



Document général d'orientations

Rhône

2013-2017

SOMMAIRE

- Le mot du Préfet.....	5
- Présentation du département.....	7
- Bilan et évolution de l'accidentalité entre 2007 et 2011.....	9
- Le DGO 2013- 2017 :	
○ Le rôle du DGO.....	15
○ Les enjeux locaux.....	15
○ Les engagements généraux.....	17
○ Les engagements par enjeu	
▪ Alcool et addictions.....	19
1. Evolution de l'accidentalité de 2007 à 2011	
2. Principales actions mises en œuvre	
3. Orientations pour 2013-2017	
▪ Vitesse.....	23
1. Evolution des dépassements de vitesses dans le Rhône	
2. Evolution des vitesses pratiquées entre 2010 et 2011	
3. Evolution des vitesses pratiquées entre 2006 et 2011	
4. Evolution du nombre d'infractions à la vitesse en France	
5. Principales actions mises en œuvre	
6. Orientations pour 2013-2017	
▪ 2-roues motorisés.....	27
1. Evolution de l'accidentalité 2-RM de 2007 à 2011	
2. Evolution de l'accidentalité par type de deux-roues motorisés	
3. Principales actions mises en œuvre	
4. Orientations pour 2013-2017	
▪ Jeunes.....	31
1. Evolution de l'accidentalité de 2007 à 2011	
2. Principales actions mises en œuvre	
3. Orientations pour 2013-2017	
• Le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR).....	35
○ Les signatures.....	37
○ Les outils.....	39
○ Les partenaires.....	39

Mot du Préfet,

Le 27 novembre 2012, lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), le ministre de l'Intérieur a fixé l'objectif de diviser par deux, d'ici 2020, le nombre de morts sur les routes de France.

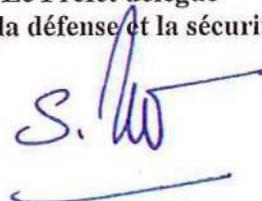
Il rappelait qu' « en matière de sécurité routière, il faut sans cesse poursuivre les efforts et que jamais un chiffre de mortalité ne peut être satisfaisant. Il est toujours une invitation à se mobiliser pour sauver des vies ».

Pour le Rhône, je note avec satisfaction le bilan positif du DGO 2009-2012 qui fait apparaître une baisse constante de la mortalité : 77 morts en 2009, 75 en 2010, 68 en 2011 et 53 en 2012. Mais l'accidentologie démontre que les facteurs restent les mêmes : vitesse excessive ou non appropriée, consommation d'alcool et de stupéfiants, non-respect du code de la route...

Le Document Général d'Orientation 2013-2017 doit permettre à tous les signataires de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre en matière de sécurité routière dans notre département, afin de poursuivre les efforts engagés.

Je remercie chacun des acteurs pour son implication. C'est grâce à une énergie et une mobilisation collectives que le Rhône contribuera à la réalisation de l'objectif national.

Le Préfet délégué
pour la défense et la sécurité,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Rouvé', with a horizontal line underneath.

Stéphane ROUVÉ

Présentation du département du Rhône

I Quelques chiffres :

Le Rhône, dont la population s'élève à 1 708 671 habitants¹, est le département le plus peuplé de la région Rhône-Alpes, mais aussi le plus dense avec une superficie de 3 249 km².

Les trois quarts de la population sont regroupés dans l'ensemble des 58 communes qui constituent le territoire du Grand Lyon et le quart restant se répartit dans les 230 autres communes du département.

Selon le territoire considéré, le département du Rhône présente les caractéristiques des zones très urbaines ainsi que celles des zones rurales.

II Le réseau :

De par sa situation géographique, le Rhône constitue un carrefour à l'échelle nationale ainsi qu'à l'échelle européenne. C'est pourquoi, le département présente un réseau routier structurant important dont de nombreux axes traversent l'agglomération lyonnaise : on compte à ce jour 170 km de voies rapides urbaines (VRU) à fort trafic.

Le réseau routier du Rhône est constitué :

- de 58 km d'autoroutes non concédées
- de 113 km d'autoroutes concédées (APRR, AREA et ASF)
- de 63 km de voirie nationale
- de 3 154 km de voirie départementale
- d'environ 8 000 km de voirie communale

III Les déplacements des Rhodaniens² :

Plus des deux tiers des habitants travaillent ou étudient. De manière générale, la majorité des actifs ayant un emploi travaillent en dehors de leur secteur de résidence.

En moyenne, 18 % des ménages ne possèdent pas de voiture, essentiellement dans les secteurs urbains denses, alors que 34 % en possèdent au moins deux, que l'on retrouve principalement dans les zones rurales et péri-urbaines.

Un tiers des déplacements se fait entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude, ce qui explique les pics de trafic aux heures de pointe.

La voiture particulière représente le premier mode de déplacement avec une part modale de 55% en grande agglomération contre 76% en zone rurale puis viennent la marche à pied et le vélo pour 33% en grandes agglomérations contre 19% en zone rurale, les transports en communs 12% en grandes agglomérations contre 5% en zone rurale.

IV Le trafic de transit³ :

En dehors du trafic interne, la part des déplacements de transit est de 11% pour les voitures alors qu'elle s'élève à 33 % pour les poids lourds.

1-Source INSEE population 2009

2-Source : INSEE-Inrets, Transports et déplacements 2007-2008

3-Source : enquête cordon de l'agglomération de Lyon

Bilan et évolution de l'accidentalité entre 2007 et 2011

Entre 2007 et 2011, le département du Rhône a comptabilisé 10 974 accidents corporels. Le bilan des victimes s'est élevé à 341 tués sur la route et 14 018 blessés, soit une moyenne annuelle de 2194 accidents corporels, 66 tués et 2 804 blessés.

I – Indicateurs de gravité :

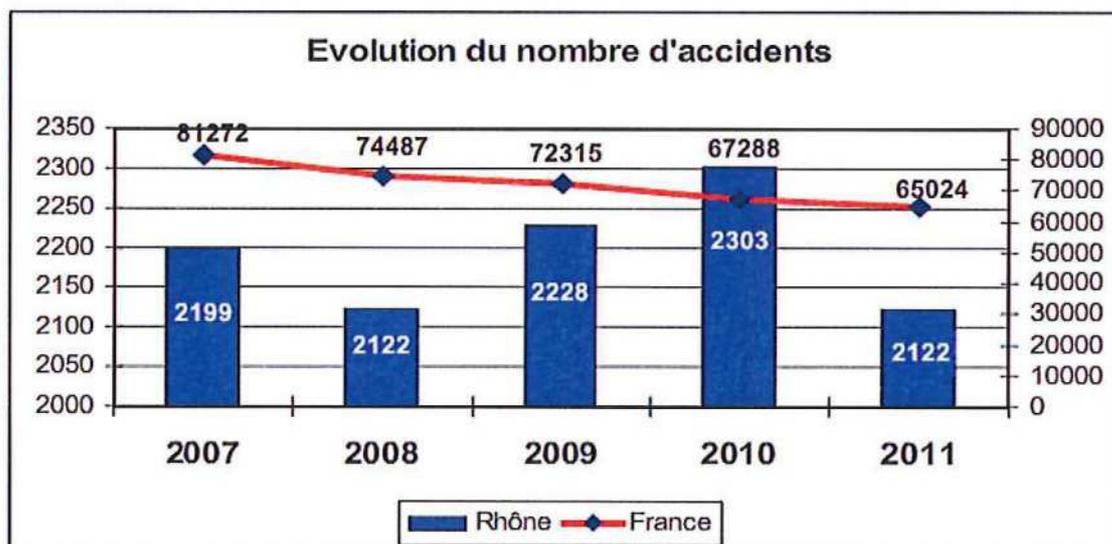
Indicateurs de gravité période 2007-2011	Rhône	Référence (13-59-69)	France
Indice de gravité (en nombre de tués pour 100 accidents): Ig	3,1	3,5	5,8

L'indice de gravité du Rhône est inférieur aux valeurs de référence.

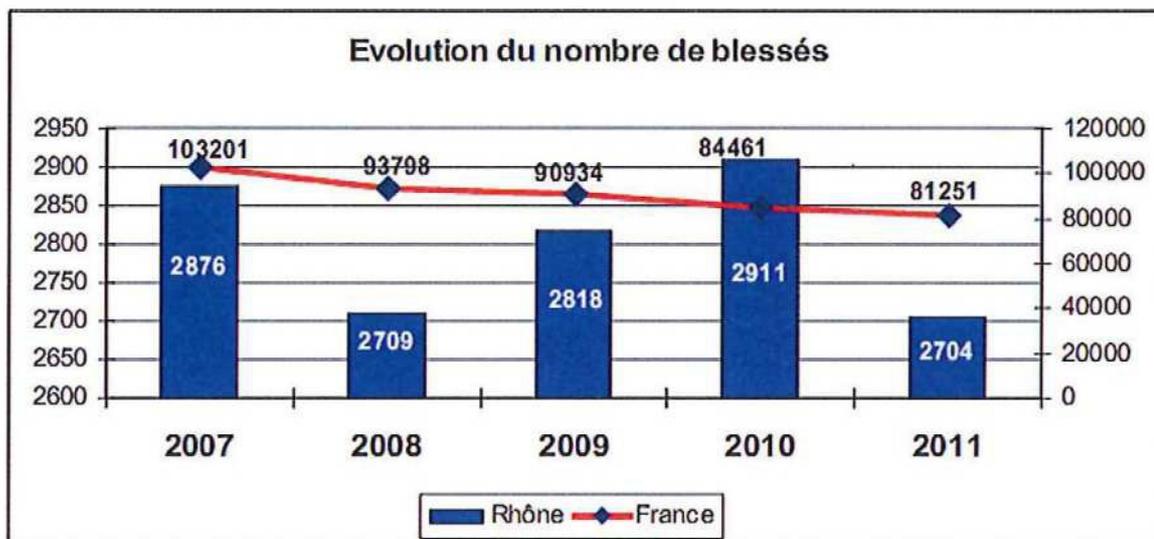
II Evolution de l'accidentalité

Sur la période 2007-2011, se sont, en moyenne, 42 accidents qui se sont produits dans le Rhône chaque semaine faisant 1 mort tous les 5 jours (en comparaison : moyenne DGO 2003-2007 : 50 accidents corporels par semaine et 1 mort tous les 4 jours).

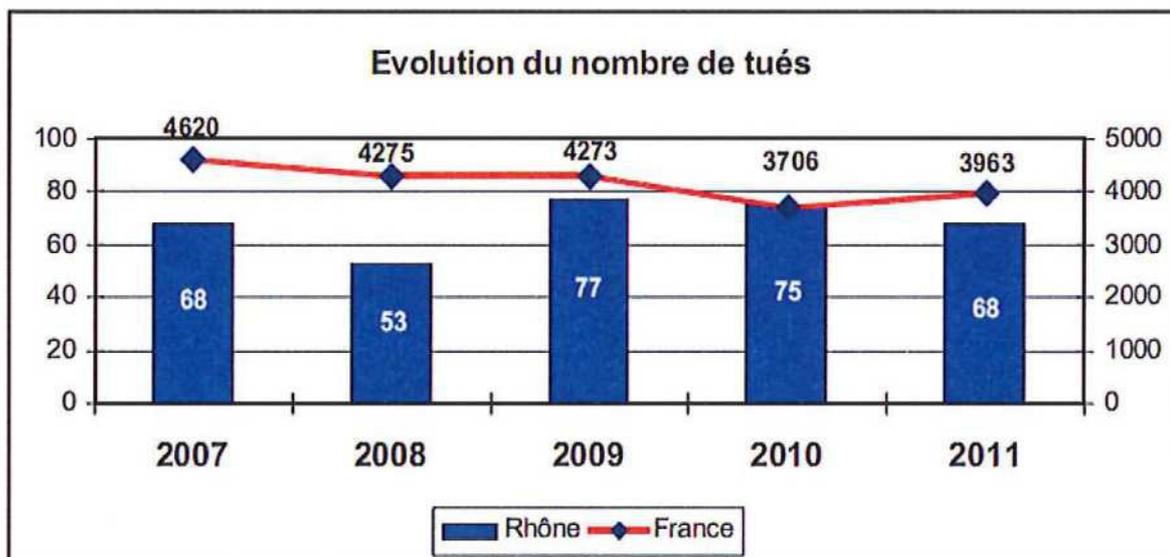
1. Evolution du nombre d'accidents



2. Evolution du nombre de blessés



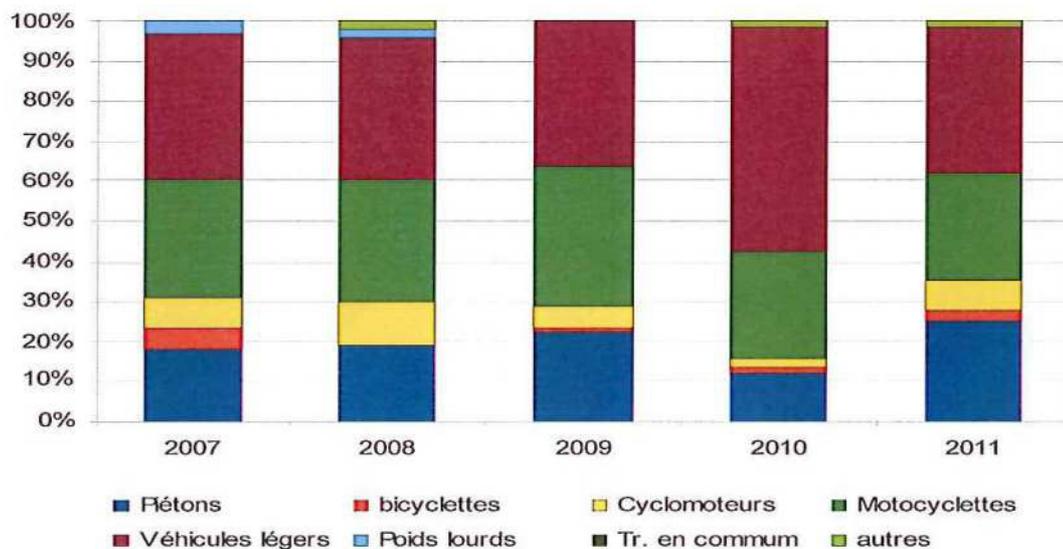
3. Evolution du nombre de tués



Tués, par catégorie de véhicules, piétons compris

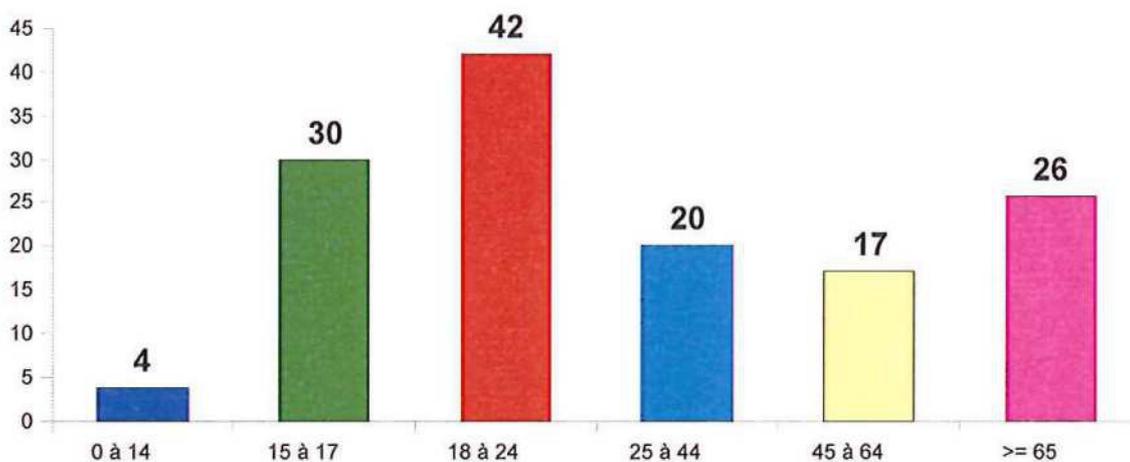
	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Piétons	12	10	17	9	17	65
bicyclettes	4	0	1	1	2	8
Cyclomoteurs	5	6	4	2	5	22
Motocyclettes	20	16	27	20	18	101
Véhicules légers	25	19	28	42	25	139
Poids lourds	2	1	0	0	0	3
Tr. en commun	0	0	0	0	0	0
autres	0	1	0	1	1	3
Total	68	53	77	75	68	341

Tués, en % par catégories d'usagers



Sur la période 2007-2011, les deux-roues motorisés et les piétons sont parmi les usagers les plus exposés au risque routier. Les premiers représentent 36% des tués et les seconds 19% des tués.

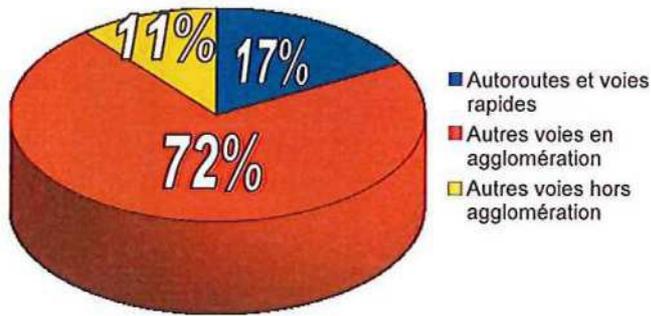
Bilan 2007-2011 Tués pour 100 000 habitants (même tranche d'âge)



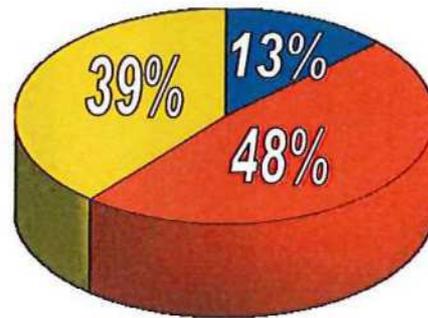
Les tranches d'âges des 15-17 ans et des 18-24 ans sont les classes pour lesquelles on dénombre le plus de tués pour 100 000 habitants (de la même tranche d'âge). Les 65 ans et plus sont également très présents dans les accidents mortels, si on compare par rapport à leur population. Parmi les tués de 65 ans et plus, 48% sont des piétons.

III Localisation des accidents

Période 2007-2011



Accidents dans le Rhône



Tués dans le Rhône

	Accidents en agglomération		Accidents hors agglomération	
	Rhône 2007-2011	France réf 2009 (année médiane)	Rhône 2007-2011	France réf 2009 (année médiane)
% accidents	72%	74%	28%	26%
% tués	48%	55%	52%	45%

Les accidents hors agglomérations constituent 28 % des accidents mais 52 % des tués.

Les enjeux du DGO 2013-2017

Le DGO 2013-2017

I Le rôle du DGO :

Le DGO a pour rôle de définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département du Rhône, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents de la route et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des PDASR.

Le DGO 2013-2017 se veut être un outil de mobilisation locale, adapté au contexte de forte contrainte budgétaire et de moyens humains restreints

II Les enjeux du DGO 2013-2017 pour le Rhône :

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du précédent DGO, assurant ainsi la continuité de l'action locale.

L'accidentologie pour la période 2007-2011 démontre que les enjeux restent les mêmes, bien que les chiffres provisoires de 2012 dans le Rhône confirment la baisse depuis 3 ans de la mortalité sur les routes du Rhône : 77 morts en 2009, 75 en 2010, 68 en 2011, et 53 en 2012.

Les enjeux du DGO 2008-2012 suivants sont reconduits dans le DGO 2013-2017 :

- l'alcool, qui devient « alcool et addictions »
- la vitesse
- les deux-roues motorisés
- les jeunes.

Deux points de vigilance sont ajoutés : les modes doux (vélo, piétons) et les seniors.

Les enjeux du DGO 2013-2017

Les engagements généraux

Les engagements généraux sont les engagements que les partenaires du DGO ont identifiés comme communs à tous les enjeux.

Ainsi il a été décidé, lorsque cela est possible, de :

- développer les actions en entreprises au vu de l'accidentalité forte domicile-travail, pour l'ensemble des enjeux et le partenariat avec le Club entreprises sécurité routière 69
- mutualiser les actions entre partenaires
- préconiser une évaluation des actions
- faire circuler les informations entre les partenaires (études, actions projetées...)
- désigner un « relais » dans chacune des structures partenaires du DGO
- promouvoir le partage de la voirie (zones de circulation apaisée, modes doux,...)
- sensibiliser aux respects des règles
- cibler des points de vigilance annuels en plus des enjeux si besoin.

Les enjeux du DGO 2013-2017

Enjeu « Alcool et addictions »

I Evolution de l'accidentalité de 2007 à 2011

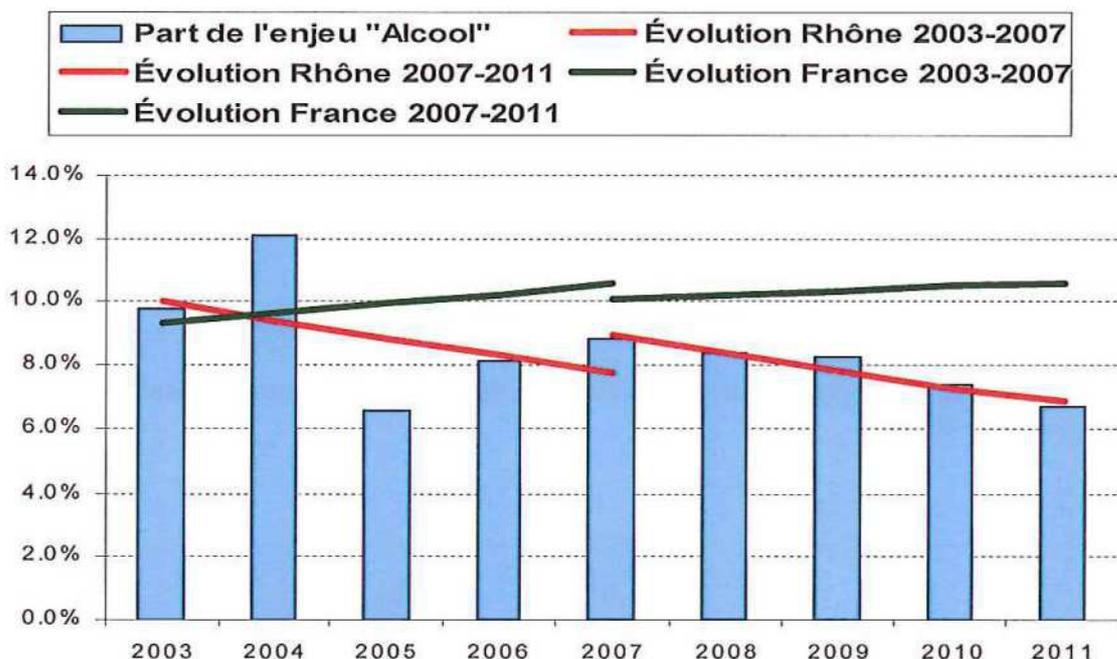
1. Evolution des accidents corporels et mortels impliquant au moins un conducteur avec alcool > 0.5 gr/l

	Rhône		Rhône-Alpes		France	
	2003-2007	2007-2011	2003-2007	2007-2011	2003-2007	2007-2011
Total des accidents corporels	11 824	10 974	34 012	28 544	421 716	360 386
Total des accidents au taux d'alcool connu *	10 253	10 593	28 608	25 396	334 816	297 672
Accidents impliquant au moins un conducteur avec alcool >0,5	797	767	3034	2763	33 480	30 895
% par rapport à l'alcoolémie connue	7.8%	7,2%	10,6%	10,9%	10,0%	10,4%

* accidents pour lesquels l'alcoolémie a pu être recherchée

Dans le département du Rhône, sur la période 2007-2011, le taux d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur avec alcool >0,5 gr/l s'élève à 7,2% du total des accidents au taux d'alcool connu contre 7.8% sur la période 2003-2007. Ce taux est inférieur au taux de la région Rhône-Alpes et de la France.

2. Courbe d'évolution des accidents corporels avec alcool :



Ce tableau représente la part des accidents avec alcool, par rapport au total des accidents pour lesquels l'alcoolémie a pu être recherchée.

3. Catégorie de véhicules impliquant au moins un conducteur au taux d'alcool >0.5 gr/l

	Rhône 2003-2007			Rhône 2007-2011			France 2009 (année médiane)		
	Nombre d'accidents corporels			Nombre d'accidents corporels			Nombre d'accidents corporels		
	Au taux d'alcool connu	Au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif	Au taux d'alcool connu	Au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif	Au taux d'alcool connu	Au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif
Bicyclettes	474	9	1.9 %	637	13	2.0 %	3468	77	2.2 %
Cyclomoteurs	940	52	5.5 %	1199	79	6.6 %	10899	944	8.7 %
Motocyclettes	1539	68	4.4 %	1909	86	4.5 %	14051	691	4.9 %
Voitures de tourisme	8129	617	7.6 %	8229	534	6.5 %	64624	4213	6.5 %
Camionnettes	627	25	4.0 %	891	41	4.6 %	5340	283	5.3 %
Poids-lourds	661	14	2.1 %	624	7	1.1 %	3142	48	1.5 %

Pour la période 2007-2011, les conducteurs de voitures de tourisme (6,5%) et des cyclomoteurs (6,6%) sont les plus impliqués dans un accident corporel au taux d'alcoolémie positif. En comparant les deux périodes, les années 2007-2011 montrent une évolution à la baisse des accidents corporels au taux d'alcool positif uniquement pour les voitures de tourisme et les poids-lourds.

4. Comparaison du pourcentage d'accidents mortels avec alcool > 0,5 gr/l pour 2 tranches d'âges, par rapport à leur poids démographique

2007 -2011	% Population Rhône Recensement 2009	période	% Accidents mortels avec alcool > 0,5
18 - 24 ans	11%	SEMAINE	21,40%
		WEEK-END	30,80%
25 - 44 ans	28%	SEMAINE	25%
		WEEK-END	44,80%

Dans le Rhône, les accidents mortels avec alcool > 0,5 gr/l se produisent significativement le week-end pour ces deux tranches d'âges. La comparaison entre le poids démographique et le nombre d'accidents mortels avec alcool > à 0,5 gr/l montre des chiffres très défavorables, tout particulièrement pour la tranche d'âge 18-24 ans.

Les accidents corporels avec un taux d'alcoolémie > 0.5 gr/l impliquant un conducteur masculin sont fortement représentés dans les deux tranches d'âge quel que soit le jour de la semaine, mais plus particulièrement les week-end et jours fériés.

II Principales actions mises en œuvre pour l'enjeu « alcool » pendant le DGO 2008-2012

- renforcement du nombre de matériel traitant ce thème au centre de ressource du BSR et mis à la disposition des IDSR et des porteurs de projet : simalc, lunettes d'alcoolémie....
- Actions « alcool – addictions » prioritaires dans le PDASR en faveur du public jeune
- Promotion de l'autocontrôle d'alcoolémie : distribution d'éthylotests lors des actions
- Campagnes de communication : soirée BAC, fête de la musique, fêtes de fin d'année
- Intervention sur le thème de l'alcool et les conduites addictives lors de la formation BEPECASER
- Partenariat financier avec le milieu associatif
- Thématique incluse systématiquement lors de l'élaboration du PDCR.

III Orientations pour 2013-2017

Au vu des compte-rendus d'accidents et des actions mises en œuvre sur le terrain, il apparaît que l'alcool est de plus en plus souvent associée à d'autres addictions, notamment l'usage de stupéfiants. Aussi, lors des travaux préparatoires à l'élaboration du DGO, il a été proposé que l'enjeu « alcool » devienne l'enjeu « alcool et addictions ».

Il a été décidé prioritairement la reconduction des actions du précédent DGO sur les points suivants :

- cibler une partie des actions « alcool – addictions » en faveur du public jeune, en insistant sur le risque de conduite sous stupéfiants
- continuer de promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie
- soutenir le partenariat avec le milieu associatif
- maintenir systématiquement ce thème dans le PDCR.

A ces actions du précédent DGO, sont ajoutées les orientations suivantes :

- conseiller les porteurs de projets afin qu'ils incluent, dès que possible, la thématique « alcool et addictions » dans leurs projets
- renforcer la diffusion des chiffres de l'accidentalité liée à cette thématique (fiches IDSR, observatoire départemental...) et sa répartition hommes/femmes
- relayer localement les campagnes nationales
- développer les actions en entreprises, qui peuvent être vectrices de prévention, sur ce thème.

Les campagnes locales de communication (soirée BAC, fête de la musique, fêtes de fin d'année) et les interventions sur le thème de l'alcool et les conduites addictives lors de la formation BEPECASER, seront reconduites en fonction des crédits délégués.

Les enjeux du DGO 2013-2017

Enjeu « vitesse »

L'ONISR rappelle, dans son bilan de janvier 2013, que la vitesse des véhicules dans le flux de la circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Il précise qu'en 2012 les évaluations réalisées à chaud sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre font ressortir qu'environ 26 % des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse. La vitesse est par ailleurs un facteur aggravant des autres facteurs comportementaux.

I Evolution des dépassements de vitesses dans le Rhône

Les stations de comptage sont implantées sur divers axes du réseau routier. Chaque site correspond à un point de relevé du taux de dépassements de la Vitesse Limite Autorisée (VLA). Les chiffres suivants donnent une tendance de l'évolution des taux de dépassement entre 2010 et 2011 (taux de dépassement = nombre de véhicules/100 qui ont une vitesse supérieure à la Vitesse Limite Autorisée).

1 Pourcentages moyens des taux de dépassements 2010-2011

sur 172 sites recensés (différences de trafic non prises en compte)

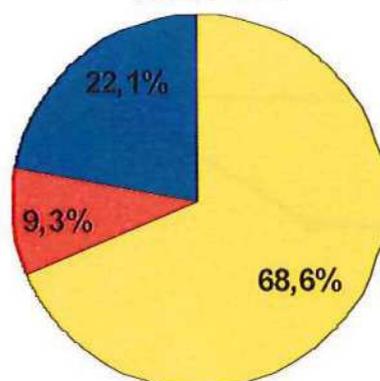
usagers dépassant la vitesse

	tous axes		axes limités à 50 km/h		axes limités à 70 km/h		axes limités à 90 km/h		axes limités à 110 km/h	
		>20 km/h		>20 km/h		>20 km/h		>20 km/h		>20 km/h
année 2010	31,20%	4,20%	64,20%	6,80%	32,00%	2,70%	23,40%	3,60%	26,40%	3,70%
année 2011	30,20%	3,90%	62,30%	6,10%	31,80%	2,50%	22,80%	3,30%	25,90%	3,50%
évolution	-1,00%	-0,30%	-1,90%	-0,70%	-0,20%	-0,20%	-0,60%	-0,30%	-0,50%	-0,20%

Le pourcentage le plus élevé d'usagers dépassant la vitesse limite autorisée se situe sur les axes limités à 50 km/h.

2 Evolution des taux de la proportion d'usagers dépassant les vitesses autorisées

Année 2011



■ Part des sites où le taux de dépassement baisse en 2011
 ■ part des sites où le taux de dépassement augmente en 2011
 ■ part des sites où le taux de dépassement reste stable en 2011

Le taux d'usagers dépassant la VLA reste stable entre 2010 et pour 68.6 % des sites.

II Evolution des vitesses pratiquées entre 2010 et 2011

23 stations de comptage sont retenues pour la comparaison 2011-2010. Le panel est scindé en deux réseaux pour l'analyse des résultats : réseau à chaussées séparées et réseau bidirectionnel.

1 Réseau à chaussées séparées, évolution 2010/2011

- 88% des sens de circulation présentent une vitesse moyenne stable ou à la baisse.
- En 2011, la moyenne des taux de dépassement de la vitesse limite autorisée (VLA) est d'environ de 25% le jour et de 36% la nuit.
- 3,5% des usagés dépassent de plus de 20 km/h la vitesse limite autorisée sur le réseau à chaussées séparées.

2 Réseau bi-directionnel, évolution 2010-2011

- 91% des sens de circulation présentent une vitesse moyenne stable ou à la baisse.
- En 2011, la moyenne des taux de dépassement de la vitesse limite autorisée est d'environ de 40% le jour et de 53% la nuit. 010/2011.
- 3,4% des usagés dépassent de plus de 20 km/h la vitesse limite autorisée sur le réseau bi-directionnel.

III Evolution des vitesses pratiquées entre 2006 et 2011

Seuls 31 sens de circulations sont retenus pour comparer les taux de dépassement de la vitesse limite autorisée et les vitesses moyennes pratiquées entre 2006 et 2011.

Dépassements de la VLA ou de la VLA+20

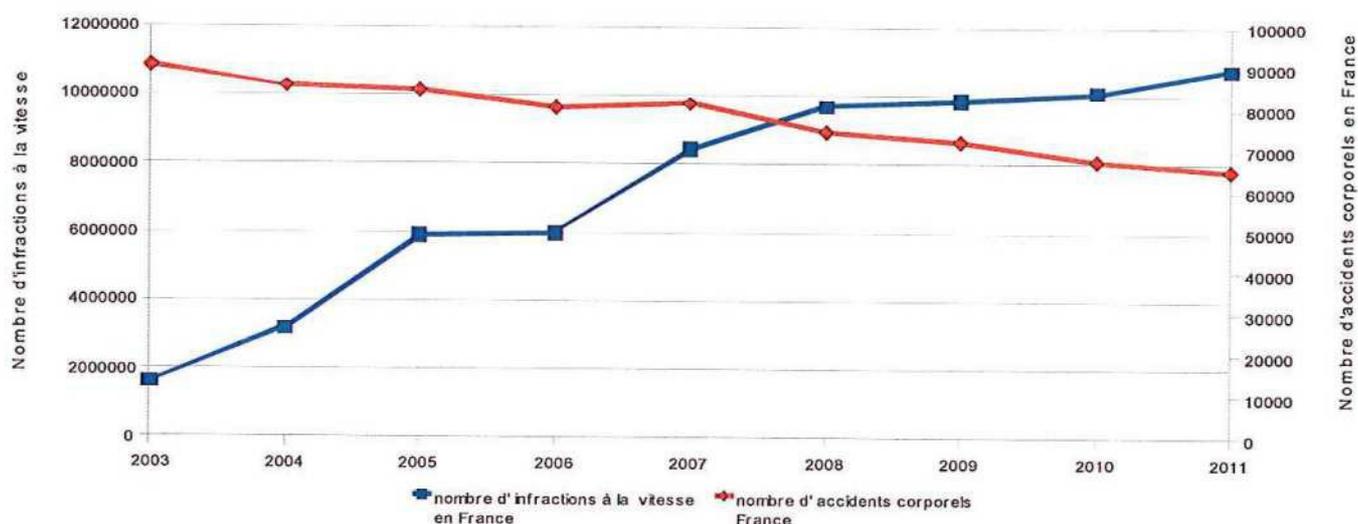
- 58% des sens présentent une baisse des taux de dépassement
- 19% des sens présentent une hausse des taux de dépassement
- 23% des sens présentent une stabilité des taux de dépassement

Vitesses moyennes pratiquées :

- 52% des sens présentent une baisse des vitesses pratiquées
- 13% des sens présentent une hausse des vitesses pratiquées
- 35% des sens présentent une stabilité des vitesses pratiquées

IV Evolution du nombre d'infractions à la vitesse

Evolution du nombre d'infractions à la vitesse comparé à l'évolution du nombre d'accidents corporels en France (source Bilan annuel Ministère de l'intérieur)



En France, depuis la mise en place des contrôles automatisés, le nombre de contrôles sur le respect des limitations de vitesse a augmenté, entraînant de fait un constat de nombre d'infractions en augmentation..

Dans le même temps, l'évolution du nombre d'accidents corporels de la circulation a très significativement baissé.

1 Evolution du nombre de radars vitesse dans le Rhône

Au 31 décembre 2012, le Rhône comptait 32 radars vitesse fixes, contre 15 en mars 2009. 465 000 infractions ont été détectées par ces radars en 2011 et près de 600 000 en 2012. Cette forte hausse est intégralement due aux nouveaux radars mis en service en 2012.

2 Evolution du nombre de permis suspendus pour infraction à la vitesse

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008/2012
Nombre de permis suspendus* pour infraction à la vitesse	61	36	54	84	84	+ 37.7 %

*La suspension de permis intervient lors d'un excès de vitesse \geq à 30 km/h

V Principales actions mises en œuvre pour l'enjeu « vitesse » pendant le DGO 2008-2012

- promotion de la conduite apaisée auprès du grand public : achat et prêt d'un simulateur de conduite lors des actions
- amélioration de la cohérence de la signalisation : création de la CCUSR
- mise en place de 17 radars vitesse fixes entre 2009 et 2012, dont plusieurs discriminants VL/PL
- formation des intervenants sécurité routière entreprises (ISRE)
- mise en place du PDCR en liaison avec les forces de l'ordre
- thématique « vitesse » incluse systématiquement lors de l'élaboration du PDCR.

VI Orientations pour 2013-2017

Il a été décidé prioritairement la reconduction des actions du précédent DGO sur les points suivants :

- o Inclure systématiquement la thématique « vitesse » lors de l'élaboration du PDCR
- o Mettre en place au moins une formation d'intervenants sécurité routière entreprises (ISRE) par an

- Améliorer la cohérence de la signalisation (CDSR).

A ces orientations du précédent DGO, sont ajoutées les orientations suivantes :

- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- Optimiser les contrôles des forces de l'ordre par une communication régulière a posteriori sur les résultats obtenus
- Relayer les campagnes nationales sur ce thème
- Donner aux IDSR et porteurs de projet des éléments de langage sur les conséquences d'une vitesse inadaptée
- Développer les actions en entreprises, qui peuvent être vectrices de prévention, sur ce thème.
- Renforcer l'information aux collectivités

Les enjeux du DGO 2013-2017

Enjeu « deux-roues motorisés »

Définitions, pour mémoire :

Cyclomoteur : deux-roues motorisé < 50 cm³

Motocyclette : deux-roues motorisé > 50cm³

I Evolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés (2-RM) - DGO 2007-2011

3 Part des accidents corporels impliquant au moins un deux-roues motorisé :

Dans le Rhône pour la période 2007-2011, les deux-roues motorisés sont impliqués dans 32% des accidents corporels, contre 28% pour la période 2003-2007. La part des accidents des deux-roues motorisés est donc en augmentation. Elle est comparable à celle des deux-roues motorisés en Rhône-Alpes (31 %) pour la même période, mais inférieure à la part nationale (40.4%).

2 Part des victimes tuées ou blessées dans un accident impliquant au moins un deux-roues motorisé

Le bilan 2007-2011 s'élève à 124 victimes tuées dont 120 usagers de deux-roues motorisés qui représentent donc 35,2 % de l'ensemble des tués toutes catégories confondues.

On dénombre 4 004 blessés dans des accidents impliquant un deux-roues motorisé dont 3 530 usagers de deux-roues motorisés soit 25,2 % de l'ensemble des blessés toutes catégories confondues.

3 Evolution de la part des accidents de deux-roues motorisés dans les accidents corporels depuis 2003



Sur la période 2003-2011, la part des accidents de deux-roues motorisés ne suit pas la baisse du nombre d'accidents corporels de la circulation.

II Evolution de l'accidentalité par type de deux-roues motorisés

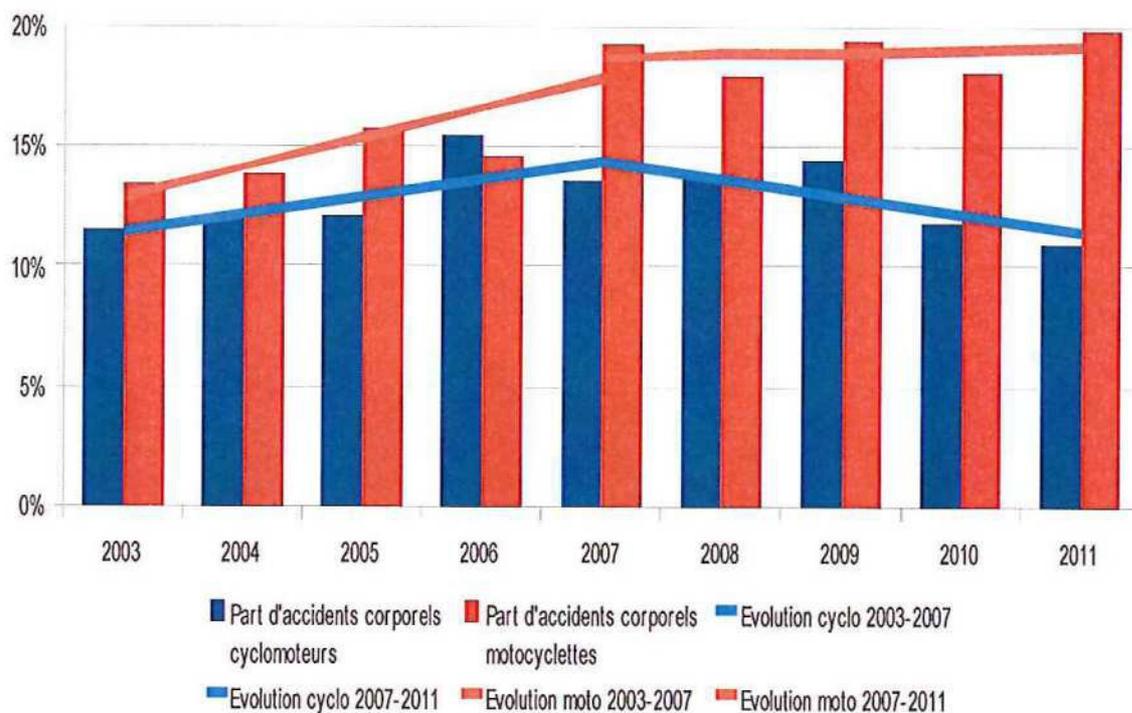
1 Accidentalité des cyclomoteurs de 2007 à 2011 (cylindrée < à 50cm3)

Cyclomoteurs	Rhône	Rhône-Alpes	Moyenne France 2009 à 2011
part d'accidents corporels impliquant un cyclomoteur	12,9%	13,6%	17,0%
part d'accidents mortels impliquant un cyclomoteur	7,6%	6,5%	6,9%

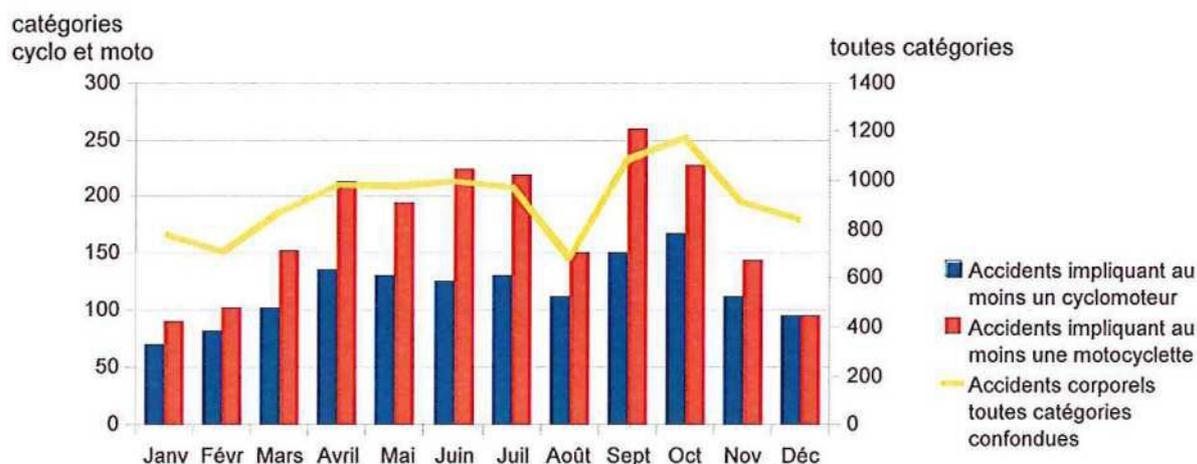
2 Accidentalité des motocyclettes de 2007 à 2011 (cylindrée >= à 50cm3)

Motocyclettes	Rhône	Rhône-Alpes	Moyenne France 2009 à 2011
part d'accidents corporels impliquant une motocyclette	18,9%	17,9%	23,4%
part d'accidents mortels impliquant une motocyclette	31,2%	21,3%	20,6%

3 Evolution de la part des accidents cyclo et moto dans les accidents corporels de la circulation



4 Répartition des accidents cyclo et moto selon les mois de 2007 à 2011



Les accidents impliquant un cyclomoteur ou une motocyclette suivent la tendance mensuelle des accidents corporels toutes catégories confondues, même si les accidents de motos sont plus importants aux beaux jours, avec un pic en septembre.

Par ailleurs, environ 73 % des accidents de 2-RM se produisent contre une voiture, que ce soit des accidents de cyclomoteurs ou de motocyclettes. La part des accidents en véhicule seul reste importante, avec 12.9 % des accidents de cyclomoteurs et 15.5% pour les motocyclettes.

III Principales actions mises en œuvre pour l'enjeu « deux-roues motorisés » pendant le DGO 2008-2012

- création du site Internet « réso-moto-sécurité »
- organisation de journées moto-sécurité, en partenariat avec un assureur et des auto-écoles
- campagne de lutte contre le débridage auprès des établissements scolaires avec information des parents d'élèves
- soutien financier aux associations permettant le passage gratuit du BSR, en partenariat avec le Conseil Général
- campagne de partage de la route
- évaluation des actions de débridage et des journées moto-sécurité.

IV Orientations pour 2013-2017

Il a été décidé prioritairement la reconduction des actions du précédent DGO sur les points suivants :

- animer le site Internet « réso-moto-sécurité »
- maintenir les journées moto-sécurité, en faisant évoluer la formule selon le lieu (circuit ou site permis de conduire)
- lutter contre le débridage des moins de 50 cm³, en faisant un appel à projet annuel en partenariat avec l'Education Nationale
- continuer le soutien aux associations permettant le passage gratuit de l'AM (ex BSR) prioritairement en faveur des jeunes issus de quartiers défavorisés
- initier une campagne de partage de la route, notamment auprès des automobilistes.

Les journées débridage, qui permettent, d'une part de lutter contre les conduites à risques des jeunes, mais aussi de diffuser des messages sécuritaires transmis pendant les actions (équipements...) représentent une part importante de l'engagement financier du PDASR 69. Aussi a-t-il été décidé de demander une participation des établissements de 150 € par jour, afin de maintenir le nombre d'interventions.

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

- développer la communication sur les actions et sur les messages sécuritaires 2-RM (twitter, communiqués de presse en début de saison moto...)
- faire une fiche « spéciale 2-RM » pour les IDSR, afin qu'ils aient des éléments de langage précis sur cette thématique lors de leurs interventions
- faire un bilan en fin d'année sur l'accidentologie 2-RM et le diffuser (moto-écoles, élus...)
- inciter les élus à penser aux 2-RM lorsqu'ils sont porteurs de projet d'aménagements urbains ou de travaux
- prioriser les actions de lutte contre débridage dans les établissements scolaires étant susceptibles, par leur situation géographique, d'avoir le plus d'élèves concernés et sensibiliser aux dangers de l'utilisation de deux-roues non homologués.

Les enjeux du DGO 2013-2017

Enjeu « jeunes »

Rappel : Pour les études de cet enjeu, sont pris en compte les usagers de la route âgés de 18 à 24 ans. Néanmoins, dans l'enjeu « jeunes », les orientations peuvent cibler tout usager de la route âgé de moins de 18 ans aussi.

I Evolution de l'accidentalité DGO 2007-2011

1 Évolution de la part des accidents corporels impliquant au moins un jeune

	Rhône	Rhône-Alpes	France
Évolution sur 2003-2007	-2,9%	-4,2%	-3,0%
Évolution sur 2007-2011	-1,9%	-5,0%	-6,8%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans est favorable au cours des deux dernières périodes 2003-2007 et 2007-2011. Cependant, cette évolution est inférieure aux tendances nationales et régionales.

2 Évolution des accidents mortels impliquant au moins un jeune :

La proportion d'accidents corporels impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans est en baisse sur la période 2007-2011 : elle est passée de 37,8 % en 2007 à 34,4 % en 2011. Mais la part d'accidents mortels impliquant un jeune a fortement augmenté au cours de cette même période. Entre 2008 et 2009 elle est passée de 29.4 % à 41.4% et restée haute les deux années suivantes (42% et 39.6%).

3 Répartition des tués de 18 à 24 ans par mode de déplacement entre 2007 et 2011

Mode de déplacement	Nombre de tués de 18 à 24 ans	part de tués de 18 à 24 ans selon le mode de déplacement	Nombre de tués tout âge	part de tués tout âge selon le mode de déplacement	Nombre de blessés 18 à 24 ans
Piétons	9	11,3%	65	19,1%	245
Cyclistes	1	1,3%	8	2,3%	128
Cyclomotoristes	8	10,0%	22	6,5%	619
Motocyclistes	24	30,0%	98	28,7%	453
Usagers de VL	36	45,0%	139	40,8%	1650
autres modes	2	2,5%	9	2,6%	52
Total	80	100%	341	100%	3147

Les parts des jeunes tués, usagers de VL, de motocyclettes et de cyclomoteurs restent supérieures aux parts de tués tous âges pour les mêmes véhicules.

4 Caractéristiques marquantes

Si l'on compare les accidents « toutes classes d'âges confondues » à ceux impliquant au moins un jeune âgé de 18 à 24 ans, on constate que ces derniers présentent des conditions significativement défavorables :

- **pour les accidents corporels :**
 - o les samedis ou veilles de fêtes (17% contre 15%) et les dimanches ou jours de fêtes (14% contre 12%)
 - o la nuit entre 0h et 6h (10,6% contre 7%)
 - o le soir entre 18h et 24h (31,4% contre 26,9%)
- **pour les accidents mortels :** les dimanches ou jours de fêtes en très forte proportion (25% contre 20%), et samedi ou veilles de fêtes (21% contre 18 %).
- **selon le sexe :**
 - o la part des hommes jeunes impliqués dans les accidents corporels est légèrement supérieure à celle des hommes impliqués pour la catégorie « toutes classes d'âges confondues » (67.4% contre 65.6%). Ce pourcentage passe même à 90% contre 77 % pour les accidents mortels
 - o les jeunes de 18 à 24 ans dans le Rhône représentent 23,5% des tués du département contre 21,5% des tués de 18 à 24 ans en France, alors qu'ils ne représentent que 11.2% de la population du département (chiffres 2009).

II Principales actions mises en œuvre pour l'enjeu « jeunes » pendant le DGO 2008-2012

- organisation des journées véhicule-individu-environnement (V.I.E) en partenariat avec l'éducation nationale, prévention MAÏF, l'association ECF, et la Caisse d'Epargne
- campagne annuelle à la rentrée scolaire auprès des associations d'étudiants
- soutien financier pour les porteurs de projet, établissements scolaires, association d'élèves (label vie)
- présence au salon de l'étudiant
- formation des acteurs susceptibles d'intervenir auprès d'un public jeune (IDSR)
- campagne de communication lors des soirées BAC et fête de la musique (commune avec l'enjeu « alcool et addictions »)
- organisation de journées de lutte contre le débridage (commune avec l'enjeu « deux-roues motorisés »).

III Orientations pour 2013-2017

Il a été décidé de ne pas reconduire la présence de la sécurité routière au salon de l'étudiant qui représentait un coût élevé pour un impact très limité. Les actions du précédent DGO reconduites prioritairement sont les suivantes :

- organisation des journées V.I.E en partenariat avec l'éducation nationale, prévention MAÏF, l'association ECF, et la Caisse d'Epargne
- campagne annuelle à la rentrée scolaire auprès des associations d'étudiants
- soutien financier pour les porteurs de projet, établissements scolaires, association d'élèves (Label Vie)
- formation des acteurs susceptibles d'intervenir auprès d'un public jeune (IDSR).

A ces actions du précédent DGO, sont ajoutées les orientations suivantes :

- cibler, lors des campagnes de communication, prioritairement les hommes, âgés de 18 à 24 ans, toutes zones géographiques et toutes catégories de véhicules confondues
- communiquer dès que cela est possible sur l'accidentalité des jeunes, notamment auprès des auto-écoles
- privilégier la formation des policiers municipaux
- développer les actions hors grandes agglomérations, où les accidents sont plus graves
- s'engager à avoir des actions dans toutes les strates éducatives
- développer l'utilisation de médias « jeunes » pour la communication (Internet, twitter...)
- cibler, dans le cadre du PDCR, des actions de contrôles sur les lieux fréquentés par les jeunes.
- Renforcer, en partenariat avec l'Education Nationale, le taux de formation des référents sécurité routière dans les établissements scolaires.

Le plan départemental de contrôles routiers (PDCR)

Le plan départemental de contrôles routiers fait partie intégrante du Document Général d'Orientations. Ces contrôles s'ajoutent à ceux réalisés habituellement par les forces de l'ordre et aux contrôles automatisés.

I Les cibles prioritaires

Les opérations mises en place par les forces de l'ordre dans le cadre du PDCR ciblent, en priorité :

- la vitesse,
- les conducteurs de 2-roues motorisés
- les conduites addictives.

Dans ce cadre, chaque service (Direction départementale de la sécurité publique, Groupement de Gendarmerie départemental, Direction zonale des CRS) organise son plan de contrôle en tenant compte des spécificités de son secteur de surveillance et des causes principales relevées dans les accidents corporels et mortels.

II L'organisation

Chaque mois, en liaison avec le bureau de la sécurité routière de la Préfecture, des dates et secteurs sont retenus en fonction :

- d'évènements susceptibles d'entraîner des conduites à risques : sortie du Beaujolais nouveau, organisation de soirées étudiantes de grande ampleur, soirées techno avec « after »...),
- de points de regroupements de populations ciblées par un enjeu du DGO (salons de la moto, ...)
- de la proximité d'établissements nocturnes (quais de Saône...).

III Les contrôles

Six opérations sont organisées mensuellement dans le cadre du PDCR, en complément des plans d'opérations programmés par les différents services. En outre, à la demande du Ministre, une semaine par mois, l'action des forces de l'ordre est concentrée sur le contrôle systématique des 2-roues motorisés, cyclomoteurs compris. Enfin la Préfecture organise, lors des vacances scolaires, des contrôles coordonnés des transports en commun d'enfants.

Par ailleurs, une harmonisation des sanctions administratives de retrait du permis de conduire a été menée en concertation étroite avec les Parquets de Lyon et Villefranche-sur-Saône.

SIGNATURES

Pour le Préfet du Rhône
Le Préfet délégué pour la défense et la sécurité



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. Rouvé', enclosed in a blue rectangular box.

Stéphane ROUVÉ

Le Vice-Président chargé de la voirie



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Luc DA PASSANO', enclosed in a blue rectangular box.

Jean-Luc DA PASSANO

Le Vice-Président voirie et accessibilité



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pierre ABADIE', enclosed in a blue rectangular box.

Pierre ABADIE

Le Premier Adjoint de la ville de Lyon, délégué à la
tranquillité publique, à la sécurité, et à l'optimisation
des déplacements



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jean-Louis TOURAINE', enclosed in a blue rectangular box.

Jean-Louis TOURAINE



Le Vice-Président de l'Association des Maires du Rhône

Guy BARRET



www.justice.gouv.fr

La Vice-Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Lyon

Marie-Eugénie AVAZERI



www.justice.gouv.fr

Le Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Villefranche sur Saône

Olivier ETIENNE

**académie
Lyon**
direction des services
départementaux
de l'éducation nationale
Rhône
éducation
nationale



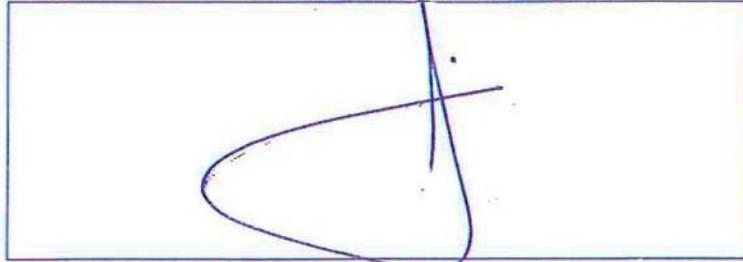
Pour le Directeur Académique, le directeur académique adjoint

Jean-Christophe BIDET



santé
famille
retraite
services

le Directeur Général de la MSA AIN-RHONE



Ludovic MARTIN

Les outils stratégiques

- **le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)** : il propose des actions concrètes résultant des orientations d'actions définies dans le D.G.O.
- **Le plan départemental de contrôles routiers (PDCR)** : ce plan cible les contrôles des forces de l'ordre en lien avec les enjeux du D.G.O.
- **La commission départementale de sécurité routière (CDSR)** : Cette commission peut être consultée pour toute question ayant trait à la sécurité routière
- **Le comité de pilotage du DGO**

Les partenaires

- Association des maires du Rhône
- Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) (Club entreprises 69)
- Conseil Général
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Direction Départementale des Territoires
- Direction Interrégionale Centre Est
- Direction des services départementaux de l'Education Nationale
- Direction zonale des CRS
- Gendarmerie
- Grand Lyon
- Ministère de la justice
- Mutualité Sociale Agricole Ain Rhône
- Ville de Lyon