



Document général d'orientations Sécurité Routière Rhône 2018-2022

SOMMAIRE

- Le mot du Préfet.....	5
- Présentation du département.....	7
- Bilan et évolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016.....	9
- Le DGO 2018- 2022 :	
• Les enjeux.....	17
• Les engagements généraux.....	18
• Les enjeux prioritaires.....	19
◦ Le risque professionnel.....	21
◦ L'alcool et les stupéfiants.....	27
◦ Les jeunes.....	31
◦ Les seniors.....	37
• Les enjeux locaux.....	41
◦ Le partage de la route.....	43
◦ Les deux-roues motorisés.....	49
◦ La vitesse.....	55
◦ Les distracteurs.....	59
• Le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR).....	61
- Les signatures.....	63
- Les outils.....	67
- Les partenaires.....	67
- Glossaire.....	69

Mot du Préfet,

Le Gouvernement a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017, les priorités d'actions pour réduire l'accidentalité sur les routes.

Particulièrement mobilisé au profit de cette cause fondamentale que constitue la sécurité routière, et conformément à la volonté du Président de la République, le gouvernement réunira en début d'année 2018 le Comité interministériel de la sécurité routière.

L'objectif est de réduire année après année le nombre de décès, de blessés et d'accidents sur les routes. Cette ambition implique une mobilisation collective forte, constante et organisée de tous les acteurs concernés pour mettre en œuvre une politique de prévention efficace.

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022 du Rhône constitue un outil de programmation départemental 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 en intervenant sur l'ensemble des facteurs contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

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

Le Préfet,
délégué pour la défense et la sécurité



Étienne STOSKOPF

Présentation du département du Rhône

I Quelques chiffres

Le Rhône, dont la population s'élève à 1 801 885 habitants, est le département le plus peuplé de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Les trois quarts de la population sont regroupés dans l'ensemble des 59 communes qui constituent la métropole de Lyon et le quart restant se répartit dans les 219 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 qui traversent l'agglomération lyonnaise : on compte à ce jour 175 km de voies rapides à fort trafic.

Le réseau routier du Rhône est constitué :

- de 58 km d'autoroutes non concédées
- de 117 km d'autoroutes concédées
- de 63 km de voirie nationale
- de 2900 km de voirie départementale
- d'environ 8300 km de voirie communale.

III Les déplacements des Rhodaniens

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

En moyenne, 20 % des ménages ne possèdent pas de voiture, essentiellement dans les secteurs urbains denses, alors que 37 % 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 54 % en grande agglomération contre 74 % en zone rurale puis viennent la marche et le vélo pour 32 % en grandes agglomérations contre 25 % en zone rurale. Par ailleurs, 20 % des déplacements en Métropole se font en Transports en Communs Lyonnais (TCL), 25 % à Lyon et Villeurbanne, soit environ 1,7 million de voyages/jour sur le réseau.

(1) Source : Enquête « Ménages déplacements », AML, 2015

Bilan et évolution de l'accidentalité entre 2012 et 2016

Entre 2012 et 2016, le département du Rhône a comptabilisé 10 520 accidents corporels. Le bilan des victimes s'est élevé à 269 tués sur la route et 13 322 blessés, soit une moyenne annuelle de 2104 accidents corporels, 54 tués et 2804 blessés.

I Indicateurs de gravité

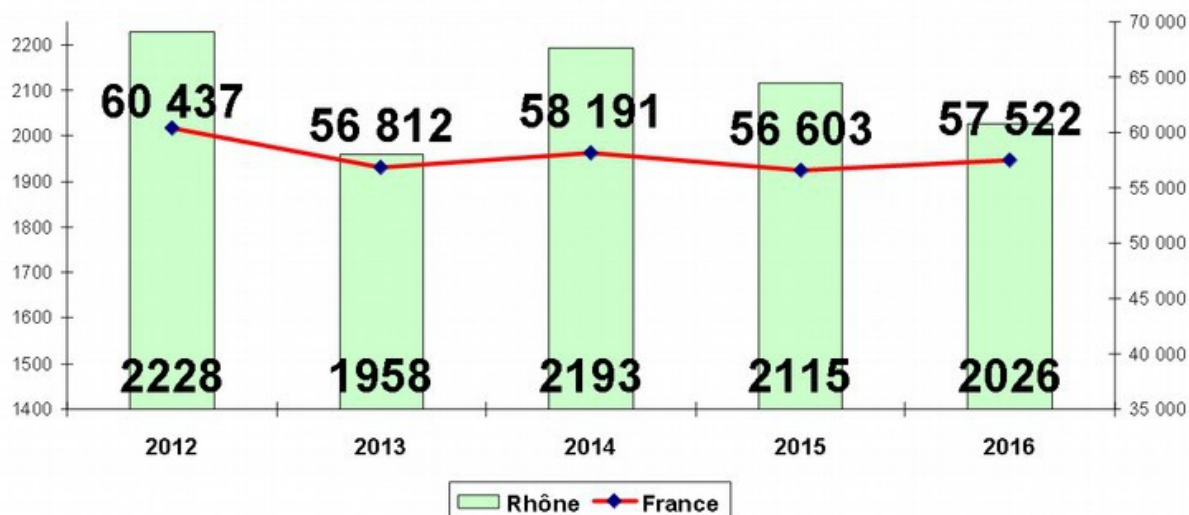
Indicateurs de gravité période 2012-2016	Rhône	France
Indice de gravité (en nombre de tués pour 100 accidents)	2,6	6

L'indice de gravité du Rhône est sensiblement inférieur à la référence nationale sur la période 2012-2016.

II Evolution de l'accidentalité

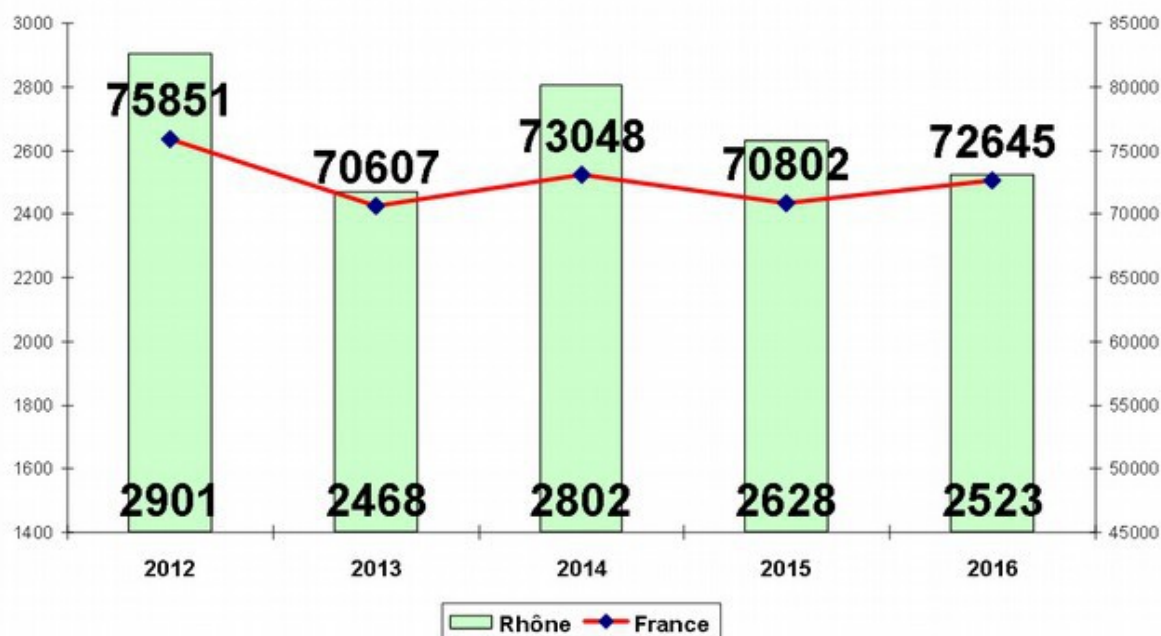
Sur la période 2012-2016, 40 accidents en moyenne se sont produits dans le Rhône chaque semaine, avec environ 1 mort tous les 6 jours (en comparaison : moyenne DGO 2007-2011 : 42 accidents corporels par semaine et 1 mort tous les 5 jours).

1. Evolution du nombre d'accidents



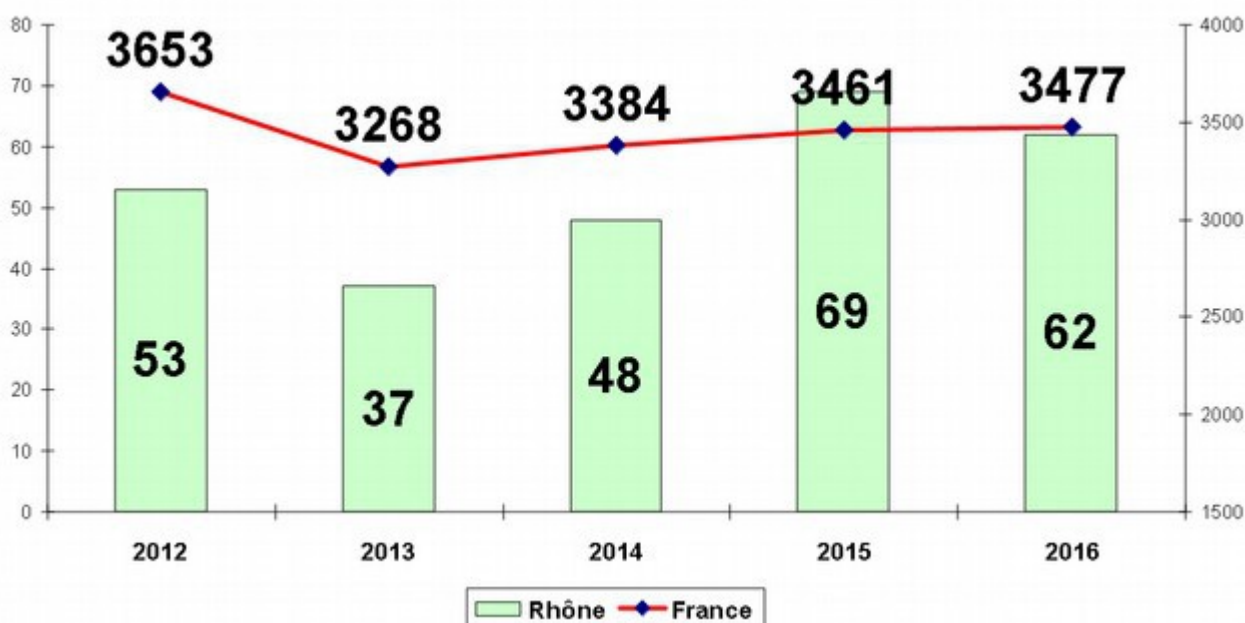
Depuis 2012, le nombre d'accidents au niveau national connaît une évolution en dents de scie avec une baisse en 2013 et 2015 et une reprise à la hausse en 2016 (-5 % entre 2012 et 2016). Pour cette même période dans le Rhône, on observe la même tendance qu'au niveau national avec cependant en 2016 une continuité à la baisse par rapport à 2015 (-5%). Entre 2012 et 2016, on enregistre un recul du nombre d'accidents avec une baisse de 9 %.

2. Evolution du nombre de blessés



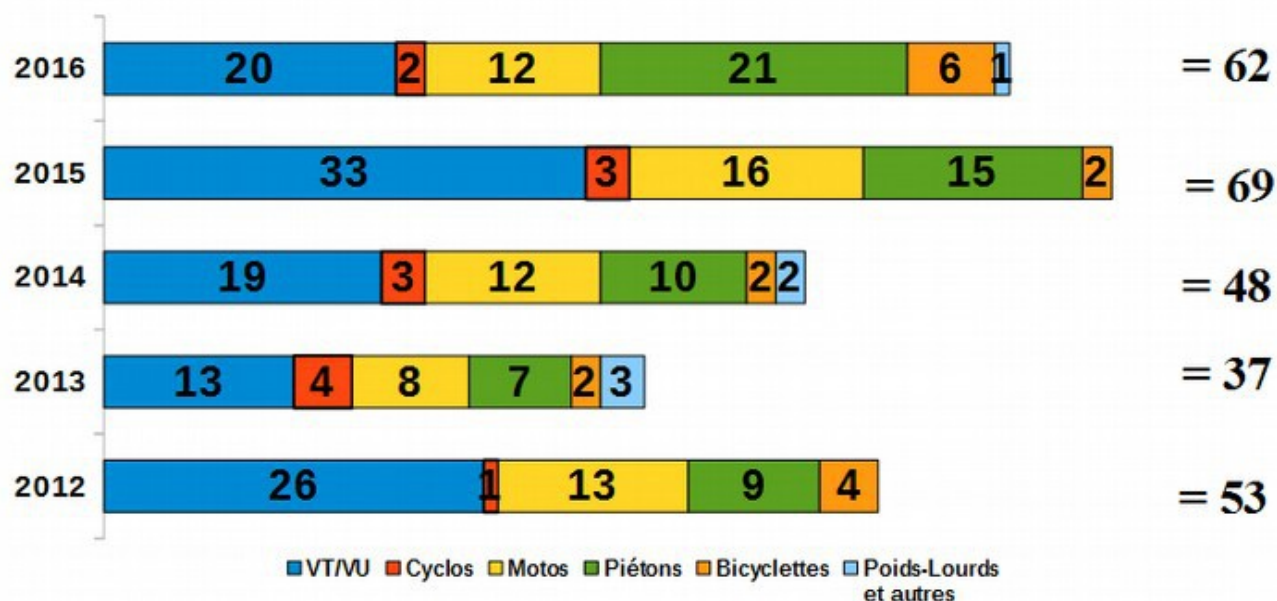
L'évolution du nombre de blessés entre 2012 et 2016 est également irrégulière. Dans le Rhône, l'année 2016 enregistre un léger recul par rapport à 2015 et de l'ordre de 13% par rapport à 2012.

3. Evolution du nombre de tués



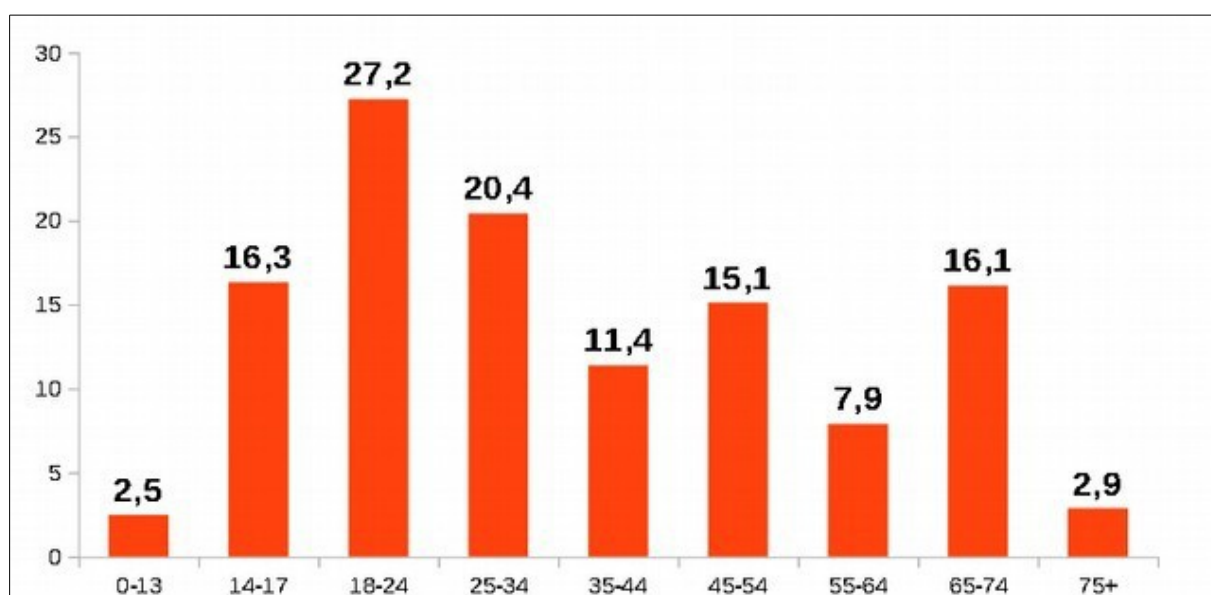
Depuis 2010, on observait une baisse continue du nombre de tués sur les routes avec un record en 2013 qui n'avait jamais été atteint jusqu'alors dans le Rhône (37 tués) comme au niveau national. L'année 2014 marque une reprise à la hausse du nombre de tués et l'année 2015 accentue cette dégradation (69 tués, même niveau que 2011, soit le nombre le plus élevé sur les 5 dernières années). L'année 2015 a été très mauvaise dans le Rhône avec une forte hausse du nombre de tués et du nombre de blessés hospitalisés. L'année 2016 enregistre un léger recul mais le nombre d'accidents corporels et de tués reste préoccupant.

Tués par catégories d'usagers



Pour la période 2012-2016, les véhicules légers restent les plus impliqués dans un accident mortel (41%). Les deux roues-motorisés (28%) et les piétons (23%) sont également les plus souvent impliqués. L'année 2016 est globalement un peu moins dramatique que la précédente dans le Rhône mais est marquée par un triste record : 21 piétons tués, soit un niveau jamais atteint jusqu'alors.

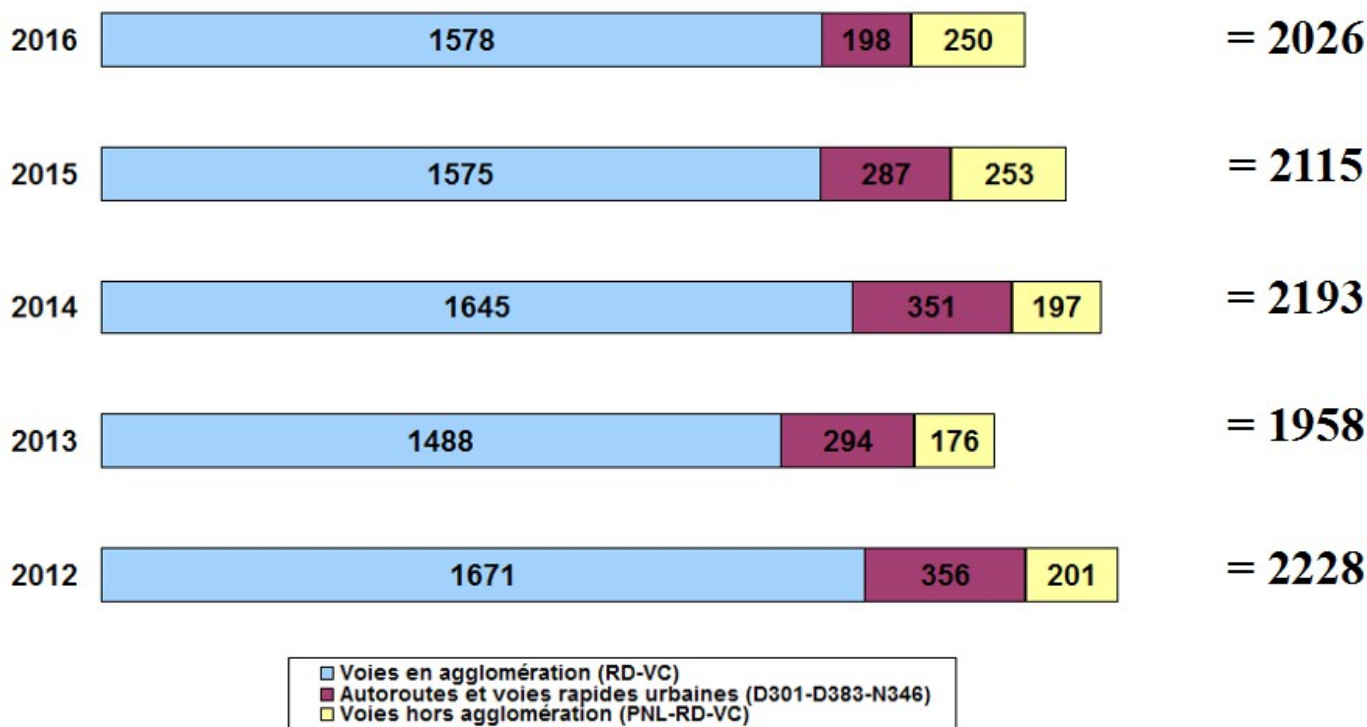
Tués pour 100 000 habitants



Sur la période 2012-2016, le nombre total de tués dans le Rhône est de 269. La tranche d'âge 18-24 ans reste la plus vulnérable comme pour le précédent DGO. Les plus de 65 ans sont également très impliqués dans les accidents mortels : ils représentent 66 % des tués piétons.

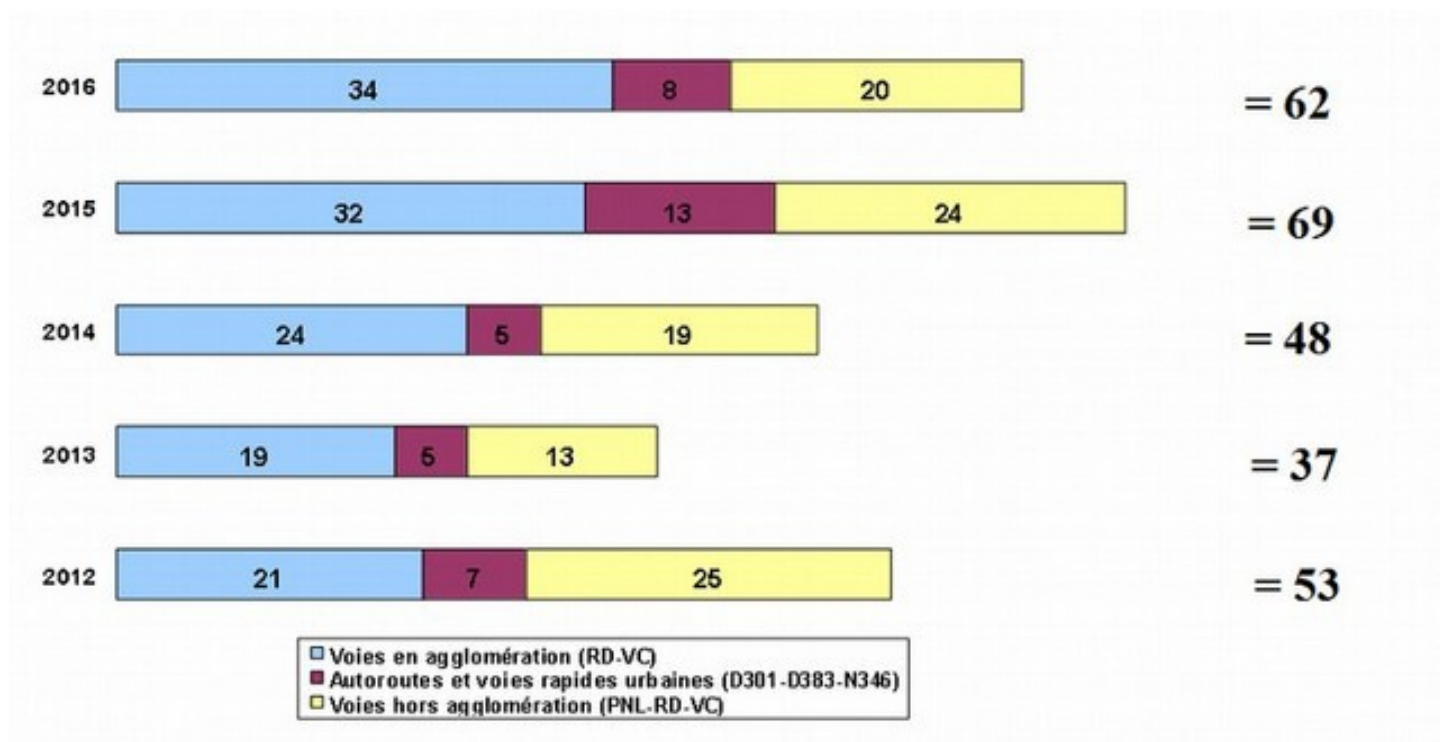
III Localisation des accidents

1 Localisation des accidents dans le Rhône



Pour la période 2012 à 2016, les trois quarts des accidents ont eu lieu en agglomération. Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents a baissé fortement sur les voies rapides urbaines (-44%) et légèrement sur les voies en agglomération (6%). On constate une forte dégradation de l'accidentologie sur les voies hors agglomération (+24%).

2 Localisation des tués dans le Rhône



Pour la période 2012 à 2016, près de la moitié des tués le sont en agglomération. Même s'ils sont moins nombreux, les accidents mortels hors agglomération sont souvent plus graves et représentent 38 % des tués. En termes d'évolution, le nombre de tués est en hausse en agglomération depuis 2012, la mortalité routière restant stable hors agglomération.

IV Focus sur l'accidentalité des transports en commun

- 89 % des kms parcourus sur le réseau sont réalisés sur les modes surface (bus+Tram).
- La part des accidents par mode de transport (bus, tram) reste inchangée entre 2016 et 2017 (90 % bus /10 % Tramway)
- On constate une baisse de 5 % du volume moyen d'accident par mois entre 2016 et 2017 (121 accidents/mois en moyenne sur 2016 contre 115 en 2017).
- Un nombre de km parcourus pour une déclaration d'accident en augmentation de 3 % (34 841 km parcourus en 2016 contre 36 014 km parcourus en 2017 pour une déclaration d'accident). C'est le mode tramway qui enregistre la plus forte évolution +11 %.
- La part des accidents corporels est en baisse de 3 points entre 2016 et 2017 alors que celle des accidents matériels augmente dans la même proportion de 3 points.

2016									
MODE	Accidents corporels	Accidents matériels	Corporels + Matériels	TOTAL accidents	Part accidents/mode	Moyenne Accidents/mois	Nombre de km	Part km/mode	Nombre km parcouru / déclaration accidents
BUS	174	1 070	53	1 297	90%	108	45 121 788	79%	34 789
TRAMWAY	41	90	22	153	10%	13	5 398 281	10%	35 283
Total surface	215	1 160	75	1 450	100%	121	50 520 049	89%	34 841
Type de sinistre	15%	80%	5%	100%					
Métro funiculaire							6 537 526	11%	
Total global réseau							57 057 575	100%	

2017 à fin novembre									
MODE	Accidents corporels	Accidents matériels	Corporels + Matériels	TOTAL accidents	Part accidents/mode	Moyenne Accidents/mois	Nombre de km	Part km/mode	Nombre km parcouru / déclaration accidents
BUS	121	983	38	1 142	90%	104	40 744 443	79%	35 678
TRAMWAY	34	67	25	126	10%	11	4 921 187	10%	39 057
Total surface	155	1 050	63	1 268	100%	115	45 665 630	89%	36 014
Type de sinistre	12%	83%	5%	100%					
Métro funiculaire							5 927 236	11%	
Total global réseau							51 592 866	100%	

Variation en %					
MODE	Accidents corporels	Accidents matériels	Corporels + Matériels	Moyenne accidents / mois	Nombre km parcouru / déclaration accidents
BUS	-30%	-8%	-28%	-4%	3%
TRAMWAY	-17%	-26%	14%	-10%	11%
Total surface	-28%	-9%	-16%	-5%	3%
Type de sinistre	-3%	3%	0%		
Métro funiculaire					
Total global réseau					

Enjeux

2018-2022

Le DGO 2018-2022

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 2018-2022 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 2018-2022 pour le Rhône

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

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus sont traduits dans le DGO du Rhône en **enjeux prioritaires** :

- le risque routier professionnel
- l'alcool et stupéfiants
- les jeunes
- les seniors

A ces enjeux s'ajoutent les **enjeux locaux** :

- le partage de la voirie (modes doux)
- les deux-roues motorisés
- la vitesse
- les distracteurs

III 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 :

- mutualiser les actions entre partenaires
- faire circuler les informations entre les partenaires (études, actions projetées...)
- désigner un « relais » dans chacune des structures partenaires du DGO
- cibler des points de vigilance annuels en plus des enjeux si besoin.
- développer le contrôle/sanctions des infractions liées au comportement des usagers notamment par la vidéo-verbalisation

Par ailleurs, l'ensemble des partenaires s'engage à participer, le cas échéant, aux enquêtes organisées par le bureau de la sécurité routière pour chaque accident mortel.

Depuis septembre 2015, 128 enquêtes ont été réalisées. Elles ont pour objectif de déterminer les éléments déclencheurs et aggravants des accidents et de mettre en place, s'il y a lieu, des actions de prévention, de communication, de répression ou d'aménagements de voirie. Ce sont des moments d'étude de l'accident et des échanges constructifs. Sont conviés à ces réunions :

- les gestionnaires de voirie
- les forces de l'ordre
- un représentant de la mairie
- la Direction Départementale des Territoires
- un expert le cas échéant
- et la préfecture.

Enjeux prioritaires 2018-2022



Les enjeux du DGO 2018-2022



Enjeu « risque routier professionnel »

I Bilan 2012-2016

1. Accidents corporels et personnes tuées – domicile-travail

	Nombre d'accidents Domicile travail		Nombre de tués Domicile travail
2012	608	2012	12
2013	508	2013	7
2014	600	2014	11
2015	543	2015	9
2016	538	2016	10
Total	2797	Total	49

2. Accidents corporels et personnes tuées – missions

	Nombre d'accidents Mission		Nombre de tués Mission
2012	461	2012	14
2013	421	2013	8
2014	449	2014	16
2015	400	2015	19
2016	353	2016	14
Total	2084	Total	71

Le nombre d'accidents domicile-travail est légèrement plus important que le nombre d'accidents intervenant dans le cadre de missions.

Entre 2012 et 2016, la baisse du nombre d'accidents intervenus en mission est relativement importante de l'ordre de -23 %, contre -11,5 % pour les accidents domicile-travail.

Cette évolution à la baisse n'est pas identifiable lorsque l'on regarde la mortalité routière, avec un nombre de tués qui reste stable pour les deux types de déplacements.

On peut donc conclure que le niveau de gravité des accidents s'est accentué avec une part de tués sur le nombre d'accidents qui a augmenté.

3. Accidents professionnels (domicile-travail et mission confondus)

2007-2011

Accidents professionnels	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents professionnels/ Total des accidents trajet connu
4 749	9 307	51%

2012-2016

Accidents professionnels	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents professionnels/ Total des accidents trajet connu
4 881	8 704	56%

4. Personnes tuées dans un accident professionnel (domicile-travail et mission confondus)

2007-2011

Tués dans un Accident professionnel	Total tués dans un accident Avec trajet connu	Part des tués dans un accident Professionnel/ Total des tués trajet connu
133	325	41%

2012-2016

Tués dans un Accident professionnel	Total tués dans un accident Avec trajet connu	Part des tués dans un accident Professionnel/ Total des tués trajet connu
120	235	51%

Pour la période 2012-2016, le nombre d'accidents corporels qui concernent des trajets professionnels (missions et domicile-travail) est en légère baisse, de l'ordre de 6,2 % par rapport à la période 2007-2011.

La part des accidents en milieu professionnel sur le total des accidents sur la route reste néanmoins identique, autour de 51 %.

Le nombre de tués a baissé avec 22 morts en moins par rapport à 2007-2011. Cette baisse est cependant plus faible que l'évolution générale (- 27 % du nombre total de tués). Cet écart s'explique avec une part des accidents graves en milieu professionnel qui augmente de 6 points par rapport à la période précédente.

5. Modes de déplacement et risques professionnels

Déplacements domicile-travail

Mode déplacement	Accidents (part en %)
piétons	8,60
cyclistes	4,70
2RM	17,10
VL	58,90
VU	5,80
PL	3,30

Déplacements missions

Mode déplacement	Accidents (part en %)
piétons	9,3
cyclistes	3,2
2RM	10,9
VL	47,2
VU	10,8
PL	11,3

L'analyse de l'accidentologie en milieu professionnel et en fonction du mode de déplacement entre 2007 et 2016 permet le constat suivant :

- la majorité des accidents concerne un véhicule léger avec une proportion plus forte pour les déplacements domicile-travail (59 % contre 47,2 %) ;
- l'accidentologie des deux roues motorisés est marquée surtout pour des trajets domicile-travail
- à noter enfin, la part des véhicules utilitaires dans l'accidentologie lors de missions qui s'élève autour des 10 %.

II Orientations pour 2018-2022

Pour mémoire, il avait été décidé, lors du précédent DGO, de développer les actions en entreprises au vu de l'accidentalité forte domicile-travail, pour l'ensemble des enjeux. Pour 2018-2022, le risque routier professionnel devient un enjeu prioritaire.

Il a été décidé la reconduction des actions du précédent DGO sur cette thématique :

- soutenir le club entreprises 69 sécurité routière
- se doter d'outils pédagogiques adaptés à l'entreprise
- prioriser les actions de sensibilisation en entreprise dès que cela est possible

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- cibler les cartes-conseils mensuelles sur l'environnement de l'entreprise
- créer un outil d'information pour les entreprises (guide des bonnes pratiques, droits et devoirs...)
- favoriser les rencontres et échanges entre les IDSR et les ISRE

Cibles prioritaires :

- identifier les professions à risques (livreurs...)
- développer des contacts avec la médecine du travail
- impliquer les étudiants pour qu'ils soient vecteurs de bonnes pratiques dans leur futur professionnel
- diversifier les réseaux d'information (centres de contrôles techniques...)
- inciter les entreprises à sensibiliser tous les usagers de la route

Contrôles :

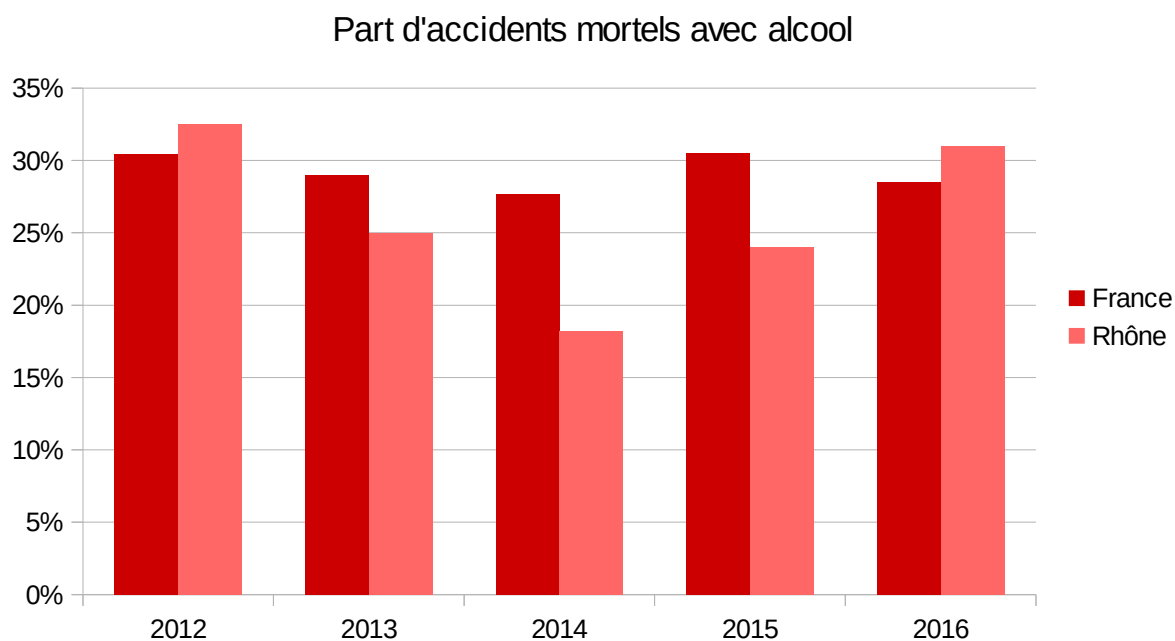
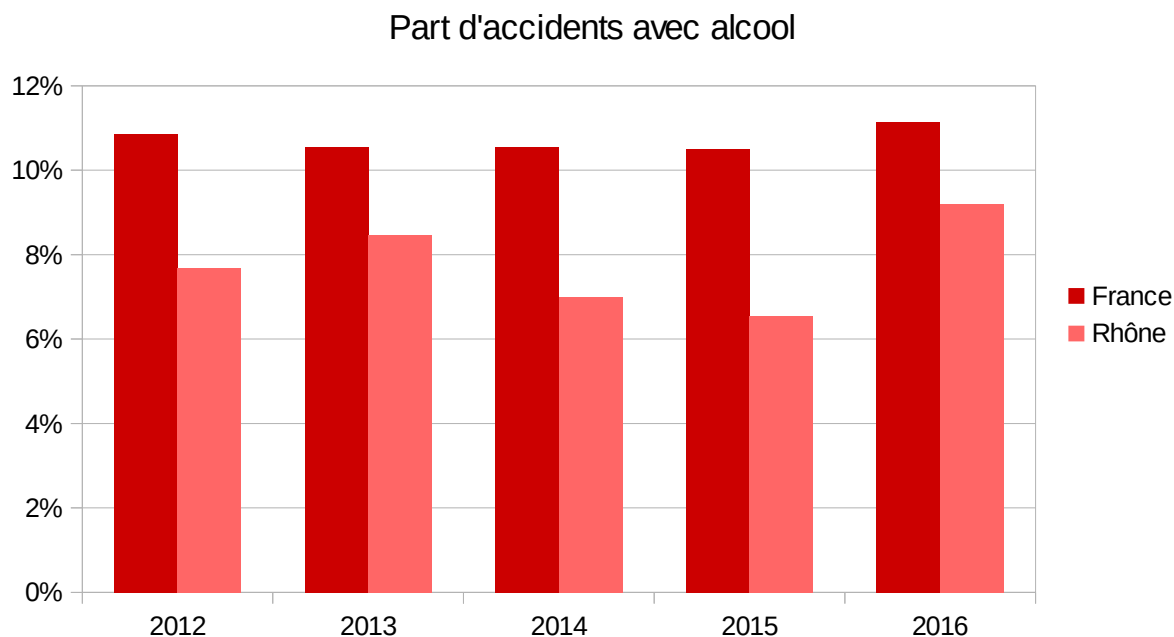
- intensifier les contrôles de centres de sensibilisation et de récupération de points
- cibler régulièrement les PL et VUL lors de contrôles spécifiques ainsi que sur les zones à forte fréquentation (zones industrielles...)

Les enjeux du DGO 2018-2022

Enjeu « alcool - stupéfiants »

I Evolution de l'accidentalité de 2012 à 2016

1. Evolution des accidents corporels et mortels avec alcool



On constate une augmentation de près de 20 % de la part des accidents corporels avec alcool dans le Rhône entre 2012 et 2016 contre près de 2 % au niveau national. En 2016, l'alcool est en cause pour 9 % des accidents corporels dans le Rhône et 11 % au niveau national. Cette proportion est en hausse dans le département après une période de baisse entre 2013 et 2015.

En 2016, l'alcool est en cause pour 30 % des accidents mortels dans le Rhône, comme sur l'ensemble du territoire national. Cette proportion est en progression dans le département après une période de baisse entre 2012 et 2014.

2. Part des conducteurs impliqués dans un accident corporel et positifs à l'alcool selon le mode de déplacement

	Rhône 2007-2011	Rhône 2012-2016
Piétons et cyclistes	8,8 %	7,8 %
Véhicules de tourisme	64,2 %	70,3 %
Cyclomoteurs	9,2 %	9,4 %
Motocyclettes	10,2 %	6 %
Véhicules utilitaires	5,2 %	4,6 %
Poids lourds	0,9 %	0,9 %
Autres	1,5 %	1 %

La part des véhicules de tourisme concerne un peu plus des deux tiers des conducteurs impliqués positifs à l'alcool. C'est la catégorie la plus représentée parmi les modes de déplacement.

3. Comparaison du pourcentage d'accidents avec alcool >0,5 gr/l par tranches d'âges

	Part d'accidents avec alcool >0,5gr/l	Part d'accidents mortels avec alcool >0,5gr/l
14-17 ans	1,6%	14,3%
18-24 ans	6,3%	24,1%
25-29 ans	6,6%	32,5%
65-74 ans	2,2%	0%
75 ans et plus	1,7%	0%

Par rapport à l'ensemble des accidents corporels qui se sont déroulés entre 2012 et 2016, le facteur alcool est inférieur à 7 % pour les moins de 29 ans et inférieur à 2,5 % pour les plus de 65 ans.

Par contre le facteur alcool est toujours aggravant et entre en compte pour 24 % et 32,5 % des accidents mortels pour les 18-24 ans et les 25-29 ans

4. Comparaison du pourcentage d'accidents avec alcool >0,5 gr/l par risques professionnels

	Part d'accidents avec alcool >0,5 gr/l 2012-2016
Domicile - Travail	1,49%
Mission	1,41%

Le facteur alcool n'est pas prépondérant pour les risques professionnels (domicile travail et mission).

II Orientations pour 2018-2022

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

- promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie
- soutenir le partenariat avec le milieu associatif
- maintenir systématiquement ce thème dans le PDCR
- proposer des outils pédagogiques sur cette thématique

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- cibler les périodes propices aux comportements à risques et communiquer via les réseaux sociaux (fêtes de fin d'année...)
- renforcer les éléments de langage en insistant sur la notion d'effets sur la conduite et sur les délais de récupération
- mener une campagne locale annuellement

Cibles prioritaires :

- identifier les professions à risques (livreurs...)
- développer des contacts avec la médecine du travail
- renforcer les informations auprès des auto-écoles sur cette thématique
- diversifier les réseaux d'information
- développer la sensibilisation à tous les âges et tous usagers de la route

Contrôles :

- intensifier les contrôles aux jours, heures et lieux les plus concernés par cet enjeu.
- cibler régulièrement les PL et VUL lors de contrôles spécifiques ainsi que sur les zones à forte fréquentation (zones industrielles...)

Les enjeux du DGO 2018-2022



Enjeu « Jeunes »

Rappel : Pour les études de cet enjeu, sont pris en compte les usagers de la route âgés de 14 à 17 ans, 18 à 24 ans et 25 à 29 ans.

I Evolution de l'accidentalité DGO 2012-2016 14 à 17 ans

1. Evolution du nombre des accidents corporels impliquant au moins un jeune de 14 à 17 ans

	Rhône
Evolution sur 2007-2011	-30,5%
Evolution sur 2012-2016	-12,2%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un jeune de 14 à 17 ans a été en net recul au cours de la période 2007-2011 avec une forte baisse du nombre de accidents dans cette catégorie d'âge (de 210 à 146 accidents). Cette tendance se poursuit pour la période 2012-2016 (baisse de 163 à 143 accidents).

2. Evolution des accidents mortels impliquant au moins un jeune de 14 à 17 ans

La proportion d'accidents corporels impliquant au moins un jeune de 14 à 17 ans est en stagnation sur la période 2012 à 2016 : elle est passée de 7,3 % en 2012 à 7 % en 2016.

Concernant les accidents mortels l'évolution est inverse avec une augmentation de la part de 14-17 ans qui est passée de 1,9 % en 2012 à 10,1 % en 2016.

3. Répartition des tués de 14 à 17 ans par mode de déplacement entre 2012 et 2016

Mode de déplacement	Nombre de tués de 14 à 17 ans	Part de tués de 14 à 17 ans selon le mode de déplacement	Nombre de tués tout âge	Part de tués tout âge selon le mode de déplacement
Piétons	-	-	62	23%
Cyclistes	-	-	16	6%
Cyclomotoristes	5	45,4%	18	6,7%
Motocyclistes	2	18,2%	57	21,2%
Usagers de VL	4	36,4%	111	41,3%
Autres modes	-	-	5	1,8%
Total	11	100%	269	100%

La part des jeunes tués cyclomotoristes reste supérieure à la part des tués tout âge pour le même véhicule.

II Evolution de l'accidentalité DGO 2012-2016 - 18 à 24 ans

1. Evolution du nombre des accidents corporels impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans

	Rhône
Evolution sur 2007-2011	-12,3%
Evolution sur 2012-2016	-5,7%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans est en baisse au cours des deux dernières périodes 2007-2011 (de 832 à 730 accidents) et 2012-2016 (de 742 à 700 accidents).

2. Evolution des accidents mortels impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans

La proportion d'accidents corporels impliquant au moins un jeune de 18 à 24 ans est en légère hausse sur la période 2012 à 2016 : elle est passée de 33,3 % en 2012 à 34,6 % en 2016.

Sur 2012-2016, le niveau de gravité des accidents est en recul chez les 18-24 ans avec une part qui s'élève à 28,9 % en 2016 contre 40,3 % en 2012.

3. Répartition des tués de 18 à 24 ans par mode de déplacement entre 2012 et 2016

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
Piétons	2	3,8%	62	23%
Cyclistes	1	2%	16	6%
Cyclomotoristes	6	11,5%	18	6,7%
Motocyclistes	7	13,4%	57	21,2%
Usagers de VL	35	67,3%	111	41,3%
Autres modes	1	2%	5	1,8%
Total	52	100 %	269	100%

La part des jeunes tués usagers de VL et de cyclomotoristes reste supérieure aux parts de tués tout âge pour les mêmes véhicules.

III Evolution de l'accidentalité DGO 2012-2016 - 25 à 29 ans

1. Evolution du nombre des accidents corporels impliquant au moins un jeune de 25 à 29 ans

	Rhône
Evolution sur 2007-2011	0,2%
Evolution sur 2012-2016	-11,1%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un jeune de 25 à 29 ans est en baisse au cours de la dernière période 2012-2016 (de 583 à 518).

2. Evolution des accidents mortels impliquant au moins un jeune de 25 à 29 ans

La part d'accidents corporels impliquant au moins un jeune de 25 à 29 ans est en légère baisse sur la période 2012 à 2016 : elle est passée de 26,1 % en 2012 à 25,5 % en 2016.

Concernant les accidents mortels impliquant un jeune de 25-29 ans, cette part a également baissé au cours de cette même période. Elle est passée de 26,9 % en 2012 à 23,7 % en 2016.

3. Répartition des tués de 25 à 29 ans par mode de déplacement entre 2012 et 2016

Mode de déplacement	Nombre de tués de 25 à 29 ans	Part de tués de 25 à 29 ans selon le mode de déplacement	Nombre de tués tout âge	Part de tués tout âge selon le mode de déplacement
Piétons	5	12,2 %	62	23%
Cyclistes	1	2,4 %	16	6%
Cyclomotoristes	3	7,4%	18	6,7%
Motocyclistes	13	31,7%	57	21,2%
Usagers de VL	18	43,9 %	111	41,3%
Autres modes	1	2,4 %	5	1,8%
Total	41	100 %	269	100%

La part des jeunes tués usagers de VL et motocyclistes reste légèrement supérieure aux parts de tués tout âge pour les mêmes véhicules.

IV Orientations pour 2018-2022

Pour ce DGO 2018-2022, l'enjeu « jeunes » sera décliné selon deux tranches d'âges : les moins de 18 ans et les plus de 18 ans.

Les moins de 18 ans :

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

- maintenir les journées Véhicule-Individu-Environnement
- diffuser un appel à projet annuel à l'éducation nationale
- proposer annuellement une formation aux policiers municipaux
- animer le centre de ressources pédagogiques mis à disposition des policiers municipaux ou intervenants en établissements scolaires.

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- créer des kits de communication jeunes enfants (flyers sièges-auto, ceintures...)
- proposer un présentoir pour dépliants et flyers dans des lieux dédiés
- diversifier les réseaux d'information (maternités, crèches, écoles...)

Cibles prioritaires :

- sensibiliser sur l'importance des équipements de sécurité
- miser sur les relations intergénérationnelles (grands-parents...)
- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (clubs sportifs...)
- Développer des actions communes avec des partenaires déjà fortement engagés (Transports en communs de jeunes...)

Contrôles :

- réaliser régulièrement des contrôles aux abords des écoles primaires (stationnements dangereux, non-port de ceinture...)
- réaliser régulièrement des contrôles aux abords des établissements du 2nd degré (vérifications des 2RM, port du casque et des équipements, vélos...)
- renforcer les contrôles/sanctions aux abords des écoles : infractions sur franchissements passages piétons, feux rouges, stationnement

Les plus de 18 ans :

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

- poursuivre le partenariat avec le milieu universitaire
- soutenir les actions portées par les associations d'étudiants
- diffuser un appel à projet annuel à l'éducation nationale
- sensibiliser les étudiants aux dangers de l'alcool et des stupéfiants au volant
- développer l'utilisation de médias « jeunes » (internet...)

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- créer des kits étudiants pour diffusion d'information
- proposer un présentoir pour dépliants et flyers dans des lieux dédiés
- renforcer les éléments de langage en insistant sur les risques de ne pas pouvoir réaliser ses projets et/ou de rester handicapé
- diversifier les réseaux d'information (réseaux sociaux...)

Cibles prioritaires :

- identifier et sensibiliser les entreprises employant des étudiants ou des jeunes travailleurs
- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (Ecoles supérieures, clubs sportifs...)
- soutenir les associations œuvrant auprès des étudiants sur la thématique sécurité routière

Contrôles :

- réaliser régulièrement des contrôles aux abords des lieux fréquentés par des jeunes (établissements scolaires, discothèques...)
- cibler des périodes propices à des comportements dangereux sur la route (fête de la musique, week-ends d'intégrations...)





Les enjeux du DGO 2018-2022

Enjeu « seniors »



Rappel : Pour les études de cet enjeu, sont pris en compte les usagers de la route âgés de 65 à 74 ans et les plus de 75 ans.

I Evolution de l'accidentalité DGO 2012-2016 65 à 74 ans

1. Evolution du nombre des accidents corporels impliquant au moins un senior de 65 à 74 ans

	Rhône
Evolution sur 2007-2011	7,8%
Evolution sur 2012-2016	3,1%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un senior de 65 à 74 ans est en légère augmentation entre 2012 et 2016 (de 193 à 199 accidents). Cette augmentation est cependant plus faible que celle constatée entre 2007-2011 (de 167 à 180 accidents).

2. Evolution des accidents mortels impliquant au moins un senior de 65 à 74 ans

La proportion d'accidents corporels impliquant au moins un senior de 65 à 74 ans est en légère augmentation sur la période 2012 à 2016 : elle est passée de 8,7 % en 2012 à 9,8 % en 2016.

La part d'accidents mortels impliquant un senior a augmenté au cours de cette même période. Elle est passée de 9,3 % en 2012 à 15,2 % en 2016.

3. Répartition des tués de 65 à 74 ans par mode de déplacement entre 2012 et 2016

Mode de déplacement	Nombre de tués de 65 à 74 ans	Part de tués de 65 à 74 ans selon le mode de déplacement	Nombre de tués tout âge	Part de tués tout âge selon le mode de déplacement
Piétons	13	56,5 %	62	23%
Cyclistes	2	8,7 %	16	6%
Cyclomotoristes	-	-	18	6,7%
Motocyclistes	-	-	57	21,2%
Usagers de VL	8	34,8 %	111	41,3%
Autres modes	-	-	5	1,8%
Total	23	100%	269	100%

La part des seniors tués piétons et cyclistes reste supérieure aux parts de tués tout âge pour les mêmes catégories d'usagers.

II Evolution de l'accidentalité DGO 2012-2016 - les plus de 75 ans

1. Evolution de la part des accidents corporels impliquant au moins un senior de plus de 75 ans

	Rhône
Evolution sur 2007-2011	9,7%
Evolution sur 2012-2016	-2,4%

Dans le Rhône, l'évolution des accidents corporels de la circulation impliquant au moins un senior de plus de 75 ans est en léger repli au cours de la dernière période 2012-2016 (de 168 à 164 accidents).

2. Evolution des accidents mortels impliquant au moins un senior de plus de 75 ans

La proportion d'accidents corporels impliquant au moins un senior de plus de 75 ans est en légère hausse sur la période 2012 à 2016 : elle est passée de 6,4 % en 2012 à 7,8 % en 2016.

La part d'accidents mortels impliquant un senior a fortement augmenté au cours de cette même période. Elle est passée de 13,6 % en 2014 à 27,4 % en 2015 puis à 17 % en 2016.

3. Répartition des tués des plus de 75 ans par mode de déplacement entre 2012 et 2016

Mode de déplacement	Nombre de tués des plus de 75 ans	Part de tués des plus de 75 ans selon le mode de déplacement	Nombre de tués tout âge	Part de tués tout âge selon le mode de déplacement
Piétons	30	68,2 %	62	23%
Cyclistes	2	4,5 %	16	6%
Cyclomotoristes	-	-	18	6,7%
Motocyclistes	-	-	57	21,2%
Usagers de VL	12	27,3 %	111	41,3%
Autres modes	-	-	5	1,8%
Total	44	100 %	269	100%

La part des seniors tués piétons reste supérieure à la part de tués tout âge pour cette catégorie d'usager.

III Orientations pour 2018-2022

Pour mémoire, les seniors n'étaient pas un enjeu du précédent DGO mais un point de vigilance. Il a été décidé prioritairement la reconduction des actions du précédent DGO sur cette thématique :

- proposer annuellement une formation des policiers municipaux
- faire intervenir des associations dans les foyers-résidences autonomes

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- renforcer les éléments de langage en insistant sur la notion d'autonomie
- créer une carte conseil sur la thématique : médicaments et conduite
- diversifier les réseaux d'information (universités tous âges, mairies...)

Cibles prioritaires :

- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (Métropole, maisons du Rhône, mairies, associations de retraités, transports en commun...)
- miser sur les relations intergénérationnelles (grands-parents/petits-enfants...)
- privilégier des actions multi-thématiques pour capter l'intérêt du public (villages sécurité...)
- identifier ou rechercher des intervenants spécifiques (auto-écoles pour remise à niveau du code de la route)

Contrôles :



- Étudier, à chaque enquête sur les accidents mortels, l'opportunité de saisir la commission médicale pour les conducteurs seniors auteurs présumés de l'accident
- demander aux forces de l'ordre de cibler des contrôles aux heures et lieux concernés par cet enjeu.

Enjeux locaux

2018-2022

Les enjeux du DGO 2018-2022



Enjeu « partage de la route : piétons-cyclistes »



I Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit pour les piétons

	2007-2011	2012-2016
Cycle	54	95
Deux roues motorisés < 50 cm ³	98	90
Deux roues motorisés >= 50 et <= 125 cm ³	46	53
Deux roues motorisés > 125 cm ³	72	82
VL ou VU	1816	1872
PL	41	43
Transports en commun	13	7
Train		1
Véhicule inconnu contre...	1	
Les autres modes	128	159
	2269	2402

La majeure partie des accidents corporels impliquant un piéton concerne un conflit entre un véhicule léger et un piéton.

Pour la période 2012-2016, la part des conflits véhicule léger et piéton s'élevait à 78 % contre 80 % pour la période 2007-2011.

II Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit pour les vélos

	2007-2011	2012-2016
Cycle	17	22
Deux roues motorisés<50 cm3	17	15
Deux roues motorisés ≥50 et ≤125 cm3	10	13
Deux roues motorisés >125 cm3	15	26
VL ou VU	602	760
PL	20	28
Transports en commun	4	2
Train		
Véhicule inconnu contre...		
Les autres modes	25	46
	710	912

Pour la période 2012-2016, 83 % des conflits concernant les vélos ont lieu avec les véhicules légers contre 85 % pour la période 2007-2011.

1. Accidents des vélos plus tiers – hors autoroute

	2007-2011	2012-2016
Accidents impliquant un vélo + tiers hors autoroute	691	896
Totalité des accidents hors autoroute	9546	9479
Part des accidents impliquant un vélo + tiers / totalité accidents – hors autoroute	7 %	9 %

2. Accidents des vélos plus tiers – en agglomération hors autoroute

	2007-2011	2012-2016
Accidents vélos + tiers En agglo (-5000 hab). Hors autoroute	26	17
Totalité des accidents En agglo (-5000 hab). Hors autoroute	524	319
Part des accidents vélo + tiers en agglo (-5000 hab). Hors autoroute / totalité accidents (-5000 hab).	5 %	5 %

	2007-2011	2012-2016
Accidents vélos + tiers En agglo (+5000 hab). Hors autoroute	616	808
Totalité des accidents En agglo (+5000 hab). Hors autoroute	7279	7631
Part des accidents vélo + tiers en agglo (+5000 hab). Hors autoroute / totalité accidents (+5000 hab).	8 %	11 %

3. Accidents des vélos plus tiers – hors agglomération hors autoroute

	2007-2011	2012-2016
Accidents vélos + tiers Hors agglo Hors autoroute	49	71
Totalité des accidents Hors agglo Hors autoroute	1746	1529
Part des accidents vélo + tiers hors agglo hors autoroute / totalité accidents	3 %	5 %

4. Personnes tuées vélos plus tiers – hors autoroute

	2007-2011	2012-2016
Personnes tuées vélos + tiers Hors autoroute	5	14
Totalité tués Hors autoroute	307	233
Part des tués vélos + tiers / totalité tués – hors autoroute	2 %	6 %

En agglomération, pour la période 2012-2016, les accidents impliquant un vélo représentent une part de 9 % sur l'ensemble des accidents. Cette part est en légère hausse par rapport à la période 2007-2011 (7%).

Cette progression est surtout liée à une hausse des accidents impliquant un vélo dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants dans le département. Ce nombre s'élève pour 2012-2016 à 808 accidents soit 11 % du total des accidents et une progression de 3 points par rapport à la période 2007-2011.

Hors agglomération, la période 2012-2016 enregistre également une augmentation des accidents passant de 2 à 6 %.

Sur l'ensemble du département, la mortalité routière des usagers vélos est en hausse pour la période 2012-2016 avec 14 tués qui représente 6 % des décès liés aux accidents de la route pour cette période.

III Orientations pour 2018-2022

Pour mémoire, les modes doux n'étaient pas un enjeu du précédent DGO mais un point de vigilance.

1. Cyclistes

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

- former les policiers municipaux à la thématique « enfants-vélos »
- participer aux salons grand public sur cette thématique
- créer et diffuser des cartes conseils spécifiques à la pratique du vélo
- reconduire l'appel à projet annuel avec l'éducation nationale sur cette thématique
- sensibiliser sur les équipements et l'éclairage

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- développer la communication sur la réglementation vélo
- communiquer sur les équipements, les pratiques...
- communiquer sur les comportements à risques, les dangers de l'utilisation de distracteurs

Infrastructures :

- inciter les élus à penser aux cyclistes lorsqu'ils sont porteurs de projets d'aménagements urbains ou de travaux
- aborder systématiquement ce point lors des enquêtes sur les accidents mortels

Cibles prioritaires :

- sensibiliser sur l'importance des équipements et de l'éclairage, en s'appuyant sur les entreprises
- miser sur les générations futures pour de bonnes pratiques (port du casque...)
- sensibiliser les autres usagers (danger de l'ouverture des portières, angles morts...)
- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (Transports en commun, médecine de prévention...)
- inciter les entreprises à faire de la sensibilisation vélo (règlements intérieurs...)

Contrôles :

- réaliser régulièrement des contrôles des cyclistes, notamment en milieu urbain
- renforcer les contrôles/sanctions : infractions sur franchissements passages piétons, feux rouges, stationnement sur bandes cyclables

2. Piétons

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

- créer et diffuser des cartes conseils spécifiques
- rappeler systématiquement cette problématique lors de la création d'outils pédagogiques (Quiz, kakémonos...)
- faire annuellement des campagnes de communication

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- développer la communication sur la réglementation (zones de partage de la route...)
- communiquer sur les comportements à risques, les dangers de l'utilisation de distracteurs
- sensibiliser à la nécessité d'être visible

Infrastructures :

- aborder systématiquement ce point avec les gestionnaires de voirie lors des enquêtes sur les accidents mortels

Cibles prioritaires :

- sensibiliser les entreprises à la thématique « piéton »
- cibler prioritairement les piétons seniors, notamment en milieu urbain
- sensibiliser les autres usagers de la route
- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (gestionnaires de transports, foyers résidences...)
- informer sur les distances de freinage et sur les angles morts

Contrôles :

- renforcer les contrôles/sanctions : infractions sur franchissements passages piétons, feux rouges, stationnement

Par ailleurs, la formation Intervenants Sécurité Routière en Entreprises (ISRE), dispensée dans le cadre des actions du club entreprises SR69 et visant à former les préventeurs des entreprises à la sécurité routière, sera renforcée sur la thématique piétons-cyclistes.



Les enjeux du DGO 2018-2022

Enjeu « deux-roues motorisés »



Définitions :

- cyclomoteur : deux-roues motorisé $< 50 \text{ cm}^3$
- motocyclette : deux-roues motorisé $> 50 \text{ cm}^3$

I Evolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés (2RM) – DGO 2012-2016

1. Part des accidents corporels impliquant au moins un deux-roues motorisé

Dans le Rhône, pour la période 2012-2016, les deux-roues motorisés sont impliqués dans 28 % des accidents corporels contre 32 % pour la période 2007-2011.

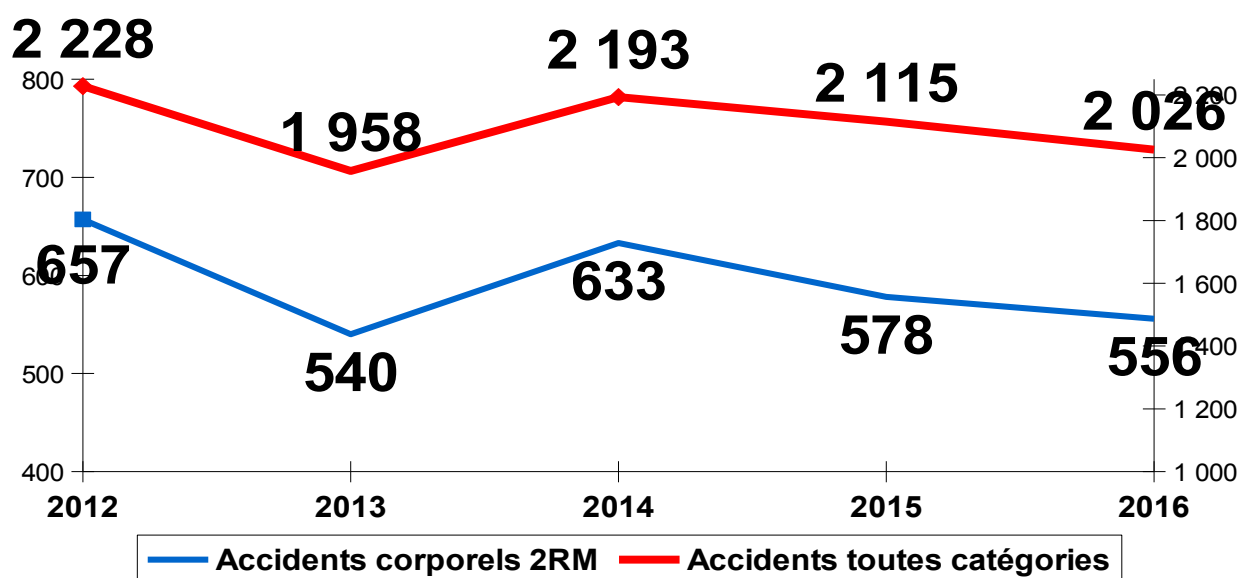
Cette part est en baisse par rapport à 2007-2011 mais correspond à la même valeur enregistrée sur la période 2003-2007. Elle demeure inférieure à la tendance nationale qui s'élève à 37 %.

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

Entre 2012 et 2016, 80 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un deux-roues motorisé. Parmi ces 80 tués, 75 sont des motocyclistes.

Toutes catégories confondues, les motocyclistes représentent 28 % des accidents mortels sur cette même période.

3. Evolution du nombre des accidents de deux-roues motorisés dans les accidents corporels depuis 2012



Les courbes d'évolution des accidents corporels toutes catégories et des accidents des usagers deux roues motorisés suivent la même tendance à la baisse.

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

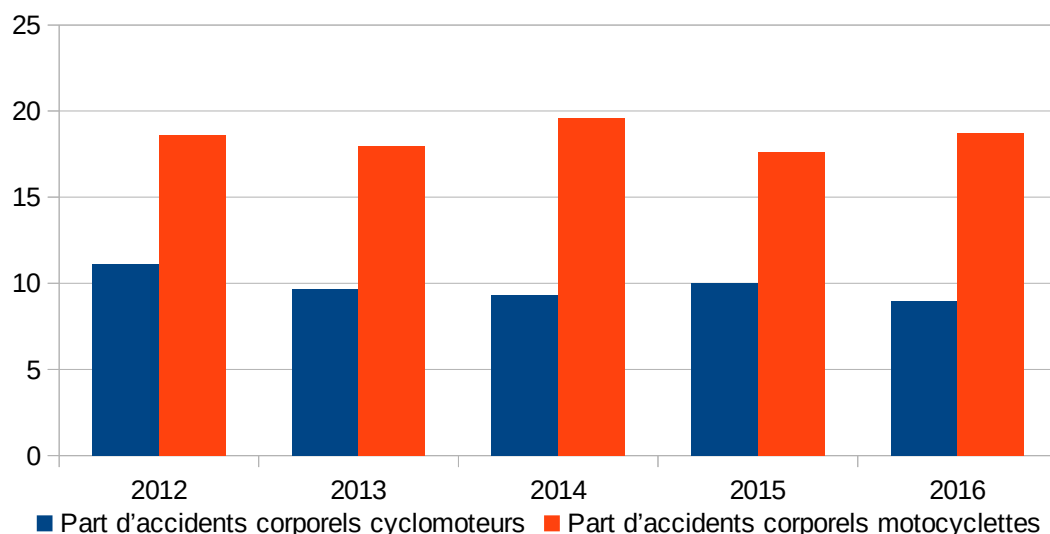
1. Accidentalité des cyclomoteurs de 2012 à 2016 (cylindrée < à 50cm³)

Cyclomoteurs	Rhône 2007-2011	Rhône 2012-2016
Part d'accidents corporels impliquant un cyclomoteur	12,9%	9,9%
Part d'accidents mortels impliquant un cyclomoteur	7,6%	5,2%

2. Accidentalité des motocyclettes de 2012 à 2016 (cylindrée ≥ à 50cm³)

Motocyclettes	Rhône 2007-2011	Rhône 2012-2016
Part d'accidents corporels impliquant une motocyclette	18,9%	18,5%
Part d'accidents mortels impliquant une motocyclette	31,2%	23%

3. Evolution de la part des accidents des cyclomoteurs et des motocyclettes dans les accidents corporels de la circulation



La part des accidents des deux-roues motorisés sur l'ensemble des accidents corporels a été relativement stable entre 2012 et 2016 et stagne autour des 28 %.

En distinguant ces véhicules en fonction de leur cylindrée, on peut constater les éléments suivants :

Par rapport à la période 2007-2011, on constate une baisse de la part, dans les accidents corporels, des véhicules de moins de 50 cm³ passant de 13 % à 10 %, baisse qui se traduit également dans la part des accidents mortels des moins de 50 cm³.

Concernant les deux-roues motorisés de plus de 50 cm³, si la part des accidents corporels reste identique par rapport à la période antérieure (18,5%), la gravité de ces accidents baisse avec une part d'accidents mortels passant de 31,2 % à 23 %.

La situation reste néanmoins préoccupante. En effet, il est utile de rappeler que les deux-roues motorisés au regard du trafic qu'ils représentent (autour des 2%) restent une catégorie d'usagers surreprésentée dans les statistiques de l'accidentologie.

III Orientations pour 2018-2022

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

- animer le site Internet « reso-moto-sécurité »
- maintenir les journées moto-sécurité
- lutter contre le débridage des moins de 50 cm³, en ciblant le public
- continuer le soutien aux associations permettant le passage gratuit de l'AM (ex BSR) prioritairement en faveur des jeunes issus de quartiers défavorisés
- participer aux salons grand public sur cette thématique

A ces actions sont ajoutées les orientations suivantes :

Communication :

- développer la communication sur les actions et sur les messages sécuritaires 2-RM (twitter, communiqués de presse en début de saison moto...) et cibler des réseaux relais (enseignants de la conduite...)
- valoriser le site internet reso-moto pour le rendre plus attractif
- diffuser un bilan annuel sur l'accidentologie 2-RM (moto-écoles...)

Infrastructures :

- inciter les élus à penser aux 2-RM lorsqu'ils sont porteurs de projets d'aménagements urbains ou de travaux
- aborder systématiquement ce point lors des enquêtes sur les accidents mortels

Cibles prioritaires :

- sensibiliser sur l'importance des équipements (port des gilets air-bag...), notamment en s'appuyant sur les entreprises
- miser sur les générations futures utilisatrices de 2RM, notamment dans les quartiers sensibles
- sensibiliser les autres usagers aux spécificités de la conduite d'un 2RM (clignotants, distracteurs...)
- rechercher des partenaires pouvant s'impliquer (médecine de prévention...)
- cibler les secteurs professionnels à risques (livreurs...)

Contrôles :

- réaliser des contrôles préventifs sur les cyclomoteurs, notamment aux abords des établissements scolaires
- cibler régulièrement les 2RM lors de l'élaboration des PDCR mensuels

Les enjeux du DGO 2018-2022



Enjeu « vitesse »

I Le parc de radars en 2016

RHONE

36 radars fixes vitesse dont :

- 1 radar tronçon mis en service fin 2014 sur l'A89

- 9 radars discriminants VL/PL

16 radars feu rouge

4 radars passages à niveau

FRANCE

2528 radars fixes vitesses dont :

- 137 radars tronçons

- 279 radars discriminants VL/PL

712 radars feu rouge

76 radars passages à niveau

Le nombre de radars a très légèrement augmentée entre 2012 et 2016. Néanmoins, depuis la fin 2015 une nouvelle politique de déploiement a été initiée avec le déploiement de radars autonomes qui se déplacent sur des emplacements prédéterminés. Sur le principe d'incertitude du lieu de contrôle pour l'utilisateur, il n'y a donc plus de déploiement de radars fixes.

Néanmoins, un travail a été amorcé afin d'identifier des zones à sécuriser et pouvant potentiellement héberger un équipement de contrôle autonome et déplaçable.

Par ailleurs, un travail de modernisation du parc existant a été lancé avec des équipements permettant de discriminer les vitesses des véhicules légers et poids lourds.

Pour les prochaines années les équipements pourront également permettre de contrôler et sanctionner plusieurs infractions (vitesse, franchissement, stationnement, ligne continue, inter-distances, etc...)

II Evolution du nombre d'infractions à la vitesse

Evolution du nombre de Messages d'infractions (MIF) par rapport à l'évolution du nombre de radars

Années	Radars Vitesse Fixes		Radars Feu Rouge		Radars Passage à Niveau	
	Nombre	MIF	Nombre	MIF	Nombre	MIF
2012	32	617 208	16	48 102		
2013	35	766 773	16	46 822	4	2 071
2014	35	554 284	16	36 699	4	2 087
2015	36	590 447	16	30 777	4	1 633
2016	36	609 945	16	37 493	4	1 601

En 2016, le Rhône comptait 36 radars vitesse fixes, contre 32 en 2012 et 15 en 2009.

600 000 infractions ont été détectées par ces radars en 2016. Après une année record en 2013, la tendance est à la stabilité du nombre d'infractions. Ce nombre d'infractions doit être rapproché du trafic routier circulant sur le département. En effet avec des axes dont le trafic journalier peut atteindre plus de 100 000 véhicules par jour, le taux d'infractions représente au maximum 1 % du trafic constaté.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution 2012/2016
Nombre de permis suspendus* pour infraction à la vitesse	84	104	136	109	181	115,00 %

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

IV Orientations pour 2018-2022

Il a été décidé la reconduction des actions du précédent DGO :

Communication :

- communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- informer régulièrement sur les résultats des contrôles des forces de l'ordre
- relayer les campagnes nationales

Cibles prioritaires :

- identifier les professions à risques (livreurs...)
- identifier les voiries et/ou communes concernées
- renforcer les informations auprès des auto-écoles sur cette thématique (inter-distances)

Contrôles :

- intensifier les contrôles sur les voiries et les communes les plus concernées avec notamment une réorganisation de ces contrôles avec le déploiement de radars fondé sur des zones à sécuriser et sur l'incertitude du lieu de contrôle
- contrôler le débridage des 2RM, notamment aux abords des établissements scolaires
- déterminer les emplacements à sécuriser dans le cadre du déploiement des nouveaux équipements de radars en milieu urbain et péri-urbain en collaboration avec les services de l'État, les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre.

Les enjeux du DGO 2018-2022



Enjeu « distracteurs »



Les « distracteurs » sont un nouvel enjeu. Ils engendrent un défaut d'attention. Par distracteurs, on entend les téléphones mobiles, les GPS, les écouteurs et tout ce qui nuit à l'attention du conducteur. L'ONISR rappelle, dans son bilan 2016, que les observations des véhicules en circulation de jour ont relevé que 3,1 % des automobilistes, 5,2 % des conducteurs de VUL, et 4,9 % des conducteurs de PL observés utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille. Dans les grandes agglomérations, 4,8 % des cyclistes observés utilisaient un téléphone et 1,8 % supplémentaires portaient une oreillette ou un casque audio.

Orientations pour 2018-2022

Il a été décidé les actions suivantes :

Communication :

- communiquer sur les dangers de l'utilisation de distracteurs en roulant, notamment leur incidence sur le temps de réaction
- relayer les campagnes nationales
- créer et diffuser des cartes conseils sur cette thématique

Cibles prioritaires :

- identifier les professions à risques (livreurs...)
- renforcer les informations auprès des auto-écoles sur cette thématique

Contrôles :

- intensifier les contrôles, notamment dans les agglomérations
- développer la vidéo-verbalisation



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 contrôles 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, salon de l'automobile ...)
- 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.

SIGNATURES

La Présidente de l'AMF 69



Mme Claire PEIGNÉ

P/Le Président de l'AMR 69



M. Pierre VERGUIN

La Secrétaire Générale du Club Entreprises SR 69

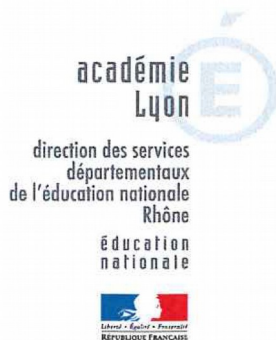


Mme Florence DUFOUR-FERRARA

P/Le Président du Conseil Départemental du Rhône



Mme EPINAT Sylvie



L'inspecteur d'académie - directeur académique des services de l'éducation nationale du Rhône

M. Guy CHARLOT



www.justice.gouv.fr

La Procureure adjointe près le tribunal de grande instance de Lyon

Mme Charlotte TRABUT



www.justice.gouv.fr

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

M. Sylvain CORJESSE



P/Le Maire de Lyon

M. Eddy ACACIA

**Le Vice-Président de la Métropole de Lyon
en charge de la voirie**

GRAND LYON
la métropole

M. Pierre ABADIE



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Le Préfet délégué pour la défense et la sécurité

Étienne STOSKOPF

Lyon, le 1^{er} février 2018

Le DGO 2018-2022

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.

Le comité de pilotage du DGO

Les partenaires

Association des maires du Rhône

Association des maires ruraux du Rhône

Club Entreprises Sécurité Routière 69

Conseil Départemental

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

Métropole de Lyon

Ministère de la justice

Ville de Lyon

GLOSSAIRE

- **AM** : autorisation de conduire un cyclomoteur <50 cm³ (ex brevet de la sécurité routière)
- **CNSR** : Conseil National de sécurité routière
- **2RM** : Deux-roues motorisés
- **DGO** : Document général d'orientations
- **IDS** : Intervenant départemental de sécurité routière
- **ISRE** : Intervenant sécurité routière en entreprise
- **ONISR** : Observatoire national interministériel de sécurité routière
- **PDAS** : Plan départemental d'actions sécurité routière
- **PDCR** : Plan départemental de contrôles routiers
- **PL** : Poids lourd
- **VL** : Véhicule léger
- **VUL** : Véhicule utilitaire léger