



**Pôle sécurité routière  
Etat/Conseil général**



# **Document Général d'Orientations 2013 - 2017**

## Table des matières

A - Rappel des enjeux et orientations d'actions pour le DGO 2009-2012.....	4
A1 - les jeunes : Orientations.....	4
Education.....	4
A2 - l'alcool : Orientations.....	4
Information.....	4
Formation.....	4
Contrôle et sanctions.....	4
A3 - les deux roues motorisés : Orientations.....	4
Infrastructures.....	4
Information.....	5
Formation.....	5
Education.....	5
Contrôle et sanctions .....	5
A4 - la vitesse : Orientations.....	5
Infrastructures.....	5
Information.....	5
Formation.....	5
Education.....	5
A5 - les obstacles fixes : Orientations.....	6
Infrastructures.....	6
Information.....	6
Education.....	6
A6 - les seniors : Orientations.....	6
Formation.....	6
A7 - adaptation du comportement aux conditions de circulation : Orientations.....	6
Communication.....	6
B - Analyse du DGO 2009 – 2012 par enjeu.....	7
B1 - préambule.....	7
B2 - examen par enjeu.....	8
les jeunes .....	8
L'alcool .....	8
Les deux roues motorisés.....	9
La vitesse.....	9
Les obstacles fixes.....	10
Les seniors.....	10
Adaptation des comportements.....	10
Autres enjeux.....	10
C - Evolution des chiffres clés et des caractéristiques de l'accidentologie.....	12
C1 - Evolution des chiffres clés dans l'Ain, en moyenne par semaine, entre les périodes 2003-2007 (en italiques) et 2007-2011.....	12
C2 - Evolution des caractéristiques de l'accidentologie, entre les périodes 2003-2007 (en italiques) et 2007-2011 .....	12
La localisation.....	12
Les usagers.....	13
Les comportements.....	13
Les circonstances des accidents.....	14
D - Bilans et recommandations .....	15

D1 - préambule .....	15
D2 - bilan des objectifs fixés pour le précédent DGO – période 2008-2012.....	15
D3 - les services et partenaires consultés.....	16
D4 - commentaires et orientations des services et partenaires consultés.....	16
D5 - propositions d'enjeux et orientations pour 2013 - 2017.....	21
Les 2RM .....	21
Les jeunes .....	22
L'alcool et les stupéfiants.....	22
Les seniors .....	23
La vitesse .....	23
L'adaptation des comportements aux conditions de circulation.....	23
Les obstacles fixes .....	24
Le risque professionnel .....	24
D6 - objectifs chiffrés et recommandations pour la période 2013 - 2017.....	24
E – Application et suivi du DGO .....	26
E5 – mise en œuvre du DGO 2013 - 2017.....	26
E6 – suivi du DGO 2013 - 2017.....	26

# A - Rappel des enjeux et orientations d'actions pour le DGO 2009-2012

## A1 - les jeunes : Orientations

### ✓ Education

- Renforcement du contrôle sanction
- Chasse aux grands manquements
- Relance et développement du continuum éducatif à l'école et au collège
- Implication d'animateurs sociaux-éducatifs et sportifs, dans le cadre du hors scolaire
- Orchestration par les collectivités locales d'une démarche participative globale à la sécurité routière
- Formation – sensibilisation :
- Elargissement des connaissances sur les risques routiers et leurs conséquence

## A2 - l'alcool : Orientations

### ✓ Information

- Informer les acteurs potentiels et notamment les jeunes sur toutes les addictions
- Sensibiliser les maires pour développer les actions «Sam – Capitaine de soirée» lors des manifestations sportives ou autres

### ✓ Formation

- Inclure un module «risques addictions, effets et conséquences» dans les Formations BSR et permis de conduire

### ✓ Contrôle et sanctions

- Tests salivaires à développer pour le dépistage des produits illicites

## A3 - les deux roues motorisés : Orientations

### ✓ Infrastructures

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les problèmes de glissance générés par certains équipements de la route (passages piétons,...)
- Favoriser la création d'une piste éducative pour les deux-roues
- Favoriser la création d'une piste pour les pratiquants de «stunt» (sport acrobatique)

### ✓ Information

- Inciter les conducteurs de deux-roues à porter des vêtements adaptés et visibles
- Sensibiliser les conducteurs de deux-roues aux risques routiers (vidéos,...)
- Informer les possesseurs de deux-roues sur les équipements obligatoires et les normes à respecter
- Sensibiliser les parents aux conséquences du non-respect des normes d'homologation des cyclomoteurs (assurance,...)

### ✓ Formation

- Sensibiliser les usagers à la prise en compte des deux-roues (auto-écoles, stages de récupération de points,...)
- Mettre en place des formations pratiques pour une meilleure maîtrise des deux-roues et une prise de conscience du risque encouru (journée des braves,...)
- Mettre en place des formations sur les conséquences des accidents (handicaps,...)
- Faire prendre conscience des dangers de la route dans le cadre familial (jeu de société,...)
- Mettre en place une formation à la conduite en groupe

### ✓ Education

- Sensibiliser les lycéens aux conséquences des accidents (handicaps,...)
- Sensibiliser les lycéens sur l'importance de l'entretien des cyclomoteurs (vidéos réalisées par des lycéens,...)

### ✓ Contrôle et sanctions

- Renforcer le contrôle des cyclomoteurs
- Mettre en place des stages alternatifs aux poursuites pénales

## **A4 - la vitesse : Orientations**

### ✓ Infrastructures

- Dispositif réducteur de vitesse type bandes rugueuses
- Lisibilité et pertinence de la signalisation : partenariat avec les collectivités territoriales

### ✓ Information

- Communication : provoquer la réaction des usagers (films sans concessions)

### ✓ Formation

- Auto-école : intégration de modules obligatoires type «maîtrise de la vitesse» et «gestion des interdistances»

### ✓ Education

- Continuum éducatif : travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers, formation tout au long de la vie

## **A5 - les obstacles fixes : Orientations**

### **✓ Infrastructures**

- Protection des alignements d'arbres par des glissières de sécurité ou limitation des vitesses
- Conventions entre les gestionnaires et les concessionnaires pour les poteaux
- Appuis de ponts à isoler, bordures à abaisser

### **✓ Information**

- Communication : provoquer la réaction des usagers (films sans concessions)

### **✓ Education**

- Continuum éducatif : travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers, formation tout au long de la vie

## **A6 - les seniors : Orientations**

### **✓ Formation**

- Poursuite des audits seniors avec évaluation

A partir de 2010, au regard de l'accidentalité des derniers mois, il est apparu clairement qu'un des facteurs aggravants concerne l'inadaptation du comportement aux conditions de circulation. Il peut s'agir d'une mauvaise prise en compte des conditions météo, d'une vitesse inadaptée à l'infrastructure,... Il a donc été décidé d'ajouter un enjeu complémentaire lors de l'appel à projets 2010 :

## **A7 - adaptation du comportement aux conditions de circulation : Orientations**

### **✓ Communication**

- Provoquer la réaction des usagers (spots radio, autres médias)
- Continuum éducatif : travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers,
- Formation tout au long de la vie
- Elargissement des connaissances sur les risques routiers et leurs conséquences

## B - Analyse du DGO 2009 – 2012 par enjeu

### B1 - préambule

Cette analyse porte sur l'examen des Programmes Annuels d'Actions de Sécurité Routière (**PDASR**), et sur l'analyse des données de l'accidentalité, étant précisé que ces données sont arrêtées à fin 2011.

Pour chaque PDASR, le Pôle Sécurité Routière diffuse largement son dossier d'appel à projets à l'ensemble de ses partenaires, suivant une liste de contacts régulièrement actualisée. Dans ce dossier figure notamment la notice explicative, qui reprend systématiquement les enjeux du DGO en cours, en indiquant l'évolution de l'accidentalité constatée sur une période glissante de 5 années. Les propositions d'actions reçues sont examinées par le Pôle SR, et font l'objet d'une présentation pour validation lors des différents comités de pilotage annuels. Dans leur très grande majorité, les projets proposés sont retenus, avec ou sans aide financière du Pôle. En effet, dans de très nombreux cas, ces actions ne nécessitent pas de soutien financier, mais éventuellement un accompagnement de la part des IDSR, et/ou la mise à disposition de matériels et/ou supports de communication.

Les actions inscrites au PDASR sont classées selon les enjeux du DGO. Toutefois, ce classement est perfectible dans la mesure où la majorité des projets abordent transversalement plusieurs thèmes. En effet, il est assez fréquent qu'une action destinée à un public "jeunes" aborde d'autres problématiques (la vitesse, l'alcool, les 2 roues motorisés...), de même pour les "seniors" (la vitesse, l'adaptation des comportements, la prise de médicaments...)...Mais en règle générale, les actions en milieu scolaire sont systématiquement rattachées à l'enjeu "les jeunes", sauf celles qui traitent uniquement de la conduite d'un 2 roues motorisé, alors que les actions "SAM – capitaines de soirée" sont dans le thème "alcool", quel que soit le public concerné.

Pour 2008, le classement est différent et ne correspond pas à celui adopté à partir de l'exercice 2009, année de mise en oeuvre du DGO. L'examen des PDASR portera donc sur les 4 années 2009 à 2012.

Enfin, il est évident que le PDASR n'offre qu'une vision partielle des initiatives / actions de sensibilisation à la sécurité routière, tous les projets ne faisant pas obligatoirement l'objet d'une demande d'inscription auprès du Pôle SR. L'examen qui suit sera essentiellement d'ordre quantitatif, tant il est délicat d'évaluer la portée de ces nombreux projets..

## **B2 - examen par enjeu**

### **✓ les jeunes**

Il s'agit du thème regroupant le plus d'actions sur la période examinée. A noter, malgré une promotion régulière du dispositif, l'absence totale de projets "Label Vie" destinés à encourager et soutenir les initiatives portées directement par les jeunes de 14 à 28 ans.

- Jusqu'en 2009, quelques actions ciblées "contrat éducatif local", dans le cadre des PEL-CEL pilotée par l'ex-DDJS. Conformément aux recommandations du DGO, un volet "formation à la sécurité routière" a d'ailleurs été intégré dans le programme annuel de formation de la DDJS, mais sans rencontrer un grand succès auprès des animateurs. Parallèlement, le CDPR poursuit depuis 2010 une campagne de sensibilisation auprès des animateurs et éducateurs "hors champ scolaire", mais les retombées en terme de projets initiés par les structures concernés restent très faibles.
- On trouve dans ce thème les actions récurrentes portées par le CDPR, Prévention MAIF, la Ville de Bourg, l'AFERE (jusqu'à 2011) auprès des élèves de primaire ou les collégiens, et qui abordent essentiellement l'aide à l'APER ou à l'ASSR. La sensibilisation régulière des chefs d'établissements, enseignants, référents sécurité routière, semble porter ses fruits : les initiatives (d'une journée à une semaine) de plus en plus nombreuses directement portées par les établissements scolaires, du primaire jusqu'aux lycées professionnels, sont tout à fait conformes au principe de continuum éducatif.
- Les actions en centres de loisirs (JL Bourg, Trombes en Dombes, UFCV, MEJ Chatillon) permettent d'aborder la sécurité routière de manière plus ludique, en impliquant et en rendant acteurs les enfants, des plus jeunes (JL Bourg) aux jeunes adultes (Trombes, MJC Bourg). Dans certains cas, ces actions se concrétisent par la réalisation de supports de communications (dessins, affiches, DVD..) qui peuvent compléter les campagnes nationales de sensibilisation, et être utilisables par d'autres structures.
- Depuis 2010, l'Association Avenir Santé intervient directement auprès des candidats au permis de conduire, dans les autos écoles. En 2009 seulement, l'Automobile Club a réalisé une action d'apprentissage complémentaire de la conduite pour de jeunes conducteurs (stages types "Centaure").
- Ces dernières années, des actions de sensibilisation sont menées en direction des apprentis dans le cadre d'actions concertées pilotées par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (en lien avec PSRE), ou lors d'initiatives individuelles dans certaines Maisons Familiales Rurales (MFR) par exemple, ou chez les compagnons du devoir à Pont de Veyle.
- Le Conseil général réalise chaque année une campagne de sensibilisation aux règles de sécurité dans les transports scolaires auprès de l'ensemble des élèves de 6èmes du département.

### **✓ L'alcool**

Comme indiqué en préambule, de nombreuses actions abordent ce thème, avec d'autres, notamment celles destinées au public "jeunes". Les actions récurrentes de la période de couverture du DGO sont essentiellement :

- le volet "SAM capitaine de soirée" que pilote le CDPR sur le département. Environ 60 évènements sont gérés directement par le Comité. Toutefois, à partir de 2012, compte tenu notamment de l'obligation faite aux usagers d'avoir un éthylotest disponible dans son véhicule, le CDPR réduit le nombre des interventions. Parallèlement, le Pôle SR a eu à soutenir directement, avec ses IDSR et/ou avec mise à disposition de matériels (borne éthylotests, éthylotests, affiches, supports de communication..) des initiatives variées : mairies, soirées conscrits, soirées anniversaires, printemps des vins du Bugey en partenariat avec le Progrès, festivals de musique, soirée St Sylvestre avec la Clé des Chants, etc...
- les stages alcool sous maîtrise d'ouvrage du SPIP (contrevenants) et réalisés par l'AFCCA. L'évaluation souhaitée par le Pôle en 2011, a priori délicate à réaliser, semble néanmoins montrer la pertinence de ces stages au regard du taux de récidive.
- aide financière du Pôle pour l'acquisition de matériel pédagogique pour le Comité départemental de l'ANPAA.
- formation d'IDSR (assurée par l'ANPAA) fin 2011 ou par le Pôle d'appui Rhône-Alpes sur le thème "alcool et addictions" afin de permettre à ces intervenants de porter un message fiable auprès de différents publics, et acquisition par le Pôle d'un kit de sensibilisation (lunettes de simulation). Pour l'appel à projets de 2012, les porteurs de projets ont d'ailleurs été informés et incités à recourir à ces nouvelles possibilités d'intervention, mais sans grand succès.

#### ✓ **Les deux roues motorisés**

- la majorité des interventions sur ce thème se fait en établissements scolaires, essentiellement auprès des élèves de 5ème et 4ème. Le Pôle dispose de 2 simulateurs de conduite, qui nécessitent en général la présence de 2 IDSR. Il est parfois impossible d'identifier 2 intervenants, d'où le report ou l'annulation d'un nombre non négligeable d'actions. Le respect strict des horaires en établissement scolaire peut être un frein à la qualité du message diffusé, ainsi que l'aspect ludique du simulateur et – parfois – le manque d'implication de l'encadrement pédagogique.
- la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) intervient assez régulièrement sur ce thème, essentiellement dans les lycées.
- le Pôle SR a été partenaire (jusqu' en 2011) du département du Jura dans le cadre de la "journée des braves" organisée sur le circuit de Bresse. Ce partenariat, initialement concrétisé par une présence active sur le terrain, s'est finalement limité à un "simple" partenariat financier, et n'a donc pas été reconduit.
- depuis 2010, le Pôle organise une journée 2RM pour une cinquantaine de motards, dont la moitié de contrevenants qui se voient proposer une alternative aux sanctions en échange de leur participation active à ce stage.
- le Pôle SR est également présent sur certaines manifestations axées "2 RM", comme le marché de la moto d'occasion à Ambérieu en Bugey (2010 et 2011).

#### ✓ **La vitesse**

- en 2009, 4 communes ont porté des projets axés sur la vitesse, certains complétés par une campagne de sensibilisation avec les panneaux indicateurs de vitesse (PIV), et une école a mené une réflexion avec ses élèves pour une sensibilisation à la vitesse auprès des usagers circulant à proximité.

- en 2010, 2011 et 2012, aucune action directement rattachée à ce thème, mais bien évidemment cette problématique a pu être abordée en complément sur des actions listées dans les autres enjeux.
- en parallèle, poursuite des campagnes PIV auprès des collectivités.

### ✓ **Les obstacles fixes**

- en 2009, 2 actions ont abordées ce thème, dont une plus particulièrement par le Comité Départemental Cyclotourisme de l'Ain, dont les adhérents avaient pour mission d'identifier les équipements/obstacles pouvant être jugés dangereux pour la pratique du vélo.
- en 2010, 2011 et 2012, aucune action directement rattachée à ce thème, mais bien évidemment cette problématique a pu être abordée en complément sur des actions listées dans les autres enjeux, notamment celles s'intéressant aux 2RM.

### ✓ **Les seniors**

- reconduction annuelle sur la période 2009 – 2012 des actions en direction des seniors portées par le Comité Départemental de la Prévention Routière (CDPR) = audits avec présence systématique d'un médecin, et de l'Automobile Club (audits de conduite et remise à niveau du code).
- quelques actions ponctuelles de sensibilisation portées par des mairies ou un club de seniors, ou par la Police.

Il semble exister une réelle demande de cette population pour ce type d'action, mais avec parallèlement une certaine appréhension à l'idée de se voir signifier une possible incapacité à conduire en sécurité...

### ✓ **Adaptation des comportements**

- thème nouveau ajouté à partir de 2010. Quelques actions initiées par des communes (mairies de Grièges, Péronnas par exemple). Dans la grande majorité des cas, ce thème est abordé transversalement avec d'autres, dans le cadre de projets globaux.
- campagnes de communication portées par le Pôle SR, en partenariat avec le journal Voix de l'Ain (cahiers de la SR), ou la radio (NRJ, ..).
- actions de sensibilisation à l'éco-conduite portée par le Pôle SR, à destination des agents de l'Etat et du CG.
- Depuis 2010, le Conseil général organise pour ses agents 2 formations à la sécurité routière : éco-conduite et améliorer la sécurité par sa conduite.

### ✓ **Autres enjeux**

On retrouve dans cette rubrique de nombreuses actions sans thème particulier, ou sans public spécifique.

- en 2009, des projets lors de manifestations grand public (centre de secours pompiers, comité de la foire de Villars les Dombes), sensibilisation aux risques routiers pour les pensionnaires de l'ADAPEI), poursuite du programme 50cinq du PIPA (risque routier en entreprises).

- pour 2010, de nouvelles actions ciblées "risque routiers en entreprises", des manifestations grand public (mairie de Marboz, Niévroz) ou en centre de secours (Péron, Lagnieu.), lancement du programme "AJC Pro" en partenariat avec la CAPEB, formation des assistants familiaux du CG, etc.
- idem en 2011.
- en 2012 : sensibilisation assurée par le CDPR auprès des enseignants du primaire et des animateurs "hors champ scolaire" (cf commentaires dans l'enjeu "jeunes"), actions grand public (foires de Chatillon, de Montluel).

Ces actions grand public, quel que soit l'enjeu, nécessitent d'ailleurs une indispensable préparation en amont avec les IDSR afin de bien cerner les objectifs et les moyens mis en œuvre. En effet, les organisateurs ont bien souvent la volonté de faire, mais sans savoir précisément quoi et comment. Le Pôle a donc, à ce stade, une importante mission de conseil et d'orientation.

A noter également la mise à disposition de supports de communication, notamment pour des actions menées en interne par des entreprises du département.

## C - Evolution des chiffres clés et des caractéristiques de l'accidentologie

**Rappel** : les données retenues pour l'analyse des données de l'accidentalité portent sur la période 2007 – 2011

### C1 - Evolution des chiffres clés dans l'Ain, en moyenne par semaine, entre les périodes 2003-2007 (en italiques) et 2007-2011

- ✓ 11 accidents corporels => 10
- ✓ 1 tué => 0,8
- ✓ 7 blessés hospitalisés => 5
- ✓ 9 blessés non hospitalisés => 6
- ✓ indice de gravité\* dans l'Ain en 2007 : 9,9 => 10 en 2011

(\*indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents)

### C2 - Evolution des caractéristiques de l'accidentologie, entre les périodes 2003-2007 (en italiques) et 2007-2011

#### ✓ La localisation

- plus d'accidents \*\* en rase campagne (60% contre 32%), en intersection (32% contre 28%), et dans les agglomérations de moins de 5000 habitants (19% contre 7%).
- idem précédente période, plus d'accidents \*\* en rase campagne (59% contre 30%), dans les agglomérations de moins de 5000 habitants (19% contre 10%) et en légère hausse en intersection (38% contre 28%).
- les accidents les plus graves sont ceux en bas et sommets de côte, en virage, en rase campagne et hors intersection.

évolution entre les périodes 2003-2007 et 2007-2011 :	Pourcentage d'accidents		Indice de gravité (Nb. tués pour 100 accidents)	
	Bas de côte	3,4 %	3,2 %	18,6 %
Sommet de côte	3 %	2,5 %	14,6 %	3,2 %
virage	29,3 %	29,6 %	15,1 %	11,1 %
Rase campagne	58,8 %	56,1 %	14,7 %	14,8 %
Hors intersection	66,1 %	60,7 %	14,5 %	13,1 %
Stabilité dans la répartition des accidents mais indice de gravité en légère baisse				

\*\* (par rapport à la moyenne nationale)

## ✓ Les usagers

- plus d'accidents \*\* avec au moins 1 VL (89 % contre 80 %)
- plus d'accidents avec au moins 1 VL (89 % contre 83 %)
- 26% des conducteurs impliqués dans des accidents corporels sont des nouveaux possesseurs de permis (0 à 1 an)
  
- plus de tués\*\* en VL (63 % contre 55 %), de jeunes de 15 à 24 ans (29 % contre 27%) et de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans (17 % contre 14 %)
- tués en VL : légère augmentation dans l'Ain (66 % contre 55 %)
- jeunes 15-24 : stabilité dans l'Ain, légère baisse au niveau national (29 % contre 25 %)
- jeunes automobilistes 18 -24 : stabilité dans l'Ain (17 à 18 %).
  
- les accidents les plus graves sont ceux impliquant au moins 1 PL
- dans le département, pour les deux périodes, le taux de gravité a légèrement augmenté (9 % contre 9,5 % - 4 tués et 22 blessés hosp. contre 4 tués et 18 blessés hosp.)
  
- donnée complémentaire, non étudiée pour le précédent DGO, concernant les accidents du travail, en mission et trajet domicile -travail. Statistiques du régime général de la Sécurité sociale, (c'est à dire hors MSA, RSI, CNRACL), pour les salariés d'entreprises de l'Ain, quel que soit le lieu de l'accident :

	Accidents avec arrêt	Nb tués	Nb jours arrêt IJ
Mission 2007	149	2	9 763
Mission 2008	144	2	11 564
Mission 2009	150	0	10 902
Mission 2010	150	2	10 865
Mission 2011	125	2	9 893
Total	718	8	52 987

	Accidents avec arrêt	Nb tués	Nb jours arrêt IJ
Trajet 2007	721	3	49 966
Trajet 2008	738	7	50 859
Trajet 2009	692	3	50 825
Trajet 2010	721	6	57 335
Trajet 2011	658	3	54 580
Total	3 530	22	263 565

## ✓ Les comportements

- plus d'accidents\*\* avec un véhicule seul (29 % contre 21 %)
- baisse significative dans l'Ain (24 % contre 21 %)
  
- plus de tués \*\* avec un véhicule seul (40 % contre 37 %)

- baisse plus importante dans l'Ain qu'au niveau national (36 % contre 36 %)
- *les accidents les plus graves sont ceux avec alcoolémie positive*
- dans l'Ain, pour 2007 – 2011, le pourcentage de tués dans les accidents avec alcoolémie est de 32 % (soit 1 tué sur 3) et représente la première cause de mortalité.

#### ✓ Les circonstances des accidents

- *plus d'accidents \*\* les samedis, dimanches, veilles de fêtes et jours fériés (36% contre 29 %), la nuit, à l'aube, ou au crépuscule (35% contre 32 %), par mauvais temps (22 % contre 18 %) et sur chaussée mouillée (20 % contre 17 %)*
- samedis, dimanches, veilles de fêtes et fêtes (31 % contre 29 %)
- la nuit, à l'aube et au crépuscule ( 33 % contre 31 %)
- par mauvais temps (25 % contre 18 %)
- sur chaussée mouillée (20 % contre 18 %)
- *plus de tués \*\* dans des collisions avec obstacles fixes (43 % contre 37 %) et notamment avec arbres (16 % contre 10 %)*
- le nombre de tués contre un obstacle fixe a baissé dans l'Ain par rapport au niveau national (34 % contre 38 %)
- stabilité pour les tués contre arbre(18 % contre 12 %)
- *les accidents les plus graves sont des collisions avec arbres et poteaux*
- pour les 2 périodes, dans l'Ain, les accidents contre les arbres ont chuté (de 22 % à 19,8%), mais leur taux de gravité a augmenté (de 28,6 % à 34,2 %). Les collisions contre des poteaux apparaissent quant à elles en légère baisse (de 8,5 % à 7 %), mais leur taux de gravité reste stable (de 21,2 % à 21,6 %)

\*\* (par rapport à la moyenne nationale)

## D - Bilans et recommandations

**Rappel** : les données retenues pour l'analyse des données de l'accidentalité portent sur la période 2007 – 2011.

### **D1 - préambule**

Les différents services et partenaires concernés ont été sollicités pour produire un bilan quantitatif et surtout qualitatif de ce qui a été réalisé, ainsi que des recommandations pour la période 2013-2017. Les enjeux retenus pour 2009-2012 se déclinaient en trois grandes orientations : éducation-formation-information-apprentissage, puis infrastructure et enfin contrôle et sanctions.

Le 27 novembre 2012 s'est tenue la réunion officialisant la relance du Conseil National de la Sécurité Routière, qui confirme à nouveau les grands enjeux nationaux : les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, la vitesse, les 2RM et le téléphone ou autres distracteurs au volant. Une des annonces essentielles concerne la réduction du nombre de tués à moins de 2000 à l'horizon 2020.

### **D2 - bilan des objectifs fixés pour le précédent DGO – période 2008-2012**

- diminuer le total de tués à moins de 220 morts, soit une baisse de 35 % par rapport à la période 2003-2007 (336 morts) : pour la période 2007 – 2011, le nombre de tués est de 248 (contre 336), soit une baisse significative de 26 %, **mais l'objectif n'est pas atteint.** Au niveau national (métropole seule), la baisse enregistrée entre les périodes 2003 – 2007 et 2007 – 2011 se limite toutefois à 18,7 %
- réduire la proportion de jeunes tués (15 à 24 ans) à moins de 25 % : la proportion des jeunes tués passe de 28 % à 29 %, malgré une baisse importante du nombre de ces tués (de 95 à 72) **l'objectif n'est pas atteint**
- diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale à moins de 65 : le nombre de tués passe de 68 à 47, soit 19 % du total des tués. **L'objectif est atteint.**
- diminuer le nombre d'usagers de 2 roues motorisés tués à moins de 50 sur la période : baisse significative du nombre de tués chez les usagers en 2RM : de 72 à 42, soit une baisse de 21 % à 17 % du total. **L'objectif est atteint**
- diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels impliquant un véhicule seul à moins de 90 : baisse du nombre de tués dans un accident impliquant un véhicule seul : de 137 à 88, soit une baisse de 41 % à 35 %. **L'objectif est atteint**
- diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels avec collisions contre des obstacles fixes à moins de 100 : baisse du nombre de tués dans les collisions contre obstacles fixes : de 150 à 98, soit une baisse de 45 % à 39 %. **L'objectif est atteint**
- réduire la proportion de seniors tués à moins de 16 % : augmentation inquiétante du pourcentage de tués chez seniors : de 20,6 % à 25,4 % : **l'objectif n'est pas atteint**

### **D3 - les services et partenaires consultés**

Le Conseil général de l'Ain (pour le volet infrastructure notamment), la Direction Départementale de la Sécurité Publique et la Gendarmerie (volet contrôles et sanctions), la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale et la Direction Départementale de la Cohésion Sociale (volet éducation-formation-information-apprentissage) et la Direction des Risques Professionnels et de la Santé au Travail de la CARSAT Rhône Alpes, pour le risque professionnel.

### **D4 - commentaires et orientations des services et partenaires consultés**

**Le Groupement de Gendarmerie Départemental de l'Ain**, dans sa lettre du 12 octobre 2012, apporte diverses informations quantitatives sur les contrôles et sanctions pour la période du 1er janvier 2009 au 31 août 2012. Pour les objectifs à atteindre sur la période 2013-2017, la vitesse et l'alcool restent des enjeux majeurs car demeurant les causes principales des accidents corporels et mortels. Une attention particulière doit être portée sur les conduites suite à consommation de stupéfiants. En effet, ce phénomène prend de l'ampleur depuis 2009 (2009 – 2011 = + **276%** des infractions relevées, évidemment lié à la multiplication des contrôles). Si le nombre d'infractions pour vitesse excessive a diminué (2009 – 2011 = - **17%**), il apparaît par contre que les grands excès de vitesse restent constants, voire en sensible augmentation en 2011 (2009 – 2011 = + **7%**). Les 2 roues restent également une catégorie sur-représentée dans les accidents mortels (en particulier sur les 10 premiers mois de 2012), principalement en raison d'une vitesse excessive ou de dépassements dangereux. Il est donc important de poursuivre les contrôles sanctions à leur égard tout en maintenant les actions de prévention, notamment pour les jeunes permis moto et les conducteurs de cyclomoteurs (scooters en particulier).

Lors du COPIL du 24 octobre 2012, **la Direction Académique des Services de l'Éducation Nationale** a présenté le bilan des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière menées en milieu scolaire, et a proposé quelques pistes de réflexion pour l'actualisation du DGO : les thèmes (alcool, jeunes, vitesse, 2RM auxquels pourraient s'ajouter les produits stupéfiants) restent une forte actualité dans le département, marqué par l'accidentologie des jeunes. L'alcool et les produits stupéfiants sont des sujets régulièrement abordés dans le cadre des Comités d'Éducation à la Santé et la Citoyenneté. Les actions menées par les enseignants dans les écoles, collèges et les lycées sont nombreuses mais pas toujours mises en évidence. Les efforts doivent se poursuivre, surtout à destination des élèves les plus âgés.

Par lettres des 5 novembre et 17 décembre 2012, **la Direction Départementale de la Sécurité Publique** apporte un éclairage précis sur l'accidentalité en zone de compétence et sur les infractions relevées, avec un comparatif 2011 / 2012. Pour la période du 1er janvier au 30 septembre 2012, comparée à la même période 2011, le nombre d'accidents, le nombre de blessés hospitalisés et non hospitalisés, les infractions pour conduite en état alcoolique sont en baisse notoire. Par contre, on constate 4 tués en 2012, pour 0 en 2011 (1 sur Bourg et 3 sur Oyonnax), et une augmentation sensible des infractions pour conduite sous stupéfiants (-36% sur Bourg en Bresse, et +75% sur Oyonnax).

Par ailleurs, du point de vue du contrôle/sanction, un partenariat étroit pourrait être engagé entre les chefs de structures police - gendarmerie, et les OMP, en vue d'identifier les zones ciblées en terme d'accidents, de commissions d'infraction, ou de dangerosité, (zones tolérance zéro) et d'obtenir ainsi du tribunal de proximité une sanction sans concession.

Concernant l'adaptation des comportements aux conditions de circulation, cette orientation semble tout à fait judicieuse. Il apparaît notamment que les conditions de trafic (changements horaires ou climatologiques, affluence, pollution, présence de chantier...) ne sont pas suffisamment pris en compte par les automobilistes, ce qui explique les pics d'accidents enregistrés durant ces périodes. Il conviendrait d'accentuer les campagnes de communication visant à prévenir ce type

de risque (conduite de nuit, par temps de brouillard, de pluie ou de neige, conduite en circulation intense, respect des distances de freinage...). Il pourrait être envisagé dans ce cadre des partenariats avec des associations (exemple avec la Prévention Routière pour l'opération Lumière et Vision).

Enfin, la DDSP insiste sur la nécessité d'une orientation spécifique propre à Bourg en Bresse, concernant le risque usagers vulnérables (piéton, cycliste, 2RM) qui apparaît comme très marqué dans les statistiques 2012 notamment pour ce qui concerne les piétons. Une action de communication pour la signalisation des piétons type « parapluie fluo » pourrait être envisagée, ainsi que des opérations de répression renforcées

Au vu de ces éléments chiffrés, les orientations et recommandations préconisées, pour les volets éducation – information – sensibilisation et contrôle – sanction, sont :

### ✓ **Les jeunes**

- maintien des actions de sensibilisation à l'école et au collège (permis piéton, sécurité dans les transports scolaires, permis cycliste..)
- mise en œuvre d'actions de communication concernant les infractions pouvant être relevées à l'encontre des cyclistes,
- élargissement des actions de sensibilisation aux universités,
- renforcement du contrôle sanction concernant les grands manquements (citation aux audiences de la juridiction de proximité des jeunes conducteurs auteurs de grands excès de vitesse)
- mise en œuvre de stages alternatifs aux poursuites pénales en liaison avec le parquet et les OMP locaux

### ✓ **L'alcool et les stupéfiants**

- mise en place d'actions de sensibilisation auprès des universités,
- renforcement des opérations de contrôle aux abords des lieux festifs nocturnes, à l'occasion des soirées étudiantes du jeudi, ou la veille des vacances scolaires,
- mise en place d'opérations conjointes Police Nationale / Gendarmerie / Police Municipale en fin de semaine sur des lieux ciblés.

### ✓ **Les deux roues motorisés**

- sensibilisation des collectivités à la dangerosité de certains équipements routiers (passages piéton, signalisation de travaux, pistes cyclables, mobiliers urbains, éclairage..),
- renforcement de la communication en matière d'équipements de protection du conducteur (dispositions entrant en vigueur au 01/01/2013) et en matière d'entretien d'un deux roues
- maintien des actions "journée 2 RM",
- mise en œuvre d'opérations de contrôle concernant le respect des règles d'homologation des cyclomoteurs (lutte contre le débridage à l'aide du curvomètre, contrôle des revendeurs d'engins..),
- mise en œuvre d'actions aux abords des établissements scolaires en partenariat avec les directeurs d'établissements.

### ✓ **La vitesse**

- renforcement du contrôle sanction par une accentuation des opérations de contrôle avec interception (poste séparé),
- mise en œuvre d'opérations de contrôle ciblées (2 roues, poids lourds, véhicules étrangers),

- renforcement des opérations de contrôle en matière d'équipement (pneus lisses, défaut d'éclairage),
- renforcement des opérations de contrôle coordonnées (PN, Gie, PM) sur les axes accidentogènes,
- accentuation de la mise en œuvre de la procédure de confiscation des véhicules de grosse cylindrée lors d'infractions graves (immobilisation, mise en fourrière, confiscation),
- information des collectivités sur les améliorations pouvant être apportées sur les routes en matière de sécurité routière (modification de limitation, mise en place de dispositifs de réduction de la vitesse, défaut d'éclairage ou manque de visibilité).

#### ✓ **Les fautes de comportement**

- opérations de contrôles avec véhicules banalisés (téléphones portables, clignotants, feux rouges...),
- renforcement des actions de communication à destination des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, autres 2 roues).

#### ✓ **Les obstacles fixes**

- sensibilisation des collectivités aux obstacles dangereux relevés sur les chaussées,
- renforcement des actions de sensibilisation innovantes auprès des publics ciblés (ex : lâché de voiture depuis une grue, crash test, projection de films sans concession, visite d'un service hospitalier).

#### ✓ **Les seniors**

- renforcement des opérations de sensibilisation auprès des conducteurs seniors avec remise de dépliants.

La **Direction des Risques Professionnels et de la Santé au Travail de la CARSAT Rhône Alpes** rappelle l'enjeu fort que constitue la prise en compte du risque routier professionnel dans le prochain DGO. En s'appuyant sur les recommandations du livre blanc "prévenir le risque trajet domicile -travail", elle préconise de décliner cette thématique par les enjeux suivants :

- développer des politiques de mobilité dans les entreprises et dans les zones d'activité  
Actuellement seul l'aspect environnemental est traité dans les plans de déplacements inter-entreprises (PDIE). Elle souhaite que soient aussi intégrées la santé et sécurité des salariés et la sécurité routière. A ce sujet le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel (état et organismes de sécurité sociale) a rédigé un livre blanc «Prévenir le risque trajet domicile-travail», qui donne des orientations d'actions Pour ce faire, il est proposé de :
  - décliner les orientations du livre blanc,
  - former les relais qui accompagnent cette démarche, acteurs territoriaux (communautés de communes, CCI, conseillers en mobilité...) et bureaux d'étude,
  - animer localement des réunions pour les entreprises concernant la sécurité routière et le management des déplacements entre les lieux du domicile et du travail en partenariat avec PSRE,
  - favoriser cette démarche inter-entreprises en partenariat avec les acteurs locaux,
  - responsabiliser les entreprises en poursuivant la tenue des colloques «responsabilité civile et pénale» et «management des déplacements professionnels» en partenariat avec PSRE.

- inciter à mettre en place des plans de prévention du risque routier (PPRR) en entreprise dans le cadre du document unique d'évaluation des risques (DU) qui doit être établi depuis la loi de 2001. La campagne de 2011 de la direction générale du travail (DGT) a montré que la thématique risque routier était peu intégrée dans le DU, moins de 50 %. Participant à cet objectif :

- l'accompagnement des entreprises,
- la formation de correspondants sécurité routière en entreprise,
- le management des déplacements professionnels,
- l'animation de club "Sécurité Routière",
- les actions sur les équipements des véhicules utilitaires légers (VUL),
- l'incitation d'une formation post permis à la conduite professionnelle,
- les actions vers entreprises utilisant des flottes de véhicules importantes,
- les actions vers les chauffeurs de poids lourds intérimaires.

Dans une note du 19 novembre 2012, la **Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS)** livre ses réflexions sur le DGO 2009 - 2012, ainsi que ses recommandations pour 2013 – 2017. En préambule, la DDCS constate le relâchement du travail en commun des problématiques des politiques éducatives locales, de la lutte contre les drogues et la toxicomanie par rapport à celles de la sécurité routière. En outre, l'absence de rencontres régulières n'a pas favorisé les échanges entre services. De la même manière, les groupes de travail ou groupes de concertation qui donnaient à échanger autour des orientations respectives de chacune des missions à côté des comités de pilotage n'ont – semble-t-il - pas été maintenus...

Il est donc proposé de relancer la dynamique des groupes de travail dédiés à certaines des 6 thématiques identifiées dans le DGO et de mieux partager les réalisations initiées par chacun des deux comités de pilotage (MILDT – SÉCURITÉ ROUTIÈRE) vis-à-vis de l'autre.

Ensuite, parmi les 6 enjeux majeurs du précédent DGO concernant, à des degrés variables, la DDCS, 2 sont mis en exergue :

### ✓ Les jeunes

Au-delà de l'inexpérience juvénile des jeunes conducteurs, c'est la problématique des abus de produits psychoactifs qui paraît être à la source des mauvais résultats en matière de sécurité routière pour cette catégorie de population : sur-représentation dans l'accidentologie départementale et excès des taux d'alcoolémie constaté ou d'infraction à la législation des produits stupéfiants dans les relevés des contrôles et les analyses d'accidents routiers effectués.

Ces inclinations à des consommations abusives paraissent également être largement à l'origine des comportements routiers dangereux en ce qui concerne notamment la vitesse.

Enfin, il ne faut pas omettre que pour un certain nombre de jeunes, les comportements de conduite routière dangereuse relèvent d'une dimension initiatique de prise de risques, voire d'un comportement suicidaire dont les taux de « réussite » sont généralement élevés si on les rapporte à ceux des tentatives par d'autres voies (notamment par les médicaments).

- poursuivre les éléments de répression mentionnés,
- maintenir l'implication éducative de SR des animateurs socio-éducatifs et sportifs hors du temps scolaire,
- encourager l'orchestration par les collectivités locales d'une démarche participative globale à la SR,
- développer les formations spécifiques aux objectifs éducatifs définis au-dessus (animateurs, éducateurs en hors scolaire et élus locaux), notamment dans le cadre des dynamiques de l'éducation partagée,
- intégrer le renforcement de la prévention suicidaire en tant que réduction des facteurs de risques routiers,
- intégrer la problématique de sécurité routière dans la journée départementale « santé » des missions locales jeunes de l'Ain,
- explorer la problématique de S.R. avec les MLJ de l'Ain pour envisager des soutiens à la formation au permis de conduire dans une dynamique de sécurité routière.

## ✓ L'alcool

Spécifiquement pointé dans le DGO précédent, l'alcool reste une « valeur sûre » de la socialisation des jeunes avec ses usages d'abus, recherchés ou subis.

A cet égard, les associations « de classe » qui constituent une originalité notable en Dombes, Bresse, Val-de-Saône notamment, paraissent être un des vecteurs avérés de ces usages festifs souvent débridés.

Néanmoins, d'autres types d'associations peuvent être pointés dans ce registre d'une convivialité fréquemment alcoolisée. Notamment les clubs sportifs, soit lors des « 3<sup>e</sup> mi-temps » trop arrosées, soit à l'occasion des buvettes accessoires aux événements sportifs, parfois mal maîtrisés (vente d'alcool aux mineurs, abus de vente à des personnes alcoolisées,...) et / ou dont la fréquence ne paraît pas toujours en adéquation avec la réglementation en la matière, notamment chez certains « grands » clubs locaux.

Mais l'alcool demeure aussi l'apanage des adultes confirmés, le plus souvent professionnellement et socialement bien insérés, identifiés généralement par les soignants dans le déni d'une consommation déjà problématique.

Et, d'autre part, l'alcool paraît aujourd'hui ne plus demeurer le seul produit psychoactif concerné par la problématique de sécurité routière : le cannabis notamment est en passe de devenir un élément récurrent dans les analyses d'accidentologie routière.

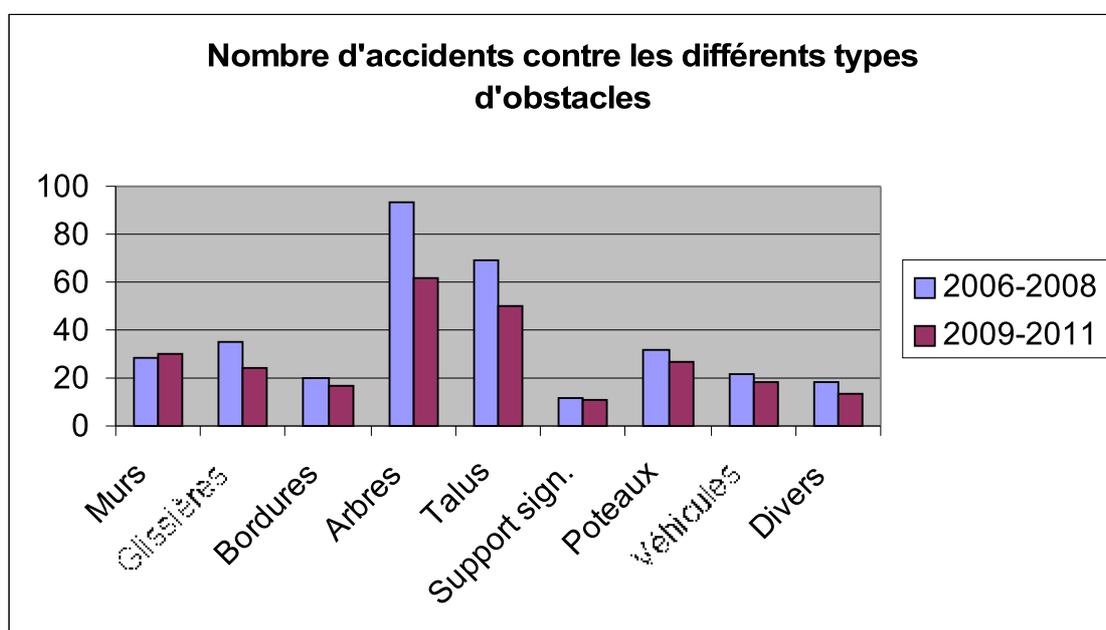
- sensibiliser les maires pour développer les actions « Sam – capitaines de soirées »,
- inclure les modules « risques addictions » dans les formations,
- poursuivre les tests salivaires pour la détection des produits stupéfiants,
- relancer – systématiser – conforter les pratiques du « capitaneat de soirée »,
- envisager la formation des débitants de boisson et la formation des responsables associatifs et des élus en matière de buvette,
- poursuivre les « stages alcool » initiés dans le cadre de la répression – éducation des contrevenants aux réglementations de la conduite en état d'ivresse,
- intégrer le cannabis en tant que produit psychoactif spécifiquement dangereux au titre de

la sécurité routière.

Dans sa lettre du 12 décembre 2012, **la Direction générale adjointe des infrastructures et déplacements du Conseil général** présente le bilan des initiatives et investissements réalisés, pour les enjeux "vitesse" et "obstacles fixes".

Le nombre d'arrêtés de limitation de vitesse sur le réseau routier départemental mis en place lorsque la sécurité des usagers l'exigeait, pour la période 2009 -2012, est de respectivement 42, 14, 20 et 47.

Pour les divers obstacles fixes considérés, le tableau détaille l'évolution entre les périodes 2006 -2008 et 2009 -2011, selon le type d'obstacles. Concernant ces accidents, afin de réduire le nombre d'obstacles latéraux sur le réseau routier départemental, il a été procédé à la mise en place de glissières de sécurité. Depuis 2009, le budget annuel alloué à leur neutralisation s'élève à environ 1 100 000 €.



### **D5 - propositions d'enjeux et orientations pour 2013 - 2017**

3 enjeux fixés au niveau national :

1. les 2 roues motorisés,
2. les jeunes,
3. l'alcool.

#### **✓ Les 2RM**

- l'objectif fixé dans l'Ain pour le précédent DGO est largement atteint, au vu des chiffres à fin 2011. Toutefois, les données provisoires pour 2012 sont inquiétantes, confirmées par les commentaires apportés par les forces de l'ordre, et nécessitent donc de poursuivre les efforts.

#### Information-éducation-formation

- actions de prévention pour les jeunes permis moto et conducteurs de cyclos, renforcement de la communication sur les équipements de sécurité, maintien des actions type "journée 2 roues"
- sensibilisation des jeunes conducteurs de cyclomoteurs, dans les établissements scolaires (utilisation du simulateur 2 roues mis à disposition par le centre départemental de documentation pédagogique)
- sensibilisation aux risques du débridage.

#### Contrôles et sanctions

- poursuite des contrôles-sanctions (vitesses excessives, dépassements dangereux..), opérations de contrôle (débridage), actions dans les établissements scolaires.

#### Infrastructures

- sensibiliser les collectivités et gestionnaires de voiries à la dangerosité de certains équipements (mobilier urbain, glissières, ..).

### ✓ Les jeunes

- l'objectif pour 2009 – 2012 n'est pas atteint. Il est indispensable de reconduire et de poursuivre les efforts.

#### Information-éducation-formation

- poursuite des actions de sensibilisation en école et collège (permis piétons, transports scolaires, permis cyclistes), action sensibilisation ciblées "vélo", sensibilisation en enseignement supérieur, implication des animateurs hors temps scolaire, incitation des collectivités à la mise en oeuvre de démarche participative globale à la SR, renforcement de la prévention suicidaire en tant que facteur de risques routiers, intégrer la problématique SR au sein des Missions Locales Jeunes (soutien à la formation au permis de conduire ?).
- mise en place d'actions de sensibilisation adaptées aux publics des lycées et centres de formation par l'apprentissage, mettant l'accent sur les risques liés à l'alcool et à l'usage de stupéfiants.
- Mise en place d'actions de formation initiale et continue des enseignants du primaire et des référents sécurité routière des établissements du second degré.

#### Contrôles et sanctions

- renforcement des contrôles-sanctions pour les grands manquements, stages alternatifs aux poursuites pénales en liaison avec le parquet et les OMP.

### ✓ L'alcool et les stupéfiants

- à fin 2011, l'objectif "alcool" fixé semble parfaitement atteint. Toutefois, la problématique des stupéfiants au volant est désormais un réel enjeu d'actualité. Il semble donc important de maintenir ce thème parmi les priorités, en y ajoutant le volet "stupéfiants".

#### Information-éducation-formation

- actions de sensibilisation dans les établissements d'enseignement supérieur, conforter et systématiser les pratiques du capitaneat de soirée, dans tous types d'événement festif, formation / sensibilisation des débitants de boisson, sensibiliser les élus au développement des opérations "SAM", formation / sensibilisation des élus, responsables d'associations et clubs sportifs en matière de buvette,

- actions de formation des personnels de police et de gendarmerie référents à la détection des produits (utilisation des derniers tests salivaires) et à l'analyse comportementale des auteurs d'infraction.

#### Contrôles et sanctions

- renforcement des opérations de contrôles ciblées (lieux festifs, soirées étudiantes, vacances scolaires) et conjointes (Gie, PM, PN), poursuite des stages alcool, poursuivre et intensifier les contrôles "produits stupéfiants".
- Actions ciblées de prévention et de répression par les forces de l'ordre

Au niveau local, les autres enjeux retenus dans le cadre du précédent DGO, à reconduire :

#### ✓ **Les seniors**

- à fin 2011, et les données provisoires 2012 le confirment, l'objectif n'est pas du tout atteint. Ce thème doit être à nouveau une priorité pour le département de l'Ain

#### Information-éducation-formation

- renforcement des opérations de sensibilisation / information (piétons, cyclistes, automobilistes..), poursuite des audits avec présence d'un médecin, stages de remise à niveau au code de la route, participation des seniors aux actions "4 roues",
- opérations de sensibilisation structurées (visant principalement les comportements) en partenariat avec les autos-écoles et les clubs de personnes âgées,
- formation des personnels de police et de gendarmerie sur les conduites à tenir face à des situations d'inaptitude au volant.

#### ✓ **La vitesse**

- bien que prioritaire dans le précédent DGO, ce thème n'a pas fixé d'objectifs chiffrés. Cependant, le facteur "vitesse" étant éminemment déclenchant et aggravant, et compte tenu des éléments statistiques recueillis, il est important de l'inscrire à nouveau dans les priorités pour 2013 – 2017.

#### Information-éducation-formation

- poursuivre les actions de sensibilisation toutes tranches d'âge et tous usagers

#### Contrôles et sanctions

- renforcement des contrôles-sanction par opération avec interception, opérations ciblées (2RM, PL, véhicules étrangers), et coordonnées (PN, Gie, PM)

#### infrastructures

- information / sensibilisation des collectivités sur les améliorations possibles (limitations, dispositifs de réduction de la vitesse, éclairage, visibilité..)
- Doter le département de l'Ain d'un outil performant et fiable d'examen de la vitesse pratiquée sur le réseau départemental, en dehors des zones sous radar.
- renouveler / moderniser le parc d'appareils de sensibilisation et d'information des usagers (radars pédagogiques, PIV)

#### ✓ **L'adaptation des comportements aux conditions de circulation**

- le thème ne figurait pas initialement parmi les priorités du précédent DGO. L'inadaptation des comportements reste évidemment la cause prépondérante des accidents, mais ne peut

être traitée indépendamment des autres enjeux.

#### Information-éducation-formation

- poursuite des actions de sensibilisation toutes tranches d'âge et tous usagers, poursuite des actions "4 roues" en alternative aux sanctions pour les infractions ciblées.

### ✓ Les obstacles fixes

- Les recommandations formulées dans le cadre du précédent DGO concernaient essentiellement les gestionnaires de voirie, et ont été prises en compte. Il est évidemment recommandé de poursuivre les réflexions et travaux pour une amélioration constante du réseau routier. Au vu des éléments communiqués par le Conseil général, si une évolution notable est constatée, les accidents avec choc contre des arbres ou talus restent relativement importants. Globalement, le pourcentage de tués dans un accident avec obstacle fixe est encore élevé, à 39%.

#### Infrastructures

- sensibilisation élus et gestionnaires de voirie sur la dangerosité de certains équipements, sur la présence d'obstacles "naturels" (arbres, parapets, glissières, mobilier urbain),
- poursuite des investissements et travaux sur le réseau routier départemental.

### ✓ Le risque professionnel

- Les données chiffrées de l'accidentalité liées au risque professionnel (cf page 13) n'étant pas connues pour le seul département de l'Ain, il est difficile de fixer des objectifs chiffrés. De ce fait, cette problématique semble plutôt à considérer sous l'angle "recommandations" : il s'agira notamment de renforcer la prise en compte du risque routier professionnel en sensibilisant les employeurs de l'Ain aux problématiques de déplacements professionnels dans un esprit de mobilité et sécurité durables. Cette action pourra être menée en partenariat avec les autres organismes de sécurité sociale (MSA, RSI, CNRACL) et les chambres consulaires avec l'appui de PSRE et en déclinant les orientations de la CARSAT Rhône-Alpes précédemment définies. Elle s'appuiera sur la prise en compte du livre blanc trajets, l'intégration d'un volet sécurité routière dans la démarche PDIE, et la réalisation de PPRR (plan de prévention du risque routier) pour les entreprises effectuant des déplacements en mission. Un groupe de travail avec les partenaires précités et la coordination sécurité routière serait chargé de la déclinaison de cette action "risque routier professionnel" en association avec des représentants de zones d'activités et de collectivités locales.

## **D6 - objectifs chiffrés et recommandations pour la période 2013 - 2017**

- limiter le **nombre de tués** à 200 sur 5 ans (moyenne de 40 tués par an), pour participer à l'atteinte de l'objectif national de 2000 tués à l'horizon 2020 (soit environ 30 tués pour l'Ain),
- limiter le pourcentage de tués dans les accidents de **deux roues motorisés** à 15% du total,
- pour les jeunes de 15 à 24 ans, reconduction de l'objectif précédent : limiter la proportion de **jeunes tués** à moins de 25% du total,
- limiter le pourcentage de tués dans des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une **alcoolémie illégale et/ou usage de stupéfiants** à 15% du total,

- reconduction de l'objectif de limitation du pourcentage des **seniors** tués à 16% du total,
- limiter le pourcentage des accidents avec **obstacle fixe** à moins de 30%,
- examiner plus précisément **la vitesse** pratiquée pour mieux orienter les actions ;
- renforcer la prise en compte du **risque routier professionnel** .

### Commentaires :

- pour le nombre de tués, la moyenne départementale sur 2007-2011 est de 50. On peut fixer une moyenne de 40/an comme objectif pour 2013-2017, soit 200 au total. Ce qui constitue un intermédiaire raisonnable en vue de 30/an en 2020 (soit 2 000 au niveau national affecté du pourcentage actuel de l'Ain, soit 1,7 %).
- pour les 2RM, on est passé de 21 à 17 % du total sur 2003-2011. Pour 2013-2017, 15 % du total paraît raisonnable (soit 30 tués sur un objectif global de 200, contre 42 sur 2007-2011).
- la reconduction d'une limitation de la proportion des jeunes tués à 25 % se traduirait par un total de 50 , contre 72 sur 2007-2011.
- pour l'alcool et les stupéfiants, 15 % représenterait environ 30 tués sur 2013-2017, contre 47 sur 2007-2011.
- pour les seniors, la reconduction d'un objectif limité à 16 % correspond à environ 32 tués sur 2013-2017.
- pour les obstacles fixes, le pourcentage est passé de 45% (2003 - 2007)à 39% (2007 – 2011). Un objectif de 30% pour 2013 – 2017 semble réaliste si les investissements et travaux se poursuivent.

## E – Application et suivi du DGO

### E5 – mise en œuvre du DGO 2013 - 2017

Le DGO permet notamment de fixer les enjeux prioritaires à prendre en compte chaque année lors de l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité routière (PDASR). Les porteurs de projet sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le DGO.

Les volets "contrôles – sanctions" et "infrastructures", qui ne relèvent pas du PDASR, restent à la charge des services concernés.

### E6 – suivi du DGO 2013 - 2017

Chaque année, le bilan des tués sur les 5 dernières années écoulées permettra de vérifier si des progrès sont constatés sur les enjeux prioritaires du DGO et si les objectifs fixés sont en mesure d'être atteints en 2012.

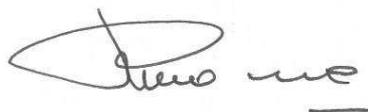
Si nécessaire, la hiérarchisation des principaux enjeux pourra être revue chaque année.

Fait à Bourg-en-Bresse, le 27 MAI 2013

Le Préfet de l'Ain,



Le Président du Conseil général de l'Ain,



## Le constat

### Ain

nombre chaque semaine en moyenne :

Taux de gravité\* dans l'Ain en 2011 = 10  
Taux de gravité\* en France en 2011 = 6

\* Taux de gravité = nombre de tués pour 100 accidents

## Caractéristiques de l'accidentologie départementale

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

70% des accidents sont dus à un véhicule seul (59% contre 30%), dans une zone à forte densité de population (5 000 habitants (19% contre 28%).

### Les comportements

- baisse des accidents avec un véhicule seul, mais le taux sur 2007 - 2011 (24%) reste supérieur à la moyenne nationale (21%),
- baisse significative des tués avec véhicule seul, et un taux sur la période 2007 - 2011 (36%) égal à la moyenne nationale,
- pour 2007 - 2011, le pourcentage de tués dans les accidents avec alcoolémie est de 32% (**soit 1 tué sur 3**) et représente la première cause de mortalité.

### Les circonstances des accidents \*\*\*

- samedis, dimanches, veilles de fêtes et fêtes (31% contre 29%),
- la nuit, à l'aube et au crépuscule ( 33% contre 31%),
- par mauvais temps (25% contre 18%),
- sur chaussée mouillée (20% contre 18%),
- le nombre de tués contre un obstacle fixe a baissé dans l'Ain, mais reste élevé. Le taux (34%) est inférieur à la moyenne nationale (38%),
- stabilité pour les tués contre arbre,
- sur la période 2007 - 2011, les accidents contre les arbres représentent 19,8%. Leur taux de gravité\* a augmenté, de 28,6% à 34,2%. Les collisions contre des poteaux apparaissent quant à elles en légère baisse (de 8,5% à 7%), mais leur taux de gravité reste stable (de 21,2% à 21,6%).

\*\*\* par rapport à la moyenne nationale  
\* rapport du nombre de tués pour 100 accidents  
Taux de gravité : voir encart plus haut

## Objectifs 2013 - 2017

sur 5 ans (moyenne de l'atteinte de l'objectif national

moins un conducteur ou un piéton présentant une **alcoolémie illégale et/ou usage de stupéfiants** à 15% du total, reconduction de l'objectif de limitation du pourcentage des

# Sécurité routière dans l'Ain - Les enjeux 2013 - 2017

## Document général d'orientation

L'élaboration du DGO 2013 - 2017 permet à l'Etat et au Conseil Général, dans le cadre d'un partenariat, de définir et d'afficher conjointement les axes prioritaires de la politique de sécurité routière pour les quatre années à venir.

Une élaboration en 3 phases :

- évaluation du précédent DGO
- consultation des partenaires
- définition et validation des orientations d'actions

Le comité de pilotage sécurité routière, co-présidé par le Préfet et le Président du Conseil Général, a approuvé la mise en œuvre de la politique de sécurité routière et la validation du précédent DGO et les orientations d'actions le 13 décembre 2012.

