

Document Général d'Orientations (DGO) de la politique locale de sécurité routière pour la période 2018-2022

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Table des matières

1.Préface.....	4
2.Présentation générale du département de l'Ain.....	6
2.1.Contexte géographique.....	6
2.2.Les infrastructures routières et autoroutières	6
3.Contexte général, démarche d'élaboration du DGO, bilan du DGO 2013-2017.....	7
3.1.Contexte national.....	7
3.2.Le partenariat État-Département en matière de sécurité routière.....	7
3.3.Définition du DGO.....	7
3.4.Démarche d'élaboration.....	8
3.5.Évaluation du précédent DGO 2013-2017.....	8
4.Bilan général de l'accidentalité et évolution.....	9
4.1.L'accidentalité corporelle sur la période 2012-2016.....	9
4.2.Le mode de déplacement.....	10
4.2.1.Accidents corporels selon la période.....	10
4.2.2.Accidents corporels selon le type d'utilisateur.....	11
4.2.3.Parmi les victimes.....	12
4.3.La classe d'âges.....	13
4.4.Le milieu.....	13
5.Les enjeux.....	14
5.1.Définition des enjeux prioritaires en matière de sécurité routière.....	14
5.2.Les jeunes.....	15
5.2.1.Les adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	15
5.2.2.Les jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	16
5.2.3.Les jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	17
5.3.La conduite après usage de substances psychoactives.....	18
5.3.1.L'alcool.....	18
5.3.2.Les stupéfiants.....	18
5.4.Les véhicules deux roues motorisés.....	19
5.5.Les seniors.....	21
5.5.1.Les seniors âgés de 65 à 74 ans.....	21
5.5.2.Les seniors âgés de 75 ans et +.....	22
5.6.Les distracteurs.....	23
5.7.Le risque routier professionnel.....	24
5.8.Conclusions.....	25
5.8.1.Sur l'accidentalité.....	25

5.8.2. Sur les actions de prévention et de communication.....	25
5.8.3. Sur les aspects financiers.....	25
6. Les orientations d'actions.....	26
6.1. Méthode d'élaboration.....	26
6.2. Les orientations d'actions du DGO 2018-2022.....	26
6.3. Les orientations d'actions transversales.....	26
6.4. Les orientations d'actions de l'enjeu "jeunes".....	29
6.5. Les orientations d'actions de l'enjeu "alcool et stupéfiants".....	30
6.6. Les orientations d'actions de l'enjeu "deux roues motorisés".....	31
6.7. Les orientations d'actions de l'enjeu "seniors".....	32
6.8. Les orientations d'actions de l'enjeu "distracteurs".....	33
6.9. Les orientations d'actions de l'enjeu "risque professionnel".....	34
7. Enjeu vitesse et programme radars.....	35
7.1. Contexte général.....	35
7.2. Le réseau de radars fixes.....	35
7.3. La mise en place des itinéraires de sécurité radars.....	35
8. Suivi et évaluation du DGO, lien avec le PDASR.....	36
9. Liste des annexes.....	36
10. Références.....	36
11. Glossaire.....	37

1. Préface

La sécurité routière est une politique publique prioritaire dans le département de l'Ain depuis de nombreuses années. Cette politique vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle mobilise les acteurs publics (État et collectivités), les acteurs privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention routière ou de défense des usagers de la route...), et l'ensemble des usagers.

En quelques décennies, cette politique volontariste a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route, en le ramenant de 18 000 au début des années 1970 à 8 000 en 2000 et 3 268 en 2013. Pour atteindre ces résultats, des mesures fortes, parfois impopulaires, destinées à combattre l'insécurité routière ont été adoptées : fixation des seuils de taux d'alcool dans le sang, instauration de limitations de vitesse, port obligatoire de la ceinture ou du casque, création du système de bonus-malus sur les primes d'assurances, instauration du permis à points, du permis probatoire et du contrôle technique obligatoire, pénalisation de certains délits routiers, automatisation des sanctions et du traitement des infractions.

Dans le même temps, les actions de prévention se sont multipliées dans le cadre du pôle commun sécurité routière entre l'État et le Département de l'Ain qui permet depuis 2003 de mutualiser les moyens humains et financiers affectés à la politique de sécurité routière.

Cependant, ces dernières années, le nombre de tués a eu tendance à repartir à la hausse : 3 655 personnes sont mortes sur les routes en 2016, ce qui place la France au 14^{ème} rang de l'Union Européenne avec 55 personnes tuées par million d'habitants.

Convaincu de nos marges de progrès, le gouvernement s'est fixé en 2014 l'objectif de passer sous le seuil de 2 000 tués par an sur les routes en 2020. Cet objectif a été réaffirmé par le ministre de l'intérieur le 23 janvier 2017 lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR). La déclinaison dans l'Ain de cet objectif ramène le nombre de victimes à 23 en 2020. Il était encore de 59 en 2016 et de 44 en 2017. Les dernières mesures prises suite à la réunion du CISR du 9 janvier 2018, avec en particulier la mesure phare d'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, ont pour objet de tendre vers cet objectif ambitieux.

Pour atteindre cet objectif, qui impose d'agir sur le triptyque de sécurité des véhicules, infrastructures et usagers, d'utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque et de cibler les usagers surreprésentés (les jeunes, les deux-roues motorisés, les piétons, les cyclistes et les seniors), le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, par circulaire du 11 avril 2017, a chargé chaque préfet de département d'établir un document général d'orientations (DGO) pour les années 2018-2022.

Le DGO est à la fois un outil de programmation, qui doit définir les orientations d'actions à mener dans le département, et de mobilisation locale de la politique de sécurité routière, pour renforcer la sécurité sur les routes. Ce document doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière dans l'Ain et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions et de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO de l'Ain a été élaboré sur la base d'un diagnostic précis. Il est le fruit d'une large concertation entre les différents services de l'État, dont les forces de sécurité, le Département, les collectivités, le monde associatif et des partenaires particulièrement concernés compte tenu de leurs missions (CCI, CARSAT, assureurs...).

Cette concertation a été réalisée dans le cadre des Assises de la sécurité routière qui se sont tenues le 8 novembre 2017. Les partenaires ont été invités à travailler sur les six enjeux retenus au niveau départemental : les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les deux roues motorisés, les seniors, les distracteurs et le risque professionnel.

C'est donc avec la volonté de répondre à tous les enjeux de sécurité routière identifiés par le gouvernement que le présent document général d'orientations a été élaboré entre les partenaires. Il sera le cadre des actions de sécurité routière dans le département pour la période 2018-2022.

Bourg-en-Bresse, le 12 avril 2018

Le Préfet

Le Président du Conseil départemental

Signé

Signé

Arnaud COCHET

Jean DEGUERRY

2. Présentation générale du département de l'Ain

2.1. Contexte géographique

Le département de l'Ain se situe au nord-est de la région Auvergne-Rhône-Alpes, à la croisée des axes nord-sud et est-ouest qui relient les grandes régions européennes.

Délimité par le Rhône et la Saône à l'est, au sud et à l'ouest, le département de l'Ain comprend deux territoires aux reliefs contrastés : l'ouest du département est un territoire de plaines (avec la Bresse au nord et le plateau de la Dombes au sud), et le Bugey qui constitue la partie sud du massif du Jura. Enfin, le Pays de Gex est une zone de plaine enclavée entre la Suisse et les sommets du Jura.

Le département est influencé par les métropoles de Lyon et de Genève, l'agglomération mâconnaise et l'unité urbaine de Chambéry - Aix-les-Bains, avec un développement démographique exceptionnel et un taux de croissance moyen annuel de 1,3 % entre 2007 et 2012, (2^{ème} position des départements métropolitains en termes de dynamisme démographique, loin devant la moyenne nationale qui est de 0,5 %). Il comptait 634 000 habitants en 2015. Entre 2000 et 2015, l'Ain a accueilli 120 000 habitants supplémentaires.

2.2. Les infrastructures routières et autoroutières

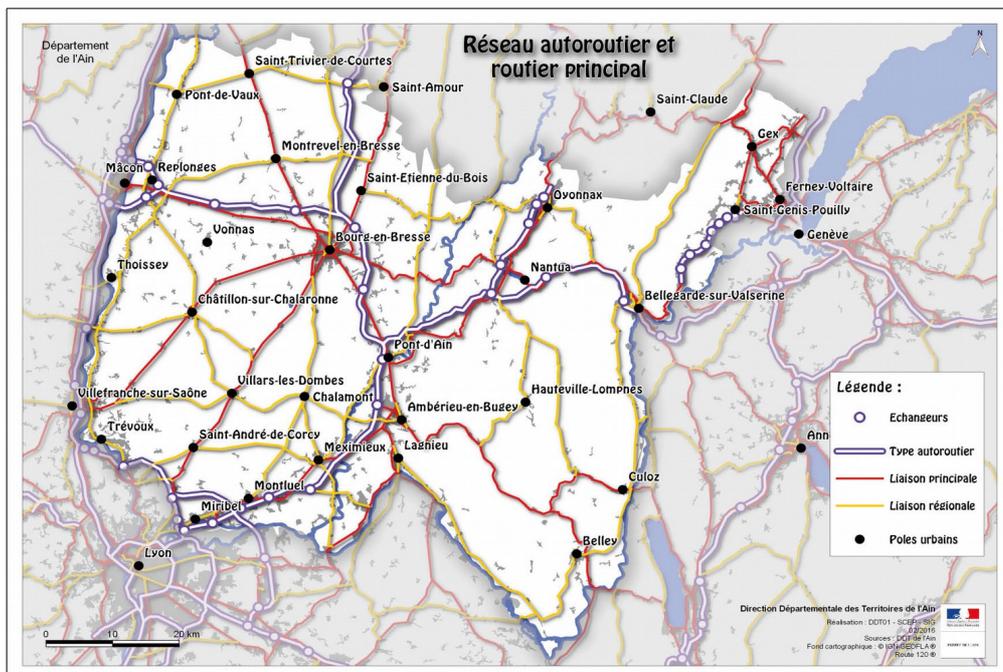
Le département de l'Ain est bien desservi par les infrastructures de transport.

Le réseau autoroutier maille le département et ses périphéries. Seuls le Bugey au nord de Belley et la vallée de la Valserine sont éloignés des points d'accès.

Le réseau routier présente des différences liées à la géographie selon qu'il se situe en plaine ou en territoire de montagne.

Côté plaine, les liaisons routières sont nombreuses et efficaces. Les trafics sont plus denses près des agglomérations principales. En zone de plaine (Dombes, Bresse, Pays-de-Gex...), le réseau routier est caractérisé par de longues lignes droites, propices à la vitesse.

Côté montagne, la chaîne du Jura forme une succession de vallées orientées nord-sud, avec deux vallées encaissées orientées est-ouest (cluse de Nantua et cluse des Hôpitaux), et des zones de massif plus difficilement accessibles.



Doc 1 : Réseau principal routier et autoroutier

Le réseau autoroutier comprend 228 km gérés par APRR et 6 km par ATMB. Il supporte à la fois le trafic de transit et le trafic local.

Le réseau routier départemental, géré par le Département (4 453 km), comprend notamment le réseau routier structurant, qui assure les échanges entre les principaux pôles d'attraction, sur lequel transite l'essentiel du trafic, mais aussi le réseau routier de liaison qui assure la connexion entre les grands centres urbains et enfin le réseau routier ordinaire qui assure en complément du réseau routier communal une desserte très fine du territoire.

Les déplacements domicile-travail, sur la partie ouest, s'orientent vers Bourg-en-Bresse, Mâcon, Ambérieu-en-Bugey, Lyon et Villefranche-sur-Saône. Les phénomènes observés caractérisent un développement péri-urbain. Sur la partie Est, l'influence des grands pôles d'emplois est plus limitée en raison, notamment, des barrières géographiques, à l'exception du Pays de Gex.

On rencontre les **trafics les plus importants** sur le réseau départemental structurant. En 2016, on constate une hausse du trafic de 2,8 % par rapport à 2015 sur l'ensemble du réseau routier départemental. Les niveaux de trafics sont liés à la proximité des agglomérations et des zones d'emploi : agglomérations lyonnaise et genevoise, Bourg-en-Bresse, Mâcon, Villefranche-sur-Saône, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey et Belley. Entre 2014 et 2015, on relève une évolution du trafic moyen de 3,5 % sur le réseau autoroutier du département de l'Ain.

3. Contexte général, démarche d'élaboration du DGO, bilan du DGO 2013-2017

3.1. Contexte national

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017, les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux ;
- protéger les usagers les plus vulnérables ;
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière ;
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Les dernières mesures adoptées par le Gouvernement, suite à la réunion du CISR du 9 janvier 2018 (avec sa mesure phare de limitation de la vitesse à 80 km/h sur le réseau routier à double-sens sans séparateur central), viennent compléter les mesures déjà prises en vue d'atteindre cet objectif ambitieux.

3.2. Le partenariat État-Département en matière de sécurité routière

Dans le cadre d'un partenariat exemplaire depuis 2003, l'État et le Département de l'Ain œuvrent conjointement au sein du Pôle sécurité routière pour mettre en œuvre une politique de prévention, de sensibilisation et d'information cohérente avec les enjeux prioritaires du département. Par convention du 16 avril 2009, ce partenariat se traduit par une mutualisation de moyens humains et financiers ; le Département apportant sous forme de fonds de concours une dotation de crédits équivalente à celle de l'État.

3.3. Définition du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue un outil politique de programmation pour la période 2018-2022 qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Après deux cycles de programmation de cinq ans (2008-2012 puis 2013-2017), un nouveau DGO doit être élaboré pour la période 2018-2022.

Le DGO est le cadre de référence pour l'élaboration annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

3.4. Démarche d'élaboration

L'élaboration du DGO a fait l'objet d'une note de cadrage nationale de la Délégation à la sécurité routière en date du 11 avril 2017 et d'un guide méthodologique.

L'élaboration du DGO a permis 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 à décliner dans les PDASR.

L'élaboration du DGO s'est déroulée en plusieurs étapes :

- évaluation du précédent DGO 2013-2017 ;
- définition des enjeux départementaux prioritaires sur la base des enjeux définis au niveau national ;
- consultation des partenaires (notamment avec la tenue des Assises de la sécurité routière le 8 novembre 2017) ;
- rédaction et validation des orientations d'actions.

3.5. Évaluation du précédent DGO 2013-2017

Le DGO 2013-2017 a fait l'objet d'une évaluation sur les points suivants :

- évolution de l'accidentalité sur la période 2012 à 2016 ;
- bilan des actions des PDASR de 2013 à 2017.

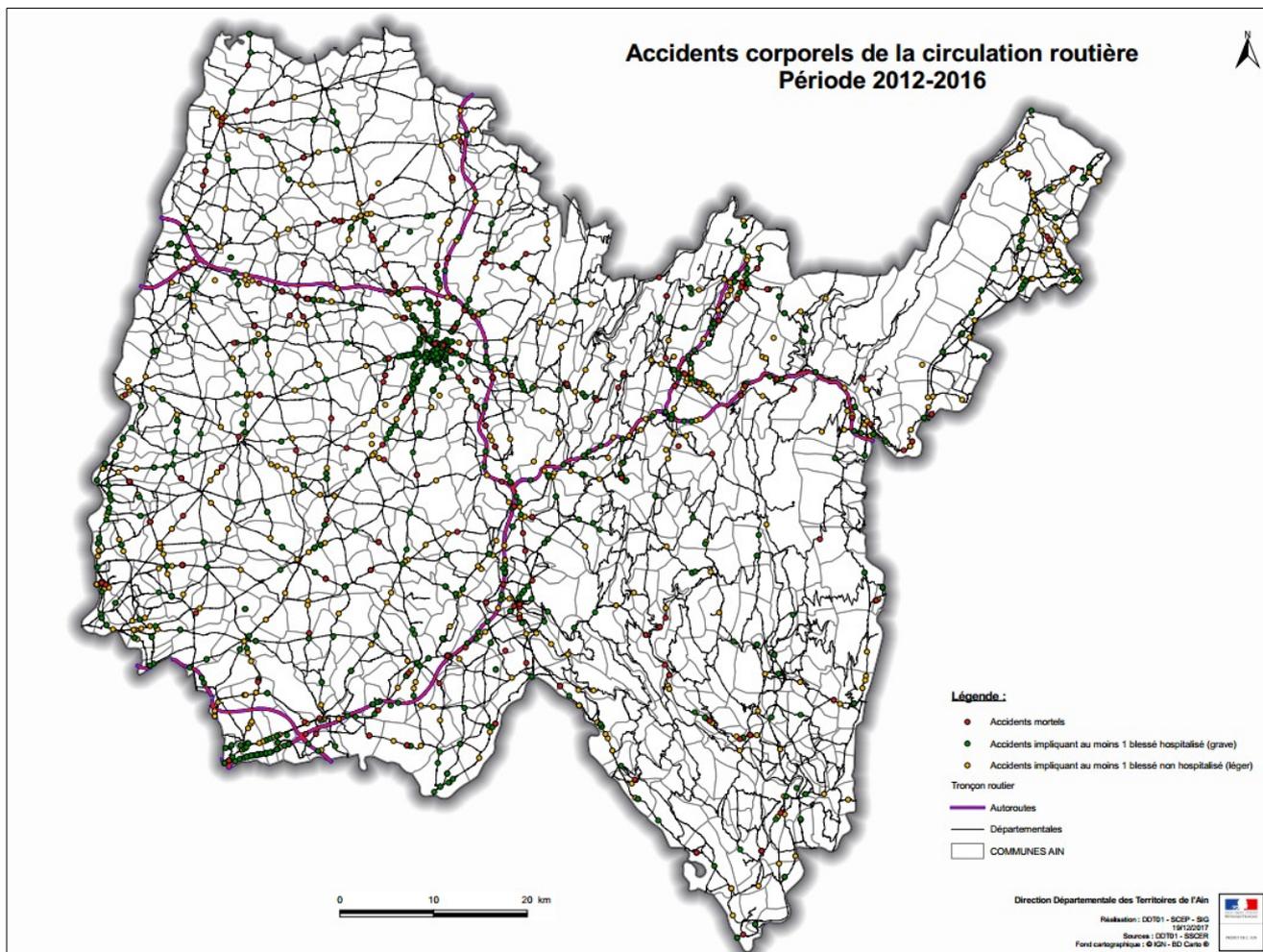
Les chiffres de l'accidentalité sont présentés dans le chapitre 6 ; le bilan détaillé est joint en annexe.

Chaque année, dans le cadre du PDASR, une cinquantaine de projets est menée en lien avec une multitude de partenaires comme, les collectivités territoriales, l'éducation nationale, les associations, les assurances et avec l'appui du réseau des intervenants départementaux de sécurité routière bénévoles (IDSR). Les forces de police et de gendarmerie sont également associées au Pôle sécurité routière sur des actions de prévention.

4. Bilan général de l'accidentalité et évolution

4.1. L'accidentalité corporelle sur la période 2012-2016

Les statistiques de l'accidentalité routière ont pour origine les données des accidents corporels de la circulation provenant des forces de l'ordre (fichiers BAAC).



Doc 3 : Accidents corporels de la circulation routière entre 2012-2016

Sur cette carte des accidents corporels du département de l'Ain sur les années 2012 à 2016, on constate une répartition relativement homogène des accidents sur le territoire, avec des concentrations sur les axes à fort trafic (réseau départemental structurant) et à proximité des agglomérations (Bourg-en-Bresse, Oyonnax et Pays de Gex en particulier). Au niveau local, il n'est pas observé de points noirs d'accumulation d'accidents, démontrant ainsi le travail de sécurisation accompli par les gestionnaires d'infrastructures (Département et collectivités).

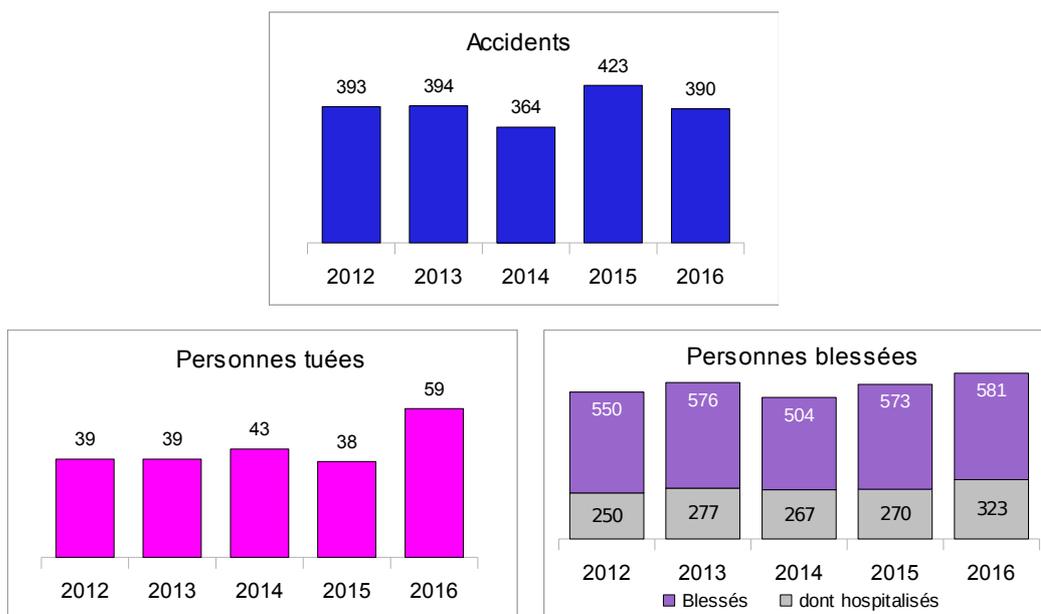
L'accidentalité générale de 2012 à 2016 :

- 1 964 accidents corporels ;
- 206 accidents mortels ;
- 218 tués ;
- 2 784 blessés dont 1 387 blessés hospitalisés (BH) et 1 397 blessés non hospitalisés (BNH),
- taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) : 11 %.

On dénombre chaque semaine en moyenne :

- 8 accidents corporels, dont 0,8 accident mortel ;
- 0,8 tué et 10 blessés (dont 5 BH et 5 BNH).

Nombre d'accidents, tués et blessés au cours des 5 dernières années



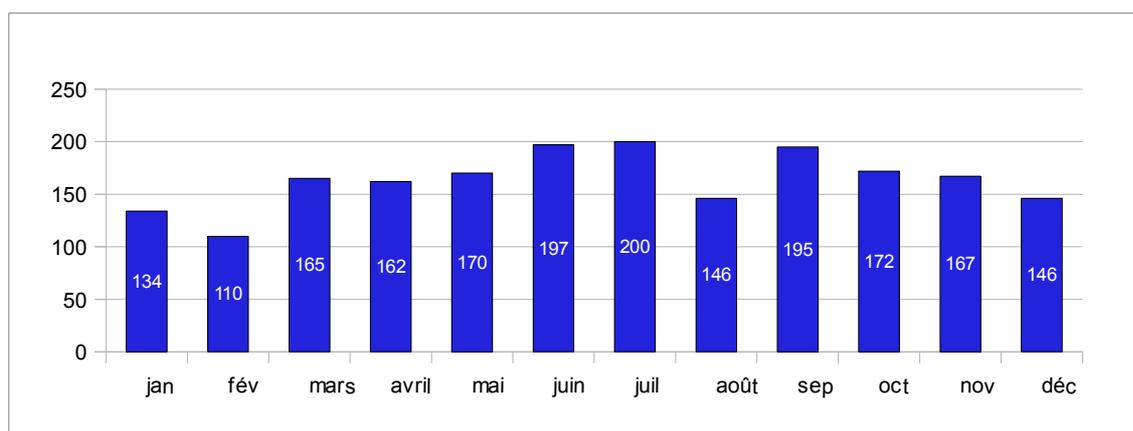
Après des années de baisse continue, les nombres d'accidents corporels et de blessés restent dans l'ensemble stables sur les cinq dernières années, avec respectivement, 390 accidents et 557 blessés par an en moyenne. En revanche, concernant le nombre de tués, l'année 2016 a été particulièrement meurtrière avec 59 tués soit 37 % de plus par rapport à la moyenne des cinq dernières années (autour de 40 personnes tuées).

La progression continue des trafics sur le réseau routier, corrélée à l'augmentation de la population, est sans doute l'une des causes limitant la baisse de l'accidentalité routière.

4.2. Le mode de déplacement

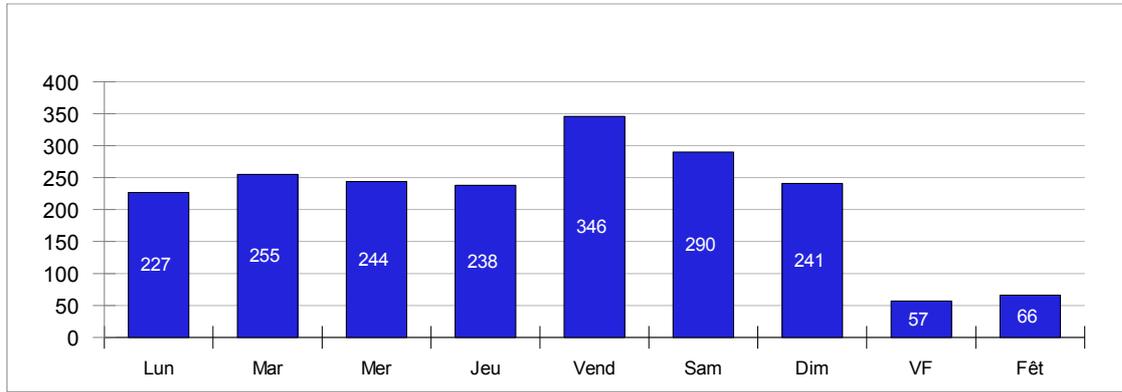
4.2.1. Accidents corporels selon la période

Nombre d'accidents sur cinq ans suivant le mois de l'année



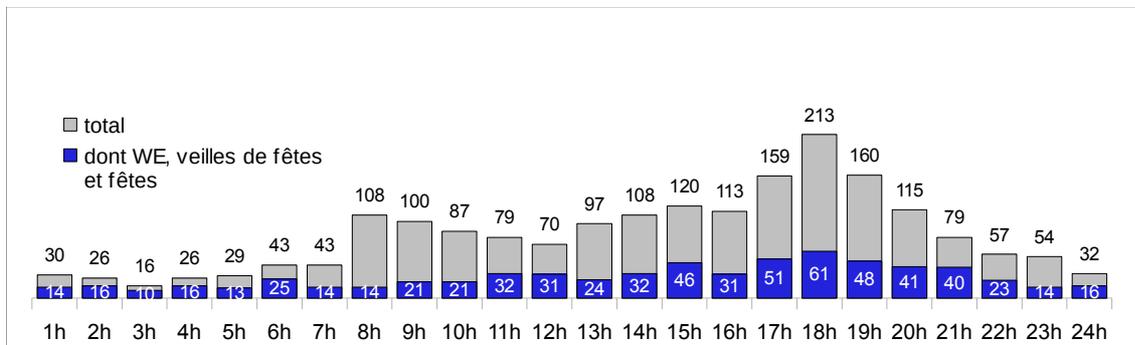
Des pics d'accidents corporels sont observés en juin, juillet et septembre avec en moyenne 200 accidents/mois. En revanche, le mois d'août et la période hivernale sont les périodes de l'année les moins accidentogènes.

Nombre d'accidents selon le jour de la semaine



Les samedis, dimanches, veilles de fêtes (VF) et fêtes (Fêt) regroupent plus d'un tiers des accidents corporels (33%) avec au total **654 accidents**. Le vendredi est la journée la plus accidentogène.

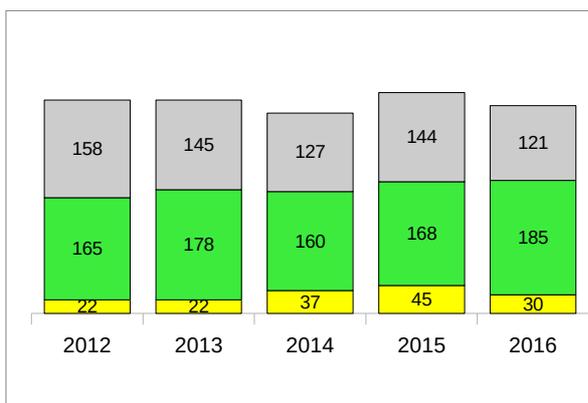
Nombre d'accidents suivant l'heure de la journée



La part des accidents ayant eu lieu entre 16 h et 19 h représente 27 % des accidents corporels avec **532 accidents**. Elle correspond globalement aux heures de fin de travail. La part des accidents de nuit est importante le week-end, les jours de fêtes et veille de fêtes.

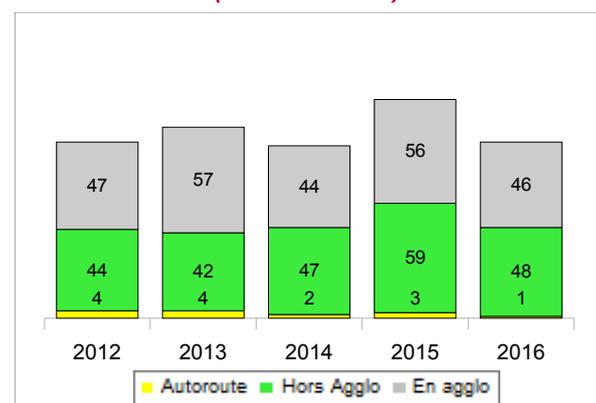
4.2.2. Accidents corporels selon le type d'utilisateur

Nombre d'accidents impliquant un véhicule de tourisme et/ou utilitaire



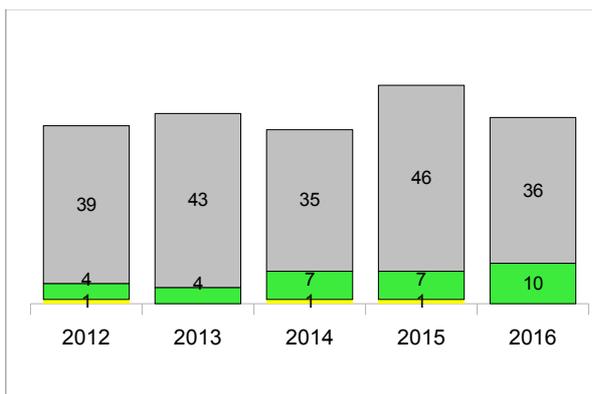
Près de **9 accidents sur 10** impliquent au moins un VL (**1 707 accidents** en cinq ans). Depuis 2012, le nombre d'accidents en agglomération a augmenté progressivement pour atteindre **+37 %** en 2016.

Nombre d'accidents impliquant un véhicule deux roues motorisé (< et >= 50cm³)



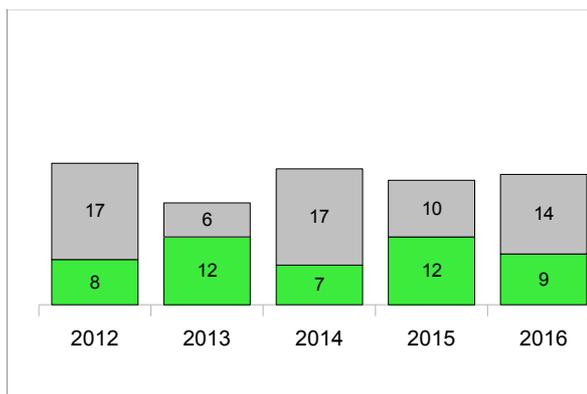
Un quart des accidents implique au moins un 2RM (**504 accidents** en cinq ans). Une stabilité du nombre d'accidents impliquant un 2RM hors et en agglomération est constatée, excepté pour l'année 2015 avec un pic respectif de 59 et 56 accidents soit **+ 20%** par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Nombre d'accidents impliquant un piéton



Plus d' 1 accident sur 10 implique au moins un piéton (234 accidents en cinq ans). Le nombre d'accidents en agglomération impliquant au moins un piéton oscille depuis 2012 et représente 85 % des accidents piétons, soit 199 accidents.

Nombre d'accidents impliquant un cycle

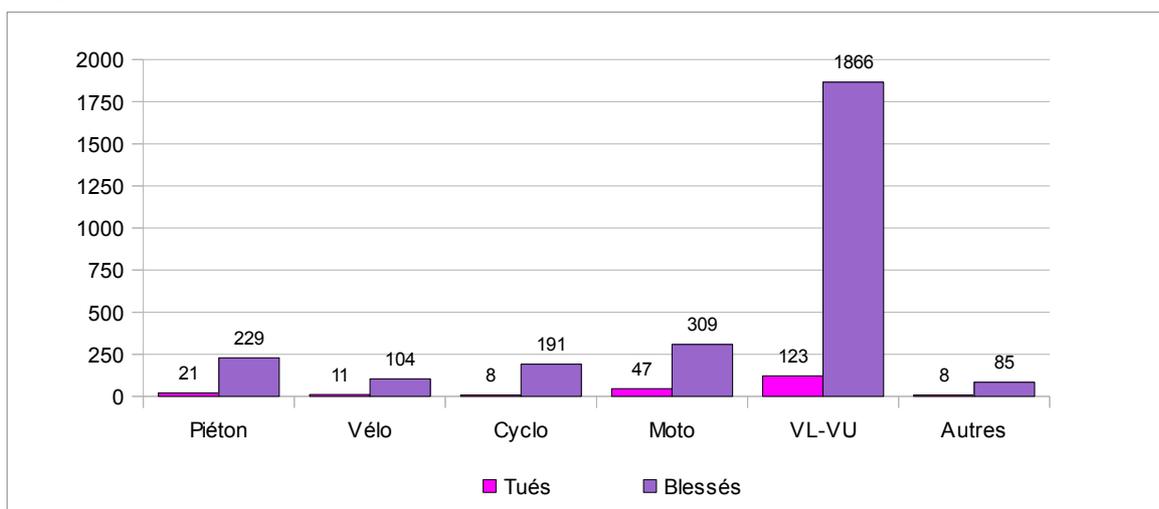


La part des accidents impliquant au moins un cycle représente 6% des accidents corporels soit 112 accidents.

■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ En agglo

4.2.3. Parmi les victimes

Usagers tués et blessés selon le mode de déplacement



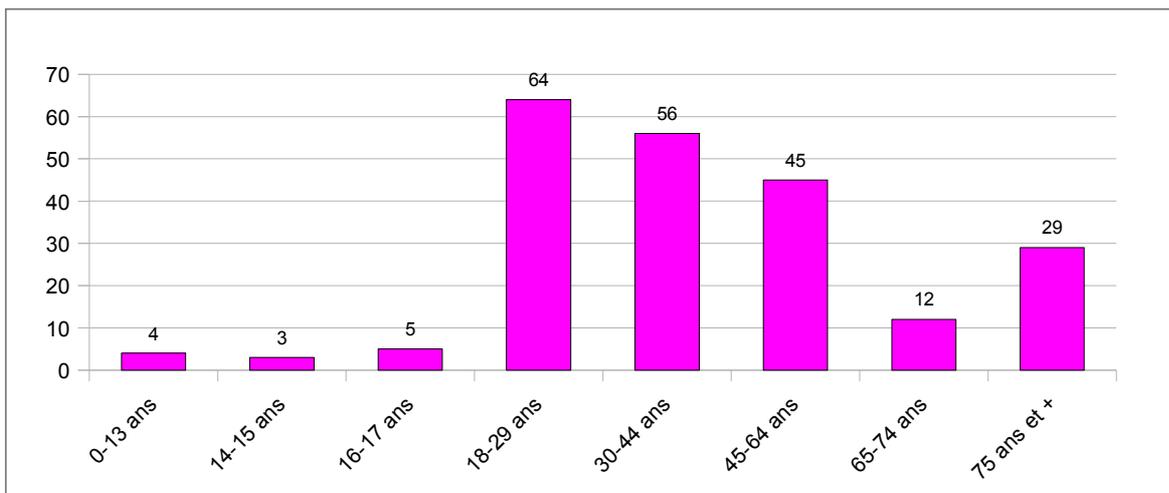
Le VL reste le mode de déplacement associé au plus grand nombre de victimes (blessés et tués). Leurs usagers constituent plus de la moitié des personnes tuées (56 %) avec 123 tués sur la route et 67 % des blessés soit 1 866.

Les usagers de 2RM représentent 26 % des tués soit 54 tués (dont 22 % pour les motocyclistes et 4 % pour les cyclomotoristes), et 18 % des blessés (respectivement 11 % et 7 %).

A noter, qu'à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué au guidon d'un 2RM est 20 fois plus important qu'au volant d'une voiture.

4.3. La classe d'âges

Nombre de tués par tranche d'âges

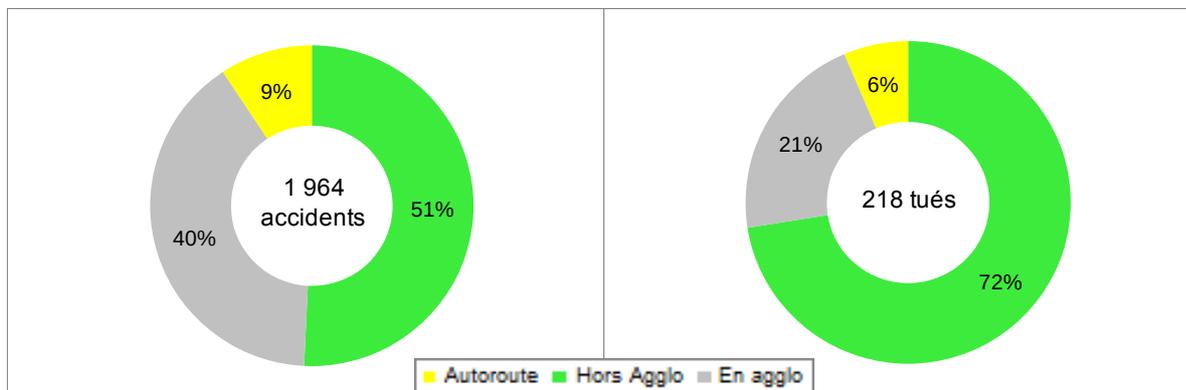


Près de 30 % des personnes tuées sur les routes sont des jeunes âgés de 18 à 29 ans.

Les seniors de plus de 65 ans forment 19 % de la mortalité routière (41 tués). Parmi ces seniors, 29 ont plus de 75 ans (70 %)

4.4. Le milieu

Répartition des accidents et tués selon le milieu



Les accidents corporels hors agglomération sont plus nombreux (1 179 accidents), ils sont aussi plus graves (taux de gravité de 15%) qu'en agglomération du fait de vitesses plus élevées.

5. Les enjeux

5.1. Définition des enjeux prioritaires en matière de sécurité routière

Sur la base des enjeux proposés au niveau national, **les enjeux suivants ont été retenus pour le département de l'Ain :**

- **les jeunes,**
- **l'alcool et les stupéfiants,**
- **les deux roues motorisés,**
- **les seniors,**
- **les distracteurs,**
- **le risque professionnel.**

Les deux autres enjeux, proposés au niveau national (**vitesse** et **partage de la voirie**), n'ont pas été repris au niveau départemental, car le facteur vitesse est déjà intégré à tous les enjeux retenus, et fait l'objet de mesures spécifiques (notamment la mise en œuvre du programme radars et l'abaissement général de la vitesse à 80 km/h programmé au 01/07/2018) ; le partage de la route est plus spécifique aux zones urbaines et péri-urbaines. Toutefois, ces deux enjeux non retenus feront également l'objet d'actions dans les PDASR.

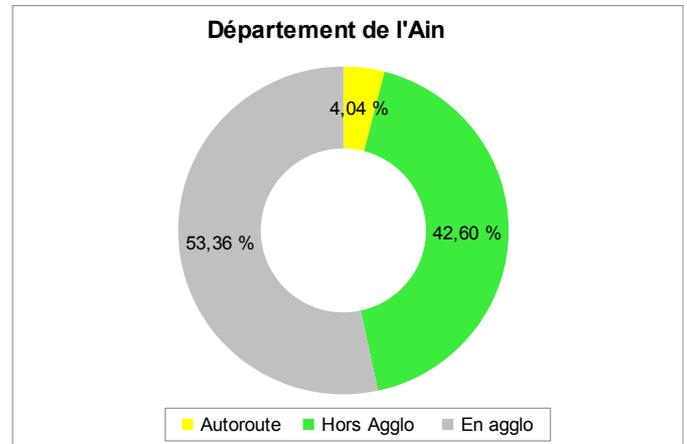
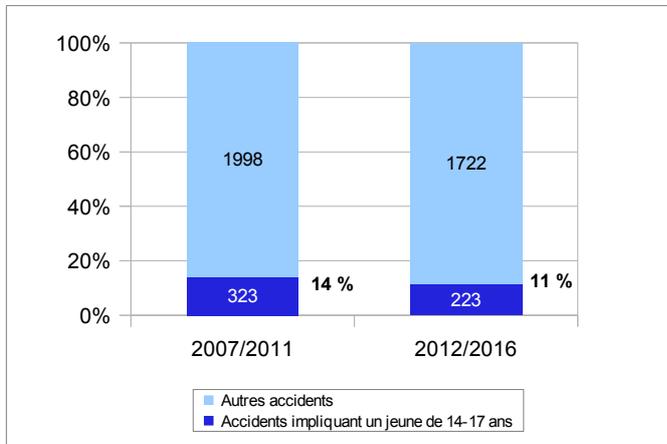
Pour mémoire, le DGO 2013-2017 avait retenu les enjeux suivants : les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les deux roues motorisés, les seniors en enjeux prioritaires ; et la vitesse, les obstacles fixes, l'adaptation des comportements aux conditions de circulation et le risque professionnel en enjeux locaux.

Cinq des nouveaux enjeux sont identiques à ceux de la période 2013-2017 ; les distracteurs au volant constituent un enjeu nouveau et émergent.

5.2. Les jeunes

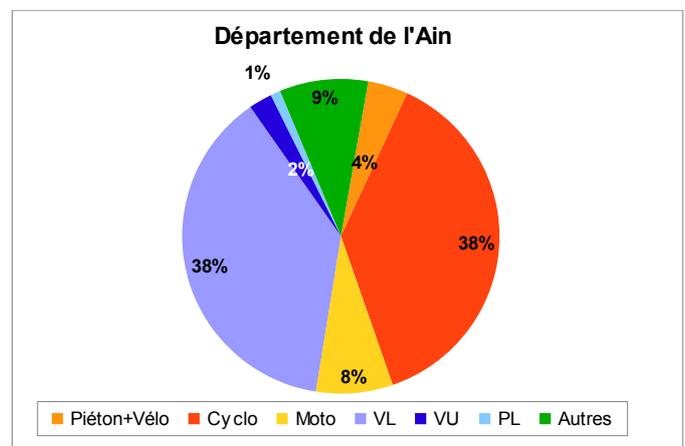
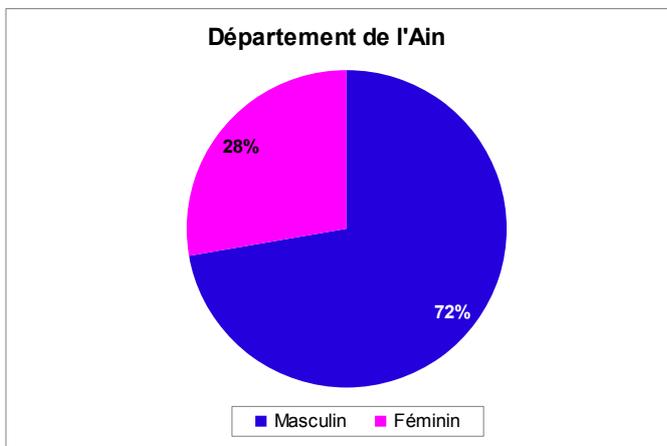
5.2.1. Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

Part des accidents impliquant des jeunes âgés de 14 à 17 ans par rapport aux accidents corporels sur les années 2012 à 2016



La part des accidents impliquant des jeunes âgés de 14 à 17 ans est en baisse de 3 % entre les deux périodes citées.

Plus de la moitié des accidents (53 %) est située en agglomération.

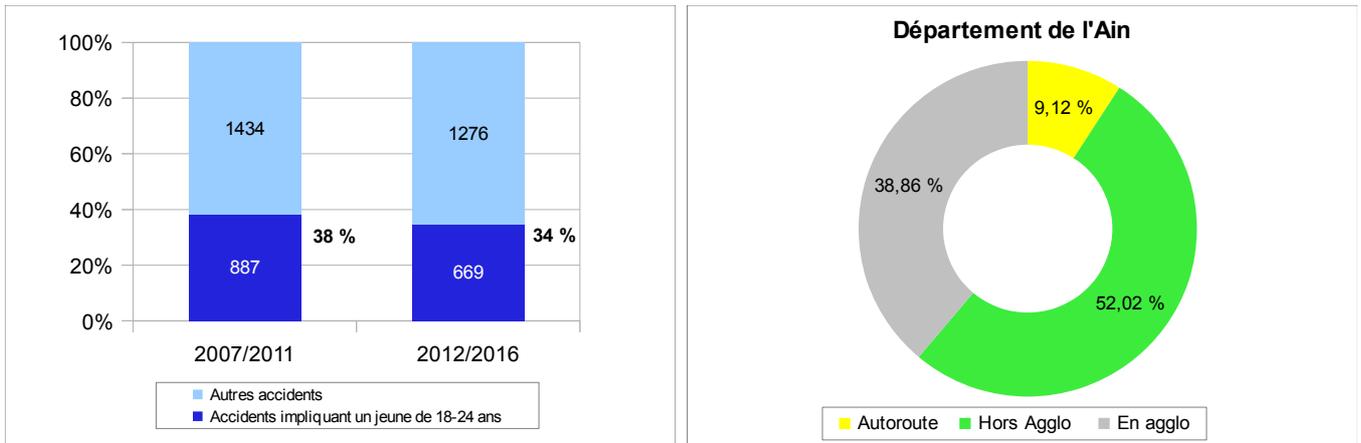


Les 3/4 des accidents concernent des garçons.

La moitié de ces accidents concerne des usagers vulnérables (piéton, vélo, cyclo et moto).

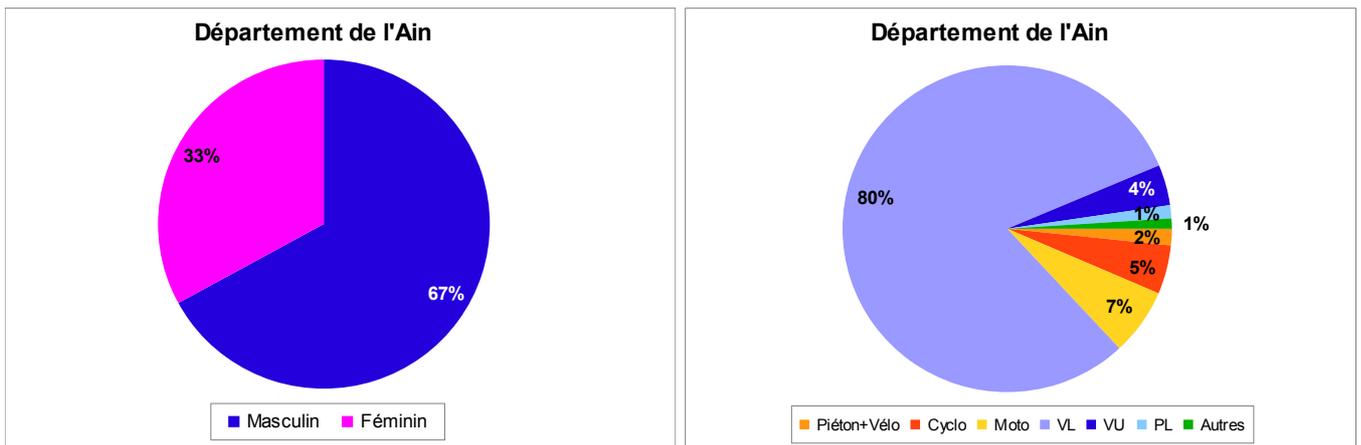
5.2.2. Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Part des accidents impliquant des jeunes âgés de 18 à 24 ans par rapport aux accidents corporels



Baisse des accidents de 4 % entre les deux périodes citées.

La moitié de ces accidents ont lieu hors agglomération.

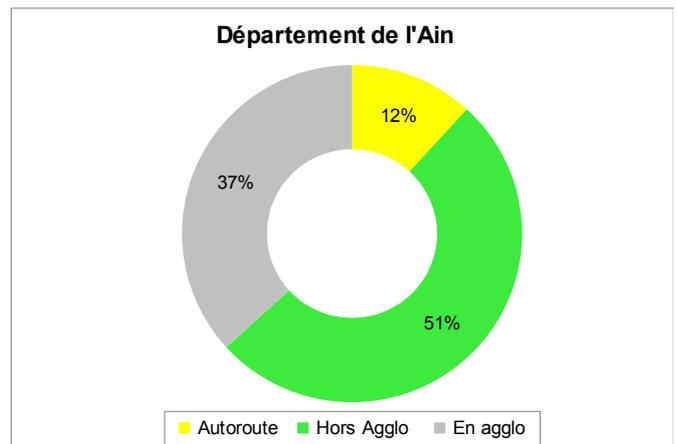
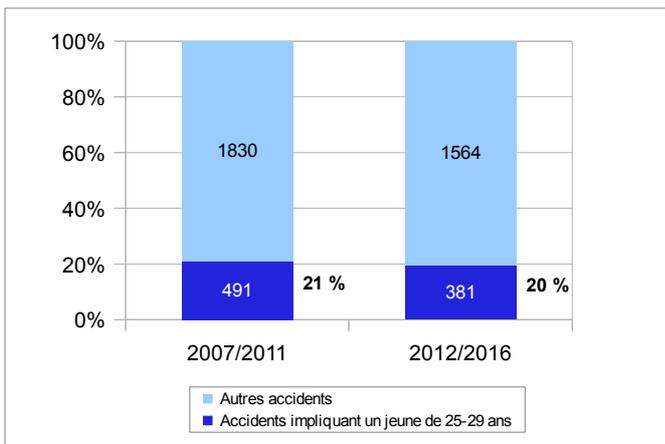


2/3 des victimes sont des jeunes hommes.

80 % des accidents impliquent des VL.

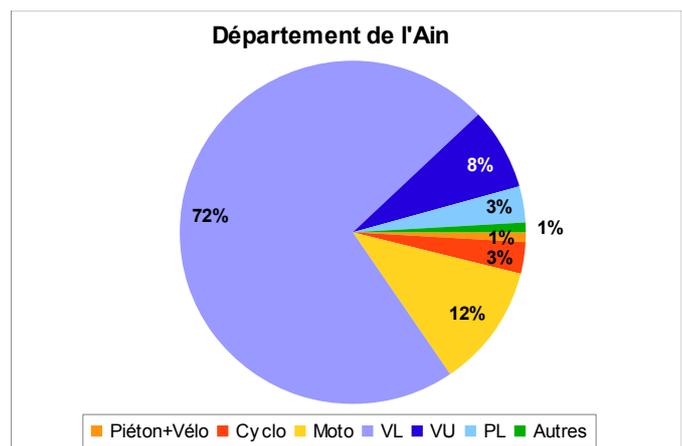
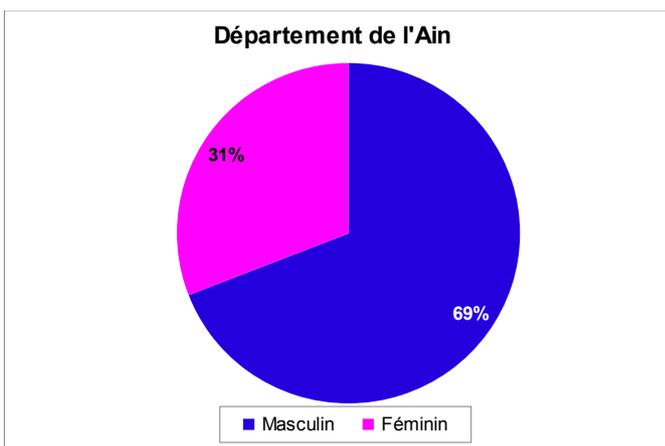
5.2.3. Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

Part des accidents impliquant des jeunes âgés de 25 à 29 ans par rapport aux accidents corporels



Stabilité des accidents entre les deux périodes citées.

La moitié de ces accidents a lieu hors agglomération.



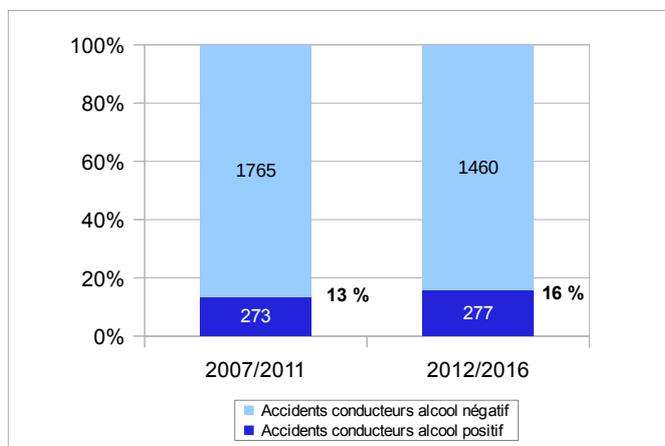
69 % des victimes sont des hommes.

3/4 des accidents impliquent des VL.

5.3. La conduite après usage de substances psychoactives

5.3.1. L'alcool

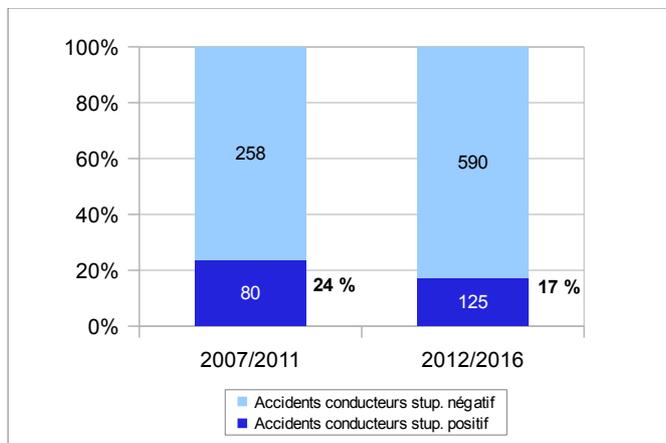
Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus)



Pour le département de l'Ain, la part des accidents corporels liés à l'alcool a légèrement augmenté entre les deux périodes citées. Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents liés à l'alcool est sensiblement identique en semaine qu'en week-end avec plus d'un accident sur trois ; il en est de même pour les accidents mortels. Les deux tiers des accidents liés à l'alcool ont eu lieu la nuit.

5.3.2. Les stupéfiants

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu)



Pour le département de l'Ain, la part des accidents corporels liés aux stupéfiants a diminué de sept points entre les deux périodes citées.

Entre 2012 et 2016, plus de la moitié des accidents liés aux stupéfiants a eu lieu en semaine. Autant d'accidents de jour que d'accidents de nuit sont recensés.

5.4. Les véhicules deux roues motorisés

La classification usuelle pour les 2RM distingue les cyclomotoristes des motocyclistes. Les catégories de véhicules concernés sont les suivants :

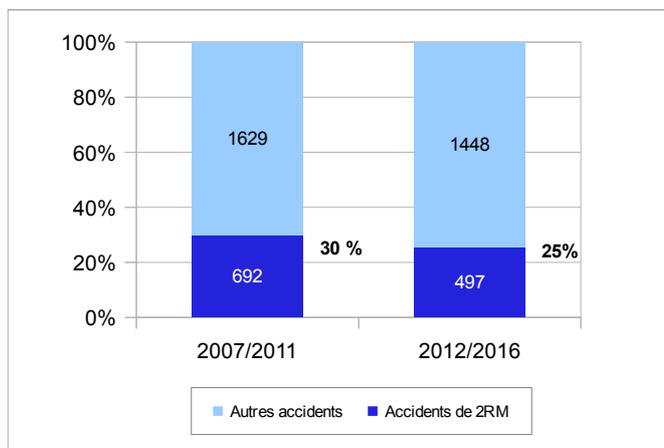
Cyclomoteurs

- Cyclomoteurs < 50 cm³
- Scooters < 50 cm³

Motocyclettes

- Scooters ≥ 50 cm³ et ≤ 125 cm³
- Scooters >125 cm³
- Motocyclettes > 50 cm³ et ≤ 125 cm³
- Motocyclettes > 125 cm³

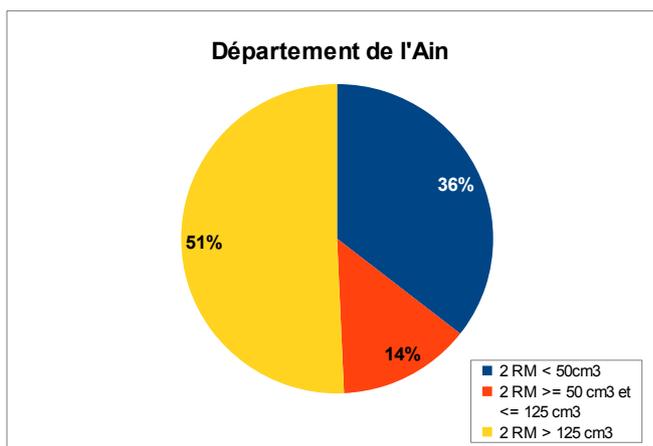
Part des accidents de 2RM par rapport à l'ensemble des accidents corporels



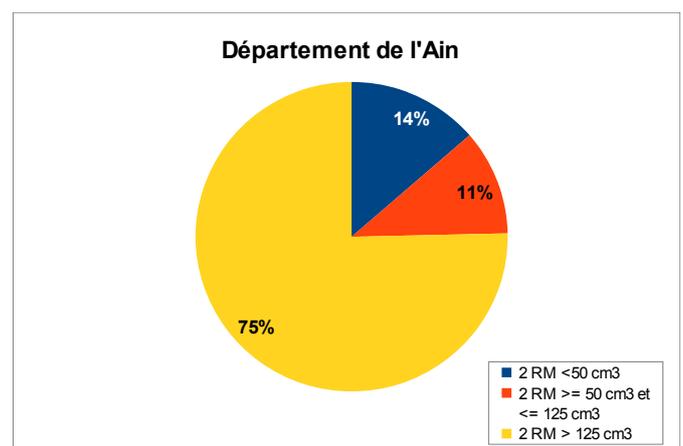
On constate une baisse de 5 % du nombre d'accidents de 2RM entre les deux périodes citées.

Répartition catégorie de 2RM entre 2012 et 2016

Accidents



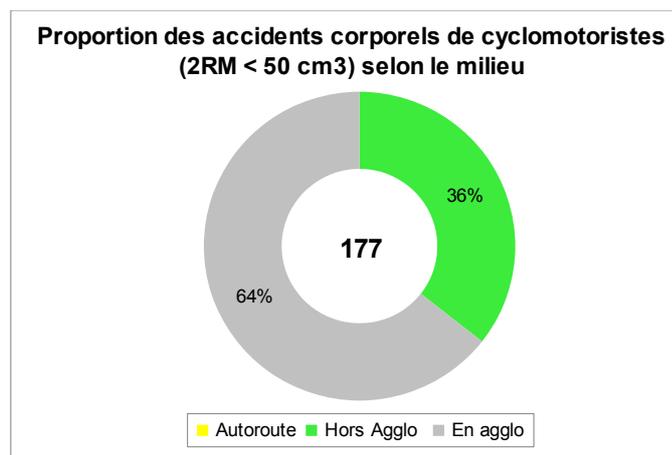
Personnes tuées



L'utilisation d'un 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm³ concerne la moitié des accidents et les 3/4 des tués.

Les cyclomotoristes (2RM < 50 cm3)

Département de l'Ain	
Type de collision	Cyclomoteurs
frontale	4
par l'arrière	1
par le côté	1
en chaîne	0
collisions multiples	0
autre collision	1
sans collision	1
Ensemble	8

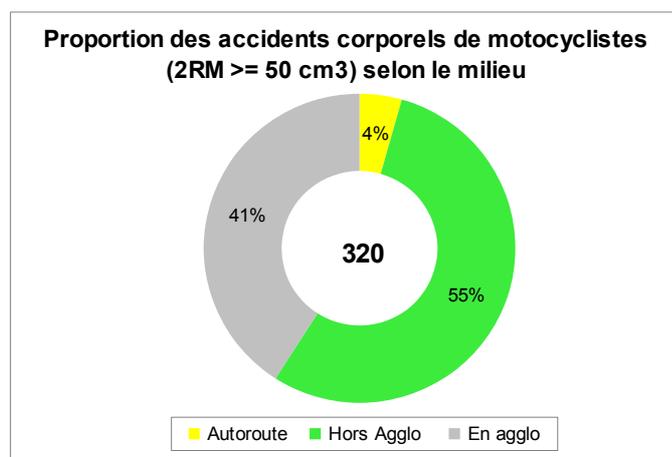


50 % des cyclomotoristes sont tués dans une collision frontale.

Deux accidents sur trois impliquant un cyclomoteur ont lieu en agglomération.

Les motocyclistes

Département de l'Ain		
Type de collision	2RM ≥ 50 cm3 et < 125 cm3	2RM ≥ 125 cm3
frontale	1	9
par l'arrière	1	3
par le côté	2	10
en chaîne	0	0
collisions multiples	0	4
autre collision	0	9
sans collision	2	6
Ensemble	6	41



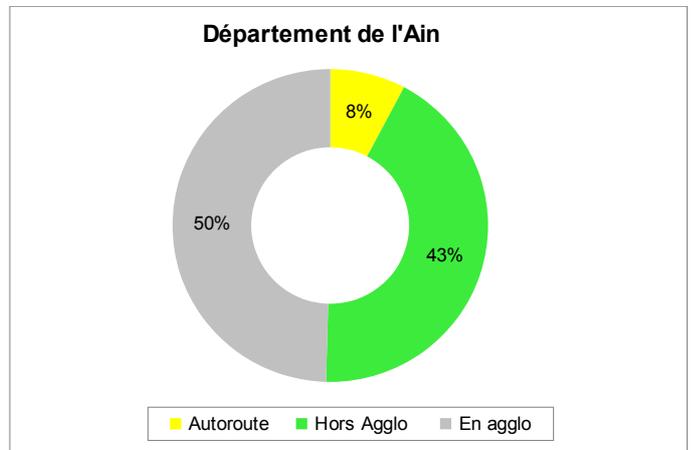
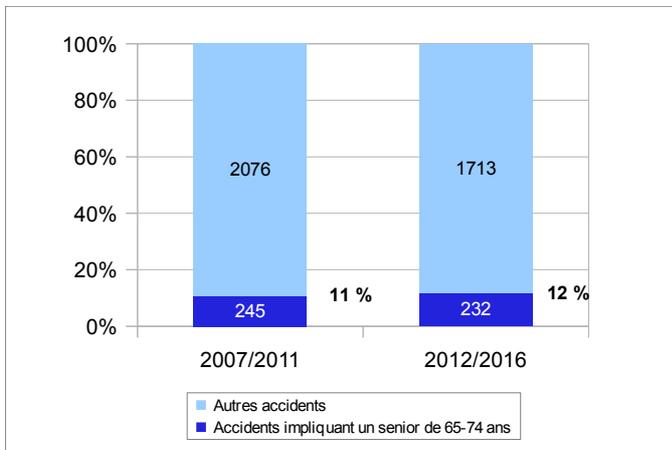
Plus de la moitié des accidents (60%) impliquant un motocycliste a lieu hors agglomération (dont 4% sur autoroute).

Au niveau national, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 20 fois plus important au guidon d'une moto qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de sur-risque croît jusqu'à 26 pour un conducteur de moto lourde. Les motos constituent environ 2 % du trafic motorisé, mais leurs usagers 18 % de la mortalité.

5.5. Les seniors

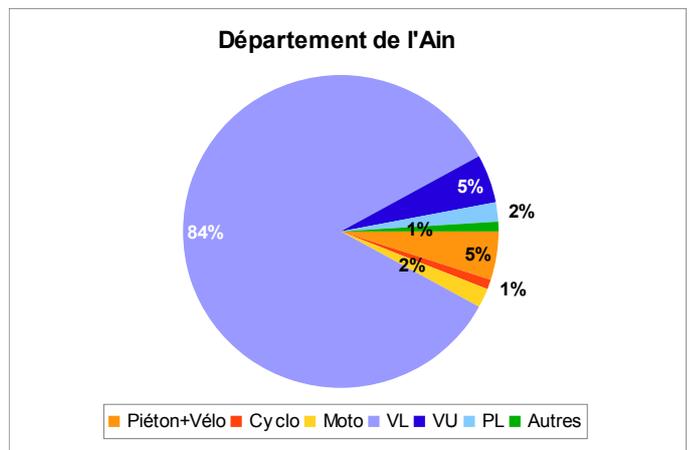
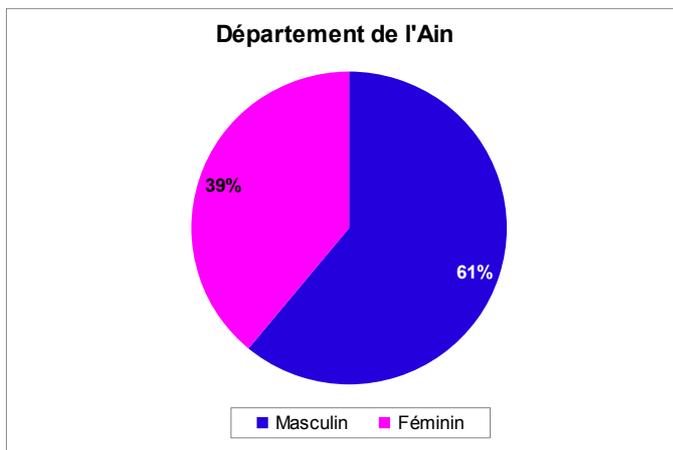
5.5.1. Les seniors âgés de 65 à 74 ans

Part des accidents impliquant des seniors âgés de 65 à 74 ans par rapport aux accidents corporels



Stabilité des accidents entre les deux périodes citées.

La moitié de ces accidents a lieu hors agglomération.



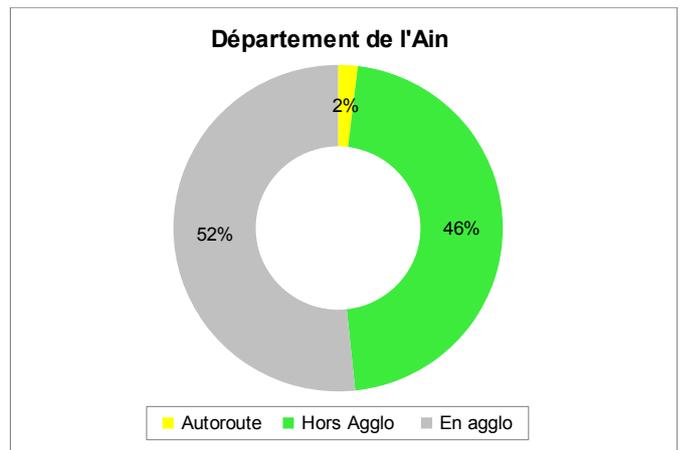
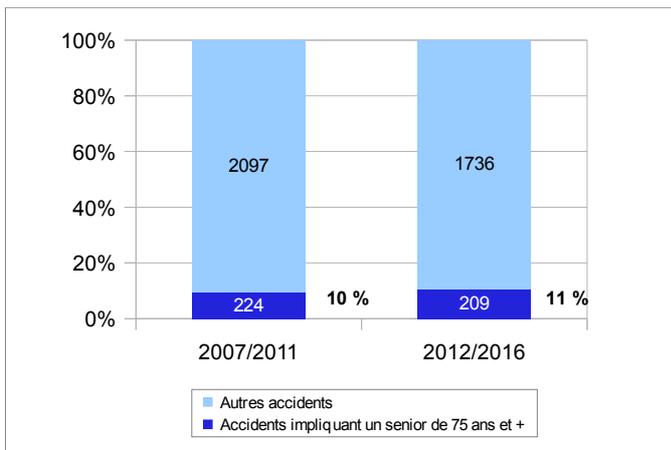
61 % des victimes sont des hommes.

84 % des accidents impliquent des VL.

Le pourcentage de tués de 65-74 ans est de 6 % par rapport au nombre de tués au total.

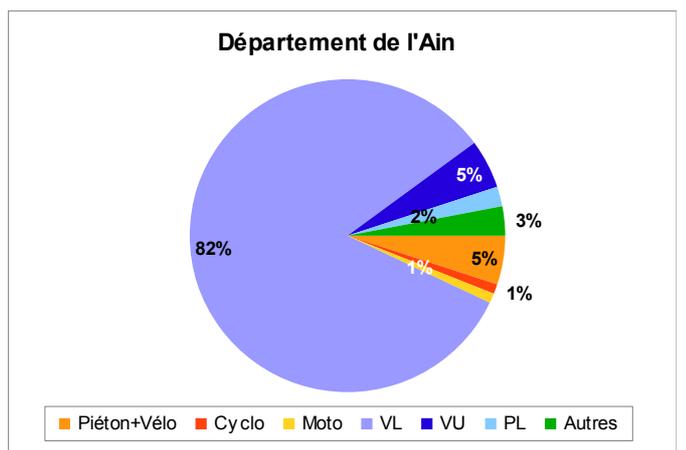
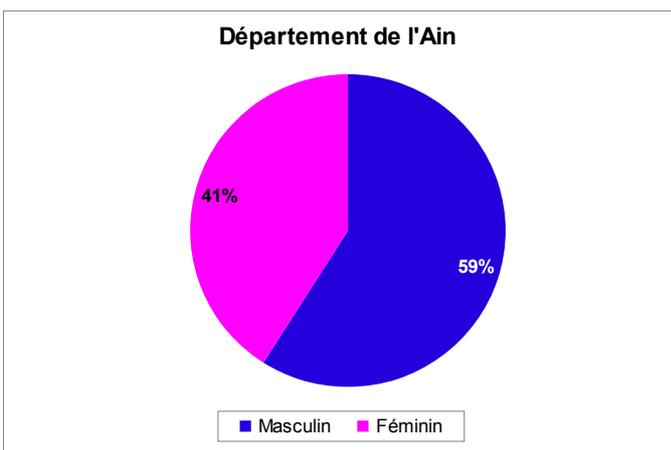
5.5.2. Les seniors âgés de 75 ans et +

Part des accidents impliquant des seniors âgés de 75 ans et + par rapport aux accidents corporels



Quasi stabilité des accidents entre les deux périodes citées.

La moitié de ces accidents ont lieu hors agglomération.



59 % des victimes sont des hommes.

82 % des accidents impliquent des VL.

La part de tués de la tranche d'âges "75 ans et plus", par rapport au nombre total de tués, est de 13 %, soit le double de celle de la tranche "65-74 ans".

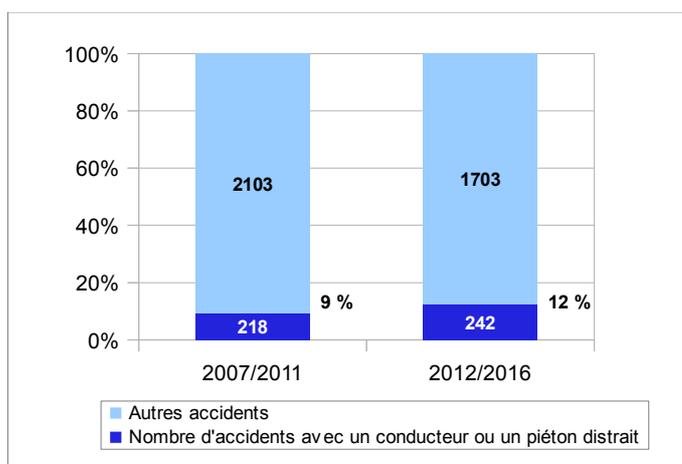
5.6. Les distracteurs

La conduite nécessite une prise d'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 de réactions aux incidents.

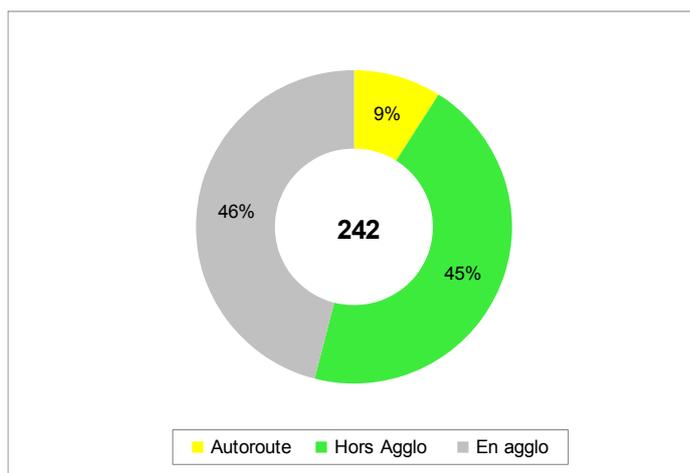
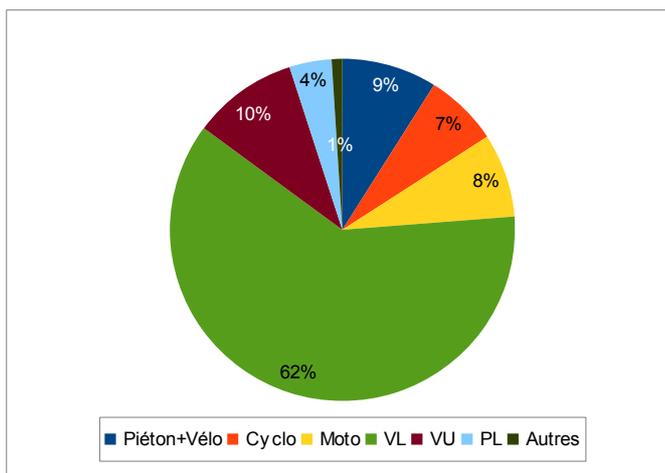
On estime qu'une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident.

On utilisera le terme "distracteurs" ou "attention perturbée", pour les comportements suivants : usage d'un téléphone tenu en main avec ou sans kit main libre, usage d'un écran embarqué y compris d'aide à la navigation.

Part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait (attention perturbée) dans les accidents corporels



Une augmentation entre les deux périodes a été constatée (+ 3%). La part élevée des accidents corporels (12%) représente un enjeu important de sécurité routière dans le département. Sur la période, 17 personnes ont perdu la vie sur 242 accidents. A noter que ces données sont probablement sous-évaluées car l'usage d'un distracteur n'est pas toujours mis en évidence lors d'un accident.



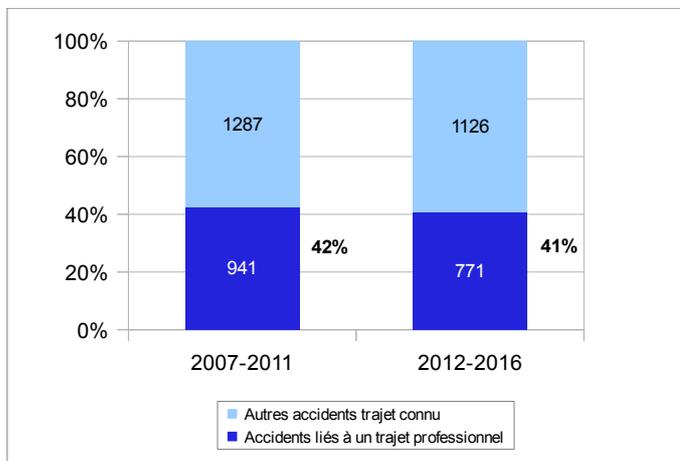
Les deux tiers des usagers distraits sont des conducteurs de véhicules de tourisme, un cinquième concerne des usagers vulnérables.

Les deux tiers des usagers distraits impliqués dans les accidents du département de l'Ain sont des hommes.

5.7. Le risque routier professionnel

L'accident de la route est la première cause de mortalité au travail (accidents survenus lors de déplacements professionnels (missions) et sur le trajet domicile-travail).

Part des accidents professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un usager dont le trajet est renseigné



Pour le département, la part des accidents routiers professionnels reste stable entre les deux périodes citées.

La part élevée des accidents corporels (41%) représente un **enjeu prioritaire** de sécurité routière pour le département.

Les accidents liés aux missions

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission (44%) sont moins nombreux que ceux liés aux trajets domicile-travail, mais aussi meurtriers.

Parmi les accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, les accidents avec un VL, un VU et un PL sont des enjeux importants dans l'Ain, puisque leur part dépasse 20 % de ces accidents.

Les conducteurs et piétons âgés de 25 à 44 ans, sont les plus impliqués dans les accidents corporels liés à un déplacement professionnel (43%).

50 % de ces accidents ont lieu hors agglomération et 20 % sur autoroutes.

Les accidents en mission professionnelle ont lieu tout au long de la journée.

Les accidents liés aux trajets domicile-travail

Le vendredi, veille de week-end, enregistre le nombre le plus important d'accidents mortels de la semaine.

52 % des accidents ont lieu hors agglomération, 40 % en agglomération et 7 % sur autoroutes.

Les accidents lors d'un trajet domicile-travail se concentrent aux heures de pointe du matin et du soir (voir § 4.2.1).

5.8. Conclusions

5.8.1. Sur l'accidentalité

Au regard du suivi de l'accidentalité sur les huit enjeux retenus, cinq ans après la mise en œuvre du DGO et de sa déclinaison annuelle en actions concrètes de prévention via le PDASR, il convient de souligner que :

- le nombre d'accidents annuel moyen varie autour de 390 ;
- le nombre total de victimes (tués + blessés) est stable autour de 550 ;
- le nombre de personnes tuées est stable autour de 40, à l'exception notable de l'année 2016 qui a été particulièrement meurtrière avec 59 tués recensés ;
- la stabilité de ces indicateurs sur les cinq dernières années constitue une inflexion notable par rapport à la baisse constante de ces indicateurs auparavant.

5.8.2. Sur les actions de prévention et de communication

- Les actions de prévention se sont développées ces cinq dernières années grâce à une large mobilisation de tous les acteurs, parmi lesquels, le CDPR, Prévention MAIF, Avenir Santé, l'AFCCA, l'AVEMA, l'AFPMA, les collectivités, les services de l'éducation nationale, les forces de sécurité.
- L'implication forte des forces de l'ordre (Gendarmerie et Police) en matière de prévention peut être soulignée.
- Le réseau des intervenants départementaux de sécurité routière bénévoles (IDSR) apporte un appui remarquable dans la mise en œuvre des actions pilotées par le pôle. Ce réseau doit être renforcé afin de pouvoir répondre aux diverses sollicitations et au développement de nouvelles actions.
- En complément de ces actions de terrain, le Pôle sécurité routière a mis l'accent sur la communication en développant la rubrique sécurité routière du site internet des services de l'État, régulièrement alimentée pour communiquer sur des actions spécifiques, relayer les campagnes nationales, ou informer sur de nouvelles dispositions réglementaires. Parallèlement, depuis 2016 en particulier, le Pôle a développé la diffusion de spots radio, vidéo sur Youtube ou dans les salles de cinéma du complexe l'Amphi à Bourg-en-Bresse. 2017 marque un net développement de la communication comme outil de sensibilisation, qui devrait s'amplifier les prochaines années.

5.8.3. Sur les aspects financiers

- La baisse continue des dotations se traduit naturellement par une diminution du soutien financier des porteurs d'actions par le Pôle dans le cadre du PDASR.
- Les crédits dédiés au PDASR (crédits État et Département) étaient de :
 - en 2013 : 75 960 €
 - en 2014 : 72 172 €
 - en 2015 : 63 550 €
 - en 2016 : 57 656 €
 - en 2017 : 60 000 € + dotation exceptionnelle de 10 000 € pour des projets supplémentaires innovants

6. Les orientations d'actions

6.1. Méthode d'élaboration

Après analyse, les orientations du DGO 2013-2017 ont été reprises en fonction de leur pertinence au vu des actions mises en œuvre dans les PDASR.

Par ailleurs le travail des partenaires lors des Assises de la sécurité routière du 8 novembre 2017 a été pris en compte (voir compte rendu des Assises en annexe).

6.2. Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Les orientations sont présentées sous forme d'un tableau à deux colonnes :

- colonne présentant les orientations générales ;
- colonne présentant des exemples d'actions déjà mises en œuvre ou nouvelles, qui peuvent être reprises dans les PDASR annuels.

Deux types d'orientations générales sont présentées :

- les orientations transversales ;
- les orientations pour les six enjeux prioritaires retenus.

6.3. Les orientations d'actions transversales

Orientations	Exemples d'actions
Actions de communication Poursuite des actions de communication sur les différents enjeux du DGO Développement de nouveaux modes de communication innovants et développement de partenariats avec les médias locaux	<ul style="list-style-type: none">• Mise en place de stands sécurité routière à l'occasion des manifestations importantes avec le portage d'informations adaptées• Médiatisation des actions SR en direction de la presse locale (invitations, communiqués de presse, relais des actions de communication nationale...), rédaction d'articles internet, tweets...• Réalisation et diffusion de spots sur les radios locales (NRJ, Nostalgie...)• Réalisation et diffusion de spots au cinéma l'Amphi de Bourg-en-Bresse• Poursuite de l'utilisation des réseaux sociaux et des sites institutionnels pour informer les usagers sur les conditions de circulation et les conseils de prudence (@préfet01, @gendarmerie_01, et autres partenaires...)
Actions sur les infrastructures Développer la communication en direction des collectivités Amélioration voire suppression des zones accidentogènes, en particulier pour les 2RM	<ul style="list-style-type: none">• Diffusion d'informations en direction des collectivités (guides et notes techniques du CEREMA, guide "les maires et la sécurité routière" notamment)• Prise en compte des signalements des associations ou des particuliers à l'aide des fiches de signalement 2RM (FFMC et associations de motards notamment), amélioration des glissières de sécurité sur les zones dangereuses• Sensibilisation des collectivités aux dangers de certains équipements routiers (passages piétons, signalisation de travaux, pistes cyclables, mobiliers urbains, éclairage...)• Communication sur la mesure CISR n° 9 du 9/01/2018 sur la protection des piétons

<p>Poursuivre et développer la politique routière du Département</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion d'un réseau de 4 453 km de routes départementales - Investissement de 45,5 M€ en 2017 (24 M€ sur les projets d'aménagement destinés à moderniser le réseau, 15 M€ sur le maintien du patrimoine existant destinés à surveiller, entretenir et réparer, et 6,5 M€ sur les mesures d'exploitation destinées à assurer la sécurité sur les routes) • Réfection des couches de roulement (revêtements routiers), entretien et réparation des ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs de soutènement), renforcement des équipements de la route (glissières de sécurité dont les « lisses motards », murets béton), protection contre les chutes de rochers (grillages, filets, barrières), reprise de la signalisation horizontale (marquages au sol), changement de la signalisation verticale (panneaux, feux) ou encore entretien des dépendances du domaine public (fauchage, élagage, curage fossés...) • Conseil aux collectivités en matière d'aménagement et participation aux financements • Surveillance et gestion des évènements de viabilité hivernale
<p>Amélioration de la connaissance</p> <p>Développer la valorisation des données de l'ODSR pour répondre aux besoins d'analyse interne et pour des partenaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la professionnalisation des agents de l'ODSR • Poursuite de la valorisation des données de l'ODSR (ATBH hebdo et mensuel, bilan annuel SR, diffusion des données à la demande) • Suivi de l'accidentalité sur les différents enjeux du DGO, et sur les différents types de réseaux routiers
<p>Développement du réseau de partenaires</p> <p>Renforcer le réseau des IDSR :</p> <p>Rechercher de nouveaux partenaires (associations, collectivités, entreprises, médias...)</p> <p>Acquérir le matériel adapté à la mise en œuvre des actions de prévention, notamment dans le cadre de l'intervention des IDSR sur le terrain</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recrutement et formation de nouveaux IDSR (dont M. Moto et volontaires service civique) • Formation continue des IDSR • Développement des outils d'échanges et d'appui des IDSR • Renforcement de l'animation du réseau • Développement, notamment, du partenariat avec le secteur des assurances, la CARSAT, les chambres consulaires, les clubs sportifs, les médias, l'éducation nationale (réseau CANOPE notamment)... • Développement d'un réseau de référents dans les principales collectivités • Acquisition d'éthylotests électroniques (Pélimex), lunettes nuit blanche alcool stupéfiants, tête de SAM, équipement des IDSR

<p>Enjeu vitesse</p> <p>Mettre en place le réseau d'itinéraires radars sous un délai de trois ans, si possible, et au plus tard en 2022</p> <p>Optimiser le réseau de radars fixes</p> <p>Accompagner la réduction de vitesse à 80 km/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place des itinéraires radars en collaboration étroite avec le Département et les communes, et en application des instructions de la DSR • Prise en compte des demandes des collectivités • Valorisation des données de l'ODSR pour repérer les zones les plus accidentogènes • Actions de communication et de prévention en direction des usagers et des collectivités en application des directives nationales
<p>Adaptation des comportements (enjeu DGO 2013-2017)</p>	<p>Dans la grande majorité des cas, ce thème est abordé transversalement sur d'autres enjeux.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des actions de communication à destination des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, deux roues) • Déclinaison de l'action nationale "la route se partage" sur les principaux événements vélo (Tour de France 2016-2017, tour de l'Ain, la Bisou, critérium du Dauphiné...)
<p>Lien avec les autres politiques nationales prioritaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incitation des collectivités à développer les modes doux en agglomération et en zone périurbaine, si possible avec appui financier (DETR, crédits transition énergétique...) • Promotion de l'éco-conduite • Promotion des transports collectifs • Prise en compte de la dimension sécurité routière dans les documents d'urbanisme • Promotion de la conduite accompagnée en lycées • Promotion et développement des formations post-permis, remise à niveau du code de la route

6.4. Les orientations d'actions de l'enjeu "jeunes"

Orientations	Exemples d'actions
<p>Poursuite des actions de sensibilisation en école primaire et collège pour assurer un continuum éducatif pour tous et partout</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des actions portées par le CDPR, la MGEN, l'AFCCA, auprès des élèves de primaire ou les collégiens, avec pour objectifs l'aide à l'APER ou à l'ASSR et les permis piéton et vélo • Actions régulières (d'une journée à une semaine) directement portées par les établissements scolaires • Généralisation du savoir rouler pour l'entrée en classe de 6^{ème} (mesure CISR 09/01/2018)
<p>Mise en place d'actions de sensibilisation adaptées aux publics des lycées et centres de formation par l'apprentissage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la conduite accompagnée et de la conduite supervisée (auto-écoles, lycées) • Présentation des notions de conduites addictives et des dangers des distracteurs : actions de sensibilisation en direction des apprentis (AFPMA, CFA du BTP, MFR...) • Action AVEMA "la route et ses victimes" auprès des jeunes en apprentissage de la conduite en auto-écoles et dans l'éducation nationale en présence d'un juriste et d'un psychologue
<p>Incitation d'autres structures à la mise en œuvre de démarches sécurité routière en direction des jeunes avec accompagnement du Pôle sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Actions en centres de loisirs ou structures socio-éducatives en rendant acteurs les enfants, des plus jeunes aux jeunes adultes • Partenariat avec les clubs sportifs (JL, USO...) : interventions lors des matchs sur le risque de l'alcool, l'usage du téléphone au volant...
<p>Utilisation des réseaux sociaux et des sites internet pour diffuser des messages de prévention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recrutement de volontaires "service civique" pour développer des outils innovants de communication et être des personnes ressources sur les actions pour véhiculer des messages de prévention
<p>Mise en place d'actions par les autorités organisatrices de transport aux règles de sécurité dans les transports scolaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne annuelle du Département sur les règles de sécurité dans les transports scolaires auprès de l'ensemble des élèves de 6^{ème}, remise de gilets fluos aux nouveaux élèves pour rappeler la nécessité d'être visible sur le chemin de l'école
<p>Sensibilisation des étudiants en enseignement supérieur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Actions de sensibilisation et de formation des référents sécurité routière des établissements du second degré et des étudiants de l'école supérieure du professorat et de l'éducation, des responsables des associations d'étudiants (mesure CISR n°1 du 9/01/2018) • Sensibilisation des lycéens lors des résultats du Bac sur le risque alcool • Action en direction des étudiants (soirées d'intégration et gala annuel du CEUBA) en partenariat avec la DDSP
<p>Renforcement des actions de contrôles/sanctions</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'actions dans le cadre de l'alternative aux poursuites en lien avec le Parquet : actions "rencontres auteurs victimes" de l'AVEMA dans une maison d'accueil spécialisée ou résident des accidentés de la route • Mise en œuvre d'actions de communication concernant les infractions pouvant être relevées contre les cyclistes • Renforcement du contrôle sanction concernant les grands manquements (citation aux audiences de la juridiction de proximité des jeunes conducteurs auteurs de grands excès de vitesse)

6.5. Les orientations d'actions de l'enjeu "alcool et stupéfiants"

Orientations	Exemples d'actions
<p>Actions de sensibilisation dans les lycées, les établissements d'enseignement supérieur et les associations d'étudiants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intervention de l'association Prévention Maif dans les lycées pour aborder ce thème via le concept "tribunal pas banal" • Action DDSP et IDSR sur des actions auprès des lycéens au moment de la publication des résultats du Bac, ou à proximité des établissements de nuit dans le centre ville de Bourg-en-Bresse ou lors des festivals de musique • Action en direction des étudiants (soirées d'intégration et gala annuel du CEUBA) en lien avec la DDSP
<p>Conforter et systématiser les pratiques du capitanat de soirée, dans tous types d'événement festif, salons, sensibilisation des débitants de boisson</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Action "SAM capitaine de soirée" piloté par le CDPR sur le département • Développement et encouragement des initiatives navettes au retour des établissements de nuit • Intervention du Pôle sécurité routière avec des IDSR sur les événements : printemps des vins du Bugey en partenariat avec le Progrès, festivals de musique avec l'association Avenir Santé, navettes gratuites dans la cadre du festival Good Rockin Tonight, soirées Clé des chants, opération marché de Noël...
<p>Sensibilisation des élus, responsables d'associations et clubs sportifs en matière de buvette</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion de guides pour les buvettes à usage des maires • Acquisition de matériel par le pôle sécurité routière : EthyloTest électronique Pélimex, éthylotests chimiques (à distribuer) • Renforcement du partenariat et des échanges avec la MILDECA • Renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments • Développement du partenariat avec les clubs sportifs
<p>Renforcement des actions de contrôles/sanctions</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des opérations de contrôle aux abords des lieux festifs nocturnes, à l'occasion des soirées étudiantes du jeudi, ou la veille des vacances scolaires • Mise en place d'opérations conjointes police / gendarmerie / police municipale en fin de semaine et sur des lieux ciblés (avec utilisation notamment des nouveaux kits de prélèvement stupéfiants) • Incitation des usagers à l'auto-évaluation du taux d'alcool et favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) (mesure 11 du CISR du 9/01/2018) • Information sur les suites judiciaires liées à la consommation d'alcool ou de stupéfiants • Systématisation des services dédiés à la recherche des conduites addictives lors des free-parties ou rave-parties

6.6. Les orientations d'actions de l'enjeu "deux roues motorisés"

Orientations	Exemples d'actions
<p>Actions de prévention pour les conducteurs de cyclomoteurs en valorisant les conduites responsables en milieu scolaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Actions du pôle sécurité routière et du réseau CANOPE (partenaire éducation nationale) avec l'utilisation de simulateurs de conduite deux roues (en présence d'IDSR) en milieu scolaire, notamment dans le cadre de l'ASSR 1 et 2
<p>Maintien et amélioration du concept des « journées 2 roues », actions post permis</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de la journée 2RM organisée par le pôle sécurité routière au lycée Gabriel Voisin (action dans le cadre de l'alternative aux poursuites en échange de leur participation au stage) • Poursuite des journées "trajectoire de sécurité" proposées par la gendarmerie depuis 2014
<p>Promouvoir l'importance des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la communication sur les équipements de sécurité - Présentation des nouveautés, blousons AIRBAG et des équipements de protection individuelle
<p>Développement du partenariat avec les acteurs 2RM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du partenariat avec la FFMC pour des interventions en collèges, et pour une action de remise à niveau du code et visant à favoriser le partage de la route, le développement d'autres actions • Développement du partenariat avec les clubs de motos et les motos écoles (actions post permis notamment) • Mise en place d'une charte de qualité à destination des revendeurs de deux roues motorisés
<p>Sensibilisation des gestionnaires d'infrastructures aux spécificités des 2RM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion de guides aux collectivités sur la prise en compte du risque 2RM dans les projets routiers • Actions du Département (glissières de sécurité notamment)
<p>Renforcement des actions de contrôles/sanctions</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre d'opérations de contrôle concernant le respect des règles d'homologation des cyclomoteurs (exemples : lutte contre le débridage à l'aide du curvimètre, contrôle des revendeurs d'engins) • Mise en œuvre d'opérations aux abords des établissements scolaires en partenariat avec les directeurs d'établissements

6.7. Les orientations d'actions de l'enjeu "seniors"

Orientations	Exemples d'actions
<p>Renforcement des opérations de sensibilisation et d'information (piétons, cyclistes, automobilistes...), poursuite des audits avec présence d'un médecin, stages de remise à niveau au code de la route</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des actions en direction des seniors portées par l'Automobile Club et le CDPR (audits de conduite, remise à niveau théorique du code de la route) • Développement des actions sécurité routière menées par le Département dans le cadre de sa politique en direction des seniors • Renforcement des opérations de sensibilisation auprès des conducteurs seniors avec remise du dépliant (DDSP)
<p>Opérations de sensibilisation structurées (visant principalement les comportements) en partenariat avec les autos-écoles et les clubs de personnes âgées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion des actions de sensibilisation portées par les collectivités, les clubs de seniors, les associations départementales (ex : Générations Mouvement - Les Aînés Ruraux..) ou par les forces de sécurité
<p>Développement du partenariat avec les structures en charge des seniors</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du partenariat avec la CARSAT et les assurances pour la mise en place d'actions de communication et de sensibilisation des seniors • Promotion de la mesure 1 du CISR du 9/01/2018 : programme de sensibilisation des médecins pour qu'ils abordent le sujet de la sécurité routière pendant les consultations • Définition avec les partenaires d'un "kit forum" (ensemble de prestations fournies aux organisateurs de manifestations) • Valoriser les seniors en tant qu'acteurs de la sécurité routière • Adaptation des actions en fonction des différentes catégories de seniors (de 65 à 74 ans, 75 ans et plus)

6.8. Les orientations d'actions de l'enjeu "distracteurs"

Orientations	Exemples d'actions
Actions de sensibilisation aux dangers des distracteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Actions de communication : articles internet sur le site des services de l'État, spots radios (NRJ et Nostalgie) et cinéma (l'Amphi de Bourg-en-Bresse), YouTube, réseaux sociaux
Utiliser les nouvelles technologies pour sensibiliser sur la vigilance et la conduite	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel sur l'utilisation des aides embarquées dans les véhicules qui n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue • Utilisation du réactiomètre du CDPR lors d'actions sécurité routière du Pôle sécurité routière, formation des IDSR à l'utilisation de cet outil lors d'actions sur les distracteurs
Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la charte sur les risques professionnels : un des sept engagements pour une route plus sûre a pour thème l'utilisation du téléphone portable en entreprise
Amélioration de la connaissance sur les distracteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'analyse de l'accidentalité sur le thème des distracteurs (ODSR)
Renforcement des actions de contrôles/sanctions	<ul style="list-style-type: none"> • Respect de l'interdiction de la tenue en main du téléphone au volant (mesure 13 du CISR du 09/01/2018) Informers les conducteurs qu'en cas d'accident, l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité • Développement de la vidéo verbalisation pour sanctionner l'utilisation du téléphone au volant (notamment en milieu urbain) • Contrôles routiers avec opérateur en civil déporté ou sur moto banalisée

6.9. Les orientations d'actions de l'enjeu "risque professionnel"

Orientations	Exemples d'actions
<p>Renforcement de la prise en compte du risque routier professionnel, en sensibilisant les employeurs aux problématiques de déplacements professionnels dans un esprit de mobilité et sécurité durables</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la charte d'engagement des entreprises sur les risques professionnels en partenariat avec les chambres consulaires (CCI, CMA), les branches professionnelles et les organismes de protection sociale complémentaires (mutuelles complémentaires obligatoires) afin qu'ils engagent une démarche de prévention auprès de leurs adhérents (mesure 1 du CISR du 9/01/2018) • Rappel de la responsabilité de l'employeur • Promotion de l'élaboration de plans de déplacements administration et de plans de prévention des risques routiers en entreprise, ainsi que les actions de formation
<p>Mise en place d'évènements et d'actions de communication sur le risque routier professionnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des actions de sensibilisation DDSP (avec l'appui des IDSR), en direction des usagers sur les risques liés aux petits trajets domicile-travail avec remise d'une plaquette informative • Mise en place d'évènements médiatisés : semaine du risque routier professionnel, actions à destination des administrations, grandes entreprises et PME
<p>Renforcement de la prise en compte du risque routier professionnel dans la fonction publique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des actions de formation du Département à la sécurité routière en direction de ses agents : éco-conduite et améliorer la sécurité par sa conduite • Développement des actions dans les administrations de l'État (journées de formation à la conduite préventive pour les agents des DDI et à la conduite économique menées par les inspecteurs du permis de conduire) • Formation des référents éducation nationale des premier et second degrés chaque année avec le réseau Canopé
<p>Développer le partenariat sur le thème du risque routier professionnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement ou développement du partenariat avec les associations (PRSE, CDPR...), le secteur des assurances (mutuelles notamment), la CARSAT, les organismes de protection sociale (CPAM, MSA, CNRACL)
<p>Développement de la connaissance sur le risque professionnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion des diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises (exemple de la Poste qui analyse les accidents de ses employés)

7. Enjeu vitesse et programme radars

7.1. Contexte général

La vitesse est un enjeu important en matière de sécurité routière ; c'est un facteur aggravant pour toutes les causes d'accidents. La mise en place des contrôles automatisés en 2002/2003 a contribué significativement à la baisse de l'accidentalité. Le développement du contrôle automatisé des vitesses est donc un des leviers importants en matière de sécurité routière.

Le ministère de l'intérieur continue de développer les modalités de contrôles au moyen de nouveaux types de radars (radars mobiles, radars autonomes ou chantiers, mise en place de la fonction double sens, futurs radars tourelles multifonctions en développement...) et de nouvelles modalités de contrôles (mises en place des itinéraires radars, externalisation de la gestion des radars mobiles...).

7.2. Le réseau de radars fixes

Le département de l'Ain dispose d'un réseau de 27 radars fixes sur le réseau routier.

Les statistiques radars de 2014 à 2017 sont présentées dans le tableau suivant :

Type radars	Nombre de flashs					% 2017
	2013	2014	2015	2016	2017	
embarqués	46 959	28 163	14 078	18 272	17 335	11,6%
mobiles	734	5 026	11 374	8 988	7 644	5,1%
autonomes				70 263	13 193	8,8%
fixes	49 439	39 583	62 473	94 158	111 190	74,4%
TOTAL	97 132	72 772	87 925	191 681	149 362	100,0%

Total flashs 2017	149 362	100,0%
Infractions < 20km/h	141 193	94,5%
Autoroute	50 440	33,8%
RD	92 605	62,0%

A noter que la majorité des infractions relevées (94 %) sont dues à des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

7.3. La mise en place des itinéraires de sécurité radars

Afin d'inciter les conducteurs à respecter les limites de vitesse autorisée, la délégation à la sécurité routière (DSR) a décidé de mettre en place des dispositifs de contrôles aléatoires de la vitesse sur des itinéraires sensibles où l'accidentalité est importante.

En effet, ce nouveau système de contrôle consiste à déployer des radars autonomes, déplaçables de façon aléatoire dans les deux sens de circulation, en complément des radars fixes existants sur ces itinéraires. Ces parcours sont identifiés par des panneaux "pour votre sécurité, contrôles radars fréquents" et des panonceaux indiquant aux usagers le nombre de kilomètres restant à parcourir jusqu'à la fin du trajet. Ainsi, les panneaux n'ont plus vocation à signaler la proximité d'un contrôle, mais à informer les conducteurs qu'ils empruntent un tronçon de route sur lequel la probabilité d'un contrôle est élevée.

Le caractère aléatoire du contrôle reposera, à terme, sur l'utilisation de trois équipements :

- le radar autonome avec rotation entre plusieurs emplacements ;
- la voiture radar mobile ;
- le radar leurre ou radar "tourelle" (en cours de développement), constitué d'une cabine fixe dans laquelle le radar est présent ou non sans possibilité de le déceler. Le radar se déplace alors entre plusieurs cabines.

L'objectif de l'itinéraire est donc de maintenir la vigilance des conducteurs sur toute la longueur du parcours et non pas de l'éveiller à l'approche des points de contrôle.

Dans ce cadre, douze itinéraires présentant des enjeux de sécurité importants ont été identifiés sur le département de l'Ain. Ils sont situés sur des routes hors agglomération avec une densité élevée d'accidents dus à une vitesse excessive (réseau routier départemental structurant).

Un premier itinéraire de 54 km situé entre Bourg-en-Bresse et Loyettes est opérationnel depuis le 19 mai 2017. Trois autres itinéraires sont en cours de mise en place ; les huit itinéraires restants seront, quant à eux, mis en place progressivement dans les années à venir.

8. Suivi et évaluation du DGO, lien avec le PDASR

Le DGO constitue le cadre de référence pour l'établissement des PDASR annuels. Chaque année, un bilan du PDASR sera effectué, et constituera l'élément principal du suivi du DGO, année par année.

Pour la partie accidentalité, l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) réalise des bilans réguliers de l'accidentalité : ATBH (accidents – tués – blessés – blessés hospitalisés) hebdomadaires et mensuels, bilan annuels, analyses à la demande (notamment par enjeu du DGO)...

Par ailleurs, le COPIL sécurité routière, piloté par le directeur de cabinet du préfet (chef de projet sécurité routière) et un vice-président du conseil départemental, est l'instance de suivi, de concertation et de pilotage de la politique de sécurité routière dans le département.

Pour mener sa mission, le chef de projet sécurité routière s'appuie sur les moyens de la direction du cabinet du préfet (bureau de la communication notamment), des forces de l'ordre, du service sécurité circulation et éducation routières de la DDT (ODSR, suivi du PDASR et du programme radars), et de la direction des routes du Département dans le cadre du pôle sécurité routière État-Département.

9. Liste des annexes

- Présentation générale du département de l'Ain
- Bilan de l'accidentalité 2012-2016
- Bilan des actions des PDASR de 2013 à 2017
- Compte rendu des assises de la sécurité routière du 8 novembre 2017
- Contributions au bilan du DGO 2013-2017 : Gendarmerie nationale, DDSP, Département

10. Références

- Site internet des services de l'État : <http://www.ain.gouv.fr/securite-routiere-r54.html>
- Site internet du Département de l'Ain : <https://www.ain.fr/solutions-services-infos-pratiques/transports-routes/>
- Site internet national sécurité routière : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>
- Site internet du Conseil national de la sécurité routière : <https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/>
- La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2016 (<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere>)

11. Glossaire

2RM	2 Roues Motorisés (véhicule)
AFCCA	Association pour la Formation Continue des Conducteurs de l'Ain
AFPMA	Association pour la Formation et la Promotion des Métiers dans l'Ain
APER	Attestation de Première Education à la Route
APRR	Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière
ATBH	Accidents, Tués et Blessés Hospitalisés
ATMB	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc
AVEMA	Aide aux Victimes et Médiations dans l'Ain (association)
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
BH	Blessés Hospitalisés
BNH	Blessés Non Hospitalisés
CANOPE	Réseau de création et d'accompagnement pédagogiques (éducation nationale)
CARSAT	Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDPR	Centre Départemental de Prévention Routière (association)
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CEUBA	Centre d'Etudes Universitaires de Bourg-en-Bresse et de l'Ain
CFA du BTP	Centre de Formation des Apprentis du Bâtiment des Travaux Publics
CISR	Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CMA	Chambre des Métiers et de l'Artisanat
CNRACL	Caisse Nationale de Retraites des Agents des Collectivités Locales
CNSR	Conseil National de Sécurité Routière
COFIL	COmité de PILotage
DDI	Directions Départementales Interministérielles (DDT, DDSCS, DDPP)
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique (Police nationale)
DETR	Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux
DGO	Document Général d'Orientations
EAD	Ethylotest Anti-Démarrage
FFMC	Fédération Française des Motards en Colère
IDSR	Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (bénévoles)
MFR	Maison Familiale Rurale

MGEN	Mutuelle Générale de l'Éducation Nationale
MILDECA	Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et les Conduites Addictives
ODSR	Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
PDASR	Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PL	Poids Lourds
PPRR	Plans de Prévention des Risques Routiers
PRSE	Plan Régional Santé Environnement
SR	Sécurité Routière
VL	Véhicule Léger
VU	Véhicule Utilitaire