



PRÉFÈTE
DE LA LOIRE

priorité

casque

vitesse

respect

Document Général d'Orientations 2013 - 2017



ceinture



distance

radar

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Préface

La politique de lutte contre l'insécurité routière est un enjeu primordial dans le Département de la Loire.

Depuis 15 ans, les efforts multiples, entrepris, ont permis de faire nettement reculer les accidents de la route, permettant de diviser pas trois le nombre de tués. Bien que cela constitue un progrès considérable, la vigilance et l'effort de tous demeurent indispensables.

La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation et une action coordonnées entre les différents services de l'État, les collectivités territoriales et les nombreux partenaires locaux [associations, acteurs socio-économiques, intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)] afin que des vies humaines soient épargnées.

Parallèlement aux actions de contrôles qui sont menées tout au long de l'année par les forces de l'ordre, de nombreuses actions de prévention sont mises en place par les différents acteurs pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et s'assurer de leur pertinence au regard de la diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux retenus.

Tous nos efforts doivent être conjugués pour faire évoluer durablement les comportements routiers. La prudence, la vigilance et le respect des règles de conduite restent le meilleur moyen de lutter contre l'insécurité.

Le présent Document Général d'Orientations 2013-2017 (DGO) est le fruit de cet engagement commun. Il formalise, pour les cinq prochaines années, notre mobilisation autour d'orientations d'actions concrètes élaborées en concertation, pour que se poursuive la baisse de l'accidentologie dans notre département.

*Fabienne BUCCIO
Préfète de la Loire*

Sommaire

Introduction

Chapitre I : Bilan de l'accidentologie sur la période 2008-2012

- 1. Les caractéristiques du département de la Loire**
- 2. Bilan global de l'accidentologie sur la période 2008-2012**
- 3. Bilan de l'accidentologie par rapport aux enjeux définis par le DGO 2008-2012**

Chapitre II: Les Orientations d'actions du DGO 2013-2017

- 1. Enjeu « Alcool et stupéfiants »**
- 2. Enjeu « Jeunes 15 à 24 ans »**
- 3. Enjeu « Deux-roues motorisés »**
- 4. Enjeu « Piétons »**
- 5. Enjeu « Risques routiers liés au travail»**
- 6. Enjeu « Comportements à risque »**

Introduction

1. Le contexte de réalisation du DGO 2013-2017

La lutte contre l'insécurité routière est une priorité majeure pour le gouvernement. Cette politique volontariste a permis d'obtenir des succès incontestables et l'année 2012 confirme cette tendance à la baisse (-8% de morts sur les routes de France).

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru au journal officiel le 4 janvier 2012, met en application les mesures réglementaires décidées par la Comité interministériel de Sécurité routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant visibles
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant

Lors du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) qui s'est tenu le 27 novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a fixé deux axes prioritaires sur lesquels les travaux doivent porter :

- les facteurs accidentogènes principaux : alcool, stupéfiants, vitesse
- les personnes les plus exposées : jeunes et deux-roues motorisés

Il a fixé, par ailleurs, un nouveau cap à atteindre qui est de diviser par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2020.

Dans ce contexte, chaque département définit, dans son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2013-2017, les orientations d'actions de la politique à mener sur leur territoire afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents, et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. Il constitue ainsi la feuille de route des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière pour les cinq prochaines années à venir. C'est un outil de programmation et de mobilisation locale.

Ce document s'inscrit dans la lignée du précédent DGO 2008-2012 assurant ainsi la continuité de l'action locale de la sécurité routière.

2. La démarche d'élaboration

L'élaboration de DGO doit permettre, à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux, de partager l'analyse de la sécurité du département et les enjeux qui en découlent, afin de se mobiliser autour d'orientations et de véritables projets départementaux.

Le choix des enjeux pour la période 2013-2017

Un diagnostic sur l'accidentologie du département de la Loire a été réalisé par l'Observatoire départemental de la Sécurité Routière (ODSR) et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) au cours de l'année 2012.

Le Comité de pilotage (COPIL) a, ensuite, comparé les données départementales de la période 2008-2012 à de celles de la période précédente (2003-2008), ainsi qu'aux références régionales et nationales, afin de dégager les enjeux d'études des cinq prochaines années.

Cette comparaison a permis de vérifier que les trois enjeux définis au niveau national (alcool et stupéfiants, jeunes de 15 à 24 ans et deux-roues motorisés) restent pertinents au niveau départemental. Elle a, par ailleurs, fait ressortir les spécificités de l'accidentologie du département de la Loire. Ainsi, trois enjeux supplémentaires viennent s'ajouter aux enjeux nationaux : les piétons, les comportements à risques et les risques routiers professionnels.

Le DGO 2013-2017 définit les **6 enjeux** de sécurité routière suivants :

1. L'alcool et les stupéfiants
2. les jeunes de 15 à 24 ans
3. les deux-roues motorisés
4. les piétons
5. Les risques routiers liés au travail
6. Les comportements à risques

L'analyse des enjeux et la définition des orientations d'actions par les groupes de travail

A l'issue de la réunion du Comité de pilotage, des groupes de travail, composés d'un panel large d'acteurs (administrations de l'État, Conseil Général de la Loire, représentants du monde associatif et de l'entreprise) ont été constitués pour chacun des 6 enjeux.

Les acteurs locaux, impliqués dans la démarche, ont vérifié la cohérence et la pertinence des orientations décidées et des actions à mener. Il ont dressé le bilan de l'accidentologie locale et défini les grands axes prioritaires d'action à mettre en œuvre au cours de cette nouvelle période.

La composition des groupes de travail, sous la présidence de Mme Carine TRIMOUILLE, Sous-Préfète, Directrice de cabinet, assistée de M. Cyril PAUTRAT, Chef de bureau du cabinet Coordinateur Sécurité routière et de Mme Éliane D'ALFONSO, Bureau du Cabinet et de la Sécurité, était la suivante :

- **Groupe de travail « Alcool et stupéfiants »**

M. Éric DALPONT, animateur du groupe de travail, DDSP

M. Cyrille CORNUT, DDSP

M. Jean-Pierre ASTIC, DDT

M. Michel PITAVAL, Président de l'AAVR

Mme Joëlle ESCOFIER, ANPAA

M. Gilles PEIREIRA, Loire ADD

M. Gilles CARROT, Conseil Général de la Loire

- **Groupe de travail « Jeunes de 15 à 25 ans »**

M. le Commandant Patrick VOYER, animateur du groupe de travail, EDSR - Groupement départemental de gendarmerie

M. Jean-Pierre ASTIC, chargé de mission deux-roues motorisés, DDT

M. Norbert PRIASSO, Direction académique départementale de l'Éducation nationale

- M. Gilles CARROT, Conseil général de la Loire
M. Cyrille CORNUT, SOPSR/DDSP
M. Michel PITAVAL, Président de l'AAVR
Mme Safia KHORSI-COGOULE, DDSCS
M. Franck DENION, DPSC, Ville de Saint-Étienne
- **Groupe de travail « Deux-roues motorisés »**

M. Jean-Pierre ASTIC, Animateur du groupe de travail, DDT
M. le Commandant Patrick VOYER, EDSR - groupement départemental de gendarmerie
Major Éric DALPONT, DDSP42 SOPSR brigade motorisée Saint-Étienne
M. François LORNAGE, Police municipale, Mairie de Veauche
M. Gilles CARROT, Conseil général de la Loire
M. Michel DEBOFFLES, Fédération Française des Motards en Colère 42
M. Jean-Pierre DURAND, Mutuelle des Motards
M. Nicolas CLERC, Lycée Sainte Claire, Sury-le-Comtal
M. Michel PITAVAL, Président de l'AAVR
M. le Capitaine Jean-Paul VERNET, CRSS ARAA Détachement de Saint-Étienne
M. Serge RIVIERE, Grand Roanne Agglomération
M. Patrick MAILLON, Médecin
M. Bernard MICHEL, La Poste
M. Philippe USSON, Délégué Départemental à l'Éducation Routière
 - **Groupe de travail « Piétons »**

M. Pascal TOUZET, Animateur du groupe de travail, Chef du service de l'action territoriale DDT
M. le Capitaine Julien PIMPAUD, SOPSR- DDSP
M. Olivier PAQUET, SOPSR- DDSP
M. le Commandant Patrick VOYER, Gendarmerie, EDSR
M. Michel PITAVAL, AAVR
Mme Catherine DORMENIL, Police municipale, Ville de Saint-Étienne
M. François LORNAGE, Police municipale, Ville de Veauche
Mme Marie-Jo GONON, IDSR/ADTEEP42
M. Robert BONNET, IDSR/AAVR
M. André BAILLY, Voirie/infrastructure, Ville de Saint-Étienne
M. Benoît DENIS, Circulation/stationnement, Ville de Saint-Étienne
M. Gérard LOISELET, Saint-Étienne Métropole
M. Jean- Luc POUMARES, Direction des services départementaux de l'éducation nationale
 - **Groupe de travail « Risques routiers liés au travail»**

M. le Capitaine Jean-Paul VERNET, Animateur du groupe de travail, CRS ARAA (détachement de Saint-Étienne)
Mme Mélissa LACROIX, Chambre de commerce et d'Industrie de Saint-Étienne
M. Alain ANGIN, REZAMES
M. Roland LONJON, Secrétaire général Fédération du BTP Loire
Mme Catherine BILLOT, MAAF, Prévention et Sécurité
M. Gilles CARROT, Conseil général de la Loire
M. Michel PITAVAL, AAVR
M. Bertrand MONNATTE, CAPEB
M. Jean-Paul PALAY, MAIF
Mme Sylvie PLOTTON, FNTR Loire, FNTV Loire
M. Sylvain CHOMAT, FNTR Loire, FNTV Loire
M. François URBANIAK, DPSCM Saint-Étienne
M. Franck DENION, DPSCM
M. Philippe USSON, DDT 42

M. Jean-Paul PERONNET, DDT 42
M. Pascal GRIMAUD, Gendarmerie EDSR
M. Patrick OBERTO, PSRE
M. Pierre ADAM, DDT
M. Bruno GAIGE, DIRECCTE,
M. Éric BILLIARD, CARSAT
M. Gilles GALLET, CAPEB

- **Groupe de travail « Comportements à risque »**

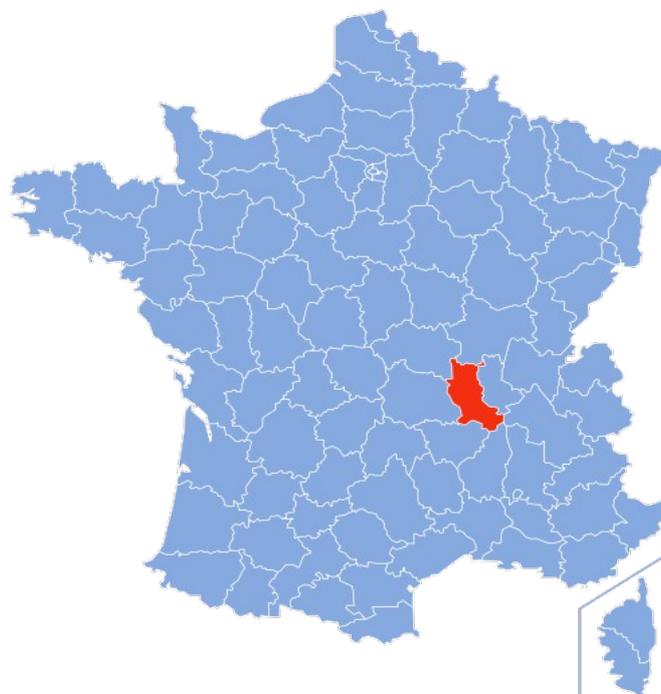
M. le Capitaine Julien PIMPAUD, Animateur du groupe de travail, DDSP (SOPSR)
Major Christian CHAUMEL, CRS ARAA (détachement de Saint-Étienne)
M. Gilles CARROT, Conseil général Loire
M. Michel PITAVAL, AAVR
M. François URBANIAK, DPSCM Saint-Étienne
M. Franck DENION, DPSCM Saint-Étienne
M. Jean-Paul PERONNET, DDT 42
Adjudant Pascal RABEYRIN, Gendarmerie EDSR

Chapitre I :

Bilan de l'accidentologie 2008-2012

1. Les caractéristiques du département de la Loire

Le département de la Loire, au centre-est de l'espace français



Structure territoriale

- **4 780 km²** (78^e rang national)
- **3 arrondissements** : Saint-Étienne (chef-lieu de département), Roanne et Montbrison
- **40 cantons**
- **327 communes** (dont 5 de plus de 15 000 habitants et 10 de plus de 10 000 habitants)

Démographie

- Population : **762 366** (3^e département de Rhône-Alpes)
- Variation annuelle moyenne : **+ 0,2 %** (Rhône-Alpes + 0,9 % , France métropolitaine + 0,7 %)
- Densité moyenne : **156 hab/km²** (Rhône-Alpes 138 hab/km² ; France métropolitaine : 113 hab/km²)

Source : INSEE chiffres clef janvier 2012

La population ligérienne présente une tendance au vieillissement : les seniors deviennent plus nombreux que les moins de 20 ans

Classe d'âge	Part dans la population départementale (en %)			
	2005	2010	2015*	2020*
0-19 ans	24,3	23,9	23,7	23,5
60 ans et +	23,5	26,0	28,4	30,4

* Projections

Source : Omphale, INSEE 2009

Structure de la route du département

- Le réseau routier national comporte un linéaire d'environ 223 km (route nationale et autoroute non concédée : 134 km et autoroute concédée : 89 km)
- Le réseau routier départemental comporte un linéaire d'environ 3 800 km

Source DDT Janvier 2013

Les reliefs du département

Le département est traversé par la Loire du sud au nord sur plus de 100 km. Il est limitrophe des départements du Rhône, de l'Isère, de l'Ardèche, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, de l'Allier et de Saône-et-Loire. Il est étiré du nord au sud (136 km) mais ne s'étend que sur 50 km de largeur entre les monts du Forez à l'ouest et les monts du Lyonnais à l'Est. Sa superficie de 4 780 km² en fait un département plus petit que la moyenne.

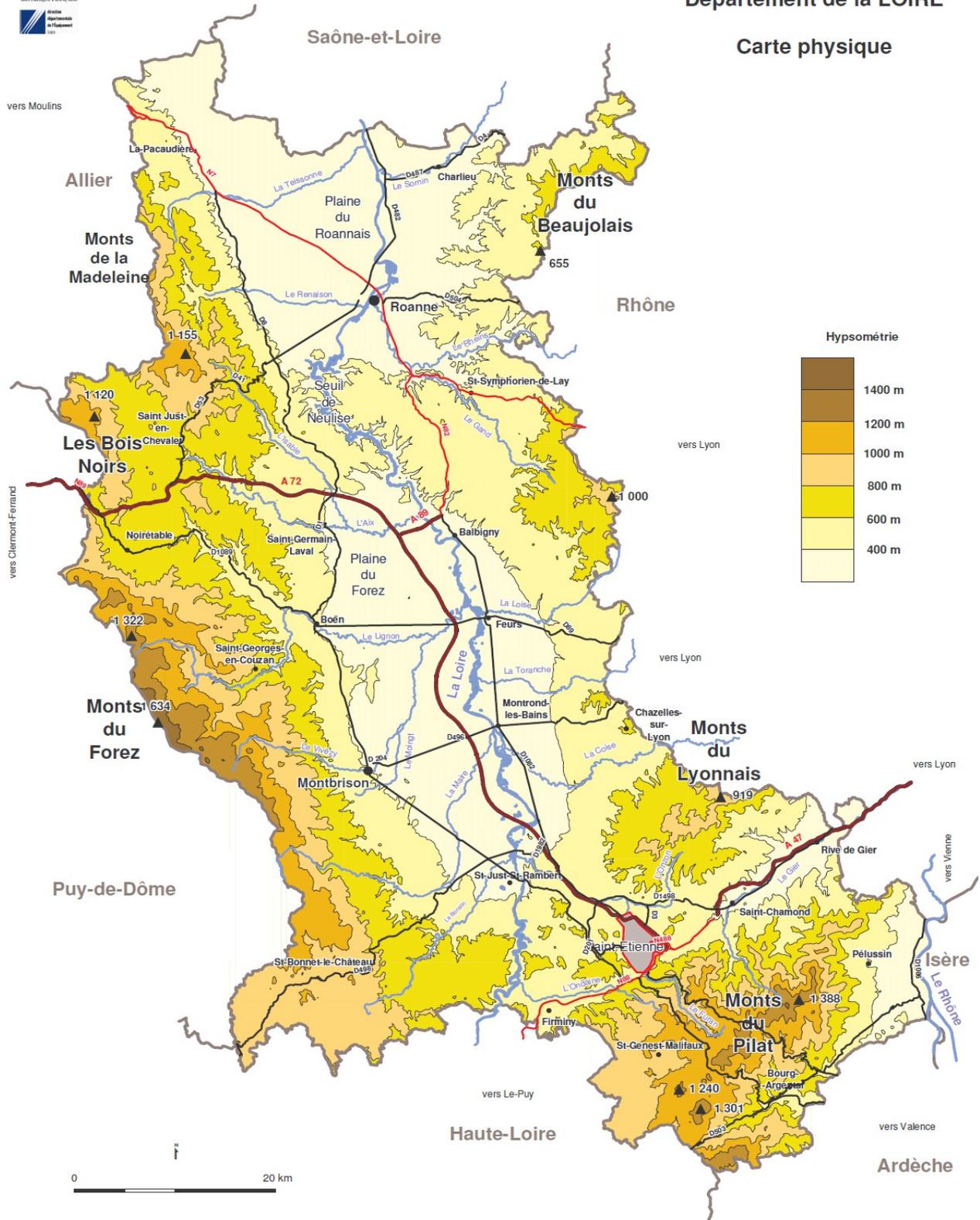
Le département est encadré par des zones de montagnes, Monts de la Madeleine et du Forez à l'ouest, Massif du Pilat au sud et Monts du Lyonnais à l'est.

Les Monts du Forez marquent la limite et le contact entre les régions Rhône-Alpes et Auvergne. La chaîne culmine à 1 634 mètres d'altitude au sommet de Pierre-sur-Haute, qui constitue également le point le plus haut du département.

Les Monts de la Madeleine sont situés dans le prolongement nord des Monts du Forez. Ils dominent la plaine de Roanne et marquent la limite entre les départements de l'Allier et de la Loire. Le point culminant ligérien des Monts de la Madeleine est le Rocher de Rochefort avec 1 075 mètres d'altitude, situé à 2 kilomètres du sommet du massif, Pierres du Jour (1 164 mètres), qui se trouve dans le département de l'Allier.

Les Monts du Lyonnais et de Tarare correspondent à la limite Est du département et à la retombée orientale du Massif central sur les couloirs de la Saône (rivière) et du Rhône. Le point culminant ligérien des montagnes de l'Est de la plaine du Forez est le mont Boussuivre à 1 004 mètres sur la commune de Violay, au sommet duquel est installé la tour panoramique Matagrin.

Le Pilat marque la limite sud-est du département. Il est frontalier avec le Rhône, l'Isère, l'Ardèche et la Haute-Loire.



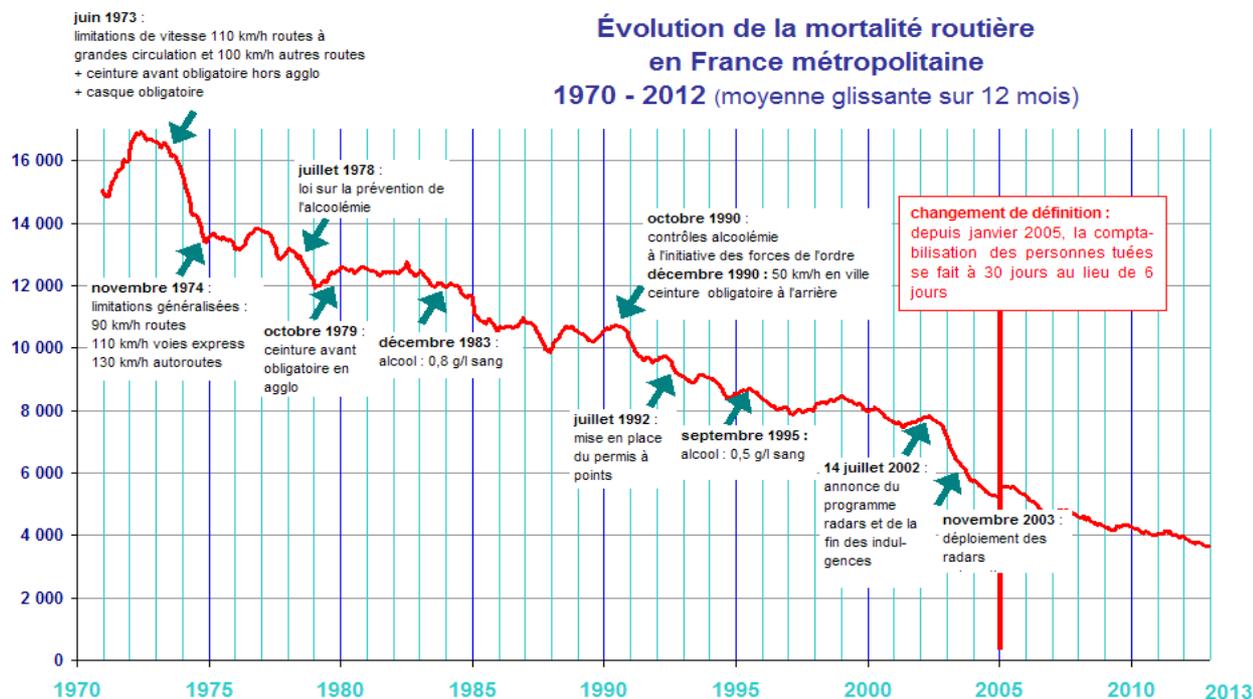
Document mis à jour le 9 février 2007

DDE42/SEA/EPS-SIG/GO
© IGN

2. Bilan global de l'accidentologie 2008-2012

Au niveau national, une baisse à long terme de la mortalité routière

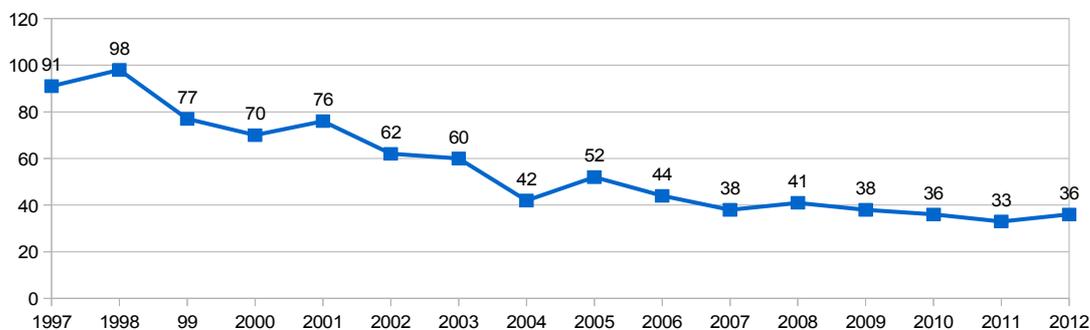
Source ONISR janvier 2013



Entre 2000 et 2010, la mortalité routière, au niveau national, a été divisée par deux alors que dans le même temps, le trafic a progressé d'environ 10%.

Au niveau du département de la Loire, une baisse significative du nombre de tués sur nos routes

Évolution du nombre de tués sur les routes depuis 1998 dans le département



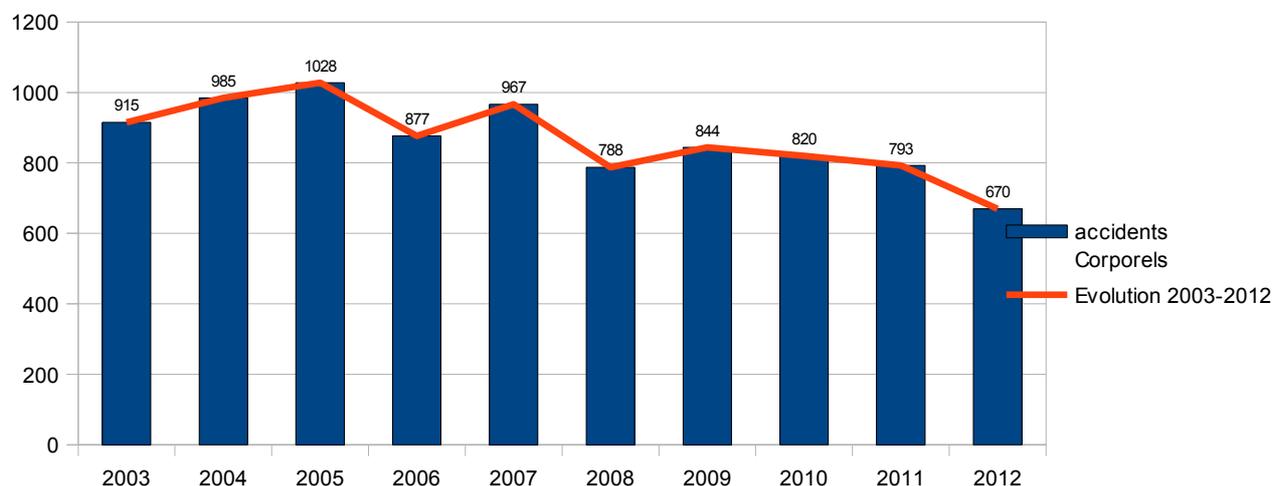
Le nombre de tués sur les routes a été divisé presque par 3 depuis 1998, passant de 98 à 36 tués en 2012. On note cependant un léger renversement de cette tendance en 2012 avec 3 tués de plus par rapport à 2011.

Une diminution encourageante du nombre d'accidents sur les routes du département

Années	Accidents	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2003	915	226	954
2004	985	225	995
2005	1028	430	917
2006	877	426	661
2007	967	476	779
2008	785	374	641
2009	842	372	690
2010	820	397	659
2011	815	250	738
2012	614	242	529

Le nombre d'accidents a fortement diminué depuis 2008, passant de 785 à 614 en 2012. On note également une nette baisse du nombre de blessés hospitalisés (374 en 2008 à 242 en 2012) et non hospitalisés (641 en 2008 à 529 en 2012).

Évolution des accidents corporels sur la période 2003-2012



Concernant la localisation géographique des accidents, il n'existe pas de point noir sur les routes du département.

3. Bilan de l'accidentologie par rapport aux enjeux définis par le DGO 2008-2012

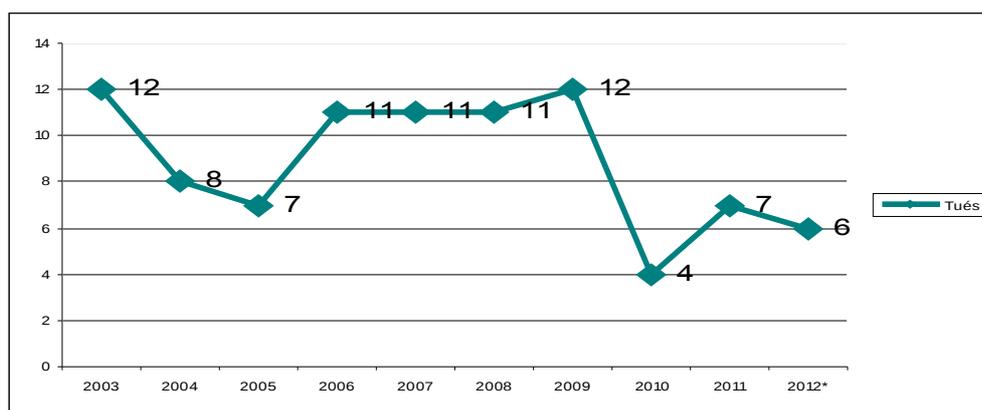
Le DGO 2008-2012 fixait les 5 enjeux suivants :

1. Enjeu alcool
2. Enjeu jeunes de 15 à 24 ans
3. Enjeu deux roues-motorisés
4. Enjeu vitesse
5. Enjeu seniors (+65 ans)

3.1) Enjeu alcool

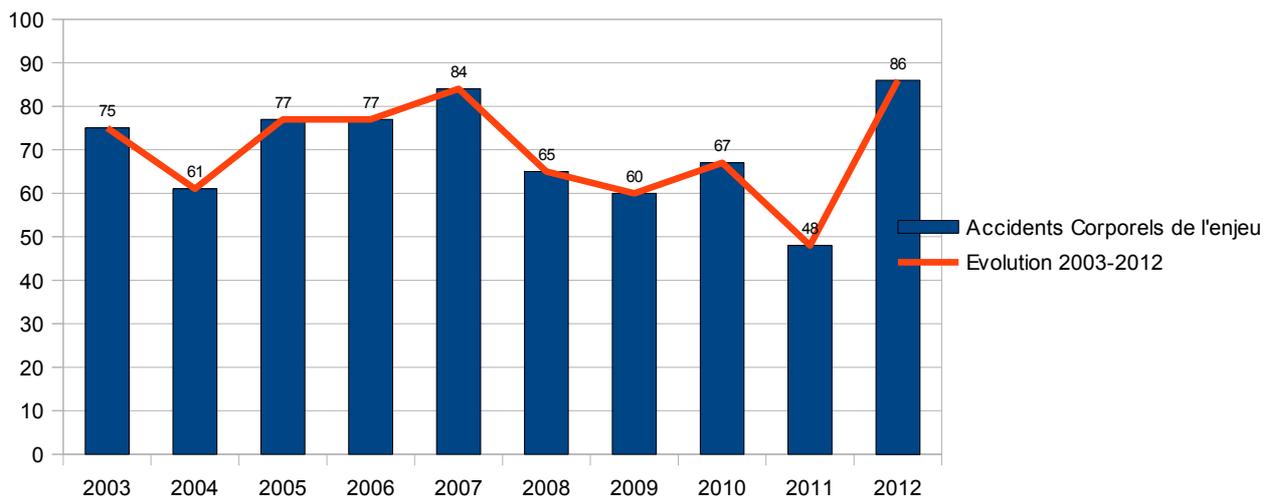
Les résultats de l'année 2012 (6 tués) sont quasiment identiques à ceux de l'année 2011 (7 tués) ; la baisse de la mortalité dans les accidents dus à l'alcool et aux stupéfiants se confirme.

Évolution du nombre des tués dans un accident dus à l'alcool ou stupéfiants sur la période 2003-2012



Si l'on observe une nette baisse de la mortalité routière liée à l'emprise de l'alcool ces dernières années, les efforts doivent être poursuivis dans le département, l'enjeu « alcool et stupéfiant » reste une priorité.

Évolution des accidents corporels dus à l'alcool ou stupéfiants sur la période 2003-2012

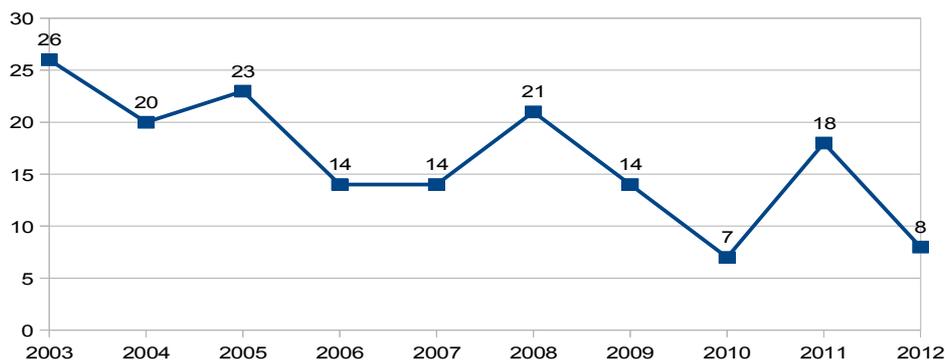


Les accidents corporels dus à l'alcool ou aux stupéfiants avaient connu une nette baisse de 2007 (84 accidents) à 2011 (48 accidents). Néanmoins une nouvelle hausse a été constatée en 2012 (86 accidents), elle est même supérieure à ceux de 2003.

3.2) Enjeu jeunes de 15 à 24 ans

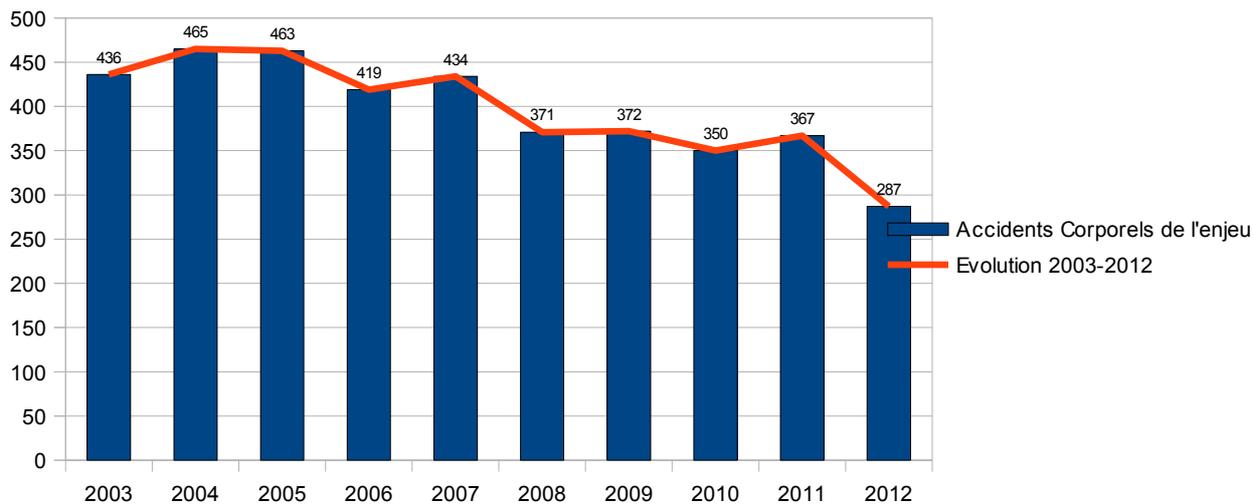
Si l'on note une baisse à long terme de la mortalité des jeunes « 15-24 ans », ils représentent 36% des tués dans le département, l'année 2011 ayant été l'une des plus mauvaises (50% des tués). Les jeunes demeurent donc un enjeu majeur dans le département pour les prochaines années.

Évolution du nombre de jeunes de 15 à 24 ans tués sur la période 2003-2012



L'alcool est la principale cause de l'accidentologie chez les jeunes de 18 à 24 ans dans la Loire. C'est la classe d'âge la plus exposée en termes de risque de décéder sur la route.

Évolution des accidents corporels des jeunes de 15 à 24 ans sur la période 2003-2012

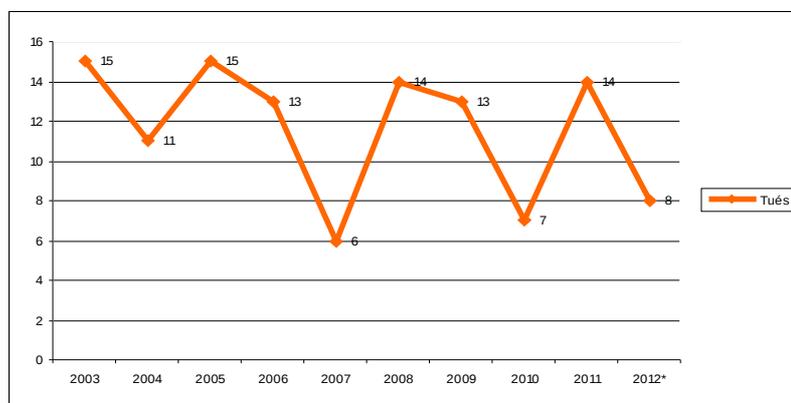


La part des jeunes dans les accidents corporels diminue assez progressivement depuis ces cinq dernières années, soit une baisse de -3,6% depuis 2007.

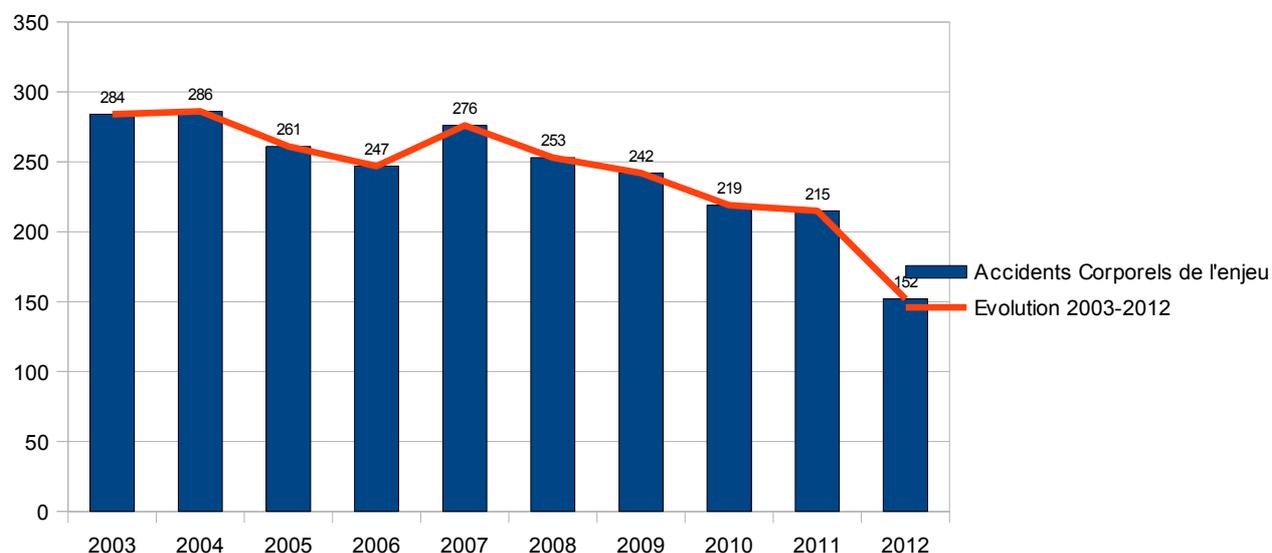
3.3) Enjeu 2 roues motorisés

La mortalité des deux-roues a fortement baissé en 2012 (-6 tués) par rapport en 2011 (14 tués). Malgré ce résultat encourageant, cette catégorie d'usagers demeure largement sur-exposée en termes de risque de décéder sur la route. Les efforts doivent donc se poursuivre pour une baisse durable de l'accidentologie dans le département.

Évolution du nombre de tués en deux-roues motorisés sur la période 2003-2012



Évolution des accidents corporels des deux-roues motorisés sur la période 2003-2012

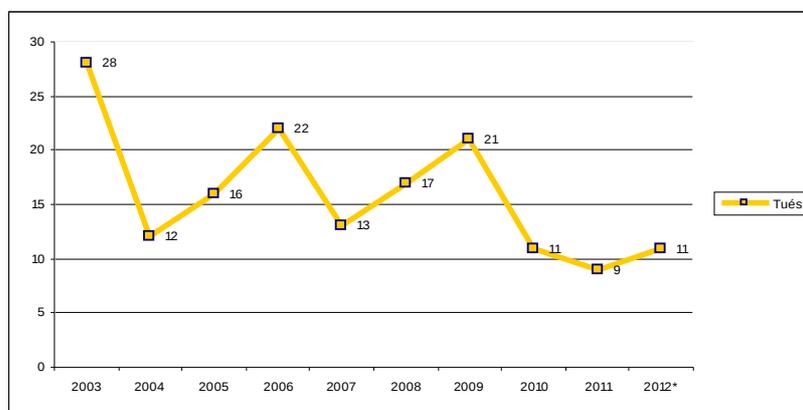


La baisse des accidents corporels des pilotes de deux roues-motorisés se poursuit depuis ces cinq dernières années : 215 accidents en 2011 contre 276 en 2007.

3.4) Enjeu vitesse

Après avoir connu une nette baisse en 2010, le nombre de tués imputable à la vitesse ou au défaut de maîtrise du véhicule est resté relativement stable ; 11 personnes sont mortes en 2012.

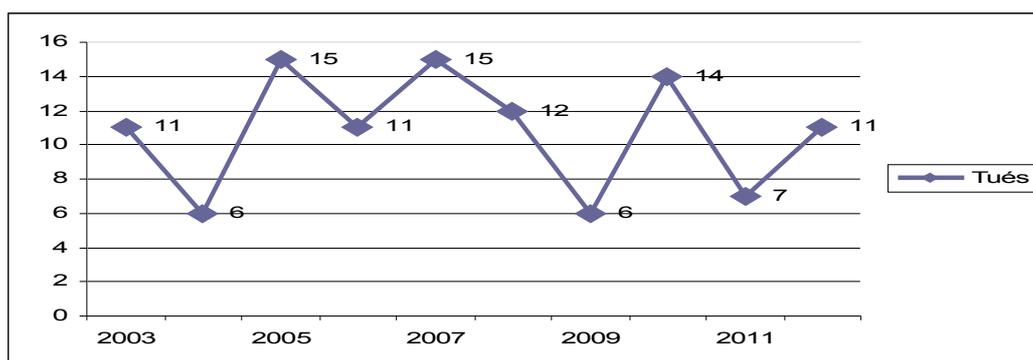
Évolution des tués imputable à la vitesse ou au défaut de maîtrise du véhicule sur la période 2003-2012



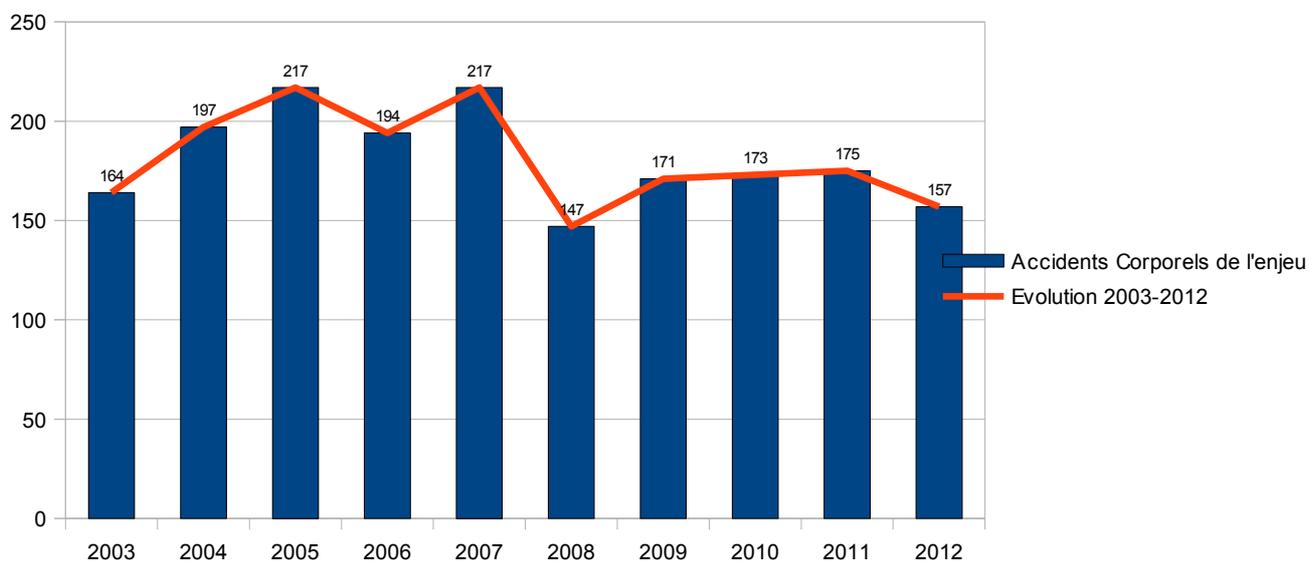
3.5) Enjeu seniors (+65 ans)

Si l'on avait observé une baisse en 2011 (7 tués), la tendance s'est inversée en 2012 (11 tués). Sur la période 2008-2012, le nombre de seniors représente 27% des tués, ce qui est au dessus de la moyenne nationale (16%).

Évolution du nombre de tués de + 65 ans sur la période 2003-2012



Évolution des accidents corporels des + 65 ans sur la période 2003-2012



Si la part des accidents des seniors a fortement baissé en 2008, elle n'évolue plus ces dernières années. Les efforts doivent donc se poursuivre dans le département afin de diminuer le nombre d'accidents corporels de ce public particulièrement vulnérable.

Chapitre II :

Les Orientations d'actions DGO 2013-2017

1. Enjeu « Alcool et stupéfiants »

Caractéristiques principales :

Dans le département de la Loire, les accidents liés à l'alcool représentent 9% des tués. Si le taux d'implication de ce facteur dans la mortalité routière reste stable, on constate que la conduite sous l'emprise de stupéfiants est en nette progression. Il est, toutefois, très difficile d'établir, à ce jour, un bilan des accidents liés à la consommation de stupéfiants ; Une analyse plus fine sera possible dans les années à venir, les dépistages systématiques étant désormais opérés non seulement lors d'accidents mortels mais également lors d'accidents corporels.

Les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) restent majoritairement impliqués dans les accidents liés à l'alcool (37% des tués alors qu'ils ne représentent que 14,4% de la population ligérienne). Les accidents se produisent le plus souvent le week-end et de nuit.

Problèmes identifiés :

- 1. Implication insuffisante des responsables d'entreprises et des élus locaux lors des manifestations sur leur territoire**
- 2. Tranche d'âge des + 40 ans réfractaire à la sensibilisation**
- 3. Accès à l'alcool insuffisamment contrôlé à l'égard des jeunes**
- 4. Explosion de la consommation du cannabis**
- 5. Consommation de médicaments psychotropes**

Orientations d'actions :

Quatre orientations d'actions ont été retenues :

1. Information

- Impliquer davantage les élus, organisateurs ou acteurs potentiels de manifestations (organisateur de soirées, professionnels de la nuit, associations sportives) ainsi que les chefs d'entreprises)
- Campagnes de sensibilisation médiatique à destination des personnes de + 40 ans (sensibiliser notamment les chômeurs en lien avec le Pôle emploi)
- Campagne de sensibilisation médiatique sur les règles de vente d'alcool dans les commerces et professionnels de la restauration en insistant sur leurs responsabilités
- Information sur les effets du cannabis dans les établissements accueillant des jeunes ; constituer un groupe de travail pour élaborer un dépliant
- Information et médiatisation sur le risque routier lié à la consommation de médicaments

2. Formation

- Formation des référents sécurité routière territoriaux auprès des communes
- Renforcer la sensibilisation sur la consommation d'alcool et de stupéfiants au cours de la formation du permis de conduire
- Développer et valoriser le principe de conducteur sobre
- Faire de la prévention en milieu scolaire avec notamment des interventions d'associations

3. Education

- Sensibiliser les parents et enfants dès le CE2
- Sensibiliser au moyen de flyers les dangers de l'alcool au volant
- Diffuser des messages audio au cours de la manifestation
- Promouvoir l'auto-contrôle
- Développer le transport (minibus, taxi) vers les établissements se situant en zone rurale
- Promouvoir le « boire mieux »
- Renforcer la sensibilisation par des professionnels de santé (pharmacie, médecin du travail, infirmière scolaire...)

4. Contrôles et sanctions

- Distribution d'alcootest pour un auto-contrôle
- Poursuivre et intensifier le ciblage des contrôles alcoolémie, notamment en sortie de boîte de nuit
- Tests salivaires à médiatiser
- Campagne de sensibilisation ciblée dans certains points de vente (stations services...)
- Communiquer sur les contrôles et les sanctions : « faire -savoir »

2. Enjeu « Jeunes 15 à 24 ans »

Caractéristiques principales :

Au niveau national, on observe une baisse générale à long terme de la mortalité. Toutefois, les jeunes sont les premières victimes des accidents de la route ; la tranche d'âge des 18-24 ans reste la plus touchée (21% des décès sur la route).

- les hommes sont les plus exposés au risque routier
- plus de la moitié des tués dans un accident sont des automobilistes
- les accidents de la route ont le plus souvent lieu en rase campagne, la nuit et en fin de semaine
- la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels en voiture est plus élevée

Au niveau du département, les jeunes constituent un enjeu majeur ; ils représentent 14,4% de la population ligérienne et 36% des tués sur la route pour la période 2008-2012.

Problèmes identifiés :

1. Comportement à risque et inconscience des jeunes :

- Accès à l'alcool insuffisamment contrôlé
- Explosion du cannabis
- Inaptitude physique temporaire à la conduite
- Vitesse
- Dangers dans la conduite des deux-roues motorisés

2. Manque d'information :

- Manque de connaissance des règles et des conséquences de sécurité routière
- Inadéquation entre le support médiatique et la cible recherchée : les messages existent mais difficulté à les faire passer

3. Transports collectifs :

- Pas toujours équipés de ceintures
- Ceintures pas toujours utilisées

4. Manque d'Enquête Comprendre Pour Agir (ECPA)

Orientation d'actions :

Cinq orientations d'actions ont été retenues :

1. Infrastructure

- Renforcer la pertinence de la signalisation et de la lisibilité de l'infrastructure

2. Information

- Informer les jeunes sur les conséquences corporelles graves : visite en hôpital ou déplacement de blessés en établissement scolaire
- Informer les jeunes des conséquences juridiques des accidents : expliquer le code et la loi
- Responsabiliser les parents
- Renforcer la coopération avec la Direction Académique
- Travailler en articulation avec les établissements scolaires, le milieu associatif, le milieu médical
- Mieux cibler les messages de sécurité routière (Internet, bande annonce, cinéma, radio)
- Développer la collaboration entre les pouvoirs publics, les établissements scolaires et les centres d'apprentissage pour la diffusion des messages
- Développer des campagnes médiatiques sur les règles de vente d'alcool dans les commerces en insistant sur leur responsabilités et sensibiliser les organisateurs de manifestations festives ainsi que les élus
- Information sur la consommation de cannabis dans les établissements recevant des jeunes et donner la possibilité de disposer de documents médiatiques
- Sensibiliser les conducteurs aux risques de médicaments, d'hypoglycémie, de troubles de la vision et de l'audition

- Renforcer l'information au patient par le milieu médical sur les dangers à la conduite avec la prise de certains médicaments
- Promouvoir l'utilisation de lieux adaptés à la pratique et à la formation aux techniques de pilotage (circuits)
- Sensibiliser au pilotage des deux-roues et au port d'équipements
- Promouvoir l'utilisation de transports communs équipés de ceintures de sécurité notamment pour les transports d'enfants

3. Formation

- Inclure une séance d'information sur la sécurité routière lors de la préparation du permis de conduire
- Montage sur les accidents et leurs conséquences
- Reconnaître et former des référents sécurité routière dans les établissements scolaires
- Former les enseignants à la sécurité routière
- Favoriser la compréhension de la sécurité routière
- Promouvoir l'utilisation de transports collectifs lors des soirées festives
- Sensibiliser les parents et le monde éducatif à la consommation de cannabis
- Renforcer la formation pratique à l'utilisation du cyclomoteurs
- Renforcer et dynamiser le réseau d'enquête ECPA

4. Education

- Promouvoir la conduite accompagnée et renforcer les compétences des accompagnateurs
- Impliquer les jeunes dans les projets de sécurité routière, médiatiser leur action et créer des challenge inter-établissements
- Valoriser les opérations « SAM », valoriser le conducteur sobre, promouvoir l'auto-contrôle
- Promouvoir et renforcer les formations des bénévoles des associations sur les stupéfiants

5. Contrôles et sanctions

- Sensibiliser les pouvoirs publics sur l'importance de leur rôle pour le respect de la réglementation (vitesse, port de la ceinture y compris dans les transports en communs équipés) et former les fonctionnaires de police et de gendarmerie à la détection des cyclomoteurs débridés
- Poursuivre et renforcer le ciblage des contrôles d'alcoolémie : mettre en place des campagnes de contrôles ciblés dans certaines points de vente répertoriés et stations services après 22h
- Développer et médiatiser les tests salivaires

3. Enjeu « Deux-roues motorisés »

Caractéristiques principales :

Au niveau national, on constate une augmentation du nombre d'usagers de deux-roues motorisées ayant perdu la vie (3%) sur l'année 2011 par rapport à 2010.

Sur cette même période, dans la Loire, on enregistre une diminution d'accidents corporels et de blessés graves mais le doublement du nombre de tués (7 à 14).

Les usagers de « deux-roues motorisés » (2RM) constituent un enjeu majeur et préoccupant car ils sont

extrêmement exposés au risque d'accidents ; à distance parcourue équivalente, ils ont 27 fois plus de risques d'être tués qu'un automobiliste. La faible protection générée par l'absence de carrosserie et la stabilité précaire de ce type de véhicule font de ces usagers, un public particulièrement vulnérable. Paradoxalement, cette vulnérabilité naturelle n'empêche pas que les vitesses pratiquées par les motocyclistes soient nettement supérieures à celle des automobilistes.

Les accidents de 2RM touchent majoritairement les hommes (93%), jeunes particulièrement (55%), et ont lieu le plus souvent en rase campagne (deux tiers), le jour, sur chaussée sèche.

Problèmes identifiés :

1. Comportement à risque des pilotes de deux-roues

- défaut du permis AM
- défaut d'immatriculation de l'engin (sentiment d'impunité le pilote n'étant pas identifiable)
- Défaut d'assurance (ce qui conduit à des problèmes financiers importants en cas d'accident)
- Défaut de maîtrise du 2RM
- Vitesse
- Alcool et stupéfiants

2. Phénomène de débridage des cyclomoteurs

- Achat par de nombreux jeunes de matériel de débridage hors Union Européenne (80% sur internet)
- Difficultés importantes rencontrées par les forces de l'ordre pour le contrôler
- Évolution de la réglementation généralement inconnue dans ce domaine

3. Dangerosité de certaines portions de routes

4. Pilotes de deux-roues souvent mal équipés

5. Manque d'Enquête Comprendre Pour Agir (ECPA)

Orientations d'actions :

Cinq orientations d'actions ont été retenues :

1. Infrastructures

- Respect des règles de l'art pour les obstacles latéraux, les regards sur la chaussée et les tranchées, la peinture routière, les boucles de feux, la visibilité...
- 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 voiries
- Lutter contre la présence de gas-oil sur la chaussée

2. Information

- Sensibiliser les parents sur l'importance du permis AM et leurs responsabilités
- Sensibiliser les parents et les chefs d'établissements scolaires sur la nécessité d'avoir un

cyclomoteur conforme à la réglementation

- Promouvoir l'avis formalisé d'un professionnel lors de l'achat d'un deux-roues d'occasion
- Sensibiliser les motocistes et les usagers de deux-roues sur la nécessité de porter des équipements de sécurité, tant pour les cyclomoteurs que pour les motocycles ; inciter les usagers de 2RM à soigner leur détectabilité (vêtements, éclairage) et promouvoir les réunions d'informations sur ces thèmes, en particulier en entreprise et dans les établissements scolaires
- Inciter les employeurs des 2RM à proposer une formation à la sécurité pour les usagers spécifiques (livreurs), à prendre en considération le trajet domicile travail dans le risque d'accident, à proposer des équipements de sécurité pour leurs employés (air bag) et à proposer des « récompenses » financières aux salariés qui respectent les règles de conduite
- Insister sur la nécessité de développer le réseau de référent sécurité routière dans chaque collectivité
- Communiquer sur les travaux en cours (gravillonnage...)
- Sensibiliser les distributeurs de carburant sur les dangers du gazole déversé sur la chaussée (affichette en station, livreur de produits pétroliers...)
- Informer sur les conséquences d'un accident (responsabilité et assurance)
- Informer sur les facteurs aggravants (vitesse drogue, alcool)

3. Formation

- Sensibiliser le milieu enseignant sur l'importance de posséder le permis AM
- Sensibiliser aux risques routiers des 2RM en montrant les séquelles physiques d'un accident par des rencontres médecins-blessés
- Renforcer et dynamiser le réseau d'enquêtes ECPA
- Sensibiliser les médecins de prévention sur les aptitudes à la conduite : vue, réaction, prise de médicaments
- Formation des référents sécurité routière dans les collectivités territoriales
- Promouvoir les opérations « motards d'un jour » auprès des gestionnaires de voirie
- Renforcer l'information aux apprentis conducteurs (VL) de la prise en considération de la particularité des 2RM

4. Education

- Développer la signature des chartes de bonne de conduite entre la Préfecture et les professionnels (assureurs, moto-écoles...) et encourager leur médiatisation
- Lutter contre le débridage par la signature d'une charte de bonne conduite entre les pouvoirs publics et les professionnels des 2RM et poursuivre les contrôles de police et gendarmerie
- Lutter contre la modification ou le mauvais état des véhicules par la signatures de charte avec les établissements scolaires afin que ceux-ci n'acceptent dans leur enceinte pour stationnement que des cyclomoteurs en bon état (plaque d'immatriculation, pots d'échappement, rétroviseurs...)
- Créer des partenariats avec les entreprises employant des jeunes pour la conduite d'un 2RM
- Promouvoir l'organisation de journées spécifiques pour les motocycles et cyclomoteurs
- Promouvoir les initiatives de « parrainage » entre jeunes conducteurs et professionnels de la moto (police, gendarmerie, motards confirmés)
- Poursuivre les travaux de la Commission consultative des usagers sur la signalisation routière
- Développer la signature de charte avec les transporteurs routiers et les distributeurs de carburants
- Promouvoir l'auto-contrôle dans la consommation d'alcool

5. Contrôles et sanctions

- Poursuivre et intensifier les contrôles de vérification de la possession du permis AM
- Renforcer le Plan départemental de Contrôle Routier (PDCR) pour intensifier le contrôle de la conformité des véhicules (débridage, vitesse, éclairage) avec un équipement et une formation spécifiques pour les FO
- Poursuivre le contrôle de la vitesse et des comportements notamment lors de grandes manifestations
- Renforcer les contrôles des clignotants pour les changements de direction et de files

4. Enjeu « Piétons »

Caractéristiques principales :

Sur la période 2008-2012, alors que l'on constate une baisse de la mortalité des piétons au niveau national, on observe, dans le département, une recrudescence des accidents de la route impliquant cette catégorie de victimes.

Ces accidents ont lieu majoritairement en milieu urbain et à la nuit tombée, lorsque les conditions atmosphériques sont anormales et durant le week-end. L'âge des victimes est également à souligner ; se sont principalement les très jeunes (6-13 ans) et les seniors (+ 65 ans). C'est la raison pour laquelle les actions préventives s'orienteront principalement vers ces deux publics plus fragiles.

Problèmes identifiés :

1. D'un point de vue général

- Problèmes comportementaux des piétons
- Méconnaissance des règles ainsi que des comportements ou des contraintes des automobilistes
- Infrastructures pas toujours adaptées : absence de frein et d'obstacle entre le trottoir et la chaussée, feux rouges parfois trop longs et feux verts trop courts, faible largeur des chaussées à traverser, arrêts de bus ou de cars de ramassage parfois mal sécurisés et mal signalés

2. A l'égard des enfants

- Problèmes d'éducation dans le rôle et le modèle des parents dans l'apprentissage des règles à leurs enfants
- Perte de la notion de danger si le déplacement est concomitant avec une autre activité (jeu)
- Problème dans le rôle et la responsabilité du secteur éducatif vis-à-vis de la sécurité routière

3. A l'égard des seniors

- Perte des sens et des réflexes
- Méconnaissance ou oubli des règles
- Sentiment d'être en sécurité sur un trajet habituel

Orientation d'actions :

Cinq orientations d'actions ont été retenues :

1. Infrastructure

- Augmenter le nombre de « Zones de rencontres »
- Sécuriser davantage les abords et les approches piétons des arrêts de bus
- Envisager la mise en place de pédibus

2. Information

- Campagne presse faite par la préfecture sur les dangers de la rue pour les piétons.
- Distribuer des plaquettes d'information aux parents d'élèves et prévoir des débats dans les conseil de classe
- Établir une nouvelle sensibilisation des directeurs d'écoles et de collèges ainsi que des enseignants et surveillants via les associations de lutte contre l'insécurité routière
- Projections de vidéos et distribution de plaquettes d'informations via les kinésithérapeutes, les médecins généralistes, les ergothérapeutes qui rencontrent souvent les seniors
- Continuer les opérations « parapluies jaunes » destinés à rendre visibles les seniors sur leur trajets piétonniers
- Courrier de Mme la Préfète aux maires des communes urbaines pour attirer leur attention sur la recrudescence des accidents piétons et la nécessité d'entamer des analyses critiques de points singuliers

3. Formation

- Organisation de journées de sensibilisation ou de formation par les associations, en partenariat avec les communautés de commune ou organismes type assurance, mutuelle
- Formation de parents d'élèves volontaires par les écoles et collèges via les associations de sécurité routière

4. Education

- Continuer et accentuer les formations de sécurité routière auprès des écoliers et collégiens via les forces de l'ordre et les associations
- Faire connaître aux seniors les contraintes des automobilistes, poids lourds et transports en communs (évaluer la vitesse, trajectoire, distance de freinage)
- Diffusion de plaquettes d'informations de prévention de sécurité routière de la DSCR ou du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

5. Contrôles et sanctions

- Présence ponctuelle de policiers municipaux aux aires de dépose minutes des écoles
- Accentuer la présence d'auxiliaires de sécurité routière à proximité des écoles
- Renforcer les contacts entre les seniors et les polices municipales

5. Enjeu « Risques routiers liés au travail »

Caractéristiques principales :

Le risque routier liés au travail est un enjeu majeur, à la fois humain (protection des salariés, des familles, des clients), économique (cotisations d'accidents ou encore dégâts matériels pour l'entreprise) juridique et environnemental. Cet enjeu est toutefois sous-estimé alors qu'il représente la première cause d'accidents mortels au travail.

La prise en compte de ce risque, au niveau du département, résulte de plusieurs facteurs :

- ◆ **Des chiffres inquiétants**
Durant la période 2007-2012, plus d'un tiers des accidents impliquaient un usager en déplacement domicile-travail ou usage professionnel.
- ◆ **Un risque qui diminue moins rapidement que les accidents de circulation en général**
- ◆ **Une volonté d'affiner la connaissance des statistiques de cet enjeu dans le département**

Problèmes identifiés :

1. Manque de sensibilisation

- Sensibiliser le personnel des entreprises sur l'entretien et les conditions de conduite des véhicules
- sensibiliser les apprentis au risque routier liés au travail avant même leur entrée dans la vie professionnelle
- sensibiliser les employeurs et les employés à l'utilisation des modes de transport alternatifs
- valoriser l'écoconduite dans les entreprises compte tenu du budget de plus en plus important des carburants

2. Manque de formation

- Faire connaître aux chef d'entreprises les conséquences potentielles des accidents du travail pour la vie de leur entreprise et sensibiliser les employés

3. Manque de travail en réseau

Orientations d'actions :

Cinq orientations d'actions ont été retenues :

1. Infrastructures

- Cartographier les accidents liés au risque routier professionnel
- Communiquer et intégrer le risque routier lié au travail dans l'élaboration des PDE
- Mettre en lien les acteurs du territoire et monter des actions en partenariat
- Voir la circulation en entreprise : plan de circulation, parking, circulation des piétons, accès...

- Déplacements professionnels : encourager la mise à jour/amélioration par les employeurs des plans de circulation, stationnement, protocoles de sécurité pour la réception, livraison et enlèvement des marchandises sur leur site
- Déplacement trajet domicile-travail : mettre en place des comptage tous modes (VL-PL-2RM-Vélo-TC-covoiturage) sur les accès aux principaux parcs d'activité de la Loire
- Déplacement trajet domicile-travail : a) consulter les salariés sur les zones à risques sur leur trajet D-T par mode de transport VL, motos, vélos, TC, piétons b) analyser les retours avec les gestionnaires d'infrastructures c) proposer des solutions

2. Information

- Croiser les fichiers BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels) et CARSAT (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail) et analyser les causes et scénarios de « x » accidents corporels chaque années pour : a) mieux cibler les plans d'action b) communiquer vers les responsables employeurs c) sensibiliser les salariés
- Campagne de presse sur les droits et devoirs des chefs d'entreprises et des employés en matière de sécurité routière au travail
- Mise à disposition des entreprises de flyers rappelant leurs droits et devoirs en matière de sécurité routière
- Valoriser et faire connaître les offres de transport en commun
- Favoriser le co-voiturage
- Communiquer sur les parcs relais
- Campagne de presse afin de valoriser l'éco conduite en faisant ressortir les gains économiques escomptés notamment au niveau des entreprises. Valoriser également qu'une conduite apaisée génère des gains substantiels en matière de sécurité routière
- Sensibiliser les employeurs sur leur obligation de former les salariés conducteurs de VUL à la spécificités de ce véhicule
- Sensibiliser les responsables, employeurs sur : a) leur responsabilité civile et pénale lorsque leurs salariés se déplacent pour le travail b) les leviers de management et de prévention disponible
- Sensibiliser les responsables employeurs à l'importance de ce risque et avec les collectivités, à l'intérêt d'une approche « territoriale » et préciser le rôle de catalyseur
- Sensibiliser les collectivités sur l'intérêt d'une approche « territoriale » et leur rôle de catalyseur et d'apporteur de solutions
- Géolocaliser les domiciles des salariés pour les principaux parcs d'activités de la Loire. Segmenter par parc entre candidats au transport en commun, vélo (habitants <5km), au covoiturage...
- Travail en réseau : repérer les acteurs et échanger des informations, récupérer les adresses de messagerie électronique des entreprises volontaires

3. Formation

- Repérer les associations d'entreprises qui ont des demandes de formation sur le risque routiers
- Formation des agents de constatations et établir des enquêtes EPCA
- Pour les entreprises volontaires, : information sur les accidents routiers au travail, les facteurs de risque, la responsabilité employeur/employé, le fonctionnement du permis à point, la mise à niveau du code de la route
- Pour les entreprises volontaires : sensibilisation sur les la conduite des véhicules utilitaires, la surcharge des véhicules, l'arrimage des charges, le transport des matières dangereuses
- Formation à destination des apprentis pouvant porter sur les accidents routiers au travail, les facteurs de risque, le fonctionnement du permis à point la conduite sous addiction (alcool,

- stupéfiants), le téléphone au volant
- Déplacements professionnels : formation des référents risque routier dans les grandes entités
 - Former tous les apprentis de 18 ans et + passant le diplôme d'un métier qui impliquera la conduite d'un VUL (véhicule utilitaire léger) au chargement/arrimage/déchargement/conduite en charge...
 - Former les conseils en mobilité à la prise en compte de la sécurité des déplacements au même titre que les émissions et le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle

4. Education

- Développer les plans de déplacements d'établissements ou inter-établissements
- Repérer les bassins d'emplois qui ont des volontés de s'orienter vers des PDIE
- Les premiers leviers de prévention porteront sur les basiques : permis valide, alcool et drogues, entretien du véhicule, organisation du travail

5. Contrôles et sanctions

- Effectuer une étude pour favoriser l'information sur les accidents du travail
- Déplacements professionnels en VUL : Procéder à des contrôles de surcharge, vitesse et faire remonter les chiffres
- Contrôle des VL et PL des entreprises par les force de l'ordre et par les contrôleurs de la DREAL
- Poursuite des contrôles alcoolémie, stupéfiants et téléphones portables

6. Enjeu « Comportements à risques »

Caractéristiques principales :

Les comportements à risques sont en augmentation dans le département de la Loire et constituent une cible majeure pour diminuer l'accidentologie.

La notion de « comportements à risque » est complexe à définir, même si elle peut correspondre au non-respect des règles du code de la route. Environ trois quarts des infractions commises peuvent relever de cette thématique. Aussi, malgré la difficulté d'analyse des statistiques, l'étude de cet enjeu ne doit pas se limiter aux seuls accidents mortels mais être élargie aux accidents corporels entraînant une ITT (interruption temporaire de travail).

Problèmes identifiés :

1. Non port de la ceinture de sécurité

2. Utilisation du téléphone portable / Conduite d'un véhicule ne permettant pas de manœuvrer facilement

3. Interdistance insuffisante

4. Vitesse

5. Autres comportements ciblés

- Dépassement dangereux : dépassement gênant la circulation en sens inverse, par la voie de droite ou signalé interdit
- Franchissement de la ligne continue
- État des pneumatiques
- Changement de direction d'un véhicule effectué sans avertissement préalable
- Refus de priorité (stop, cédez le passage, feu rouge)

Orientations d'actions :

Cinq orientations d'actions ont été retenues :

1. Infrastructures

- Mise en place de chicanes
- Contrôles fixes automatisés
- Vérifications de la pertinence des limitations de vitesse notamment en agglomérations
- Glissières en béton armé
- Radars de feu
- Vérification des masques de visibilité avec les gestionnaires de voiries

2. Information

- Médiatisation de la répression de l'utilisation des téléphones portables pour une meilleure prévention
- Remise de plaquettes d'information à chaque client de boutiques de téléphonie
- Continuer la communication sur le port de la ceinture de sécurité ainsi que sur la réglementation des sièges-auto
- Utilisation des panneaux à messages variables concernant le respect de l'interdistance sur le réseau autoroutier
- Publication pour information des résultats de contrôles de police

3. Formation

- Actions au sein des écoles maternelles/assistantes maternelles/PMI/ pour sensibiliser les jeunes parents sur le choix des équipements (sièges auto) et les sensibiliser sur les mauvaises pratiques (bébé tenu dans les bras)
- Promouvoir les stages de formation de remise à niveau du permis de conduire (dans entreprises, administrations)

4. Education

- Filmer les contrevenants non pas pour leur prouver l'infraction mais plutôt pour montrer le danger que cela représente (écart, freinage brusque...)
- Sensibiliser le milieu enseignant sur l'importance de l'ASSR et du permis AM

5. Contrôles et sanctions

- Renforcement des contrôles banalisés fixes et mobiles
- Emploi occasionnel de moyens aériens
- Travail avec interception pour identifier immédiatement le conducteur et mise en œuvre des rétentions selon les circonstances
- Mise en place de peines alternatives sur accord du Parquet afin de substituer l'amende encourue par une peine « gratuite » mais « pédagogique » pour les infractions pour lesquelles l'amende n'est pas élevée
- Mise en place de radars tronçon et radars discriminants sur les réseaux à chaussée séparée

Application et suivi du DGO

Le DGO 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 du projets sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le DGO.

Toutes les six semaines, le COPIL départemental « Sécurité routière » examinera les orientations prises pour chaque enjeu.

Chaque année, le bilan des tués permettra de vérifier si des progrès sont constatés sur les enjeux prioritaires du DGO.

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