

Document Général d'Orientations 2009-2012

pour
la sécurité routière

Saône-et-Loire



Sommaire

-Préface.....	3
I- Définitions.....	4
II- Démarche.....	5
III- Les principales caractéristiques de la Saône et Loire.....	6
IV- Les cinq enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire.....	7
Enjeu n° 1) les jeunes.....	8
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006.....	8
Analyse sur la base des procès-verbaux 2007 :.....	12
Enjeu n° 2) les deux roues motorisés.....	15
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006.....	15
Analyse sur la base des procès-verbaux 2007 :.....	19
Enjeu n° 3) l'alcool.....	18
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006.....	18
Analyse sur la base des procès-verbaux 2007 :.....	22
Enjeu n° 4) la vitesse.....	24
Infractions et vitesses relevées par les radars CSA et les stations SIREDO.....	24
Analyse sur la base des procès-verbaux 2007et 2008 :.....	25
Enjeu n° 5) les refus de priorité.....	28
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006.....	28
Analyse sur la base des procès-verbaux 2007 :.....	30
V- Les orientations d'actions.....	31
L'enjeu jeunes.....	32
L'enjeu deux roues motorisés.....	34
L'enjeu alcoolémie.....	36
L'enjeu vitesse.....	38
L'enjeu refus de priorité.....	40
VI- Suivi et évaluation du DGO.....	42
Remerciements.....	44

Préface

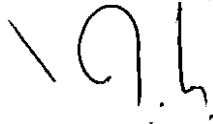
Le Président de la République a fixé un objectif ambitieux de réduction du nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le comité interministériel de sécurité routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés, et faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

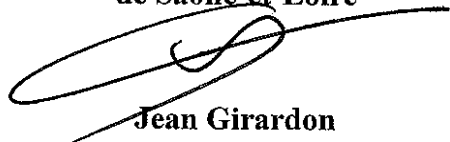
Dans ce contexte et dans le cadre d'une démarche impliquant les partenaires institutionnels et les acteurs locaux, le présent document général d'orientations (DGO) a été élaboré pour les années 2009 à 2012. Sur la base d'une analyse partagée de l'accidentologie locale et des enjeux qui en découlent, des orientations communes ont été définies en vue d'une déclinaison en projets pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs.

Le préfet de Saône-et-Loire

Michel Lalande



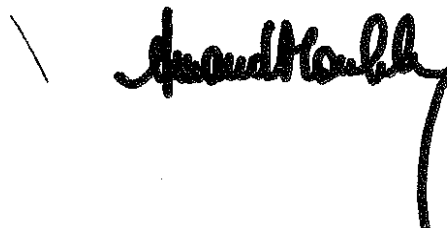
**Le président de l'Association des maires
de Saône-et-Loire**



Jean Girardon

**Le président du conseil général
de Saône-et-Loire**

Arnaud Montebourg



I - Définitions

Le Document Général d'Orientations (DGO)

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

Les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'État, les élus et techniciens du Conseil général, des principales communes et groupement de communes et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs sociaux du risque professionnel.

Sous la responsabilité du Préfet, ils ont donc en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du DGO, ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires.

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

Son élaboration est marquée par deux phases, la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions »

L'enjeu

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

Pour la Saône-et-Loire, l'étude d'enjeux, commandée par le préfet, a été réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon.

L'orientation d'actions

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du PDASR. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ».

Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

II - La démarche

Contexte

Pour réduire à 3 000 le nombre de tués à l'horizon 2012, des mesures ciblées doivent être prises pour atteindre les objectifs fixés par le président de la République, à savoir diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par trois le nombre de jeunes tués et par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Compte tenu de ces orientations, il a été demandé à chaque département de caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés.

La Saône-et-Loire ayant pour première cause d'accidents les refus de priorité, le préfet a décidé de prendre cette problématique comme enjeu supplémentaire.

Déroulement de l'étude d'enjeux

L'étude a débuté avec le CETE par l'analyse de l'accidentalité générale du département en la comparant à celle de la France entière à partir des fichiers BAAC sur la période 2002-2006 (cf chapitre III « les principales caractéristiques de la Saône-et-Loire » ci-après).

Ensuite un approfondissement quantitatif par enjeu a été réalisé toujours à partir des fichiers BAAC, complété par l'analyse de procès-verbaux, ce qui a permis d'avoir une approche plus qualitative pour une meilleure compréhension des accidents (cf chapitre IV « les 5 enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire » ci-après).

Une première réunion avec l'ensemble des partenaires a eu lieu le 24 septembre 2008. Elle a permis de présenter l'étude des accidents sur la période 2002-2006 (période choisie pour l'élaboration du présent DGO) et de faire valider le choix des enjeux pour le département. Les enjeux retenus sont :

- les jeunes
- les 2 roues motorisés
- l'alcool
- le refus de priorité
- la vitesse

Une deuxième réunion, tenue le 8 décembre 2008, a présenté aux mêmes participants le résultat de l'approfondissement de ces enjeux.

Puis des groupes de travail par enjeu ont été constitués. Ceux-ci réunis les 10 et 12 mars 2009 ont pu travailler, sur la base d'études de compréhension des enjeux réalisées par l'observatoire départemental de sécurité routière de la DDE, pour déterminer des orientations d'actions.

Détermination des orientations d'actions

Lors des réunions des 10 et 12 mars, les nombreux échanges et interventions des participants ont permis, au travers de l'examen des problématiques identifiées sur chaque enjeu,

d'arrêter des orientations d'actions. La synthèse du travail accompli au cours de ces journées a été restituées par une nouvelle réunion le 24 mars 2009. Le travail précédent a ainsi été validé et amendé . Il est traduit dans le présent document au chapitre V « les orientations d'actions ».

III Les principales caractéristiques de la Saône-et-Loire

Population et parc automobile

Le département de Saône-et-Loire s'étend sur 8 575 km², soit plus de **27 %** de la région Bourgogne et comptait 549 361 habitants au 1er janvier 2006, soit **33,5 %** de la population de la région Bourgogne et **0,8 %** de la population française. La densité s'élève à **64 habitants/ km²** (108 hab/ km² pour la France).

La Saône-et-Loire compte plusieurs agglomérations représentant 42 % de la population du département :

- agglomération de Chalon-sur-Saône : 76 500 habitants
- agglomération de Mâcon : 46 880 habitants
- agglomération de Montceau-les-Mines : 42 986 habitants
- agglomération du Creusot : 35 246 habitants
- agglomération d'Autun : 16 082 habitants
- agglomération de Louhans : 12 296 habitants

Le parc de voitures particulières comptait 282 000 véhicule au 1er janvier 2006 (288 685 au 1er janvier 2008), soit 34 % du parc de la région et 0,9 % du parc national. Cela correspond à 0,52 voiture par habitant (0,48 pour la France).

Réseaux et trafic

- Autoroutes : 120 km, avec un débit de 55 089 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)
- Routes nationales : 168 km avec un débit de 15 044 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)
- Routes Nationales d'Intérêt Local : 252 km
- Routes départementales : 5 017 km

Caractéristiques générales de l'accidentologie de la Saône-et-Loire

Années	France			Saône-et-Loire		
	A	T	B	A	T	B
1997	125 202	7 989	169 578	1 275	131	1 843
1998	124 387	8 437	168 535	1 326	111	1 860
1999	124 524	8 029	167 572	1 165	113	1 630
2000	121 223	7 643	162 117	1 134	94	1 584
2001	116 745	7 720	153 945	1 098	121	1 515
Évolution 5 ans	-7%	-3%	-9%	-14%	-8%	-18%
2002	105 470	7 742	137 839	919	87	1 262
2003	90 220	6 126	115 929	693	82	959
2004	85 390	5 593	108 366	737	53	1 033
2005	84 525	5 318	108 076	650	82	844
2006	80 309	4 709	102 125	580	63	757
Évolution 5 ans	-24%	-39%	-26%	-37%	-28%	-40%

Ce tableau donne une image de l'évolution de l'accidentalité en France et en Saône-et-Loire. Il compare la progression des chiffres sur les deux périodes 1997/2001 (qui correspond au précédent DGO) et 2002/2006 (relative au présent DGO).

L'évolution est nettement plus marquée ces dernières années et davantage en Saône-et-Loire pour le nombre d'accidents et de blessés. Par contre, si le nombre de tués suit également une évolution à la baisse, celle-ci est moins marquée dans le département qu'au niveau national.

L'indice de gravité (Ig¹), figurant dans le tableau ci-dessous, montre la différence avec le niveau national et indique que le département conserve une gravité plus importante avec une moyenne de 10,6 localement pour 6,6 au niveau national.

Année	2002	2003	2004	2005	2006
Ig Saône-et-Loire	9,5	11,8	7,2	12,6	10,9
Ig France	7,3	6,8	6,5	6,3	5,9

Indicateur d'accidentologie locale (IAL)²

Type de réseau	Saône-et-Loire		le plus faible		le plus élevé	
	IAL	rang	IAL		IAL	
Autoroutes	1,05	49	0,2	Aveyron	4,31	Creuse
Routes nationales et départementales	0,77	12	0,47	Côte-d'Or	1,78	Yonne
Urbain	1,06	41	0,42	Ardennes	6,8	Gers
Global	0,79	9	0,51	Paris	1,88	Corse du sud

La Saône-et-Loire est plutôt bien classée en étant légèrement mieux que la moyenne pour les autoroutes et les routes en milieu urbain, et très bien classée sur l'ensemble du réseau national et départemental, ce qui la place au 9ème rang tout confondu.

¹ Ig : indicateur de gravité (modèle DSCR) = (Tués/Accidents) x 100

² IAL : indicateur d'accidentologie locale = Nombre de tués dans le département / Nombre de tués que le département aurait s'il avait le même taux de risque que la moyenne nationale

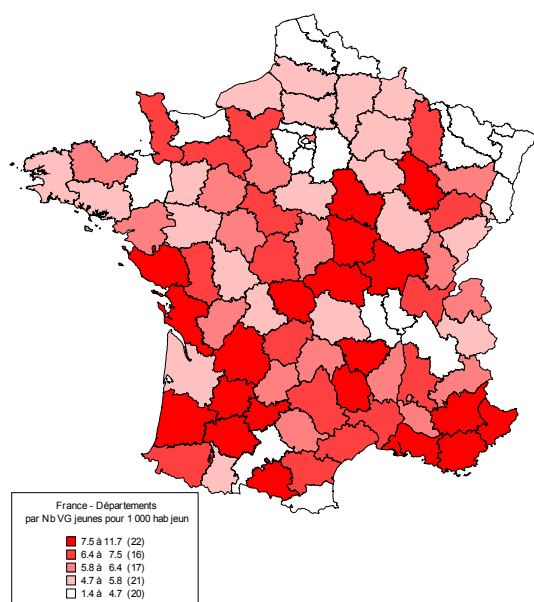
IV – Les cinq enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire

Enjeu N° 1 : les jeunes

1. Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006

Victimes graves jeunes pour 1000 habitants jeunes

La carte suivante présente, sur la période 2005-2007, le nombre de victimes graves jeunes pour 1000 habitants jeunes.



Le taux France entière est de 5,2 , le taux médian est de 6. Avec un taux de 7,9, la Saône-et-Loire se situe au 20ème rang.

Bilan en Saône-et-Loire

Au cours de la période 2002-2006, dans le département de la Saône-et-Loire, pour les accidents ayant impliqué des jeunes de 15 à 24 ans, il y a eu :

- 1650 accidents, dont 147 accidents mortels.

Au cours de ces accidents, 2651 victimes (tous âges confondus) ont été dénombrées, se répartissant comme suit :

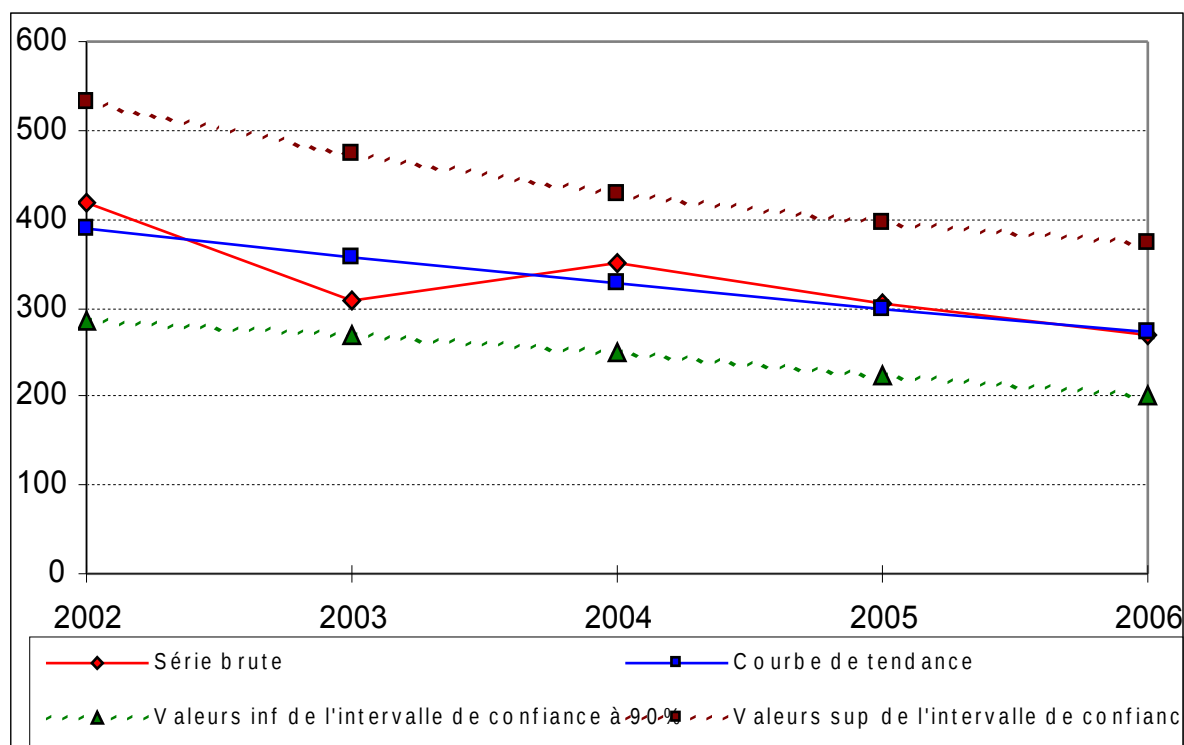
- 180 tués,
- 2471 blessés, dont 823 blessés hospitalisés

En Saône-et-Loire, les accidents impliquant un jeune de 15-24 ans représentent :

- 47 % des accidents
- 46 % des accidents mortels.

Analyse chronologique

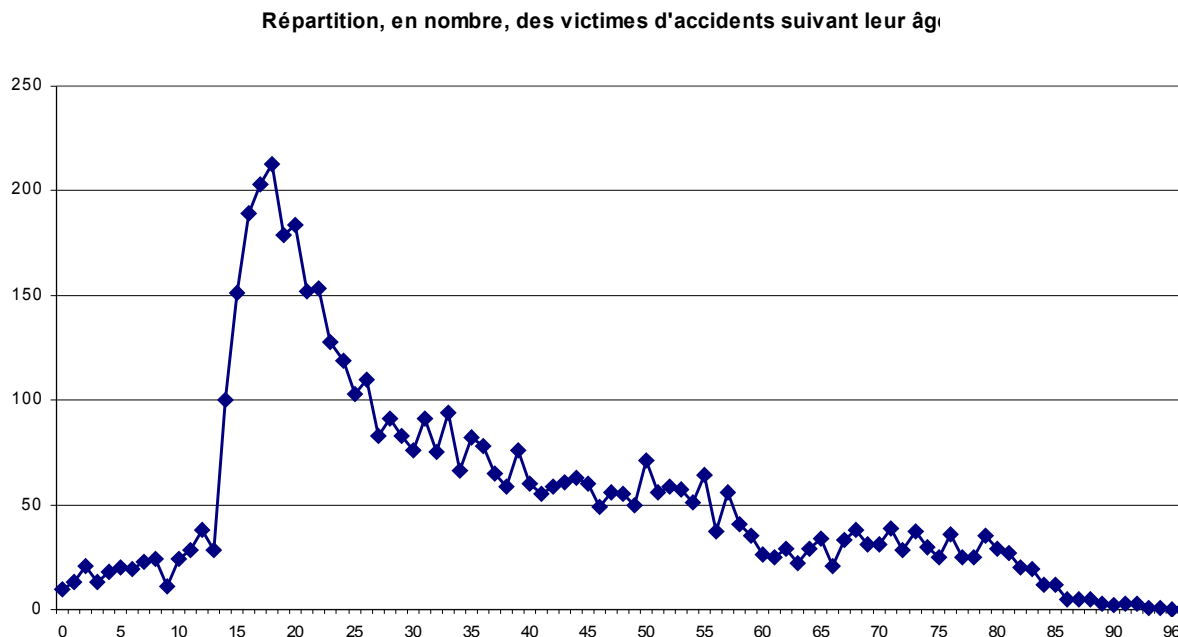
Le graphique suivant présente l'évolution du nombre d'accidents impliquant au moins un jeune au cours de la période 2002-2006.



Une baisse significative de ce type d'accident est observée au cours de la période d'étude : - 8 %, proche de celle observée pour tous types d'accidents à l'échelle du département.

Age des victimes

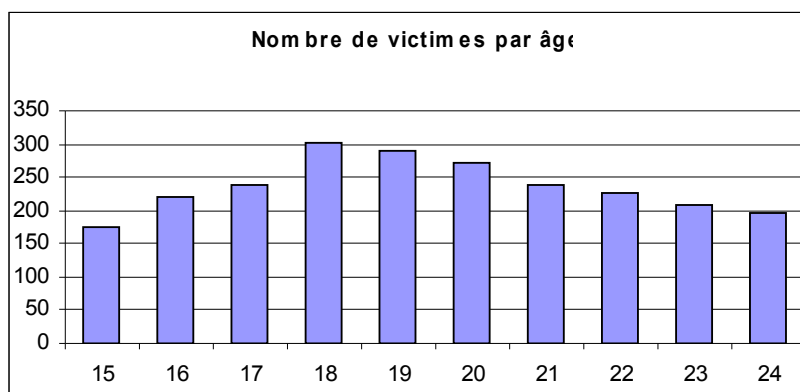
La courbe suivante présente la répartition en nombre des victimes d'accidents suivant leur âge.



On observe un pic très net à partir de 14 ans (100 victimes) pour atteindre un maximum à 18 ans (213 victimes). La tranche d'âge **15 - 24 ans** représente **32 %** de l'ensemble des victimes.

Zoom sur les victimes de 15 à 24 ans

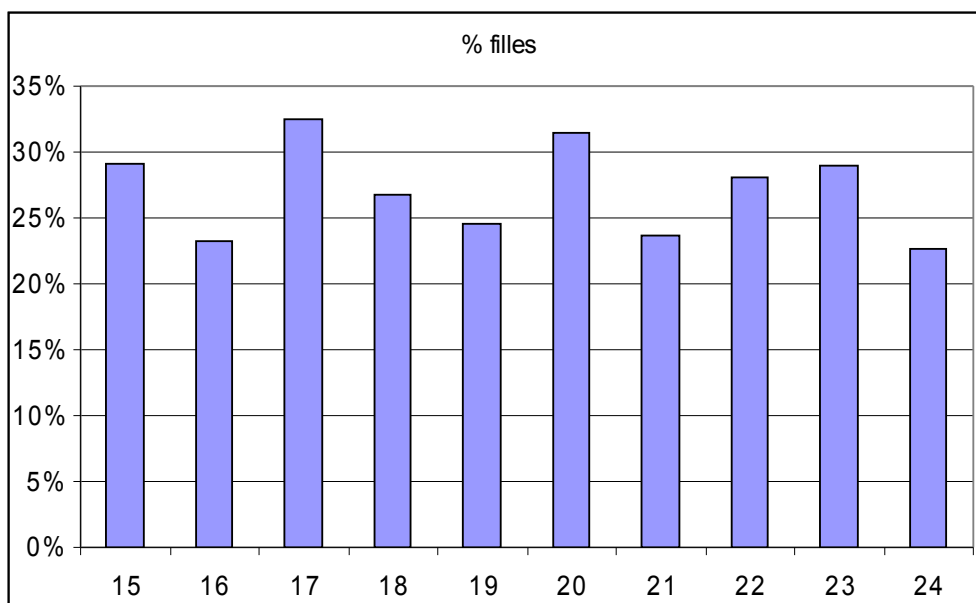
Le graphe suivant présente, par âge, le nombre de victimes de la tranche d'âge 15-24 ans.



Le nombre de victimes jeunes tend à augmenter jusque vers 18 ans, puis à diminuer au delà.

Sexe des victimes de 15 à 24 ans

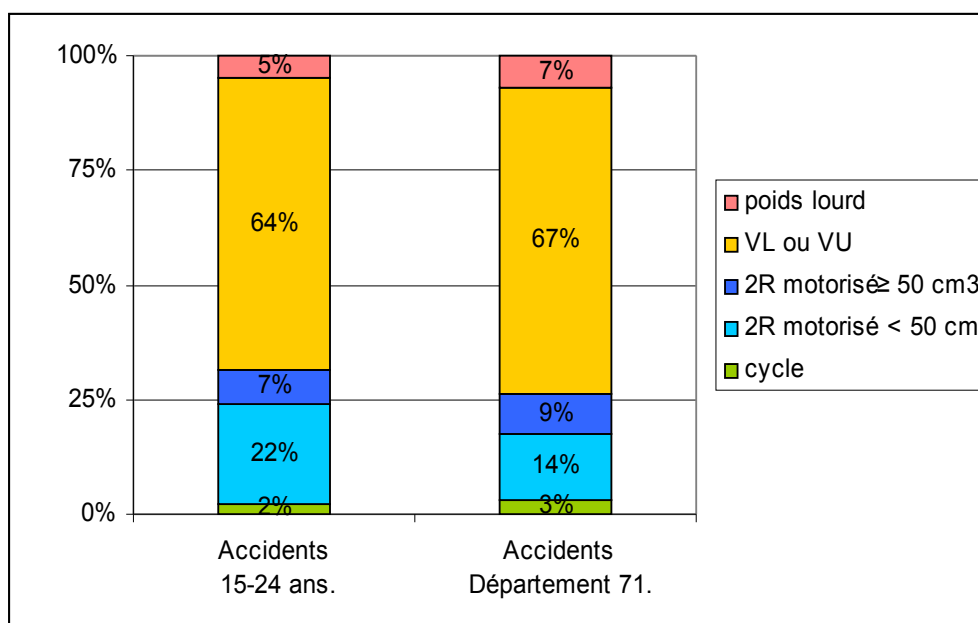
Parmi les victimes de cette tranche d'âge, 27 % sont des filles.



Quel que soit l'âge, cette proportion n'évolue quasiment pas.

Type de véhicules

Le graphe ci-dessous illustre la répartition des types de véhicules présents dans les accidents impliquant des jeunes de 15-24 ans.



Les cyclomoteurs sont très présents dans les accidents impliquant des jeunes

Part des jeunes dans les accidents

Ce tableau illustre la part des jeunes dans l'ensemble des victimes, en comparant l'ensemble de la France et la Saône-et-Loire.

	PART des jeunes (15-24 ans) dans l'ensemble des victimes			
	France		Saône et Loire	
	tués	total blessés	tués	total blessés
tous usagers	27%	31%	28%	33%
cyclistes	10%	20%	13%	17%
cyclomotoristes	64%	76%	65%	71%
motocyclistes	27%	24%	38%	25%
tous usagers de deux roues	34%	45%	45%	51%
tous usagers de voitures de tourisme	29%	28%	26%	27%
tous usagers de tc	2%	14%	0%	17%
autres usagers	8%	23%	0%	17%
hommes	29%	33%	29%	37%
femmes	20%	26%	25%	25%

La part des jeunes, usagers de 2 roues, tués en Saône-et-Loire (45 %) est plus élevée qu'au niveau national (34 %). Cette différence se concentre particulièrement au niveau des accidents de jeunes motocyclistes.

2) Analyse sur la base des procès-verbaux 2007 :

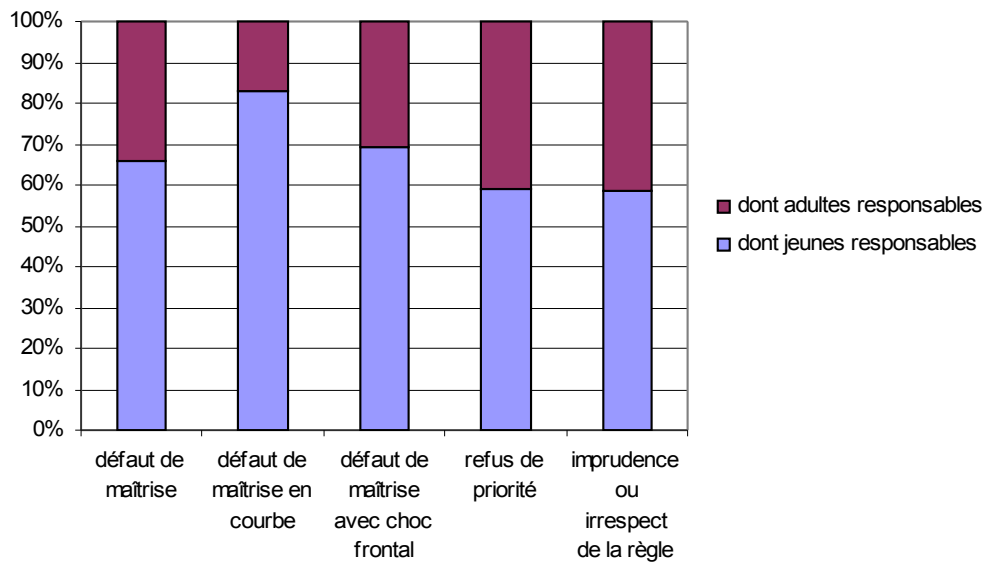
En 2007, sur 266 accidents où des jeunes étaient impliqués, leur responsabilité est engagée dans plus de deux tiers des cas.

	jeunes moins de 24 ans	adultes + de 25 ans
Responsables	186	80

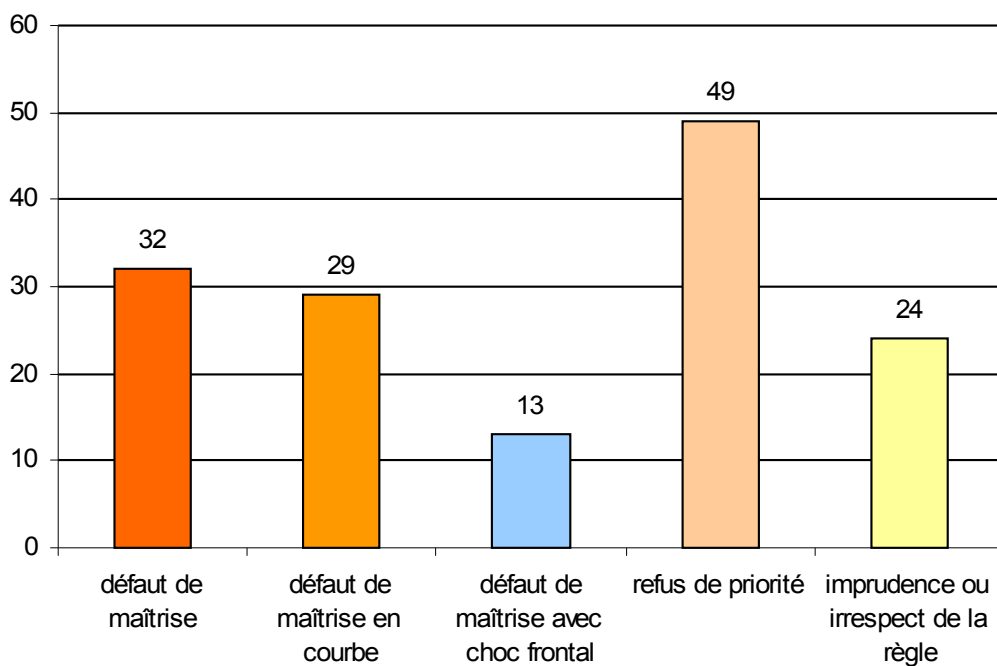
Les tableaux ci-dessous concernent l'étude sur les 159 PV disponibles. On a pu classer ces accidents en 5 types. On s'aperçoit que les jeunes sont surtout responsables dans les accidents ayant pour cause un défaut de maîtrise.

	Nbr accidents	dont jeunes responsables	dont adultes responsables
défaut de maîtrise	32	21	11
défaut de maîtrise en courbe	29	24	5
défaut de maîtrise avec choc frontal	13	9	4
refus de priorité	49	29	20
imprudence ou irrespect de la règle	24	14	10

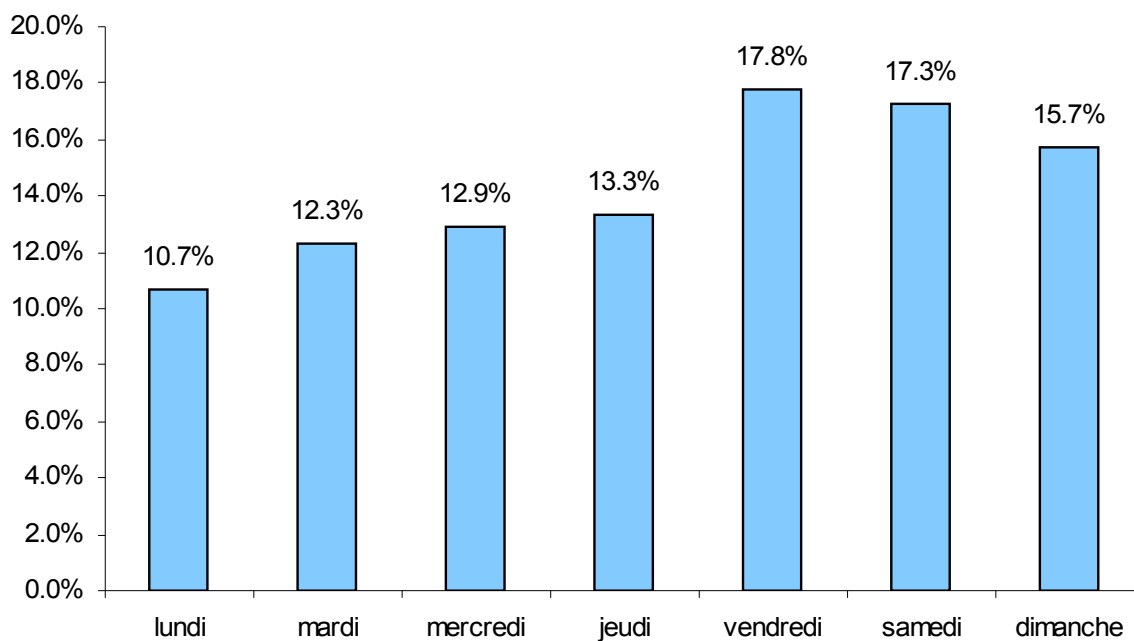
Le premier facteur d'accident en Saône et Loire est le refus de priorité avec plus de 30 % des accidents. On retrouve cette même proportion pour les accidents impliquant des jeunes conducteurs.



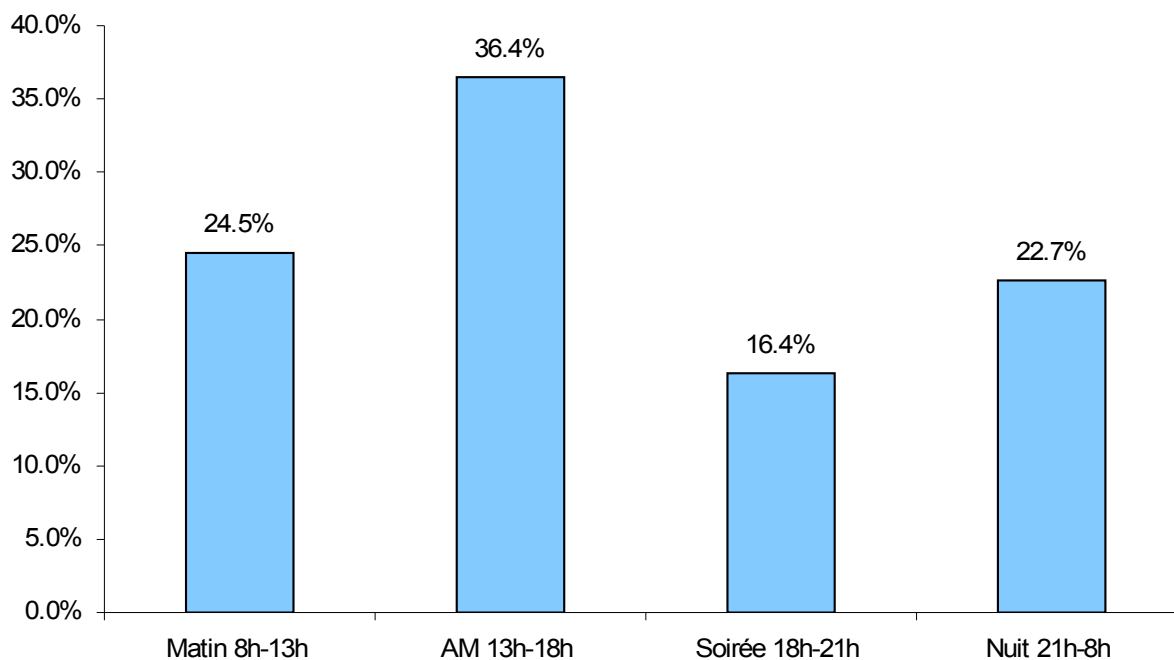
Nombre d'accidents



Répartition des accidents par jour de la semaine 2003/2007



Répartition des accidents par tranche horaire



Sur 23 accidents survenus le week-end en 2007, 17 d'entre-eux, soit 74%, se situent dans la tranche horaire 21h-8h.

Enjeu N° 2 : les deux roues motorisés

1. Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006

Bilan en Saône-et-Loire

Au cours de la période 2002-2006, dans le département de la Saône-et-Loire, pour les accidents ayant impliqué un 2 roues motorisé, il y a eu :

- 1070 accidents, dont 65 accidents mortels.

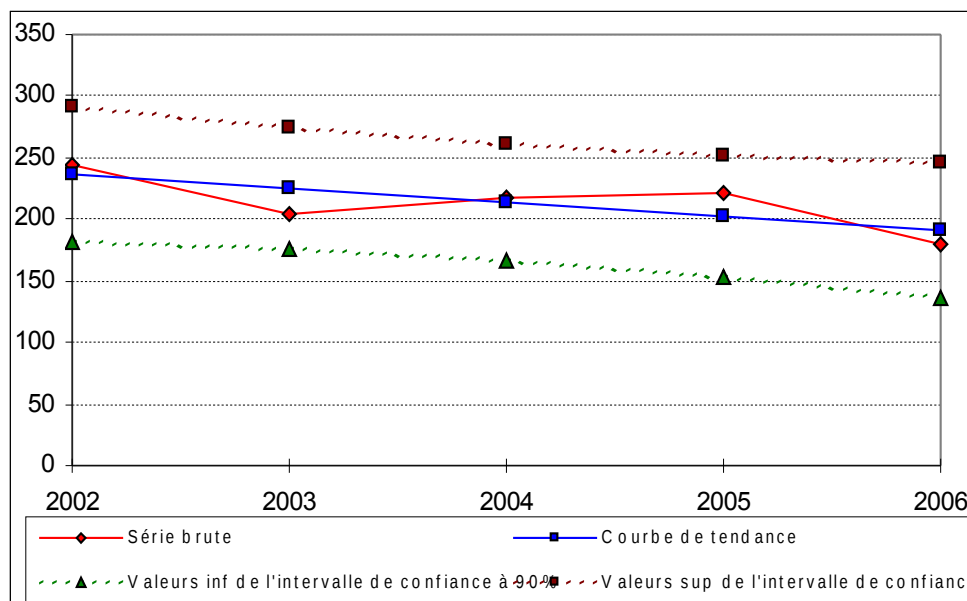
Au cours de ces accidents, 1309 victimes (tous véhicules confondus) ont été dénombrées, se répartissant comme suit :

- 66 tués,
- 1243 blessés, dont 502 blessés hospitalisés

En Saône-et-Loire, les accidents impliquant un 2 roues motorisés représentent **31 %** des accidents et **20 %** des accidents mortels.

Évolution de l'accidentologie des 2 roues motorisés

Le graphe suivant présente l'évolution du nombre d'accidents impliquant un 2 roues motorisés entre 2002 et 2006.



La **baisse** observée ci-dessus reste toutefois **non significative**.

Accidents impliquant un cyclomoteur

La **part des accidents impliquant un cyclomoteur** (20,4 %) est **supérieure** à celle observée à l'échelle de la France (16,9 %).

Accidents impliquant une motocyclette

La **part des accidents impliquant une motocyclette** (11,2 %) est **inférieure** à celle observée à l'échelle de la France (19,2 %).

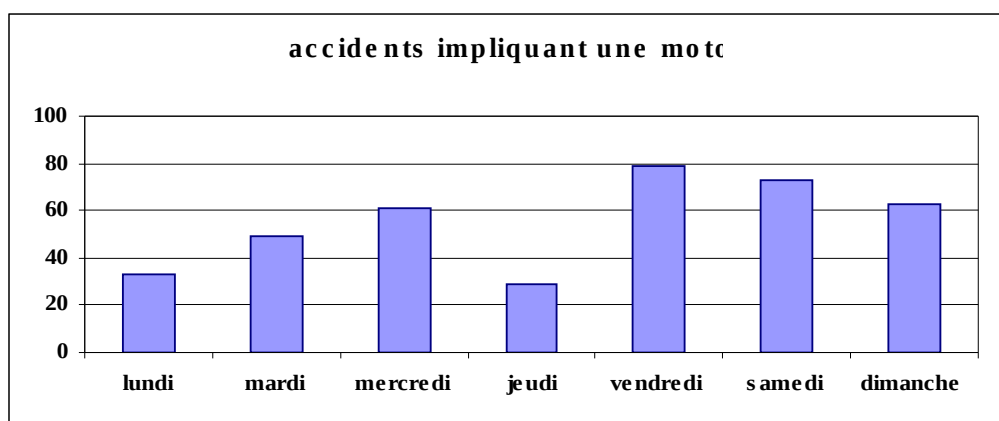
Ces accidents ont entraîné :

- 982 blessés motocyclistes, soit 1,7% du nombre national,
- et 40 tués, soit 4% du nombre national.

Les accidents impliquant des motos font l'objet d'une **gravité accrue**.

Répartition hebdomadaire

Le graphe, ci-dessous, présente la répartition du nombre d'accidents impliquant une motocyclette suivant les jours de la semaine.



Il apparaît une grande variation du nombre de ce type d'accidents au fil des jours de la semaine, avec :

- un maximum observé le vendredi,
- un minimum le lundi ou le jeudi.

Age des conducteurs

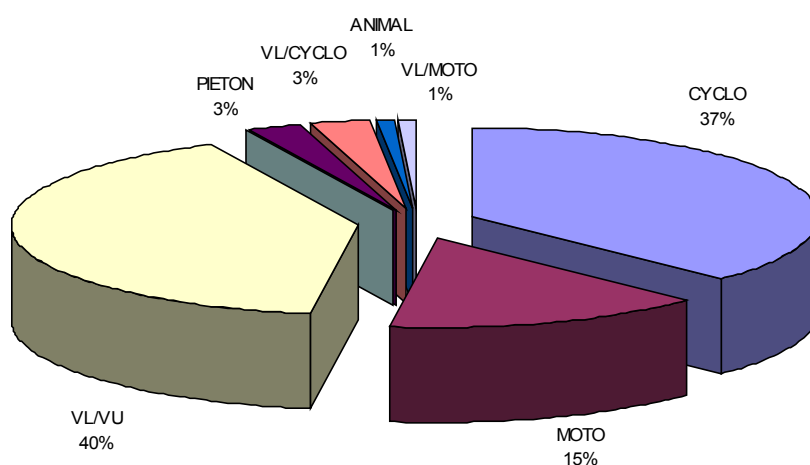
La majorité des accidents se situe dans la tranche d'âge 20-24 ans pour ce qui est des conducteurs (tous véhicules confondus).

Les **accidents de motos** représentent une **part importante des accidents** impliquant des **victimes de 40 à 44 ans**.

2. Analyse sur la base des PV 2007 :

L'étude porte sur 196 PV où un deux-roues motorisés était impliqués, 113 étaient disponibles à la lecture.

Responsables	Accidents	En %
CYCLO	42	37,2%
MOTO	17	15,0%
VL/VU	46	40,7%
PL	0	0,0%
PIETON	3	2,7%
VL/CYCLO	3	2,7%
VL/MOTO	1	0,9%
ANIMAL	1	0,9%
TOTAL	113	100,0%



On note que les 2 roues motorisés sont responsables de 52% des accidents avec une part très significative pour la responsabilité des cyclomoteuristes.

L'étude a permis de mettre en avant 5 types d'accident. La part la plus importante d'accident est représentée par le non respect de la règle ou l'imprudence notamment pour les cyclomoteuristes. On remarque par ailleurs que bien souvent le 2 roues n'a pas été vu par le VL qui lui refuse alors la priorité.

	2 roues impliqués	dont moto	dont cyclo
VL tourne à gauche et percute 2 roues arrivant en face sans l'avoir vu	18	8	10
VL refuse priorité au 2 roues	23	12	11
Imprudence du 2 roues ou irrespect de la règle	29	10	19
défaut de maîtrise perte de contrôle du 2 roues	23	6	17
Imprudence du VL ou irrespect de la règle	7	1	6

Enjeu N° 3 : l'alcool

1. Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006

Bilan en Saône-et-Loire :

Au cours de la période 2002-2006, dans le département de la Saône-et-Loire, pour les accidents ayant impliqué un usager en situation d'infraction vis-à-vis de la législation sur l'alcool ($\geq 0,5$ g/l de sang) ou en délit ($\geq 0,8$ g/l de sang), il y a eu :

- 447 accidents, dont 77 accidents mortels.

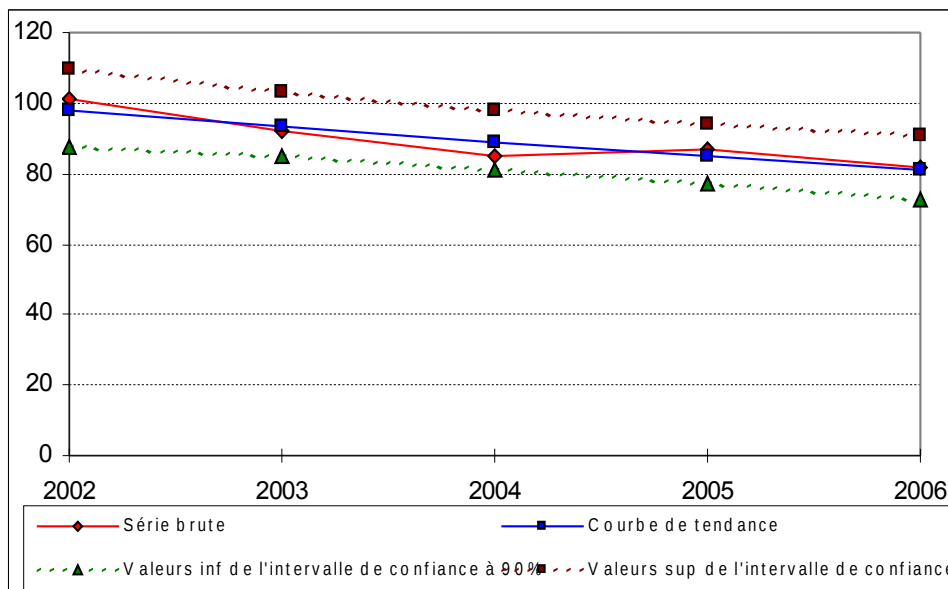
Au cours de ces accidents , 664 victimes (tous usagers confondus) ont été dénombrées, se répartissant comme suit :

- 86 tués,
- 578 blessés, dont 261 blessés hospitalisés

En Saône-et-Loire, les accidents liés à l'alcool représentent **13 %** des accidents et **24 %** des accidents mortels.

Évolution :

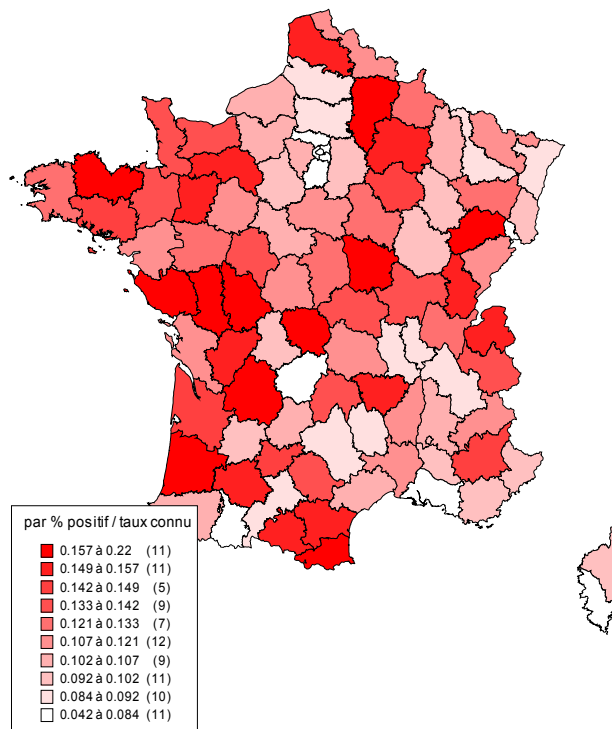
Le graphe suivant présente l'évolution du nombre d'accidents impliquant un usager en situation d'infraction ou de délit vis à vis de l'alcool.



Une **baisse très significative du nombre d'accident avec alcool** est observée au cours de la période d'étude : - 5 %.

Classement national du département de Saône et Loire :

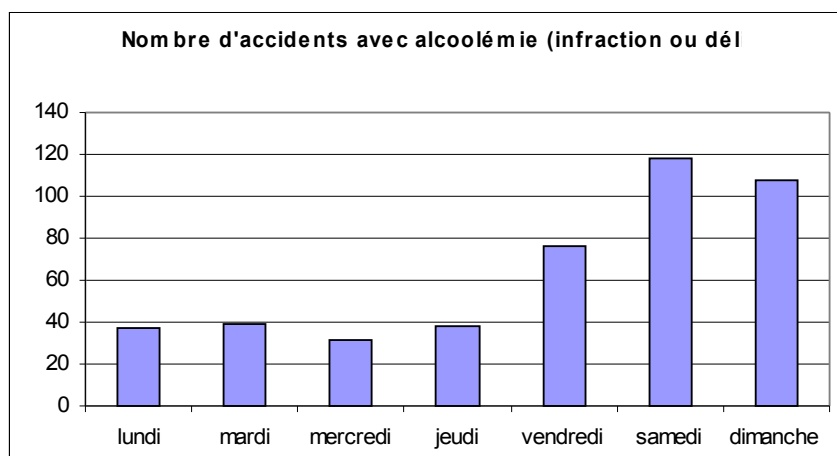
La carte ci-dessous illustre la part des accidents avec alcool par rapport aux accidents à taux connu.



Cette part est de 10% pour la France entière, la médiane se situe à 11,9%. Avec 14,1% d'accidents avec alcool par rapport au nombre d'accidents à taux connus, la Saône-et-Loire se situe au 66ème rang.

Répartition hebdomadaire :

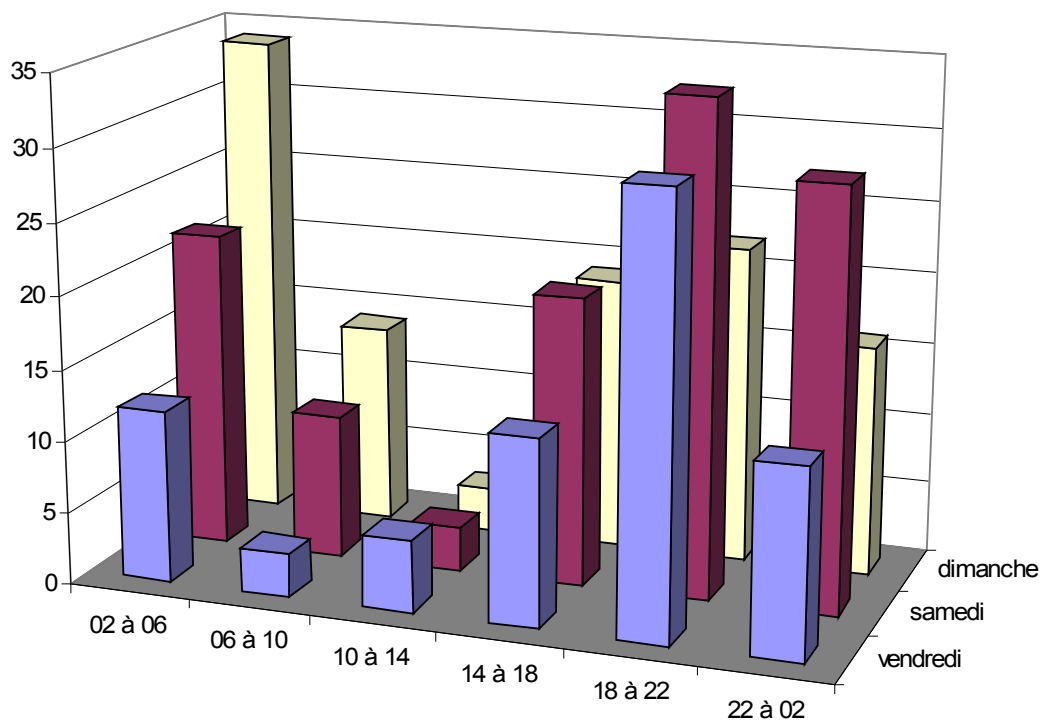
L'histogramme suivant présente la répartition hebdomadaire des accidents survenus avec un ou des usagers présentant une alcoolémie dépassant le seuil de l'infraction ou du délit.



Le nombre d'accidents avec alcool est nettement plus élevé en fin de semaine. 17% des accidents avec alcool ont lieu le vendredi, 26 % le samedi et 24 % le dimanche.

Cas particulier des fins de semaine :

Le graphe suivant présente un zoom sur la répartition horaire des accidents avec alcool survenant le vendredi, le samedi et le dimanche.



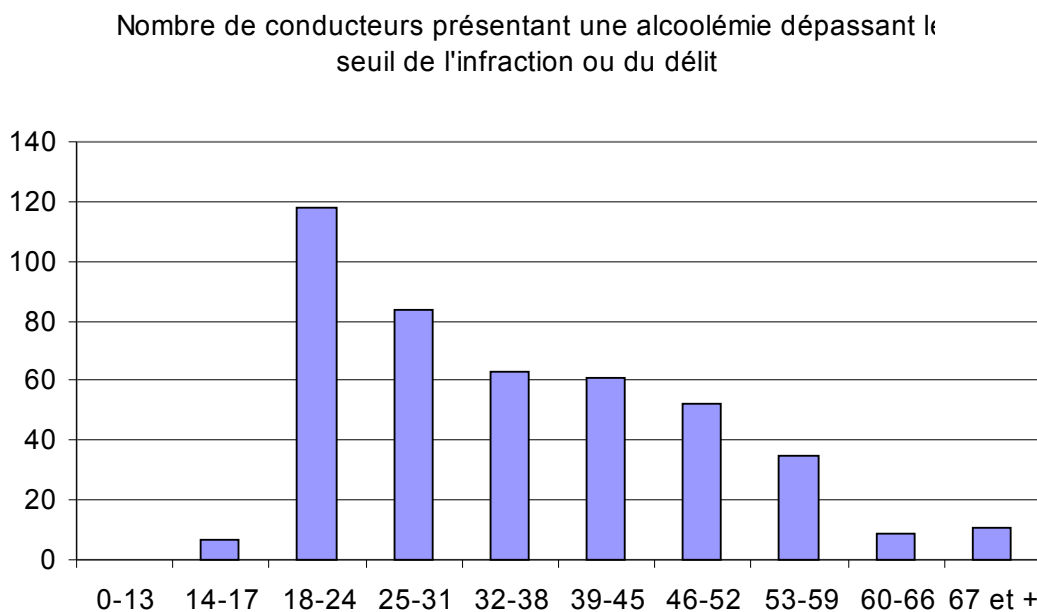
L'essentiel des accidents avec alcool de fin de semaine ont lieu entre 18 heures et 6 heures du matin. Ils se concentrent particulièrement aux moments suivants :

- Le vendredi, entre 18 et 22 heures (30 accidents)
- Dans la nuit du samedi au dimanche :
 - Entre 18 et 22 heures (34 accidents),
 - Entre 22 et 02 heures (29 accidents),
 - Entre 02 et 06 heures (34 accidents).

Ces 4 plages horaires concentrent 28 % de l'ensemble des accidents avec alcool.

Age des conducteurs en infraction ou délit :

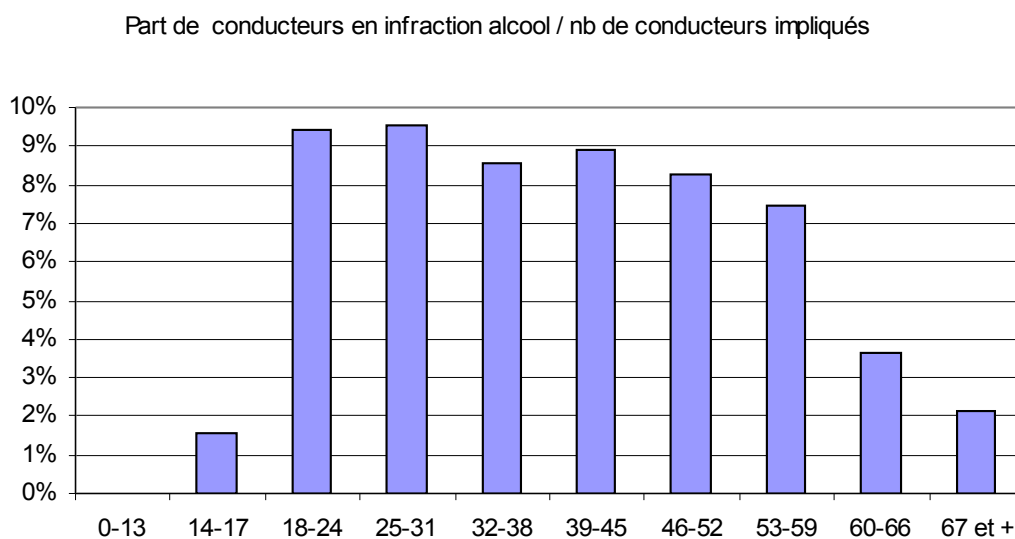
Le graphe suivant présente le nombre de conducteurs en infraction ou en délit vis à vis de l'alcool, réparti suivant différentes classes d'âge.



L'alcool touche particulièrement la tranche d'âge comprise entre **18 et 24 ans**, puis décroît sensiblement avec l'âge.

Le graphe suivant présente, par classe d'âge, le rapport entre :

- le nombre de conducteurs en infraction (ou délit) vis à vis de l'alcool,
- le nombre d'usagers impliqués dans les accidents.



En moyenne, entre 18 et 52 ans, **9 % des conducteurs impliqués** dans des accidents **sont en infraction vis à vis de l'alcool**. La tranche d'âge 18-24 ans ne s'en distinguant pas véritablement.

Sexe des conducteurs en infraction ou délit :

Sur les 441 conducteurs en infraction (ou délit) vis à vis de l'alcool :

- 37 sont des femmes, soit 8 %
- 404 sont des hommes, soit 92 %.

Le pourcentage de conducteurs en infraction (ou délit) vis à vis de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs impliqués du même sexe est de :

- 9,1 % pour les hommes,
- 2,5 % pour les femmes.

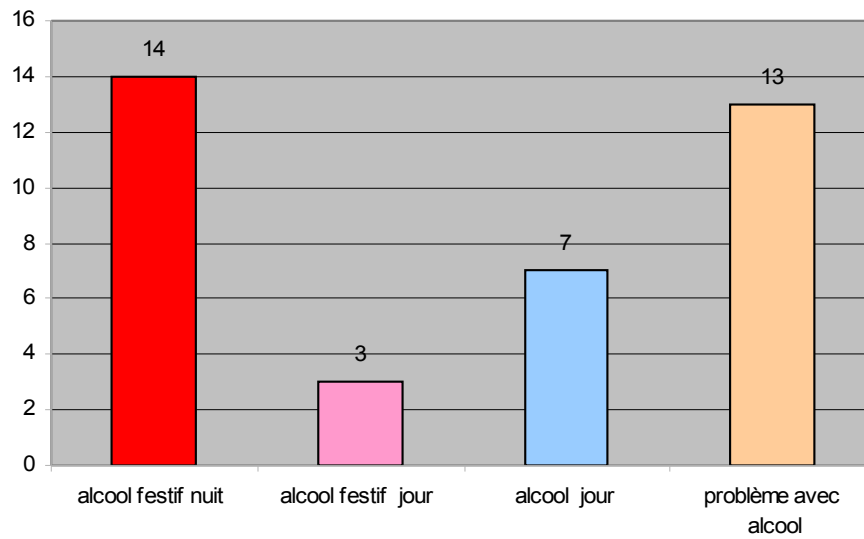
2. Analyse sur la base des PV 2007 :

L'accidentologie de l'année 2007 a fait apparaître 82 accidents connus avec alcool. L'ODSR disposait de 42 de ces PV d'accidents et c'est donc sur ces derniers que l'analyse a porté. Cette analyse a permis d'identifier 4 grands type d'accidents :

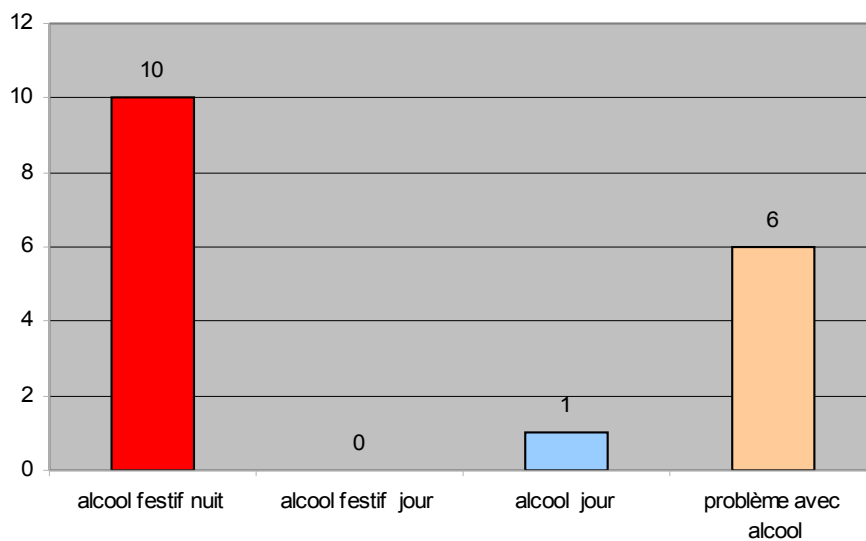
	Accidents	en %	Tués	en %
alcool festif nuit	14	37,8%	10	59%
jour	3	8,1%	0	0%
alcool jour	7	18,9%	1	6%
alcoolique/malade	13	35,1%	6	35%
	37	100,0%	17	100%

La répartition par type d'accident vient confirmer que les accidents les plus nombreux et les plus graves se déroulent la nuit, la plupart du temps dans une ambiance festive mais pas nécessairement en boîte de nuit ; les habitudes de consommations ayant évolué, les jeunes se retrouvent le plus souvent ensemble chez un particulier, à bord d'une voiture ou dans un lieu public (place, parking...)

Accidents 2007



Tués 2007



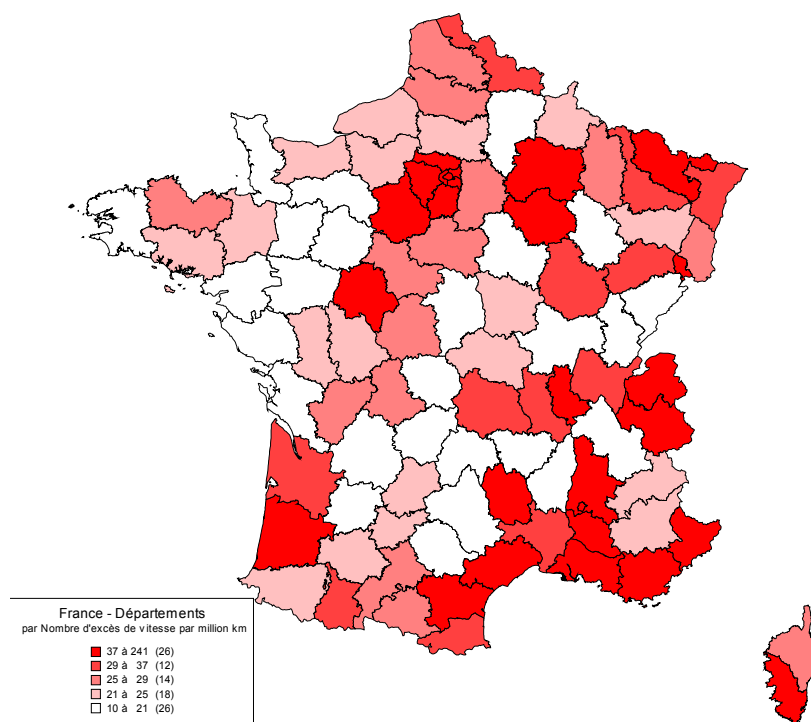
Cette analyse a également mis en évidence, parmi ces accidents, une part importante causée par des automobilistes ayant un problème d'alcool (31% pour 2007).

Enjeu N° 4 : la vitesse

Les accidents corporels liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement identifiables. Cette partie présente donc des résultats issus de données exogènes (infractions des radars automatiques et stations de comptage SIREDO) ainsi que d'une analyse de PV d'accident de 2007 et 2008 où le facteur vitesse a été relevé comme principale cause de l'accident.

Comparaison nationale

La carte ci-dessous présente, par département, le nombre d'excès de vitesse constatés par million de km parcourus.



Ces valeurs vont de 10 (Aveyron) à 241 (Paris) avec une moyenne de 35 pour la France entière et une médiane de 27.

La Saône-et-Loire se situe au 15ème rang des départements les moins en excès de vitesse, avec une valeur de 17 excès de vitesse par million de km parcourus.

1. Infractions et vitesse relevées par les radars CSA et les stations SIREDO :

Évolution des infractions relevées par les radars automatiques de Saône-et-Loire

Année	Macon RN6	Chalon RN6	Blanzly RN70	Epervans RD 978	St Marcel RN73	Dracy RN81	Beaubery RN79	St Martin du lac RD982	St Rémy RN80	Monbellet L/P A6	Montbellet P/L A6	Palinges RN70
2004	2779	12939										
2005	2253	4121	28654	683	5520		668					
2006	2356	6158	11366	462	4535	426	4107	252				
2007	1870	5154	7198	700	4672	370	4126	278	4025	46566		
2008	1580	4463	4735	286	4327	260	2859	296	8706	66289	28142	7837

Évolution des infractions relevées par les radars automatiques de Saône-et-Loire en %

	MACON RN6	CHALON SUR SAONE RN6	BLANZY RN70	EPERVANS RD978	ST MARCEL RN73	DRACY ST LOUP RN81	BEAUBERY RN79	ST MARTIN DU LAC RD982	ST REMY RN80
Evolution 2005/2004	-23,35%	-213,98%							
Evolution 2006/2005	4,37%	33,08%	-152,10%	-47,84%	-21,72%				
Evolution 2007/2006	-25,99%	-19,48%	-57,90%	34,00%	2,93%	-15,14%	0,46%	9,35%	
Evolution 2008/2007	-8,38%	-8,01%	-42,28%	-115,75%	1,13%	-29,28%	-35,19%	16,98%	58,13%

L'évolution 2008/2007 montre une diminution pour l'ensemble des radars ayant eu 2 années pleines de contrôle sauf pour le radar de Saint-Marcel qui enregistre + 1,13% et Saint-Martin-du-Lac avec + 16,98 %. Les radars fixes font désormais partie intégrante du paysage routier français, les usagers ont donc pleinement assimilé leur présence.

Néanmoins, pour mieux appréhender les comportements liés à la vitesse, il est nécessaire d'analyser les évolutions des vitesses en dehors des zones couvertes par les radars.

Evolution des vitesses relevées par les stations « siredo » :

Cette partie est issue de l'analyse des données enregistrées par 18 stations de comptage type « SIREDO » réparties sur le réseau routier principal. Ces données ont été enregistrées au cours de la période 2006-2007. Le département dispose de 9 sites à 90 km/h, 6 sites à 110 km/h et 3 sites à 70 km/h.

Le tableau ci-dessous illustre les baisses des vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des usagers.

	2006	2007	évolution
% de véhicules > VLA 70 km/h	50,0%	48,3%	-1,7
% de véhicules > VLA 90 km/h	33,3%	31,2%	-2,1
% de véhicules > VLA 110 km/h	32,5%	31,6%	-0,9
% de véhicules > VLA total	35,7%	34,2%	-1,5

VLA = vitesse limite autorisée

Pour l'ensemble des données, on enregistre une baisse générale du dépassement de la VLA. Ainsi en 2006 35,7% des véhicules étaient au delà de la VLA contre 34,2% en 2007 soit une baisse de 1,5 points. Cette baisse est de 1,7 points sur les sites à 70 km/h, de 2,1 points sur les sites à 90 km/h et de 0,9 points sur les sites à 110 km/h

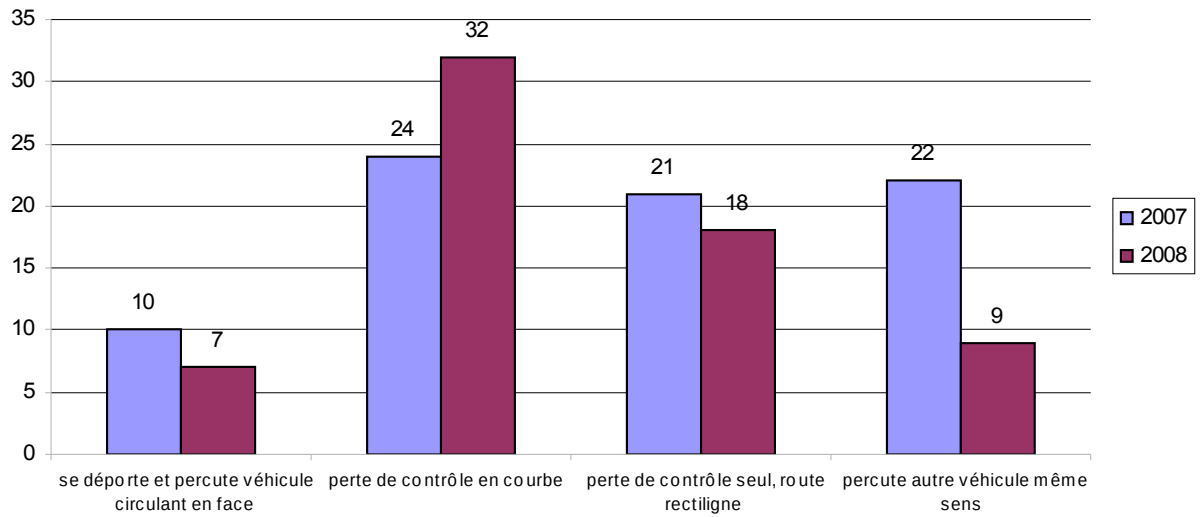
Ce phénomène a également été constaté au niveau national par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Malgré cette baisse encourageante, les mesures montrent que plus d'un tiers des usagers dépassent encore la vitesse limite autorisée. Les comportements liés à une vitesse inadaptée ou excessive s'améliorent mais restent encore insuffisant et justifient que l'enjeu national « vitesse » constitue également un enjeu en Saône-et-Loire.

2. Analyse sur la base des PV 2007/2008 :

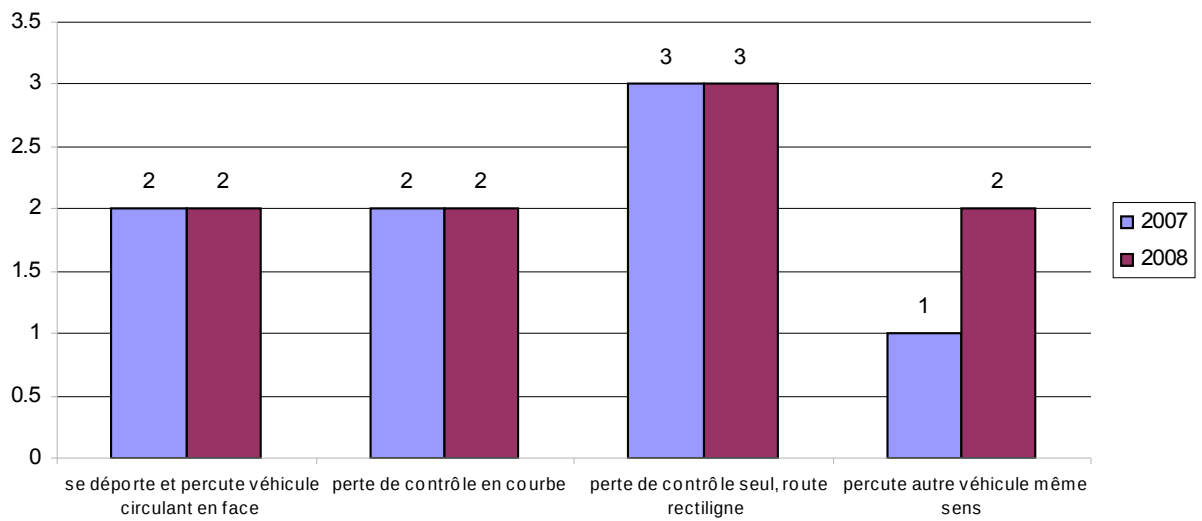
De l'analyse, on a pu déterminer 4 grands type d'accidents liés à la vitesse.

	Accidents				Tués			
	2007	en %	2008	en %	2007	en %	2008	en %
se déporte et percute véhicule circulant en face	10	13,0%	7	10,6%	2	25,0%	2	22,2%
perte de contrôle en courbe	24	31,2%	32	48,5%	2	25,0%	2	22,2%
perte de contrôle seul, route rectiligne	21	27,3%	18	27,3%	3	37,5%	3	33,3%
percute autre véhicule même sens	22	28,6%	9	13,6%	1	12,5%	2	22,2%
	77	100,0%	66	100,0%	8	100,0%	9	100,0%

Accidents



Tués



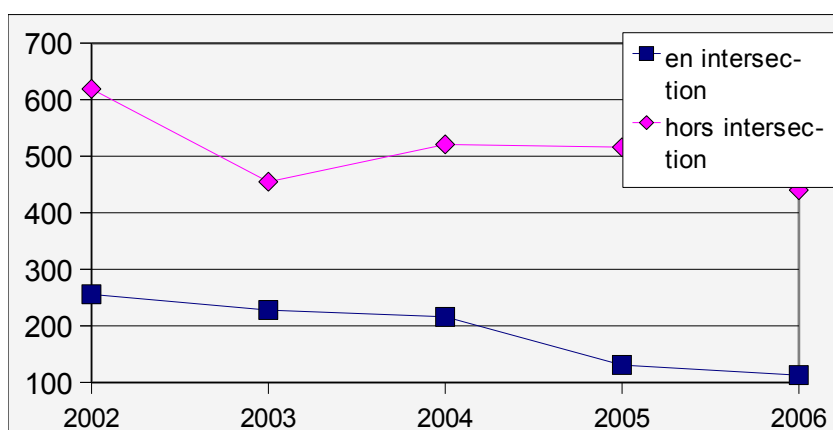
Enjeu N° 5 : les refus de priorité

1. Analyse sur la base des fichiers BAAC 2002-2006

Évolution du nombre d'accidents en intersection

Le graphe suivant présente en parallèle l'évolution annuelle au cours de la période 2002 – 2006 :

- du nombre d'accidents survenus hors intersection
- du nombre d'accidents survenus en intersection.

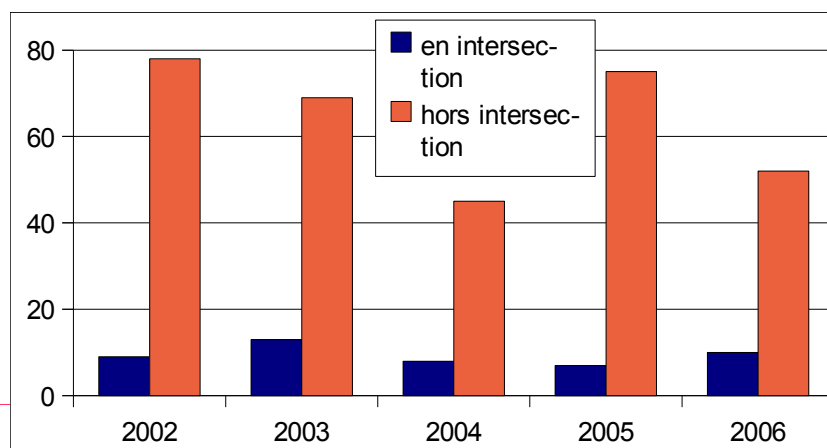


La part d'accidents en intersection a sensiblement baissé en 2005 et 2006, passant de 30% en moyenne à 20%.

Évolution du nombre de tués lors d'accidents en intersection

Le graphe suivant présente en parallèle l'évolution annuelle au cours de la période 2002 – 2006 :

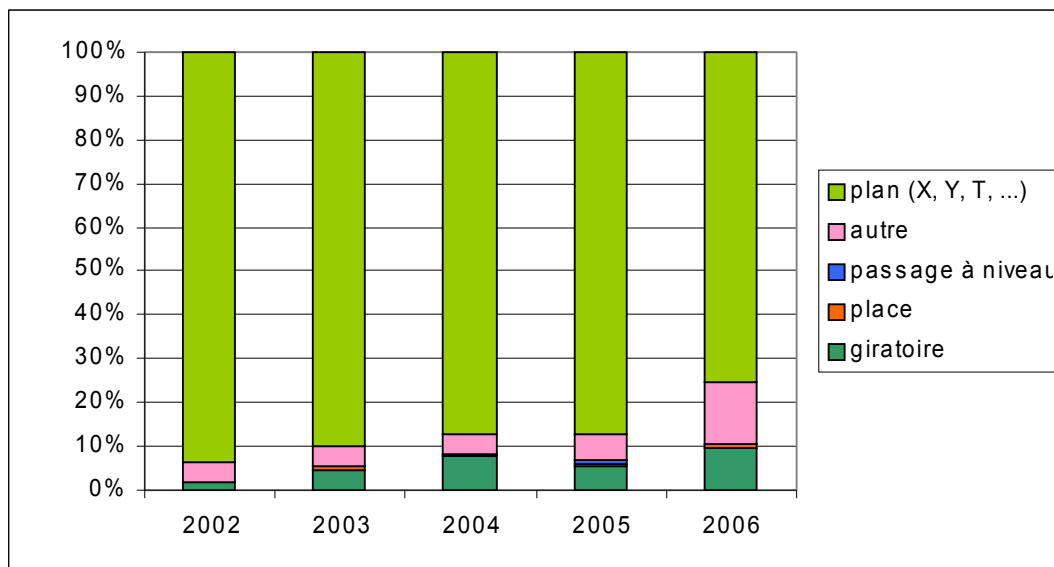
- du nombre de tués lors d'accidents survenus hors intersection
- du nombre de tués lors d'accidents survenus en intersection.



Le nombre de tués en intersection ne subit pas de variation statistiquement significative durant la période.

Répartition des accidents par types d'intersection

L'histogramme suivant présente la répartition des accidents en intersection suivant le type d'intersection.

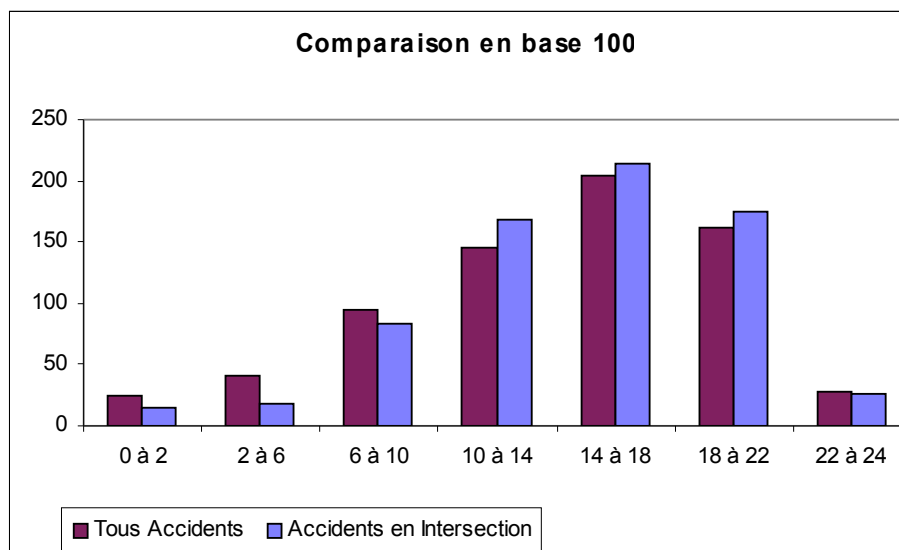


La part des accidents en carrefour plan (X, Y, T, ...) a tendu à diminuer au cours de la période. Celle des giratoire a légèrement cru.

Remarque : Cette évolution pourrait être à rapprocher de l'augmentation du nombre de carrefours giratoires avec la transformation de carrefours plan en giratoires.

Répartition des accidents selon les tranches horaires

Le graphe suivant présente une comparaison en base 100 du nombre d'accident en intersection avec le nombre d'accident total, suivant différentes tranches horaires.



La tranche horaire 12h – 18h concentre 44 % des accidents en intersection.

Répartition suivant les conditions de luminosité

Le tableau ci-dessous présente la répartition des accidents en intersection suivant la luminosité.

2002-2006		
LUMINOSITE	Accidents	Pourcentages
Jour	683	72%
Nuit + éclairage	153	16%
Nuit	53	6%
Aube	0	0%
Crépuscule	55	6%
TOTAL	944	100%

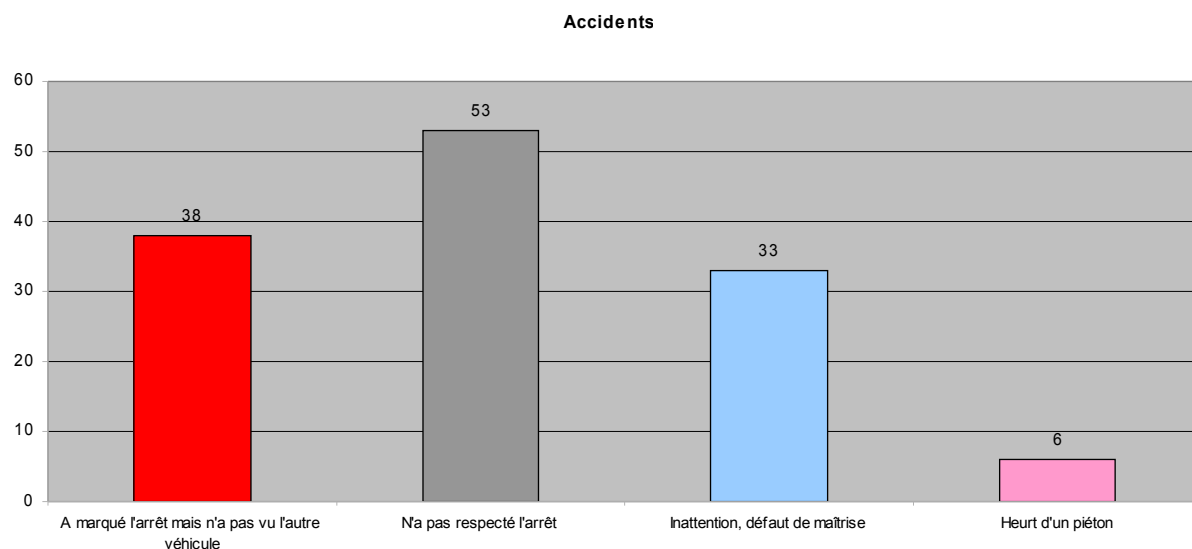
L'essentiel des accidents en intersection a lieu de jour.

2. Analyse sur la base des PV 2007 :

	Accidents	En %
A marqué le stop, le cédez-le-passage ou le feu et n'a pas vu l'autre véhicule	38	29,2%
N'a pas respecté le stop, le cédez-le-passage ou le feu	53	40,8%
Inattention, défaut de maîtrise	33	25,4%
Heurt d'un piéton	6	4,6%
	130	100,0%

130 PV ont pu être analysés sur les 164 accidents survenus en intersection au cours de l'année 2007. Cette analyse a pu mettre en évidence 4 types d'accident.

Le non respect de la règle représente plus de 40% des accidents. En partant de ce constat et en le rapprochant des horaires pendant lesquels ont lieu ces types d'accidents (en milieu de journée), on peut avancer que cet enjeu met surtout l'accent sur le problème de l'inattention, de l'habitude des trajets quotidiens.



V - LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

L'ensemble de chiffres présentés ci-avant ont été exposés aux différents partenaires présents dans les groupes de travail par enjeu. Lors des réunions, les données quantitatives ont été discutées et complétées d'éléments qualitatifs apportés par l'expérience et les connaissances des participants. Les résultats des réflexions sont développés ci-après et ont permis d'aboutir aux propositions d'orientations d'actions.

1) L'enjeu jeunes

Constats, problématiques identifiées :

- Les accidents avec les jeunes se produisent plutôt le week-end et surtout la nuit : 53 % des accidents le week-end dont 37 % la nuit
- Les jeunes se sentent invulnérables et ne mesurent pas les risques. Ce sentiment est exacerbé par l'effet de groupe
- Les jeunes connaissent le code mais ne savent pas l'adapter à leur environnement. Ils méconnaissent les lois physiques.
- Les apprentis ne sont pas formés à la conduite des véhicules utilitaires

Orientations d'actions :

Infrastructures : avoir une « route qui pardonne »

- Travailler sur les obstacles fixes
- Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes

Information :

- Développer des campagnes de communication avec les médias adaptés aux jeunes, plutôt en fin de semaine ou à des périodes judicieusement choisies (fêtes de fin d'année, après les examens,...)
- Faire de l'information auprès des parents avec les médias adaptés (journaux, bulletins municipaux, bulletins d'informations du conseil général, 1 mois à Mâcon,...)
- Promouvoir la conduite accompagnée
- Inciter les communes à proposer la bourse au permis

Formation :

- Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes (sociologues, pédo-psychiatres,...)
- Développer des actions de sensibilisation auprès des parents
- Faire de la sensibilisation auprès des CFA en intégrant l'apprentissage de la conduite des véhicules utilitaires dans la formation des apprentis
- Prendre en compte cette problématique dans nos actions Sécurité Routière

Éducation :

- Promouvoir l'intégration de la Sécurité Routière dans les programmes des écoles primaires et des collèges (lois physiques,...)

- Étudier la prise en compte par les auto-écoles de ses problématiques
- Pérenniser et renforcer les actions existantes
- Assortir les formations de témoignages de victimes
- Insister dans les formations sur les conséquences des accidents en terme de santé, en terme financier,...

Contrôles – sanctions :

- Mettre en parallèle les actions de contrôles avec les actions de prévention

Partenariats à mettre en œuvre :

- Médias jeunes (radio, sites internet..) et médias parents (presse écrite, bulletins municipaux..)
- Associations de parents d'élèves
- Communes, maisons de quartier
- DDJS, ordre des médecins
- Association Prévention routière

2) L'enjeu 2 roues motorisés

Constats, problématiques identifiées :

- Les usagers de 2 roues motorisés sont fortement représentés dans les accidents : 31 % des accidents et 20 % de tués pour la période 2002/2006
- Une forte proportion de ces accidents est constatée à Mâcon et Montceau-les-Mines
- Les 2 roues motorisés sont difficilement identifiables dans la circulation («on les voit mal»)
- Ce mode de transport donne lieu à des comportements spécifiques (prise de risques, non respect des règles et sentiment d'impunité)
- Les professionnels sont diversement impliqués dans la prévention
- Les 5h00 d'apprentissage obligatoires pour le BSR sont insuffisants
- Une majorité de parents ne mesure pas l'incidence des comportements déviants chez les jeunes

Orientations d'actions :

Infrastructures : avoir une «route qui pardonne»

- Travailler sur les obstacles fixes
- Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes
- Agir avec les gestionnaires de voiries pour limiter les risques liés au tourne à gauche, éviter les problèmes de masque,...

Information :

- Promouvoir le port du gilet réfléchissant
- Faire des campagnes pour rappeler les règles (éclairage, port du casque,...)
- Inciter à l'installation d'équipements pour accroître la visibilité des engins (bandes fluorescentes sur les rétroviseurs,...)
- Agir auprès des professionnels pour relayer le rappel des règles auprès des jeunes et de leurs parents

Formation :

- Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes (sociologues, pédo-psychiatres,...)
- Développer des actions de sensibilisation auprès des parents
- Promouvoir des actions sur circuits sécurisés

Éducation :

- Sensibiliser les professionnels
- Proposer des stages de formation complémentaire à la conduite
- Faire des actions de sensibilisation auprès des futurs mécaniciens (CFA, lycées professionnels,...)
- Pérenniser et renforcer les actions existantes

Contrôles – sanctions :

- Adapter les contrôles à ces usagers (contrôles avec personnels banalisés, tranches horaires et lieux)
- Faire des actions de sensibilisation par le biais de mesures alternatives à la sanction

Partenariats à mettre en œuvre :

- Professionnels du 2 roues,
- Assurances
- Associations de parents d'élèves
- Communes, maisons de quartier
- Ministère de la justice, tribunal
- Associations de victimes
- Association Prévention routière

3) L'enjeu alcoolémie

Constats, problématiques identifiées :

- La moitié des accidents a lieu en fin de semaine (principalement entre 18h00 et 6h00)
- Le mode de consommation est différent aujourd'hui (binge drinking,...) et les consommateurs sont plus jeunes
- L'alcool est un sujet tabou, l'éducation parentale s'exerce d'autant plus difficilement
- Les jeunes ont un sentiment d'invulnérabilité, ils ne mesurent pas les risques. Ce sentiment est exacerbé par l'effet de groupe.
- Une part des impliqués dans les accidents avec alcool ont un problème avec l'alcool

Orientations d'actions :

Infrastructures : avoir une « route qui pardonne »

- Travailler sur les obstacles fixes
- Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes

Information :

- Promouvoir la fête sans alcool
- Faire des campagnes pour lutter contre la banalisation de la consommation d'alcool

Formation :

- Faire des formations auprès des jeunes et des parents sur les modes de consommation, les dangers et les risques qui y sont liés («violence de ce qui est ingurgité»),
- Assortir les formations de témoignages de victimes
- Insister dans les formations sur les conséquences des accidents en terme de santé, en terme financier,...
- Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes (sociologues, pédo-psychiatres,...)
- Faire intervenir des spécialistes lors d'actions de sensibilisation
- S'efforcer de faire passer les messages par des personnes de même milieu (auprès de jeunes par des jeunes,...)

Éducation :

- Développer le programme « SAM, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » et capitaine de soirée, pas seulement avec les discothèques
- Inclure la prévention alcool dès le primaire
- Étendre les actions avec mesures alternatives (initiatives des procureurs)
- Agir auprès des commerçants qui vendent de l'alcool

Contrôles – sanctions :

- Mettre en parallèle les actions de contrôles avec les actions de prévention
- Adapter les contrôles aux nouvelles habitudes de consommation

Partenariats à mettre en œuvre :

- Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA)
- Débits de boisson, commerces vendant de l'alcool et discothèques
- Associations de victimes
- Associations de jeunes
- Association Prévention routière

4) L'enjeu vitesse

Constats, problématiques identifiées :

- La vitesse pratiquée n'est pas toujours adaptée à l'environnement
- L'évolution des véhicules (confort, éléments de sécurité) nous font perdre la notion de vitesse
- La société actuelle "prône" la vitesse (gestion du temps, marché de l'automobile)
- On a constaté une baisse générale des vitesses lors de la flambée des prix des carburants

Orientations d'actions :

Infrastructures : avoir une «route qui pardonne»

- Travailler sur les zones tampons à l'entrée des agglomérations
- Adapter la signalisation à l'environnement (cohérence)
- Travailler sur les obstacles fixes
- Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes

Information :

- Communiquer sur les lois physiques liées à la météo, aux infrastructures et rappeler que la vitesse autorisée n'est qu'un indicateur maximal

Formation :

- Prôner l'utilisation des régulateurs et limiteurs de vitesse en l'accompagnant de formation/information sur leur bon usage
- Promouvoir l'éco-conduite

Éducation :

- Promouvoir et aider à la mise en place de PPRR (plan de prévention des risques routiers) dans les entreprises
- Faire apprendre l'usage de la route, savoir la partager (zones de chantiers,...)
- Sensibiliser au fait que la vitesse n'est pas synonyme de gain de temps et inclure cette notion dans les formations

Contrôles – sanctions :

- Adapter les services de contrôles aux tranches horaires et effectuer des contrôles ciblés, soit sur une population particulière, soit à certains moments de l'année,...

Partenariats à mettre en œuvre :

- Gestionnaires de voiries
- Mutuelle Sociale Agricole, Caisse Régionale d'Assurance Maladie
- Associations de victimes
- Associations de jeunes
- Association Prévention routière

5) L'enjeu refus de priorité

Constats, problématiques identifiées :

- Le refus de priorité est la première cause des accidents en Saône-et-Loire avec 1/3 des accidents
- On constate une perte de méthode de la conduite (on ne respecte plus les consignes rapidement apprises en auto-école et pourtant nécessaires)
- Il y a un manque de vigilance sur des itinéraires connus
- On rencontre parfois un manque de cohérence dans les régimes de priorité sur un parcours donné (priorité, puis stop, puis feux, puis cédez-le passage, ...)
- Les 2 roues motorisés sont difficilement identifiables dans la circulation («on les voit mal»)
- On rencontre des problèmes de visibilité aux abords des carrefours, notamment à cause du stationnement de véhicules trop proches

Orientations d'actions :

Infrastructures :

- Agir avec les gestionnaires de voiries pour limiter les risques liés au tourne à gauche, pour éviter les problèmes de masque,...
- Échanger avec les gestionnaires et les alerter sur l'évolution de cette accidentologie
- Travailler sur les régimes de priorité à l'intérieur d'une même agglomération

Information :

- Faire des campagnes de sensibilisation grand public sur cette problématique
- Informer les auto-écoles pour qu'elles mettent en avant ce problème dans leur formation

Formation :

- Inclure un volet «priorité» dans les différentes formations (en établissements scolaires, aînés ruraux, ...) : rappeler les règles, la vigilance, la notion de vision périphérique, le partage de la rue,...

Éducation :

- Sensibiliser les plus jeunes sur ce sujet souvent peu mis en avant par rapport à d'autres facteurs comme l'alcool et la vitesse
- Alerter sur les mauvaises habitudes prises sur des trajets courts et habituels

Contrôles – sanctions :

- Renforcer les contrôles sur ce type d'infraction avec véhicules et personnels banalisés (comme pour la vitesse, l'utilisateur doit admettre l'importance du respect de la règle en la matière)
- Mettre en place des systèmes automatisés dans les carrefours les plus dangereux

Partenariats à mettre en œuvre :

- Gestionnaires de voiries
- Auto-écoles
- Mutuelle Sociale Agricole, Caisse Régionale d'Assurance Maladie

VI – SUIVI ET EVALUATION DU DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO 2009-2012.

Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois logique et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un comité de pilotage. Ainsi, il sera judicieux que chaque année une réunion du comité de pilotage se tienne en novembre, juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point sur l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs pour chaque enjeu permettront de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions du DGO et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements. Citons par exemple:

- suivi de l'accidentalité de chacun des enjeux,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en oeuvre découlant des orientations d'actions du DGO,

Les ajustements éventuels pourront, sous réserve de justifications, porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions. Chaque année (jusqu'en 2012), les orientations d'actions définies dans ce DGO constitueront le fondement des projets d'actions élaborées au titre du PDASR.

REMERCIEMENTS

L'observatoire départemental de sécurité routière de la DDE de Saône-et-Loire remercie l'ensemble des partenaires ayant contribué à l'élaboration du document, à savoir :

- la préfecture et les sous-préfectures de Saône-et-Loire
- madame Alice Besseyrias, vice-présidente du conseil général
- l'escadron départemental de sécurité routière de Saône-et-Loire
- la direction départementale de sécurité publique de Saône-et-Loire
- la direction des routes et des infrastructures du conseil général de Saône-et-Loire
- la direction inter régionale des routes centre-est
- l'inspection académique de Saône-et-Loire
- la direction départementale de la jeunesse et sports de Saône-et-Loire
- la direction départementale des affaires sanitaires et sociales de Saône-et-Loire
- le centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon,
- monsieur Pascale Huez, chargé de mission sécurité routière
- les communes de Blanzay, Chalon-sur-Saône, Charnay-les-Mâcon, Chatenoy-le-Royal, Le Breuil, Mâcon, Montceau-les-Mines, Montcenis, Saint-Marcel, Sanvignes-les-Mines, Saint-Vallier, Torcy,
- la communauté urbaine Creusot-Montceau
- la communauté d'agglomération « Le Grand Chalon »
- l'association Prévention routière
- l'association Le Prado
- l'association des familles victimes des accidents de la route (AFVAC)
- l'association Sauvegarde 71,
- l'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie 71
- la Fédération nationale des accidentés du travail (FNATH)
- la fédération française de motocyclisme 71
- la fédération française des motards en colère 71
- monsieur Patrice Bourgarit, représentant des discothèques de Saône-et-Loire



Direction départementale de l'Équipement de Saône-et-Loire
37 boulevard Henri-Dunant - BP 94029 - 71040 Mâcon cedex 9
Tél. : 03 85 21 28 00 - Fax : 03 85 38 01 55
DDE-Saone-et-Loire@developpement-durable.gouv.fr

www.saone-et-loire.developpement-durable.gouv.fr

Réalisation DDE 71 - Juin 2009