Liberté . Égalité . Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet du Puy-de-Dôme
sécurité routière

Document **G**énéral d'**O**rientation de la Sécurité Routière 2013-2017

Département du Puy-de-Dôme

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Préambule.....3
Définitions des termes employés dans le D.G.O. 3
Données administratives du Puy-de-Dôme.....4
Données démographiques du Puy-de-Dôme.....4
Données routières du Puy-de-Dôme 4
Bilan global 5
1 - Les enjeux prioritaires 6
Enjeu Alcool 6
Enjeu 2RM.....8
Enjeu jeune.....10
Enjeu vitesse 12
2 - Autres données et analyses.....14
En fonction du type de véhicule.....14
En fonction de l'âge des victimes 15
En fonction du lieu.....17
En fonction du moment.....18
3 - Bilan de la communication.....22
4 - Pistes d'actions pour la période 2013-2018.....23

Préambule.

En 2002 la sécurité routière a été déclarée grande cause nationale. Lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, le Président de la République avait réaffirmé le caractère prioritaire de la lutte contre l'insécurité routière en fixant notamment l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 fin 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Pour atteindre cet objectif il s'agissait de diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à une alcoolémie excessive, par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés tués et enfin par trois le nombre de jeunes tués sur les routes. Même si nous savons que l'objectif ne sera pas atteint, nous sommes passés en 2011 sous la barre des 4000 morts pour la 2ème année consécutive et il en sera de même en 2012.

Le 26 novembre 2012 lors de la réunion du nouveau Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le ministre de l'intérieur a fixé comme objectif de tomber sous la barre des 2000 morts d'ici 2020.

Le Document Général d'Orientation (DGO) 2008-2012 arrive à son terme, dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau Document Général d'Orientation 2013-2017, les orientations d'actions pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs.

Le DGO outil d'analyse. Après avoir rappelé les principales actions lancées entre 2008 et 2012 nous ferons le bilan de l'insécurité routière locale sur les 4 enjeux prioritaires qui avaient été fixés lors du DGO précédent : alcool, jeunes, vitesse et 2 roues motorisées (2RM). Nous chercherons également à savoir s'il existe d'autres enjeux qui seraient susceptibles de devenir prioritaires au regard de l'analyse de l'insécurité routière locale des années précédentes. A l'issue de chaque analyse il conviendra de déterminer si l'enjeu doit être défini comme prioritaire dans les 5 ans qui viennent.

Le DGO outil de programmation. Il conviendra alors de définir les axes d'action et d'ébaucher les actions à mener durant la période 2013-2018. Une attention particulière sera portée à la mise en place d'une stratégie pluriannuelle de communication.

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 et les 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 défini un nombre de tués pour 100 accidents.

Données administratives du Puy-de-Dôme

Le **Puy-de-Dôme** se compose de :

- 61 cantons,
- 41 communautés de communes,
- 1 communauté d'agglomération (Clermont-Ferrand),
- 470 communes,
- 5 arrondissements : Ambert, Clermont-Ferrand, Issoire, Riom, Thiers,

Données démographiques du Puy-de-Dôme

	pop PDD	France
0-14 ans	16,0%	18,3%
15-17 ans	3,5%	3,6%
18-24 ans	9,7%	8,7%
25-34 ans	12,4%	12,4%
35-44ans	13,9%	13,4%
45-54 ans	14,2%	13,6%
55-64 ans	12,4%	12,8%
65-69 ans	4,4%	4,6%
70-74 ans	4,4%	3,6%
75-79 ans	3,9%	3,5%
80-84 ans	3,0%	2,9%
85 ans et +	2,1%	2,7%

La population du Puy-de-Dôme était estimée à 629 416 habitants au 1er janvier 2009 (1 343 964 habitants pour l'Auvergne) pour 604 266 en 1999 (1 309 374 pour l'Auvergne).

La densité moyenne est de 79 habitants par km2, avec une moyenne de 28 habitants au km2 dans les communes rurales. Près de 43 % des Puydômois habitent dans l'agglomération Clermontoise.

À l'exception de la tranche d'âge 0-14 il n'y a pas de grosse disparité de la répartition par âges entre le Puy-de-Dôme et la France. Nous pourrons donc comparer utilement les résultats par âge. A noter que la tranche 18-24 ans est plus nombreuse dans le Puy-de-Dôme qu'en France.

Données routières du Puy-de-Dôme

Le parc automobile des véhicules particuliers de moins de 15 ans représente 32 millions de véhicules en France, 700 000 en Auvergne et 332 000 dans le Puy-de-Dôme. Le Puy-de-Dôme représente ainsi 1,03% du parc national et 47,43 % du parc auvergnat.

Le réseau routier du département comprend 217 km d'autoroute, 7256 km de routes départementales et 12 411 km de voies communales. Le réseau départemental occupe ainsi le 2e rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur.

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 véritable département de montagne avec 2000 kilomètres de routes départementales situées au-dessus de 800 mètres d'altitude.

Bilan global

Chaque année, environ 150 actions de sécurité routière sont menées dans le cadre du plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR) dans le Puy-de-Dôme. Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) sont présents dans les 2 tiers de ces actions qui mobilisent bien des partenaires dans le milieu associatif comme la Prévention Routière, la Fédération Française des Motards en Colère, les aînés ruraux etc., comme chez les institutionnels : Conseil Général du Puy-de-Dôme, Mairies de Lezoux, Cournon, Chamalières etc.

Ce travail de prévention vient en complément des actions répressives menées par les forces de l'ordre auxquelles s'ajoute le contrôle sanction automatisé (CSA).

Enfin un travail de communication locale très ciblée complète la communication nationale.

Le DGO a été réalisée avec les données de l'accidentologie locale chaque fois que possible sur les périodes 2004-2007 et 2008-2011. Les deux périodes de 4 années étudiées se situent juste avant et pendant le dernier DGO. Elles permettent de mesurer les résultats obtenus à l'intérieur de notre département lors du précédent DGO. Nous utilisons également les données nationales 2008-2011 pour réaliser des comparaisons avec les données du Puy-de-Dôme.

Sur la période 2008-2011, les résultats bruts montrent une évolution très favorable de la sécurité routière dans la Puy-de-Dôme par rapport à la période 2004-2007. Ces bons résultats méritent toutefois une analyse plus fine car ils cachent des progressions disparates en fonction des types d'usagers.

Puy-de-Dôme	2004-2007	2008-2011	évolution
Nombre d'accidents	4000	3088	**- 23%**
Nombre d'accidents mortels	182	148	**- 19%**
Nombre d'accidents graves (avec tué ou BH)	1320	1133	**- 14%**
Nombre de victimes	5300	4062	**- 23%**
Nombre de tués	201	158	**- 21%**
Nombre de blessés	5099	3904	**- 23%**
Nombre de BH	1390	1174	**- 16%**
Indice de gravité	5.0	5.1	**+ 2%**

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

Pour avoir des analyses fiables, nous avons privilégié les données faisant état du nombre de blessés. Dans certains cas nous avons également utilisé le nombre d'accidents. Ces chiffres sont représentatifs de l'insécurité routière réellement constatée sur le réseau routier du Puy-de-Dôme.

On a pu constater que le nombre de blessés et le nombre d'accidents sont toujours proportionnels, ce qui n'est pas le cas avec les tués.

Pour comparer les données du Puy-de-Dôme et de la France nous avons parfois été amenés à exprimer des pourcentages car les chiffres bruts présentent une trop grande différence et ne permettent pas une interprétation aisée.

1 - Les enjeux prioritaires

Enjeu Alcool

Les données alcool Puy-de-Dôme sont calculées de la même manière que les données nationales. Ne sont retenus que les accidents dans 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 BAAC (bulletin accident), 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.
Les accidents sont donc regroupés dans deux grandes catégories :

- Les ATC, les accidents au taux d'alcoolémie connu qui regroupent les accidents pour lesquels le taux de tous les impliqués est connu.
- Les ATI, les accidents à taux d'alcoolémie inconnu, dès lors que pour l'un au moins des impliqués, ce taux n'a pas pu être mesuré.

Le pourcentage d'ATI est d'environ 20 % pour les accidents corporels et de 24% dans les accidents mortels.
Les statistiques sont donc basées sur les seuls ATC, en supposant (ce qui n'est pas établi formellement) que la répartition des accidents avec alcool et sans alcool soit la même dans les 2 catégories.

- Les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) participent au salon annuel Vinidôme qui se tient à la grande halle à Clermont-Ferrand/Cournon pendant 4 jours. Lors de ce salon leur stand reçoit la visite de plus de 2000 personnes pour suivre une sensibilisation sur alcool et conduite dans un contexte où le message, non moraliste mais très pertinent, remplit bien son rôle de prévention.

Stand des IDSR au salon Vinidôme

- En 2009, dans le cadre du PDASR, la coordination sécurité routière du Puy-De-Dôme a initié et financé auprès d'établissements de nuit des opérations de navettes pour ramener leurs clients. Ceci a été ensuite pérennisé par certains établissements. Parallèlement, chaque année, le monde associatif, ANPA prévention routière…, organise des dizaines d'actions SAM ou capitaines de soirée également financées en partie par le PDASR.

- L' association des jeunes militants de la routes (JMR) a pu mener à bien un projet de bar itinérant sans alcool grâce au soutien du PDASR. Cette action originale et efficiente a permis aux JMR de recevoir le 2ème prix européen de sécurité routière en 2010 et une écharpe d'or de la Prévention Routière en 2011. Ils proposent lors de rencontres sportives ou de soirées festives un bar sans alcool où l'on sert des cocktails et démontrent ainsi qu'il existe une alternative aux boissons alcoolisées.

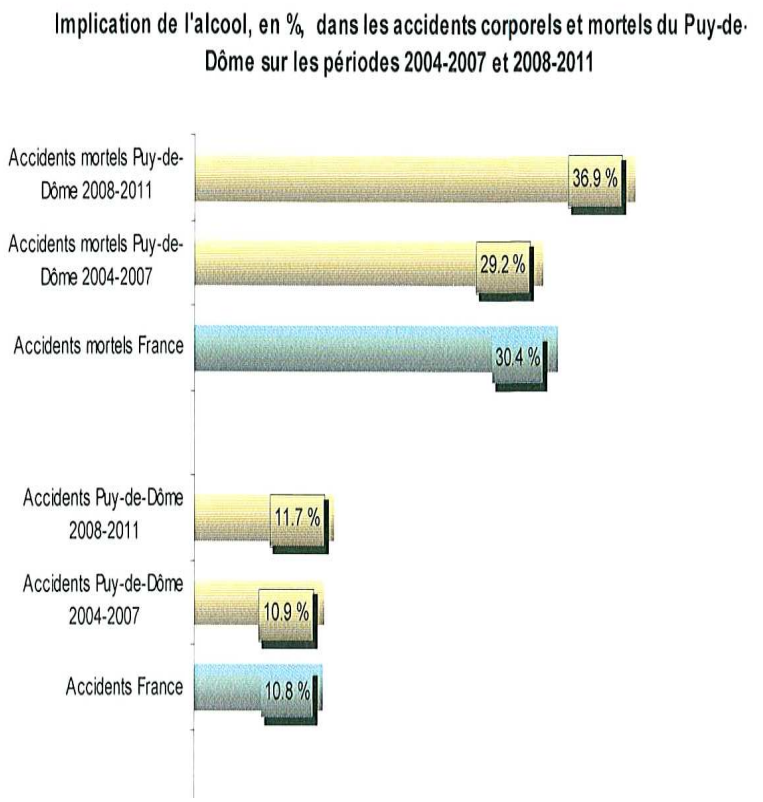
- En matière d'alcool, les forces de l'ordre effectuent au travers de dépistages un travail à la fois préventif et répressif. Le tableau ci-après reprend le nombre de dépistages effectués chaque année et le nombre de contrôles positifs donnant lieu à une procédure.

Dépistages d'alcoolémie dans le PDD	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
nombre de dépistages effectués	118 601	127 947	135 109	129 640	114 723
nombre de dépistages positifs	2112	2356	2383	2396	2487
% de contrôles positifs	1,78%	1,84%	1,76%	1,85%	2,17%

Nous constatons que le taux de dépistages positifs dans le Puy-de-Dôme ne baisse pas et nous dépassons même les 2% en 2011.

Présence de l'alcool dans l'accidentalité du Puy-de-Dôme :

Le Puy-de-Dôme se situait sur la période 2004/2007 parmi les départements « bons élèves » avec moins de 30% des accidents mortels liés à l'alcool. En revanche sur la période 2008/2011 nous passons à 37% des accidents mortels liés à l'alcool. En France en 2011 31% des accidents mortels étaient liès à l'alcool et ceci est une constante depuis plus de 10 ans.



Nous pouvons également constater que le nombre d'accidents liés à l'alcool a augmenté d'un point entre les 2 périodes et qu'il se situe dans la même proportion au dessus du pourcentage national.

Nous voyons donc que le facteur alcool est toujours présent et pratiquement dans les mêmes proportions pour le nombre d'accidents et de blessés mais en forte augmentation pour ce qui concerne les accidents mortels et les tués.

L'enjeu alcool est l'enjeu où nous concentrons le plus d'actions aussi bien répressives que préventives et avec un résultat qui n'est certainement pas à la hauteur des moyens mis en oeuvre. Il convient de constater que l'alcool constitue un fléau pour la sécurité routière dans le Puy-de-Dôme comme sur le reste du territoire et qu'il est difficile de faire baisser son poids dans l'insécurité routière locale.

En terme de communication les médias locaux rendent compte régulièrement des actions de contrôles des forces de l'ordre ainsi que des condamnations des usagers sous l'emprise d'un empire alcoolique.

Avec plus d'un tiers des tués et 15% des blessés hospitalisés, l'enjeu alcool reste de toute évidence un enjeu prioritaire. Il est celui où la sécurité routière a certainement la meilleure marge de progression pour un gain de vie sauvées.
Les trois axes que sont la prévention, la répression et le communication devront être exploités conjointement pour faire évoluer les comportements.

Enjeu 2RM

Par deux-roues motorisés, nous entendons toutes les motos quelque soit leur cylindré.

Le public des motards est un public très hétérogène qu'il n'est pas aisé de toucher sur des actions spécifiques. Au cours des ans des opérations de formation et de sensibilisation de qualité ont été mises en place et ont permis de toucher efficacement un public de plus en plus nombreux et surtout varié.

- Une action en 2010 a utilisé le réseau des concessionnaires et équipementier motos pour diffuser un livret sécurité routière sur le partage de la route. Cette diffusion a également été réalisée auprès des automobilistes lors des actions SR animées par les IDSR.

- Afin de pallier le faible volume d'actions visant les 2 roues proposées par nos partenaires, Monsieur Moto 63, le pôle d'appui sécurité routière de la DREAL et la coordination sécurité routière 63 organisent des stages de formation d'une journée avec des ateliers multiples. L'intervention de professionnels de la formation spécialisés en deux roues donne toute la crédibilité et la pertinence nécessaires à ces formations. En 3 ans 154 motards ont suivi ces enseignements post permis.

.

- Des initiations sur circuit sont également assurées par des professionnels à l'initiative de Monsieur Moto 63. Elles visent à inciter les usagers de 2RM à pratiquer la vitesse plutôt sur un circuit fermé que sur la route. Elles permettent également de faire passer un message sécuritaire à un public qui est à ce moment là plus enclin à le recevoir.

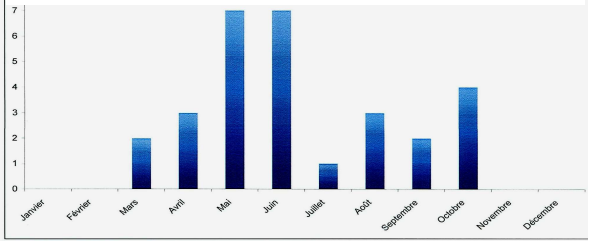
- Suite à un conventionnement national et local, la Fédération des Motards en Colère intervient régulièrement dans les collèges du Puy-de-Dôme. Le discours porte entre autres sur l'importance de l'équipement du motard : casque, gants, blouson... Ce discours porté par des « vrais » motards et identifiés comme tels par les collégiens marque plus facilement et plus profondément l'esprit des jeunes.

- En 2010 et 2012 La DREAL a organisé l'Auvergne Moto Tour. Au travers d'un rallye comportant des énigmes, 150 motards ont été sensibilisés à la sécurité routière.

Implication des deux-roues motorisés dans le nombre de tués :

Dans le Puy-de-Dôme, les accidents mortels des 2RM se produisent de mars à octobre avec une pointe en mai juin.
Le nombre de tués en deux-roues motorisés est pratiquement le même pour les deux périodes étudiées 2004-2007 et 2008-2011 alors que le nombre de tués des autres catégories a connu des baisses importantes. Seul le nombre de tués en vélo (encore un deux-roues) est en augmentation.

Répartition par mois des tués 2RM
sur la période 2008-2011



	Nombre total de tués dans le PDD	Nombre de tués 2RM	% des tués 2RM dans le PDD	% des tués 2RM en France
2004/2007	201	47	22%	23%
2008/2011	158	45	30%	26%
comparaison 2 périodes	-43	-2	+12%	+3%
comparaison 2 périodes en %	–21.39%	–4.25%		

La conséquence de cette stagnation pendant la baisse des autres catégories est un pourcentage plus important des deux-roues motorisés parmi les tués. Ce pourcentage a connu une augmentation de près de 50 % (passant de 22 % des tués en 2004-2007 à 30% des tués en 2008-2011.

En France, la comparaison des 2 périodes donne des résultats légèrement différents, période 2004-2007 +23 %, période 2008-2011 +26 %. En France, le nombre de tués deux-roues motorisés a augmenté de 3 %, pendant les mêmes périodes il a augmenté de 12% dans le Puy-de-Dôme.

Implication des deux-roues motorisés dans les accidents :

Bien que le nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé soit en baisse (-14,9 %), cette baisse est deux fois plus faible que celles constatées pour les VL (-30,3%) et pour les PL (-33,3%).

	Nombre total d'accidents	accidents impliquant un 2RM PDD	% des accidents impliquant un 2RM PDD	% des accidents impliquant un 2RM en France
2004/2007	4000	1212	30%	35%
2008/2011	3088	1032	33%	40%
comparaison 2 périodes	-912	-180	+3.%	+5%
comparaison 2 périodes en %	– 23%	– 15%		

De plus, la baisse plus rapide de l'implication des VL et PL dans les accidents par rapport aux deux-roues motorisés donnent à ces derniers une part plus importante sur la période 2008-2011.

Implication des deux-roues motorisés dans le nombre de blessés :

	Nombre total de blessés dans le PDD	Nombre de blessés 2RM	% des blessés 2RM dans le PDD	% des blessés 2RM en France
2004/2007	5053	1322	26%	29%
2008/2011	3904	1030	26%	32%
comparaison 2 périodes	-1149	-292		
% comparaison 2 périodes	–22.73%	–22,08%	=	–3.7%

La baisse du nombre de blessés en deux-roues motorisés est de 22%, pour une baisse globale du nombre de blessés de 23 %. Cependant, si l'on écarte la catégorie des piétons (dont la baisse de 13% est la plus faible), l'évolution à la baisse dans les autres catégories (VL, PL et cycles) est plus prononcée.

On peu constater que la part des blessés 2RM dans le Puy-de-Dôme est plus faible qu'au niveau national et reste constante alors qu'elle augmente en France.
Pour les 2RM nous nous trouvons face à un paradoxe, une part plus faible dans l'accidentalité locale mais une part plus grande dans la mortalité par rapport aux chiffres nationaux. La surmortalité des motards dans le PDD est une constante depuis 3 ans et doit nous inciter à développer un programme d'actions spécifiques et originales pour ce type d'usagers.

Avec 30% des morts l'enjeu 2RM reste un enjeu plus que jamais prioritaire.La communication en direction des usagers de 2RM est particulièrement mal aisée tant le public motard est hétérogène. L'exploration de nouvelles pistes de communication et d'action devra être un enjeu du DGO 2012-2017.

Enjeu jeune

Dans le domaine de la prévention l'enjeu jeune concerne la tranche d'âge 0-24 ans. En effet une grande majorité d'actions de prévention touche les jeunes et en particulier les scolaires. De toute évidence ils sont ceux sur qui ces actions peuvent avoir le plus d'influence.

- Chaque année plusieurs communes comme Lezoux ou Volvic organisent une série d'action pour les jeunes scolaires aussi bien en primaire qu'au collège. De nombreuses associations ou communes ont mis en place des pédibus.

CUNLHAT

Journée « sécurité routière » pour les élèves du collège Lucien-Gachon

- Depuis janvier 2007 une convention de partenariat sécurité routière lie l'État et le Conseil Général du Puy-de-Dôme. Le 10 septembre 2010 une convention cadre a été signée entre le Préfet de la région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme, l'Inspecteur d'Académie du Puy-de-Dôme et le Président du Conseil Général du Puy-de-Dôme pour l'organisation de « journées sécurité routière » dans les collèges du département.

	2010	2011	2012
Nombre de collèges	8	12	20
Nombre d'élèves	934	1920	2209

- Chaque année un ou 2 établissements scolaires peuvent bénéficier grâce au financement du PDASR d'un spectacle théâtral sur la sécurité routière. A chaque fois, c'est l'occasion pour le corps enseignant de développer un vrai projet éducatif qui permet un travail de réflexion en profondeur.

- En 2011 et 2012 une journée de formation post permis a été proposée à 24 jeunes conducteurs de la Haute-loire et du Puy-de-Dôme sur les circuits d'Issoire et de Charade pour parfaire leur formation initiale. Ce type de formation permet d'accentuer les bons réflexes en particulier en phase dégradée de conduite. Chaque jeune, encadré par des moniteurs titulaire du brevet d'État, peut appréhender les difficultés réelles de la conduite et acquérir le bon comportement pour prévenir les situations à risque.

Puy-de-Dôme → Actualité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ■ Journée de perfectionnement à la conduite automobile, hier, sur le circuit de Charade

Au-delà du permis, anticiper au volant

Vingt-quatre jeunes titulaires du permis B depuis moins de trois ans ont suivi un petit stage de perfectionnement à la conduite automobile, hier, sur le circuit de Charade.

Guy Lemaître
guy.lemaitre@centrefrance.com

Quelques heures pour améliorer sa conduite au volant. Proposé par la préfecture du Puy-de-Dôme, en liaison avec celle de Haute-Loire, ce programme éducatif a été suivi, hier, par 24 jeunes de 18 à 24 ans de ces deux départements.

Les installations du circuit de Charade ont servi de cadre à cette campagne de sensibilisation et de prévention. Le paddock, la ligne droite des stands et la grande salle au pied de la tour de contrôle ont permis aux cinq moniteurs (*) de l'école de conduite Nomad d'apporter quelques conseils à ces conducteurs en herbe.

Population à risques

Initiée et financée par la Dreal Auvergne (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), service préfectoral, cette opération s'est articulée autour de deux axes de travail, explique Nicolas Nuixe, directeur de Nomad.

« En premier lieu, une formation post-permis qui s'adresse à cette population la plus exposée aux risques d'accidents mortels. Elle repose sur l'anticipation du risque. Ensuite, la gestion d'une situation d'urgence comme un carambolage, un enfant ou une personne âgée qui traversent subitement la chaussée ou le contexte d'une route mouillée. »

Éviter l'obstacle ou améliorer le freinage font partie des automatismes explorés. La journée comprenait 70 % de pratique à bord de voitures standard et 30 % de théorie.

Nicolas Nuixe précise qu'il s'agit de techniques de pilotage automobile dont l'objectif n'est pas la performance mais la mise en sécurité. Quatre ateliers d'approche différents ont été mis à l'épreuve : l'installation et le calage dans le véhicule, le maniement du volant, le test à la réactivité avec l'emploi de ballons projetés, sans prévenir, sur la trajectoire de l'auto, et le freinage d'urgence.

Au préalable, conseils et recommandations ont été prodigués une demi-heure durant avec, notamment, des chiffres frappants sur l'alcoolémie et les taux de mortalité, des séquences vidéo sur les accidents routiers consécutifs à la perte d'adhérence ou les mauvais gestes ou automatismes à proscrire au volant. Perte de contrôle, obstacles et distances de sécurité figuraient aussi au menu de cette journée où l'éco-conduite a été abordée afin d'économiser pneus, freins et carburant.

Yves Bonichon (préfecture) et Catherine Muratet (Dreal) sont venus constater le bon déroulement de cette journée. ■

(*) Titulaires d'un brevet professionnel JEPS « sport automobile ».

CONDUITE. Différents aspects sur la sécurité au volant ont été abordés auprès de jeunes conducteurs du Puy-de-Dôme et de Haute-Loire. PHOTO JEAN-LOUIS GOBLET

D'un point de vue statistique, en sécurité routière, l'enjeu jeune concerne plus particulièrement la tranche d'âge des 18-24 ans. Contrairement à ce que l'on pourrait penser d'un département auvergnat, les 18-24 ans représentent dans le Puy-de-Dôme 9.7% de la population alors qu'ils ne représentent que 8.7% en France.

Implication des 18-24 ans parmi les tués

	Nombre total de tués dans le PDD	Nombre de tués18-24 ans	% des tués 18-24 ans dans le PDD	% des tués 18-24 ans en France
2004-2007	201	51	25.37%	22%
2008-2011	158	32	20.25%	21%
comparaison des 2 périodes	-43	-19		
comparaison des 2 périodes en %	–21.39%	–37.25%	**–5.12%**	**-1%**

On peut noter la classique sur-représentation des 18-24 ans, qui, représentant 9,7 % de la population dans le Puy-de-Dôme comptaient pour 25% des tué dans la période 2004-2007 et 20% des tués dans la période 2008-2011.

La baisse est cependant significative entre les 2 périodes. En effet le nombre de jeunes tués a vu une baisse plus grande que celle de l'ensemble de la population.. Nous nous trouvons très légèrement inférieurs (moins d'1%) par rapport au niveau national.

Implication des 18-24 ans parmi les blessés

o	Nombre total de blessés dans le PDD	Nombre de blessés 18-24 ans	% des blessés 18-24 ans dans le PDD	% des blessés 18-24 ans en France
2004/2007	5053	1148	22.71%	22,47%
2008/2011	3904	852	21.82%	21.26%
Comparaison 2 périodes	-1149	-296		
comparaison 2 périodes en %	–22.73%	-25.78%	**–0.89%**	**=**

Nous retrouvons encore la classique, mais terrible, sur-représentation des 18-24 dans les blessés de la route. Les chiffres locaux et nationaux sont hélas stables et quasiment identiques. Cela démontre le travail de prévention et de répression qu'il convient de réaliser pour essayer d'améliorer la sécurité des jeunes sur la route.

Le nombre de blessés hospitalisés se situe lui autour de 21% tant au niveau national que local. Ce chiffre est malheureusement constant et ne fléchit pas au fil des ans.

Nous nous trouvons dans une situation qui, sans être pire que celle de la France entière, laisse toujours apparaître une large sur-représentation des 18-24 dans l'accidentalité locale. Malgré la légère amélioration constaté entre les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011 il convient de poursuivre l'effort et de ne pas relâcher la pression sur un public qui évolue chaque année.
Il paraît évident que l'enjeu jeune doit rester prioritaire. Avec l'alcool, c'est certainement l'enjeu sur lequel nous pouvons le plus progresser.

Enjeu vitesse

Il existe une vraie difficulté pour cibler des actions vitesse. L'essentiel se trouve donc dans les actions répressives au moyen du contrôle sanction automatisé et des contrôles effectués par les forces de l'ordre.

- L'installation de radars vitesse se poursuit au fil des ans : 5 en 2009, 2 en 2010, 1 en 2011 et 1 en 2012. Nous avons ainsi 21 radars vitesse dans le département du Puy-de-Dôme.

- En 2011 la Prévention Routière a mené 4 actions grand public sur la thématique vitesse.

- En 2012 l'État a incité financièrement les communes à installer des radars pédagogiques par le biais de subventions du PDASR. Ce sont une vingtaine de radars pédagogiques que 12 communes ont ainsi pu installer.

D'un point de vue statistique, le facteur vitesse n'apparaît pas à sa juste valeur dans les facteurs d'accident. D'une part il est souvent difficile de le déterminer lors d'un accident, d'autre part si un autre enjeu apparaît clairement comme l'alcool ou le non-respect de priorité c'est celui-ci qui sera privilégié. Quoiqu'il en soit, on peut considérer qu'il est souvent présent et que dans tous les cas il reste un facteur aggravant.

Pour pallier cette imprécision nous avons utilisé des données issues des radars fixes vitesse et des stations de comptage installées sur le réseau routier.

En observant le nombres de MIF relevés sur l'ensemble du département du Puy-de-Dôme de 2007 à 2011 nous pouvons constater que le nombre de MIF diminue pendant 3 ans puis repart à la hausse en 2010 et explose en 2011. L'augmentation de 2010 est due à la hausse du nombre d'équipements et celle de 2011 est due en partie au retrait des panneaux annonçant les radars sur l'A 75 en mai 2011.

En revanche la répartition des infractions en fonction des vitesses réellement pratiquées nous donne un indicateur intéressant.

MIF	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h
2007	93,51%	4,41%	1,09%	0,48%	0,52%
2008	93,37%	4,48%	1,20%	0,49%	0,46%
2009	92,99%	4,50%	1,36%	0,54%	0,61%
2010	94,56%	3,89%	0,93%	0,34%	0,29%
2011	94,48%	3,95%	0,91%	0,37%	0,29%

Répartition en pourcentage des MIF en fonction du dépassement de la vitesse limite autorisée (VLA).

Pourcentage des MIF dus à un dépassement de plus de 20km/h de la VLA.

	% MIF > 20 km/h VLA
2007	6.49 %
2008	6.63 %
2009	7.01 %
2010	5.44 %
2011	5.52 %

Nous constatons que les dépassements de plus de 20 km/h, ont tendance à diminuer. Cette baisse, interrompue en 2011, laisserait entendre que les vitesses moyennes pratiquées, si elles ne respectent pas forcément les limitations légales, ont tendance à baisser.

Pourcentage de véhicules provoquant un MIF sur autoroute.

2007	0,42%
2008	0,27%
2009	0,25%
2010	0,16%
2011	0,22%

Toujours sur autoroute, si on compare le nombre de MIF et le nombre de véhicules qui circulent on constate que le ratio MIF par véhicule baisse jusqu'en 2010 et augmente en 2011. Ceci tendrait à prouver que la vitesse moyenne pratiquée sur autoroute a également baissée de 2007 à 2010 et augmentée en 2011.

.

Le **Système informatisé de recueil de données** (**SIREDO**) est un système informatique de recueil, de transmission, de concentration et de présentation des données sur le trafic routier. Ces dispositifs sont dispersés sur tout le réseau départemental.

Les vitesses moyennes indiquées par les 17 stations SIREDO du réseau départemental donnent des indicateurs très intéressants : En effet les vitesses moyennes pratiquées sur le réseau départemental c'est à dire, pour le Puy-de-Dôme, sur l'essentiel du réseau baissent de 2007 à 2010. En revanche en 2011 la vitesse moyenne a augmenté.

Années	2007	2008	2009	2010	2011
Vitesses moyennes en km/h	76,65	75,94	74,88	74,47	75,59
Écart avec l'année précédente		-0,71	-1,06	-0,41	1,12

De toute évidence, l'ensemble des indicateurs montrent une baisse des vitesses moyennes jusqu'en 2010 et une augmentation en 2011. Il en est de même pour le nombre annuel d'accidents corporels et de blessés dans le Puy-de-Dôme. Encore une fois, et comme cela est constaté au niveau national, l'accidentalité est directement liée aux vitesses moyennes pratiquées.

La lutte contre le non respect des limitations de vitesse doit rester un combat quotidien. Dans notre département l'installation de plusieurs dispositifs est prévue pour les prochains mois. Il s'agira d'un radar de vitesse moyenne (radar tronçon) et de radars vitesses.

Radar tronçon

La vitesse est avec l'alcool le facteur le plus présent dans les accidents de la route. On estime que les radars sont à l'origine de 75% des 36000 vies épargnées depuis 2002 en France. Dans le Puy-de-Dôme on constate en 2011 une augmentation de vitesses moyennes pratiquées et son corollaire une augmentation du nombre d'accidents et de blessés.
Toutes les mesures visant à faire baisser les vitesses moyennes dans notre département produiront un effet immédiat et très positif sur les résultats de l'insécurité routière locale.

2 - Autres données et analyses

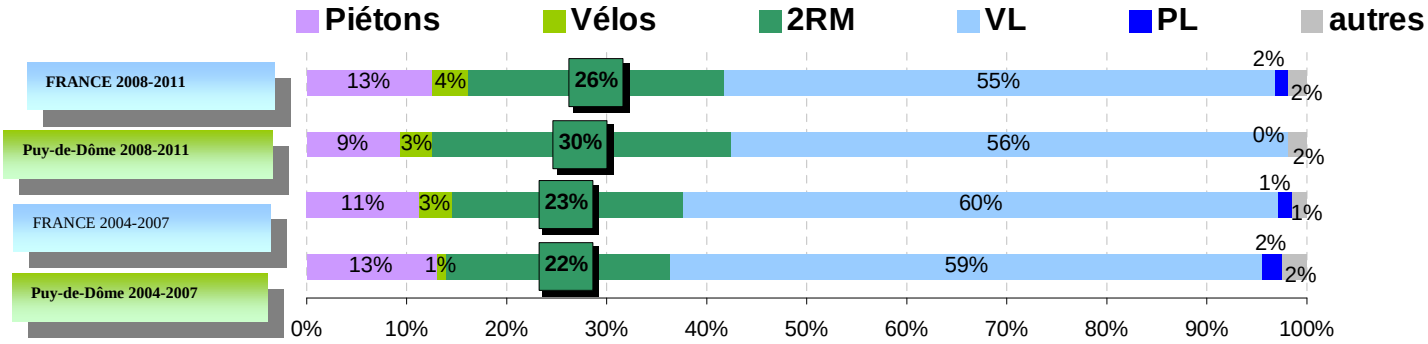
En fonction du type de véhicule

Evolution du nombre de tués

nombre de tués	*piétons*	*Bicyclettes*	*2RM*	*VL*	*PL*
2004/2007	26	2	47	119	4
2008/2011	15	5	45	88	0
Évolution PDD	-3%	+150%	-4%	-22%	
Évolution France	-4%	-10%		-26%	+1%

Deux catégories d'usagers apparaissent comme suivant une évolution défavorable, ce sont les 2RM déjà évoqués précédemment et les deux roues sans moteurs (bicyclettes). Pour les 2 RM l'analyse a déjà été réalisée sur l'enjeu 2RM. Pour ce qui concerne les bicyclettes il convient de relativiser le résultat compte-tenu du faible nombre de victimes concernées. Les bicyclettes ne représentent qu'1 % des morts dans le Puy-de-Dôme contre 3% en France.

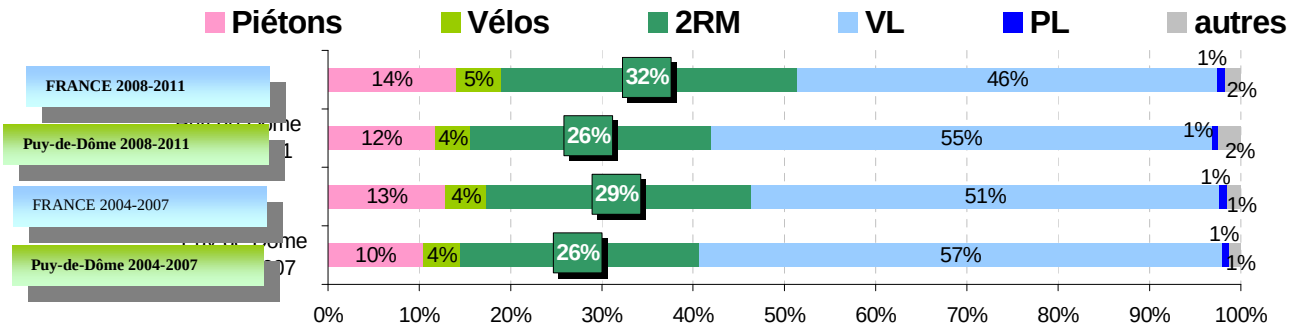
Répartitions par catégories de véhicules, en France et dans Puy-de-Dôme, des tués, sur les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011



Nous pouvons constater que par rapport au niveau national nous avons des chiffres encourageants pour ce qui concerne les piétons et les vélos mais défavorables pour les 2RM.

Évolution du nombre de blessés par type de véhicules

Répartitions par catégories de véhicules, en France et dans Puy-de-Dôme, des blessés sur les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011



En ce qui concerne les blessés nous constatons un gros écart avec le national pour les VL et les 2RM. Nous avons beaucoup moins de blessés en 2RM mais beaucoup plus en VL. Nous nous trouvons donc devant un paradoxe pour ce qui concerne les 2RM, nous avons un mauvais chiffre pour les morts mais il est meilleur que la France pour les blessés. Ceci n'enlève rien au fait que les motards sont très impliqués dans l'insécurité routière locale par rapport à leur nombre.

L'enjeu des 2 RM doit rester prioritaire. Il convient toutefois de surveiller l'évolution des véhicules légers. En effet leurs occupants sont des victimes largement majoritaires et un gros effort de prévention doit s'adresser à eux. Les usagers vulnérables sont relativement préservés par rapport aux statistiques nationales.

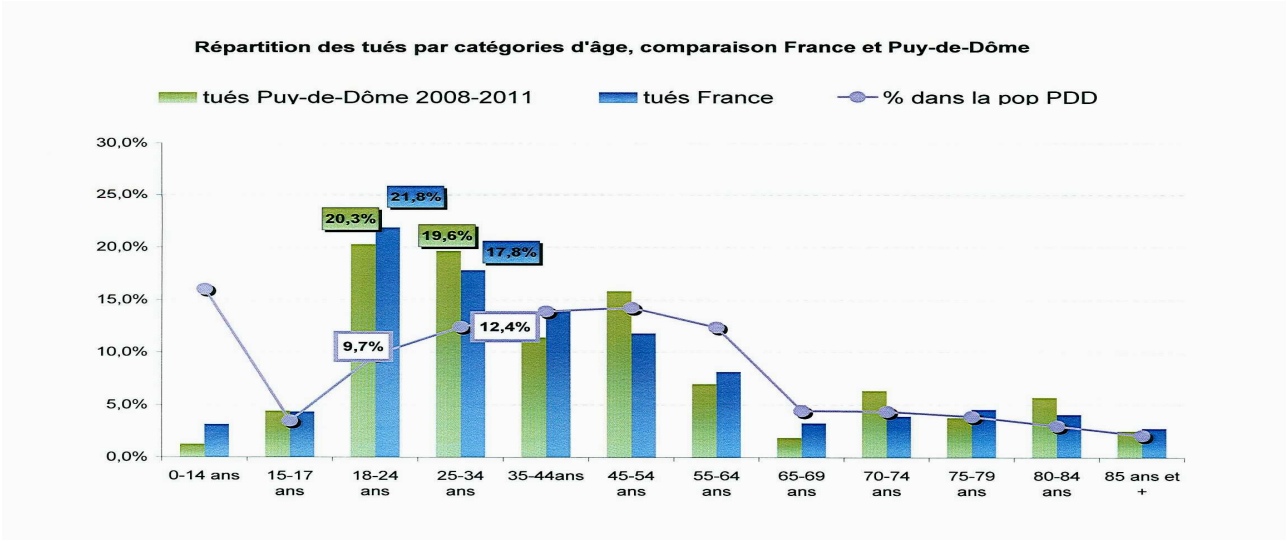
En fonction de l'âge des victimes

Les pyramides des âges de la population du Puy-de-Dôme et celle de la France entière montrent des répartitions assez semblables, c'est-à-dire sans aucune particularité notable.

Répartition par âge des tués :

	2004/2007	2008-2011.			
	Tués	Tués	diff	%	% France
0-14 ans	6	2	-4	-67%	-17%
15-17 ans	7	7	0	=	-25%
18-24 ans	51	32	-19	-37%	-21%
25-34 ans	35	31	-4	-11%	-17%
35-44ans	23	18	-5	-22%	-13%
45-54 ans	24	25	1	+4%	-13%
55-64 ans	18	11	-7	-39%	-5%
65-69 ans	7	3	-4	-57%	-11%
70-74 ans	5	10	5	+100%	-31%
75-79 ans	9	6	-3	-33%	-19%
80-84 ans	10	9	-1	-10%	-16%
85 ans et +	5	4	-1	-20%	+22%

Sur ces 2 périodes de 4 ans, le nombre de tués à diminué de 21%. Les baisses ne sont pas uniformes selon les catégories d'âge. Ce sont les 0-14 ans qui ont le plus baissé (-67%). Les 18-24 ans ont baissé de 37 %, tandis que les 25-44 et les 45-64 ont respectivement baissé de –16% et –14%. Les plus de 65 ans ont eux baissé de-11%.



La répartition des tués par âge du département du Puy-de-Dôme et de la France sont semblables sur la période 2004-2011. La courbe violette permet la comparaison avec la part de la population concernée dans la population totale du département. On note la classique sur-représentation des 18-24 ans, qui avec 9,7 % de la population dans le Puy-de-Dôme comptent pour 23% des tués. Les 25-34 ans sont également sur-représentés mais dans une moindre mesure.

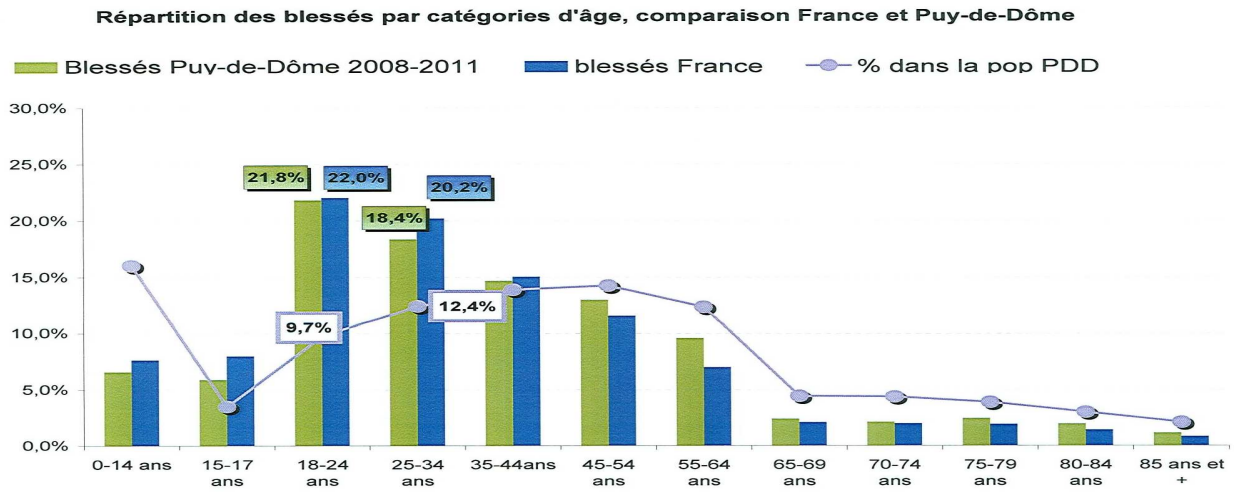
Répartition par âge des blessés :

	2004/2007	2008-2011.			
	blessés	blessés	diff	%	% France
0-14 ans	361	257	-104	-29%	-15%
15-17 ans	403	230	-173	-43%	-28%
18-24 ans	1148	852	-296	-26%	-19%
25-34 ans	929	717	-212	-23%	-17%
35-44ans	706	573	-133	-19%	-14%
45-54 ans	635	507	-128	-20%	-11%
55-64 ans	398	373	-25	-6%	-4%
65-69 ans	121	94	-27	-22%	-15%
70-74 ans	110	83	-27	-25%	-23%
75-79 ans	116	96	-20	-17%	-16%
80-84 ans	99	77	-22	-22%	-13%
85 ans et +	35	45	10	+29%	+13%

En ce qui concerne les blessés nous faisons le même constat que pour les tués avec toujours une sur-représentation des 18-34 ans. Si l'on prend les seniors dans leur ensemble, 65 ans et plus, nous sommes sous les chiffres du national et l'évolution dans notre département est plutôt favorable.

.

La seule catégorie des plus de 85 ans a augmenté de 23% . Cet élément est à prendre en compte et doit certainement faire l'objet d'une surveillance particulière.



Malgré des résultats légèrement meilleurs que le niveau national, l'enjeu jeune 18-24 ans reste de toute évidence un enjeu prioritaire.
Il conviendra de prendre également en compte l'évolution de la tranche 25-34 ans qui reste sur-représentée dans l'accidentologie du Puy-de-Dôme comme au niveau national.
L'enjeu senior doit certainement toujours faire l'objet d'une attention particulière, mais il ne représente pas un enjeu prioritaire sauf peut-être pour les plus de 85 ans. Les seniors et en particulier les plus âgés sont plutôt des victimes en tant que piétons plutôt que des conducteurs dangereux. Les actions de prévention devront être menées sur l'ensemble des conducteurs pour préserver les tranches d'âge les plus élevées.

En fonction du lieu

Comparaison des tués en agglomération hors agglomération et selon le type de routes

tués	En agglomération	Hors agglomération
PDD 2004-2007	27.9%	72.1%
PDD 2008-2011	27.8%	72.2%
différence	-0.01%	+0.01%
France 2008-2011	28.6%	71.4%

Les tués se trouvent à plus de 70% hors agglomération. Ceci n'a pas évolué entre les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011. Nous avons également dans le Puy-de-Dôme une répartition très semblable à celle constatée en France.

Par type de route nous constatons une augmentation du nombre de tués sur autoroute. Mais il faut relativiser car cela ne fait qu'un mort de plus, nous passons de 15 à 16 morts. Comme nous n'avons pas de réseau national il est délicat de faire une comparaison avec le reste du territoire.

tués	autoroutes	RN	RD	VC	autre
PDD 2004-2007	7.4%	0	82.1%	10%	0.5%
PDD 2008-2011	10.1%	0	81.6%	7.7%	0.6%
différence	+2.7%	0	-0.5%	-2.3%	+0.1%
France 2008-2011	6%	9.1%	65.2%	17.2%	2.5%

accidents	En agglomération	Hors agglomération
PDD 2004-2007	71.4%	28.6%
PDD 2008-2011	73.7%	26.3%
différence	+2.3%	-2.3%
France 2008-2011	69.9%	30.1%

Le nombre d'accidents a très légèrement augmenté de 2.3% en agglomération entre les 2 périodes. A noter que le nombre de tués est inversement proportionnel au nombre d'accident. Nous avons 30% des accidents hors agglomération mais 70% des tués. Ceci est dû au facteur vitesse. Ce constat vaut aussi pour la France.

En ce qui concerne le nombre d'accidents, nous pouvons constater un faible taux sur autoroute dans le Puy-de-Dôme par rapport au national. Entre les 2 périodes comparées, à noter une augmentation de 3.7% des accidents sur voies communales, chiffre qui confirme l'augmentation des accidents en agglomération.

accidents	autoroutes	RN	RD	VC	autre
PDD 2004-2007	3.5%	1.2%	42.8%	50.2%	2.2%
PDD 2008-2011	3.7%	0	39.3%	53.9%	2.7%
différence	+0.2%	-1.2%	-3.5%	+3.7%	+0.5%
France 2008-2011	6.1%	6.2%	32%	52%	3.8%

Le plus grand nombre de tués (72%) le sont hors agglomération ceci est dû au facteur vitesse 81% des tués le sont sur des voies départementales ce chiffre élevé est dû au fait que nous ne disposons pas de routes nationales dans le Puy-de-Dôme. Le nombre total de victimes (blessés plus tués) pour 100 accidents est de 1.23 en agglomération et de 1.52 hors agglomération, ces taux sont identiques à ceux constatés nationalement.
Les accidents ont lieu à plus de 70% en agglomération là où la circulation est importante. Pour les accidents mortels le chiffre s'inverse, ils ont lieu à 70% hors agglomération là où la vitesse est plus élevée. Encore une preuve que la vitesse est un facteur aggravant dans les accidents de la route.

En fonction du moment

En fonction du mois

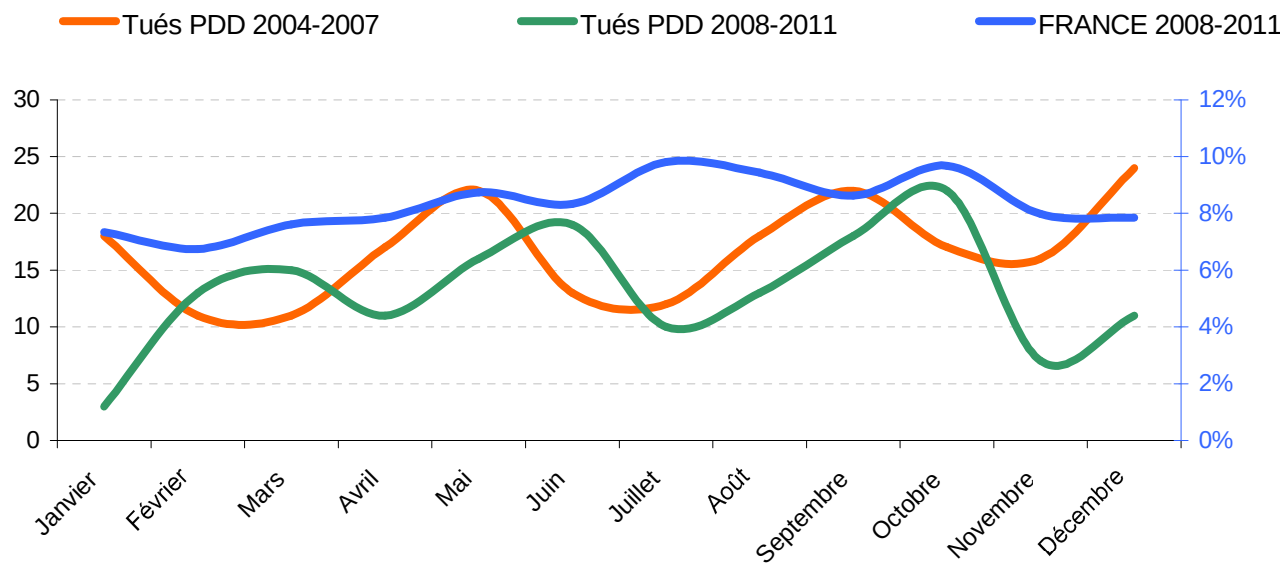
En matière de mortalité routière, le Puy-De-Dôme est particulièrement sensible aux saisons contrairement à la France entière où les chiffres sont plus stables.

Le nombre de tués chaque mois sur les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011 varie un peu mais laisse apparaître 2 pics meurtriers en mai/juin et septembre/octobre La différence la plus notable entre les 2 périodes concerne les mois de décembre et janvier qui étaient très mauvais sur la période 2004-2007 et sont revenus à un niveau plus raisonnable dans la période 2008-2011.

Le poids des 2RM se fait sentir sur les mois où la météo est plus favorable à leur circulation. La baisse de la mortalité en été est simplement due à la baisse très importante de la circulation locale.

Pour une comparaison lisible entre les données du Puy-De-Dôme et la France, nous utilisons les chiffres bruts pour le local et des pourcentages pour la France entière.

Nombre de TUES en France (2008-2011) et dans le Puy-de-Dôme (2004-2007 et 2008-2011)



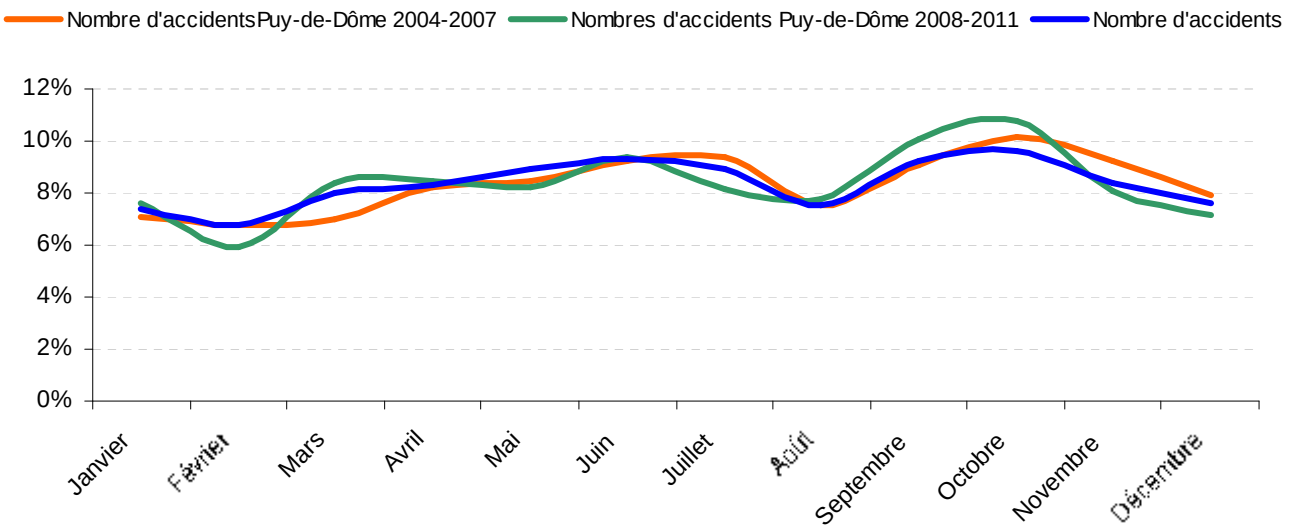
En ce qui concerne le nombre d'accidents, nous constatons immédiatement le parallélisme des 2 courbes. Ceci tendrait à prouver que cette donnée est fiable et mérite une analyse. Nous avons 2 points hauts juin et octobre et un point bas février qui apparaissent encore plus nettement dans la période 2008-2011.

A l'évidence, le nombre d'accidents est liè au flux de circulation. Nous constatons en effet un niveau bas l'hiver, mais également en août où la circulation locale est moindre dans le Puy-De-Dôme, et en particulier dans l'agglomération clermontoise. Les flux sont importants en août sur les autoroutes mais comme ces axes possèdent une accidentalité faible cela influe peu sur le nombre total d'accidents.

Ces chiffres montrent également que l'accidentalité locale est très largement due aux Puydômois. Nous pouvons donc penser que toutes les actions locales en matière de sécurité routière, quelles

soient préventives, répressives ou de communication, ont une influence favorable sur les données de l'accidentalité locale.

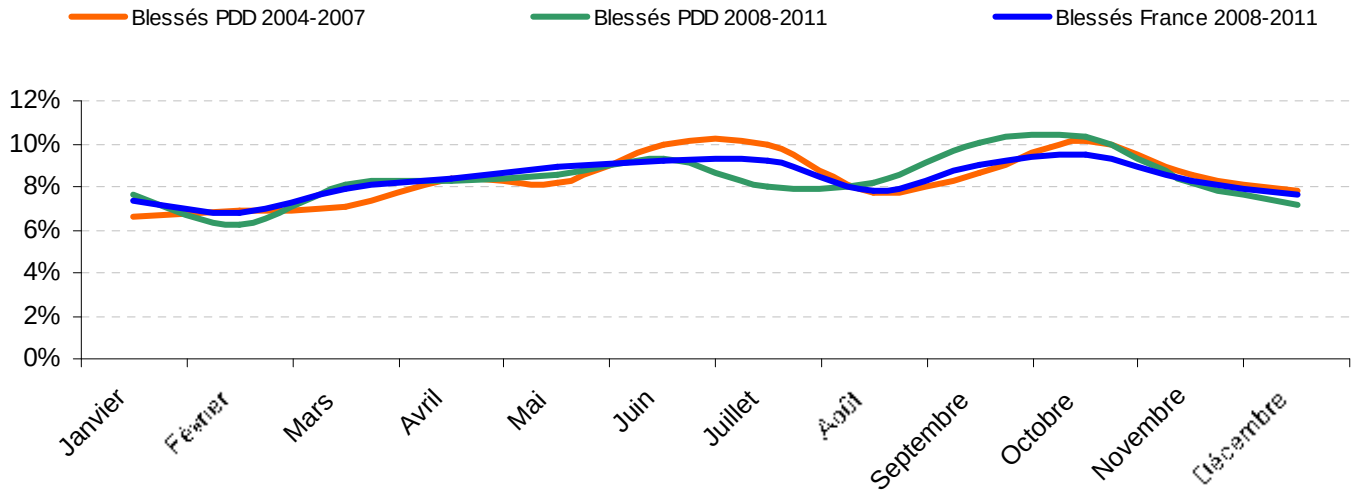
Répartitions mensuelles des ACCIDENTS en France (2008-2011) et dans le Puy-de-Dôme (2004-2007 et 2008-2011)



En ce qui concerne la répartition mensuelle des blessés nous faisons les mêmes constats : parallélisme des 2 périodes, pic au printemps et à l'automne. En comparant avec la France nous trouvons également une certaine similitude.

Encore une fois certaines constantes sont démontrées, le nombre d'accident dépend des flux de circulation, le nombre de blessés est proportionnel au nombre d'accidents.

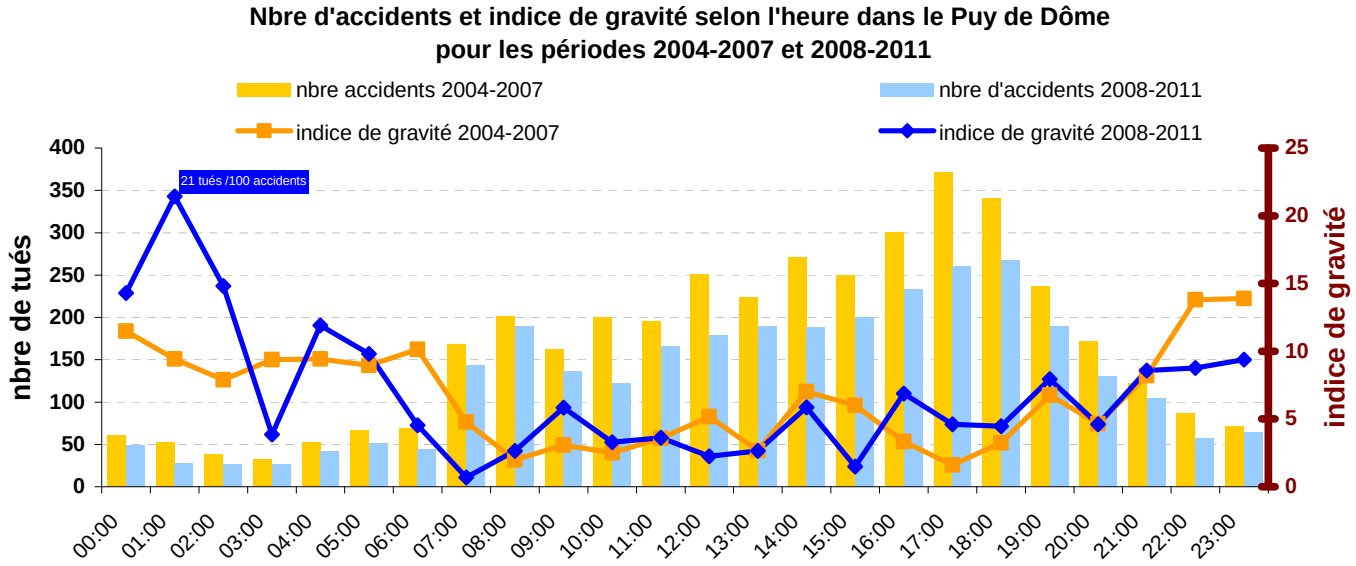
Répartitions mensuelles des BLESSES en France (2008-2011) et dans le Puy-de-Dôme (2004-2007 et 2008-2011)



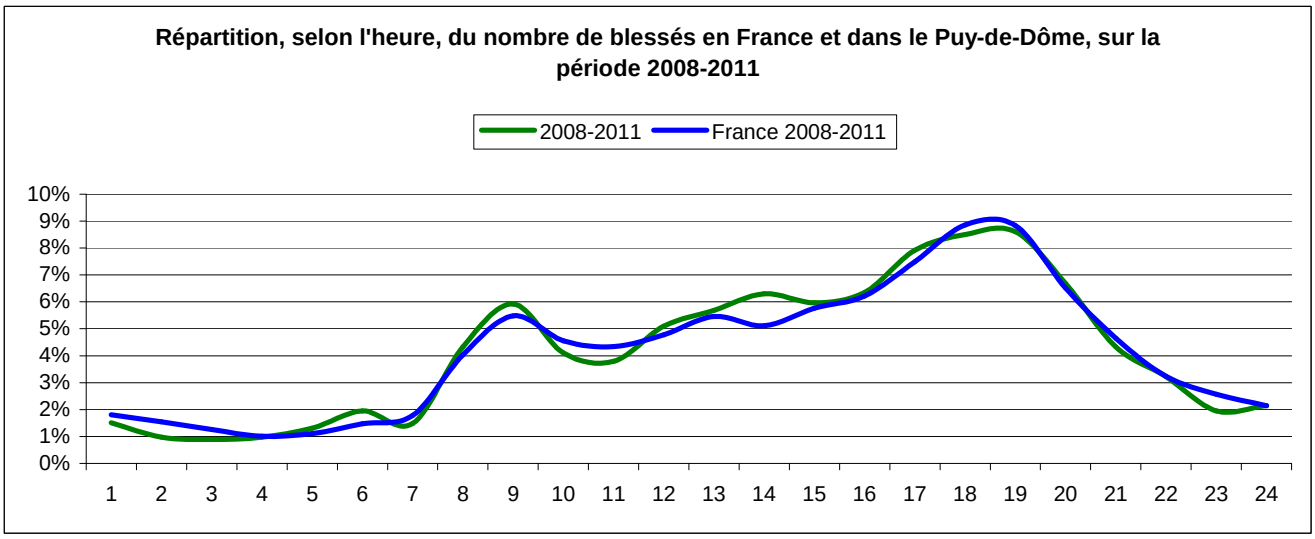
En fonction de l'heure

Le nombre de tués est faible de nuit, mais l'indice de gravité est beaucoup plus grand. Entre 22h et 07h, le taux de gravité est "au-dessus" des courbes des nombres de tués. Il y a moins de tués la nuit, avec moins d'accidents, mais le risque d'être tué est beaucoup plus grand qu'en journée.

Le nombre de tués a baissé de 21 % entre 2004-2007 et 2008-2011. Cette baisse a été légèrement plus marquée pour les tués de nuit (entre 22h et 07h) avec –30% tandis qu'en journée la baisse a été seulement de –18%.



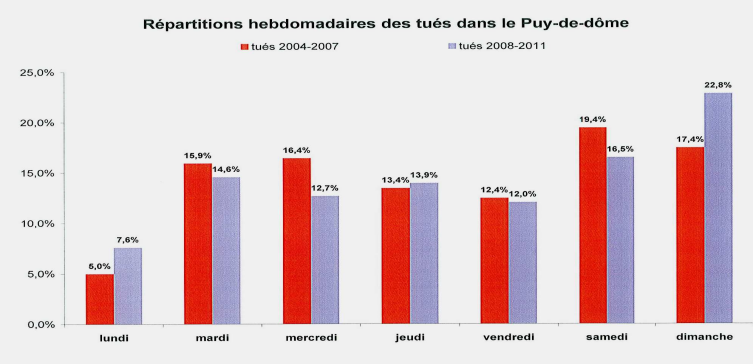
Le nombre d'accidents est le plus important en journée avec 2 pics correspondant aux mouvements pendulaires de début et fin de travail. A noter un niveau de nombre d'accidents soutenu tout au long de l'après-midi.



Le nombre de blessés suit le nombre d'accident et représente quasiment les mêmes valeurs que pour la France entière.

Le risque d'être blessé est particulièrement important le matin lors de la prise de poste mais également tout au long de l'après-midi où il va crescendo jusqu'à 19h.

En fonction du jour

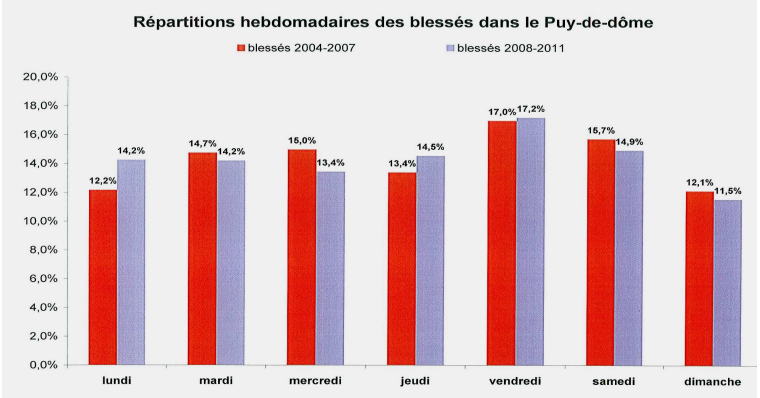


La répartition des tués sur la semaine montre que le lundi il y a peu de morts, puis une certaine constance sur la semaine et une forte progression le week-end.

En comparant les 2 périodes 2004-2007 et 2008-2011 nous pouvons constater une augmentation sensible des tués le lundi et surtout le dimanche.

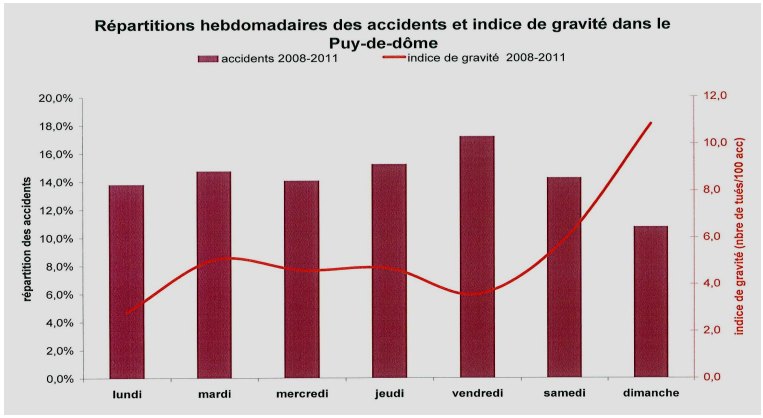
Ceci est à l'inverse de ce qui se passe pour les accidents et les blessés. Une des explications possibles serait une vitesse moyenne plus élevée hors agglomération du fait de la baisse de densité de circulation.

Dans la mesure où les accidents et les blessés se situent majoritairement en agglomération, et les tués en milieu rural, il paraît logique de ne pas retrouver le pic mortel du dimanche sur les accidents et les blessés.



En ce qui concerne les blessés nous avons une répartition plus uniforme que les tués. Sur la période 2008-2011 nous avons un certain lissage. Le pic haut se situe le vendredi et le seuil le dimanche. Ceci est lié aux flux de circulation.

La courbe des accidents suit celle des blessés, ce qui est une constante dans le Puy-De-Dôme.



Si on compare le nombre d'accidents et l'indice de gravité on s'aperçoit que c'est lors du week-end que l'indice de gravité est le plus élevé et en particulier le Dimanche. Encore une fois le facteur vitesse apparaît clairement comme un facteur particulièrement aggravant.

Nous avons 2 périodes négatives pour les morts sur les routes du Puy-de-Dôme, il s'agit de mai-juin et septembre octobre. Nous avons la même problématique moins accentuée avec les blessés et les accidents. A l'évidence la surveillance du réseau doit être plus intensive de mai à octobre en faisant abstraction du mois d'août où l'accidentalité part aussi en vacances.
La tranche horaire la plus dangereuse commence en début d'après-midi et va crescendo jusqu'à 20h.
En ce qui concerne les jours, le vendredi est le jour le plus dangereux mais le dimanche pose toujours problème avec un indice de gravité important.
.

3 - Bilan de la communication

La communication est un vecteur important de la lutte contre l'insécurité routière. L'insécurité routière dans le Puy-de-Dôme est presque exclusivement le fait d'habitants du Puy-de-Dôme. Cela donne donc une grande importance aux actions locales de communication.

Le Puy-de-Dôme a la particularité de ne posséder qu'un seul quotidien local largement diffusé. Il publie des articles sur la sécurité routière qui rendent comptent aussi bien des actions répressives que des actions préventives.

Des publi-reportages ont été diffusés en 2008 pour sensibiliser les usagers locaux.

Ce média est aussi utilisé en tant que support pour faire passer un message fort en cas de nécessité. Cela a été le cas en 2010 sur l'enjeu ceinture où le Préfet avait signé une lettre appelant les Puydômois à la raison suite à une mortalité importante liée à l'absence du port de la ceinture. Nous avons également utilisé l'hebdomadaire « le semeur hebdo » sur des thématiques ceinture, alcool.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet du Puy-de-Dôme

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLE

Lettre aux Puydômoises et Puydômois

Après une baisse significative du nombre de morts sur la route en 2008, l'année 2009 a connu une nette dégradation de la situation, avec 47 victimes recensées. Parmi elles, on déplorait 15 jeunes de moins de 24 ans et 10 conducteurs de deux roues motorisées.

Cette dramatique évolution des accidents mortels se poursuit aujourd'hui. A la date du 30 septembre, nous comptons déjà 36 décès, dont 11 deux roues motorisées.

Pour faire face à cette insupportable évolution, j'ai souhaité agir sur différents leviers.

J'ai d'abord tenu à mobiliser l'ensemble des partenaires institutionnels. Ainsi, grâce au financement de l'Etat, des collectivités locales, des entreprises et des associations ont pu conduire de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention au risque routier.

J'ai également demandé aux services de police et de gendarmerie de renforcer très largement leur action de lutte contre l'insécurité routière, afin de garantir le droit à chacun de circuler en toute sérénité sur les routes du département.

Mais toutes ces mesures risquent de rester vaines sans une prise de conscience réelle de chacun de la nécessité de changer son comportement sur la route.

J'en appelle donc solennellement à l'ensemble des usagers de la route du département du Puy-de-Dôme.

Vous qui êtes motard, adoptez des règles de prudence, car vous représentez presque 1 tué sur 3 cette année.

Vous qui conduisez un véhicule, veillez au port systématique de la ceinture pour vos passagers comme pour vous-même, puisqu'un tué sur 3 sur les routes du Puy-de-Dôme n'en était pas porteur.

Vous tous, usagers de la route, ne prenez pas la route après avoir bu de l'alcool ou consommé des produits illicites, car le constat est sans appel : cette année, plus d'un mort de la route sur 2 était concerné.

C'est en changeant notre manière de conduire et en respectant scrupuleusement le code de la route que nous pourrons contribuer à rendre la route plus sûre.

C'est ensemble que nous devons agir pour relever le défi de la sécurité routière sur les routes du Puy-de-Dôme. L'accident mortel n'est pas une fatalité. C'est une question de responsabilité tant individuelle que collective.

Tous ensemble, pour nous-mêmes, soyons responsables et acteurs de notre sécurité routière

Patrick STEFANINI
Préfet de la région Auvergne
Préfet du Puy-de-Dôme

Crédits photos : SDIS

Sécurité routière → Publi-reportage

SÉCURITÉ ■ Un mieux sur les routes du Puy-de-Dôme ces derniers mois

Pas de relâchement en vue

Comportement responsable

INTERVIEW

Le point avec Dominique Schmitt, préfet de Région

CONTRÔLES ■ 1.557 permis de conduire suspendus ou retenus en 2007

L'alcool plus que les excès de vitesse

Cinq radars supplémentaires

FAITS ET CHIFFRES

VACANCES ■ Se reposer régulièrement

ÊTRE VU ■ Un gilet et un triangle

TÉLÉPHONE ■ Un usé chaque jour

DEUX-ROUES ■ Un risque accru

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Les actions de formation organisées par la coordination et les différents partenaires.

Une autre piste de communication concerne la participation aux salons. Après plusieurs essais, nous privilégions le salon Vinidôme où les IDSR peuvent toucher beaucoup de monde et avoir une sensibilisation importante sur la thématique alcool.

En 2012 nous avons également renoué avec une participation à la foire internationale de Clermont-Ferrand/Cournon. Pendant 5 jours les IDSR ont animé un stand. Ceci a permis de profiter des retombées médiatiques avec un article dans La Montagne et une interview sur Radio France Bleue. L'un des objectifs étant de favoriser le recrutement de nouveaux IDSR.

4 - Pistes d'actions pour la période 2013-2018

Les actions devront porter principalement sur les 4 enjeux prioritaires. Il conviendra également de ne pas négliger d'autres enjeux qui représentent un intérêt particulier aux vues des résultats de l'insécurité routière. Il s'agit : des seniors, du risque routier professionnel et de l'utilisation des nouvelles technologies.

Un nouvel enjeu pourrait également voir le jour en fonction de son développement : les véhicules électriques. Ceux-ci, qu'il s'agisse des 2 roues (vélos ou cyclomoteurs) ou des autos peuvent faire évoluer l'accidentologie durant les prochaines années.

Alcool et produits stupéfiants

Mobiliser le milieu sportif sur des actions lors de rencontres sportives ou des entraînements. Utiliser le réseau des clubs sportifs pour une action anti-alcool et produits stupéfiants.

Agir sur le milieu professionnel pour supprimer l'alcool lors des moments de convivialité en entreprise. Les services de l'État pourraient être à ce titre exemplaires.

Continuer les contrôles ciblés alcool stupéfiants en particulier à la sortie des établissements de nuit.

Communiquer sur l'importance de l'alcool et des stupéfiants dans l'accidentologie locale.

Communiquer sur les effets nocifs de l'alcool dans l'action de conduite et ce dès le premier verre.

2RM

Le PDASR devra favoriser toutes les actions présentées par les différents partenaires sur l'enjeu 2RM. La coordination doit être moteur pour proposer en relation avec tous les services de l'État des actions dés le début de la saison motocycliste.

Organiser chaque année 3 stages post permis inscrits au PDASR.

Une meilleure connaissance locale de la typologie des accidents graves 2RM paraît indispensable. Il conviendrait d'établir une fiche type de recensement des accidents graves, et pas uniquement mortels, qui permette une analyse fine et donc d'instaurer des moyens d'action plus efficients.

En début de saison motocycliste une opération de communication pourra être programmée chaque année. Elle portera sur la nécessité de reprendre en main progressivement sa moto et d'en assurer une vérification mécanique. Une participation des divers professionnels, concessionnaires et accessoiristes, pourra permettre une large communication.

Sensibiliser tous les usagers de 2 roues (motorisés ou pas) au port d'équipements de protection aux normes et en bon état.

Jeunes

Le travail de prévention réalisé sur le département du Puy-de-Dôme en direction des jeunes est très important. De même les forces de l'ordre ciblent également ce publique lors des contrôles à proximité des établissements de nuit. Ce dispositif devra perdurer pour garder son efficacité.

Promouvoir des actions post permis pour les jeunes conducteurs.

Pérenniser le partenariat avec le Conseil Général et le Rectorat pour les actions dans les collèges.

Renforcer la présence des IDSR dans les écoles primaires.

Monter des actions particulières dans les Centre de Formation des Apprentis.

Vitesse

L'objectif est de faire baisser les vitesses moyennes pour faire diminuer l'accidentologie.

Favoriser et promouvoir la conduite économique. En effet les principes de base de la conduite économique tendent à faire pratiquer des vitesses moins importantes et de favoriser l'anticipation. Ce qui est favorable pour les économies de carburant l'est également pour la sécurité routière.

Réaliser une campagne de communication sur la nécessité de baisser sa vitesse lorsque la chaussée est humide. L'immense majorité des conducteurs ne prend pas en compte la différence d'adhérence entre route sèche et route humide. Une recherche de partenariat pourrait être réalisée avec les professionnels de la distribution des pneumatiques locaux.

Les contrôles réalisés par les forces de l'ordre devront être maintenus et s'inscrire en complément du CSA fixe.

Il conviendrait de « faire vivre » le parc CSA fixe. Ceci se ferait en déplaçant les équipements qui n'ont plus de raison d'être implantés où ils sont du fait de l'évolution de l'infrastructure autour d'eux. Par exemple celui d'Olby.

Communication

La communication est largement tributaire des crédits du PDASR. Si ceux-ci sont suffisants il sera possible de continuer l'utilisation des radios locales en particulier sur les enjeux 2RM et Alcool. Les messages radio permettent de multiplier l'information sécurité routière à des moments clefs comme le début de saison moto, les départs en congés ou les fêtes de fin d'année.

Il serait également souhaitable de continuer la participation au salon Vinidôme et de pérenniser la participation à la foire de Cournon.

Il conviendra également d'utiliser les moyens de communication modernes que sont les réseaux sociaux comme Facebook ou Twitter en particulier pour l'enjeu jeune. L'envoi de messages via la téléphonie mobile ou Internet peut également s'avérer efficace dans une communication ciblée.

Réalisation de petits films sur la conduite des motos pour les mettre en ligne et également les diffuser par téléphone. Ces films devraient être assez originaux pour créer le buzz.

Réaliser une page sur le site de la Préfecture dédié aux actions SR réalisées et programmées où figureraient également le DGO, une information sur les IDSR et un appel à les rejoindre.