



PRÉFET
DU PUY-DE-DÔME

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

Document Général d'Orientation de la Sécurité Routière 2023-2027

Département du Puy-de-Dôme

Sommaire DGO

0. Glossaire.....	2
1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du D.G.O. :.....	4
1.2. La démarche d'élaboration :.....	4
2. Le diagnostic territorial partagé.....	5
2.1. Présentation générale du département.....	5
2.1.1. Situation géographique.....	5
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	7
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2.1.4. Risque routier professionnel.....	16
2.1.5. Réseau routier.....	20
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute.....	22
2.2.1. Typologie des accidents.....	22
2.2.2. Modes doux.....	26
2.2.3. 2RM.....	28
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	30
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	31
2.3.1. Typologie des accidents.....	31
2.3.2. Modes doux.....	34
2.3.3. 2RM.....	36
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	38
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroutes.....	39
2.4.1. Typologie des accidents.....	39
2.5. Faits saillants du diagnostic territorial partagé.....	42
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	43
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	43
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	49
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	50
4.2. Les orientations d'actions.....	51
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	52
5.1. Les moyens de la Sécurité Routière dans les Puy-de-Dôme.....	52
5.2. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	53
5.3. Suivi de l'accidentalité départementale.....	53
5.4. Modalités de suivi du DGO.....	54

0. Glossaire

2RM : « deux-roues motorisés » = Ensemble des cyclomoteurs et des motocyclettes.

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Un accident corporel 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.

Accident matériel : Un accident non corporel avec aucun des impliqués n'ayant fait l'objet de soins médicaux.

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

Accidentalité routière : Ensemble des statistiques qui caractérise les accidents relatifs à une population donnée durant une période déterminée, en fonction de variables d'exposition au risque. Celles-ci peuvent comprendre les caractéristiques de la population considérée (âge, sexe, etc.), le mode de transport choisi ainsi que les infrastructures et les parcours.

(En) **Agglomération** : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

Hors agglomération : Toute portion de route située en dehors des panneaux fixant les limites d'agglomération. Dans le texte, le terme « hors agglomération » signifie hors agglomération et hors autoroutes.

Blessé : Victime non tuée. On parle de blessés légers (hospitalisé moins de 24h) ou de blessés hospitalisés (plus de 24h).

Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) : fichier, renseigné par les forces de l'ordre, qui enregistre tous les accidents corporels de la circulation.

Cyclomoteurs: Deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

DGO : Document Général d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)

EDP: Il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Impliqué : Tout usager impliqué dans un accident, qu'il soit indemne ou victime.

Indemne : Usager impliqué dont l'état ne nécessite aucun soin médical. Il n'est donc pas considéré comme victime (ni blessé ni tué).

Modes doux : Ensemble des modes de déplacements suivants : Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels

Motocyclettes : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Moto lourde : Deux-roues motorisé de plus de 125 cm³.

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PL : Poids Lourds. Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t
Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels

PR : Présumé responsable de l'accident.

Senior : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Tué : Toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Usagers vulnérables : Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels motorisés, et l'ensemble des cyclomoteurs et motocyclettes. Les usagers vulnérables sont ainsi constitués des modes doux et des 2RM.

VL : véhicule léger (VL = VT + VU)

VT : véhicule de tourisme. Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

VU : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Victime : Impliqué qui n'est pas indemne. La victime est tuée ou blessée.

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du D.G.O. :

Le Document Général d'Orientation (D.G.O.) constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant localement l'action de l'État et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Il définit pour cinq ans les principaux enjeux nationaux et locaux en matière de sécurité routière. Le D.G.O. permet également de favoriser et renforcer la démarche de partenariat avec les acteurs institutionnels et partenaires locaux.

Le précédent D.G.O. était établi pour les années 2018 à 2022. Par circulaire du 25 mai 2022 adressée aux Préfets, la Délégue Interministérielle à la Sécurité Routière demande le renouvellement de ce document pour la période 2023-2027.

1.2. La démarche d'élaboration :



Le chef de projet et la coordination sécurité routière ont élaboré une démarche locale d'élaboration du D.G.O. 2023-2027 sur la base des notes et guides antérieurs de la Délégation à la Sécurité Routière. Ce travail a été validé en septembre 2022, conforté par le guide méthodologique transmis par la Délégation à la Sécurité Routière dans la note du 06 septembre 2022.

Les quatre enjeux nationaux retenus pour la période 2023-2028 sont :

- les **deux-roues motorisés**,
- les **conduites à risques** (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs),
- les **modes de mobilité** dite « douce » (vélos, engins de déplacement personnel motorisés et marche),
- le **risque routier professionnel**.

Un courrier d'information a été transmis à l'ensemble des partenaires le 20 octobre 2022 afin de les informer de la démarche et de la date de présentation du projet de D.G.O. fixée au 12 décembre 2022.

Des points d'avancement techniques ont été réalisés le 14 octobre et 9 novembre 2022 afin d'échanger sur le bilan de l'accidentalité départementale pour les années 2017-2021 et d'identifier les éventuels enjeux locaux prioritaires.

Une consultation plus approfondie des partenaires locaux a été réalisée le 2 décembre 2022 sur les enjeux « nouveaux modes de mobilité » avec un point d'attention sur la catégorie d'âge seniors et le « risque routier professionnel » avec un point d'attention sur les deux-roues motorisés.

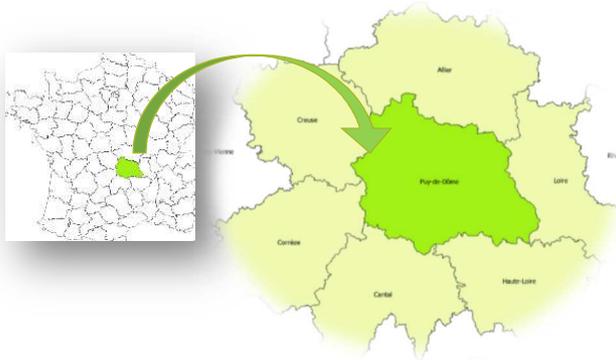
Une réunion de présentation a été réalisée le 12 décembre 2022 à l'ensemble des partenaires pour partager les éléments du D.G.O. et concerter sur les orientations d'action.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Géographie :



Le département du Puy-de-Dôme est situé au centre du territoire français, en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est bordé par 6 départements :
La Creuse (23), l'Allier (03), la Loire (42),
la Haute-Loire (43), la Corrèze (19), et le Cantal (15).

Population :

La population du Puy-de-Dôme est de 662 152 habitants pour 464 communes (2019, Source INSEE). Le département est composé de 14 intercommunalités, 31 cantons et 5 arrondissements.

La métropole Clermont Auvergne Métropole s'étend sur 21 communes et concentre près de 300 000 habitants.

La population du Puy-de-Dôme a un indice de vieillissement de 1 personne de 65 ans ou plus pour 90,7 habitants de moins de 20 ans.

Pourcentage de la population par tranche d'âge :

- 29 % de 0 à 24 ans
- 50 % de 25 à 64 ans
- 21 % plus de 65 ans

Typologie du Puy-de-Dôme :

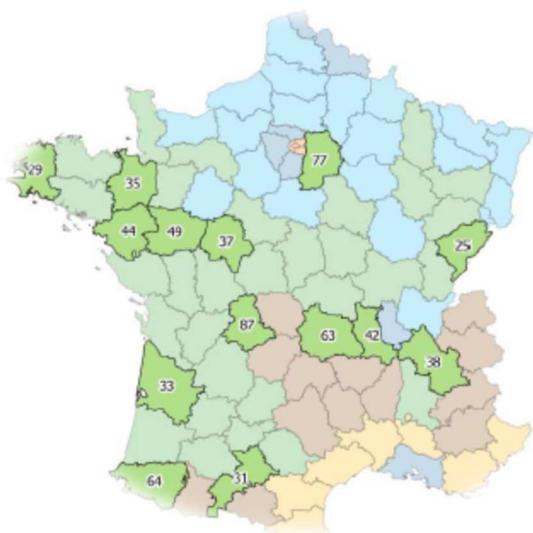
Afin de pouvoir établir des comparaisons entre les départements, le CEREMA a classé les départements français en grandes familles selon ce principe : tous les départements d'une même famille ont des caractéristiques proches et les départements de familles différentes ont des caractéristiques éloignées.

Après étude de nombreuses caractéristiques de chaque département français (démographie, ruralité, météorologie, économie, relief...), le CEREMA a effectué un classement de ces départements en 7 familles distinctes :

- les départements de montagne (13 départements),
- les départements ruraux à faible densité de population (30 départements),
- les départements méditerranéens (9 départements),
- les départements monopolarisés (14 départements),
- les départements multipolarisés (20 départements),
- les départements à très forte densité de population (6 départements),
- Paris et la petite couronne (4 départements).

Au regard de cette analyse, le département du Puy-de-Dôme est classé, comme 13 autres départements, parmi les « **départements monopolarisés** ».

La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100.000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoires périurbains au-dessus de la moyenne. Une ville forte concentre l'essentiel des activités et attire l'essentiel des déplacements. En dehors de cette ville « centre », le reste du département est à dominante rurale.



N°	Département	Préfecture	Région
25	Doubs	Besançon	Bourgogne-Franche-Comté
29	Finistère	Brest	Bretagne
31	Haute-Garonne	Toulouse	Occitanie
33	Gironde	Bordeaux	Nouvelle Aquitaine
35	Ille-et-Vilaine	Rennes	Bretagne
37	Indre-et-Loire	Tours	Centre-Val-de-Loire
38	Isère	Grenoble	Auvergne-Rhône-Alpes
42	Loire	St-Etienne	Auvergne-Rhône-Alpes
44	Loire-Atlantique	Nantes	Pays de la Loire
49	Maine-et-Loire	Angers	Pays de la Loire
63	Puy-de-Dôme	Clermont-Fd	Auvergne-Rhône-Alpes
64	Pyrénées-Atlantiques	Pau	Nouvelle Aquitaine
77	Seine-et-Marne	Melun	Ile-de-France
87	Haute-Vienne	Limoges	Nouvelle Aquitaine

Figure 1 – Carte et table de la famille des départements monopolarisés.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Evolution de la mortalité routière :

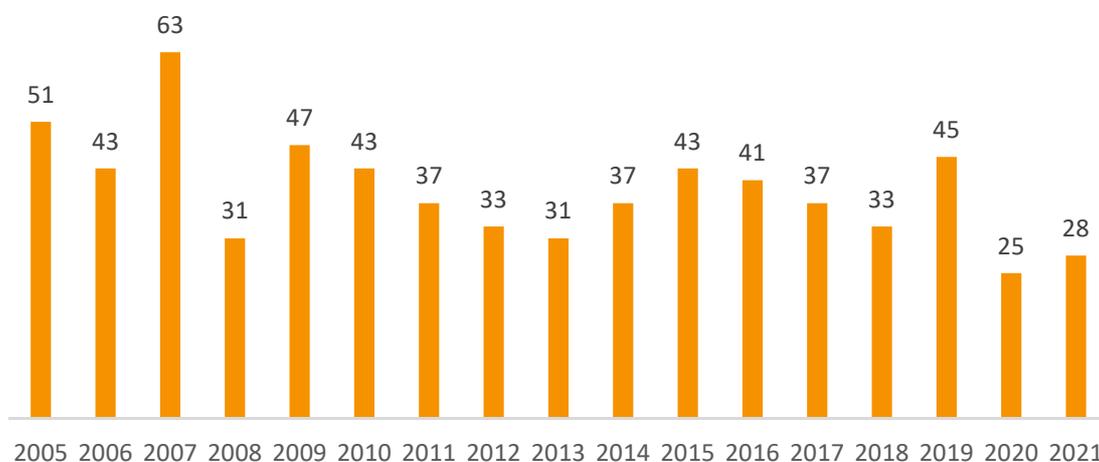


Figure 2 – Evolution du nombre de tués sur les routes du Puy-de-Dôme

L'évolution locale a suivi l'évolution nationale, en particulier avec la rupture observée en 2005 liée au déploiement des radars. La baisse est notable puisque l'on constate 103 tués en 1994 puis 31 tués en 2013 (en mettant de côté la période de crise sanitaire COVID).

Entre 1995 et 2009 environ, le nombre moyen annuel de tués est divisé par deux. Puis, comme sur l'ensemble du territoire français, c'est une certaine stagnation en dents de scie qui est observée. Localement, on observe une année 2019 particulièrement meurtrière qu'alors que la tendance semblait à la baisse depuis 2015.

Sur la période COVID (2020-2021), il ressort une baisse du nombre de tués en dessous de la barre locale symbolique de 30 tués par an.

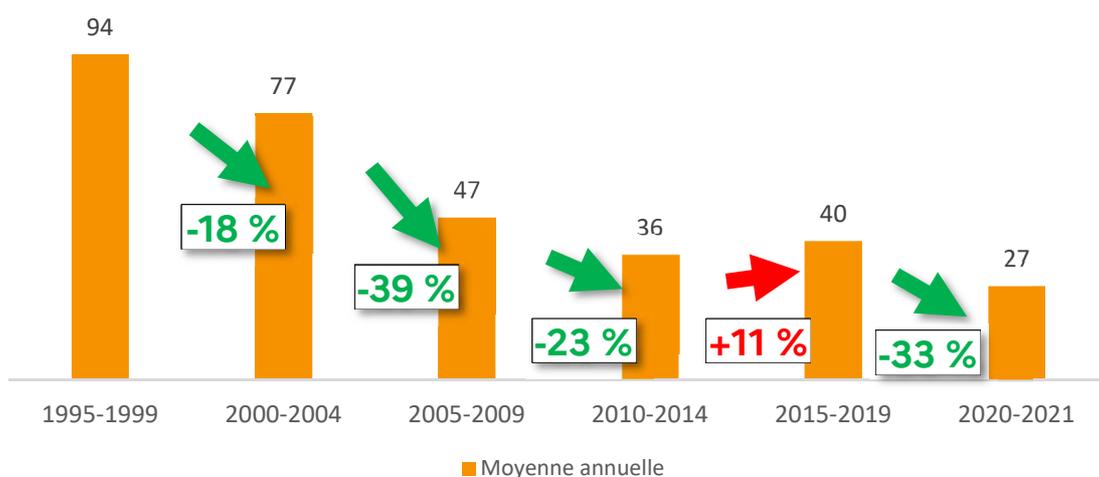


Figure 3 – Evolution par périodes de la moyenne annuelle du nombre de tués sur les routes du Puy-de-Dôme

Repères sur l'accidentalité routière :

Entre 2017 et 2021, 168 personnes ont été tuées dans le Puy-de-Dôme, ce qui représente 50 tués par millions d'habitants pour ce département.

Périmètres	Nb dpt.	Nb de tués 2017-2021	Nb de tués par an et par département	Nb tués par an et par millions d'habitants
Département du Puy-de-Dôme	1	168	34	50
Famille « monopolarisés »	14	3.060	44	44
Auvergne	4	421	21	61
Auvergne-Rhône-Alpes	12	1.928	32	48
France	96	15.425	32	47

Figure 4 – Mortalité routière sur la période 2017-2021 suivant les périmètres

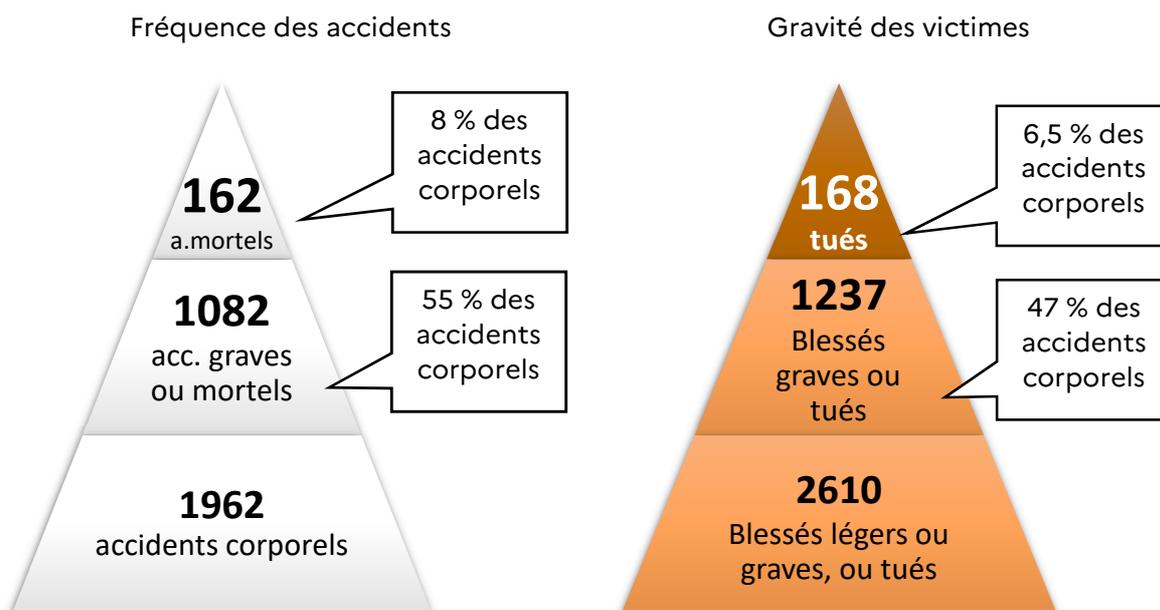


Figure 5 – Pyramides de fréquence et de gravité des accidents (2017-2021)

Sur la période 2017-21, l'accidentalité routière représentait 1 accident mortel tous les 11 jours.

Implication des modes de déplacements dans les accidents (2017-2021) :

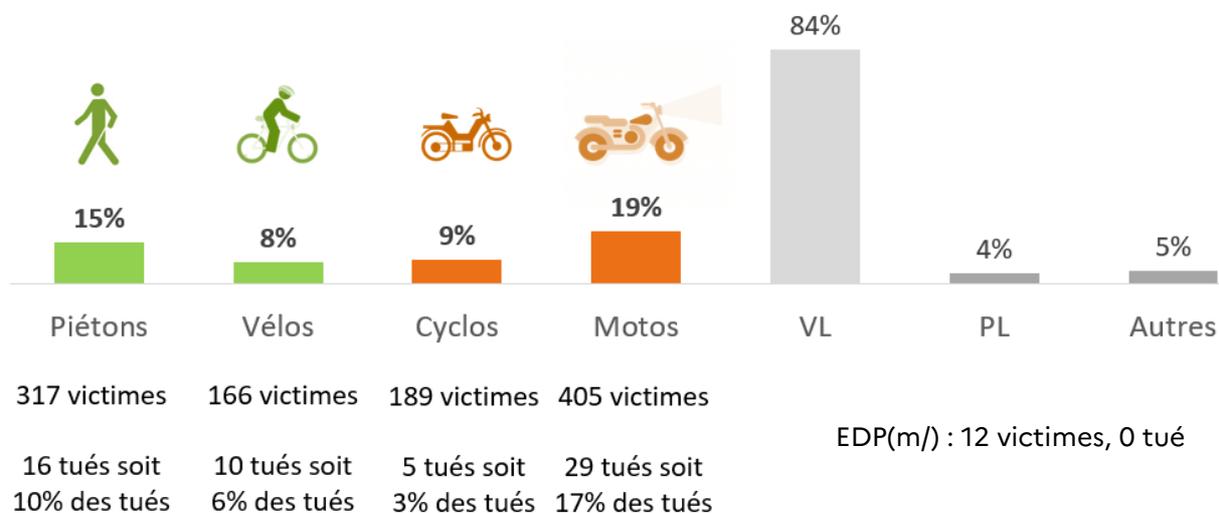


Figure 6 – Implication des modes de déplacements dans les accidents (2017-2021)

NB : un même accident peut être compté dans 2 modes de déplacement différents.

Un choc entre un VL et une moto sera ainsi comptabilisé dans les accidents motos et dans les accidents VL, ce qui signifie que la somme des pourcentages ci-dessus est supérieure à 100%.

Nombre de tués selon le mode de déplacement (2017-2021) :

Les usagers vulnérables représentent 36% des tués.

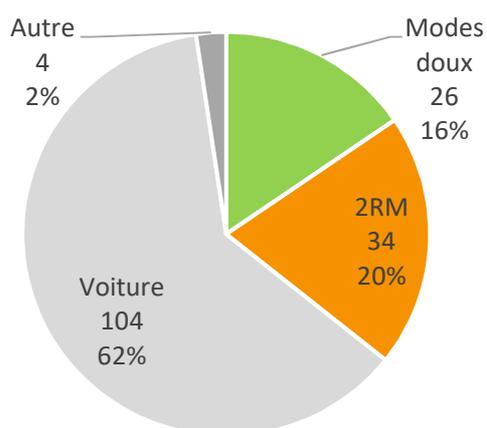


Figure 7 – Nombre de tués 2017-2021 selon le mode de déplacement

Répartition des tués par âge (2017-2021) :

La répartition des tués fait apparaître une surmortalité des 18-24 ans (9% de la population pour 17% des tués) et des plus de 75 ans (10% de la population pour 20% des tués) au regard de leur poids dans la population locale.

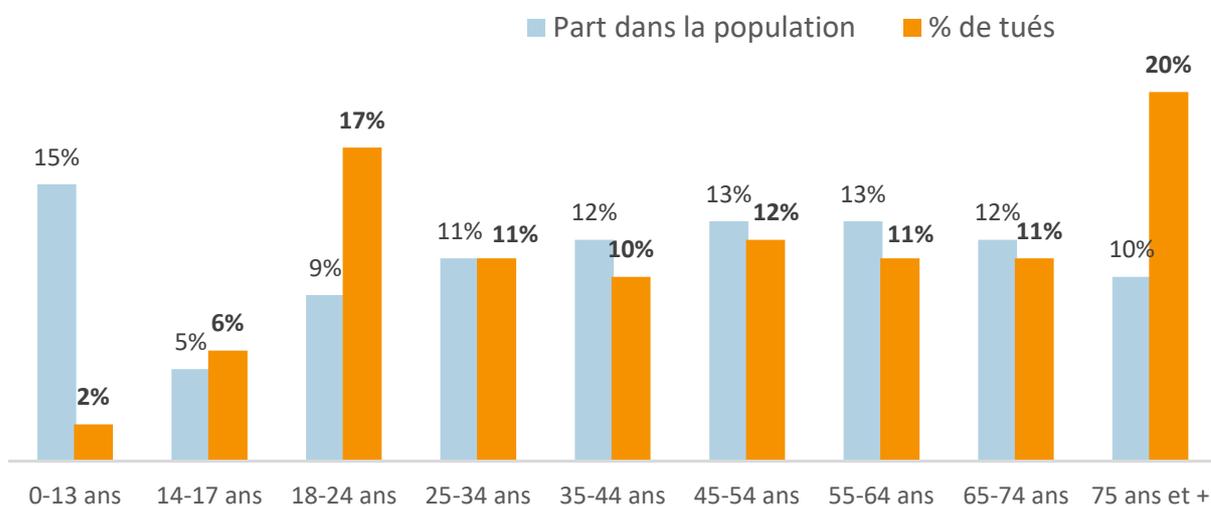


Figure 8 – Répartition de la population 2021 et des tués par âge (2017-2021)

Nombre de tués par mode de déplacement et par âge (2017-2021) :

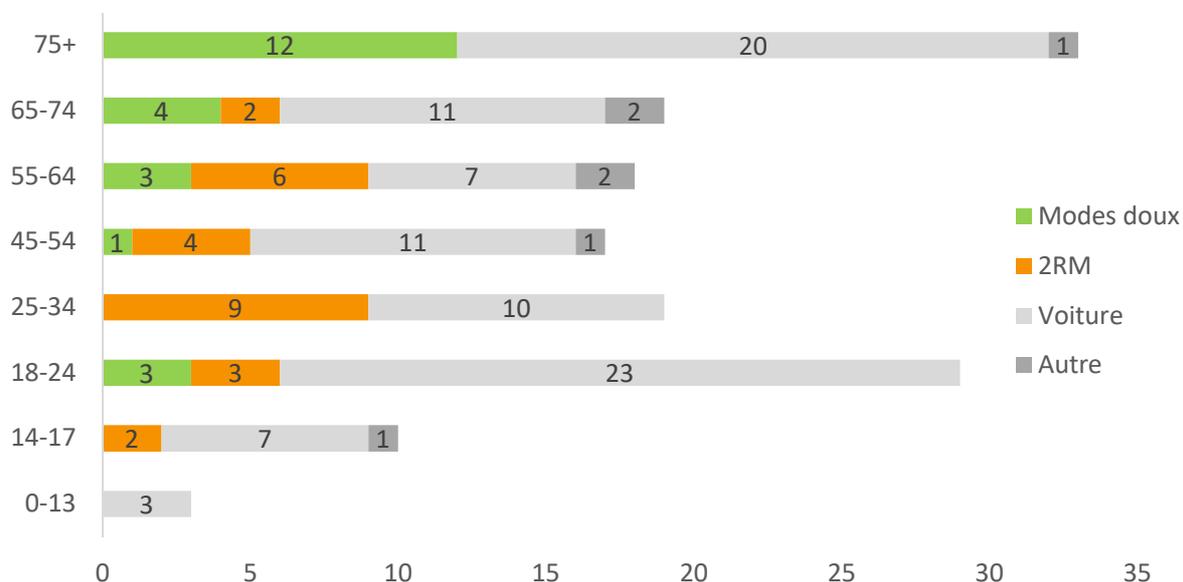


Figure 9 – Nombre de tués 2017-2021 selon le mode de déplacement

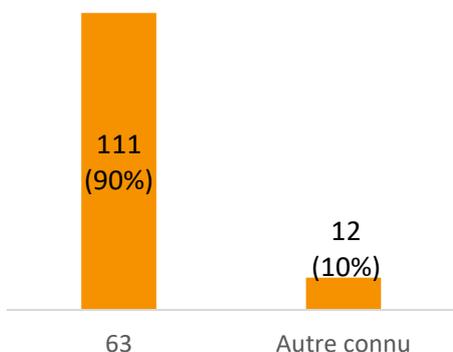
Les déplacements en voiture concentrent 60% des tués.

Les catégories d'âge de 25 à 64 ans ont une part notable de leur mortalité routière en 2 roues-motorisés (35%), principalement en moto lourde.

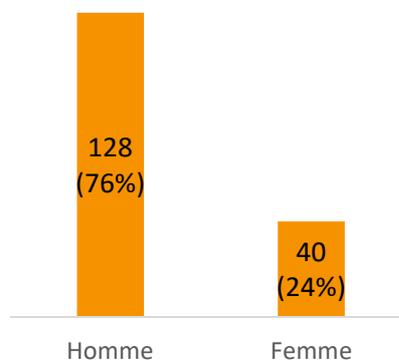
Les seniors ont une part importante de leur mortalité routière en modes doux (36%).

Données complémentaires sur les victimes d'accidents mortels (2017-2021):

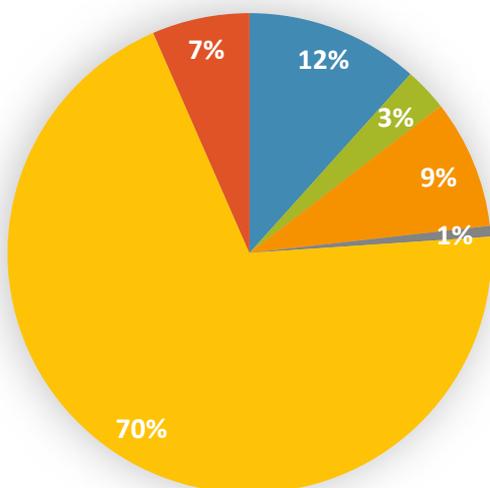
Nombre de tués selon le département de résidence connu :
la majorité des tués sont des puydômois.



Nombre de tués selon le sexe :
les ¾ des tués sont des hommes.

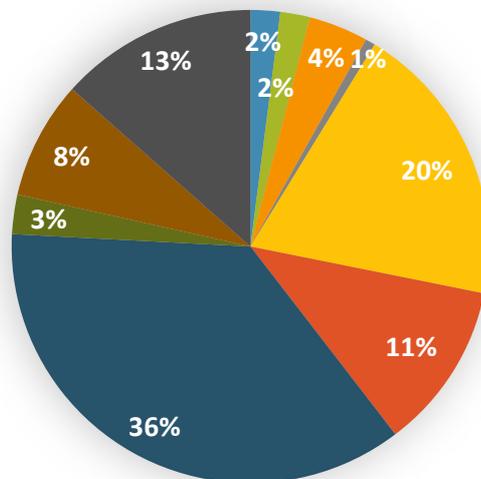


Nombre de tués selon le motif de trajet connu :
13 % des tués étaient sur un trajet en rapport avec le travail.



- Domicile / travail
- Domicile / école
- Courses / achats
- Utilisation professionnelle
- Promenade / loisirs
- Autre

Nombre de tués selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) connue :
la moitié des tués se concentre sur 2 CSP : les retraités et les professions intermédiaires et employés.



- Conducteur professionnel
- Agriculteur exploitant
- Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- Cadre et professions intellectuelles supérieures
- Professions intermédiaires et employé
- Ouvrier
- Retraité
- Chômeur
- Autre personne sans activité professionnelle
- Etudiant / scolaire

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Suite à l'évolution des modes de saisie des données d'accidentalité routière, et par souci d'homogénéité de leur traitement, les données relatives aux présumés responsables ne concernent que les années 2019, 2020 et 2021.

Répartition des présumés responsables par âge (2019-2021) :

Les 18-24 ans sont surreprésentés dans l'accidentalité routière. Cette surreprésentation apparaît parmi les victimes, tués ou blessés. Elle apparaît également parmi les présumés responsables d'accidents mortels où leur part est 3 fois plus élevée que leur poids dans la population.

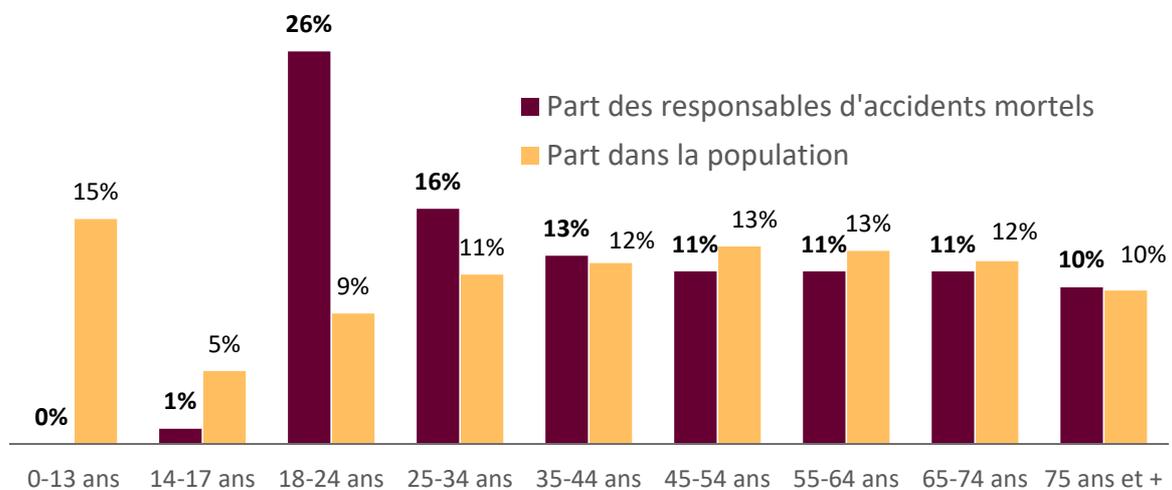


Figure 10 – Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge (2017-2021)

Nombre de présumés responsables par mode de déplacement et par âge (2019-21) :

La quasi-totalité des responsables d'accidents mortels étaient des conducteurs de VL, notamment entre 18 et 24 ans.

En deuxième position, on observe l'accidentalité des 2RM, avec la répartition suivante :

- 25 à 44 ans : 1 responsable d'accident mortel sur 4 était un 2RM,
- 45 à 64 ans : 1 responsable d'accident mortel sur 5 était un 2RM.

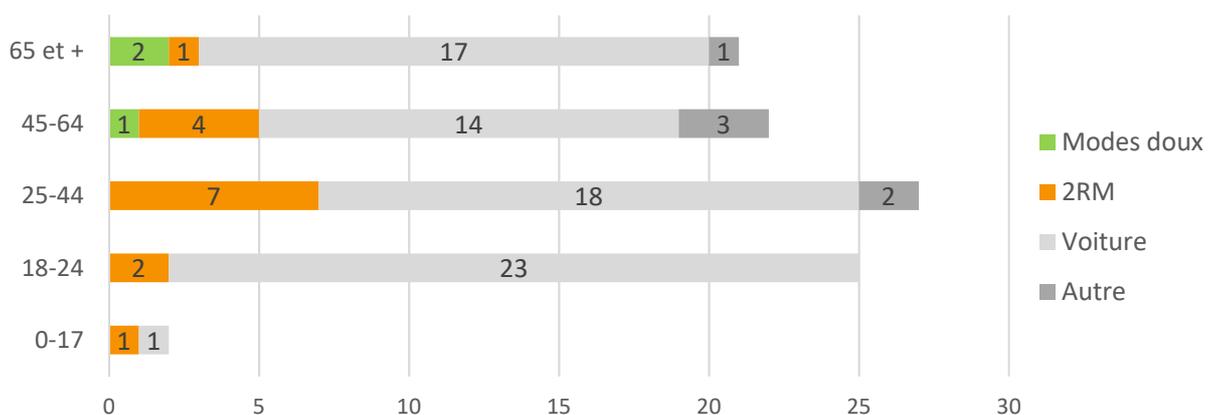
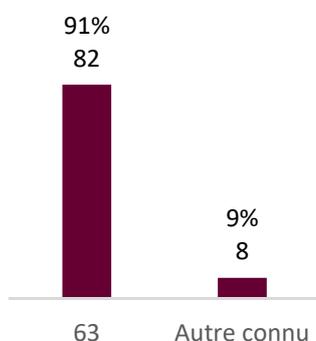


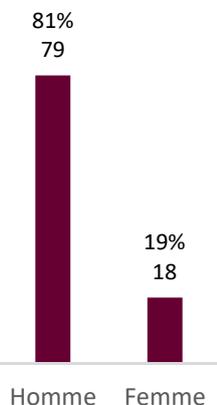
Figure 11 – Nombre de présumés responsables 2019-2021 selon le mode de déplacement

Données complémentaires sur les présumés responsables d'accidents mortels (« PR ») :

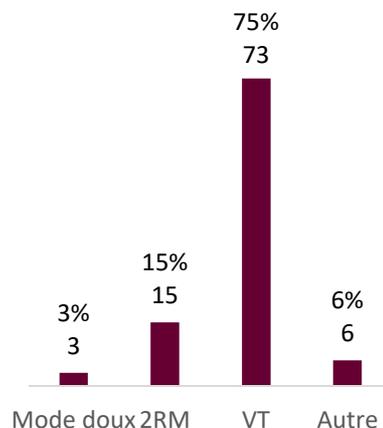
Département de résidence connu du présumé responsable :
la grande majorité des « PR » sont des puydômois.



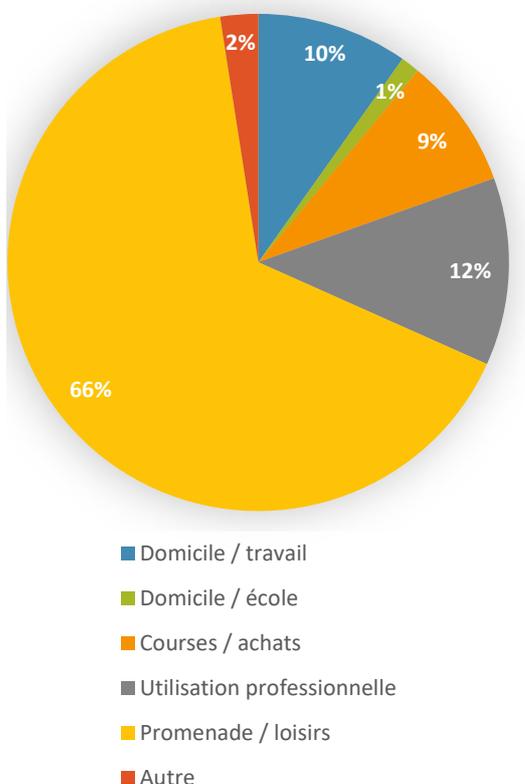
Sexe du « PR » :
les hommes sont PR 4 fois sur 5.



Mode de déplacement :
La majorité (3 sur 4) des « PR » étaient des conducteurs de VL.



Nombre de « PR » selon le motif de trajet connu :
2/3 des « PR » étaient dans un trajet promenade ou loisir et 1/5 étaient sur un trajet en rapport avec le travail.



Nombre de « PR » selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) connue :
La CSP n'est pas connue pour 13 % des responsables.



Répartition des facteurs d'accidents pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

Les principaux facteurs d'accidents mortels identifiés sont :

- la vitesse excessive ou inadaptée ;
- l'alcool ;
- l'inattention et l'usage du téléphone.

Il est à noter que dans 11% des accidents, les facteurs n'ont pas pu être identifiés.

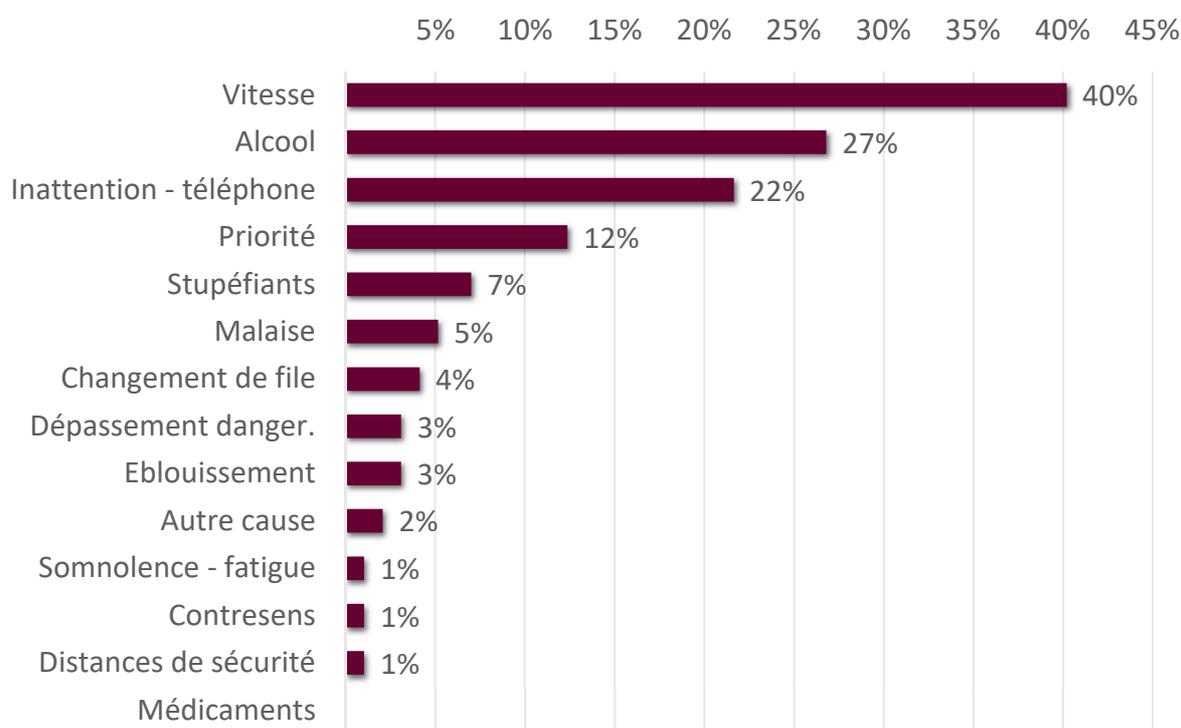


Figure 12 – Facteurs d'accidents mortels connus (2019-2021)

Facteurs cumulés d'accidents mortels :

- Dans 1 cas sur 2, la vitesse est associée à l'alcool ou aux stupéfiants.
- Dans 1 cas sur 5, l'utilisateur VL tué ne portait pas sa ceinture.
- Dans 1 cas sur 2: l'utilisateur tué sans ceinture était alcoolisé ou sous stupéfiants.

Répartition des facteurs d'accidents pour les présumés responsables d'accidents mortels, selon le sexe (2019-2021) :

La vitesse inadaptée est la première cause d'accident mortel chez les hommes (42%) et les femmes en moindre mesure (33%).

L'inattention en général et l'utilisation du téléphone en particulier est plus présente en proportion pour les femmes (28%) que pour les hommes (20%).

Le facteur alcool est beaucoup plus présent pour les hommes (23%) que pour les femmes (6%).

Répartition des facteurs d'accidents pour les présumés responsables d'accidents mortels, selon l'âge (2019-2021) :

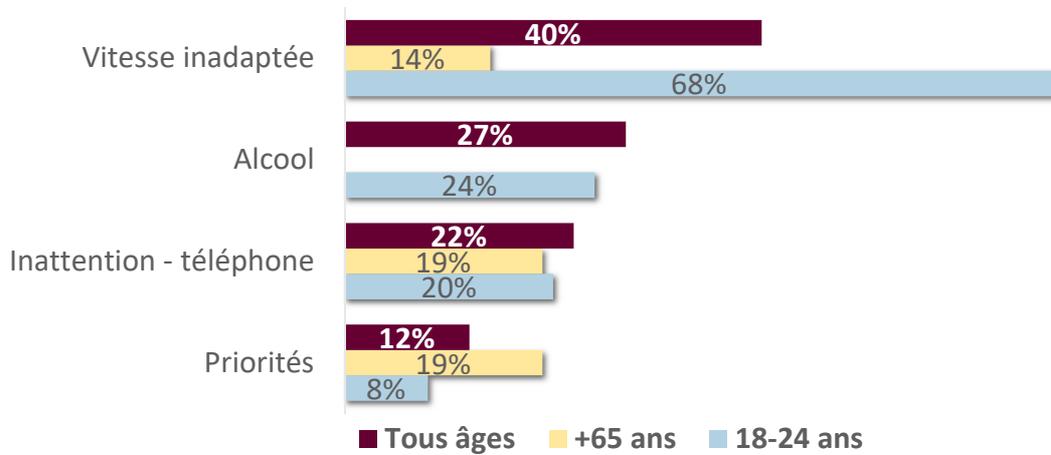


Figure 13 – Facteurs d'accidents mortels connus présentés sur les deux catégories d'âges les plus exposées en termes de mortalité routière (2019-2021)

- ❑ Le facteur vitesse est plus présent chez les jeunes qui sont surreprésentés parmi les victimes et les présumés responsables d'accidents mortels.
- ❑ Le facteur alcool touche principalement les moins de 45 ans.
- ❑ Le facteur inattention / téléphone qui concerne à parts quasi-égales toutes les catégories d'âges.

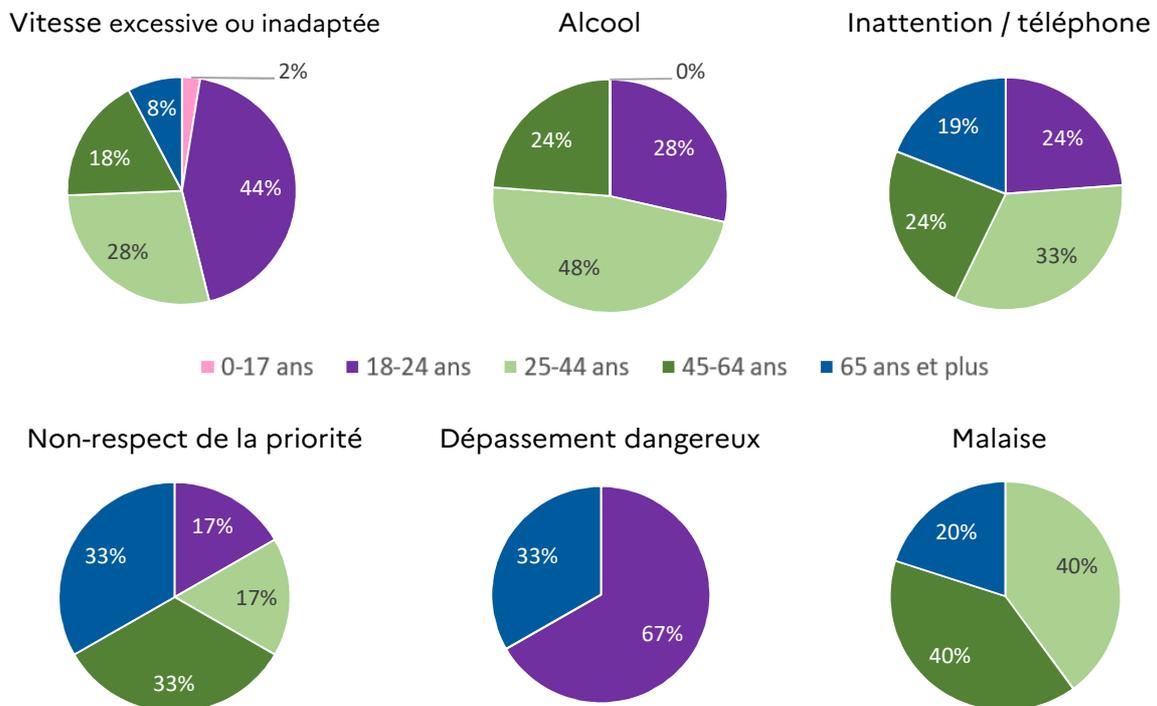


Figure 14 – Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels

2.1.4. Risque routier professionnel

L'étude du risque routier professionnel concerne les trajets « domicile / travail » ou « utilisation professionnelle » renseignés lors d'un accident corporel par les forces de l'ordre sur la période 2017-2021. L'ensemble de ces deux types de trajets sera nommé trajet « professionnel ».

Ces données diffèrent des données issues des accidents du travail (accidents de trajet et de mission) des employeurs, car elles concernent tous les accidents survenus sur le département, indépendamment de la localisation de l'entreprise.

Implication des différents types de trajets dans les accidents (2017-2021) :

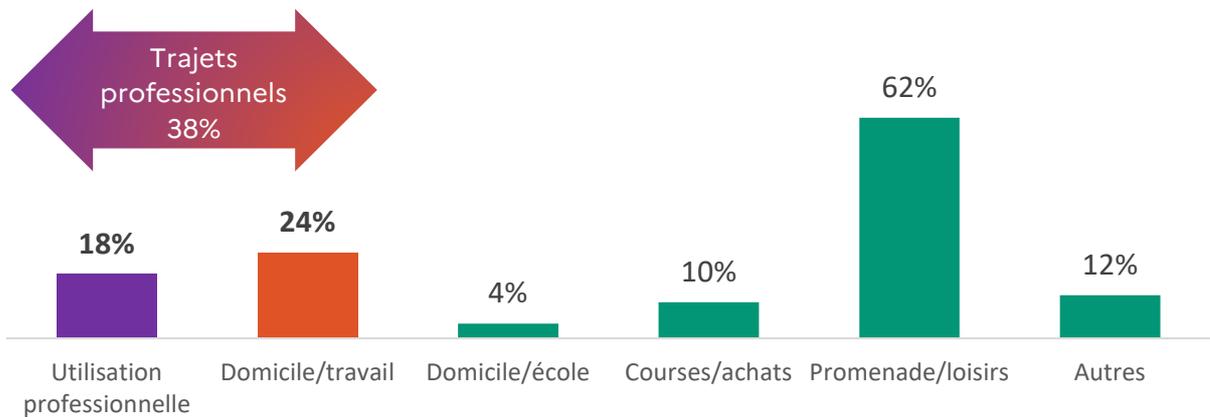


Figure 16 – Part de l'accidentalité dans les différents types de trajets (2017-2021)

NB : un même accident peut être compté dans plus d'un type de trajets différents, ce qui signifie que la somme des pourcentages ci-dessus est supérieure à 100%.

Un choc entre un usager en domicile / travail et un usager en courses / achats sera ainsi comptabilisé dans ces 2 types de trajets.

- ❑ 18% des accidents ont impliqué au moins un usager en utilisation professionnelle (pas nécessairement la victime).
- ❑ 24 % des accidents ont impliqué au moins un usager en domicile / travail (pas nécessairement la victime).

**Les accidents impliquant au moins un usager en trajet « professionnel » représentent :
38% des accidents, 38% des tués, 38% des victimes.**

Victimes en trajets « professionnels » (2017-2021) :

21% des victimes effectuaient un trajet "professionnel" soit 1 usager sur 5, avec la répartition suivante :

- ❑ Domicile / travail: 15%
- ❑ Utilisation professionnelle: 6%

Parmi les victimes en trajets « professionnels », on se rapproche d'un ratio domicile/ travail (2/3) et utilisation professionnelle (1/3).

Mortalité routière en trajets « professionnels » (2017-2021) :



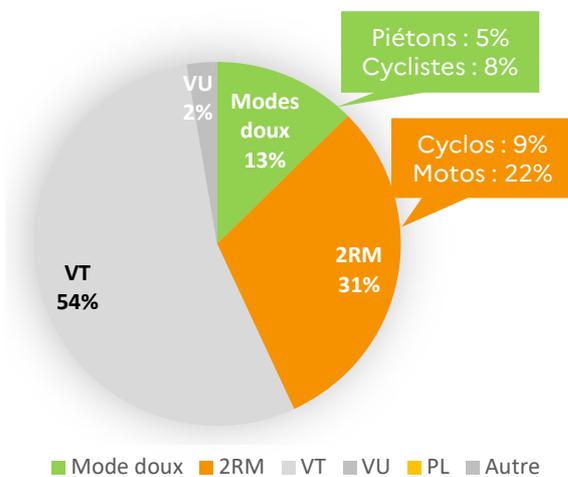
16 usagers ont été tués en trajet domicile / travail et 1 usager a été tué en utilisation professionnelle sur l'ensemble des tués (soit 12% des tués).

Plus globalement, 58 usagers ont été tués (38 % des tués) dans un accident dans lequel au moins un usager était en trajet domicile / travail ou en utilisation professionnelle (pas nécessairement l'usager tué).

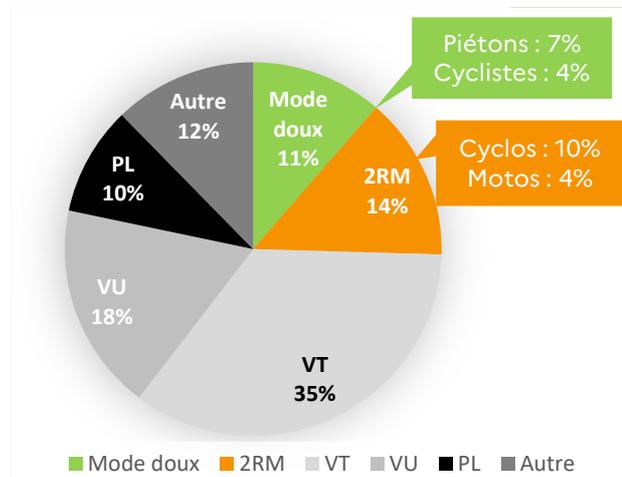
← Figure 15 – Répartition des tués en trajets « professionnels » selon le mode de déplacement

Répartition des victimes en trajets « professionnels » selon le mode de déplacement (2017-21)

Les usagers vulnérables représentent 43% des victimes en trajet domicile / travail et 25% en utilisation professionnelle.



Répartition des victimes en trajet domicile / travail



Répartition des victimes en trajet utilisation professionnelle

Figure 16 – Répartition des victimes en trajets « professionnels » selon le mode de déplacement

Pour chaque mode de déplacement, la part d'usagers impliqués en trajets « professionnels » :

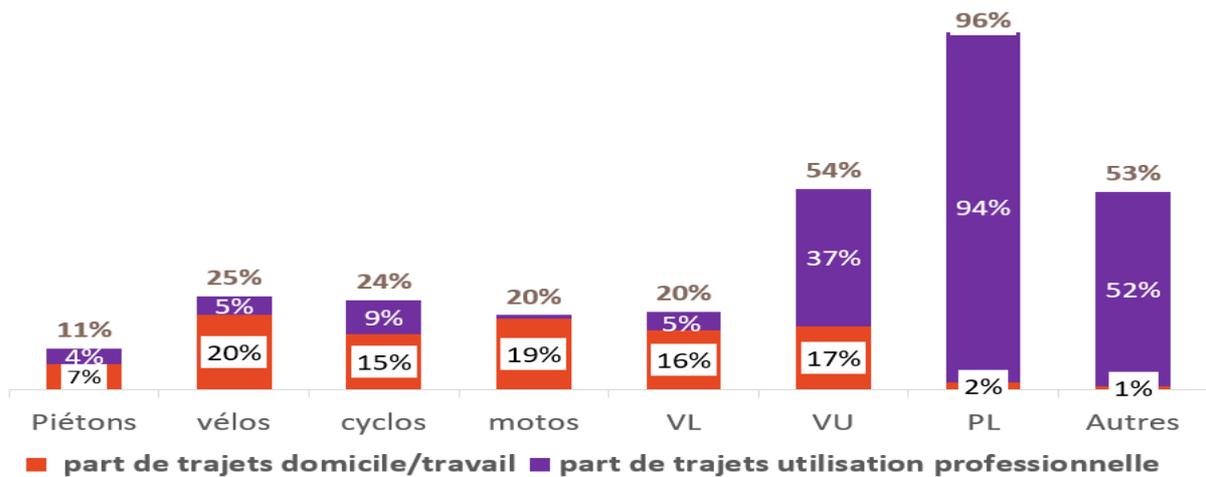


Figure 17 – Pour chaque mode déplacement, part d'impliqués en trajets « professionnels » (2017-2021)

- ❑ Modes doux : 1 piéton sur 10 et 1 cycliste sur 4 étaient en trajets « professionnels »
- ❑ 2RM : 1 cyclomoteur sur 4 et 1 motard sur 5 étaient en trajets « professionnels »
- ❑ VL : 1 usager VL sur 5 était en trajets « professionnels »
- ❑ PL : 2% en domicile/travail et 94 % en utilisation professionnelle.

Temporalité des accidents liés aux trajets « professionnels » :

Les accidents surviennent tout au long de l'année, sans prévalence pour un mois ou période particulière.

La grande majorité des victimes d'accident impliquant au moins un usager en trajet « professionnel » le sont en semaine (90%).

Concernant les horaires :

- ❑ 3 pics sont observés et correspondent aux trajets pendulaires du matin, du soir et de la pause déjeuner,
- ❑ 1/4 des victimes et 1/2 des tués en trajet domicile/travail le sont entre 7h et 9h,
- ❑ 1/2 des victimes en utilisation professionnelle l'est en 19h et 2h du matin.

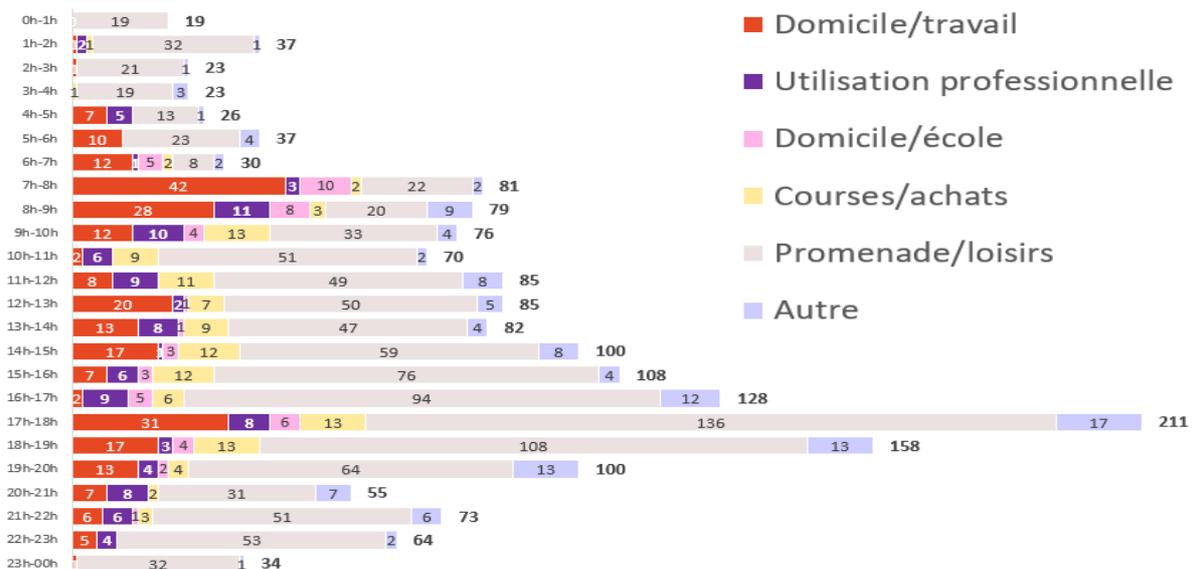


Figure 18 – Temporalité horaire des victimes selon le type de trajet (2017-2021)

Caractéristiques des victimes :

En trajet domicile / travail, 97% des impliqués avait entre 18 et 65 ans. Les 3% restants concernaient des jeunes 14-17 ans (2,6%) et des seniors de plus de 65 ans (0,4%).

Parmi les tués, 1 sur 3 avait entre 18 et 24 ans.

Le rapport hommes/femmes est de 2/3 pour 1/3 dans les trajets domicile / travail.

En utilisation professionnelle, 69 % des victimes ont entre 25 et 55 ans.
Les 3/4 des victimes étaient des hommes.

Localisation et conditions climatiques :

Sur ces trajets professionnels, 75% des tués (soit 13 sur 17 tués) l'ont été hors agglomération, ce qui correspond à la répartition en / hors agglomération observée pour les autres types de trajets.

Comme pour les autres types de trajets, 80% des accidents ont eu lieu par beau temps.

Facteurs d'accident et d'aggravation :

Les principaux facteurs d'accidents relevés sont l'inattention, la vitesse et les refus de priorité.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité est de 10% chez les usagers impliqués en utilisation professionnelle, il est de 0,8% en domicile / travail.

Zoom sur les motards en trajets « professionnels »:

59 victimes motards (2RM) en trajet domicile / travail et 4 motards en utilisation professionnelle ont été dénombrés.

- 1/4 des motards tués l'est sur un trajet domicile / travail,
- La part d'accident en moto sans tiers est plus faible (24%) sur les trajets professionnels que pour l'ensemble des types de trajets,
- Le principal facteur d'accidents relevé est la vitesse (50% des cas).
- Le facteur alcool est identifié pour 12% des victimes.
- Les victimes portaient toutes leur casque.

2.1.5. Réseau routier

Le département du Puy-de-Dôme comprend près de 21.000 km de routes dont 218 km d'autoroute, 6.960 km de routes départementales, 13.613 km de routes communales ou métropolitaines.

Le réseau routier départemental occupe le 3ème rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur. Le Puy-de-Dôme est un département de montagne et sa particularité est d'avoir un réseau dense – plus de 2.000 kms de routes départementales – au-dessus de 800m d'altitude.

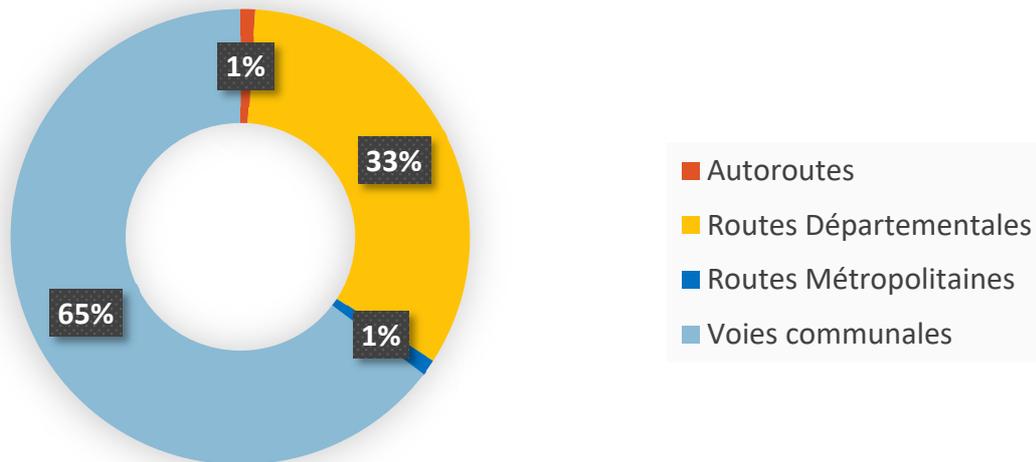
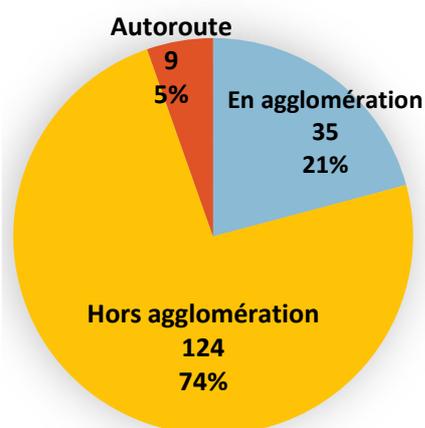


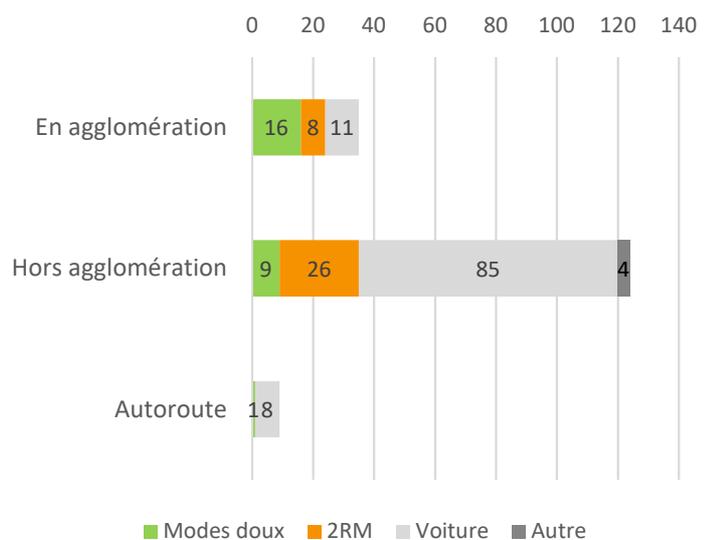
Figure 19 – Répartition du linéaire routier du Puy-de-Dôme

Données complémentaire sur l'accidentalité routière selon le milieu (2017-2021):

Nombre de tués:

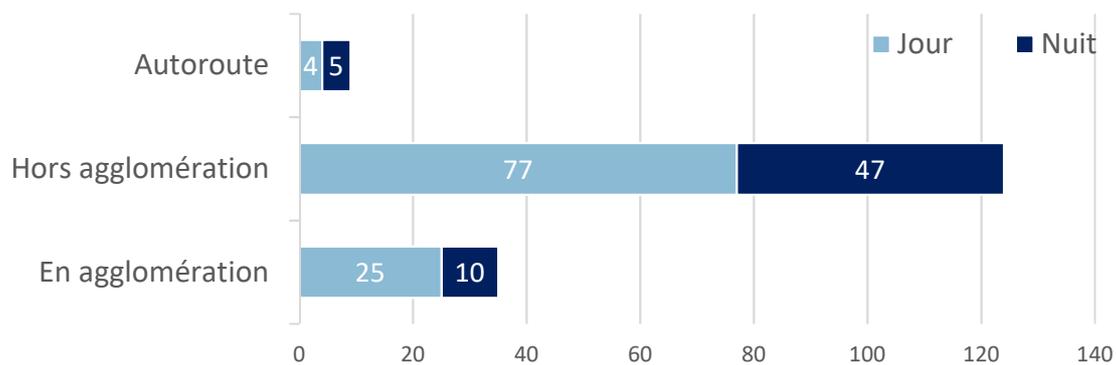


Nombre de tués selon le mode de déplacement :



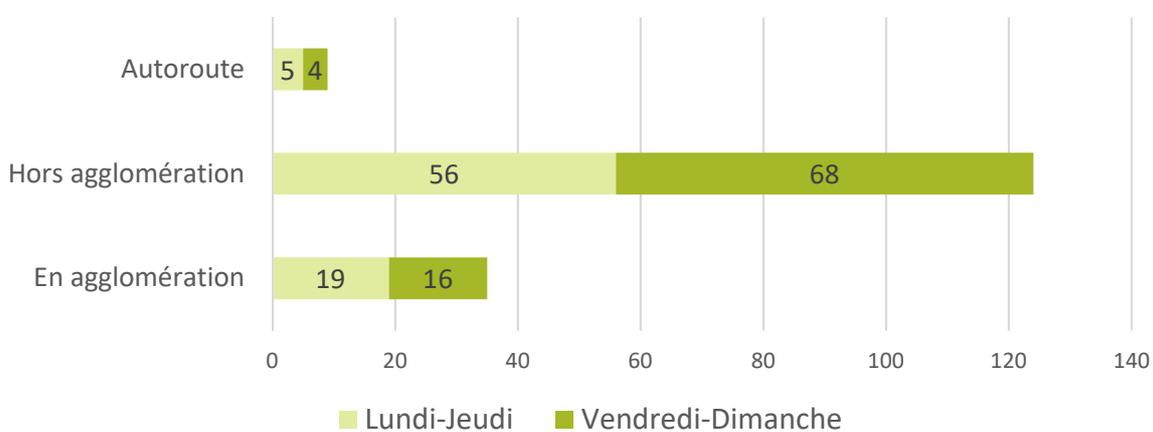
La part des modes doux en agglomération est plus importante que dans les autres milieux. En agglomération, 2/3 des tués sont des usagers vulnérables et près d'1 tué sur 2 était piéton ou cycliste.

Nombre de tués le jour et la nuit :



Nombre de tués la semaine et le week-end :

Quel que soit le milieu, plus d'1 tué sur 2 l'est en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche).



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute

Hors agglomération, le nombre d'accidents a globalement stagné entre 2010 et 2019 avec près de 165 accidents par an. Une baisse de ce nombre d'accidents a été observée sur 2020 et 2021 avec 144 accidents par an.

Le lien avec un facteur de baisse de l'accidentalité particulier n'est pas simple à établir car cette période a été marquée par de nombreux événements :

- ❑ 1^{er} juillet 2018, passage à 80 km/h sur les routes départementales,
- ❑ Crise sociale des gilets jaunes (nov. 2018 – mars 2019) et dégradation des radars,
- ❑ 2019 : année particulièrement meurtrière (1^{er} trimestre notamment),
- ❑ Réduction du trafic sur les périodes de confinement liées à la crise sanitaire COVID en 2020 et 2021.

Entre 2017 et 2021, 74% tués l'ont été hors agglomération.

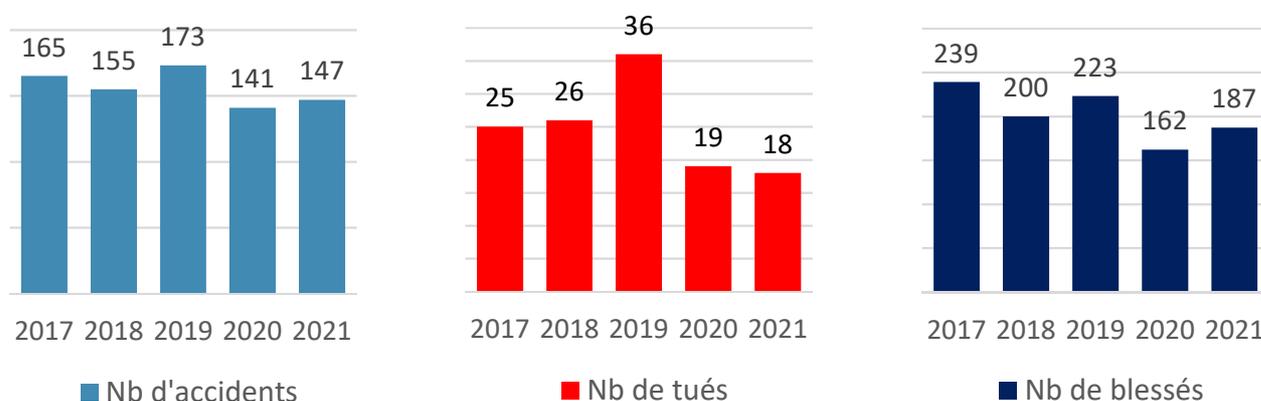


Figure 19 – Evolutions des nombres d'accidents et de victimes hors agglomération (2017-2021)

2.2.1. Typologie des accidents

Accidents hors agglomération selon le mode de déplacement :

La mortalité routière se concentre sur les usagers VL (près de 70 %) et sur les motards (19% des tués). Les modes doux représentent 8% des tués avec 1 piéton et 8 cyclistes tués.

Les nombres de victimes sont en mêmes proportions sur ces modes de déplacement : 69% en VL, 16% en moto lourde, et 6% en modes doux.

Concernant les collisions, 45% des blessés l'ont été dans une collision avec un véhicule léger (35% des chocs pour les tués) et 2 % l'ont été dans un collision avec un poids-lourds (10% des chocs pour les tués).

Les accidents sans tiers : 39 % des blessés et 50% des tués ont eu un accident seul, ce taux s'élève à 60% pour les motard blessés ou tués, sans collision avec un tiers.

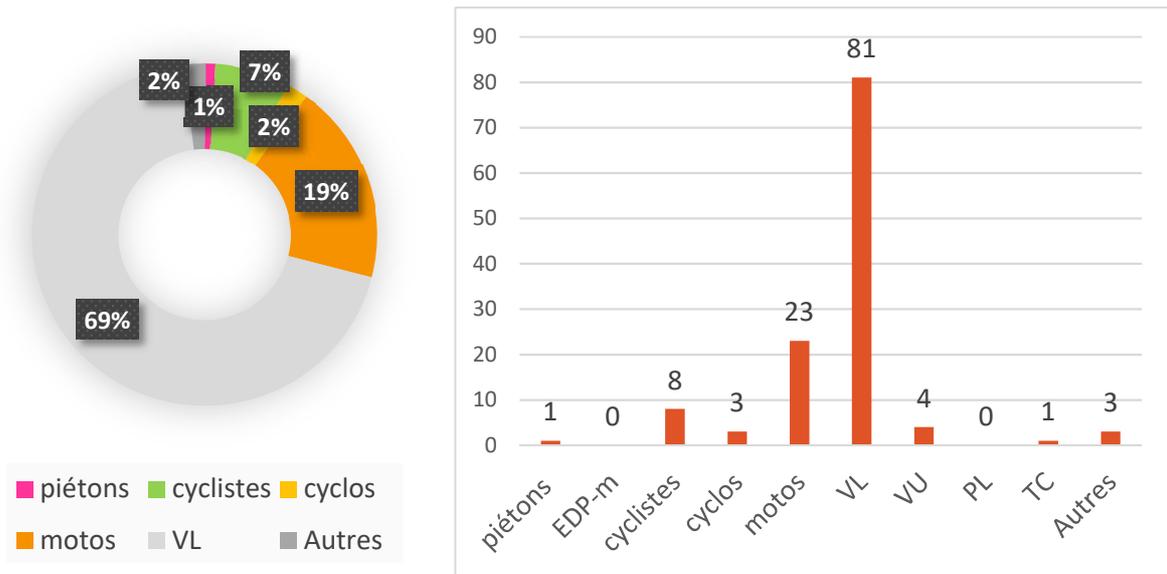


Figure 20 – Répartition des tués hors agglomération selon le mode de déplacement (2017-2021)

Accidents hors agglomération selon l'âge :

Les 18-24 ans sont les plus impliqués et représentent 20 % des usagers, des victimes ou des indemnes.

La moitié des victimes a entre 18 et 45 ans.

Les seniors ne sont pas surreprésentés dans les accidents hors agglomération. La vulnérabilité physique de cette catégorie d'âge reste importante avec 1 senior victime sur 5 qui décède contre 1 jeune sur 10 pour les 18-24 ans.

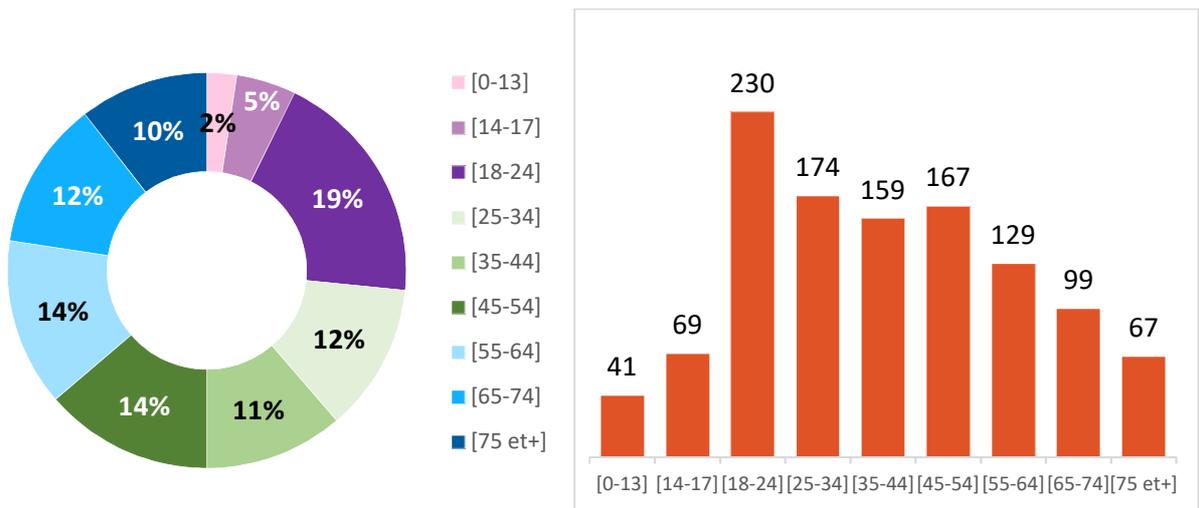


Figure 21 – Répartition des tués hors agglomération selon l'âge (2017-2021)

Temporalité des accidents hors agglomération:

Hors agglomération, 2 périodes sont identifiées :

- ❑ Une période de plus forte accidentalité, de mai à octobre, qui représente 61 % des accidents, 62 % des tués et 58 % des victimes ;
- ❑ Une période de moins forte accidentalité, de novembre à avril, qui représente 39 % des accidents

Les mois de juin et de septembre concentrent à eux-seuls près de ¼ des accidents corporels de l'année, et les mois de mai et juin concentrent ¼ des tués.

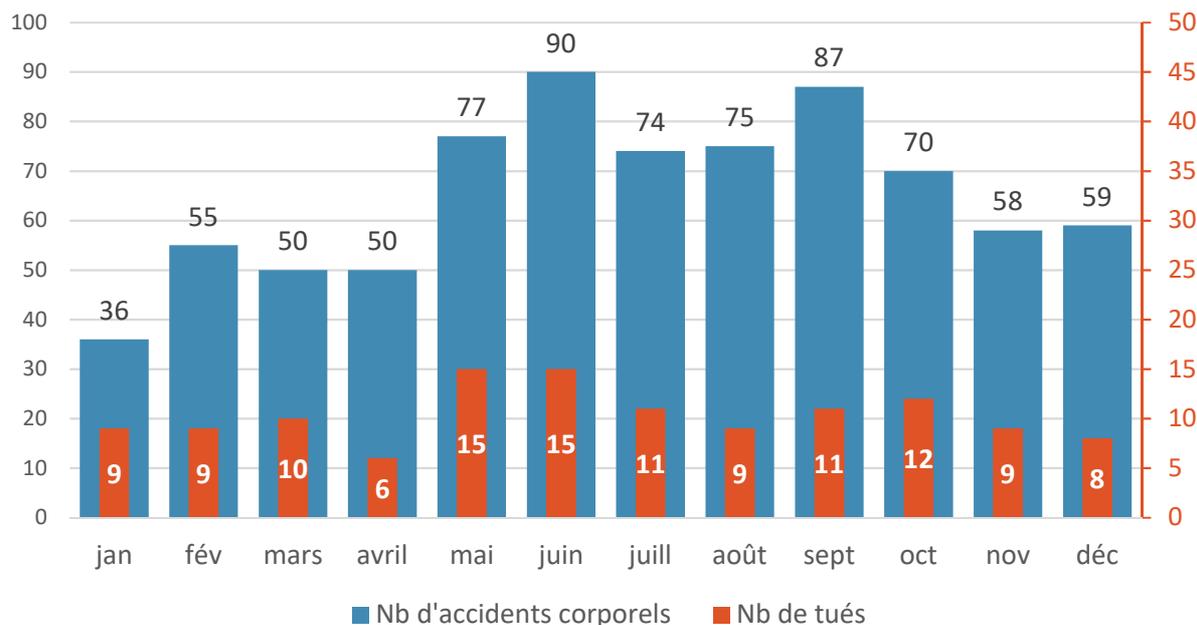
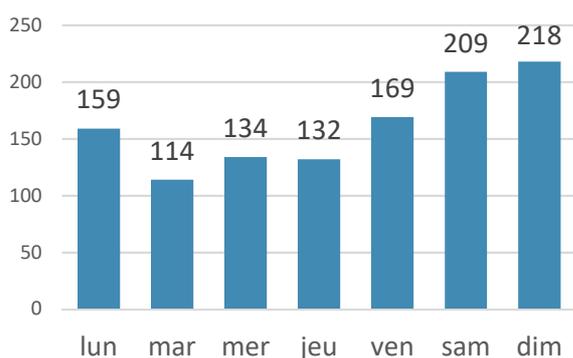


Figure 22 – Répartition mensuelle des accidents corporels (2017-2021)



Concernant les jours de la semaine : 38 % des accidents ont lieu le week-end.

En considérant une période de week-end élargie au vendredi / samedi / dimanche : 53% des victimes sont dénombrées sur ces 3 journées de fin de semaine.

← Figure 23 – Répartition hebdomadaire des accidents corporels

La mortalité routière est concentrée sur la période 7h-22h avec 3 fois plus de tués par heure que sur la période nocturne 22h-7h.

La gravité des accidents reste cependant plus faible en journée (14 tués pour 100 accidents entre 7 et 19h) qu'en soirée ou la nuit (21 tués pour 100 accidents entre 19 et 7h).

Concernant la luminosité, 67% des accidents se sont produits de plein jour.

La majorité des accidents se sont produits par beau temps (74%).

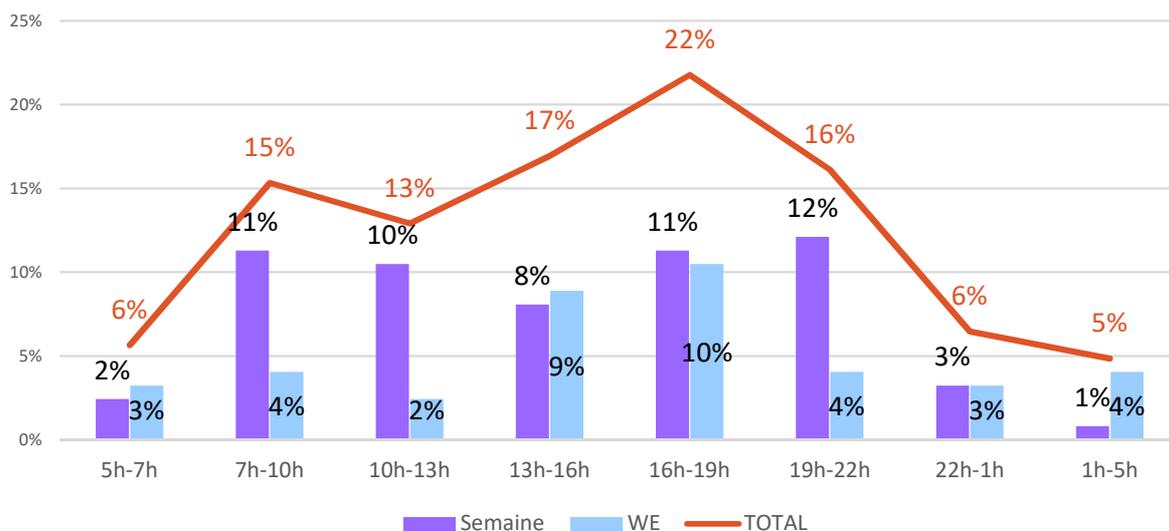


Figure 23 – Répartition horaire des accidents mortels (2017-2021)

La carte suivante présente la localisation des accidents mortels hors agglomération sur la période 2017-2021, répartis sur le territoire.

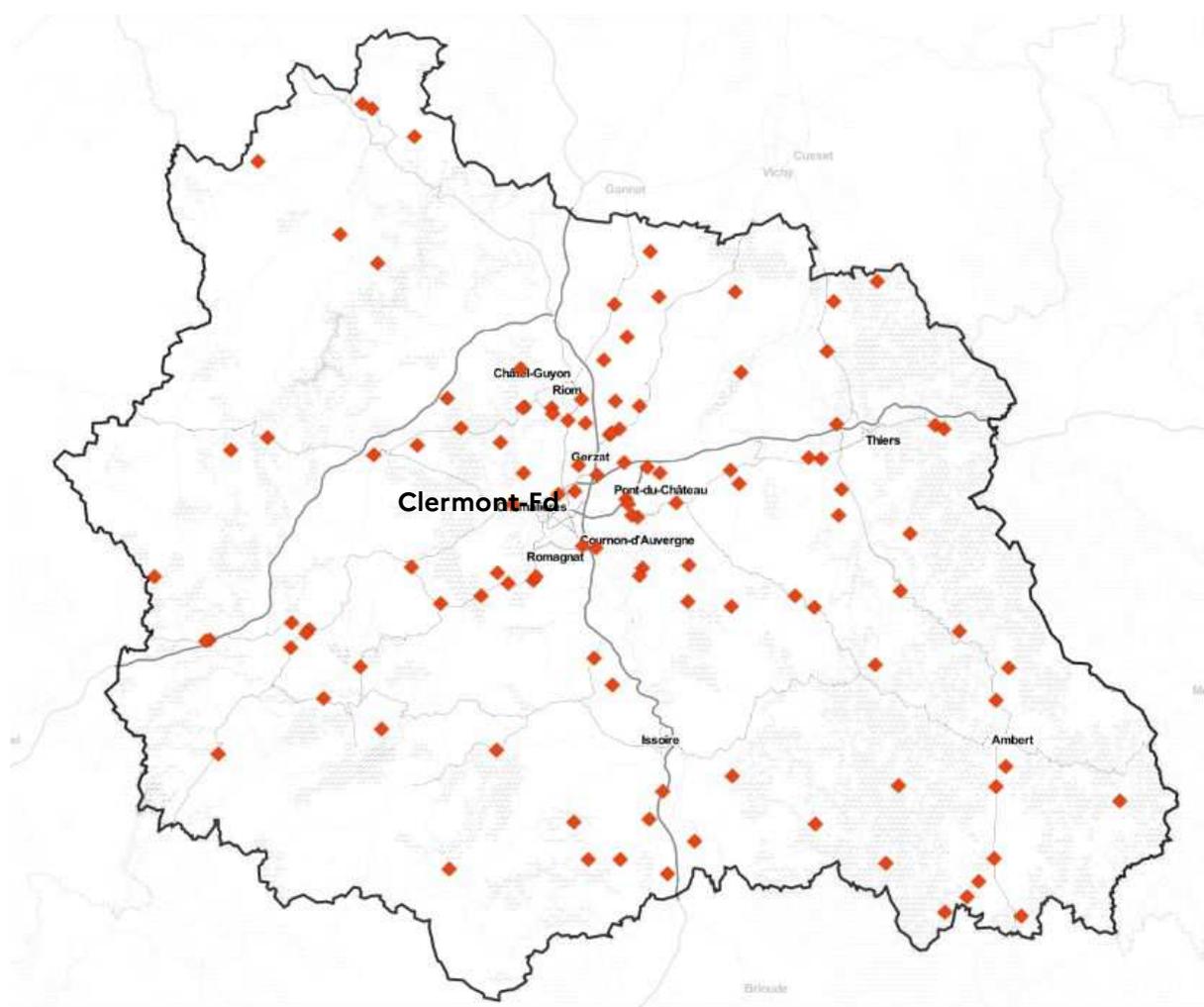


Figure 24 – Répartition géographique des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)

2.2.2. Modes doux

Evolution des victimes en modes doux :

Hors agglomération, les accidents impliquant les modes doux sont minoritaires, en particulier le déplacement piéton.

10 cyclistes ont été tués et 8 d'entre eux étaient hors agglomération. Le nombre de cyclistes tués est en augmentation sur les dernières années, avec **autant de cyclistes tués entre 2019 et 2021 que sur les 10 années précédentes.**

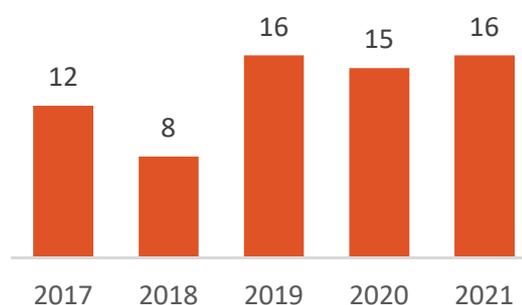


Figure 25 – Evolution du nombre de victimes en modes doux hors agglomération (2017-2021)

2017-2021	Accidents	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Piétons	20 2,6%	1 0,8%	19 1,9%	13 2,1%
Cyclistes	45 5,8%	8 6,5%	39 3,9%	28 4,6%
Tous déplacements	781	124	1011	613

Figure 26 – Tableau ATBH des modes doux hors agglomération (2017-2021)

Alors que pour les autres modes de déplacement, les accidents sans tiers représentent une part non négligeable des accidents hors agglomération, la majorité des victimes l'ont été lors d'un choc avec un véhicule léger : 95% des piétons et 80% des cyclistes.

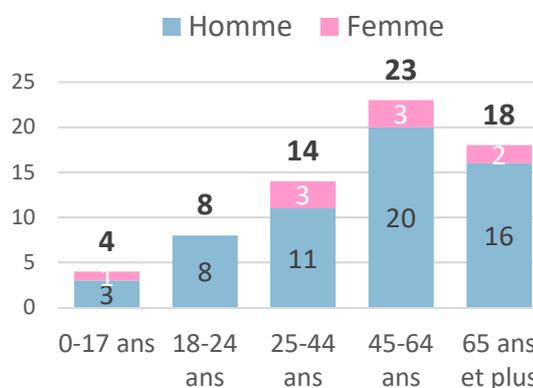
Près d'un accident sur deux a eu lieu en intersection (11% sur giratoire et 33 % sur des carrefours en T ou X).

Victimes en modes doux selon l'âge et le sexe :

Hors agglomération, la moitié des victimes avait plus de 45 ans (55%).

Le seul piéton tué était un homme de 18-24 ans.

Les victimes piétons et cyclistes sont essentiellement des hommes.



→ Figure 27 – Nombre de victimes en modes doux hors agglomération selon l'âge et le sexe (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois dans l'année :

Près de la moitié des piétons (45 %) ont été accidentés entre septembre et décembre.
Plus de la moitié des cyclistes (60%) ont été accidentés entre mai à août ce qui semble indiquer une utilisation loisir du vélo hors agglomération.

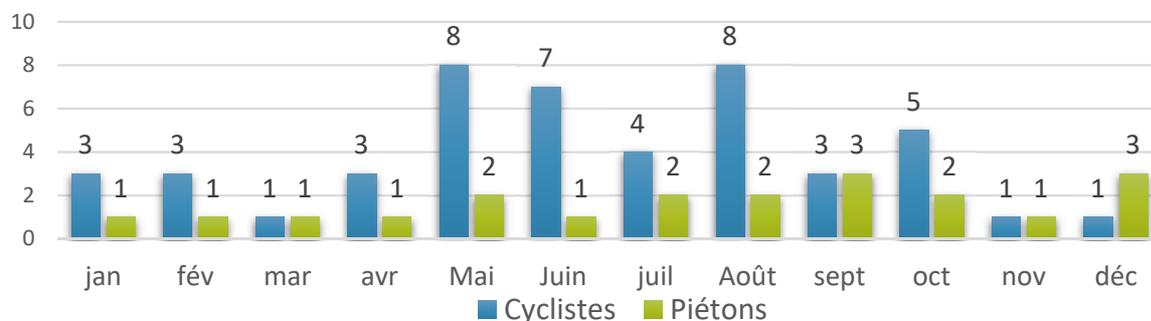


Figure 28 – Nombre de victimes en modes doux hors agglomération selon le mois (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon l'heure ou le jour :

La majorité des accidents est survenue en journée entre 7h et 19h (90%).

Une part notable des accidents est survenue le week-end :

- 40 % des victimes l'ont été sur les journées de samedi et dimanche,
- 60% des victimes l'ont été sur les journées de vendredi, samedi et dimanche (notion de week-end élargie au vendredi).

Carte des accidents mortels 2017-2021 impliquant un piéton ou un cycliste hors agglomération

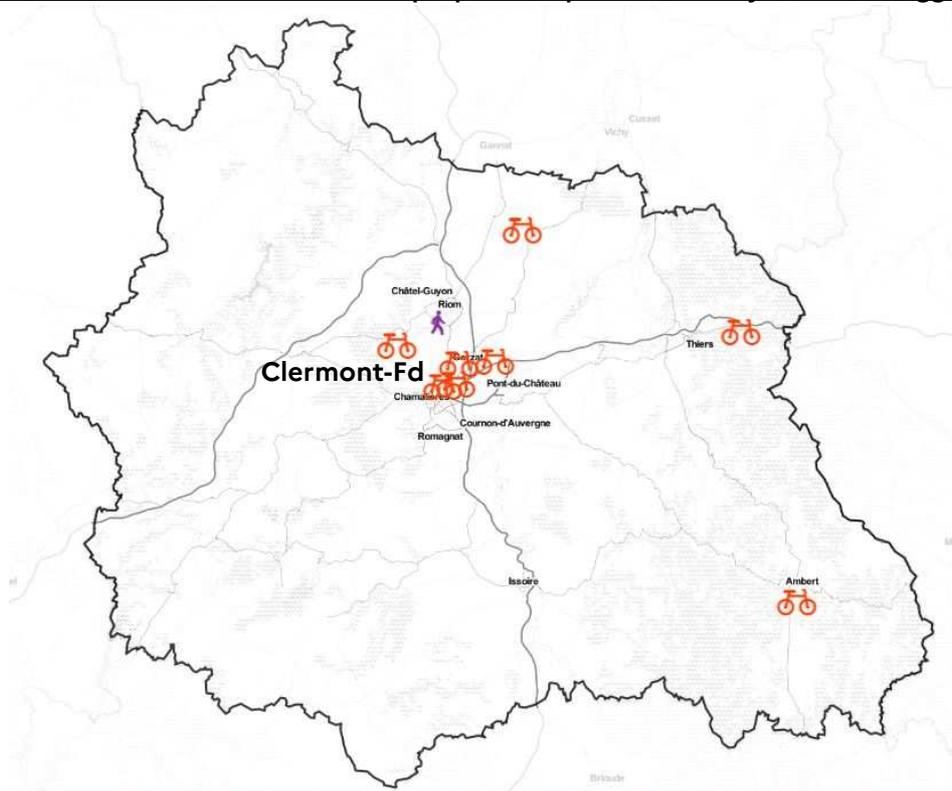


Figure 29 – Carte des tués en modes doux hors agglomération (2017-2021)

2.2.3. 2RM

Evolution des victimes en 2RM :

Hors agglomération, les 2RM sont impliqués dans 30 % des accidents et représentent 20 % des tués et 27 % des blessés hospitalisés.

Les victimes en motocyclettes (+ 50 cm³) sont les plus représentées : 24 % des accidents et 19 % des tués et 22 % des blessés hospitalisés.

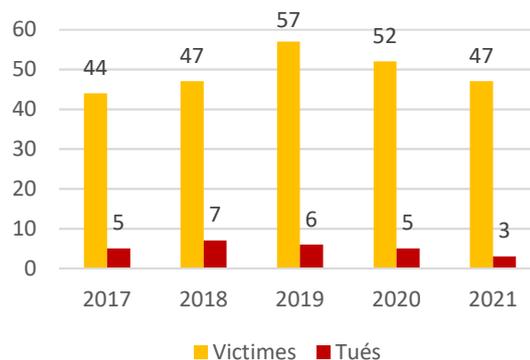


Figure 30 – Evolution du nombre de victimes en 2RM hors agglomération (2017-2021)

2017-2021	Accidents	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Cyclos (<50 cm³)	45 6 %	3 2%	43 4%	28 5%
Motos (>50 cm³)	184 24%	23 19%	178 18%	130 22%
Tous déplacements	781	124	1011	613

Figure 31 – Tableau ATBH des 2RM hors agglomération (2017-2021)

Victimes en 2RM selon l'âge et le sexe :

La majorité des victimes en cyclomoteurs sont des hommes (96%), en majorité de jeunes hommes: 57% de 14-17 ans et 71% de moins de 24 ans.

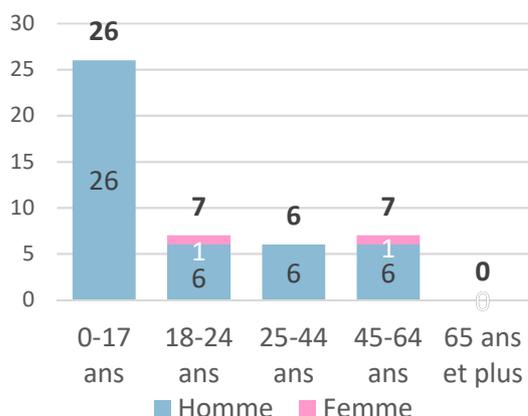


Figure 32 – Nombre de victimes cyclomotoristes hors agglomération selon l'âge et le sexe (2017-2021)

La majorité des victimes en motos sont des hommes (86%), en majorité dans la catégorie d'âge 25-64 ans (78% des hommes).

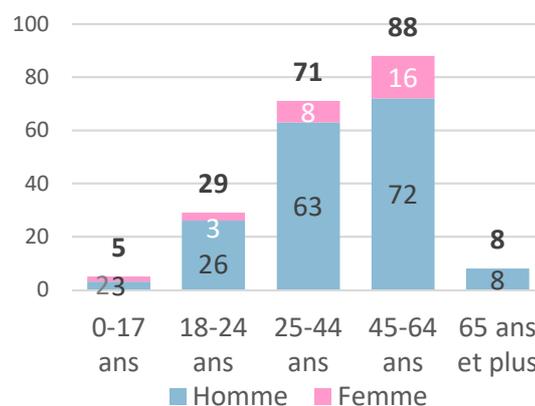


Figure 33 – Nombre de victimes motocyclistes hors agglomération selon l'âge et le sexe (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'année :

Hors agglomération, une saisonnalité est particulièrement marquée pour les accidents de 2RM :

- ❑ 57 % des cyclomotoristes sont victimes entre juin et septembre, avec 2 fois plus d'accidents par mois sur cette période que le reste du temps,
- ❑ 66 % des motards (+ 125 cm3) sont victimes entre mai et septembre, avec 3 fois plus d'accidents par mois sur cette période que le reste du temps,

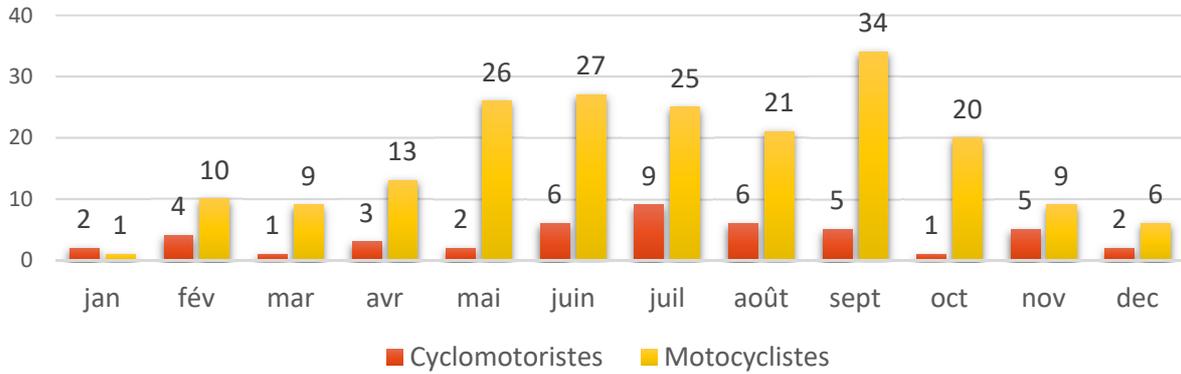


Figure 34 – Somme des victimes en 2RM hors agglomération par mois sur la période 2017-2021
 Ex : en septembre 36 victimes sur septembre 2017 + septembre 2018 + ... + septembre 2021

Répartition des victimes 2RM selon l'heure ou le jour :

- 36% des victimes en semaine l'ont été sur les créneaux 7h-10h et 16h-19h.
- 40 % des victimes l'ont été le week-end.

Carte des accidents mortels 2017-2021 impliquant un usager 2RM hors agglomération :

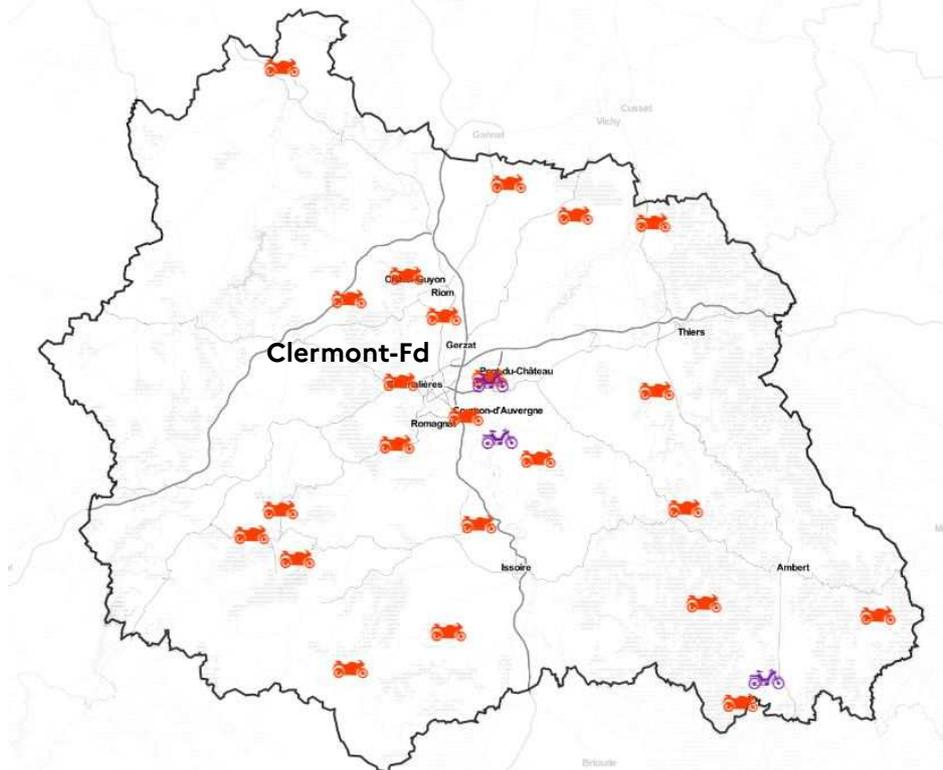
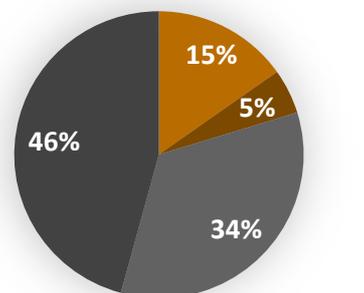


Figure 35 – Carte des tués 2RM hors agglomération (2017-2021)

2.2.4. Facteurs spécifiques

Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021) :

- ❑ 20 % des accidents hors agglomération ont lieu en intersection.
- ❑ Dans 3 cas sur 4, le carrefour est situé sur une partie rectiligne.
- ❑ Dans 6 cas sur 10, les accidents hors intersection sont survenus en virage. La vitesse excessive ou inadaptée est alors régulièrement citée dans les facteurs d'accident.



- En intersection--partie rectiligne
- En intersection--en virage
- HORS intersection--partie rectiligne
- HORS intersection--en virage

Figure 36 – Répartition des victimes selon le tracé et l'intersection (2017-2021)

Répartition des accidents selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul) :

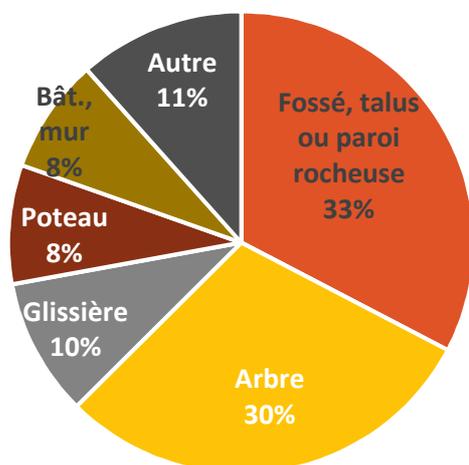


Figure 37 – Répartition des victimes selon les obstacles heurtés (2017-2021)

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021) :

Les ¾ des accidents se sont produits en conditions atmosphériques normales.

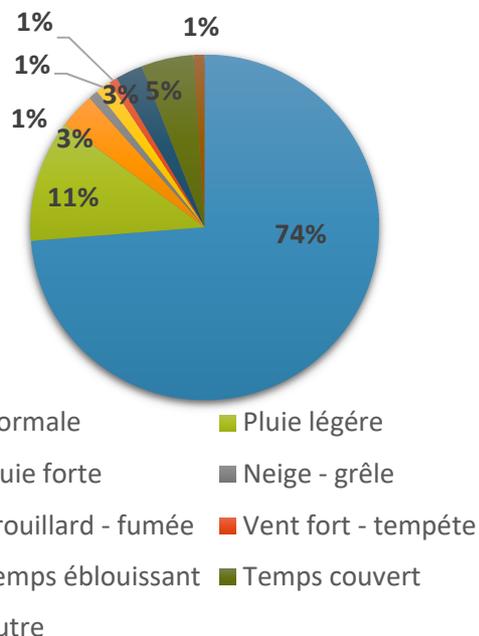


Figure 38 – Répartition des victimes selon les conditions atmosphériques (2017-2021)

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

En agglomération, les divers changements de modes de saisie des accidents corporels sur le secteur police ne permettent pas l'exploitation du nombre d'accidents avant 2020.

Le nombre de tués est le seul paramètre consolidé pour l'analyse de la période 2017-2021.

Entre 2008 et 2016, 29% des tués l'ont été en agglomération. Sur la période d'étude 2017-2021, ce taux est de 21% et à mettre en perspective les dernières années 2020-2021 où il est plus important (30%).

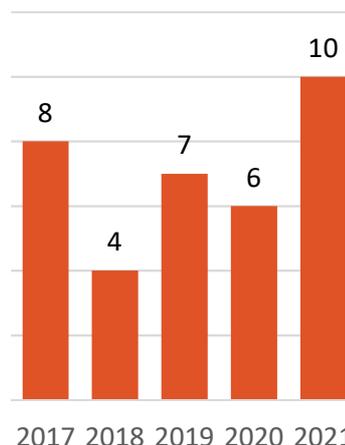


Figure 39 – Evolution du nombre de tués en agglomération

2.3.1. Typologie des accidents

Accidents en agglomération selon le mode de déplacement :

La mortalité routière se concentre sur les usagers vulnérables (près de 60 %) avec 14 piétons et 2 cyclistes tués.

La métropole clermontoise concentre les accidents en agglomération avec 2 tués sur 3 et près de 8 accidents sur 10 sur les 21 communes de Clermont Auvergne Métropole.

Concernant les collisions, 45% des tués l'ont été dans une collision avec un véhicule léger. Les accidents sans tiers : 25 % des tués ont eu un accident seul (en véhicule léger ou cyclomoteur).

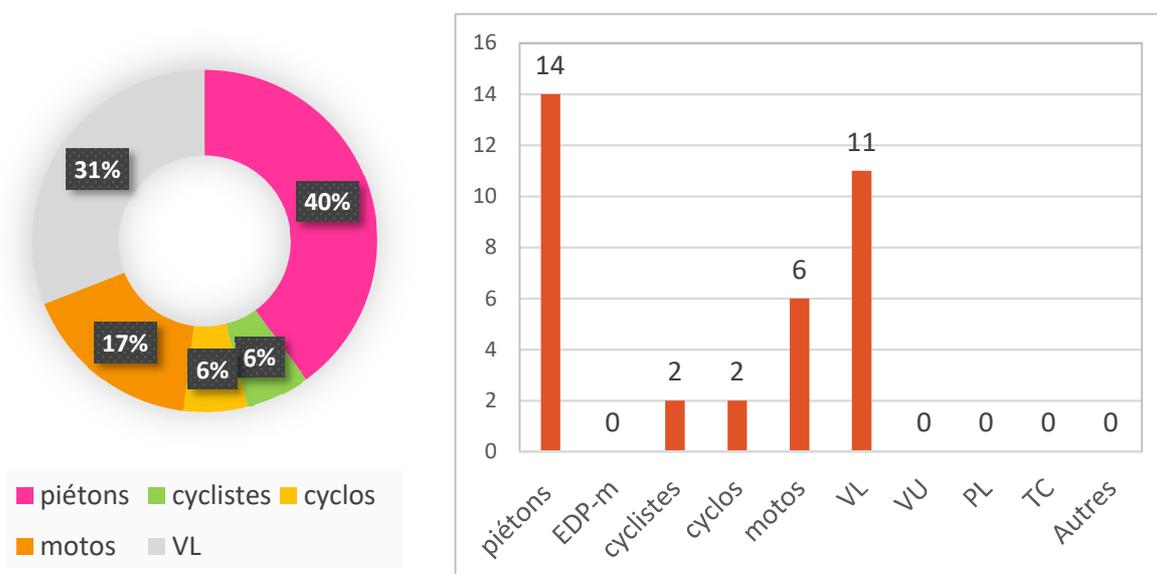


Figure 40 – Répartition des tués en agglomération selon le mode de déplacement (2017-2021)

Accidents en agglomération selon l'âge :

La moitié des tués a plus de 55 ans. Les seniors de plus de 75 ans sont surreprésentés dans les accidents mortels en agglomération.

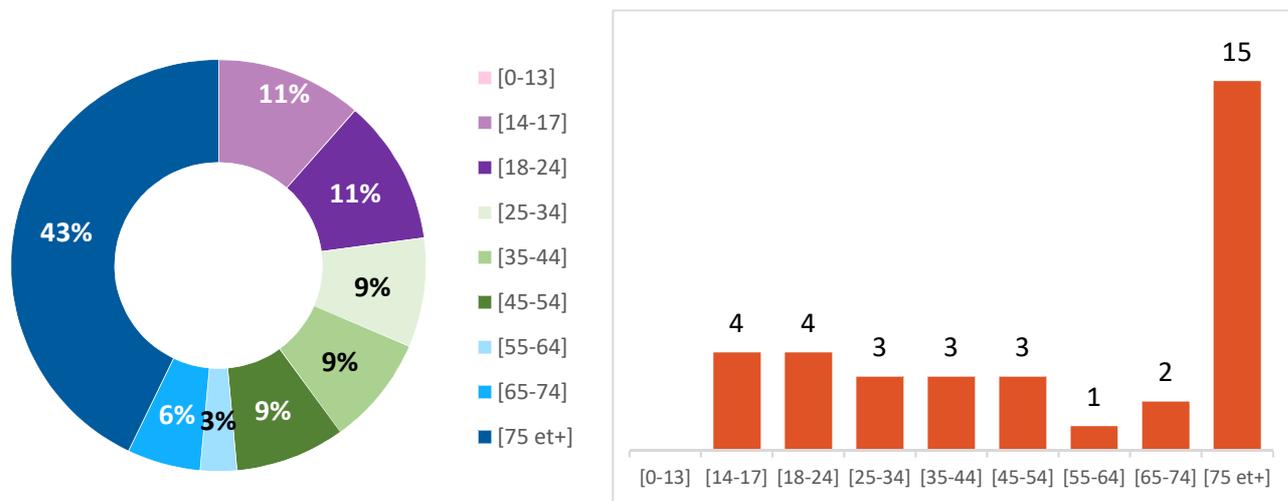


Figure 41 – Répartition des tués en agglomération selon l'âge (2017-2021)

Temporalité des accidents en agglomération:

En agglomération, l'accidentalité et la mortalité routière ne permettent pas d'identifier de périodes avec plus d'accidents, si ce ne sont les mois de juin et d'octobre qui cumulent près d'1/3 des accidents mortels.

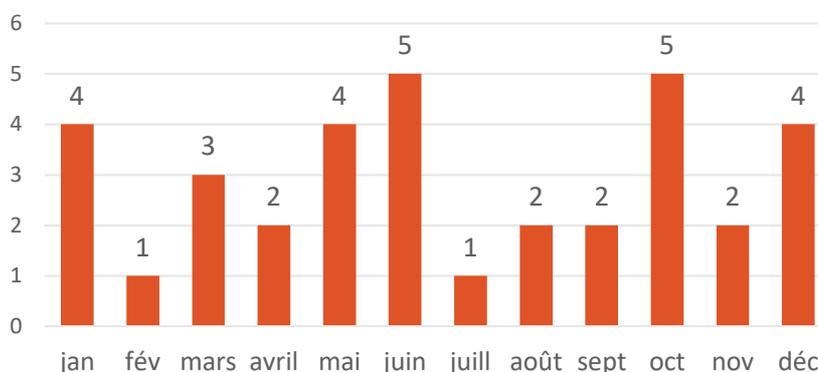


Figure 42 – Répartition mensuelle des accidents mortels (2017-2021)

En agglomération, 77 % des accidents mortels ont eu lieu en semaine.

Une grande majorité de ces accidents a eu lieu entre 7h et 19h, et près d'un tiers pendant les périodes de trafic pendulaire.

Concernant la luminosité, 69% des accidents se sont produits de plein jour.

La majorité des accidents se sont produits par beau temps (89%).

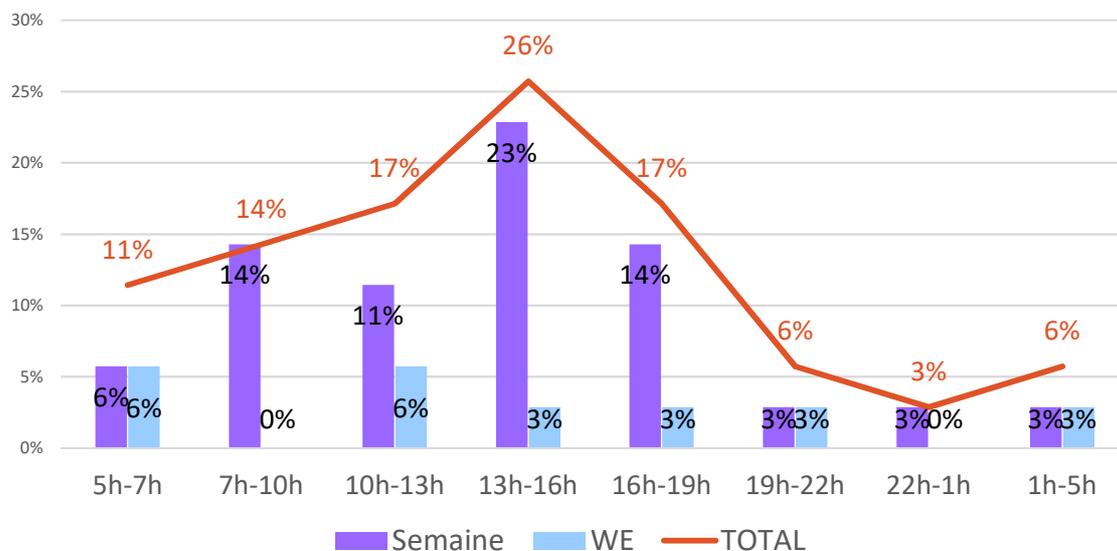


Figure 43 – Répartition horaire des accidents mortels (2017-2021)

La carte suivante présente la localisation des accidents mortels en agglomération sur la période 2017-2021, concentrés sur l'agglomération clermontoise.

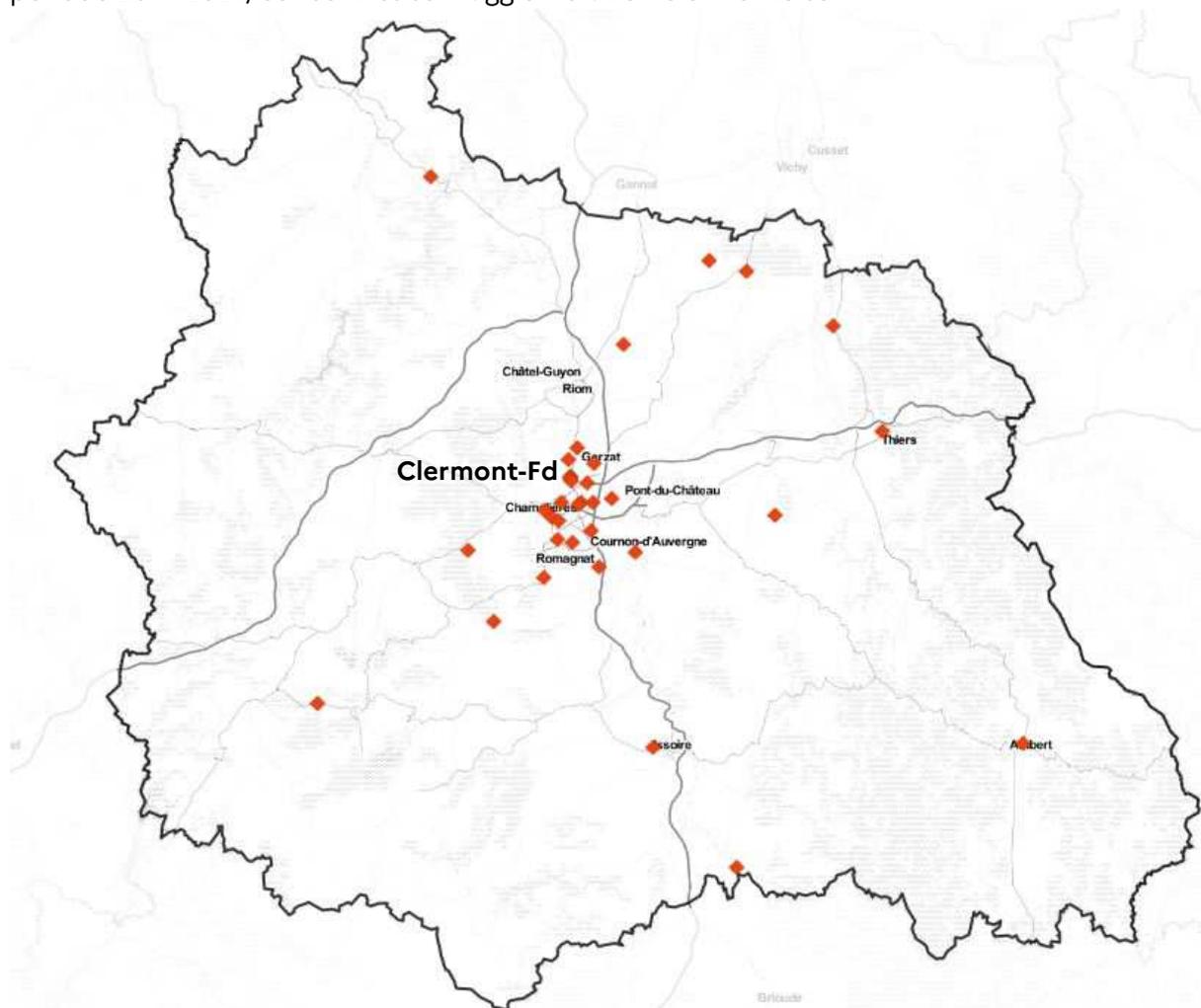


Figure 44 – Répartition géographique des accidents mortels en agglomération (2017-2021)

2.3.2. Modes doux

Evolution des victimes en modes doux :

En agglomération, les divers changements de modes de saisie des accidents corporels sur le secteur police ne permettent pas de présenter une évolution consolidée du nombre d'accidents.

Figure 45 – Tués en modes doux en agglomération (2017-2021) →

2017-2021	Tués
Piétons (nb)	14 40%
Cyclistes (nb)	2 6%
Tous déplacements	35

Victimes en modes doux selon l'âge et le sexe :

En agglomération, les femmes sont fortement représentées parmi les piétons, en particulier chez les seniors où elles représentent 63% es victimes. C'est la seule catégorie de déplacement dans laquelle les victimes sont en majorité des femmes.

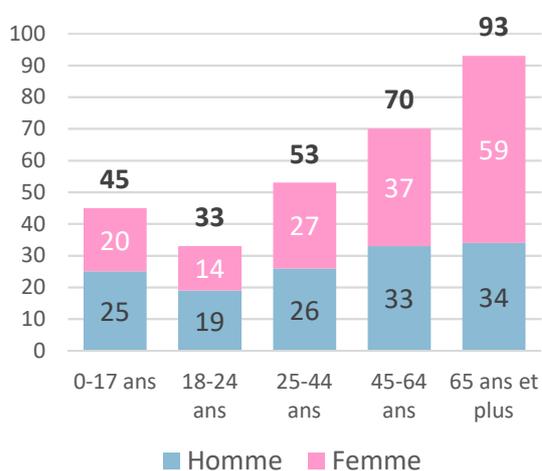


Figure 46 – Nombre de victimes **piétons** en agglomération selon l'âge et le sexe (2017-21)

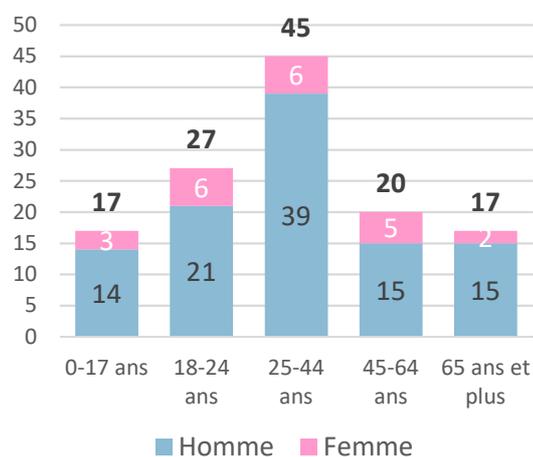


Figure 47 – Nombre de victimes **cyclistes** en agglomération selon l'âge et le sexe (2017-21)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois dans l'année :

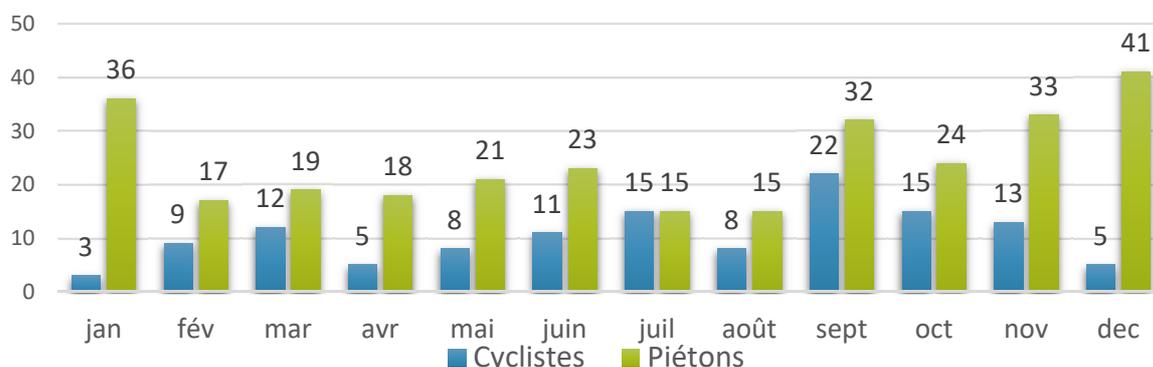


Figure 48 – Nombre de victimes en modes doux en agglomération selon le mois (2017-2021)

En agglomération, plus d'1 piéton sur 2 (60%) a eu un accident sur la période de septembre à janvier et 40 % des cyclistes sur la période de septembre à novembre.

Globalement, c'est pendant la période de septembre à janvier qu'une part importante des victimes est observée en modes doux en agglomération.

Répartition des victimes en modes doux selon l'heure ou le jour :

En agglomération, 8 accidents sur 10 ont eu lieu en semaine.

1 accident sur 2 a eu lieu sur les périodes 7h-10h et 16-19h.

Part des accidents en modes doux selon la luminosité :

Pour les piétons :

- En moyenne, 26% des accidents ont lieu en conditions sombres en agglomération.
- 14% des accidents ont lieu en conditions sombres en agglomération entre mars et octobre. L'hiver, c'est 3 fois plus d'accidents que l'on dénombre dans ces conditions (43% des accidents sur la période de novembre à février).

Pour les cyclistes :

- En moyenne, 18% des accidents ont lieu en conditions sombres en agglomération.
- 15% des accidents ont lieu en conditions sombres en agglomération entre mars et octobre. L'hiver, c'est 2 fois plus d'accidents que l'on dénombre dans ces conditions (29% des accidents sur la période de novembre à février).

Carte des accidents mortels 2017-2021 impliquant un piéton ou un cycliste en agglomération

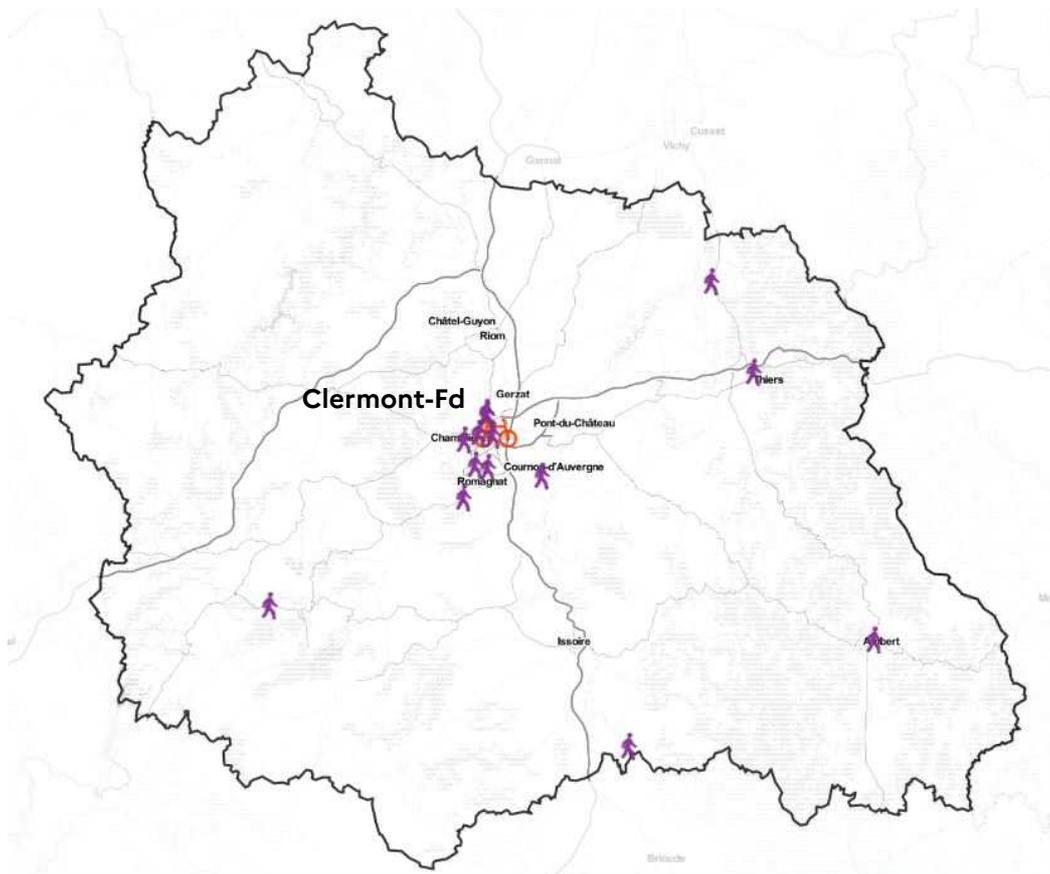


Figure 49 – Carte des tués en modes doux hors agglomération (2017-2021)

2.3.3. 2RM

Evolution des victimes en 2RM :

En agglomération, les divers changements de modes de saisie des accidents corporels sur le secteur police ne permettent pas de présenter une évolution consolidée du nombre d'accidents.

Figure 50 – Tués 2RM en agglomération (2017-2021)

	2017-2021	Tués
Cyclos		2 5,7%
Motos		6 17,1%
Tous déplacements		35

Victimes en 2RM selon l'âge et le sexe :

La majorité des victimes cyclomoteurs sont des hommes (92%). 88% des victimes ont entre 14 et 35 ans.

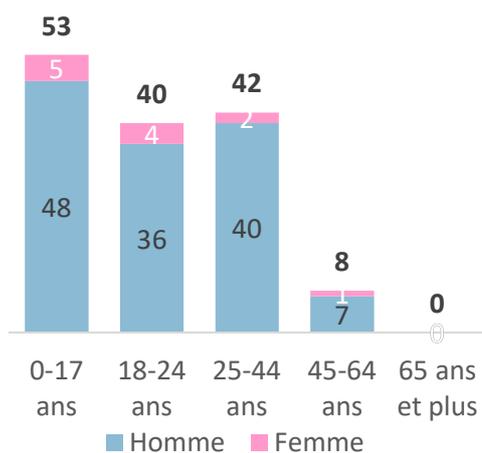


Figure 51 – Nombre de victimes cyclomotoristes en agglomération selon l'âge et le sexe (2017-2021)

La majorité des victimes en motos sont des hommes (90%). 65% des victimes ont entre 25 et 54 ans.

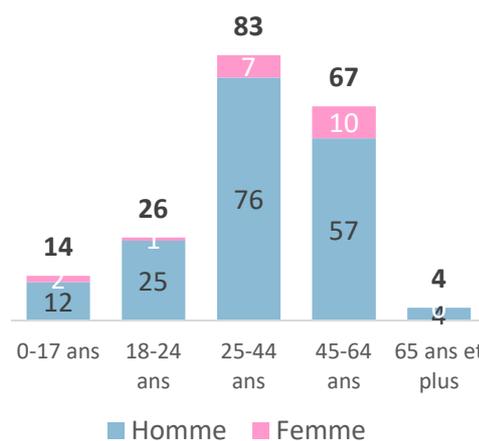


Figure 52 – Nombre de victimes motocyclistes en agglomération selon l'âge et le sexe (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'année :

En agglomération, 58% des motards (+ 125 cm³) sont victimes entre mai et septembre, la saisonnalité est moins marquée pour les cyclomotoristes.

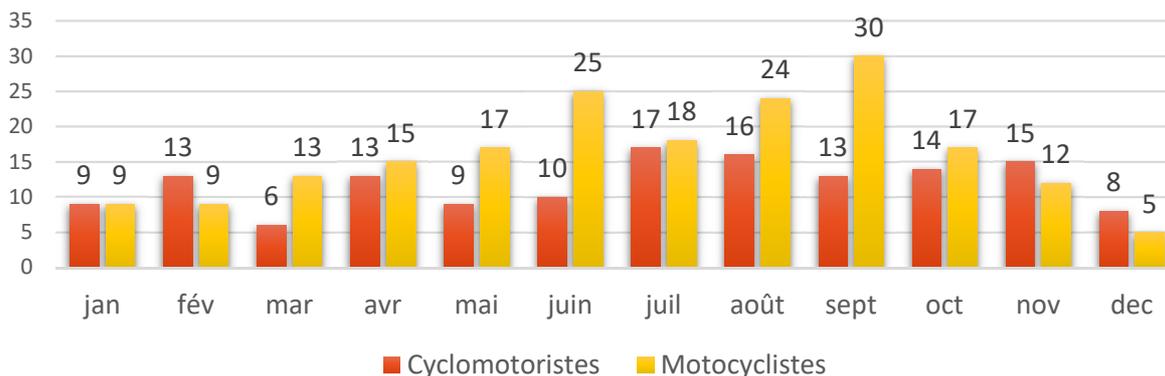


Figure 53 – Nombre de victimes en 2RM en agglomération selon le mois (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon l'heure ou le jour :

- ❑ 47% des victimes en motocyclettes en semaine l'ont été sur les créneaux 7h-10h et 16h-19h,
- ❑ 46% des victimes en cyclomoteurs en semaine l'ont été sur le créneau 16-22h,
- ❑ 27 % des victimes 2RM l'ont été le week-end.

Carte des accidents mortels 2017-2021 impliquant un usager 2RM en agglomération :

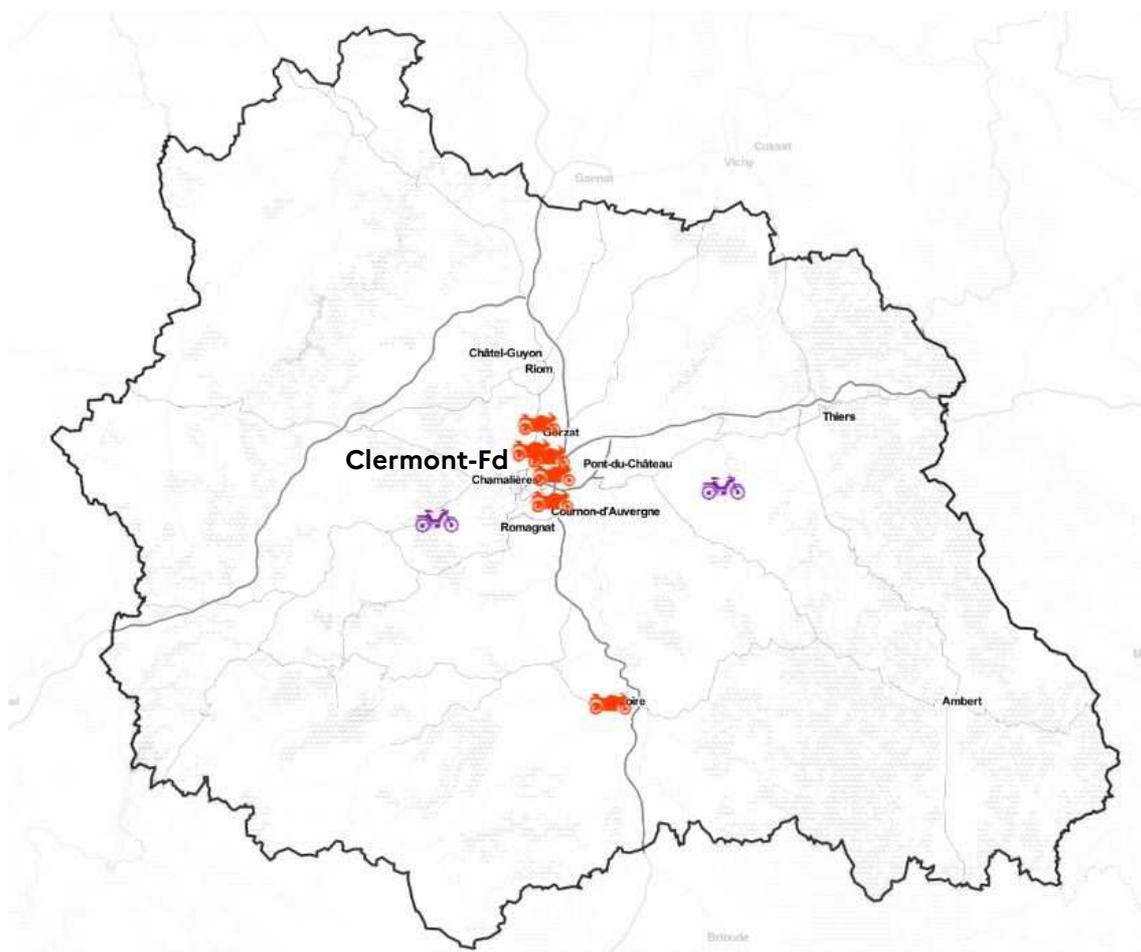


Figure 54 – Carte des tués en 2RM en agglomération (2017-2021)

2.3.4. Facteurs spécifiques

Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En agglomération, 42 % des accidents surviennent à une intersection, y compris des giratoires.

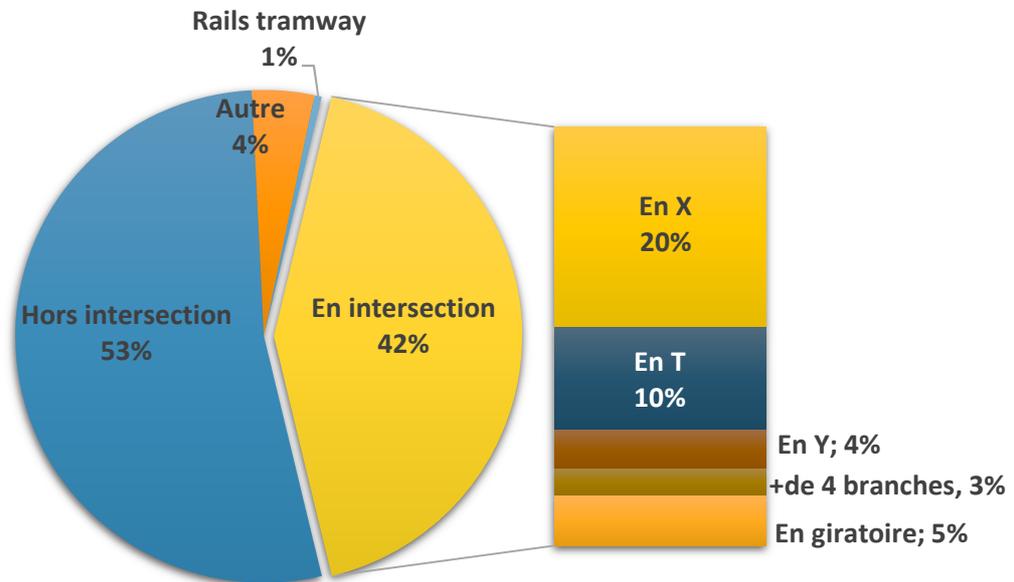


Figure 55 – Répartition des accidents selon l'intersection (2017-2021)

Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Hors giratoires, plus d'1 victime sur 2 en intersection a été blessée ou tuée dans un carrefour à feux.

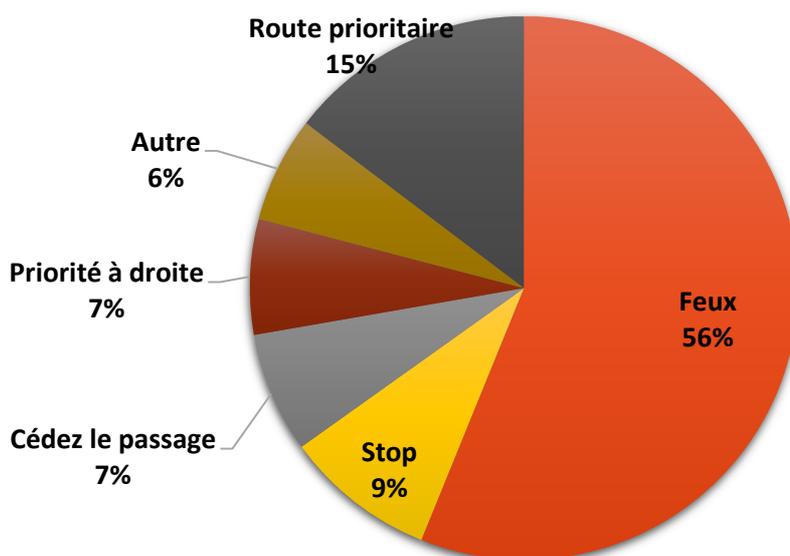


Figure 56 – Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroutes

Entre 2017 et 2021, les accidents sur autoroute ont représenté 5 % de l'accidentalité du département. Il en est de même pour les tués.

Hors période de crise sanitaire, ce taux était de 8 % des tués du département.



Figure 57 – Evolutions des nombres d'accidents et de victimes sur autoroutes (2017-2021)

2.4.1. Typologie des accidents

Accidents sur autoroute selon le mode de déplacement :

L'accidentalité autoroutière concerne en grande majorité les véhicules légers : 88% des blessés et 8 tués sur 9.

1/3 des blessés l'ont été dans un accident seul, 1/3 dans un choc avec un autre véhicules et 1/3 dans une collision avec plusieurs véhicules.

Les usagers en mode doux sont, de fait, peu représentés. Les motards sont moins impliqués sur autoroutes que sur les autres réseaux (7% des victimes).

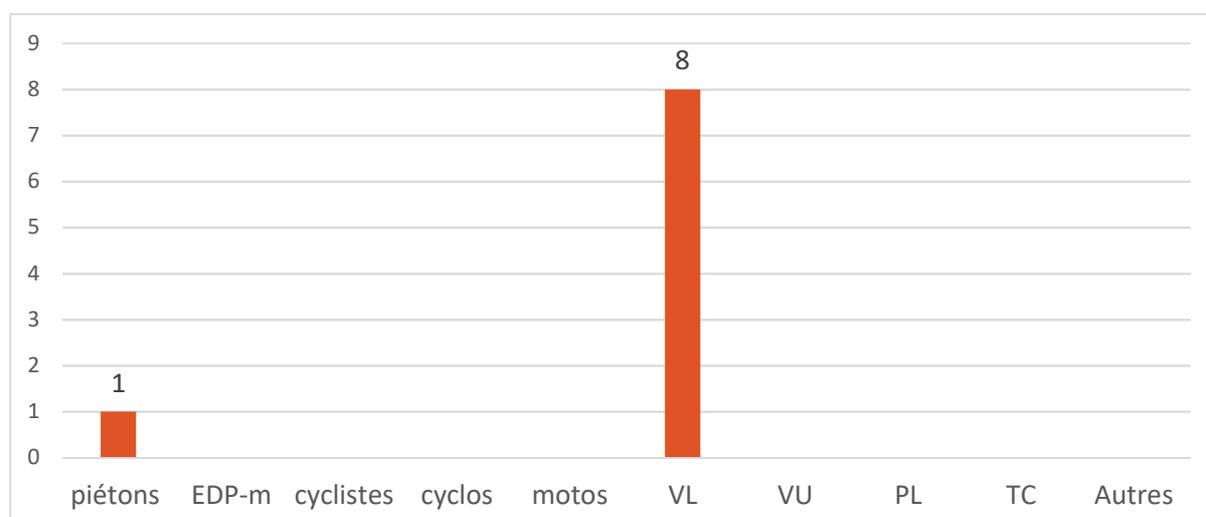


Figure 58 – Répartition des tués sur autoroutes selon le mode de déplacement (2017-2021)

Accidents sur autoroutes selon l'âge :

La moitié des blessés graves a entre 25 et 55 ans.

La majorité des tués sont des seniors, les usagers de plus de 75 ans sont représentés la moitié des tués sur autoroutes.

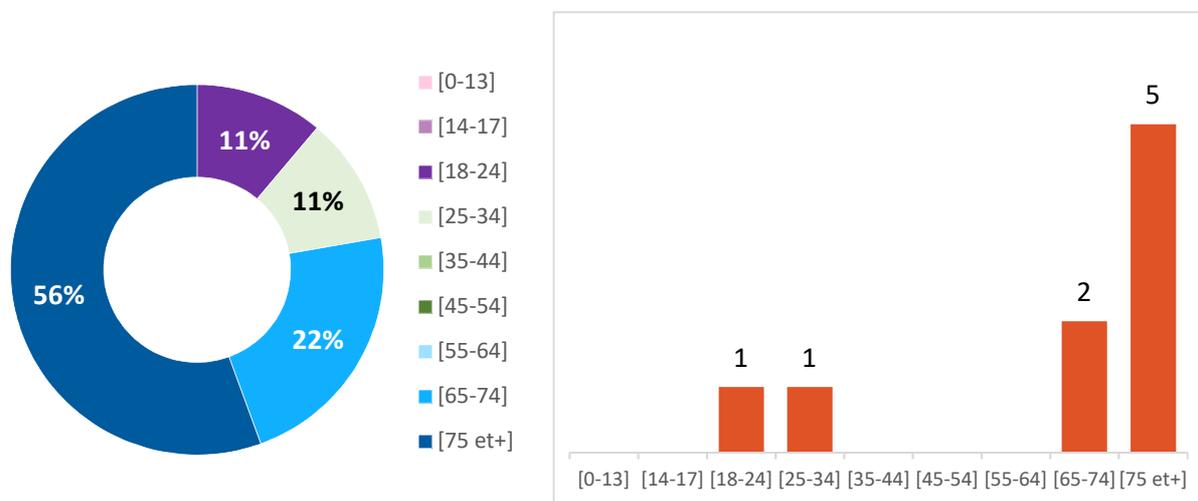


Figure 59 – Répartition des tués sur autoroutes selon l'âge (2017-2021)

Conditions de luminosité et météorologiques :

Concernant la luminosité, 55% des accidents se sont produits de plein jour. La part d'accident dans des conditions de luminosité dégradées (nuit, crépuscule, aube) est plus importante que sur les autres réseaux.

La majorité des accidents se sont produits par beau temps (77%).

Temporalité des accidents sur autoroutes :

Sur autoroute, la moitié des accidents a lieu sur la période de juin à octobre.

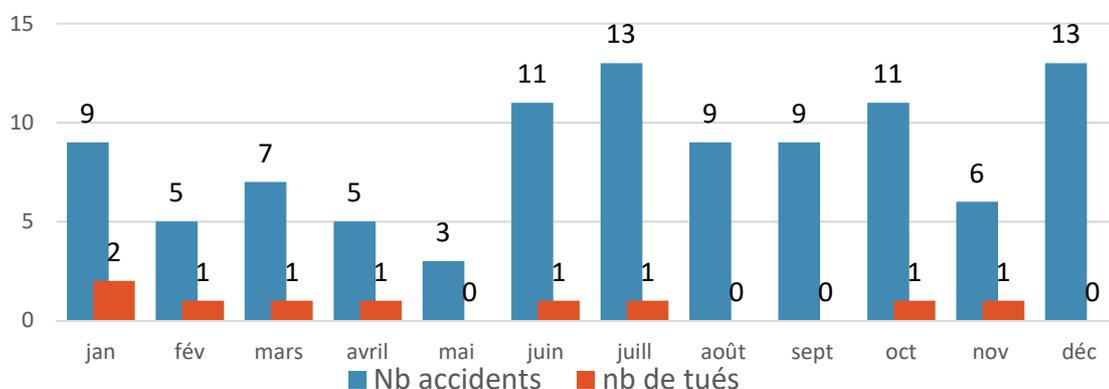


Figure 60 – Répartition mensuelle des accidents corporels (2017-2021)

Sur autoroute, l'accidentalité pendant le trafic pendulaire est très marquée : 46 % des victimes l'ont été pendant les périodes 7h-10h ou 16h-19h.

Concernant les jours de la semaine : 69 % des accidents ont lieu en semaine.

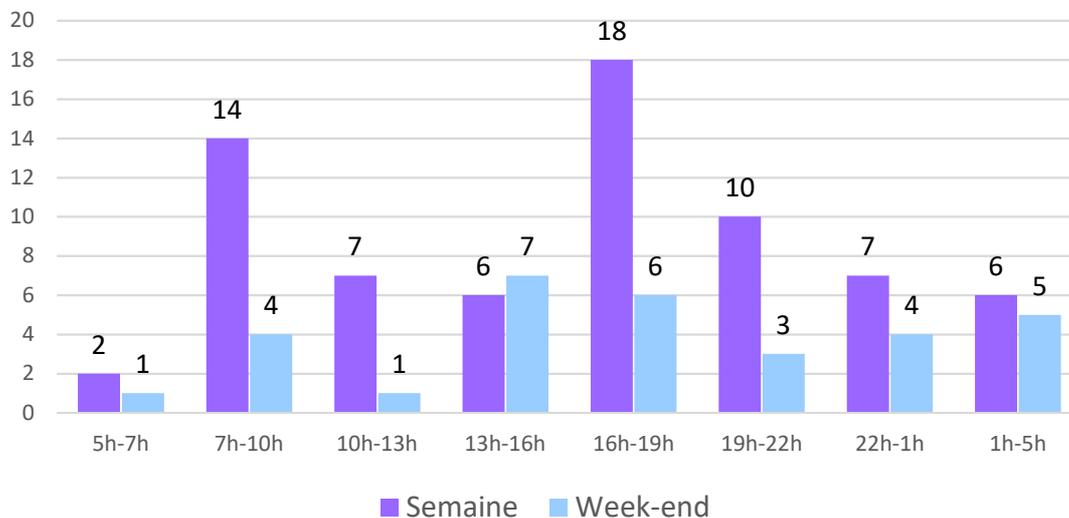


Figure 61 – Répartition horaire des accidents corporels sur autoroutes (2017-2021)

La carte suivante présente la localisation des accidents mortels sur autoroutes sur la période 2017-2021.

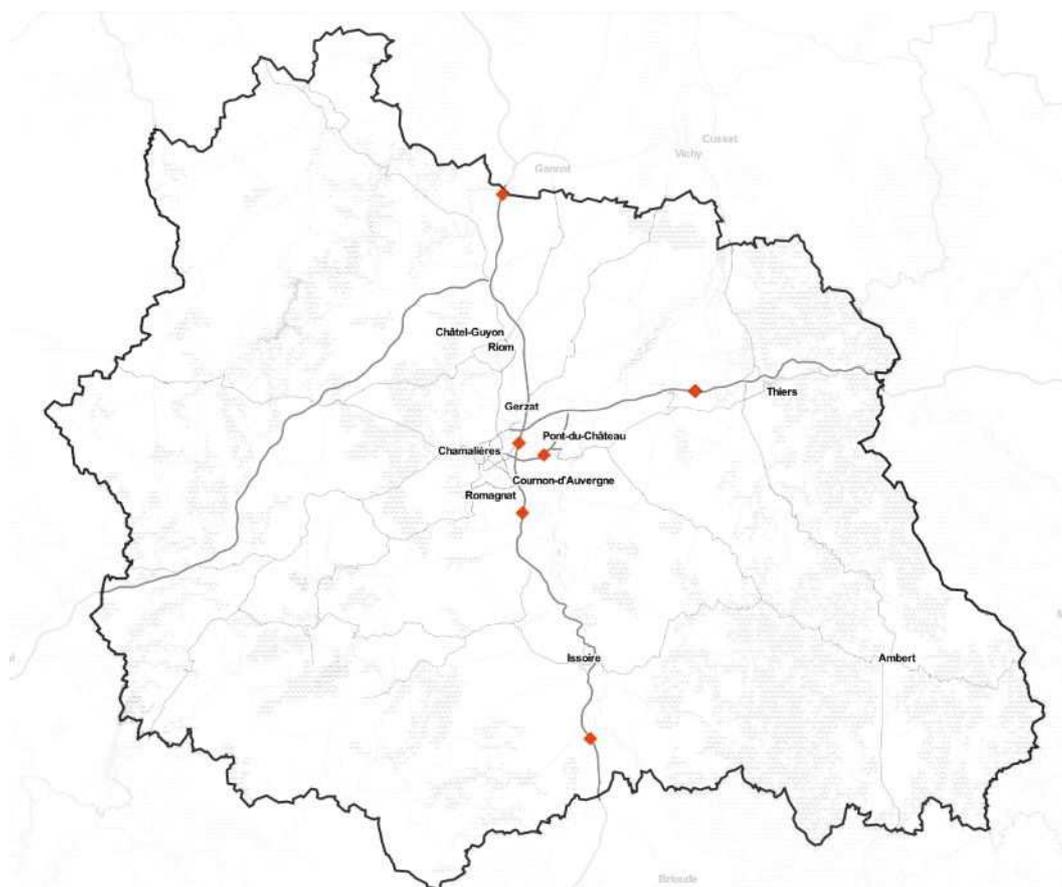


Figure 62 – Répartition géographique des accidents mortels sur autoroutes (2017-2021)

2.5. Faits saillants du diagnostic territorial partagé

Sur la période 2017-2021: 1 tué tous les 11 jours.

Les 18-24 ans et +75 ans sont surreprésentés parmi les victimes.

3/4 des accidents le sont hors agglomération.

80% des accidents en agglomération le sont sur le territoire de la métropole.

En agglomération, 50% des tués circulaient en mode doux (piétons, cyclistes).

Autant de cyclistes tués en 3 ans (2019 -2021) que sur les 10 années précédentes.

2 à 3 fois plus d'accidents l'hiver aux heures sombres pour les piétons et les cyclistes.

En moto, 8 tués sur 10 hors agglomération, par beau temps.

1/4 des motards tués sur un trajet domicile-travail.

1 usager VL tué sur 5 sans ceinture.

La moitié des tués en trajet domicile-travail entre 7 et 9h du matin.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Plus de 200 actions de sécurité routière ont été réalisées sur la période 2018-2022 par la Coordination Sécurité Routière du Puy-de-Dôme, ce nombre s'élève à plus de 700 actions en intégrant les actions des partenaires sur le territoire. Elles ont permis de sensibiliser plus de 41.000 personnes.

En dehors des années COVID, la volumétrie d'actions réalisées en régie par la Coordination est en moyenne de 50 actions par an pour 5.000 personnes sensibilisées.

La Coordination Sécurité Routière du Puy-de-Dôme s'attache également à capitaliser les actions de ses partenaires réalisées dans le cadre du PDASR, d'où les décomptes présentés ci-dessous. Les partenaires sont les entités réalisant des actions connues dans le cadre du PDASR (subvention ou prêt de matériel) et les forces de l'ordre qui interviennent principalement en milieu scolaire en ou hors cadre PDASR (concernant l'appui de l'EDSR qui permet de sensibiliser près de 5.000 enfants par an).

Année	Action des partenaires	Actions CSR63 Régie	Total général
2018	132	60	192
2019	104	43	147
2020	40	11	51
2021	214	39	253
2022	220	60	280
Total général	566	213	779

Figure 63 - Nombre d'actions sur la période DGO 2018-2022

Année	Action des partenaires	Actions CSR63 Régie	Total général
2018	5331	4895	4895
2019	5280	6641	6673
2020	2640	3535	3535
2021	5538	2619	2806
2022	7330	6185	11042
Total général	18199	23885	42084

Figure 64 – Nombre de personnes sensibilisées sur la période DGO 2018-2022

Il est également précisé que ces données comprennent les actions de réunions et formations organisées pour développer les compétences et le réseau des IDSR, soit une quinzaine d'actions sur la période 2018-2022.

Les différents enjeux du DGO 2018-2022 ont été déclinés sous plusieurs actions pour sensibiliser différents publics.

Suivi des actions par enjeu :

Le nombre d'actions par enjeu a été comptabilisé en tenant compte d'un thème principal, et valorisé en tenant compte des thèmes transversaux.

Pour exemple, le thème distracteurs est développé de manière transversale dans les actions sur le risque routier professionnel, les jeunes et les seniors.

Aussi pour valoriser cette transversalité, lorsqu'une action porte sur un thème principal et permet également de sensibiliser sur un autre thème, le thème principal compte pour « moitié d'action » (coefficient 0,5) et le(s) thème(s) transversal(aux) pour moitié également.

Cette valorisation permet notamment d'observer que les actions conduites auprès des jeunes sont fortement liées à l'enjeu des usagers vulnérables et que l'action Vinidôme est une action annuelle d'ampleur qui permet de sensibiliser 3000 visiteurs du salon chaque année, sur 3 à 4 journées.

Enjeux DGO 2018-2022	Taux d'actions	Taux d'actions valorisé	Nb valorisé de personnes sensibilisées	Nb de personnes sensibilisées par action (données valorisées)
Les deux-roues motorisés	4%	5%	5%	de 12 à 950 p.
La conduite après usage d'alcool et de stupéfiants	3%	5%	38%	de 12 à 3000 p.
Les distracteurs de conduite	0%	2%	2%	de 12 à 240 p.
Le risque routier professionnel	8%	6%	2%	de 12 à 150 p.
Les jeunes	83%	41%	27%	de 12 à 1200 p.
Le partage de la voirie / usagers vulnérables	1%	39%	27%	de 12 à 1200 p.
La vitesse	0%	1%	1%	de 12 à 240 p.
Les seniors	1%	1%	0%	de 12 à 40 p.

Figure 65 – Nombre d'actions par enjeu DGO 2018-2022

En mettant en perspective les actions réalisées par la Coordination Routière en régie et par ces partenaires, on observe que les actions réalisées en régie concernent globalement tous les thèmes du DGO avec une prévalence pour les jeunes, le risque routier professionnel, les deux-roues motorisés et la thématique alcool qui permet d'échanger avec un nombre n'important de personnes à l'occasion du salon Vinidôme.

Les actions des partenaires (forces de l'ordre notamment) sont quant à elles plus concentrées sur les actions envers les jeunes et les usagers vulnérables.

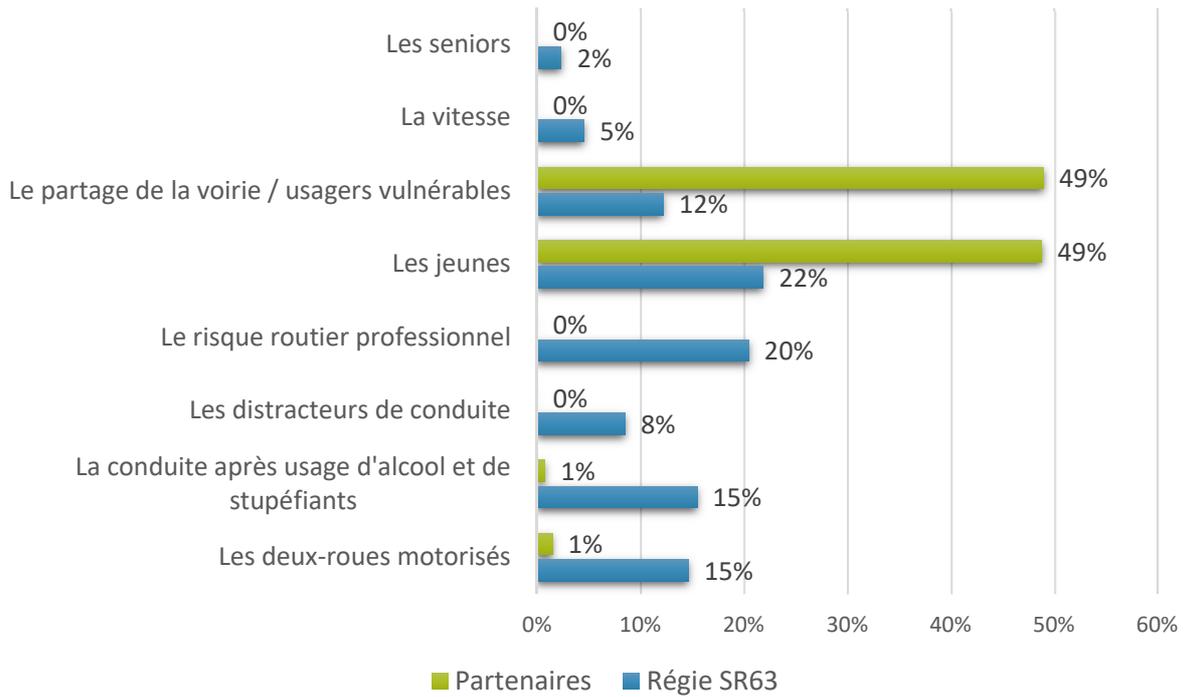


Figure 66 – Volume d'actions (valorisées) de la Coordination Routière et de ses partenaires

S'agissant des personnes sensibilisées et selon les mêmes déclinaisons, on obtient les répartitions suivantes par enjeu.

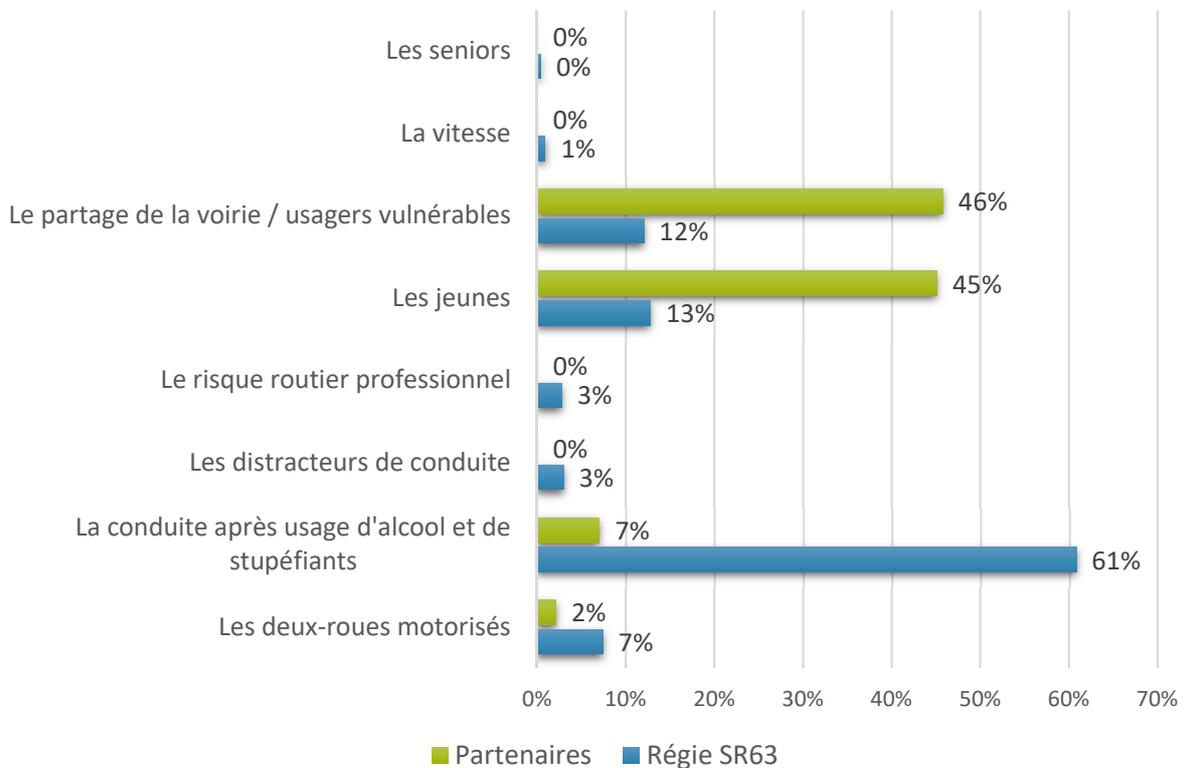


Figure 67 – Volume de personnes sensibilisées (valorisées) de la Coordination Routière et de ses partenaires

Suivi des actions par public :

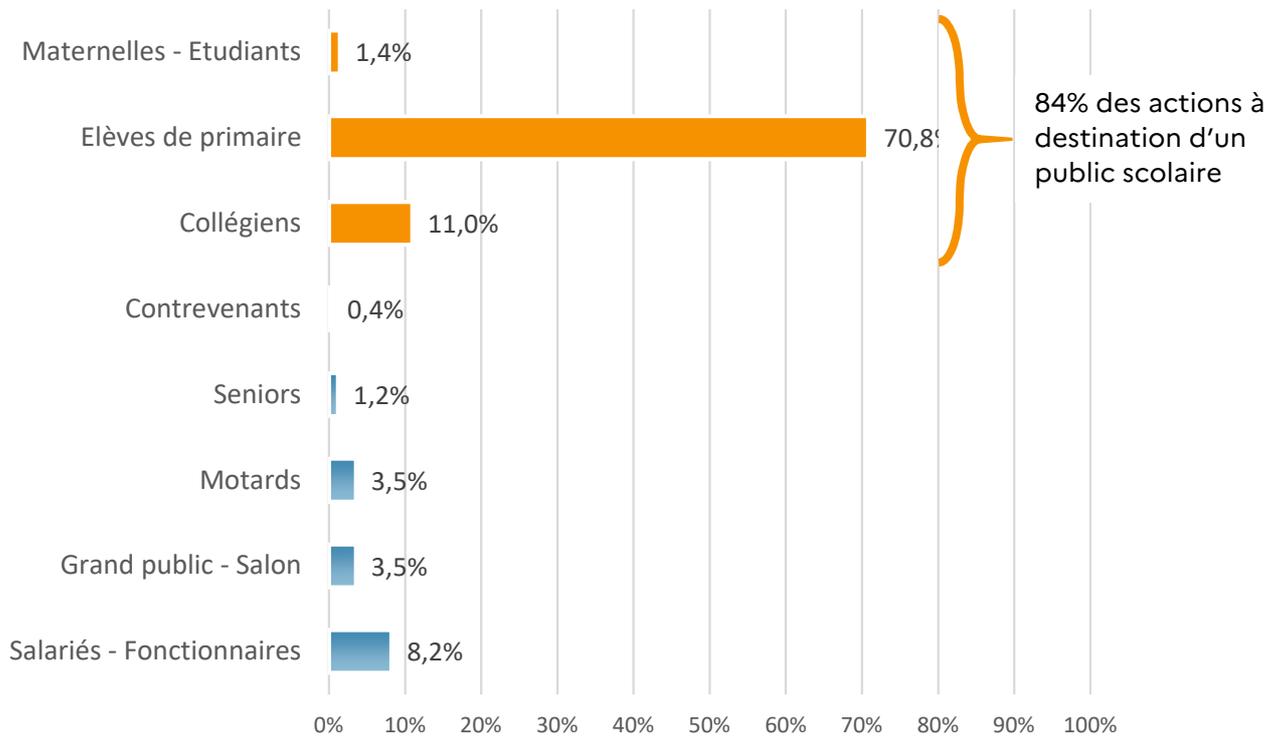


Figure 68 – Actions (valorisées) de la Coordination Routière et de ses partenaires, par public

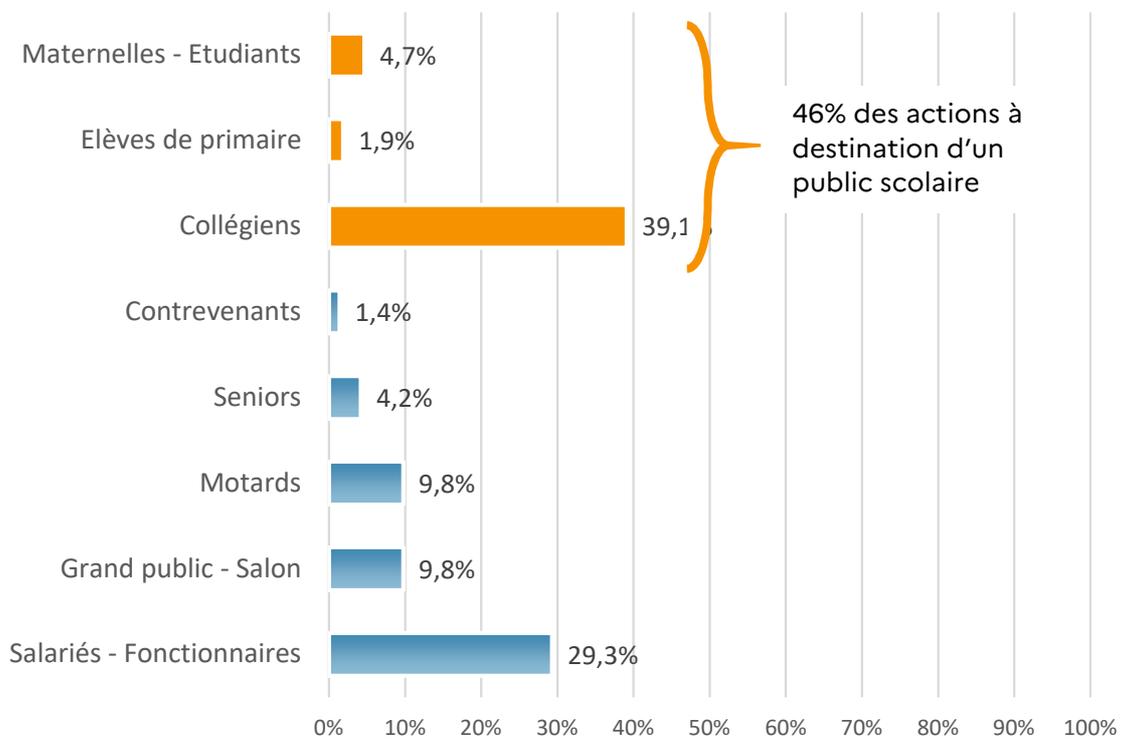


Figure 69 – Actions (valorisées) de la Coordination Routière en régie, par public

En mettant en perspective les actions réalisées par la Coordination Routière en régie et par ses partenaires, on observe que les actions réalisées en régie touchent un éventail assez large de public, et que les actions des partenaires (forces de l'ordre notamment) concernent principalement les enfants en milieu scolaire.

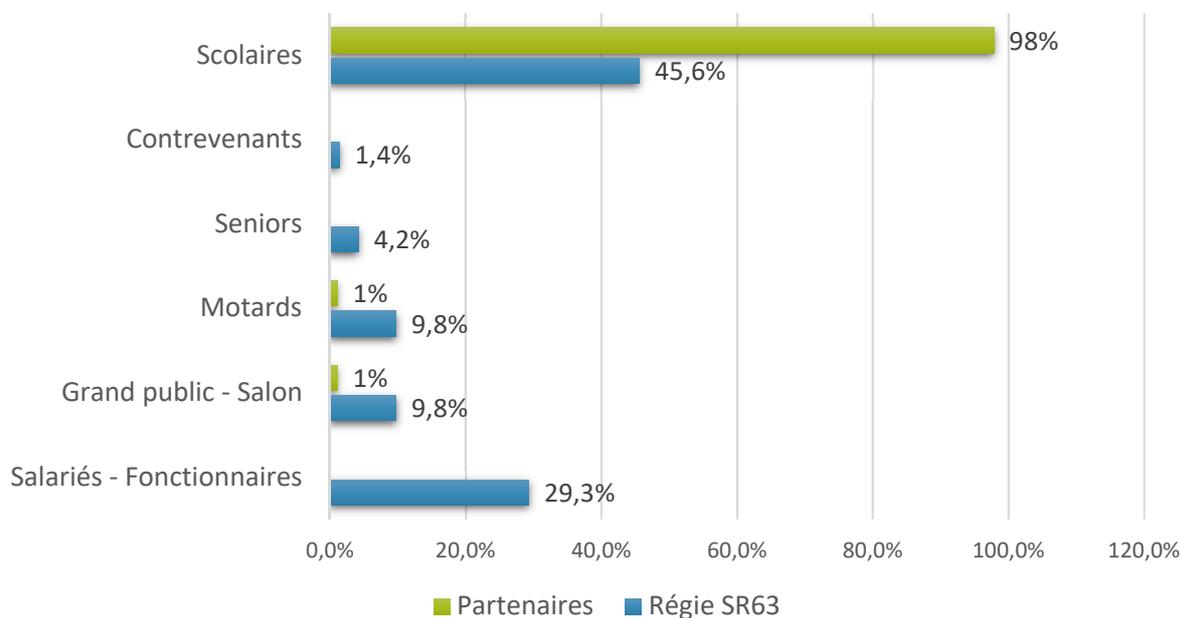


Figure 70 – Volume d'actions (valorisées) de la Coordination Routière et de ses partenaires

S'agissant des personnes sensibilisées, on obtient les répartitions suivantes par enjeu, avec l'incidence notable de l'action alcool au salon Vinidôme.

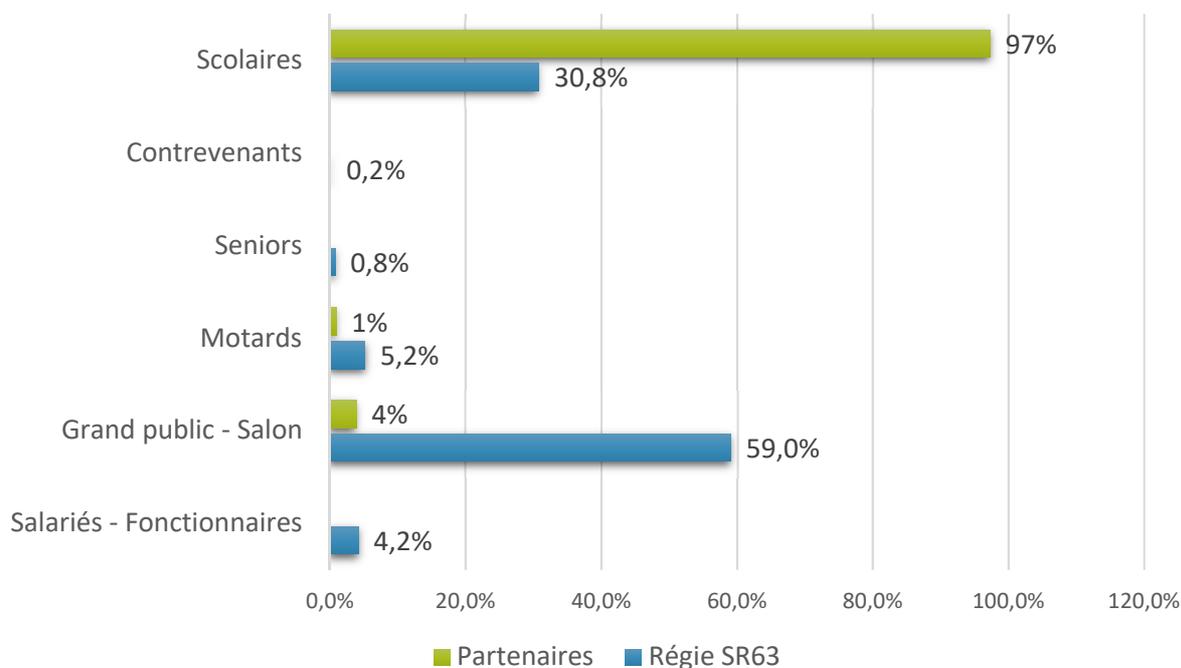


Figure 71 – Volume de personnes sensibilisées (valorisées) de la Coordination Routière et de ses partenaires

Répartition spatiale des actions :

Concernant la couverture du territoire, 2/3 des actions sont réalisées sur tout le territoire et concernent principalement les interventions des IDSR dans les collèges du Département et de l'EDSR dans les écoles primaires. Le dernier tiers est concentré sur l'arrondissement clermontois, qui concentre plus de la moitié de la population du Département.

Les tables suivantes ont été obtenues en répartissant les actions à portée départementale à parts égales sur tous les arrondissements.

Arrondissements	Taux d'action	Taux de personnes sensibilisées	Taux de population INSEE
AMBERT	15%	10%	4%
CLERMONT-FERRAND	38%	59%	55%
ISSOIRE	15%	10%	12%
RIOM	16%	10%	21%
THIERS	16%	11%	9%

Figure 72 – Répartition spatiale des actions de la Coordination Routière et des partenaires.

Arrondissements	Taux d'action	Taux de personnes sensibilisées	Taux de population INSEE
AMBERT	7%	4%	4%
CLERMONT-FERRAND	65%	83%	55%
ISSOIRE	9%	5%	12%
RIOM	9%	3%	21%
THIERS	9%	6%	9%

Figure 73 – Répartition spatiale des actions de la Coordination Routière en régie.

La carte suivante ne capitalise pas les actions à portée départementale telles que les interventions des IDSR dans les collèges du Département et de l'EDSR dans les écoles.

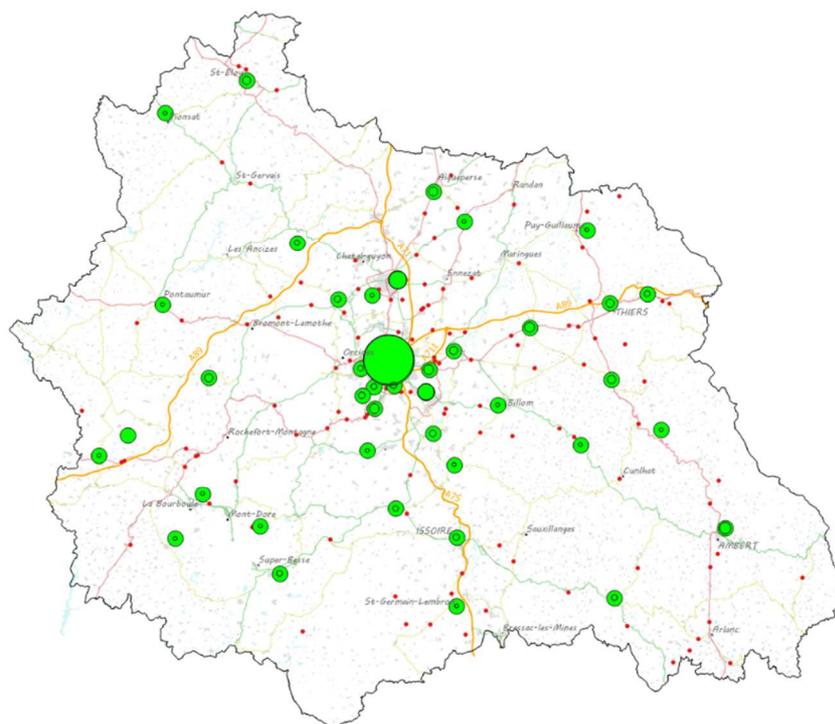


Figure 74 – Répartition spatiale des actions de la Coordination Routière en régie.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

La répartition des crédits affectés à chaque enjeu découle du DGO précédent et des PDASR annuels. Il est observé que les actions phares de développement de modules mobilisent un volume de crédits notable. Aussi, il convient de mettre en perspective le taux moyen de crédits consommés par enjeu sur la période 2018-2022 avec les actions notables de chaque PDASR.

Année	Enjeu / action notable
2018	Vulcanix / 2RM + Usagers vulnérables / Jeunes : cascade piéton dans le cadre d'un village sécurité routière (partenariat CD63-collèges)
2019	2 actions Usagers vulnérable / Jeunes : Fais Gaffe à ta Route (primaires) + Bus tonneau dans le cadre d'un village sécurité routière (partenariat CD63-collèges)
2020	+ Sessions reprise de guidon 2RM
2021	Première phase équipement module vélo + investissement bornes alcool
2022	2 actions Usagers vulnérables / Jeunes : Fais Gaffe à ta Route (primaires) + poursuite équipement vélo + création maquette 2RM

Figure 75 – Liste des actions notables par année

Plus de la moitié des crédits sont dédiés aux enjeux jeunes (et usagers vulnérables, comme précédemment expliqué) et aux deux-roues motorisés. Ces deux enjeux ont fait l'objet de manifestations d'ampleur, ce qui peut expliquer le volume de crédits affectés.

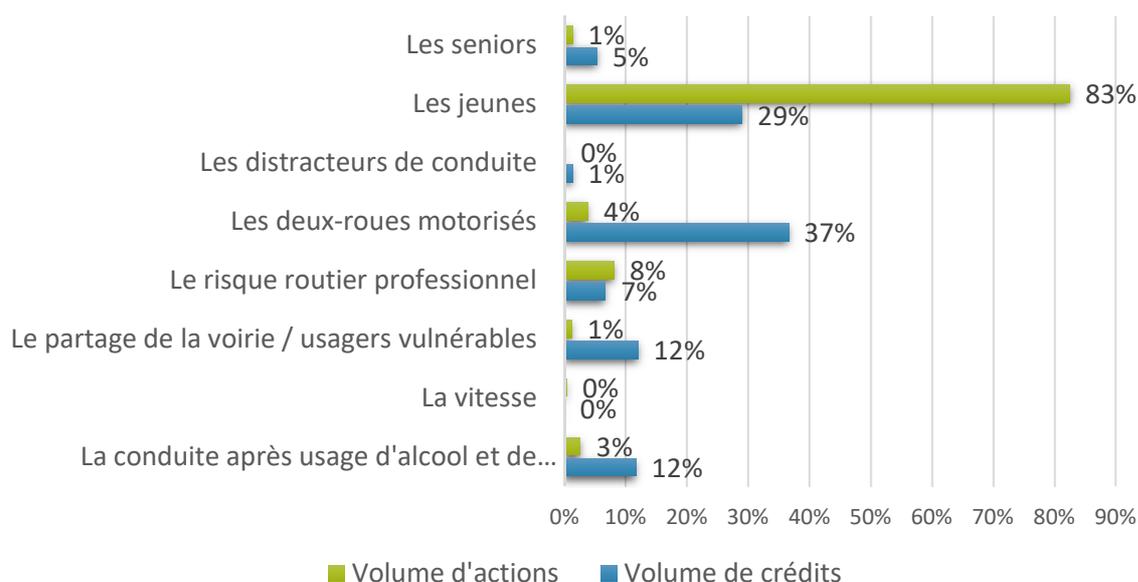


Figure 77 – Comparaison des volumes d'actions (valorisées) et de crédits

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

La priorisation des enjeux sur le territoire s'effectue en tenant compte des indicateurs caractérisant les enjeux nationaux et suivis par l'ensemble des départements en matière d'accidentalité routière. Le classement des indicateurs fait ressortir un trio d'enjeux locaux forts, dont certains dépassent les taux des départements similaires :

- Vitesse
- Alcool
- Nombre de tués en 2RM

Pour autant, les données d'accidentalité présentées dans ce rapport témoignent de la **nécessaire conservation d'actions sur tous les enjeux nationaux**, comprenant le risque routier professionnel, les modes doux dont l'essor se pressent et les conduites à risques intégrant les distracteurs (3% → 12% si l'on intègre le facteur inattention).

Concernant les cibles, **les populations 18-24 ans et +65 ans, surexposées dans la mortalité routière, restent des cibles prioritaires.**

L'intégration de la sécurité routière dans **le continuum éducatif** reste primordiale pour assurer une connaissance des risques sur la route aux plus jeunes, et ce **dès la maternelle et jusqu'aux lycées et filières professionnelles et d'apprentissage.**

La complétude des données d'accidentalité (BAAC) reste un point important pour mesurer les risques et évaluer les enjeux locaux.

Le tableau suivant permet de visualiser les indicateurs locaux et des départements similaires :

Indicateurs (2017-2021)	Taux 63	Taux famille départements similaires
Facteur « vitesse » identifié	40 %	30 %
Facteur alcool identifié	27 %	24 %
Nombre de tués 2RM	20%	22 %
Nombre de tués piétons	10%	7 %
Nombre de tués cyclistes	6%	14 %
Nombre de tués « risque routier professionnel »	12 %	19 %
Facteur non-respect des priorités identifié	12 %	10 %
Facteur stupéfiants identifié	7 %	13 %
Facteur distracteurs identifié	3 %	14 %
Nombre de tués EDPM	0 %	0 %

Figure 78 – Comparaison des indicateurs DGO sur les accidents mortels (2017-2021)

4.2. Les orientations d'actions

Les orientations d'actions retenues pour la période 2023-2027 sont les suivantes :

Enjeu « 2RM » :

- ❖ Promouvoir le port des équipements de protection,
- ❖ Informer sur les risques liés à la vitesse,
- ❖ Améliorer la connaissance des bonnes pratiques 2RM dans la population active,
- ❖ Vulgariser la connaissance des phénomènes physiques liés à la conduite 2RM.

Enjeu « Modes doux » :

- ❖ Proposer une observation des comportements des usagers se déplaçant en mobilités douces à l'intérieur des agglomérations.
- ❖ Proposer des actions de sensibilisation aux risques liés au déplacement à pied, en vélo et en EDP.
- ❖ Promouvoir les bonnes pratiques de déplacement des jeunes avec des échanges via leurs pairs.

Enjeu « Conduites à risques » :

- ❖ Informer sur les risques liés à la vitesse,
- ❖ Sensibiliser au risque alcool,
- ❖ Sensibiliser les jeunes aux conduites à risques avec leurs pairs,
- ❖ Proposer une action d'alternative aux poursuites sur les conduites à risques (hors alcool / stupéfiants),
- ❖ Envisager une observation des comportements des usagers sur le thème des conduites à risques (distracteur, respect priorités)

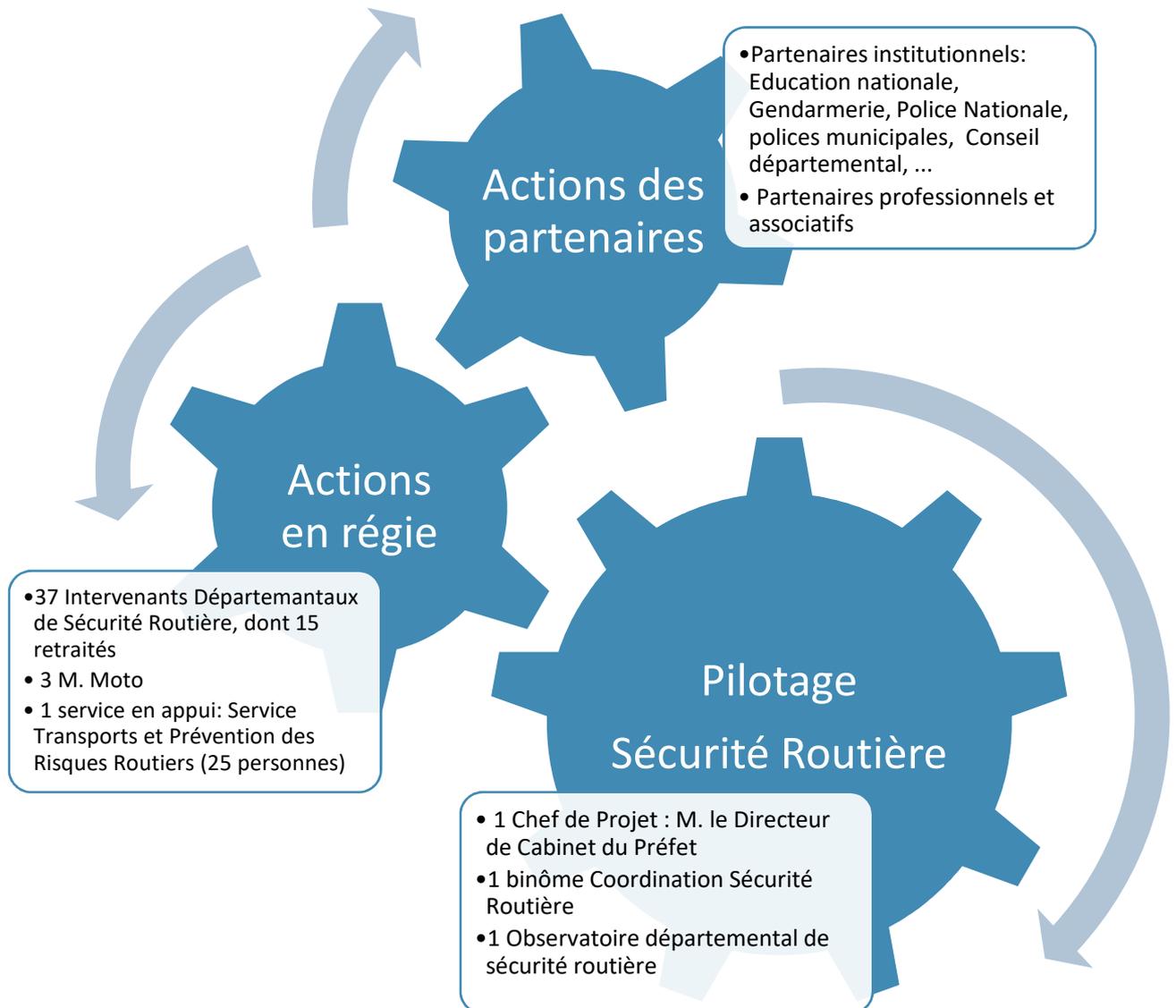
Enjeu « Risque routier professionnel » :

- ❖ Sensibiliser les travailleurs au risque routier professionnel et son lien avec l'organisation du travail.
- ❖ Proposer des actions communes à plusieurs entreprises regroupées en bassin d'activités pour sensibiliser les TPE/ PME.
- ❖ Etre exemplaire et fédérer les employeurs autour de la charte des 7 engagements de la sécurité routière. Organiser des actions en partenariat avec les employeurs engagés.

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Les moyens de la Sécurité Routière dans les Puy-de-Dôme

Le schéma ci-après illustre les moyens humains sur lesquels s'appuient les actions de la Sécurité Routière dans le Puy-de-Dôme.



5.2. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

La démarche du DGO a été volontairement réalisée dans un planning contraint afin de pouvoir pleinement l'exercer dès le 1^{er} PDASR de ladite période.

Le plan départemental des actions de Sécurité routière (PDASR) est la déclinaison opérationnelle des orientations d'actions du DGO en vigueur.

L'appel à projets du PDASR est lancé sur la période décembre / janvier auprès du public et des partenaires. Et, dans ce cadre, il est demandé aux requérants de s'assurer que leur projet d'action intègre les enjeux prioritaires de sécurité routière du DGO.

Lors de l'arbitrage des différents projets, une attention particulière est portée sur la concordance des actions proposée face aux enjeux du DGO.

5.3. Suivi de l'accidentalité départementale

Les indicateurs retenus pour suivre l'accidentalité départementale dans le cadre du DGO sont détaillés dans le tableau suivant :

Nombre de personnes tuées	Localisation		
	Dernière année	Cumul 5 ans	Tous les x jours (moyenne sur les 5 ans)
2017-2021	28	168	11 jours
2018-2022			

Répartition des personnes tuées	Catégories d'usagers						Âge						
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +
2017-2021	10%	6%	3%	17%	62%	4%	2%	6%	17%	21%	23%	11%	20%
2018-2022													

Répartition des personnes tuées	Localisation		
	En agglo	HORS agglo	Autoroutes
2017-2021	21%	74%	5%
2018-2022			

Répartition des personnes tuées EN AGGLO	Catégories d'usagers					
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre
2017-2021	40%	6%	5,7%	17%	31%	0,3%
2018-2022						

Répartition des personnes tuées HORS AGGLO	Catégories d'usagers					
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre
2017-2021	0,8%	6,5%	2%	19%	69%	2,7%
2018-2022						

Facteurs usagers identifiés	Facteurs				
	Vitesse	Alcool	Priorités	Stupéfiants	Distracteurs
2017-2021	40%	27%	12%	7%	3%
2018-2022					

Figure 79 – Tableau de bord annuel de l'accidentalité DGO 2023-2027

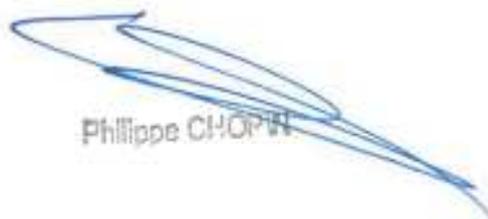
5.4. Modalités de suivi du DGO

Une réunion annuelle de suivi du DGO sera programmée chaque mois de décembre sur la période 2023-2027, afin :

- d'évaluer annuellement les actions réalisées dans le cadre du PDASR,
- de tenir compte de l'évolution de l'accidentalité locale via les indicateurs présentés dans le paragraphe précédent,
- de consolider les partenariats avec les acteurs locaux avec un temps d'échange spécifique.

Clermont-Ferrand, le **15 MARS 2023**

Le Préfet



Philippe CHOPIN