



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA HAUTE-LOIRE

# **Documents Général d'Orientations**

## **de la Sécurité Routière 2013-2017**

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

## Table des matières

<b>Préambule .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Bilan du DGO 2008-2012.....</b>	<b>5</b>
1.1. Bilan de l'accidentalité .....	5
1.1.1. Objectifs départementaux .....	5
1.1.2. Objectifs nationaux .....	6
1.2. Bilan des programmes.....	7
1.2.1. Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière .....	7
1.2.2. AGIR.....	7
1.2.3. ECPA .....	8
1.3. Bilan des actions.....	8
1.3.1. Actions transversales .....	8
1.3.2. Thématique « alcool ».....	9
1.3.3. Thématique « deux-roux motorisés ».....	9
1.3.4. Thématique « vitesse » .....	10
1.3.5. Thématique « jeunes ».....	11
<b>2. Accidentalité générale du département .....</b>	<b>12</b>
2.1. Présentation de la Haute-Loire .....	12
2.1.1. La géographie .....	12
2.1.2. Le climat .....	13
2.1.3. La population .....	13
2.1.4. Le réseau routier .....	15
2.2. Caractéristiques générales de l'accidentologie .....	17
2.2.1. Définitions .....	17
2.2.2. Tendance longue.....	17
2.2.3. ATB 2003-2011 et gravité des accidents.....	18
2.2.4. Mortalité par département.....	21
2.2.5. Répartition des victimes par classe d'âge.....	22
2.2.6. Répartition des accidents et des victimes par catégorie d'usagers.....	22
2.2.7. Répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classes d'âge .....	24
2.2.8. Taux, densité et ZAAC .....	26
2.2.9. Accidentalité par commune.....	26

<b>3. Enjeux.....</b>	<b>26</b>
3.1. Actualisation des enjeux du DGO 2008-2012 .....	27
3.1.1. Alcool et les stupéfiants.....	27
3.1.2. Deux-roues motorisés.....	27
3.1.3. Conducteurs 18-24 ans de véhicules légers.....	28
3.1.4. Vitesse .....	29
3.2. Définition de nouveaux enjeux .....	29
3.2.1. Piétons.....	29
3.2.2. Seniors.....	30
3.3. Hiérarchisation des enjeux.....	30
<b>4. Orientations d’action.....</b>	<b>32</b>
<b>5. Objectifs du DGO 2013-2017 .....</b>	<b>35</b>
<b>4. Suivi et évaluation du DGO .....</b>	<b>36</b>

## ANNEXES

Annexe 1 - bilan des PDASR 2008 à 2011

Annexe 2 - trafics

Annexe 3 - localisation des accidents sur le réseau principal

Annexe 4 - cartes des accidents et des accidents mortels par commune

Annexe 5 - enjeu alcool et stupéfiants

Annexe 6 - enjeu cyclomoteur

Annexe 7 - enjeu motocyclette

Annexe 8 - enjeu conducteur véhicule léger 18-24 ans

Annexe 9 - enjeu piéton

Annexe 10 - enjeu senior

## Préambule

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

La politique volontariste menée par l'Etat depuis 2002 a permis de diviser par deux le nombre de tués sur la route : de 8 000 morts en 2001 à moins de 4 000 en 2011.

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

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, 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.

Le Document Général d'Orientations doit permettre à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des années à venir, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le Document Général d'Orientations doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Le Plan Départemental d'Actions de la Sécurité Routière (PDASR) a pour objectif de mettre en œuvre les actions de la politique locale de Sécurité Routière dans les domaines de l'infrastructure, de la communication/information, de la formation, de l'éducation, des diagnostics/études et du contrôle/sanction. Il décline les actions répondant aux enjeux et aux orientations fixés par le Document Général d'Orientations.

# 1. Bilan du DGO 2008-2012

## 1.1. Accidentalité

### 1.1.1. Objectifs départementaux

Pour fixer des objectifs qui ne soient pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année ou à la qualité de renseignements du fichier des accidents corporels pour ce qui concerne les accidents corporels et les blessés, le DGO 2008-2012 avait choisi de raisonner en comparant la moyenne 2008-2012 à la moyenne 2003-2007 suivant les objectifs du CISR du 13 février 2008, à savoir :

- réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
- diviser par trois le nombre de jeunes tués,
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues.

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

Thème	Objectifs DGO			Résultats					
	Objectifs CISR	2003-2007	2008-2012	2008	2009	2010	2011	2012	Total
<b>Tués</b>	Passer sous la barre des 3000 tués en 2012 équivaut à une baisse de 32,2% entre les 2 périodes considérées	142	<b>96</b>	14	29	18	21	16	<b>98</b>
<b>Accidents mortels alcool</b>	Réduction de 50%	34	<b>17</b>	2	7	2	8	5	<b>24</b>
<b>Tués 2 roues motorisés</b>	Réduction de 50%	27	<b>14</b>	2	3	1	1	2	<b>9</b>
<b>Tués jeunes 14-24 ans</b>	Réduction de 2 tiers	35	<b>12</b>	4	6	3	8	4	<b>25</b>

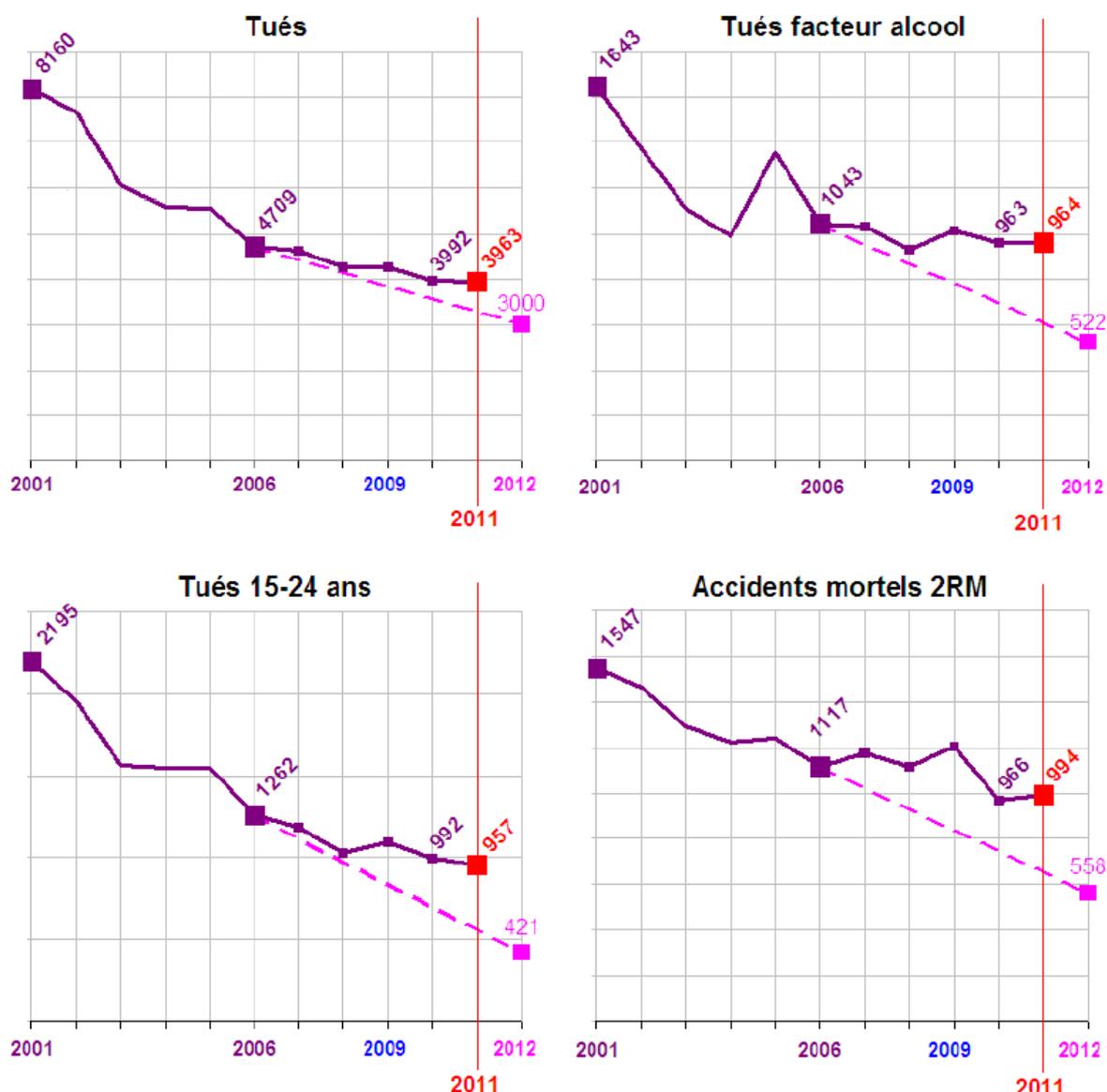
L'objectif relatif à la baisse du nombre de tués n'est pas entièrement rempli même si l'on enregistre une baisse significative du nombre de personnes tuées. Au cours de la période 2008-2012, les années 2008, 2010 et 2012 ont connus un nombre de tués inférieur à 20. Les résultats de 2011 ont été atténués par deux accidents mortels ayant fait chacun trois morts. Le bilan le plus défavorable a été atteint en 2009 avec 29 tués.

La réduction des tués deux-roues motorisés est de deux tiers, au-delà de l'objectif assigné d'une baisse de 50%.

Des progrès ont été accomplis dans la lutte contre l'alcool au volant. Cependant, l'objectif n'est pas atteint : la baisse du nombre d'accidents mortels avec alcool est de 29.4% pour un objectif de réduction de 50%. Les années 2009 et 2011 ont été particulièrement défavorables sur ce critère.

Enfin, un objectif très ambitieux avait été fixé quant à la réduction du nombre de tués jeunes 14-24 ans. Les résultats obtenus sont décevants avec une diminution de 28.6% seulement.

## 1.1.2\_ Objectifs nationaux



Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière – juin 2012

Concernant les tués, la courbe est continuellement au-dessus du chemin idéal. Elle en a définitivement décroché en juin 2009. L'année 2010 avait ensuite retrouvé la bonne pente mais avec un décalage irrattrapable. Le mauvais épisode de début 2011 (un printemps « moto » bien trop précoce) a encore accentué ce retard. La barre des 4 000 tués a été franchie fin 2010 (à 3 992 tués annuels) et l'année 2011 a fait jeu quasi-nul, se concluant à 3 963 tués. L'estimation provisoire pour l'année 2012 s'établit à 3 645 tués.

Pour les 3 autres objectifs complémentaires, on s'était également écarté, dès 2009, de la pente idéale. L'année 2010 a réduit l'angle de dérive mais sans pouvoir rattraper la situation, à l'exception remarquable des accidents mortels impliquant les deux-roues motorisés pour lesquels on a pu observer une correction de grande ampleur. Malheureusement, la dérive a repris en 2011 pour les deux-roues motorisés.

## 1.2. Programmes

### 1.2.1. Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

Chaque année, un appel à projets est lancé auprès des partenaires afin de les mobiliser sur les priorités locales de Sécurité Routière. La coordination Sécurité Routière synthétise les éléments recueillis pour un examen en Préfecture.

Une réserve de crédit est mise en place pour financer les actions du programme Label-Vie particulièrement nombreuses en Haute-Loire.

Concernant les politiques de contrôle et de sanction, leur efficacité suppose une coordination étroite entre tous les acteurs concernés d'où la nécessité d'établir un Plan Départemental de Contrôle Routier (PDCR) constituant un des volets du PDASR.

Etabli sous l'autorité du Préfet de la Haute-Loire, le plan de contrôle s'articule autour de 3 axes :

- une analyse de la situation locale conduisant à l'identification des zones et des périodes accidentogènes ainsi que des comportements influant sur l'insécurité routière ;
- la définition d'objectifs se déclinant en actions pertinentes pour lutter contre l'accidentologie routière, ceci en optimisant l'emploi des moyens matériels et humains dans les opérations de contrôle routier ;
- une évaluation des résultats à partir de critères quantitatifs et qualitatifs.

Malgré les campagnes de sensibilisation et d'information menées depuis plusieurs années, beaucoup d'automobilistes continuent à enfreindre les règles du Code de la route pourtant connues. On constate une augmentation de certaines attitudes que l'on pourrait qualifier de complaisance, telles l'oubli du clignotant ou du regard dans le rétroviseur...

Les usagers doivent savoir qu'ils encourent en permanence le risque de se voir sanctionner avec force par les autorités judiciaires et administratives.

Le PDCR a ainsi pour objectif de cibler les contrôles en fonction des enjeux réels de Sécurité Routière, de maintenir à un niveau constant la probabilité pour un usager d'être contrôlé sur la route et effectivement sanctionné, d'optimiser l'utilisation des nouveaux outils matériels et juridiques tant dans le recueil d'informations que dans la constatation d'infractions routières et des sanctions prises.

### 1.2.2. AGIR

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

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

Au 31 décembre 2011, dans la Haute-Loire, le programme AGIR s'appuie sur 33 IDSR dont 14 IDSR « collègue » pour les interventions en milieu scolaire.

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

Année	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre d'actions AGIR	23	27	58	43	29

- Afin de conserver voire de renforcer la capacité de répondre aux demandes d'intervention, il conviendrait :
- de recruter de nouveaux IDSR notamment dans les services de l'Etat (Préfecture, DDT, DDCSPP...),
  - de poursuivre la « professionnalisation » des IDSR par la tenue régulière de formations tant techniques que pédagogiques notamment pour les interventions en milieu scolaire.

### 1.2.3. ECPA

L'ODSR propose de déclencher les Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA) permettant d'améliorer la connaissance de l'accidentologie locale. Elles portent sur des accidents liés aux enjeux du DGO.

Ce programme reste actif dans le département de la Haute-Loire. Il permet notamment de conserver un lien étroit avec les gestionnaires de voirie : la DIR Massif Central pour les routes nationales et le Conseil Général pour les routes départementales.

Au 31 décembre 2011, l'ODSR peut s'appuyer sur 36 enquêteurs répartis en spécialités (8 du domaine Infrastructure, 7 du domaine Santé, 6 du domaine Entretien, 4 du domaine des forces de l'ordre, 1 expert automobile et 10 autres).

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'enquête lancée sur la période 2008-2012.

Année	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre d'enquête ECPA	7	10	3	4	3

Les marges de progrès portent sur le délai de remise des enquêtes ainsi que sur la structuration des actions découlant des propositions émises.

Parmi les actions réalisées suite à une enquête ECPA, il est possible de citer :

- l'aménagement d'un virage sur la RD 31 à Saint Christophe sur Dolaizon,
- l'aménagement de la RD 156 à Chaspinhac,
- la pose d'un dispositif de retenue sur la RD 906 à Saint Paulien,
- la réalisation d'une communication sur le thème du téléphone au volant,
- la publication d'un communiqué de presse sur la manière d'appréhender la route en hiver.

## 1.3. Actions

Les bilans des PDASR des années 2008 à 2011 sont joints en annexe 1. Parmi les actions réalisées sur la période 2008-2012, il convient de souligner plus particulièrement les points suivants.

### 1.3.1. Actions transversales

#### Sensibilisation des collectivités locales à la Sécurité Routière

Le Conseil Général, la communauté d'agglomération du Puy en Velay, les communautés de communes, les communes du Puy en Velay, de Brioude, d'Yssingeaux, de Monistrol sur Loire et de Sainte Sigolène ont été sollicité en 2008 pour désigner un référent Sécurité routière, relais privilégié entre les services de l'Etat et les autres acteurs locaux. Ces référents ont été formés par le PASR Auvergne en septembre 2009 et mars 2010.

En juin 2010, la coordination Sécurité Routière a organisé à leur intention une formation sur la modération de la vitesse, animée par le Cete de Lyon.

#### Communication

Chaque année, le PDASR intègre un plan de communication. Au cours des dernières années, l'essor d'Internet a conduit à la réalisation de campagnes sur des sites locaux.

De même, l'accent a été mis sur la communication hors-médias, plus proche des usagers (opération « Les petits mots », postage d'un dépliant « Altiligérien 100% responsable », édition et distribution de cartes postales thématiques, distribution sur les marchés d'un flyer sur le thème de l'obligation de disposer d'un éthylotest...).

Le cas échéant, les communications nationales sont également relayées localement (ex : guide « Deux-roues motorisés, automobilistes : apprenons à mieux nous connaître », affiche de la campagne alcool 2011...).

#### **Acquisition d'un simulateur « 4 roues »**

En 2009, grâce à une dotation financière exceptionnelle, la coordination Sécurité Routière a acquis un simulateur de conduite permettant d'enrichir le contenu des interventions tant auprès des jeunes dans les établissements scolaires que lors des manifestations publiques.

#### **Diffusion de la connaissance de l'accidentalité**

En 2009, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière a édité et diffusé une plaquette sur les données statistiques des accidents corporels de la période 2004-2008. Le but est de mieux faire connaître et comprendre la situation de notre département afin que chacun agisse en adaptant son comportement et en privilégiant les attitudes responsables.

### **1.3.2. Thématique « Alcool »**

#### **« Soufflez-vous saurez » avec l'UMIH**



Pour s'assurer de son aptitude à reprendre la route en toute sécurité, l'auto-contrôle de l'alcoolémie avec un éthylotest est le geste et la solution pour savoir si l'on peut conduire après avoir consommé de l'alcool : « Soufflez, vous-saurez ».

En 2010, l'Union des Métiers des Industries de l'Hôtellerie (UMIH) et la Préfecture de la Haute-Loire, se sont associés pour proposer gratuitement au cours de l'été, des éthylotests dans tous les débits de boisson. Ainsi, la possibilité a été offerte à chaque conducteur qui consomme de l'alcool de trouver facilement un moyen de se tester sur place.

Un kit a été mis à disposition comprenant des cavaliers, des éthylotests ainsi que des affiches « Soufflez, vous-saurez ».

#### **Mise à disposition de bornes éthylotest**

La Coordination Sécurité Routière de la Préfecture dispose de 3 bornes éthylotests électroniques permettant à chacun de vérifier son taux d'alcoolémie.

Prêtés dans un premier temps aux discothèques du département, ces outils de prévention sont mis à disposition des associations locales lors des manifestations qu'elles organisent.

#### **Film Sécurité Routière**

Au cours de l'année scolaire 2011/2012, l'atelier vidéo du collège du Lignon au Chambon sur Lignon a réalisé un film Sécurité Routière grâce aux financements PDASR. Il a été présenté au public lors d'une cérémonie de remise des permis de conduire tenue en Préfecture en juin 2012. Accompagné d'un livret pédagogique, ce film sera mis à disposition des établissements scolaires et des auto-écoles à l'automne 2012.

### **1.3.3. Thématique « deux-roues motorisés »**

#### **Partenariat avec la FFM43**

La section Haute-Loire de la FFM43 est venue en 2009 rejoindre les partenaires de la Sécurité Routière. Elle met en œuvre des actions de prévention au risque « cyclomoteur » dans les établissements scolaires au cours desquelles elle remet aux élèves un livret intitulé « Rouler n'est pas jouer ».

La FFMC43 organise également chaque année la journée « Faites de la moto », une manifestation sur la pratique du deux-roues motorisés.

En 2010, elle a mis en œuvre l'opération « Des tasses pour un bol » destinée à permettre à des jeunes d'assister au Bol d'Or et de recevoir une sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisés, en situation réelle, lors du trajet jusqu'au circuit.

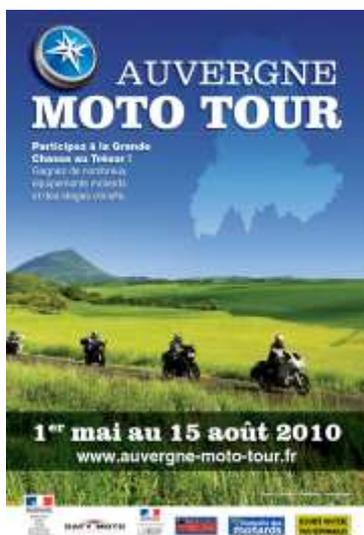
#### **Chargés de mission « 2 roues motorisés »**

Au 1er juin 2010, M. Daniel Rabier de la Préfecture a été nommé par M. le Préfet « chargé de mission deux-roues motorisés » en remplacement du titulaire précédent démissionnaire. Il est secondé par M. Frédéric Guilhot, également de la Préfecture.

Le PDASR intègre un programme spécifique d'actions dédiées aux deux-roues motorisés.

#### **Auvergne Moto Tour (AMT)**

Les accidents de la route impliquant un deux-roues motorisé sont malheureusement nombreux dans la région Auvergne. Ces usagers vulnérables sont trop souvent victimes d'accidents aux conséquences graves. La poursuite de la sensibilisation de ces usagers de la route aux risques de la circulation routière est par conséquent une priorité tant nationale que locale.



La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne et les préfetures de l'Allier, du Cantal, du Puy de Dôme et de la Haute-Loire ont ainsi organisé en 2010, une action Sécurité Routière intitulée « Auvergne Moto Tour ».

Des énigmes, publiées dans la presse et disponibles sur un site Internet dédié, permettaient de découvrir des points touristiques ou culturels régionaux.

Sur ces sites, des plaques mentionnaient des questions relatives à la Sécurité Routière (accidentalité, code de la route...) ou à la culture motocycliste.

Les lots comportaient des équipements de sécurité (casques, combinaisons...) ainsi que des stages de perfectionnement à la conduite d'une motocyclette qui se sont déroulés le 9 octobre 2010 sur le circuit d'Issoire.

#### **Acquisition d'un simulateur « 2 roues motorisés »**

En 2009, la coordination Sécurité Routière a acquis un simulateur de conduite « 2 roues motorisés ». Il est plus particulièrement mis en œuvre dans les collèges et lors des manifestations publiques (foire exposition du Puy en Velay, Journée de la Sécurité Intérieure...).

### **1.3.4. Thématique « vitesse »**

#### **Mise à disposition de radars pédagogiques**

Le respect des limitations de vitesse est un enjeu majeur pour la sécurité de la circulation routière notamment dans les agglomérations fréquentées par les usagers les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, cyclistes... Une réduction significative des vitesses pratiquées par les automobilistes diminue à la fois le nombre et la gravité des accidents.

La modération des vitesses participe également à un meilleur partage de la rue entre l'ensemble des usagers, à l'amélioration du cadre de vie (réduction des nuisances sonores et atténuation de la pollution de l'air) et à la protection de l'environnement (réduction des consommations de carburant).

En 2012, la Préfecture a acquis deux radars pédagogiques mobiles dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Ce matériel est mis à la disposition des mairies pour informer les usagers sur leur vitesse, dans des lieux où la vitesse réglementaire est manifestement peu respectée ou dans des endroits fréquentés par des piétons (écoles, établissements sportifs...).

### **Déploiement des radars automatiques**

Au 31 décembre 2012, 23 radars automatiques fixes dont un radar discriminant VL/PL sont installés dans le département de la Haute-Loire. Les routes nationales comprennent 10 équipements ; les routes départementales 13.

Les forces de l'ordre sont équipées de 5 radars automatiques mobiles.

Deux projets sont en cours de réalisation :

- l'implantation d'un radar vitesse moyenne sur la RN 88 entre La Sauvetat et le carrefour RN 88 / RN 102 à Pradelles.
- le déploiement d'un dispositif automatisé de franchissement de passage à niveau (CAPN) sur la RN 102 à Arvant commune de Bournoncle Saint Pierre.

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, le Gouvernement a décidé la dépose des panneaux de pré-signalisation des radars automatiques fixes, conditionnée par l'installation concomitante de radars pédagogiques en amont.

Au 31 décembre 2012, tous les sites du département sont munis de radars pédagogiques à l'exception de ceux de la RN 88 à 2x2 voies, Saint Ferréol d'Auroure et Pont Salomon.

Par ailleurs, 11 radars pédagogiques sont implantés dans des zones dangereuses. Un projet est en cours sur la RN 88 à 2x2 voies, « Le Tir aux Pigeons » à Monistrol sur Loire.

### **1.3.5. Thématique « jeunes »**

#### **Référents Sécurité Routière des établissements scolaires**

L'éducation routière joue un rôle essentiel dans la lutte contre l'insécurité routière. Les futurs conducteurs doivent être sensibilisés, dès l'apprentissage des premiers gestes de la conduite, à l'importance d'une conduite responsable et du respect des règles du code de la route pour garantir la sécurité de tous, en particulier des plus vulnérables.

Cet apprentissage doit être engagé dès l'école, en adaptant les messages à l'âge de chaque auditoire :

- à l'école primaire, passage de l'attestation de première éducation routière et, si possible du permis piéton ;
- au collège, sensibilisation aux risques encourus sur la voie publique, notamment pour les cyclomotoristes, et passage des attestations scolaires de sécurité routière ;
- au lycée, sensibilisation au respect des usagers les plus vulnérables et aux facteurs de risques liés à la conduite (l'alcool, les stupéfiants, la vitesse...).

La désignation de référents dans les établissements scolaires doit faciliter la prise en charge de l'insécurité routière par les acteurs du système éducatif notamment dans sa dimension de l'éducation des élèves au partage de l'espace de circulation.

A l'instigation du Rectorat, avec l'appui de l'Inspection d'Académie et de la Sécurité Routière, une formation des référents Sécurité Routière des établissements scolaires (collèges et lycées) publics et privés, a été organisée en 18 avril 2011 au CDDP du Puy en Velay.

#### **Développement des formations post-permis**

Les conducteurs novices adoptent souvent une conduite dangereuse alors que leur savoir-faire est encore fragile en raison d'un manque d'expérience et d'une perception insuffisante des dangers.

La lutte contre l'insécurité routière des jeunes passe par le développement de formations post-permis, particulièrement au profit des conducteurs novices, dispensées quelques mois après l'obtention de leur permis et visant à la prévention des comportements à risques.

Les Préfecture de la Haute-Loire et du Puy de Dôme ont ainsi organisé en septembre 2011 et 2012, sur le circuit d'Issoire (63), une journée de perfectionnement à la conduite. Animée par l'école de conduite Nomad basée à Clermont-Ferrand, cette formation abordait notamment les points suivants : distances de sécurité, freinage d'urgence avec ou sans ABS, évitement d'obstacles, perte d'adhérence et initiation à l'éco-conduite.



EXERCICE DE FREINAGE D'URGENCE



EXERCICE DE FREINAGE ET D'EVITEMENT D'OBSTACLE

### **Promotion du dispositif « Label Vie »**

Le dispositif « Label Vie » est particulièrement développé dans le département de la Haute-Loire. Afin de préserver voire de développer l'investissement des jeunes, la coordination Sécurité Routière participe régulièrement aux rencontres organisées par le réseau jeunesse pour la promotion des dispositifs d'aide aux projets.

## **2. Accidentalité générale du département**

### **2.1. Présentation de la Haute-Loire**

#### **2.1.1. La géographie** (source site Internet Préfecture)

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

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

Ce plateau montagneux est coupé par deux zones de dépression :

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

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

Cette diversité entraîne deux grands types de paysages :

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

### 2.1.2. Le climat (source site Internet Préfecture)

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

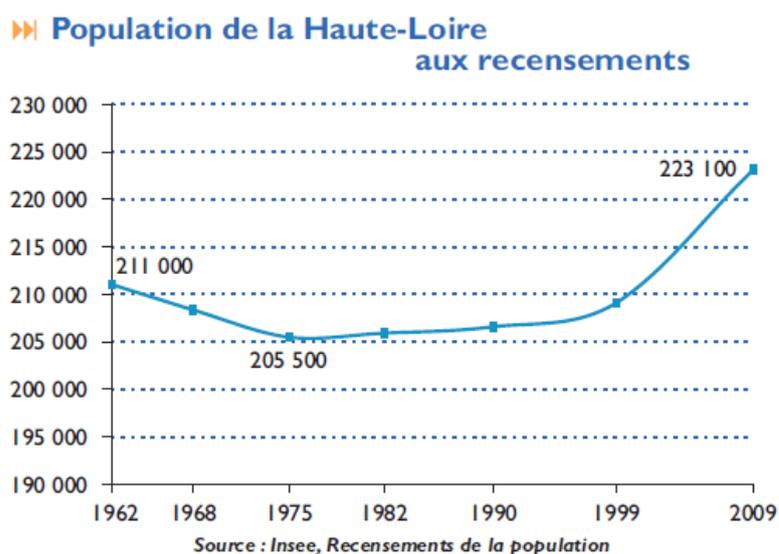
Les altitudes élevées, l'exposition et la latitude relativement méridionale (Le Puy en Velay est sur le 45<sup>ème</sup> parallèle) font qu'il y a une forte opposition entre les versants Ouest et Est et entre les bas-fonds et les hauteurs.

Les bassins du Puy en Velay et de Brioude ne reçoivent guère plus de 600 à 700 mm d'eau par an et les sommets 1 000 mm environ. Les jours de gelée sont nombreux (125 jours en 2005), la température minimale est égale ou inférieure à 0°. Le nombre de jours d'enneigement pour l'année 2005 a été de 56.

### 2.1.3. La population (source INSEE)

Au 1<sup>er</sup> janvier 2009, avec 223 122 habitants, la Haute-Loire est le 82<sup>ème</sup> département métropolitain par sa population.

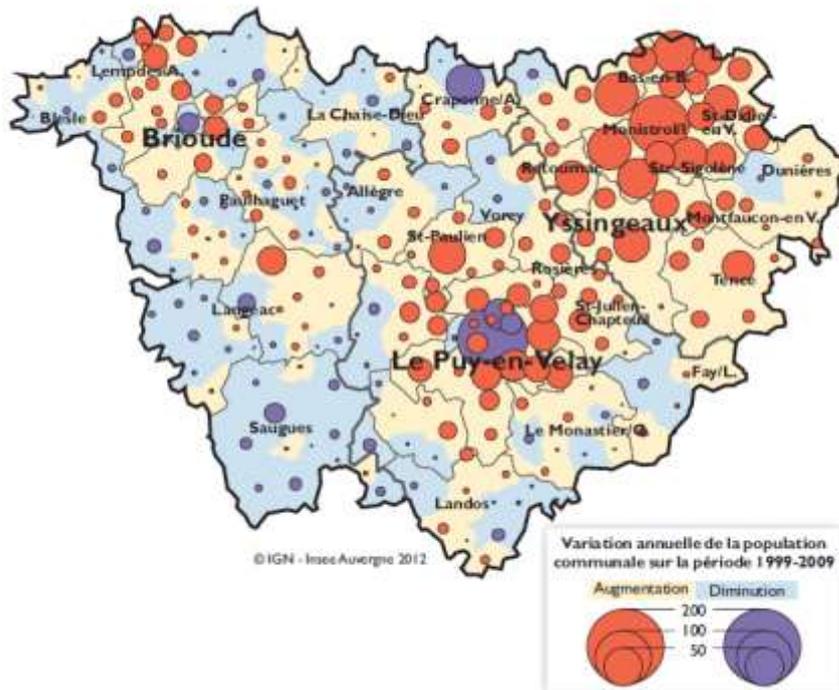
L'augmentation de la population s'est nettement accélérée dans la période récente, passant de 0.1% par an en moyenne entre 1990 et 1999 à 0.7% entre 1999 et 2009. Cette croissance positionne la Haute-Loire au 43<sup>ème</sup> rang des départements métropolitains les plus dynamiques sur le plan démographique depuis 1999.



Le dynamisme démographique de la Haute-Loire résulte d'une nette attractivité résidentielle et du maintien d'un taux de fécondité élevé.

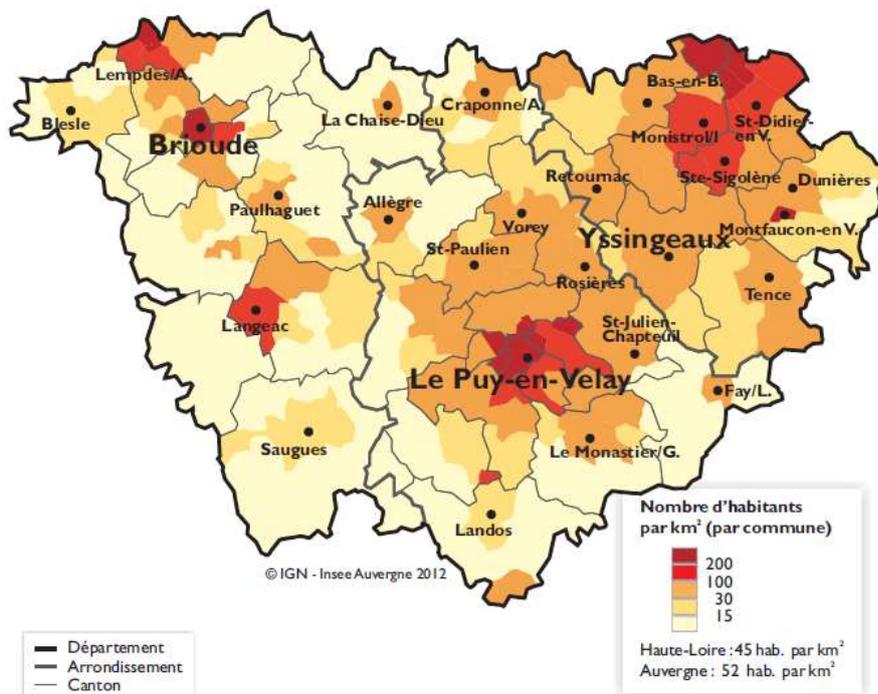
L'extension de la périurbanisation stéphanoise sur le Nord-Est de la Haute-Loire rejaillit de façon notable sur la démographie du département. Depuis 1999, l'installation de ménages périurbains est aussi perceptible dans le bassin brivadois ouvert sur l'espace urbain clermontois. Dès lors, outre dans la zone de l'Yssingelais, la croissance démographique s'accélère et se diffuse essentiellement dans l'aire urbaine du Puy en Velay et le long de l'Allier de Langeac à Brioude.

### » Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2009



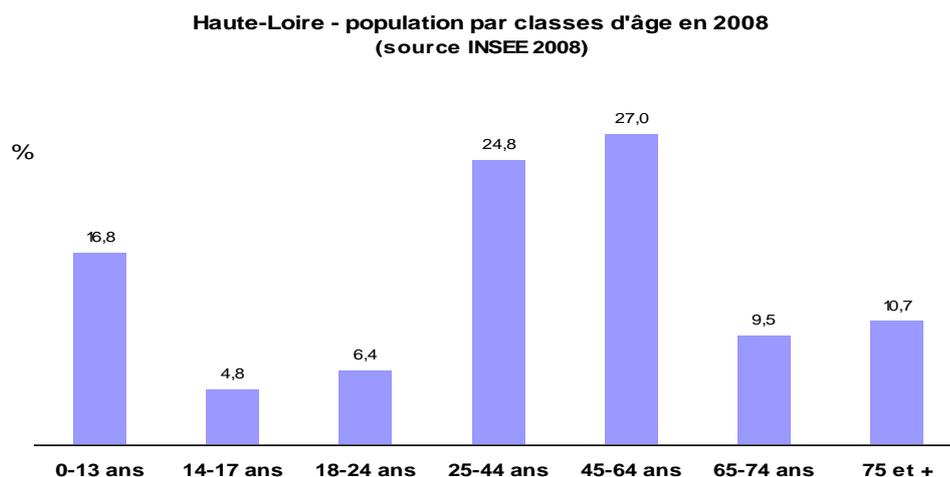
Source : Insee, Recensements de la population 2009 et 1999

### » Densité de population 2009



Source : Insee, Recensement de la population 2009

Par classes d'âge, la population du département se répartit de la manière suivante :



#### 2.1.4. Le réseau routier

Les deux tiers du territoire de la Haute-Loire se situent au-dessus de 800 m d'altitude. Les communes dont le chef-lieu est à moins de 500 m d'altitude représentent seulement 7% de la superficie départementale. A travers ce critère, la Haute-Loire est le 2<sup>ème</sup> département français le plus montagneux.

34% du réseau routier se situe entre 800 et 1 000 m d'altitude et 27% au-delà de 1 000 m.

**Autoroutes** : 15 km

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

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

L'A75 est gérée par la DIR Massif Central.

**Routes Nationales** : 177 km dont 52 km à 2x2 voies

#### RN 88

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

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

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

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

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

## RN 102

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

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

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

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

### **Routes Départementales** (Source : site Internet du Conseil Général)

3 399 km qui se répartissent de la façon suivante :

#### **Réseau structurant**

**Niveau 1A : 792 km** de routes assurent, en complément du réseau routier national, l'irrigation de l'ensemble du département. Le réseau 1A a un rôle économique fort d'aménagement du territoire. Il assure la desserte de tous les chefs-lieux de canton et des bourgs centre les plus importants. Des travaux d'investissement conséquents sont entrepris pour moderniser ce réseau (objectif de chaussée calibrée à 6 ou 7m suivant le trafic, accotements, traitement prioritaire des carrefours, rectification des points les plus difficiles, confort de la couche de roulement et maintien de la fluidité du trafic).

**Niveau 1B : 1 075 km** de routes permettent en complément d'assurer la desserte de la grande majorité des communes et des bourgs de plus de 100 habitants. Pour ces liaisons internes aux cantons ou entre cantons voisins, l'objectif visé en matière d'investissement est d'améliorer la sécurité, d'assurer le confort de la circulation, sans chercher à inciter à la vitesse.

#### **Réseau secondaire**

**Niveau 2A : 1 009 km** de routes, à une échelle encore plus fine, permettent d'assurer la desserte des villages et de les relier au réseau structurant. Les travaux d'entretien courant sur ce réseau permettent d'assurer le maintien du patrimoine en veillant à l'occasion à améliorer globalement la sécurité des usagers.

**Niveau 2B : 523 km** de routes desservent des écarts ou sont souvent en parallèles d'axes plus importants, les travaux sont limités à un entretien strict pour ne pas laisser détériorer irrémédiablement le patrimoine.

**Voies communales** : 5 940 km

L'exploitation des données des stations de comptage SIREDO implantées sur les routes nationales et départementales permet de dresser un état partiel de l'évolution des trafics (Cf. [annexe 2](#)).

Sur les routes départementales, les trafics évoluent entre 0.5% et 2.5% par an en moyenne selon les sections et entre 0.3% et 1.0% sur les routes nationales.

L'A75 enregistre les évolutions les plus importantes avec un taux annuel moyen de plus de 3%.

## **2.2 Les caractéristiques générales de l'accidentologie**

### **2.2.1. Définitions**

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

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

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

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

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

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

Parmi les victimes, on distingue :

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

Parmi les blessés, on distingue :

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

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

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

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

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

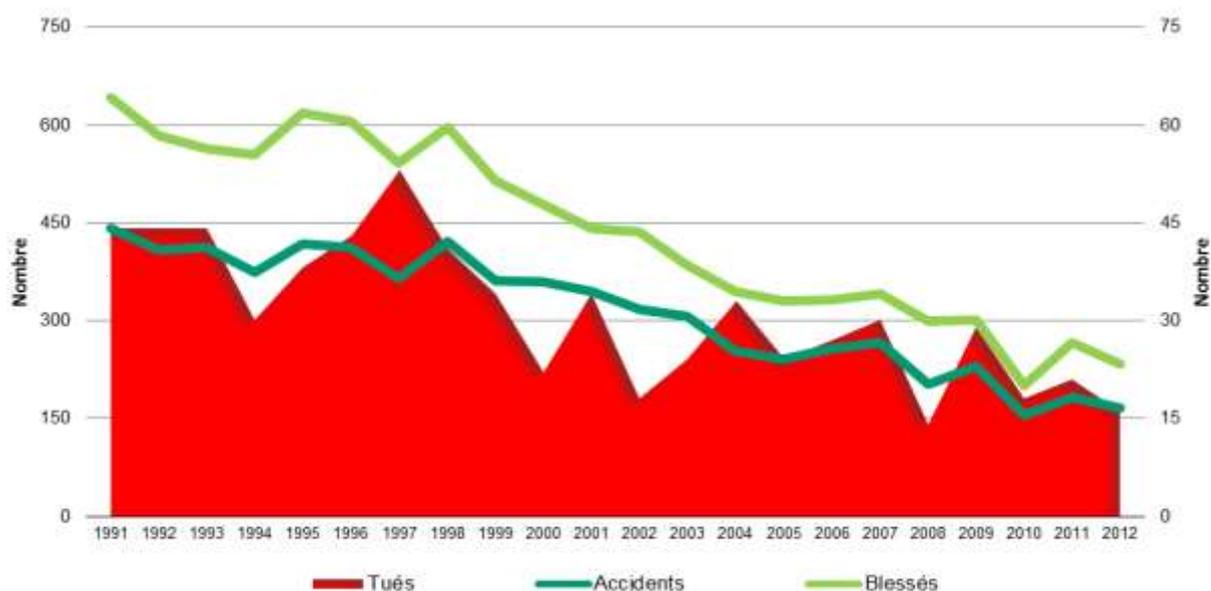
1. les caractéristiques de l'accident : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques...
2. les lieux de l'accident : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes...
3. les véhicules impliqués : catégorie, type Mines, obstacle fixe ou mobile heurté...
4. les usagers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

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de la Préfecture a en charge la qualité globale des données en termes d'exhaustivité et de qualité des variables.

### **2.2.2. Tendance longue (1991-2012)**

L'année 2008 est la meilleure année historique du département pour le nombre de tués (14) ; 1997 l'année la moins favorable (53).

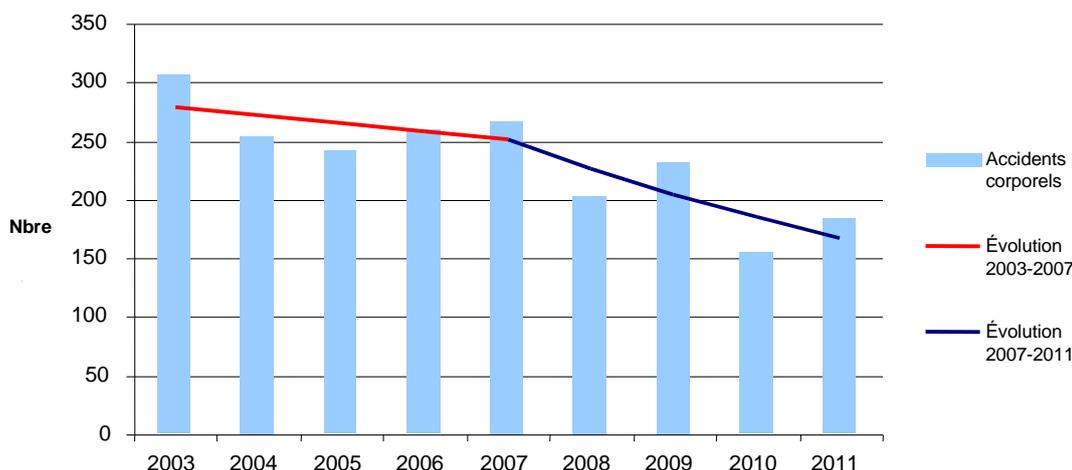
L'année 2010 est la meilleure année historique du département pour les nombres d'accidents (155) et de blessés (201) ; 1991 l'année la moins favorable (441 pour les accidents, 643 pour les blessés).



### 2.2.3. ATB 2003-2011 et gravité des accidents

Le tableau suivant présente pour l'ensemble du département les nombres d'accidents et de victimes annuels ainsi que l'évolution annuelle moyenne sur deux périodes (2003-2007 et 2007-2011).

Années	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels France métropolitaine
2003	306	23	115	26	104	281	90 220
2004	254	33	126	35	118	227	85 390
2005	241	20	155	24	172	158	84 525
2006	259	27	204	27	221	113	80 309
2007	266	26	189	30	188	154	81 272
2008	203	13	154	14	187	113	74 487
2009	231	26	187	29	197	105	72 315
2010	155	17	110	18	115	86	67 288
2011	183	16	148	21	161	106	65 024
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>233</b>	<b>22</b>	<b>154</b>	<b>25</b>	<b>163</b>	<b>149</b>	<b>77 870</b>
<b>Évolution 2003-2007</b>	<b>-2,6% NS</b>						<b>-2,7%</b>
<b>Évolution 2007-2011</b>	<b>-9,7% NS</b>						<b>-5,3%</b>



Sur la période 2003-2007, le nombre d'accidents baisse suivant l'évolution nationale. Cette diminution se renforce nettement sur la période 2007-2011.

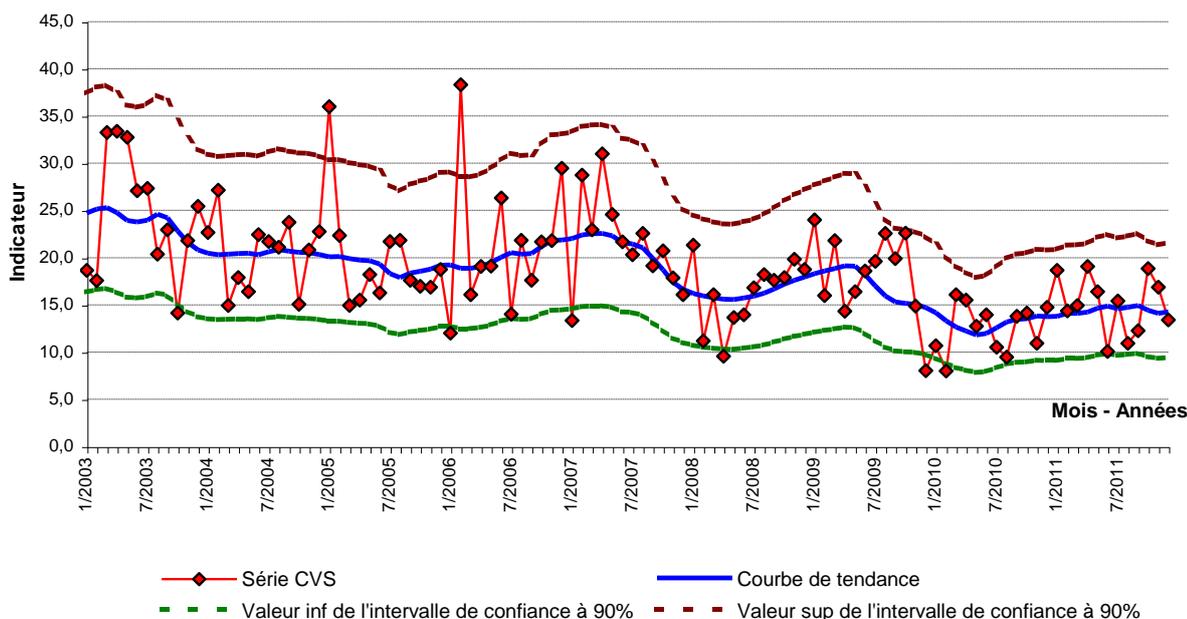
### Série chronologique mensuelle – méthode de la moyenne mobile

Dans une moyenne mobile, chaque valeur mensuelle est remplacée par la moyenne des valeurs qui l'entourent, à la condition qu'elles couvrent une année entière.

Quatre courbes sont décrites : la courbe des valeurs corrigées des variations saisonnières (CVS), la courbe de tendance (moyenne mobile) et les 2 courbes représentant l'intervalle de confiance.

D'ordinaire, il est impossible de comparer les données de mois différents. La désaisonnalisation (courbe des valeurs CVS) consiste à remplacer les valeurs brutes par des données objectives qui vont permettre de comparer les mois entre eux.

La courbe de tendance épouse les variations des valeurs dans le temps. Elle permet de visualiser les retournements de tendance. L'intervalle de confiance permet de visualiser les mois exceptionnels dont les valeurs sortent de l'intervalle de confiance.



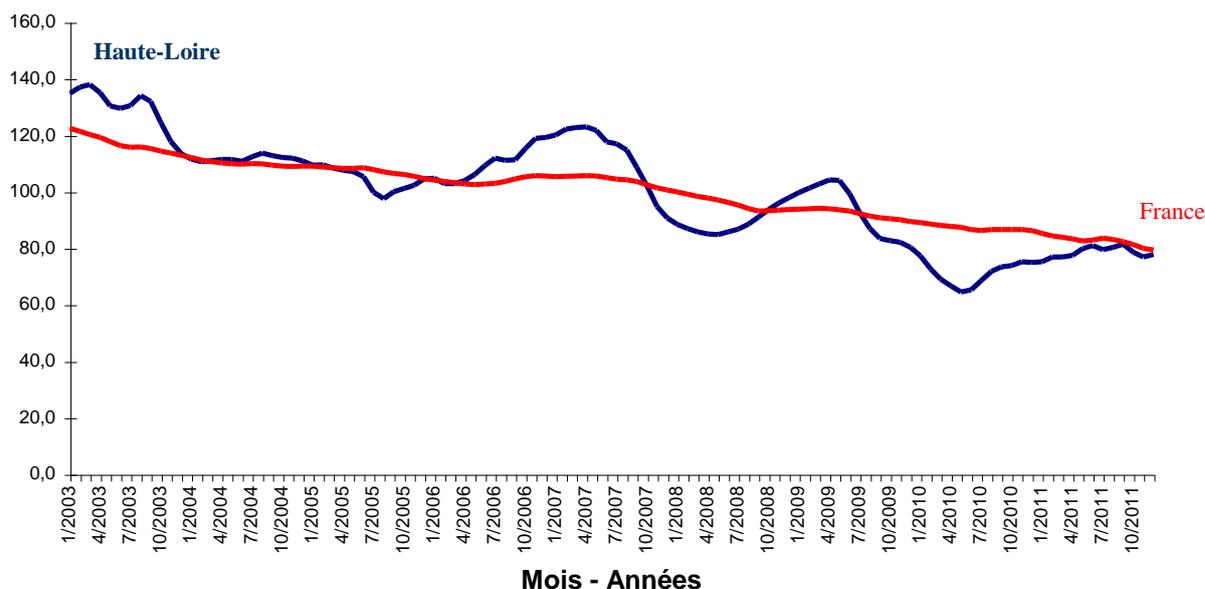
Le nombre d'accidents baisse sur la période 2003-2011 mais la courbe se caractérise par des inversions régulières de tendance.

Trois périodes de hausse sont identifiables : août 2005 à avril 2007, mai 2008 à avril 2009 et mai 2010 à septembre 2011.

Le resserrement de l'intervalle de confiance traduit une plus faible dispersion des valeurs mensuelles.

### Comparaison Haute-Loire et France – méthode de la moyenne 100

Cette méthode permet de comparer la courbe de tendance de la Haute-Loire à une courbe de référence (les accidents en France sur la même période) afin d'observer l'évolution respective des deux séries, dans un contexte qui les rend comparables. Concrètement, on divise chaque valeur mensuelle par la moyenne de la série pour obtenir les deux séries en base 100.



En France, la baisse des accidents suit une tendance très régulière. A l'exception de très courtes périodes (décembre 2003 – mars 2005 ; décembre 2005 – mars 2006 ; juin 2011 – décembre 2012), le département de la Haute-Loire se singularise de l'évolution nationale par des phénomènes inversés de hausse et de baisse.

### Indice de gravité

#### Ensemble des réseaux

Période	Haute-Loire	France	Ecart
2003-2007	10.7	6.2	+4.5
2007-2011	10.8	5.9	+4.9
Evolution	+0.1	-0.3	

Suivant sa ruralité, la gravité des accidents de la Haute-Loire est supérieure à celle de la France. Elle est en très légère progression en Haute-Loire entre les 2 périodes étudiées alors qu'elle baisse au niveau national.

Il convient donc de s'intéresser plus particulièrement à la gravité des accidents de rase campagne. Elle est en baisse en Haute-Loire entre les 2 périodes étudiées alors qu'elle est en augmentation en France. En définitive, la gravité des accidents de la Haute-Loire ne se distingue pas de celle des accidents de la France.

#### Rase campagne

Période	Haute-Loire	France	Ecart
2003-2007	14.82	13.59	+1.23
2007-2011	13.86	13.79	+0.07
Evolution	-0.96	+0.20	

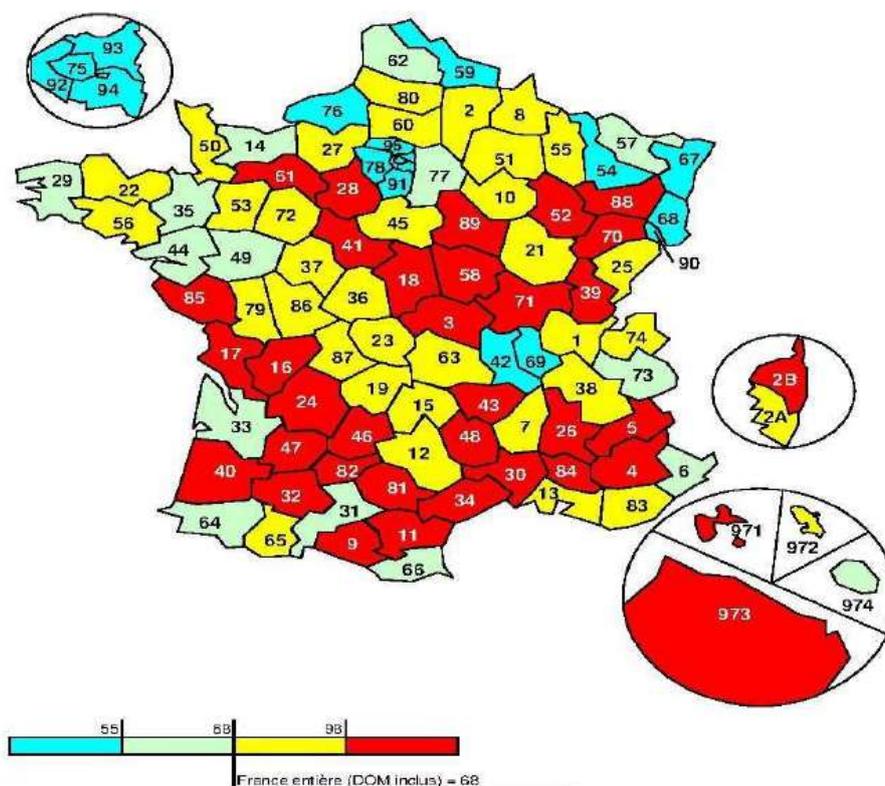
#### 2.2.4. La mortalité par département

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

Période	Haute-Loire	France	Ecart
2003-2007	131	87	+44
2007-2011	100	68	+32
Evolution	-31	-19	

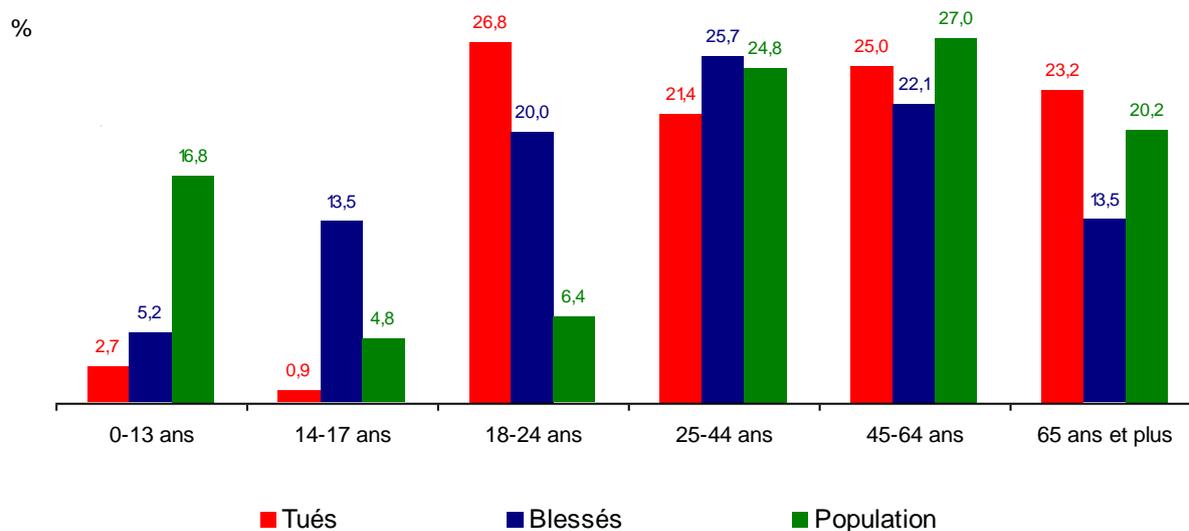
82<sup>ème</sup> département métropolitain par sa population, la Haute-Loire a évolué favorablement du 20<sup>ème</sup> rang pour la mortalité pour un million d'habitants, au 27<sup>ème</sup> rang entre les 2 périodes étudiées.

#### ANNEE 2007 A 2011 - TUES PAR MILLIONS D'HABITANTS PAR DEPARTEMENT



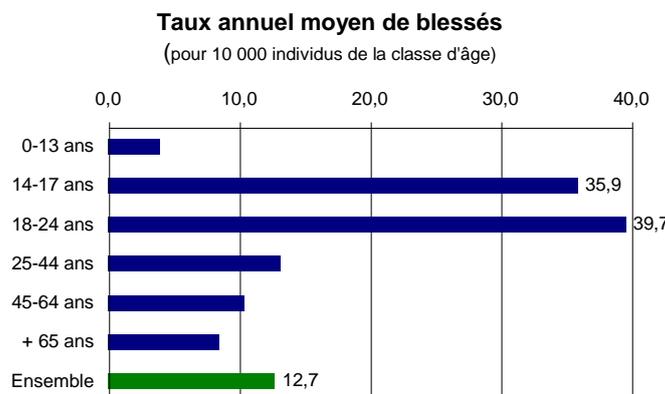
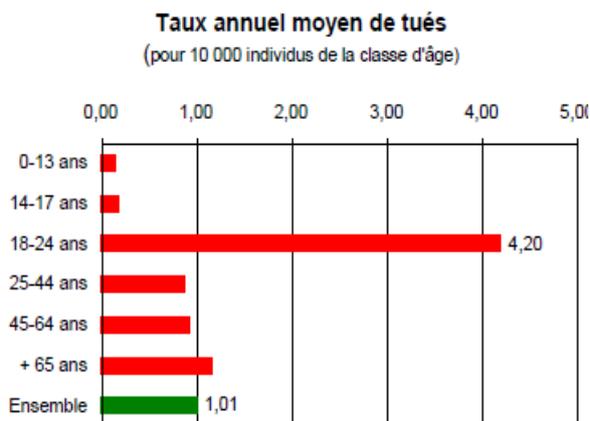
## 2.2.5. Répartition des victimes par classes d'âge

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



Parmi les tués, on relève que les 18-24 ans sont surreprésentés ainsi qu'à un degré moindre, les 65 ans et plus.

Les 14-24 ans sont surreprésentés comme blessés.



La classe d'âge 18-24 ans présente un risque 4 fois plus élevé de mortalité que l'ensemble de la population. Le risque de blessure est 3 fois plus élevé pour les classes d'âge 14-17 ans et 18-24 ans.

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

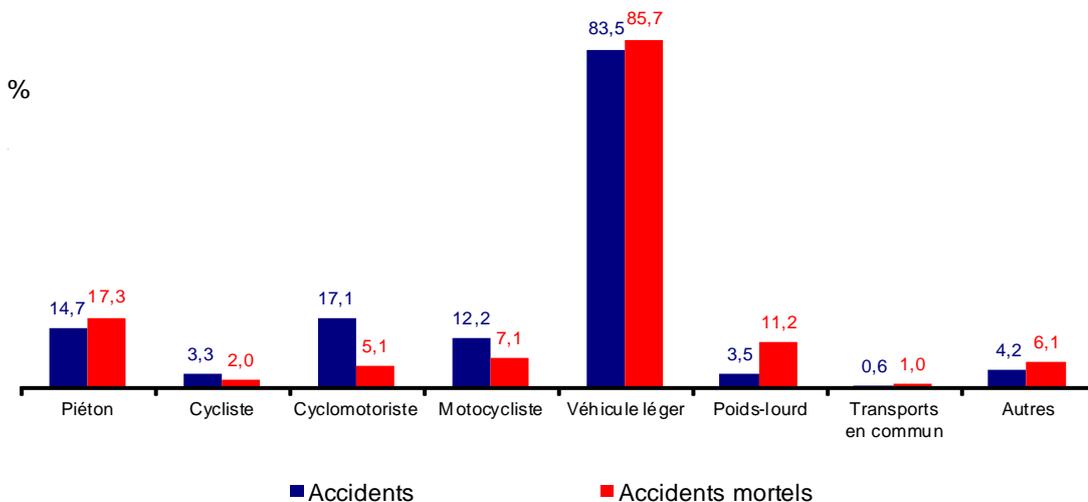
Le graphique ci-après présente la répartition des accidents et des accidents mortels par catégorie d'usagers. Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes.

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

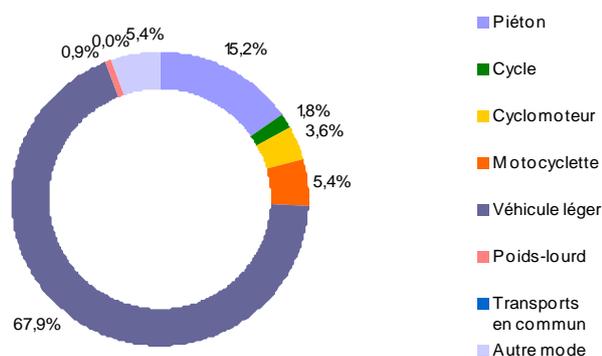
Les « 2 roues motorisés » sont surreprésentés par rapport à leur part de trafic estimée à moins de 2%.

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

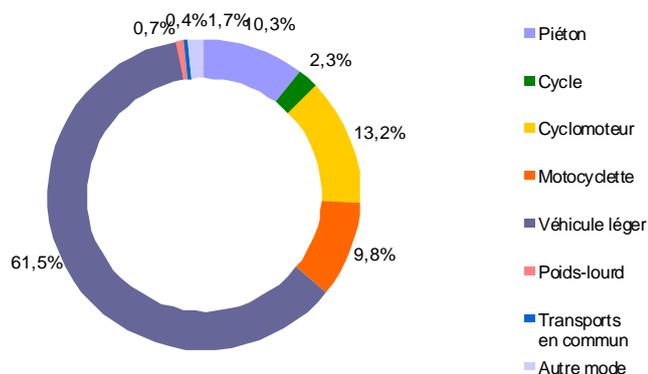
Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) sont impliqués dans un accident corporel sur deux et un accident mortel sur trois.



### Répartition des tués par catégorie d'usagers



### Répartition des blessés par catégorie d'usagers



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

## 2.2.7. Répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classes d'âge

Le tableau ci-après présente la répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classes d'âge pour la période 2007-2011.

		0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	44-64 ans	+ 65 ans	Total
Piéton	Tués			1	3	4	9	17
	Blessés	16	12	11	22	32	53	146
	BH	10	5	6	15	17	48	101
Cycle	Tués				1	1		2
	Blessés	3	4	2	3	12	8	32
	BH	3	3	2	2	9	5	24
Cyclomoteur	Tués		1		1	2		4
	Blessés	3	125	35	17	5	2	187
	BH	1	79	16	10	5	1	112
Motocyclette	Tués			3	1	2		6
	Blessés		9	24	66	39	1	139
	BH		8	19	51	28	1	107
VL ou VU	Tués	1		26	17	16	16	76
	Blessés	46	37	209	241	211	124	868
	BH	18	14	113	117	128	83	473
Poids lourd	Tués	1						1
	Blessés				6	4		10
	BH				4	4		8
Transport en commun	Tués							
	Blessés	4	1			1		6
	BH	1				1		2
Autre mode	Tués	1			1	3	1	6
	Blessés	1	2	2	8	8	3	24
	BH	1	1	1	7	8	3	21
Total	Tués	3	1	30	24	28	26	112
	Blessés	73	190	283	363	312	191	1412
	BH	34	110	157	206	200	141	848

### Analyse par classe d'âge

#### Les 0-13 ans

3 tués (2.7%), 34 BH (4.0%) et 39 BNH (6.9%)

Cette catégorie d'âges est peu impliquée dans les accidents de la route. Les victimes sont essentiellement des piétons (21.1%) et des usagers VL (61.8%).

#### Les 14-17 ans

1 tué (0.9%), 110 BH (13.0%) et 80 BNH (14.2%)

Cette classe d'âge présente une mortalité très faible. Elle est particulièrement concernée par le risque cyclomoteurs (66.0% des victimes).

#### Les 18-24 ans

30 tués (26.8%), 157 BH (18.5%) et 126 BNH (22.3%)

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 86.7% des tués et 75.1% des victimes.

### **Les 25-44 ans**

24 tués (21.4%), 206 BH (24.3%) et 157 BNH (27.8%)

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 70.8% des tués et 66.6% des victimes. 15.8% des victimes sont des motocyclistes.

### **Les 45-64 ans**

28 tués (25.0%), 200 BH (23.6%) et 112 BNH (19.9%)

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 57.1% des tués et 66.8% des victimes. 14.3% des tués et 12.6% des victimes sont des piétons.

### **Les plus de 65 ans**

26 tués (23.2%), 141 BH (16.6%) et 50 BNH (8.9%)

Cette classe d'âge est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 61.5% des tués et 64.5% des victimes ainsi que par le risque piétons (34.6% des tués et 28.6% des victimes).

## **Analyse par catégorie d'usagers**

### **Les piétons**

14.7% des accidents

17 tués (15.2%), 101 BH (11.9%) et 45 BNH (8.3%)

Gravité : 11.1

Les piétons de plus de 65 ans restent les plus touchés (52.9% des tués et 38.0% des victimes). A noter que l'on ne dénombre peu de victimes dans la classe d'âge 0-14 ans habituellement sensible à ce risque. Ces accidents sont particulièrement graves.

### **Les cyclistes**

3.3% des accidents

2 tués (1.8%), 24 BH (2.8%) et 8 BNH (1.4%)

Gravité : 5.9

Suivant le faible nombre en cause, on ne démontre pas de tendance particulière quant à la répartition des victimes par classe d'âge.

### **Les cyclomotoristes**

17.1% des accidents

4 tués (3.6%), 112 BH (13.2%) et 75 BNH (13.3%)

Gravité : 2.3

Les cyclomotoristes représentent une part non négligeable des blessés (13.2%). Les 14-17 ans restent les plus touchés (66.0% des victimes).

### **Les motocyclistes**

12.2% des accidents

6 tués (5.4%), 107 BH (12.6%) et 32 BNH (5.7%)

Gravité : 4.7

Les motocyclistes représentent une part non négligeable des blessés (9.8%). Les 21-59 ans sont les plus concernés.

### **Les véhicules légers**

83.5% des accidents

76 tués (67.9%), 473 BH (55.8%) et 395 BNH (70.0%)

Gravité : 8.8

Les 18-24 ans sont surreprésentés avec 26 tués (34.2%) et 24.1% des blessés.

### **Les poids-lourds**

3.5% des accidents

1 tué (0.9%), 8 BH (0.9%) et 2 BNH (0.4%)

Gravité : 2.8

On dénombre peu de victimes poids-lourds en Haute-Loire.

## 2.2.8. Taux, densité et ZAAC (Cf. document en [annexe 3](#))

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

Chaque année, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de la Préfecture édite un document qui a pour but de répondre à ces questions par une analyse du niveau de risque spatial des accidents corporels.

Il est plus particulièrement destiné :

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

## 2.2.9. Accidentalité par commune (Cf. cartes en [annexe 4](#))

Sur un total de 260 communes, on relève 179 communes avec au moins un accident (68.8%) et 69 communes avec au moins un accident mortel (26.5%).

Les 10 communes les plus accidentogènes représentent 30.7% des accidents mais seulement 11.2% des accidents mortels.

Commune	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés	dont BH
LE PUY-EN-VELAY	94	2	2	119	41
MONISTROL-SUR-LOIRE	42	3	5	58	38
YSSINGEAUX	37	0	0	49	36
BRIVES-CHARENSAC	30	0	0	38	17
BRIOUDE	21	3	3	22	14
BAS-EN-BASSET	20	2	2	29	16
POLIGNAC	20	0	0	28	16
ESPALY-SAINT-MARCEL	19	0	0	28	14
VALS-PRES-LE-PUY	18	1	1	24	13
AUREC-SUR-LOIRE	18	0	0	23	19

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

Certains secteurs géographiques ressortent ainsi plus particulièrement :

- \* Le Puy en Velay et les communes de Brives-Charensac, Polignac, Espaly Saint Marcel, Vals près Le Puy et Saint Germain Laprade ;
- \* L'Est du département avec les communes de Monistrol sur Loire, Yssingeaux, Bas en Basset, Aurec sur Loire, Retournac et Sainte Sigolène.
- \* A un degré moindre, Le Brivadois avec les communes de Brioude et de Sainte Florine ;

L'analyse de la carte des accidents mortels montre une large dispersion sur l'ensemble du territoire de la Haute-Loire. On relève une concentration autour du Puy en Velay, dans le secteur Langeac - Paulhaguet, dans le Brivadois ainsi que sur la RN 88 Sud.

## 3. Les enjeux

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

## **3.1 Actualisation des enjeux du DGO 2008-2012**

### **3.1.1. Alcool et les stupéfiants (Cf. annexe 5)**

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<sup>ème</sup> de l'Union européenne et 6<sup>ème</sup> 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.

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<sup>ème</sup> rang dans le classement des régions pour l'alcoolisation régulière de ses jeunes.

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

En 2011, au niveau national, 30.2% des accidents mortels étaient encore dus à l'alcool. Ce taux d'implication de facteur alcool dans la mortalité routière n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000.

Depuis 10 ans, la sécurité routière a donc essentiellement profité de l'amélioration des comportements sur d'autres facteurs, la vitesse essentiellement, et non pas de progrès spécifiques quant au facteur alcool au volant.

En Haute-Loire, les accidents avec alcool ont baissé de 10.5% en moyenne annuelle sur la période 2007-2011.

L'alcool reste toutefois un enjeu majeur de Sécurité Routière : dans le département de la Haute-Loire, un accident corporel sur six implique un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal contre un sur dix en France.

Les accidents avec alcool présentent une gravité 1.4 fois supérieure à celle de l'ensemble des accidents. Elle ne se distingue cependant pas de la valeur nationale de référence.

### **3.1.2. Deux-roues motorisés**

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

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

#### **Les cyclomoteurs (Cf. annexe 6)**

Des progrès significatifs ont été accomplis dans le département de la Haute-Loire depuis 2003. La part des accidents impliquant au moins un cyclomotoriste (17.1%) est ainsi passée sous la valeur nationale (17.9%).

La gravité de ces accidents est faible mais les cyclomotoristes représentent une part non négligeable des blessés hospitalisés (13.2%). Les 2 tiers des victimes sont âgés entre 14-17 ans.

Il convient également de relever la vulnérabilité particulière des cyclomotoristes en cas d'accident du point de vue de l'équipement individuel, de l'environnement routier et des autres usagers notamment les automobilistes.

## **Les motocyclettes (Cf. annexe 7)**

Des progrès significatifs ont été accomplis dans le département de la Haute-Loire dans un contexte national de hausse de l'accidentalité des motocyclistes.

La part des accidents impliquant au moins un motocycliste (12.2%) est ainsi très inférieure à la valeur nationale (23.1%).

La gravité de ces accidents est en très forte diminution. Les motocyclistes représentent une part non négligeable des blessés hospitalisés (12.6%).

Il convient de relever la vulnérabilité particulière des motocyclistes en cas d'accident du point de vue de l'équipement individuel, de l'environnement routier et des autres usagers notamment les automobilistes.

### **3.1.3. Conducteurs 18-24 ans de véhicule léger (Cf. annexe 8)**

L'accidentalité routière des jeunes générations en France reste un fléau et les chiffres restent toujours aussi préoccupants. Chaque semaine, 19 jeunes âgés de 15 à 24 ans perdent la vie sur les routes de France.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 15-24 ans et touchent plus particulièrement les jeunes hommes. L'alcool est le premier facteur de risque dans cette classe d'âge. De plus, et ce phénomène est en progression, la consommation d'alcool associée au cannabis multiplie par 14 le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel.

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

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

Plusieurs facteurs peuvent être dégagés :

- la notion de « prise de risque » inhérente à la jeunesse ;
- le manque d'expérience de la conduite notamment au cours de la première année de conduite ;
- les habitudes festives des jeunes : la consommation d'alcool et de cannabis est particulièrement élevée dans les soirées. Une étude réalisée pour l'association Prévention routière et la Fédération française des assurances a montré 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

Ce thème reste d'actualité dans le département de la Haute-Loire. La classe d'âge 18-24 ans représente 6.4% de la population de la Haute-Loire mais 26.8% des tués, 18.5% des blessés hospitalisés et 22.3% des blessés légers. Elle est particulièrement concernée par le risque véhicules légers qui représente 86.7% des tués et 75.1% des victimes.

La part des accidents du thème (20.5%) est supérieure à la valeur nationale (19.3%).

La gravité des accidents du thème connaît une très nette augmentation du fait d'un certain nombre d'accidents mortels au bilan particulièrement lourd dans la tranche d'âge des 18-24 ans (2 morts le 18 mai 2009 à Saint Georges d'Aurac, 3 morts le 21 janvier 2011 à Sainte Eugénie de Villeneuve et 3 morts le 19 septembre 2011 à Thoras).

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

La vitesse de circulation n'est pas un facteur d'accident comme un autre. En effet, les accidents de la circulation sont avant tout des accidents de la mobilité et il est incontestable que sans mobilité, et donc avec une vitesse nulle ou extrêmement réduite, les accidents de la circulation disparaîtraient. En ce sens, la vitesse en tant que condition de possibilité de la mobilité, est un facteur inhérent à tout accident. Ainsi que le note l'IFSTTAR, « il est fondé de considérer que tous les autres facteurs réputés constituer des « causes » d'accidents ne sont que des facteurs aggravants qui, pour une vitesse donnée, décalent la relation vitesse / risque d'accident vers des risques plus élevées ».

Néanmoins, quand il est question de vitesse comme cause d'accident, c'est généralement à une vitesse excessive ou inappropriée qu'il est fait référence. En effet, la vitesse, notamment en matière de circulation routière, possède des propriétés spécifiques qui font que chaque kilomètre par heure dont elle est augmentée accroît plus que proportionnellement le risque d'accident. L'énergie cinétique accumulée, de même que la distance de freinage, sont proportionnelles non pas à la vitesse du véhicule mais au carré de cette dernière. En conséquence, la vitesse intervient non seulement comme facteur déclenchant d'accident, mais également comme facteur aggravant. Un accident dû à un défaut d'attention qui aurait été sans gravité à 60 km/h peut être mortel à 80 km/h. De plus, la vitesse diminue le temps qui est à la disposition du conducteur pour faire face à la difficulté qui se présente à lui. Enfin, la vitesse est une cause transversale d'accidents. Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, on enregistrera moins d'accidents liés à l'alcool si les vitesses moyennes diminuent, même si la consommation d'alcool demeure exactement la même.

Des modèles statistiques ont été construits pour tenter d'établir une corrélation quantitative entre les vitesses pratiquées et le nombre d'accidents de la circulation, de blessés et de tués. Tous les scientifiques auditionnés par la mission ont corroboré le constat que pose l'IFSTTAR dans son rapport : « Tous les modèles empiriques agrégés du risque s'accordent pour considérer que le taux d'accidents par véhicule x kilomètre sur un réseau augmente en fonction de la vitesse moyenne pratiquée sur ce réseau selon un facteur 4 pour les accidents mortels. Ainsi, en première approximation, augmenter la vitesse moyenne de 1% sur un réseau quel qu'il soit conduirait à augmenter le risque d'accident mortel de 4%. Le risque d'accidents corporels est fonction du carré de la vitesse moyenne, et celui des accidents matériels strictement proportionnel à la vitesse. Ainsi, pour une même augmentation de 1% de la vitesse moyenne, on observera 2% d'accidents corporels et 1% d'accidents matériels en plus. » Cette relation entre vitesse et accidents, « corroboré par des centaines d'études » étant statistique et découlant des propriétés de la vitesse, elle est fortement prédictive. Il faut souligner qu'elle vaut ceteris paribus et ne prend donc pas en compte des facteurs tels que l'amélioration des véhicules et des infrastructures.

Le facteur vitesse (vitesse inappropriée aux circonstances et/ou dépassement de la vitesse maximale autorisée) peut difficilement être apprécié par l'exploitation de la rubrique « Infraction NATINF » du fichier BAAC.

Par contre, une indication peut être donnée par l'analyse des accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Sur la période 2007-2011, on relève ainsi dans le département de la Haute-Loire une proportion significativement plus importante d'accidents avec un seul véhicule sans piéton (37.3%) par rapport à la référence nationale (21.6% en 2009).

## **3.2 Définition de nouveaux enjeux**

L'analyse de l'accidentalité permet de dégager deux enjeux supplémentaires.

### **3.2.1. Les piétons** (Cf. [annexe 9](#))

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

- la liberté de déplacement. Les piétons font des déplacements dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles.
- la sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires.

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

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

- les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement.

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

- les personnes à mobilité réduite.

L'accidentalité des piétons enregistre une baisse annuelle moyenne de 10.9% sur la période 2007-2011 traduisant ainsi les progrès significatifs accomplis.

Cependant, la part des accidents du thème (14.7%) progresse mais reste inférieure à la valeur nationale de référence (17.9%).

Les accidents piétons sont marqués par une gravité particulière 2.7 fois supérieure à la référence nationale.

### **3.2.2. Les seniors** (Cf. [annexe 10](#))

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

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

L'accidentalité des seniors enregistre une baisse annuelle moyenne de 9.7% sur la période 2007-2011 traduisant ainsi les progrès significatifs accomplis.

La part des accidents du thème (23.3%) se situe très nettement supérieure à la référence nationale (15.6%) avec une répartition de la population des seniors qui accentue ce constat (Haute-Loire : 20.2% - France : 17.1%).

Les accidents seniors sont marqués par une gravité particulière 1.6 fois supérieure à la référence nationale.

La classe d'âge des plus de 65 ans représente également 20.2% de la population de la Haute-Loire mais 23.2% des tués.

Les seniors sont particulièrement concernés par le risque véhicules légers qui représente 61.5% des tués et 64.5% des victimes ainsi que par le risque piétons (34.6% des tués et 28.6% des victimes).

## **3.3 Hiérarchisation des enjeux**

Les tableaux ci-dessous présentent un bilan récapitulatif des cinq enjeux retenus (à l'exception de l'enjeu vitesse) en distinguant les accidents cyclomoteurs et les accidents motocyclistes.

Quatre enjeux majeurs doivent être priorisés :

- la vitesse, en tant que cause primaire d'accidents ou en tant que facteur aggravant.
- l'alcool, compte tenu du poids des accidents et des accidents mortels avec alcool en Haute-Loire ainsi que de la gravité particulière de ces accidents.
- les conducteurs 18-24 ans de véhicules légers, suivant leur surreprésentation en tant que victimes des accidents de la route.

- les deux-roues motorisés car l'exposition au risque d'accidents rapportée aux distances parcourues, est très élevée pour ce mode de transport.

Les accidents « piéton » présentent une gravité particulière.

Enfin, les seniors sont particulièrement impliqués dans les accidents.

Années	Haute-Loire	Jeunes conducteurs VL 18-24 ans	Alcool	Cyclomoteur	Motocyclette	Piéton	Séniors
2003	306	72	52	60	54	34	52
2004	254	66	39	52	39	32	61
2005	241	55	29	48	40	33	64
2006	259	53	32	47	30	33	59
2007	266	48	55	46	25	38	57
2008	203	52	25	34	22	36	52
2009	231	48	38	39	32	25	54
2010	155	29	26	29	25	31	40
2011	183	36	31	29	23	23	39
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>233,1</b>	<b>51,0</b>	<b>36,3</b>	<b>42,7</b>	<b>32,2</b>	<b>31,7</b>	<b>53,1</b>
<b>Évolution 2003-2007</b>	<b>-2,6%</b>	<b>-9,8%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>-6,1%</b>	<b>-16,5%</b>	<b>2,6%</b>	<b>1,5%</b>
<b>Évolution 2007-2011</b>	<b>-9,7%</b>	<b>-10,9%</b>	<b>-10,5%</b>	<b>-10,3%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>-10,9%</b>	<b>-9,7%</b>

Années	Part des accidents jeunes conducteurs VL 18-24 ans	Part des accidents alcool	Part des accidents cyclomoteur	Part des accidents motocyclette	Part des accidents piétons	Part des accidents seniors
2003	23,5%	17,2%	17,2%	17,6%	11,1%	17,0%
2004	26,0%	15,9%	15,9%	15,4%	12,6%	24,0%
2005	22,8%	12,3%	12,3%	16,6%	13,7%	26,6%
2006	20,5%	12,7%	12,7%	11,6%	12,7%	22,8%
2007	25,6%	20,8%	20,8%	10,8%	17,7%	25,6%
2008	20,8%	12,6%	12,6%	13,9%	10,8%	23,4%
2009	18,7%	16,7%	16,7%	16,1%	20,0%	25,8%
2010	19,7%	17,0%	17,0%	12,6%	12,6%	21,3%
2011	21,9%	17,2%	17,2%	13,8%	13,6%	22,8%
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>21,9%</b>	<b>15,9%</b>	<b>15,9%</b>	<b>13,8%</b>	<b>13,6%</b>	<b>22,8%</b>
<b>Part 2003-2007</b>	<b>22,2%</b>	<b>15,9%</b>	<b>15,9%</b>	<b>14,2%</b>	<b>12,8%</b>	<b>22,1%</b>
<b>Part 2007-2011</b>	<b>20,5%</b>	<b>17,1%</b>	<b>17,1%</b>	<b>12,2%</b>	<b>14,7%</b>	<b>23,3%</b>

## 4. Les orientations d'action

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

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

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

### L'alcool et les stupéfiants

#### Information-Sensibilisation

Sensibiliser la population sur les dangers de l'alcool (effet-dose, perte assurance, permanence alcool) et des stupéfiants (association avec l'alcool)

Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné

Impliquer les organisateurs de soirée et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs

Informers, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool

Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé

Relayer localement les campagnes nationales

#### Formation

Former les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) à intervenir sur la thématique « alcool et stupéfiants » dans les établissements scolaires ainsi qu'auprès du grand public

Impliquer les écoles de conduite notamment au moment des rendez-vous pédagogiques (lors de l'apprentissage anticipé de la conduite)

#### Education

Inscrire la thématique de prévention des addictions au sein des projets des établissements scolaires

Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool

#### Contrôles-sanctions

Mettre en œuvre le volet « alcool » du Plan Départemental de Contrôle Routier (contrôles ciblés les week-ends, la nuit)

### La vitesse

#### Infrastructure

Impliquer l'ensemble des gestionnaires de voirie en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation (vitesses, virages, zone 70...)

Promouvoir les zones de circulation apaisée en agglomération

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

#### Information-Sensibilisation

Sensibiliser les usagers aux vitesses réellement pratiquées (radars pédagogiques mobiles)

Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie

Promouvoir le port de la ceinture à l'arrière ainsi que l'utilisation des dispositifs pour enfants

Relayer localement les campagnes nationales

Sensibiliser la population sur le « Pourquoi ? » des dangers de la vitesse (énergie cinétique, distance de freinage, résistance du corps...)

Créer un observatoire départemental de la vitesse (stations SIREDO) afin d'améliorer la connaissance

Veiller à la pertinence dans le temps de la liste des Zones de Vigilance Accrue

Sensibiliser les usagers sur les sources perturbant l'attention (téléphone, GPS...)

#### Formation

Impliquer les écoles de conduite pour la promotion de l'éco-conduite (conduite apaisée)

#### Education

Promouvoir tout au long du continuum éducatif, la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie

### **Contrôles-sanctions**

Mettre en œuvre le volet « vitesse » du Plan Départemental de Contrôle Routier

## **Les jeunes**

### **Information-Sensibilisation**

Inciter et soutenir les actions de Sécurité Routière portées par les jeunes  
Promouvoir le dispositif Label Vie auprès des jeunes  
Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA)  
Impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'utilisateur masculin  
Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite (partage de la route...)

### **Formation**

Améliorer la formation du conducteur par la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)  
Promouvoir le concept de la conduite apaisée comme une valeur positive, moderne et écologique  
Développer les formations post-permis (6 mois à 1 an après l'obtention)

### **Education**

Sensibiliser, mobiliser et former les référents Sécurité Routière des établissements scolaires pour la mise en œuvre d'actions concrètes

### **Contrôles-sanctions**

Mettre en œuvre le volet « jeunes » du Plan Départemental de Contrôle Routier (contrôles à proximité des établissements scolaires, des discothèques et des manifestations festives)

## **Les deux-roues motorisés**

### **Infrastructure**

Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés en milieu urbain  
Mettre en œuvre les principes de « la route qui pardonne » (création de zones de récupération, traitement des obstacles latéraux, pose d'écrans motocyclistes...)

### **Information-Sensibilisation**

Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le partage de la route  
Sensibiliser les utilisateurs, et le cas échéant les parents, sur les risques liés au débridage  
Inciter au port des équipements de sécurité (gants, casque...)  
Faire connaître auprès des usagers, des collectivités locales, des associations de motocyclistes le rôle du chargé de mission « deux-roues motorisés »  
Informers les cyclomotoristes sur la nécessité du bon entretien de son véhicule (éclairage, frein, débridage...)  
Sensibiliser les usagers de « deux-roues motorisés » sur la nécessité d'être perçu et de s'assurer d'avoir été perçu

### **Formation**

Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation  
Développer les formations post-permis (6 mois à 1 an après l'obtention)

### **Education**

Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés  
Mettre en œuvre des outils pédagogiques adaptés (piste, simulateur de conduite...)

### **Contrôles-sanctions**

Mettre en œuvre le volet « deux-roues motorisés » du Plan Départemental de Contrôle Routier (lutte contre le débridage et les nuisances sonores, axes spécifiques à contrôler)

## **Les piétons**

### **Infrastructure**

Inciter les gestionnaires de voirie à la création d'aménagements spécifiques (zones apaisées de circulation, avancées de trottoirs, îlots centraux...)

### Information-Sensibilisation

Sensibiliser les personnes sensibles (jeunes enfants et personnes âgées) sur les risques et les solutions pour les diminuer

Sensibiliser les usagers aux vitesses réellement pratiquées (radars pédagogiques mobiles)

Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie

Sensibiliser la population sur le « Pourquoi ? » des dangers de la vitesse (énergie cinétique, distance de freinage...)

### Formation

Promouvoir le concept de la conduite apaisée comme une valeur positive, moderne et écologique

### Education

Généraliser le permis piéton

### Contrôles-sanctions

Sanctionner l'utilisation du téléphone au volant en agglomération

Sanctionner les usagers ne respectant pas le piéton s'engageant sur la chaussée ou manifestant clairement son intention de la faire

## Les seniors

### Infrastructure

Sensibiliser les gestionnaires de voirie à la lisibilité des aménagements (carrefours...) et de la signalisation routière

Développer et faire connaître les alternatives à la voiture en s'adaptant aux spécificités du milieu rural

### Information-Sensibilisation

Développer les sessions de remise à niveau du Code de la route et d'information/sensibilisation sur le thème de la santé en lien avec la conduite (vue, audition, médicaments, fatigue...)

Impliquer les acteurs (assureurs, associations, collectivités locales, maisons de retraite...)

### Formation

Valoriser et développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités (audit de conduite...)

## 5. Objectifs du DGO 2013-2017

Pour fixer des objectifs qui ne soient pas soumis à la volatilité du nombre d'accidents, de tués et de blessés au cours d'une année, il convient de fixer des objectifs pour la période 2013-2017 en comparaison des résultats obtenus sur la période 2008-2012.

Thème	Objectif	Période	
		2008-2012	2013-2017
Tués	Réduction de 30%	98	69
Tués jeunes 14-24 ans		25	18
Tués + 65 ans		21	15
Accidents mortels avec alcool	Réduction de 30%	24	17
Accidents 2 roues motorisés		275	193
Accidents piétons		149	104

Ces objectifs chiffrés sont en parfaite concordance avec l'objectif de tomber sous la barre des 2 000 morts d'ici 2020, fixé par le ministre de l'intérieur le 26 novembre 2012, lors de la réunion du nouveau Conseil National de Sécurité Routière (CNSR).

## 6. Suivi et évaluation du DGO

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

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

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

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

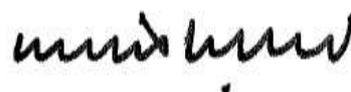
- suivi des objectifs chiffrés définis dans le DGO,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre ne découlant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

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

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

Le Puy en Velay, le 29 AOUT 2013

Le Préfet de la Haute-Loire,



Denis LABBÉ