

*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU PUY-DE-DOME

# Document Général d'Orientation de la Sécurité Routière 2018-2022

## Département du Puy-de-Dôme

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

## *Table des matières*

Table des matières 2

PREAMBULE .....	3
LES OBJECTIFS DU DGO.....	3
LES PARTENAIRES .....	3
LA DEMARCHE D'ELABORATION .....	3
LE SUIVI.....	4
Définitions des termes employés dans le D.G.O. ....	4
Données générales .....	4
BILAN GLOBAL BRUT .....	6
1 - Les enjeux impératifs 7	
A – Le risque routier professionnel .....	7
B – La conduite après usage d'alcool et de stupéfiants .....	9
C - Les jeunes.....	11
D – Les Seniors .....	13
2 – Les autres enjeux 15	
E – Les deux-roues motorisés .....	15
F – La vitesse .....	16
F – Les distracteurs de conduite.....	17
E –Le partage de la voirie .....	18

## PREAMBULE

Dans un contexte de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de passer sous la barre de 2000 morts en 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs du secteur public comme privé pour réduire l'accidentalité.

Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO).

## LES OBJECTIFS DU DGO

Le DGO que chaque département est invité à élaborer en 2017, pour la période 2018-2022, constitue un outil de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil d'analyse pour susciter la mobilisation locale et renforcer la sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents.

## LES PARTENAIRES

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et déterminer l'importance des enjeux qui en découlent. L'objectif est de mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Pour le DGO 2018-2022, ont été sollicités les services de l'Etat, le Procureur de la République, la Direction Interdépartementale des Routes Massif-Central, les forces de l'ordre (Police Nationale et Gendarmerie Nationale), les élus au travers de l'Association des Maires de France, le Conseil Départemental 63, Clermont Auvergne Métropole, l'Union des Polices Territoriales 63 et la Caisse d'Assurance Retraite de la Santé au Travail (CARSAT).

## LA DEMARCHE D'ELABORATION

Le DGO est à la fois un outil d'analyse et un outil de programmation.

Il permet de réaliser un bilan global de l'insécurité routière locale en comparant les périodes 2007-2011 et 2012-2016. Nous serons également amenés à comparer les chiffres du département aux chiffres nationaux, ainsi qu'à ceux des départements de la même classe que le Puy-de-Dôme.

Une répartition selon 9 classes de départements aux données démographiques, économiques, géographiques et d'accidentalité comparables a été donnée dans le bilan 2011 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). **Le Puy-de-Dôme appartient à la FAMILLE 8 (« multipolaires »)** qui comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne, entrecoupées de zones à dominante rurale. Portée par une démographie équilibrée, son dynamisme économique et universitaire, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grands agglomérations françaises et européennes, en accueillant quelques-uns des grands axes routiers français.

Pour chaque enjeu nous utiliserons les données les plus pertinentes pour établir un constat et définir les orientations d'axes d'action en matière de prévention, sensibilisation et répression.

## LE SUIVI.

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le PDASR annuel en cohérence avec les orientations du DGO.

## Définitions des termes employés dans le D.G.O.

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- 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

Il implique un certain nombre d'usagers, parmi ceux-ci, on distingue :

- Les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical
- **Les victimes** : impliqués non indemnes

Parmi les victimes, on distingue **les tués** c'est à dire toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident et les blessés (victimes non tuées).

Parmi les blessés, on distingue **les blessés hospitalisés**, c'est-à-dire les victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures, des **blessés légers**, c'est-à-dire les 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** définit un nombre de tués pour 100 accidents.

Le **bulletin d'analyse des accident corporels** ou BAAC est un bulletin que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance. Ces bulletins sont regroupés dans le fichier national des accidents corporels dit « fichier BAAC ». Ce fichier permet aux observatoires nationaux et départementaux interministériel de la sécurité routière (ONISR et ODSR) d'établir les statistiques officielles de l'accidentalité nationale et départementale.

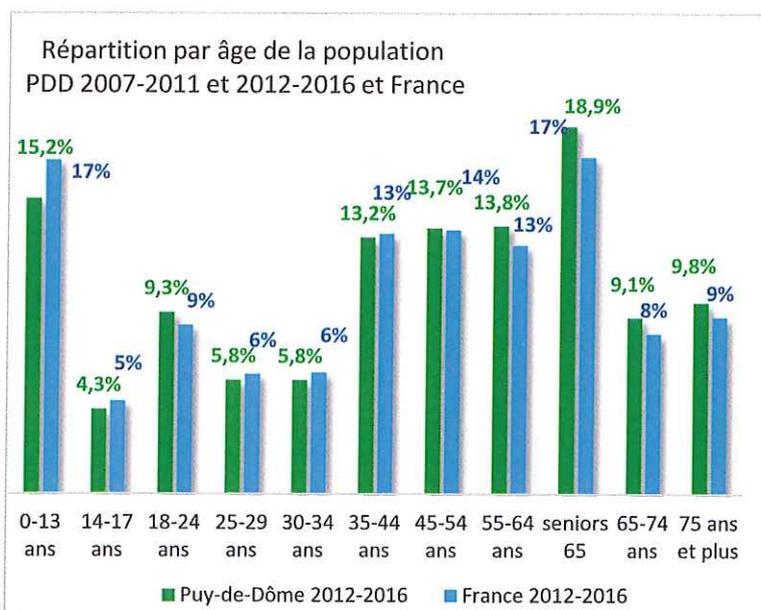
## Données générales

### Données démographiques du Puy-de-Dôme

La population du Puy-de-Dôme était estimée à 661 248 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

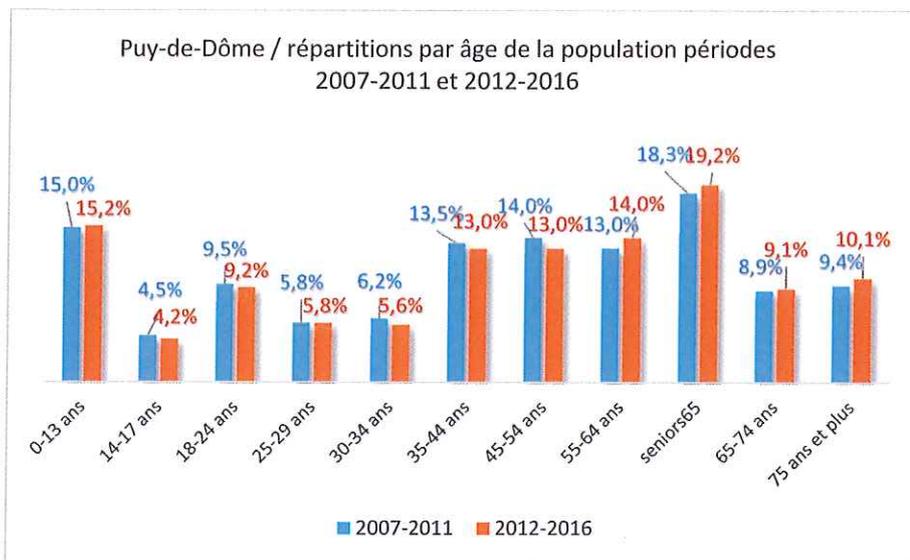
Près de 43 % des Puydômois habitent dans l'agglomération Clermontoise.

Il n'y a pas de grande disparité de la répartition par âges entre le Puy-de-Dôme et la France. Nous pourrions donc comparer utilement les résultats par âge.



Toutefois, la population Senior est proportionnellement plus élevée dans le Puy-de-Dôme, élément à prendre en compte dans les analyses. A noter également que la tranche 18-24 ans est légèrement surreprésentée.

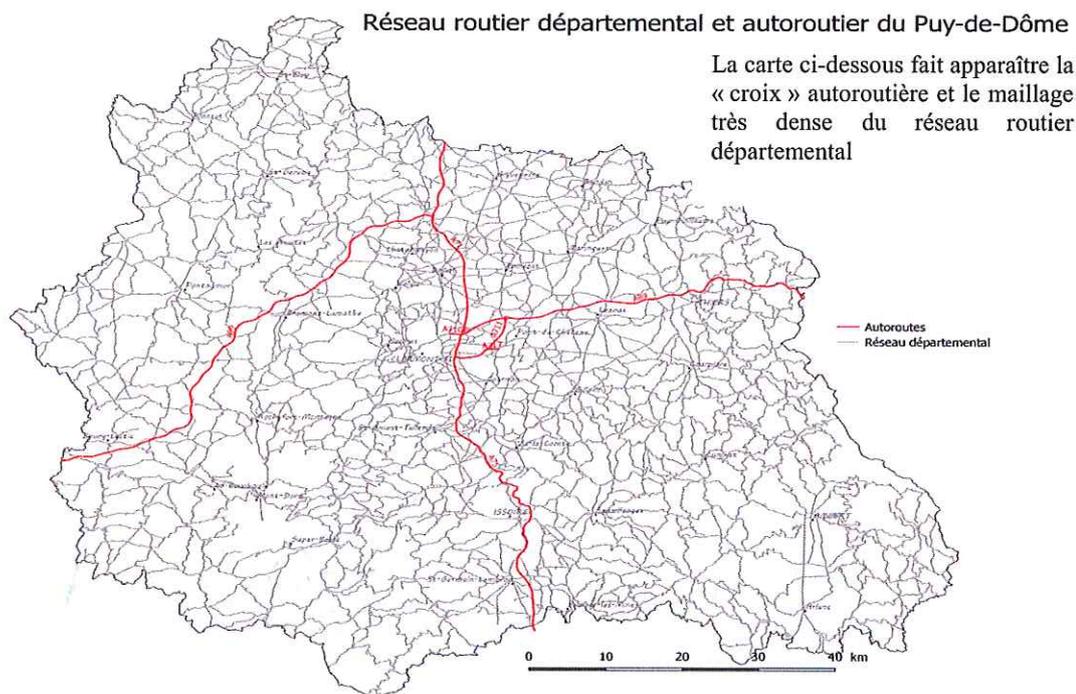
L'évolution de la population Puydômoise entre les 2 périodes laisse apparaître une tendance au vieillissement de la population que la légère augmentation de la classe 0-13 ans ne parvient pas à compenser.



### Données routières du Puy-de-Dôme

Le réseau routier du département comprend 222 km d'autoroute, 7 256 kms de routes départementales et 12 411 kms de voies communales. Le réseau départemental occupe ainsi le 3<sup>e</sup> rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur. On peut noter l'absence de réseau routier national hors autoroutes.

La longueur totale du réseau routier dans le département du Puy-de-Dôme est de près de 20 000 kilomètres. Il a en outre la particularité de se trouver dans un département de montagne avec 2 000 kilomètres de routes départementales situées au-dessus de 800 mètres d'altitude.



## BILAN GLOBAL BRUT

Le bilan global a été réalisé avec les données de l'accidentalité locale en comparant les périodes 2007-2011 et 2012-2016. Les deux périodes de 5 années étudiées se situent juste avant et pendant le dernier DGO.

Sur la période 2012-2016, les résultats bruts montrent une évolution très favorable de la sécurité routière dans la Puy-de-Dôme par rapport à la période 2007-2011. Ces bons résultats méritent toutefois une analyse plus fine car ils sont largement induits par une **rupture statistique intervenue entre 2013 et 2014**.

Puy-de-Dôme	2007/2011	2012/2016	évolution
Nombre d'accidents	4 002	2 520	-37%
Nombre d'accidents mortels	202	169	-16%
Nombre d'accidents graves (avec tué ou BH)	1 510	1 133	-14%
Nombre de victimes	5 312	3 452	-35%
Nombre de tués	221	185	-16%
Nombre de blessés	3 628	2 189	-36%
Nombre de BH	1 584	1 389	-12%

D'un côté le nombre d'accidents et de blessés baisse de plus d'un tiers, de l'autre le nombre d'accidents mortels, d'accidents graves, de tués et de blessés hospitalisés baisse de l'ordre de 15%. **C'est ce dernier chiffre qui reflète la réalité de l'insécurité routière.**

Les données concernant les tués sont à considérer avec discernement car les chiffres sont peu significatifs, du point de vue statistique. Cependant, ils sont l'indicateur le plus visible et les chiffres les moins acceptables socialement.

Pour une analyse fiable, sont considérées les données faisant état du nombre de blessés hospitalisés.

### A retenir :

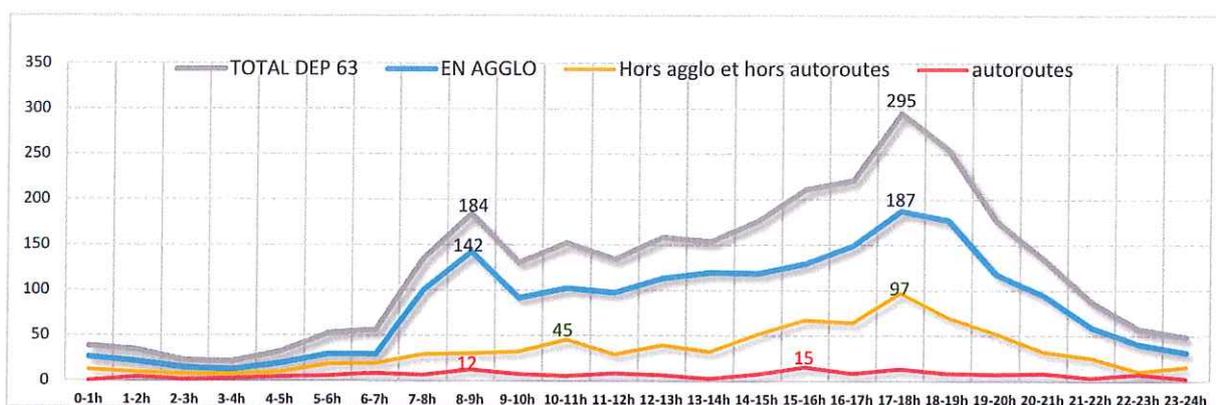
- La pyramide des âges du Puy-de-Dôme est relativement proche de la pyramide nationale
- L'évolution de la population est au vieillissement
- Plus de 40% des 650 000 Puydômois habitent dans l'agglomération Clermontoise
- Avec 222 kms d'autoroute et 7 256 kms de routes départementales, le réseau routier du Puy-de-Dôme est particulièrement développé
- Nous pouvons constater une baisse avérée d'environ 12% de l'insécurité routière dans le Puy-de-Dôme entre les 2 périodes 2007-2011 et 2012-2016
- Sont considérés les blessés hospitalisés plus de 24 heures, pour réaliser les comparaisons et analyses
- La référence famille 8 (ou F8) est utilisé pour désigner des départements aux données démographiques, économiques, géographiques et d'accidentalité comparables au Puy-de-Dôme, ce qui permet une comparaison pertinente

# 1 - Les enjeux impératifs

## A – Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel englobe aussi bien les déplacements professionnels que les trajets pour se rendre ou revenir du lieu de travail.

Une première indication est donnée par le graphique ci-dessous, qui montre 2 pics du nombre d'accidents entre 8H00 et 9H00 et 17H00 et 18H00, correspondant aux périodes de trafic pendulaire lié au travail.



Dans le tableau ci-dessous sont pris en compte les victimes qui sont en trajet professionnel ou domicile-travail dans les accidents où au moins une victime était en déplacement domicile travail ou trajet professionnel. Ne sont pas comptés dans ce tableau les autres victimes d'autres type de trajet.

Il convient toutefois d'interpréter avec prudence les résultats. La baisse spectaculaire du nombre d'accidents et du nombre de blessés sont à mettre au compte de la rupture statistique de 2013/2014.

*\*Il est normal que la somme des 2 types d'accidents soit*

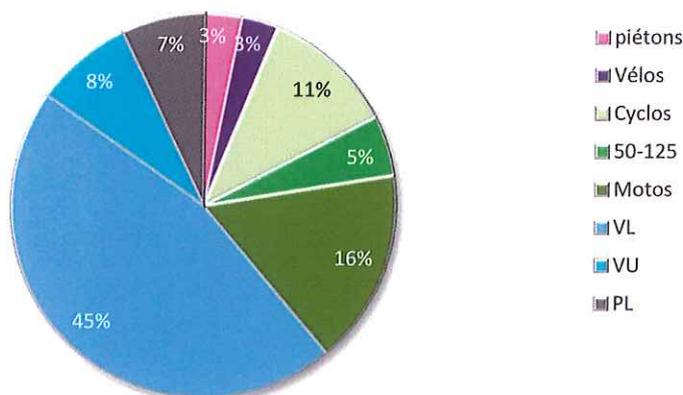
*inférieure à la somme des 2 chiffres car un certain nombre d'accidents comportait à la fois une victime en trajet domicile travail et une victime en déplacement professionnel.*

Trajets DT et Pro	Accidents*	Tués	Blessés	(BH)
2007/2011 dom-trav	697	25	529	188
2007/2011 pro	633	3	231	55
2007/2011 TOTAL	1 223*	28	760	243
2012/2016 dom-trav	416	13	344	164
2012/2016 pro	327	4	131	39
2012/2016 TOTAL	707*	17	475	203
Différence en % trajet dom-trav	-40%	-48%	-35%	-13%
Différence en % trajet pro	-48%	33%	-43%	-29%
Différence en % TOTAL	-43 %*	-39%	-38%*	-16%
Différence en % France	-21 %			Non connu

La baisse de 16 % enregistrée pour les blessés hospitalisés représente la réalité de la baisse de l'accidentalité liée au travail et se trouve un peu plus importante que la baisse générale constatée sur la même période qui est elle de 12 %.

Si on regarde le type de déplacement le plus meurtrier, on s'aperçoit que les véhicules légers avec 47% des tués et les motos avec 41% des tués représentent la quasi-totalité des victimes. On note une surreprésentation des deux-roues motorisés, moyen de déplacement très peu utilisé et une faible implication des piétons et des véhicules utilitaires.

2012-2016 dep63 / BH en trajet professionnel  
répartition selon le type de déplacement



Le Puy-de-Dôme se situe légèrement en dessous de l'accidentalité et de la mortalité professionnelle relevées dans les départements identiques et en France.

La mortalité routière est la première cause de mortalité au travail et représente donc pour le monde de l'entreprise un enjeu considérable. Mais il est également un enjeu de taille pour la sécurité routière eu égard au nombre d'accidents et de victimes qu'il recense.

Trajets DT et Pro	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
2012/2016 % par rapport à total DEP63	36 %	33 %	37 %	33 %
2012-2016 Famille 8	41 %	42 %	nc	nc
2012/2016 % France	46 %	40 %	nc	nc

#### A retenir

- L'accidentalité liée à un déplacement professionnel et/ou aux trajets domicile/travail représente la 1<sup>ère</sup> cause de mortalité au travail et 1/3 de l'accidentalité totale dans le Puy-de-Dôme
- Entre 2007-2011 et 2012-2016, nous constatons une baisse de 16 % des BH, ce qui est une baisse supérieure à la baisse globale dans le Puy-de-Dôme. Ceci est dû au fait que l'essentiel des déplacements liés au travail se font en VL, catégorie où l'on enregistre le plus de gain en sécurité routière
- Les piétons sont peu concernés par l'accidentalité liée au travail
- Les cyclomotoristes sont surreprésentés en tant que blessés hospitalisés

#### Les orientations :

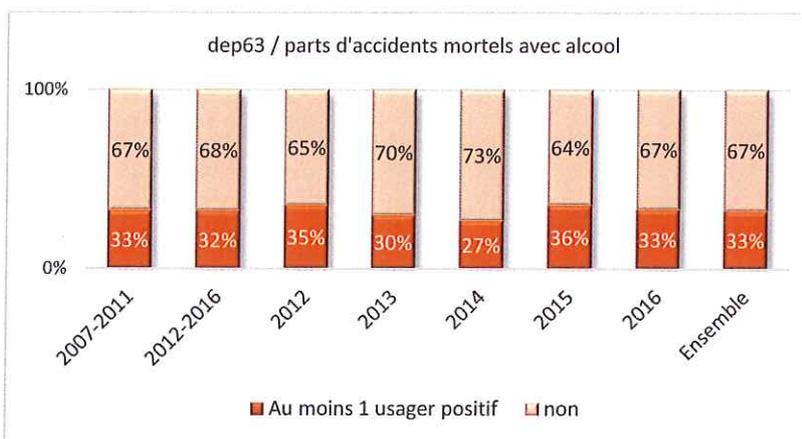
- Faire une priorité de l'organisation des actions en entreprise
- Sensibiliser les employeurs pour limiter les déplacements
- Sensibiliser les employeurs sur l'importance de l'entretien des véhicules de service
- Informer les employeurs de leurs obligations et de leur responsabilité
- Mettre en contact les entreprises et les gestionnaires en cas de problème lié à l'infrastructure pour accéder à l'entreprise
- Promouvoir la signature de la charte d'engagement pour une route plus sûre
- Organiser des actions spécifiques 2RM (motos et cyclomoteurs) et vélo en entreprise
- Sensibiliser les forces de l'ordre sur la dangerosité des trajets pendulaires
- Organiser des contrôles coordonnés police gendarmerie lors des trajets pendulaires

## B – La conduite après usage d’alcool et de stupéfiants

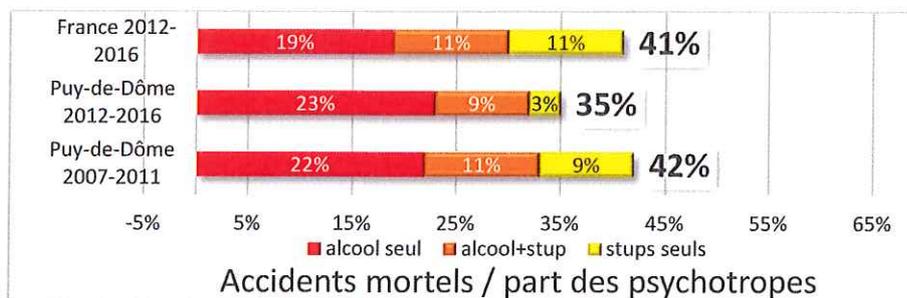
Les données alcool pour le Puy-de-Dôme sont calculées de la même manière que les données nationales. Ne sont retenus que les accidents pour lesquels la détection a pu être réalisée. Dans un certain nombre d’accidents, on ne connaît pas l’alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le bulletin d’analyse accident (BAAC), les résultats n’étaient pas connus par les forces de l’ordre, ou bien l’état de la victime est tel qu’il est impossible de réaliser une prise de sang.

Concernant la présence d’alcool dans les accidents mortels on note une certaine stabilité avec une moyenne d’un peu plus de 30%.

Entre les 2 périodes 2007-2011 et 2012/2016 on remarque une légère augmentation du nombre d’accidents mortels avec présence d’alcool seul, en revanche on constate une légère baisse avec présence simultanée d’alcool et stupéfiants et une chute avec stupéfiants seuls.



Nous constatons donc une baisse significative des accidents mortels avec alcool et ou stupéfiants mais celle-ci est due à une baisse de la présence des stupéfiants. Les accidents mortels avec alcool uniquement sont en très légère augmentation (+1%).



Ceci démontre que la consommation de psychotropes et en tout premier lieu d’alcool, reste, avec la vitesse, le 1<sup>er</sup> facteur d’accident

mortel dans le Puy-de-Dôme. L’usage de médicaments, paramètre potentiellement important, n’apparaît pas faute de données le concernant.

Le tableau ci-dessous démontre que le pourcentage d’accidents mortels où l’on retrouve de l’alcool est quasiment le même en agglomération, hors agglomération et sur autoroute. Bien évidemment leur nombre est bien moins élevé en valeur absolue sur autoroute et en agglomération, mais on peut constater l’influence de l’alcool y compris sur autoroute. Cette alcoolisation n’est pas due à des usagers en transit, mais à des usagers locaux utilisant l’autoroute. Il faut ajouter que la grande majorité de l’accidentalité routière du Puy-de-Dôme (85%) est une accidentalité causée par des locaux, y compris sur autoroute notamment gratuite (A75).

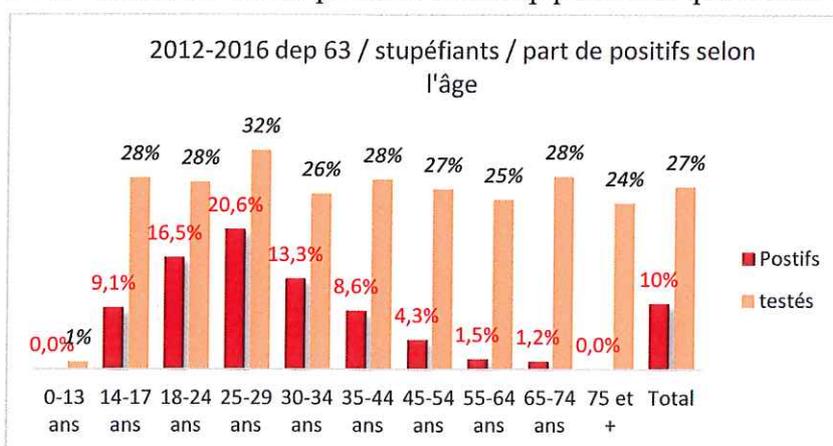
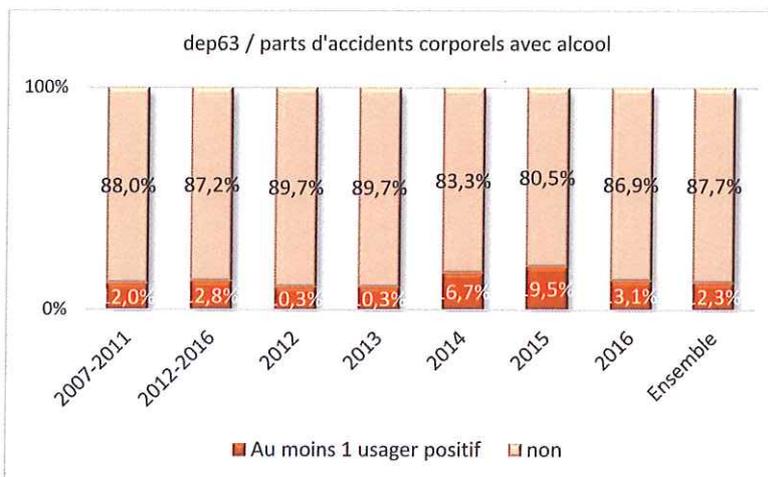
Part des accidents avec alcool	DEP63	AGGLO	HORS	Autoroute
<b>2007-2011</b>				
Part d’accidents corporels	12%	9%	17%	18%
Part d’accidents graves	19%	18%	19%	21%
Part d’accidents mortels	33%	36%	31%	33%
<b>2012-2016</b>				
Part d’accidents corporels	13%	10%	17%	9%
Part d’accidents graves	18%	18%	19%	10%
Part d’accidents mortels	32%	29%	33%	29%

Entre 18 et 75 ans toutes les tranches d'âge sont concernées par l'alcool avec une plus forte implication dans la tranche 18-44 ans.

En ce qui concerne l'ensemble des accidents corporels, la présence d'alcool est relevée dans 12% des cas, chiffre sous-estimé car le dépistage n'est pas toujours possible.

Comme le montre le tableau ci-dessous environ 1 usager impliqué sur 4 est testé pour les stupéfiants et ce taux est plus ou moins le même pour la quasi-totalité des tranches d'âge. Comme prévu, les

18-35 ans ont un taux de présence beaucoup plus élevé que le reste de la population : le phénomène stupéfiant est donc un phénomène particulièrement lié à l'âge.



le phénomène stupéfiant est donc un phénomène particulièrement lié à l'âge.

A noter que nous n'avons pas de données concernant l'usage de médicaments. Les statistiques sous-estiment donc la présence des psychotropes dans l'accidentalité locale.

#### A retenir :

- Les psychotropes sont présents plus du tiers des accidents mortels et plus de 10% des accidents corporels. Ils sont donc un enjeu prioritaire dans le Puy-de-Dôme
- Dans la mesure où les dépistages ne sont pas systématiques, leur présence réelle est donc plus importante
- L'alcool concerne l'intégralité des classes d'âge, tandis que les stupéfiants sont plus présents chez les jeunes

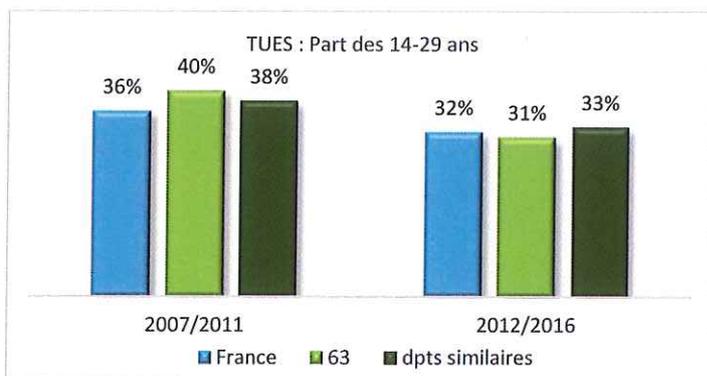
#### Les orientations :

- Sensibiliser les entreprises et les employeurs institutionnels sur les consommations sur le lieu de travail
- Promouvoir le zéro alcool lors des pots organisés en entreprises publiques ou privées
- Sensibiliser les organisateurs de soirées festives
- Sensibiliser les élus et les présidents de clubs sportifs sur les consommations lors de rencontres sportives
- En lien avec les services de santé, avoir une réflexion sur l'efficacité de la réponse pénale pour les consommations avérées de psychotropes
- Sensibiliser les forces de l'ordre à l'importance de l'enjeu alcool lors des contrôles et de la rédaction des fichiers BAAC

## C - Les jeunes

Depuis peu l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) a fait évoluer l'analyse de cette population en la segmentant en trois classes d'âge :

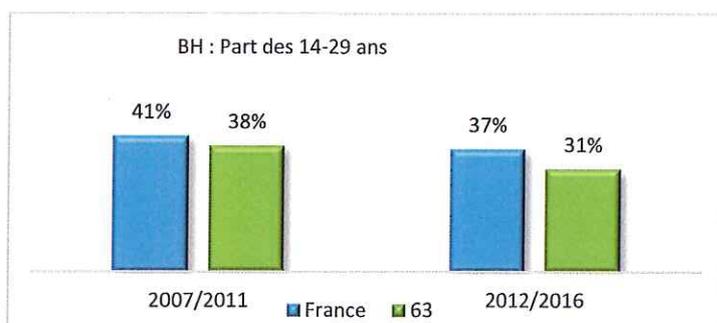
- 14-17 ans, permet notamment de représenter les adolescents se déplaçant en cyclomoteurs ;
- 18-24 ans, jeunes conducteurs ;
- 25-29 ans, âge où le jeune conducteur commence à acquérir de l'expérience.



En ce qui concerne les tués nous constatons une diminution de leur nombre entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016. Cette amélioration est encore plus visible si nous nous comparons avec la France et la Famille 8.

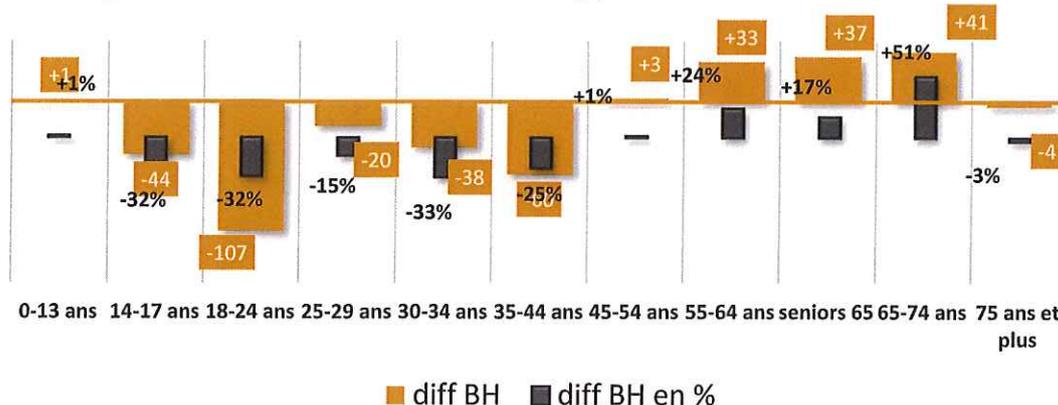
En considérant les tranches d'âge, le gain est le plus important parmi les 18-24 ans. La désaffection des adolescents pour le cyclomoteur explique en grande partie le gain dans la tranche 14-17 ans.

Tués	Tués 14/17	Tués 18/24	Tués 25/29	Total tués 14/29
2007/2011	13	50	25	88
2012/2016	8	34	15	57
Evolution nbre	-5	-16	-10	-31
Évolution %	-38 %	-32%	-40 %	-35 %

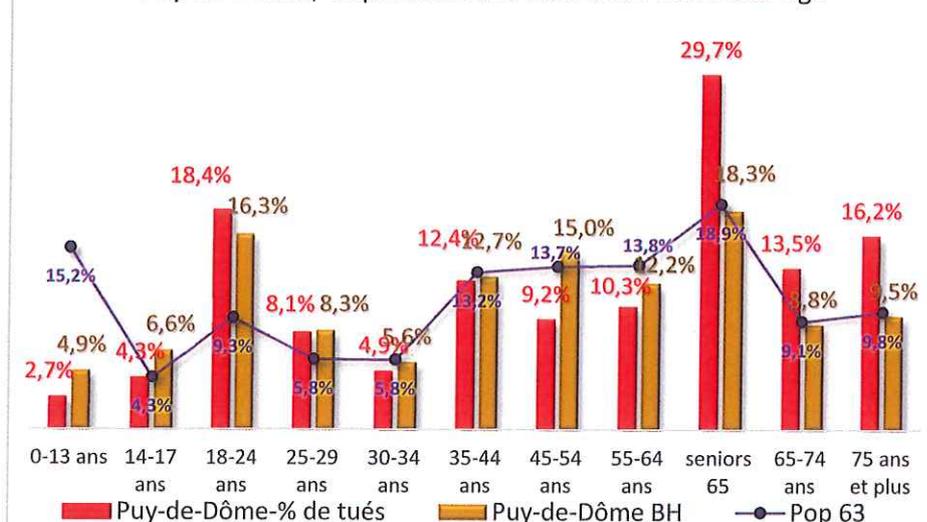


En ce qui concerne les blessés hospitalisés nous suivons également la tendance nationale à la baisse. Comme pour les tués elle est plus marquée dans le Puy-de-Dôme. C'est dans les segments 14-17 ans et 18-24 ans que la plus forte baisse s'observe.

Puy-de-Dôme--Evolution des nombres de BH / périodes 2007-2011 et 2012-2016



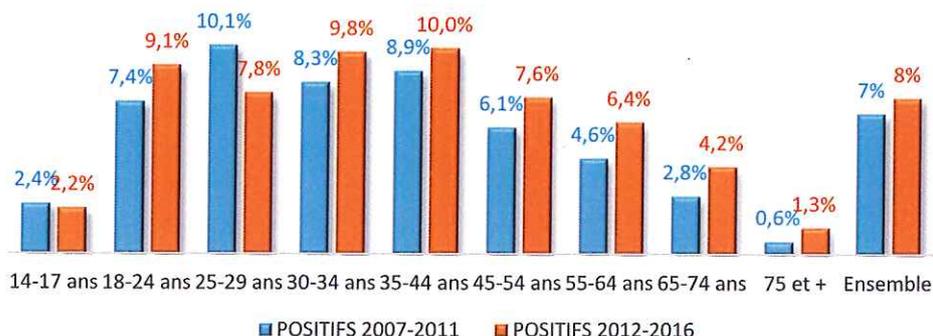
Puy-de-Dôme / Répartition des tués et BH selon leur âge



Il convient toutefois de relativiser ces bons résultats car comme le montre le tableau ci-contre, les jeunes et en particulier les 18-24 demeurent largement surreprésentés dans l'accidentalité locale avec 18% des tués et 16 % des blessés hospitalisés pour 9% de la population du Puy-de-Dôme.

En ce qui concerne l'alcool, une augmentation de près de 2% du taux de positifs sur la tranche d'âge 18-24 ans est un signe négatif.

DEP63/ alcool / comparaison des taux de positifs par classes d'âge



**A retenir :**

- Les chiffres de l'accidentalité des jeunes se sont améliorés ces 5 dernières années
- Il s'agit de la classe d'âge pour laquelle le gain en nombre de vies humaines est le plus important
- Les 18-24 ans restent toutefois largement surreprésentés dans l'accidentalité locale, les 14-17 et 25-29 ans dans une moindre mesure
- L'alcoolisation des 18-24 ans est en hausse sensible

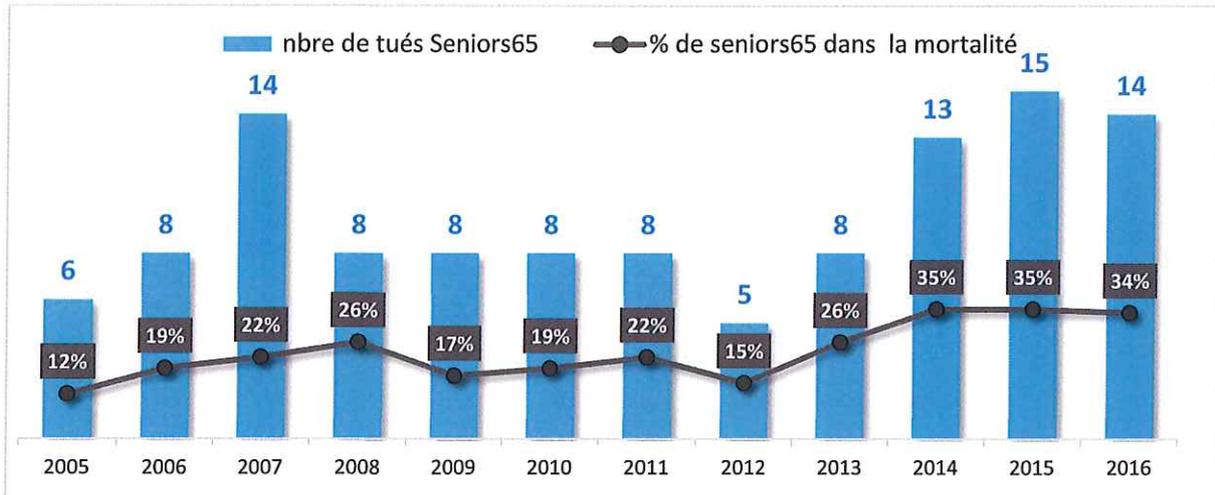
**Les orientations :**

- Adapter les sensibilisations aux évolutions de la jeunesse
- Favoriser les interventions sécurité routière en milieu scolaire
- Tenir compte de l'ensemble des psychotropes lors des interventions de prévention
- Adapter les discours préventifs à la psychologie des adolescents et des jeunes adultes
- Faire évoluer la prévention et la communication sur les dangers liés à l'alcool
- Accentuer les contrôles et la répression alcool lors d'événements festifs
- Sensibiliser les forces de l'ordre à l'importance d'une bonne collecte des informations concernant les psychotropes lors de la rédaction des fichiers BAAC

## D – Les Seniors

Les seniors sont les usagers de la route âgés de 65 ans et plus. L'ONISR divise cette tranche d'âge en 2 tranches distinctes : les 65-74 ans et les 75 ans et +. Ils représentent 19 % de la population du Puy-de-Dôme (9% pour les 65-74 ans et 10% pour les 75 ans et +), ce qui est conforme au pourcentage national. En d'autres termes le Puy-de-Dôme n'est pas un département où la moyenne d'âge est particulièrement élevée.

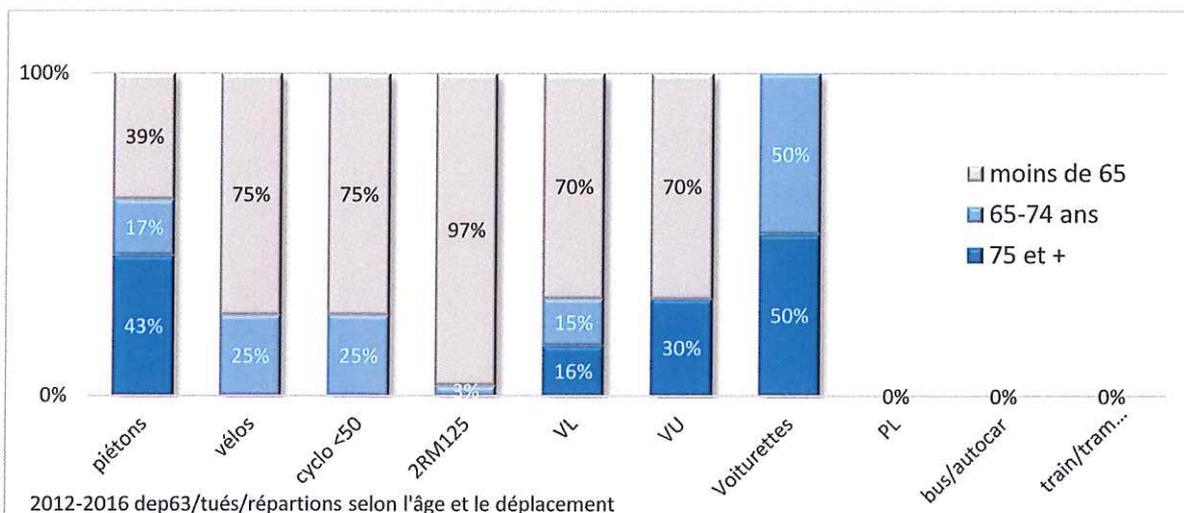
Le graphique ci-dessous donne une première approche de la mortalité des seniors dans notre département. Les trois dernières années sont marquées par une augmentation, non seulement de la part



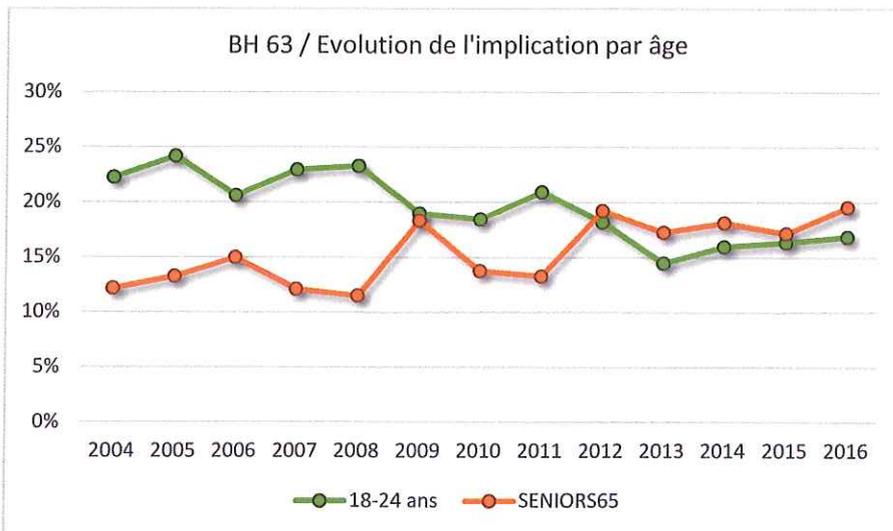
des tués seniors, mais aussi de leur nombre. En effet, excepté pour 2007, année particulièrement meurtrière dans le département, le nombre de tués seniors était situé entre 7 et 8 chaque année. Ils représentaient environ 1 tué sur 5.

**Depuis 2014 le nombre de seniors tués a pratiquement doublé et ils représentent maintenant 1/3 des tués. En 2017, ces chiffres se confirment avec près de 40 % des tués. Cette forte implication, assez nouvelle, semble se pérenniser. L'ONISR a fait le même constat à l'échelle nationale.**

Si l'on regarde de plus près en fonction des modes de déplacement les seniors sont largement surreprésentés dans les victimes piétons et cyclistes. Cela est dû d'une part au fait qu'ils favorisent ces moyens de déplacement, d'autre part à leur fragilité physique. Ce dernier point explique leur surreprésentation dans le nombre de tués.



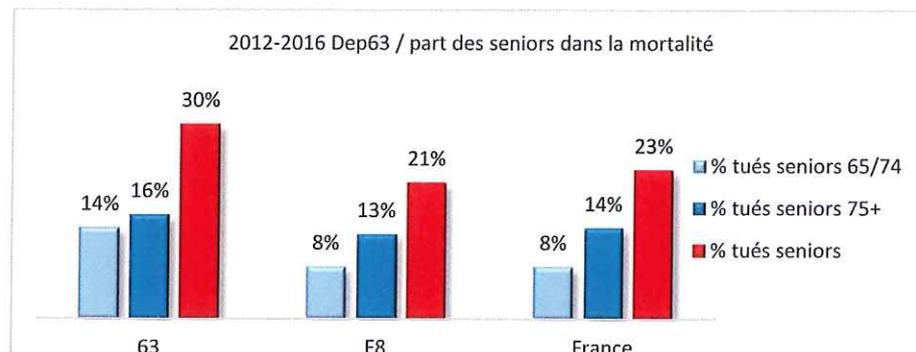
2012-2016 dep63/tués/répartions selon l'âge et le déplacement



Le graphique ci-contre montre la double tendance de l'évolution de l'accidentalité des seniors et des jeunes. Les jeunes sont surreprésentés mais passent sur la période de 25% des victimes graves à 15%, pour une part de la population égale à 9%. Les seniors suivent le chemin exactement inverse. Autrement dit les jeunes étaient

largement surreprésentés et sont maintenant surreprésentés alors que les seniors étaient largement sous-représentés et deviennent maintenant surreprésentés.

Si l'on compare la mortalité des seniors 63 avec celle de la France et de la Famille 8 on se rend compte de l'importance de la mortalité Senior dans le 63. Ceci demande une réponse adaptée.



#### A retenir :

- L'accidentalité des Seniors est croissante depuis 4 ans
- Alors qu'ils étaient sous-représentés comme BH, ils sont en passe de devenir surreprésentés
- Ils sont largement surreprésentés dans la mortalité routière
- La surreprésentation des seniors dans les tués est essentiellement due aux victimes piétons
- Nous allons vers un vieillissement de la population Puydômoise qui fait de l'enjeu Senior un enjeu prioritaire pour la sécurité routière locale

#### Les orientations :

- Faire des actions vers les seniors une priorité
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité Seniors
- Sensibiliser l'ensemble des usagers à la problématique piétons Seniors
- Sensibiliser les gestionnaires aux aménagements piétons adaptés aux Seniors
- Sensibiliser et informer les forces de l'ordre sur le thématique Sénior
- Sensibiliser les médecins généralistes à la conduite des Seniors

## 2 – Les autres enjeux

### E – Les deux-roues motorisés

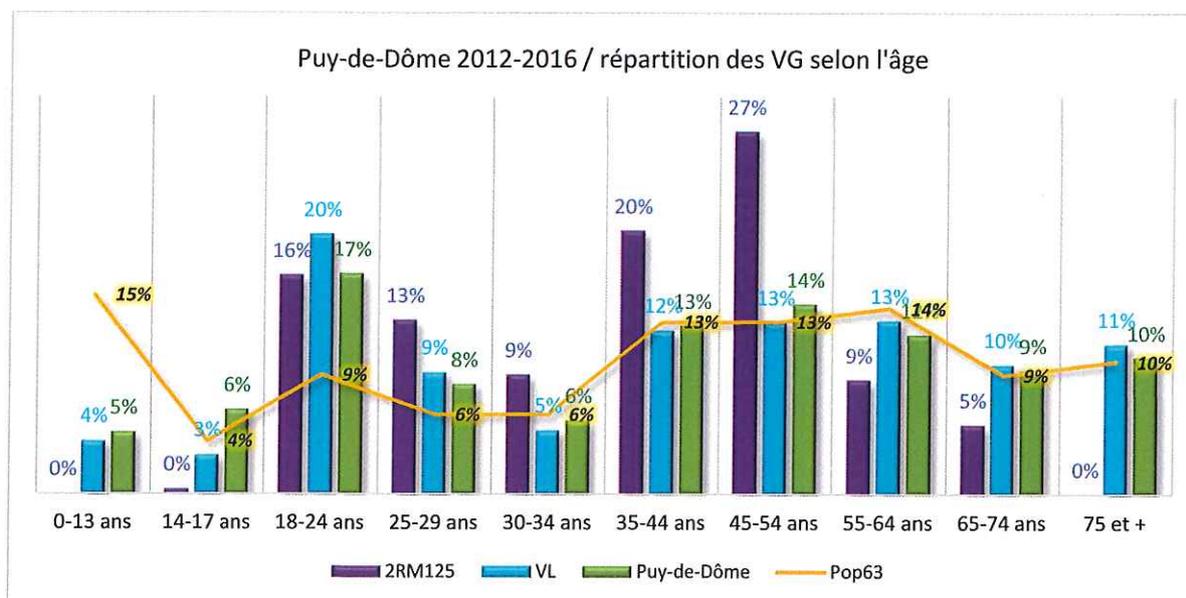
Les deux-roues motorisés (2RM), recouvrent toutes les motos, quel que soit leur cylindrée.

Dans le Puy-de-Dôme, sur la période 2012-2016, les motards représentent 18% des tués et 20 % des blessés hospitalisés alors qu'ils représentent moins de 2% du trafic routier. La mortalité des 2 RM du Puy-de-Dôme est légèrement au-dessus des départements comparables (+1%).

Si on compare l'évolution entre les 2 périodes on constate que la mortalité des cyclos s'est effondrée (-82%) alors que celle des motos a baissé de « seulement » 19%. La baisse (de 3% par an en moyenne) de l'usage du cyclomoteur est le principal facteur d'explication. Ce mode de transport reste toutefois très dangereux avec 2% des tués pour 0,3% des kilomètres parcourus.

Tués	Cyclos	Motos2RM>50	Ensemble
2007/2011	22	42	64
2012/2016	4	34	38
<b>Evolution (nbre)</b>	-18	-8	-26
<b>Evolution (%)</b>	-82 %	-19 %	-40 %
BH	Cyclos	Motos2RM>50	Ensemble
2007/2011	229	254	483
2012/2016	108	273	381
<b>Evolution (nbre)</b>	-121	+19	-102
<b>Evolution (%)</b>	-53 %	+7 %	-21 %

La baisse apparente des 2RM blessés hospitalisés cache en fait une augmentation des BH motos. En prenant en compte la totalité des BH, la baisse de 21% des 2 RM est uniquement due aux cyclos. Le nombre de BH moto lui a augmenté de 7%. Le nombre de BH est l'indicateur le plus fiable dont nous disposons, son augmentation de 7% chez les motards montre une tendance très négative. Tout ceci indique que nous sommes encore confrontés à une accidentalité forte et surtout en hausse des 2RM.



Si l'on observe la répartition des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en fonction de l'âge, on constate que l'essentiel de ces victimes se situent dans les tranches des 18-24, âge du 1<sup>er</sup> permis moto, et des 35-55 ans.

Les conducteurs de 2 RM ont un accident où ils sont les seuls impliqués dans 25 % des cas et cela monte à plus de 40% pour les motards hors agglomération.

	EN agglo			HORS agglo			Autoroutes		
	Nb d'acc seuls	Nb d'acc total	Part d'acc seuls	Nb d'acc seuls	Nb d'acc total	Part d'acc seuls	Nb d'acc seuls	Nb d'acc total	Part d'acc seuls
cyclos50	47	227	20,7%	9	38	23,7%	0	0	
Motos	28	295	9,5%	79	194	40,7%	11	19	57,9%

Ceci montre un défaut de maîtrise du véhicule souvent accompagné d'une vitesse inadaptée. On peut également ajouter que l'accidentalité 2RM concerne pour 85% des hommes et que les motards sont responsables de leur accident dans 50% des cas.

#### A retenir :

- L'accidentalité des 2 RM concerne essentiellement les hommes entre 18 et 55 ans
- Nous constatons une diminution de la mortalité des motards (hors cyclos) mais une augmentation du nombre de BH, indicateur le plus fiable
- La désaffection des adolescents pour les cyclomoteurs a provoqué un effondrement de l'accidentalité de cette catégorie

#### Les orientations :

- Sensibiliser les motards à l'accidentalité de leur moyen de déplacement
- Développer les formations post permis à tout âge
- Sensibiliser les motards à l'importance de l'équipement
- Sensibiliser les automobilistes à la fragilité des 2RM
- Sensibiliser les gestionnaires à l'importance de l'infrastructure pour la sécurité des 2 RM
- Adapter la répression aux comportements à risque des 2 RM

## F – La vitesse

D'un point de vue statistique, le facteur vitesse n'apparaît pas à sa juste valeur dans les facteurs d'accident car il est difficile de déterminer son impact réel. On peut considérer qu'il est pratiquement toujours présent et que dans tous les cas il reste un facteur aggravant.

Entre 2013 et 2016, au niveau national, l'ONISR a constaté une augmentation des vitesses moyennes pratiquées sur le réseau rapide (autoroutes) une stagnation sur le réseau limité à 90KM/H et une légère baisse en agglomération. Dans le Puy-de-Dôme nous constatons les mêmes tendances.

A75	vitesse moyenne	% en excès	V85
2013	111 km/h	11,70%	129 km/h
2016	117 km/h	23,30%	138 km/h
	+ 6 km/h	11,60%	+ 9 km/h

Pendant la même période sur l'A75 dans les sections limitées à 130 km/h l'augmentation de la vitesse est de 6 km/h (5.5 %) ce qui est considérable et conforme au chiffre de l'ONISR. Nous passons ainsi de 11 à 23 % d'usagers en infraction et la V85 (vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des automobilistes) passe de 129 à 138 km/h (+ 7 %). Dans le même temps nous constatons une baisse du nombre

d'accidents sur autoroute mais une augmentation de leur gravité avec une hausse de 5% des décès et

de 10 % des blessés hospitalisés. On peut, sans risque de se tromper affirmer qu'il y a un lien entre l'augmentation de la vitesse et l'aggravation des conséquences des accidents sur autoroute.

A retenir :

- Aucun élément ne permet d'affirmer que la vitesse ait augmenté ces dernières années sur le réseau départemental et en agglomération
- Sur le réseau autoroutier on constate une augmentation de 6 km/h de la vitesse moyenne comme au niveau national
- Nous constatons une augmentation de la gravité des accidents sur autoroute certainement liée à l'augmentation des vitesses pratiquées

Les orientations :

- Entamer une réflexion globale sur le contrôle sanction automatisé dans le Puy-de-Dôme
- Médiatiser le plus souvent possible les contrôles vitesses effectués par les forces de l'ordre
- Faire du contrôle vitesse un enjeu prioritaire pour les forces de l'ordre
- Sensibiliser les gestionnaires à l'enjeu vitesse
- Adapter la réponse pénale à l'enjeu vitesse

## F – Les distracteurs de conduite

Nous entendons par distracteur l'utilisation du téléphone, du GPS, de la radio voire même d'appareils vidéos. Il peut également s'agir de toute action perturbatrice n'ayant pas de lien avec la conduite : manger, boire, fumer ....

Nous manquons de données statistiques fiables, aussi bien localement que nationalement, pour quantifier l'influence directe des distracteurs sur l'accidentologie.

Toutefois les études IFSTTAR-INSERM montrent que 3,1% des automobilistes, 5,2% des conducteurs de véhicules utilitaires et 4,9% de conducteurs de poids-lourds utilisent un téléphone tenu en main ou à l'oreille. Cela ne représente qu'une partie du problème car beaucoup plus utilisent un kit main libre avec un risque similaire. Les études montrent également que l'usage d'un distracteur est encore plus dangereux lorsqu'il est associé à un manque d'expérience de conduite. Tout ceci fait de l'enjeu distracteurs un enjeu prioritaire dans la mesure où il est certainement déjà bien présent dans l'accidentalité locale et probablement appelé à se développer dans le futur.

A retenir :

- Il est très difficile de mesurer l'importance des distracteurs dans l'accidentalité
- Le kit main libre est aussi dangereux d'utilisation que le téléphone tenu à la main
- L'utilisation des distracteurs est un enjeu en progression
- L'inexpérience dans la conduite augmente le risque en cas d'utilisation d'un distracteur

Les orientations :

- Améliorer la connaissance des accidents avec distracteurs
- Sensibiliser les employeurs aux risques liés à l'utilisation des distracteurs
- Sensibiliser tous les usagers aux risques liés aux distracteurs et en particulier les jeunes conducteurs lors de leur formation initiale
- Organiser et médiatiser la répression

## E –Le partage de la voirie

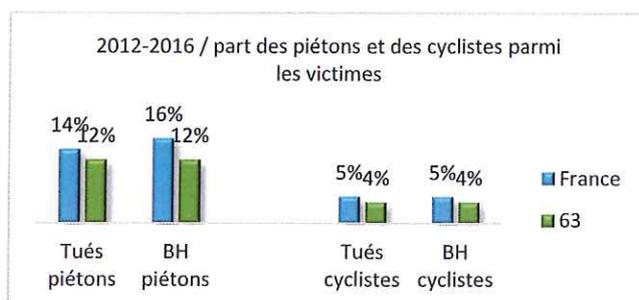
Le partage de la voirie concerne tous les usagers et en particulier la protection des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Dans le Puy-de-Dôme, comme dans le reste de la France, la mortalité de ces usagers est quantitativement très différente. Elle est forte pour les piétons et faible pour les cyclistes. L'accidentalité du Puy-de-Dôme est comparable aux départements semblables pour les cyclistes mais se situe au dessus pour les piétons principalement à cause de la surmortalité de nos piétons Seniors.

L'évolution de l'accidentalité entre 2007-2011 et 2012-2016 fait apparaître une augmentation du nombre de cyclistes tués et blessés hospitalisés.

63	piétons	cyclistes
Tués 2007/2011	25	5
Tués 2012/2016	23	8
Evolution (nbre)	-2	+3
Evolution (%)	-8 %	+60 %
BH 2007/2011	202	49
BH 2012/2016	169	59
Evolution (nbre)	-33	+10
Evolution (%)	-16 %	+20 %

La diminution de la mortalité des piétons, toujours dans les mêmes périodes, ne doit pas faire oublier une hausse prévisible du nombre de piétons seniors dans le Puy-de-Dôme et donc une augmentation probable de leur accidentalité.



Le Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière réalise, depuis 1995, un enregistrement continu et le plus exhaustif possible des victimes en milieu médical. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge les victimes participe au recueil des données. Nous savons grâce à ce registre que le nombre de victimes piétons,

cyclistes et motards est largement sous-estimé dans les données issues des seuls fichiers établis par les forces de l'ordre.

Il apparaît donc que les usagers vulnérables que sont les piétons, les cyclistes et les motards sont un enjeu primordial pour améliorer la sécurité des usagers de la route dans le Puy-de-Dôme. La notion de partage de la voirie doit prendre toute sa valeur dans les messages et les actions à venir.

### A retenir :

- Nous constatons une légère baisse de la mortalité et des blessés hospitalisés chez les piétons.
- Très forte augmentation de la mortalité des piétons Seniors ces 3 dernières années
- Augmentation de la gravité des accidents de cyclistes
- L'accidentalité réelle des piétons et des cyclistes, comme celle des 2 RM, n'apparaît pas intégralement dans les données statistiques

### Les orientations :

- Organiser des actions de prévention et répression conjointes entre police Nationale et polices municipales
- Faire la promotion des zones de circulation apaisées auprès des élus et gestionnaires
- Sensibiliser les élus et gestionnaires sur la problématique du cheminement des piétons
- Sensibiliser les cyclistes à leur visibilité
- Sensibiliser l'ensemble des usagers au nécessaire partage de la route

Clermont-Ferrand, le **26 FEV. 2018**

Le préfet Puy-de-Dôme,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

Jacques BILLANT