioration des infrastructures routières. Elle ne dispose pas de service technique et en réfère à ceux de l'équipement.

Ces compétences étant ainsi précisées, le Comité retient essentiellement deux grands volets de propositions visant, d'une part, à améliorer la connaissance de l'insécurité routière et, d'autre part, à mieux intervenir en matière d'infrastructures routières.

### 1 / Améliorer la connaissance de l'insécurité routière

Les grands traits de l'insécurité routière en Basse-Normandie mis en évidence précédemment justifient qu'un effort important soit entrepris au niveau de l'analyse dans ce domaine et notamment dans la recherche des véritables causes de gravité dans notre région.

A l'heure actuelle, les P.D.A.S.R. qui constituent des documents essentiels pour la connaissance et la lutte contre l'insécurité sont élaborés de façon autonome dans chaque département et nuisent de par leur absence d'homogénéité à une bonne approche régionale. Le Comité demande que ce handicap soit rapidement levé et suggère que l'Observatoire de Sécurité Routière assure l'harmonisation et la coordination nécessaires, cette structure, comme l'indiquent les directives relatives aux P.D.A.S.R., étant à la disposition de chaque Préfet pour l'élaboration de ces plans.

### 2 / Mieux intervenir au niveau des infrastructures routières

L'Etat et les collectivités (et notamment le Conseil Régional) réalisent des investissements importants en matière de communications routières : 1,8 milliard de francs pour le seul Contrat de Plan Etat-Région

1989-1993. C'est donc à eux de s'assurer que l'intégration de la notion de sécurité routière et d'environnement soit bien présente dans la conception et la réalisation de l'ensemble des travaux. Les indicateurs utilisés pour caractériser un itinéraire doivent être fondés sur des critères de capacité et de sécurité :

- . en termes de capacité : l'itinéraire doit être en mesure de correspondre aux intensités de trafics actuels ou prévisibles à terme, dans de bonnes conditions de fluidité pour des vitesses moyennes relativement élevées. Cette aptitude doit, en outre, être aussi homogène que possible sur l'ensemble de l'itinéraire ;

- . en termes de sécurité et de service à l'utilisateur, la route doit être dotée d'équipements (présignalisation, signalisation, avertisseurs, marquages...) tenant compte de la diversité des usagers et de leur comportement et aboutir à une réduction sensible et durable du nombre des accidents et des victimes graves.

C'est pourquoi, le Comité Economique et Social demande que le Conseil Régional s'assure qu'une procédure de contrôle technique, intégrant la notion de sécurité routière, s'applique sur la conception et la réalisation des opérations qu'il finance.

En ce qui concerne les travaux d'aménagement qui sont menés sur le territoire régional, le Comité pense qu'une attention particulière doit être portée à leur déroulement. En effet, le Comité constate que les travaux en cours constituent toujours des facteurs de risque. C'est pourquoi, il juge primordial, d'une part, que les grandes opérations ponctuelles (comme des déviations) soient réalisées complètement et non effectuées par tranches. Il remarque, en effet, que les aménagements provisoires constituent eux-mêmes des facteurs de risque. De plus, ils engagent des surcoûts financiers. Il juge important, d'autre part, que la signalisation légère avertissant de la réalisation de travaux soit bien pensée et disposée, qu'elle soit enlevée dès leur achèvement, et que la signalisation permanente intervienne dans les plus brefs délais.

Compte tenu de la gravité enregistrée dans les accidents intervenus dans le département de l'Orne, le Comité encourage les services de l'Etat et de ce département à mener, à titre de test, sur une section de route relativement fréquentée et dangereuse une action complète au niveau de l'entretien et de la signalisation horizontale et verticale et d'en suivre les effets pour juger l'opportunité d'en généraliser l'expérience.

Les grandes communes de la région mènent avec succès des actions de lutte contre l'insécurité routière par des aménagements divers notamment aux abords des écoles tels des barrières de sécurité, des casse-vitesse, des signalisations lumineuses.... A ce propos, le Comité, considérant que tout doit être fait pour améliorer encore la sécurité et la qualité des transports scolaires, incite fortement les collectivités locales à envisager l'aménagement et la signalisation des aires d'arrêt des véhicules de transport scolaire par tous les moyens appropriés :

- matérialisation des arrêts par des bandes blanches ;
- mise en place de chaînes ou de barrières de sécurité ;

/...

- séparation des flux de circulation en ville ;
- pistes cyclables à l'approche des établissements scolaires, notamment ceux dans les villes ne disposant pas de transport urbain ;
- espaces réservés exclusivement au stationnement des véhicules de transport scolaire devant ces établissements....

Le Comité a déjà abordé, en 1987, le problème des secours d'urgence dans son étude relative à l'Aide Médicale Urgente en Basse-Normandie. Il n'y revient pas dans la mesure où l'ensemble des propositions formulées à l'époque reste valable. Cependant, il tient à marquer sa satisfaction de voir le bon avancement des idées émises et notamment dans le département de l'Orne. Il juge opportun de signaler toutefois que l'équipement de bornes d'appel d'urgence, le long des routes les plus importantes de la région, soit pris en considération dans tout aménagement.

La sécurité routière est l'affaire de tous. Il faut donc être attentif à l'information et à la sensibilisation en direction des usagers et futurs usagers et inversement (et simultanément) savoir être à leur écoute.

Le point de vue des usagers et des associations et organismes qui les représentent doit être recherché et pris en considération. Il est source d'idées et d'observations précieuses.

A titre d'exemples, le Comité relève l'excellente initiative prise par la Préfecture du Calvados qui a créé une Boîte Postale Sécurité Routière à l'intention de tous les usagers voulant exprimer des remarques ponctuelles sur des infrastructures, leurs équipements et les risques qu'ils évaluent. Il souhaite que cette expérience s'élargisse aux autres départements et que les renseignements soient bien transmis pour étude aux services compétents.

Il tient à mentionner également la valeur des propositions formulées par les associations de prévention (Prévention routière, Ligue contre la violence routière, Prévention rurale...). Ainsi, le Comité souhaite citer le rôle important joué par la Prévention Routière dans les domaines préventif et éducatif en direction des jeunes, des entreprises, des écoles... et à ce propos, il souhaite que la prévention soit spécialement développée dans les lycées et à l'université, non seulement en ce qui concerne le comportement du conducteur, mais également en ce qui concerne l'état des véhicules. Il souligne également la politique spécifique de sensibilisation que mène la Prévention rurale en matière de signalisation des engins agricoles. Le Comité Economique et Social partage son regret que le département de l'Orne n'ait pas d'arrêté préfectoral rendant obligatoire le gyrophare sur les tracteurs agricoles. Enfin, il note avec intérêt l'expérience menée à Vire par la Ligue contre la violence routière concernant les lits auto-bébés.

Parallèlement, les messages en direction des usagers doivent s'appuyer sur deux vecteurs d'information :

- . les campagnes d'information et de sensibilisation. A ce propos, le Comité estime tout à fait opportun pour les Collectivités Locales de développer des actions éducatives auprès des jeunes (écoliers, collégiens, lycéens) et de mettre sur pied en étroite collaboration avec les associations de prévention un programme de sensibilisation qui, compte tenu du public concerné, est largement de leur ressort. Le Comité attire l'attention sur le fait qu'en 1987 la tranche d'âge 18-24 ans qui représente 6,5 % de la population totale intervient dans 24,3 % des tués et 28,1 % des blessés graves dans notre région ;

- . les informations que les services compétents en matière de sécurité et de circulation routières peuvent faire parvenir aux organes de presse régionale et locale, écrite et parlée (trafic, travaux, météorologie...). L'Etat et les Collectivités doivent conjointement utiliser à bon escient ces moyens au même titre que cela se pratique au niveau national (campagnes locales, flashes informations routières...)"

**LE PRESIDENT,**

**Maurice DROULIN**







Route	Section	Trafic moyen véhicules/jour en 1988	Pourcentage poids lourds	Trafic moyen poids lourds/ jour en 1988
A 13	Beuzeville-Caen	14 107	16	2 257
R.N. 13	Lisieux-Caen	10 243	13	1 332
R.N. 13	Caen-Bayeux	21 458	11	2 360
R.N. 13	Valognes- Cherbourg	13 131	7	919
R.N. 175	Caen- Villers-Bocage	10 933	14	1 530
R.N. 175	Coulvain- Villedieu	5 440	17	925
R.N. 175	Villedieu- Avranches	7 704	13	1 002
R.N. 175	Pont-l'Evêque- Caen	4 502	12	540
R.N. 158	Au sud de Caen	14 663	10	1 466
R.N. 138	Nonant-Sées	5 827	21	1 224
R.N. 138	Au nord d'Alençon	10 777	16	1 077
R.N. 176	Saint-Hilaire- Avranches	7 830	8	626
R.N. 176	Au sud d'Avranches	17 873	10	1 787
R.N. 12	A l'est d'Alençon	7 546	16	1 204
R.N. 174	Saint-Lô- Torigni	6 633	7	464
R.N. 177	Canapville- Deauville	11 949	4	478

Trafic total et trafic poids lourds sur le réseau  
national bas-normand en 1988

(source : O.R.S.R.)

	Autoroutes	Routes Nationales	Chemins Départementaux	Voies Communales
Calvados	54 km	310,0 km	5 236 km	5 389 km
Manche	0 km	246,6 km	7 525 km	4 405 km
Orne	0 km	307,8 km	3 906 km	4 840 km
Basse-Normandie	54 km	864,4 km	16 667 km	14 634 km
% <i>Région France</i>	0,8 %	3,05 %	4,80 %	3,44 %

Caractéristiques du réseau routier régional

(source : D.R.E.)