



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA HAUTE-LOIRE

**Documents général d'orientations
de la sécurité routière 2018-2022**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Table des matières

| | |
|---|----------|
| Préambule | 4 |
| 1. Bilan du DGO 2013-2017 | 5 |
| 1.1. Bilan de l'accidentalité | 5 |
| 1.1.1. Objectifs départementaux | 5 |
| 1.1.2. Objectifs nationaux | 6 |
| 1.2. Évaluation qualitative..... | 6 |
| 1.3. Les programmes | 7 |
| 1.3.1. PDASR..... | 7 |
| 1.3.2. AGIR..... | 7 |
| 1.3.3. ECPA | 8 |
| 2. Accidentalité générale du département | 9 |
| 2.1. Présentation de la Haute-Loire..... | 9 |
| 2.1.1. La géographie..... | 9 |
| 2.1.2. Le climat | 9 |
| 2.1.3. La population..... | 10 |
| 2.1.4. Le réseau routier | 11 |
| 2.1.5. Le parc des véhicules en circulation..... | 12 |
| 2.2. Caractéristiques générales de l'accidentalité..... | 13 |
| 2.2.1. Définitions | 13 |
| 2.2.2. Les familles de départements | 14 |
| 2.2.3. Évolution de l'accidentalité 2012-2016..... | 14 |
| 2.2.4. Mortalité par département..... | 15 |
| 2.2.5. Répartition des victimes par classe d'âge | 16 |
| 2.2.6. Répartition des accidents et des victimes par catégorie d'usagers..... | 17 |
| 2.2.7. Localisation des accidents corporels..... | 17 |
| 2.2.8. Répartition des accidents et des tués selon le milieu..... | 18 |
| 2.2.9. Répartition des accidents et des tués selon la catégorie de voies..... | 18 |
| 2.2.10. Accidentalité par commune | 19 |
| 2.2.11. Les auteurs présumés responsables des accidents mortels | 20 |

| | |
|---|-----------|
| 3. Les enjeux | 20 |
| 3.1. Le risque routier professionnel | 21 |
| 3.2. L'alcool et les stupéfiants | 21 |
| 3.2.1. L'alcool | 21 |
| 3.2.2. Les stupéfiants..... | 22 |
| 3.3. Les jeunes 14-29 ans..... | 22 |
| 3.3.1. Les jeunes 14-17 ans | 23 |
| 3.3.2. Les jeunes 18-24 ans | 23 |
| 3.3.3. Les jeunes 25-29 ans | 23 |
| 3.4. Les seniors | 24 |
| 3.4.1. Les seniors 65-74 ans | 24 |
| 3.4.2. Les seniors de plus de 75 ans | 24 |
| 3.5. Le partage de la voirie | 24 |
| 3.5.1. Les cyclistes | 25 |
| 3.4.2. Les piétons..... | 25 |
| 3.6. Les deux-roues motorisés..... | 25 |
| 3.7. La vitesse | 26 |
| 3.8. Les distracteurs..... | 27 |
| 3.9. Synthèse des enjeux | 28 |
| 4. Les orientations d'actions | 29 |
| 4.1. Enjeu « risque routier professionnel » | 29 |
| 4.2. Enjeu « alcool et les stupéfiants » | 29 |
| 4.3. Enjeu « jeunes » | 30 |
| 4.4. Enjeu « seniors »..... | 31 |
| 4.5. Enjeu « deux-roues motorisés » | 31 |
| 4.6. Enjeu « vitesse » | 32 |
| 4.7. Enjeu « distracteurs » | 33 |
| 5. Suivi et évaluation du DGO | 33 |

ANNEXES

Annexe 1 – évaluation qualitative du DGO 2013-2017

Annexe 2 – bilans des PDASR de 2013 à 2016

Annexe 3 – trafics

Annexe 4 – localisation des accidents corporels – période 2012-2016

Annexe 5 – les auteurs présumés responsables des accidents mortels

Annexe 6 – l'étude d'enjeux

Annexe 7 – les indicateurs par enjeu

Préambule

La lutte contre l'insécurité routière est un objectif constant des pouvoirs publics.

Il n'y a pas de fatalité dans les drames de la route.

Le Premier ministre, Édouard Philippe, a réuni le 9 janvier 2018, le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) en présence de dix ministres et secrétaires d'État.

Il témoigne de l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.

Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Le Document général d'orientations (DGO), pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Sont impliqués les responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) et la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM).

Le PDASR a pour objectif de mettre en œuvre les actions de la politique locale de sécurité routière dans les domaines de l'amélioration de la connaissance, de l'infrastructure, de l'éducation-sensibilisation-formation et information et du contrôle-sanction. Il décline les actions répondant aux enjeux et aux orientations fixés par le DGO.

1. Bilan du DGO 2013-2017

1.1. Accidentalité

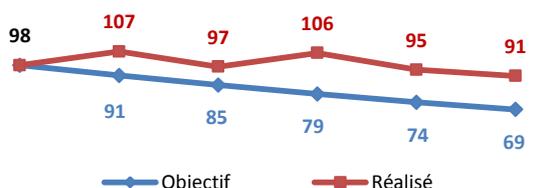
1.1.1. Objectifs départementaux

Pour fixer des objectifs qui ne soient pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année ou à la qualité de renseignements du fichier des accidents corporels pour ce qui concerne les accidents corporels et les blessés, le DGO 2013-2017 avait choisi de raisonner en comparant la moyenne 2013-2017 à la moyenne 2008-2012 selon un certain nombre d'indicateurs.

Le tableau et les graphiques ci-après présentent les objectifs chiffrés retenus et les résultats obtenus.

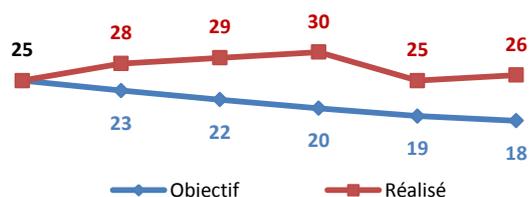
| Thème | Objectif | Période | | Résultats | | | | | | |
|--------------------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|------|------|------|------|--------|--------------------|
| | | 2008-2012 | 2013-2017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | Totaux | Part de l'objectif |
| Tués | Réduction de 30 % | 98 | 69 | 23 | 19 | 27 | 10 | 12 | 91 | 131,9 |
| Tués jeunes 14-24 ans | | 25 | 18 | 7 | 7 | 4 | 3 | 5 | 26 | 144,4 |
| Tués + 65 ans | | 21 | 15 | 4 | 5 | 10 | 2 | 5 | 26 | 173,3 |
| Accidents mortels avec alcool | | 24 | 17 | 5 | 4 | 6 | 1 | 0 | 16 | 94,1 |
| Accidents deux-roues motorisés | | 275 | 193 | 37 | 40 | 48 | 30 | 31 | 186 | 96,4 |
| Accidents piétons | | 149 | 104 | 21 | 19 | 22 | 15 | 23 | 100 | 96,2 |

Tués



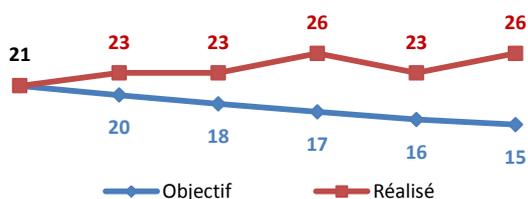
2008-2012 2009-2013 2010-2014 2011-2015 2012-2016 2013-2017

Tués jeunes 14-24 ans



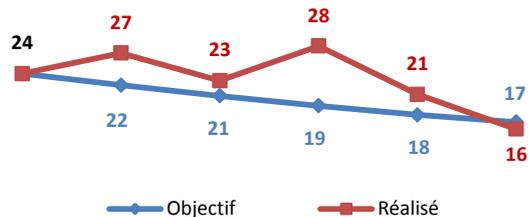
2008-2012 2009-2013 2010-2014 2011-2015 2012-2016 2013-2017

Tués + 65 ans



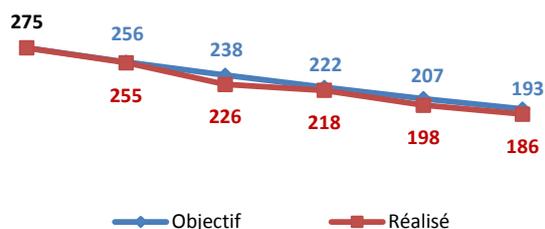
2008-2012 2009-2013 2010-2014 2011-2015 2012-2016 2013-2017

Accidents mortels avec alcool

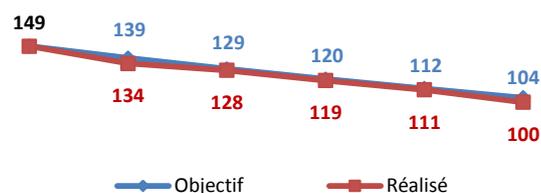


2008-2012 2009-2013 2010-2014 2011-2015 2012-2016 2013-2017

Accidents deux-roues motorisés



Accidents piétons



Les objectifs de baisse de la mortalité ne sont pas remplis.

La mortalité diminue de 7,1 % entre les périodes 2008-2012 et 2013-2017, celle des jeunes 14-24 ans et des plus de 65 ans sont en hausse, respectivement de 4,0 % et de 23,8 %.

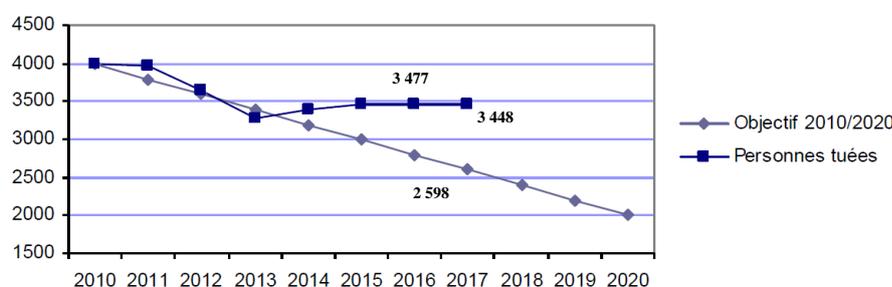
L'objectif de réduction de l'accidentalité des deux-roues motorisés et des piétons est atteint.

Des progrès ont été accomplis dans la lutte contre l'alcool au volant. L'objectif est également atteint (- 5,9%).

1.1.2. Objectifs nationaux

Le Gouvernement, suivant les orientations définies par les Nations Unies et l'Union européenne, a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2 000 personnes tuées sur les routes de métropole à l'horizon 2020. 2017 marque une très légère baisse (-0,8 %) du nombre de personnes tuées en France métropolitaine. L'objectif de 2020 sera difficile à tenir.

Evolution de la mortalité routière annuelle en métropole



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

1.2. Evaluation qualitative du DGO

Le document en [annexe 1](#) récapitule les actions mises en œuvre pour chaque orientation d'actions. Le tableau ci-dessous en présente une synthèse.

| Enjeu | Alcool et stupéfiants | Vitesse | Jeunes | Deux-roues motorisés | Piétons | Seniors |
|---------------------------------|-----------------------|---------|--------|----------------------|---------|---------|
| Nombre d'orientations d'actions | 12 | 14 | 10 | 13 | 9 | 5 |
| Indicateur 1 | 91,7 | 57,1 | 80,0 | 84,6 | 55,6 | 80,0 |
| Indicateur 2 | 33 | 25 | 110 | 12 | 5 | 8 |

Indicateur 1 : part des orientations d'actions de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action du PDASR

Indicateur 2 : nombre moyen annuel d'actions du PDASR mises en œuvre pour l'enjeu

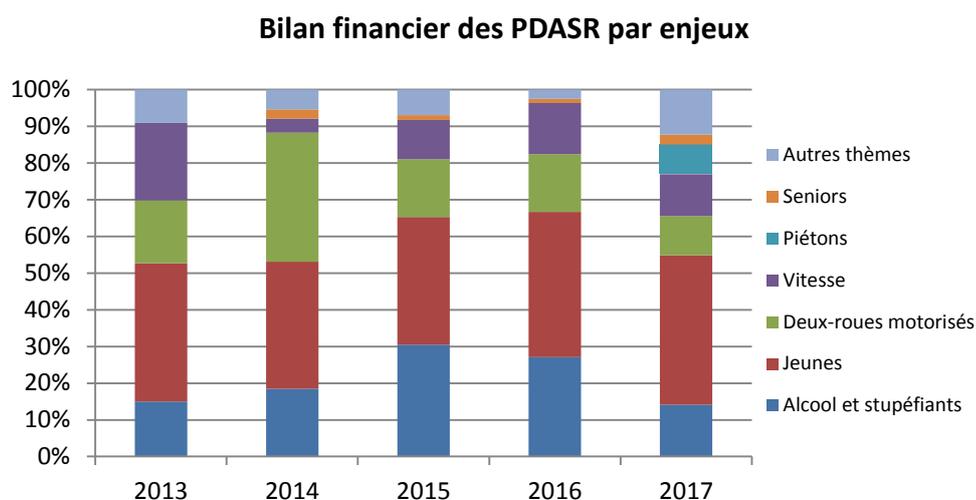
En Haute-Loire, les jeunes sont très majoritairement destinataires des actions de prévention. Ces données sont toutefois biaisées car les actions dans les établissements scolaires sont comptabilisées sous l'enjeu « jeunes » alors que d'autres thématiques sont bien souvent abordées (alcool et deux-roues motorisés plus particulièrement).

Les orientations des enjeux « deux-roues motorisés » et « alcool et stupéfiants » ont été les plus déclinées en actions, celles des enjeux « vitesse » et « piétons », le moins.

1.3. Les programmes

1.3.1. PDASR

Les bilans des PDASR des années 2013 à 2016, à l'exception de 2015, sont joints en annexe 2.



Sur la période 2013-2017, 37,3 % des crédits ont été alloués à l'enjeu « jeunes », 20,5 % à l'enjeu « alcool et stupéfiants », 20,3 % à l'enjeu « deux-roues motorisés » et 12,3 % à l'enjeu « vitesse ».

1.3.2. AGIR

Au niveau national, le programme de mobilisation AGIR pour la sécurité routière a pour objectif de rassembler tous ceux qui souhaitent s'impliquer dans des actions concrètes de prévention, qu'ils soient fonctionnaires de l'État ou des collectivités locales, salariés d'organismes socio-professionnels, membres d'associations ou bénévoles.

Nommés Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) après une formation initiale, ils participent à des actions AGIR principalement ciblées sur les enjeux spécifiques retenus dans le département. C'est le regroupement de ces IDSR d'origine et de culture variées, de compétences diversifiées, réunis pour développer ensemble une action de prévention structurée pour laquelle ils ont été spécifiquement formés, qui constitue toute la force de ce programme.

Au 31 décembre 2017, dans la Haute-Loire, le programme AGIR s'appuie sur 20 IDSR dont 10 IDSR « collège » pour les interventions en milieu scolaire.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'actions de sensibilisation et de prévention du risque routier, essentiellement dans les établissements scolaires, réalisées par les IDSR sur la période 2008-2012.

| Année | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| Actions AGIR | 28 | 31 | 34 | 34 | 51 |

Afin de renforcer la capacité de répondre aux demandes d'intervention, la mission « Devenez intervenant départemental de sécurité routière », a été publiée en 2017 sur le site de la Réserve Civique.

Il convient de poursuivre la « professionnalisation » des IDSR par la tenue régulière de formations tant techniques que pédagogiques notamment pour les interventions en milieu scolaire.

1.3.3. ECPA

L'ODSR propose de déclencher les Enquêtes comprendre pour agir (ECPA) permettant d'améliorer la connaissance de l'accidentologie locale.

Devant les difficultés rencontrées pour constituer et animer des équipes qualifiées, le concept des enquêtes a évolué pour travailler au plus près des gestionnaires de voirie, en collaboration étroite avec les forces de l'ordre et le maire de la commune concernée.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, une enquête simplifiée est systématiquement déclenchée pour tout accident mortel sauf cas particulier (ex : accident mortel suite à malaise).

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'enquête lancée sur la période 2013-2017.

| Année | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| Enquête ECPA | 3 | 2 | 1 | 2 | 9 |

1.3.4. Le contrôle-automatisé

Au 31 décembre 2017, le département de la Haute-Loire est équipé de 27 radars automatiques fixes se décomposant ainsi :

- 22 radars fixes (ETF) dont 14 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- 2 radars fixes discriminants VL/PL (ETD),
- 1 radar vitesse moyenne (ETVM),
- 2 radars de franchissement de passage à niveau (ETPN).

L'itinéraires de contrôle par panneaux leurres n° 43-03 RN 102 giratoire du Collet à Polignac - giratoire de Coubladour à Loudes, a été mis en service le 20 septembre 2017 ; le n° 43-01 RN 88 échangeur de Villeneuve à Yssingaux - giratoire de Lachamp à Saint Pierre Eynac, le 17 octobre 2017.

Deux autres itinéraires (n°43-02 - liaison A75 – Brioude par les RD 586 et 588 et n° 43-04 – RD 103 entre Vorey-sur-Arzon et Chadrac) devraient être mis en service en 2018.

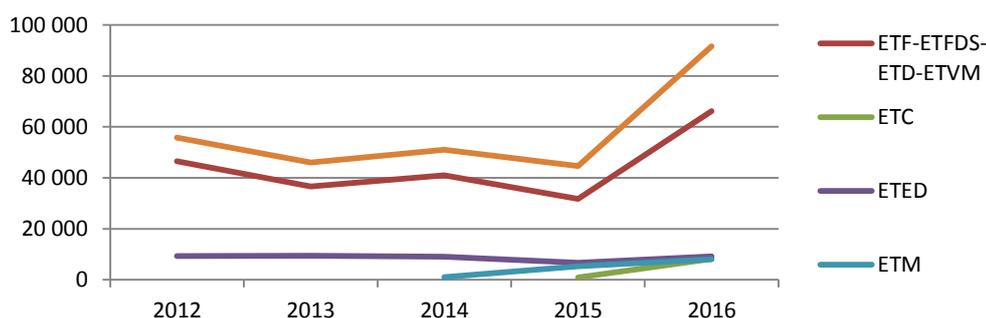
Des radars autonomes (ETC) sont déployés régulièrement sur ces itinéraires, à des emplacements prédéterminés.

Par ailleurs, les forces de l'ordre sont munies de six radars automatiques mobiles se composant de trois équipements de terrain embarqués et débarqués (ETED) et de trois équipements de terrain mobiles (ETM).

Enfin, onze zones dangereuses sont équipés de radars pédagogiques afin d'informer et de sensibiliser les usagers sur leur vitesse.

L'année 2016 est marquée par une hausse sensible du nombre d'infractions principalement du fait du passage à la fonction double-sens de certains radars fixes.

Infractions par types de radars et par an - période 2012-2016



2. Accidentalité générale du département

2.1. Présentation de la Haute-Loire

2.1.1. La géographie (source : site Internet préfecture - Wikipédia)

La Haute-Loire est un département situé en région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le centre-est du Massif central. Ses habitants sont appelés les Altigériens (ou Hauts-Ligériens) et l'Insee et la Poste lui attribuent le code 43. Sa préfecture est Le Puy-en-Velay. Le département possède également deux sous-préfectures : Brioude et Yssingaux.

La Haute-Loire est limitrophe des départements de la Loire, de l'Ardèche, de la Lozère, du Cantal et du Puy-de-Dôme.

Située dans la partie orientale du Massif Central, entre les monts de la Margeride et la bordure du Vivarais, la Haute-Loire est formée essentiellement de l'ancien Velay et, au sud, de la Basse Auvergne, mais déborde également sur les limites du Vivarais, du Forez, et du Gévaudan.

A peine 5 % de la surface totale est située à moins de 600 m. Les points les plus bas ne descendent pas au-dessous de 400 m. 6 % de la surface totale se situe à plus de 1 200 m. Les hauts sommets sont rares. La majeure partie du territoire atteint une altitude supérieure à 800 m.

Ce plateau montagneux est coupé par deux zones de dépression :

- les vallées de la Loire et de l'Allier où se succèdent des bassins d'effondrements accueillant des plaines alluviales,
- des gorges percées dans les roches cristallines.

La composition géologique est assez variée. Les terrains primaires cristallins dominent sur près des 3/4 du département. Ils sont recouverts, en plusieurs endroits, par des formations volcaniques tertiaires ou quaternaires ou par des sédiments disparaissant sous des alluvions.

Cette diversité entraîne deux grands types de paysages :

- des hautes terres cristallines sur la moitié nord et dans le sud-ouest du département,
- des massifs volcaniques dans le sud et à la bordure sud-est (massif du Mézenc-Meygal).

2.1.2. Le climat (source : site Internet préfecture - Wikipédia)

L'altitude générale étant relativement importante, le climat est rigoureux et contrasté.

Les altitudes élevées, l'exposition et la latitude relativement méridionale (Le Puy-en-Velay est sur le 45^{ème} parallèle) font qu'il y a une forte opposition entre les versants ouest et est et entre les bas-fonds et les hauteurs.

Alors qu'il est soumis, comme l'ensemble l'hexagone, à la dominante atlantique, sa position à l'intérieur du Massif central et la morphologie des bassins fermés confèrent au département de Haute-Loire un climat d'abri, ayant un relatif effet de continentalité.

Bien que présentant des variations notables, sur des distances parfois courtes du fait de l'altitude (contraste saisissant entre la Ribeyre de Lavoûte-Chilhac, ensoleillée, et la Margeride voisine, froide et pluvieuse), le climat est souvent frais en raison des altitudes élevées.

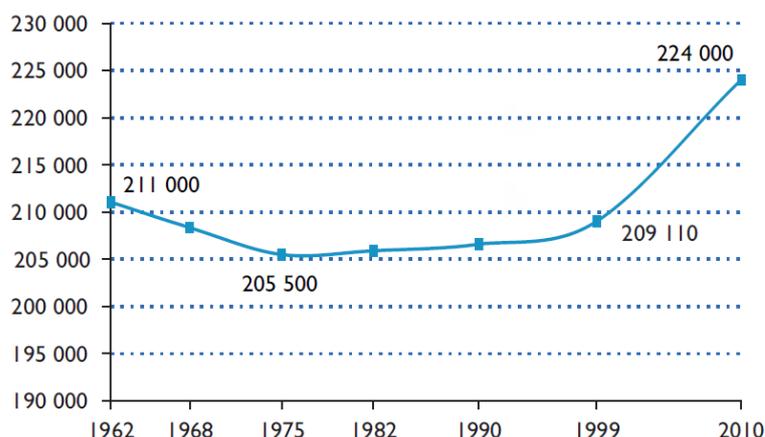
Les perturbations se déchargent sur les reliefs périphériques (Aubrac, Cantal et monts Dore pour celles venant de l'océan, Cévennes pour celles venant de la Méditerranée), elles sont atténuées en arrivant sur la Haute-Loire, malgré de fréquents orages de mai à septembre et une certaine réactivation sur les massifs. Les cumuls pluviométriques, faibles à modérés, vont de moins de 600 mm/an en plaine et vallées (Brioude, Langeac, Le Puy, Monistrol-sur-Loire) à 1 200 mm en montagne (Mézenc, Margeride).

Les températures moyennes à 400 mètres d'altitude sont de +3° en janvier, +19,5°C en juillet (le val d'Allier est le secteur le plus chaud). À 1 300 mètres : -2°C en janvier, +13°C en juillet (le massif du Mézenc est le plus froid).

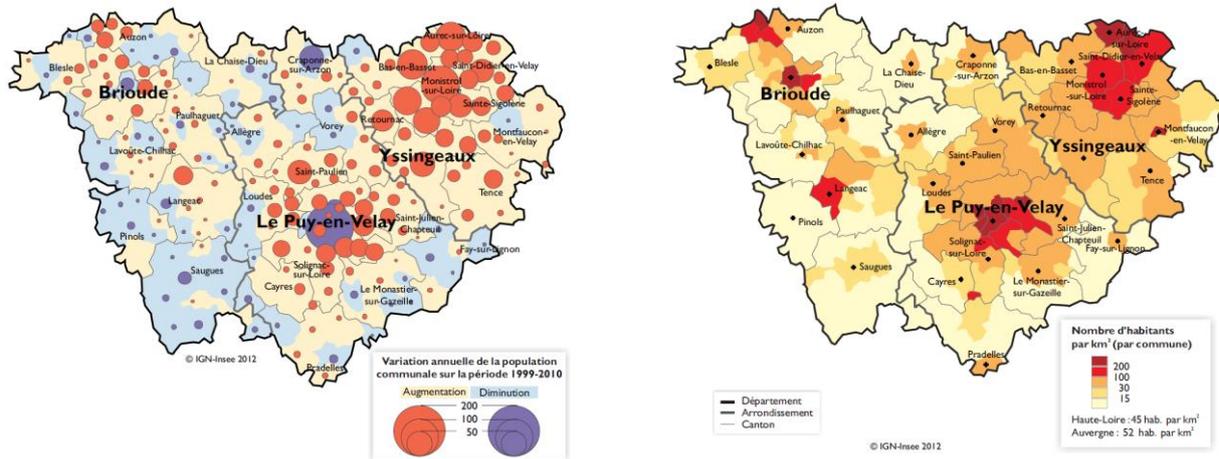
L'enneigement hivernal est plus régulier mais généralement moins abondant que dans les Cévennes ou à l'ouest de l'Auvergne (la continentalité atténuée à la fois les précipitations et les redoux, donc les variations). La neige est fréquente à partir de novembre et tient au sol plusieurs mois par an au-dessus de 1000 m. Le vent du nord (Burlé), crée une ambiance glaciale sur les hauts plateaux dénudés, soulevant la neige et l'accumulant en congères.

2.1.3. La population (source : INSEE)

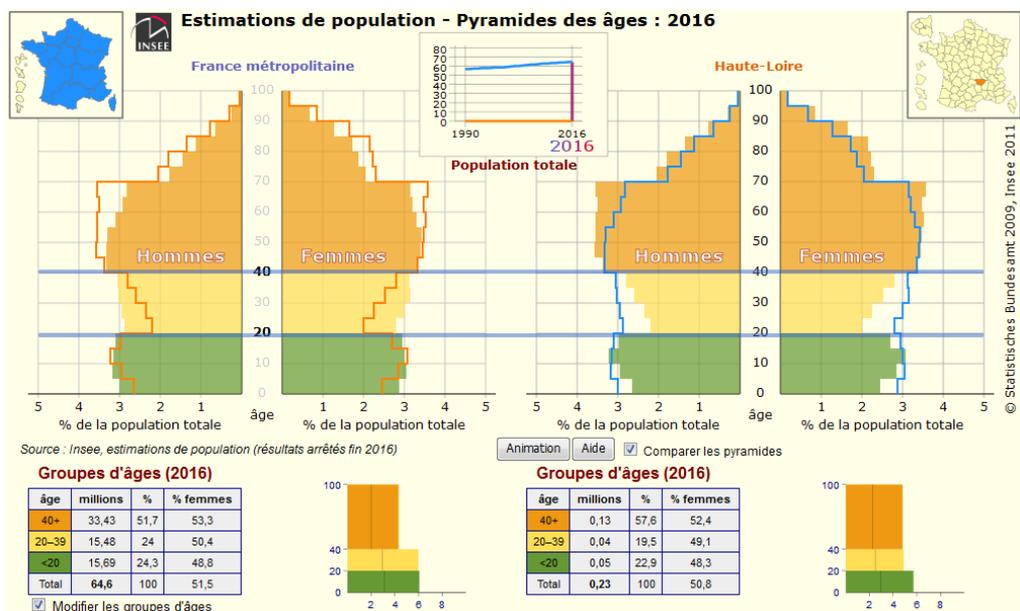
Au 1^{er} janvier 2010, avec 224 006 habitants (226 565 en 2014), la Haute-Loire est le 82^{ème} département métropolitain par sa population. Il présente la croissance démographique la plus dynamique de la région, équivalente à celle enregistrée au niveau national. L'augmentation de la population s'est nettement accélérée dans le département sur la période récente, passant de 0,1 % par an en moyenne entre 1990 et 1999 à 0,6 % entre 1999 et 2010. Cette croissance positionne la Haute-Loire au 43^{ème} rang des départements métropolitains les plus dynamiques sur le plan démographique depuis 1999. Entre 1999 et 2010, le département a gagné 3 habitants au km², soit une progression proche de celle constatée dans le Puy-de-Dôme. En 2010, avec 45 habitants au km², sa densité de population se rapproche de celle de l'Allier (46,7) alors que l'écart dépassait 9 habitants au km², en 1962.



Le dynamisme démographique de la Haute-Loire résulte d'une nette attractivité résidentielle et du maintien d'un taux de fécondité élevé. Le solde migratoire départemental est largement positif. Proportionnellement à sa population, la Haute-Loire est le département auvergnat le plus attractif. De 1999 à 2010, l'excédent annuel des arrivées sur les départs est estimé à 1 330 personnes, soit plus du double de celui constaté entre 1990 et 1999. Combinée aux arrivées nombreuses de jeunes ménages, la forte natalité induit une nette amélioration du bilan naturel. La Haute-Loire enregistre légèrement plus de naissances que de décès entre 1999 et 2010.



Le dynamisme démographique atligérien témoigne d'une attractivité plus importante du monde rural et d'un étalement de la croissance périurbaine. L'extension de la périurbanisation stéphanoise sur le nord-est de la Haute-Loire rejaillit de façon notable sur la démographie du département. Depuis 1999, l'installation de ménages périurbains est aussi perceptible dans le bassin brivadois ouvert sur l'espace urbain clermontois. Dès lors, outre dans la zone de l'Yssingelais, la croissance démographique s'accélère et se diffuse essentiellement dans l'aire urbaine du Puy-en-Velay, et le long de l'Allier de Langeac à Brioude. Les hausses de population les plus importantes sont concentrées à l'est du département entre les grandes aires du Puy-en-Velay et de Saint-Étienne. Avec 8 717 habitants en 2010, et un rythme annuel de croissance élevé (+ 1,4 %), Monistrol-sur-Loire est la deuxième ville du département. Dans le même espace, les populations d'Aurec-sur-Loire (5 614 habitants) et de Bas-en-Basset (4 126 habitants) progressent aussi à des rythmes soutenus depuis 1999. Le Puy-en-Velay compte 18 521 habitants au 1er janvier 2010 mais perd 0,9 % de ses habitants chaque année depuis 1999. Cependant les pertes de la ville-centre sont de plus en plus compensées par les gains des communes périphériques. Dans les massifs montagneux situés à l'ouest et au nord du département, où la population est la plus âgée, les apports migratoires ne suffisent pas à compenser le déficit naturel. Les pertes de population, même si elles se sont réduites, restent conséquentes.



La population de la Haute-Loire est plus âgée que celle de la France métropolitaine.

2.1.4. Le réseau routier

Les deux tiers du territoire de la Haute-Loire se situent au-dessus de 800 m d'altitude. Les communes dont le chef-lieu est à moins de 500 m d'altitude représentent seulement 7 % de la superficie départementale. A travers ce critère, la Haute-Loire est le 2^{ème} département français le plus montagneux. 34 % du réseau routier se situe entre 800 et 1 000 m d'altitude et 27 % au-delà de 1 000 m.

Autoroutes : 15 km

L'autoroute A75, dite La Méridienne, est une autoroute prolongeant l'A71 de Clermont-Ferrand à Béziers. Avec un point culminant à 1 121 mètres NGF, le col des Issartets, l'A75 est une des autoroutes les plus hautes d'Europe.

Elle constitue un axe de transit nord-sud facilitant les trajets entre l'Europe du Nord et la région parisienne d'une part et l'Espagne et l'ouest de la façade méditerranéenne d'autre part. Il s'agit donc d'une alternative aux autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

L'A75 est gérée par la DIR Massif Central.

Routes nationales : 177 km dont 52 km à 2x2 voies

La RN 88 assure la liaison entre l'A47 à Saint Chamond et Mende puis Toulouse.

Elle est à 2x2 voies entre la Loire et Yssingeaux à l'exception du franchissement du Lignon, entre l'échangeur de Bessamorel et l'est du Pertuis, entre le giratoire de Lachamp à Saint Pierre Eynac et l'échangeur du Monteil.

Le col du Pertuis (1 026 m) est un point singulier de l'itinéraire notamment en période hivernale.

La RN 88 traverse successivement l'agglomération du Pertuis, de Saint-Hostien, du Puy-en-Velay, des Baraques et de Tarreyres (commune de Cussac sur Loire), de Costaros et de Pradelles.

Les travaux de la déviation du Puy-en-Velay sont en cours de réalisation.

La RN 102 relie l'A75 à Lempdes sur Allagnon à l'A7 à Montélimar.

Seule la déviation de Brioude est partiellement à 2x2 voies.

Le col de Fix Saint Geneys (1 116 m) est un point singulier de l'itinéraire notamment en période hivernale.

La RN102 traverse successivement les agglomérations du Puy-en-Velay, d'Espaly Saint-Marcel, de Borne, de Fix Saint-Geney, de Saint-Georges d'Aurac, du Marcet (commune de Salzuit), de La Chomette et d'Arvant (commune de Bournoncle Saint-Pierre).

Routes départementales (source : site Internet du Conseil départemental) 3 418 km qui se répartissent ainsi :

Réseau structurant

Niveau 1A : 813 km de routes assurent, en complément du réseau routier national, l'irrigation de l'ensemble du département. Le réseau 1A a un rôle économique fort d'aménagement du territoire. Il assure la desserte de tous les chefs-lieux de canton et des bourgs centre les plus importants. Des travaux d'investissement conséquents sont entrepris pour moderniser ce réseau (objectif de chaussée calibrée à 6 ou 7m suivant le trafic, accotements, traitement prioritaire des carrefours, rectification des points les plus difficiles, confort de la couche de roulement et maintien de la fluidité du trafic).

Niveau 1B et 1B+ : 1 070 km de routes permettent en complément d'assurer la desserte de la grande majorité des communes et des bourgs de plus de 100 habitants. Pour ces liaisons internes aux cantons ou entre cantons voisins, l'objectif visé en matière d'investissement est d'améliorer la sécurité, d'assurer le confort de la circulation, sans chercher à inciter à la vitesse.

Réseau secondaire

Niveau 2A : 1 039 km de routes, à une échelle encore plus fine, permettent d'assurer la desserte des villages et de les relier au réseau structurant. Les travaux d'entretien courant sur ce réseau permettent d'assurer le maintien du patrimoine en veillant à l'occasion à améliorer globalement la sécurité des usagers.

Niveau 2B : 497 km de routes desservent des écarts ou sont souvent en parallèles d'axes plus importants, les travaux sont limités à un entretien strict pour ne pas laisser détériorer irrémédiablement le patrimoine.

Voies communales : 7 707 km

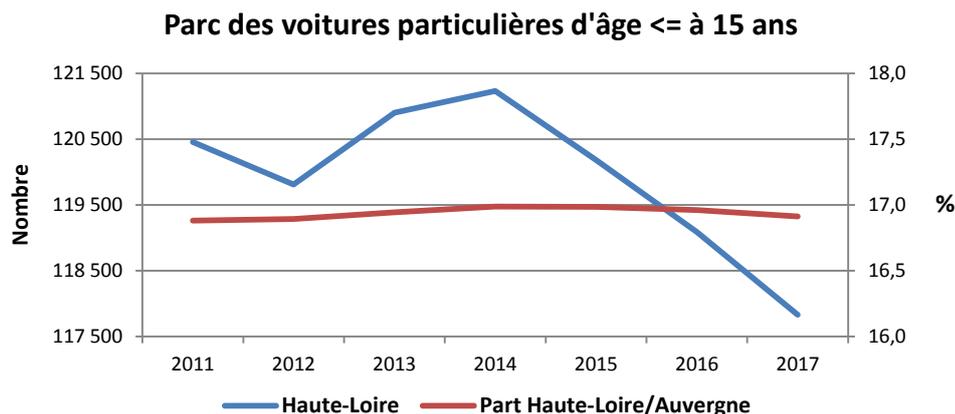
L'exploitation des données des postes permanents de comptage, implantés sur les routes nationales et départementales, permet de dresser un état partiel de l'évolution des trafics (Cf. [annexe 3](#)).

Il est impossible d'établir une tendance générale tant les disparités sont fortes pour tout type de réseau.

2.1.5. Le parc de véhicules en circulation

Sur la période 2011-2017, le pic de voitures particulières d'âge inférieur ou égal à 15 ans, est atteint en 2014 avec 121 231 véhicules. Depuis, le parc est en recul et atteint son plus bas niveau au 1^{er} janvier 2017 avec 117 829 véhicules.

La part du parc de la Haute-Loire est constante par rapport au parc de l'ancienne région Auvergne.



2.2 Les caractéristiques générales de l'accidentalité

2.2.1. Définitions

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est à dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

A compter du 1^{er} janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement ses données avec celles de ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

L'indice de gravité (Ig) est le nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés.

On entend par milieu urbain, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

Lors d'un accident corporel de la circulation routière, les forces de l'ordre se rendent sur les lieux de l'accident afin d'établir un procès-verbal. Parallèlement à cette procédure judiciaire, elles remplissent un Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC) qui va servir à alimenter le fichier national des accidents géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Ce bulletin recense les données les plus complètes possibles sur l'accident suivant 4 rubriques d'informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident :

1. les caractéristiques de l'accident : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques...
2. les lieux de l'accident : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes...
3. les véhicules impliqués : catégorie, type Mines, obstacle fixe ou mobile heurté...
4. les usagers impliqués : âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle, gravité, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité...

L'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) de la préfecture a en charge la qualité globale des données en termes d'exhaustivité et de qualité des variables.

2.2.2. Les familles de départements

L'analyse de l'évolution de la sécurité routière d'un territoire, et plus particulièrement de sa mortalité, est souvent délicate car le nombre réduit d'accidents est soumis aux aléas statistiques.

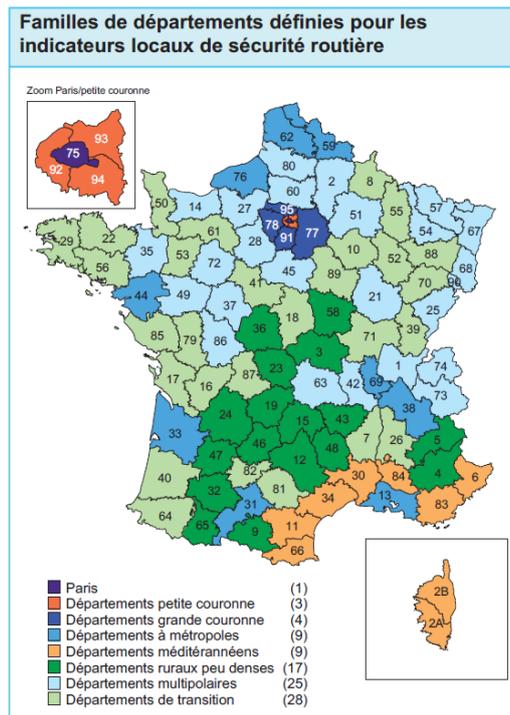
Ainsi l'accidentalité dans les départements français peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre.

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et donc de l'accidentalité.

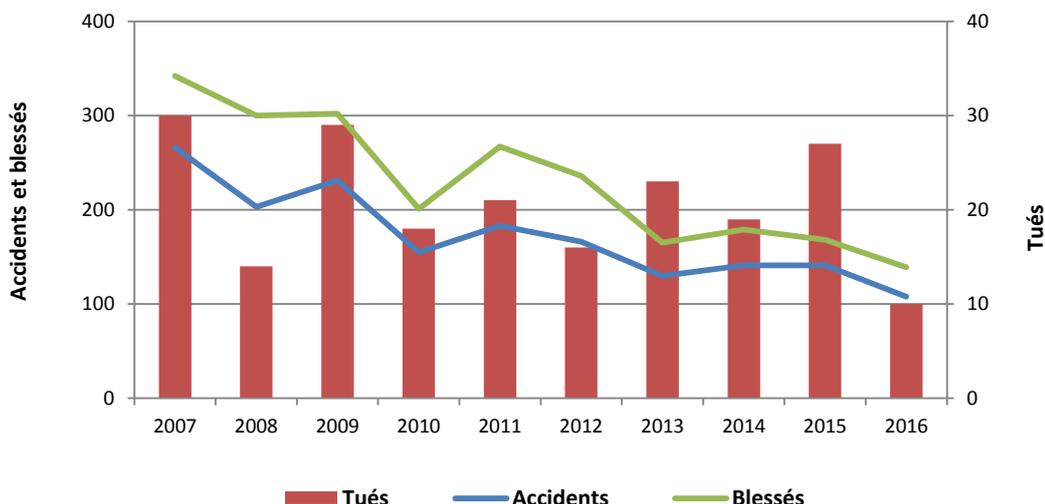
Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité 9 familles de département homogènes sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat.

Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion.

Le département de la Haute-Loire appartient à la famille des départements ruraux peu denses parmi 16 autres départements tels que le Cantal, l'Allier, la Nièvre...

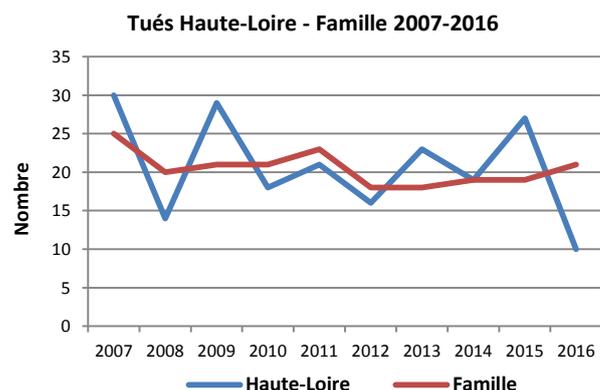
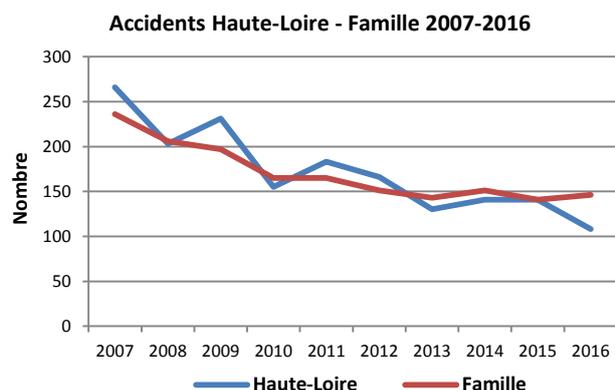


2.2.3. Évolution de l'accidentalité 2012-2016



Sur la période 2012-2016, le département de la Haute-Loire enregistre une baisse moyenne annuelle de -7,7 % des accidents (-0,8 % famille et -1,0 % France) contre -10,3 % pour la période 2007-2011. La courbe des blessés suit celle des accidents. Le nombre de tués oscille entre selon les années avec un pic en 2015 (27 tués) et un creux en 2016 (10 tués), année historique pour le département.

Par comparaison avec sa famille de départements, le département de la Haute-Loire présente une accidentalité et une mortalité similaires.



| Période | Nombre annuel moyen d'accidents | | | Nombre annuel moyen de tués | | |
|-----------|---------------------------------|---------|------------|-----------------------------|---------|------------|
| | Haute-Loire | Famille | Différence | Haute-Loire | Famille | Différence |
| 2007-2011 | 207,6 | 193,8 | 13,8 | 22,4 | 22,0 | 0,4 |
| 2012-2016 | 137,2 | 146,4 | -9,2 | 19,0 | 19,0 | 0 |
| Évolution | -33,9 % | -24,5 % | | -15,2 % | -13,6 % | |

2.2.4. La mortalité par département

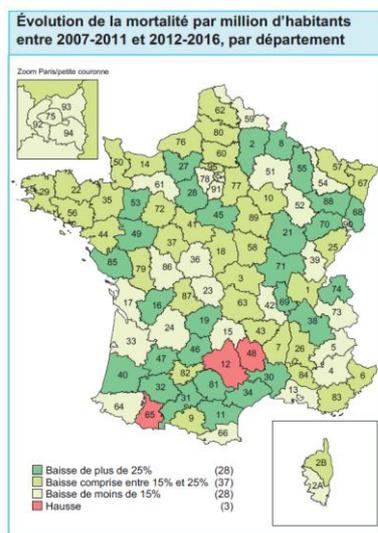
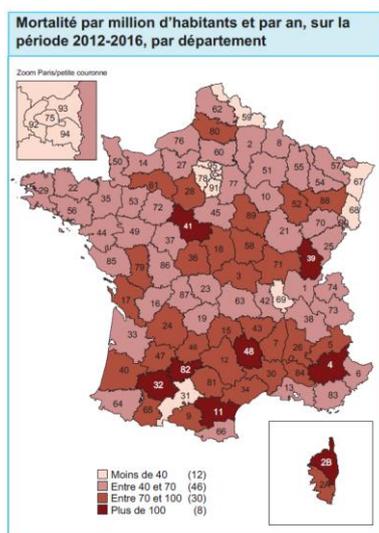
La gravité des accidents de la Haute-Loire est également mise à évidence par le classement des départements en fonction de la mortalité pour un million d'habitants.

Taux annuel moyen de tués pour 1 million d'habitants

| Période | Haute-Loire | Famille | France métropole |
|------------|-------------|----------|------------------|
| 2007-2011 | 100 | 102 | 67 |
| 2012-2016 | 84 | 88 | 53 |
| Différence | - 16,0 % | - 13,7 % | -20,9 % |

82^{ème} département métropolitain par sa population, la Haute-Loire se situe au 19^{ème} rang pour la mortalité pour un million d'habitants.

Le département présente un taux annuel moyen de tués similaire à celui de la famille mais supérieur à la France métropolitaine. Sur les 2 périodes étudiées, cet indicateur évolue de manière sensiblement identique en Haute-Loire que dans la famille.



Taux annuel moyen de tués 18-24 ans pour 1 million d'habitants de cette classe d'âge

| Période | Haute-Loire | Famille | France métropole |
|-----------|-------------|----------|------------------|
| 2007-2011 | 418 | 338 | 165 |
| 2012-2016 | 286 | 235 | 122 |
| Évolution | - 31,6 % | - 30,5 % | -26,1 % |

La Haute-Loire présente un taux annuel moyen de tués 18-24 ans supérieur à celui de la famille et de France métropolitaine. Sur les 2 périodes étudiées, cet indicateur évolue de manière semblable dans le département et la famille.

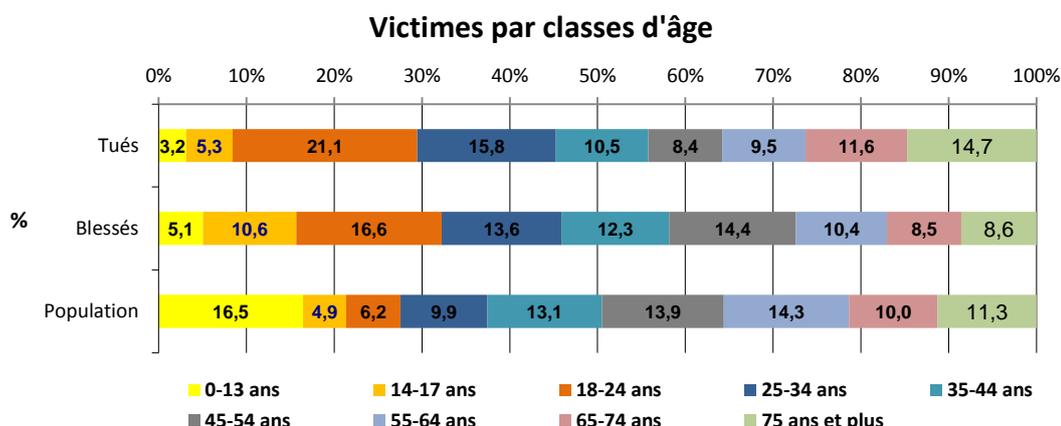
Taux annuel moyen de tués de plus de 65 ans pour 1 million d'habitants de cette classe d'âge

| Période | Haute-Loire | Famille | France métropole |
|------------|-------------|---------|------------------|
| 2007-2011 | 112 | 114 | 75 |
| 2012-2016 | 93 | 104 | 64 |
| Différence | - 17,0 % | - 8,8 % | - 14,7 % |

Le département présente un taux annuel moyen de tués de plus de 65 ans inférieur à celui de la famille mais supérieur à la France métropolitaine. Sur les 2 périodes étudiées, cet indicateur évolue de manière plus favorable en Haute-Loire que dans la famille.

2.2.5. Répartition des victimes par classes d'âge

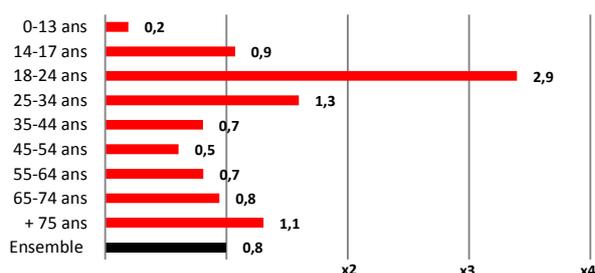
Le graphique ci-après présente la répartition des victimes des accidents par classes d'âge.



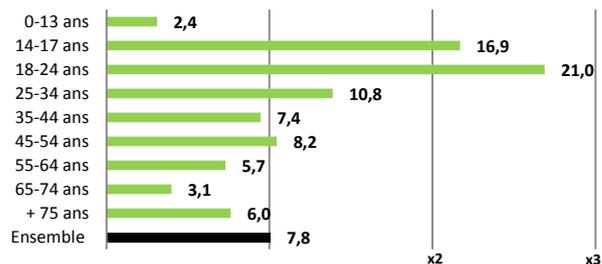
Par rapport à la composition de sa population, la Haute-Loire enregistre une surmortalité dans la classe d'âge 18-24 ans (21,1 % des tués pour 6,2 % des effectifs) et à un degré moindre, 25-34 ans (15,8 % des tués pour 9,9 % des effectifs) et plus de 75 ans (14,7 % des tués pour 11,3 % des effectifs).

Les 14-34 ans sont surreprésentés comme blessés.

Taux annuel moyen de tués
pour 10 000 individus de la classe d'âge



Taux annuel moyen de blessés
pour 10 000 individus de la classe d'âge



La classe d'âge 18-24 ans présente un risque 3 fois plus élevé de mortalité et de blessures que l'ensemble de la population

Le risque de blessures est également élevé pour les 14-17 ans.

2.2.6. Répartition des accidents et des victimes par catégorie d'usagers

Le graphique ci-après présente la répartition des accidents et des accidents mortels par catégorie d'usagers. Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes.

Les véhicules légers sont très majoritairement impliqués tant dans les accidents que dans les accidents mortels.

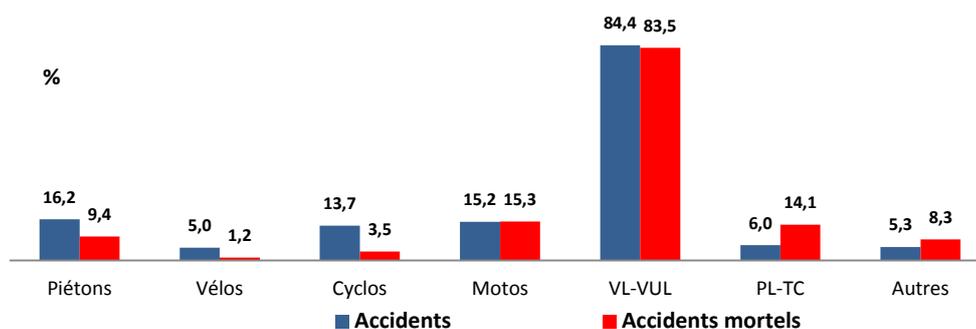
Les « 2 roues motorisés » sont surreprésentés par rapport à leur part de trafic estimée à moins de 2%.

On relève une implication particulière des poids-lourds dans les accidents mortels.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) sont impliqués dans un accident corporel sur deux et près d'un accident mortel sur trois (29,4%).

Accidents et accidents mortels selon la catégorie d'usagers

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs colonnes)



Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) représentent un quart des tués et plus d'un tiers des blessés.

2.2.7. Localisation des accidents corporels

(Cf. document <http://www.haute-loire.gouv.fr/la-localisation-des-accidents-sur-le-reseau-a675.html>)

En Haute-Loire, quelles sont les routes qui semblent les plus dangereuses ? Sur une route, quelles sont les sections les plus dangereuses ?

Chaque année, l'Observatoire départemental de sécurité routière de la préfecture édite un document qui a pour but de répondre à ces questions par une analyse du niveau de risque spatial des accidents corporels.

Il est plus particulièrement destiné :

- aux gestionnaires de voirie : Conseil départemental pour les routes départementales et DIR Massif Central pour les routes nationales, qui y trouveront matière à engager des diagnostics de sécurité routière sur les sections les plus accidentogènes ;
- les forces de l'ordre, et plus particulièrement la gendarmerie nationale, qui pourront être amenées dans le cadre du Plan départemental de contrôle routier (PDCR) à renforcer les contrôles sur les routes où le risque est le plus important.

2.2.8. Répartition des accidents et des tués selon le milieu

| | En agglomération | Hors agglomération et hors autoroute | Sur autoroute | Total |
|------------------------------|------------------|--------------------------------------|---------------|-------|
| Nombre d'accidents corporels | 293 | 385 | 8 | 686 |
| Part en % | 42,7 | 56,1 | 1,2 | 100 |
| Nombre de tués | 16 | 76 | 3 | 95 |
| Part en% | 16,9 | 80,0 | 3,2 | 100 |



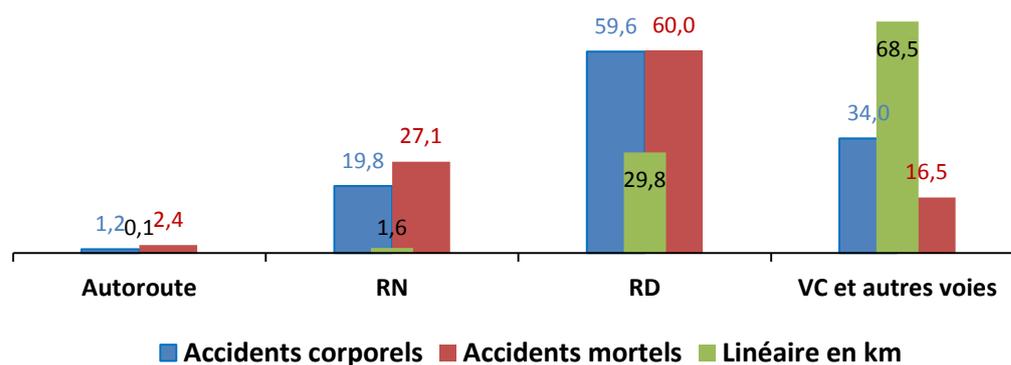
Le milieu « hors agglomération et hors autoroute » recense plus de la moitié des accidents corporels (57,1 %). Ce milieu est sur-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre 4 tués sur 5.

En revanche, le milieu « en agglomération » est sous-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre un tué sur 6 pour un peu plus de 40% des accidents.

2.2.9. Répartition des accidents et des tués selon la catégorie de voies

| | Autoroute | RN | RD | VC et autres voies |
|------------------------------|-----------|-----|-------|--------------------|
| Nombre d'accidents corporels | 8 | 136 | 409 | 233 |
| Nombre d'accidents mortels | 2 | 23 | 51 | 14 |
| Linéaire en km | 15 | 177 | 3 418 | 7 823 |

Poids de l'accidentalité selon le réseau



Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental, le réseau national puis le réseau communal et l'autoroute.

La densité des accidents corporels (nombre d'accidents corporels par km de route) est plus importante sur le réseau national, l'autoroute (mais les chiffres sont faibles) puis le réseau départemental et le réseau communal.

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental, le réseau national puis le réseau communal et l'autoroute.

La densité des accidents mortels (nombre d'accidents mortels par km de route) est plus importante sur l'autoroute (mais les chiffres sont faibles), le réseau national, puis le réseau départemental et le réseau communal.

2.2.10. Accidentalité par commune (Cf. cartes en annexe 4)

Sur un total de 258 communes, on relève 157 communes avec au moins accident (60,9 %) et 53 communes avec au moins un accident mortel (20,5 %).

La répartition des accidents répond globalement à celle de la population et donc des trafics.

Certains secteurs géographiques ressortent ainsi plus particulièrement :

- Le Puy-en-Velay et les communes de Brives-Charensac, Polignac, Espaly-Saint-Marcel et Vals-près-Le Puy ;
- l'Est du département avec les communes de Monistrol-sur-Loire, Yssingaux, Bas-en-Basset, Aurec-sur-Loire et Sainte-Sigolène ;
- à un degré moindre, le Brivadois avec les communes de Brioude, Langeac et Saint-Laurent-Chabreuges.

Les 11 communes les plus accidentogènes représentent 41,1 % des accidents mais seulement 24,7 % des accidents mortels.

L'analyse de la carte des accidents mortels montre une large dispersion sur l'ensemble du territoire de la Haute-Loire. On relève une concentration autour du Puy-en-Velay, dans le secteur Brioude - Paulhaguet ainsi qu'à l'Est d'une ligne Aurec-sur-Loire – Yssingaux – Fay-sur-Lignon.

Les 11 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels

| Commune | Nombre d'accidents | Part des accidents en % | Nombre d'habitants | Part de la population en % |
|---------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------|
| LE PUY-EN-VELAY | 121 | 17,6 | 18 634 | 8,2 |
| BRIVES-CHARENSAC | 31 | 4,5 | 4 153 | 1,8 |
| YSSINGEAUX | 29 | 4,2 | 7 105 | 3,1 |
| VALS-PRES-LE-PUY | 16 | 2,3 | 3 345 | 1,5 |
| ESPALY-SAINT-MARCEL | 15 | 2,2 | 3 542 | 1,6 |
| SAINTE-SIGOLENE | 13 | 1,9 | 5 952 | 2,6 |
| BAS-EN-BASSET | 13 | 1,9 | 4 314 | 1,9 |
| POLIGNAC | 11 | 1,6 | 2 821 | 1,2 |
| MONISTROL-SUR-LOIRE | 11 | 1,6 | 8 808 | 3,9 |
| BRIOUDE | 11 | 1,6 | 6 700 | 3,0 |
| LANGÉAC | 11 | 1,6 | 3 758 | 1,7 |

Les 9 communes les plus accidentogènes en terme de personnes tuées

| Commune | Nombre de personnes tuées | Part des personnes tuées en % | Nombre d'habitants | Part de la population en % |
|-----------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------|----------------------------|
| YSSINGEAUX | 8 | 8,4 | 7 105 | 3,1 |
| POLIGNAC | 6 | 6,3 | 2 821 | 1,2 |
| LE PUY-EN-VELAY | 4 | 4,2 | 18 634 | 8,2 |
| MONISTROL-SUR-LOIRE | 4 | 4,2 | 8 808 | 3,9 |
| AUREC-SUR-LOIRE | 3 | 3,2 | 6 035 | 2,7 |
| LE-CHAMBON-SUR-LIGNON | 3 | 3,2 | 2 553 | 1,1 |
| ST-LAURENT-CHABREUGES | 3 | 3,2 | 257 | 0,1 |
| LE MAZET-SAINT-VOY | 3 | 3,2 | 1 129 | 0,5 |
| PRADELLES | 3 | 3,2 | 580 | 0,3 |

2.2.11. Les auteurs présumés responsables des accidents mortels (Cf. synthèse en [annexe 5](#))

L'analyse par la préfecture des données relatives aux auteurs présumés des accidents mortels permet d'établir un profil-type.

- un homme (82,4 %), jeune (41,6 % âgé entre 18 et 34 ans),
- habitant le département (72,3 %),
- circulant sur une route départementale (62,4 %), hors agglomération (83,2 %),
- au volant d'un véhicule léger ou utilitaire (77,2 %),
- se déplaçant lors d'un trajet « promenade-loisirs » (71,3 %),
- en fin de semaine (53,5 %), dans le créneau horaire 12h-18h (41,6 %),
- possédant un permis valide (89,1 %),
- assuré (90,1 %),
- succombant dans l'accident (68,3 %).

Autres éléments d'analyse :

- Selon la catégorie socio-professionnelle, les retraités représentent la plus grande part des auteurs présumés responsables d'accidents mortels (24,8 %), devant les cadres moyens et les employés (20,8 %) et les ouvriers (18,8 %).
- Après les conducteurs de véhicules légers ou utilitaires, les motocyclistes sont la deuxième catégorie d'usagers la plus impliquée comme auteurs présumés responsables d'accidents mortels (9,9 %).
- Les 75 ans et plus représentent 13,9 % des auteurs présumés responsables d'accidents mortels.
- La grande majorité des auteurs présumés n'a pas d'antécédent judiciaire (48,3 %). Les condamnations judiciaires concernent surtout les excès de vitesse (48,3 %), à l'exception d'un cas de délit lié à l'alcoolémie (3,4 %).
- La vitesse est le premier facteur des accidents mortels (46,0 %), devant l'alcool (28,7 %) et le refus de priorité (14,9 %). Le défaut de ceinture de sécurité – facteur aggravant de l'accident – est relevé dans 9,9 % des accidents mortels.

3. Les enjeux (Cf. annexe 6)

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables aux choix.

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus comme importants, à reprendre dans les DGO départementaux, sont :

- quatre enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (l'alcool et les stupéfiants), les jeunes (14-29 ans) et les seniors (plus de 65 ans),
- des enjeux facultatifs : le partage de la voirie, les deux-roues motorisés, la vitesse et les distracteurs.

Un enjeu peut être :

- absolu, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département (> 20 % des accidents),
- relatif, c'est-à-dire important comparativement à la famille de même profil (écart positif > 5 points ou écart positif < 5 points et test d'analyse thématique significatif).

3.1 Le risque routier professionnel

Le risque routier est à l'origine de plus de la moitié des accidents mortels du travail.

Les accidents routiers professionnels comprennent :

- les accidents de mission,
- les accidents de trajet (domicile-travail).

Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. C'est un accident du travail (article L. 411-1 du code de la sécurité sociale). Dans un accident de mission, la responsabilité pénale du collaborateur peut être engagée en cas d'infraction au code de la route ou d'accident corporel qu'il aurait occasionné. Mais la responsabilité pénale et civile de l'employeur peut aussi être engagée s'il est établi un manque de prévention de sa part à l'origine d'un accident de la route.

C'est au chef d'entreprise de prendre, dans ce cas, toutes les mesures de prévention pour que le collaborateur puisse se déplacer et travailler en toute sécurité.

Les entreprises doivent intégrer le risque routier dans leur Document Unique de Sécurité (D.U.S). Encouru par les salariés en mission, le risque routier fait partie intégrante des risques professionnels et doit donc figurer dans ce document.

Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel. La loi l'assimile à un accident du travail (article L. 411-2 du code de la sécurité sociale), mais du fait de la nature non professionnelle du déplacement, la prévention du risque trajet ne dépend pas d'une obligation légale. La mise en œuvre d'un plan de prévention doit être le résultat d'une volonté partagée entre l'employeur et son collaborateur.

En Haute-Loire, le risque routier professionnel représente 33,2 % des accidents corporels et 32,6 % de la mortalité.

C'est un enjeu absolu de sécurité routière dans notre département.

3.2 L'alcool et les stupéfiants

3.2.1. L'alcool

L'alcool est avec le tabac la substance psychoactive la plus consommée en France. La consommation annuelle d'alcool pur a baissé de moitié entre 1960 et aujourd'hui, mais malgré cette diminution, la France reste parmi les pays les plus consommateurs (4^{ème} de l'Union européenne et 6^{ème} au rang mondial).

Les hommes sont de plus grands consommateurs d'alcool que les femmes: 23 % des hommes adultes en ont un usage quotidien contre 8 % des femmes.

Le taux d'implication de facteur alcool dans la mortalité routière n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000.

Depuis 15 ans, la sécurité routière a donc essentiellement profité de l'amélioration des comportements sur d'autres facteurs, la vitesse essentiellement, et non pas de progrès spécifiques quant au facteur alcool au volant.

Le problème majeur de l'alcool est son effet dose. Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 17,8 en moyenne mais atteint 44,4 pour une alcoolémie supérieure à 2 g/l de sang (Source : ActuSAM – IFSTTAR 2016).

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool est 0,8 point plus élevé que la référence. Cette différence n'est pas statistiquement significative.

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 28,8 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est légèrement supérieur à la valeur de référence et il est suffisamment important pour conclure que l'alcool demeure un enjeu absolu de sécurité routière en Haute-Loire.

3.2.2. Les stupéfiants

Le problème majeur du cannabis est son association avec l'alcool. Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel. Un conducteur positif à l'alcool et au cannabis multiplie par 29 son risque d'être responsable d'un accident mortel (Source : ActuSAM – IFSTTAR 2016).

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (pour le département, 282 accidents sur un total de 686 accidents).

La part d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est moins élevé (11,3 %) que la référence de la famille (14,3 %). Cette différence n'est statistiquement pas significative.

La part des tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant (10,4 %) est inférieure à la référence de la famille (19,1 %).

3.3 Les jeunes 14-29 ans

L'accidentalité routière des jeunes générations en France reste un fléau et les chiffres restent toujours aussi préoccupants. Chaque semaine, 13 jeunes âgés de 15 à 24 ans perdent la vie sur les routes de France.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 15-24 ans et touchent plus particulièrement les jeunes hommes.

Malgré ces données, l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2000 en France a bénéficié à toutes les classes d'âge.

Néanmoins il faut avoir conscience que ce sur-risque n'est pas du tout spécifique à la France, mais qu'on le retrouve également à des degrés divers dans les autres pays européens.

Plusieurs facteurs peuvent être dégagés :

- la notion de « prise de risque » inhérente à la jeunesse,
- le manque d'expérience de la conduite notamment au cours de la première année de conduite,
- les habitudes festives des jeunes : la consommation d'alcool et de cannabis est particulièrement élevée dans les soirées. La fête est de plus en plus associée à une forte mobilité.
- la fatigue : même sans un recours important aux psychotropes, un jeune qui a passé sa nuit à danser peut tout simplement être fatigué et s'endormir au volant ; la perte de contrôle en courbe peut d'ailleurs signaler un problème de vigilance, provoqué ou non par les psychotropes. De plus, la fatigue est un problème de santé fréquent au sein de cette population : "dette" de sommeil en période d'examen pour les jeunes étudiants, équilibre loisirs-travail pour les jeunes travailleurs.
- la sur-occupation des véhicules ; les études mesurant les risques d'accidents des jeunes conducteurs conduisant seuls ou avec des passagers montrent bien le facteur de risque des passagers et particulièrement des jeunes passagers masculins.

Parmi les accidents corporels, la part d'accidents corporels impliquant un jeune âgé entre 14 et 29 ans est de 52,2 %.

Les jeunes 14-29 ans représentent 35,8 % des tués, 35,1 % des blessés et 35,2 % des blessés hospitalisés pour 15,8 % de la population.

L'enjeu « jeunes 14-29 ans » est un enjeu absolu de sécurité routière en Haute-Loire.

3.3.1. Les 14-17 ans

Ramenée à la population, la classe d'âge des 14-17 ans présente un risque 2 fois plus élevé de blessure que l'ensemble de la population.

La part d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans (15,7 %) est plus élevée que la référence famille (12,4 %). Cette différence est statistiquement très significative.

La part des tués 14-17 ans (5,3 %) est supérieure à la référence de la famille (3,2 %).

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque cyclomoteurs (51,5 % des victimes).

L'enjeu "adolescents âgés de 14 à 17 ans" est un enjeu relatif de sécurité routière en Haute-Loire.

3.3.2. Les 18-24 ans

La Haute-Loire présente un taux annuel moyen de tués 18-24 ans pour un million d'habitants de 286, supérieur à celui de la famille (235) et de France métropolitaine (122).

Par rapport à la composition de sa population, la Haute-Loire enregistre une surmortalité dans la classe d'âge 18-24 ans (21,1 % des tués pour 6,2 % des effectifs).

La classe d'âge 18-24 ans présente un risque 3 fois plus élevé de mortalité et de blessures que l'ensemble de la population.

Les 18-24 ans représente également près d'un quart (24,8 %) des auteurs présumés d'accidents mortels. La part d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans (29,9 %) est plus élevée que la référence famille (28,9 %). Cette différence n'est statistiquement pas significative.

La part des tués 18-24 ans (21,1 %) est supérieure à la référence de la famille (16,2 %).

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 85,0 % des tués et 71,3 % des victimes.

L'enjeu "jeunes âgés de 18 à 24 ans" est un enjeu absolu de sécurité routière en Haute-Loire.

3.3.3. Les 25-29 ans

La part d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 25 à 29 ans (16,9 %) est plus élevée que la référence famille (16,3 %). Cette différence n'est statistiquement pas significative.

La part des tués 25-29 ans (9,5 %) est supérieure à la référence de la famille (7,1 %).

La classe d'âge 25-29 ans présente un risque 2 fois plus élevé de mortalité que l'ensemble de la population.

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente les deux tiers des tués et 62,0 % des victimes.

3.4 Les seniors

La conduite est une tâche complexe qui exige de bonnes capacités physiologiques et cognitives.

Or, avec l'âge, certaines d'entre elles se dégradent : le temps de réaction augmente ; la vue baisse, particulièrement la nuit ; on entend moins bien ; on prend plus souvent des médicaments, dont certains sont incompatibles avec la conduite ; la prise de décision devient plus lente, ce qui peut poser un problème en cas de dépassement, d'insertion sur une voie rapide, de franchissement de carrefour...

Le département présente un taux annuel moyen de tués de plus de 65 ans pour un million d'habitants de 93, inférieur à celui de la famille (104) mais supérieur à la France métropolitaine (45).

Parmi les accidents corporels, la part d'accidents corporels impliquant un senior de plus de 65 ans est de 28,6 %.

Les seniors représentent 24,2 % des tués, 17,0 % des blessés, 19,6 % des blessés hospitalisés pour 21,3 % de la population.

L'enjeu "seniors" est un enjeu absolu de sécurité routière en Haute-Loire.

3.4.1. Les seniors 65-74 ans

La classe d'âge 65-74 ans ne présente pas plus de risque de mortalité ou de blessures que l'ensemble de la population.

Parmi les accidents corporels, la part d'accidents corporels impliquant un senior de 65 à 74 ans (17,2 %) est plus élevée que la référence famille (15,2 %). Cette différence n'est statistiquement pas significative.

La part des tués 65-74 ans (9,5 %) est inférieure à la référence de la famille (11,7 %).

3.4.2. Les seniors de 75 ans et plus

La classe d'âge des 75 ans et plus présente un risque de mortalité 1,4 fois plus élevée que l'ensemble de la population (14,7 % des tués pour 11,3 % des effectifs).

Les 75 ans et plus représentent également 13,9 % des auteurs présumés responsables d'accidents mortels.

Parmi les accidents corporels, la part d'accidents corporels impliquant un senior de plus de 75 ans (14,6 %) est inférieure à la référence de la famille (15,0 %). Cette différence n'est statistiquement pas significative.

La part des tués de 75 ans et plus (14,7 %) est inférieure à la référence de la famille (19,0 %).

3.5 Le partage de la voirie

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en dehors des autoroutes, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera donc la proportion d'accidents impliquant un piéton au sein du département et de la famille.

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc la proportion d'accidents cyclistes contre un autre protagoniste, au sein du département et de la famille.

3.5.1. Les cyclistes

Les cyclistes sont impliqués dans 5,0 % des accidents corporels. Ils représentent 1,1 % des tués, 3,5 % des blessés et 4,6 % des blessés hospitalisés.

La part des accidents avec véhicule tiers, hors piétons, hors autoroute, de la Haute-Loire (4,1 %) est inférieure à celle de la famille (5,7 %).

Les accidents de cyclistes ne sont pas un enjeu dans notre département.

3.5.2. Les piétons

La marche constitue le deuxième mode de déplacement en ville, c'est même le mode prédominant en centre-ville. Elle répond à des caractéristiques bien particulières :

- la liberté de déplacement. Les piétons font des déplacements dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles.

- la sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires.

- des liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.

En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons, ainsi :

- les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement et de leur moindre perception de la vitesse et de la distance des véhicules.

- les enfants sont également des usagers sensibles pour des raisons morphologiques, perceptives et cognitives.

- les personnes à mobilité réduite.

Les piétons sont impliqués dans 16,2 % des accidents corporels. Ils représentent 8,4 % des tués, 12,4 % des blessés et 12,2 % des blessés hospitalisés.

La part des accidents avec piétons, hors autoroute, de la Haute-Loire (16,2 %) est supérieure à celle de la famille (14,4 %). Cette différence n'est pas statistiquement significative.

Les piétons de plus de 65 ans sont les plus touchés (50,0 % des tués et 45,8 % des victimes).

En agglomération, les accidents de piétons seniors représentent la moitié des accidents de piétons, hors autoroute.

Les 75 ans et plus – et plus particulièrement les femmes – sont sur-représentés comme victimes piétons.

Les accidents de piétons ne sont pas un enjeu dans notre département selon les critères définis. Cependant, les seniors sont particulièrement impliqués dans les accidents piétons.

Aussi, les orientations d'actions de l'enjeu « seniors » comportent des orientations particulières relatives à la sécurité des piétons.

3.6 Les deux-roues motorisés

En ce qui concerne les véhicules, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm³). Ici, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et est fixé à 125 cm³. En conséquence, seules deux catégories seront étudiées, sans distinguer les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers),
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds).

Entre 2012 et 2016, en Haute-Loire, 686 accidents ont eu lieu, dans lesquels 95 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on dénombre 197 accidents de deux-roues motorisés (28,7 %), dans lesquels 15 personnes sont décédées, sur ces 15 personnes tuées, 14 étaient des usagers de 2RM (14,7 %).

La part élevée des accidents de 2RM en font un enjeu absolu de sécurité routière en Haute-Loire.

L'enjeu « deux-roues motorisés » se justifie également car l'exposition au risque d'accidents rapportée aux distances parcourues, est très élevée pour ce mode de transport.

De plus, les usagers de « deux-roues motorisés » constituent un problème de santé publique majeur en raison du risque vital et/ou séquellaire.

Synthèse de l'étude de l'enjeu 2RM

| Part en % | 2RM =< 125 cm ³ | 2RM > 125 cm ³ |
|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Accidents | 58,4 | 42,1 |
| Tués | 35,7 | 64,3 |
| Accidents en rase campagne | 25,2 | 75,9 |
| Accidents week-end | 21,7 | 50,6 |
| Accidents | | |
| - sans tiers | 19,1 | 36,1 |
| - contre véhicule léger | 70,4 | 55,4 |
| Conducteurs impliqués selon l'âge | | |
| - 14-17 ans | 46,1 | 1,2 |
| - 18-29 ans | 27,8 | 28,6 |
| - 45-64 ans | 6,0 | 44,1 |

3.7 La vitesse (Extrait du rapport d'information n°3864 tome 1 fait au nom de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière)

La vitesse de circulation n'est pas un facteur d'accident comme un autre.

En effet, les accidents de la circulation sont avant tout des accidents de la mobilité et il est incontestable que sans mobilité, et donc avec une vitesse nulle ou extrêmement réduite, les accidents de la circulation disparaîtraient.

En ce sens, la vitesse, en tant que condition de possibilité de la mobilité, est un facteur inhérent à tout accident.

Ainsi que le note l'IFSTTAR, « il est fondé de considérer que tous les autres facteurs réputés constituer des « causes » d'accidents ne sont que des facteurs aggravants qui, pour une vitesse donnée, décalent la relation vitesse / risque d'accident vers des risques plus élevées ».

Néanmoins, quand il est question de vitesse comme cause d'accident, c'est généralement à une vitesse excessive ou inappropriée qu'il est fait référence.

En effet, la vitesse, notamment en matière de circulation routière, possède des propriétés spécifiques qui font que chaque kilomètre par heure dont elle est augmentée accroît plus que proportionnellement le risque d'accident.

L'énergie cinétique accumulée, de même que la distance de freinage, sont proportionnelles non pas à la vitesse du véhicule mais au carré de cette dernière.

En conséquence, la vitesse intervient non seulement comme facteur déclenchant d'accident, mais également comme facteur aggravant.

Un accident dû à un défaut d'attention qui aurait été sans gravité à 60 km/h peut être mortel à 80 km/h. De plus, la vitesse diminue le temps qui est à la disposition du conducteur pour faire face à la difficulté qui se présente à lui.

Enfin, la vitesse est une cause transversale d'accidents.

Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, on enregistrera moins d'accidents liés à l'alcool si les vitesses moyennes diminuent, même si la consommation d'alcool demeure exactement la même.

Des modèles statistiques ont été construits pour tenter d'établir une corrélation quantitative entre les vitesses pratiquées et le nombre d'accidents de la circulation, de blessés et de tués.

Tous les scientifiques auditionnés par la mission ont corroboré le constat que pose l'IFSTTAR dans son rapport : « Tous les modèles empiriques agrégés du risque s'accordent pour considérer que le taux d'accidents par véhicule x kilomètre sur un réseau augmente en fonction de la vitesse moyenne pratiquée sur ce réseau selon un facteur 4 pour les accidents mortels. Ainsi, en première approximation, augmenter la vitesse moyenne de 1% sur un réseau quel qu'il soit conduirait à augmenter le risque d'accident mortel de 4%. Le risque d'accidents corporels est fonction du carré de la vitesse moyenne, et celui des accidents matériels strictement proportionnel à la vitesse. Ainsi, pour une même augmentation de 1 % de la vitesse moyenne, on observera 2 % d'accidents corporels et 1 % d'accidents matériels en plus. »

Cette relation entre vitesse et accidents, « corroboré par des centaines d'études » étant statistique et découlant des propriétés de la vitesse, elle est fortement prédictive. Il faut souligner qu'elle vaut ceteris paribus et ne prend donc pas en compte des facteurs tels que l'amélioration des véhicules et des infrastructures.

L'enjeu « vitesse » ne peut pas être étudié à partir du fichier national des accidents (BAAC). Il doit faire l'objet d'exploitations spécifiques du fichier des auteurs présumés responsables d'accidents mortels (APAM), du fichier des infractions constatées par les forces de l'ordre et du fichier des infractions de l'infocentre Icare pour le contrôle automatisé.

En Haute-Loire, la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse (53,1 %) est très significativement supérieure à celui de la famille (33,3 %).

Ramenée à la population, la part des infractions vitesse est supérieure dans notre département comparativement à la région Auvergne-Rhône-Alpes et à la France.

Le facteur « vitesse » peut être aussi caractérisé par l'analyse des accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Sur la période 2012-2016, on relève ainsi dans le département de la Haute-Loire une proportion significativement plus importante d'accidents avec un seul véhicule sans piéton (32,1 %) par rapport à la référence nationale (18,7 % en 2016). Elle est très similaire à celle de la famille (32,4 % en 2016).

La vitesse est un enjeu important en Haute-Loire.

Par ailleurs, on relève une part de 28 % de tués non ceinturés par rapport au nombre de tués au port de la ceinture connu soit une proportion supérieure à la famille (22 %) et à la France (21%).

Des orientations d'action sur le thème de la ceinture sont intégrés aux orientations d'action de l'enjeu « vitesse ».

3.8 Les distracteurs

La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

Le succès du smartphone est planétaire : en 2013, les ventes mondiales ont dépassé pour la première fois celles du portable simple.

29 % des conducteurs reconnaissent lire des SMS, des alertes, des mails au volant. 36 % déclarent utiliser leur téléphone pour passer ou recevoir des appels en conduisant. 61 % des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs sms en conduisant et 32 % en écrivent (Source : enquête TNS Sofres pour Axa prévention – 2015).

Le baromètre Axa prévention 2017 montre une dégradation très importante pour le téléphone au volant en région Auvergne-Rhône-Alpes. Désormais, 43 % des automobilistes téléphonent au volant (national 39 %). Ils étaient 28 % en 2016, soit une hausse de 15 points.

Ils sont également plus nombreux que la moyenne nationale à utiliser leur téléphone en multi-usage (appels, SMS, mails, GPS...) de leur smartphone, 66 % contre 59 %.

Ainsi, 29 % consultent ou envoient des SMS (national 24 %). Ils étaient 17 % en 2016 soit une hausse de 12 points et 46 % suivent leur itinéraire sur le GPS de leur smartphone (national 40 %). Ils étaient 27 % en 2016, soit une hausse de 19 points.

La dépendance à cet objet d'hyper-connectivité est de plus en plus forte notamment chez les adolescents pour qui le smartphone tient lieu d'ami virtuel, d'animal de compagnie ou de boîte à trésors.

L'omniprésence du téléphone dans la vie quotidienne et au volant peut être assimilée à une forme de dépendance

Certains scientifiques parlent de syndrome FOMO (Fear of Missing Out) : la peur de rater quelque chose, un besoin irrésistible d'être constamment en relation avec les autres, d'être joignable à tout moment.

Il y a aujourd'hui une forte pression sociale liée à cet usage. Il est difficile de résister au besoin de rester connecté en permanence avec son entourage.

Et puis, l'entourage n'est pas toujours prêt à accepter que quelqu'un ne réponde pas à une sollicitation téléphonique. C'est très vrai dans le cadre professionnel, mais on l'observe également dans le cercle privé.

Un conducteur doit parfois faire face à une double contrainte de la part de ses proches qui, d'une part, souhaitent qu'il ne prenne pas de risque en utilisant son téléphone lorsqu'il conduit et, d'autre part, ont du mal à accepter qu'il ne réponde pas à un appel, même s'il est au volant.

Téléphoner au volant multiplie le risque d'accident par 3. Lire un message en conduisant multiplie le risque d'accident par 23. Il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes.

Il est difficile de mettre en évidence l'usage du téléphone portable dans l'accidentalité locale. Dans le cas de certains accidents mortels, une commission rogatoire permet d'accéder au relevé téléphonique du mis en cause. Cependant, tous les usages (visionnage d'un film, consultation d'Internet...) ne peuvent être tracés.

Le fichier des auteurs d'accidents mortels présumés responsables d'accidents mortels pour la période 2011-2016, indique 2 cas (sur un total de 101 soit 2,0 %) d'usage du téléphone au volant.

La part d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents de la Haute-Loire (10,2 %) est inférieure à celle de la famille (14,5 %).

Il convient de retenir cet enjeu compte-tenu du développement exponentiel de l'usage du téléphone mobile au volant.

3.9 Synthèse des enjeux

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus dans le DGO de la Haute-Loire, sont :

- * les quatre enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (l'alcool et les stupéfiants), les jeunes (14-29 ans) et les seniors (plus de 65 ans),
- * parmi les enjeux facultatifs : les deux-roues motorisés, la vitesse et les distracteurs.

La problématique des piétons n'est pas retenue comme un enjeu mais elle est intégrée par des orientations spécifiques à l'enjeu « seniors ».

4. Les orientations d'action

Il s'agit maintenant de définir des orientations d'actions se rapportant à chaque enjeu et qui se déclineront en actions sur la période du DGO dans le cadre des PDASR, véritables programmes annuels ou pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département.

Une orientation d'actions doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et permettre aux acteurs qui les proposent de répondre à la question: pourquoi réaliser cette action ?

Une orientation d'actions n'est ainsi ni une action, ni même un groupe d'actions.

4.1. Enjeu « risque routier professionnel »

Amélioration de la connaissance

Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle
Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)

Infrastructure

Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure si problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes

Éducation – sensibilisation – formation – information

Sensibiliser les agents de l'État à la préparation de leurs déplacements
Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations
Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les entreprises, et notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite
Informar sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité
Favoriser auprès des entreprises la signature des « 7 engagements pour une route plus sûre »
Mobiliser les entreprises, les fédérations professionnelles (bâtiment et travaux publics) ainsi que les chambres consulaires sur la problématique des repas de fin de chantier

Contrôle – sanction

S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction

4.2. Enjeu « alcool et stupéfiants »

Amélioration de la connaissance

Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool/stupéfiants
Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et accidents

Éducation – sensibilisation – formation – information

Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives)

Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite
Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises
Informers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...)
Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton
Sensibiliser les associations sur la vente d'alcool

Contrôle – sanction

S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage)
Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (Roi de l'oiseau, Saint-Sylvestre...)
Renforcer le contrôle des buvettes temporaires et les ponts de vente d'alcool

4.3 Enjeu « jeunes »

Amélioration de la connaissance

Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement

Infrastructure

Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes

Éducation – sensibilisation – formation – information

Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique
Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements
Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
Sensibiliser les écoles, les universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
Informers et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...)
Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion
Promouvoir l'apprentissage anticipé à la conduite (AAC)

Contrôle – sanction

Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...)
Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

4.4 Enjeu « seniors »

Amélioration de la connaissance

Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement

Infrastructure

Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)

Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes)
Développer des zones de circulation apaisées

Éducation – sensibilisation – formation – information

Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route

Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...), avec interventions de gériatres

Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre

Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro- réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie...)

Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue

Sensibiliser le corps médical sur son rôle pour une conduite adaptée à la santé

Contrôle – sanction

Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés

Poursuivre le contrôle médical de l'aptitude à la conduite en application de l'article R221-14 du code de la route

4.5 Enjeu « deux-roues motorisés »

Amélioration de la connaissance

Améliorer la connaissance des accidents de 2RM

Identifier les itinéraires accidentogènes

Infrastructure

Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes

Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers

Éducation – sensibilisation – formation – information

Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations

Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables

Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...)

Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule

Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...)

Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs /revendeurs de 2RM

Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour...)

Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation

Contrôle - sanction

Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)

Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels

Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes

4.6 Enjeu « vitesse »

Amélioration de la connaissance

Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents

Distinguer, lors de l'analyse d'accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances

Infrastructure

Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire

Réaliser une cartographie des vitesses (administratives et pratiquées)

Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces

Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections

Mettre en œuvre les principes de « la route qui pardonne » : création de zones de récupération, traitement des obstacles latéraux, pose d'écrans motocyclistes...)

Éducation – sensibilisation – formation – information

Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)

Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité

Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)

Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive

Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, pneus, huile...), les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique

Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité

Sensibiliser les usagers aux vitesses réellement pratiquées à l'aide de radars pédagogiques mobiles

Contrôle - sanction

Multiplier les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières

Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles

Poursuivre activement le déploiement du contrôle automatisé

4.7 Enjeu « distracteurs »

Infrastructure

Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière

Éducation – sensibilisation – formation – information

Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois)

Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue

Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
Former les IDSR à ce risque

Contrôle - sanction

Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés
Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite

5. Suivi et évaluation du DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fils conducteurs. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et de mobiliser des partenaires actifs tout au long du DGO.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois pertinent et efficace de poursuivre cette démarche partenariale.

Ainsi, il est proposé que chaque année une réunion du comité de pilotage se tienne vers le mois de novembre, juste avant le lancement de l'élaboration du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu (Cf. annexe 6) permettront de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements. Citons par exemple :

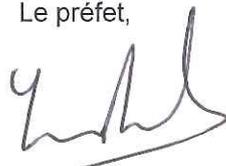
- suivi des objectifs chiffrés définis dans le DGO,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre ne découlant pas des orientations d'actions du DGO.

Les ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur :

- la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions,
- la suppression ou l'ajout d'un enjeu (cas exceptionnel).

Le Puy-en-Velay, le 27 juin 2018

Le préfet,



Yves ROUSSET

Le procureur
de la République,



Nicolas RIGOT-MULLER

Le président
du Conseil départemental,



Jean-Pierre MARCON

Le président de l'AMF 43,



Jean PRORIOL

Le délégué interministériel
à la sécurité routière,



Emmanuel BARBE