



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

La Sécurité Routière dans l'Ain

Document Général d'Orientations 2023-2027

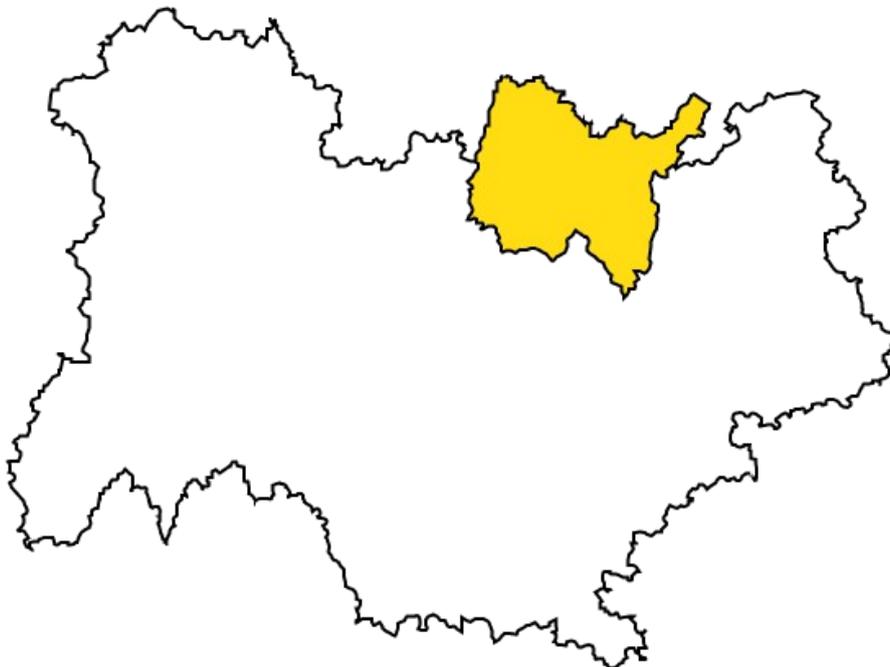


Table des matières

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Le diagnostic territorial partagé.....	5
2.1. Présentation générale du département.....	5
2.1.1. Situation géographique.....	5
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	6
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	9
2.1.4. Risque routier professionnel.....	13
2.1.5. Réseau routier.....	14
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération, hors autoroute.....	17
2.2.1. Typologie des accidents.....	17
2.2.2. Modes doux.....	18
2.2.3. Deux roues motorisés (cyclo et moto).....	20
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	22
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération, hors autoroute.....	24
2.3.1. Typologie des accidents.....	24
2.3.2. Modes doux.....	25
2.3.3. Deux roues motorisés (cyclo et moto).....	27
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	29
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	30
2.4.1. Typologie des accidents.....	30
2.4.2. Motos.....	30
2.5. Synthèse du diagnostic territorial.....	33
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience.....	33
3.1. Suivi des données de l'accidentalité par enjeu.....	33
3.2. Suivi des orientations d'actions par enjeu.....	35
3.3. Utilisation des crédits affectés par enjeu.....	37

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	39
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	39
4.2. Les orientations d'actions.....	39
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	41
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	41
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	41
5.3. Modalités du suivi du DGO.....	44
5.4. Conclusion.....	44

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Malgré les efforts du pôle sécurité routière État-Département et de ses partenaires (forces de l'ordre, associations, collectivités...) dans la lutte contre l'insécurité routière, l'accidentalité du département de l'Ain reste préoccupante : 38 tués par an en moyenne sur la période 2017-2021, avec un pic à 43 tués en 2020, dans un contexte de circulation limitée du fait des restrictions sanitaires alors en vigueur. Cette même année, un relâchement des comportements accompagné de nombreuses incivilités routières et de comportements déviants (notamment de grands excès de vitesse) avait effectivement été relevé.

Le DGO 2023-2027 a pour vocation de donner un nouvel élan au pôle sécurité routière et à ses partenaires dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, au regard des enjeux prioritaires.

Ainsi, il est apparu nécessaire de mener une réflexion particulière pour élaborer ce document de façon optimale, afin de le décliner périodiquement dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière annuels (PDASR).

1.2. La démarche d'élaboration

Conformément aux consignes de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) a produit un diagnostic territorial d'accidentalité durant la période estivale 2022 et jusqu'au mois d'octobre.

Un comité de pilotage « spécial DGO », tenu le 16 septembre 2022, a constitué l'étape de lancement de la démarche de réflexion qui s'est ensuivi.

Une séance d'intelligence collective a été organisée le 18 octobre 2022 par la direction départementale des territoires (DDT). Cet atelier de réflexion, intitulé «Orientations d'actions relatives aux enjeux du DGO » et animé par le laboratoire d'innovation interministériel "Ainter'Lab", a permis de dégager des orientations d'actions issus des enjeux prioritaires retenus en amont, selon les directives de la délégation à la sécurité routière (DSR). Les services de l'État ont associé de nombreux partenaires à cette occasion afin de bénéficier de l'expérience et de l'expertise d'un nombre important d'acteurs :

Association d'aide aux victimes du département de l'Ain (AVEMA),
Association Bad Kops,
Association des maires de France de l'Ain,
Association Ligue contre la violence routière de l'Ain,

Carsat Rhône-Alpes - Antenne de l'Ain,
Collectivités territoriales (Département, Grand Bourg Agglomération, communes),
Écoles de conduite,

Forces de l'ordre (police et gendarmerie, nationales, polices municipales),
Mission locale de Valserhône,
Service départemental d'incendie et de secours.

Association Allô victimes France,

Association Génération Mouvement,
Association des maires ruraux de l'Ain,
Association Ligue contre la violence routière du Jura,
Centre de rééducation Orcet-Mangini,
Direction académique des services de l'Éducation nationale et le réseau Canopé,
Fédération française des motards en colère,
Gestionnaires autoroutiers (APRR et ATMB),
Pôle sécurité routière (IDSR, CM2RM),



L'ensemble des contributions a été pris en compte et synthétisé par le pôle sécurité routière. Certaines d'entre elles, ne relevant pas de son champ d'action, ont été transmises aux services compétents ou à la délégation de la sécurité routière du ministère de l'Intérieur.

Calendrier de l'élaboration du DGO 2023-2027 :

- Lancement de la démarche le 16 septembre 2022 en comité de pilotage sécurité routière coprésidé par Madame la préfète et Monsieur le président du Département : échanges sur les enjeux nationaux et éventuels enjeux locaux ;
- Élaboration du diagnostic territorial d'accidentalité par l'observatoire de la direction départementale des territoires sur la période 2017-2021 suivant les consignes de l'ONISR ;
- Réalisation d'un bilan des orientations d'actions du DGO 2018-2022 par catégories d'enjeux ;
- Renforcement de la démarche partenariale : atelier d'intelligence collective sur les orientations d'actions par enjeux avant synthèse des travaux, le 18 octobre 2022 ;
- Rédaction du DGO dès novembre 2022 ;
- Signature du document final par Madame la préfète et Monsieur le président du Département le 17 mars 2023 avant envoi au bureau des politiques de l'animation locale (BPAL) de la DSR.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Le département de l'Ain se situe au nord-est de la région Auvergne-Rhône-Alpes, à la croisée des axes nord-sud et est-ouest qui relient les grandes régions européennes. L'Ain représente 8,3 % de la superficie de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Territoire dynamique, il est positionné au cœur des réseaux de communication européens. Bénéficiant de l'influence des métropoles de Lyon et de Genève, de l'agglomération mâconnaise et l'unité urbaine de Chambéry – Aix-les-Bains, l'Ain présente un développement démographique exceptionnel (dixième département enregistrant le meilleur taux démographique au niveau national) et un taux de croissance moyen annuel de 1 % entre 2012 et 2017. Il s'agit du troisième département exportateur de la région Auvergne-Rhône-Alpes, où les entreprises trouvent des conditions favorables à leur développement dans un environnement préservé.

Délimité par le Rhône et la Saône à l'est, au sud et à l'ouest, le département de l'Ain comprend deux territoires aux reliefs contrastés : l'ouest du département est un territoire de plaines (avec la Bresse au nord et le plateau de la Dombes au sud), et le Bugey constitue la partie sud du massif du Jura. Enfin, le Pays de Gex est une zone de plaine enclavée entre la Suisse et les sommets du Jura.

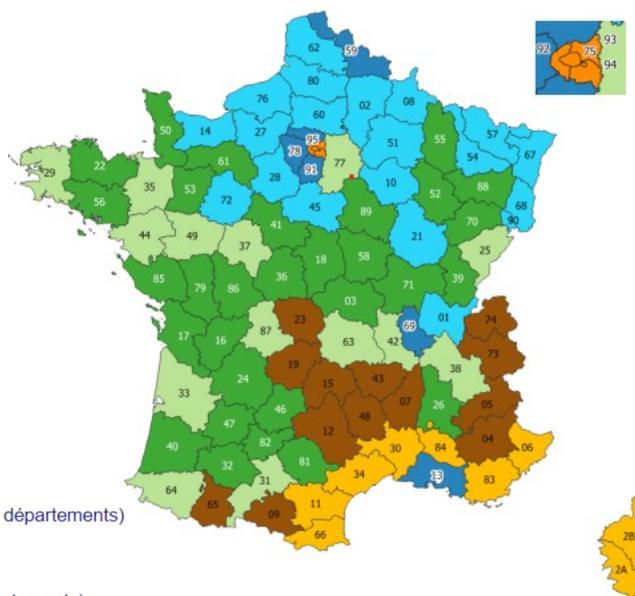
En 2019, l'Ain comptait :

- 652 432 habitants ;
- 113,2 habitants / km² (densité supérieure à celle de la France entière, alors de 105,9 habitants /km²).

Le dynamisme économique du département repose donc en partie sur sa **grande connexion avec les métropoles** (routes, autoroutes, gares...).

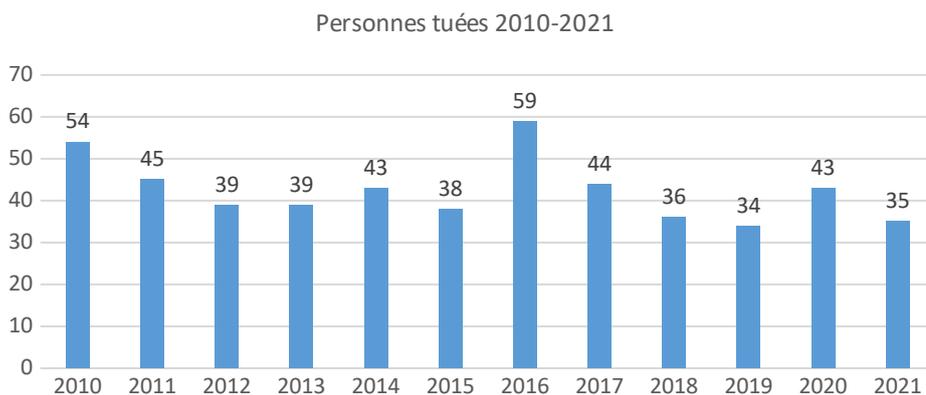
Afin de dresser un comparatif entre départements français faisant face à des problématiques similaires liées à leur géographie et à leur densité de population, l'ONISR a opté pour un classement par catégories de « familles », selon de multiples critères afin de dégager des enjeux communs. L'Ain appartient à la famille des départements "multipolarisés" (ILSR5), c'est-à-dire que son activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Cette famille comprend les départements suivants : 01, 02, 08, 10, 14, 21, 27, 28, 45, 51, 54, 57, 60, 62, 67, 68, 72, 76, 80, 90.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).



2.1.2. Mortalité routière, les victimes

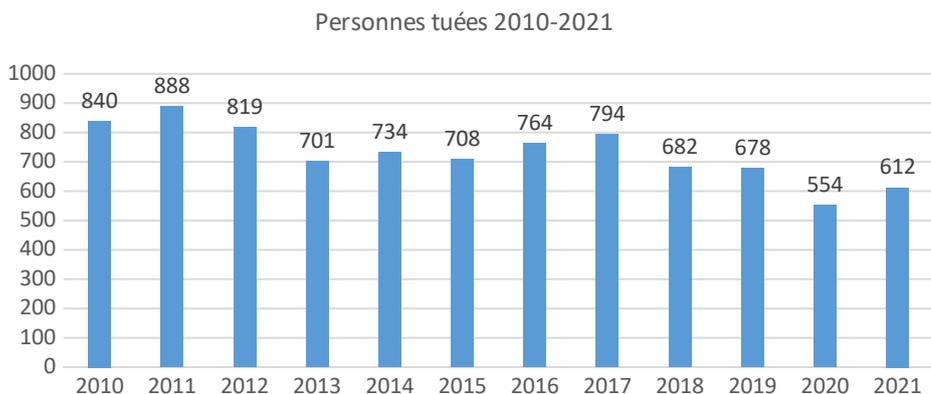
- **Evolution de la mortalité (2010-2021)**



► La mortalité est comprise entre 34 (2019) et 59 (2016) avec une moyenne de 42 tués sur l'ensemble de la période (2010-2021). Nous pouvons noter une augmentation notable de la mortalité routière en 2020 (43 tués) par rapport à 2019 (34 tués), contrairement aux données nationales et régionales et malgré les restrictions des déplacements liées à la pandémie.

► On observe donc une évolution atypique de la mortalité routière pour le département de l'Ain. En effet, bien que la tendance soit plutôt à la baisse, on relève, toutefois, des pics ponctuels en 2014, 2016 et 2020.

Comparaison avec la famille des ILSR5



► Contrairement au département de l'Ain, le nombre de tués diminue logiquement en 2020 du fait de la diminution du trafic routier liée à la pandémie et augmente à nouveau en 2021.

- **Nombre total de tués sur 5 ans**

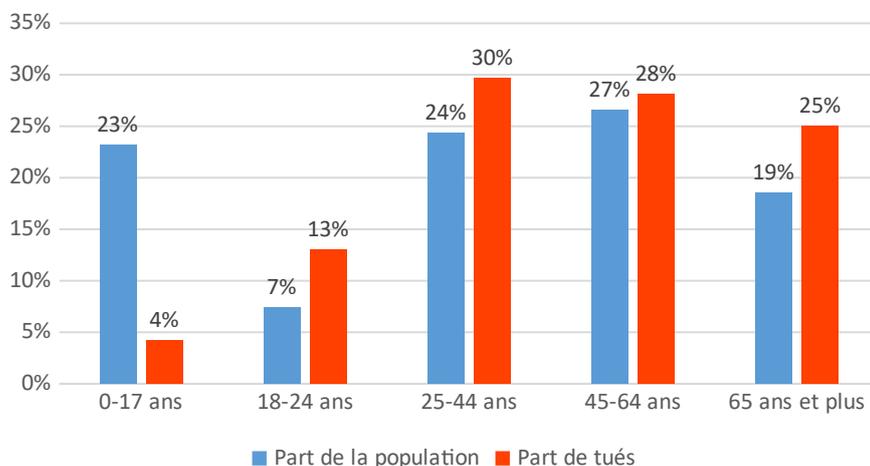
► Le nombre total de tués sur 5 ans (2017-2021) est de 192.

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / Comparaison avec les départements de la même famille (départements multipolarisés) et la France métropolitaine**

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par million d'habitants par an
Département de l'Ain	38	58
Famille I L S R 5 (départements multi-polarisés)	33	48
France métropolitaine	32	47

- La moyenne de 38 tués par an pour le département de l'Ain est supérieure à celle de la famille ILSR5 et de la France métropolitaine (respectivement 33 et 32 tués).
- La moyenne de 58 tués par millions d'habitants par an de l'Ain est supérieure à celle de la famille ILSR5 et de la France métropolitaine (respectivement 48 et 47 tués).

- **Répartition de la population et des tués par tranche d'âge (2017-2021)**

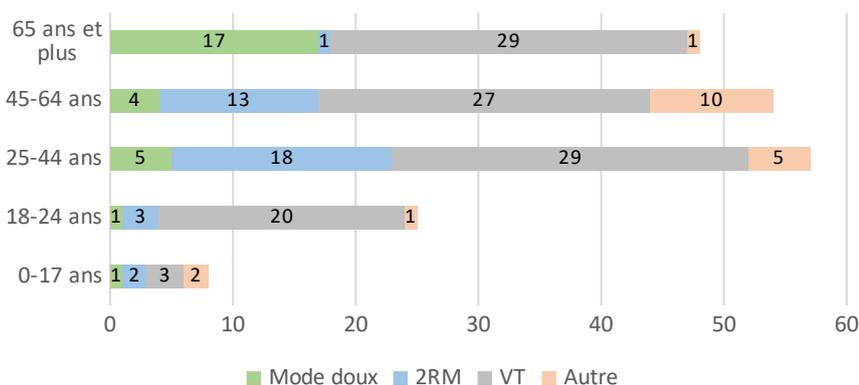


- La tranche d'âge des 18-24 ans représente 13 % des tués alors que celle-ci ne constitue que 7 % de la population.
- La tranche d'âge des 25-44 ans représente 30 % des tués alors que celle-ci ne constitue que 24 % de la population. Cette catégorie de population représente la majorité des tués dans l'Ain.
- La tranche d'âge des plus de 65 ans représente 25 % des tués alors que celle-ci ne constitue que 19 % de la population.

Comparaison avec la famille des ILSR5

- La répartition des tués par tranches d'âge est en moyenne équivalente à celle du département de l'Ain.

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)**



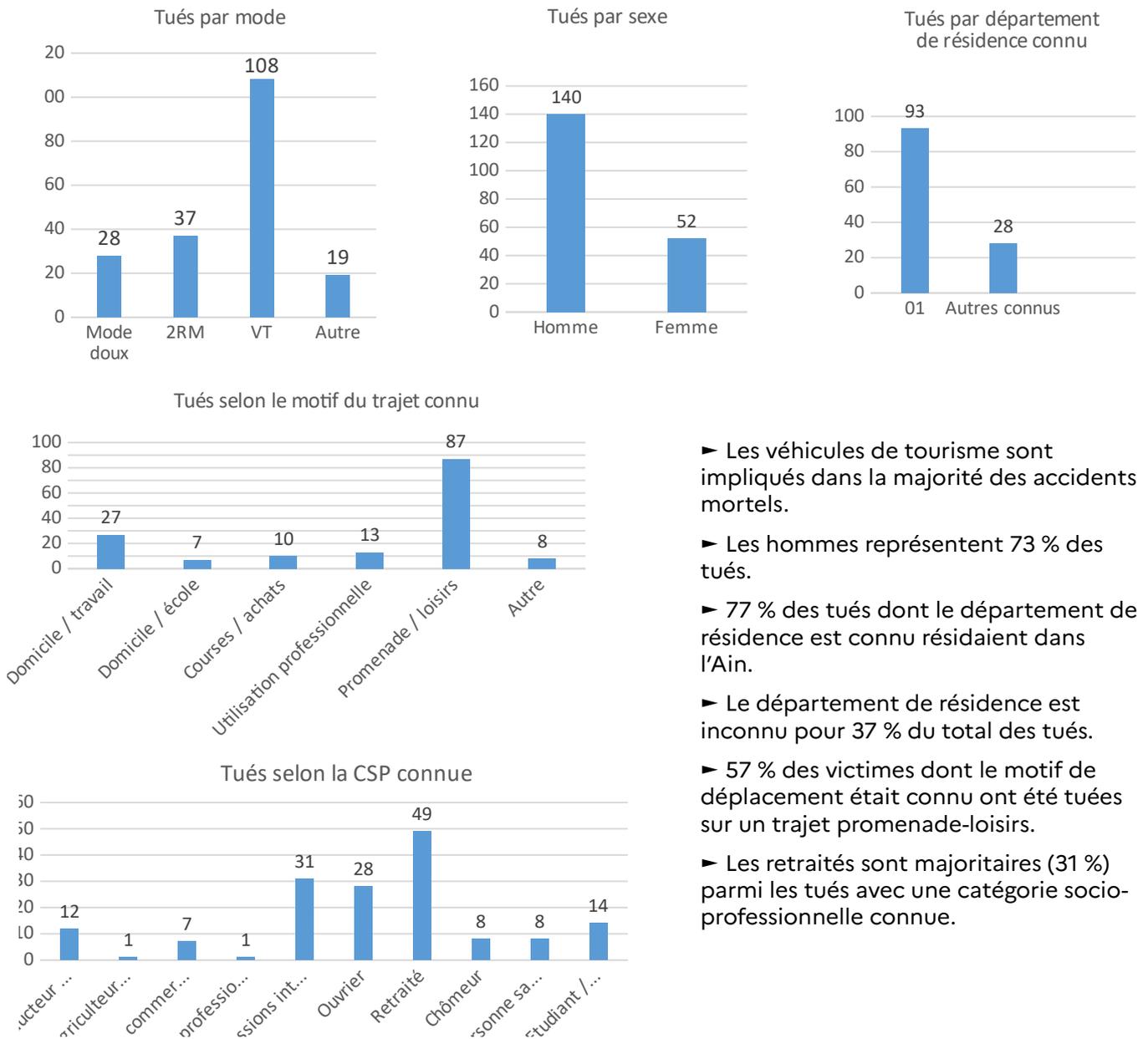
- La majorité des accidents mortels, toutes classes d'âge confondues, implique au moins un véhicule de tourisme.
- La part des tués impliquant au moins un mode doux chez les 65 ans et plus est significativement supérieure aux autres tranches d'âge (61 %).

► La part des tués impliquant au moins un deux-roues motorisé chez les 25-44 ans est supérieure aux autres tranches d'âge (49 %).

Comparaison avec la famille des ILSR5

► La part des tués par mode de déplacement et l'âge est équivalente à celle du département de l'Ain.

- **Nombre de tués par mode, sexe, département de résidence, motif de trajet connu, CSP, valeurs et % (2017-2021)**



► Les véhicules de tourisme sont impliqués dans la majorité des accidents mortels.

► Les hommes représentent 73 % des tués.

► 77 % des tués dont le département de résidence est connu résidaient dans l'Ain.

► Le département de résidence est inconnu pour 37 % du total des tués.

► 57 % des victimes dont le motif de déplacement était connu ont été tuées sur un trajet promenade-loisirs.

► Les retraités sont majoritaires (31 %) parmi les tués avec une catégorie socio-professionnelle connue.

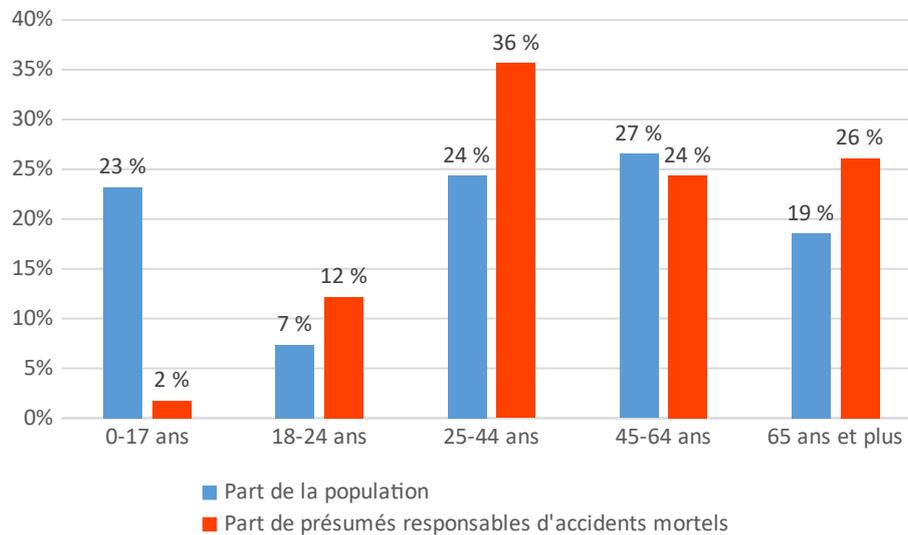
Comparaison avec la famille des ILSR5

► La répartition des tués selon le mode, le sexe, le département de résidence, le motif de trajet et la CSP est équivalente à celle du département de l'Ain.

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Note : seules les données relatives aux présumés responsables depuis l'année 2019 sont considérées comme fiabilisées par l'ONISR.

- **Répartition par âge de la population 2021 (dernier recensement) et des présumés responsables 2019 à 2021**

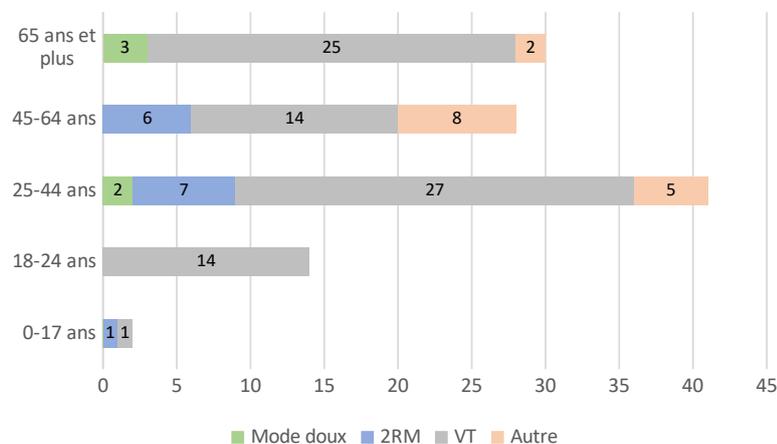


- La tranche d'âge des 18-24 ans représente 12 % des présumés responsables d'accidents mortels alors que celle-ci ne constitue que 7 % de la population.
- La tranche d'âge des 25-44 ans représente 36 % des présumés responsables d'accidents mortels alors que celle-ci ne constitue que 24 % de la population.
- La tranche d'âge des 65 ans et plus représente 26 % des présumés responsables d'accidents mortels alors que celle-ci ne constitue que 19 % de la population.

Comparaison avec la famille des ILSR5

- La répartition des présumés responsables par tranches d'âge est en moyenne équivalente à celle du département de l'Ain, excepté pour les 18-24 ans (+7 %) et les 65 ans et plus (-8 %).

- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement et par âge (2019 à 2021)**

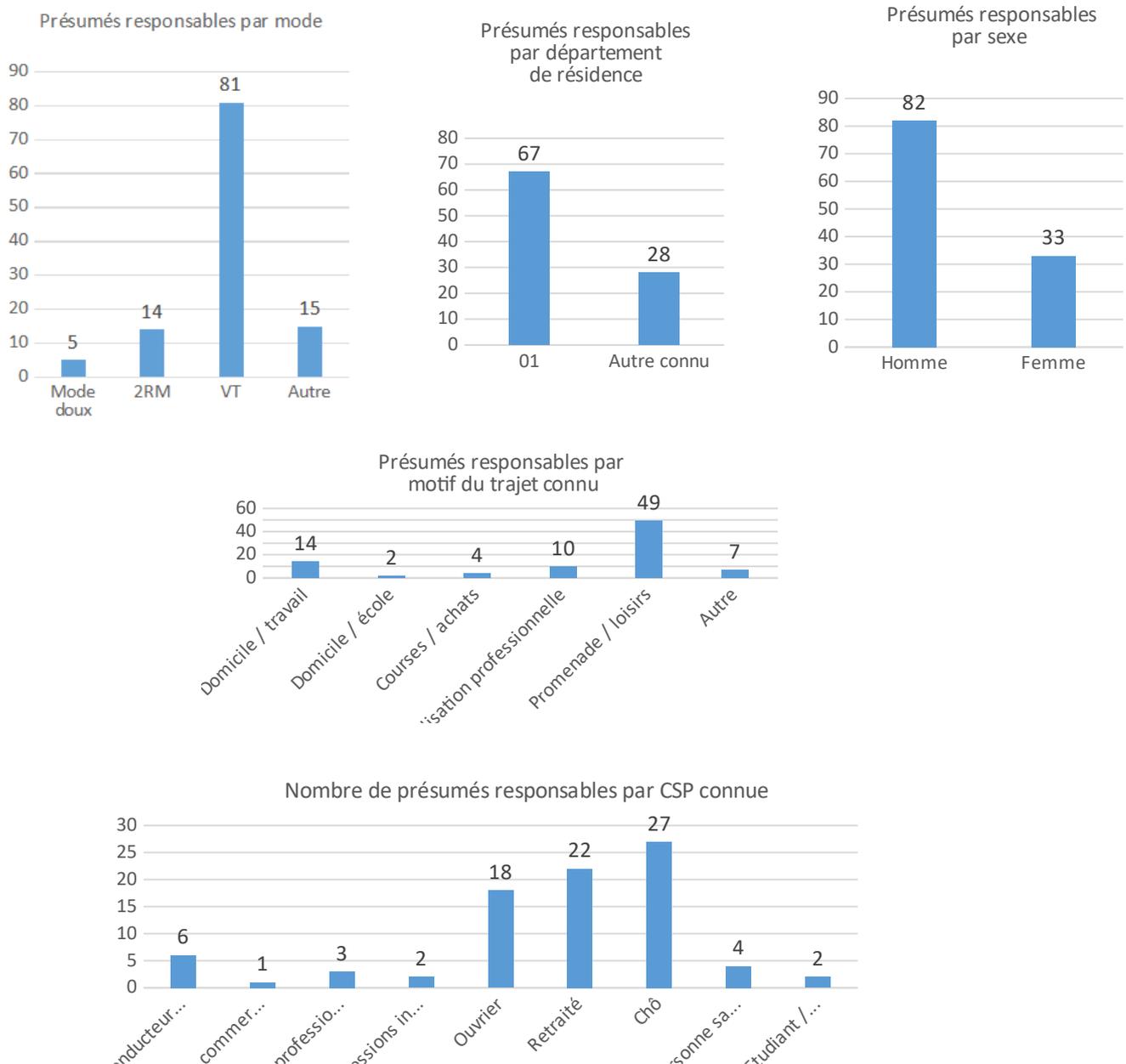


- ▶ 70 % des présumés responsables d'accidents mortels, toutes tranches d'âge confondues, sont des automobilistes dont 34 % sont âgés de 25 à 44 ans et 31 % ont 65 ans et plus.
- ▶ 12 % des présumés responsables d'accidents mortels, toutes tranches d'âge confondues, sont des conducteurs de 2RM dont 50 % sont âgés de 25 à 44 ans et 43 % ont entre 45 et 64 ans.

Comparaison avec la famille des ILSR5

- ▶ 64 % des présumés responsables d'accidents mortels, toutes tranches d'âge confondues, sont des automobilistes dont 35 % sont âgés de 25 à 44 ans et 21 % ont 65 ans et plus.
- ▶ 14 % des présumés responsables d'accidents mortels, toutes tranches d'âge confondues, sont des conducteurs de 2RM dont 36 % sont âgés de 25 à 44 ans et 31 % ont entre 45 et 64 ans.

- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode, sexe, département de résidence, motif de trajet connu, CSP, valeurs et % (2019-2021)**



NB : - Département de résidence inconnue : 17 %

- Motif trajet inconnu : 25 %

- Motif CSP inconnu : 26 %

- La majorité des présumés responsables sont des automobilistes (70 %).
- Les hommes représentent 71 % des présumés responsables.
- Parmi les départements de résidence connus, la majorité des présumés responsables sont originaires de l'Ain (70 %).
- Parmi les accidents mortels avec motif de trajet connu, les présumés responsables sont, pour la majorité d'entre eux, en déplacement « promenade-loisirs » (57 %).
- Les chômeurs sont majoritaires (32 %) parmi les présumés responsables avec une catégorie socio-professionnelle connue suivis des retraités (26 %).

Comparaison avec la famille des ILSR5

► La répartition des présumés responsables d'accidents mortels selon le mode, le sexe, le département de résidence, le motif de trajet et la CSP est équivalente à celle du département de l'Ain à l'exception des retraités qui sont majoritaires contrairement au département de l'Ain où se sont les chômeurs.

- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)

Facteurs *	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	31	2	33
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	11	2	13
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	5	2	7
Alcool et stupéfiant	8	2	10
Inattention-Téléphone	9	11	20
Non respect de la priorité	12	6	18
Malaise	11	4	15
Somnolence-Fatigue	2	0	2
Médicaments	0	1	1
Contresens	2	1	3
Dépassement dangereux	5	1	6
Changement de file	2	2	4
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Eblouissement	0	1	1
Autre cause	2	2	4
Cause indéterminée	9	6	15
Nombre de PR avec au moins un facteur	82	33	115

* Un présumé responsable peut cumuler 2 ou 3 facteurs

- Parmi les hommes présumés responsables, les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée », « non respect de la priorité », « alcool sans la présence de stupéfiant » et « malaise » sont les principaux facteurs d'accidents mortels, avec respectivement 38 %, 15 %, 13 % et 13 %.
- Concernant les femmes présumées responsables, les facteurs « inattention/téléphone » et « non respect de la priorité » sont majoritaires dans les accidents mortels, avec respectivement 33 % et 18 %.

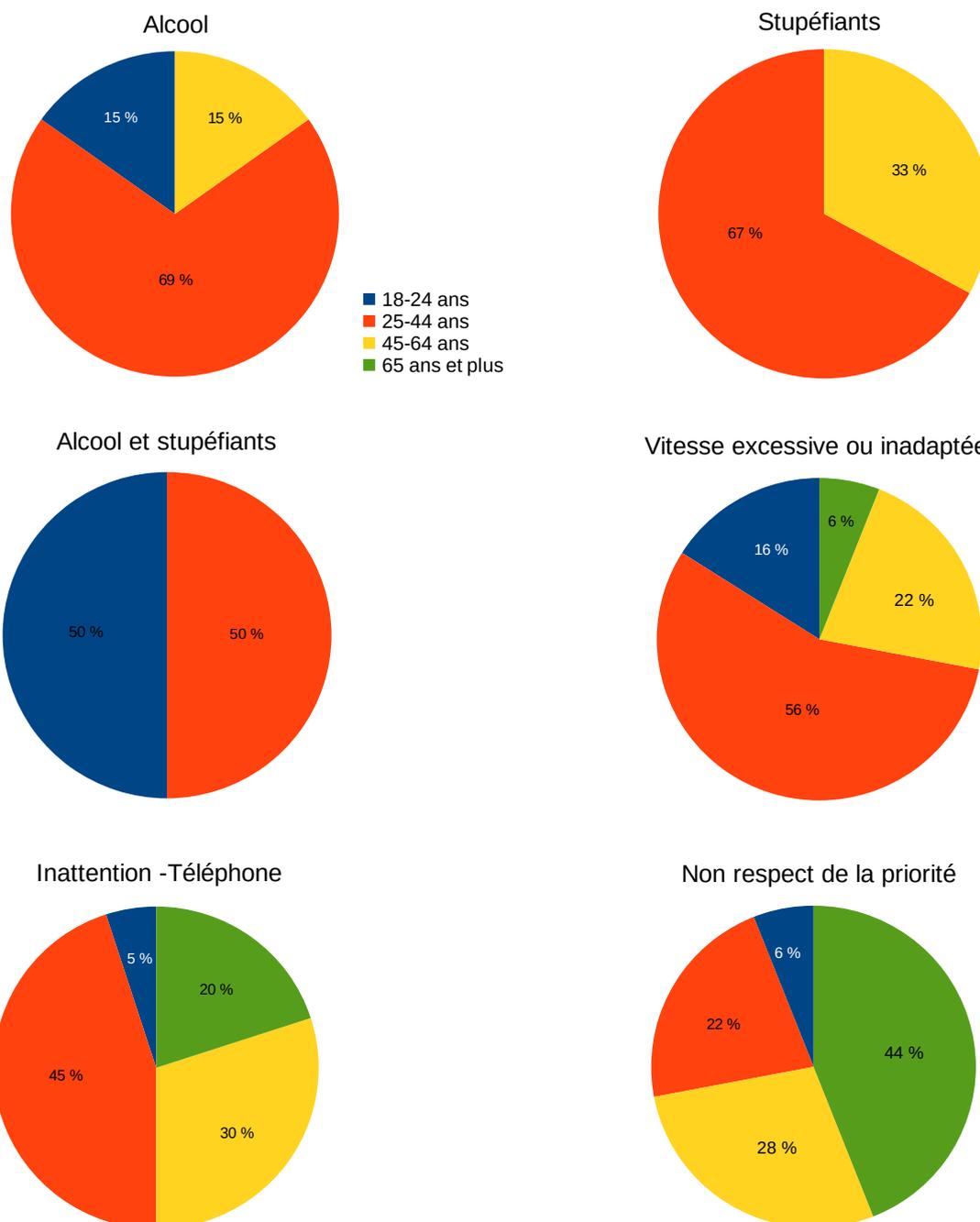
Comparaison avec la famille des ILSR5

► Sur 1 464 hommes présumés responsables d'accidents mortels, les trois principaux facteurs relevés

sont la vitesse excessive ou inadaptée (33 %), l'alcool sans la présence de stupéfiant (18 %) et l'inattention/téléphone (13 %).

► Sur 306 femmes présumées responsables d'accidents mortels, les trois principaux facteurs relevés sont la vitesse excessive ou inadaptée (20 %), l'inattention/téléphone (20 %) et le non respect de la priorité (19 %).

- Répartition des principaux facteurs d'accidents mortels pour les présumés responsables (2019-2021)



► Pour les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée », « alcool seul », « stupéfiant seul » et « inattention/téléphone », les 25-44 ans représentent la majorité des présumés responsables avec respectivement 56 %, 69 %, 67 % et 45 %.

► Pour le facteur « non respect de la priorité » les 65 ans et plus représentent la majorité des présumés responsables (44 %).

Comparaison avec la famille des ILSR5

► La répartition des facteurs principaux des présumés responsables selon les tranches d'âge est similaire au département de l'Ain à l'exception du facteur « non respect de la priorité ». En effet, les 25-44 ans et les 65 ans et plus représentent la majorité des présumés responsables avec respectivement 56 % et 54 %.

2.1.4. Risque routier professionnel

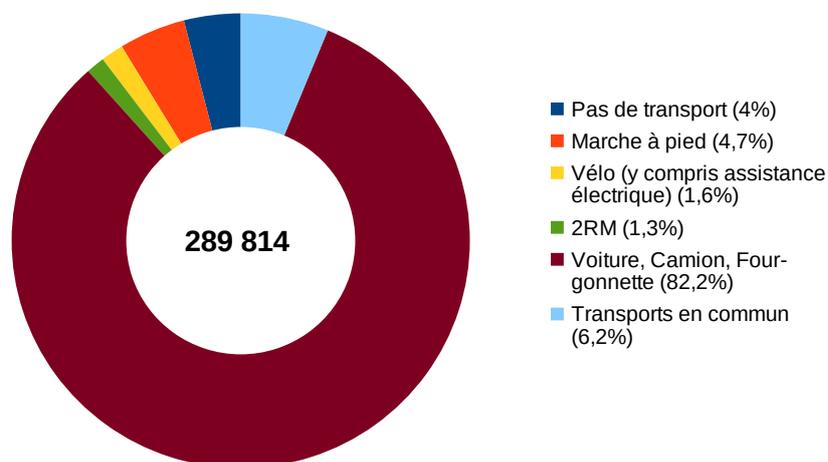
► Les 84 personnes tuées dans un accident impliquant au moins un usager avec un motif « domicile-travail » ou « trajet professionnel » représentent 44 % de la totalité des tués.

► La proportion des personnes tuées ayant un motif de déplacement « domicile-travail » ou « trajet professionnel » (40) représentent 21 % de la totalité des tués.

Les déplacements domicile-travail, sur la partie ouest, s'orientent vers Bourg-en-Bresse, Mâcon, Ambérieu-en-Bugey, Lyon et Villefranche-sur-Saône. Les phénomènes observés caractérisent un développement péri-urbain. Sur la partie Est, l'influence des grands pôles d'emplois est plus limitée en raison, notamment, des barrières géographiques, à l'exception du Pays de Gex.

- **Part modale pour les déplacements domicile-travail dans l'Ain**

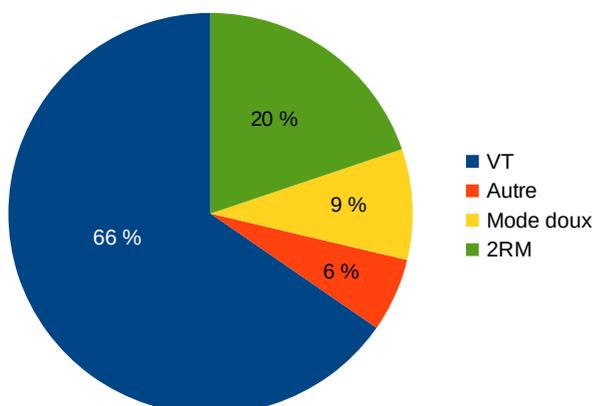
Répartition des actifs occupés de 15 ans et plus
selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail en 2019 *



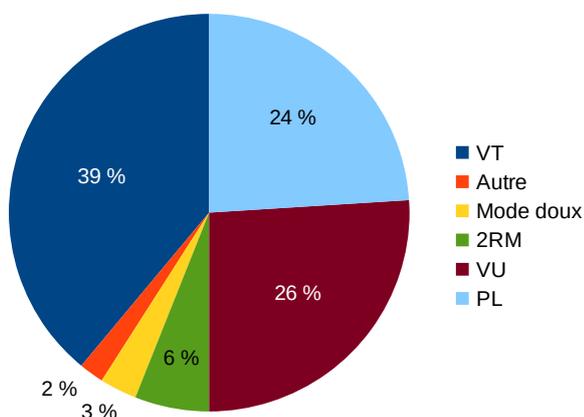
* Données INSEE de 2019

- Répartition des victimes (tués et blessés) par motif pour les présumés responsables (2017-2021)

Motif domicile-travail selon le mode



Motif utilisation professionnelle selon le mode



► La majorité des victimes en motif domicile/travail et en motif utilisation professionnelle sont des automobilistes.

Comparaison avec la famille des ILSR5

► Comme dans l'Ain, la majorité des victimes en motif domicile/travail et en utilisation professionnelle sont des automobilistes.

2.1.5. Réseau routier

Le département de l'Ain est bien desservi par les infrastructures de transport.

Le réseau autoroutier comprend 228 km gérés par le gestionnaire APRR et 6 km par ATMB, et maille le département et ses périphéries. Seuls le Bugey au nord de Belley et la vallée de la Valserine sont éloignés des points d'accès. La part du linéaire d'autoroutes est supérieure à la moyenne nationale.

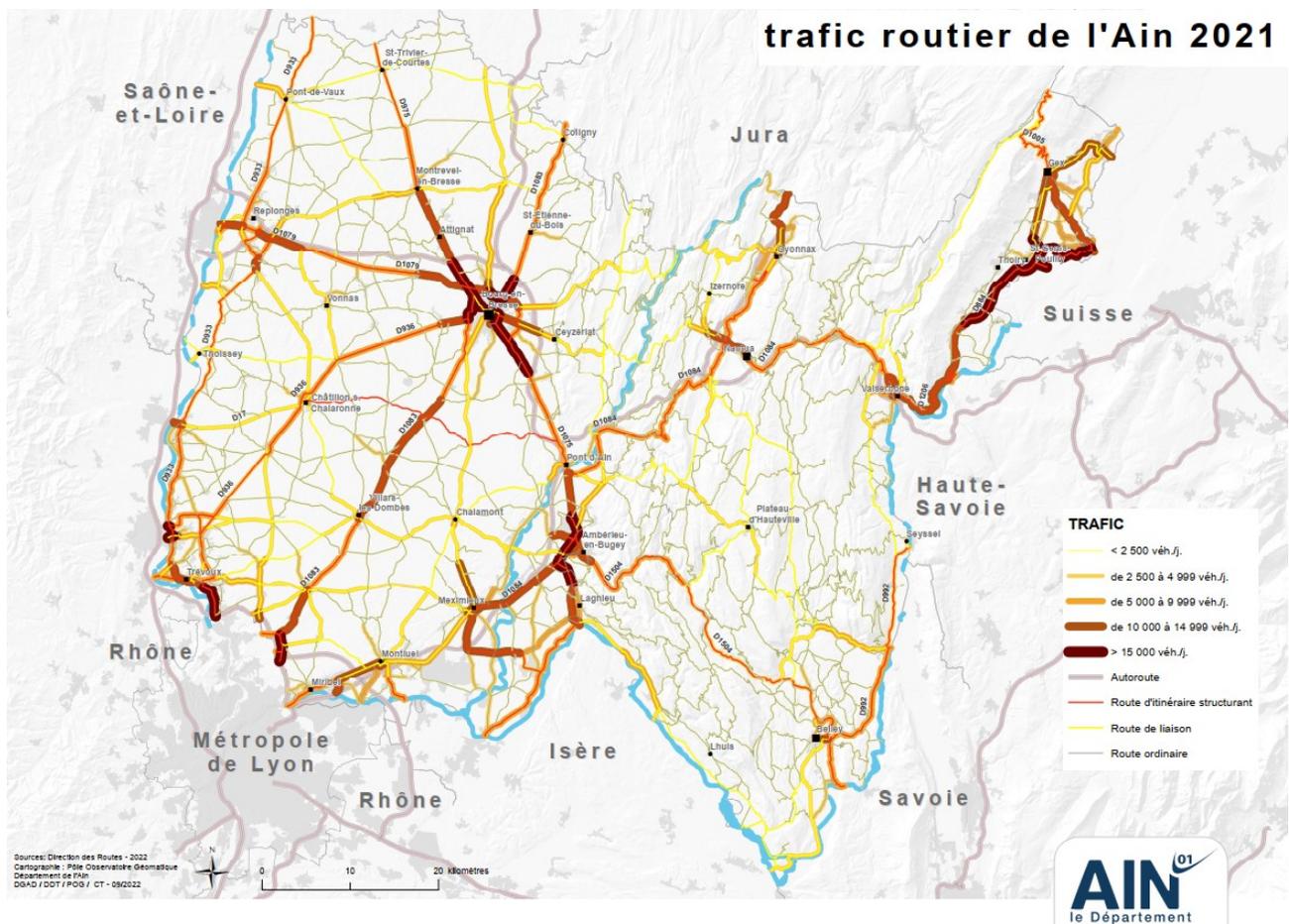
Le réseau routier départemental, géré par le Département (4 450 km), comprend notamment le réseau routier structurant, qui assure les échanges entre les principaux pôles d'attraction sur lequel transite l'essentiel du trafic, mais aussi le réseau routier de liaison qui assure la connexion entre les

grands centres urbains, et enfin, le réseau routier ordinaire qui assure en complément du réseau routier communal une très fine desserte du territoire.

Le réseau routier présente des différences liées à la géographie selon qu'il se situe en plaine ou en territoire de montagne :

- **Côté plaine**, les liaisons routières sont nombreuses et efficaces. Les trafics sont plus denses près des agglomérations principales. En zone de plaine (Dombes, Bresse, Pays de Gex...), le réseau routier est caractérisé par de longues lignes droites, propices à la vitesse.
- **Côté montagne**, la chaîne du Jura forme une succession de vallées orientées nord-sud, avec deux vallées encaissées orientées est-ouest (cluse de Nantua et cluse des Hôpitaux), et des zones de massif plus difficilement accessibles.

On rencontre les **trafics les plus importants** sur le réseau départemental structurant (carte des trafics en annexe). Les trafics les plus élevés en 2021 ont été mesurés sur la RD 884 à Thoiry (36 248 véhicules le 02 juillet), la RD 1079 à Bourg-en-Bresse (34 669 véhicules le 02 juillet) et la RD 1075 à Ambérieu-en-Bugey (32 882 véhicules le 18 juin).



- **Nombre de tués selon le milieu (2017-2021)**

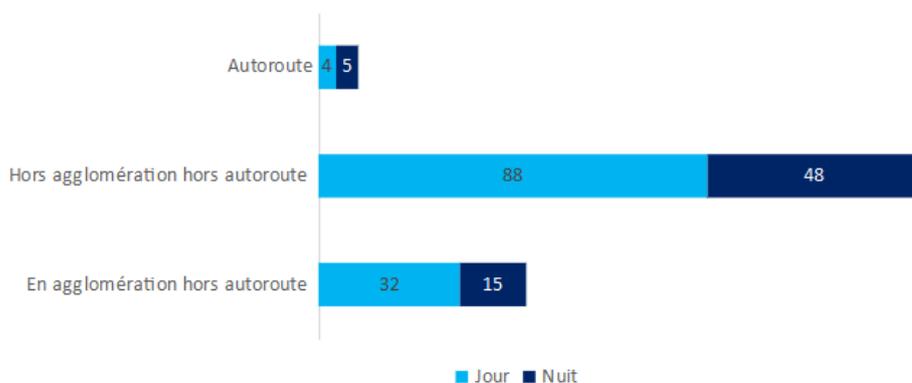


► On observe une majorité de tués hors agglomération/hors autoroute (136 sur 192, soit 71 % des tués).

Comparaison avec la famille des ILSR5

► La répartition des tués selon le milieu est similaire au département de l'Ain.

- **Nombre de tués selon la période de la journée et le milieu (2017-2021)**

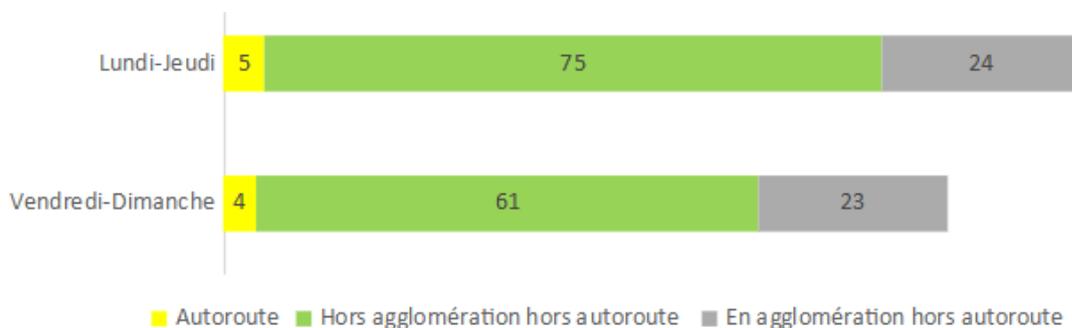


► Les tués sont plus nombreux de jour hors agglomération / hors autoroute (65 %) et en agglomération / hors autoroute (68 %).

Comparaison avec la famille des ILSR5 :

► La répartition des tués selon la luminosité et le milieu est similaire à celle du département de l'Ain.

- **Nombre de tués suivant le jour de la semaine selon le milieu (2017-2021)**



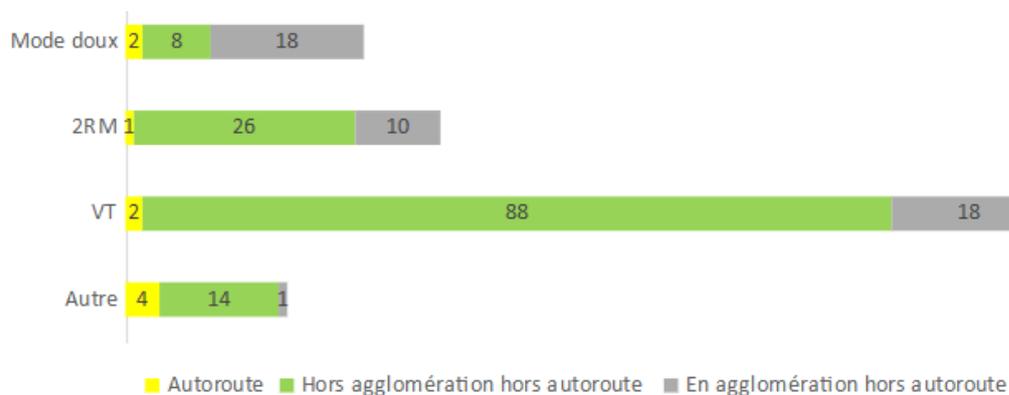
► Les tués sont plus nombreux entre le lundi et le jeudi (tous milieux confondus) avec 104 tués sur 192.

► Les tués sont plus nombreux hors agglomération / hors autoroutes avec 75 tués entre le lundi et le jeudi et 61 tués entre le vendredi et le dimanche.

Comparaison avec la famille des ILSR5 :

► Absence de données

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)**



► Hors agglomération / hors autoroute, les modes de déplacement qui engendrent le plus grand nombre de tués sont la voiture (65 %) et le deux roues motorisé (19 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

► Le nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu est similaire au département de l'Ain.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération, hors autoroute

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier la lecture, la dénomination hors agglomération sera utilisée, l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents

- **Les victimes par mode de déplacement et par type d'accident (2017-2021)**

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	V T	V U	P L	T C	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	2	14	62	316	11	21	0	4	430
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4
Vélo	0	2	0	1	0	0	0	0	0	3
Cyclo	0	1	1	0	2	0	0	0	0	4
Moto	2	1	0	8	17	3	0	0	0	31
V T	21	28	40	120	587	29	5	0	13	843
V U	0	5	3	16	60	9	0	0	1	94
P L	1	4	1	3	45	4	2	0	1	61
T C	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5
Autre	2	2	2	2	21	0	0	0	0	29
MULTI-COLLISION										
TOTAL	28	54	62	222	1282	66	30	0	25	1769
Part de victimes	2 %	3 %	4 %	13 %	72 %	4 %	2 %	0 %	1 %	100 %

► 76 usagers de 2RM sont victimes d'un accident sans tiers, soit 17 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;

► 316 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes d'un accident sans tiers, soit 73 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;

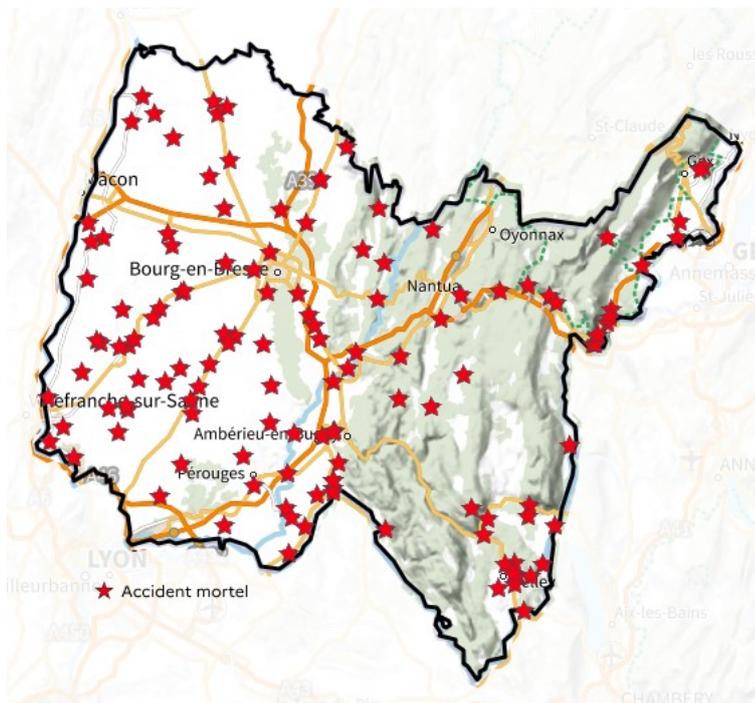
► 21 piétons et 28 cyclistes sont victimes dans une collision avec un VT soit respectivement 2 % et 3 % des blessés ou tués de ce type de collision ;

- ▶ 160 usagers de 2RM sont victimes dans un accident avec un VT soit 19 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- ▶ 587 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes dans un accident avec un autre VT, soit 69 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- ▶ **Globalement, les usagers de 2RM représentent 17 % des victimes.**

Comparaison avec la famille ILSR5

▶ Absence de données

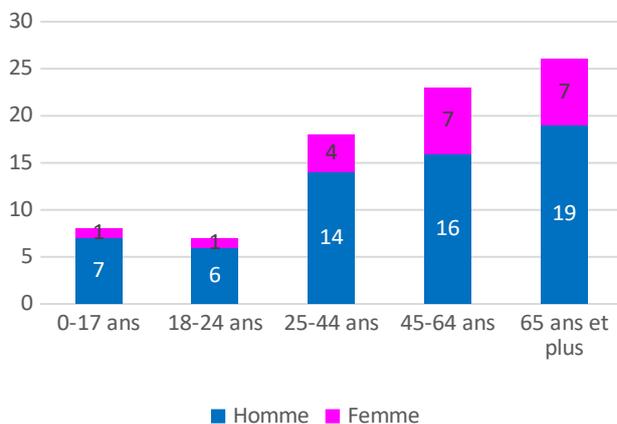
- Localisation des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)



▶ Il n'est pas constaté de zone d'accumulation d'accidents hors agglomération. Les accidents mortels sont principalement situés sur le réseau structurant.

2.2.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

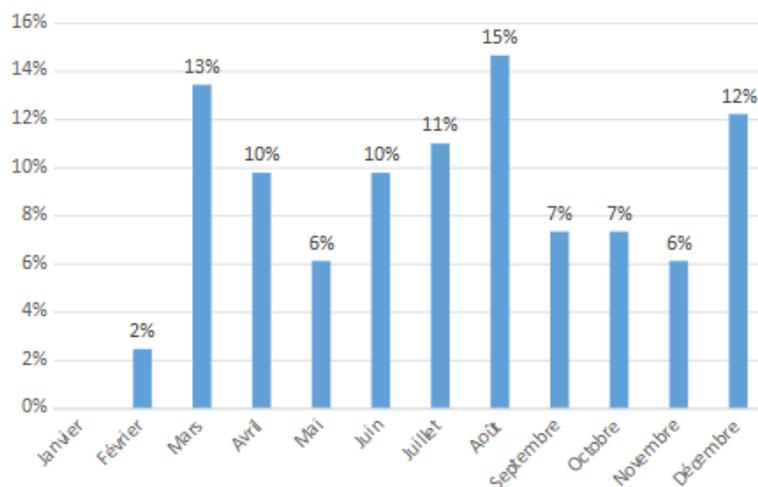


- L'évolution récente du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et la référence 2019 est de -17 %.
- La majorité des victimes en modes doux hors agglomération sont des hommes (76 %).
- La majorité des hommes sont âgés de 65 ans et plus. Ils représentent 23 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.
- La majorité des femmes sont âgées de 45 ans et plus. Elles représentent 17 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.

Comparaison avec la famille ILSR5

- L'évolution récente du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et la référence 2019 est de 4 %.
- La majorité des victimes en modes doux hors agglomération sont des hommes (83 %).
- La majorité des hommes sont âgés de 45 à 64 ans. Ils représentent 27 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.
- La majorité des femmes sont âgées de 45 à 64 ans. Elles représentent 5 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.

- **Répartition des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)**

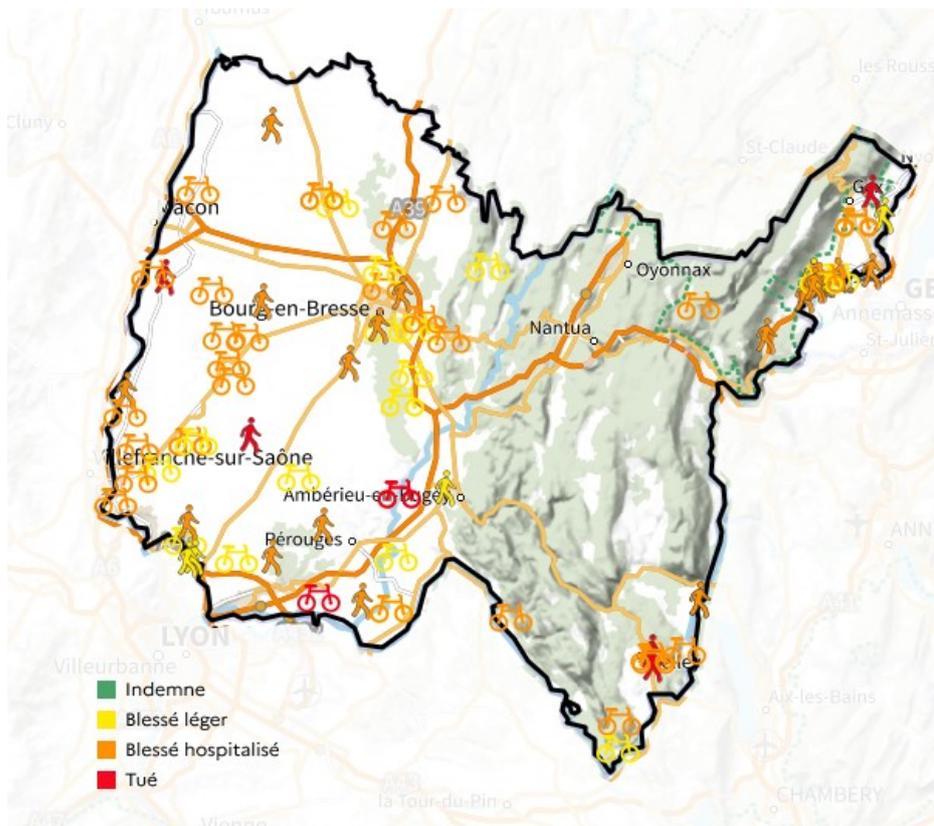


- 36 % des utilisateurs de modes doux hors agglomération sont tués ou blessés entre juin et août avec un pic en août de 15 %. Deux pics sont toutefois à relever sur les mois de mars (13 %) et de décembre (12 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

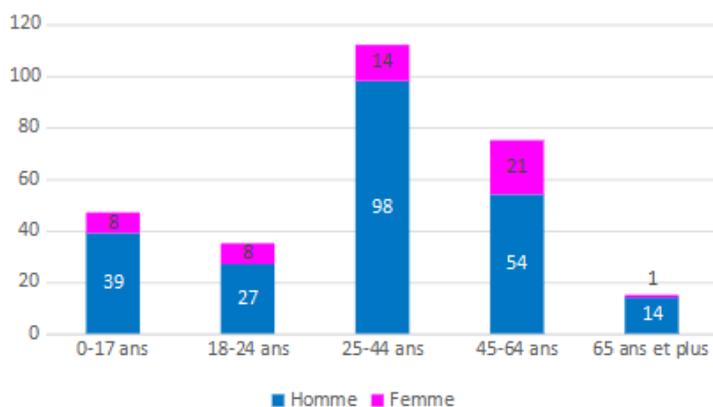
- 49 % des utilisateurs de modes doux hors agglomération sont tués ou blessés entre juin et octobre avec un taux mensuel variant entre 9 % et 11 %.

- Carte des accidents corporels modes doux hors agglomération (2017-2021)



2.2.3. Deux roues motorisés (cyclo et moto)

- Victimes en 2RM selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

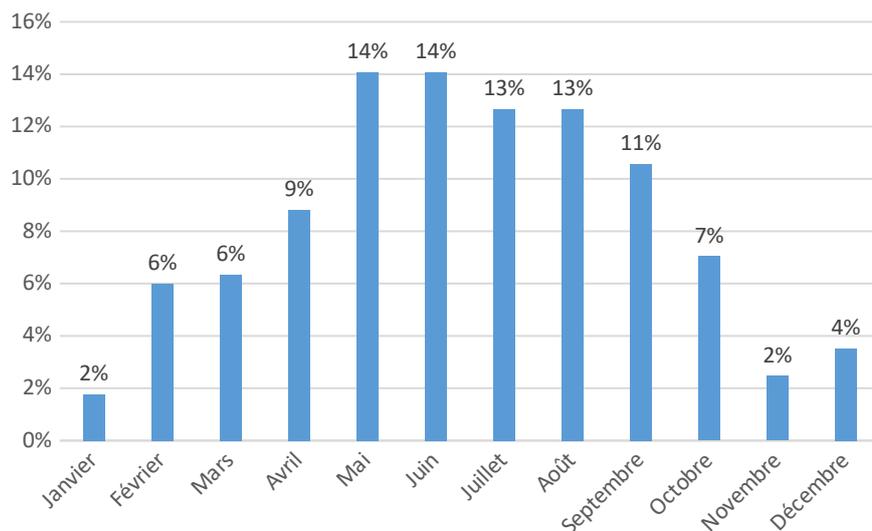


- L'évolution récente du nombre de victimes en 2RM entre 2021 et la référence 2019 est de - 7 %.
- La majorité des victimes en 2RM hors agglomération sont des hommes (82 %).
- La majorité des hommes sont âgés entre 25 et 44 ans. Ils représentent 34 % de la totalité des victimes en 2RM toutes tranches d'âge confondues.
- La majorité des femmes sont âgées entre 45 et 64 ans. Elles représentent 19 % de la totalité des victimes en 2RM toutes tranches d'âge confondues.

Comparaison avec la famille ILSR5

- ▶ L'évolution récente du nombre de victimes en 2RM entre 2021 et la référence 2019 est de - 4 %.
- ▶ La majorité des victimes en 2RM hors agglomération sont des hommes (86 %).
- ▶ La majorité des hommes sont âgés entre 25 et 44 ans. Ils représentent 32 % de la totalité des victimes en 2RM toutes tranches d'âge confondues.
- ▶ La majorité des femmes sont âgées entre 45 et 64 ans. Elles représentent 4 % de la totalité des victimes en 2RM toutes tranches d'âge confondues.

- **Répartition des victimes 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)**

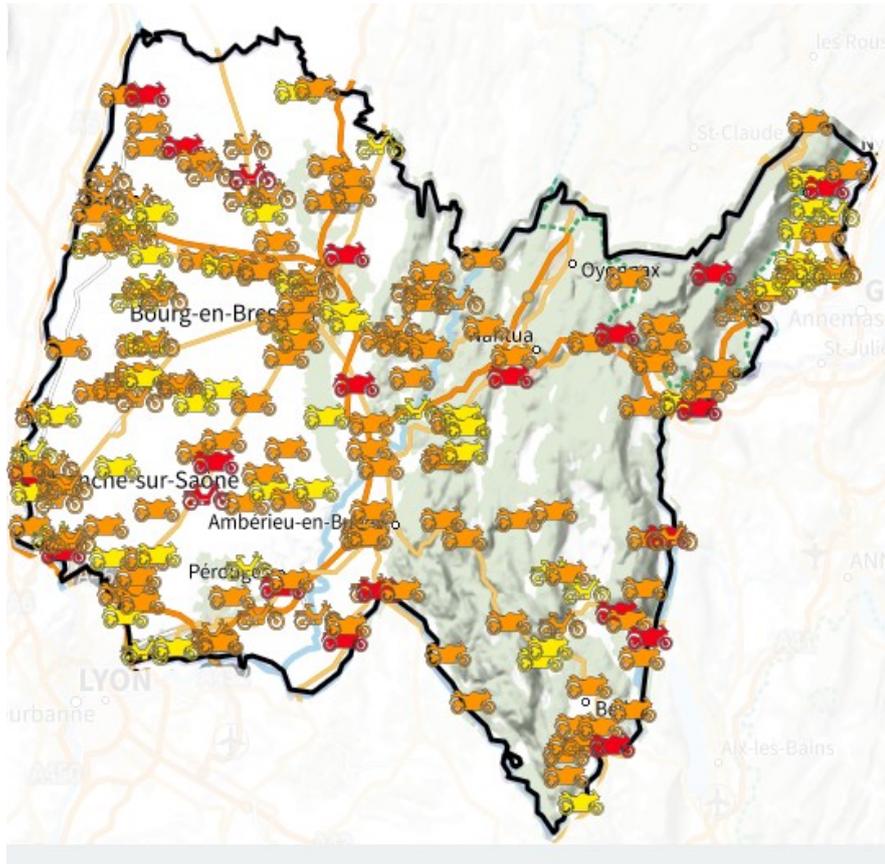


- ▶ 54 % des utilisateurs de 2RM hors agglomération sont tués ou blessés entre mai et août.

Comparaison avec la famille ILSR5

- ▶ 49 % des utilisateurs de 2RM hors agglomération sont tués ou blessés entre mai et août.

- Localisation des tués ou blessés 2RM hors agglomération (2017-2021)



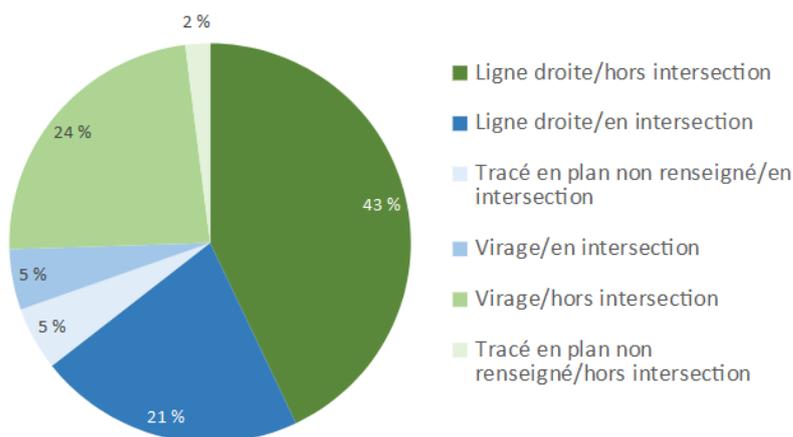
Tués

Blessés légers

Blessés hospitalisés

2.2.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes selon le lieu hors agglomération (2017-2021)

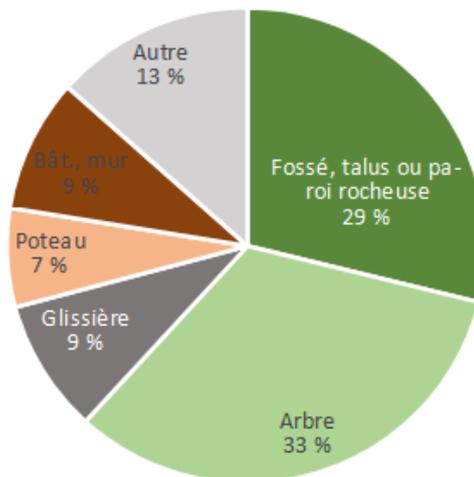


► Parmi les victimes 43 % sont blessées ou tuées en ligne droite hors intersection.

Comparaison avec la famille ILSR5

► La répartition des victimes en ligne droite et hors intersection est de 47 %.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté avec un seul véhicule hors agglomération (2017-2021)



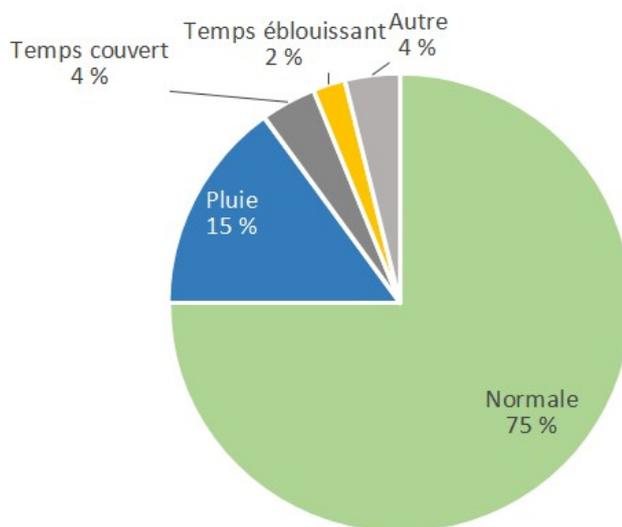
► Les obstacles fixes le plus couramment heurtés sont :

- les arbres (33 %) ;
- les fossés, talus ou parois rocheuses (29 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

► Les obstacles fixes le plus couramment heurtés sont identiques à ceux du département de l'Ain.

- Répartition des victimes selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)



► Les accidents corporels en conditions atmosphériques normales ont généré 75 % de victimes et 15 % par temps de pluie.

Comparaison avec la famille ILSR5

► La part des victimes est similaire à celle du département de l'Ain.

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération, hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier la lecture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.3.1. Typologie des accidents

- Les victimes par mode de déplacement et par type d'accident (2017-2021)

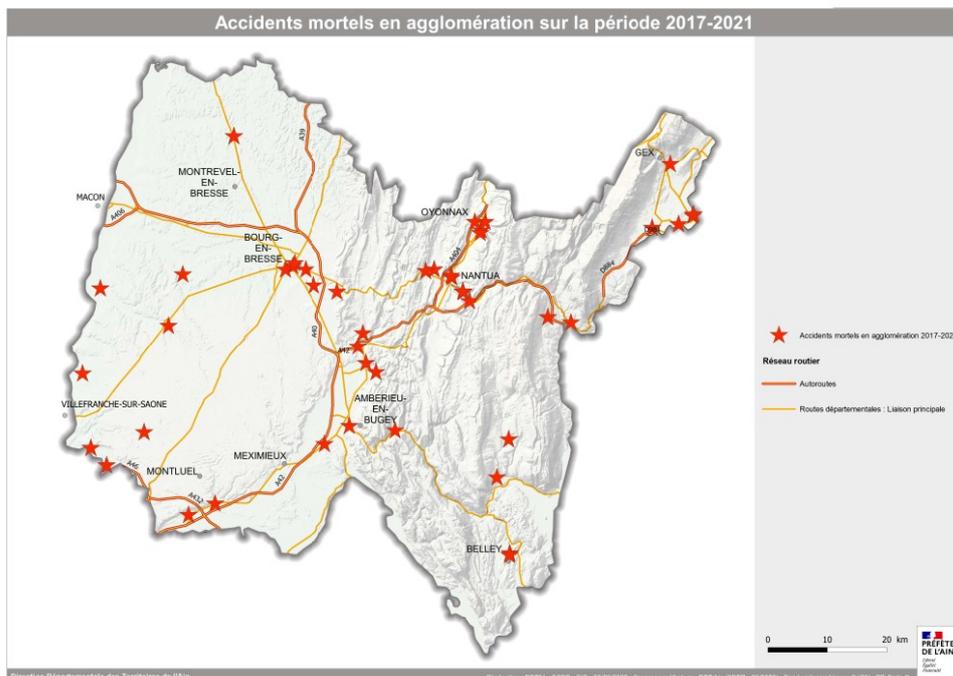
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	V T	V U	P L	T C	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	7	36	38	111	6	0	0	1	199
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	5	1	2	0	0	0	0	8
Vélo	0	1	2	1	0	0	0	0	0	4
Cyclo	10	6	5	1	3	0	0	0	0	25
Moto	1	1	1	2	9	0	0	0	0	14
V T	170	76	70	91	268	7	2	1	9	694
V U	7	6	3	10	12	3	1	0	1	43
P L	5	4	4	1	24	6	0	0	0	44
T C	6	0	1	0	1	0	0	0	0	8
Autre	2	0	3	2	15	0	0	0	0	22
MULTI-COLLISION	4	4	2	2	51	3	0	0	1	67
TOTAL	205	105	132	149	496	25	3	1	12	1128
Part de victimes	18 %	9 %	12 %	13 %	44 %	2 %	0 %	0 %	1 %	100 %

- 74 usagers de 2RM sont victimes d'un accident sans tiers, soit 37 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;
- 111 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes d'un accident sans tiers, soit 56 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;
- 170 piétons et 76 cyclistes sont victimes dans une collision avec un VT soit respectivement 24 % et 11 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- 161 usagers de 2RM sont victimes dans un accident avec un VT soit 23 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- 268 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes dans un accident avec un autre VT, soit 38 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- **Globalement, les usagers de 2RM représentent 25 % des victimes.**

Comparaison avec la famille ILSR5

- Absence de données

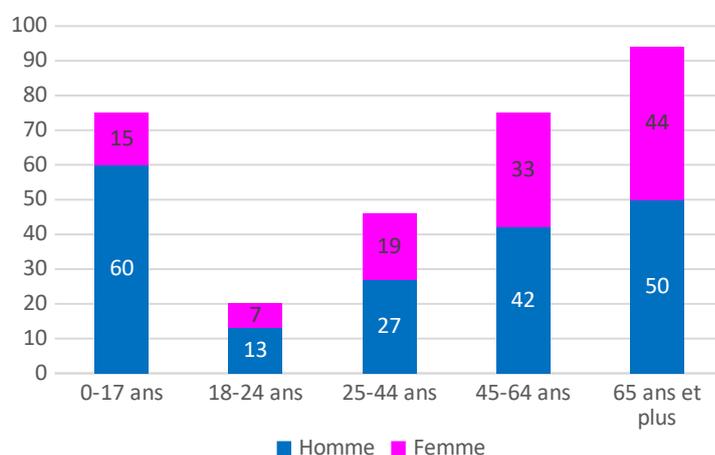
- Localisation des accidents mortels en agglomération (2017-2021)



► Il n'est pas constaté de zone d'accumulation d'accidents en agglomération.

2.3.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



► L'évolution récente du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et la référence 2019 est de - 19 %.

► La majorité des victimes en modes doux en agglomération sont des hommes (62 %).

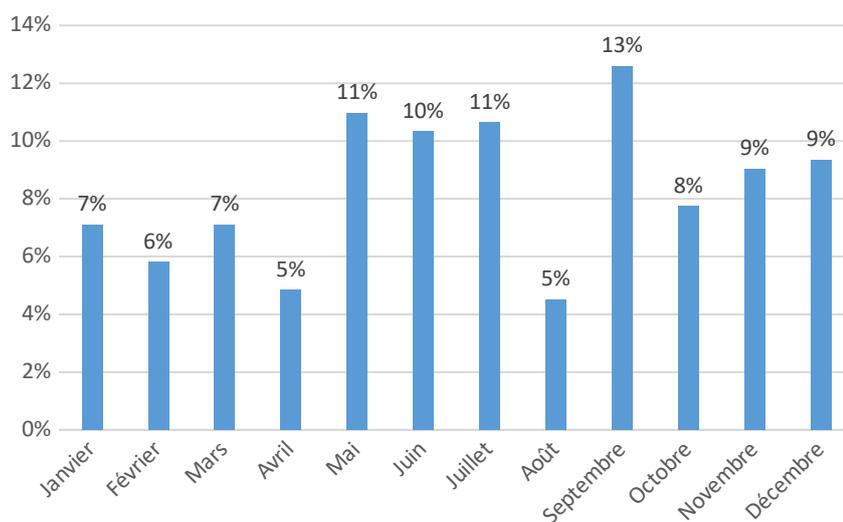
► Les victimes les plus impactées en modes doux sont les jeunes de sexe masculin âgés de 0 à 17 ans (19 %) suivis des hommes de 65 ans et + (16 %).

► La majorité des femmes victimes sont âgées de 65 ans et plus. Elles représentent 14 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.

Comparaison avec la famille ILSR5

- L'évolution récente du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et la référence 2019 est de - 6 %.
- La majorité des victimes en modes doux en agglomération sont des hommes (58 %).
- Les victimes les plus impactées en modes doux sont les jeunes de sexe masculin âgés de 0 à 17 ans (17 %) suivis des hommes âgés de 45 à 64 ans (12 %).
- La majorité des femmes sont âgées de 65 ans et plus. Elles représentent 12 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.

- **Répartition des victimes en modes doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)**

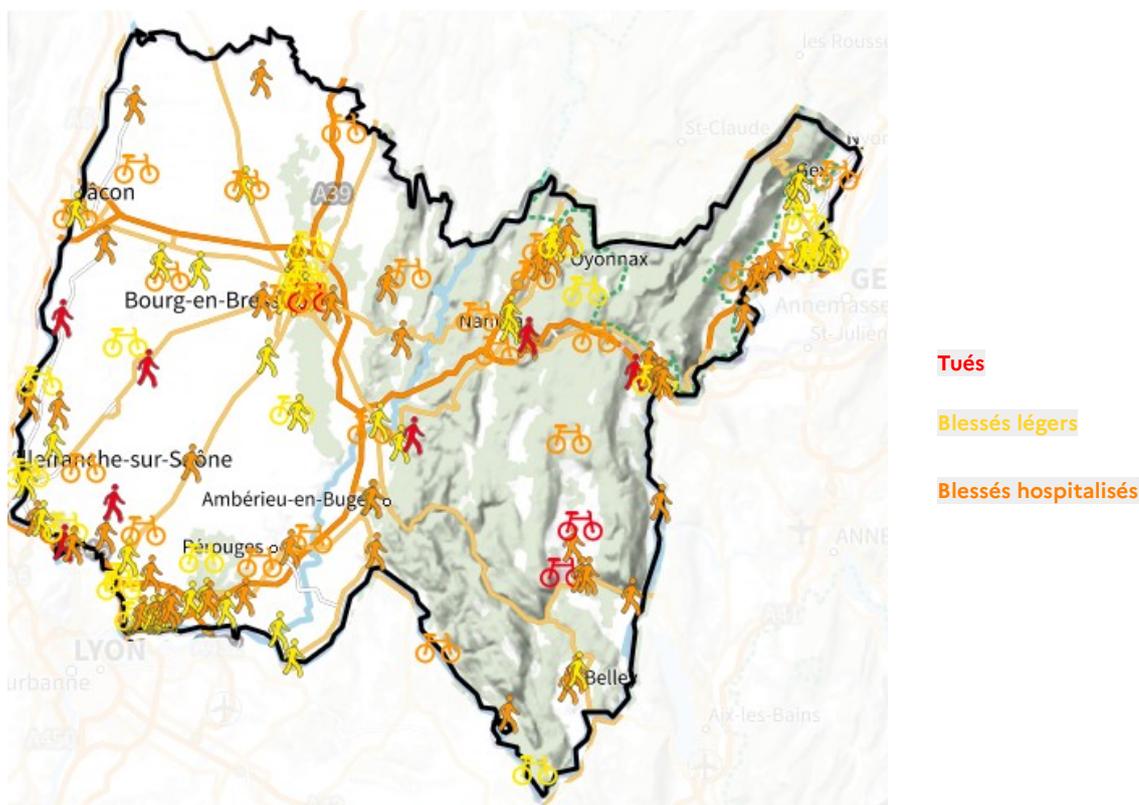


- Septembre est le mois le plus accidentogène de l'année avec 39 victimes sur 310 en modes doux.

Comparaison avec la famille ILSR5

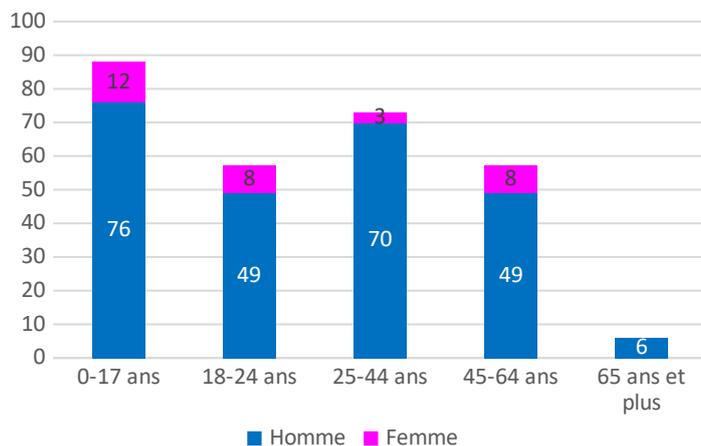
- Pour la famille de département, les mois de septembre à décembre sont les plus impactés avec une moyenne mensuelle de 10 % de victimes en modes doux.

- Carte des accidents corporels modes doux en agglomération (2017-2021)



2.3.3. Deux roues motorisés (cyclo et moto)

- Victimes en 2RM selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

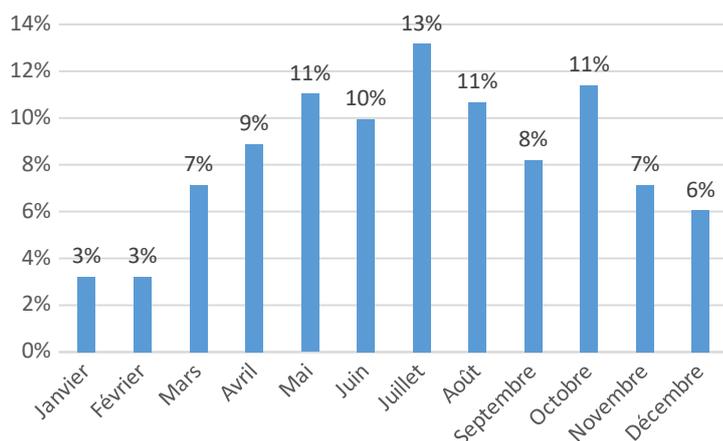


- L'évolution récente du nombre de victimes en 2RM entre 2021 et la référence 2019 est de 7 %.
- La majorité des victimes en 2RM en agglomération sont des hommes (89 %).
- Les victimes les plus impactées en 2RM sont les jeunes de sexe masculin âgés de 0 à 17 ans (27 %) suivis des hommes âgés de 25 à 44 ans (25 %).
- La majorité des femmes sont âgées de 0 à 17 ans. Elles représentent 4 % de la totalité des victimes en modes doux toutes tranches d'âge confondues.

Comparaison avec la famille ILSR5

- L'évolution récente du nombre de victimes en 2RM entre 2021 et la référence 2019 est de - 9 %.
- La majorité des victimes en 2RM en agglomération sont des hommes (88 %).
- Les victimes les plus impactées en 2RM sont les hommes âgés de 25 à 44 ans (28 %).
- Les femmes âgées de 25 à 44 ans et de 45 à 64 ans représentent 6 % de la totalité des victimes en 2RM toutes tranches d'âge confondues.

- Répartition des victimes en 2RM selon le mois en agglomération (2017-2021)

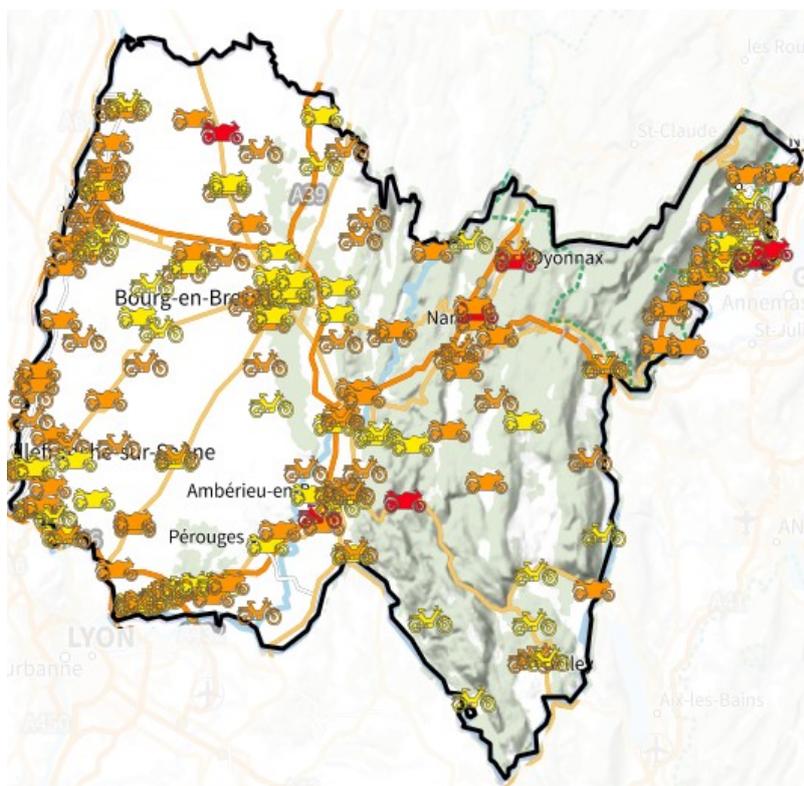


- Juillet est le mois le plus accidentogène de l'année avec 37 victimes sur 281 en 2RM (soit 13 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

- Pour la famille de département, le mois de juin est le plus impacté avec 11 % de victimes en 2RM.

- Carte des accidents corporels 2RM en agglomération (2017-2021)



- Tués
- Blessés légers
- Blessés hospitalisés

2.3.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection et en agglomération (2017-2021)

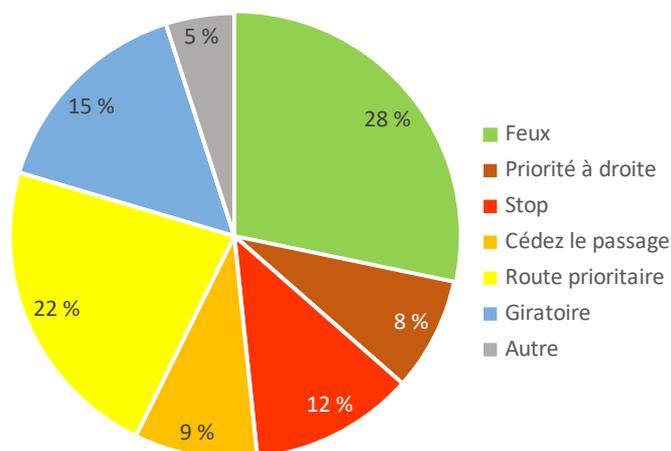
En/hors intersection	Accidents	%	Tués	Victimes
Hors intersection	459	54,38 %	34	604
En intersection	385	45,62 %	13	524
Total	844	100,00 %	47	1 128

► La part des accidents en intersection est de 46 % et celle des tués de 28 %.

Comparaison avec la famille ILSR5

► La part des accidents en intersection est de 41 % et celle des tués de 30 %.

- Répartition des victimes en intersection selon le régime de priorité en agglomération (2017-2021)



► Sur 304 victimes, 86 sont impliquées dans un accident dû à un refus de priorité lié au franchissement d'un feu rouge (28 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

► 33 % des victimes sont impliquées dans un accident dû à un refus de priorité lié au franchissement d'un feu rouge.

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

2.4.1. Typologie des accidents

- Les victimes par mode de déplacement et par type d'accident (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	V T	V U	P L	T C	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	6	122	6	20	0	0	154
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V T	1	1	0	4	67	1	1	0	0	75
V U	0	0	2	1	12	1	0	0	0	16
P L	0	0	0	1	56	7	3	0	0	67
T C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTI-COLLISION	2	0	0	0	46	4	2	0	0	54
TOTAL	3	1	2	12	303	19	26	0	0	366
Part de victimes	1 %	0 %	1 %	3 %	83 %	5 %	7 %	0 %	0 %	100 %

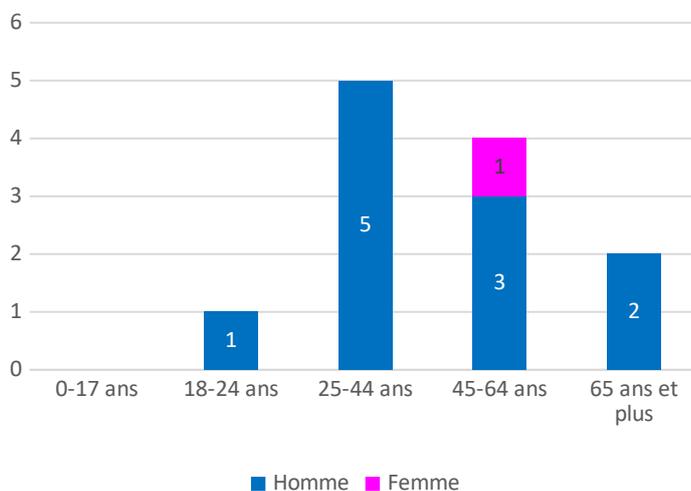
- ▶ 6 motards (pilotes ou passagers) sont victimes d'un accident sans tiers, soit 4 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;
- ▶ 122 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes d'un accident sans tiers, soit 79 % de la totalité des blessés ou tués de cette catégorie d'accident ;
- ▶ 4 motards sont victimes dans un accident avec un VT soit 5 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- ▶ 67 automobilistes (conducteurs ou passagers) sont victimes dans un accident avec un autre VT, soit 89 % des blessés ou tués de ce type de collision ;
- ▶ **Globalement, les automobilistes représentent 83 % des victimes.**

Comparaison avec la famille ILSR5

- ▶ Absence de données

2.4.2. Motos

- Victimes à moto selon l'âge et le sexe, sur autoroute (2017-2021)

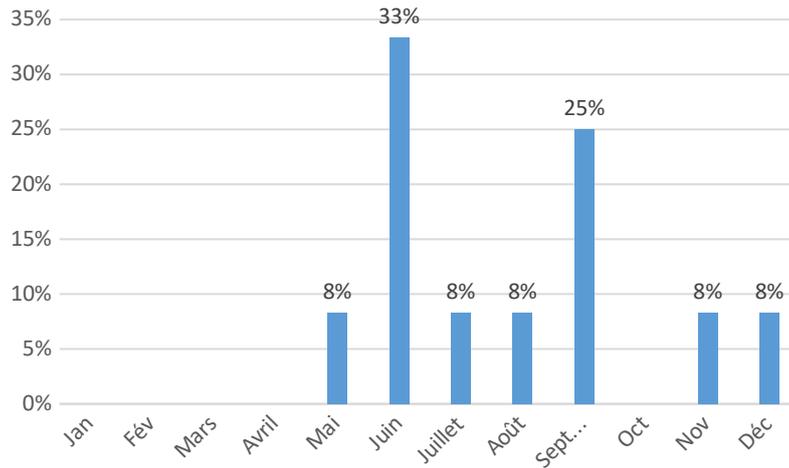


- ▶ 92 % des victimes à moto sont des hommes.
- ▶ Les hommes âgés de 25 à 44 ans représentent 42 % de la totalité des victimes à moto.

Comparaison avec la famille ILSR5

- ▶ 82 % des victimes à moto sont des hommes.
- ▶ Les hommes âgés de 25 à 44 ans représentent 36 % de la totalité des victimes à moto.
- ▶ Les femmes âgées de 45 à 64 ans représentent 8 % de la totalité des victimes à moto.

- **Répartition des victimes à moto selon le mois sur autoroute (2017-2021)**

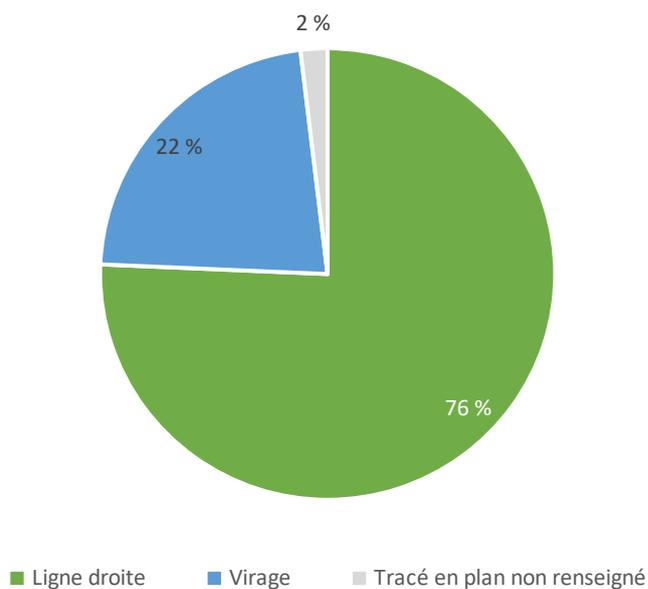


- ▶ Le mois de juin est le plus impacté avec 4 victimes sur 12 à moto (33 %).

Comparaison avec la famille ILSR5

- ▶ Le mois de juin est le plus impacté avec 47 victimes sur 293 à moto (16 %).

- **Répartition des victimes sur autoroute (2017-2021)**

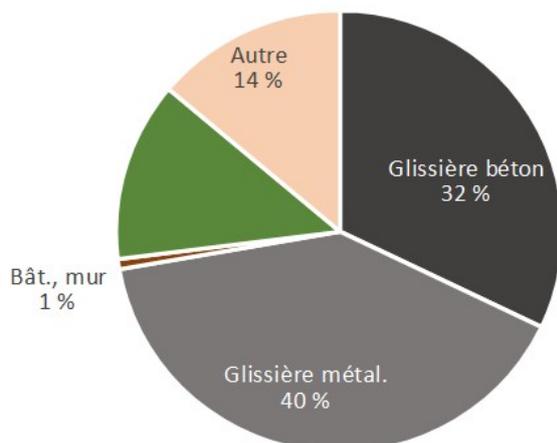


► Les accidents corporels ont lieu principalement en ligne droite où la vitesse est la plus importante (76 % des victimes).

Comparaison avec la famille ILSR5

► Les données sont similaires à celles du département de l'Ain.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté sur autoroute avec un seul véhicule (2017-2021)

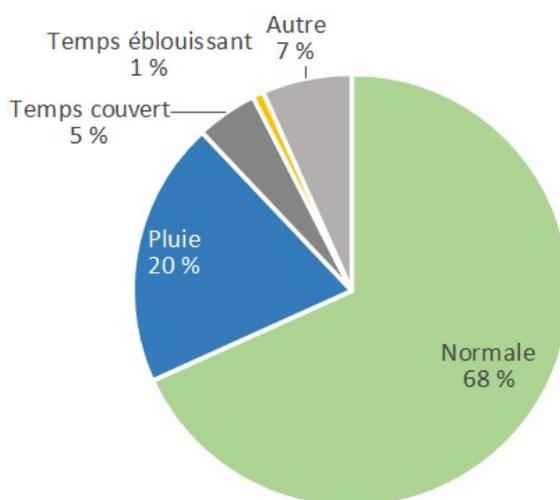


► En cas de perte de contrôle d'un véhicule, l'obstacle fixe le plus heurté est la glissière, engendrant 72 % de victimes.

Comparaison avec la famille ILSR5

► Les données sont similaires à celles du département de l'Ain.

- Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021)



► 68 % des accidents sur autoroute ont lieu dans des conditions atmosphériques normales.

Comparaison avec la famille ILSR5

► Les données sont similaires à celles du département de l'Ain.

2.5. Synthèse du diagnostic territorial

Thème	Chiffres importants
Victimes (tués et blessés)	Baisse générale de la mortalité depuis 2010 sauf en 2014, 2016 et 2020 avec respectivement 43, 59 et 43 tués
	192 tués entre 2017 et 2021
	La moyenne de 38 tués par an pour l'Ain est supérieure à celle de la famille ILSR5 et de la France métropolitaine (respectivement 33 et 32 morts).
	Les 25-44 ans représentent 30 % des tués et constituent 24 % de la population du département.
Présumés responsables	136 personnes ont été tuées hors agglomération entre 2017 et 2021 (soit 71 % des tués)
	115 présumés responsables d'accidents mortels sont identifiés entre 2019 et 2021.
	Parmi les présumés responsables de sexe masculin, les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée », « non respect de la priorité », « alcool seul » et « malaise » sont les causes principales d'accidents mortels avec respectivement 38 %, 15 %, 13 % et 13 %.
	Pour le facteur « vitesse excessive ou inadaptée », les 25-44 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 54 %.
Accidentalité hors agglomération	Pour le facteur « alcool seul », les 35-44 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 38 % suivis des 25-34 ans avec 31 %.
	La majorité des victimes en modes doux hors agglomération sont des hommes âgés de 65 ans et plus avec 19 tués (soit 23 % des morts).
	On observe une baisse de - 17 % des victimes modes doux hors agglomération entre 2019 et 2021.
	Parmi les victimes, 68 % sont blessées ou tuées hors intersection et 64 % en ligne droite.
Accidentalité en agglomération	75 % des accidents corporels ont lieu dans des conditions atmosphériques normales et 15 % par temps de pluie.
	La majorité des victimes modes doux en agglomération sont les 65 ans et plus avec 30 % parmi lesquels 16 % sont des hommes.
	On observe une baisse de - 19 % des victimes modes doux entre 2019 et 2021 en agglomération.
	46 % des accidents en agglomération ont lieu en intersection.
	Parmi les victimes en intersection selon le régime de priorité connu : 28 % des blessés ou tués le sont à un feu de signalisation, 29 % des blessés ou tués le sont à une priorité (priorité à droite (8 %), stop (12%) ou cédez-le-passage (9%)), 22 % des blessés ou tués le sont sur une route prioritaire.

L'analyse de cette synthèse démontre que les problématiques de sécurité routière du département de l'Ain sont couvertes par les enjeux nationaux ; il a donc été décidé de ne pas ajouter d'enjeux locaux au DGO.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience

3.1. Suivi des données de l'accidentalité par enjeu

Quatre enjeux nationaux, auxquels s'ajoutaient deux enjeux locaux, figuraient au DGO 2018-2022 :

- Les deux-roues motorisés,
- Les jeunes,
- L'alcool et les stupéfiants,
- Le risque routier professionnel,
- Les seniors,
- Les distracteurs.

Pour chacun, un bilan statistique a été dressé :

► Les 2RM

- La part des victimes en 2RM en agglomération / hors autoroute est de 25 % et celle des tués de 21 %.

- La part des victimes en 2RM hors agglomération / hors autoroute est de 17 % et celle des tués de 19 %.
- La part des victimes en 2RM sur autoroute est de 4 % et celle des tués de 11 %.
- La part des présumés responsables en 2RM est de 12 %.
- L'évolution des victimes en 2RM de 2017 à 2021

Année	Cyclo		Moto		2RM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
2017	2	33	6	78	8	111
2018	0	42	6	76	6	118
2019	0	48	4	86	4	134
2020	1	32	7	73	8	105
2021	2	58	9	75	11	133
Total	5	213	32	388	37	601
Moyenne 2017-2021	1	42,6	6,4	77,6	7,4	120,2
Evolution 2017-2021	0 %	76 %	50 %	-4 %	38 %	20 %

► Le risque routier professionnel

- La part des tués dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 44 %.
- La proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 21 %.
- La part des présumés responsables sur un trajet professionnel ou domicile-travail est de 21 %.

► Les jeunes

- La part des tués de la tranche d'âge des 14-17 ans est de 1 % et celle des 18-24 ans de 13 %.
- La part des jeunes présumés responsables de la tranche d'âge des 14-17 ans est de 1,74 % et celle des 18-24 ans de 12 %.
- L'évolution des jeunes victimes de 2017 à 2021

Année	14-17 ans		18-24 ans		25-34 ans	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
2017	0	40	8	110	5	105
2018	0	54	3	121	8	109
2019	0	74	8	124	6	123
2020	1	44	4	127	7	105
2021	1	54	2	137	4	121
Total	2	266	25	619	30	563
Moyenne 2017-2021	0,4	53,2	5	123,8	6	112,6
Evolution 2017-2021	-	35 %	-75 %	25 %	-20 %	15 %

► Les seniors

- La part des tués de la tranche d'âge des 65-74 ans est de 12 % et celle des 75 ans et plus de 13 %.
- La part des seniors présumés responsables de la tranche d'âge des 65-74 ans est de 12 % et celle

des 75 ans et plus de 14 %.

• **L'évolution des seniors victimes de 2017 à 2021 :**

Année	65-74 ans		75 ans et plus	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés
2017	4	36	2	24
2018	5	38	4	46
2019	6	56	2	31
2020	5	28	12	22
2021	3	25	5	30
Total	23	183	25	153
Moyenne 2017-2021	4,6	36,6	5	30,6
Evolution 2017-2021	-25 %	-31 %	150 %	25 %

► **L'alcool et les stupéfiants**

• Parmi les présumés responsables, le facteur alcool seul est de 13 % pour les hommes et 6 % pour les femmes.

• Parmi les présumés responsables, le facteur stupéfiant seul est de 6 % pour les hommes comme pour les femmes.

► **Les distracteurs**

• Parmi les présumés responsables, le facteur inattention-téléphone est de 33 % pour les femmes et 11 % pour les hommes.

3.2. Suivi des orientations d'actions par enjeu

De manière générale, certaines difficultés relatives à la mise en œuvre concrète des actions ont été observées tout au long de la période couverte par le DGO 2018-2022 : une crise du bénévolat, des forces de l'ordre et autres partenaires mobilisés par ailleurs ainsi que la crise sanitaire, qui a rendu impossible toute forme d'action de terrain durant plusieurs mois. Cette dernière a également induit des changements durables, notamment en impulsant une recherche d'outils, de technologies et de vecteurs de communication innovants.

Les orientations d'actions du DGO 2018-2022 ont été traduites en une cinquantaine d'actions annuelles en moyenne. Celles-ci ont été rendues possibles grâce à l'implication et à la participation active des IDSR et personnes ressources, et des nombreux partenaires : associations, entreprises, chambres consulaires, collectivités, services de l'État...

Les orientations transversales

Actions de communication

- Poursuite des actions de communication sur les différents enjeux du DGO : **réalisée**
- Développement de nouveaux modes de communication innovants et de partenariats avec les médias locaux : **réalisée**

Développement du réseau des partenaires

- Renforcer le réseau des IDSR : **partiellement réalisée**

- Rechercher de nouveaux partenaires : **partiellement réalisée**
- Acquérir le matériel adapté à la mise en œuvre des actions de prévention : **réalisée**

Actions sur les infrastructures

- Développer la communication en direction des collectivités : **partiellement réalisée**
- Amélioration voire suppression des zones accidentogènes, en particulier pour les 2RM : **réalisée**
- Poursuivre et développer la politique routière du département : **réalisée**

Enjeu vitesse

- Mettre en place le réseau d'itinéraires radars sous un délai de trois ans, si possible, et au plus tard en 2022 : **partiellement réalisée**
- Optimiser le réseau des radars fixes : **réalisée**
- Accompagner la réduction de vitesse à 80 km/h : **réalisée**

Amélioration de la connaissance

- Développer la valorisation des données de l'ODSR pour répondre aux besoins d'analyse interne et aux demandes de partenaires : **réalisée**

Adaptation des comportements

- Renforcement des actions de communication à destination des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, 2RM...) : **réalisée**

Les deux-roues motorisés

- Actions de prévention pour les conducteurs de cyclomoteurs en valorisant les conduites responsables en milieu scolaire : **réalisée**
- Maintien et amélioration du concept des journées deux-roues et actions « post-permis » : **réalisée**
- Promouvoir l'importance des équipements obligatoires et facultatifs de protection individuelle : **réalisée**
- Développement du partenariat avec les acteurs 2RM : **réalisée**
- Sensibilisation des gestionnaires d'infrastructures aux spécificités des 2RM : **partiellement réalisée**
- Renforcement des actions de contrôle / sanctions : **réalisée**

Le risque routier professionnel

- Renforcement de la prise en compte du risque routier professionnel, en sensibilisant les employeurs aux problématiques de déplacement professionnel dans un esprit de mobilité et sécurité durable : **réalisée**
- Mise en place d'événements et d'actions de communication sur le risque routier professionnel : **réalisée**
- Développer le partenariat sur le risque routier professionnel : **réalisée**
- Développer la connaissance sur le risque routier professionnel : **partiellement réalisée**

Les jeunes

- Poursuite des actions de sensibilisation en école primaire et collège pour assurer un continuum éducatif pour tous et partout : **réalisée**
- Mise en place d'actions de sensibilisation adaptées aux publics des lycées et centres de formation par l'apprentissage : **partiellement réalisée**
- Incitation d'autres structures à la mise en œuvre de démarches de sécurité routière en direction des jeunes avec accompagnement du pôle sécurité routière : **réalisée**
- Utilisation des réseaux sociaux et des sites internet pour diffuser des messages de prévention : **réalisée**

- Mise en place d'actions par les autorités organisatrices de mobilité (AOM) de sensibilisation aux règles de sécurité dans les transports scolaires : **réalisée**
- Sensibilisation des étudiants en enseignement supérieur : **réalisée**
- Renforcement des actions de contrôles/sanctions : **réalisée**

Les seniors

- Renforcement des opérations de sensibilisation et d'information (piétons, cyclistes, automobilistes...), poursuite des audits avec présence d'un médecin, stages de remise à niveau du code de la route : **réalisée**
- Opérations structurées de sensibilisation (visant principalement les comportements) en partenariat avec les auto-écoles et les clubs de personnes âgées : **réalisée**
- Développement du partenariat avec les structures en charge des seniors : **réalisée**

L'alcool et les stupéfiants

- Actions de sensibilisation dans les lycées, les établissements d'enseignement supérieur et les associations d'étudiants : **réalisée**
- Conforter et systématiser les pratiques du capitaneat de soirée, dans tous types d'événements festifs, salons, sensibilisation des débitants de boisson : **réalisée**
- Sensibilisation des élus, responsables d'associations et clubs sportifs en matière de buvette : **non réalisée**
- Renforcement des actions de contrôles / sanctions : **réalisée**

Les distracteurs

- Actions de sensibilisation aux dangers des distracteurs : **réalisée**
- Utiliser les nouvelles technologies pour sensibiliser à la vigilance et la conduite : **réalisée**
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable : **réalisée**
- Amélioration de la connaissance sur les distracteurs : **réalisée**
- Renforcement des actions de contrôles / sanctions : **réalisée**



Visite de Madame la déléguée interministérielle à la sécurité routière sur le stand *La route se partage* lors du passage du Tour de France - Oyonnax, le 3 juillet 2021



Escape game sécurité routière au campus de l'université Jean Moulin Bourg-en-Bresse, le 2 octobre 2020



Journée multipartenariale *À fond sur la sécurité* Bourg-en-Bresse, le 22 septembre 2019

3.3. Utilisation des crédits affectés par enjeu

La dotation annuelle de l'État au titre du PDASR sur la période 2018-2022 est de 55 000 € en moyenne. Le même montant est mis à disposition par le Conseil départemental.

Le budget du PDASR permet de piloter de nombreuses actions de terrain (ex : démonstrations de type crash-tests au sein de lycées ou d'entreprises, campagne annuelle de sécurité dans les transports scolaires à destination des classes de 6^{ème} pilotée par le Conseil régional et le Conseil départemental, allocation des subventions aux partenaires (30 000 € environ par an avant la crise sanitaire, en baisse depuis), conduite d'actions en régie portées par le pôle sécurité routière et ses

IDSR (prévention sur la thématique des départs en vacances sur une aire d'autoroute, interventions au sein du Campus de Bourg-en-Bresse, action de sensibilisation aux dangers des passages à niveau...), achat du matériel de prévention (consommables tels éthylotests, brassards rétro-réfléchissants et autres), participation à l'animation du réseau des IDSR (indemnités de déplacements, frais de formation...). Un budget est également dégagé pour mener des actions de communication régionales ou départementales (diffusion de campagnes vidéo au cinéma l'Amphi de Bourg-en-Bresse, spots radio, sacs à pharmacie en 2021 pour alerter sur les risques des médicaments en lien avec la conduite, sacs à baguettes avec message en faveur du partage de la route et des équipements spéciaux, sets de table pour les restaurants sur les risques en deux-roues motorisés en 2022).

Part approximative de la dotation globale attribuée à chaque enjeu sur la période 2017-2022 :

- ▶ **Les 2RM : 14 %**
- ▶ **Le risque routier professionnel : 6 %**
- ▶ **Les jeunes : 14 %**
- ▶ **Les seniors : 9 %**
- ▶ **L'alcool et les stupéfiants : 14 %**
- ▶ **Les distracteurs et l'adaptation des comportements (ceinture de sécurité, vitesse...) : 9 %**
- ▶ **Autres (frais de formation, de fonctionnement, équipement...) : 34 %**

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Au regard des actions menées au cours de la période du précédent DGO, du diagnostic territorial et de leur caractère particulièrement englobant, les enjeux définis par la circulaire interministérielle de la délégation à la sécurité routière du 25 mai 2022, sont exclusivement retenus à l'échelle départementale :

- **les deux roues-motorisés,**
- **les conduites à risques,**
- **les nouveaux modes de mobilités dites "douces",**
- **le risque routier professionnel.**

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

L'application des enjeux retenus au travers d'actions de prévention devra, dans la mesure du possible, tenir compte des problématiques distinctes entre les milieux ruraux et urbains.

Chaque enjeu donne lieu à des orientations d'action qui prennent en compte la diversité des publics (selon les classes d'âge, les formes de mobilité ou les acteurs compétents) et les modalités d'action (communication, prévention, contrôle et sanction). Le cas échéant, des orientations concernant les infrastructures pourront être intégrées dans le cadre d'une coopération avec les collectivités territoriales gestionnaire de voiries.

4.2. Les orientations d'actions

Les orientations d'actions définissent les objectifs que serviront les actions de terrain. L'enjeu « Conduites à risques », particulièrement englobant, a été décliné en thématiques pour une approche plus précise.

Orientations d'actions transversales

Certaines orientations d'actions pourront s'appliquer à l'ensemble des enjeux retenus dans le DGO 2023-2027 :

- Développement de la politique de répression et accentuation du principe pédagogique de l'alternative aux poursuites,
- Appui aux gestionnaires d'infrastructures pour les aménagements sécuritaires de voirie,
- Maintien d'une communication active et régulière, par divers vecteurs.

Deux-roues motorisés

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route / milieu scolaire / parents

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Valorisation des équipements obligatoires et facultatifs de protection individuelle sur les réseaux sociaux et autres supports de communication,
- Appui aux gestionnaires d'infrastructures sur les spécificités des deux-roues motorisés via l'application « Ma route en deux-roues motorisé » (MR2RM),
- Sensibilisation des parents de jeunes utilisateurs de deux-roues motorisés.

Distracteurs

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Définition de la notion de distracteurs et leur influence sur la conduite dans les campagnes de communication,
- Déploiement des nouvelles technologies pour sensibiliser sur la vigilance et la conduite.

Alcool et stupéfiants

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route / milieu scolaire / responsables de débits de boissons / collectivités territoriales

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Implication des professionnels de santé sur le danger relatif à l'usage des médicaments en lien avec la conduite,
- Accentuation de la communication sur les risques de la consommation de l'alcool et des stupéfiants,
- Lutte contre les addictions avec les services de santé publique et de la sécurité routière,
- Sensibilisation des élus, responsables d'associations, de clubs sportifs et professionnels d'hôtellerie et de restauration en matière de buvette,
- Conforter et systématiser les pratiques du capitaneat de soirée.

Vitesse et non-respect des priorités

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route / collectivités territoriales

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Démonstration concrète des effets de la vitesse et de la différence entre vitesse excessive et excès de vitesse,
- Maintien du niveau de connaissances en matière de code de la route pour chaque mode de déplacement,
- Sécurisation des axes accidentogènes avec vitesse en cause par des outils de contrôle.

Nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route / professionnels / collectivités territoriales

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Sensibilisation des fournisseurs d'EDPM au rappel de la réglementation relative aux assurances et équipements,
- Maintien du niveau de connaissances en matière de code de la route pour chaque mode de déplacement.

Risques routiers professionnels

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / *contrôles et sanctions*

Public(s) visé(s) : professionnels / collectivités territoriales / administrations

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

- Renforcement de la prise en compte du risque routier professionnel dans les administrations, les collectivités et entreprises,
- Développement du concept de la conduite apaisée à travers l'éco-conduite,
- Campagne de sécurité aux abords des chantiers.

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO, base de cadrage des actions menées sur une période de cinq ans à l'échelon local, trouve son application concrète au travers du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) qui définit chaque année le calendrier des actions menées sur le terrain. Certaines de ces actions sont organisées « en régie » (c'est-à-dire à l'initiative du pôle sécurité routière), quand d'autres sont proposées par différents partenaires par le biais d'un appel à projets.

Cet appel à projets est lancé chaque début d'année par la préfète de l'Ain et le président du Conseil départemental auprès des partenaires : collectivités, associations, forces de l'ordre ainsi que de nombreux autres acteurs. Le site internet www.demarches-simplifiees.fr, outil de dématérialisation et de simplification des démarches administratives proposé par l'État, permet à tous les porteurs de projet volontaires de candidater à une aide financière, matérielle voire humaine auprès du pôle sécurité routière.

Au-delà des enjeux retenus dans le DGO, d'autres thématiques pourront être spécifiquement ciblées dans l'action du pôle sécurité routière, notamment la mobilité des seniors, pour laquelle l'Ain a été ciblé département pilote en 2021.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

La politique de sécurité routière, placée sous la responsabilité de la préfète, est déléguée à son directeur de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Le suivi de l'accidentalité est assuré par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) positionné au sein du service sécurité et éducation routières de la direction départementale des territoires. Il est responsable au niveau départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national des accidents corporels de la circulation routière.

En lien avec les forces de l'ordre, il produit des bilans de l'accidentalité décomptant notamment le nombre d'accidents, de tués et de blessés de manière hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle. Ces données permettent à la préfète et à ses services de réagir afin d'adapter immédiatement leurs actions de prévention à l'actualité routière, et d'orienter les contrôles des forces de l'ordre.

Le suivi statistique portera, sur la période du présent document général d'orientations, sur les mêmes données que celles présentées au chapitre 2 – Diagnostic territorial.

- Indicateurs de suivi statistique du DGO 2023-2027

Indicateurs globaux
Nombre de tués par classe d'âge
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département
Nombre d'accidents par classe d'âge
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode de déplacement
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le milieu

Enjeux	Indicateurs
2RM (cyclos + motos)	Selon le milieu :
	Nombre d'accidents corporels de 2RM
	Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département
	Nombre de victimes en 2RM (tués + blessés) selon l'âge, le sexe
	Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge
	Nombre d'usagers de 2RM victimes
	Part des victimes en 2RM parmi les victimes et l'ensemble des accidents corporels du département

Enjeux	Indicateurs
Modes de mobilité dite « douce » : marche, vélo, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)	Marche :
	Victimes piétons (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, selon le milieu
	Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5 000 habitant, en agglomération de 5 000 habitants et plus ou hors agglomération)
	Vélo :
	Victimes cyclistes (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, selon le milieu
	Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5 000 habitant, en agglomération de 5 000 habitants et plus ou hors agglomération)
	Engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) :
Victimes utilisateurs d'EDPM (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, suivant le milieu	
	Part des accidents d'EDPM hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5 000 habitant, en agglomération de 5 000 habitants et plus ou hors agglomération)

Enjeux	Indicateurs
Risque routier professionnel	Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués
	Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués
	Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement
	Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement

Enjeux	Indicateurs
Conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse excessive ou inadaptée, non respect des priorités, distracteurs	Alcool :
	Nombre de victimes dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé
	Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement
	Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu
	Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu
	Stupéfiants :
	Nombre de victimes dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant brut
	Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement
	Part des accidents corporels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue
	Vitesse :
	Part des accidents mortels dus au non-respect des priorités parmi l'ensemble des infractions
	Non respect des priorités :
	Part des accidents mortels dus au non-respect des priorités parmi l'ensemble des accidents mortels
Part des infractions de non-respect des priorités parmi l'ensemble des infractions	
Distracteurs :	
Nombre de victimes dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec attention perturbée	
Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	
Nombre d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée »	
Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	

5.3. Modalités du suivi du DGO

Des réunions de suivi des actions devront être organisées tout au long de la durée d'application du DGO. Elles pourront être mises en œuvre par le comité de pilotage sécurité routière en lien avec les acteurs ayant participé à l'élaboration de ce document.

Cette forme de suivi sera assurée annuellement.

5.4. Conclusion

L'insécurité routière nous concerne tous : chaque année, de trop nombreuses familles sont brisées par les drames qui surviennent régulièrement sur les routes. Le document général d'orientation, véritable trame pour l'action en faveur de la sécurité routière pour les cinq prochaines années, vise à protéger les usagers de la route au quotidien et à travailler sur les comportements par la mise en place d'actions de sensibilisation, de prévention, de communication, de contrôles et de sanctions. Il engage et mobilise de nombreux protagonistes autour d'une seule cause : **faire de notre réseau routier un environnement plus sûr.**

C'est pourquoi le pôle sécurité routière a souhaité faire de l'élaboration de ce document une démarche étroitement partenariale, en s'appuyant sur la participation de ces nombreux acteurs. En partageant leur expérience respective, celles et ceux qui s'impliquent au quotidien pour la sécurité routière ont permis d'enrichir ce qui constitue le fondement de l'action des services.

Le président du Conseil départemental,

signé

Jean DEGUERRY

La préfète,

signé

Cécile BIGOT-DEKEYZER