



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS
2018 • 2022

TABLE DES MATIÈRES

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE	5
1 Établissement du Document Général d'Orientations 2018-2022	6
1.1 Objectifs	6
1.2 Démarche partenariale	6
1.3 Méthode d'élaboration	7
2 Principales caractéristiques de la Saône-et-Loire	8
2.1 Contexte local du département	8
2.1.1 Géographie	8
2.1.2 Population	8
2.1.3 Réseau routier	9
2.1.4 Parc de véhicules en circulation	9
2.2 Caractéristiques générales de l'accidentologie 2012-2016	10
2.2.1 Évolution de l'accidentalité corporelle et mortelle	10
2.2.2 Répartition géographique des accidents corporels et mortels	11
2.2.3 Répartition des accidents corporels et mortels selon le mode de déplacement	12
2.2.4 Répartition des accidents mortels selon l'âge	12
2.2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon le milieu	13
2.2.6 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie	13
2.3 Analyse des actions du DGO 2013-2017	14
2.3.1 Analyse des actions par enjeux et public concerné	14
2.3.2 Evolution du nombre d'actions faites par des intervenants départementaux de sécurité routière	15
2.3.3 Evolution du budget	16
2.3.4 Exemples d'actions types	16
3 Enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire	17
3.1 Méthodologie	17
3.2 Importance de l'enjeu	18
3.3 Analyse thématique	20
A – Risque routier professionnel	20
B – Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	22
C – Jeunes	25
D – Seniors	30
E – Partage de la voirie	34
F – Deux-roues motorisés	37
G – Vitesse	39
H – Distracteurs	40
3.4 Enjeux retenus et indicateurs de suivi	41
3.4.1 Enjeux retenus	41
3.4.2 Synthèse des gisements de progrès par enjeu retenu	41
3.4.3 Indicateurs de suivi	42
4 Orientations d'actions de sécurité routières pour la période 2018-2022	45
A – Risque routier professionnel	45
B – Conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)	46
C – Jeunes	46
D – Seniors	47
F – Deux-roues motorisés	48
ANNEXES	49
Contexte local du département	49
Caractéristiques générales de l'accidentologie 2012-2016	51

A – Risque routier professionnel	52
B – Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)	53
C – Jeunes	55
D – Seniors	57
E – Partage de la voirie	59
F – Deux-roues motorisés	62
G – Vitesse	64
H – Distracteurs	64

INDEX DES TABLES

Tableau 1 : gouvernance du projet	6
Tableau 2 : étapes du projet	7
Tableau 3 : types de zone d'accumulation d'accidents corporels et résultats	11
Tableau 4 : répartition des accidents corporels et mortels selon le mode de déplacement sur la période 2012 – 2016	12
Tableau 5 : répartition des accidents mortels selon l'âge sur les périodes 2007 – 2011 et 2012 – 2016	12
Tableau 6 : exemples d'actions types	16
Tableau 7 : tableau de la qualité des enjeux locaux	19
Tableau 8 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec l'usager	27
Tableau 9 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec les causes	28
Tableau 10 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec le réseau	29
Tableau 11 : synthèse des gisements de progrès par enjeu retenu	41
Tableau 12 : liste des indicateurs par enjeu	44
Tableau 13 : évolution du trafic sur le réseau national du département	49
Tableau 14 : stock et évolution des parcs de véhicules 2000 - 2015	50
Tableau 15 : chiffres de l'accidentologie 2007-2011 et 2012-2016	51
Tableau 16: répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012 - 2016	51
Tableau 17 : répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012 - 2016	51
Tableau 18 : importance de l'enjeu « Risque Professionnel »	52
Tableau 19 : répartition de l'enjeu « Risque Professionnel » : « Missions » et « Domicile-Travail »	52
Tableau 20 : importance de l'enjeu « Alcool / Stupéfiants »	53
Tableau 21 : part de conducteurs impliqués après usage de substances psychoactives selon le mode de déplacement	54
Tableau 22 : importance de l'enjeu « Jeunes 25 - 29 ans »	55
Tableau 23 : évolution du nombre d'accidents avec un jeune tué, du nombre de jeunes tués et de jeunes blessés de 2012 à 2016	55
Tableau 24 : répartition des jeunes impliqués dans un accident selon le milieu	55
Tableau 25 : part de jeunes impliqués dans un accident selon le mode de déplacement	56
Tableau 26 : importance de l'enjeu "Seniors"	57
Tableau 27 : répartition des seniors impliqués dans un accident selon le milieu	57
Tableau 28 : part de seniors impliqués dans un accident selon le mode de déplacement	58
Tableau 29 : accidentalité impliquant un piéton hors autoroute	59
Tableau 30 : importance de l'enjeu « Partage de la voirie » / « Piétons » / « Agglomération »	59
Tableau 31 : accidents impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute	60
Tableau 32: accidentalité impliquant un vélo hors autoroute	60
Tableau 33 : accidents impliquant un vélo hors agglomération et hors autoroute	61
Tableau 34 : importance de l'enjeu « Partage de la voirie » / « Vélos » / « Agglomération »	61
Tableau 35 : importance de l'enjeu « Deux-roues motorisés »	62
Tableau 36 : part des personnes tuées en deux-roues motorisés par classes d'âges par rapport à la totalité des tués	62
Tableau 37 : importance de l'enjeu « Vitesse »	64
Tableau 38 : importance de l'enjeu « Distracteurs »	64

INDEX DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : relief et principaux axes routiers du département	8
Illustration 2 : répartition de l'évolution de la population communale	9
Illustration 3 : évolution de l'accidentalité corporelle sur la période 2007 – 2016	10
Illustration 4 : comparaison de l'accidentalité corporelle sur la période 2007 – 2016 avec celle de sa famille de département	10
Illustration 5 : répartition des accidents (mortels, graves et légers) dans le département entre 2012 et 2016	11
Illustration 6 : répartition des tués 2012 – 2016 selon le milieu	13
Illustration 7 : répartition des accidents 2012 – 2016 selon le milieu	13
Illustration 8 : poids de l'accidentalité selon le réseau (période 2012 – 2016)	13
Illustration 9 : évolution de la part des demi-journées d'actions en fonction des enjeux par année	14
Illustration 10 : évolution de la part des personnes touchées en fonction des enjeux par année	15
Illustration 11 : évolution du nombre d'IDSR par demi-journées d'actions par année	15
Illustration 12 : évolution des budgets annuels (hors coûts de fonctionnement) par enjeu	16
Illustration 13 : les différentes familles de département	17
Illustration 14 : synoptique de la qualité des enjeux locaux	18
Illustration 15 : part de l'enjeu « Risque routier professionnel » par rapport à la totalité des accidents corporels	20
Illustration 16 : part de l'enjeu « Risque Professionnel » pour la période 2012-2016 par rapport aux accidents professionnels : « Missions » et « Domicile-Travail »	21
Illustration 17 : part des accidents corporels et mortels en fonction du type de trajet entre 2012 et 2016	21
Illustration 18 : part de l'enjeu « Alcool » par rapport à la totalité des accidents corporels avec taux d'alcool connu	22
Illustration 19 : part de l'enjeu « Stupéfiants » par rapport à la totalité des accidents corporels avec drogue connue	23
Illustration 20 : part des accidents avec alcool et/ou stupéfiants parmi la population totale entre 2012 et 2016	24
Illustration 21 : part de l'enjeu « Jeunes 14 – 17 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels	25
Illustration 22 : part de l'enjeu « Jeunes 18 – 24 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels	26
Illustration 23 : part de l'enjeu « Jeunes 25 – 29 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels	27
Illustration 24 : part de l'enjeu « Seniors 65 – 74 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels	30
Illustration 25 : part de l'enjeu « Seniors 75 ans et + » par rapport à la totalité des accidents corporels	31
Illustration 26 : répartition de l'enjeu « Seniors » impliqués dans un accident en agglomération et hors autoroute	32
Illustration 27 : répartition de l'enjeu « Seniors » impliqués dans un accident hors agglomération et hors autoroute	32
Illustration 28 : nombre de tués et de blessés chez les seniors entre 2012 et 2016	33
Illustration 29 : part de l'enjeu « Piétons » par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute	34
Illustration 30 : part de l'enjeu « Piétons » par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération et hors autoroute	34
Illustration 31 : part de l'enjeu « Vélos » par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute	35
Illustration 32 : part de l'enjeu « Vélos » par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération et hors autoroute	35
Illustration 33 : part des tués « Deux-roues motorisées » en fonction de la puissance du véhicule par rapport aux à la totalité des accidents corporels	37
Illustration 34 : part des personnes tuées en deux-roues motorisés par classes d'âges par rapport à la totalité des tués	37
Illustration 35 : pourcentage d'impliqués cyclomoteurs (< 50 cm ³) et motos (>= 50 cm ³) par âge entre 2012 et 2016	38
Illustration 36 : part de l'enjeu « Vitesse » par rapport à la totalité des accidents corporels avec infractions connues	39
Illustration 37 : part des accidents et personnes tuées « Attention perturbée » par rapport à la totalité des accidents avec distracteurs connus	40
Illustration 38 : évolution du trafic sur le réseau autoroutier de la région	49

UNE DÉMARCHÉ PARTENARIALE

Le présent document formalise un processus de consultation qui a mobilisé les partenaires institutionnels, les gestionnaires de voirie ainsi que de nombreux acteurs impliqués dans la politique locale de sécurité routière. À l'issue de cette démarche concertée, un large éventail d'orientations d'actions a pu être déterminé, préfigurant ainsi l'activité de prévention sur nos routes pour les cinq prochaines années.

Ce document de programmation nous engage tous dans la lutte contre l'insécurité routière, et, en tant que référence, il sera décliné chaque année, au travers du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

À Mâcon, le 3 avril 2018

■ M. Jérôme GUTTON, préfet de Saône-et-Loire



■ Mme Karine MALARA, procureur de Mâcon



■ Mme Edith GUEUGNEAU, présidente de la communauté de communes entre Arroux, Loire et Somme



■ M. David MARTI, président de la communauté urbaine Creusot Montceau



■ M. Gilles PLATRET, maire de Chalon-sur-Saône



■ M. David MARTI, maire du Creusot



■ C'est Pierre PIERI, directeur par intérim du Service Départemental d'Incendie et de Secours de Saône-et-Loire



■ M. Frédéric DUNE, directeur régional Rhône d'Autoroute Paris Rhin Rhône



■ M. Marc DUCHET, directeur des Risques professionnels de la CARSAT Bourgogne-Franche-Comté




■ M. André ACCARY, président du Conseil départemental de Saône-et-Loire



■ M. Damien SAVARZEIX, procureur de Chalon-sur-Saône



■ M. Jean-Patrick COURTOIS, président de la Communauté Mâconnais Beaujolais Agglomération



■ M. Cédric DAUGE, président de la communauté de communes Terres de Bresse



■ M. Jean-Patrick COURTOIS, maire de Mâcon



■ M. Jean-Marc NESME, maire de Paray-le-Monial



■ M. Fabien BEN, directeur académique des services de l'Éducation nationale de Saône-et-Loire



■ M. Yves DUPUIS, directeur adjoint de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est



■ M. Sébastien MARTIN, président du Grand Chalon



■ Mme Marie-Claude JARROT, présidente de l'Association des Maires de Saône-et-Loire



PREMIÈRE PARTIE

1 - ÉTABLISSEMENT DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018 -2022

1.1 OBJECTIFS

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif départemental et national.

1.2 DÉMARCHE PARTENARIALE

Le DGO fait l'objet d'une démarche partenariale décrite dans le tableau ci-dessous :

GOUVERNANCE	Acteurs	Objectifs	Calendrier
Pilotage	Directrice de cabinet du préfet		
Comité de pilotage → Pôle Sécurité routière plénier élargi	<ul style="list-style-type: none"> - DDT - GGD - DDSP - Parquet - SDIS - Éducation Nationale - Gestionnaires de voirie (CD, DIR, APRR) - Association de Prévention Routière - Principales communes et groupement de communes - Représentant des AMF et AMRF - Assureurs : CARSAT + MSA + CNRACL + CPAM 	Être garant de l'implication des partenaires dans la politique départementale de sécurité routière	À la fin de chaque phase
Comité technique	<ul style="list-style-type: none"> - DDT - Directrice de cabinet du préfet 	Synthétiser et présenter les éléments et analyse	En amont du Comité de pilotage
Groupe de travail	<ul style="list-style-type: none"> - DDT - IDSR - 2 représentant du monde associatif : Alcool Assistance et Moto Sport 71 - 1 représentant du monde professionnel du thème : CARSAT 	Contribuer au DGO	1 pendant la phase 2 1 pendant la phase 3

Tableau 1 : gouvernance du projet

1 - ÉTABLISSEMENT DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018 -2022

1.3 Méthode d'élaboration

Le projet se déroule en trois phases décrites ci-dessous :

ÉTAPES	Macro-tache	Acteurs	Calendrier
Phase 1 État des lieux 2012 -2016	Présentation générale du département Analyse des actions du précédent DGO Caractéristiques générales d'accidentalité	Comité de pilotage + Comité technique	Juin 2017 - Septembre 2017
Phase 2 Enjeux	Définition d'un nombre d'enjeux restreint Hiérarchisation des enjeux retenus	Comité de pilotage + Comité technique + Groupe de travail	Juin 2017 - Octobre 2017
Phase 3 Orientations d'actions	Formalisation des orientations d'actions en cohérence avec les enjeux retenus	Comité de pilotage + Comité technique + Groupe de travail	Novembre 2017 - Décembre 2017

Tableau 2 : étapes du projet

Définitions des termes¹

Enjeu

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera considéré en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé, par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

Orientations d'actions

L'orientation d'actions fixe l'objectif général des actions qui seront à engager au regard de l'enjeu identifié. Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner en actions dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ».

Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR)

Le PDASR est élaboré, chaque année, à l'initiative du préfet et en cohérence avec le DGO. Il s'inscrit dans les objectifs nationaux affichés lors des comités interministériels de la sécurité routière et dans les circulaires du ministère de l'intérieur. Il a pour but de recenser, de coordonner et d'aider à la réalisation des actions de sécurité routière soit par la mise à disposition d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), soit par l'octroi d'aides matérielles et financières.

¹ Guide Méthodologique « Établissement du Document général d'Orientations (DGO) 2018-2022 », ministère de l'Intérieur / délégation à la Sécurité routière (juin 2017)

DEUXIÈME PARTIE

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.1 Contexte local du département

2.1.1 Géographie

Le département de Saône-et-Loire se situe en région Bourgogne-Franche-Comté. Il s'étend sur une superficie de 8 575 km².

La Saône-et-Loire, qui est le septième département le plus vaste de France, présente une grande diversité topographique, avec cinq régions naturelles : le Mâconnais-Clunyois, le Chalonnais, l'Autunois-Morvan, la Bresse bourguignonne et le Charollais-Brionnais. Celles-ci sont constituées en alternance :

- de hauteurs, en particulier à l'ouest, avec les monts du mâconnais, du charollais et du Morvan, ainsi que les collines du chalonnais. Le point culminant est le mont du Haut-Folin, dans le massif du Morvan, à 901 m d'altitude
- de plaines, notamment au sud-ouest la vallée de la Loire et à l'est, avec une altitude minimale de 170m, la Bresse et la vallée de la Saône.

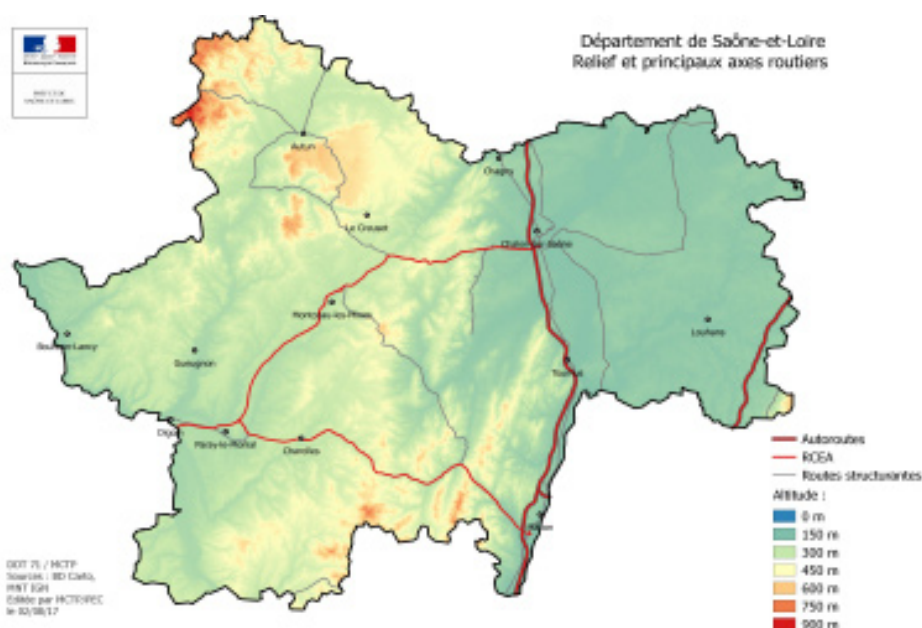


Illustration 1 : relief et principaux axes routiers du département

2.1.2 Population

La Saône-et-Loire compte 555 788 habitants (population en 2014)². Elle est le département le plus peuplé de la région Bourgogne-Franche-Comté. La Saône-et-Loire se caractérise par un développement polycentrique car dispersé, en l'absence d'une grande agglomération, autour de plusieurs villes moyennes :

- une commune de 47 000 habitants (Chalon-sur-Saône)
- une commune de plus de 30 000 habitants (Mâcon)
- trois communes de plus de 15 000 habitants (Le Creusot, Montceau-les-Mines et Autun).

De 2007 à 2014, sa population s'est accrue de près de 4 000 unités.

² Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198>

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

La population tend à se déséquilibrer entre l'est et l'ouest du département. En effet, si l'ouest perd des habitants, -notamment sur le bassin du Creusot-Montceau-, l'est parfaitement desservi par les voies de communication tend à gagner des habitants : Bresse bourguignonne, Chalonnais et Mâconnais.

La Saône-et-Loire est plutôt un département rural avec une densité de 69 habitant / km² contre 162 pour la moyenne départementale nationale.

À l'inverse de la part des plus de 65 ans, les parts départementales des 25-64 ans et des moins de 25 % n'ont pas cessé de diminuer depuis 2007³. La population départementale présente un profil plus âgé que la France.

2.1.3 Réseau routier

En Saône-et-Loire se croisent les principaux axes français de communication Nord-Sud. Son réseau routier comprend⁴ :

- 121 km d'autoroutes (A6 + A39) contre 9 633 km pour la France métropolitaine, soit 1,2 % du réseau d'autoroutes français métropolitain ;
- 148 km de routes nationales Route Centre Europe Atlantique (RCEA) contre 11 599 km pour la France métropolitaine, soit 1,2 % du réseau national français métropolitain ;
- 5 472 km de routes départementales contre 377 197 km pour la France métropolitaine, soit 1,45 % du réseau départemental français métropolitain ;
- 11 254 km de voies communales contre 379 594 km pour la France métropolitaine, soit 3,0% du réseau communal français métropolitain.

La hausse annuelle du trafic sur le réseau national locale est en moyenne de + 1 % par an depuis 2006 contre + 0,2 % sur l'ensemble des réseaux métropolitains au niveau national⁵.

Le trafic autoroutier sur l'A6 connaît une baisse de l'ordre de 1 % par an en moyenne, alors que le trafic sur l'A39 est en augmentation d'environ 1 % par an en moyenne.

2.1.4 Parc de véhicules en circulation

Contrairement aux dynamiques régionales et nationales, l'évolution 2000 -2015 du parc de voitures particulières et commerciales connaît une stagnation.

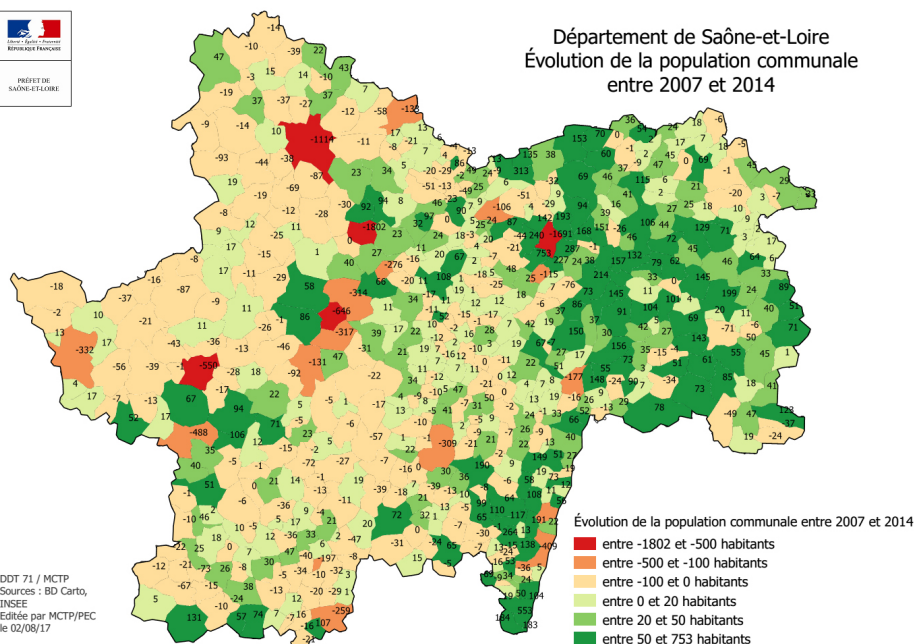


Illustration 2 : répartition de l'évolution de la population communale

³ Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2418110?p1=rfm&p2=d71&annee=2016>

⁴ Source : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donn%C3%A9es-densite/1869/873/memento-statistiques-transport.html>

⁵ Source : <http://blog.00ced.fr/wp-content/uploads/2016/12/LPS118.pdf>

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.2 Caractéristiques générales de l'accidentologie 2012-2016

2.2.1 Évolution de l'accidentalité corporelle et mortelle

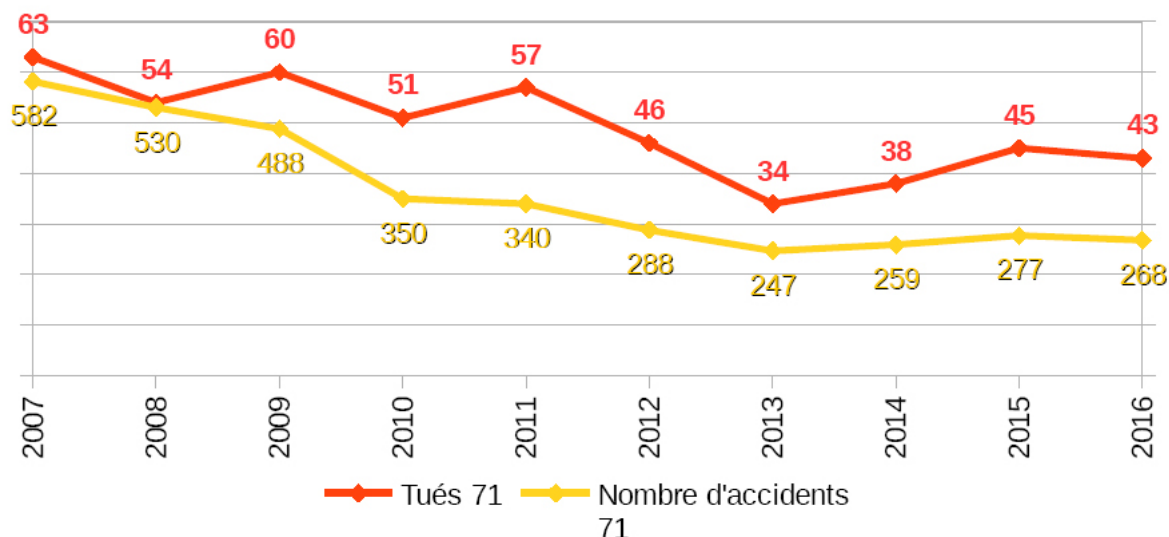


Illustration 3 : évolution de l'accidentalité corporelle sur la période 2007 – 2016

Sur la période 2007-2016, le département enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels (entre 63 en 2007 et 43 en 2016).

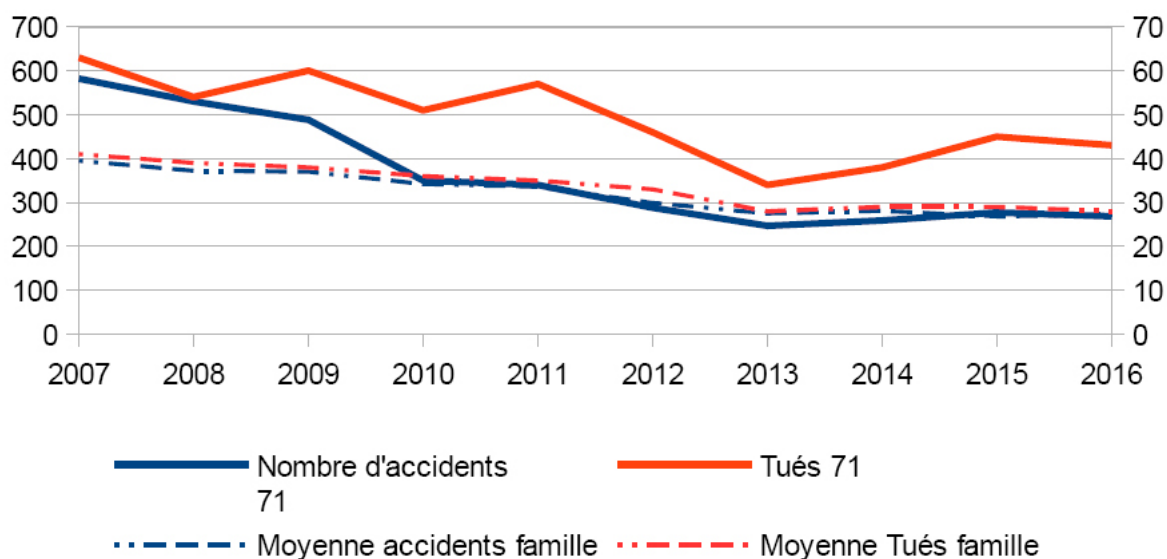


Illustration 4 : comparaison de l'accidentalité corporelle sur la période 2007 – 2016 avec celle de sa famille de département

Par comparaison avec sa famille de départements (cf paragraphe 3.1), le département présente une mortalité plus forte que celles de sa famille. Sur la deuxième période, l'accidentalité du département est en cohérence avec celles de sa famille.

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.2.2 Répartition géographique des accidents corporels et mortels

Au cours de la période 2012-2016, on a relevé 1 339 accidents, dont 190 accidents mortels et 1 100 accidents avec tué(s) ou blessé(s) hospitalisé(s) dans le département. Ces accidents ont causé 2 031 victimes, 206 tués et 1 825 blessés dont 1 197 blessés hospitalisés.

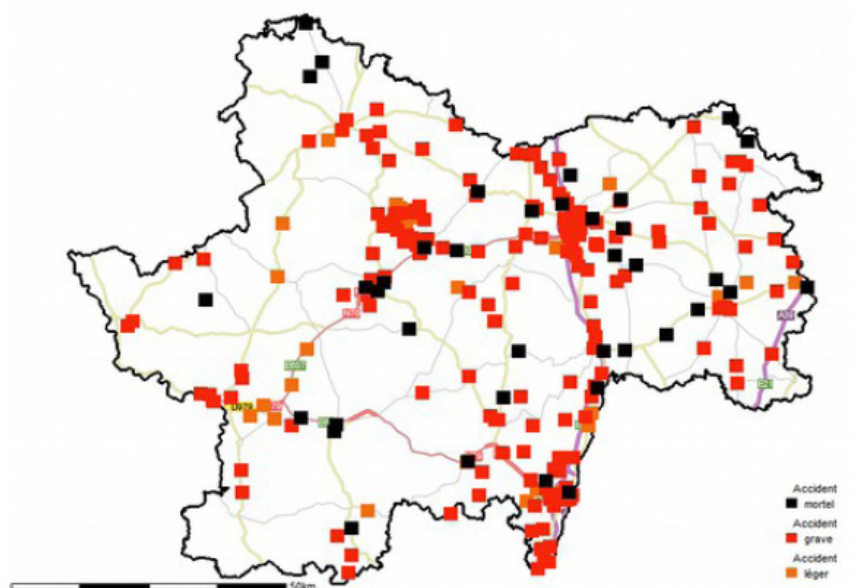


Illustration 5 : répartition des accidents (mortels, graves et légers) dans le département entre 2012 et 2016

Les zones d'accumulation d'accidents corporels sont des zones où le nombre des accidents est anormalement élevé par rapport à des références, ce qui peut laisser penser que leur aménagement est éventuellement à revoir. Elles sont identifiées sur les autoroutes, routes nationales et routes départementales en appliquant les filtres suivants sur l'ensemble des accidents, la dernière colonne indiquant le résultat du test.

	Distance (m)	Nombre d'accidents corporels	Nombre de blessés graves (somme des tués et des blessés hospitalisés)	Résultat
Restriction n°1	850	10	10	Négatif
Restriction n°2	500	10	10	Négatif
Restriction n°3	500	5	5	Négatif

Tableau 3 : types de zone d'accumulation d'accidents corporels et résultats

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.2.3 Répartition des accidents corporels et mortels selon le mode de déplacement

2012-2016	Piéton	Cycliste	2RM	Automobiliste (VL / VU)	Autres usagers	Total
Accidents corporels	195	86	375	1160	175	1339
Répartition des accidents corporels	15%	6%	28%	87%	13%	
Tués	32	12	39	110	13	206
Répartition des tués	16%	6%	19%	53%	6%	100%

Tableau 4 : répartition des accidents corporels et mortels selon le mode de déplacement sur la période 2012 – 2016

2.2.4 Répartition des accidents mortels selon l'âge

		Part des tués par classe d'âge / totalité des tués		Répartition de la population en 2011 et 2016	
		14-24 ans	65 ans et +	14-24 ans	65 ans et +
2007-2011	Saône-et-Loire	28%	16%	11%	21%
	France métropolitaine	26%	19%	13%	16%
2012-2016	Saône-et-Loire	24%	28%	9%	24%
	France métropolitaine	22%	23%	12%	19%

Tableau 5 : répartition des accidents mortels selon l'âge sur les périodes 2007 – 2011 et 2012 – 2016

Par rapport à la composition de sa population, le département enregistre une sur-mortalité dans la classe d'âges 14-24 ans, cela correspond globalement à ce qui est constaté sur l'ensemble de la France métropolitaine.

Pour la classe d'âge 65 ans et +, le département présente une sur-mortalité sur la période 2012 – 2016 alors que ce n'était pas le cas sur la période 2007 – 2011. Cette sur-mortalité est constatée sur l'ensemble de la France métropolitaine pour les deux périodes.

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.2.5 Répartition des accidents corporels et mortels selon le milieu

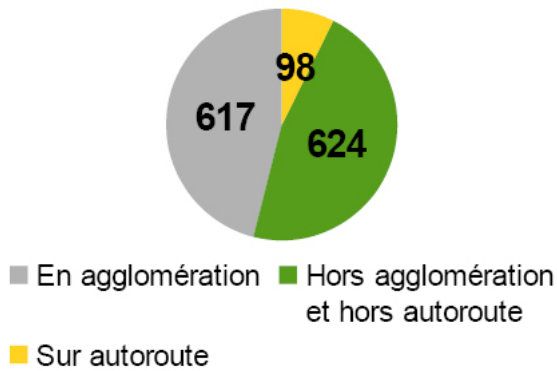


Illustration 7 : répartition des accidents 2012 – 2016 selon le milieu

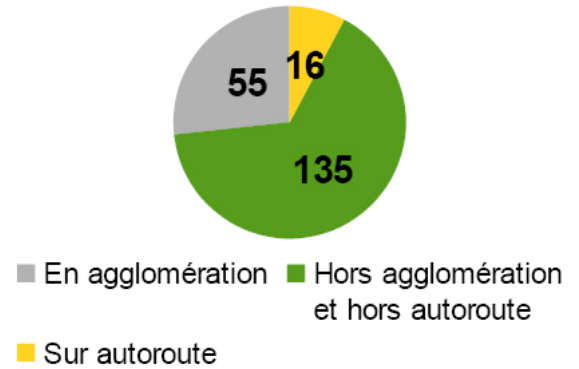


Illustration 6 : répartition des tués 2012 – 2016 selon le milieu

Sur la période 2012-2016, dans le département, le milieu « hors agglomération et hors autoroute » recense 1 accident sur 2. Ce milieu est particulièrement sur-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre 7 tués sur 10. En revanche, les milieux «en agglomération » et «sur autoroute» sont sous-représentés dans la mortalité.

2.2.6 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau départemental puis le réseau communal, les autoroutes et enfin le réseau national. La densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètre de voie) est particulièrement importante sur le réseau national et le réseau autoroutier.

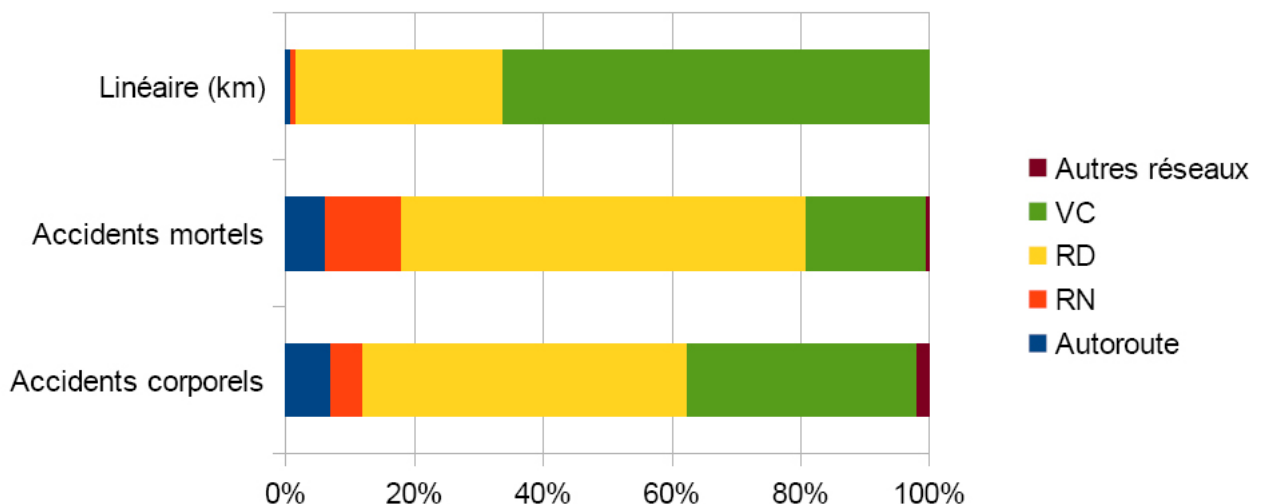


Illustration 8 : poids de l'accidentalité selon le réseau (période 2012 – 2016)

Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental puis le réseau communal, le réseau national et enfin les autoroutes. La densité d'accidents mortels suit la même logique que la densité d'accidents corporels.

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.3 ANALYSE DES ACTIONS DU DGO 2013-2017

Le document général d'orientations (DGO) pour la période 2013-2017 a défini, sur la base de l'analyse de l'accidentologie du département et en concertation avec différents partenaires (forces de l'ordre, autres services de l'État, département, DIR, principales agglomérations, associations, ...), sept orientations d'actions :

- Actions transversales (faire des formations d'IDSR, adapter les services de contrôles aux tranches horaires, ...)
- Jeunes
- Deux-roues motorisés
- Alcool
- Vitesse
- Refus de priorité
- Stupéfiant.

2.3.1 Analyse des actions par enjeu et public concerné

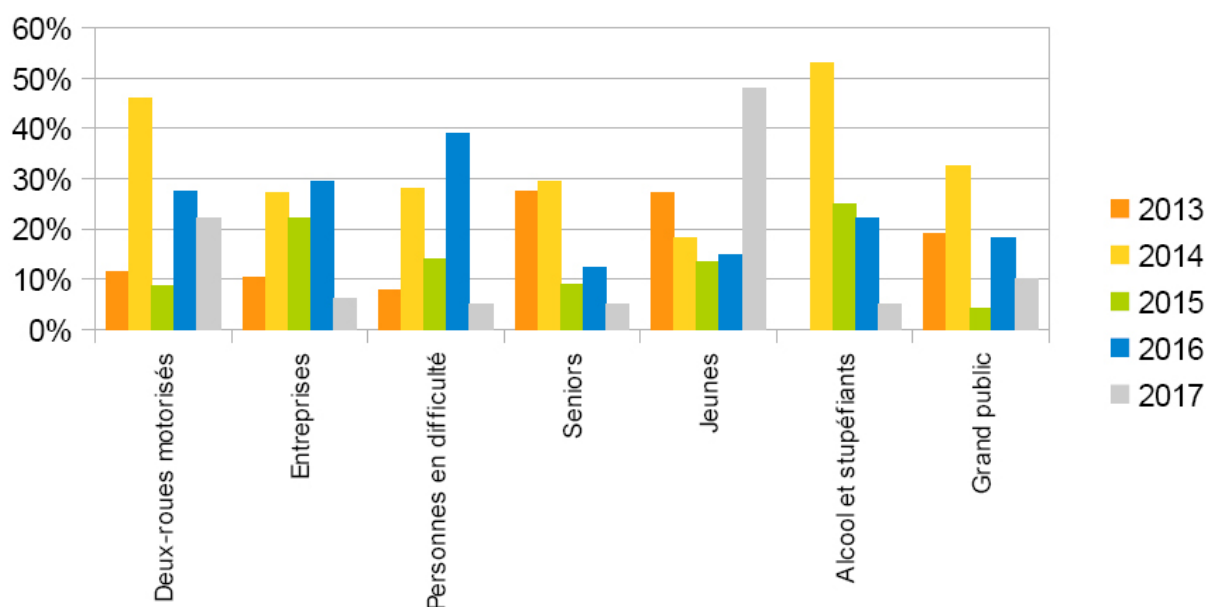


Illustration 9 : évolution de la part des demi-journées d'actions en fonction des enjeux par année

Les demi-journées d'actions consacrées aux seniors et aux addictions (alcool et stupéfiants) sont en nette diminution sur cinq ans. En revanche, on note que les demi-journées d'actions consacrées aux jeunes sont en augmentation en 2017.

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

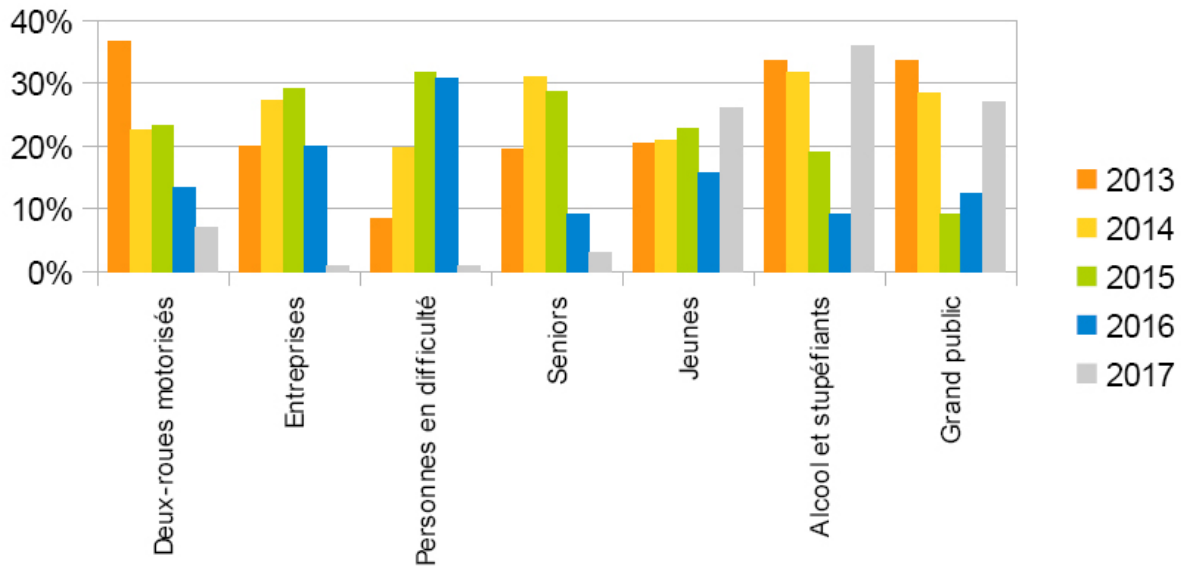
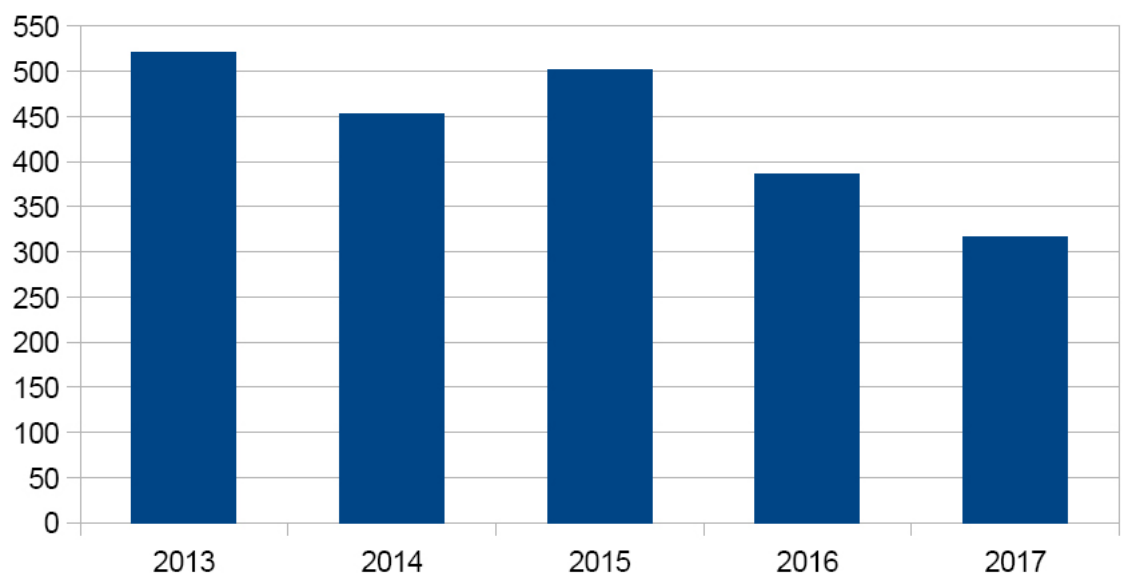


Illustration 10 : évolution de la part des personnes touchées en fonction des enjeux par année

On observe une répartition hétérogène des personnes touchées en fonction des différents enjeux. On note une augmentation des personnes touchées pour les enjeux addictions (alcool et stupéfiants) et grand public en 2017.

2.3.2 Evolution du nombre d'actions faites par des intervenants départementaux de sécurité routière

Illustration 11 : évolution du nombre d'IDSR par demi-journées d'actions par année



Malgré une tendance à la baisse, on peut dire que le nombre d'IDSR impliqués annuellement dans des actions reste élevé.

2 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

2.3.3 Evolution du budget

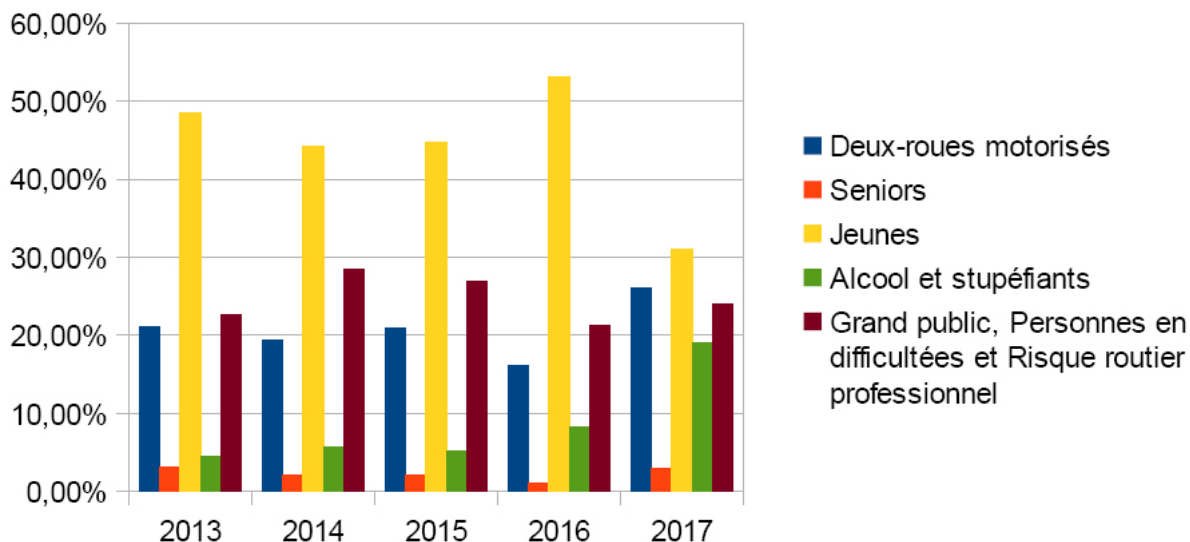


Illustration 12 : évolution des budgets annuels (hors coûts de fonctionnement) par enjeux

De 2013 à 2016, la plus grosse part du budget annuel (hors coûts de fonctionnement) est consacrée aux actions des enjeux jeunes et deux-roues motorisés.

En 2017, on observe une volonté d'augmenter le budget lié aux enjeux addictions (alcool et stupéfiants) et grand public.

Le budget consacré aux seniors reste quant à lui très faible malgré l'émergence de ce nouvel enjeu.

2.3.4 Exemples d'actions types

Deux-roues motorisés	Journées de sensibilisation « moto été jeune »	Journée pédagogique « moto »
Entreprises	½ journée par mois avec l'ADMR	Journées avec La Poste
Personnes en difficulté	½ journée par mois au centre Korian	½ journée par mois avec l'AMEC
Seniors	Journées à la station thermale de Bourbon-Lancy	Journée avec l'Union départementale des Sapeurs-Pompiers
Jeunes	Préparation à l'ASSR dans les collèges	Journées de prévention dans les collèges et les lycées
Grand public	Journée de la sécurité intérieure	Journées sur l'aire de Saint Albain (sensibilisation à l'hypovigilance, quiz tout public, parcours alcool, test-o-choc)
Alcool et stupéfiants	Journées de contrôles pédagogiques	Concert d'été à Louhans

Tableau 6 : exemples d'actions types

TROISIÈME PARTIE

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

3.1 MÉTHODOLOGIE

La caractérisation des enjeux se fait en deux étapes :

- la détermination de l'importance absolue ou relative de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la réalisation d'un panorama pour chacun des enjeux à partir des données statistiques et des travaux du comité de pilotage et du groupe de travail.

Le guide méthodologique définit les enjeux nationaux à étudier. Parmi ces enjeux, on retrouve les enjeux impératifs :

- A – Risque routier professionnel
- B – Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- C – Jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- D – Seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

Et les enjeux supplémentaires :

- E – Partage de la voirie (urbain / interurbain)
- F – Deux-roues motorisés
- G – Vitesse
- H – Distracteurs.

Par ailleurs, les départements de France ont été regroupés en neuf familles selon leur profil de sécurité routière, lors du bilan de sécurité routière de 2011. Ces familles ont été élaborées en intégrant un maximum de variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements.

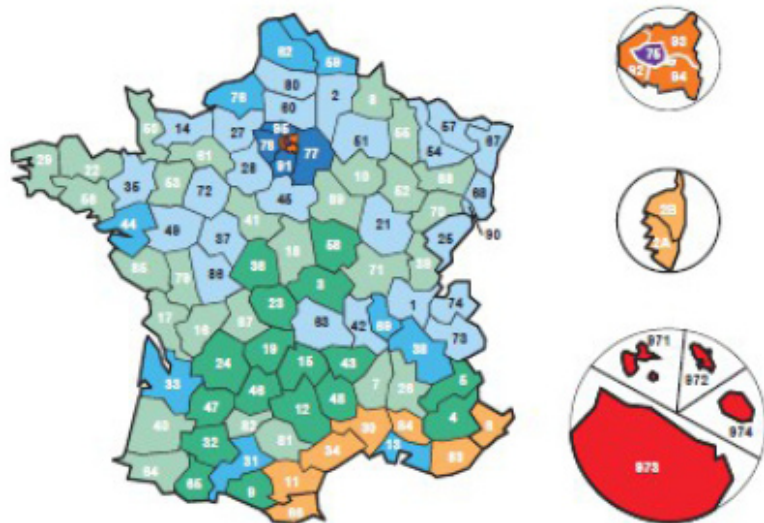


Illustration 13 : les différentes familles de département

Parmi elles, se trouve la famille « de transition » qui regroupe 28 départements similaires, dont fait partie le département de Saône-et-Loire. Cette famille comprend des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie.

Ces départements connaissent un tourisme de camping notable, mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est plus élevé et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.

Les comparaisons de ce rapport se feront sur la base de cette famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

3.2 IMPORTANCE DE L'ENJEU

L'enjeu peut être :

- absolu (important par rapport aux autres enjeux du département) ;
- relatif (important comparativement à une référence plus large, la famille de départements de même profil).

Le tableau et le synoptique suivants présentent la qualité de chacun des enjeux :

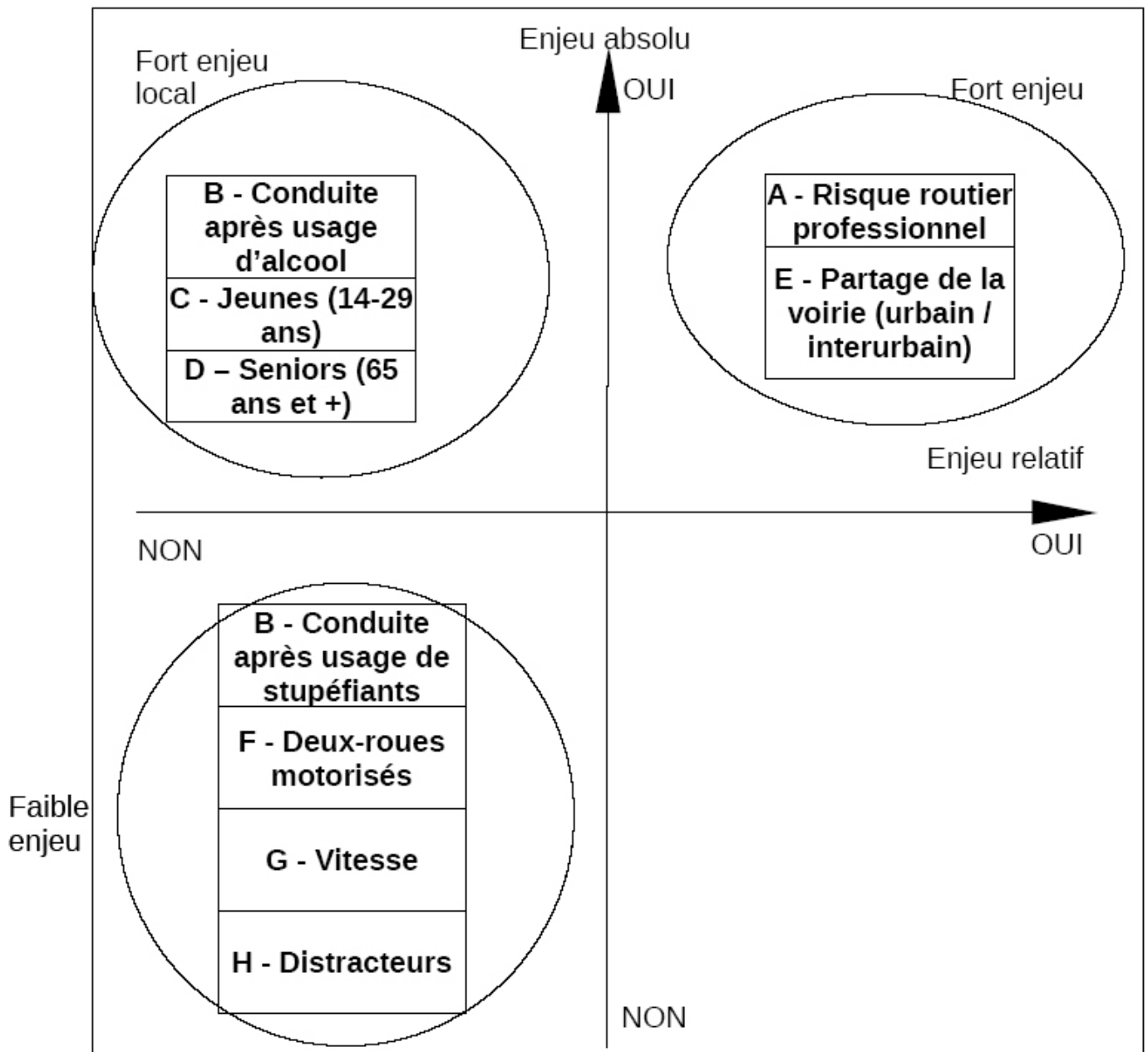


Illustration 14 : synoptique de la qualité des enjeux locaux

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

Enjeu		ENJEU ABSOLU			ENJEU RELATIF	
Type d'enjeu	Indicateur	Test 1 : part > 20 %	Test 2 : effectif > 15 tués/an	Qualité	Test : écart > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)	Qualité
A – Risque routier professionnel	Tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail) (valeurs 2012-2016) Référence : total tués dans un accident avec trajet connu	45 % => OUI	88 tués sur 5 ans => OUI	OUI	D : 45 % F : 39 % => OUI	OUI
B – Conduite après usage d'alcool	Tués dans un accident impliquant un conducteur avec alcool (valeurs 2012-2016) Référence : total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	25 % => OUI	43 tués sur 5 ans => NON	OUI	D : 25 % F : 31 % => NON	NON
B – Conduite après usage de stupéfiants	Tués dans un accident impliquant un conducteur avec stupéfiants (valeurs 2012-2016) Référence : total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	17 % => NON	24 tués sur 5 ans => NON	NON	D : 17 % F : 20 % => NON	NON
C – Jeunes (14-29 ans)	Tués dans la classe d'âges 14-29 ans (valeurs 2012-2016)	31 % => OUI	65 tués sur 5 ans => NON	OUI	D : 31 % F : 32 % => NON	NON
D – Seniors (65 ans et +)	Tués dans la classe d'âges 65 ans et plus (valeurs 2012-2016)	28 % => OUI	57 tués sur 5 ans => NON	OUI	D : 28 % F : 25 % => NON	NON
E - Partage de la voirie (urbain / interurbain)	Tués piétons et cyclistes hors autoroute	22 % => OUI	30 piétons et 11 cyclistes tués sur 5 ans => NON	OUI	D : 22 % F : 16 % => OUI	OUI
F – Deux-roues motorisés	Tués deux roues motorisées (valeurs 2012-2016)	19 % => NON	39 tués sur 5 ans => NON	NON	D : 19 % F : 19 % => NON	NON
G – Vitesse	Accidents dus à la vitesse (valeurs APAM 2015-2016)	16 % => NON	12 auteurs présumés d'accidents mortels => NON	NON	D : 16 % F : 30 % => NON	NON
H – Distracteurs	Tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée » (valeurs 2012-2016) Référence : total tués avec distracteurs connus	19 % => NON	11 tués sur 5 ans => NON	NON	D : 19 % F : 25 % => NON	NON

Tableau 7 : tableau de la qualité des enjeux locaux

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

3.3 ANALYSE THÉMATIQUE

A – Risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « trajet professionnel » / « Mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

La part du nombre de tués lié au risque professionnel a diminué alors que la part du nombre d'accidents est stable.

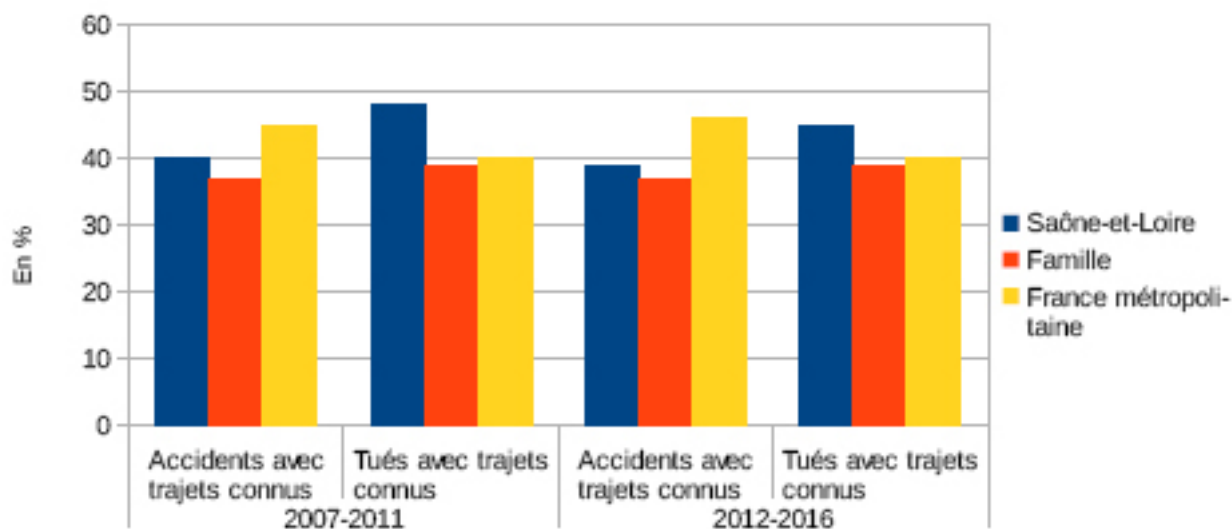


Illustration 15 : part de l'enjeu « Risque routier professionnel » par rapport à la totalité des accidents corporels

2/ National

Le département se situe au-dessus de sa famille pour les deux natures de risques professionnels.

Ce delta est plus important pour la part départementale des tués lié au risque professionnel que pour la part des accidents et pour les trajets « Domicile- Travail » que « Mission ».

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

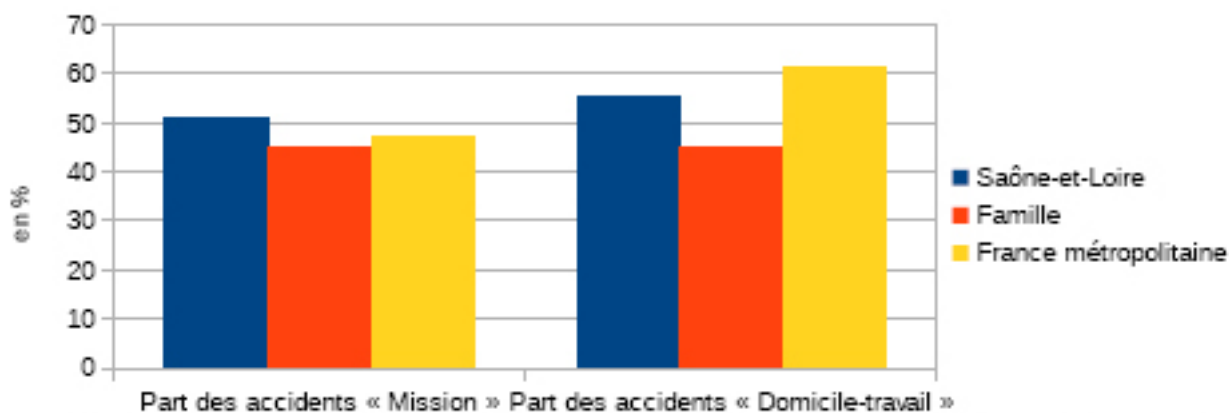


Illustration 16 : part de l'enjeu « Risque Professionnel » pour la période 2012-2016 par rapport aux accidents professionnels : « Missions » et « Domicile-Travail »

3/ Usagers

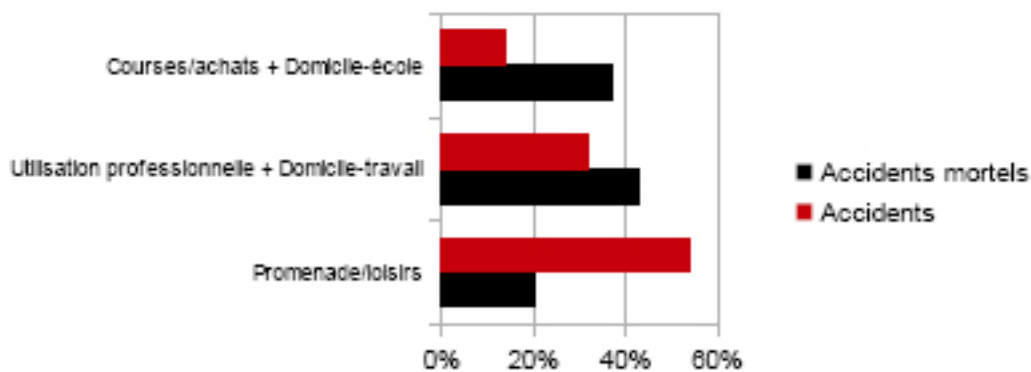


Illustration 17 : part des accidents corporels et mortels en fonction du type de trajet entre 2012 et 2016

Sur le graphique ci-dessus, on note que c'est le trajet « promenade/loisirs » qui totalise la part d'accidents la plus grande, à savoir 54%. En revanche, ce sont les trajets de type « utilisation professionnelle » et « domicile-travail » qui totalisent 43% des accidents mortels, alors que les trajets « promenade/loisirs » représentent 20%.

4/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Depuis novembre 2016, le ministère a insisté auprès des entreprises à s'engager dans la sécurité de leurs salariés sur la route.

De plus, on peut observer une augmentation des demandes de formations Post Permis.

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Risque routier professionnel sont :

- Un enjeu important.
- La part de tués est plus élevée que celui de la famille.
- Un enjeu « Domicile- Travail » plus marqué que « Mission ».

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

B – Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

ALCOOL

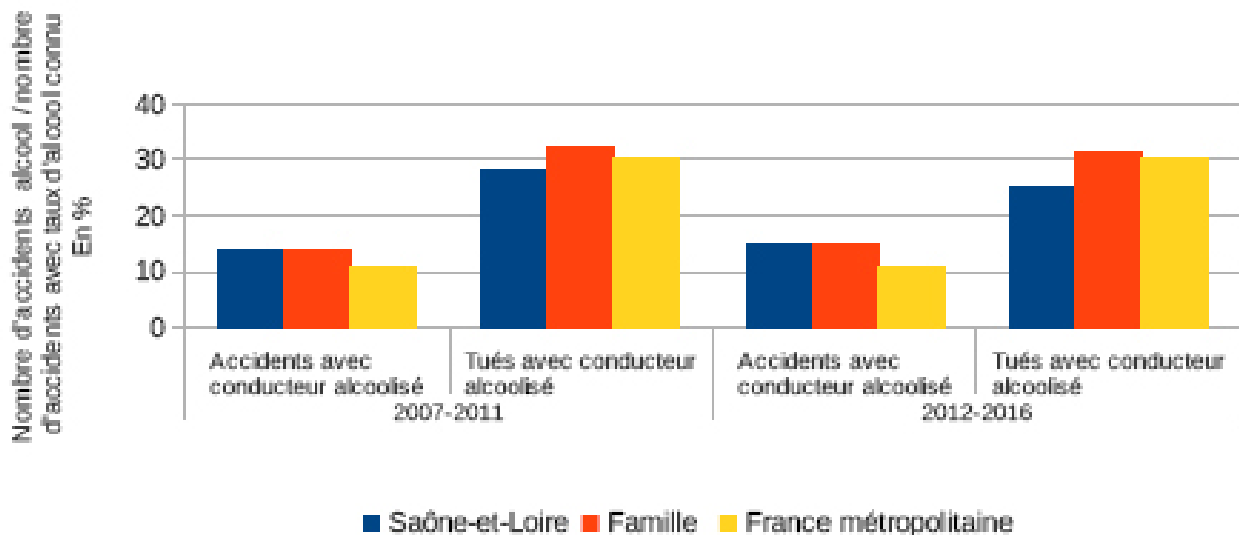


Illustration 18 : part de l'enjeu « Alcool » par rapport à la totalité des accidents corporels avec taux d'alcool connu

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Pour le département, le nombre de tués dans un accident avec conducteur alcoolisé a diminué entre les deux périodes : de 28 à 25 % des accidents avec taux d'alcool connu, alors que le nombre d'accidents avec conducteur alcoolisé est stable.

2/ National

Pour le nombre de tués dans un accident avec conducteur alcoolisé, le département se situe en dessous de la moyenne nationale et de sa famille, alors que le nombre d'accidents avec conducteur alcoolisé est le même que celui de sa famille et au-dessus de la moyenne nationale.

3/ Usagers

La part de conducteurs de véhicules de tourisme impliqués positifs à l'alcool est en dissonance avec les valeurs nationales et de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

STUPÉFIANTS

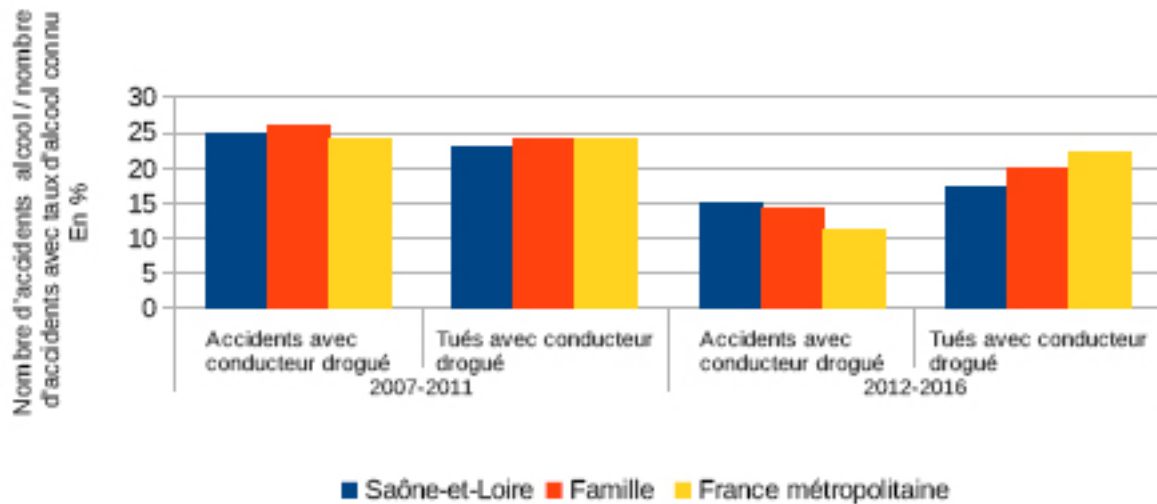


Illustration 19 : part de l'enjeu « Stupéfiants » par rapport à la totalité des accidents corporels avec drogue connu

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Pour le département, le nombre de tués dans un accident avec conducteur drogué a diminué entre les deux périodes : de 23 à 17 % des accidents avec drogue connu.

Le nombre d'accidents avec un conducteur drogué suit la dynamique de la famille et nationale.

2/ National

Pour la seconde période, le nombre de tués dans un accident avec conducteur drogué est inférieur au taux national et de sa famille alors que le nombre d'accidents avec conducteur drogué est au-dessus de la moyenne nationale.

3/ Usagers

La part de conducteurs impliqués positifs au stupéfiant en moto est importante par rapport aux valeurs de la famille.

On observe une augmentation de la part de conducteurs impliqués positifs au stupéfiant en véhicule de tourisme en augmentation par opposition aux dynamiques nationales et de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

ALCOOL ET STUPÉFIANTS

1/ Age

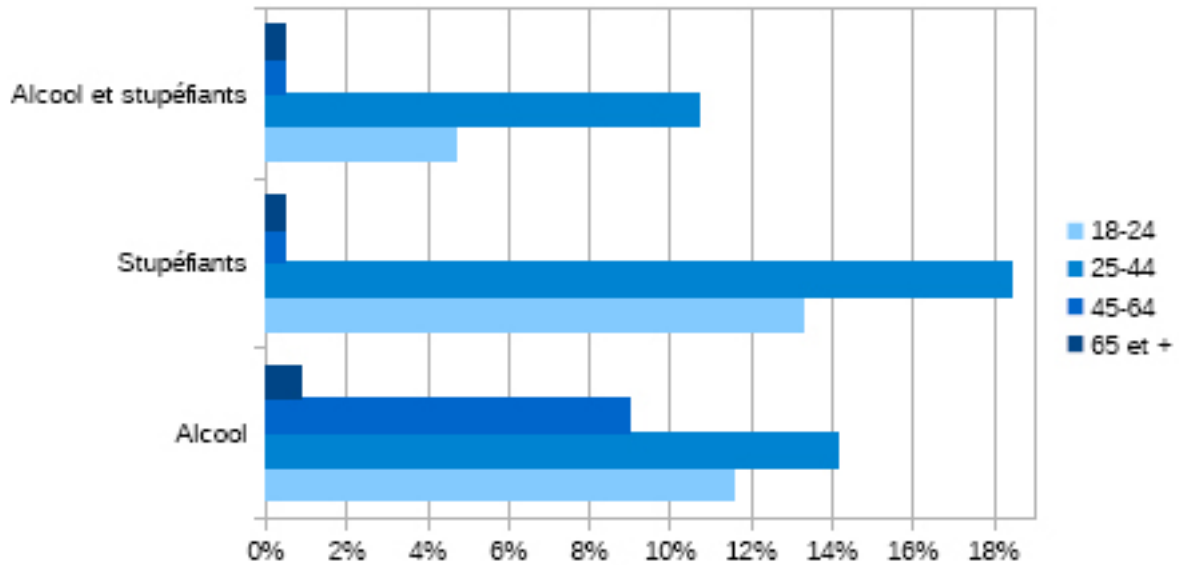


Illustration 20 : part des accidents avec alcool et/ou stupéfiants parmi la population totale entre 2012 et 2016

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les stupéfiants et l'alcool sont bien plus présents chez les 25-44 ans que chez les 18-24 ans.

2/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

La consommation de stupéfiants concerne les jeunes de plus en plus tôt.

La conduite sous l'emprise de produits médicamenteux n'est pas à négliger

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) sont :

- La part d'accident avec conducteur alcoolisé ou stupéfiants importante.
- La part de conducteurs de véhicules de tourisme impliqués positifs à l'alcool plus élevée que les valeurs nationales et de la famille.
- La part de conducteurs impliqués positifs au stupéfiant en moto plus élevée que les valeurs de la famille.
- Une tendance à la hausse des conducteurs impliqués positifs au stupéfiant en véhicule de tourisme.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

C – JEUNES

JEUNES 14 – 17 ANS

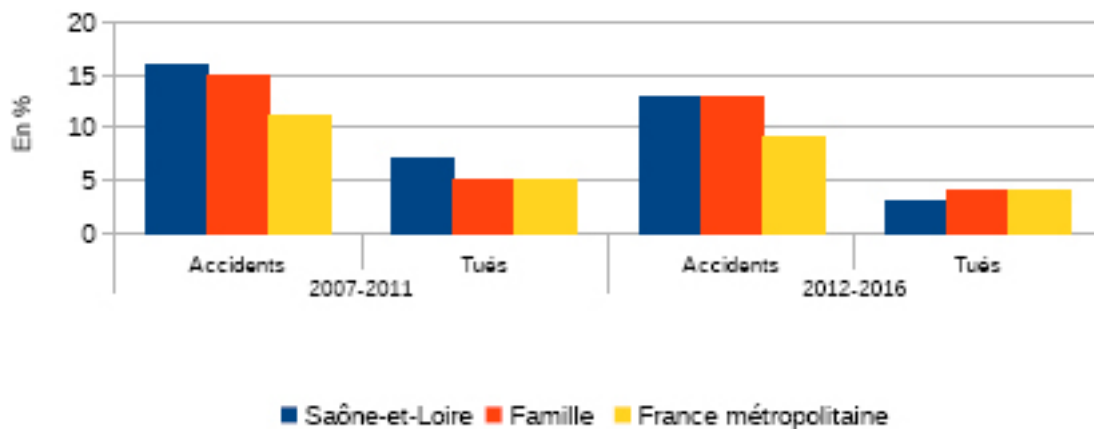


Illustration 21 : part de l'enjeu « Jeunes 14 – 17 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Le nombre d'accidents avec un usager 14 – 17 ans est supérieur aux moyennes de la famille.

2/ National

À l'opposition de la première période, pour la seconde période, le nombre de tués 14 – 17 ans est inférieur au taux national et de sa famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

C – JEUNES

JEUNES 18 – 24 ANS

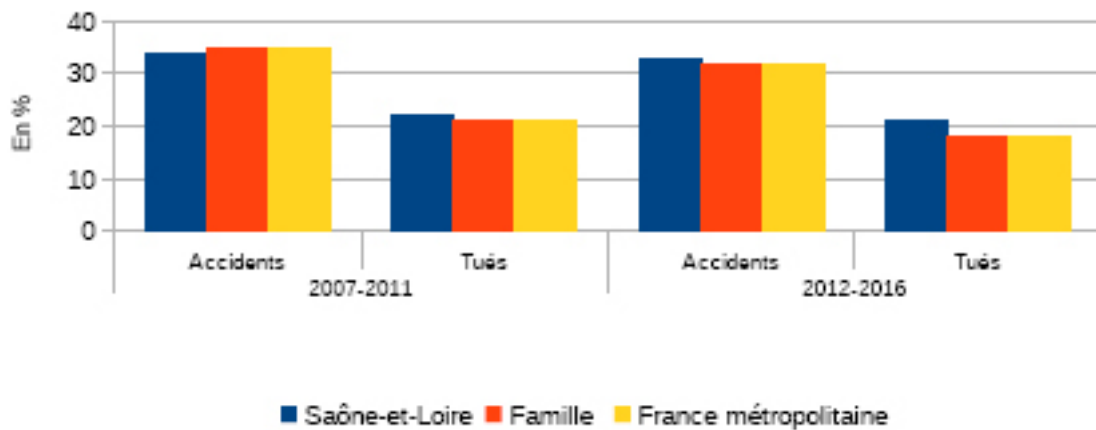


Illustration 22 : part de l'enjeu « Jeunes 18 – 24 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Pour le département, le nombre de tués 18 – 24 ans est stable alors que les dynamiques de la famille et nationale sont en baisse.

2/ National

Pour la seconde période, la part de tués 18 – 24 ans est nettement supérieure au taux national et de sa famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

C – JEUNES

JEUNES 25 – 29 ANS

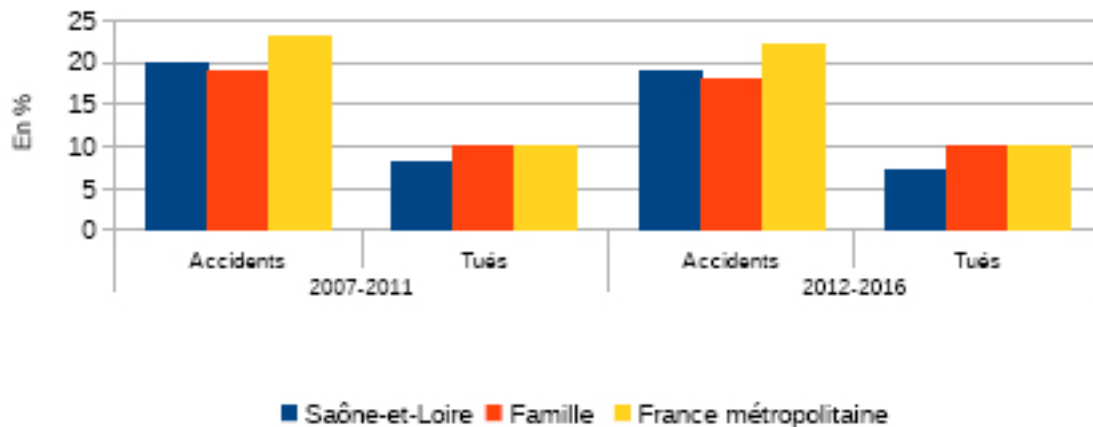


Illustration 23 : part de l'enjeu « Jeunes 25 – 29 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Le nombre de tués 25 – 29 ans suit la dynamique de la famille et nationale.

JEUNES

1/ Usagers

La part d'impliqués « 14-17 ans » en véhicule de tourisme est supérieure aux moyennes nationales et de la famille et cette tendance s'accroît pour la seconde période.

Près de 50 % des jeunes « 14-17 ans » sont impliqués en cyclomoteurs et 7 % lors de leurs trajets Piétons ou Vélos.

Thème	Saône-et-Loire	Famille
Part d'accident entre 18-23h	32 %	19 %
Part d'accident entre 7-9h	5 %	14 %

Tableau 8 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec l'utilisateur

Ces accidents se produisent plus en première partie de soirée (18-23h) et moins en début de matinée (7h-9h).

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

2/ Critère/cause

Les 18-24 ans sont concernés dans 30% des accidents déclarés responsables. Parmi ces accidents, la vitesse est en cause dans 34% des cas, l'alcool dans 33% des cas, l'alcool est les stupéfiants dans 29% des cas.

Thème	Saône-et-Loire	Famille
Part d'accidents avec point de choc initial à l'avant	66 %	51 %
Part d'accidents avec un conducteur en infraction ou délit pour l'alcool	23 %	36 %

Tableau 9 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec les causes

Le point de choc initial de ces accidents est majoritairement sur l'avant.

Il y a moins de conducteurs sous l'emprise de l'alcool que la référence, ce qui peut être le signe d'une plus grande prévention et sensibilisation au sein du territoire.

3/ Réseaux

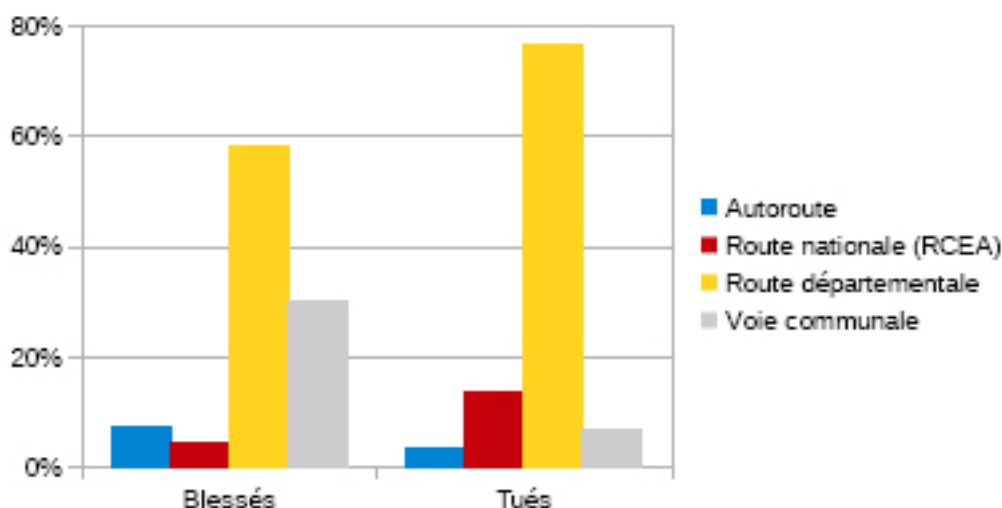


Illustration 6 : part des blessés et tués en fonction du réseau chez les jeunes 18-24 ans entre 2012 et 2016

Les jeunes sont en grande majorité blessés ou tués sur les routes de type départementale (respectivement 58 % et 77 %). On retrouve également une part élevée de blessés sur les routes de type voie communale (30 %).

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

Thème	Saône-et-Loire	Famille
Part d'accident sur RN	18 %	6 %
Part d'accident sur VC	7 %	20 %

Tableau 10 : particularités des accidents impliquant un jeune en lien avec le réseau

Les accidents mortels impliquant un jeune de 15-24 tué en Saône-et-Loire se produisent plus sur le réseau national et moins sur la voirie communale. Concernant le réseau routier national, cela peut être induit par la forte gravité des accidents se produisant sur la RCEA.

La part d'impliqués hors agglomération et hors autoroute pour les « 14-17 ans » est supérieure aux moyennes nationales et de la famille.

4/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Les variations annuelles sont importantes et ne permettent pas de conclure à une différence avec le référentiel. L'augmentation est réelle entre 2013 qui a été une année « anormalement » bonne et 2014-2015 qui ont été particulièrement mauvaises. En 2016, on observe un retour à la « normale ».

Les évolutions entre le département de Saône-et-Loire et les départements de la famille sont comparables, avec un nombre d'accident en baisse sur 10 ans et une zone « plateau » sur ces cinq dernières années.

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Jeunes sont :

- La part d'accident avec un usager 14 – 17 ans est supérieure aux moyennes de la famille et nationale.
- Plus de 50 % des jeunes « 14-17 ans » sont impliqués dans un accident lors de leurs trajets en cyclomoteurs, piétons et en vélos.
- La part de tués avec un usager 18 – 24 ans est supérieure aux moyennes de la famille et nationale.
- La part d'impliqués « 14-17 ans » en véhicule de tourisme est supérieure aux moyennes nationales et de la famille.
- Les jeunes responsables d'accidents sont en grande majorité blessés ou tués sur les routes de type départementale.
- La part d'impliqués hors agglomération et hors autoroute pour les « 14-17 ans » est supérieure aux moyennes nationales et de la famille.
- Ces accidents se produisent plus en première partie de soirée (18-23h) et moins en début de matinée (7h-9h).
- Une tendance à la hausse des tués 18 – 24 ans.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

D – SENIORS

SENIORS 65 – 74 ANS

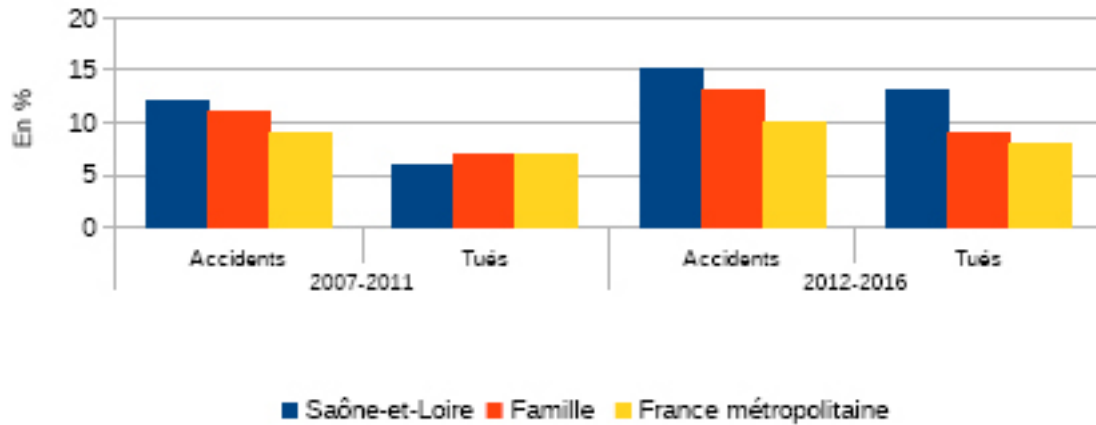


Illustration 24 : part de l'enjeu « Seniors 65 – 74 ans » par rapport à la totalité des accidents corporels

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Pour le département, la part de tués 65 – 74 ans est supérieure aux moyennes nationales et de la famille et cette tendance augmente.

2/ National

Pour la seconde période, la part de tués 65 – 74 ans est nettement supérieure au taux national et de sa famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

SENIORS 75 ANS ET +

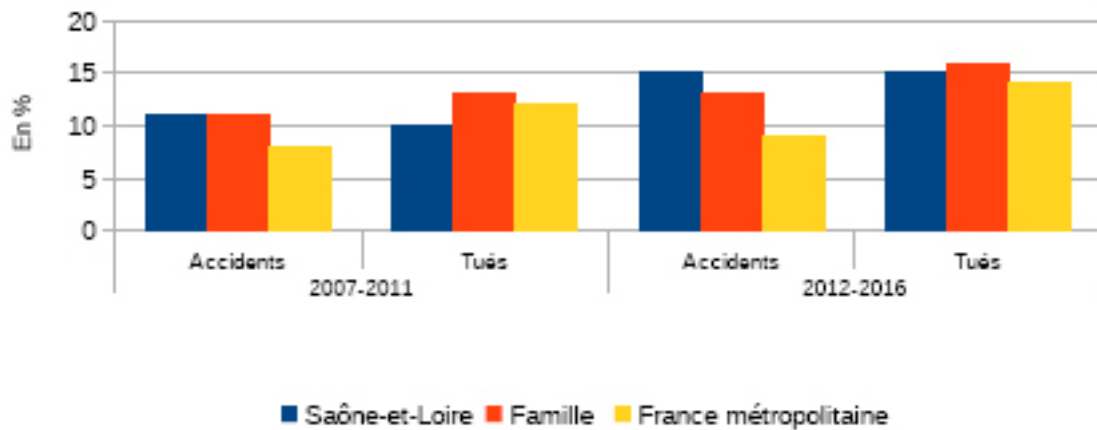


Illustration 25 : part de l'enjeu « Seniors 75 ans et + » par rapport à la totalité des accidents corporels

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

Pour le département, la part d'accidents des 75 ans et + est supérieure aux moyennes nationales et de la famille et cette tendance augmente.

2/ National

La part des tués 75 ans et + a nettement augmenté même si elle reste inférieure aux moyennes nationales et de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

SENIORS

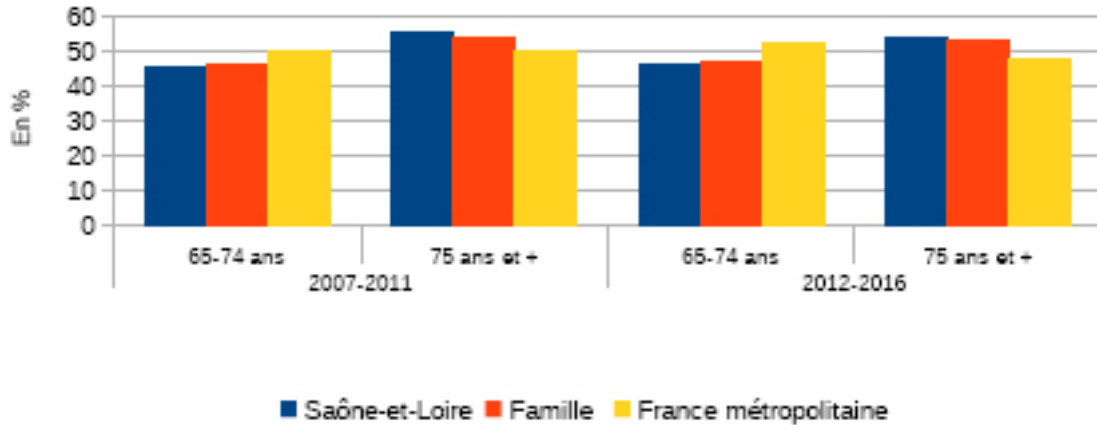


Illustration 26 : répartition de l'enjeu « Seniors » impliqués dans un accident en agglomération et hors autoroute

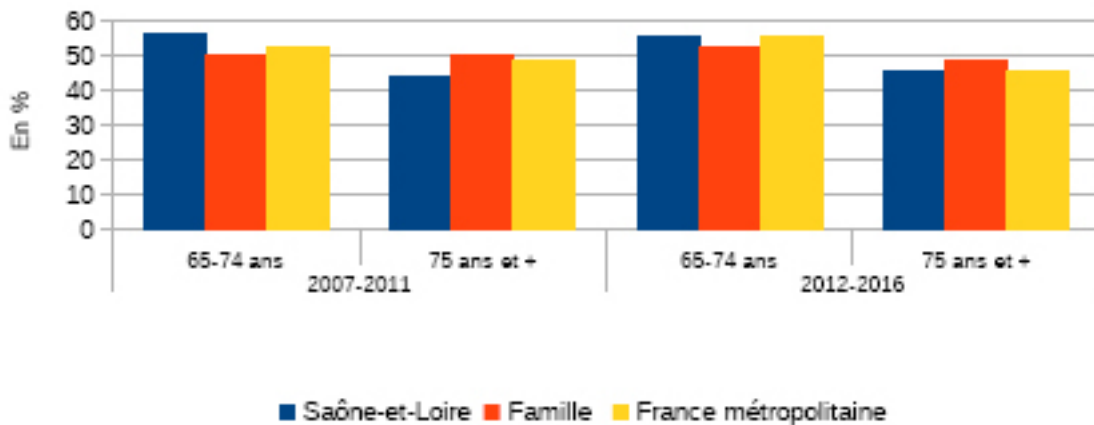


Illustration 27 : répartition de l'enjeu « Seniors » impliqués dans un accident hors agglomération et hors autoroute

1/ Milieu

La part d'impliqués « Seniors de plus de 75 ans » en agglomération et hors autoroute est supérieure aux moyennes nationale et de la famille.

La part d'impliqués « Seniors de 65 ans – 74 ans » hors agglomération et hors autoroute est supérieure à la moyenne de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

2/ Âge

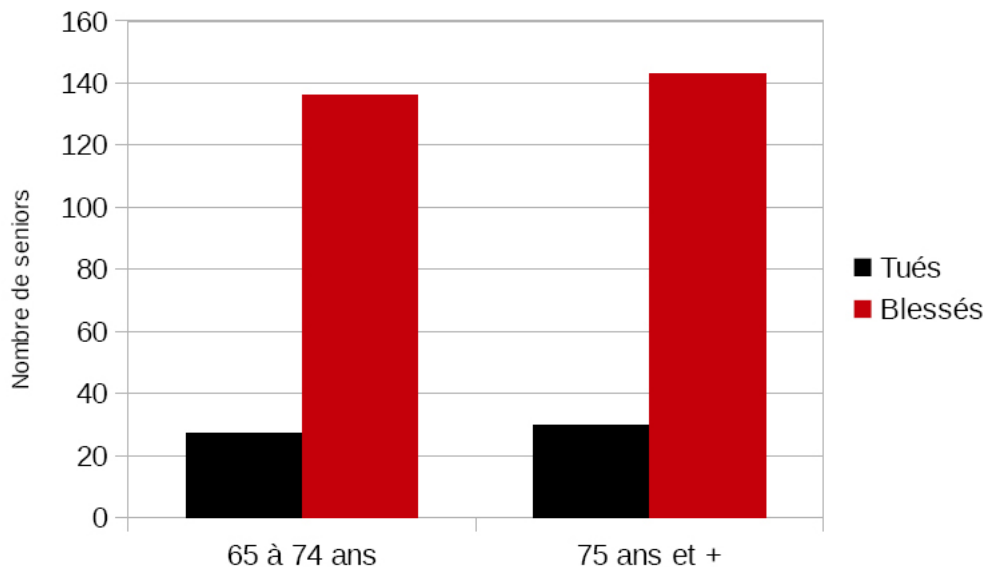


Illustration 28 : nombre de tués et de blessés chez les seniors entre 2012 et 2016

Le nombre de blessés et de tués chez les 65-74 ans et les plus de 75 ans est équivalent. On note toutefois des blessés et tués en nombre plus important chez les plus de 75 ans.

3/ Usagers

La part des seniors Piétons et cyclistes impliqués dans un accident est supérieur aux valeurs de la famille pour la seconde période et connaît une tendance à la hausse marquée.

4/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Les seniors sont un enjeu émergent de la sécurité routière du département.

Les évolutions de pratiques (prise de médicament) et les évolutions réglementaires du code de la route rendent cet enjeu encore plus prégnant.

On compte de plus en plus de seniors blessés ou tués dans des accidents, avec une proportion grandissante de piétons.

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Seniors sont :

- La part d'impliqués « Seniors de plus de 75 ans » en agglomération et hors autoroute est supérieure aux moyennes nationale et de la famille.
- La part d'impliqués « Seniors de 65 ans – 74 ans » hors agglomération et hors autoroute est supérieure à la moyenne de la famille.
- La part des seniors Piétons et cyclistes impliqués dans un accident est supérieur aux valeurs de la famille pour la seconde période et connaît une tendance à la hausse marquée.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

E – Partage de la voirie

PIÉTONS

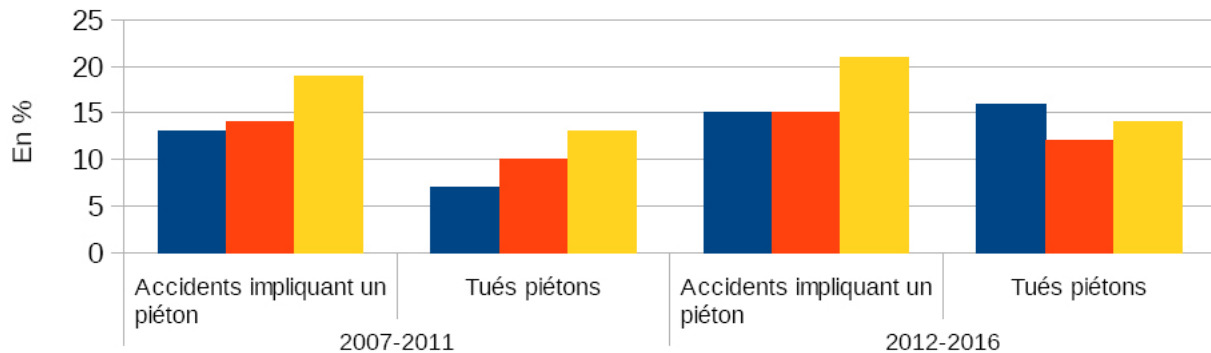


Illustration 29 : part de l'enjeu « Piétons » par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute

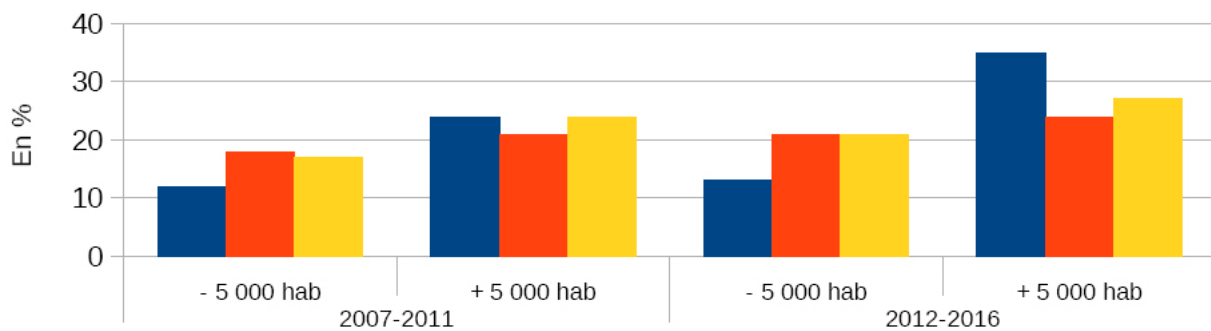


Illustration 30 : part de l'enjeu « Piétons » par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute

1/ National

À l'opposition de la première période, pour la seconde période, le nombre de tués impliquant un piéton hors autoroute est supérieur au taux national et s'éloigne du taux de sa famille. La part des accidents piéton en agglomération de plus de 5 000 habitants hors autoroute est supérieure aux valeurs nationales et de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

VÉLOS

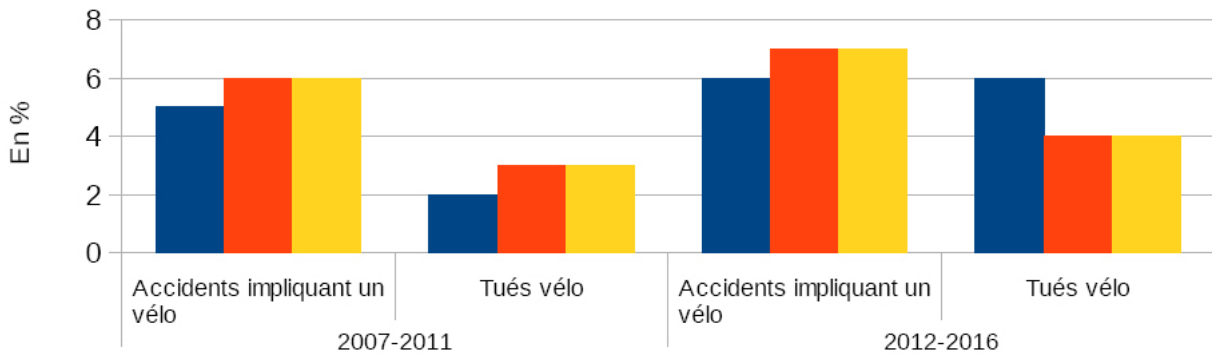


Illustration 31 : part de l'enjeu « Vélos » par rapport à la totalité des accidents corporels et hors autoroute

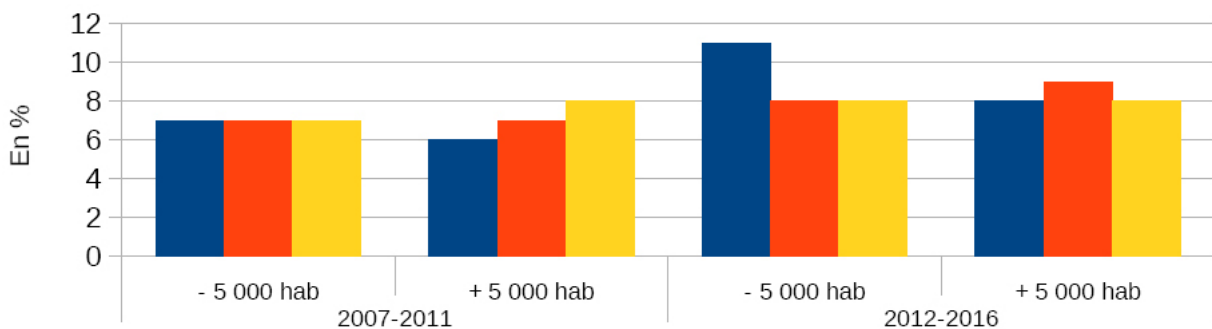


Illustration 32 : part de l'enjeu « Vélos » par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération et hors autoroute

1/ National

Le nombre de tués vélos est au-dessus des moyennes nationales et de la famille pour la seconde période à l'opposé de la dynamique de la première période.

La part des accidents vélos en agglo de moins de 5 000 habitants hors autoroute est supérieure aux valeurs nationales et de la famille pour la seconde période.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

PIÉTONS ET VÉLOS

1/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Cet enjeu est jugé plus urbain, les cibles (piétons seniors et cyclistes jeunes) pouvant être concernées par d'autres enjeux

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Partage de la voirie sont :

- La part de tués Piéton hors autoroute plus élevée que les moyennes nationale et celle de la famille.
- Une tendance à la hausse de l'accidentalité Piéton en agglomération.
- La part d'accident Piéton en agglomération de plus de 5 000 habitants plus élevée que les moyennes nationale et celle de la famille.
- La part de tués Vélo plus élevée que les moyennes nationale et celle de la famille .
- Une tendance à la hausse de l'accidentalité Vélo.
- La part d'accident Vélo en agglomération de moins de 5 000 habitants plus élevée que les moyennes nationale et celle de la famille.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

F – Deux-roues motorisés

1/ National

La part des tués en deux-roues motorisés $\leq 125 \text{ cm}^3$ est au-dessus des moyennes nationales et de la famille pour la première période.

La part des tués en deux-roues motorisés $> 125 \text{ cm}^3$ est en augmentation pour la seconde période.

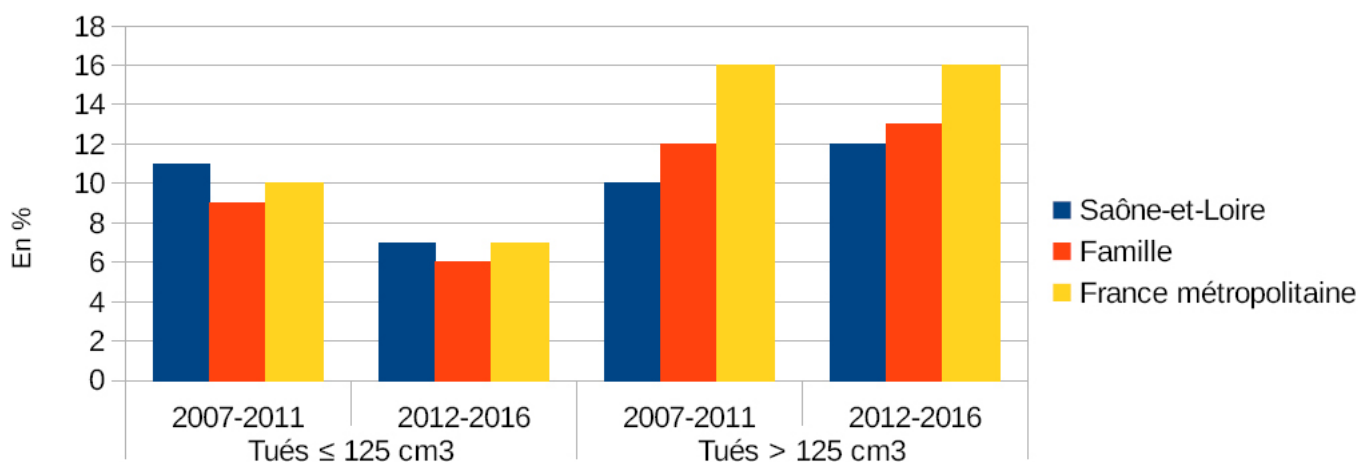


Illustration 33 : part des tués « Deux-roues motorisées » en fonction de la puissance du véhicule par rapport aux à la totalité des accidents corporels

La part des tués en deux-roues motorisés ≥ 50 ans est en augmentation pour la seconde période.

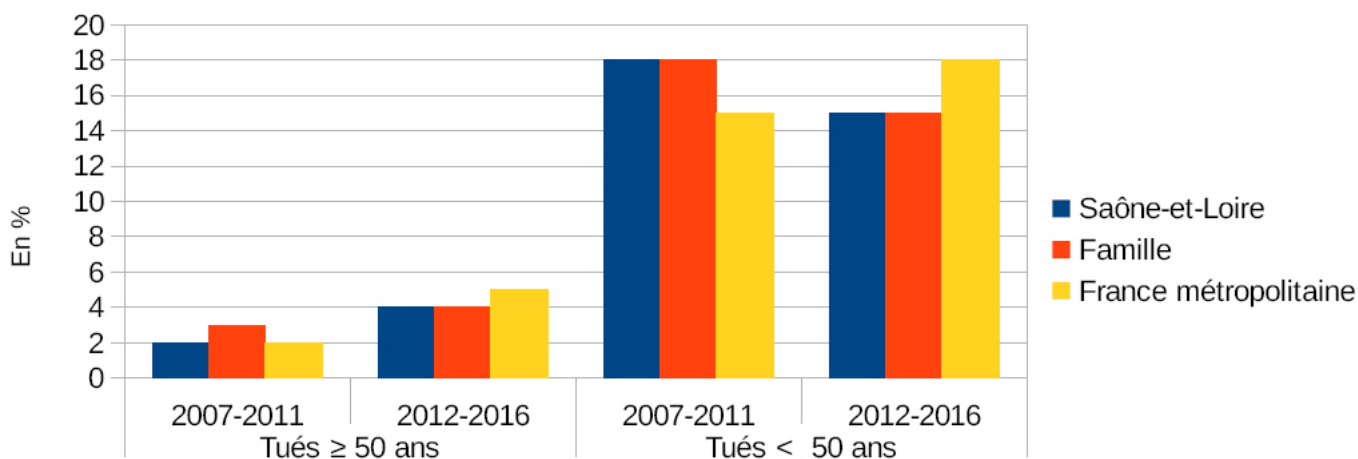


Illustration 34 : part des personnes tuées en deux-roues motorisés par classes d'âges par rapport à la totalité des tués

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

2/ Âge

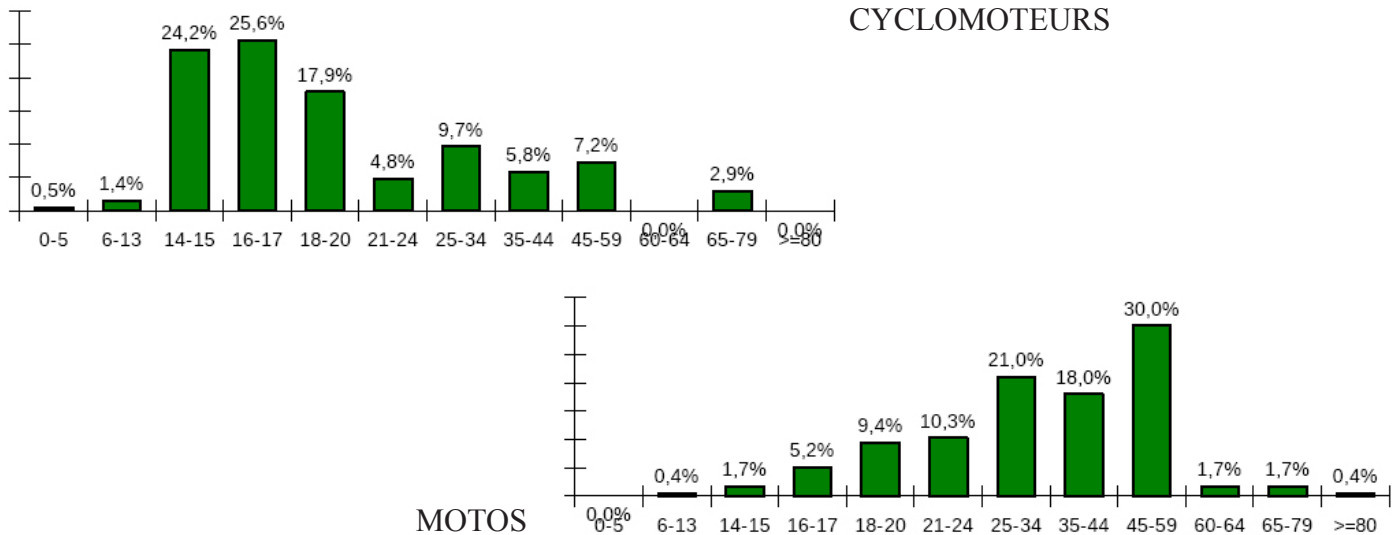


Illustration 35 : Pourcentage d'impliqués cyclomoteurs (< 50 cm³) et motos (>= 50 cm³) par âge entre 2012 et 2016

Le nombre d'impliqués cyclomoteurs et motos, par âge, présente des dynamiques différentes.

3/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Cet enjeu est important au vu du caractère rural du département (mobilité plus accessible que via une voiture).

De manière synthétique, les marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Partage de la voirie sont :

- La part des tués en deux-roues motorisés ≤ 125 cm³ est au-dessus des moyennes nationales et de la famille pour la première période.
- La part des tués en deux-roues motorisés > 125 cm³ est en augmentation pour la seconde période.
- La part des tués en deux-roues motorisés ≥ 50 ans est en augmentation pour la seconde période.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

G – Vitesse

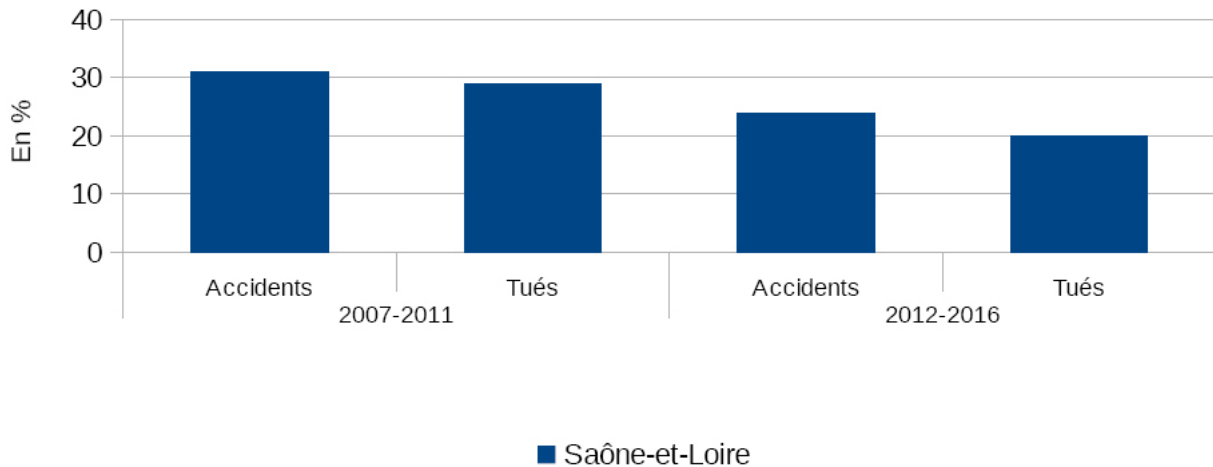


Illustration 36 : part de l'enjeu « Vitesse » par rapport à la totalité des accidents corporels avec infractions connues

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

La part de tués et d'accidents liés à une vitesse inadaptée a diminué.

2/ National

Selon le fichier des auteurs présumés des accidents mortels, en 2015-2016, la vitesse est impliquée dans 16 % des accidents contre 30 % pour la moyenne de la famille et 31 % pour la France métropolitaine.

En 2016, on dénombre 12 375 infractions Vitesse pour un million d'habitants dans le département, alors la moyenne nationale métropolitaine est de 11 780 infractions Vitesse pour un million d'habitants et moyenne de la famille est de 16 147 infractions Vitesse pour un million d'habitants.

3/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Cet enjeu est un enjeu majeur de la sécurité routière et constitue une cause importante d'accident.

De manière synthétique, il n'y a pas de marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Vitesse pour le département.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

H – Distracteurs

1/ Comparaison 2007-2011 / 2012-2016

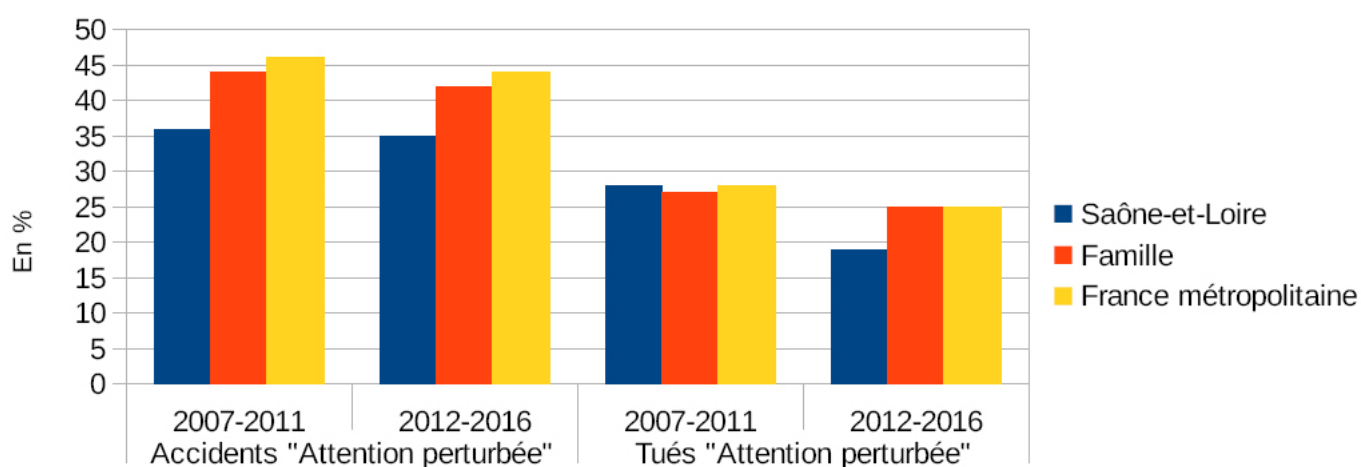


Illustration 37: part des accidents et personnes tuées « Attention perturbée » par rapport à la totalité des accidents avec distracteurs connus

Pour le département, le nombre de tués « attention perturbée » a diminué de manière plus significative que les dynamiques de la famille et nationale.

2/ Aspect qualitatif issu des échanges en groupe de travail ou comité de pilotage

Cet enjeu est un enjeu émergent et qui se généralise de plus à plus à tous les usagers de la route (jeunes, cyclistes, piétons, ...).

De manière synthétique, il n'y a pas de marqueurs de l'insécurité routière sur l'enjeu Distracteurs pour le département.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

3.4 ENJEUX RETENUS ET INDICATEURS DE SUIVI

3.4.1 Enjeux retenus

Après étude, sont retenus pour figurer dans le DGO 2018-2022 les différents enjeux suivants :

- Risque routier professionnel
- Conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)
- Jeunes
- Seniors
- Deux-roues motorisés.

Les autres enjeux, notamment la vitesse, sont transversaux et seront traités dans le cadre des différentes thématiques.

3.4.2 Synthèse des gisements de progrès par enjeu retenu

Le tableau suivant présente des pistes d'améliorations de sécurité routière :

Enjeux	Gisements de progrès
A – Risque routier professionnel	Accidents et tués en risque routier professionnel
B – Conduite après usage de substances psychoactives	Accident avec conducteur alcoolisé ou sous-stupéfiants et notamment une augmentation des conducteurs impliqués positifs au stupéfiant Conducteurs impliqués positifs au stupéfiant en moto
C – Jeunes	Accidents avec un usager 14 – 17 ans, notamment lors de leurs trajets en cyclomoteurs, piétons et en vélos et notamment en agglomération de moins de 5 000 habitants et hors agglomération – hors autoroute Tués avec un usager 18 – 24 ans en augmentation Accidents en première partie de soirée (18-23h)
D – Seniors	Tués seniors Tués piétons, notamment en agglomération de plus de 5 000 habitants
F – Deux-roues motorisés	Tués en deux-roues motorisés ≤ 125 cm ³ Tués en deux-roues motorisés > 125 cm ³ en augmentation Tués en deux-roues motorisés ≥ 50 ans

Tableau 11 : synthèse des gisements de progrès par enjeu retenu

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

3.4.3 Indicateurs de suivi

Pour chaque enjeu retenu, il est proposé des indicateurs de suivi.

Ils seront suivis annuellement à partir de 2018 afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative. Ils peuvent être répartis en deux familles :

- des indicateurs bruts permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental.
- des indicateurs de référence permettant, lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

Afin d'observer les évolutions de l'enjeu Vitesse et Distracteurs, des indicateurs seront aussi suivis.

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
A – Enjeu « Risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence
B- Enjeu « Conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	Référence
C – Enjeu « Jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence
Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de cyclistes avec tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglo ou hors agglo)	Référence
Répartition des impliqués (« piétons + cyclistes », « autres conducteurs ») dans les accidents corporels par sexe	Référence
D – Enjeu « Seniors »	
Nombre de tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut

3 - ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SAÔNE-ET-LOIRE

Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le milieu (en agglo / hors agglo hors autoroute / sur autoroute)	Référence
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglo ou hors agglo)	Référence
F- Enjeu « Deux-roues motorisés »	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ² , 125 cm ² et plus)	Brut
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ² , 125 cm ² et plus)	Référence
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ² , 125 cm ² et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ² , 125 cm ² et plus)	Référence
G – Enjeu « Vitesse »	
Part d'accident mortel dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels (donnée utilisée = APAM)	Référence
Part des infractions de vitesses parmi l'ensemble des infractions (donnée utilisée = rapport des infractions au code de la route)	Référence
H – Enjeu « Distracteurs »	
Nombre de tués dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée »	Brut
Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteurs + piétons) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteurs + piétons) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

Tableau 12 : liste des indicateurs par enjeu

QUATRIÈME PARTIE

4 - ORIENTATIONS D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES POUR LA PÉRIODE 2018-2022

Au vu des échanges en groupe de travail et en comité de pilotage, les orientations d'actions suivantes sont retenues et classées selon quatre domaines :

- Améliorer la connaissance
- Sécuriser les infrastructures
- Informer, former, éduquer, sensibiliser
- Contrôler et sanctionner.

A – RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Améliorer la connaissance

A1 – Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle

Informer, former, éduquer, sensibiliser

A2 – Développer les actions d'information et de sensibilisation en lien avec le tissu professionnel, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA)

A3 – Sensibiliser les entreprises et les administrations aux formations, plans de prévention des risques routiers et plans de déplacement inter-établissements, notamment en lien avec les acteurs économiques (chambres consulaires, ...) et des assurances (CARSAT, MSA, ...)

A4 – Sensibiliser les entreprises de transport de voyageurs sur leurs obligations

A5 – Communiquer notamment sur :

- L'exposition des agents en service lors de chantiers sur la route
- Les risques encourus avec une vitesse excessive
- Les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- Les obligations de l'employeur, les devoirs de l'employé et leurs responsabilités
- L'utilisation du numérique pour limiter les déplacements
- L'utilisation des distracteurs

Contrôler et sanctionner

A6 – Contrôler tous les domaines relatifs à la conduite, au véhicule et au chargement en fonction de la catégorie de véhicule

A7 – Élargir les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières

4 - ORIENTATIONS D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES POUR LA PÉRIODE 2018-2022

B – CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (ALCOOL ET STUPÉFIANTS)

Améliorer la connaissance

B1 – Former les IDSR avec des spécialistes du thème « stupéfiants » (sociologues, pédopsychiatres, policiers, gendarmes....)

Informier, former, éduquer, sensibiliser

B2 – Développer les actions d'information notamment dans les établissements scolaires et les entreprises

B3 – Sensibiliser, via les collectivités, les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton

B4 – Sensibiliser les acteurs des deux roues motorisées sur les risques liés aux stupéfiants au volant

B5 – Communiquer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...) et sur la dangerosité des médicaments.

Contrôler et sanctionner

B6 – Poursuivre les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St Sylvestre...)

B7 – Poursuivre les actions de contrôles pédagogiques en amont du 14 juillet et du 31 décembre

B8 – Poursuivre les actions de contrôles ciblées Alcool / Stupéfiants sur des périodes définies et médiatisées

C – JEUNES

Sécuriser les infrastructures

C1 – Poursuivre l'adaptation des aménagements à l'environnement (entrées d'agglomérations, abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes à pied ou en vélo, ...) afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces

Informier, former, éduquer, sensibiliser

C2 – Développer les actions d'éducation notamment dans les établissements scolaires en lien avec les référents Sécurité routière de l'éducation nationale et les collectivités

C3 – Sensibiliser les associations étudiantes, culturelles et sportives aux risques routiers

C4 – Communiquer notamment sur :

- Le port des équipements de sécurité pour les deux roues

4 - ORIENTATIONS D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES POUR LA PÉRIODE 2018-2022

- Le port des équipements de visibilité
- Le thème du partage de la rue
- Les systèmes de retenue adaptés en véhicule particulier.

Contrôler et sanctionner

C5 – S’assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes.

C6 – Contrôler tous les domaines relatifs à la conduite, au véhicule et aux équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...)

D – SENIORS

Améliorer la connaissance

D1 – Recenser les structures accueillant des seniors actifs (associations ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants.

Sécuriser les infrastructures

D2 – Poursuivre l’adaptation des aménagements à l’environnement (passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d’îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, déplacements des piétons, ...)

Informier, former, éduquer, sensibiliser

D3 – Développer les actions d’information pour améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...)

D4 – Sensibiliser le milieu médical (médecin, pharmacien, ...) afin de leur rappeler leur rôle en cas de diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...) et de prise de médicaments d’un patient.

D5 – Communiquer notamment sur :

- Le port des équipements de visibilité
- Le thème du partage de la rue.

Contrôler et sanctionner

D6 – Informer l’autorité administrative de la dangerosité de certains seniors, pour faire évaluer médicalement leur capacité à conduire.

4 - ORIENTATIONS D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRES POUR LA PÉRIODE 2018-2022

F – DEUX-ROUES MOTORISÉS

Améliorer la connaissance

F1 – Améliorer la connaissance des accidents de 2RM.

Sécuriser les infrastructures

F2 – Poursuivre l'adaptation des aménagements à l'environnement (lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections, ...).

Informier, former, éduquer, sensibiliser

F3 – Développer les actions post-permis à destination des conducteurs de deux-roues motorisées (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée, ...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations, ...

F4 – Communiquer sur l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants homologués) et facultatifs (vêtements renforcés, ...).

Contrôler et sanctionner

F5 – Effectuer des contrôles réguliers de deux roues (vitesse – conformité – documents de conduite et circulation – équipement vestimentaire réglementaire).

ANNEXES

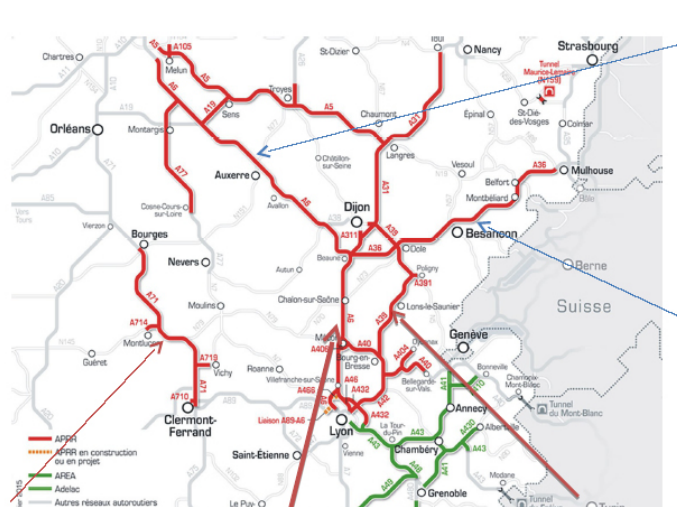
ANNEXES

CONTEXTE LOCAL DU DÉPARTEMENT

Tableau 13 : évolution du trafic sur le réseau national du département

ROUTE	STATION	LIBELLE STATION	SECTION	TYPE DE DONNEES	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006		
N 70	11+250	Compteur temporaire	5+0 <-> 19+750	Tous véhicules				13 213	12 300	11 800	11 500	11 000	10 400	10 500	10 000		
				Poids-lourds				3 148									
				Pourcentage PL				24 %									
	27+800	CIRY-LE-NOBLE Rozelay	19+750 <-> 29+250	Tous véhicules	18 338	18 357	18 444		18 400	18 100	18 000		17 900	18 100	17 800		
				Poids-lourds	4 519	4 332	4 223		4 150	4 100				4 000			
				Pourcentage PL	25 %	24%	23 %		23 %	23 %						22 %	
N 79	4+800	DIGOIN Chizeuil	0+0 <-> 8+135	Tous véhicules	17 233	15 451	15 976	16 524	17 000	16 700	16 400	15 200	14 300	15 300	14 500		
				Poids-lourds	6 229	5 903	5 879	5 783	5 850	5 850	5 750				5 500		
				Pourcentage PL	36 %	38 %	37 %	35 %	34 %	35 %	35 %					36 %	
	16+200	VOLESVRES	8+135 <-> 18+250	Tous véhicules	9 964	10 327	10 469	10 452	10 700	10 300	10 000	9 550	9 750	9 500			
				Poids-lourds	2 956	3 011	3 015	3 062	3 050	3 000	2 950			3 100	3 050		
				Pourcentage PL	30 %	29 %	29 %	29 %	29 %	29 %	30 %				32 %	32%	
	19+550	Compteur temporaire	18+250 <-> 26+700	tous véhicules				15 814	16 200	16 000	15 700	14 600	13 700	14 600	13 900		
				Poids-lourds				3 349									
	30+500	Compteur temporaire	26+700 <-> 54+250	Tous véhicules				12 017	10 200				12 200	12 300	13 000	12 900	
				Poids-lourds													
	N 80	19+0	GIVRY	11+0 <-> 20+700	Tous véhicules	22 092	21 494	20 706	20 464			20 900					
					Poids-lourds	5 074	4 781	4 555									
Pourcentage PL					23 %	22 %	22 %										
32+720		MARCILLY-LES-BUXY Les Baudots	20+700 <-> 39+309	Tous véhicules	20 119	19 817	17 750	18 808	19 000		18 600	17 800	17 900	18 200	18 100		
				Poids-lourds	4 502	4 063	4 029	4 100	4 200		4 150		4 100				
				Pourcentage PL	22 %	21 %	23 %	22 %	22 %		22 %		23 %				

Illustration 38 : évolution du trafic sur le réseau autoroutier de la région



Année	TMJA Sens 1	TMJA Sens 2
2007	17 879	17 889
2008	17 177	17 401
2009	17 455	17 507
2010	17 685	17 625
2011	17 629	17 545
2012	16 750	16 816
2013	16 429	16 696
2014	16 578	17 026
2015	16 856	17 638
2016	17 057	17 770

Année	TMJA Sens 1	TMJA Sens 2
2007	11 685	11 545
2008	11 388	11 309
2009	11 309	11 289
2010	11 721	11 672
2011	11 931	11 982
2012	11 371	11 336
2013	11 750	11 742
2014	12 211	12 323
2015	12 662	12 690
2016	13 336	12 989

Année	TMJA Sens 1	TMJA Sens 2
2007	10 049	9 867
2008	10 227	10 070
2009	10 678	10 519
2010	11 061	10 987
2011	11 296	11 170
2012	11 148	10 977
2013	11 388	11 249
2014	11 810	11 574
2015	12 219	12 379
2016	12 461	12 245

Année	TMJA Sens 1	TMJA Sens 2
2007	29 369	28 585
2008	28 952	28 086
2009	29 961	28 014
2010	29 497	28 223
2011	27 440	26 973
2012	26 414	26 377
2013	26 503	26 555
2014	26 671	26 932
2015	27 128	28 291
2016	28 145	21 941

Année	TMJA Sens 1	TMJA Sens 2
2007	9 193	9 298
2008	8 811	9 058
2009	8 679	8 840
2010	8 914	9 145
2011	9 245	9 342
2012	8 735	8 977
2013	8 837	9 173
2014	9 164	9 392
2015	9 433	9 704
2016	10 138	10 443

ANNEXES

	Voitures particulières et commerciales			Autobus, autocars			Camions, camionnettes, tracteurs routiers et semi-remorques		
	Stock au 1er janvier		Evolution	Stock au 1er janvier		Evolution	Stock au 1er janvier		Evolution
	2000	2015	2000-2015	2000	2015	2000-2015	2000	2015	2000-2015
	nombre	nombre	%	nombre	nombre	%	nombre	nombre	%
COTE-D'OR	253307	270249	6,7	811	880	8,5	51911	68098	31,2
NIEVRE	113602	106185	-6,5	422	400	-5,2	22785	27695	21,5
SACRE-ET-LOIRE	284191	284943	0,3	877	844	-3,8	59221	74236	25,4
YONNE	167173	174339	4,3	562	681	21,2	37674	47067	24,9
BOURGOGNE	818273	835716	2,1	2672	2805	5	171591	217096	26,5
France métropolitaine	29272165	32529927	11,1	85668	96746	12,9	5534975	7515302	35,8

Producteur : MEEM(CGDD/ScS).

Source : Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERC).

Tableau 14 : stock et évolution des parcs de véhicules 2000 - 2015

ANNEXES

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTOLOGIE 2012-2016

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents	Tués	Accidents	Tués
Nombre d'accidents corporels	Saône-et-Loire	2 290	285	1 339	206
	Famille	50 836	5 283	39 069	4 110
	France métropolitaine	360 386	21 123	285 565	17 243

Tableau 15 : chiffres de l'accidentologie 2007-2011 et 2012-2016

2012-2016	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Accidents corporels	98	68	701	492	28
Accidents mortels	12	23	122	36	1
Linéaire (km)	121	148	5472	11254	

1 accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie

Tableau 16: répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012 - 2016

2012-2016	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Accidents corporels	617	624	98	1339
Répartition des accidents corporels	46%	47%	7%	100%
Tués	55	135	16	206
Répartition des tués	27%	66%	8%	100%

Tableau 17 : répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012 - 2016

ANNEXES

A – RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents	Tués	Accidents	Tués
Nombre d'accidents corporels avec trajet connu	Saône-et-Loire	2 184	277	1 236	197
	Famille	45 251	5 111	34 247	3 960
	France métropolitaine	304 988	19 990	236 841	16 079
Nombre d'accidents professionnels	Saône-et-Loire	866	134	486	88
	Famille	16 578	1 986	12 674	1 533
	France métropolitaine	137 805	7 952	108 978	6 446
Part risque Professionnel	Saône-et-Loire	40%	48%	39%	45%
	Famille	37%	39%	37%	39%
	France métropolitaine	45%	40%	46%	40%

Tableau 18 : importance de l'enjeu « Risque Professionnel »

		Période 2007-2011	Période 2012-2016
Part des accidents « Mission » / « Total Accidents Professionnels »	Saône-et-Loire	50%	51%
	Famille	47%	45%
	France métropolitaine	48%	47%
Part des accidents « Domicile-travail » / « Total accidents professionnel »	Saône-et-Loire	57%	55%
	Famille	60%	45%
	France métropolitaine	61%	61%

Tableau 19 : répartition de l'enjeu « Risque Professionnel » : « Missions » et « Domicile-Travail »

ANNEXES

B – CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (ALCOOL, STUPÉFIANTS)

		Alcool				Stupéfiants			
		Période 2007-2011		Période 2012-2016		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués
Nombre d'accidents corporels avec alcool / drogue connu	Saône-et-Loire	2 110	246	1 193	173	336	181	596	142
	Famille	44 848	4 386	34 888	3 466	6 348	2 885	14 366	2 818
	France métropolitaine	285 638	16 432	228 461	14 017	30 451	10 346	87 789	10 959
Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé / drogué	Saône-et-Loire	304	69	181	43	83	42	89	24
	Famille	6 473	1 393	5 084	1 061	1 656	681	1 990	576
	France métropolitaine	30 664	4 909	24 499	4 151	7 424	2 480	9 512	2 448
Part Conduite après usage de substances psychoactives	Saône-et-Loire	14%	28%	15%	25%	25%	23%	15%	17%
	Famille	14%	32%	15%	31%	26%	24%	14%	20%
	France métropolitaine	11%	30%	11%	30%	24%	24%	11%	22%

Tableau 20 : importance de l'enjeu « Alcool / Stupéfiants »

ANNEXES

		Conducteurs impliqués positifs à l'alcool		Conducteurs impliqués drogués	
		Période 2007-2011	Période 2012-2016	Période 2007-2011	Période 2012-2016
Piétons et cyclistes	Saône-et-Loire	5%	6%	2%	4%
	Famille	6%	6%	3%	5%
	France métropolitaine	6%	6%	4%	6%
Véhicules de tourisme	Saône-et-Loire	62%	72%	51%	60%
	Famille	63%	65%	61%	61%
	France métropolitaine	64%	65%	57%	56%
Cyclomoteurs	Saône-et-Loire	15%	8%	14%	11%
	Famille	15%	12%	17%	14%
	France métropolitaine	13%	10%	16%	14%
Moto	Saône-et-Loire	9%	9%	21%	16%
	Famille	9%	9%	12%	12%
	France métropolitaine	10%	11%	16%	17%
Véhicules utilitaires	Saône-et-Loire	5%	3%	5%	4%
	Famille	5%	5%	4%	5%
	France métropolitaine	4%	5%	4%	4%
Poids Lourds	Saône-et-Loire	1%	1%	8%	4%
	Famille	1%	1%	2%	2%
	France métropolitaine	1%	1%	2%	2%
Autres	Saône-et-Loire	3%	2%	0%	0%
	Famille	2%	2%	1%	1%
	France métropolitaine	2%	2%	1%	1%

Tableau 21 : part de conducteurs impliqués après usage de substances psychoactives selon le mode de déplacement

ANNEXES

C – JEUNES

		Période 2007-2011						Période 2012-2016					
		14-17 ans		18-24 ans		25-29 ans		14-17 ans		18-24 ans		25 - 29 ans	
		Acciden- ta	Tués	Acciden- ta	Tués	Acciden- ta	Tués	Acciden- ta	Tués	Acciden- ta	Tués	Acciden- ta	Tués
Nombre d'accidents Jeunes	Saône-et-Loire	362	19	787	62	451	23	169	6	447	44	253	15
	Famille	7 776	283	17 925	1 117	9 600	519	9 125	155	12 385	755	7 154	394
	France métropolitaine	39 614	978	126 115	4 484	82 083	2 212	25 853	635	92 334	3 187	66 107	1 665
Part Jeunes Nombre d'accidents corporels Jeunes / Nombre d'accidents corporels	Saône-et-Loire	15%	7%	34%	22%	20%	8%	13%	3%	33%	21%	19%	7%
	Famille	15%	5%	35%	21%	19%	10%	13%	4%	32%	18%	18%	10%
	France métropolitaine	11%	5%	35%	21%	23%	10%	9%	4%	32%	18%	22%	10%

Tableau 22 : importance de l'enjeu « Jeunes 25 - 29 ans »

	2012			2013			2014			2015			2016		
	Acciden- ta	Tués	Blessés	Acciden- ta	Tués	Blessés	Acciden- ta	Tués	Blessés	Acciden- ta	Tués	Blessés	Acciden- ta	Tués	Blessés
Saône-et-Loire	10	10	3	5	5	0	10	13	2	12	13	6	7	8	5

Tableau 23 : évolution du nombre d'accidents avec un jeune tué, du nombre de jeunes tués et de jeunes blessés de 2012 à 2016

		Période 2007-2011			Période 2012-2016		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
En agglomération et hors autoroute	Saône-et-Loire	26%	51%	23%	23%	51%	25%
	Famille	25%	52%	23%	24%	51%	25%
	France métropolitaine	17%	53%	31%	15%	52%	33%
Hors agglomération et hors autoroute	Saône-et-Loire	20%	55%	25%	18%	57%	25%
	Famille	17%	57%	26%	15%	57%	27%
	France métropolitaine	15%	57%	28%	14%	56%	30%

Tableau 24 : répartition des jeunes impliqués dans un accident selon le milieu

ANNEXES

		Période 2007-2011			Période 2012-2016		
		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Piétons et cyclistes	Saône-et-Loire	11%	2%	3%	7%	3%	3%
	Famille	10%	4%	4%	12%	5%	5%
	France métropolitaine	16%	6%	6%	20%	7%	7%
Véhicules de tourisme	Saône-et-Loire	24%	67%	61%	34%	72%	67%
	Famille	21%	66%	66%	25%	70%	67%
	France métropolitaine	21%	61%	60%	25%	64%	61%
Cyclomoteurs	Saône-et-Loire	54%	14%	6%	46%	8%	5%
	Famille	59%	15%	7%	52%	11%	6%
	France métropolitaine	54%	16%	8%	44%	12%	6%
Moto	Saône-et-Loire	6%	7%	11%	7%	8%	10%
	Famille	5%	8%	11%	6%	8%	11%
	France métropolitaine	6%	11%	16%	7%	11%	16%
Véhicules utilitaires	Saône-et-Loire	3%	5%	9%	4%	6%	7%
	Famille	1%	4%	6%	1%	4%	6%
	France métropolitaine	1%	4%	6%	1%	4%	6%
Poids Lourds	Saône-et-Loire	0%	2%	4%	0%	3%	6%
	Famille	0%	1%	3%	0%	1%	3%
	France métropolitaine	0%	1%	2%	0%	1%	2%
Autres	Saône-et-Loire	3%	3%	6%	1%	1%	2%
	Famille	3%	2%	2%	3%	1%	2%
	France métropolitaine	2%	2%	3%	3%	1%	2%

Tableau 25 : part de jeunes impliqués dans un accident selon le mode de déplacement

ANNEXES

D – SENIORS

		Période 2007-2011				Période 2012-2016			
		Accidents 65-74 ans	Tués 65-74 ans	Accidents 75 ans et +	Tués 75 ans et +	Accidents 65-74 ans	Tués 65-74 ans	Accidents 75 ans et +	Tués 75 ans et +
Nombre d'accidents Seniors	Saône-et-Loire	266	17	263	28	204	27	197	30
	Famille	5 383	361	5 744	692	5 240	361	5 207	655
	France métropolitaine	30 963	1 470	28 825	2 545	30 007	1 433	25 802	2 488
Part Seniors Nombre d'accidents corporels Seniors / Nombre d'accidents corporels	Saône-et-Loire	12%	6%	11%	10%	15%	13%	15%	15%
	Famille	11%	7%	11%	13%	13%	9%	13%	16%
	France métropolitaine	9%	7%	8%	12%	10%	8%	9%	14%

Tableau 26 : importance de l'enjeu "Seniors"

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		65-74 ans	75 ans et +	65-74 ans	75 ans et +
En agglomération et hors autoroute	Saône-et-Loire	45%	55%	46%	54%
	Famille	46%	54%	47%	53%
	France métropolitaine	50%	50%	52%	48%
Hors agglomération et hors autoroute	Saône-et-Loire	56%	44%	55%	45%
	Famille	50%	50%	52%	48%
	France métropolitaine	52%	48%	55%	45%

Tableau 27 : répartition des seniors impliqués dans un accident selon le milieu

ANNEXES

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		65-74 ans	75 ans et +	65-74 ans	75 ans et +
Piétons et cyclistes	Saône-et-Loire	15%	23%	23%	29%
	Famille	18%	27%	19%	28%
	France métropolitaine	21%	32%	22%	33%
Véhicules de tourisme	Saône-et-Loire	75%	70%	67%	66%
	Famille	73%	68%	71%	68%
	France métropolitaine	70%	63%	68%	62%
Cyclomoteurs	Saône-et-Loire	2%	1%	2%	1%
	Famille	2%	1%	1%	1%
	France métropolitaine	1%	1%	1%	1%
Moto	Saône-et-Loire	1%	0%	1%	1%
	Famille	1%	0%	2%	0%
	France métropolitaine	2%	0%	3%	1%
Véhicules utilitaires	Saône-et-Loire	4%	3%	4%	3%
	Famille	3%	2%	4%	2%
	France métropolitaine	2%	0%	3%	1%
Poids Lourds	Saône-et-Loire	1%	1%	1%	0%
	Famille	1%	0%	1%	0%
	France métropolitaine	1%	0%	1%	0%
Autres	Saône-et-Loire	2%	2%	3%	0%
	Famille	2%	2%	2%	1%
	France métropolitaine	2%	2%	2%	1%

Tableau 28 : part de seniors impliqués dans un accident selon le mode de déplacement

ANNEXES

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		65-74 ans	75 ans et +	65-74 ans	75 ans et +
Piétons et cyclistes	Saône-et-Loire	15%	23%	23%	20%
	Famille	18%	27%	19%	28%
	France métropolitaine	21%	32%	22%	33%
Véhicules de tourisme	Saône-et-Loire	75%	70%	67%	66%
	Famille	73%	68%	71%	68%
	France métropolitaine	70%	63%	68%	62%
Cyclomoteurs	Saône-et-Loire	2%	1%	2%	1%
	Famille	2%	1%	1%	1%
	France métropolitaine	1%	1%	1%	1%
Moto	Saône-et-Loire	1%	0%	1%	1%
	Famille	1%	0%	2%	0%
	France métropolitaine	2%	0%	3%	1%
Véhicules utilitaires	Saône-et-Loire	4%	3%	4%	3%
	Famille	3%	2%	4%	2%
	France métropolitaine	2%	0%	3%	1%
Poids Lourds	Saône-et-Loire	1%	1%	1%	0%
	Famille	1%	0%	1%	0%
	France métropolitaine	1%	0%	1%	0%
Autres	Saône-et-Loire	2%	2%	3%	0%
	Famille	2%	2%	2%	1%
	France métropolitaine	2%	2%	2%	1%

Tableau 28 : part de seniors impliqués dans un accident selon le mode de déplacement

ANNEXES

E – PARTAGE DE LA VOIRIE

Piétons

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Tués piétons Hors autoroute	Accidents impliquant un piéton Hors autoroute	Tués piétons Hors autoroute
Nombre d'accidents corporels Hors autoroute	Saône-et-Loire	2 126	257	1 241	190
	Famille	49 343	5 094	37 841	3 936
	France métropolitaine	336 072	19 771	264 856	15 930
Nombre d'accidents Piétons	Saône-et-Loire	279	19	192	30
	Famille	6 737	530	5 662	464
	France métropolitaine	62 442	2 490	54 616	2 292
Part Piétons	Saône-et-Loire	13%	7%	15%	16%
	Famille	14%	10%	15%	12%
	France métropolitaine	19%	13%	21%	14%

Tableau 29 : accidentalité impliquant un piéton hors autoroute

		Période 2007-2011	Période 2012-2016
Part des Accidents piéton en agglo (- 5000 Hab) Hors autoroute / totalité accidents (- 5000 Hab)	Saône-et-Loire	12%	13%
	Famille	18%	21%
	France métropolitaine	17%	21%
Part des Accidents piéton en agglo (+ 5000 Hab) Hors autoroute / totalité accidents (+ 5000 Hab)	Saône-et-Loire	24%	35%
	Famille	21%	24%
	France métropolitaine	24%	27%

Tableau 30 : importance de l'enjeu « Partage de la voirie » / « Piétons » / « Agglomération »

ANNEXES

		Période 2007-2011	Période 2012-2016
Nombre d'accidents corporels Hors agglomération Hors autoroute	Saône-et-Loire	901	623
	Famille	20 127	16 632
	France métropolitaine	84 908	68 410
Nombre d'accidents Piétons	Saône-et-Loire	25	18
	Famille	734	654
	France métropolitaine	3 313	3 039
Part Piétons	Saône-et-Loire	3%	3%
	Famille	4%	4%
	France métropolitaine	4%	4%

Tableau 31 : accidents impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute

Vélos

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents impliquant un vélo Hors autoroute	Tués vélos Hors autoroute	Accidents impliquant un vélo Hors autoroute	Tués vélos Hors autoroute
Nombre d'accidents corporels Hors autoroute	Saône-et-Loire	2 126	257	1 241	190
	Famille	49 343	5 094	37 841	3 936
	France métropolitaine	336 072	19 771	264 856	15 930
Nombre d'accidents Vélos	Saône-et-Loire	100	5	78	11
	Famille	2 976	155	2 612	159
	France métropolitaine	19 966	647	18 529	666
Part Vélos	Saône-et-Loire	5%	2%	6%	6%
	Famille	6%	3%	7%	4%
	France métropolitaine	6%	3%	7%	4%

Tableau 32: accidentalité impliquant un vélo hors autoroute

ANNEXES

		Période 2007-2011	Période 2012-2016
Nombre d'accidents corporels Hors agglomération Hors autoroute	Saône-et-Loire	901	623
	Famille	20 127	16 632
	France métropolitaine	84 908	68 410
Nombre d'accidents Vélos	Saône-et-Loire	27	23
	Famille	751	723
	France métropolitaine	2 938	2 893
Part Vélos	Saône-et-Loire	3%	4%
	Famille	4%	4%
	France métropolitaine	3%	4%

Tableau 33 : accidents impliquant un vélo hors agglomération et hors autoroute

		Période 2007-2011	Période 2012-2016
Part des Accidents vélos en agglo (- 5000 Hab) Hors autoroute / totalité accidents (- 5000 Hab)	Saône-et-Loire	7%	11%
	Famille	7%	8%
	France métropolitaine	7%	8%
Part des Accidents vélos en agglo (+ 5000 Hab) Hors autoroute / totalité accidents (+ 5000 Hab)	Saône-et-Loire	6%	8%
	Famille	7%	9%
	France métropolitaine	8%	8%

Tableau 34 : importance de l'enjeu « Partage de la voirie » / « Vélos » / « Agglomération »

ANNEXES

F – DEUX-ROUES MOTORISÉS

		Période 2007-2011				Période 2012-2016			
		Accidents ≤ 125 cm ³	Tués ≤ 125 cm ³	Accidents > 125 cm ³	Tués > 125 cm ³	Accidents ≤ 125 cm ³	Tués ≤ 125 cm ³	Accidents > 125 cm ³	Tués > 125 cm ³
Nombre d'accidents 2RM	Saône-et-Loire	527	30	240	28	214	14	160	25
	Famille	12 388	473	5 716	654	7 585	262	4 638	522
	France métropolitaine	93 298	2 035	53 859	3 325	60 719	1 222	46 614	2 704
Part 2RM Nombre d'acciden ts corporels 2RM / Nombre d'acciden ts corporels	Saône-et-Loire	23%	11%	10%	10%	16%	7%	12%	12%
	Famille	24%	9%	11%	12%	19%	6%	12%	13%
	France métropolitaine	26%	10%	15%	16%	21%	7%	16%	16%

Tableau 35 : importance de l'enjeu « Deux-roues motorisés »

		Période 2007- 2011	Période 2012- 2016
< 50 ans	Saône-et-Loire	18%	15%
	Famille	18%	15%
	France métropolitaine	22%	18%
≥ 50 ans	Saône-et-Loire	2%	4%
	Famille	3%	4%
	France métropolitaine	3%	5%

Tableau 36 : part des personnes tuées en deux-roues motorisés par classes d'âges par rapport à la totalité des tués

ANNEXES

G – VITESSE

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents	Tués	Accidents	Tués
Nombre d'accidents corporels avec infractions connus	Saône-et-Loire	2 102	257	1 339	206
Nombre d'accidents avec vitesse inadaptée	Saône-et-Loire	642	75	321	42
Part Vitesse Nombre d'accidents corporels avec vitesse inadaptée / Nombre d'accidents corporels avec infractions connus	Saône-et-Loire	31%	29%	24%	20%

Tableau 37 : importance de l'enjeu « Vitesse »

H – DISTRACTEURS

		Période 2007-2011		Période 2012-2016	
		Accidents	Tués	Accidents	Tués
Nombre d'accidents corporels avec distracteurs connus	Saône-et-Loire	592	95	388	57
	Famille	13 727	1 817	11 186	1 484
	France métropolitaine	71 084	6 325	58 927	5 592
Nombre d'accidents « attention perturbée » Distracteurs	Saône-et-Loire	216	27	137	11
	Famille	5 974	496	4 685	378
	France métropolitaine	32 876	1 766	26 087	1 417
Part Distracteurs	Saône-et-Loire	36%	28%	35%	19%
	Famille	44%	27%	42%	25%
	France métropolitaine	46%	28%	44%	25%

Tableau 38 : importance de l'enjeu « Distracteurs »

Conception-réalisation : DDT de Saône-et-Loire

CONTACT

Loïc Duffy : Coordinateur Sécurité routière
srtic.csr.ddt-71@equipement-agriculture.gouv.fr