



**D**ocument  
**G**énéral  
**d' O**rientations du Rhône



## > PREAMBULE

Le Document Général d'Orientations (DGO) est le document de référence pour la mise en place de la politique locale de sécurité routière sur la période 2004/2008.

Il permet à l'Etat, au Conseil Général et aux principales communes, dans le cadre d'une démarche partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, dans leur département.

Il constitue donc un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

La démarche a consisté dans une première phase, d'avril à décembre 2003, à identifier les enjeux de l'Etat sur les voiries nationales, ceux du Conseil Général sur les routes départementales et ceux de la Communauté Urbaine de Lyon sur les voies communales de son territoire.

Le diagnostic de l'accidentologie locale élaboré par les services techniques de ces trois gestionnaires a donc permis de dégager des enjeux techniques, soit spécifiques à un gestionnaire, soit communs à deux ou trois d'entre eux. Par ailleurs, chaque gestionnaire a arrêté des enjeux dits « politiques » qui résultent de la volonté de travailler sur un thème particulier. Les enjeux retenus sont au nombre de 5. Ceux-ci ont été validés en Conférence Départementale de Sécurité le 20 novembre 2003 pour l'Etat et en Conseil Départemental de Prévention le 12 février 2004 pour les Collectivités Territoriales et les partenaires.

Des propositions écrites et des débats ont permis de définir les orientations d'actions propres à chaque enjeu. A ces orientations s'ajouteront les directives nationales.

Le présent document co-signé par le Préfet, le Président du Conseil Général et le Président du Grand Lyon, reprend les différentes étapes d'élaboration du diagnostic, puis les enjeux retenus, les orientations d'actions et quelques actions à initier dès cette année 2004.

Ces actions seront ensuite complétées et/ou réorientées chaque année dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) en portant toujours une attention particulière à leur cohérence avec les enjeux retenus.



# **D**ocument **G**énéral **d'****O**rientations du Rhône



## > SOMMAIRE



**1** CARACTÉRISTIQUES DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ..... p. 5-8



**2** L'ACCIDENTOLOGIE DE CHAQUE GESTIONNAIRE DE VOIRIE ..... p. 9-15  
A/ LES ROUTES ET RUES GÉRÉES PAR LE GRAND LYON  
B/ LES ROUTES GÉRÉES PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL  
C/ LES ROUTES GÉRÉES PAR L'ÉTAT



**3** LES ENJEUX TECHNIQUES ET POLITIQUES, AVANT VALIDATION ..... p. 17-20

**4** LES ENJEUX RETENUS APRÈS VALIDATION ..... p. 21-22

**5** LES ORIENTATIONS D' ACTIONS ..... p. 23-27  
A/ LES ORIENTATIONS LOCALES  
B/ LES DIRECTIVES NATIONALES



**6** LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ..... p. 29

LA LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ À LA DÉMARCHÉ ..... p. 31







# CARACTÉRISTIQUES DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE



# > LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

## Un département atypique

### Une densité de population élevée et un poids important de l'agglomération de Lyon

Le département du Rhône a une population de 1.578.423 habitants<sup>1</sup> constituant 28% de la population Rhône-Alpes. Avec une superficie de 3.215 km<sup>2</sup>, c'est le plus petit département de la région Rhône-Alpes.

### Un réseau routier hétérogène

Le réseau des routes et des rues est géré par trois types de gestionnaires : le Conseil Général, l'État, les communes ou groupements de communes (dont le Grand Lyon). La répartition du réseau routier et des rues est la suivante<sup>2</sup> :

	2x2 voies ou 2x3 voies = 199 km			RN hormis bidirectionnelle	RD dont BUS <sup>3</sup>	VC	Total
	Autoroutes concédées	Autoroutes non concédées	N346 N383 N7 - N6				
Linéaire en km	108	47	44	190	3 130	10 000	13 519
% linéaire total	0,8 %	0,3 %	0,3 %	1,4 %	23 %	74 %	100 %
Fourchette trafic moyen journalier en véhicule/jour	30 000 à 130 000	30 000 à 130 000	8 000 à 130 000	3 000 à 30 000	-	-	-

### Des motifs de déplacements routiers et urbains de diverses natures

La position de carrefour national et européen du département du Rhône (lieu de passage vers le midi, l'Italie, la Suisse et le Massif Central et retour) et l'existence de grands pôles agglomérés et industriels se traduisent par un réseau d'autoroutes, de routes et de rues de diverses natures, fonctions et usages :

- des axes structurant supportant un trafic élevé, de transit et d'échanges avec les départements voisins. Il s'agit principalement des routes à "2x2 voies" ou "2x3 voies" (autoroutes concédées ou non et nationales) et certaines RN bidirectionnelles
- des routes supportant un trafic d'échanges et un trafic local. Il s'agit principalement des RN bidirectionnelles et de certaines routes départementales
- des voies communales (VC) constituées de rues et de voies structurantes (telles que le boulevard périphérique Nord de Lyon) en milieu aggloméré, et de routes à faible trafic situées en rase campagne .

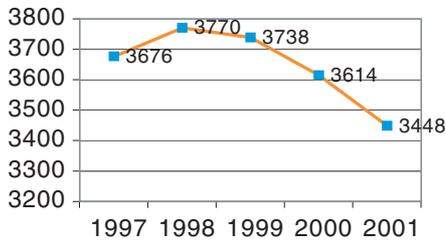
<sup>1</sup> Source : recensement INSEE de 1999

<sup>2</sup> Au 1er janvier 2002

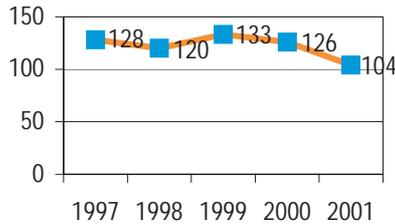
<sup>3</sup> BUS = Boulevard Urbain SUD

# Une évolution favorable de l'accidentologie entre 1997 et 2001

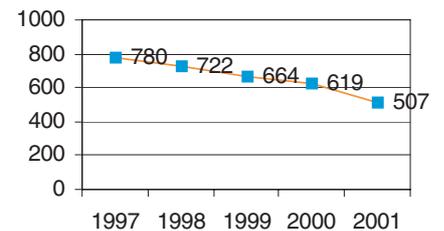
Nombre d'accidents corporels  
RHONE de 1997 à 2001



Nombre de tués  
RHONE de 1997 à 2001



Nombre de blessés graves  
RHONE de 1997 à 2001

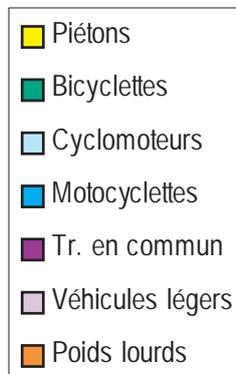
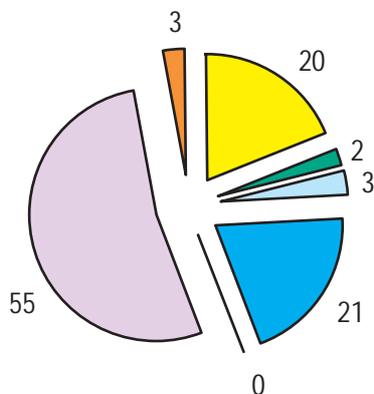


Le nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés graves **diminuent nettement** entre 1998 et 2001 alors que le trafic est en augmentation. Ainsi les usagers circulant dans le département du Rhône sont de moins en moins exposés au risque d'avoir un accident et au risque d'être victime.

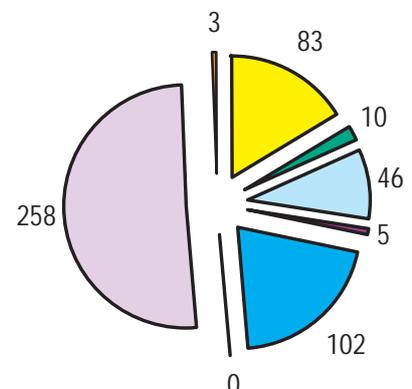
En 2002, cette tendance se confirme.

## Des usagers plus impliqués que d'autres

RHONE  
Nombre de tués  
année 2001



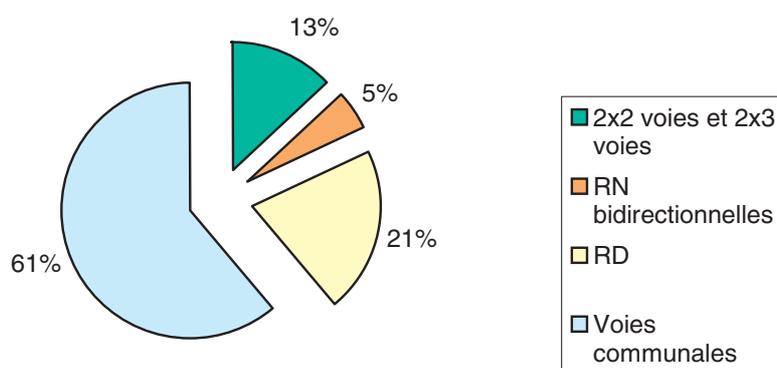
RHONE  
Nombre de blessés graves  
année 2001



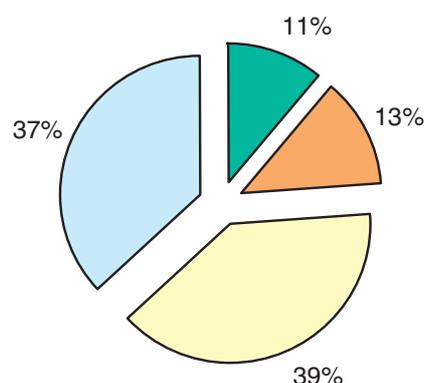
Pour **les piétons et les motocyclistes**, le risque d'être tué ou blessé grave est plus élevé que celui des autres types d'usagers. Les accidents impliquant **un véhicule de transport en commun, un poids lourds, un deux roues léger** représentent une faible part des accidents corporels et des victimes.

## Une accidentologie particulière selon le type de réseau : une gravité plus élevée sur les RN bidirectionnelles et sur les RD

**RHONE**  
% d'accidents par type de réseau  
1997 à 2001



**RHONE**  
% de tués par type de réseau  
1997 à 2001



Alors que le nombre d'accidents constatés sur les **RN bidirectionnelles** représente la plus faible part (5%) du nombre total d'accidents, **le nombre de tués y est proportionnellement plus élevé (13%)**. Il en est de même pour le réseau du **Conseil Général** (21% d'accidents pour 39% des tués).

A contrario, **la gravité des accidents sur les voies communales est moindre**. En effet, proportionnellement au linéaire élevé des voies communales, le nombre de tués y est plus faible que sur les autres types de routes. Ceci s'explique en partie par des vitesses moins élevées que sur les autres types de réseaux.

## Un indicateur d'accidentologie locale favorable dans le Rhône (I.A.L)

L'I.A.L est un indicateur départemental de sécurité routière prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zone urbaine).

$$I.A.L = \frac{\text{nombre de tués}}{\text{nombre de tués théorique}}$$

Le nombre de tués théorique est le nombre de tués que le département aurait s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale.

**Ainsi, en théorie, l'I.A.L devrait être égal à 1.**

L'I.A.L du **département du Rhône est de 0,63** (année 2002 – dans une fourchette comprise entre 0,62 et 1,49). De ce fait, ce département est classé parmi les départements les plus performants du point de vue de la sécurité routière.

Sur les **routes départementales du Rhône l'I.A.L est de 0,44** (année 2002 – dans une fourchette comprise entre 0,44 et 1,72) ce qui place le Rhône en tête des départements de France.

Bien que le département du Rhône se distingue par une insécurité routière moins élevée que ce que l'on pourrait attendre en théorie, des types d'accidents **anormalement fréquents et/ou graves et certains secteurs à risque** sont mis en évidence par les études d'enjeux réalisées par les trois gestionnaires concernés. Ils sont présentés dans la suite du présent document.

# 2

## L'ACCIDENTOLOGIE DE CHAQUE GESTIONNAIRE DE VOIRIE

### Une méthode pour identifier les enjeux techniques

Chaque gestionnaire a comparé les accidents survenus sur le réseau dont il a la gestion avec les accidents d'un ensemble dit de référence.

Les types d'accidents plus fréquents et/ou plus graves par rapport aux mêmes types d'accidents de la référence sont considérés comme des "anormalités".



# A/ LES ROUTES ET RUES GÉRÉES PAR LE GRAND LYON

**La zone d'étude :** Lyon et 13 communes avoisinantes (zone en vert sur la carte)

L'étude d'enjeux a porté sur les accidents corporels de la zone de compétence de la police nationale, c'est à dire sur la ville de Lyon et les 13 communes avoisinantes. **Ces accidents correspondent à 90% des accidents corporels de la zone du Grand Lyon.**

A noter que dans la suite du document, la dénomination "Grand Lyon", correspondra à cette zone d'étude "Ville de Lyon et ces 13 communes"

**La référence choisie pour effectuer la comparaison :** l'ensemble des accidents de Paris, Lyon, Marseille et Lille

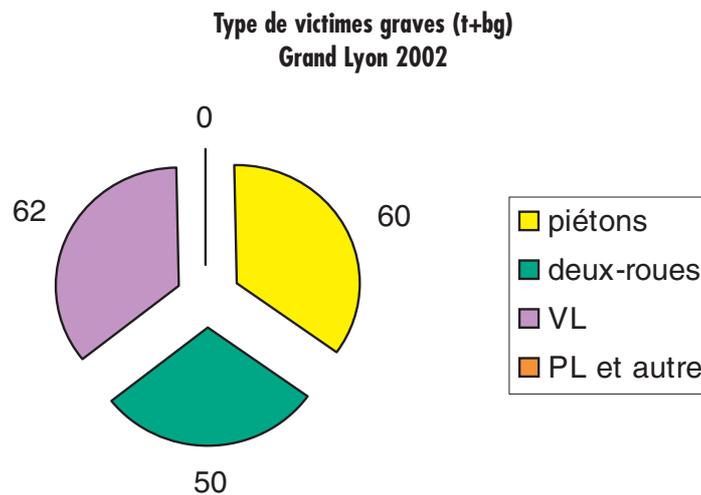
**L'année étudiée :** 1999

**Zones de compétence de la Police Nationale et de la Gendarmerie  
pour les accidents corporels de la circulation**



## Le bilan de l'accidentologie : 1748 accidents corporels (2002)

	Tués	BG	BL	Total
Piétons	11	49	377	437
Deux roues	7	43	496	546
VL	10	52	1107	1169
PL et autres	0	0	37	37
<b>Total victimes</b>	<b>28</b>	<b>144</b>	<b>2017</b>	<b>2189</b>



## Des types d'accidents anormalement représentés

### Grand Lyon

### Paris, Lyon Marseille, Lille

#### Des types d'accidents plus fréquents ou plus graves

- en intersection	<b>50,7 %</b>	40,5 %
- sur chaussée mouillée	<b>14 %</b>	7 %
- impliquant un piéton		
• ces accidents sont plus graves	<b>17 %</b>	11 %
• lors des déplacements loisirs	<b>74 %</b>	25 %
• lors des déplacements domicile – école	<b>12 %</b>	3 %
- impliquant une moto		
• ces accidents sont plus graves	<b>14 %</b>	8,5 %
- se produisant entre		
• 6h 00 et 8h 00	<b>6 %</b>	5 %
• 22h 00 et 6h 00	<b>13 %</b>	11 %

#### Des types d'accidents moins fréquents ou moins graves

- impliquant une moto	<b>14 %</b>	30 %
- avec des blessés graves âgés de 25 à 44 ans	<b>29 %</b>	44 %
- avec des blessés graves ou des tués de nuit survenus dans des conditions météo normales	<b>20 %</b>	30,5 %



# B / LES ROUTES GÉRÉES PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL

## La zone d'étude :

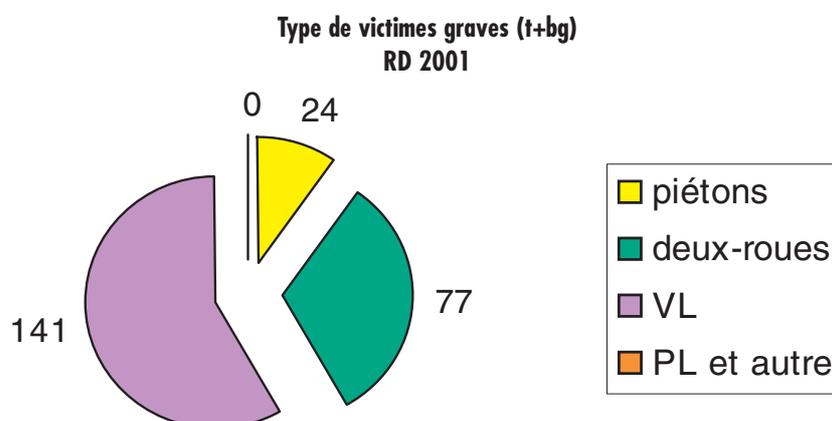
- pour le bilan : la totalité des routes départementales, qu'elles soient situées en milieu rural. ou en milieu urbain
- pour l'identification des anomalies : les routes départementales situées en milieu rural

La période d'étude : 1997 – 2001

La référence : les routes départementales de Rhône-Alpes situées en rase campagne

## Le bilan de l'accidentologie : 671 accidents en 2001

	Tués	BG	BL
Piétons	6	18	64
Deux roues	14	63	141
VL	29	112	557
PL et autres	0	0	12
<b>Total victimes</b>	<b>49</b>	<b>193</b>	<b>774</b>



## Des types d'accidents anormalement représentés (milieu rural seul)

### Des types d'accidents plus fréquents et plus graves

- en intersection
- en traversée de petite agglomération
- chocs frontaux
- impliquant un usager âgé de 18 à 25 ans
- de nuit : plus fréquents et plus graves

### Des types d'accidents plus fréquents

- chaussée mouillée
- avec piétons
- avec une moto (gravité moindre)

### Certains types d'accidents moins fréquents

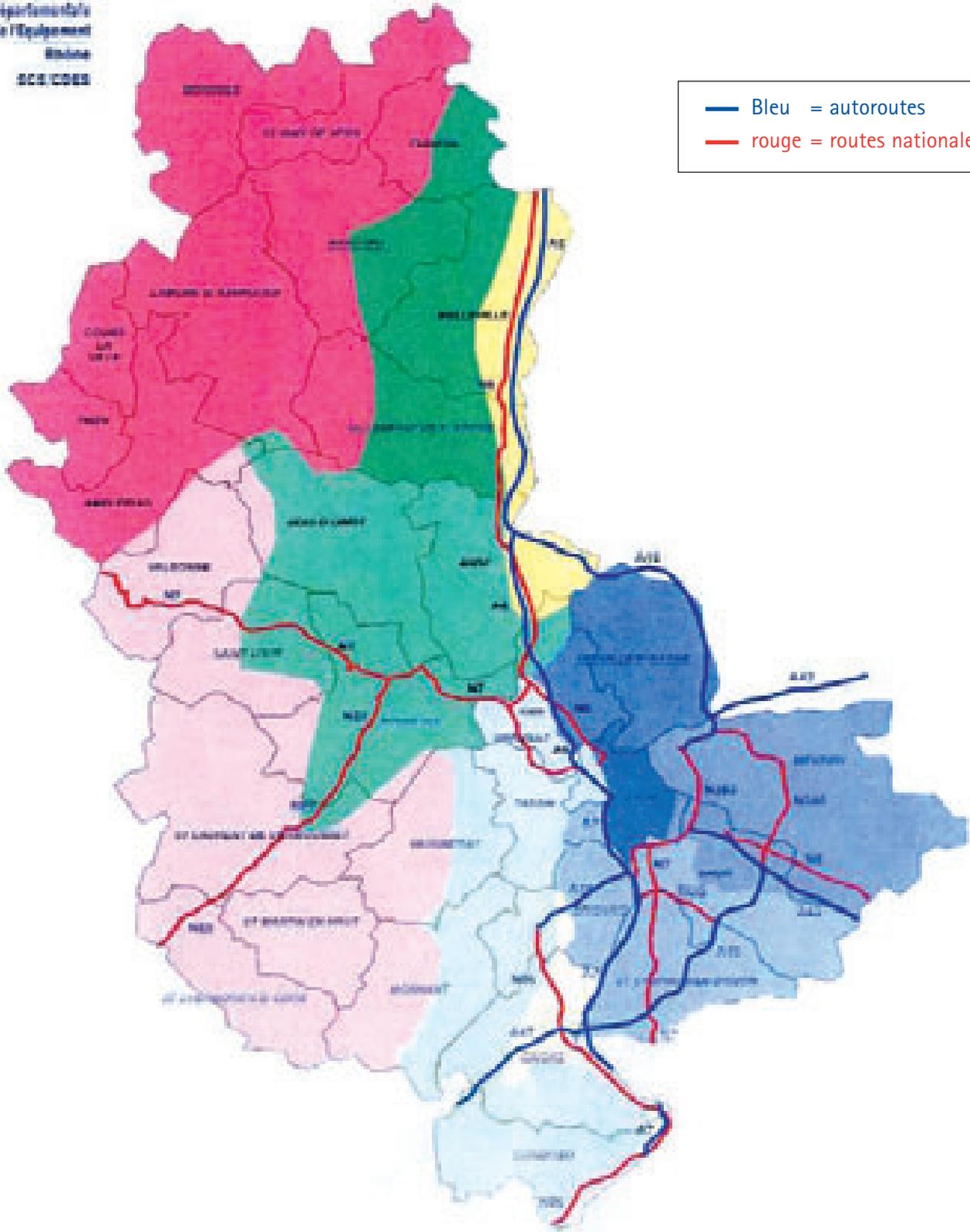
- contre un obstacle fixe

## Des secteurs à risque (1996 – 2000)

Le nombre de zones d'accumulation est en très forte baisse depuis une quinzaine d'années. Les quelques zones restantes sont situées en milieu urbain avec une accidentologie typique de ce milieu.

# C/ LES ROUTES GÉRÉES PAR L'ÉTAT

  
Direction  
Départementale  
de l'Équipement  
Seine-  
Saint-Denis  
DDE  
SCS/COES



# C/ LES ROUTES GÉRÉES PAR L'ÉTAT

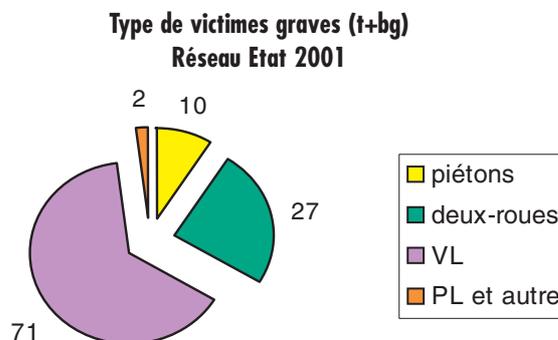
**La zone d'étude :** la totalité des routes gérées par l'État. Il s'agit des autoroutes concédées pour la détermination des anomalies des autoroutes non concédées et des routes nationales bidirectionnelles.

**La période d'étude :** 1997 – 2001

**La référence :** les routes nationales de Rhône Alpes moins celles du Rhône. En effet, ces dernières représentant un poids trop important par rapport à l'ensemble des RN de Rhône-Alpes ont été exclues de la référence.

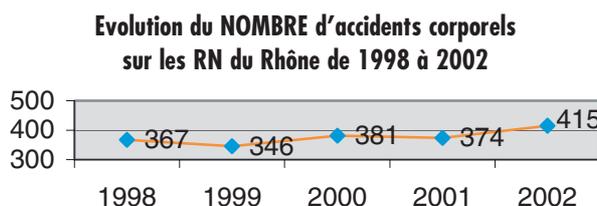
## Le bilan de l'accidentologie (2001) : 607 accidents

	Tués	BG	BL
Piétons	1	9	18
Deux roues	2	25	64
VL	14	57	677
PL et autres	1	1	60
<b>Total victimes</b>	<b>18</b>	<b>92</b>	<b>819</b>



## L'évolution du nombre d'accidents : une stagnation

Le nombre d'accidents est relativement constant entre 1998 et 2002



## Des types d'accidents anormalement représentés

### Des types d'accidents plus fréquents ou plus graves

	Rhône	Rhône-Alpes sauf Rhône
- sur chaussée mouillée	31 %	25 %
- contre un obstacle fixe	48 %	36 %

### Certains types d'accidents plus graves (par rapport à la France)

	Rhône	France
- accidents graves impliquant une moto	19 %	14 %

## Des secteurs à risque

- Des itinéraires qui présentent un risque d'insécurité anormalement élevé (taux et densité d'accidents élevés) (voir la liste en annexe).
  - **Cinq itinéraires** sont dans ce cas
- Des zones d'accumulation d'accidents (ZAAC)
  - **Cinq zones dites 10/10\*** sont recensées : on observe une stagnation du nombre d'accidents mais une augmentation de leur gravité
  - **Une dizaine de zones dites 7/7\*\*** est recensée : Ce nombre est en baisse entre les périodes 1996 – 2000 et 1997 – 2001. En revanche, la gravité des accidents sur des zones restantes est en hausse :
    - . 1996 – 2000 : 0,36 victimes graves/accident
    - . 1997 – 2001 : 0,42 victimes graves/accident

\* 10/10 = ZAAC sur laquelle on observe 10 accidents ayant provoqués au moins 10 victimes graves (tués ou blessés graves) sur 850 m, en 5 ans

\*\* 7/7 = ZAAC sur laquelle on observe 7 accidents ayant provoqués au moins 7 victimes graves (tués ou blessés graves) sur 850 m, en 5 ans



# 3

## LES ENJEUX TECHNIQUES ET POLITIQUES AVANT VALIDATION



# Les enjeux techniques proposés par le GRAND LYON

## 4 types d'accidents

- en intersection
- sur chaussée mouillée
- graves(\*) impliquant un piéton
- graves(\*) impliquant une moto

(\*) = Les accidents graves sont les accidents dont les victimes sont des blessés graves ou des tués

## Des secteurs à risque (période d'étude 2000 – 2002)

- les axes qui comportent plus de 15 accidents par an

**11 axes** sont dans ce cas. Il s'agit généralement de voies structurantes de Lyon ou de sa proche banlieue (voir la liste en annexe)

- les carrefours qui comportent plus de 3 accidents par an

**8 carrefours** sont concernés. Ils sont situés généralement sur des axes très circulés (voir la liste en annexe).

# Les enjeux techniques proposés par le CONSEIL GÉNÉRAL

## 5 types d'accidents

- en intersection
- en traversée de petite agglomération
- sur chaussée mouillée
- impliquant un usager âgé de 18 à 25 ans
- impliquant un piéton

# Les enjeux techniques proposés par l'ÉTAT

## 3 types d'accidents

- Sur chaussée mouillée
- Contre un obstacle fixe
- Accidents graves impliquant une moto

## Des secteurs à risque

- Voir la liste en annexe

## > SYNOPTIQUE DES ENJEUX PROPOSÉS

	Les enjeux techniques		
	Grand Lyon	Conseil Général	Etat
Accidents sur chaussée mouillée			
En intersection			
Impliquant un piéton			
Moto			Gravité
18/25 ans			
Dans les traversées des petites agglomérations			
Les secteurs à risque	Voir la liste		Voir la liste

	Les enjeux politiques		
	A valider et compléter par les différents gestionnaires		
	Grand Lyon	Conseil Général	Etat
Fiabilité du fichier accidents			
Contre un obstacle fixe			
Avec alcool			
Cohérence entre la configuration de la route et la signalisation			

## > ANNEXE : LES SECTEURS À RISQUE

Les axes et itinéraires	
Grand Lyon	Etat
<ul style="list-style-type: none"> <li>• boulevard des Etats Unis</li> <li>• avenue Jean Jaurès</li> <li>• cours Emile Zola (Villeurbanne)</li> <li>• quai docteur Gailleton</li> <li>• cours Gambetta</li> <li>• cours Lafayette</li> <li>• boulevard Irène Joliot Curie (Vénissieux)</li> <li>• avenue Jean Mermoz</li> <li>• avenue Félix Faure</li> <li>• avenue Jean Jaurès (Décines)</li> <li>• rue Paul Bert</li> </ul>	RN6 en limite Nord du département RN7 en limite avec le département de la Loire RN6 de Manissieux è la limite départemental avec l'Isère RN383 sur sa totalité A6 Sud de Lyon
Les carrefours	
Grand Lyon	Etat
<ul style="list-style-type: none"> <li>• quai Jean Moulin/place des Cordeliers</li> <li>• route de Strasbourg/Montée des Soldats (Caluire)</li> <li>• boulevard des Etats Unis/avenue Viviani (Lyon 8<sup>eme</sup>)</li> <li>• boulevard des Etats Unis/rue P. Beauvisage</li> <li>• rue des émeraudes/rue M. Rambaud</li> <li>• boulevard I.Joliot Curie/avenue Viviani</li> <li>• rue des Martyrs de la Résistance/rue G. Bourdalias</li> <li>• A43/Boulevard A.Boulloche</li> </ul>	

## > ANNEXE : LES SECTEURS À RISQUE

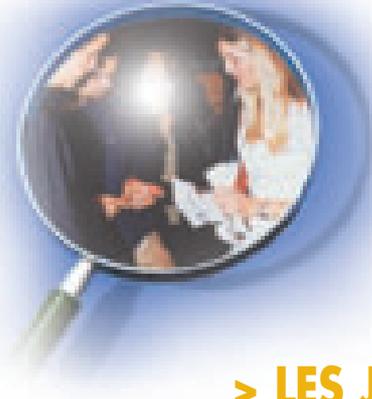
Les zones d'accumulation d'accidents
Etat
ZAAC 7/7 (1997 à 2001) A7 - La Mulatière Nord/Sud = 49 accidents A6 - Ecully Nord/Sud = 44 accidents (virage d'Ecully et Echangeur) RN383 - Echangeur de Cusset Sud/Nord = 47 accidents RN383 - Echangeur de Cusset Nord/Sud = 10 accidents RN6 - Villefranche sur Saône PR 20+983 à 22+205 (zone piétonne et zone 30) = 24 accidents RN6 - Limas et Pommiers PR 23+700 à 25+520 = 24 accidents RN6 - Belleville PR 6+347 à 7+900 = 20 accidents

# 4

## LES ENJEUX RETENUS APRES VALIDATION



# > LES ENJEUX DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE



> **LES JEUNES**



> **LES MOTARDS**

> **L'AMÉLIORATION  
DE L'INFRASTRUCTURE**

> **L'ALCOOL, LES DROGUES,  
LES MÉDICAMENTS**



> **LES PIETONS**



# 5

## LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

A/ LES ORIENTATIONS LOCALES

B/ LES DIRECTIVES NATIONALES



# A/ LES ORIENTATIONS LOCALES

<b>&gt; LES JEUNES</b>	
<b>ORIENTATIONS</b>	<b>ACTIONS</b>
<p>- Le continuum éducatif : Sensibiliser, éduquer en complément de l'éducation dispensée par les enseignants</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sensibiliser l'enfant piéton et passager d'automobile</li> <li>- améliorer et développer l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) : mise en place d'un audit des parents volontaires, contrôle des auto-écoles</li> <li>- poursuivre les journées sécurité routière (journées V.I.E.) dans les collèges et lycées</li> <li>- pérenniser le fonctionnement et le développement de PERCIGONES (piste d'éducation routière et citoyenne des gônes) pour l'obtention du BSR</li> <li>- organiser dans les collèges, lycées, MJC, Centres d'apprentissage, des rencontres/réunions informatives avec des professionnels de la conduite et des spécialistes de la SR et de la prévention.</li> </ul>
<p>- Le post-permis : Développer pour les jeunes une éducation à la route après l'obtention du permis de conduire = audit post-permis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diffuser largement l'information sur le permis probatoire</li> <li>- favoriser :               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; une éducation technique : apprentissage de la conduite en situation difficile, développement des réflexes, opposer conduite sportive à conduite utile, combattre les idées reçues des conducteurs sûrs d'eux-mêmes</li> <li>&gt; une éducation cognitive : étude des comportements, des conduites à risque, de la prise de risque en général, expliquer le pourquoi des règles.</li> </ul> </li> </ul>
<p>- Les campus, les lieux festifs, les clubs et fédérations sportives : Agir sur les jeunes partout où ils se trouvent.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- organiser avec certaines associations l'accompagnement des jeunes</li> <li>- pérenniser cet accompagnement en s'appuyant sur les bénévoles jeunes issus des associations et fédérations concernées.</li> </ul>
<p>- Les jeunes en difficulté : Favoriser l'insertion par le permis de conduire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- détecter le public cible</li> <li>- l'amener vers le BSR puis l'AAC après remise à niveau (lecture, écriture, comportement en société...).</li> </ul>

<b>&gt; LES MOTARDS</b>	
<b>ORIENTATIONS</b>	<b>ACTIONS</b>
<p>- Parvenir à mieux faire appliquer la réglementation localement : &gt; Faire du département du Rhône un département pilote pour ce qui concerne les contrôles vitesse-motos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- créer un espace réglementaire et éducatif : structure destinée aux deux roues qui feraient l'objet d'un contrôle de conformité (incluant le contrôle technique inexistant à l'heure actuelle pour les motos) Cette structure spécialisée serait un lieu reconnu par les services de police et de gendarmerie.</li> <li>- créer un livret qui suivrait le motard dès l'obtention du BSR et tout au long de sa vie de motard.</li> </ul>
<p>- Responsabiliser par la formation continue : &gt; Faire du département du Rhône un département pilote pour la formation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- créer un espace de formation à finalité pédagogique (matériel, pédagogues, représentants de l'infrastructure...)</li> <li>- mettre en œuvre des stages de perfectionnement (notion de formation permanente, valorisation des assurances...)</li> </ul>
<p>- Elaborer une « Charte du Motard »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- répertorier les « points noirs » et co-signer une charte : Etat, Collectivités Territoriales et Motards d'engagements réciproques.</li> </ul>

## > ALCOOL - DROGUES - MEDICAMENTS

ORIENTATIONS	ACTIONS
- Sensibilisation, éducation des jeunes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dans les auto-écoles, lycées, centres d'apprentissage, facs, sensibilisation, information sur les conduites addictives</li> <li>- dans les lieux festifs (boîtes, bars...) et sportifs, mettre en place des actions de responsabilisation               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; développer des partenariats avec les fabricants de boissons non alcoolisées (faire baisser les prix) et les producteurs de boissons alcoolisées</li> <li>&gt; développer des partenariats avec les collectivités territoriales (mise à disposition de salles de fêtes et de lits de camps à proximité des lieux festifs, négocier avec les hôtels proches de ces lieux)</li> </ul> </li> <li>- distribuer un maximum d'éthylotests</li> </ul>
- Développer les déplacements alternatifs	- négocier des partenariats avec les taxis, les transports en commun,...
- Sensibiliser le personnel des Entreprises et des Administrations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- développer les PPRR avec un volet : alcool, drogues, médicaments</li> <li>- imposer des pots sans alcool</li> <li>- distribuer un maximum d'éthylotests</li> </ul>
- Zones géographiques de production de vin à forte consommation	- informer, sensibiliser en partenariat avec les collectivités territoriales
- Volet santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- associer les médecins généralistes, les médecins du travail, pour diffuser l'information</li> <li>- organiser des stages d'encouragement aux soins en concertation avec les parquets</li> </ul>
- Volet justice	- mettre en place des stages d'alternative aux poursuites

## > LES PIETONS

ORIENTATIONS	ACTIONS
- Sensibiliser, éduquer l'enfant piéton	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aider au développement de « pédibus » (action d'accompagnement des enfants sur les trajets domicile/école)</li> <li>- mettre en place avec le Centre National de Formation de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) des formations pour les Policiers Municipaux</li> </ul>
- Sensibiliser, former tous les usagers de la route	<ul style="list-style-type: none"> <li>- organiser un partenariat avec les TCL et les entreprises de cars pour sensibiliser les enfants usagers de ces transports</li> <li>- mettre en application la Charte piéton du Grand Lyon et l'étendre en l'adaptant, aux petites agglomérations</li> <li>- sensibiliser les autres usagers (VL, PL, motards, cyclistes, rollers, patineurs)</li> <li>- sensibiliser les piétons au respect des règles et des autres usagers</li> <li>- étudier avec la SLTC le problème des couloirs à contre-sens</li> </ul>
- Améliorer l'infrastructure destinée aux piétons (cf. enjeu « amélioration de l'infrastructure »)	- mettre en cohérence les actions avec le Plan des Déplacements Urbains (PDU) du Grand Lyon (passages et cheminements piétons, aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite, visibilité, accessibilité de la chaussée, phasage des feux tricolores, généralisation et réglementation de la ligne d'effet des feux, mobilier urbain...)

## > L'AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE

ORIENTATIONS	ACTIONS
Etudier les problèmes de Chaussées mouillées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caractéristiques du revêtement de la chaussée</li> <li>- Evacuation de l'eau</li> <li>- Adhérence au sol après une période sèche</li> <li>- Etat du véhicule et notamment des pneumatiques</li> </ul>
Revoir les intersections	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revoir les plans de circulation des grosses et petites agglomérations</li> <li>- Mieux délimiter l'entrée des intersections</li> <li>- Stratégies différentes des durées des feux (alternance)</li> <li>- Vérifier l'intérêt de la suppression des feux aériens</li> <li>- Généraliser la bande d'effet de feux et normaliser sa distance par rapport au marquage des passages piétons</li> <li>- Organiser le tourne à gauche par des interdictions ou des aménagements. Vérifier auprès des villes comme Marseille ou Toulon le bilan d'accidentologie</li> <li>- Prévoir des structures rétrécissantes (oreilles) au niveau des passages piétons afin de réduire leur temps de traversée</li> <li>- Mise en place de fléchages directionnels au sol</li> <li>- Signalisation intelligente adaptée</li> <li>- Homogénéisation des superficies des giratoires (notamment suffisamment dimensionnés pour les poids lourds)</li> </ul>
Repenser les traversées d'agglomérations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Homogénéiser les entrées de villes</li> <li>- Homogénéiser la signalétique et les types de ralentisseurs</li> <li>- Nécessité d'adapter les vitesses à l'environnement</li> <li>- Généraliser la zone 30 aux abords des établissements scolaires</li> </ul>
Recenser tous les obstacles fixes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger ces obstacles (arbres, etc) en cas de chocs</li> <li>- Résorption progressive de certains obstacles</li> <li>- Limiter les publicités par le respect de la réglementation</li> </ul>
Mettre en cohérence la réglementation routière et la signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En agglomération               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Séparer les différents utilisateurs : piétons, 2 roues, VL et PL</li> <li>&gt; Réaliser des couloirs à contresens sans risques ou supprimer les contresens</li> <li>&gt; Préférer les pistes cyclables aux bandes cyclables, en maintenant un bon entretien des revêtements (risques de fuites des cyclistes en raison de dommages importants sur les pneumatiques)</li> </ul> </li> <li>- En général               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Cohérence et crédibilité de la signalétique</li> <li>&gt; Eclairage des intersections et autoroutes</li> <li>&gt; Programmer à l'identique le début et la fin des éclairages dans toutes les communes, sinon sur des zones contiguës</li> <li>&gt; Adapter l'inclinaison des chaussées au sens du virage</li> <li>&gt; Indiquer systématiquement par panneau la fin des limitations de vitesse doublés éventuellement d'une signalisation au sol de couleur (1 couleur différente par catégorie de vitesse, exemple : rouge = 30 km/h, vert = 70 km/h...)</li> </ul> </li> </ul>
PROPOSITIONS COMPLEMENTAIRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer au niveau départemental une commission partenariale (Etat/Collectivités Territoriales) de validation de tout projet (nouveau ou d'amélioration) d'infrastructure au sein des communes.</li> <li>- Assurer la fiabilité des procès-verbaux d'accidents en améliorant la précision des données qui y figurent et assurer leur transmission systématique par les forces de l'ordre. Cette action passera par la création d'un groupe de travail piloté par la DDE, avec établissement d'un protocole.</li> <li>- Améliorer la signalisation des chantiers (avant, pendant et après) en veillant à la bonne application de la « charte de prévention et de sécurité » dont disposent actuellement les entreprises de travaux prestataires.</li> </ul>

# B / LES DIRECTIVES NATIONALES

DIRECTIVES	ACTIONS
<p>Evaluer, renforcer et mieux planifier le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluer chaque année en Conférence Départementale de Sécurité</li> <li>- Mettre en cohérence politique de contrôles et politique pénale</li> <li>- Suivre les systèmes de contrôle automatisés (fixes et mobiles) – implantation, statistiques, évaluation–</li> <li>- Réorienter les contrôles des forces de l'ordre en fonction de l'évolution des contrôles automatiques</li> <li>- Mettre en cohérence la signalisation routière (cf. enjeu : « amélioration de l'infrastructure »)</li> </ul>
<p>Mettre en œuvre une politique contractuelle avec les Collectivités Territoriales</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signer des contrats d'actions portant sur un ou plusieurs enjeux du département</li> <li>- créer des commissions spécifiques (cf. : - enjeu « amélioration de l'infrastructure » - proposition complémentaire - CLS de Lyon)</li> <li>- Nommer dans chaque collectivité territoriale un élu référent en sécurité routière.</li> </ul>
<p>Professionnaliser l'organisation et l'action de la sécurité routière et développer le partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Désigner un référent sécurité routière dans chaque service déconcentré de l'Etat</li> <li>- Poursuivre l'articulation entre la sécurité routière et les autres politiques publiques (notamment politique de la ville)</li> <li>- Poursuivre le développement des Plans de Prévention du Risque Routier dans les administrations et les entreprises publiques et privées</li> <li>- Développer le partenariat avec les acteurs de santé (notamment les agences régionales de santé) pour décliner les préoccupations de sécurité routière dans l'ensemble des programmes de santé publique.</li> <li>- Poursuivre et améliorer la formation à la sécurité routière des enseignants</li> </ul>
<p>Renforcer la mobilisation des associations et des bénévoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer la mobilisation des bénévoles et notamment des jeunes, sur la base de droits et devoirs réciproques, à partir d'une liste d'opérations concrètes pour lesquelles ils seront formés.</li> </ul>



**POUR PERDRE 6 POINTS SUR SON PERMIS  
IL SUFFIT DE 2 VERRES D'ALCOOL ET D'UN VEHICULE.**



**ÊTRE À L'HEURE POUR DIRE BONSOIR  
JUSTIFIE-T-IL UN EXCÈS DE VITESSE ?**



**UN RENDEZ-VOUS AMOUREUX  
VAUT-IL UN EXCÈS DE VITESSE ?**



**CHOISIR  
C'EST RENONCER**

**RENONCER C'EST VIVRE**





# LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure de sécurité routière ne peut être efficace si elle ne fait pas l'objet d'une large communication :

- relais local des campagnes nationales :
  - . affichages sur les panneaux des mairies, sur les arrières de bus, dans les stations de métro et les gares SNCF...
  - . spots radio
- partenariat avec TLM (Télé Lyon Métropole) pour une émission hebdomadaire
- conférences de presse ou communiqués de presse réguliers.

Un site internet intitulé « Action Locale » est maintenant opérationnel. Il constitue un outil de travail au quotidien pour la gestion et le pilotage de l'action locale mais aussi un outil de partage des informations issues aussi bien du niveau local que national.

Il sera donc largement alimenté au fur et à mesure de la mise en place des actions. Par ailleurs tous les partenaires et les utilisateurs potentiels seront formés à son utilisation.

Les accidents ayant servi au choix des enjeux ont fait l'objet d'études et d'approfondissements afin de mieux cibler les actions. Ces approfondissements se poursuivront tout au long de l'année 2004 afin de mieux cibler encore la pertinence des mesures à prendre.

Enfin, le PDASR dans le cadre duquel sont déclinées annuellement toutes les actions mises en place, fera l'objet chaque année d'une évaluation et si nécessaire de réorientations et/ou de nouvelles actions.



Le Président du Grand Lyon



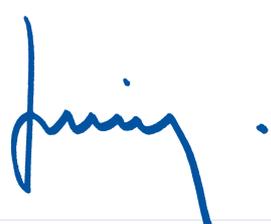
Gérard COLLOMB

Le Président du Conseil Général du Rhône



Michel MERCIER

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône



Jean-Pierre LACROIX

## > LISTE DES PERSONNES AYANT PARTICIPÉ A L'ÉLABORATION DU DGO

- M. Yves GUILLOT, Préfet Délégué pour la Sécurité et la Défense du Rhône
- M. Xavier RICHAUD, Procureur de la République de Lyon
- M. Jean-Luc Da PASSANO, Vice-Président du Conseil Général du Rhône
- M. Jean-Louis TOURAINE, Vice-Président du Grand Lyon

### Participation à l'étude technique :

- Mme Geneviève RUL, Chargée d'Etudes au CETE de Lyon
- M. Marin PAILLOUX, Chef du Service Circulation, Sécurité - DDE
- M. Roland CRIMIER, Chef de la CDES - DDE
- M. Daniel MISSIRE, CDES - DDE
- Mme Nathalie ANASTASI, CDES - DDE
- M. Jean-Loup FERRAND, Service Routes et Infrastructures au Conseil Général
- M. Laurent VALETTE, Service voirie et grands projets du Grand Lyon

### Participation aux validations :

- tous les services déconcentrés de l'Etat, membres de la **Conférence Départementale de Sécurité**
- les membres des 4 collèges constituant le **Conseil Départemental de Prévention**

### Participation à l'élaboration des orientations et des actions :

- M. Alain BAGARD, Grand Lyon, IDSR (Inspecteur Départemental de Sécurité Routière)
- M. Jacques BENOIT, Auto-école, IDSR
- M. Michel BESSON, Service de Prévention Spécialisé, IDSR
- Mme Christine BISCH, Association des Conseillers Municipaux du Rhône, IDSR
- M. Jean BONNARD, Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP)
- M. Thierry BONNOT, Grand Lyon, IDSR
- M. Paul BOREL, IDSR
- M. Jean-Claude BOUILLIAT, Caisse d'Epargne Rhône-Alpes Lyon
- M. Jean-Michel BOULET, Auto-école, IDSR
- M. Bernard BOURGADE, Président départemental de la Fédération des Secouristes Français - Croix Blanche
- M. Boumédiène BOUSSOUAR, IDSR
- Mme. Laure BOUVARD, Association Avenir Santé
- M. André BRUYAS, Conseil Municipal de Cailloux-sur-Fontaines
- M. Jean-Pierre CANQUE, Société Air Liquide Feyzin
- M. Dominique CESARI, Directeur de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité)
- Mme Chantal CHAREUN, DDE, IDSR
- M. Gérard CHOMETTE, Ecole de Conduite Française
- Mme Brigitte COINDOZ, Auto-école, IDSR
- M. Gérard COURTOIS, Association des Familles de Traumatisés Crâniens
- M. Jean-Paul DEFOND, IDSR
- M. André DUFOUR, IDSR
- M. Alain DOUILLER, Directeur de l'Association Départementale d'Education pour la Santé (ADES)
- M. Roland FAYARD, Médecin de Prévention au Conseil Général, Chargé de Mission sécurité routière Rhône-Alpes
- M. Patrice FICHEUX, Directeur des Centres CENTAURE et MINOTAURE
- M. Daniel EYRAUD, Société Lyonnaise des Transports en Commun
- M. Victor FLORES, Services Pénitentiaires, IDSR
- M. Robert FRECHET, IDSR
- M. Christian GACON, Conseil Général, IDSR
- M. Jean-Michel GEVREY, Prévention MAIF, IDSR
- Mme Michèle GONON, Présidente Départementale de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR), IDSR
- M. Michel GROSJEAN, DDE, IDSR
- M. Pascal GUILLEMELLE, Vice-Président de la Mutuelle Générale de l'Équipement et des Territoires, Fondation de la Route (MGET)
- M. André ISLER, Association Pour la Cité humaine, les Droits du Piéton
- M. Régis LACROIX, Directeur Départemental de SIFA Prévention, IDSR

- M. Gérard LOMBARDO, Association pour la Formation à la conduite automobile, pour l'éducation et la sécurité routière (AFCASER), IDSR
- M. Bernard LOREILLE, Directeur Départemental de la Prévention Routière, IDSR
- M. André de LUCA, Vice-Président de la Chambre des Métiers du Rhône
- M. Jacques MALCONTIER, Association des Paralysés de France
- Mme Malika MANSOURI, Auto-école, IDSR
- Mme Monique MICHAUD, La Poste
- M. Thomas MEDINA, SDEI - Lyonnaise des Eaux
- M. Frédéric MOLITOR, Armée de l'Air, IDSR
- M. Laurent MOULIN, Directeur de la Mutuelle des Etudiants
- Mme Gaëlle MONTALPO, Ecole de Conduite Française
- M. Jean-Paul PERY, La Poste, IDSR
- M. Alain PONCET, EDF - SIRA, IDSR
- M. Marc POURCHER, Président d'antenne de Prévention MAIF, IDSR
- M. Marc PUIPIER, Directeur Départemental de l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA)
- M. Christian RENARD, Ecole Nationale de Travaux Publics de l'Etat, IDSR
- M. Christian RENAUD, IDSR
- M. Maurice REYNAUD, La Poste
- M. Claude ROBIN, CRAM Rhône-Alpes, IDSR
- Mme Elodie SANIEL, Association Avenir Santé
- Mme Djamila SLIMANI, Directrice de l'Association des Maires du Rhône
- M. Pierre SORET, IDSR
- M. Denis TAVERNIER, Auto-école
- M. Gérard TABOULET, Ecole Nationale de Travaux Publics de l'Etat, IDSR
- M. Michel THIERS, Maire de Brignais
- Mme Evelyne TOURNASSOUD, Ministère des Armées, IDSR
- M. Xavier VANDERPLANCK, Centre Régional d'Information Jeunesse
- M. Gérard VENEKAS, Services Pénitentiaires, IDSR
- M. Jean-Marie VEZZANI, IDSR
- M. Bernard VITTET, DDE, IDSR
- M. Christian de WAROQUIER, Société Lyonnaise des Transports en Commun

### Aide à la présentation de la démarche, au suivi et à la formation :

- M. Marc SARTRE, Chargé de Mission Sécurité Routière Rhône-Alpes
- M. Bertrand CHRISTIAN, Chargé de Mission Sécurité Routière Rhône-Alpes

### Aide à la préparation et à la gestion des débats :

- Mme Florence DUFOUR, Société Com'unique, IDSR
- Mmes Dominique DELRIEUX, Jeannine DUFOUR, Marie-Neige BLANC, Chloé JEUNET
- Mmes Chantal MARQUET, Estelle PAOLINI-GASTINEAU, Pôle Sécurité Routière

### Lancement, gestion des réunions et groupes de travail, suivi du dossier, rédaction :

- Mme Nicole CASTAGNET, Coordinatrice sécurité routière du Rhône

### Mise en forme et impression du document :

- Mme Danièle BOIS et Société SACIPrint.