

Service  
Circulation et Sécurité  
Routières

Unité Sécurité Routière

# DGO 2013-2017

## Saône-et-Loire



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE SAÔNE-ET-LOIRE

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	24/09/12	Bilan accidentologie
1	15/11/12	Bilan actions DGO précédent + premières pistes
2	31/12/12	Corrections accidentologie
3	22/03/13	Suppression 7ème enjeu « seniors » + corrections et maj accidentologie et actions
4	26/03/13	Modifications des enjeux
5	17/01/14	Contribution conseil général sur orientations d'actions

## Affaire suivie par

<b>JJ Franc</b> - DDT71 -Service circulation et sécurité routières
Tél. : 0385212951
Courriel : <a href="mailto:jean-jacques.franc@saone-et-loire.gouv.fr">jean-jacques.franc@saone-et-loire.gouv.fr</a>

## Rédacteur

MF Besson - DDT71 -Service circulation et sécurité routières  
S Petitjean - DDT71 -Service circulation et sécurité routières  
JJ Franc- DDT71 -Service circulation et sécurité routières

## Relecteur

C. Bourgeois - DDT71 -Service circulation et sécurité routières  
C. Brunel - DDT71 -Service circulation et sécurité routières

## Référence(s) intranet

<http://>

Préface.....	5
<b>1.- Définitions.....</b>	<b>6</b>
L'enjeu.....	6
L'orientation d'actions.....	6
Le fichier BAAC.....	6
<b>2.- La démarche.....</b>	<b>7</b>
Le Document Général d'Orientations (DGO).....	7
Méthode.....	7
Organisation.....	7
Un projet en 4 phases.....	7
Comité de pilotage.....	8
Constitution.....	8
Rôle.....	8
Comité technique.....	8
Constitution.....	8
Rôle.....	8
<b>3.- Les principales caractéristiques de la Saône-et-Loire.....</b>	<b>9</b>
Population et parc automobile.....	9
Réseaux et trafic.....	9
Caractéristiques générales de l'accidentologie de la Saône-et-Loire.....	9
Répartition des accidents dans le département.....	11
Comparaison France / Saône-et-Loire suivant les typologies d'accident.....	11
<b>4.- Les enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire.....</b>	<b>12</b>
Enjeu n° 1 : les jeunes.....	12
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011.....	12
Répartition par âge.....	13
Sexe des victimes de 15 à 24 ans.....	14
Part des accidents de jeunes par type de véhicules.....	14
Analyse sur la base des procès-verbaux :.....	15
Enjeu n° 2 : les deux roues motorisés.....	16
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011.....	16
Évolution de l'accidentologie des 2 roues motorisés.....	17
Gravité des accidents.....	17
Ages des victimes parmi les motards :.....	18
Analyse sur la base des procès verbaux :.....	19
Enjeu n° 3 : l'alcool.....	20
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011.....	20
Évolution.....	20

Comparaison au niveau national.....	21
Répartition zones urbaine / rurale.....	22
Répartition hebdomadaire :.....	22
Cas particulier des fins de semaine.....	23
Age des conducteurs en infraction ou délit .....	24
Sexe des conducteurs en infraction ou délit .....	25
Enjeu n° 4 : la vitesse :.....	25
Évolution nationale.....	25
Infractions relevées par les radars automatiques .....	26
Évolution des vitesses relevées par les stations de comptage « siredo » :.....	27
Analyse des accidents 2007-2011.....	28
Enjeu n° 5 : les refus de priorité.....	28
Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011.....	28
Évolution du nombre d'accidents en intersection.....	29
Gravité des accidents en intersection.....	29
Répartition des accidents selon les tranches horaires.....	30
Analyse sur la base des bilans annuels et des accidents mortels.....	30
Scénarios de refus de priorité.....	32
Enjeu n°6:les stupéfiants.....	33
Accidents avec conducteur en infraction alcool et/ou stupéfiants.....	34
<b>5.- Les orientations d'actions de sécurité routière.....</b>	<b>35</b>
Bilan des actions de la période 2009/2012.....	35
Tableau récapitulatif.....	35
Orientation d'actions pour la période 2013/2017.....	53
Tableau récapitulatif.....	53
Carte des accidents mortels.....	60
Carte des densités.....	61

## Préface

---

La sécurité routière reste, malgré les améliorations constatées ces dernières années, une priorité de l'action de l'État.

La commission européenne a par ailleurs adopté le 20 juillet 2010 un plan d'actions visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Dans ce contexte et dans le cadre d'une démarche impliquant les partenaires institutionnels et les acteurs locaux, le document général d'orientations (DGO) 2009-2012 a été revu et actualisé, pour rester le document cadre de lutte contre l'insécurité routière en Saône-et-Loire pour les années 2013 à 2017. 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.

Ce nouveau DGO s'appuie sur les grands principes suivants :

- Être opérationnel
- S'appuyer sur l'expérience et les résultats du DGO 2008-2012
- Prendre en compte l'évolution du paysage sécurité routière
- Réactualiser les enjeux
- Analyser les actions 2008-2011 au regard des enjeux
- Définir les nouvelles orientations d'actions

Le préfet de Saône-et-Loire

# 1. - Définitions

---

## 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 des Territoires (Observatoire Départemental de Sécurité Routière).

---

## 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 plan départemental d'actions de sécurité routière. 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.

---

## Le fichier BAAC

Tout accident corporel de la circulation routière doit faire l'objet d'un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le lieu de survenue de l'accident). L'ensemble de ces fiches BAAC sont regroupées au sein d'un fichier national géré par l'observatoire national interministériel de sécurité routière. C'est ce fichier qui est utilisé pour réaliser l'ensemble des statistiques nationales et locales en matière de sécurité routière.

## 2. - La démarche

---

### Le Document Général d'Orientations (DGO)

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et 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 partenaires sont les responsables des administrations de l'État, les élus et techniciens du Département, des principales communes et groupement de communes et les associations dont le but est la lutte contre l'insécurité routière.

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 œuvre 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 ».

---

### Méthode

**Organisation** La démarche sera organisée autour d'un comité de pilotage et d'un comité technique

**Un projet en 4 phases** Le projet se déroulera en 4 phases :

- actualisation des enjeux : analyse globale de l'accidentologie du département sur les 5 dernières années (2007-2011), puis analyse détaillée des enjeux fixés au niveau national et déterminés par le précédent DGO, pour vérifier s'ils sont toujours pertinents et s'ils peuvent être reconduits pour les années 2013-2017.

- analyse des actions réalisées lors des 4 dernières années au regard des orientations d'actions du précédent DGO

- détermination des orientations d'actions

- rédaction et approbation du document

---

## Comité de pilotage

**Constitution** Le comité de pilotage est constitué du pôle de compétence sécurité routière de l'État en Saône-et-Loire, présidé par le directeur de cabinet du préfet.

**Rôle** Il fixe les objectifs, s'assure du bon déroulement des différentes étapes du projet dans les délais, valide les points d'arrêt et propose le document final à la signature du préfet.

---

## Comité technique

**Constitution** Il est composé :

1. de représentants du service « Circulation et sécurité routières » de la direction départementale des territoires (coordination et observatoire sécurité routière),
2. de représentants de la police et de la gendarmerie,
3. des représentants de la DIR Centre-Est, du conseil général et de collectivités territoriales

**Rôle** Il est chargé de conduire les différentes études et analyses réalisées et présentées par la DDT.

Il valide les productions aux points d'arrêt définis au planning et le document final.

### 3.- .Les principales caractéristiques de la Saône-et-Loire

#### Population et parc automobile

Le département de Saône-et-Loire s'étend sur 8 575 km<sup>2</sup>, soit plus de 27% de la région Bourgogne et comptait 554 720 habitants au 1er janvier 2009, soit 33,7% de la population de la région Bourgogne et 0,9% de la population française. La densité s'élève à 64 habitants/ km<sup>2</sup> (115 hab/ km<sup>2</sup> pour la France métropolitaine).

La Saône-et-Loire compte 5 communes de plus de 10,000 habitants, représentant 25 % de la population du département (au 1er janvier 2009) :

- Chalon-sur-Saône : 47 231 habitants
- Mâcon : 35 206 habitants
- Le Creusot : 23 278 habitants
- Montceau-les-Mines : 20 002 habitants
- Autun : 15 583 habitants

Le parc de voitures particulières comptait 287 785 véhicules au 1er janvier 2010, soit 34% du parc de la région et 0,9% du parc national. Cela correspond à 0,52 voiture par habitant (0,49 pour la France).

#### Réseaux et trafic

1. Autoroutes : 120 km
2. Routes nationales : 149 km
3. Routes départementales : 5267 km
4. Voies communales : 8635 km

Quelques données de trafic sont données en annexe.

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

Le tableau ci-dessous donne une image de **l'évolution de l'accidentologie (Accidents, Tués, Blessés)** en comparant les données nationales et les données locales des années 2007 à 2011.

ANNEES	FRANCE			SAONE ET LOIRE			% SetL / France		
	A	T	B	A	T	B	A	T	B
2007	81 272	4 620	103 201	582	63	824	0,72%	1,36%	0,80%
2008	74 487	4 275	93 798	530	54	777	0,71%	1,26%	0,83%
2009	72 315	4 273	90 934	488	60	632	0,67%	1,40%	0,70%
2010	67 288	3 992	84 461	350	51	449	0,52%	1,28%	0,53%
2011	65 024	3 963	81 251	340	57	447	0,52%	1,44%	0,55%
Evolution 5 ans	-20%	-14%	-21%	-42%	-10%	-46%			

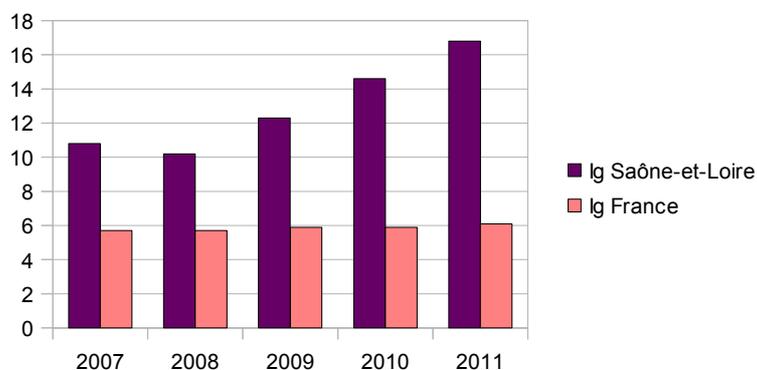
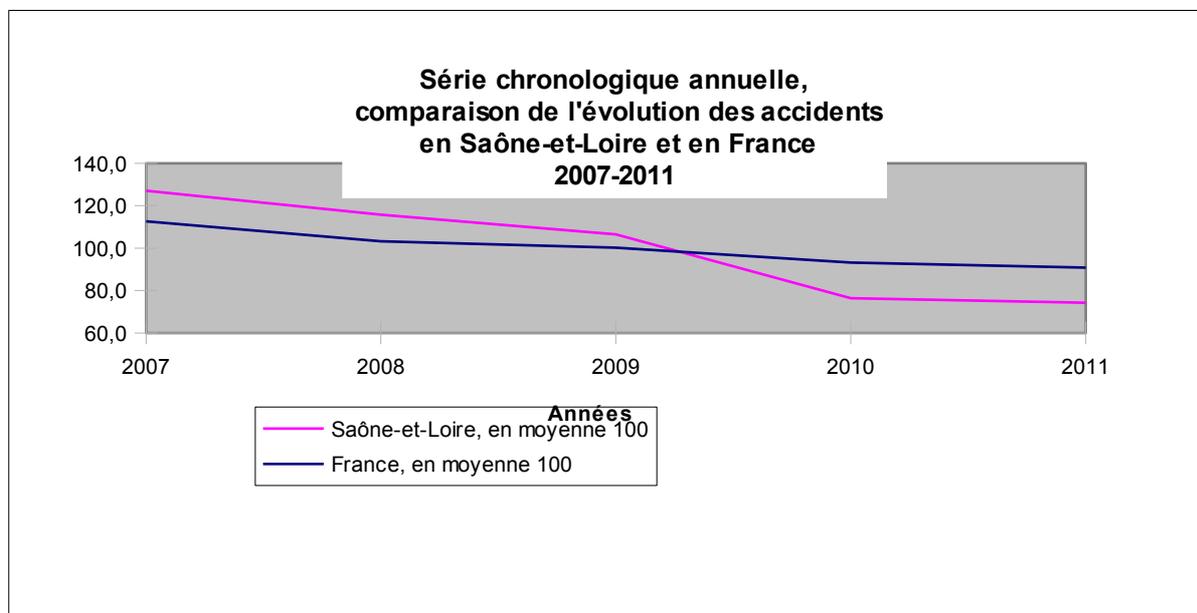
Pour la France entière, la baisse constatée sur 5 ans s'est légèrement atténuée sur la dernière période. En Saône-et-Loire, au contraire elle s'est encore accrue pour le nombre d'accidents et de blessés. Par contre le nombre de tués a connu une baisse moins importante ( -10% au lieu de -28% par rapport à la période 2002-2006) et est aussi moins marquée qu'au niveau

national (-14%).

**L'indice de gravité (Ig<sup>1</sup>)**, figurant dans le tableau et le graphe ci-dessous, compare le niveau local avec le niveau national. Il montre que le département conserve pour la période 2007/2011 une gravité bien plus importante avec une moyenne proche de 13, contre 6 au niveau national. Le caractère rural de notre département peut être une explication de cette différence, les accidents étant statistiquement moins graves en agglomération, la part des zones urbanisées d'un territoire étudié influe sur le taux de gravité moyen des accidents.

L'augmentation du taux de gravité en Saône-et-Loire peut s'expliquer par une baisse plus prononcée du nombre d'accidents « légers » que de celui des accidents graves et mortels.

ANNEES	2007	2008	2009	2010	2011	moyenne
Ig SAONE ET LOIRE	10,8	10,2	12,3	14,6	16,8	12,94
Ig FRANCE	5,7	5,7	5,9	5,9	6,1	5,86



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

---

## Répartition des accidents dans le département

Sont annexées au document la carte des accidents mortels survenus entre 2007 et 2011, ainsi que la carte des densités d'accidents sur la même période.

On rappelle que la densité d'accident est le nombre d'accidents constaté par kilomètre de route et par an. La densité ne tient donc pas compte des trafics, et représente le risque absolu de voir un accident se produire sur une route donnée.

Ces deux cartes montrent une répartition des accidents sur l'ensemble du département, avec une concentration sur les grands axes supportant les plus gros trafics.

---

## Comparaison France / Saône-et-Loire suivant les typologies d'accident

Le tableau ci-dessous compare la situation en Saône-et-Loire à la situation nationale sur quelques thématiques d'accidents classiquement étudiées. Compte tenu des données disponibles, les données utilisées pour la Saône-et-Loire sont les accidents sur la période 2007-2011, et pour la France les données 2009 (année médiane). La comparaison reste statistiquement valable, car on ne compare que des pourcentages de chaque thématique et le volume d'accidents au niveau national est suffisant sur une année pour être représentatif.

Thématiques	Saône et Loire (2007-2011)	France (2009)	Significativité de l'écart
% accidents mortels	11,1%	5,5%	TS (+)
% tués contre obstacle fixe	32,6%	39,5%	TS (-)
% tués jeunes (15-24 ans)	27,0%	25,5%	NS
% tués sans ceinture	13,3%	10,0%	TS
% tués avec alcool	26,0%	30,1%	S
% tués seniors (+65 ans)	15,8%	18,6%	NS
% accidents en agglomération	53,5%	70,4%	TS (-)
% accidents 2 roues motorisés	33,1%	41,0%	TS (-)
% accidents avec alcool	14,5%	10,6%	TS (+)

Significativité de l'écart:

TS+ = très significativement supérieur

TS- = très significativement inférieur

S+ = significativement supérieur

S- = significativement inférieur

N = non significatif

Les seuils TS (très significatifs) et S (significatifs) correspondent à des niveaux de confiance respectivement de 95 et 90%.

On note des différences sensibles sur la gravité des accidents (accidents mortels), les accidents mortels contre obstacles, les accidents en agglomération (lié à la géographie du département, et comme cela a été dit, ce facteur influence notamment la gravité des accidents). Les accidents de deux roues motorisés sont moins fréquents en Saône-et-Loire, mais restent un enjeu majeur (1/3 des accidents). Les accidents avec alcool sont légèrement plus fréquents qu'au niveau national, bien que le pourcentage de tués avec alcool soit plus faible.

## 4.- .Les enjeux de la sécurité routière en Saône-et-Loire

Le tableau ci-dessous présente la proportion des accidents relevant des enjeux identifiés dans le DGO précédent, pour les périodes 2002-2006 et 2007-2011. Les nombres d'accidents pour les enjeux vitesse et refus de priorité ne sont pas évaluables : ces facteurs ne pouvant être déterminés qu'à la lecture des procès-verbaux d'accidents, il n'est pas possible d'en avoir le décompte exhaustif.

Enjeu	2002-2006		2007-2011	
	Nb accidents	% / ensemble des accidents	Nb accidents	% / ensemble des accidents
Ensemble des accidents	3579	100%	2290	100%
Jeunes	1319	37%	994	43%
Alcool	447	12%	332	14%
Deux roues motorisés	1070	30%	758	33%

On voit à travers ces premiers chiffres que la part des enjeux identifiés reste importante, et même en légère augmentation entre les deux périodes .

### Enjeu n° 1 : les jeunes

#### Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011

Au cours de la période 2007-2011, dans le département de la Saône-et-Loire, on a dénombré **994 accidents corporels**, dont **102 accidents mortels**, impliquant au moins un usager de 15 à 24 ans.

Ces accidents ont fait **1 636 victimes** dont 116 tués avec 77 de 15 à 24 ans et 1 520 blessés avec 962 de 15 à 24 ans. Parmi les blessés, on compte 795 blessés hospitalisés dont 506 de 15 à 24 ans.

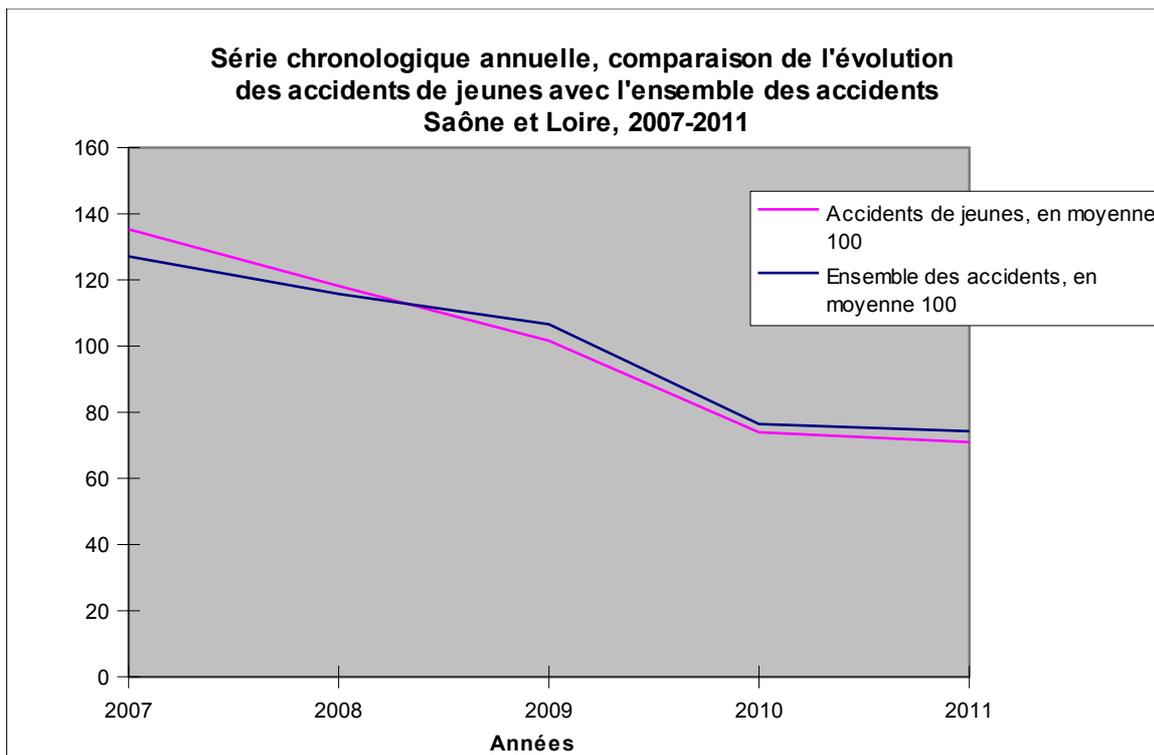
Les tableaux ci-après permettent de faire la comparaison avec la période précédente :

	Accidents des jeunes (15 – 24 ans)		Victimes jeunes (15 – 24 ans)		
	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Nombre de blessés hospitalisés
2002-2006	1319	129	162	2087	706
2007-2011	994	102	77	962	795
Évolution	-25%	-21%	-52%	-54%	13%

En terme d'accidents, l'évolution est plutôt positive pour les 15-24 ans puisqu'on observe une baisse de 25% des accidents corporels par rapport à la période précédente alors qu'elle n'est que de 20% pour les accidents tous âges confondus.

En Saône-et-Loire, la part des accidents impliquant un jeune de 15-24 ans représentent encore **43%** des accidents corporels et **40%** des accidents mortels, avec une diminution par rapport à la période précédente pour les accidents mortels (respectivement 37% et 46%).

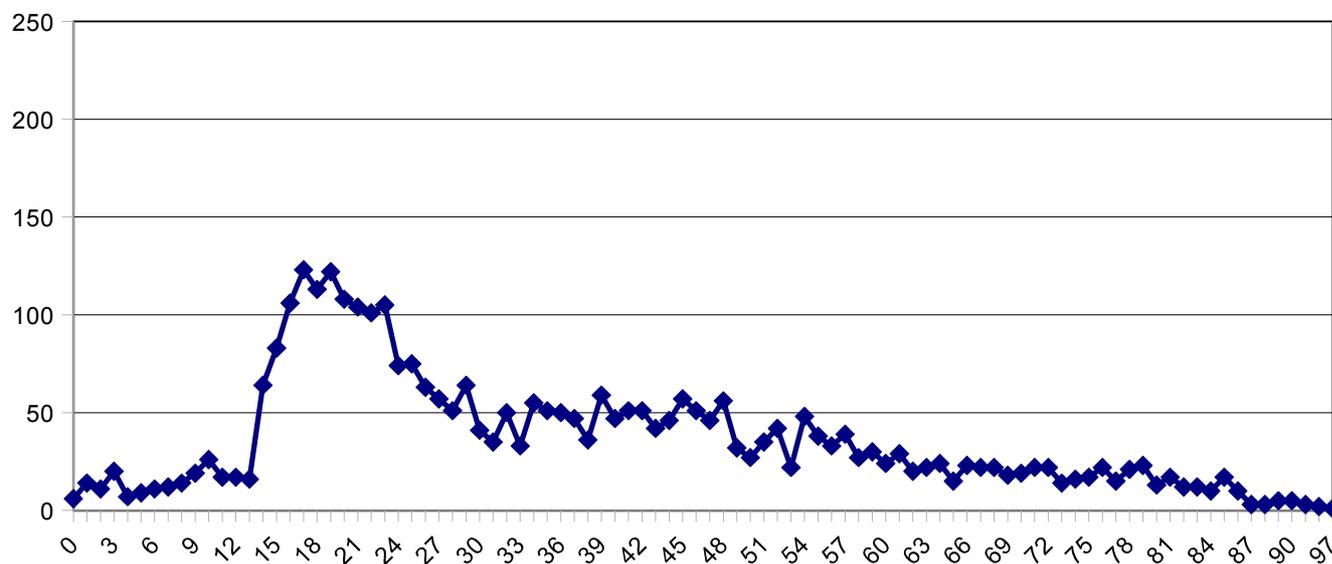
Une autre illustration est donnée avec le graphe suivant qui présente l'évolution du nombre d'accidents impliquant au moins un jeune au cours de la période 2007-2011 :



La tendance à la baisse des accidents impliquant des jeunes est importante, (environ -17%/an), et suit la tendance de la baisse de l'ensemble des accidents, mais de manière légèrement plus marquée.

**Répartition par âge** La courbe suivante présente le nombre de victimes d'accidents répartis par âge au cours de la période 2007-2011 :

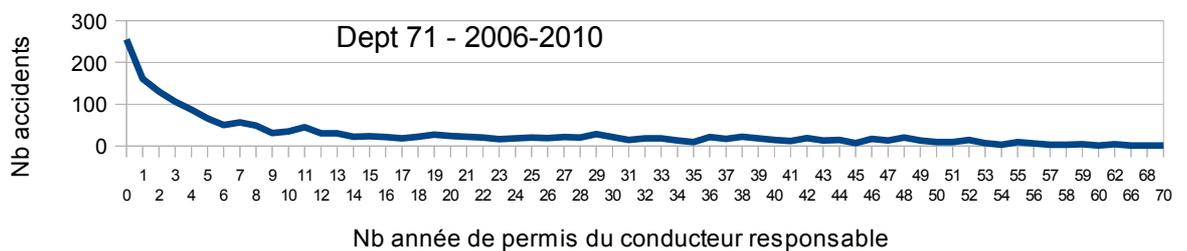
### Répartition, en nombre, des victimes d'accidents suivant leur âge en Saône-et-Loire entre 2007 et 2011



On observe un pic très net à partir de 14 ans (64 victimes) pour atteindre un maximum entre 17 et 19 ans. La tranche d'âge **15 - 24 ans** représente **31%** de l'ensemble des victimes, pour **10%** de la population de Saône-et-Loire.

Il est intéressant de corréliser ces données à celles du graphique ci dessous qui présente le nombre d'accidents entre 2006 et 2010 en Saône-et-Loire en fonction de l'ancienneté du permis du conducteur responsable. Très nettement, ce sont pendant les premières années de permis que les conducteurs ont le plus d'accidents et ce nombre d'accidents diminue très rapidement jusqu'à 4 à 5 ans de permis. La problématique d'accidents des « jeunes » est donc en réalité une problématique d'accidents des « jeunes permis », ce qui pose la question de la part respective d'influence des facteurs âge et expérience dans la sur-représentation de cette population dans les accidents.

Nombre d'accidents en fonction de l'ancienneté du permis

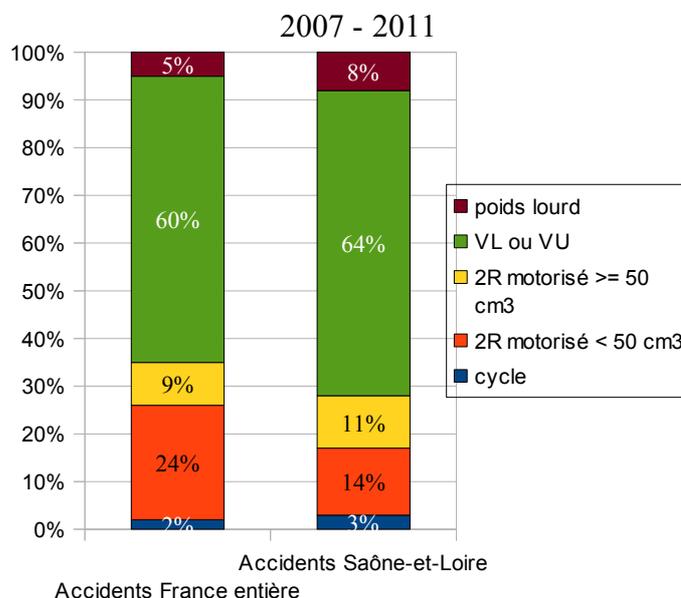


**Sexe des victimes de 15 à 24 ans:**

La part des filles victimes des accidents de la route entre 2007 et 2011 est de 34% pour cette tranche d'âge et est en augmentation par rapport à la période précédente (27% pour 2002-2006). L'écart se réduit donc mais les garçons restent très majoritairement plus nombreux en tant que victimes.

**Part des accidents de jeunes par type de véhicules**

Les graphes ci-dessous permettent de comparer le nombre d'accidents par type de véhicule, entre la Saône-et-Loire et la France.



On constate une part plus importante des accidents avec poids-lourd en Saône-et-Loire avec une légère augmentation par rapport à la période précédente.

Le même constat peut être fait pour les accidents de motos (2 roues motorisés  $\geq 50$  cm<sup>3</sup>) alors que ceux concernant les cyclomoteurs (2 roues motorisés  $< 50$  cm<sup>3</sup>) sont moins représentés en Saône-et-Loire et leur part n'a pas augmenté.

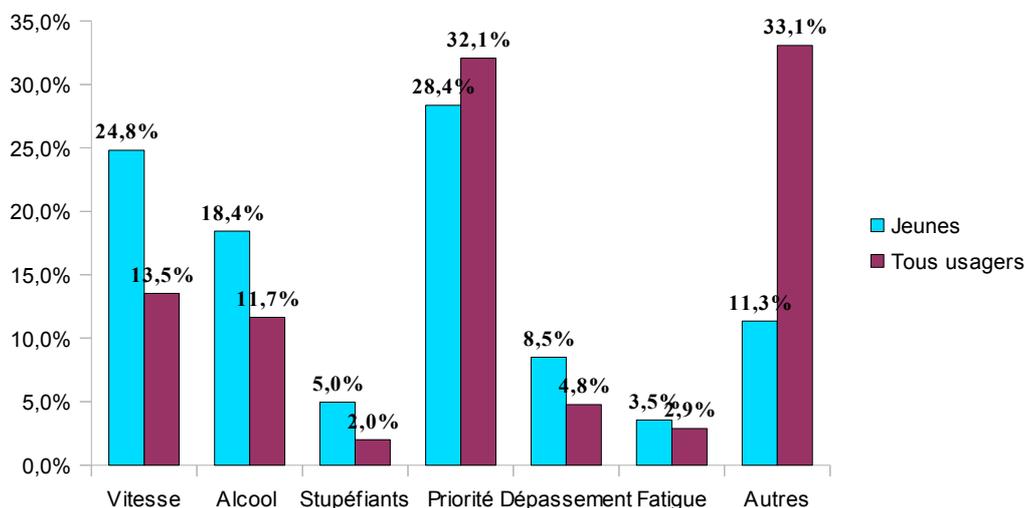
Globalement la part des VL/VU diminue et celle des vélos (cycles) reste stable.

### **Analyse sur la base des procès-verbaux :**

En 2011 a été réalisée une étude portant sur l'analyse de procès-verbaux d'accidents corporels concernant des jeunes responsables d'accidents, sur la période 2009-2010. 256 accidents impliquant des jeunes responsables d'accidents ont été dénombrés sur les deux années. 26 de ces accidents ont été mortels et ont fait 31 tués, 334 blessés dont 178 hospitalisés.

L'analyse a porté sur les 141 procès-verbaux d'accidents disponibles soit 55% de l'ensemble des accidents « jeunes responsables » sur la période, dont 23 mortels, faisant 28 tués, 179 blessés dont 134 hospitalisés. Le détail de cette analyse a fait l'objet d'un rapport d'étude spécifique.

Le graphe ci-dessous montre les principales différences constatées dans les causes des accidents de jeunes par rapport aux accidents tous usagers confondus :



Les principaux enseignements que l'on peut retirer de l'étude sont détaillés ci-après :

- **la vitesse** est bien plus présente dans les causes des accidents de jeunes conducteurs : elle est bien souvent inadaptée aux contextes de circulation et comme s'y ajoute le manque d'expérience, le nombre d'accidents augmente. On a en revanche peu de vitesse très excessives et peu de prises de risques délibérées,

- **l'alcool** est aussi plus présent et est bien souvent lié à des sorties festives (anniversaires, discothèques,...). Ils se produisent alors les nuits des week-end,
  - **les stupéfiants** entrent également pour une plus grande part dans les causes des accidents avec des consommations qui semblent régulières,
  - **les refus de priorité** : s'ils restent la première cause des accidents, ils représentent une proportion moins importante chez les jeunes que dans l'ensemble de la population et sont consécutifs en premier lieu à l'irrespect des règles, puis à des défauts d'appréciation des situations de conduite,
  - **les dépassements** apparaissent d'une manière plus forte ; ces accidents sont imputables à une certaine inconscience des risque qu'aggrave l'inexpérience,
  - **la fatigue** n'est pas une caractéristique spécifique de l'accidentalité des jeunes.
- **79%** des conducteurs ou piétons responsables sont des **hommes**, en revanche, lorsque la fatigue est incriminée, les femmes sont davantage impliquées que les hommes : cette représentativité est identique à celle que l'on rencontre dans les accidents toutes classes d'âge confondues,
  - les infrastructures, les conditions météorologiques ou les conditions d'exploitation des chaussées ne sont pas en cause puisque la très grande majorité de accidents se produit sur des chaussées rectilignes, plates et sèches, dans des conditions de circulation normales,
  - **43%** des jeunes conducteurs responsables de ces accidents (tranche d'âge 18-25 ans) ont un **permis probatoire**, 1% sont en conduite accompagnée et 5% circulent sans permis. Ce manque d'expérience est un facteur prépondérant dans les accidents notamment ceux relevés pour la vitesse et la fatigue.
  - **L'alcool, la prise de stupéfiants, la vitesse**, parfois associés, sont la cause de **78%** des accidents mortels et de **71%** des tués.

---

## Enjeu n° 2 : les deux roues motorisés

### Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011

Au cours de la période 2007-2011, on a dénombré en Saône-et-Loire, 758 accidents corporels ayant impliqué au moins un 2 roues motorisé, dont 60 accidents mortels. Ces accidents ont fait 932 victimes (tous véhicules confondus) comprenant 62 tués et 870 blessés, dont 516 blessés hospitalisés. Ils représentent **33%** des accidents et **23%** des accidents mortels, à rapporter au trafic qui est estimé à 2 à 3% du trafic général.

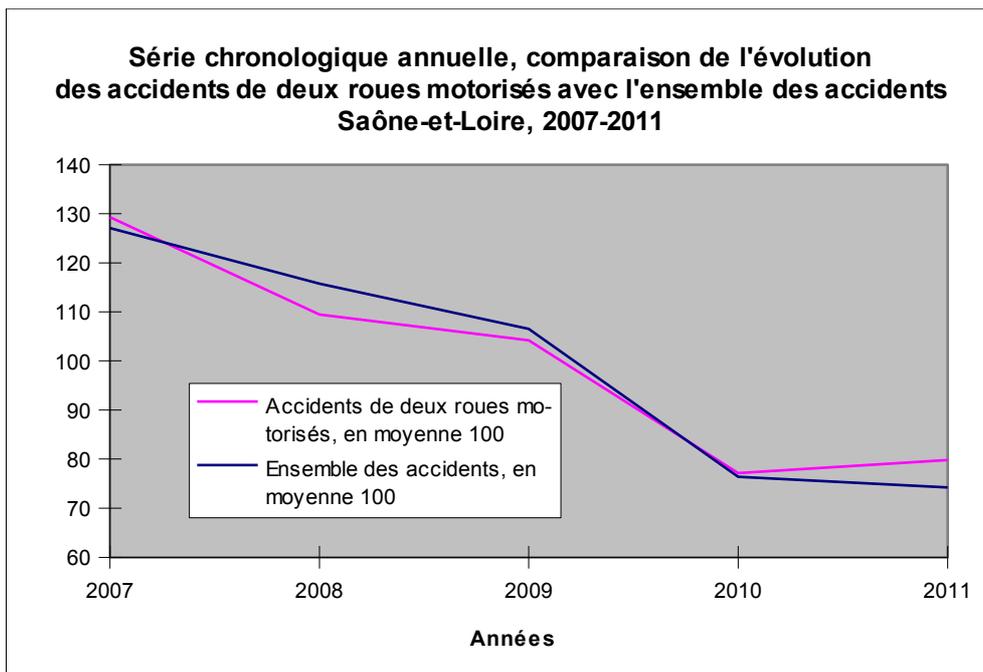
	% accidents	
	Saône-et-Loire	France
Accidents de cyclomoteur (<50cm3)	19%	18%
Accidents de motocyclette (>50cm3)	14%	23%
Total accidents de 2RM	33%	41%

La part des accidents de cyclomoteurs est similaire en Saône-et-Loire et au niveau national, mais celle des motocyclettes est beaucoup plus faible en Saône-et-Loire.

A noter que la proportion d'accidents impliquant un cyclomoteur en Saône-et-Loire est stable sur la période 2007-2011.

**Évolution de l'accidentologie des 2 roues motorisés**

Le graphe suivant compare l'évolution du nombre d'accidents impliquant un 2 roues motorisé et l'évolution de l'ensemble des accidents entre 2007 et 2011 :



La tendance à la baisse des accidents de deux-roues motorisés suit de très près celle de l'ensemble des accidents, avec cependant une recrudescence en 2011.

**Gravité des accidents**

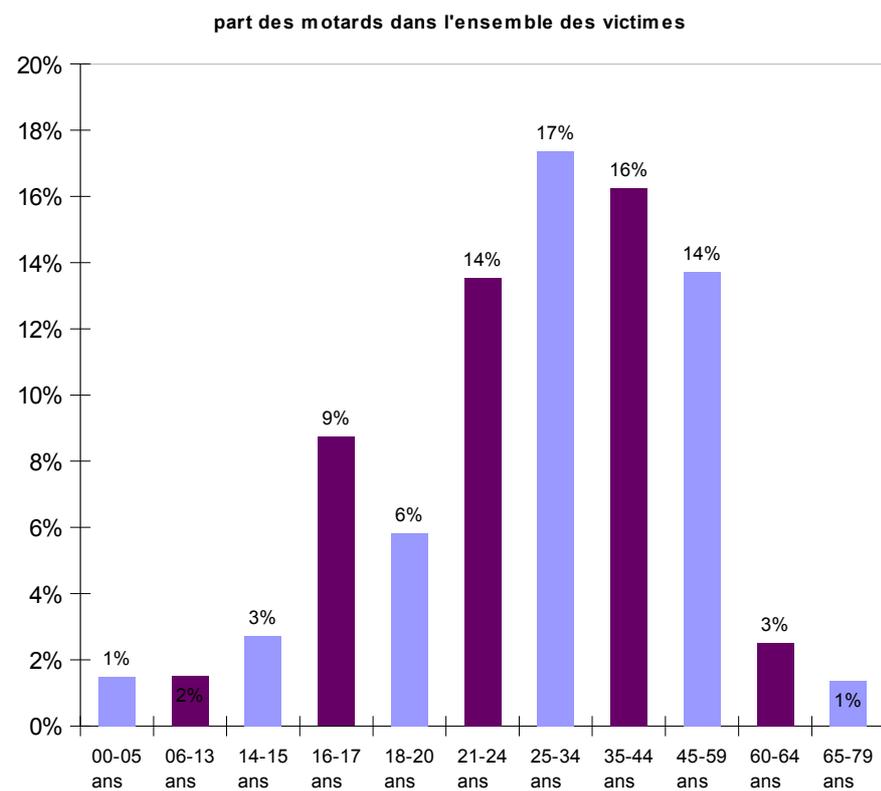
Le tableau ci-dessous présente quelques chiffres comparant la situation en Saône-et-Loire et en France

	Nb blessés	% des blessés cyclo ou moto de SetL / France	Nb tués	% des tués cyclo ou moto de SetL / France
Accidents de cyclomoteur (<50cm <sup>3</sup> )	461	0,70%	24	1,70%
Accidents de motocyclette (>50cm <sup>3</sup> )	562	0,70%	34	0,85%

La part de la Saône-et-Loire dans les blessés en cyclomoteurs et motocyclettes en France est de l'ordre de la part de la Saône-et-Loire dans l'ensemble des accidents de France. Par contre, la part de la Saône-et-Loire dans les tués en cyclomoteur est sensiblement plus importante. Il y a donc une sur-représentation de la Saône-et-Loire dans les tués en cyclomoteur.

**Âges des victimes parmi les motards :**

La majorité des accidents se situe dans la tranche d'âge 25-44 ans pour ce qui est des conducteurs de motos.



On note que les motards représentent entre 14% et 17% des victimes d'accidents, pour les tranches d'âge comprises entre 21 et 60 ans (à rapprocher des 14% que représentent les accidents de moto dans l'ensemble des accidents).

**Analyse sur la base des procès verbaux :**

En 2011 a été réalisée une étude portant sur l'analyse de procès-verbaux d'accidents corporels concernant les deux roues motorisés, pour l'année 2009. 162 accidents impliquant des deux routes motorisés ont été dénombrés. 15 de ces accidents ont été mortels et ont fait 17 tués (11 motards, 5 cyclomoteuristes et un piéton), 183 blessés dont 104 hospitalisés.

L'analyse a porté sur les 96 procès-verbaux d'accidents disponibles soit 59% de l'ensemble de ces accidents, dont 12 mortels, faisant 14 tués, 103 blessés dont 75 hospitalisés. Le détail de cette analyse a fait l'objet d'un rapport d'étude spécifique.

6 scénarios d'accidents ont été déterminés et sont rappelés en chiffres dans le tableau ci-dessous :

Thèmes	Nombre d'accidents	Dont mortels	Tués	Blessés	dont hospitalisés	Responsabilité 2RM
Refus de Priorité	40	2	2	42	28	17
Vitesse	12	3	4	13	11	11
Alcool	17	6	7	16	11	14
Dépassement	9			10	10	8
Distance de sécurité	8			10	7	7
Fatigue	2	1	1	4	1	2
Autre	8			8	7	3
Total	96	12	14	103	75	62

Les principaux enseignements à retenir sont :

- une part importante d'accidents où le deux roues motorisé est responsable (65%),
- nombreux sont les conducteurs qui s'affranchissent du respect de la règle,
- dans les 40 accidents avec refus de priorité, 20 d'entre eux sont provoqués par des conducteurs qui redémarrent après avoir marqué l'arrêt à un stop ou à un cédez-le passage ( parmi ces conducteurs, un seul deux roues motorisé) : ce chiffre est à rapprocher de la proportion identifiée dans l'enjeu refus de priorité, beaucoup plus faible,
- la vitesse est souvent mal adaptée à l'environnement,
- les accidents avec alcool et / ou stupéfiants se produisent plutôt en fin de semaine (10) et de nuit (12), pour la moitié d'entre eux avec un véhicule seul,
- les taux relevés dans les accidents avec alcool sont élevés (1,88g/l en moyenne),
- dans 3 accidents avec alcool, il y a présence de stupéfiants également,
- du fait du non respect des distances de sécurité, des collisions par l'arrière se produisent après que le véhicule qui précède a freiné ou ralenti,
- les accidents dus à la fatigue se produisent souvent lors de longs trajets et sur des axes à fort trafic comme l'autoroute,
- les pauses recommandées toutes les deux heures ne sont pas respectées,

- quatre accidents impliquent un quad : la perte de contrôle de ces engins est principalement due à un défaut de maîtrise lié à une vitesse non adaptée et à un manque de pratique. Pour trois d'entre eux, les pilotes conduisaient pour la première fois ce type d'engin prêté par un ami (dont un sans assurance).

### Enjeu n° 3 : l'alcool

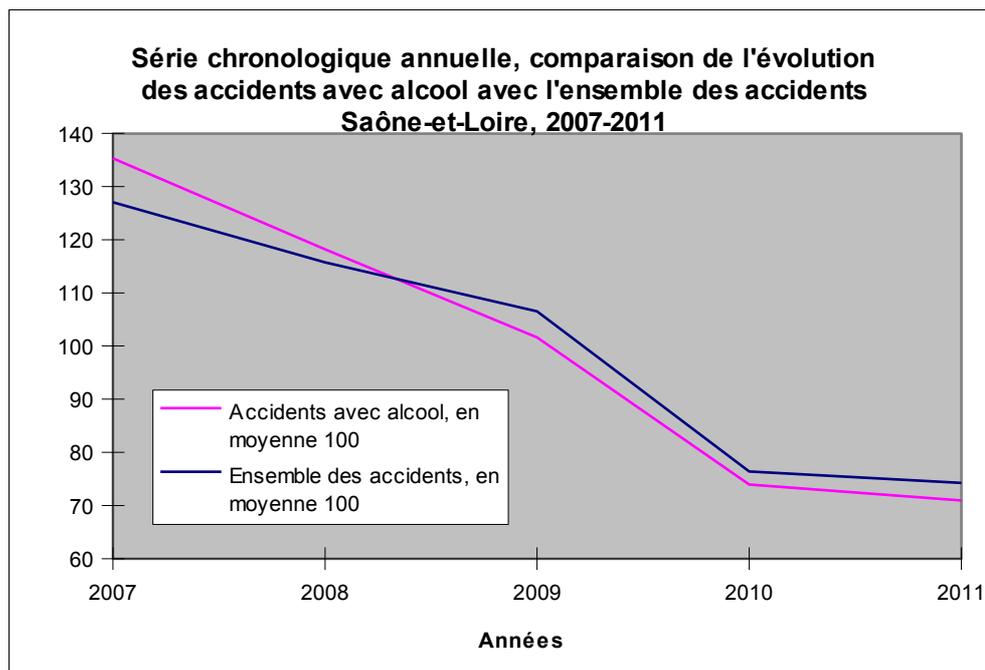
#### Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011

Au cours de la période 2007-2011, dans le département de la Saône-et-Loire, ont été recensés 332 accidents, dont 66 mortels 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).

Au cours de ces accidents, 477 victimes (tous usagers confondus) ont été dénombrées, dont 74 tués et 403 blessés, dont 239 blessés hospitalisés

En Saône-et-Loire, les accidents liés à l'alcool représentent **14%** des accidents et **26%** des accidents mortels.

**Évolution** Le graphe suivant compare l'évolution du nombre d'accidents avec alcool entre 2007 et 2011 et l'évolution de l'ensemble des accidents.

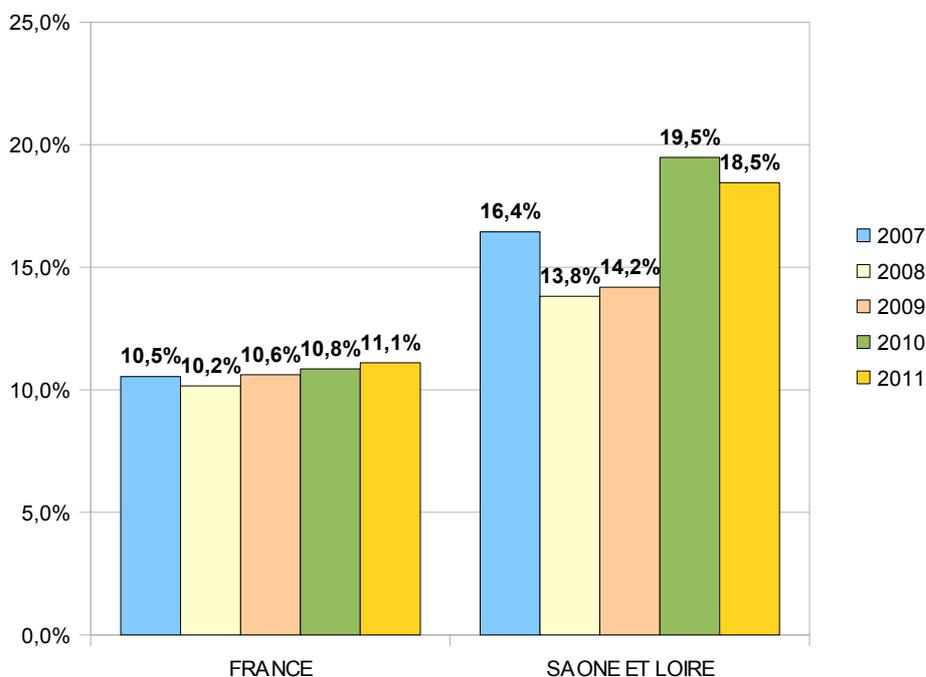


La baisse du nombre d'accidents avec alcool est similaire à celle de l'ensemble des accidents, avec une baisse moyenne de 17%/an.

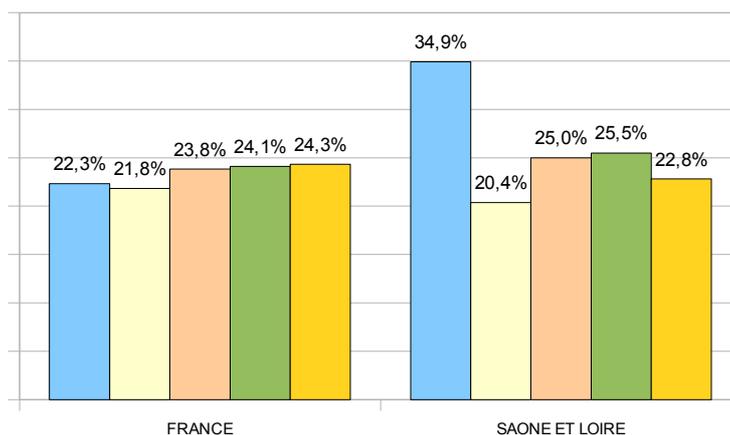
**Comparaison au niveau national**

Le graphique ci-dessous illustre la part des accidents avec alcool. La moyenne se situe à 10,5% pour la France entière et à 16,5% pour la Saône-et-Loire.

**Part des accidents avec alcool si taux alcoolémie connu**



**Part des tués cause "alcool" dans l'ensemble des tués**

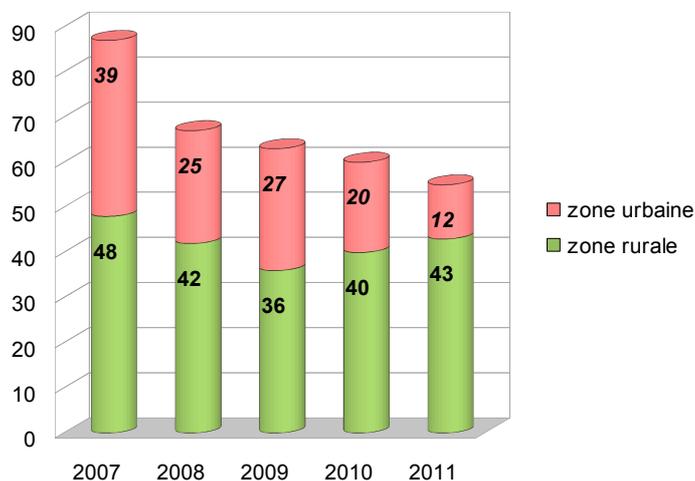


On constate une part plus importante des accidents avec alcool dans le département qu'au niveau national, mais pas de différence notable en ce qui concerne les tués dans les accidents avec alcool.

**Répartition zones urbaine / rurale**

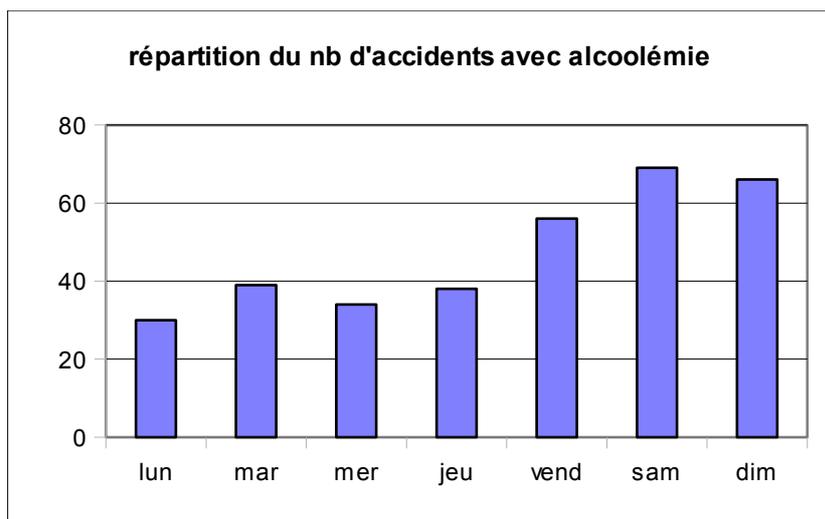
Le nombre d'accidents avec alcool en zone urbaine diminue régulièrement depuis 2007, alors qu'il stagne pour les zones rurales.

**répartition des accidents avec alcool entre zone urbaine ou rurale**



**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.

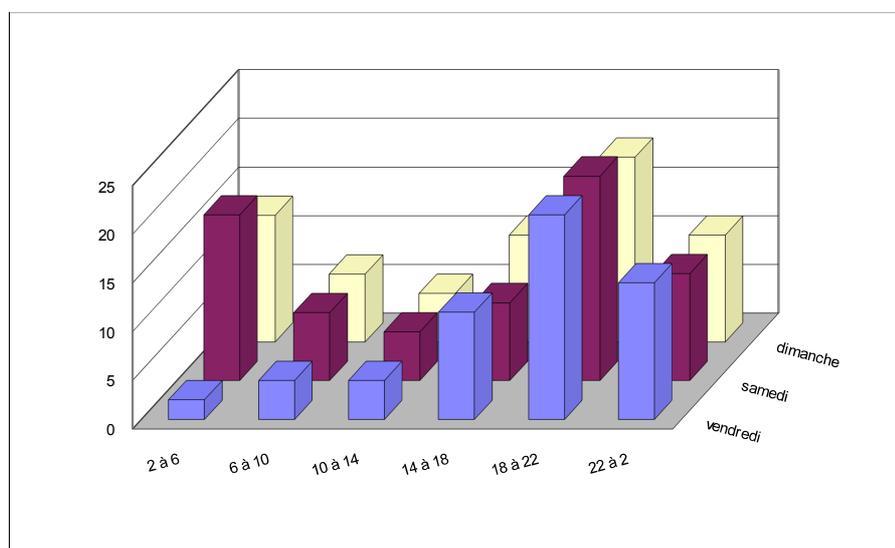


On voit très nettement que la plupart des accidents avec alcool se produisent le week-end.

**Cas particulier des fins de semaine**

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

Nombre d'accidents				
Tranche horaire	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
2 à 6	2	17	13	32
6 à 10	4	7	7	18
10 à 14	4	5	5	14
14 à 18	11	8	11	30
18 à 22	21	21	19	61
22 à 2	14	11	11	36
Total	56	69	66	191



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

- Le vendredi, entre 18 et 22 heures (21 accidents)
- Le vendredi, entre 22 et 02 heures (14 accidents)
- Dans la nuit du samedi au dimanche :
  - Entre 18 et 22 heures (21 accidents),
  - Entre 22 et 02 heures (11 accidents),
  - Entre 02 et 06 heures (13 accidents).

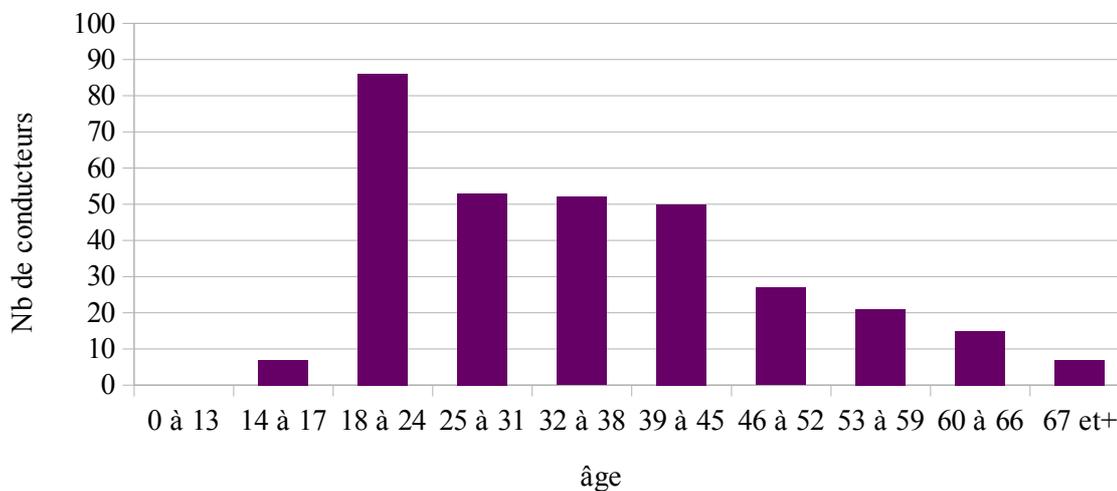
Ces 5 plages horaires concentrent 42% de l'ensemble des accidents avec alcool survenus le week-end.

Les plages horaires du dimanche soir entre 18 - 22 heures et 22 - 02 heures (30 accidents) concentrent 16% de l'ensemble des accidents avec alcool survenus le week-end.

### Age des conducteurs en infraction ou délit

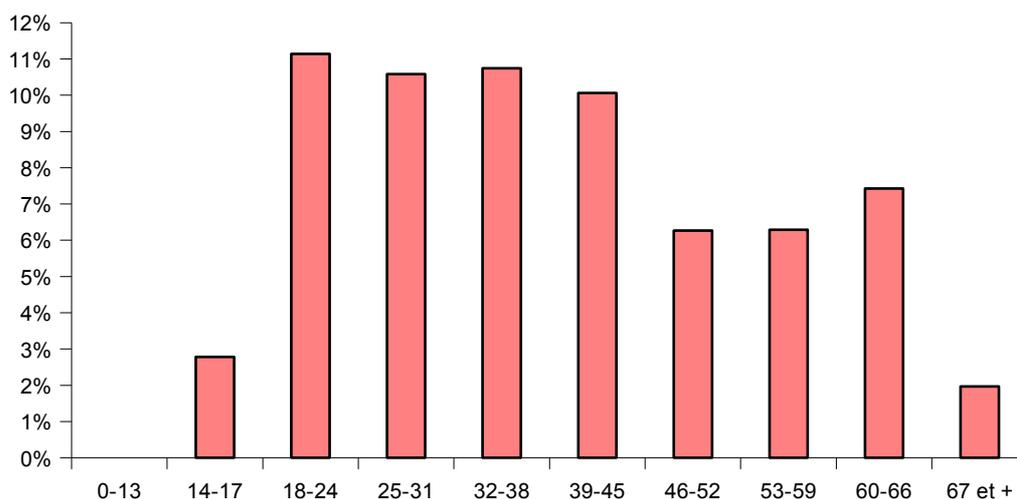
Le graphe ci-après présente le nombre de conducteurs en infraction vis-à-vis de l'alcool, répartis suivant différentes classes d'âge entre 2007 et 2011.

Nombre de conducteurs présentant une alcoolémie dépassant le taux légal  
Saône-et-Loire, 2007-2011



On note une part importante d'accident avec alcool chez les jeunes (18-24 ans). Le graphe suivant présente, par classe d'âge, le rapport entre le nombre de conducteurs en infraction vis-à-vis de l'alcool et le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

Part des conducteurs en infraction alcool / nb de conducteurs impliqués en fonction de l'âge  
Saône-et-Loire, 2007-2011



En moyenne, entre 18 et 52 ans, 10 % des conducteurs impliqués dans des accidents sont en infraction vis-à-vis de l'alcool. La tranche d'âge 18-24 ans (11%) ne s'en distinguent pas véritablement. Le nombre important de conducteurs entre 18 et 24 ans dans les accidents avec alcool est donc lié au nombre important d'accidents de cette tranche d'âge, et non à une pension particulière des jeunes à conduire sur l'empire d'état alcoolique.

### Sexe des conducteurs en infraction ou délit

Sur les 318 conducteurs en infraction (ou délit) vis-à-vis de l'alcool, 90% sont des hommes.

Par ailleurs, 10% des impliqués masculins dans les accidents sont alcoolisés, contre seulement 3% pour les femmes.

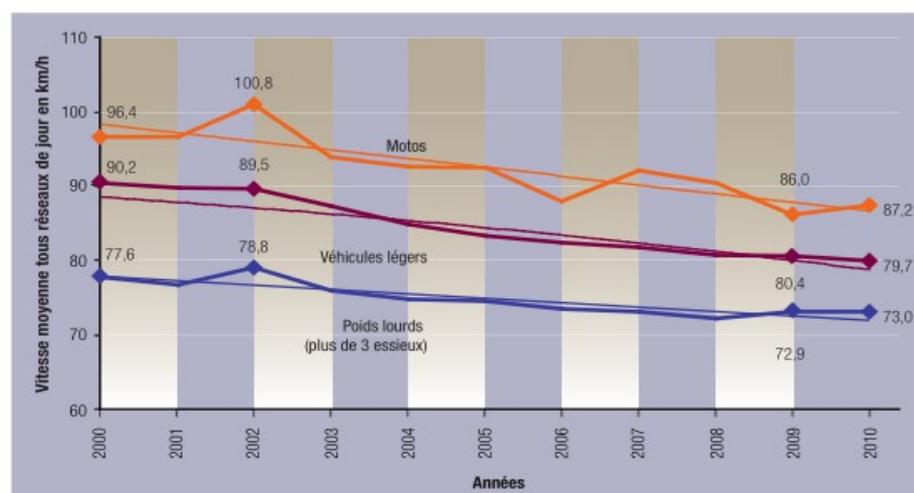
### Enjeu n° 4 : la vitesse :

Les accidents corporels liés à une vitesse excessive ou inadaptée sont difficilement identifiables, car le fichier BAAC ne comporte pas d'indication sur les conditions de vitesse dans les accidents.

Cette partie présente donc des résultats issus de données exogènes (infractions des radars automatiques et stations de comptage SIREDO sur le réseau national) ainsi que d'une synthèse des causes d'accidents relevées annuellement.

### Évolution nationale

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE – (INDICATEUR SYNTHÉTIQUE TOUTS RÉSEAUX CONFONDUS)



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

Cet indicateur national, calculé uniquement pour la circulation de jour, montre une baisse régulière pour l'ensemble des catégories de véhicules après l'année 2002 où un pic a été constaté. Pour les véhicules légers, on a un palier depuis 2008, après une baisse de 11% depuis 2002. Pour les motos, l'évolution est moins régulière, mais la baisse entre 2002 et 2010 est encore de 13,5%. Pour les poids lourds, la baisse entre 2002 et 2010 est de 7,4%.

**Infractions relevées  
par les radars  
automatiques**

14 nouveaux radars ont été mis en service en Saône-et-Loire sur la période couvrant le précédent DGO (2009-2012) ce qui porte leur nombre à 25.

Le tableau ci-après donne le nombre de flashes relevés par les radars CSA fixes

Commune	Voie	Date de mise en service	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Évol. 2012/2011
Antully	RD 680	14/04/11							776	1071	38,0%
Beaubery	RN 79	30/11/05	668	4 107	4 126	2 859	3 222	2 885	3 381	3 803	12,5%
Blanzy	RN 70	18/02/05	28 654	11 366	7 198	4 735	4 422	4 619	5 407	7 844	45,1%
Blanzy (discriminant PL)	RN 70	27/11/12								253	
Bourbon-Lancy	RD 973	05/02/09					1 175	316	208	192	-7,7%
Brandon (discriminant PL)	RN 79	19/06/12								7 436	
Brienne	RD 971	14/04/11							274	715	160,9%
Chalon-sur-Saône	RNIL 6	05/01/04	4 121	6 158	5 154	4 463	4 282	4 211	3 685	1 814	-50,8%
Dracy-St-Loup	RN 81	08/01/06		426	370	260	243	326	1 140	3 177	178,7%
Épervans	RD 978	20/04/05	683	462	700	286	277	328	509	361	-29,1%
Lacrost	RD 975	14/01/11							8 400	3 749	-55,4%
Lournand	RD 981	14/08/09					260	590	343	352	2,6%
Mâcon	RNIL 6	10/12/03	2 253	2 356	1 870	1 580	1 542	1 218	799	923	15,5%
Marmagne	RD 680	01/06/11							9 233	12 376	34,0%
Montbellet sens Lyon-Paris	A6	18/05/07			46 566	66 289	43 542	37 927	35 541	38 831	9,3%
Montbellet sens Paris-Lyon	A 6	16/05/08				28 142	41 640	39 127	28 036	24 800	-11,5%
Palinges	RN 70	25/01/08				7 837	4 680	2 979	2 426	4 396	81,2%
Rigny-sur-Arroux	RD 994	05/02/09					489	342	225	614	172,9%
Saintt-Cyr	RNIL 6	12/08/09					917	2 310	1 670	2 106	26,1%
Saint-Marcel	RN 73	20/04/05	5 520	4 535	4 672	4 327	2 522	4 467	3 557	4 410	24,0%
Saint-Martin-du-Lac	RD 982	06/03/06		252	278	296	141	138	199	137	-31,2%
Saint-Martin-Belle-Roche (discriminant PL)	RD 906	17/10/12								361	
Saint-Rémy	RN 80	12/02/07			4 025	8 706	5 162	3 828	4 660	2 716	-41,7%
Saint-Vincent-de-Bragny (discriminant PL)	RN 70	01/10/12								5 901	
Simard	RNIL 78	25/02/09					995	931	769	1 507	96,0%
Verosvre (discriminant PL)	RN 79	31/10/11							4 966	31 263	

11 radars CSA mobiles sont utilisés par les forces de l'ordre et ont relevé le nombre d'infractions suivant :

Année	Nombre d'infractions
2010	74 786
2011	65 359
2012	54 819

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.

**Évolution des vitesses relevées par les stations de comptage « siredo » :**

Cette partie est issue de l'analyse des données enregistrées par les stations de comptage type « SIREDO » réparties sur le réseau routier national (RN70, RN79, RN80). Ces données ont été enregistrées au cours de l'année 2011.

Le tableau ci-dessous donne la part des usagers dépassant la vitesse limite autorisée (VLA) :

Route	Commune	PR	VLA	% > VLA	
				Sens +	Sens -
RN70	Ciry le Noble	27+800	110	29%	39%
RN79	Digoin	4+800	110	38%	37%
RN79	Volesvres	16+200	110	23%	16%
RN79	Sainte Cécile	59+400	110	35%	28%
RN80	Marcilly les Buxy	32+720	110	-	31%
RN79	Prissé	73+800	90	61%	42%
RN79	Varennes-Les-Macons	79+800	90	15%	16%

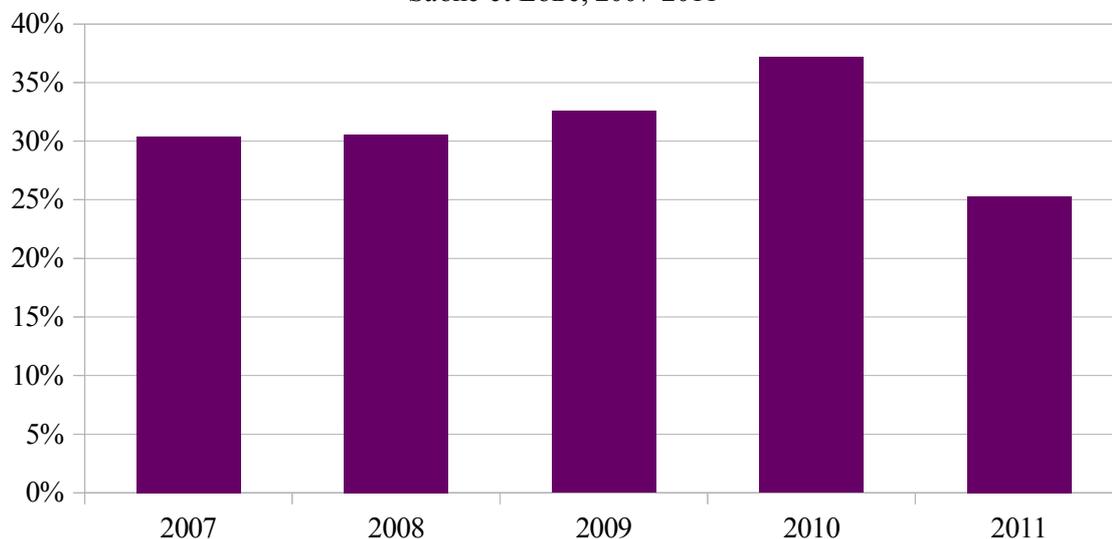
source DIR-CE, données 2011

Sur ces points de comptage, un nombre important d'usagers dépassent la vitesse autorisée. Cependant, moins de 3% des usagers la dépasse de plus de 20km/h.

### **Analyse des accidents 2007-2011**

Le graphe ci-dessous présente l'évolution de la part des accidents ayant pour cause une vitesse inadaptée ou un défaut de maîtrise du véhicule, que l'on peut assimiler à une vitesse inadaptée. A noter qu'une vitesse inadaptée n'est pas nécessairement une vitesse supérieure à la limite autorisée, et dépend des circonstances et des conditions de circulation.

Evolution de la part des accidents ayant pour cause principale la vitesse et le défaut de maîtrise  
Saône et Loire, 2007-2011



En 2007, 177 accidents ont été identifiés comme étant générés principalement par une vitesse excessive ou un défaut de maîtrise, contre 86 en 2011, soit une baisse de 51%.

---

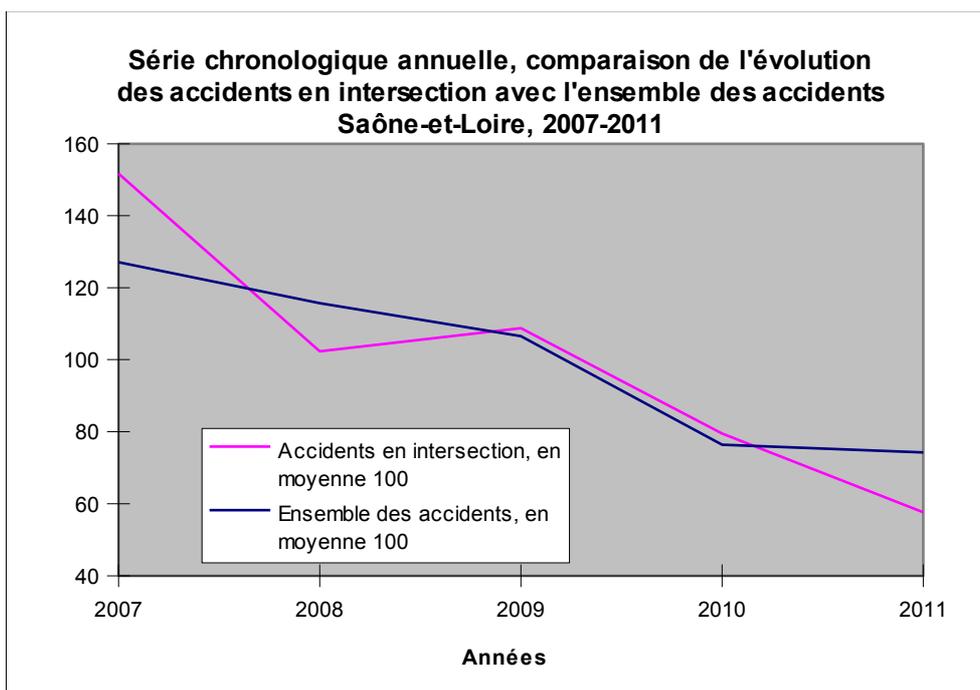
### **Enjeu n° 5 : les refus de priorité**

#### **Analyse sur la base des fichiers BAAC 2007-2011**

Comme pour la thématique vitesse, le fichier BAAC ne fournit pas d'indication précise sur la cause « refus de priorité ». Sont étudiés ici les accidents en intersection qui représentent logiquement une part importante des refus de priorité, puis un détail est produit sur la base des causes d'accidents recensées dans les bilans annuels.

**Évolution du nombre d'accidents en intersection**

Le graphe suivant présente en parallèle l'évolution annuelle des accidents en intersection et l'évolution de l'ensemble des accidents.



La part d'accidents en intersection a baissé plus rapidement que l'ensemble des accidents passant de 28% des accidents en 2007 à 18% en 2011.

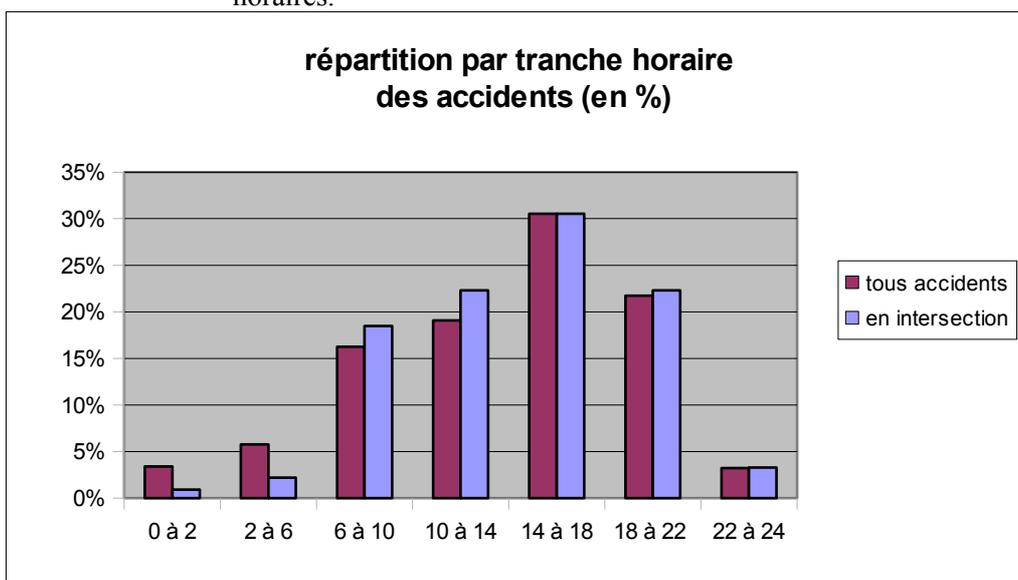
**Gravité des accidents en intersection**

Le tableau ci-dessous donne le nombre de tués chaque année en intersection, rapporté au nombre d'accidents en intersection. On constate que la gravité de ces accidents reste contenue, avec un indice de gravité autour de 5 (contre 12 pour l'ensemble des accidents). A noter une année 2011 atypique.

année	2007	2008	2009	2010	2011
Nb de tués en intersection	9	4	1	4	8
Nb d'accidents en intersection	166	112	119	87	63
indice de gravité ( 100xnb tués / nb accidents)	5	4	1	5	13

### Répartition des accidents selon les tranches horaires

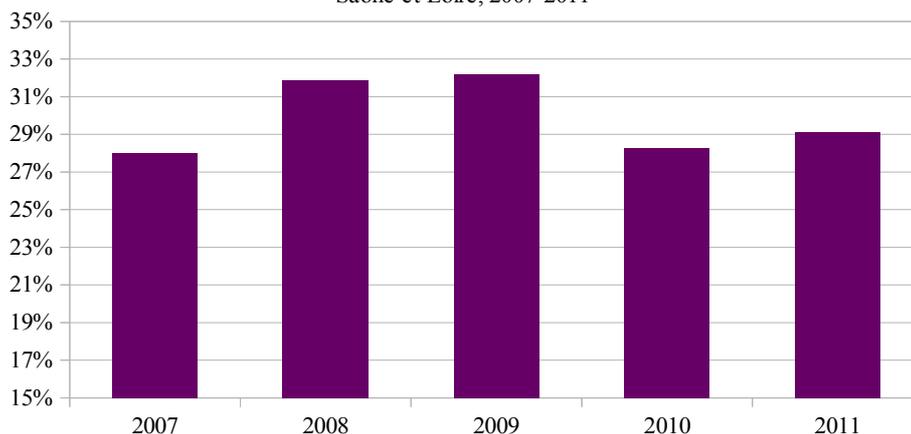
Le graphe suivant présente une comparaison de la répartition des accidents en intersection et de l'ensemble des accidents, suivant différentes tranches horaires.



La répartition horaire des accidents en intersection est très similaire à celle de l'ensemble des accidents, avec cependant un peu moins d'accidents de nuit (moins de trafic donc moins de conflits potentiels aux intersections), qui se reporte sur le matin.

### Analyse sur la base des bilans annuels et des accidents mortels

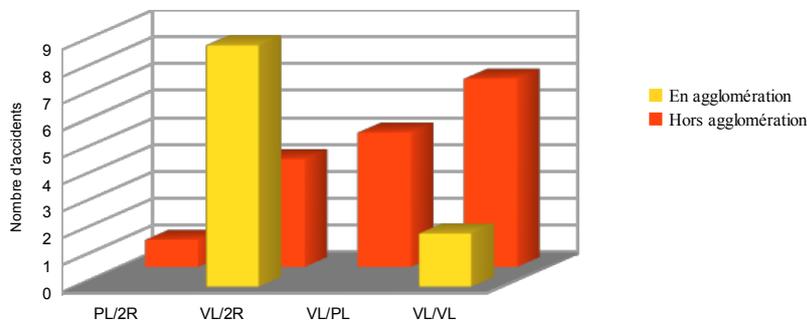
Evolution de la part des accidents ayant pour cause principale un refus de priorité  
Saône et Loire, 2007-2011



En 2007, 163 accidents ont été identifiés comme ayant pour cause principale un refus de priorité, contre 99 en 2011, soit une baisse de 39% (contre 42% de baisse pour l'ensemble des accidents).

Le graphe ci-dessous présente la répartition des accidents mortels avec refus de priorité en fonction du type d'impliqué et de la localisation en ou hors agglomération.

Graphe et tableau du nombre d'accidents mortels avec refus de priorité en fonction des impliqués et de la localisation  
(Saône-et-Loire 2007 - 2011)



Type de collision	En agglomération	Hors agglomération	Total
PL/2R		1	1
VL/2R	9	4	13
VL/PL		5	5
VL/VL	2	7	9
Total	11	17	28

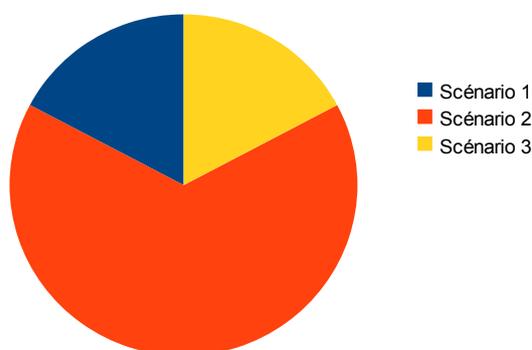
Les accidents mortels avec refus de priorité les plus fréquents sont ceux entre un VL et un deux roues (vélo, cyclomoteur ou motocyclette), qui se produisent très majoritairement en agglomération (2/3). Viennent ensuite les accidents mortels entre VL hors agglomération.

### Scénarios de refus de priorité

On distingue trois scénarios parmi ces accidents avec refus de priorité :

- I. scénario 1 : un véhicule marque l'arrêt, puis repart et heurte un autre véhicule
- II. scénario 2 : un véhicule ne marque pas l'arrêt et s'engage dans l'intersection sans respect de la priorité
- III. scénario 3 : un véhicule voulant tourner à gauche coupe la route à un véhicule arrivant en face.

Graphique de la répartition des accidents mortels avec refus de priorité suivant ces trois scénarios



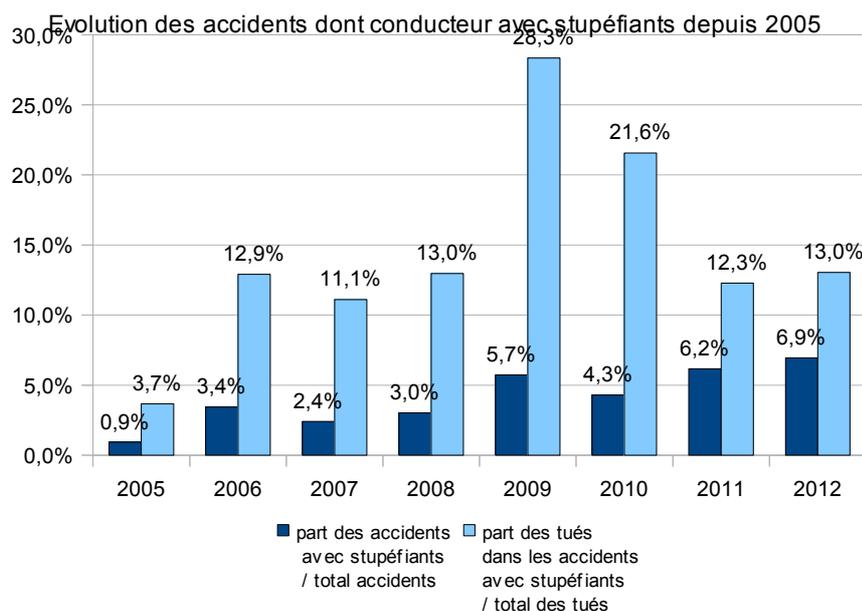
La plus grande part des accidents se produit suivant le scénario 2 avec des véhicules qui ne marquent pas l'arrêt et ne respectent pas le régime de priorité.

Ce résultat peut être comparé à celui issu de l'étude sur les deux-roues motorisés, dans laquelle sur 40 accidents avec refus de priorité impliquant un deux-roues motorisé, 20 relèvent du scénario 1. Cela souligne que la perception d'un deux-roues motorisé est moins bonne que celle des autres usagers et peut être source d'accident.

## Enjeu n°6: les stupéfiants

Les stupéfiants apparaissent de plus en plus fréquemment dans les circonstances des accidents. Pour tenter de faire un premier point sur ce phénomène, qui touche plus particulièrement les jeunes conducteurs, quelques chiffres sont présentés ci-dessous :

Années	Ensemble des accidents			Accidents dont conducteur avec stupéfiants			% pour les accidents dont conducteur avec stupéfiants		
	A	T	B	A	T	B	A	T	B
2005	647	82	849	6	3	7	0,9%	3,7%	0,8%
2006	553	62	745	19	8	31	3,4%	12,9%	4,2%
2007	582	63	824	14	7	15	2,4%	11,1%	1,8%
2008	530	54	777	16	7	14	3,0%	13,0%	1,8%
2009	488	60	632	28	17	27	5,7%	28,3%	4,3%
2010	350	51	449	15	11	20	4,3%	21,6%	4,5%
2011	340	57	447	21	7	25	6,2%	12,3%	5,6%
2012	288	46	381	20	6	26	6,9%	13,0%	6,8%



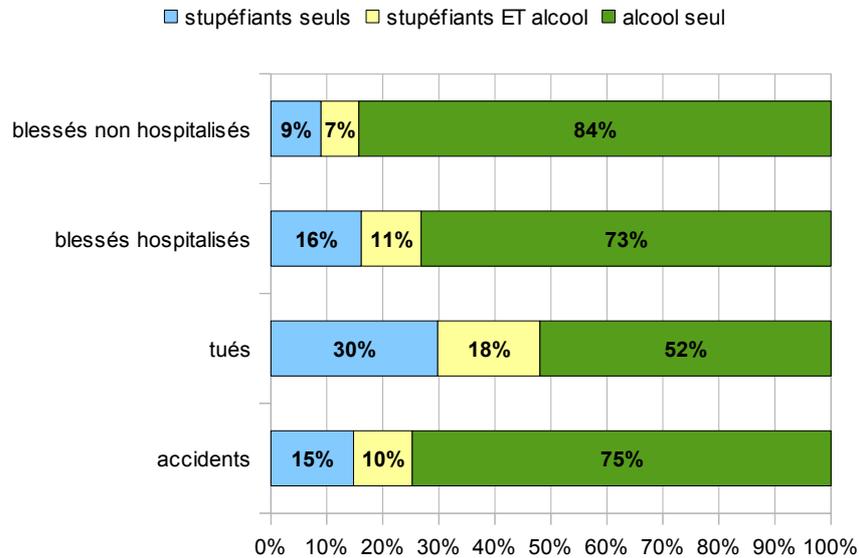
Le nombre d'accidents avec stupéfiants a sensiblement augmenté depuis 2010, en partie du fait d'un dépistage systématique dans tous les accidents depuis la loi LOPPSI2 de 2011, mais aussi du fait d'une consommation banalisée et manifestement en hausse. En faisant abstraction des chiffres de tués exceptionnellement élevés en 2009 et 2010, on note que la part de tués dans les accidents mortels dont la cause est la présence de stupéfiants représente, chaque année, 13 % des tués.

Et cela malgré une lutte continue et en augmentation par des contrôles des forces de l'ordre qui ont effectué 641 dépistages dont 388 positifs en 2011 et 1111 dépistages dont 312 positifs en 2012.

Le graphe ci après montre la répartition entre présence d'alcool et de stupéfiants dans les accidents où l'un ou l'autre de ces facteurs est présent **chez le conducteur**.

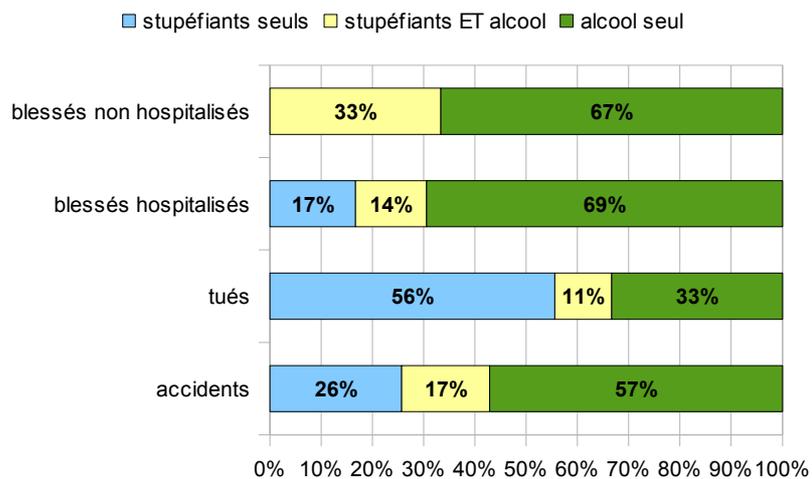
#### Accidents avec conducteur sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants

Période 2007/2011



#### Accidents avec conducteur sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants

Période janvier à septembre 2012



Ces données montrent une surgravité des accidents dans lesquels le conducteur était sous l'emprise des stupéfiants ou de l'alcool voire les deux.

On note, en outre, que pour quasiment la moitié des tués (48 %) dans des accidents où il y avait alcool ou stupéfiants, il y avait présence de stupéfiants.

À noter que les moyens actuels de détection de la présence de stupéfiants sont encore lourds à mettre en œuvre et ne permettent pas de réaliser des contrôles systématiques et de grande ampleur comme pour l'alcool.

A titre d'illustration le tableau ci-dessous présente les chiffres des contrôles effectués en 2012

DEPISTAGES 2012	Police	Gendarmerie	Total
Nombre de dépistages alcool effectués	12 031	117 722	129 753
Nombre de dépistages alcool positifs	375	2 367	2 742
Pourcentage de dépistages alcool positifs	3%	2%	2%
Nombre de dépistages stupéfiants effectués	379	732	1111
Nombre de dépistages stupéfiants positifs	88	224	312
Pourcentage de dépistages stupéfiants positifs	23%	31%	28%

## 5.- Les orientations d'actions de sécurité routière

---

### Bilan des actions de la période 2009/2012

#### *Tableau récapitulatif*

Les tableaux ci-après mettent en parallèle les orientations d'actions déterminées dans le précédent DGO et les actions réalisées pendant la période correspondante

**ENJEU : ACTIONS TRANSVERSALES (= TOUS ENJEUX)**

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Infrastructures</b> : avoir une « route qui pardonne »			
<p>➤ Travailler sur les obstacles fixes</p> <p>➤ Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes</p>	<p>Des travaux d'arasement de tête de pont, des suppressions d'obstacles (arbres, poteaux) et des têtes de sécurité ont été réalisés durant l'année 2012 sur les RD suivantes : 678 ; 979 ; 35 ; 62 ; 673 ; 970 ; 980 ; 466B ;89.</p> <p>De nombreuses opérations de mise en conformité des glissières (extrémités enterrées, hauteur, pose d'écrans moto) ont été exécutées sur les RD suivantes : 28 ;299 ;680A ;681 ;151 ;280 ;203 ;678 ;23 ;972 ;975 ;1083 ;906 ;106 ;187 ;173 ;980 ;</p> <p>Des travaux importants de mise en sécurité ont été réalisés entre 2011 et 2012 sur les RD :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 980 – Cluny – virage des plaines,</li> <li>▪ 678 – virage de St Christophe en Bresse,</li> <li>▪ 23/82 – Frangy en Bresse,</li> <li>▪ 996/24 – Carrefour de Quain.</li> </ul>		<p>Maintenue</p> <p>Opérations maintenues sur d'autres sections identifiées.</p>

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Formation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer des actions de sensibilisation auprès des parents qui accompagnent les enfants à l'école</li>   <li>➤ Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes (sociologues, pédo-psychiatres,...)</li>   <li>➤ Faire intervenir des spécialistes lors d'actions de sensibilisation</li> </ul>	<p>Intervention de spécialistes police et de médecins spécialistes forum IDSR (20/01/2011)  Intervention de l'AMAVIP (30/06/2011)</p> <p>Intervention ANPAA71  Intervention médecin hôpital de Chalon-sur-Saône (24/02/2012)</p>	<p>Pas d'actions réalisées</p>	<p>Non prioritaire au vu de l'accidentologie</p> <p>À axer sur les stupéfiants</p> <p>Poursuivre le partenariat avec des spécialistes</p>
<b>Éducation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Insister dans les formations sur les conséquences des accidents en terme de santé, en terme financier,...</li> </ul>	<p>Interventions très partielles d'assureurs</p> <p>Interventions de l'AMAVIP</p>	<p>Difficulté à impliquer les assureurs sur les actions de prévention</p>	<p>À défaut d'assureurs, se servir de témoignages de victimes  Travailler avec des centres de rééducation</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assortir les formations de témoignages de victimes</li> </ul>	<p>3 témoins interviennent régulièrement dans les formations</p>		
<b>Contrôles – sanctions :</b>			

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en parallèle les actions de contrôles avec les actions de prévention</li> <li>➤ Faire des actions de sensibilisation par le biais de mesures alternatives à la sanction</li> <li>➤ 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,...</li> </ul>	<p>2 actions ciblées sur les cyclomotoristes ont été faites en 2009 et 2010</p> <p>Chaque année, une action ciblée sur les automobilistes est réalisée dans le cadre de la semaine SR permettant de sensibiliser 100 personnes</p> <p>Des actions de sensibilisation auprès de personnes ayant commis des infractions, demandée par les centres d'actions éducatives sont régulièrement réalisées (environ 2 chaque année)</p> <p>Actions de contrôles ciblées en cours d'année selon l'évolution de l'accidentologie (par exemple en 2011 sur les motos)</p>	<p>Pas de contrôles directement en lien avec des actions de prévention</p> <p>Difficultés à réaliser auprès des cyclomotoristes</p>	<p>À développer à l'occasion des actions SAM</p> <p>À reconduire et développer sur les différents types d'usagers (VL, cyclomotoristes et motocyclistes)</p> <p>À maintenir</p>

## ENJEU JEUNES

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Information :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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, ...)</li> <li>➤ Faire de l'information auprès des parents avec les médias adaptés (journaux, bulletins municipaux, bulletins d'informations du conseil général, 1 mois à Mâcon,...)</li> <li>➤ Promouvoir la conduite accompagnée</li> </ul>	<p>Campagne radio avec les groupe NRJ plusieurs années de suite (2010, 2011 et 2012)            Une campagne médias web en 2011            Création d'une page Facebook en 2011            Campagne de spots SR dans les cinémas en 2012</p> <p>Parution de numéros spéciaux SR dans le JSL</p>	<p>Pas de leviers réels</p>	<p>Actions inscrites dans le plan de communication SR annuel</p> <p>Partenariat à développer avec le JSL pour des parutions régulières gratuites</p> <p>Orientation non prioritaire mais le message peut être intégré dans les interventions en lycées</p>

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Information :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inciter les communes à proposer la bourse au permis</li> </ul>	Relance faite dans le cadre des échanges avec le réseau des correspondants SR des communes	Difficulté à faire vivre le réseau des correspondants SR des communes qui devraient être un relais pour cela	
<b>Formation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire de la sensibilisation auprès des CFA en intégrant l'apprentissage de la conduite des véhicules utilitaires dans la formation des apprentis</li> </ul>	En 2012, lancement de la Formation auprès des référents « sécurité routière » désignés		Monter un programme d'actions pérennes et reproductibles dans chaque CFA
<b>Éducation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promouvoir l'intégration de la Sécurité Routière dans les programmes des écoles primaires et des collèges (lois physiques, alcool...)</li> </ul>	Aide financière pour le conseil communal des jeunes de la commune de la Chapelle-de-Guinchay pour la réalisation d'un dépliant	Susciter l'implication des enseignants	À maintenir
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étudier la prise en compte par les auto-écoles des problématiques de la SR</li> </ul>	Plusieurs séances de sensibilisation à la problématique de l'alcool dans le cadre des rendez-vous pédagogiques de la conduite accompagnée (partenariat avec l'ANPAA)	Action difficile à réaliser compte tenu de la grande disponibilité nécessaire des IDSR et du coût d'intervention de l'ANPAA	Non reconduite au vu de l'investissement nécessaire

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Information :</b>			
<p>➤ Pérenniser et renforcer les actions existantes</p>	<p>De 2009 à 2011, 52 actions ont été réalisées dans les collèges représentant 188 demi-journées et plus de 14000 jeunes sensibilisés, 27 actions dans les lycées représentant 101 demi-journée et plus de 8000 lycéens sensibilisés.</p> <p>Des subventions ont également été accordées aux établissements scolaires qui travaillent sur des projets sur la sécurité routière en collaboration avec les élèves (montant sur 4 ans : 8297 €)</p>		<p>À maintenir</p>

## ENJEU 2 ROUES MOTORISÉS

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Infrastructures</b> : avoir une « route qui pardonne »			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Agir avec les gestionnaires de voiries pour limiter les risques liés au tourne à gauche, pour éviter les problèmes de masque,...</li> </ul>	Reprise géométrie du carrefour RD 996 / RD 11 à Varennes St Sauveur.		Maintenue
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Actions en coordination avec les fédérations départementales de motards.</li> </ul>	<p>Opération de communication par l'implantation de panneaux d'information incitant à la prudence des motards et au partage de la route.</p> <p>Nouvelles implantations de glissières et lisses-motos.</p> <p>Aide financière pour la réalisation du relais Calmos à Autun.</p>		Maintenue
<b>Information</b> :			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promouvoir le port du gilet réfléchissant pour les 2 roues</li> </ul>	Distribution de brassards lors des balades motos organisées en 2012		Abandonné compte tenu de la disparition de la mesure
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire des campagnes pour rappeler les règles (éclairage, port du casque,...)</li> </ul>	Numéro spéciaux du JSL, campagne web 2011		Actions inscrites dans le plan de communication SR annuel
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inciter à l'installation</li> </ul>		Pas d'actions spécifiques sur ce	Insister sur les équipements

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<p>d'équipements pour accroître la visibilité des engins (bandes fluorescentes sur les rétroviseurs,...)</p> <p>➤ Agir auprès des professionnels pour relayer le rappel des règles auprès des jeunes et de leurs parents</p>		<p>thème mais des rappels à l'occasion des actions de sensibilisation</p> <p>Clés d'entrée à trouver</p>	<p>indispensables pour les conducteurs et pour leurs engins dans les actions de sensibilisation</p> <p>À abandonner compte tenu des difficultés</p>
<b>Formation :</b>			
<p>➤ Promouvoir des actions sur circuits sécurisés pour les 2 roues motorisés notamment</p>	<p>Chaque année, organisation de la journée moto pour 70 motards dont 2/3 des jeunes permis sur le circuit de Bresse</p>		<p>À maintenir</p>
<b>Éducation :</b>			
<p>➤ Sensibiliser les professionnels des 2 roues motorisés</p>		<p>Pas d'actions réalisées : nécessite une approche via la communication et une imprégnation de ce milieu professionnel</p>	<p>Mission à confier au chargé de mission 2 roues motorisés de Saône-et-Loire</p>
<p>➤ Proposer des stages de formation complémentaire à la conduite</p>	<p>Intervention du moto-club Dardon-Gueugnon auprès des élèves de 4ème qui consiste à</p>		<p>À maintenir</p>

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire des actions de sensibilisation auprès des futurs mécaniciens (CFA, lycée professionnels...)</li> </ul>	<p>rappeler les règles et à les mettre en application en suivant un parcours en deux-roues : sur 3 ans (2009-2011), 50 actions menées représentant 66 journées et 1600 jeunes sensibilisés,</p> <p>Balade moto encadrée par des professionnels et les forces de l'ordre (1 en 2009 et 2010, 2 en 2011 et 1 en 2012)</p> <p>Lancement de l'opération « 1 motard = 1 parrain » fin 2011.</p>		<p>A intégrer au programme d'interventions en CFA (cf enjeu jeunes)</p>
<b>Contrôles – sanctions :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adapter les contrôles à ces usagers (contrôles avec personnels banalisés, tranches horaires et lieux)</li> </ul>			<p>À maintenir</p>

## ENJEU ALCOOL

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Information :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promouvoir la fête sans alcool</li> <li>➤ Faire des campagnes pour lutter contre la banalisation de la consommation d'alcool</li> </ul>	<p>Une campagne presse écrite en 2010</p>	<p>Pas de levier d'action</p>	<p>Non reconduite</p> <p>Actions inscrites dans le plan de communication SR annuel</p>
<b>Formation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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»),</li> <li>➤ S'efforcer de faire passer les messages par des personnes de même milieu (auprès de jeunes par des jeunes,...)</li> </ul>	<p>Thèmes abordés dans toutes les actions de sensibilisation</p> <p>Utilisation des lunettes alcool pour faire prendre conscience de l'incidence de l'alcool sur les comportements</p> <p>Mise en service et utilisation d'un bar pédagogique pour informer sur les doses</p> <p>Partenariat IUT de Chalon-sur-Saône</p> <p>Action lycée Dumaine,</p> <p>Action lycée Jeanne d'Arc de Paray-le-Monial</p>	<p>Difficultés à associer de jeunes bénévoles</p>	<p>À maintenir</p> <p>À maintenir dans le cadre d'opérations SAM</p>
<b>Éducation :</b>			

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer le programme « SAM, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » et capitaine de soirée, pas seulement avec les discothèques</li> <li>➤ Agir auprès des commerçants qui vendent de l'alcool</li> <li>➤ Inclure la prévention « alcool » dès le primaire</li> </ul>	<p>Actions SAM pour les étudiants de l'ENSAM,          Actions SAM pour les jeunes du rallye Burgonde          Quelques actions SAM auprès de discothèques          Travail en partenariat avec la Prévention routière</p>	<p>Difficultés à trouver des IDSR pour intervenir la nuit</p> <p>Pas d'actions réalisées : nécessite une approche via la communication et une imprégnation de ce milieu professionnel</p> <p>Ce thème n'est pas la priorité abordée pour ces tranches d'âge</p>	<p>À maintenir          Partenariat à développer avec la Prévention routière ou externaliser par le biais d'autres associations</p> <p>Non reconduite</p> <p>Non reconduite</p>
<b>Contrôles – sanctions :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adapter les contrôles aux nouvelles habitudes de consommation (stupéfiants)</li> </ul>	<p>Les contrôles routiers sur les stupéfiants ont augmenté très sensiblement (+ XX % entre 2011 et 2012)</p>	<p>Le coût des tests salivaires est un frein au développement des contrôles sur la consommation de stupéfiants</p>	<p>À maintenir dans la limite des budgets alloués</p>

## ENJEU VITESSE

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Infrastructures</b> : avoir une « route qui pardonne »			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travailler sur les zones tampons à l'entrée des agglomérations</li>   <li>➤ Adapter la signalisation à l'environnement (cohérence)</li> </ul>	<p>Dans le cadre de l'analyse des projets d'aménagement (Agence Technique Départementale (ATD), amendes de police et avis sur aménagements communaux), le CG71 a un rôle de conseil et de contrôle auprès des maires et dans ces cas peut préconiser si le contexte est adapté la réalisation de « zones tampons ».</p> <p>Les analyses de terrain, les secteurs où se sont déroulés des accidents, les données de la base d'accidentologie, les projets de renforcement, de modification de la voirie font l'objet d'un relevé de signalisation et d'analyses de la cohérence suivies de corrections lorsque nécessaire.</p>		<p>Maintenue</p> <p>Maintenue</p>
<b>Information :</b>			

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Communiquer sur les lois physiques liées à la météo, aux infrastructures et rappeler que la vitesse autorisée n'est qu'un indicateur maximal</li> </ul>			Thème à développer et intégrer dans le plan de communication SR
<b>Formation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prôner l'utilisation des régulateurs et limiteurs de vitesse en l'accompagnant de formation/information sur leur bon usage</li> <li>➤ Promouvoir l'éco-conduite</li> </ul>	Notions d'écoconduite évoquées dans certaines actions de sensibilisation SR		<p>Non reconduite mais message passer dans les interventions</p> <p>Non reconduite mais message passer dans les interventions</p>
<b>Éducation :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promouvoir et aider à la mise en place de PPRR (plan de prévention des risques routiers) dans les entreprises</li> </ul>	Envoi du guide CARSAT à toutes les entreprises de transport du département (2011)		À prôner à l'occasion d'interventions en entreprises
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire apprendre l'usage de la</li> </ul>	Partenariat avec la DIR pour la		À développer dans le cadre

<b>ORIENTATIONS PRÉVUES</b>	<b>RÉALISÉ</b>	<b>ANALYSE DE L'ÉCART</b>	<b>ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION</b>
route, savoir la partager (zones de chantiers,...)	journée annuelle de sensibilisation auprès des usagers et des agents de la RCEA		
➤ Sensibiliser au fait que la vitesse n'est pas synonyme de gain de temps et inclure cette notion dans les formations	Formation « argumentaire vitesse » pour les IDSR et thème abordé dans les actions de sensibilisation	Pas d'actions spécifiques mais intégration de ce sujet dans les actions SR	d'actions spécifiques

## ENJEU REFUS DE PRIORITÉ

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<b>Infrastructures</b> : avoir une « route qui pardonne »			
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Agir avec les gestionnaires de voiries pour limiter les risques liés au tourne à gauche, pour éviter les problèmes de masque,...</li> </ul>	<p>Reprise géométrie du carrefour RD 996 / RD 11 à Varennes St Sauveur.</p>		Maintenue
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Échanger avec les gestionnaires et les alerter sur l'évolution de cette accidentologie</li> </ul>	<p>La création récente (2010) de la base d'accidentologie du CG71a fait qu'il était difficile jusqu'à fin 2012 de faire des analyses sur l'évolution des accidents. Après plus de deux années d'existence, la base va permettre de travailler sur des zones accidentogènes et dans ce cadre de communiquer avec d'autres gestionnaires.</p>		Maintenue
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travailler sur les régimes de priorité à l'intérieur d'une même agglomération</li> </ul>	<p>Dans le cadre de l'analyse des dossiers (Agence Technique Départementale (ATD), amendes de police et avis sur aménagements communaux), le CG71 est force de proposition dans ce domaine.</p>		Maintenue

ORIENTATIONS PRÉVUES	RÉALISÉ	ANALYSE DE L'ÉCART	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION
<p><b>Information :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire des campagnes de sensibilisation grand public sur la problématique des refus de priorité</li> <li>➤ Informer les auto-écoles pour qu'elles mettent en avant le problème des refus de priorité dans leur formation</li> </ul>		<p>La solution pourrait être la diffusion d'un dépliant sur le sujet</p>	<p>Thème à développer et intégrer dans le plan de communication SR</p> <p>Non reconduite</p>
<p><b>Formation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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,..</li> </ul>	<p>Thème ajouté dans les séances de sensibilisation et particulièrement auprès des seniors</p>		<p>À maintenir notamment auprès des seniors</p>
<p><b>Éducation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les plus jeunes sur la problématique des refus de priorité souvent peu mis en avant par rapport à d'autres facteurs comme l'alcool et la vitesse</li> <li>➤ Alerter sur les mauvaises habitudes prises sur des trajets courts et habituels</li> </ul>	<p>Cela a pu être fait à l'occasion d'actions de sensibilisation SR</p>		<p>Non reconduite mais message passer dans les interventions</p> <p>Non reconduite mais message passer dans les interventions</p>
<p><b>Contrôles – sanctions :</b></p>			

<b>ORIENTATIONS PRÉVUES</b>	<b>RÉALISÉ</b>	<b>ANALYSE DE L'ÉCART</b>	<b>ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Renforcer les contrôles sur les infractions « refus de priorité » avec véhicules et personnels banalisés (comme pour la vitesse, l'usager doit admettre l'importance du respect de la règle en la matière)</li> <li>➤ Mettre en place des systèmes automatisés dans les carrefours les plus dangereux</li> </ul>		<p>Pas de dispositifs adaptés</p>	<p>À maintenir</p> <p>Non reconduite</p>

---

**Orientation d'actions  
pour la période  
2013/2017**

**Tableau récapitulatif** Suivant le constat et les analyses réalisées précédemment , les orientations d'actions du nouveau DGO sont récapitulés par enjeu dans les tableaux ci-après .

**ENJEU : ACTIONS TRANSVERSALES (= TOUS ENJEUX)**

<b>ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017</b>
<b>Infrastructures : avoir une « route qui pardonne »</b>
➤ Travailler sur les obstacles fixes
➤ Travailler sur la sécurisation de certaines sections de routes
<b>Formation :</b>
➤ Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes du thème « stupéfiants » (sociologues, pédo-psychiatres, policiers, gendarmes...)
➤ Faire intervenir des spécialistes lors d'actions de sensibilisation
<b>Éducation :</b>
➤ Utiliser des témoignages de victimes pour montrer les conséquences des accidents (sur la santé, financières, sociales...)
<b>Contrôles – sanctions :</b>
➤ Mettre en parallèle les actions de contrôles avec les actions de prévention à l'occasion d'actions SAM
➤ Faire des actions de sensibilisation par le biais de mesures alternatives à la sanction ciblées par type d'usagers (cyclomotoristes, motocyclistes, automobilistes)
➤ 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,...

## ENJEU JEUNES

<b>ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017</b>	
<b>Information :</b>	
➤	Développer des campagnes de communication avec les médias adaptés aux jeunes, à des périodes 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 le principe de la bourse au permis
<b>Formation :</b>	
➤	Inciter et aider à la mise en œuvre d'un programme d'actions annuels dans chaque CFA
<b>Éducation :</b>	
➤	Promouvoir l'intégration de la Sécurité Routière dans les programmes des écoles primaires et des collèges (lois physiques, alcool...)
➤	Poursuivre les actions existantes dans les milieux fréquentés par les jeunes

## ENJEU 2 ROUES MOTORISÉS

<b>ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017</b>	
<b>Infrastructures :</b>	avoir une « route qui pardonne »
➤	Agir avec les gestionnaires de voiries pour limiter les risques liés au tourne à gauche, pour éviter les problèmes de masque,...
<b>Information :</b>	
➤	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,...)
<b>Formation :</b>	
➤	Promouvoir des actions sur circuits sécurisés pour les 2 roues motorisés
<b>Éducation :</b>	
➤	Solliciter le chargé de mission 2 roues motorisés pour sensibiliser les professionnels des 2 roues motorisés
➤	Proposer des formations complémentaires à la conduite
➤	(cf action CFA dans enjeu Jeunes)
<b>Contrôles – sanctions :</b>	
➤	Adapter les contrôles à ces usagers (contrôles avec personnels banalisés, tranches horaires et lieux)

## ENJEU ALCOOL

<b>ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017</b>	
<b>Information :</b>	
➤	Faire des campagnes pour lutter contre la banalisation de la consommation d'alcool (= intégrer ce thème dans le plan de communication SR annuel)
<b>Formation :</b>	
➤	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»),
➤	S'efforcer de faire passer les messages par des personnes de même milieu (auprès de jeunes par des jeunes dans les soirées SAM...)
➤	Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes du thème (sociologues, pédo-psychiatres, police, gendarmerie)
<b>Éducation :</b>	
➤	Faire plusieurs actions « SAM, capitaine de soirée » auprès des établissements de nuit en partenariat avec la Prévention routière et en externalisant éventuellement avec d'autres associations
➤	Faire intervenir des spécialistes lors d'actions de sensibilisation
<b>Contrôles – sanctions :</b>	
➤	Adapter les contrôles aux nouvelles habitudes de consommation (stupéfiants) dans la limite des budgets alloués

## ENJEU VITESSE

ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017
<b>Infrastructures :</b> avoir une « route qui pardonne »
➤ Travailler sur les zones tampons à l'entrée des agglomérations
➤ Adapter la signalisation à l'environnement (cohérence)
<b>Information :</b>
➤ Communiquer sur les lois physiques liées à la météo, aux infrastructures et rappeler que la vitesse autorisée n'est qu'un indicateur maximal (= intégrer ce thème dans le plan de communication SR annuel en privilégiant certaines périodes)
<b>Formation :</b>
➤ Promouvoir l'éco-conduite
<b>Éducation :</b>
➤ Développer ce thème dans les actions en entreprises et inciter à la mise en place de plans de prévention du risque routier
➤ Sensibiliser à la notion de vitesse adaptée aux circonstances

## ENJEU REFUS DE PRIORITÉ

ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017
<b>Infrastructures :</b> avoir une « route qui pardonne »
➤ 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 l'infrastructure des carrefours (visibilité, lisibilité)
➤ Travailler sur les régimes de priorité à l'intérieur d'une même agglomération
<b>Information :</b>
➤ Faire des campagnes de sensibilisation grand public sur la problématique des refus de priorité (= intégrer ce thème dans le plan de communication SR annuel)
<b>Formation :</b>
➤ Inclure un volet «priorité» dans les différentes formations et plus particulièrement auprès des seniors : rappeler les règles, la vigilance, la notion de vision périphérique, le partage de la rue,..
<b>Contrôles – sanctions :</b>
➤ Renforcer les contrôles sur les infractions « refus de priorité » avec véhicules et personnels banalisés (comme pour la vitesse, l'usager doit admettre l'importance du respect de la règle en la matière)

## ENJEU STUPÉFIANTS

ORIENTATIONS DGO 2013 - 2017
<b>Information :</b>
➤ Intégrer ce thème dans le plan de communication SR annuel
<b>Formation :</b>
➤ 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»),
➤ S'efforcer de faire passer les messages par des personnes de même milieu (auprès de jeunes par des jeunes,...)
➤ Faire des formations d'IDSR avec des spécialistes du thème (sociologues, pédo-psychiatres, formateurs relais anti-drogues de la police et de la gendarmerie)
<b>Éducation :</b>
➤ Faire des interventions avec des spécialistes du thème (sociologues, pédo-psychiatres, formateurs relais anti-drogues de la police et de la gendarmerie)
➤ Faire passer les messages via les clubs sportifs
➤ Adapter les contrôles aux nouvelles habitudes de consommation

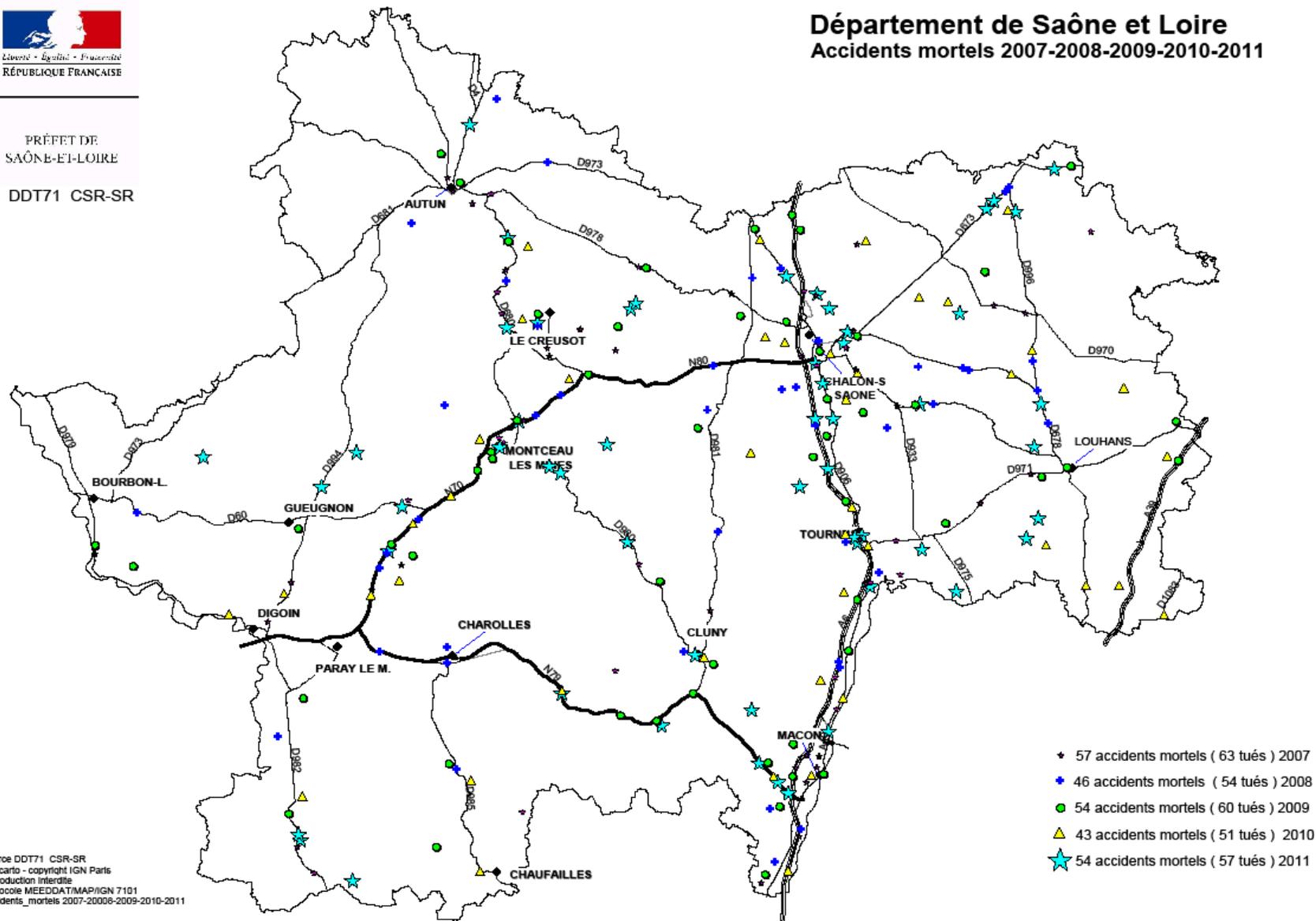
# Carte des accidents mortels



PRÉFET DE  
SAÔNE-ET-LOIRE

DDT71 CSR-SR

Département de Saône et Loire  
Accidents mortels 2007-2008-2009-2010-2011



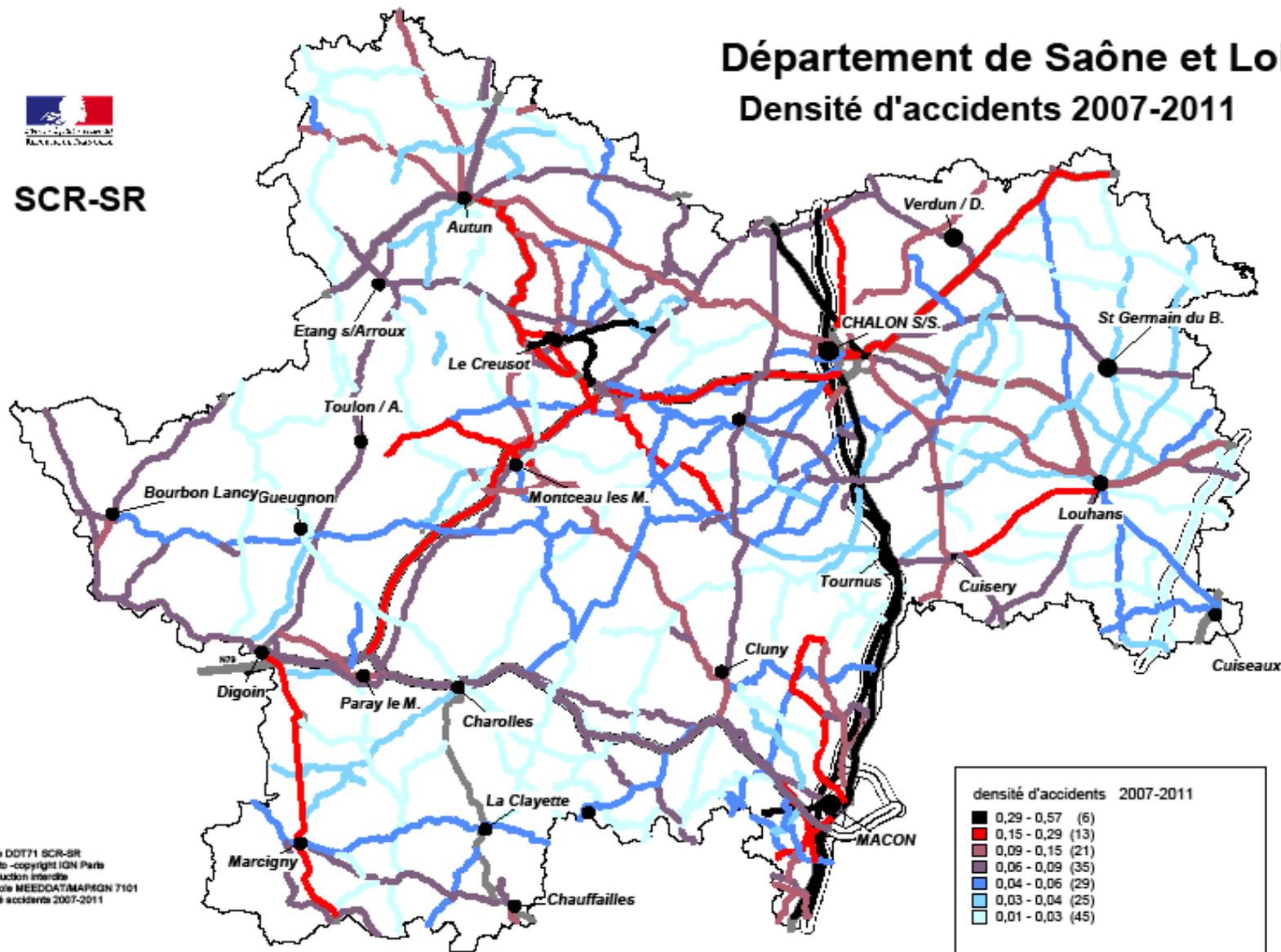
source DDT71 CSR-SR  
BD carto - copyright IGN Paris  
reproduction interdite  
protocole MEEDDAT/MAP/IGN 7101  
accidents\_mortels 2007-2008-2009-2010-2011

# Carte des densités



SCR-SR

## Département de Saône et Loire Densité d'accidents 2007-2011



Source DDT71 SCR-SR  
bd carto - copyright IGN Paris  
reproduction interdite  
protocole NEEDOATMAPIGN 7101  
densité accidents 2007-2011