



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU CANTAL

SÉCURITE ROUTIÈRE DU CANTAL

Document Général d'Orientations

2008 - 2012

Le Préfet du Cantal,

Paul MOURIER



Le Maire de Mauriac,

Gérard LEYMONIE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
PREMIÈRE PARTIE « ÉTUDE D'ENJEUX ».....	4
A- Analyse des enjeux.....	5
1. L'alcool.....	6
2. La vitesse.....	10
3. Les jeunes.....	13
4. Les deux -roues motorisés.....	15
5. La ceinture de sécurité.....	18
6. Les piétons.....	19
B- Hiérarchisation des enjeux.....	20
DEUXIÈME PARTIE « ORIENTATIONS D' ACTIONS».....	21
Présentation.....	22
Sur un plan général.....	23
L'alcool.....	24
La vitesse.....	25
Les jeunes.....	26
Les deux- roues motorisés.....	27
La ceinture de sécurité.....	28
Les piétons.....	29
TROISIÈME PARTIE « SUIVI ET ÉVALUATION 	30

INTRODUCTION

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

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

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

Dans ce contexte, chaque département doit élaborer en 2008 son document général d'orientations(DGO) qui définit les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Prévu pour une période de quatre années, le document général d'orientations (DGO) qui engage l'État, les collectivités territoriales et les assureurs sociaux du risque professionnel impliqués dans la démarche, constitue le documents de référence pour la politique locale de sécurité routière.

L'élaboration du document général d'orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de définir, à partir de la connaissance de l'accidentologie du département du Cantal et d'un diagnostic partagé, les enjeux qui en résultent.

Les enjeux ainsi identifiés permettent d'établir des orientations générales qui peuvent alors chaque année trouver leur déclinaison au travers de projets et actions arrêtés par les plans départementaux de sécurité routière et de contrôles routiers.

Au vu des orientations générales fixées par le Président de la République, le CISR du 13 février 2008 a identifié quatre enjeux nationaux: alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés. Des enjeux locaux peuvent être retenus: dans le Cantal, il apparaît que la ceinture de sécurité et les piétons constituent un phénomène d'accidentologie présentant une situation défavorable et peuvent donc être identifiés comme enjeux locaux.

1 ère partie

ÉTUDE D'ENJEUX

Quelques définitions de termes que l'on retrouvera dans le document:

L'**agglomération** s'entend au sens du code de la route, c'est à dire entre les panneaux d'entrée et de sortie, et non au sens de l'INSEE.

Un **accident** s'entend comme un accident corporel de la circulation routière , c'est à dire:

- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant
- exclue les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles .

Parmi les **usagers impliqués**, on distingue:

- les victimes: personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- les indemnes: personnes impliquées non victimes.

Parmi les **victimes**, on distingue:

- les tués: victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident des suites de leurs blessures
- les blessés hospitalisés: victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les blessés non hospitalisés: victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

À noter que ces définitions des victimes ont été adoptées par la France le 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens. Auparavant, le tué était la personne décédée dans les six jours et le blessé grave était celui qui était hospitalisé plus de six jours.

Préambule: le département du Cantal (chiffres 2006)

- Superficie: 5726 km²
- Population: 149 682 habitants (recensement 2006, chiffre légal au 1er janvier 2009)
- Densité: 26 habitants au km²(108 pour la France)
- Parc de voitures de tourisme: 76 258, soit 0,51 voiture par hab.(0,52 pour la France)
- Part des tués locaux: 78,95 % (75,35% pour la France)

Année 2006	Nombre	Rang sur 96 départements (1)
Population	150 772	88
Accidents corporels	109	96
Tués	19	86
Tués/million d'habitants	126	23
Blessés	113	96

(1) classés par ordre décroissant

Les chiffres très bas d'accidents et de tués classent le Cantal dans les départements les moins touchés, mais ces données dues à une faible population doivent être mises en regard avec le nombre de tués par million d'habitants, où le classement est beaucoup moins bon.

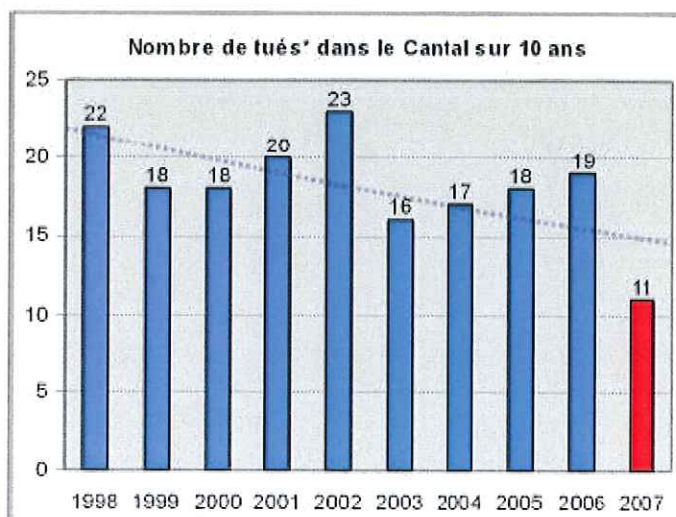
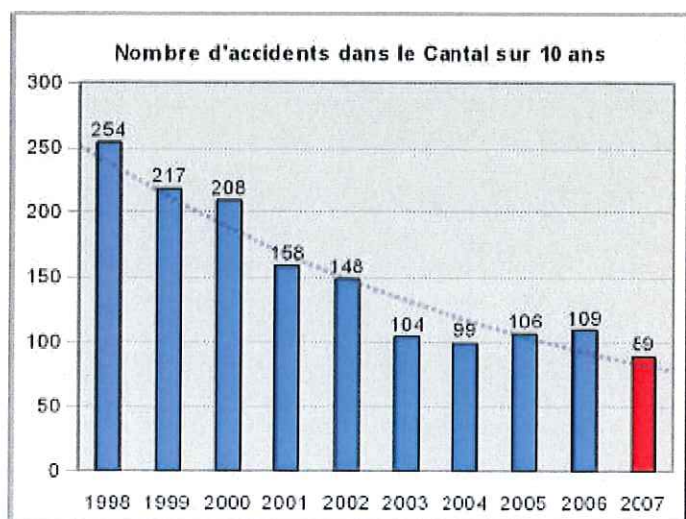
A- Analyse des enjeux

Bilan de l'accidentologie des années 2003-2008:

*BG: blessés graves/ BH: blessés hospitalisés /BL: blessés légers/ BNH: blessés non hospitalisés (voir page 4)

CANTAL	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Accidents	254	217	208	158	148	104	99	106	109	89	79
Tués	22	18	18	20	23	16	17	18	19	11	6
BH	124	108	95	60	61	57	40	99	94	77	78
BNH	218	201	191	160	141	75	86	42	19	22	19

Évolution 2003-2007(l'année 2008 ne peut encore être intégrée au niveau national):



A1- L'alcool

A1-1 – Bilan

On distingue dans les accidents :

Les Accidents Avec Alcool (**AAA**) : accidents dans lesquels au moins un conducteur (ou piéton) a un taux d'alcoolémie qui dépasse le seuil légal

Les Accidents Sans Alcool (**ASA**) : accidents dans lesquels aucun conducteur (ou piéton) n'a un taux d'alcoolémie dans le sang inconnu et dépassant le seuil légal

Les Accidents à Taux Inconnu (**ATI**) : accident dans lesquels au moins un conducteur (ou piéton) a un taux d'alcool inconnu et aucun des autres n'a un taux qui dépasse le seuil légal.

Dans le Cantal pour la période 2003/2007, nous avons les valeurs suivantes

AAA : 66 accidents

ASA : 389 accidents

ATI : 53 accidents

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Nb total d'accidents	à taux connus	avec alcool	% d'accidents avec alcool	Nb total d'accidents	à taux connus	avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Semaine	jour s	294	265	14	5,3	40	29	3	10,3
	nuit s	20	18	3	16,7	3	2	0	0,0
	ensemble	314	283	17	6,0	43	31	3	9,7
WE, JF	jour we	155	138	26	18,8	22	16	7	43,8
	nuit we	39	34	23	67,6	13	12	8	66,7
	ensemble	194	172	49	28,5	35	28	15	53,6
Ensemble	jour	449	403	40	9,9	62	45	10	22,2
	nuit	59	52	26	50,0	16	14	8	57,1
	ensemble	508	455	66	14,5	78	59	18	30,5

WE: week-end

JF: jours fériés

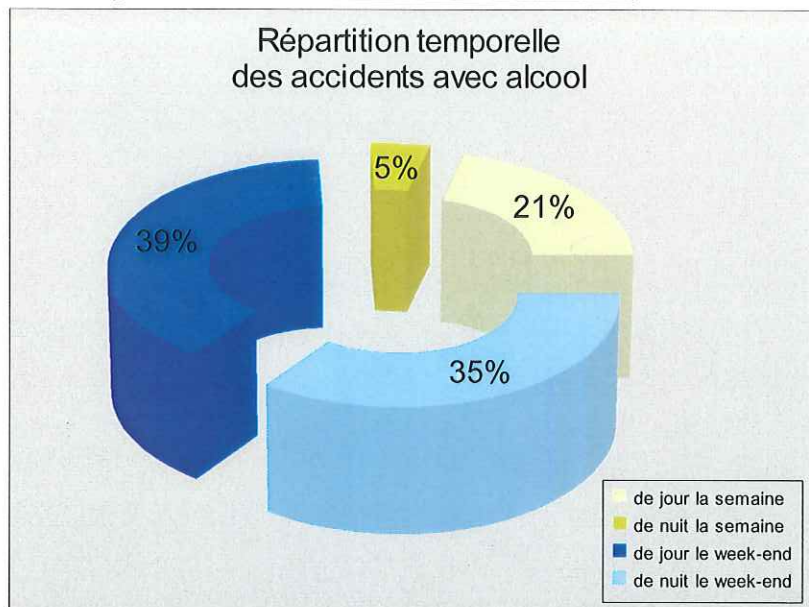
		Tués			
		Nb total de tués	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de tués dans accidents avec alcool
Semaine	jour s	40	29	3	10,3
	nuit s	3	2	0	0,0
	ensemble	43	31	3	9,7
WE, JF	jour we	24	17	8	47,1
	nuit we	14	13	9	69,2
	ensemble	38	30	17	56,7
Ensemble	jour	64	46	11	23,9
	nuit	17	15	9	60,0
	ensemble	81	61	20	32,8

Cantal: dans 15% des accidents il y a le facteur alcool et il est présent dans 31% des accidents mortels.

En France: dans 11,1% des accidents il y a le facteur alcool et il est présent dans 28,4% des accidents mortels) (chiffres 2006).

Le tiers des tués (33%) le sont dans les accidents où le facteur alcool est présent (69% des tués le week end et la nuit le sont dans un accident avec facteur alcool).

A1-2 – Répartition horaire des accidents avec alcool



Les $\frac{3}{4}$ des accidents avec alcool (74%) se produisent le week end (1/3 entre 0 et 7h)

A1-3 – L'âge des conducteurs alcoolisés

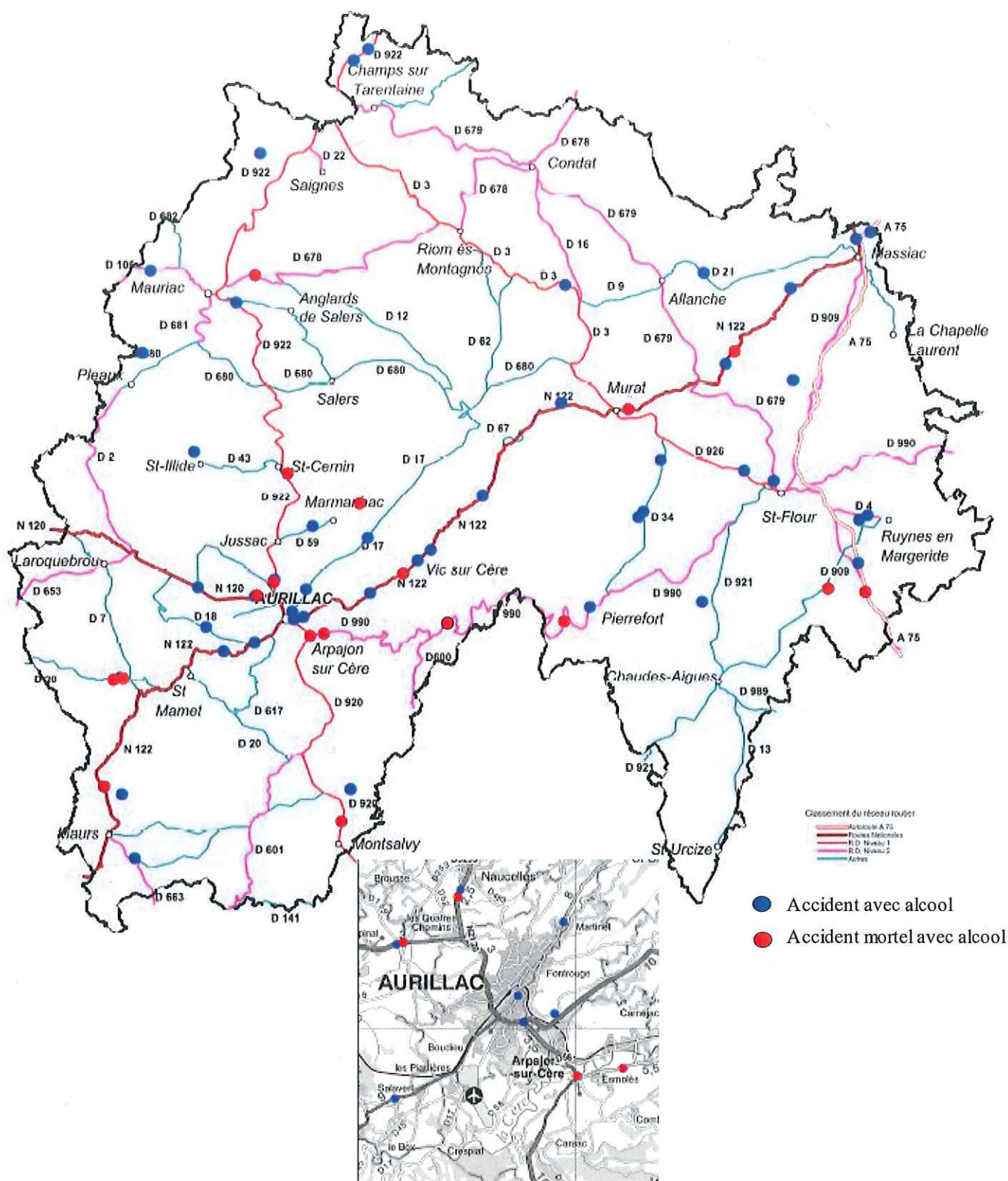
Entre 2003 et 2007, on recense 64 accidents dans lesquels au moins un conducteur a un taux d'alcool supérieur à la limite légale et pour lequel son âge est renseigné.

Tranche d'âge du conducteur ayant un taux d'alcool > limite	Nombre de conducteurs ayant un taux > limite légale	% des conducteurs alcoolisés dans les accidents avec alcool	% de la population du Cantal
15-24 ans	17	27	11
25 – 39 ans	22	34	20
40-59 ans	22	34	26
60 – 74 ans	1	2	18
75 et +	2	3	11

C'est la classe d'âge des 15-24 ans qui est la plus représentée dans les conducteurs avec des taux d'alcoolémie supérieure à la limite légale (sur-représentation de 2,4 par rapport à leur poids dans la population)

A1-4 – Localisation des accidents avec alcool

Accidents corporels 2003-2007 où la présence d'alcool est relevée chez au moins un des conducteurs



La répartition des accidents avec alcool ne montre pas une prépondérance marquée des endroits où se concentrent les lieux festifs nocturnes(Aurillac avec 3 boîtes de nuit et 3 bars de nuit). En effet, d'une part tout conducteur alcoolisé ne sort pas d'une « soirée festive », d'autre part l'éloignement de centres urbains est une caractéristique des départements ruraux.

A1-5 – Analyse de l'enjeu

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

Les hommes sont de plus grands consommateurs d'alcool que les femmes: 23% des hommes adultes en ont un usage quotidien contre 8% des femmes. Plus particulièrement, les jeunes de 17 ans ont augmenté leurs consommations régulières d'alcool entre 2000 et 2005. Les garçons consomment 3 fois plus d'alcool que les filles.

Les études menées par les services de santé ont permis de constater que l'Auvergne fait partie des régions les plus marquées par de fortes proportions de dépendance à l'alcool .En particulier, l'Auvergne est au 4^e rang dans le classement des régions pour l'alcoolisation régulière de ses jeunes.

La relation à cette addiction peut avoir des conséquences particulièrement graves sur la route, puisque entre en compte le facteur vitesse, et donc la violence du choc.

L'alcool au volant est la première cause d'accident mortel en France, et il n'est pas seulement le fait des jeunes conducteurs.

La proportion d'accidents avec alcool dans les accidents mortels est trois fois plus élevée que dans les accidents corporels non mortels.

En 2007, si aucun usager n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, ce sont plus de 1000 vies qui auraient pu être sauvées.

Qu'en est-il dans le Cantal:

Dans 15% des accidents il y a le facteur alcool (31% accidents mortels), contre 11,1% des accidents et 28,4% des accidents mortels en France (chiffres 2006).

Au cours des années 2005-2007, les contrôles effectués par la gendarmerie font apparaître chaque année 2% de dépistages positifs. Ce chiffre peut paraître faible, mais il représente une moyenne de 1300 dépistages positifs chaque année. Ceux effectués en zone de police sur ces mêmes années sont de l'ordre de 4% en 2005-2007 et de 1% en 2006. Il faut rappeler que la zone de police couvre uniquement les villes d'Aurillac et Arpajon, et la moyenne annuelle est de 74 dépistages positifs.

En 2008, c'est dans 15% des accidents dans notre département que le facteur alcool entre en jeu (12 accidents sur 79) . Le taux moyen enregistré est de 1,8 gramme/litre de sang (le plus élevé étant de 3,52 g): or on est en infraction à partir de 0,5 g/l et un taux supérieur à 0,8 g/l constitue un délit.

L'alcool au volant constitue bien un enjeu toujours majeur dans le Cantal.

A2- La vitesse

A2-1 – Bilan 2003-2007

Évolution des vitesses pratiquées sur la RN122 (étude à partir des stations SIREDO) entre 2003 et 2007

Les stations de comptages sont réparties du sud au nord du département:

- sur la commune de Saint Julien de Toursac (le Martinet)
- sur la commune de Polminhac (Meymac)
- sur la commune de Laveissière (la Grange)
- sur la commune de Molompize (Laroche)

Le Martinet PR15+070 sens confondus

Date	0-90 km/h		90-110 km/h		110-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	1 625	47,2%	1414	41,0%	406	11,8%	3 445
2007	939	26,7%	1859	52,9%	719	20,9%	3 517
Evolution		-20,47%		11,81%		9,09%	

2809 2770
1518 1089
193 71
3920 3930

Meymac PR62+200 sens confondus

Date	0-90 km/h		90-110 km/h		110-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	3 488	43,0%	3807	46,9%	817	10,1%	8 112
2007	4 656	58,9%	2880	36,4%	374	4,7%	7 910
Evolution		15,86%		-10,52%		-5,34%	

3938
MJA 3943 (2011)

2011 2209 56,1% 1518 38,5% 193 4,9%
2011 2770 70,2% 1089 27,6% 71 1,8%
3920 56,35% 30,72% 4,92%
3930 70,40% 17,10% 1,8%

La grange PR97+850 sens confondus

Date	0-90 km/h		90-110 km/h		110-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	3 423	57,6%	1490	25,1%	1 034	17,4%	5 947
2007	3 679	62,9%	1446	24,7%	727	12,4%	5 852
Evolution		5,31%		-0,35%		-4,96%	

Laroche PR133+000 sens confondus

Date	0-90 km/h		90-110 km/h		110-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	1 060	29,6%	1810	50,6%	706	19,7%	3 576
2007	1 305	37,2%	1710	48,7%	493	14,1%	3 508
Evolution		7,56%		-1,87%		-5,69%	

Moyenne RN122

Date	0-90 km/h		90-110 km/h		110-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	9 596	45,5%	8 521	40,4%	2 963	14,1%	21 080
2007	10 579	50,9%	7 895	38,0%	2 313	11,0%	20 787
Evolution		5,37%		-2,44%		-3,08%	

Soit environ 49% des usagers de la RN122 dépassent la vitesse autorisée (zones à 90 km/h)

Évolution des vitesses pratiquées sur l'A75 (étude à partir des stations SIREDO) entre 2003 et 2007

St Flour Nord PR91+225 sens confondus

Date	0-130 km/h		130-150 km/h		150-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	10 095	81,0%	2174	17,4%	195	1,6%	12 464
2007	12 767	87,0%	1824	12,4%	79	0,6%	14 670
Evolution		6,0%		-5,0%		-0,9%	

9011

Massiac PR67+600 sens confondus

Date	0-130 km/h		130-150 km/h		150-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	8 296	73,4%	2723	24,1%	277	2,5%	11 296
2007	10 796	79,8%	2592	19,2%	145	1,1%	13 533
Evolution		6,3%		-5,0%		-1,4%	

Loubaresse PR112+830 sens confondus

Date	0-130 km/h		130-150 km/h		150-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	5 987	54,0%	4341	39,2%	758	6,8%	11 086
2007	8 732	65,0%	4342	32,3%	357	2,7%	13 431
Evolution		11,0%		-6,8%		-4,2%	

Moyenne A75

Date	0-130 km/h		130-150 km/h		150-255 km/h		Total
	MJA	%	MJA	%	MJA	%	MJA
2003	24 378	70,0%	9 238	26,5%	1 230	3,5%	34 846
2007	32 295	77,6%	8 758	21,0%	581	1,7%	41 634
Evolution		7,6%		-5,5%		-1,9%	

Soit environ 23% des usagers de l'autoroute A75 dépassent la vitesse autorisée (zones à 130 km/h).

Le taux de dépassement reste donc élevé, même si les tableaux ci-dessus montrent entre 2003 et 2007 une baisse des vitesses, tendance conforme à l'évolution nationale.

En France, en 2007, tous réseaux confondus, près de 37% des automobilistes et environ 47% des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes ont été concernés des dépassements de vitesse.

A2-2 Analyse de l'enjeu

Entre le début de l'année 2002 et la fin de l'année 2007, les vitesses moyennes ont diminué en France de 9 km/h, soit une baisse de 9,8%, et la proportion des grands excès de vitesse a été divisée par cinq. On notera que sur les vingt millions de contraventions dressées en 2007, près de neuf millions l'ont été pour des infractions à la vitesse.

En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont au moins 900 vies qui auraient pu être sauvées.

Dans le Cantal, les moyens affectés aux contrôles de vitesse se sont développés depuis 2004: c'est en effet au mois de décembre de cette dernière qu'a été implanté le premier radar automatique.

Aujourd'hui(février 2009), ce sont sept radars fixes automatisés sont déployés. Par ailleurs, au titre du programme 2008, le préfet du Cantal a proposé trois nouveaux sites.

Les forces de l'ordre sont aussi dotées de radars embarqués et de jumelles.

La baisse des vitesses pratiquées a eu un effet important en terme d'accidentologie. Cependant, en 2008, c'est pourtant encore dans 24 % des accidents (19 sur 79) que le facteur vitesse a été identifié comme cause principale.

Les chiffres ci-dessus concernant notamment la RN 122 et A75 montrent un seuil toujours élevé de dépassement des vitesses. Le contexte local, avec peu de lignes droites pour doubler, un temps de parcours souvent perçu comme excessif, peut être vu comme un facteur de comportement infractionniste.

A3- Les jeunes

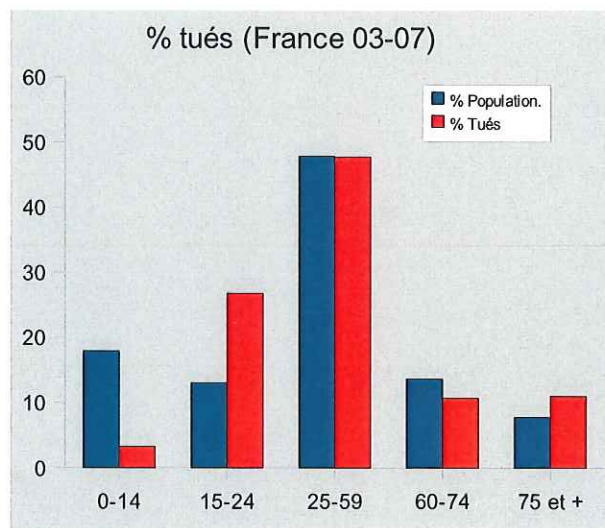
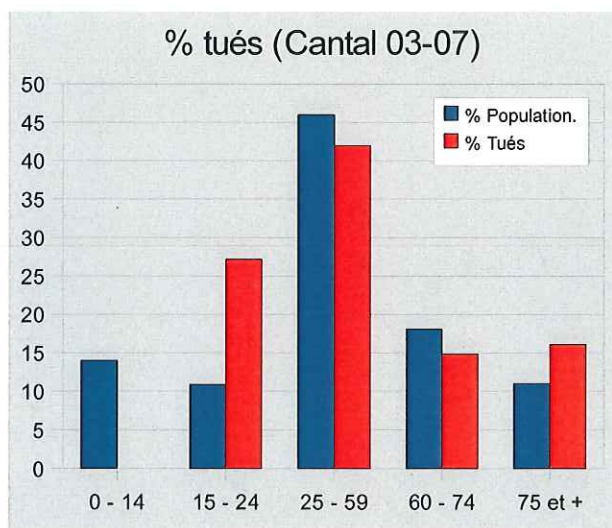
A3-1 – Bilan 2003-2007

Cantal

Age	% population	tués	% tués
0-14	14	0	0
15-24	11	22	27
25-59	46	34	42
60-74	18	12	15
75 et +	11	13	16

France

Age	% population	tués	% tués
0-14	18	827	3
15-24	13	6844	27
25-59	48	12211	48
60-74	13	2735	11
75 et +	8	2805	11



Les jeunes de 15 à 24 ans sont sur-représentés dans le Cantal:

Auvergne: 11,45% pop et 33,1% tués

Cantal : 11% pop et 27 % des tués

France : 13% pop et 27% des tués

Globalement, dans les accidents où un jeune entre 15 et 24 ans est impliqué :

- 71,5% des tués ou des blessés hospitalisés sont des hommes, contre 28,5% des femmes.

Particulièrement, dans les accidents où un jeune entre 15 et 24 ans est impliqué et où le facteur alcool est présent :

- sur 25 accidents : 24 conducteurs sont des hommes contre 4 conducteurs femmes
- 77,5% des tués ou des blessés hospitalisés sont des hommes, contre 22,5% de femmes

Sur la période 2003-2007 :

- dans 32% des accidents il y a un jeune conducteur (2ans ou moins de permis)
- 25% des tués ou des blessés hospitalisés sont des jeunes conducteurs (2ans ou – de permis)

A3-2-Analyse de l'enjeu

L'accidentalité routière des jeunes générations en France reste un fléau et les chiffres restent toujours aussi préoccupants.

Pour la tranche d'âge 0-14 ans, les résultats du bilan de l'année 2007 en France affichent une augmentation de 25% de tués. Cette catégorie est directement concernée par le risque piéton. Et les garçons victimes sont deux fois plus nombreux que les filles. Les 15-24 ans représentent quant à eux, 13% de la population française, mais 27 % des tués sur la route.

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

Cette tranche des 15-24 ans est même surreprésentée dans le Cantal (11% de la population et 27% des tués).

Plusieurs facteurs identifiants peuvent être dégagés:

- la notion de « prise de risque » inhérente à la jeunesse
- le manque d'expérience de la conduite, notamment de la maîtrise du véhicule
- la négligence dans le port des équipements de sécurité (ceinture, casque)
- les habitudes festives des jeunes: la consommation d'alcool, et de plus en plus de cannabis, est élevée dans les soirées des 18-24 ans. Une récente étude réalisée pour l'association « Prévention routière » et la Fédération française des assurances montre l'importance de la consommation d'alcool chez les jeunes européens: globalement , la tendance à l'alcoolisation est bien plus nette chez les jeunes conducteurs que pour l'ensemble des populations européennes.

Par ailleurs, la fête est associée à une forte mobilité: trois européens sur cinq déclarent changer de lieu au cours de la même soirée. Une majorité de soirées comporte au moins deux trajets, 10% se déroulant même dans trois ou quatre lieux différents. Autre point commun: le recours à la voiture pour des trajets longs (30 à 50 km), phénomène particulièrement sensible dans un département rural comme le Cantal.

A4- Les deux-roues motorisés

A4-1 – Bilan 2003-2007 concernant les cyclomoteurs

	Tués	BH	BNH
Usagers de cyclos et scooter	1	39	17

Les trois tableaux ci-dessous concernent les accidents impliquant un cyclomoteur, l'utilisateur de ce dernier pouvant ne pas être une des victimes.

Nbre total de victimes dans les accidents concernés				s acc concerné		Nbre total de victimes dans les accidents concernés				
Âge	Tués	BH	BNH	BH	BN	Heure	Accidents	Tués	BH	BNH
0 - 14	0	23	1			0-2h	6	2	0	3
15 - 19	0	27	11			2h-4h	0	0	0	0
20 - 24	0	1	1			4h-6h	1	0	1	0
25 - 59	1	8	4			6h-8h	5	0	3	2
60 - 74	0	1	1			8h-10h	1	0	1	0
75 et +	0	1	1			10h-12h	2	0	0	3
						12h-14h	8	0	5	3
						14h-16h	11	0	11	3
						16h-18h	9	0	10	1
						18h-20h	9	0	7	3
						20h-22h	3	1	1	1
						22h-24h	2	0	3	0

On constate que:

- les accidents impliquant un cyclomoteur ont eu lieu surtout en agglomération (57 %)
- la tranche d'âge 15-19 ans représente 43 % des victimes impliquées dans un accident avec cyclomoteur
- la majorité des accidents impliquant les 15-19 ans a lieu dans la journée, notamment entre 14h et 18h

A4-2 – Bilan concernant les motocyclettes

	Tués	BH	BNH
Usagers de motos	10	41	19

Les trois tableaux ci-dessous concernent les accidents impliquant une motocyclette, l'usager de ce dernier pouvant ne pas être une des victimes.

	Nbre total victimes ds acc concernés			
	Accidents	Tués	BH	BNH
Agglomération	19	2	11	8
Hors aggro	48	8	37	14

Heure	Nbre total de victimes dans les accidents concernés			
	Accidents	Tués	BH	BNH
0-2h	0	0	0	0
2h-4h	1	1	0	0
4h-6h	0	0	0	0
6h-8h	1	0	1	0
8h-10h	5	1	2	2
10h-12h	9	1	6	2
12h-14h	9	2	4	3
14h-16h	9	1	6	2
16h-18h	15	2	11	5
18h-20h	11	2	12	5
20h-22h	6	0	5	3
22h-24h	1	0	1	0

Âge	Nbre total de victimes dans les accidents concernés		
	Tués	BH	BNH
0 - 14	0	1	0
15 - 19	3	8	1
20 - 24	1	5	4
25 - 59	6	33	15
60 - 74	0	1	1
75 et +	0	0	1

On constate que:

- contrairement au cas des cyclos, la majorité des accidents impliquant une moto a lieu hors agglomération: 72%
- il n'y a pas d'âge sur-représenté (contrairement aux cyclos)
- comme pour les cyclos, la majorité des accidents a lieu pendant la journée, plutôt sur la tranche 16h-20h

A4-3-Analyse de l'enjeu

Les deux-roues motorisés sont constitués des cyclomoteurs et des motocyclettes.

Les premiers sont des deux-roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et la vitesse maximale par construction 45 km/h;

Les seconds se répartissent en deux sous-catégories:

- les motos dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et la puissance 11 kW(15 ch), dites motos légères;
- les motos dont la cylindrée excède 125 cm³ et la puissance , soit n'excède pas 25 kW(34 ch), soit peut atteindre 73,6 kW(100 ch).

On précisera que les motos englobent les side-cars, même si ces véhicules sont peu nombreux sur nos routes.

Quel droit à conduire?

- pour les cyclos, il faut avoir 14 ans et le brevet de sécurité routière
- pour les motos: 16 ans et le permis A1 jusqu'à 125 cm³, -18 ans, voire 21 ans pour les grosses cylindrées, et le permis A.

En onze ans, de 1996 à 2006 inclus, le nombre de motard tués en France n'a pratiquement pas varié, celui des cyclomotoristes a baissé de 38%, celui des automobilistes de 53%, mais 2007 a fait apparaître une nouvelle dégradation de l'accidentalité des deux-roues motorisés, des motards en particulier. Ces derniers représentent 1% du trafic pour 18% des tués sur la route. Les motocyclettes représentent donc un sur-risque considérable par rapport à tous les autres modes de transport.

En 2007, le risque par kilomètre parcouru en France pour les usagers de motocyclettes peut être estimé vingt-trois fois supérieur à celui des véhicules légers.

Autre donnée, le nombre des blessés graves à deux-roues motorisés est maintenant supérieur à celui des automobilistes , et il représente près de 40% des victimes.

Comme les automobilistes, c'est sur les routes départementales de France que les motards se tuent le plus, plutôt en rase campagne et dans les agglomérations les plus petites. Ce sont des hommes majoritairement, et de moins en moins jeunes.

Dans le Cantal entre 2003 et 2008:

Les accidents impliquant un cyclomoteur ont fait un seul mort, mais 68 blessés parmi les usagers cyclo. La majorité des accidents(57%) ont eu lieu en agglomération.

S'agissant des motos par contre, la grande majorité des accidents(72%) a eu lieu hors agglomération. 12 motards ont été tués et 73 ont été blessés. On notera qu'aucune tranche d'âge n'est prépondérante. La part des victimes graves(tués + blessés hospitalisés) se situe dans la moyenne haute nationale.

Il y donc un enjeu « cyclomoteurs » identifié principalement en agglomération et un enjeu « motocyclettes » identifié essentiellement en rase campagne.

A5- La ceinture de sécurité

A5-1- Bilan

En France, les statistiques montrent qu'environ 25% des personnes tuées dans des véhicules légers ne sont pas porteurs de la ceinture de sécurité.

Dans le Cantal, entre 2003 et 2007, il y a eu à déplorer 49 tués dans des véhicules légers dont 19 qui n'étaient pas porteurs de la ceinture de sécurité (soit 39% des tués dans les véhicules légers).

Année	Cantal	Nombre de tués non porteur de la ceinture dans VL	Nombre total de tués dans des VL	Nombre total de tués tous véhicules et piétons
2003		3	9	16
2004		4	10	17
2005		1	9	18
2006		7	11	19
2007		4	10	11
2003 -2007		19	49	81

A5-2-Analyse de l'enjeu

En France, les taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant des voitures de tourisme sont élevés puisque pratiquement tous les usagers portent leur ceinture en rase campagne. En ville, les taux se situent à 94% en province et à 97% à Paris. À l'arrière du véhicule, le taux de port est de 82%: (89% pour les enfants et 75% pour les adultes.

Le niveau de taux de port de la ceinture à l'avant des véhicules en France était le plus élevé en 2005 parmi les pays de l'Union européenne, alors qu'à l'arrière, certains pays ont un meilleur taux que la France.

19,3% des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel en 2006 en France ont été tués, alors que moins de 2% des conducteurs ceinturés ont péri. Ne pas porter sa ceinture augmente donc la gravité des blessures dans un accident.

La classe d'âge qui porte le moins la ceinture est celle des 18-24 ans.

En 2007, si chacun avait bouclé sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière, ce sont près de 400 vies qui auraient pu être sauvées.

Le bilan des cinq années 2003-2007 montre que le Cantal présente un taux plus élevé que la moyenne nationale dans les accidents où des tués n'étaient pas porteurs de leur ceinture de sécurité. En 2007, 4 tués sur 11 ne portaient pas leur ceinture. Sur ces quatre tués, trois avaient moins de 24 ans.

Il y a donc un enjeu local substantiel dans notre département.

A6- Les piétons

A6-1- Bilan 2003-2007

	Accidents	Usagers piétons		
		Tués	BH	BNH
Agglomération	68	10	50	9
Hors agglo	11	3	7	2
Age de piétons	0 - 14	0	9	2
	15 - 24	0	4	1
	25 - 59	4	18	2
	60 - 69	0	5	2
	70 - 79	7	7	1
	80 et +	2	15	3
	ind	0	0	0
Heure	0-2h	0	0	0
	2h-4h	0	0	0
	4h-6h	0	0	0
	6h-8h	2	3	0
	8h-10h	1	8	2
	10h-12h	0	11	3
	12h-14h	1	6	0
	14h-16h	3	8	2
	16h-18h	2	11	3
	18h-20h	4	8	2
	20h-22h	0	3	1
	22h-24h	0	0	0

Lieu de l'accident	Blessés piétons		
	tués	BH	BNH
sur passage	4	24	2
sur chaussée	5	22	5
sur trottoir	0	4	1
sur accotement ou BAU	0	3	1
autre	4	4	2

BAU: bande d'arrêt d'urgence (autoroutes)

On constate que:

- **40% des tués et des blessés hospitalisés piétons en agglomération (en 5 ans) le sont sur un passage piéton.**
- Les accidents avec piétons ont lieu en agglomération: 86% contre 14% hors agglomération
- **Les plus de 70 ans représentent 69,2% des tués piétons dans le Cantal.**
En France, 51% des piétons tués ont plus de 65 ans.

A6-2-Analyse de l'enjeu

En France, les jeunes de moins de quinze ans et les personnes âgées de 65 ans et plus constituent deux segments de population particulièrement vulnérables en tant que piétons.

Dans le Cantal, 47,4% des tués de plus de 65ans le sont en tant que piétons, contre seulement 31% en France (chiffres 2006). Il y donc bien un enjeu spécifique au Cantal concernant les piétons.

B- Hiérarchisation des enjeux

La première partie du document montre que les 4 enjeux retenus au niveau national pour l'élaboration du DGO 2008-2012: l'alcool, la vitesse, les jeunes et les 2 roues motorisés, constituent bien des enjeux dans le département du Cantal.

Deux enjeux potentiels supplémentaires ont été identifiés:

- la ceinture de sécurité
- les piétons.

Les actions qui seront menées pendant quatre ans devront donc toujours avoir comme socle ces six enjeux. On peut toutefois dégager certaines priorités :

Les analyses des services de santé ont montré que l'Auvergne est une des régions présentant l'un des niveaux les plus élevés de dépendance à l'alcool. Cet enjeu est donc bien identifié comme majeur pour les actions à mener.

La vitesse excessive est présente comme sur l'ensemble du territoire national.

L'accidentalité des 2 deux-roues motorisés se situe à un taux élevé de gravité concernant les motos.

Le non port de la ceinture de sécurité et les accidents de piétons âgés sont marquants dans le Cantal.

Or tous ces enjeux identifiés sont présents d'une façon forte dans une catégorie: les jeunes. Ceux-ci cumulent souvent alcool, vitesse, absence de ceinture. Ils constituent donc l'enjeu « transversal » majeur du DGO 2008-2012. Les actions menées notamment dans les domaines de l'alcool et des drogues, ainsi que du port de la ceinture de sécurité devront avoir pour objectif cette cible, sans exclure bien entendu les autres catégories de population.

2 ème partie

ORIENTATIONS **D'ACTIONS**

PRÉSENTATION DES ORIENTATIONS D'ACTIONS

Les enjeux ont été préalablement définis dans la première partie « Étude d'enjeux » .

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

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

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

SUR UN PLAN GÉNÉRAL

Professionaliser la filière sécurité routière

♦ Améliorer la connaissance des causes de l'insécurité routière locale

- Avoir une meilleure connaissance de l'accidentologie locale par un partage accru des connaissances entre services: préfecture, police, gendarmerie, gestionnaires des voies, DDE et autres organismes chargés de prévention (ANPAA 15, Prévention Routière, etc....) qui permettrait de faire progresser en fiabilité l'outil statistique.

- Réaliser des enquêtes Comprendre Pour Agir(ECPA) sur les accidents mortels mais aussi sur des accidents avec blessés graves pour permettre d'élargir la base des connaissances des éléments participant à l'accidentologie locale et affiner ainsi la définition des enjeux locaux

♦ Avoir des référents sécurité routière aussi bien dans les collectivités locales que dans tous les services de l'État.

♦ Articuler la politique de sécurité routière avec les autres politiques de l'État et notamment celle de la santé.

♦ Faire du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière un outil impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en renforçant la mobilisation des associations et des bénévoles.

♦ Promouvoir la sécurité routière dans les administrations et les entreprises par une incitation à la réalisation de plan de prévention des risques routiers.

♦ Améliorer la formation des acteurs de la sécurité routière

Promouvoir le transport collectif et les modes de déplacements doux

L'ENJEU ALCOOL

1 - Multiplier les messages sur les conséquences de l'alcool et des drogues au volant

- ♦ **Faire prendre conscience à tous les usagers des effets de l'alcool et des risques encourus :**
Accidents, blessures mortelles ou graves (handicaps à vie), risque judiciaire, risque administratif (perte de points, suspension ou annulation du permis) et risques financiers (amendes, non prise en charge des dommages par les assurances,...
- ♦ **Relayer localement avec les associations et les médias les campagnes nationales**
- ♦ **Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool**
- ♦ **Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre**
- ♦ **Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie**
- ♦ **Informers, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool**
- ♦ **Impliquer les collectivités locales et les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs**
- ♦ **Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool**

2 - Maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions

- ♦ **Les contrôles doivent rester à un niveau élevé mais doivent être de courte durée, en multipliant les lieux de contrôles.**
- ♦ **Une grande partie de ces contrôles doivent être réalisés les nuits et en fin de semaine (vendredis soirs compris).**

L'ENJEU VITESSE

1 - Éduquer les jeunes (voir enjeu jeunes)

2 - Informer et multiplier les messages sur les conséquences des excès de vitesse

- ♦ Insister sur les conséquences administratives et juridiques des infractions et notamment pour les jeunes avec le permis probatoire
- ♦ Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie en y impliquant notamment les médias locaux
- ♦ Mobiliser les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité
- ♦ Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées
- ♦ Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et la cohérence de la signalisation

3 - Maintenir à un niveau élevé les contrôles et les sanctions

- ♦ Le nombre de contrôles devra être maintenu à un niveau élevé
- ♦ Ces contrôles seront diversifiés

4 - Réaliser ou aménager les routes avec des caractéristiques géométriques homogènes sur un même itinéraire et cohérentes avec l'environnement bâti.

5 - Promouvoir les nouveaux systèmes embarqués de contrôle de vitesse

- ♦ Inciter les entreprises et administrations lorsque cela sera possible à l'utilisation de boîtes noires dans leurs véhicules.
- ♦ Promouvoir les systèmes de limitation ou de régulation de vitesse des véhicules.

L'ENJEU JEUNES

1 – Multiplier les actions destinées à faire prendre conscience aux jeunes du risque encouru, qu'il soient conducteurs, passagers ou piétons

- ♦ Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis
- ♦ Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes
- ♦ Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière

2 – Améliorer la formation du conducteur

- ♦ Promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)
- ♦ Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs accompagnateurs

3 – Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif

- ♦ Sensibiliser, mobiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs, notamment dans la mise en œuvre d'actions concrètes de sensibilisation

4 - Sensibiliser les jeunes sur les comportements à risques : alcool, drogues, vitesse

- ♦ Promouvoir le concept de la conduite apaisée comme étant une valeur positive, moderne.
- ♦ Dissuader les jeunes d'utiliser des véhicules puissants
- ♦ Développer des actions auprès des publics et dans les lieux les plus concernés par la consommation d'alcool pour responsabiliser les usagers de la route.
- ♦ Développer des actions auprès des établissements de vente d'alcool et notamment les établissements de nuit.

L'ENJEU DEUX- ROUES MOTORISÉS

1 – Communiquer sur les risques pris par les deux-roues motorisés et les autres usagers

- ♦ Exposer aux jeunes les risques de la conduite des deux roues dans le cadre des attestations réglementaires.
- ♦ Accentuer l'information sur le respect des règles et notamment sur l'obligation du port du casque
- ♦ Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation

2 - Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés

- ♦ Développer des actions de sensibilisation auprès des maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvres et gestionnaires des réseaux routiers pour proscrire les aménagements pouvant présenter des dangers pour les utilisateurs des deux roues

3 - Réaliser des actions de sensibilisation des automobilistes sur le partage de la route avec les utilisateurs des deux roues et notamment les vélos.

4 — Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés

L'ENJEU CEINTURE DE SÉCURITÉ

1 - Intensifier les campagnes de sensibilisation et de sanctions relatives à la ceinture de sécurité, notamment à l'arrière

- ◆ **Réaliser des campagnes de sensibilisation sur les dangers encourus sans ceinture à l'avant et aussi à l'arrière où le taux de port est encore trop faible.**
- ◆ **Réaliser des campagnes d'information sur les sièges bébé avec distribution de documentation**

2 - Inciter les automobilistes à faire vérifier le bon fonctionnement des systèmes de sécurité : ceinture et air bag

3 – Renforcer les contrôles inopinés (exemple: moto banalisée)

L'ENJEU PIÉTONS

1 - Sécuriser les cheminements piétons

- ♦ **Améliorer les aménagements spécifiques pour les piétons**
- ♦ **Inciter les collectivités locales à sécuriser les passages piétons lors des entrées et sorties des écoles par leurs personnels ou par des bénévoles**

2 - Agir pour réduire la vitesse en agglomération

- ♦ **Aménager les entrées de villes et les traverses d'agglomérations**
- ♦ **Sanctionner les usagers motorisés ne respectant pas la priorité des piétons au niveau des passages protégés.**
- ♦ **Intensifier les contrôles de vitesse en agglomération**

3 - Sensibiliser les piétons à leur sécurité

- ♦ **Réaliser des actions d'informations pour les personnes âgées, dans les maisons de retraite et les clubs de troisième âge sur le danger d'être piéton**
- ♦ **Réaliser dans le cadre scolaire l'information pour les plus jeunes**

4 - Sensibiliser les automobilistes et les deux roues au respect du piéton

- ♦ **Réaliser des actions de sensibilisation des automobilistes pour les inciter au partage de la rue.**
- ♦ **Sanctionner l'utilisation du téléphone au volant en agglomération**

3 ème partie

SUIVI ET ÉVALUATION

Chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

L'intégration d'une action au PDASR devra toujours être prise au regard des enjeux du DGO.

Le bilan annuel effectué sur le PDASR (qualification des actions menées, échec éventuel de certaines) , la part des orientations d'actions ayant suscité une action du PDASR pourront conduire à ajouter , voire supprimer, certaines orientations d'actions.