



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-LOIRE

Document général d'orientations de la sécurité routière 2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Éric Étienne
Préfet de la Haute-Loire

Préambule

La pandémie de la COVID 19 a bouleversé le Monde, la France mais également notre département.

Pour freiner la formation de nouveaux foyers de contagion et préserver les capacités d'accueil de ses hôpitaux, le gouvernement, comme dans d'autres pays, a décidé de prendre des mesures inédites : mise en confinement de la population, annulation des manifestations sportives et culturelles, couvre-feux nationaux et/ou locaux. Durant ces périodes de restriction, les déplacements notamment domicile-travail ou de loisirs ont été fortement réduits.

L'impact de ces mesures s'est fait particulièrement ressentir en termes de sécurité routière. En effet, l'intensité, les modes et la fréquence des transports ont changé pendant la pandémie. Quel que soit le mode de transport, la pandémie a modifié la manière dont les personnes se déplaçaient. Il est donc important de prendre ce paramètre en compte lors de la lecture des chiffres indiqués dans ce document.

Le Document général d'orientations (DGO) qui vous est présenté analyse les données sur ces cinq dernières années afin de déterminer les tendances sur notre territoire du point de vue de sécurité routière.

Le DGO, pour la période 2023-2027, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Pour ce faire, je vous ai réuni et vous avez participé à la construction de cet outil.

Le PDASR a pour objectif de mettre en œuvre les actions de la politique locale de sécurité routière dans les domaines de l'amélioration de la connaissance, de l'infrastructure, de l'éducation-sensibilisation-formation et information et du contrôle-sanction. Il décline les actions répondant aux enjeux et aux orientations fixés par le DGO.

Pour conclure, je tiens à saluer la mobilisation de l'ensemble des acteurs œuvrant pour lutter contre l'insécurité routière. Vous tous, services de l'État, Parquet, police, gendarmerie, services de secours (le service départemental d'incendie et de secours et l'union départemental des sapeurs pompiers), bénévoles (intervenants départementaux de la sécurité routière), associations, gestionnaires de voirie, collectivités territoriales, éducation nationale, l'agence régionale de santé, entreprises, qui participez activement pour qu'il n'y ait plus de drames sur nos routes.

Table des matières

Préambule.....	2
Sources :.....	4
1 – Présentation générale du département.....	5
1.1 – La géographie physique du département.....	5
1.1.1 – Le milieu naturel.....	5
1.1.2 – Le climat.....	6
1.1.3 – L’habitat et les agglomérations.....	6
1.2 – La géographie humaine.....	6
1.2.1 – La population locale.....	6
1.2.2 – La population de passage.....	7
1.3 – Les activités économiques et culturelles.....	7
1.3.1 – Les activités économiques.....	7
1.3.2 – Les activités culturelles.....	7
1.4 – Les infrastructures de transport et les flux.....	7
1.4.1 – Les infrastructures routières et autoroutières.....	7
1.4.2 – Les infrastructures ferroviaires.....	8
1.4.3 – Le transport aérien.....	8
2 – Les caractéristiques générales de l’accidentalité.....	9
3 – Les familles de départements.....	10
4 – État des lieux sur la période 2017-2021.....	11
4.1 – Évolution de l’accidentalité.....	11
4.2 – La mortalité par million d’habitants.....	12
4.3 – Répartition des victimes par milieu et par période.....	13
4.4 – Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu.....	14
4.5 – Répartition des victimes par classes d’âge.....	15
4.6 – Répartition des tués par âge et par mode.....	16
4.7 – Répartition des victimes (tués et blessés) en domicile-travail ou en trajet professionnel selon leur mode de déplacement.....	18
4.8 – Répartition des tués par sexe (2017-2021).....	19
4.9 – Répartition des tués par CSP (Catégorie Socio-Professionnelle) sur la période 2017-2021.....	19
4.10 – Répartition des tués par motif de trajet (2017-2021).....	21
4.11 – Répartition des tués selon le département (2017-2021).....	22
5. – Les présumés responsables (PR) sur la période 2017-2021.....	22
5.1 – Aide aux victimes.....	26
6 – Le Document Général d’Orientation 2018 – 2022.....	27

7 – Bilan PDASR sur la période 2018-2022 :.....	28
8 – Les enjeux du DGO 2023 – 2027.....	29
8.1 – Les deux-roues motorisés (cyclomoteurs, moto légère et moto lourde).....	30
8.1.1 – Les orientations d’actions.....	30
8.2 – Les nouveaux modes de mobilités dites « douces ».....	31
8.2.1 – Les orientations d’actions - mobilités dites « douces ».....	32
8.3 – Les conduites à risques (stupéfiants, alcool, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l’usage du téléphone au volant).....	33
8.3.1 – Les orientations d’actions - alcool/stupéfiants.....	37
8.3.2 – Les orientations d’actions - vitesse et non respect des priorités.....	38
8.3.3 – Les orientations d’actions - distracteurs (l’usage du téléphone au volant).....	38
8.4 – Le risque routier professionnel.....	39
8.4.1 – Les orientations d’actions.....	39
9 – Suivi et évaluation du DGO.....	40

Sources :

- ONISR
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>
- DGO Haute-Loire 2012-2016
- Sécurité routière
<https://www.securite-routiere.gouv.fr/>
- CEREMA (Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
<https://www.cerema.fr/fr>
- IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux)
<https://www.ifsttar.fr/accueil/>
- INSEE
<https://www.insee.fr/fr/accueil>
- association AXA Prévention
<https://www.axaprevention.fr/fr>
- Association addictions France
<https://addictions-france.org/>
- INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité)
<https://www.inrs.fr/>
- alcool-info-service
<https://www.alcool-info-service.fr/>
- Sécurité routière AZ
<https://www.securite-routiere-az.fr/>
- site Internet préfecture de Haute-Loire
<https://www.haute-loire.gouv.fr/>
- Nations unies – ONU Info
<https://news.un.org/fr/>
- Organisation mondiale de la santé
<https://www.who.int/fr>
- <https://travail-emploi.gouv.fr>

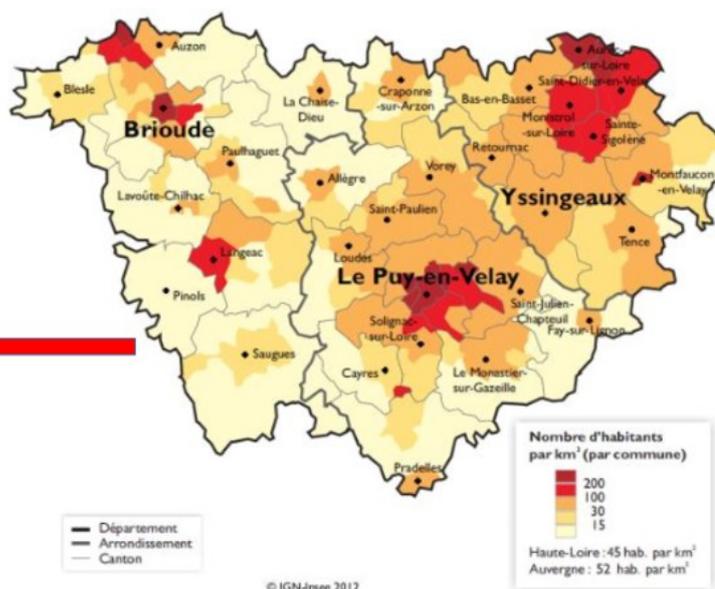
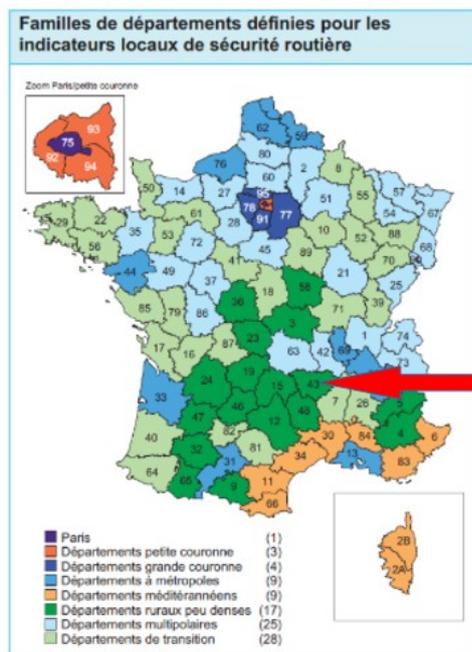
1 – Présentation générale du département

1.1 – La géographie physique du département

1.1.1 – Le milieu naturel

La Haute-Loire est avant tout un département de "hautes terres" d'une superficie de 4.977,14 km². Avec une altitude moyenne de 880 mètres, les deux tiers de son territoire se situent au-dessus de 800 mètres d'altitude et 4% seulement sont à moins de 500 mètres (Limagne de Brioude). Les principaux points culminants sont, au sud, le mont Mézenc avec 1.753 mètres et, à l'ouest dans le massif de la Margeride, le mont Mouchet avec 1.497 mètres. La disposition du relief fait apparaître trois grands ensembles que séparent les profondes vallées de l'Allier et de la Loire, successions de gorges et de bassins sédimentaires, bordées d'escarpements et de failles :

- à l'ouest de l'Allier, les monts de la Margeride qui forment une haute barrière montagneuse de pays froids, isolés, à vocation forestière ;
- au centre, les hautes terres de la zone médiane qui regroupent les hauts plateaux volcaniques de La Chaise-Dieu et les gorges, buttes volcaniques aux pentes douces, de la chaîne du Devès (1 421 mètres). Ces terres rudes et froides, dont l'altitude dépasse souvent 1 000 mètres, sont, plus encore que la Margeride, à vocation forestière ;
- à l'est, les reliefs de la zone orientale qui offrent la même dualité. Au-delà du Lignon, les hauts plateaux du Velay oriental sont bordés, au sud du Tracol (1.030 mètres), par la chaîne des Boutières qui les raccorde aux Cévennes. D'Yssingaux aux sources Ardéchoises de la Loire, les succs, reliefs volcaniques, dominent largement.



1.1.2 – Le climat

Avec un relief tourmenté d'altitude élevée, la Haute-Loire doit aussi à sa position géographique son climat, que l'on peut dire de moyenne montagne, mais complexe et très contrasté. Le département est soumis à différentes influences qui sont à l'origine d'une palette climatique très étendue, allant des chaleurs lourdes des vallées en été aux blizzards glacés des plateaux en hiver.

Cette diversité climatique se caractérise par :

une influence océanique : même lors des hivers les plus rudes l'irrégularité de l'enneigement et des brusques retours du redoux qui détrempe les terres témoignent de la proximité des étendues maritimes qui réchauffent les masses d'air ;

des influences continentale et montagnarde qui se traduisent par une amplitude thermique imposante tout au long de l'année, ainsi que par des records de froid ;

une influence méditerranéenne : les vents forts de Sud à Sud-Est génèrent plusieurs fois par an, sur les massifs limitrophes avec l'Ardèche et la Lozère, des pluies orageuses soudaines et surabondantes, provoquant des crues fréquentes et redoutables. Ce même vent est, surtout en été, à l'origine de périodes chaudes et très sèches où le risque de feu de végétation est très élevé.

1.1.3 – L'habitat et les agglomérations

La Haute-Loire est composée de

- 3 arrondissements : arrondissement de Brioude, l'arrondissement du Puy-en-Velay et l'arrondissement d'Yssingeaux,
- 19 cantons,
- 1 communauté d'agglomération regroupant 71 communes et 10 communautés de communes regroupant de 6 à 65 communes,
- 257 communes de 21 à 18.634 habitants (62% des communes ayant moins de 500 habitants et 6 communes de 5.000 habitants ou plus).

1.2 – La géographie humaine

1.2.1 – La population locale

La population totale de la Haute-Loire est de 227.229 habitants (ONISR - 2022) soit une densité de population de 46 hab./km².

L'augmentation de population n'est pas homogène et confirme le phénomène de « désertification » observé ces dernières décennies au détriment de la frange ouest du département. Le dynamisme démographique altiligérien témoigne d'une attractivité plus importante du monde rural et d'un étalement de la croissance péri-urbaine. 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. À contrario, dans les massifs montagneux situés à l'ouest et au nord du département, où la population est la plus

âgée, les apports migratoires ne suffisent pas à compenser le déficit naturel. Les pertes de population, même si elles se sont réduites, restent conséquentes. Selon l'INSEE, d'ici 2040, le département devrait gagner près de 35.000 habitants à condition que la fécondité élevée et la forte attractivité résidentielle se maintiennent.

1.2.2 – La population de passage

La voie du Puy est la plus connue et la plus fréquentée des routes du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. Le GR65 traverse la Haute-Loire de la Loire à la Lozère en passant par le Puy-en-Velay.

L'INSEE dénombrait, au 1^{er} janvier 2016, 100 hôtels (1.607 chambres), 59 campings (3.931 emplacements) et 20 autres hébergements collectifs : village vacances, auberges, ... (3.146 lits).

L'« aire de grands passages » de l'agglomération du Puy accueille jusqu'à 150 caravanes pour un maximum de 2 semaines. Elle est implantée sur 1,8 hectares environ.

1.3 – Les activités économiques et culturelles

1.3.1 – Les activités économiques

L'agriculture, secteur qui représentait un emploi sur quatre en 1975, ne comptabilise plus que 6,5 % des effectifs totaux. Le secteur industriel diversifié (plasturgie, textile, agroalimentaire, bois, ...) reste bien implanté dans le département, avec 20 % de l'emploi total. La construction représente 7,6 % des effectifs totaux. Le secteur tertiaire marchand occupe 32,4 % des emplois, le tertiaire non marchand 33,5 % (Source INSEE 2015).

1.3.2 – Les activités culturelles

La Haute-Loire compte 473 monuments historiques classés et inscrits (édifices religieux, châteaux, sites archéologiques, ...), 5 musées de France ainsi que des lieux de commémoration (Mont-Mouchet, le Chambon-sur-Lignon, ...).

Elle accueille également tous les ans une quinzaine de festivals nationaux et internationaux parmi lesquels la Fête renaissance du Roi de l'oiseau au Puy, le festival Country de Craponne, le festival celte en gévaudan de Saugues, le festival de musique de la Chaise-Dieu.

1.4 – Les infrastructures de transport et les flux

1.4.1 – Les infrastructures routières et autoroutières

En 2022, la longueur totale du réseau routier du département de la Haute-Loire est de 11.415 km, se répartissant en 15 km d'autoroutes, 175 km de routes nationales, 3.403 km de routes départementales et 7.822 km de voies communales.

En outre, ce réseau routier a deux particularités :

- c'est en grande partie un réseau routier d'altitude sur lequel les conditions de circulation et d'intervention peuvent être très difficiles en période hivernale ;
- c'est un réseau qui traverse un relief accidenté, ce qui s'avère être un facteur aggravant lorsque des véhicules quittent la route et se retrouvent au ravin, nécessitant ainsi des techniques d'intervention spécifiques.

1.4.2 – Les infrastructures ferroviaires

Selon des données de réseau ferré de France (RFF), en 2013, la longueur totale du réseau ferroviaire du département de la Haute-Loire est de 254 km non électrifiés dont deux liaisons d'intérêt national (Paris –Nîmes et Paris–Béziers), une liaison régionale Le Puy–Saint-Étienne/Lyon et une liaison de raccordement Saint-Georges-d'Aurac–Le Puy.

Ce réseau ferroviaire a la particularité de circuler à travers un relief accidenté qui en fait, notamment s'agissant de la ligne Paris–Nîmes, une des plus difficiles d'accès de France avec certains tronçons (dont le plus long fait près de 7 km) totalement inaccessibles autrement que par la voie ferrée elle-même.

Il comporte également de très nombreux ouvrages d'art avec notamment un tunnel de plus de 2 km sur la ligne Saint-Georges-d'Aurac – Le Puy.

En outre, le département comporte plusieurs voies ferrées déclassées qui sont exploitées pour faire circuler :

- des trains touristiques (lignes La Chaise-Dieu – Ambert et Dunières – Saint Agrève),
- des vélorails (lignes Pradelles – Langogne et Dunières – Saint Pal de Mons).

1.4.3 – Le transport aérien

Le département dispose de deux aérodromes (Le Puy/Loudes et Brioude). Seul l'aérodrome du Puy/Loudes dispose d'une piste bétonnée de 1.400 m de longueur équipée pour les posés de nuit exploitée par une liaison biquotidienne vers Paris avec un trafic de près de 10.000 passagers par an.

2 – Les caractéristiques générales de l'accidentalité

Quelques définitions :

Un accident corporel de la circulation routière :

- provoque au moins une victime (personne tué ou blessée) 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 1^{er} 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 ».

Les victimes d'un accident corporel sont désormais répertoriées en différentes catégories qui sont :

- 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.

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 plusieurs rubriques d'informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident. Par exemple :

- les caractéristiques de l'accident : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques ;
- le lieu de l'accident : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes ;
- les véhicules impliqués : catégorie, type Mines, obstacle fixe ou mobile heurté ;
- 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.

3 – Les familles de départements

L'analyse de l'évolution de la sécurité routière d'un territoire, et plus particulièrement de sa mortalité, est souvent délicate car le nombre réduit d'accidents est soumis aux aléas statistiques. Ainsi l'accidentalité dans les départements français peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre.

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et donc de l'accidentalité.

Après un travail exploratoire réalisé par SOPRA-STERIA* basé sur des méthodes de datascience intégrant un nombre important de variables, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a cherché à finaliser un zonage actualisé en réduisant le nombre de variables à 21 (des variables témoins de phénomènes proches ont été supprimées afin de mieux exprimer le sens des caractéristiques des départements selon les familles). Ces caractéristiques concernent à la fois la démographie, la ruralité, mais aussi la météo, l'économie ou encore le relief.

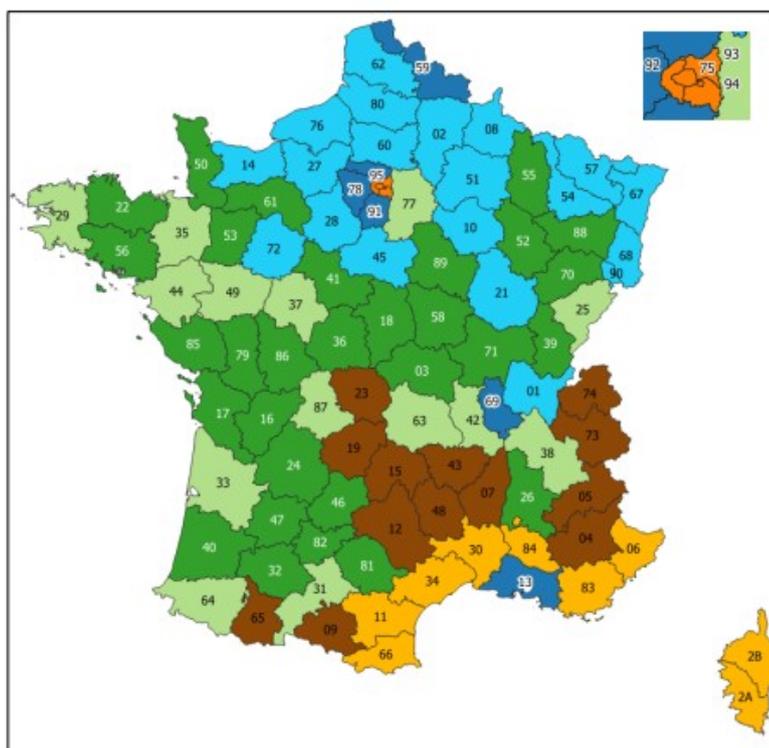
Le CEREMA a défini pour les études d'accidentalité 7 familles de départements homogènes.

Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence.

Le département de la Haute-Loire appartient à la famille 1 des départements de montagne parmi 12 autres départements que sont : les Alpes-de-Haute-Provence, l'Ardèche, l'Aveyron, la Corrèze, la Lozère, la Savoie, les Hautes-Alpes, l'Ariège, le Cantal, la Creuse, les Hautes-Pyrénées et la Haute-Savoie.

7 familles de départements

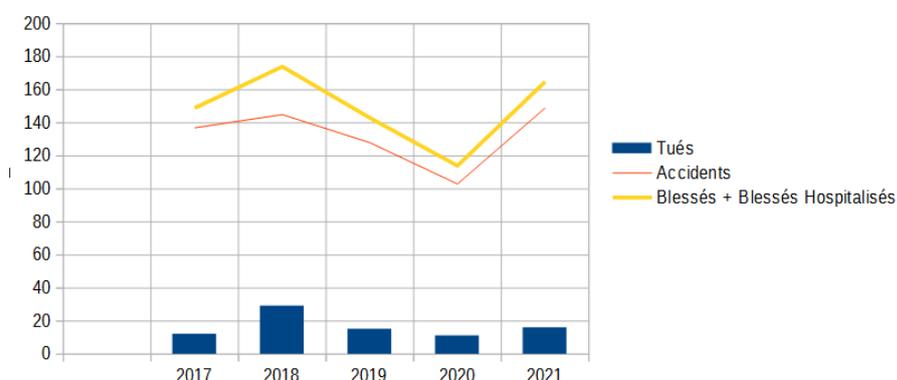
-  Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
-  Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
-  Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
-  Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
-  Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
-  Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
-  Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).



*Sopra Steria est une entreprise de services du numérique française et une société de conseil en transformation numérique des entreprises et des organisations.

4 – État des lieux sur la période 2017-2021

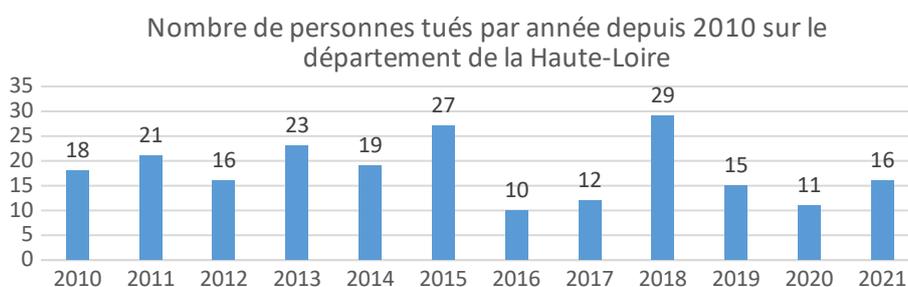
4.1 – Évolution de l'accidentalité



Sur la période 2017-2021, le département de la Haute-Loire enregistre une moyenne de 132 accidents par an. La courbe des blessés suit celle des accidents. Le nombre des tués oscille selon les années avec un pic en 2018 (29 tués) et un creux en 2020 (11 tués), année atypique due à la crise sanitaire.

Années	2017	2018	2019	2020	2021
Tués	12	29	15	11	16
Accidents	137	145	127	103	149
Blessés + Blessés Hospitalisés	149	174	143	114	165

On note 83 tués sur la période 2017-2021, alors que le nombre de tués sur la période 2012-2016 était de 95.



Pour aller plus loin, si on observe le nombre de tués sur une plus longue période (2010 à 2021). On observe que depuis 2015, il y a des pics du nombre de tués tous les 2/3 ans.

Nom département	Total population	Total tués 2017-2021	Moyenne de tués par an
Haute-Loire	227 229	83	17
Famille des Départements de montagne	3 382 566	1 093	17
France métropolitaine	65 447 454	15 425	32

Avec une moyenne de 17 tués par an sur la période 2017-2021, La Haute-Loire présente une mortalité moyenne par an similaire à celle de sa famille de départements. On note que sur la même période la moyenne annuelle des tués en France métropolitaine est de 32.

4.2 – La mortalité par million d’habitants

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

Nombre annuel moyen de tués pour 1 million d’habitants

Période	Haute-Loire	Famille	France métropole
2007-2011	100	102	67
2012-2016	84	88	53
2017-2021	73	65	47
Évolution	-13,1 %	-26,1 %	-11,3 %

Bien qu’en baisse de 13 % sur la période 2017-2021 par rapport à la période 2012-2016, le département présente **un nombre annuel moyen de tués par millions d’habitants** supérieur à celui de la famille à laquelle il appartient. Ce nombre annuel moyen est également 1,5 fois plus élevé que celui de l’ensemble de la France métropolitaine.

Nombre-annuel moyen de tués 18-24 ans pour 1 million d’habitants de cette classe d’âge

Période	Haute-Loire	Famille
2007-2011	418	338
2012-2016	286	235
2017-2021	1013	689
Évolution	+254 %	+193 %

Sur la période 2017-2021, la Haute-Loire présente **un nombre annuel moyen de tués de 18-24 ans par millions d’habitants de cette classe d’âge** nettement supérieur à celui de la famille de départements. On observe une forte augmentation de cet indicateur par rapport à la période précédente (+254%). Cet indicateur a la même tendance d’évolution dans la famille.

**Nombre annuel moyen de tués de plus de 65 ans pour
1 million d'habitants de cette classe d'âge**

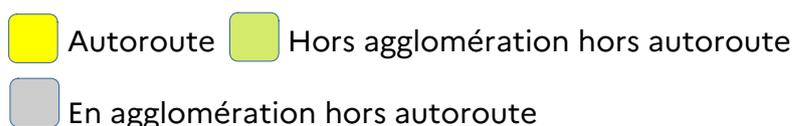
Période	Haute-Loire	Famille
2007-2011	112	114
2012-2016	93	104
2017-2021	456	394
Évolution	+390 %	+279 %

Le département présente **un taux annuel moyen de tués de plus de 65 ans pour un million d'habitants** supérieur à celui de sa famille de départements. Cet indicateur évolue de manière significative par rapport à la période précédente en Haute-Loire mais également dans sa famille de départements.

4.3 – Répartition des victimes par milieu et par période

Nombre de tués selon « le milieu » sur la période 2017-2021

	Autoroute	Hors agglomération hors autoroute	En agglomération hors autoroute	Somme
Nombre de tués	2	63	18	83
Part en %	2,4	75,9	21,7	100



Sur la période 2017-2021, dans le département de la Haute-Loire, le milieu « hors agglomération et hors autoroute » affiche à lui seul 75,9 % des tués.

Le secteur autoroutier représente 0,13 % du réseau routier du département et 2,4 % de part des tués.

Le nombre de tués « en agglomération hors autoroute » est 3,5 fois inférieur que celui « hors agglomération hors autoroute ».

Nombre de tués selon la « période et le milieu » sur la période 2017-2021



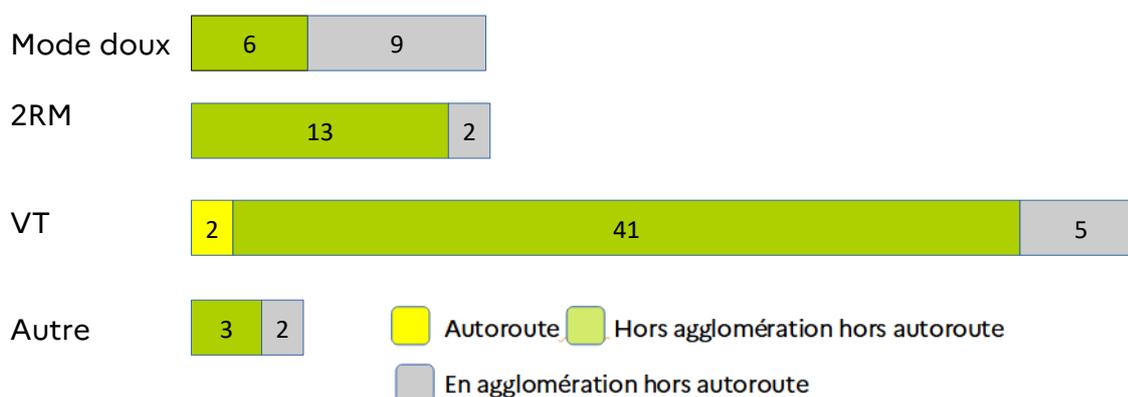
Il est intéressant de constater que les accidents ont lieu principalement le jour tout réseau confondu.

	Lundi-Jeudi	Vendredi-Dimanche	Somme
Autoroute	0	2	2
Hors agglomération hors autoroute	29	34	63
Hors agglomération hors autoroute	12	6	18
Somme	41	42	83

Peu importe le jour de la semaine, les accidents mortels ont lieu principalement en rase campagne c'est-à-dire hors agglomération hors autoroute.

4.4 – Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu

Nombre de tués par mode sur la période 2017-2021



Il n'est pas surprenant de constater que les 2RM et les véhicules touristiques représentent une part importante de la mortalité hors agglomération et hors autoroute.

Il est intéressant d'observer que les modes doux sont principalement impactés en agglomération. Quant aux 2RM (cyclo, moto légère et moto lourde), sur les 15 tués, 13 roulaient hors agglomération.

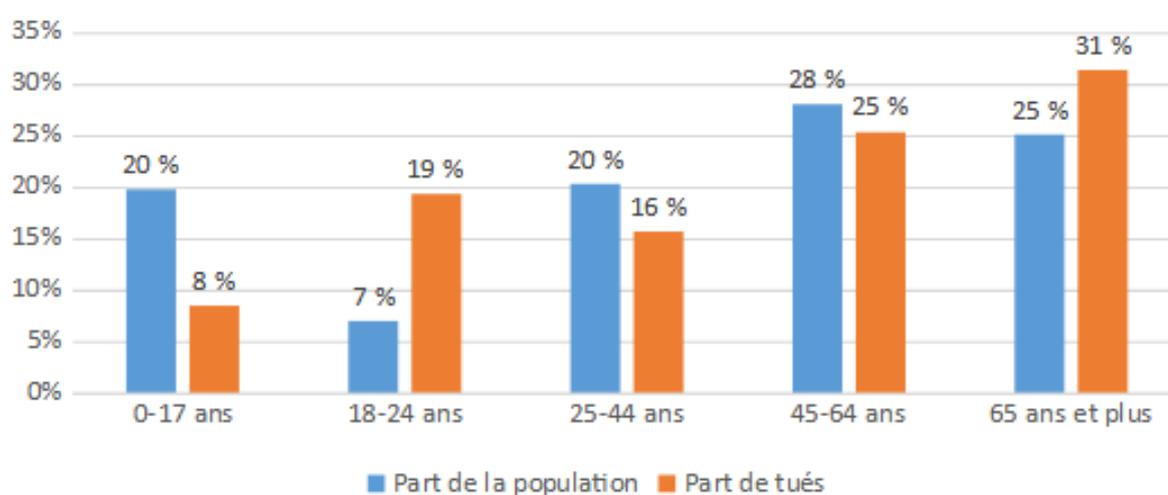
Il est à souligner que les modes doux représentent une part importante de la mortalité en agglomération.

4.5 – Répartition des victimes par classes d'âge

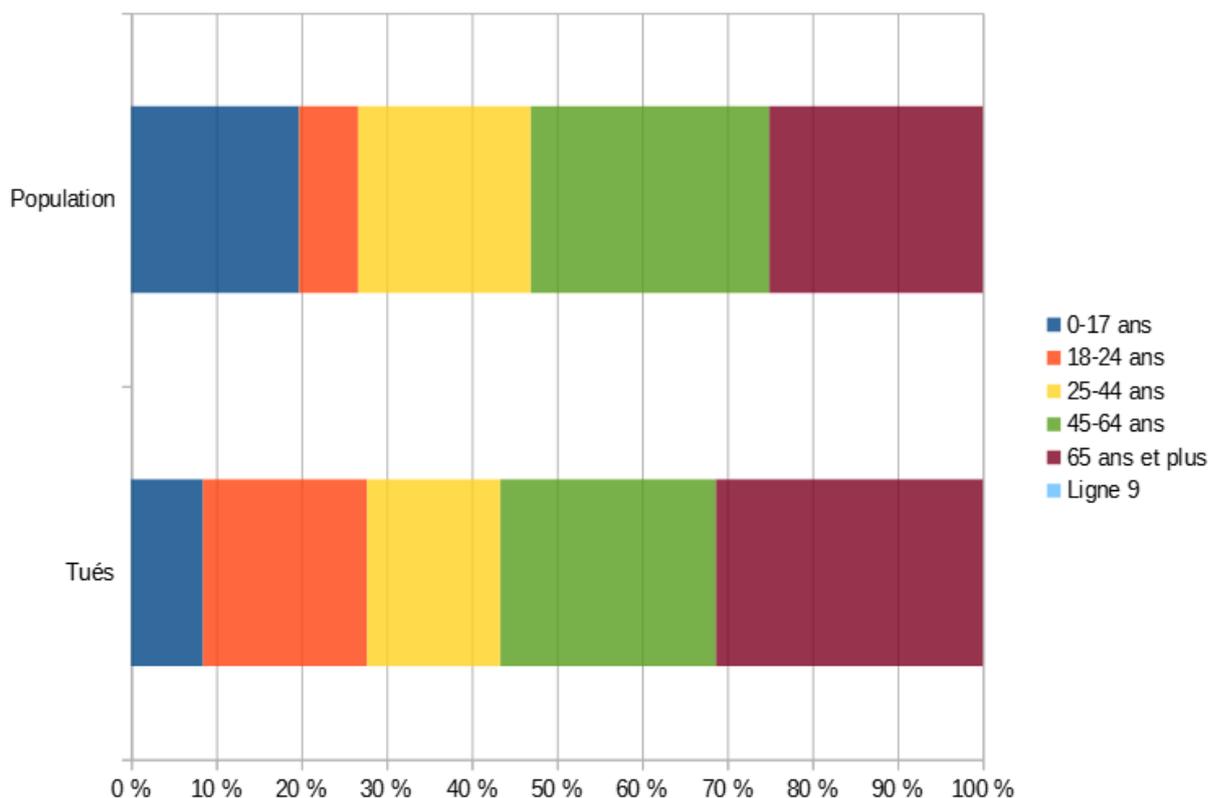
Répartition des tués par regroupement d'âges sur la période 2017-2021

Age	Tués	Part de tués	Population	Part de la population
0-17 ans	7	8 %	44 822	20 %
18-24 ans	16	19 %	15 787	7 %
25-44 ans	13	16 %	46 059	20 %
45-64 ans	21	25 %	63 624	28 %
65 ans et plus	26	31 %	56 937	25 %
Somme	83	100 %	227 229	100 %

Répartition de la population* et des tués par âge



* chiffres 2021



Par rapport à la répartition de sa population par classe d'âge, la Haute-Loire enregistre pour les 0-17 ans 8 % des tués pour 20 % de part de population, pour les 18-24 ans 19 % des tués pour 7 % de part de population, pour les 25-44 ans 16 % des tués pour 20 % de part de population, pour les 45-64 ans 25 % des tués pour 28 % de part de population et enfin pour les plus de 65 ans 31 % des tués pour 25 % de part de population.

4.6 – Répartition des tués par âge et par mode

Le tableau ci-après présente la répartition des victimes par âge et par catégorie d'usagers sur la période 2017-2021.

Pour rappel, la catégorie « mode doux » représente les déplacements non motorisés tels que la marche, la trottinette ou le vélo mais également les EDP-m (engins de déplacement personnel motorisés).

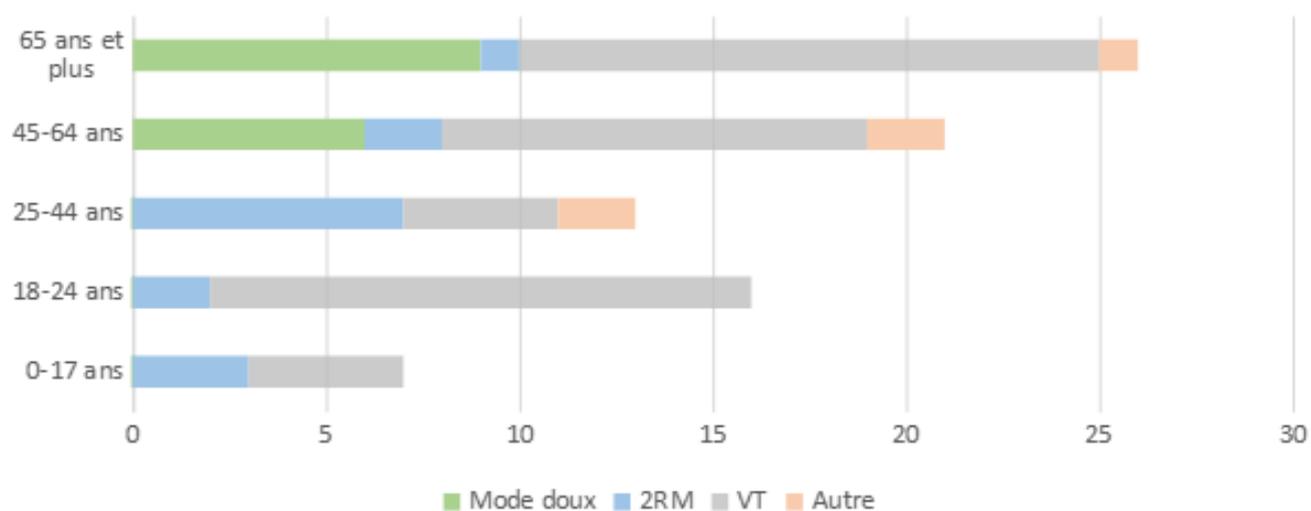
On note que les véhicules de tourisme sont majoritairement impliqués dans les accidents mortels avec 48 victimes soit un peu plus d'une victime sur deux ; Viennent ensuite les deux roues-motorisés qui sont surreprésentés : estimés à 2 % de part du trafic , ils représentent 18 % des victimes

Les usagers vulnérables que sont les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes comptabilisés ci-dessous en tant que « mode doux » et « 2RM » représentent 30 tués au total soit 36 % des victimes.

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

Age	Mode doux	2 RM	VT	Autre *	Somme
0-17 ans	0	3	4	0	7
18-24 ans	0	2	14	0	16
25-44 ans	0	7	4	2	13
45-64 ans	6	2	11	2	21
65 ans et plus	9	1	15	1	26
Somme	15	15	48	5	83

Véhicules type PL, car , VU...*

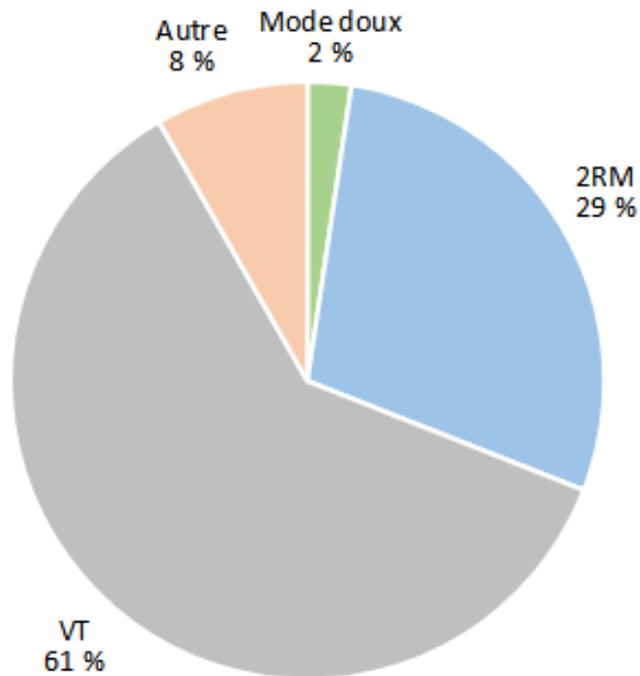


Les usagers vulnérables représentent de forts enjeux en termes de mortalité et de morbidité.

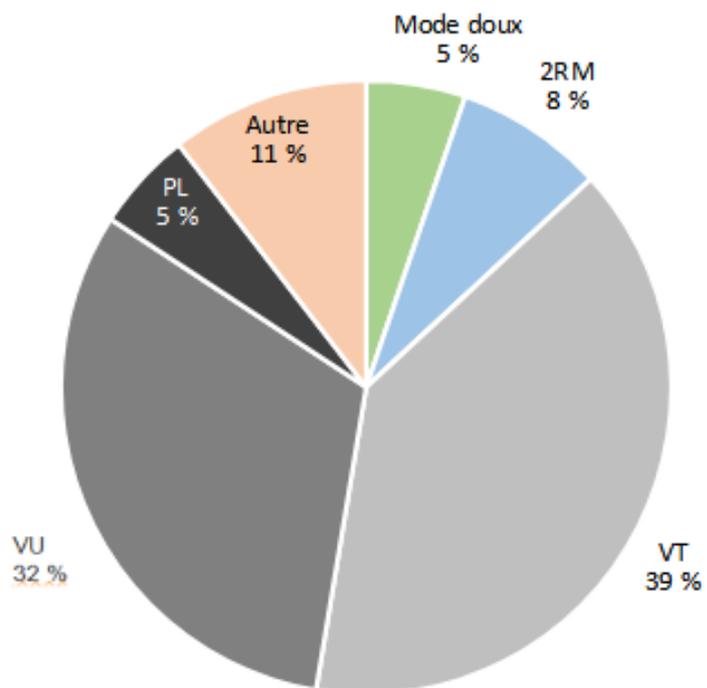
Dans notre département, on peut observer que les modes doux touchent principalement la tranche d'âge de 45 ans et plus. En revanche, les victimes en 2RM concernent les 25-44 ans puis plus modérément les 0-17 ans avec 3 tués, les 18-24 ans et les 45-64 ans avec 2 victimes par tranche d'âge et enfin les 65 ans et plus avec 1 tué.

4.7 – Répartition des victimes (tués et blessés) en domicile-travail ou en trajet professionnel selon leur mode de déplacement

Répartition des victimes (tués et blessés) en motif domicile-travail selon le mode de déplacement



Répartition des victimes (tués et blessés) en motif utilisation professionnelle selon le mode de déplacement



Au regard des chiffres, qu'il s'agisse d'un trajet domicile-travail ou d'un trajet professionnel, le « véhicule de tourisme » est le mode le plus impliqué.

Répartition des victimes (tués et blessés) en domicile-travail ou en trajet professionnel selon leur mode de déplacement

	Domicile / travail	Utilisation professionnel	Somme	Domicile / travail	Utilisation professionnel
Mode doux	2	2	4	2 %	5 %
2 RM	24	3	27	29 %	8 %
VT	51	15	66	61 %	39 %
VU	5	12	17	6 %	32 %
PL	1	2	3	1 %	5 %
Autre	1	4	5	1 %	11 %
Somme	84	38	122	100 %	100 %

4.8 – Répartition des tués par sexe (2017-2021)

Le nombre des hommes tués sur les routes est supérieur à celui des femmes. Le nombre d'hommes tués (66) est quasiment quatre fois supérieur à celui des femmes (17).

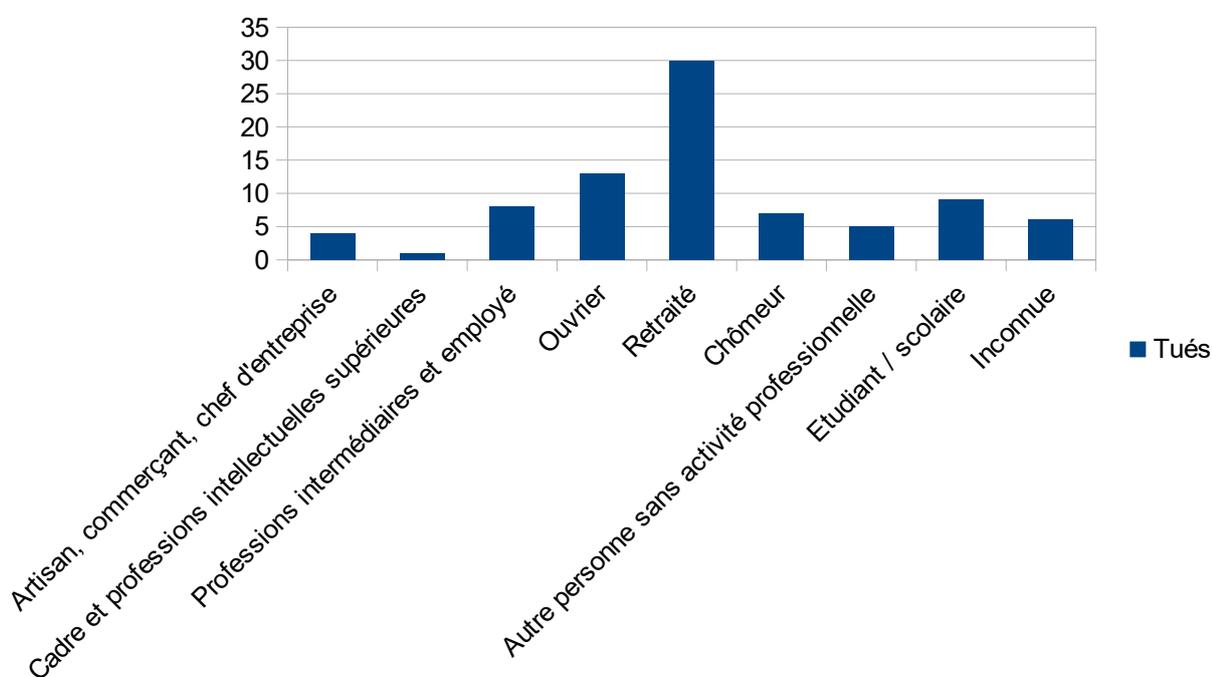
4.9 – Répartition des tués par CSP (Catégorie Socio-Professionnelle) sur la période 2017-2021

Les professions et catégories socioprofessionnelles sont une nomenclature statistique permettant de classer des métiers. Cette classification a été créée par l'Institut national de la statistique et des études économiques en 1982.

Dans notre département les CSP les plus touchées sont les retraités avec 30 tués puis les ouvriers avec 13 tués.

Nombre de tués selon la CSP

CSP	Tués
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	4
Cadre et profession intellectuelles supérieurs	1
Profession intermédiaire et employé	8
Ouvrier	13
Retraité	30
Chômeur	7
Autre personne sans activité professionnelle	5
Etudiant/scolaire	9
Inconnue	6
Somme	83



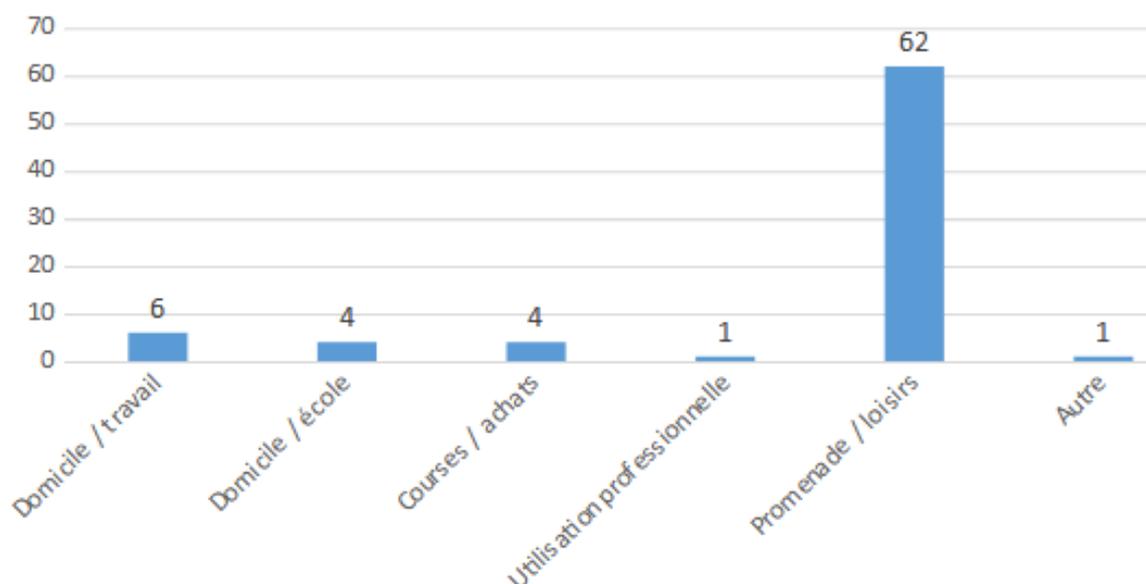
4.10 – Répartition des tués par motif de trajet (2017-2021)

Le motif de trajet le plus accidentogène est la promenade/loisirs avec 75 % des tués.

Le pourcentage de personnes tués dans un accident impliquant un motif domicile-travail (6 tués) ou un trajet professionnel (1 tué) est de l'ordre de 8 %.

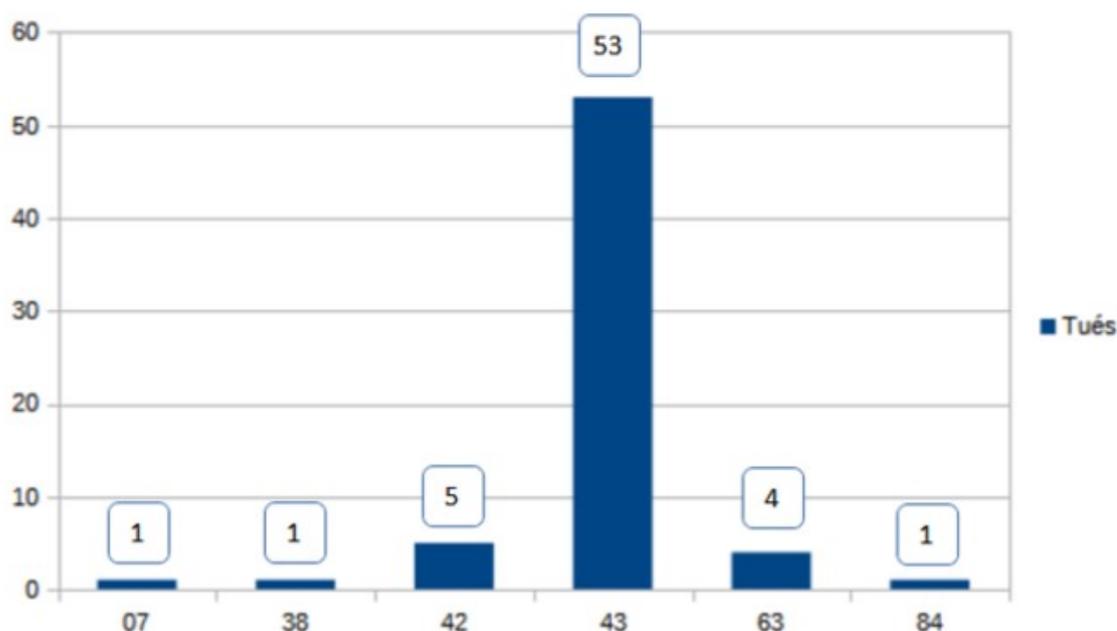
Motif du trajet	Tués	Pourcentage
Domicile / travail	6	7,23 %
Domicile / école	4	4,82 %
Courses / achats	4	4,82 %
Utilisation professionnelle	1	1,20 %
Promenade / loisirs	62	74,70 %
Autre	1	1,20 %
Non renseigné	5	6,02 %
Somme	83	100 %

Répartition des tués selon le motif de trajet



4.11 – Répartition des tués selon le département (2017-2021)

Nombre de tués selon le département d'origine



Comme indiqué dans le précédemment, les trajets les plus accidentogènes sont les trajets promenade/loisirs. Bien que le département soit touristique, on remarque que sur les 65 tués dont le département d'origine est connu, 68 % sont altiligériens.

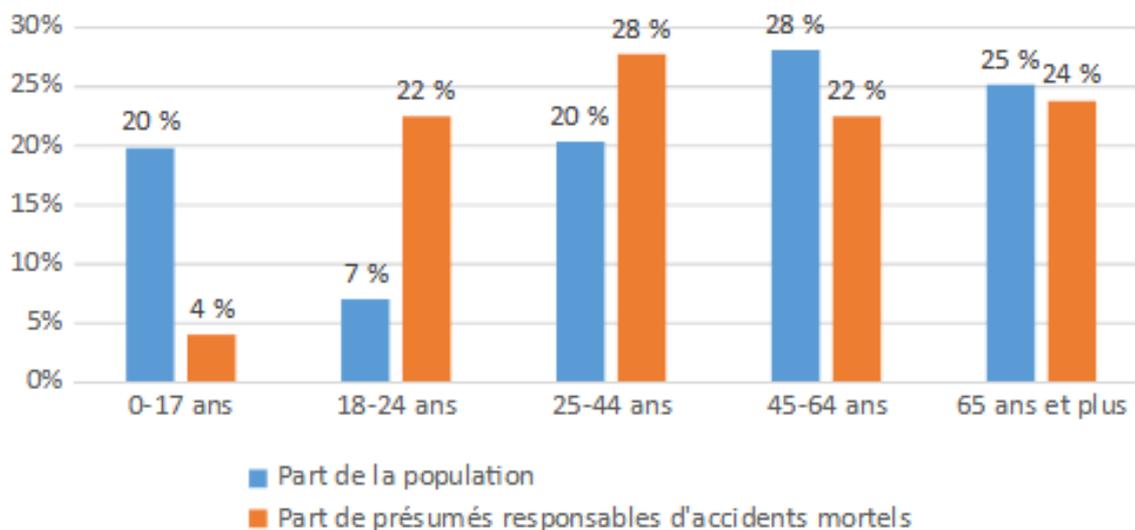
5. – Les présumés responsables (PR) sur la période 2017-2021

Nombre des présumés responsables par âge

	Nombre de présumés responsables d'accidents mortels	Part de présumés responsables d'accidents mortels	Population	Part de la population
0-17 ans	3	4 %	44 822	20 %
18-24 ans	17	22 %	15 787	7 %
25-44 ans	21	28 %	46 059	20 %
45-64 ans	17	22 %	63 624	28 %
65 ans et plus	18	24 %	56 937	25 %
Somme	76	100 %	227 229	100 %

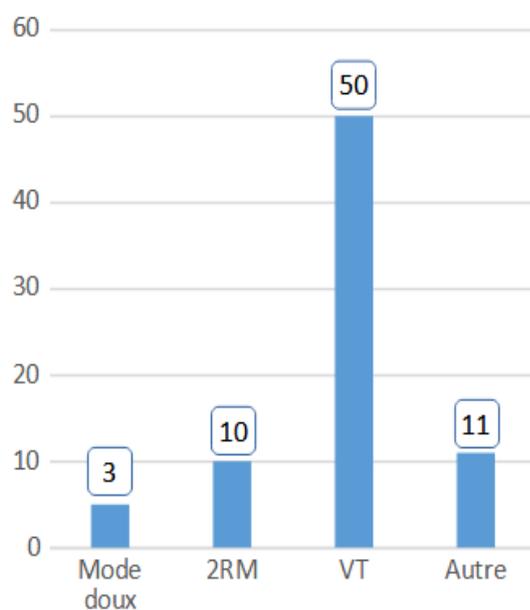
Les 0-17 ans et les 18-24 ans sont surreprésentés. En effet, Les 0-17 ans représentent 20 % des PR alors qu'ils ne représentent que 4 % de la population. De même, les 18-24 ans représentent 22 % des PR alors qu'ils représentent 7 % de la population.

Répartition de la population (chifres 2021) et des présumés responsables par âge (période 2017-2021)



Nombre de PR par mode de déplacement

	Nombre
Piéton	3
EDP-m	0
Vélo	2
Cyclo	1
Moto légère	2
Moto lourde	7
VT	50
VU	4
PL	4
TC	0
Autres	3
NC	0
Somme	76



Les PR, toutes tranches d'âge confondues, ont pour mode de déplacement principal, le véhicule de tourisme.

Nombre de présumés responsables par catégorie socio-professionnelle (CSP)

	Nombre	Pourcentage
Conducteur professionnel	4	4,88%
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	4	4,88%
Cadre et professions intellectuelles supérieures	1	0,00%
Professions intermédiaires et employé	15	14,63%
Ouvrier	16	26,83%
Retraité	20	26,83%
Chômeur	4	0,00%
Autre personne sans activité professionnelle	2	0,00%
Etudiant / scolaire	5	9,76%
Inconnue	5	12,20%
Total	76	100 %

Les facteurs multi-causes

Les PR sont dans 88 % des cas des personnes résidant en Haute-Loire. Les hommes représentent une part importante des PR. En effet, sur 76 PR, 62 sont des hommes. Il s'agit principalement d'ouvriers ou de retraités se déplaçant généralement dans le cadre de loisirs ou promenade. Il est à noter que sur 83 tués sur ces cinq dernières années 6 victimes effectuaient un trajet domicile-travail.

Les causes des accidents mortels sont multifactorielles. Chez les PR masculins, il s'agit principalement de la vitesse excessive ou inadaptée. L'alcool, les stupéfiants ou les deux cumulés représentent une part non négligeable des facteurs entraînant des accidents mortels. Le non-respect du Code de la route (dépassements dangereux, non respect de la priorité) vient compléter la liste des facteurs. Pour les femmes la cause principale est l'inattention et le téléphone au volant.

	Homme	Femme
Vitesse excessive ou inadaptée	15	
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	9	
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	1	
Alcool et stupéfiant	2	
Inattention - téléphone	4	4
Non respect de la priorité	7	
Malaise	3	2
Somnolence - fatigue		2
Médicaments		
Contresens		
Dépassement dangereux	2	
Changement de file		1
Non respect des distances de sécurité		
Eblouissement		1
Autre cause	4	1
Cause indéterminée	10	1
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	48	9

5.1 – Aide aux victimes

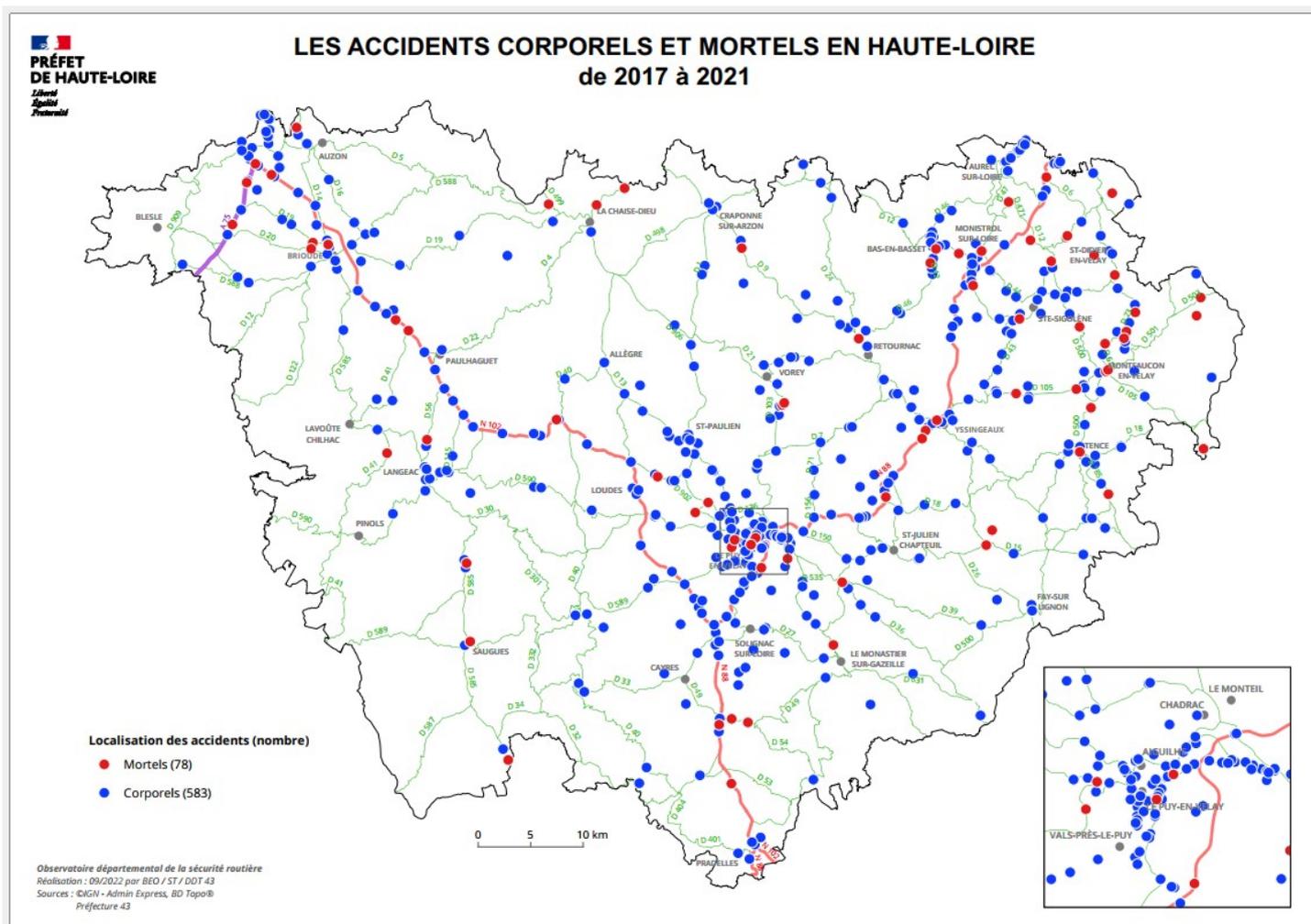
La Caisse Primaire d'Assurance Maladie propose d'informer les victimes d'accidents de la route de l'existence du Recours Contre Tiers (RCT) qui consiste pour l'Assurance Maladie à se retourner contre l'auteur (le tiers responsable) d'un dommage corporel subi par un assuré (accident de la route, coups et blessures volontaires, accidents médicaux fautifs, etc.).

L'objectif est de récupérer auprès de l'auteur, le plus souvent de son assureur, les dépenses supportées par l'Assurance Maladie du fait de ce dommage.

Le RCT en France vise essentiellement des accidents de la circulation (73%), il concerne de nombreuses situations dont les coups et blessures volontaires. C'est environ 1 Milliard d'euros qui est ainsi recouvré par l'Assurance Maladie chaque année.

L'Assurance Maladie se propose d'organiser de réunions d'information auprès des forces de l'ordre, les représentants de la Justice ou tout autre partenaire intéressés par le sujet.

Par ailleurs, elle peut accompagner les associations tant dans la mise en œuvre de projets de prévention que dans leur financement via un appel à projet annuel, particulièrement dans le domaine de la prévention des conduites addictives.



6 – Le Document Général d’Orientation 2018 – 2022

Bilan

Avant de présenter les enjeux pour les cinq années à venir, il est nécessaire de rappeler les enjeux qui avaient été retenus dans le DGO 2018-2022.

Quatre enjeux impératifs avaient été déterminés :

- le risque routier professionnel ;
- les addictions (l’alcool et les stupéfiants) ;
- les jeunes (14-29 ans) ;
- les seniors (plus de 65 ans).

Par ailleurs, il avait été décidé d’y ajouter deux enjeux facultatifs :

- les deux-roues motorisés ;
- la vitesse et les distracteurs.

L’objectif national était de réduire la mortalité à moins de 2000 personnes tuées sur les routes de métropole à l’horizon 2020.

Au regard des chiffres de ces cinq dernières années, force est de constater que des efforts sont encore à réaliser.

Nombre de personnes tuées en France métropolitaine

Année	Nombre de personnes tuées
2017	3448
2018	3248
2019	3244
2020	2541
2021	2944

La sécurité routière et ses enjeux ne se cantonnent pas à la France. Les Nations unies se sont emparés du sujet. En effet, les accidents de la route sont encore responsables de 1,3 million de morts et de 50 millions de blessés par an dans le monde.

En juillet 2022, les Nations unies ont mis en place un plan mondial visant à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés sur les routes d’ici à 2030.

Pour poursuivre nos efforts dans ce sens, de nouveaux enjeux ont été déterminés pour la période 2023 – 2027.

7 – Bilan PDASR sur la période 2018-2022 :

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) a proposé sur la période 2018-2022 des actions concrètes résultant des orientations d'actions définies dans le DGO du département. Des actions fortes ont été réalisées, avec des cibles bien identifiées afin d'être lisibles et efficaces.

Sur la période 2018-2022, il a été consacré, pour les 4 enjeux impératifs, un budget de 84 751 € pour la réalisation de 109 actions. Et, pour les 2 enjeux facultatifs, un budget de 29 161 € pour la réalisation de 57 actions.

Soit un total de 113 912 € de budget dédié aux enjeux déterminés dans le DGO et 166 actions réalisées.

En parallèle, nous avons investi dans du nouveau matériels (lunettes alcool, kakemonos, ballons lumineux, barnums, logiciels « réactio' sms », radars pédagogiques, lunettes virtuelles, opérations de communication, gilets airbag moto, goodies...), et dans la réalisation de grands événements (village sécurité routière, crash-test pédagogique...).

Nous prenons également en charge les frais des intervenants.

SYNTHESE PDASR 2018-2022

Enjeu principal	Nombre d'actions réalisés De 2018 à 2022	Crédits engagés Sur la période 2018-2022
Jeunes	57	38 847 €
Seniors	33	24 095 €
Risque Routier Professionnel	5	4 071 €
Alcool/Stupéfiant/Addiction	14	17 738 €
Piétons/Cyclistes	9	16 459 €
2RM	27	16 098 €
Vitesse	23	11 363 €
Distracteurs	7	1 700 €
autres*	38	27 842 €
Frais divers Coordination**	0	43 800 €
TOTAL actions PDASR	213	202 014 €

* autre : actions réalisées auprès du grand public sur l'ensemble des enjeux

** Frais divers coordination : investissement dans du nouveau matériel, frais IDSR.

4 enjeux impératifs

- le risque routier professionnel :
4 071 € pour la réalisation de 5 actions.
- les addictions (l'alcool et les stupéfiants) :
17 738 € pour la réalisation de 14 actions
- les jeunes (14-29 ans) :
38 847 € pour la réalisation de 57 actions.
- les seniors (plus de 65 ans) :
24 095 € pour la réalisation de 33 actions

2 enjeux facultatifs

- les deux-roues motorisés :
16 098 € pour la réalisation de 27 actions.
- la vitesse et les distracteurs :
13 063 € pour la réalisation de 30 actions.

8 – Les enjeux du DGO 2023 – 2027

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan de l'accidentalité 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.

Pour la période 2023 – 2027, les enjeux nationaux retenus sont les suivants :

- les deux-roues motorisés ;
- les nouveaux modes de mobilités dites « douces » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et piétons ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone au volant) ;
- le risque routier professionnel.

La priorité départementale est donnée aux mêmes enjeux que ceux décidés au niveau national.

Pour chaque enjeu, les acteurs locaux ont contribué à définir les orientations d'actions à mettre en œuvre. Elles s'axeront sur une ou plusieurs thématiques :

- amélioration de la connaissance ;
- infrastructures ;
- éducation – sensibilisation – formation – information ;
- contrôles et sanctions.

8.1 – Les deux-roues motorisés (cyclomoteurs, moto légère et moto lourde)

Entre 2012 et 2016, en Haute-Loire, 686 accidents ont eu lieu, dans lesquels 95 usagers ont été tués. Parmi ces accidents, on dénombre 197 accidents de deux-roues motorisés (28,7 %), dans lesquels 15 personnes sont décédées, sur ces 15 personnes tuées, 14 étaient des usagers de 2RM (14,7 %).

Sur la période 2017-2021, le département fait état de 661 accidents parmi lesquels 83 personnes ont perdu la vie.

Quand bien même le nombre de tués en 2RM reste stable avec 15 tués, le taux augmente de 4 points. En effet, la part des 2RM passe de 14,7 % à 18 %.

Il convient donc de rester vigilant sur cet enjeu compte tenu de l'exposition au risque d'accidents rapportée aux distances parcourues. Celle-ci, est très élevée pour ce mode de transport.

Par ailleurs, il est important de souligner la vulnérabilité des 2RM qui, malgré les équipements obligatoires, en cas d'accident peuvent en subir les conséquences à vie.

8.1.1 – Les orientations d'actions

Par la mise en place de l'application « ma route en 2RM » et dans le prolongement de la charte signée le 16 mars 2018 entre la préfecture, le conseil départemental et les coordinateurs de la FFMC 43, **renforcer** la connaissance des accidents de 2RM et identifier les itinéraires accidentogènes.

S'associer aux grandes manifestations 2RM afin d'apporter des messages de prévention.

Mettre en place des relais sur les itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes et réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques).

Réaliser des actions du type reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rando moto, motard d'un jour, en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations.

Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...) auprès de tous publics.

Interventions de la Fédération Française des Motards en Colères (FFMC43) lors d'actions :

- ERJ (éducation routière jeunesse) dans les collèges, lycées, CFA-IME. Agréée par l'éducation nationale, l'objectif est de sensibiliser les jeunes à la pratique du 2RM en conditions réelles.
- Formation post permis de conduire (session d'accompagnement, acquisition des automatismes).
- Formation des motards par des stages de perfectionnement en partenariat avec l'association pour la formation des motards (AFDM).

S'appuyer sur les associations pour sensibiliser les conducteurs sur l'importance de l'entretien de leur deux roues. Actions à réaliser aux abords des établissements scolaires ou lors d'événements du type réglage de phares.

Sensibiliser les 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...).

Inviter les forces de l'ordre à effectuer des contrôles des 2RM sur les axes accidentogènes ou en période propice à la conduite à moto.

Améliorer la qualité des revêtements afin de limiter l'apparition des défauts de la route du type nids de poule.

Mettre en place une présignalisation en début et fin de chantiers afin d'avertir et de guider l'usager pour assurer sa sécurité et celle des agents intervenant sur la voirie tout en favorisant la fluidité de la circulation.

Supprimer les mobiliers inutiles. Certains mobiliers urbains sont autant d'obstacles pouvant transformer une simple erreur de trajectoire en drame humain.

Rendre les limitations de vitesses cohérentes et adaptées.

8.2 – Les nouveaux modes de mobilités dites « douces »

Initialement, les modes doux définissent les déplacements non motorisés tels que la marche, la trottinette ou le vélo. L'arrivée des EDP-m (engins de déplacement personnel motorisés) qui envahissent les villes depuis plusieurs années, modifie le paysage de la mobilité. Le département de la Haute-Loire a vu s'installer progressivement ce nouveau mode de déplacement. Les usagers utilisant ce type de mobilité sont considérés comme des usagers vulnérables, car ils restent mal protégés en cas de collision.

La pandémie due à la Covid-19 a eu un réel impact sur la pratique du **vélo**. En effet, les français ont changé leurs habitudes de déplacement. Loin d'être un phénomène éphémère, les trajets domicile-travail à vélo semblent perdurer.

Il a été constaté une progression de 27% de la fréquentation des pistes cyclables dans les grandes villes en 2022 et le département de la Haute-Loire a vu son nombre de cycliste augmenter comme partout en France.

Alors certes, le vélo est un moyen de locomotion plus vert et surtout plus économique cependant il comporte des risques notamment pour les néophytes. D'ailleurs, on observe que sur la période 2012-2016, les cyclistes représentent 1,1 % des tués, 3,5 % des blessés et 4,6 % des blessés hospitalisés. Entre 2017 et 2021, la part des tués est passée à 6 %. Il y a donc une nette augmentation de la mortalité pour cette catégorie d'usagers. Les départements de la même famille enregistre un taux de tués de 7,7 % sur cette même période.

La marche est le principal mode de déplacement en ville, et **les piétons** sont les plus fragiles des usagers de l'espace public.

Depuis le 18 septembre 2018, le gouvernement a publié un décret (n°2018-795 du 17 septembre 2018) qui renforce notamment les sanctions lors du non-respect des

priorités accordées aux piétons. En effet, l'infraction est désormais passible d'un retrait de 6 points au lieu de 4 auparavant.

Dans notre département, de part sa ruralité, le mode de déplacement principal est la voiture, pour autant, les piétons représentent une part importante de la mortalité sur les routes.

Ces usagers de la route sont très mobiles. Ils se déplacent lentement. Par conséquent, ils cherchent à atteindre leur destination au plus vite et acceptent mal les détours et les temps d'attente aux traversées.

Il existe différents profils de piétons. Par exemple, les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement ou de leur aptitude à évaluer la vitesse et la distance des véhicules.

Par ailleurs, les enfants sont plus vulnérables face aux dangers de la route. Ils n'ont pas la même expérience de la circulation que les adultes et n'ont pas les mêmes capacités perceptives et cognitives (difficulté à repérer l'origine des sons, à évaluer les distances et la vitesse, champs visuel limité).

Sans compter la difficulté des autres usagers de la route à les identifier en raison de leur morphologie.

Sur la période 2017-2021, les piétons représentaient 10,84 % de la mortalité routière avec 9 décès. Les départements de la même famille enregistre un taux de tués de 11,7 %.

Ces accidents mortels sont notamment survenus sur la chaussée, à moins de 50 mètres d'un passage piéton, ou sur l'un de ces passages.

Les piétons de plus de 65 ans sont les plus touchés avec 6 tués. Ils représentent 66,6 % des victimes.

Entre 2012 et 2016, les piétons étaient impliqués dans 16,2 % des accidents corporels et représentaient 8,4 % des tués. On note donc une très forte augmentation.

Les piétons, les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisés figurent parmi les usagers de la route les plus vulnérables. Leur mortalité demeure élevée et leur part augmente avec le développement des modes actifs.

8.2.1 – Les orientations d'actions - mobilités dites « douces »

Développer les actions de prévention auprès des écoles élémentaires « permis piéton ».

Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs et sécuriser les aménagements destinés aux piétons (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large).

Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route.

Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...) pour les piétons seniors.

Inciter les usagers vulnérables à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie...).

Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue.

Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés.

8.3 – Les conduites à risques (stupéfiants, alcool, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone au volant))

Les stupéfiants comme le cannabis ont des effets psychotropes qui perturbent la conduite. Mal connus du grand public et généralement minimisés par les conducteurs, ces effets ont trop souvent des conséquences fatales. Chaque année, dans l'hexagone, plus de 700 personnes sont tuées sur les routes dans un accident impliquant un conducteur ayant pris des drogues.

La drogue au volant, *au-delà de son caractère parfaitement illégal*, est un état incompatible avec la conduite. Elle augmente le temps de réaction, diminue l'aptitude à décider rapidement et altère la perception de son environnement.

En plus d'être interdite, la consommation de tous les types de drogues représente un danger réel sur la route :

- le cannabis entraîne une somnolence, ralentit la coordination des mouvements, allonge le temps de réaction et diminue les facultés visuelles et auditives ;
- l'ecstasy masque la sensation de fatigue et altère les capacités mentales, donne l'impression trompeuse que l'on est maître de soi et de sa conduite, et favorise un comportement irrationnel au volant ;
- la cocaïne suscite une conduite agressive associée à des erreurs d'attention ou de jugement pouvant aller jusqu'à la perte de contrôle du véhicule ;
- les opiacés provoquent une baisse de l'attention, altèrent la capacité à décider rapidement et de façon adaptée, et réduisent la conscience du danger et des obstacles ;
- le LSD, les champignons psilocybes, la mescaline font partie des drogues hallucinogènes. Leur consommation induit des troubles de la perception, des illusions délirantes, un sentiment de confusion ou d'angoisse allant parfois jusqu'à la crise de panique.

La conduite sous l'emprise du cannabis multiplie par deux le risque d'être responsable d'un accident mortel.

En France, un accident mortel sur cinq implique un conducteur positif aux stupéfiants. Cette part passe à un accident sur trois, la nuit au cours des week-ends. Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont à 93 % des hommes et représentent 23 % des 18-24 ans et 21 % des 25-34 ans.

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, la moitié présente également un taux d'alcool supérieur à 0.5 g/l.

Les forces de l'ordre font systématiquement procéder à des épreuves de dépistage sur tout conducteur, ou tout accompagnateur d'un élève conducteur, impliqué dans un accident mortel ou corporel.

Ce dépistage peut également intervenir :

- en cas d'accident matériel de la circulation ;
- lorsque le conducteur d'un véhicule est l'auteur présumé d'une infraction au code de la route ;
- s'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner un usage de stupéfiants ;
- d'initiative ou sur réquisitions du procureur de la République, même en l'absence d'accident, d'infraction ou de raisons plausibles de soupçonner un usage de stupéfiants.

Lorsque ces dépistages s'avèrent positifs, il est procédé à des épreuves de vérifications par prélèvement salivaire en bord de route ou par prélèvement sanguin effectué dans une structure médicale.

Sur le département de la Haute-Loire, les forces de l'ordre ont procédé à la rétention de 4 349 permis de conduire sur la période de 2017 à 2021. 32,8 % concerne des infractions liées aux stupéfiants.

L'alcool**, en particulier le vin, est l'un des symboles de la tradition et de la gastronomie française. Il est associé à la fête, à la convivialité en famille ou entre amis. Il accompagne systématiquement les événements marquants de la vie sociale. Il est apprécié pour le plaisir du goût, mais aussi pour ses vertus socialisatrices, relaxantes et euphorisantes.

En 2015, la France se classait au 43ème rang sur les 53 pays de la région Europe de l'Organisation mondiale de la santé, en termes de consommation d'alcool.

Si elle n'occupe plus la tête du classement comme cela a longtemps été le cas, la France demeure néanmoins dans le groupe des pays les plus consommateurs, dans un contexte où les niveaux et modes de consommation se sont sensiblement rapprochés d'un pays à l'autre.

En 2017, 20,7% des 18-75 ans déclaraient avoir été ivres au cours des 12 derniers mois, les hommes étant plus de 2 fois plus nombreux que les femmes à être dans ce cas (28,6% contre 13,2%). Ce type de comportement est en hausse par rapport à 2014.

Les modes de consommation des jeunes sont différents de ceux de leurs aînés :

En termes de fréquence, la consommation quotidienne est rare chez les jeunes : 2,3% des jeunes de 18 à 24 ans boivent de l'alcool tous les jours. Cette proportion augmente avec l'âge : elle représente 7,4% des 45-54 ans et 26% des 65-75 ans.

En termes de quantité, le nombre de verres d'alcool bus par jour de consommation décroît avec l'âge. De plus, 54,1% des jeunes entre 18 et 24 ans et 48,8 % des 25-34 ans ont eu une API (alcoolisation ponctuelle importante : le fait de boire au moins 6 verres en une occasion). Les ivresses régulières (au moins 10 au cours de l'année) s'observent principalement chez les jeunes. Ces derniers se distinguent des adultes par la nature des boissons alcooliques qu'ils consomment. Alors que le vin est la boisson la plus consommée dans la population française, il l'est peu parmi les jeunes qui préfèrent boire de la bière et des alcools forts.

Dans le département de la Haute-Loire, la conduite en état d'ivresse est le deuxième facteur de mortalité, après la vitesse. Le problème majeur de l'alcool est son effet

dose. Une personne qui a bu à 8,5*** fois plus de risque d'être responsable d'un accident mortel.

En France, l'alcoolémie est en hausse de +2,2 %, soit 22,3 % des délits.

Sur le département de la Haute-Loire, la conduite sous l'emprise de produits addictifs représente 64,4 % des rétentions du permis de conduire. 31,6 % concerne des infractions liées à l'alcool.

L'association alcool/stupéfiants multiplie par 29 le risque d'être responsable d'un accident mortel.

Parmi les 76 auteurs présumés responsables, 15,8 % auront consommé de l'alcool et/ou des stupéfiants. Parmi les jeunes âgés de 18 à 24 ans, 5 ont été impliqués dans un accident mortel avec de l'alcool et/ou des stupéfiants.

La vitesse un enjeu important en Haute-Loire.

19,8 % des auteurs présumés responsable ont commis un excès de vitesse ou la vitesse n'était pas adaptée aux circonstances. La vitesse est donc la première cause d'accidents mortels dans notre département. Après 2 ans de crise sanitaire qui les avait amenés à être plus prudents, c'est le retour des comportements dangereux sur la route.****

Dans grand nombre d'accidents, la vitesse intervient non seulement comme facteur déclenchant, mais également comme facteur aggravant.

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées et aux événements inattendus (distance parcourue durant le temps de réaction, évitement possible ou non, puis distance de freinage), et sur sa gravité lésionnelle (énergie dissipée dans le choc).

Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain.

Or, la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Il est à noter que sur le département, 1 137 suspensions du permis de conduire ont été effectuées par les forces de l'ordre pour ce motif ce qui représente 26,1 % de l'ensemble des suspensions sur la période 2017-2021.

Parallèlement, **les distracteurs** représentent une part importante des facteurs de causes des accidents. Téléphoner au volant multiplie le risque d'accident par 4. Lire un message en conduisant multiplie le risque d'accident par 23. Il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes. On peut ajouter que le risque serait similaire entre téléphoner avec ou sans « kit mains libres » en raison de la composante cognitive de la distraction.

L'omniprésence du téléphone dans la vie quotidienne et au volant peut être assimilée à une forme de dépendance.

Certains scientifiques parlent de syndrome FOMO (Fear of Missing Out) : la peur de rater quelque chose, un besoin irrésistible d'être constamment en relation avec les autres et d'être joignable à tout moment.

Il existe également ce que l'on appelle plus communément l'errance mentale ou « mind wandering ». Les usagers de la route sont perdus dans leurs pensées.

11,8 % des présumés responsables (PR) ont été distraits par l'utilisation du téléphone ou d'autres distracteurs technologiques.

Il est difficile de mettre en évidence l'usage du téléphone portable dans l'accidentalité locale. Dans le cas de certains accidents mortels, une commission rogatoire permet d'accéder au relevé téléphonique du mis en cause. Cependant, tous les usages (visionnage d'un film, consultation d'Internet...) ne peuvent être tracés.

La conduite nécessite une information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et sa réactivité face aux incidents.

Des études révèlent que le défaut d'attention est présent dans 25 à 50% des accidents corporels. Selon une analyse multifactorielle des causes d'accidents (ASFA) entre 2016 et 2020, l'inattention intervient dans 15% des accidents mortels sur autoroute.

Selon une enquête TNS Sofres pour Axa prévention en 2015, 29 % des conducteurs reconnaissent lire des SMS, des alertes, des mails au volant. 36 % déclarent utiliser leur téléphone pour passer ou recevoir des appels en conduisant. 61 % des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant et 32 % en écrivent.

Le baromètre Axa prévention 2022 fait apparaître une utilisation record du téléphone au volant. L'enquête démontre que 80% des conducteurs continuent d'utiliser leur téléphone au volant, tous usages confondus, 52% passent encore des appels au volant, 45% paramètrent leur GPS en conduisant et 34% lisent ou écrivent des SMS en conduisant.

L'utilisation du smartphone en roulant concerne 84% des utilisateurs de trottinettes, 72% des cyclistes et 46% des motards et scootéristes.

Il convient de retenir cet enjeu compte-tenu du développement exponentiel de l'usage du téléphone mobile au volant.

*Chiffres alcool-info-service

** Chiffres sécurité routière

***Enquête barométrique Kantar pour AXA Prévention réalisée online du 10 au 25 janvier 2022, auprès d'un échantillon représentatif de 2253 personnes résidentes en France métropolitaine et âgées de 18 à 75 ans.

8.3.1 – Les orientations d’actions - alcool/stupéfiants

Communiquer lors des campagnes nationales, Dry January par exemple.

Réaliser des évènements ludiques auprès des jeunes sous forme d’escape Game alcool/cannabis.

L’association Addiction France a pour projet d’activer un réseau santé jeunes (20 partenaires sur le département). Une des actions 2023 : création d’une plaquette d’informations générales à destination des jeunes (santé – sexualité – logement – problèmes addictions – ressources – adresse utiles).

L’association Addiction France a programmé pour 2024 un « Village santé des ados » en partenariat avec les structures du réseau santé jeunes (20 partenaires sur le département dont la sécurité routière).

L’association Addiction France animera plusieurs stages en lien avec différentes structures, par exemple :

- Stages alcool / stupéfiants : convention avec le Tribunal de Grande Instance (TGI) au Puy-en-Velay une fois par mois ;
- Stages auprès de la Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ) quatre fois par an ;
- Actions de sensibilisation auprès des jeunes 12-25 ans (collèges et lycées professionnels notamment) qui s’appuient sur des programmes reconnus par l’ARS (Agir à fond) ;
- Action de sensibilisation auprès des parents (soirées débats) ;
- Actions de formation auprès des professionnels de structures d’enseignement de jeunes vulnérables ;
- Permettre la consultation de jeunes consommateurs auprès du CSAPA (centre de soin et d’accompagnement et de prévention en addictologie) ;
- Accueillir et accompagner les jeunes à la réduction des risques des usagers de drogues auprès du CAARUD (centre d’accueil et d’accompagnement à la réduction des risques des usagers de drogues).

Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d’alcool, encourager l’autocontrôle d’alcoolémie.

Valoriser le principe du conducteur sobre, « SAM, celui qui conduit c’est celui qui ne boit pas ».

Organiser des campagnes au niveau local sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives).

Développer les actions d’information dans les établissements scolaires et sensibiliser les jeunes, dès l’adolescence, aux risques liés à l’alcool et aux drogues sur la conduite (vélo, scooter, voiture sans permis).

Lors d’interventions auprès de différents publics, **informer** sur les effets de la consommation d’alcool et de drogues : effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes.

Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l’alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton.

Associer les forces de l'ordre pour s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.

Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (Festivals, Roi de l'oiseau, Saint-Sylvestre...)

8.3.2 – Les orientations d'actions - vitesse et non respect des priorités

Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée) et l'apprentissage des règles de conduite.

Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité et les règles de priorités.

Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender).

Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive.

Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, pneus, huile...) car les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitent plus fortement la mécanique.

Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité.

Sensibiliser les usagers aux vitesses réellement pratiquées à l'aide de radars pédagogiques mobiles.

Engager des opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières.

Maintenir un haut niveau de contrôle des limitations de vitesse.

8.3.3 – Les orientations d'actions - distracteurs (l'usage du téléphone au volant)

Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois).

Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable.

Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés.

Engager des opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières.

8.4 – Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur : chaque année les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de mission ou de trajet) constituent la première cause de mortalité au travail.

Peu importe le déplacement, les salariés sont exposés à des risques routiers tels que collisions, accidents de la route, mal de dos (conduite d'un véhicule), heurt, glissade ou entorse (circulation à pied). L'employeur doit prendre en compte ces risques et mettre en place une organisation du travail qui permette de rationaliser et de sécuriser les déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise. Pour se faire, l'employeur doit intégrer le risque routier dans leur Document Unique de Sécurité (D.U.S).

En 2021, en France, 56 390 personnes ont été victimes d'un accident de la route, lié au travail, dont 12 610 victimes d'un accident dans le cadre d'un déplacement professionnel (accident de mission). Outre les décès, ces accidents peuvent avoir des conséquences graves pour la santé des salariés. Ils sont aussi facteurs de désorganisation pour les entreprises.

Sur le département de la Haute-Loire, entre 2017 et 2021, 8,4 % des tués faisaient soit un déplacement domicile/travail, soit un trajet professionnel. La famille de départements, quant à elle, comptabilise 11,5 % des tués sur cette même période.

Le risque routier professionnel est identifié comme un des risques prioritaires du quatrième plan santé au travail 2021-2025 et comme une priorité de la politique de la sécurité routière.

Dans ce cadre, le ministère du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion en collaboration avec ses principaux partenaires que sont la délégation à la sécurité routière (DSR) et la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), a défini une stratégie visant à approfondir la connaissance statistique et le suivi de ce risque et à sensibiliser les chefs d'entreprises ainsi que les branches professionnelles.

8.4.1 – Les orientations d'actions

Les entreprises sont confrontées à de nouvelles logiques de gestion des mobilités, elles représentent un réel levier d'action pour améliorer la sécurité routière.

Le risque routier doit être pris en compte dans tous ses aspects : les risques liés à la circulation routière, les risques inhérents à l'état des véhicules (entretien, ergonomie) ou encore ceux liés aux capacités physiques demandées aux utilisateurs réguliers ou occasionnels des véhicules automobiles, conducteurs ou passagers (pénibilité, exposition aux bruits, à la pollution, opérations de chargement ou de déchargement...).

Au niveau local, la création d'un club permettrait aux professionnels de se réunir pour combattre le risque routier et d'échanger sur les bonnes pratiques.

Sensibiliser les agents de l'État à la préparation de leurs déplacements et promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement).

Renforcer les actions d'information et de sensibilisation des jeunes notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec

le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite.

Proposer aux forces de l'ordre d'assurer des contrôles sur le respect des règles en matière de temps de conduite auprès des entreprises de transport.

9 – Suivi et évaluation du DGO

Ce document offre une vision stratégique des actions à mener sur la période 2023-2027. En effet, il définit les orientations d'actions à venir au niveau du département de la Haute-Loire. Les partenaires locaux en seront les principaux acteurs et contribueront ainsi à faire baisser l'insécurité routière.

Par le biais du plan départemental de sécurité routière (PDASR), un bilan annuel des actions réalisées sera dressé. Il aura vocation à recenser les actions mises en œuvre dans le département en cohérence avec les enjeux définis dans le DGO.

Les partenaires locaux seront forces de proposition et auront à cœur de faire émerger des initiatives innovantes.

Pour favoriser des liens forts avec nos partenaires locaux, une réunion annuelle sera organisée à l'occasion du PDASR. Celle-ci sera l'occasion de faire un bilan des actions menées tout au long de l'année et de faire un bilan de l'accidentalité. Ainsi, de manière collégiale les orientations d'actions à venir seront votées et validées par le chef de projet.

Le Puy-en-Velay, le 20 mars 2023

Le préfet,

Le procureur de la République,

Éric ÉTIENNE

Cathy PAJON

La présidente du Conseil départemental,

Pour le président de l'AMF 43,
vice présidente de l'association des maires et des
présidents d'intercommunalité de la Haute-Loire

Marie-Agnès PETIT

Christelle VALANTIN

Le commandant le groupement de gendarmerie
départementale de la Haute-Loire

Le directeur départemental de la sécurité
publique de la Haute-Loire

Maxime VIORNERY

Frédéric GONON

L'inspectrice d'académie, directrice académique
des services de l'éducation nationale
de Haute-Loire,

Pour le directeur interdépartemental
des routes massif central,
le responsable territorial Ardèche - Haute-Loire,

Marie-Hélène AUBRY

Éric COSTE

Le directeur de la caisse primaire
d'assurance maladie

Frédéric BRANCE,

Pour la CARSAT,
le directeur des risques professionnels et de
l'accompagnement social,

Philippe GERNOLLE

Pour le directeur de l'association addiction
France, la directrice d'établissements
CSAPA – CAARUD

Mélanie CUOQ

La présidente de l'association
« Vivre et conduire »

Maryse MASCLAUX

Pour la fédération française
des motards en colère - Antenne 43

Pour la fédération française
des motards en colère - Antenne 43

Jean-Louis GIROUX

Béatrice MARTEL

Pour le président de l'association
départementale transport éducatif
éducation publique 43

Roger PUPIN