



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

juin 2010



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA LOIRE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA LOIRE

S O M M A I R E

1) Le Document Général d'Orientation (D.G.O.)

2) Le département de la Loire

2.1 Population et divisions administratives

2.2 Réseau routier

3) Principales données du bilan de l'accidentologie routière dans la Loire entre 2003 et 2007

3.1 Période de référence

3.2 Accidentologie routière 2003/2007

3.3 Comparaison IAL Nationale Régionale et Départementale

3.4 Comparaison IAL avec les départements de la région Rhône-Alpes

3.5 Comparaison IAL par type de réseaux

3.6 Zones d'accumulation d'accidents hors agglomération

4) Étude des enjeux

4.1 Enjeu alcool, stupéfiants, médicaments

4.2 Enjeu vitesse

4.3 Enjeu jeunes

4.4 Enjeu deux roues motorisés

4.5 Enjeu seniors

4.6 Hiérarchisation des enjeux

4.6.1 Sur le pourcentage impliqués dans les accidents corporels

4.6.2 Sur le pourcentage de tués

4.6.3 Sur le pourcentage de blessés hospitalisés

4.6.4 Sur le pourcentage de blessés non hospitalisés

4.6.5 Sur le pourcentage des accidents mortels

4.6.6 Sur l'indice de gravité des accidents (Nombre de tués et BH pour 100 accidents corporels)

4.7 Conclusions

5) Compréhension des enjeux

5.1 Enjeu alcool

5.1.1 Bilan global 2003/2007

5.1.2 Répartition des accidents

5.1.3 Accidents jour et nuit

5.1.4 Tranche d'âge des victimes lorsqu'un conducteur était alcoolisé

5.1.5 Répartition des accidents dans le temps

5.1.6 Type de collisions avec un obstacle fixe

5.2 Enjeu jeunes 15-24

5.2.1 Gravité des victimes de 15-24 ans

5.2.2 Gravité des victimes de 15-17 et 18-24 ans

5.2.3 Comparatif Loire/Rhône Alpes (Hors Rhône)

5.2.4 Accidents impliquant les conducteurs âgés de 15 à 24 ans

5.2.4.1 Bilan global des accidents dont un conducteur à entre 15 et 24 ans

5.2.4.2 Bilan global des accidents dont un conducteur à entre 15 et 17 ans

5.2.4.3 Bilan global des accidents dont le conducteur à entre 18 et 24 ans

5.2.5 Répartition des accidents

5.2.6 Accidents jour et nuit

5.2.7 Les impliqués des accidents où un conducteur avait entre 15 et 17 ans

5.2.8 Les impliqués des accidents où un conducteur avait entre 18 et 24 ans

5.2.9 Présence d'alcool

5.3 Enjeu 2 roues motorisées

- 5.3.1 Accidents et victimes avec 2 roues motorisés impliqués
- 5.3.2 Analyse accidents avec cyclomoteurs et motos impliqués
- 5.3.3 Accidents avec cyclomoteur (Inf 50 cm³) impliqué
- 5.3.4 Accidents avec motocyclette (sup 50 cm³) impliquée
- 5.3.5 Répartition des accidents avec cyclomoteur (Inf 50 cm³) impliqué
- 5.3.6 Répartition des accidents avec moto (sup 50 cm³) impliquée
- 5.3.7 Accidents jour nuit
- 5.3.8 Sexe des victimes
- 5.3.9 Port du casque
- 5.3.10 Accidents sans tiers
- 5.3.11 Tranches d'âges des impliqués dans accidents moto
- 5.3.12 Tranches d'âges des impliqués dans accidents cyclo
- 5.3.13 Présence d'alcool pour les conducteurs impliqués dans les accidents 2RM

5.4 Enjeu vitesse

- 5.4.1 Analyse des vitesses sur compteurs SIREDO
 - 5.4.1.1 Vitesses sur les 2x2 voies
 - 5.4.1.2 Vitesse sur réseau départemental
- 5.4.2 Analyse des résultats des radars fixes
- 5.4.3 Accidents pouvant être potentiellement dus à la vitesse

5.5 Enjeu seniors + 65 ans

- 5.5.1 Bilan global des victimes plus de 65 ans ou plus
- 5.5.2 Répartition des accidents
- 5.5.3 Répartition des victimes plus de 65 ans ou plus
- 5.5.4 Accidents jour et nuit
- 5.5.5 Répartition des impliqués de 65 ans et plus
- 5.5.6 Bilan des accidents dont au moins 1 conducteur avait au moins 65 ans
- 5.5.7 Répartition des accidents dans le temps
- 5.5.8 Types de collision avec un obstacle fixe

6) Définitions des orientations d'actions

6.1 Enjeu alcool

6.2 Enjeu jeunes de 15 à 24 ans

6.3 Enjeu 2 roues motorisés

6.4 Enjeu vitesse

6.5 Enjeu seniors

7) Validations des orientations d'actions

7.1 Réunion du comité de pilotage du D.G.O

7.2 Observations sur les orientations proposées

7.3 Orientations d'action retenues

8) Objectifs du D.G.O

8.1 Objectifs globaux

8.2 Objectifs alcool, stupéfiants, médicaments

8.3 Objectifs jeunes de 15 à 24 ans

8.4 Objectifs 2 roues motorisés

8.5 Objectifs vitesse

8.6 Objectifs seniors de plus de 65 ans

9) Application et suivi du D.G.O

9.1 Mise en œuvre du D.G.O

9.2 Suivi du D.G.O

1) Le Document Général d'Orientation (D.G.O.)

Un objectif national a été fixé par le Président de la République :

- Passer sous la barre des 3 000 morts sur les routes d'ici 2012.
- Diviser par 2 les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive.
- Diviser par 2 le nombre d'utilisateurs de deux roues tués.
- Diviser par 3 le nombre de jeunes tués sur les routes.

Cet objectif se traduit, pour chaque département, par une réduction moyenne annuelle de 8 % du nombre de victimes (blessés et tués).

Le Document Général d'Orientations (D.G.O) permet à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes de définir ensemble les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qui sera mise en œuvre au cours des années 2009/2012.

Le D.G.O a été élaboré sous l'autorité d'un comité de pilotage présidé par M. Lime, Directeur de cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière, assisté d'un comité technique placé sous la présidence de M. Estingoy, Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture. Par ailleurs, des groupes de travail thématiques ont été mis en place pour alimenter la réflexion.

La composition de ces groupes figure en annexes.

2) Le département de la Loire

2.1 Population et divisions administratives

- **Le département de la Loire** situé dans la région Rhône-Alpes compte une population de **733 000 habitants**. (INSEE 2 005).
- La Loire est divisée en 3 arrondissements :
 - **Arrondissement de St-Étienne** (Préfecture) dont la population est de 416 000 habitants.
 - **Arrondissement de Montbrison** dont la population est de 161 000 habitants.
 - **Arrondissement de Roanne** dont la population est de 156 000 habitants.
- La population de la Loire présente une tendance au vieillissement.
- La répartition de la population par classe d'âge est indiqué ci-dessous :

CLASSE D'ÂGE	POURCENTAGE
0-13 ans	16 %
14-17 ans	5.4 %
18-24 ans	9 %
25-59 ans	46 %
60 ans et plus	23.5 %

Année de référence : 2005

2.2 Réseau routier

- **Le réseau routier national** (autoroutes non concédées ou concédées, 2x2 voies et bidirectionnelles) comporte un linéaire d'environ **210 km**.
- **Le réseau routier départemental** (2x2 voies et bidirectionnelles) comporte un linéaire d'environ **3850 km**.

3) Principales données du bilan de l'accidentologie routière dans la Loire entre 2003 et 2007

3.1 Période de référence

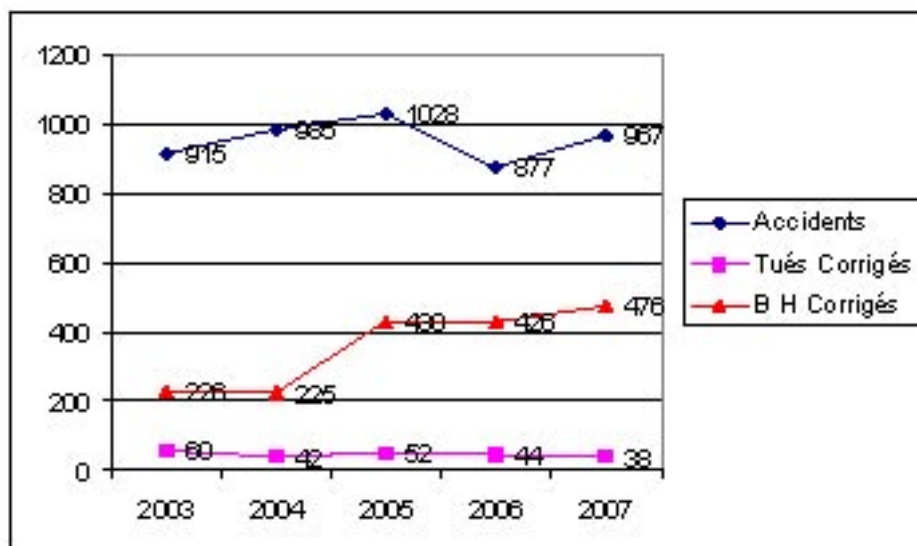
La période de référence pour l'élaboration des documents d'étude du D.G.O retenue est comprise entre les années 2003 et 2007.

Toutes les données départementales de l'étude sont issues du logiciel de recueil des accidents CONCERTO géré par la DDEA dans le cadre de sa mission d'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière. Toutefois les chiffres de 2008 connus sont pris en compte pour la hiérarchisation des enjeux.

3.2 Accidentologie routière 2003/2007

	Nombre d'Accidents	Nombre de Tués Corrigés	Nombre de BH Corrigés	Nombre de BNH	Nombre Total de Blessés
2003	915	60*	226*	954	1 180
2004	985	42*	225*	995	1 220
2005	1 028	52	430	917	1 347
2006	877	44	426	661	1 087
2007	967	38	476	778	1 254

Sources :	2003 à 2007 = CONCERTO	(*Chiffres corrigés à la définition européenne).
Le 1 ^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à 30 jours et du blessé hospitalisé.		
La personne tuée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé hospitalisé plus de 6 jours.		
Pour permettre le passage du tué à 6 jours au tué à 30 jours, il a été utilisé un coefficient multiplicateur de 1,057 jusqu'en 2004, puis de 1,069 en 2005, en majorant le nombre de tués et en retranchant le résultat obtenu du nombre total de blessés.		



Sur les cinq années étudiées le nombre d'accidents corporel est resté stable.

Bien que le passage à la norme européenne pour les tués et les blessés hospitalisés soit à prendre en compte, le nombre de BH est en sensible augmentation.

De 2003 à 2007 le nombre de tués a diminué de 35%. Toutefois une certaine stagnation de ce chiffre apparaît depuis 2006 (44 tués en 2006, 38 en 2007, 40 en 2008).

3.3 Comparaison IAL Nationale Régionale et Départementale

L'indice d'accidentologie local permet de comparer toute partie du territoire par rapport à l'accidentologie nationale. Il prend en compte notamment : le nombre d'habitants, la concentration de ceux-ci, les trafics, les caractéristiques routières, etc...

IAL National	IAL Régional	IAL Départ-
1	0.82	0.91

La région Rhône-Alpes se situe à la 2^{ème} meilleure place sur les 22 régions métropolitaines.

Le Département de la Loire se situe à la 29^{ème} meilleure place sur les 96 départements métropolitains.

3.4 Comparaison IAL avec les départements de la région Rhône-Alpes

Région	Isère	Savoie	Rhône	Loire	Drôme	Ht-Savoie	Ardèche	Ain
0.82	0.51	0.61	0.82	0.91	1.02	1.13	1.24	1.35

L'indice local d'accidentologie du département de la Loire se situe légèrement au dessus de la moyenne régionale.

La Loire est placée à la 4^{ème} place par rapport à son IAL sur les 8 départements de la région Rhône-Alpes.

3.5 Comparaison IAL par type de réseaux

	IAL Autoroutes	IAL RN et RD	IAL Urbain
Rhône-Alpes	0.98	0.81	0.8
Loire	0.34	0.99	0.93

Le réseau autoroutier de la Loire a un indice accidentogène très inférieur à la moyenne régionale.

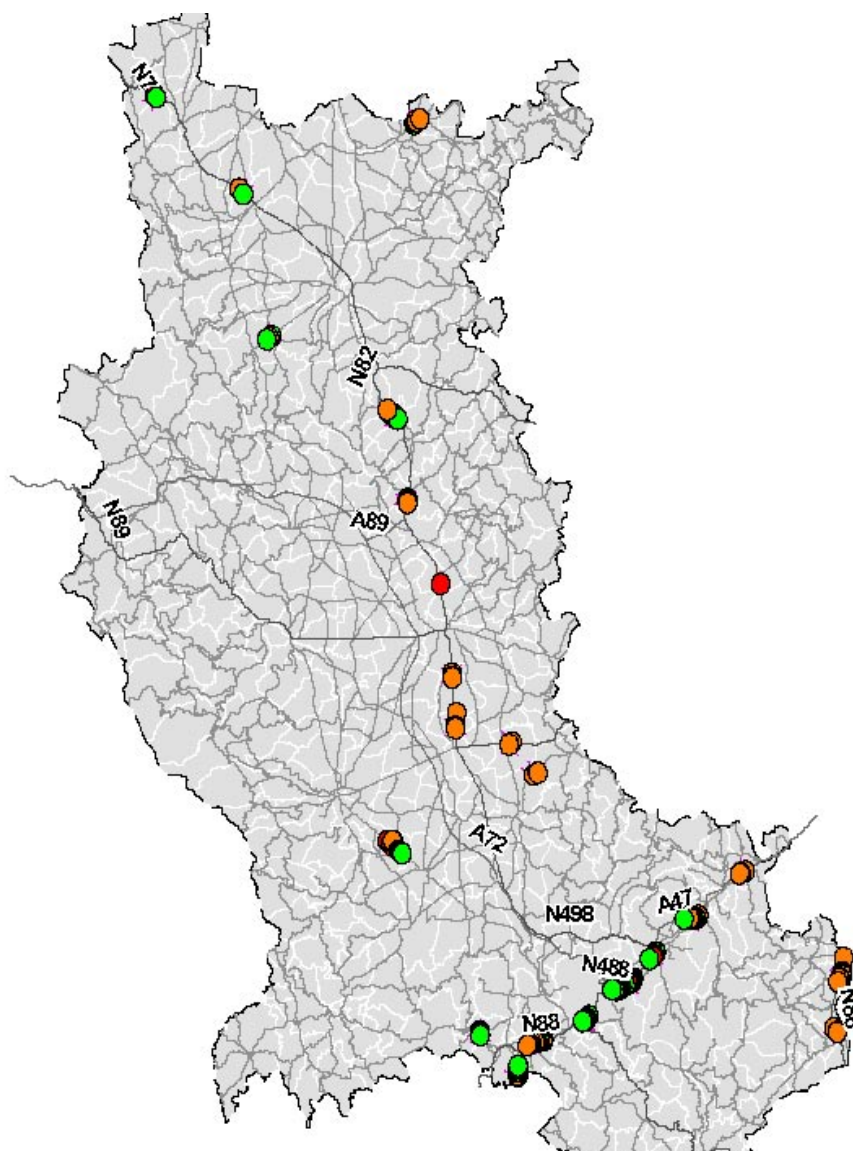
Par contre cet indice est nettement supérieur à la moyenne régionale pour le réseau RN et RD et pour toutes voiries situées en agglomération.

3.6 Zones d'accumulation d'accidents hors agglomération

Le département de la Loire ne présente plus de zones d'accumulation d'accidents au sens propre de leur définition (Sur une zone de 850 m en 5 ans, il y a 10 accidents ayant occasionnés 10 victimes graves).

La carte ci-dessous indique les zones potentiellement les plus dangereuses mais avec une définition de gravité bien moins élevée.

ZAA : 850 m, 4 accidents corporels avec au moins 4 victimes graves.



Point rouge : Accidents mortels (Tués à 30 jours).

Point orange : Accidents avec blessés hospitalisés (Blessés hospitalisés à plus de 24 heures).

Point vert : Accidents avec blessés non hospitalisés.

Le réseau départemental ne présente que très peu de secteurs pouvant être classés accidentogènes. Toutefois la RD 1082 (l'ex RN 82) entre Montrond et Feurs, la RD 1086 (l'ex RN 86) et la RD8 dans la Plaine du Forez présentent de légères zones d'accumulation d'accidents.

Sur le réseau national les principales zones relevées sont situées sur les 2x2 voies du sud du département. Il est à remarquer que compte tenu du trafic élevé la présence de ces zones n'est pas surprenante. De plus la gravité des accidents n'est généralement pas importante.

4) Étude des enjeux

4.1 Enjeu alcool, stupéfiants, médicaments

Au niveau national les contrôles d'alcool préventifs réalisés en 2007 font apparaître que **2.84 % des conducteurs** conduisaient avec un taux supérieur à 0.5 g d'alcool par litre de sang maximum toléré. **Un taux d'alcoolémie positif est relevé dans 10.5 % des accidents corporels et 29 % des tués en 2007.**

L'alcool est devenu, depuis 2006, la première cause d'accidents mortels sur la route.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Dans la Loire les contrôles d'alcool préventifs réalisés en 2007 font apparaître que **4 % des conducteurs conduisaient** avec un taux supérieur à 0.5 g d'alcool par litre de sang maximum toléré. **Ce taux est passé à 4.6 % en 2008.**

Sur la période 2003/2007 un taux d'alcoolémie positif a été relevé dans **370 accidents corporels (7.8 % des accidents corporels)** ayant occasionnés :

- **49 tués** (20.7 % des tués).
- **244 blessés hospitalisés** (13.68 % des blessés hospitalisés).
- **279 blessés non hospitalisés** (6.48 % des blessés non hospitalisés).

Sur l'année 2008, il a été démontré que pour 3 accidents mortels, les conducteurs avaient consommé du cannabis.

De plus, il est constaté que les prescriptions concernant la conduite après usage de médicaments sont très mal connues et même régulièrement ignorées.

4.2 Enjeu vitesse

Au niveau national, la vitesse est la deuxième cause d'accidents mortels sur la route.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Ce risque ne peut-être calculé qu'à partir des statistiques d'accidents, mais de nombreuses études ont montré qu'il existe une relation directe entre les vitesses pratiquées et le risque accidents.

Dans la Loire le constat ci dessous a été réalisé sur des stations comptage SIREDO significatives ayant au moins des résultats sur 2 années pleines.

Sur le réseau 2x2 voies les vitesses autorisées sont dépassées par **17 à 25 % des usagers.**

Sur le réseau départemental, les vitesses autorisées sont dépassées par **15 à 20 % des usagers.**

Au cours de l'année 2008, 80 798 excès de vitesse ont été constatés par les radars fixes.

Au cour de l'année 2008, 11 349 excès de vitesse ont été constatés par les radars mobiles.

4.3 Enjeu jeunes

Au niveau national, les jeunes de **15 à 24 ans** qui représentent **13 % de la population** sont impliqués dans **20 % des accidents corporels et représentent 25.6 % des tués en 2007.**

C'est l'un des quatre enjeux nationaux retenus.

Dans la Loire, les jeunes de 15 à 24 ans représentent **12.6 % de la population**. Ils sont impliqués en tant que conducteur sur la période 2003/2007 **dans 2070 accidents corporels (43.8 % des accidents)** ayant occasionnés :

- **84 tués** (35.60 % des tués) dont **59 jeunes de 15 à 24 ans** (25.00 % des tués).
- **770 blessés hospitalisés** (43.18 % des blessés hospitalisés) dont **582 jeunes de 15 à 24 ans** (32.64 % des blessés hospitalisés).
- **1 926 blessés non hospitalisés** (47.74 % des blessés non hospitalisés) dont **1 424 jeunes de 15 à 24 ans** (33.08 % des blessés non hospitalisés).

4.4 Enjeu deux roues motorisés

Au niveau national, les deux roues motorisés sont impliqués dans **39 % des accidents corporels et représentent 25 % du nombre de tués en 2007**. Alors qu'ils représentent environ 1 % du trafic présent sur nos routes.

C'est l'un des enjeux retenus au niveau national.

Dans la Loire, les deux-roues motorisés sont impliqués sur **la période 2003/2007** dans 1 356 accidents corporels (**28.42 % des accidents corporels**) ayant occasionné :

- **61 tués** (25.80 % des tués).
- **548 blessés hospitalisés** (30.73 % des blessés hospitalisés).
- **982 blessés non hospitalisés** (22.81 % des blessés non hospitalisés).

4.5 Enjeu seniors

Au niveau national, les seniors de plus de 65 ans, qui représentent **16 % de la population**, représentent **19.13 % des tués en 2007**.

Dans la Loire, sur la période 2003 à 2007 les seniors de plus de **65 ans**, qui représentent **18.51 % de la population**, sont impliqués dans **989 accidents corporels (20.72 % des accidents corporels)** ayant provoqué :

- 58 tués (**24.57 % des tués**), dont 46 seniors de plus de 65 ans (**19.49 % des tués**).
- 452 blessés hospitalisés (**25.35 % des blessés hospitalisés**), dont 298 seniors de plus de 65 ans (**16.71 % des blessés hospitalisés**).
- 841 blessés non hospitalisés (**19.53 % des blessés non hospitalisés**), dont 425 seniors de plus de 65 ans (**9.87 % des blessés non hospitalisés**).
- Sur les 46 seniors tués, 23 étaient **des piétons (50 %)**.

4.6 Hiérarchisation des enjeux

L'analyse comparative des différents enjeux donne les résultats suivants. (La vitesse n'est pas prise en compte dans la hiérarchisation par manque de données statistiques nationales, par contre une analyse locale fine a été réalisée.)

4.6.1 Sur le pourcentage d'impliqués dans les accidents corporels

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	10.50 %	7.80 %	8.47 %	+	+
Jeunes 15-24	?	43.80 %	40.22 %	-	++
2 roues motorisés	?	28.42 %	28.74 %	=	+
Seniors + 65	?	20.72 %	22.40 %	+	+

- **L'alcool** qui est présent dans **7.8 %** des accidents corporels présente un taux légèrement inférieur à la moyenne nationale (10.5 %). Toutefois sa présence a **tendance à augmenter** (8.47 % en 2007).
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** sont impliqués dans **43.8 %** des accidents corporels. Ce taux a **tendance à diminuer** en 2007 (40.22 %).
- **Les 2 roues motorisés** sont impliqués dans **28.42 %** des accidents corporels. Ce taux **est resté stable** en 2007 (28.74 %).
- **Les seniors** sont impliqués dans **20.72 %** des accidents corporels. Ce taux a **tendance à augmenter** en 2007 (22.40 %).

4.6.2 Sur le pourcentage de tués

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	LOIRE 2008	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	29.40 %	20.76 %	28.94 %	42.50 %	+	+++
Jeunes 15-24	25.56 %	25.00 %	13.10 %	40.00 %	+	+++
2 roues motorisés	25.00 %	25.85 %	15.78 %	32.50 %	+	+++
Seniors + 65	19.13 %	19.49 %	34.21 %		+	++

- **L'alcool** concerne **20.76 % des tués**. Ce taux est inférieur à la moyenne nationale (29.40 %). Toutefois sa présence a tendance à **augmenter (28.94 % en 2007, 42.50 % en 2008)**.
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** impliqués dans les accidents corporels ont **occasionné 35.60 % des tués** et représentent **25.00 % des tués**. Ce taux est conforme au taux national. Toutefois la tendance est à une forte augmentation : faible taux en 2007 (13.10 %) comparé à **2008 où le taux a été multiplié par 3 (40.00 %)**.
- **Les deux roues motorisés** représentent **25.85 % des tués**, conforme à la moyenne nationale (25.56 %). Toutefois la tendance est à l'augmentation : Faible taux en 2007 (15.78 %) comparé à **2008 où le taux a doublé (32.5 %)** et dépasse la moyenne nationale.
- **Les seniors** représentent **19.49 % des tués**, conforme à la moyenne nationale (19.13 %). Toutefois la tendance est à **l'augmentation en 2007 (34.21 %)**.

4.6.3 Sur le pourcentage de blessés hospitalisés

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	14.90 %	13.68 %	13.23 %	=	+
Jeunes 15-24	30.71 %	32.64 %	30.25 %	-	+
2 roues motorisés	33.93 %	30.73 %	32.98 %	+	+
Seniors + 65	10.80 %	16.71 %	16.60 %	=	+

- **L'alcool** concerne **13.68 % des blessés hospitalisés**. Ce chiffre resté stable en 2007 est légèrement inférieur à la **moyenne nationale (14.90 %)**.
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** représentent **32.64 % des blessés hospitalisés**. Ce chiffre est conforme à la **moyenne nationale (30.70 %)**.
- **Les 2 roues motorisés** représentent **30.73 % des blessés hospitalisés**. Ce chiffre est légèrement inférieur à la **moyenne nationale (33.93 %)**. Toutefois une tendance à la hausse est constatée en 2007 (32.98 %).
- **Les seniors** représentent **16.71 % des blessés hospitalisés**. Ce chiffre très nettement supérieur à la **moyenne nationale (10.80 %)**. Ce chiffre est confirmé pour l'année 2007 (16.60 %).

4.6.4 Sur le pourcentage de blessés non hospitalisés

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	8.80 %	6.48 %	6.55 %	=	+
Jeunes 15-24	30.33 %	33.07 %	33.03 %	=	+
2 roues motorisés	31.49 %	22.81 %	21.85 %	=	+
Seniors + 65	6.42 %	9.87 %	9.25 %	+	++

- **L'alcool** concerne **6.48 % des blessés non hospitalisés**. Ce chiffre resté stable en 2007 est légèrement inférieur à la **moyenne nationale (8.80 %)**.
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** représentent **33.07 % des blessés non hospitalisés**. Ce chiffre est supérieur à la **moyenne nationale (30.33 %)**.
- **Les 2 roues motorisés** représentent **21.81 % des blessés non hospitalisés**. Ce chiffre est inférieur à la **moyenne nationale (31.49 %)**.
- **Les seniors** représentent **9.78 % des blessés non hospitalisés**. Ce chiffre est très nettement supérieur à la **moyenne nationale (6.42 %)**. Ce chiffre est confirmé pour l'année 2007 (9.25 %).

4.6.5 Sur le pourcentage des accidents mortels

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	LOIRE 2008	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	29.00 %	15.52 %	28.57 %	44.73 %	+	+++
Jeunes 15-24		26.03 %	14.28 %	42.10 %	+	++
2 roues motorisés	26.00 %	27.40 %	17.14 %	33.00 %	+	++
Seniors + 65		20.55 %	34.28 %		+	++

- **L'alcool** est relevé dans 15.52 % des accidents mortels sur la période 2003/2007. Toutefois **une tendance lourde à l'augmentation se fait jour depuis 2007 (28.57 % en 2007 et 44.73 % en 2008).**
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** sont impliqués dans 26.03 % des accidents mortels sur la période 2003/2007. Après une forte diminution en 2007 (14.28 %), **une forte augmentation est enregistrée en 2008 (42.10 %).**
- **Les 2 roues motorisés** représentent 27.40 % des accidents mortels sur la période 2003/2007. Après une forte diminution en 2007 (17.14 %), **une forte augmentation est enregistrée en 2008 (33.00 %).**
- **Les seniors** sont impliqués dans 20.55 % des accidents corporels sur la période 2003/2007. **Une forte augmentation a été enregistrée en 2007 (34.28 %).**

4.6.6 Sur l'indice de gravité des accidents (Nombre de tués et BH pour 100 accidents corporels)

THEMES	FRANCE 2007	LOIRE 2003/2007	LOIRE 2007	TENDANCE	ENJEU
Alcool-Stup	7.16	6.14	7.65	+	++
Jeunes 15-24	16.04	13.43	12.72	-	+
2 roues motorisés	17.54	12.76	15.92	+	+
Seniors + 65	6.22	7.21	9.51	+	++

- **L'alcool** dont l'indice de gravité (6.14) est inférieur à la moyenne nationale (7.16) présente **une tendance à l'augmentation en 2007 (7.65).**
- **Les jeunes de 15 à 24 ans** présentent un indice de gravité (13.43) inférieur à la moyenne nationale (16.04).
- **Les 2 roues motorisés** présentent un indice de gravité (12.76) inférieur à la moyenne nationale (17.54) avec **une tendance à l'augmentation en 2007 (15.92).**
- **Les seniors** présentent un indice de gravité (7.21) supérieur à la moyenne nationale (6.22). **Cet indice s'est encore aggravé en 2007 (9.51).**

4.7 Conclusions

Au vu des éléments qui précèdent, les enjeux prioritaires dans le département de la Loire sont les suivants :

- **L'alcool**, enjeu national n° 1 et enjeu local n° 1 (tendance à l'augmentation) pour le pourcentage de tués et sa présence dans les accidents mortels.
- **Les jeunes de 15 à 24 ans**, enjeu national et enjeu local n°1 pour leur implication dans les accidents corporels, et le pourcentage de tués.
- **Les 2 roues motorisés**, enjeu national et enjeu local n° 1 pour le pourcentage de tués.
- **La vitesse**, enjeu national et enjeu local.
- **Les seniors**, enjeu local pour le pourcentage d'accidents mortels et la gravité des accidents.

Le comité technique s'est réuni le 8 décembre 2008 et a validé les enjeux.

5) Compréhension des enjeux

5.1 Enjeu alcool

Accident dans lequel un conducteur est en infraction ou délit.

5.1.1 Bilan global 2003/2007

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	74	12	34	71
2004	60	8	23	66
2005	77	7	63	47
2006	77	11	61	44
2007	84	11	63	51
Cumul	370	49	244	279

Le nombre accidents dus à l'alcool dans le département de la Loire présente une augmentation de l'ordre de 10 % entre 2003 et 2007. Le nombre de tués et BH a augmenté de 60 % durant cette même période. Le nombre d'accidents corporels impliquant des conducteurs alcoolisés représente 7.8 % du total des accidents sur la période 2003/2007.

Pour la France, le taux d'accidents ayant au moins un conducteur alcoolisé est de 10 %. La Loire se situe à la 20^{ème} meilleure place au niveau national.

Au niveau régional, la Loire se situe au 2^{ème} rang derrière le Rhône comme le département ayant le moins d'accidents corporels ou mortels.

Le nombre de tués dans des accidents impliquant des conducteurs alcoolisés représente 20.8 % du total des tués sur la période 2003/2007 alors qu'il est de 29.2 % au niveau national.

5.1.2 Répartition des accidents

	Nombre d'accidents
Hors agglo	212
0 à 500 h	4
501 à 2000 h	19
2001 à 5 000 h	26
5 001 à 20 000 h	54
20 001 à 50 000 h	41
100 001 à 300 000 h	14
Sous Total agglo	158
Total accidents	370

	Nombre d'accidents
Autoroute.	20
R.N et ex R.N.	55
R.D.	194
V.C et autres.	125
Totalité des accidents sur la période.	370

Un accident peut-être comptabilisé sur plusieurs lignes (accidents en intersection).

57 % des accidents dont le conducteur est en infraction ou délit ont lieu en rase campagne.

5.1.3 Accidents jour et nuit

Entre 2003 et 2007 les accidents dus à l'alcool ont lieu pour 63.2 % d'entre eux la nuit.

5.1.4 Tranche d'âge des victimes lorsqu'un conducteur était alcoolisé

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	> = 60 ans	Total
Piétons	Tués	1			1		2
	BH	1		1	3		5
	BNH	2		1	2	2	7
Bicyclettes	Tués				1		1
	BH				2	1	3
	BNH	1			7		8
Cyclomoteurs	Tués		3		1		4
	BH		6	12	7		25
	BNH		6	7	6	1	20
Motos	Tués			1	7		8
	BH		1	4	13		18
	BNH		1	1	5		7
VL	Tués		1	12	19	1	33
	BH	1	4	77	97	8	187
	BNH	9	10	84	123	8	234
PL	Tués						
	BH			1			1
	BNH						
Autres	Tués					1	1
	BH				3	2	5
	BNH		1		2		3
Total	Tués	1	4	13	29	2	49
	BH	2	11	95	125	11	244
	BNH	12	18	93	145	11	279

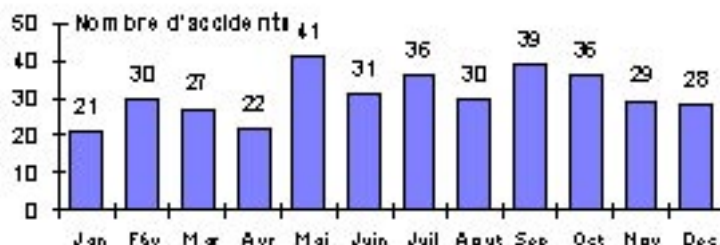
(Tableau calculé sur 370 accidents, qui ont fait 49 tués, 244 BH, et 279 BNH)

La tranche d'âge 25-59 ans (période de 34 ans) représente 59.1 % des tués, 51.2 % des BH et 51.9 % des BNH.

La tranche d'âge 18-24 ans (période de 6 ans) représente 26.5 % des tués, 38.9 % des BH et 33.3 % des BNH.

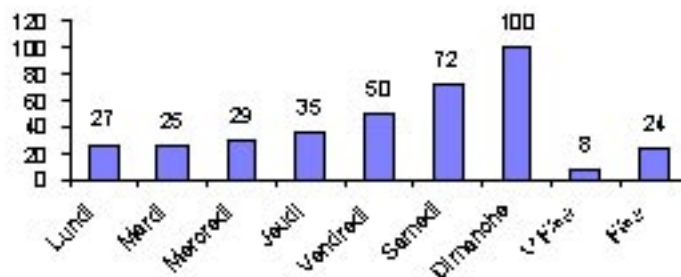
5.1.5 Répartition des accidents dans le temps

- Selon le mois



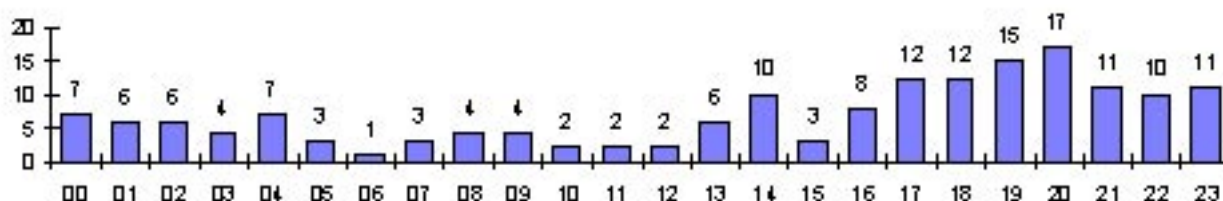
La période où les accidents dus à l'alcool sont les plus nombreux se situe entre le mois de mai et le mois d'octobre.

- Selon le jour



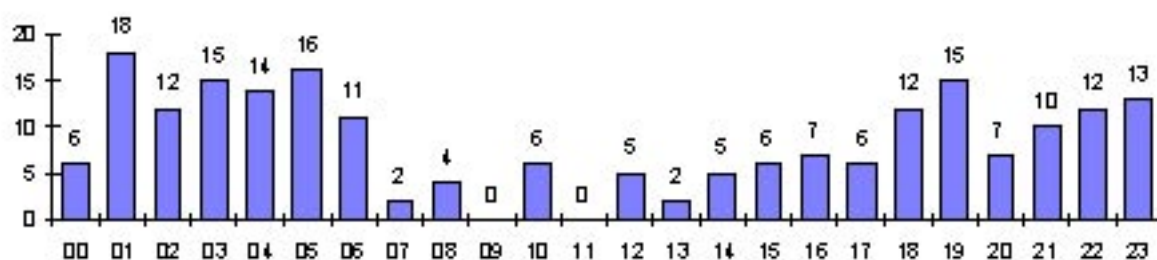
68 % des accidents corporels où la présence d'alcool a été décelée ont lieu les week-end (du Vendredi au dimanche).

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



En semaine les accidents corporels où la présence d'alcool est présente se concentrent en début de soirée (17 à 23 h).

- Selon l'heure pour les samedi/dimanche/VF/fête



Durant les week-end l'on constate deux concentrations d'accidents où l'alcool est présent :

- En fin d'après midi (18 à 20 h).
- Et durant toute la soirée et la nuit (21 à 6 h).

5.1.6 Type de collisions avec un obstacle fixe

Obstacle fixe	Nbr de véhicules	%	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	16	7.6	0	3	11
Arbre	25	11.8	5	18	11
Glissière métallique	16	7.6	1	6	10
Glissière béton	23	10.9	0	9	17
Autre glissière	1	0.5	0	0	1
Bâtiment, mur, pile de pont	26	12.3	6	21	12
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0.0	0	0	0
Poteau	24	11.4	3	17	9
Mobilier urbain	1	0.5	0	1	0
Parapet	6	2.8	1	4	0
Ilôt, refuge, borne haute	6	2.8	0	4	6
Bordure de trottoir	8	3.8	0	2	7
Fossé, talus, paroi rocheuse	41	19.4	10	25	13
Autre obstacle fixe sur chaussée	6	2.8	1	1	2
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	5	2.4	0	7	4
Sortie de chaussée	7	3.3	1	4	8
Autre	0	0.0	0	0	0
Total	211	100.0	28	122	111

Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle.

5.2 Enjeu jeunes 15-24 :

5.2.1 Gravité des victimes de 15-24 ans :

Année	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	19	92	329
2004	14	68	334
2005	11	117	292
2006	10	161	212
2007	5	144	257
Cumul	59	582	1 424

Le nombre de tués de 15 à 24 ans a fortement diminué entre 2003 et 2007. Toutefois le nombre de BH a augmenté de l'ordre de 60 %.

5.2.2 Gravité des victimes de 15-17 et 18-24 ans :

	Tués	BH	BNH
Victimes 15 à 17 ans	15	216	513
Victimes 18 à 24 ans	44	366	911

Les victimes de 15 à 17 ans représentent 6.3% des tués.

Les victimes de 18 à 24 ans représentent 18.6% des tués.

5.2.3 Comparatif Loire/Rhône Alpes (Hors Rhône) :

	Population 15-24 ans	Tués + BH	IG /1000 ha
LOIRE	93 076	641	6.9
RHÔNE-ALPES (HORS RHÔNE)	546 330	4 097	7.5

L'indice de gravité/1 000 habitants pour l'accidentologie des jeunes de 15 à 24 ans dans le département de la Loire (6.9) est inférieur à la moyenne régionale (7.5).

Seule l'Isère présente un indice de gravité encore inférieur (5.8).

Toutefois dans la Loire les 15-24 ans représentent 12.6 % de la population mais 25 % des tués et 31.7 % des tués et blessés hospitalisés.

5.2.4 Accidents impliquant les conducteurs âgés de 15 à 24 ans :

5.2.4.1 Bilan global des accidents dont un conducteur a entre 15 et 24 ans :

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	441	23	105	437
2004	444	16	93	456
2005	427	20	178	382
2006	384	13	192	300
2007	404	12	202	351
Cumul	2 070	84	770	1 926

Le nombre d'accidents impliquant les jeunes conducteurs de 15 à 24 ans représente 43.4 % du total des accidents sur la période 2003/2007.

5.2.4.2 Bilan global des accidents dont un conducteur a entre 15 et 17 ans :

a

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	131	2	30	132
2004	121	4	31	111
2005	114	1	44	82
2006	93	4	54	55
2007	103	1	55	72
Cumul	562	12	214	452

Le nombre d'accidents impliquant les jeunes conducteurs de 15 à 17 ans représente 12.00 % du total des accidents sur la période 2003/2007.

5.2.4.3 Bilan global des accidents dont le conducteur a entre 18 et 24 ans :

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	309	21	78	335
2004	339	12	65	361
2005	333	19	142	314
2006	304	10	147	251
2007	317	11	159	289
Cumul	1 602	73	591	1 550

Le nombre d'accidents impliquant les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans représente 33.57 % du total des accidents sur la période 2003/2007.

5.2.5 Répartition des accidents

	Accidents 15-17 ans	Accidents 18-24 ans
Hors agglo	91	502
0 à 500 h	5	10
501 à 2 000 h	34	44
2 001 à 5 000 h	63	75
5 001 à 20 000 h	169	357
20 001 à 50 000 h	127	216
100 001 à 300 000 h	73	398
Sous Total agglo	471	1 100
Total accidents	562	1 602

Un accident peut-être comptabilisé 2 fois (Accident entre un conducteur 15-17 et 18-24).

83% des accidents avec conducteur 15-17 ans se déroulent en agglomération.

69% des accidents avec conducteur 18-24 ans se déroulent en agglomération.

	Accidents 15-17 ans	Accidents 18-24 ans
Autoroute.	0	54
R.N et ex R.N.	10	146
R.D.	209	553
V.C et autres.	409	961
Totalité des accidents sur la période.	562	1 602

Un accident peut-être comptabilisé 2 fois (Accidents entre un conducteur 15-17 et 18-24 en intersection).

73% des accidents avec conducteur 15 à 24 ans se déroulent sur des voiries communales.

60% des accidents avec conducteur 18 à 24 ans se déroulent sur des voiries communales.

5.2.6 Accidents jour et nuit

Les accidents impliquant un conducteur de **15 à 17 ans ont lieu pour 76.7 % d'entre eux le jour.**

Les accidents impliquant un conducteur de **18 à 24 ans ont lieu pour 67.6 % d'entre eux le jour.**

5.2.7 Les impliqués des accidents où un conducteur avait entre 15 et 17 ans

Impliqués	Tués	BH	BNH
Bicyclette		11	25
Cyclo	9	159	335
Moto	2	24	37
Automobile	1	5	37
PL + Bus			
Piétons		11	16
Autres		2	2
Total	12	212	452

Un accident peut-être comptabilisé 2 fois (Accident entre un conducteur 15-17 et 18-24)

90% des tués des accidents où un conducteur a entre 15 et 17 ans sont sur un cyclo ou une moto. La proportion est identique pour les blessés hospitalisés.

5.2.8 Les impliqués des accidents où un conducteur avait entre 18 et 24 ans

Impliqués	Tués	BH	BNH
Bicyclette	2	23	59
Cyclo	4	98	206
Moto	16	86	117
Automobile	43	306	1 023
PL + Bus		7	6
Piétons	8	67	126
Autres		1	12
Total	73	588	1 549

Un accident peut-être comptabilisé 2 fois (Accident entre un conducteur 15-17 et 18-24).

59% des tués des accidents où un conducteur a entre 18 et 24 ans sont en VL.

5.2.9 Présence d'alcool

11 accidents avec un conducteur de 15 à 17 ans présentaient une alcoolémie supérieure au taux légal (1.9 % des accidents 15-17 ans). Ces 11 accidents ont occasionné 2 tués.

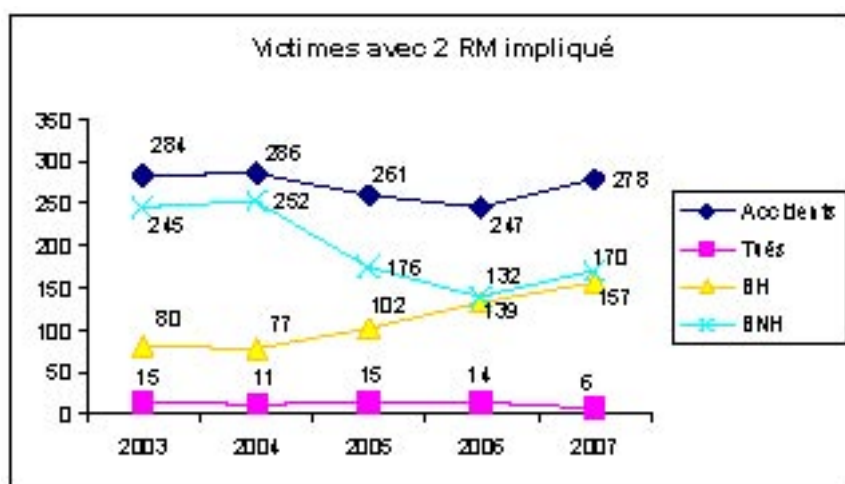
104 accidents avec un conducteur de 18 à 24 ans présentaient une alcoolémie supérieure au taux légal soit (7 % des accidents 18-24 ans). Ces 104 accidents ont occasionné 10 tués.

5.3 Enjeu 2 roues motorisées

5.3.1 Accidents et victimes avec 2 roues motorisés impliqués

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	284	15	80	245
2004	286	11	77	252
2005	261	15	102	176
2006	247	14	132	139
2007	278	6	157	170
Cumul	1356	61	548	982

IG = Indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nombre de tués / Nombre d'accidents * 100.



Dans le département de la Loire le nombre d'accidents impliquant un 2 roues motorisé est resté stable. Toutefois sur cette même période le nombre de blessés hospitalisés a pratiquement doublé.

La diminution du nombre de tués en 2007 n'est qu'épisodique et ne peut être imputée qu'à une année particulièrement faste.

5.3.2 Analyse accidents avec cyclomoteurs et motos impliqués

2003/2007	Accidents	Tués	BH	BNH	Accidents mortels	Ig
2 ROUES MOTORISES	1 356	61	548	982	60	4.5
CYCLOMOTEURS	820	17	296	632	16	2.1
MOTOCYCLETES	536	44	252	355	44	8.2

IG = Indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nombre de tués / Nombre d'accidents * 100.

Dans le département de la Loire les accidents de motocyclette ont un indice de gravité 4 fois plus élevé que celui des cyclomoteurs.

Concernant les cyclomoteurs l'indice de gravité de la Loire est similaire à l'IG national (2.2). Toutefois ce même indice est inférieur à l'IG régional (3.6 : moins le département du Rhône).

Concernant les motocyclettes l'indice de gravité de la Loire est supérieur à l'IG national (4.8). Par contre ce même indice est inférieur à l'IG régional (9.56 : moins le département du Rhône).

5.3.3 Accidents avec cyclomoteur (Inf 50 cm³) impliqué

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	172	4	44	158
2004	173	5	46	150
2005	167	2	60	122
2006	151	5	74	90
2007	157	1	72	107
Cumul	820	17	296	627

Le nombre d'accidents de cyclomoteur a diminué de 10 % en 5 ans.

Le nombre de tués est resté stable excepté en 2007 année exceptionnellement bonne.

Le nombre de BH a augmenté de 60 % en 5 ans.

5.3.4 Accidents avec motocyclette (sup 50 cm³) impliquée

Année	Nombre Accidents	Nombre Tués	Nombre BH	Nombre BNH
2003	114	11	37	88
2004	108	6	31	102
2005	95	13	42	53
2006	97	9	57	49
2007	122	5	85	63
Cumul	536	44	252	355

Entre 2003 et 2006, le nombre d'accidents de motos avait une tendance à la baisse (-20 %).

En 2007, les accidents moto ont augmenté de 25 % par rapport à 2006 tout en ayant une baisse significative des tués (-4).

Entre 2003 et 2007, le nombre de BH a plus que doublé ce qui nous laisse supposer que la diminution des tués en 2007 n'est qu'éphémère.

5.3.5 Répartition des accidents avec cyclomoteur (Inf 50 cm³) impliqué

	Nombre d'Accidents	Nombre d'Accidents Mortels	Nombre de Victimes		
			Tués	BH	BNH
HORS AGGLO	120	8	8	69	67
EN AGGLO	700	8	9	227	560
Total	820	16	17	296	627

Plus de 80 % des accidents de cyclomoteur se sont déroulés en agglomération.

Toutefois l'indice de gravité tué hors agglomération est de 6.66 alors qu'il n'est que de 1.28 en agglomération.

5.3.6 Répartition des accidents avec moto (sup 50 cm³) impliquée

	Nombre d'Accidents	Nombre d'Accidents Mortels	Nombre de Victimes		
			Tués	BH	BNH
HORS AGGLO	206	33	33	133	110
EN AGGLO	330	11	11	119	245
Total	536	44	44	252	355

60 % des accidents de motocyclettes se sont déroulés en agglomération.

Toutefois l'indice de gravité tués hors agglomération est de 16.01 alors qu'il n'est que de 8.2 en agglomération.

5.3.7 Accidents jour nuit

Plus des ¾ des accidents corporels motos et cyclos se déroulent de jour.

Les accidents mortels respectent ces mêmes proportions.

5.3.8 Sexe des victimes

89 % des impliqués moto sont des hommes.

83 % des impliqués cyclo sont des hommes.

5.3.9 Port du casque

98 % des impliqués moto portaient leur casque.

96 % des impliqués cyclo portaient leur casque.

5.3.10 Accidents sans tiers

Sur les 1 356 accidents avec au moins un 2 roues motorisé impliqué, le pourcentage d'accidents sans tiers est de 15 % (203 accidents).

Ces 203 accidents ont engendré 20 tués ce qui représente 45 % des tués en deux roues motorisés, pour la période 2003/2007.

113 accidents ont eu lieu en moto ayant occasionné 14 tués.

90 accidents ont eu lieu en cyclo ayant occasionné 6 tués.

5.3.11 Tranches d'âges des impliqués dans accidents moto

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	> = 60 ans	Total
Total	Tués		2	9	33		44
	BH	3	10	57	170	12	252
	BNH	10	36	82	213	14	355

Pratiquement les ¾ des tués et blessés hospitalisés se situent dans la tranche 25-59 ans.

5.3.11 Tranches d'âges des impliqués dans accidents cyclo

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	> = 60 ans	Total
Total	Tués		8	2	6	1	17
	BH	9	158	76	42	11	296
	BNH	19	333	150	101	24	628

La moitié des tués et des blessés hospitalisés se situent dans la tranche d'âge 14 à 17 ans.

5.3.11 Présence d'alcool pour les conducteurs impliqués dans les accidents 2RM

Dans 20 % des tués dans les accidents lorsqu'un 2 roues motorisé est impliqué la présence d'alcool supérieur au taux légal a été décelée.

Ce taux retombe à 9.2 % lorsque l'on considère les victimes graves (Tués + BH°).

Accidents du à l'alcool pour les motos : 18 % des tués et 8.5 % des victimes graves (Tués + BH°).

Accidents du à l'alcool pour les cyclos : 24 % des tués et 10 % des victimes graves (Tués + BH°).

5.4 Enjeu vitesse

5.4.1 Analyse des vitesses sur compteurs SIREDO

L'analyse des vitesses ci-dessous a été élaborée à partir des stations de comptage SIREDO implantées sur les réseaux autoroutiers, nationaux et départementaux pour l'année 2007. Ces chiffres ne sont donnés qu'à titre indicatif compte tenu de la disponibilité plus ou moins grande des installations sur cette période.

Vous trouverez ci-après les données précises des stations jugées les plus représentatives, les données des autres stations en place sont à la disposition des groupes de travail.

5.4.1.1 Vitesses sur les 2x2 voies

La vitesse maximale autorisée (80 km/h en 2007) sur la RN 88 à l'intérieure de l'agglomération n'est pas respectée par plus de 25 % des usagers.

À St-Chamond la RN 88 est limitée à 110 km/h. Cette vitesse n'est pas respectée par 40 % et 25 % des usagers suivant le sens de circulation.

Sur l'autoroute A72 à la Fouillouse où la vitesse est limitée à 130 km/h, entre 2003 et 2007, le taux de dépassement de la vitesse retombe à 17 %.

5.4.1.2 Vitesse sur réseau départemental

Sur les stations étudiées le dépassement de la vitesse autorisée concerne entre 15 et 20 % des usagers. Deux voiries ne correspondent pas à ces caractéristiques :

- La RD 498 à St-Marcellin, ne présente aucun dépassement de vitesse autorisée avec des caractéristiques de la voie ne permettent pas une vitesse de plus de 70 km/h alors qu'elle est limitée à 90 km/h.
- La RD3 au lieu-dit « Les Baraudes » à l'entrée de St-Étienne où sur cette 2x2 voies la limitation de vitesse à 70 km/h n'est pas respectée. Suivant le sens de circulation entre 71 % et 59 % des usagers sont en infraction.

5.4.2 Analyse des résultats des radars fixes

Les bilans ci-après proviennent des données des 9 radars fixes en activité en 2007.

Il est à signaler que 3 radars ont été mis en place en 2007. Pour ces 3 sites aucune comparaison n'est encore possible avec les moyennes globales des années antérieures.

L'analyse concerne les excès de vitesse importants supérieurs à 20 km/h. (Les résultats globaux des radars seront à la disposition du groupe de travail).

Bilan au 31/12/2007 et depuis la mise en service.

N° Radar	Site	Réseau	Point de Repère	VLA	Nbr Total d'excès de vitesse enregistrés	Excès de vitesse supérieurs à 20 km/h	% d'Excès de vitesse supérieurs à 20 km/h
444	Cuzieu	RD 1082	45 + 454	90 Kmh	2 408	440	18.27 %
447	Montrond les Bains	RD 1082	41 + 215	50 Kmh	18 589	1 809	9.73 %
445	Pouilly sous Charlieu	RD 482	6 + 350	50 Kmh	22 738	1 932	8.50 %
448	St-Forgeux Lespinnasse	RN 7	16 + 973	70 Kmh	14 265	806	5.65 %
3169	Veauche	RD 11	7 + 294	50 Kmh	9 406	590	6.27 %
6 579*	St-Romain le Puy	RD 8	86 + 120	90 Kmh	2 093	299	14.29 %
451	St-Étienne	RN 88	35 + 692	80 Kmh	86 351	9 112	10.55 %
7 242*	St-Étienne	RB 88	40 + 100	80 Kmh	1 098	73	6.65 %
6 717*	St-Chamond	RN 88	30 + 700	110 Kmh	6 829	769	11.26 %

Bilan année 2007.

N° Radar	Site	Réseau	Point de Repère	VLA	Nbr Total d'excès de vitesse enregistrés	Excès de vitesse supérieurs à 20 km/h	% d'Excès de vitesse supérieurs à 20 km/h
444	Cuzieu	RD 1082	45 + 454	90 Kmh	1 034	231	22.34 %
447	Montrond les Bains	RD 1082	41 + 215	50 Kmh	5 891	588	9.98 %
445	Pouilly sous Charlieu	RD 482	6 + 350	50 Kmh	5 791	771	13.31 %
448	St-Forgeux Lespinnasse	RN 7	16 + 973	70 Kmh	2 706	156	5.76 %
3169	Veauche	RD 11	7 + 294	50 Kmh	2 880	266	9.24 %
6 579*	St-Romain le Puy	RD 8	86 + 120	90 Kmh	2 093	299	14.29 %
451	St-Étienne	RN 88	35 + 692	80 Kmh	25 077	2 807	11.19 %
7 242*	St-Étienne	RB 88	40 + 100	80 Kmh	1 098	73	6.65 %
6 717*	St-Chamond	RN 88	30 + 700	110 Kmh	6 829	769	11.26 %

Sur la RN 88 le seul dispositif ayant un recul suffisant se situe au niveau de Terrenoire. Une légère augmentation de 0.65 % des infractions de plus de 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée est constatée.

Sur le réseau départemental les infractions concernant les gros excès de vitesse de plus de 20 km/h sont en augmentation notable sur 3 sites : Cuzieu (+4.07 %), Veauche (2.97 %) et Pouilly/Charlieu (+4.81 %).

Sur l'ensemble du réseau il est constaté une tendance à l'augmentation des infractions pour des dépassements de vitesse de plus de 20 km/h.

5.4.3 Accidents pouvant être potentiellement dus à la vitesse

Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule peuvent à priori être considérés comme dûs à un défaut de maîtrise provenant d'une vitesse excessive. Il n'empêche que d'autres accidents impliquant plusieurs véhicules peuvent également avoir la même cause.

Au cours de la période 2003-2007, 862 accidents n'ont impliqué qu'un seul véhicule (18 % des accidents).

Ils ont occasionné 91 tués (38.5 % des tués) et 455 blessés hospitalisés (26 % des BH).

Plus de la moitié de ces accidents ont eu lieu en courbe ou en intersection.

5.5 Enjeu seniors + 65 ans

5.5.1 De 65 ans ou plus

BILAN GLOBAL	Accidents	Tués + 65 ans	BH + 65 ans	BNH + 65 ans
Période considérée 2003/2007	989	46	298	425

Le nombre d'accidents impliquant un sénior de + 65 ans représente 20.7 % du total des accidents sur la période 2003/2007 et 24.6 % du nombre des tués.

Les plus de 65 ans représentent 19.49 % du nombre de tués alors qu'il n'est que de 17 % pour la région Rhône-Alpes.

5.5.2 Répartition des accidents

	Accidents	%
Hors agglo	246	24.9
0 à 500 h	4	0.4
501 à 2 000 h	31	3.1
2 001 à 5 000 h	47	4.8
5 001 à 20 000 h	254	25.7
20 001 à 50 000 h	166	16.8
50 001 à 100 000 h	0	0.0
100 001 à 300 000 h	241	24.4
plus de 300 000 h	0	0.0
Sous Total agglo	743	75.1
Total accidents	989	100.0

	Nombre	%
Autoroute	20	2.0
R.N	58	5.9
R.D	358	36.2
V.C et autres	644	65.1
Totalité des accidents sur la période	989	100.0

75 % des accidents impliquant un senior de plus de 65 ans se déroulent en agglomération.

5.5.3 Répartition des victimes plus de 65 ans ou plus

BILAN GLOBAL	Accidents	Tués + 65 ans	BH + 65 ans	BNH + 65 ans
Accidents en agglomération	743	29	197	320
Accidents hors agglomération	246	17	101	105

5.5.4 Accidents jour et nuit

Entre 2003 et 2007 les accidents impliquant des seniors ont lieu pour 86.2 % d'entre eux le jour.

5.5.5 Répartition des impliqués de 65 ans et plus

Impliqués	Tués	BH	BNH	Victimes
Bicyclette	3	28	33	64
Cyclo	0	2	10	12
Moto	1	3	4	8
Automobile	18	115	215	348
PL + Bus	0	0	0	0
Piétons	23	143	157	323
Autres	1	7	6	14
Total	46	298	425	769

Les seniors de plus de 65 ans tués ou blessés hospitalisés le sont à 50 % en tant que piétons.
Pour la région Rhône Alpes le pourcentage de tués piétons pour les plus de 65 ans n'est que de 30 %.

5.5.6 Bilan des accidents dont au moins 1 conducteur avait au moins 65 ans

BILAN GLOBAL	Accidents	Tués	BH	BNH
Période considérée 2003/2007	636	32	275	587

Les conducteurs de plus de 65 ans sont responsables de 13 % des accidents et de 13.05 % des tués.

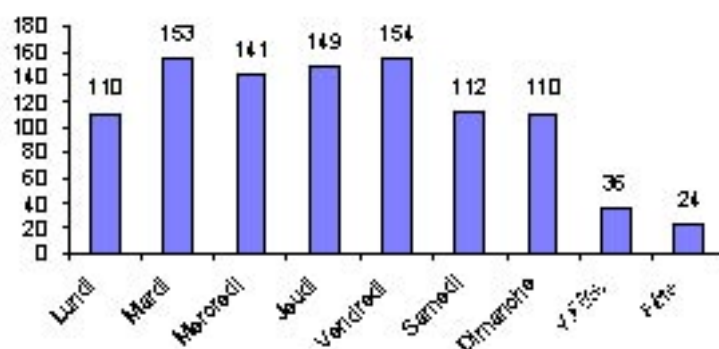
5.5.7 Répartition des accidents dans le temps

- Selon le mois



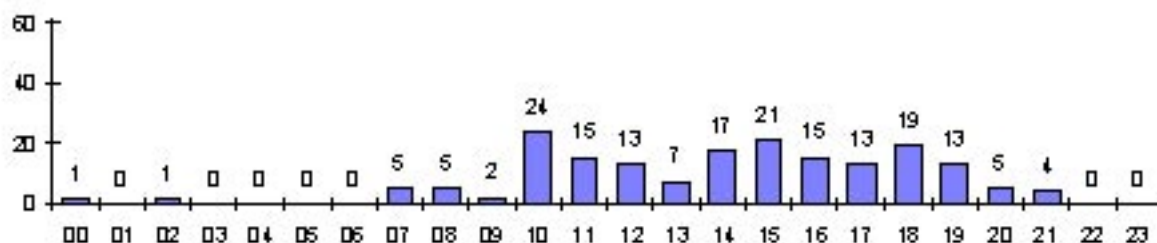
Les accidents impliquant des seniors sont répartis de manière homogène tout au long de l'année. Seuls les mois de mai et octobre présentent une accidentologie légèrement accrue.

- Selon le jour de la semaine

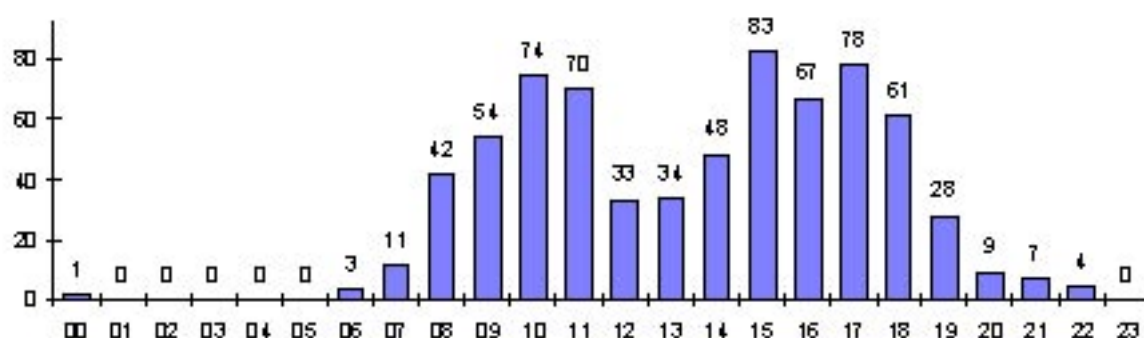


Les accidents impliquant les seniors sont répartis de manière homogène sur les jours ouvrables. Seul le lundi présente un bilan accidentologique plus faible ainsi que le week-end.

- Selon l'heure pour les samedi/dimanche/VF/fête



- Selon l'heure pour les jours ouvrables



Les accidents impliquant des seniors de plus de 65 ans de la semaine et des week-ends se produisent essentiellement en cours de journée.

5.5.8 Types de collision avec un obstacle fixe

Obstacle fixe	Nbr de Véhicules	%	IG (*)	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	26	23.2	0.0	0	3	14
Arbre	11	9.8	18.2	2	9	6
Glissière métallique	13	11.6	16.7	2	17	44
Glissière béton	12	10.7	0.0	0	8	7
Autre glissière	0	0.0	0.0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	18	16.1	18.8	3	9	9
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0.0	0.0	0	0	0
Poteau	4	3.6	0.0	0	3	6
Mobilier urbain	1	0.9	0.0	0	0	0
Parapet	2	1.8	0.0	0	0	2
Ilôt, refuge, borne haute	0	0.0	0.0	0	0	0
Bordure de trottoir	0	0.0	0.0	0	0	0
Fossé, talus, paroi rocheuse	16	14.3	12.5	2	10	7
Autre obstacle fixe sur chaussée	3	2.7	0.0	0	0	2
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	4	3.6	0.0	0	3	1
Sortie de chaussée	2	1.8	100.0	2	0	0
Autre	0	0.0	0.0	0	0	0
Total	112	100.0	2.4	11	62	98

Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle.

(*) IG des accidents du type.

6) Définitions des orientations d'actions :

6.1 Enjeu alcool :

Définition des orientations d'action ENJEUX : Alcool, stupéfiants, médicaments DOMAINE DES ORIENTATIONS DES ACTIONS PROPOSEES

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Mieux impliquer les élus locaux lors de manifestations sur leur territoire et les responsables d'entreprises.		Impliquer les élus, organisateurs ou acteurs potentiels de manifestations, les clubs sportifs, ainsi que les chefs d'entreprises.	Information et formation des référents sécurité routière territoriaux auprès des communes.			CT : 2, 3
Ce sont les jeunes de 18-24 ans, le W-E et de nuit qui ont le plus grand nombre de victimes.		Impliquer les jeunes organisateurs de soirée, notamment étudiantes.	Développer et valoriser le principe du conducteur sobre.	a - Promouvoir l'autocontrôle. b - Renforcer la sensibilisation au risque alcool et stupéfiant au cours de la formation permis de conduire.	Poursuivre et renforcer le ciblage des contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants.	CT : 3, 4a, 4b, 5
La tranche d'âge supérieure à 40 ans est la plus réfractaire à toute sensibilisation.		a - Sensibiliser les professionnels de la restauration. b - Campagne de sensibilisation médiatique à destination des usagers.		Promouvoir le "boire mieux" : vente au verre et possibilité d'emmener sa bouteille non terminée, etc.		CT : 2a, 2b, 4
Accès à l'alcool insuffisamment contrôlé pour les jeunes.		Campagne médiatique sur les règles de vente d'alcool dans les commerces en insistant sur leur responsabilité.			Campagne de contrôles ciblés dans certains points de vente répertoriés et stations services après 22 heures.	MT : 2, 5
Explosion de la consommation de cannabis.		a - Possibilité de disposer de documents médiatiques ! b - Information dans les établissements recevant des jeunes.	a - Sensibiliser les parents et le monde éducatif à la consommation du cannabis. b - Sensibilisation des enfants de préférence dans les classes de 6 ^{ème} et 5 ^{ème} .	Promouvoir et renforcer les formations des bénévoles des associations sur les stupéfiants.	Tests salivaires à développer et à médiatiser.	CT : 5 MT : 2a, 2b, 3a, 3b, 4
Conduite automobile après usage et surconsommation de médicaments psychotropes.		Information et médiatisation sur le risque routier lié à la consommation de médicaments.				CT : 2

6.2 Enjeu jeunes de 15 à 24 ans :

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Comportement et inconscience des jeunes : La tranche d'âge 14-24 ans est impliquée dans 43.4 % des accidents. Elle représente 12.6 % de la population mais 25 % des tués et 31.7 % des tués et blessés hospitalisés.		a - Informer les jeunes sur les conséquences corporelles graves : Visite en hôpital ou Déplacement blessé en établissement scolaire. b - Informer les jeunes des conséquences juridiques des accidents. c - Responsabiliser les parents.	a - Inclure une séance d'information lors de la préparation du permis de conduire. b - Montage sur les accidents et leurs conséquences.	Promouvoir la conduite accompagnée et renforcer la compétence des accompagnateurs.	Sensibiliser les pouvoirs publics sur l'importance de leur rôle pour le respect de la réglementation. Former les fonctionnaires de police et de gendarmerie à la détection des cyclos débridés.	CT : 4, 5 MT : 2, 3 LT :
Manque de connaissances des règles et des conséquences de sécurité routière.		a - Sensibiliser l'Inspection d'Académie à la SR. b - Travailler en articulation avec les établissements scolaires, le milieu associatif, le milieu médical. c - Expliquer le Code et la Loi, d'où les sanctions.	a - Reconnaître et former des référents Sécurité Routière dans les établissements scolaires. b - Former les enseignants à la Sécurité Routière. c - Favoriser la compréhension du Code de la route.	a - Impliquer les jeunes dans les projets et médiatiser leur action. b - Créer un challenge inter-établissements.	CT : 2a MT : 2b, 2c, 3, 4 LT :	
Inadéquation entre le support médiatique et la cible recherchée : Les messages existent mais on a du mal à les faire passer.		a - Mieux cibler les messages SR : Internet, bandes annonces cinéma, radio, etc. b - Développer la collaboration entre les pouvoirs publics, les établissements scolaires et les centres d'apprentissage pour la diffusion des messages.				CT : MT : 2 LT :
Accès à l'alcool insuffisamment contrôlé pour les jeunes.		a - Campagne médiatique sur les règles de vente d'alcool dans les commerces en insistant sur leur responsabilité. b - Sensibilisation des organisateurs de manifestations festives ainsi que les élus.	Promouvoir l'utilisation de transports collectifs lors des soirées festives.	a - Valoriser les opérations "SAM". b - Valoriser le conducteur sobre. c - Promouvoir l'auto-contrôle.	a - Poursuivre et renforcer le ciblage des contrôles d'alcoolémie. b - Campagne de contrôle ciblé dans certains points de vente répertoriés et stations services après 22 heures.	CT : 4, 5a MT : 2, 3, 5b LT :

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Explosion de la consommation de cannabis.		a - Possibilité de disposer de documents médiatiques ! b - Information dans les établissements recevant des jeunes.	a - Sensibiliser les parents et le monde éducatif à la consommation du cannabis. b - Sensibilisation des enfants des classes de 6^{ème} et 5^{ème}.	Promouvoir et renforcer les formations des bénévoles des associations sur les stupéfiants.	Tests salivaires à développer et à médiatiser.	CT : 5 MT : 2, 3, 4 LT :
Inaptitude physique temporaire à la conduite.		a - Sensibiliser les conducteurs aux risques médicamenteux, hypoglycémie, vision, audition, etc. b - Renforcer l'information au patient par le milieu médical sur les dangers à la conduite avec la prise de certains médicaments.				CT : MT : 2 LT : L'équipe médicale de Rive de Gier se propose d'étudier le profil des conducteurs présumés fautifs.
Vitesse.	Renforcer la pertinence de la signalisation et de la lisibilité de l'infrastructure.	Promouvoir l'utilisation de lieux adaptés à la pratique et à la formation aux techniques de pilotage (circuit).			Poursuivre et renforcer le ciblage des contrôles de vitesse.	CT : 5 MT : 1, 2 LT :
Dangers de la conduite d'un 2 Roues Motorisé pour les 14 à 17 ans.		Sensibilisation au pilotage d'un 2 Roues Motorisé et au port des équipements.	Renforcer la formation pratique à l'utilisation du cyclo.		Contrôles ciblés des cyclos " kités " .	CT : 2, 5 MT : 3 LT :
Transports collectifs : - pas toujours équipés de ceintures. - ceintures pas toujours utilisées.		Promouvoir l'utilisation de TC équipés de ceintures de sécurité notamment pour les transports d'enfants.			Renforcer et cibler les contrôles.	CT : 2, 5 MT : LT :
Manque d'enquêtes ECPA.			Renforcer et dynamiser le réseau d'enquêteurs ECPA.			CT : MT : 3 LT :

Définition des orientations d'action

DOMAINE DES ORIENTATIONS DES ACTIONS PROPOSEES

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Défaut d'autorisation de conduite (cyclos).		Sensibiliser les parents sur l'importance du BSR et leur responsabilité.	Sensibiliser le milieu enseignant sur l'importance de posséder le BSR et revoir le contenu de l'ASSR.	Plaquette d'information remises par les motocistes et les assurances. Développer la signature de chartes de bonne conduite entre la Préfecture et les professionnels et encourager leur médiatisation.	Contrôle et vérification de la possession du BSR.	CT : 2, 3 MT : 4 LT :
Connaissance de la Réglementation.		Amélioration sur les connaissances de la réglementation française et étrangère.	Expliquer la réglementation, (pourquoi les contrôles et les sanctions).			CT : MT : 2, 3 LT :
Ports des équipements.		Sensibilisation sur la nécessité de porter des équipements de sécurité, tant pour les cyclos que pour les motos.	Sensibiliser aux risques routiers 2RM en montrant les séquences physiques d'un accident par des rencontres médecins-blessés.			CT : 2, MT : 3 LT :
Conformité des véhicules (cyclos).		Sensibiliser les parents et les chefs d'établissement sur la nécessité d'avoir un cyclo conforme à la réglementation. Promouvoir l'avis formalisé d'un professionnel lors de l'achat d'un 2 roues motorisés d'occasion.		Lutte contre le débridage par la signature d'une charte de bonne conduite entre les pouvoirs publics et les professionnels du 2 roues.	Renforcer le PDCR sur cette problématique avec un équipement et une formation spécifique pour les FO. Renforcer les contrôles pour la conformité des véhicules : éclairage, vitesse et débridage.	CT : 5 MT : 2, 4 LT :

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Formation des utilisateurs de 2RM.		Inciter les employeurs de 2RM : - à proposer une formation à la sécurité pour les usages spécifiques 2RM (livreurs, messagerie, etc). - à prendre en compte le trajet domicile travail dans le risque accident.	Sensibiliser les médecins de prévention sur les aptitudes à la conduite : vue, réaction, prise de médicaments.	Promouvoir l'organisation des journées spécifiques : - motos - cyclos		CT : 4a MT : 2, 3, 4b LT :
Equipements de la route.	Respect des règles de l'art pour les obstacles latéraux, les regards sur chaussée, les tranchées sur chaussée et la peinture routière.	Nécessité de développer le réseau de référents sécurité routière dans chaque collectivité.	Formation de ces référents.	Mise en place de la commission consultative des usagers sur la signalisation routière.		CT : 1, 2, 3, 4 MT : LT :
Etat des chaussées.	Inciter les gestionnaires à communiquer sur les travaux en cours (gravillonnage, etc). Promouvoir la réalisation de protocole de qualité pour la réalisation des tranchées et de gravillonnage ainsi que leur diffusion auprès des gestionnaires de voirie. Lutte contre la présence de gas-oil sur chaussée.	Communiquer sur les travaux en cours (gravillonnage, etc.) Sensibiliser les distributeurs de carburant sur les dangers du gasoil déversé sur la chaussée (affiche en station, livreur de produits pétroliers, etc.) Information sur les conséquences d'un accident : responsabilité et assurance.	Promouvoir les opérations « motard d'un jour » auprès des gestionnaires de voirie.	Signature d'une charte avec les transporteurs routiers et distributeurs de carburants.		CT : MT : 1, 2, 3, 4 LT :
Manque d'enquête ECPA.			Renforcer et dynamiser le réseau d'enquêteurs E.C.P.A.			CT : MT : 3 LT :
Comportements et conflits d'usagers: - Défaut de maîtrise - Vitesse - Alcool, drogue	Respect des règles de l'art : - Obstacles latéraux - Regards et tranchées sur chaussée - Boucles de feu - Visibilité - Bordures - etc.	Informations à thème sur les facteurs aggravants Inciter les 2 RM à soigner leur détectabilité : vêtements, éclairage, (cyclos) Promouvoir les réunions d'information sur ces thèmes, en particulier en entreprise et dans les établissements scolaires.	Renforcer l'information aux apprentis conducteurs (VL) de la prise en compte de la particularité des 2 RM.	Promouvoir l'autocontrôle alcool.	Contrôle de vitesse et des comportements notamment lors de grandes manifestations. Renforcement des contrôles des clignotants pour les changements de direction et de files.	CT : 1, 4, 5 MT : 2, 3, LT :

Définition des orientations d'action

DOMAINE DES ORIENTATIONS DES ACTIONS PROPOSEES

Constats ou problèmes identifiés. (Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education (transformation durable des comportements)	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre. - stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Vitesse inadaptée et défauts de maîtrise des 18 à 24 ans pour les VL et des 25-59 ans pour les motos. Les 14 à 25 ans sont les victimes privilégiées des accidents de cyclomoteurs dus à la vitesse inappropriée.	a - Poursuivre les campagnes de traitement des obstacles latéraux : suppression, déplacement, isolation ... b - Poursuivre le traitement des voiries d'agglomération, avec l'approche de « partage de la rue et de conduite apaisée ».	a - Promouvoir et valoriser la conduite apaisée sur tous type de médias. b - Promouvoir la conduite accompagnée.	Développer la conduite accompagnée et renforcer la compétence des accompagnateurs.	Mobiliser le secteur éducatif : parents d'élèves, médecine scolaire, académie.	a - Poursuivre et renforcer le ciblage de les contrôles de vitesse. b - Contrôle de la tenue et du contenu des rendez-vous pédagogiques. c - Contrôle ciblés de la vitesse pour les jeunes conducteurs.	CT : 2a, 2c, 3, 5 MT : 2b, 4, LT : 1a, 1b
Non respect des limitations de vitesse (Notamment des excès de plus de 20 km/h.).	a - Améliorer la lisibilité et la pertinence de la signalisation en partenariat avec les gestionnaires de voirie. b - Demander aux gestionnaires de voirie de fournir une analyse annuelle des vitesses constatées sur ces stations SIREDO.	a - Information et coordination avec les élus par le biais des référents sécurité routière. b - Mise en place de la commission consultative des usagers c - Promouvoir l'information à l'utilisateur sur ses dépassements de vitesse en temps réel (Pan-neaux d'affichage vitesse).		Promouvoir l'alternative aux poursuites pour des infractions mineures.		CT : 1b, 2a, 2c, 4 MT : 1a, 2b
Non respect des interdistances sur tout type de routes.	Développer sur les routes à fort trafic (RN, RD ...) des équipements ou des signalisations d'aide à l'appréciation des distances de sécurité. Possibilité de programmer les stations SIREDO avec la donnée interdistance entre véhicules.	a - Communication envers tous les type d'utilisateurs et entreprises sur le non respect des interdistances. b - Utilisation des supports de communication du domaine autoroutier (PMV).	Encouragement à l'écoconduite.		Renforcer la verbalisation pour défaut de distance entre véhicules et médiation (Mise à disposition de l'hélico).	CT : 2a, 2b, 3, 5 MT : 1
Défaut de la ceinture de sécurité (31 tués sur 5 ans).		Accentuer la formation des assistantes maternelles sur la réglementation et le respect de l'usage des sièges auto pour enfants.	Promouvoir l'utilisation de TC équipés de ceintures notamment pour les transports d'enfants.	Continuer la communication sur le port de la ceinture de sécurité ainsi sur la réglementation et l'usage des sièges auto pour enfants.		CT : 2, 3, 4
Manque d'enquêtes ECPA.			Renforcer et dynamiser le réseau d'enquêteurs E.C.P.A.			MT : 3

Définition des orientations d'action

DOMAINE DES ORIENTATIONS DES ACTIONS PROPOSEES

Constats ou problèmes identifiés. <i>(Gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	1 Infrastructure	2 Information	3 Formation	4 Education <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 Contrôles et sanction	Observation pour la mise en œuvre.
Difficulté pour les personnes âgées à assimiler les évolutions du code de la route. Nombreux accidents en intersection et rond-point. Inadaptation des aménagements urbains aux piétons âgés.	a - Proposer des modes de transports alternatifs adaptés aux seniors : transport en commun (accès, information, tarifs...) ou transport à la carte en milieu rural. b - Revoir les aménagements urbains et les adapter aux difficultés spécifiques des piétons âgés. c - Réalisation des diagnostics d'accessibilité.	Impliquer les référents sécurité routière ainsi que les présidents des associations ou club du 3 ^{ème} âge.	Promouvoir les stages de mise à niveau Code de la route et conduite en situation.		Renforcer les contrôles-sanctions et promouvoir les peines substitutives pour manquement au code de la route notamment pour les piétons.	- stratégie, planification (priorité) et synergie - recommandation - freins et levier locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
Les seniors peuvent avoir : - des facultés sensorielles, psychiques et physiques diminuées, - traitements médicamenteux ayant des répercussion sur la vigilance, - des pathologies spécifiques pouvant influencer sur la conduite. Le rôle de conseil et de prévention des professionnels médico-sociaux n'est pas suffisamment exercé.		a - Rappeler le rôle et les responsabilités de l'entourage familial et des professionnels médico-sociaux dans les recommandations sur la conduite automobile. b - Campagne de communication « positive » sur les dangers de la route pour les piétons et les automobilistes âgés.	Proposer des contrôles-tests : acuité visuelle, auditive, temps de réaction, en lien avec les stages mise à niveau.			CT : 2b, 3 MT : 2a
Les seniors sont les principales victimes des accidents impliquant des piétons et des cyclistes. Une vulnérabilité et une fragilité liées à l'âge entraînant des conséquences plus graves lors d'accidents.		a - inciter les personnes âgées à évaluer leur aptitude à la conduite et à adopter le meilleur moyen de déplacement. b - promouvoir la diffusion de documents spécifiques sur les dangers de la route et de la rue pour les personnes âgées.		Intégration de manière systématique la problématique de la Sécurité routière dans les actions de prévention en direction des seniors : prévention des chutes, ateliers mémoire ... et dans l'éducation thérapeutique des patients sur des pathologies spécifiques (diabète, cardio ...).		CT : 4 MT : 2a, 2b
Manque d'enquêtes ECPA.			Renforcer et dynamiser le réseau d'enquêteurs ECPA.			MT : 3

7) Validations des orientations d'actions

7.1 Réunion du comité de pilotage du D.G.O

- Le comité de pilotage s'est réuni le 18 mars 2009 pour valider les orientations d'actions proposées par les groupes de travail.

Étaient présents :

- **M. LIME** - Directeur de Cabinet
- **M. ESTINGOY** - Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture
- **M. VERNET** - CRS ARAA - détachement de St-Étienne
- **M. VIALAT** - Escadron Départemental de Sécurité Routière à St-Étienne
- **M. MARIAC** - Direction Départementale de la Sécurité Publique à St-Étienne
- **M. PHILIPPON** - Inspection d'Académie à Saint-Étienne
- **M^{me} KHORSI-COUGOULE** - Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports à St-Étienne
- **M^{me} ÉTIENNE** - Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- **M. GALLET** - Directeur de la Prévention Routière
- **M. PITAVAL** - Président de l'Association Agir pour les Victimes de la Route
- **M. CARROT** - Service Conseil Général de la Loire
- **M^{me} MONIER** - Coordinatrice Sécurité Routière
- **M. PAREDES** - Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
- **M. PERONNET** - Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture

7.2 Observations sur les orientations proposées

Alcool : Il serait souhaitable de chercher une coproduction d'actions avec la chambre d'Agriculture afin d'impliquer les vignerons lors des foires aux vins.

Une plus grande coopération entre les services de la MILDT et la cellule SRGC permettrait une mise en commun de documents pédagogiques et d'actions communes.

2 roues motorisés : Bien que les vélos ne soient pas un enjeu caractérisé dans le département de la Loire et compte tenu du contexte actuel d'augmentation de l'usage de ce type de véhicule, il faudra prévoir de l'information sur son utilisation localement et nationalement.

Vitesse : La présence des IDSR lors de rendez-vous pédagogiques serait à envisager.

Enquêtes ECPA : Compte tenu de la lourdeur des enquêtes ECPA, il est demandé d'envisager un dispositif plus léger.

7.3 Orientations d'actions retenues

Toutes les orientations d'actions pour les 5 enjeux retenus définies dans les tableaux du chapitre 6 sont validées.

Elles seront diffusées à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département.

8) Objectifs du D.G.O

8.1 Objectifs globaux

- L'objectif global national est la diminution du nombre de **tués à moins de 3 000 morts en 2012, soit une baisse de 35 % par rapport au nombre de tués en 2007 (4 620).**
- Sur la période **2003/2007, 236 tués** ont été recensés dans le département de la Loire.
- **Si l'on veut diminuer le nombre de tués de 35 % dans le département de la Loire, l'objectif visé est un nombre de morts inférieur à 155 sur la période 2008/2012.**

8.2 Objectifs alcool, stupéfiants, médicaments

- Sur la période 2003/2007, il a été recensé 49 tués dans les accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale dans la Loire.
- **L'objectif du D.G.O est de diminuer le nombre de tués dans les accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale à moins de 32 morts sur la période 2008/2012.**

8.3 Objectifs jeunes de 15 à 24 ans

- Les jeunes de 15 à 24 ans représentaient **14.40 % de la population** de la Loire et **25 % des tués** sur la **période 2003/2007.**
- **L'objectif du D.G.O est de réduire la proportion de jeunes tués à moins de 20 % sur la période 2008/2012.**

8.4 Objectifs 2 roues motorisés

- Sur la période **2003/2007, 61 usagers** de deux roues motorisés ont été tués sur les routes de la Loire.
- **L'objectif du D.G.O est de diminuer le nombre d'usagers de deux roues motorisés tués à moins de 40 morts sur la période 2008/2012.**

8.5 Objectifs vitesse

- Sur la période **2003/2007, il a été recensé 91 tués** dans les accidents corporels impliquant un seul véhicule sans piéton dans la Loire.
- **L'objectif du D.G.O est de diminuer le nombre de tués dans les accidents corporels impliquant un seul véhicule sans piéton à moins de 60 morts sur la période 2008/2012.**

8.6 Objectifs seniors de plus de 65 ans

- Les seniors de plus de 65 ans représentaient **19.00 % de la population** de la Loire et 19.50 % des tués sur la **période 2003/2007**.
- L'objectif du D.G.O est de réduire la proportion de seniors de plus de 65 ans tués à moins de 17 % sur la période 2008/2012. (Conformité avec la moyenne régionale).

9) Application et suivi du D.G.O

9.1 Mise en œuvre du D.G.O

- Le D.G.O permet de fixer les enjeux prioritaires à prendre en compte chaque année lors de l'élaboration du **Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière (PDASR)**.
- Les porteurs de projets sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le D.G.O.

9.2 Suivi du D.G.O

- 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 D.G.O 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.