



**PRÉFET
DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

Sécurité routière

2023 - 2027

MARS 2023

Préfecture de la Loire

www.loire.gouv.fr



SOMMAIRE

1.	Éditorial du Préfet	03
2.	Pourquoi un Document Général d'Orientations (DGO)	04
3.	Les caractéristiques de la Loire	08
4.	Bilan de l'accidentalité	14
5.	Volet prévention et sensibilisation	22
6.	Volet communication	26
7.	Volet contrôle	28
8.	Orientations d'actions du DGO 2023-2027	33
9.	Conclusion & remerciements	51

ÉDITORIAL DU PRÉFET



Entre 2017 et 2021, 130 personnes ont perdu la vie sur les routes du département de la Loire. L'année 2022, quant à elle, a été particulièrement meurtrière avec 42 personnes décédées lors d'accidents de la route. Avec eux, 660 blessés graves, dont certains ne se remettront pas de leurs blessures. Autant de vies brisées, de familles endeuillées, d'adultes et d'enfants qui ne reviendront plus.

Ces décès sont, en très grande partie, dus à des comportements inappropriés de conducteurs et/ou d'autres usagers de la route, qui ne respectent pas le code de la route, conduisent après usage de substances psychoactives telles que l'alcool ou les stupéfiants, ou circulent à une vitesse excessive ou inadaptée.

Dans le même temps, se sont développés de nouveaux moyens de déplacement tels que la trottinette électrique, les monoroues... qui doivent cohabiter avec les cyclistes, de plus en plus nombreux à utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien. De ce fait, il revient à chacun d'apprendre, quel que soit son moyen de déplacement, à partager la chaussée, qui est un espace collectif que nous partageons tous, à tout âge.

Pour le bien-être de tous les usagers de la route, nous devons tendre vers une diminution conséquente des accidents de la circulation. Pour ce faire, la mobilisation de tous les acteurs œuvrant pour lutter contre l'insécurité routière est nécessaire.

Les enseignants, les éducateurs, les bénévoles et notamment les intervenants départementaux de sécurité routière, les professionnels de santé, les entreprises, les gestionnaires de voiries, les collectivités territoriales, les forces de l'ordre et les services de l'État vont continuer à se mobiliser dans le cadre du document général d'orientations 2023-2027 pour sensibiliser les usagers de la route et générer une prise de conscience afin d'aboutir à une réduction du nombre d'accidents.

Pour les cinq années à venir, les enjeux de sensibilisation retenus sont les deux-roues motorisés, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité dite « douce », le risque routier professionnel, les jeunes et les seniors.

Ensemble, nous devons œuvrer pour que chaque usager, du piéton à l'utilisateur de trottinette, du cycliste au motard, du chauffeur de taxi au conducteur de poids lourd, soit responsable de sa propre sécurité et veille à celle des autres.

Je tiens à remercier tous les partenaires qui ont contribué à l'élaboration de cette feuille de route pour 2023-2027.

Alexandre ROCHATTE

PRÉFET DE LA LOIRE

Pourquoi un Document Général d'Orientations (DGO) ?

Le document général d'orientations est un outil de programmation définissant les orientations d'actions pour la sécurité routière pour les cinq années à venir. Il constitue la feuille de route des services de l'État, ainsi que de l'ensemble des partenaires et acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière. Sa mise en œuvre doit contribuer à améliorer l'action des pouvoirs publics tant au regard de l'accidentologie que de la pédagogie à l'égard des usagers.

Le contexte national

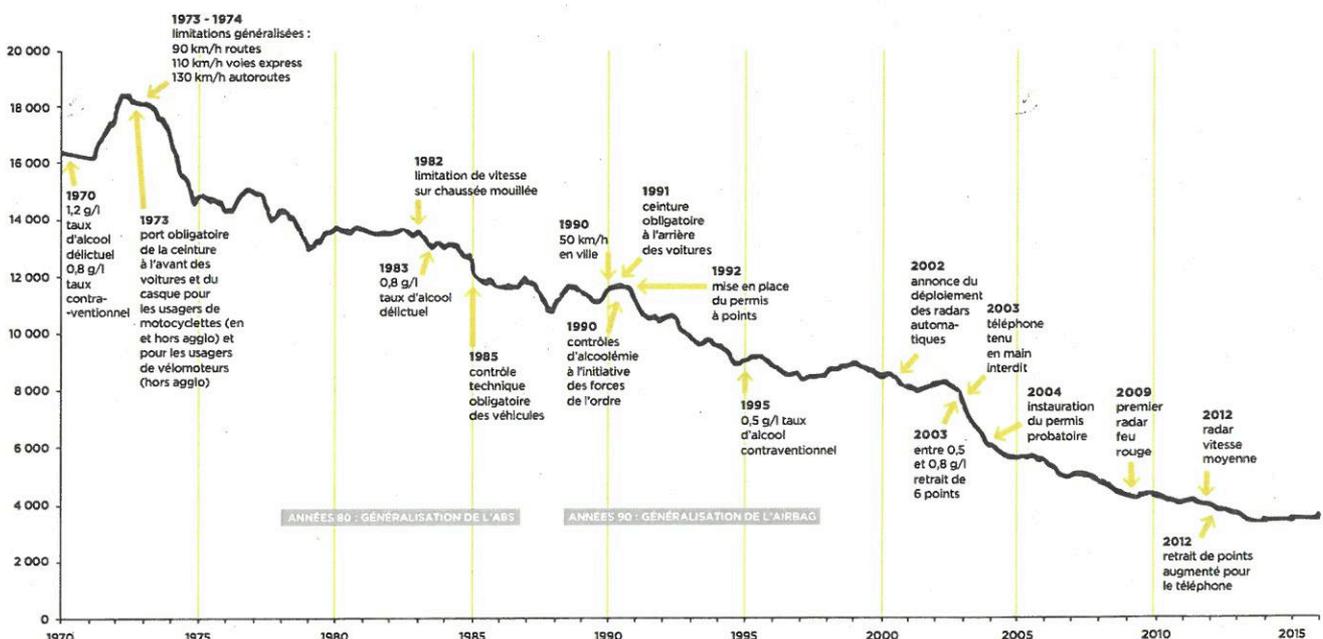
La sécurité routière a 50 ans ! Cinq décennies de mobilisation et d'évolution des comportements des françaises et des français qui ont permis de réduire le nombre de personnes tuées sur les routes.

En 50 ans, de nombreuses mesures pour lutter contre la mortalité routière ont été prises telles que : le port obligatoire de la ceinture, la limitation de la vitesse sur les autoroutes, le casque obligatoire pour les motocyclistes, l'interdiction de rouler sous

l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, l'obligation de passer le contrôle technique, l'obligation de passer le brevet de sécurité routière (BSR), le savoir rouler à vélo enseigné à l'école, l'interdiction de l'usage du téléphone au volant...

Ces mesures ont permis de faire baisser le nombre de décès de 18 034 en 1972 à 2947 en 2021. La mortalité routière a donc été divisée par 6,1 alors que, dans le même temps, le trafic routier a été multiplié par 2,4.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2016



Le conseil national de la sécurité routière (CNSR) a adopté neuf nouvelles recommandations le 28 novembre 2022, en matière de sécurité routière, à l'attention du Gouvernement. Ces recommandations ont pour thématique :

- les médicaments et la conduite,
- l'indispensable reconnaissance des blessés,
- la stratégie de mobilisation des branches professionnelles sur le risque routier,
- les infrastructures et les usagers vulnérables,
- mieux prévenir, dépister et intervenir contre la conduite sous influence (alcool et stupéfiants),

- évaluer, prévenir et réduire les blessures psychologiques,
- pour des infrastructures urbaines propices au déplacement de tous les usagers,
- de la bonne utilisation des aides à la conduite,
- mieux lutter contre l'usage du téléphone en circulant, un distracteur qui piège.

La délégation à la sécurité routière a rappelé que l'objectif en France est de diminuer les chiffres des tués et des blessés par deux par rapport à 2019 d'ici 2030 et d'atteindre **0 mort en 2050**.

Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue un outil de programmation pour la période 2023-2027 qui définit les orientations d'actions à mener, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Après deux cycles de programmation de cinq ans (2013-2017 puis 2018-2022), un nouveau DGO doit être élaboré pour la période 2023-2027.

Le DGO est le cadre de référence pour l'élaboration annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

L'élaboration du DGO a fait l'objet de deux circulaires de la Délégation à la sécurité routière en date du 25 mai et 06 septembre 2022 comprenant la note de cadrage et le guide méthodologique.

L'élaboration du DGO a permis à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux à décliner dans les PDASR.



L'élaboration du DGO dans la Loire

L'élaboration du DGO s'est déroulée en plusieurs étapes :

1. Évaluation

du précédent DGO 2018-2022 et de ses enjeux :

- Les jeunes ;
- La conduite après usage de substances psychoactives ;
- Les distracteurs ;
- Les seniors ;
- Le risque routier professionnel ;
- Le partage de la voirie.

2. Définition

des enjeux départementaux prioritaires sur la base des enjeux définis au niveau national.

3. Consultation

des partenaires de la sécurité routière.

4. Rédaction et validation

des orientations d'actions.

Les acteurs du DGO

Préfecture

Direction Départementale des Territoires (DDT)

Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)

Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)

Groupement de Gendarmerie Départemental (GGD)

Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT)

Procureur de la République

Conseil départemental (CD)

Communauté d'agglomération : Saint-Étienne Métropole, Roanne agglomération et Loire Forez agglomération

Associations : FFMC, FNTR/FNTV Loire, place aux piétons, ocivelo

Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR)

L'élaboration du DGO s'appuie sur l'analyse de l'accidentalité dans le département sur la période 2018-2022.

Les objectifs du plan doivent permettre aux différents acteurs, dans le cadre d'une démarche partenariale, de mettre en commun leurs compétences individuelles en faveur d'une politique globale de sécurité routière et de fédérer l'ensemble des acteurs potentiellement concernés.

Ce document sert ainsi de base à l'élaboration annuelle du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les orientations seront adaptées annuellement selon les résultats des évaluations annuelles et les évolutions de l'accidentalité dans la Loire.

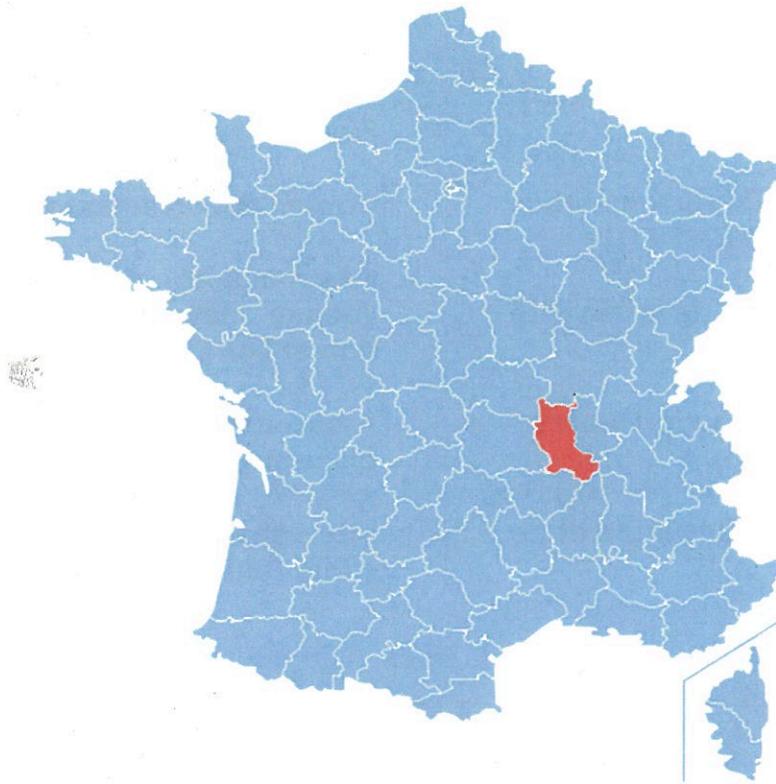
Pour la période 2023-2027, les 4 enjeux nationaux obligatoires sont les suivants :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- les nouveaux modes de mobilité « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

Au regard du contexte départemental, 2 enjeux locaux ont été retenus :

- les jeunes ;
- les seniors.

Les caractéristiques de la Loire



Structure territoriale

4780 km² (78ème au rang national)

3 arrondissements : **Saint-Étienne** (chef-lieu et ville la plus peuplée : 174 082 habitants)
Roanne
Montbrison

21 cantons (décret du 26 février 2014)

323 communes (326 avant le 1er janvier 2019)

6 circonscriptions législatives (7 avant la législature 2012)

Structure démographique

Avec plus de 768 000 habitants au 1er janvier 2022, la Loire se situe au 30^{ème} rang français et 4^{ème} département de la région par la population, qui croît modérément grâce au solde naturel (tandis que le solde migratoire nul ou légèrement négatif témoigne de difficultés persistantes en termes d'attractivité). La population des principaux centres urbains, au premier rang desquels Saint-Étienne et Roanne, a connu un fort déclin depuis 1970 avant de se stabiliser, nourrissant la périurbanisation et l'étalement urbain.

Variation annuelle moyenne (2014-2020) : + 0,2%

- Auvergne-Rhône-Alpes : + 0.5 %
- France métropolitaine : + 0.3 %

Densité moyenne : 160,2 hab/km²

- Auvergne-Rhône-Alpes : 115,4 hab/km²
- France métropolitaine : 105,9 hab/km²

Viellissement de la population : la population du département vieillit plus rapidement que la moyenne nationale (INSEE : 29,8 % de moins de 24 ans, 28,5 % de plus de 60 ans au recensement 2016 ; la proportion des plus de 60 ans dépasse les moins de 20 ans en 2020).

Évolution et structure de la population en 2019

Département de la Loire (42)

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

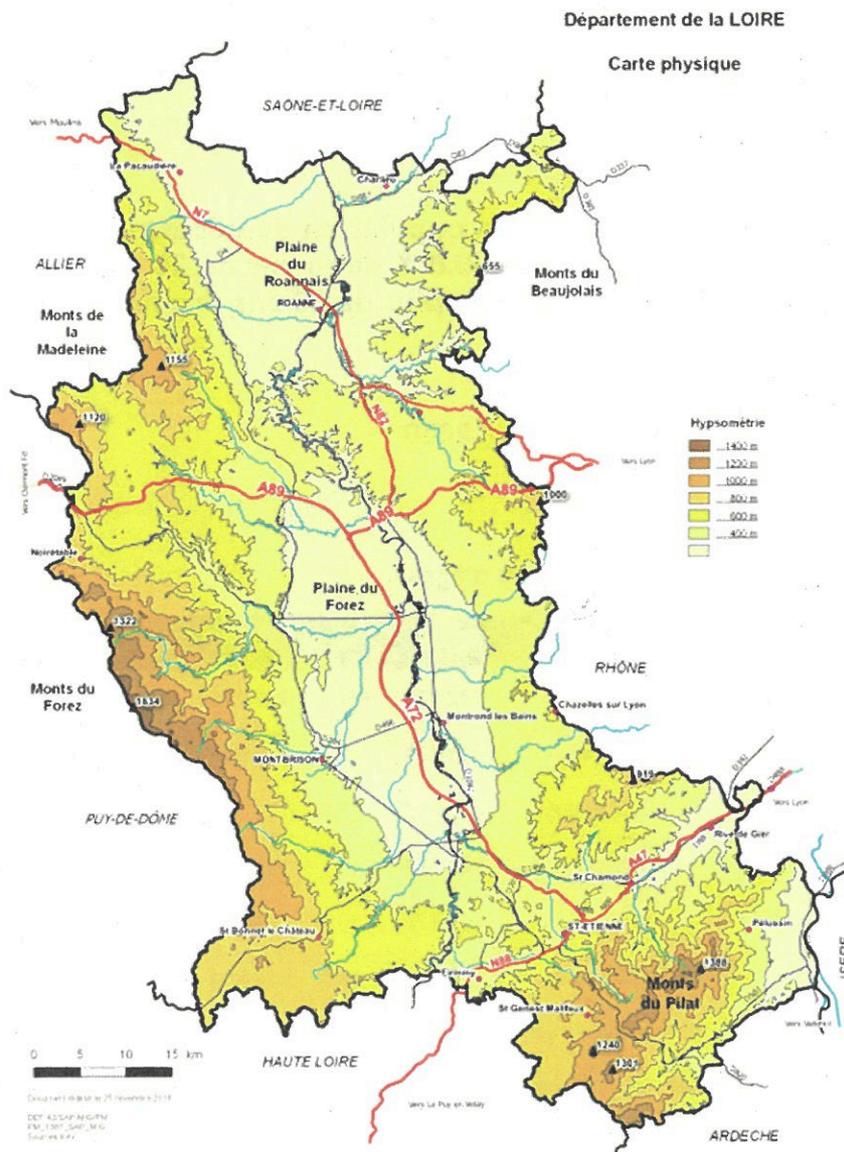
	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	742 076	100,0	756 715	100,0	765 634	100,0
0 à 14 ans	133 973	18,1	138 636	18,3	138 266	18,1
15 à 29 ans	133 468	18,0	129 722	17,1	129 316	16,9
30 à 44 ans	141 533	19,1	138 314	18,3	132 631	17,3
45 à 59 ans	150 178	20,2	146 541	19,4	147 539	19,3
60 à 74 ans	108 456	14,6	121 509	16,1	134 157	17,5
75 ans ou plus	74 469	10,0	81 993	10,8	83 724	10,9

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

Structure géographique

Un département qui forme une transition géographique entre la vallée du Rhône et l'Auvergne.

- **Des zones de plaine au centre**, traversées du sud au nord par le fleuve Loire : Forez et Roannais (séparés par le « seuil de Neulise »).
- **Des zones de montagne** marquant les frontières avec les départements limitrophes (sauf au nord) : monts du Lyonnais avec le Rhône et monts du Beaujolais avec la Saône-et-Loire à l'est, monts du Forez avec le Puy-de-Dôme et monts de la Madeleine avec l'Allier à l'Ouest, monts du Pilat avec la Haute-Loire et l'Ardèche au sud.
- **Point culminant** : Pierre-sur-Haute (1 634 mètres) dans les Monts du Forez.
- Située au sud des monts du Lyonnais, la commune de Cellieu est le **centre géographique** de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes.

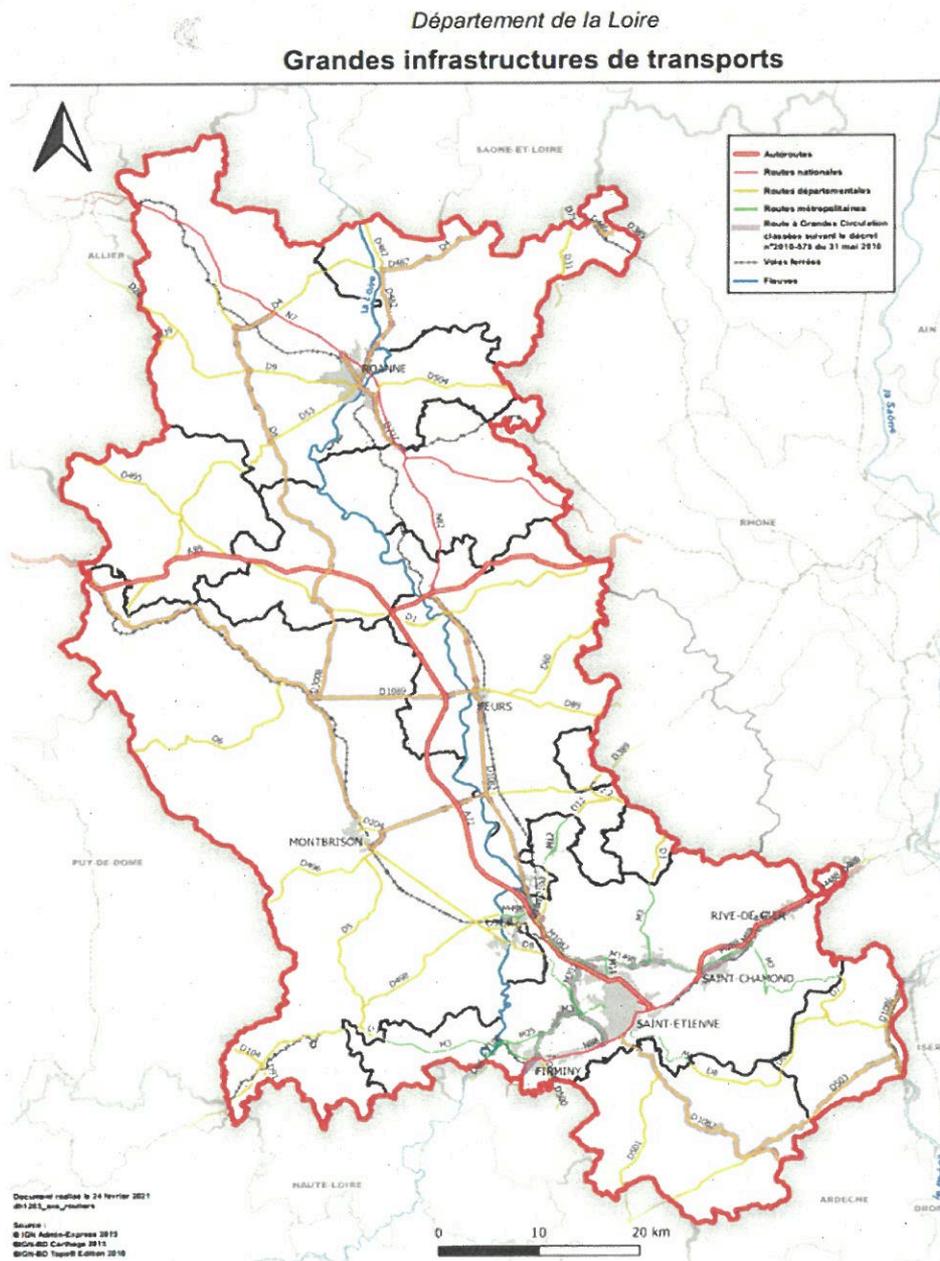


Composition du réseau routier de la Loire

114 km d'axes autoroutiers.

100 km de routes nationales.

3 792 km de routes départementales, dont **303 km** de réseau structurant.



Structure économique



La Loire est un ancien bastion industriel français. Les mines, mais également la sidérurgie et le textile, ont marqué le territoire.

La reconversion des bassins de Saint-Étienne et de Roanne est engagée depuis trente ans et en bonne voie. Le tissu industriel se caractérise par une forte représentation des petites et moyennes entreprises (PME) et des très petites entreprises.

Le nouveau dynamisme de l'industrie ligérienne repose sur un écosystème varié comprenant de l'innovation et de nouveaux secteurs tels que les éco-industries, les textiles ou les dispositifs médicaux, les laboratoires en recherche et développement...

Les activités agricoles quant à elles demeurent très présentes dans l'économie départementale, avec une forte spécialisation dans l'élevage laitier et la viande, et une forte implantation de l'industrie agroalimentaire (16 % de l'emploi salarié total), en particulier liée à l'élevage bovin ; pour la plupart de taille moyenne, les exploitations agricoles sont dans leur majorité fragiles (faiblesse des prix et vulnérabilité face au changement climatique).

En ce qui concerne le tertiaire, la proportion de l'emploi dans ce secteur est en hausse (même si elle reste inférieure à la moyenne nationale).

La croissance de l'emploi tertiaire a principalement concerné les secteurs de la santé ou des transports/logistique.

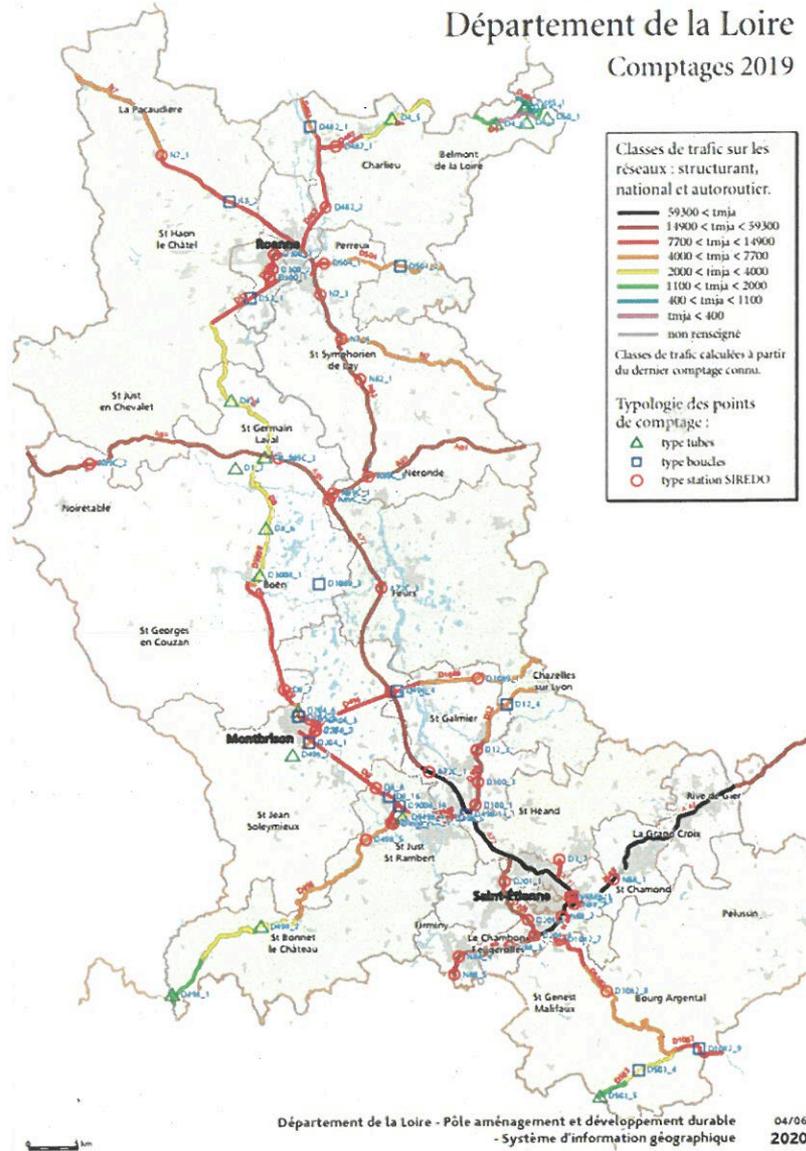
Le niveau d'équipement commercial est comparable à celui de l'ensemble de la région, notamment grâce à la forte implantation du groupe Casino dont le siège social est à Saint-Étienne.

De nombreux projets sont menés pour dynamiser le secteur tertiaire dans le département comme la construction du centre commercial STEEL, la redynamisation du centre commercial Centre 2...

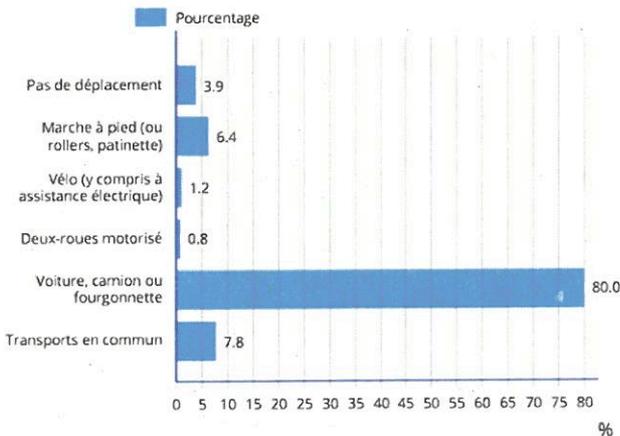
Les déplacements pendulaires sont importants dans le département, surtout dans la partie sud. Beaucoup d'actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence. A noter également des déplacements domicile/travail importants entre l'agglomération stéphanoise et l'agglomération lyonnaise.

La part des véhicules individuels pour se rendre au travail est importante, ce qui a des incidences sur certaines voiries aux heures de pointe. La part des usagers utilisant les transports en commun se développe mais reste faible. La ligne ferroviaire Saint-Etienne/Lyon est néanmoins une des lignes ferroviaires régionales les plus fréquentées en France.

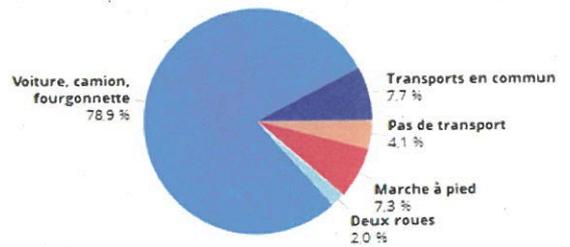
Trafic routier et moyens de transports utilisés



ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



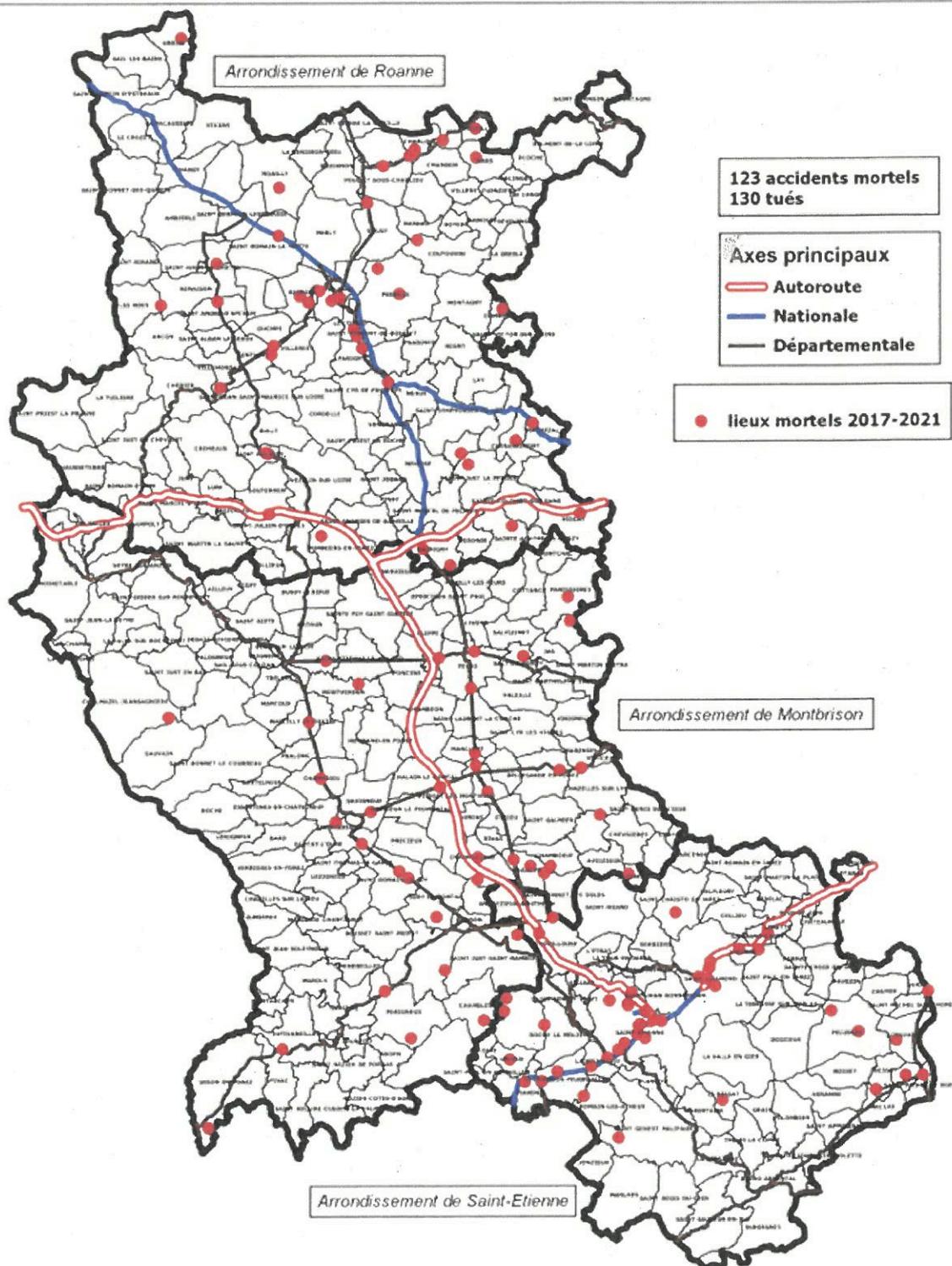
ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2014



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016

L'accidentalité

Carte des accidents mortels dans la Loire période 2017-2021



	2017	2018	2019	2020	2021	Variation 2017-2021
Accidents	594	523	390	319	414	- 30%
Tués	30	21	24	23	33	+ 10%
Blessés	777	713	539	413	555	- 29%

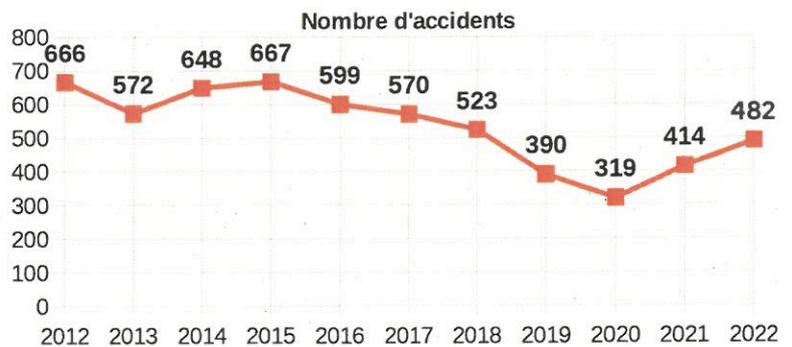
* Les chiffres de 2022 ne sont pas consolidés.



Depuis 2015, le bilan de l'accidentologie routière était encourageant, avec une diminution notable du nombre de tués.

L'année 2018 a été particulièrement clémente, 21 personnes se sont tuées sur les routes de la Loire. Ce constat s'est prolongé jusqu'en 2020 (même si cette année-là est singulière en raison de la crise sanitaire).

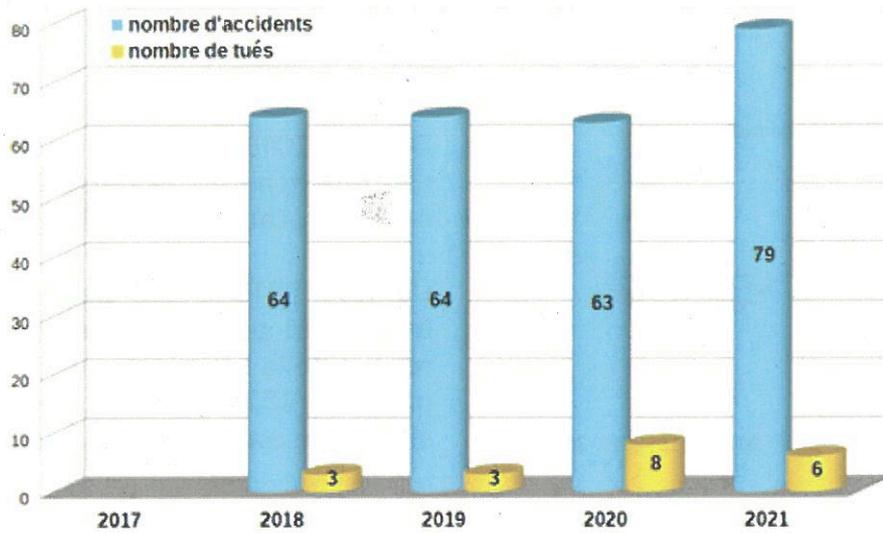
Cependant, depuis deux ans, nous constatons une inversion de la tendance à la baisse observée depuis une petite dizaine d'années. Le relâchement des comportements sur les routes après les périodes de confinement l'explique en partie.



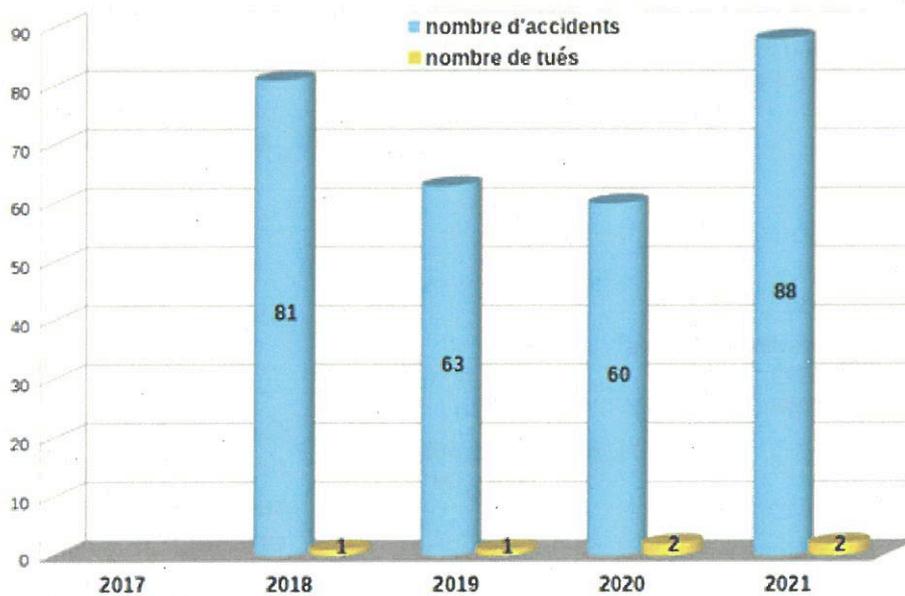
Ce constat est inversé pour les accidents et les personnes blessées. En effet, ils connaissent une légère baisse depuis 2018.

Les statistiques des 5 enjeux définis par le DGO 2018-2022

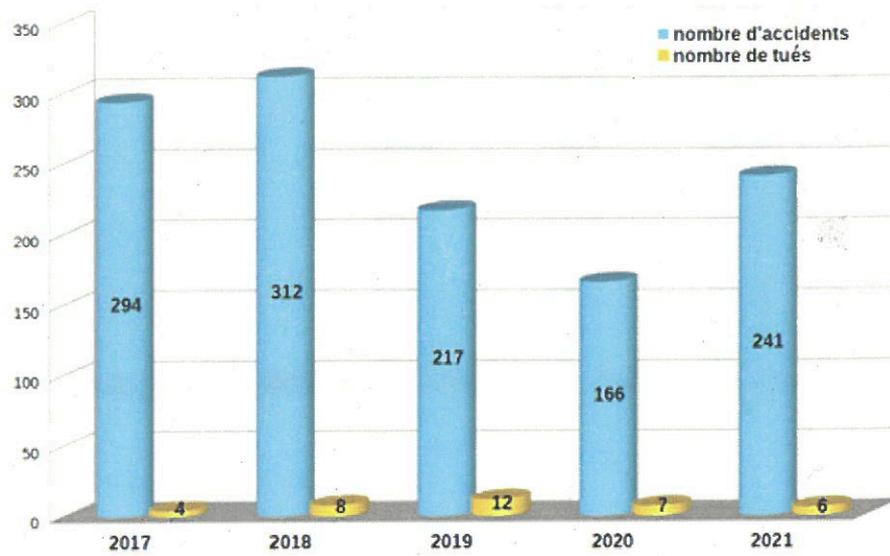
Substances psychoactives



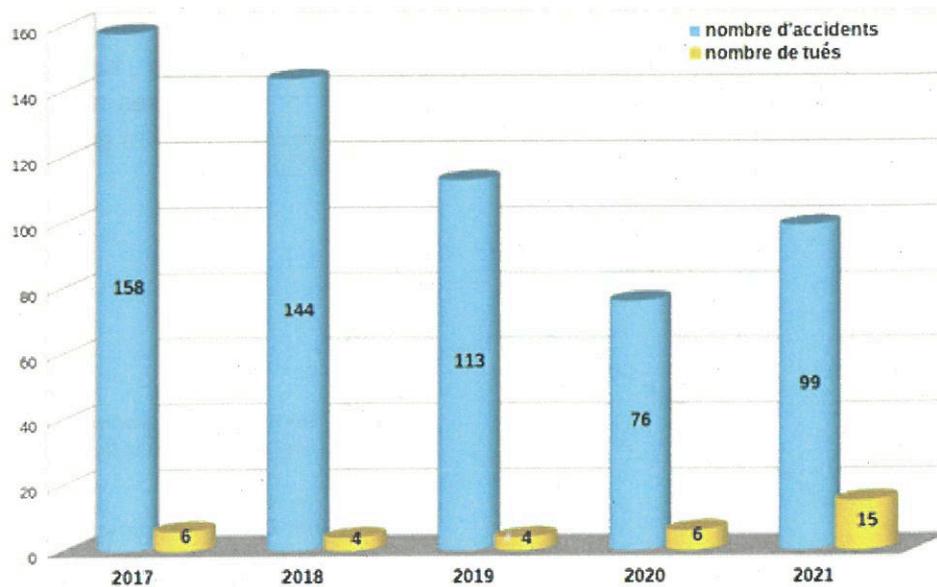
Distracteurs



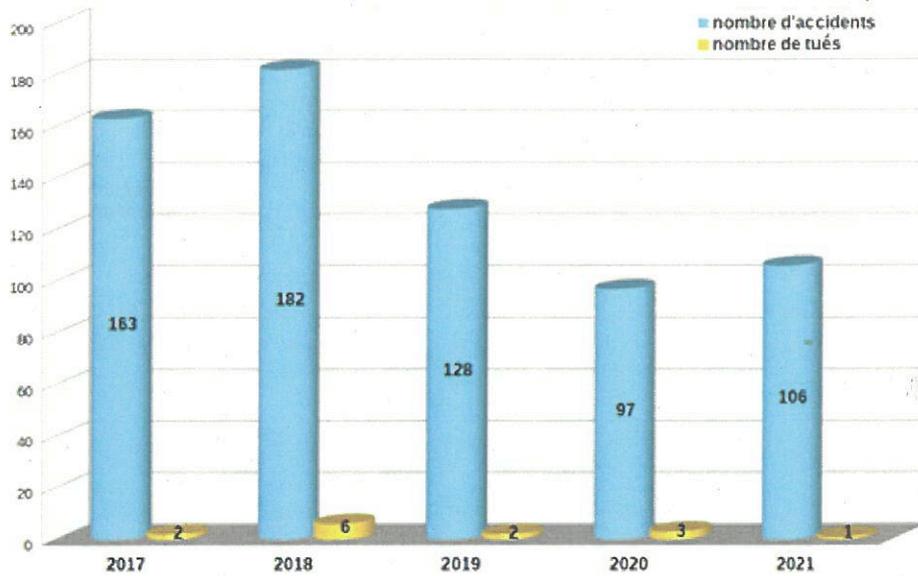
Jeunes



Seniors



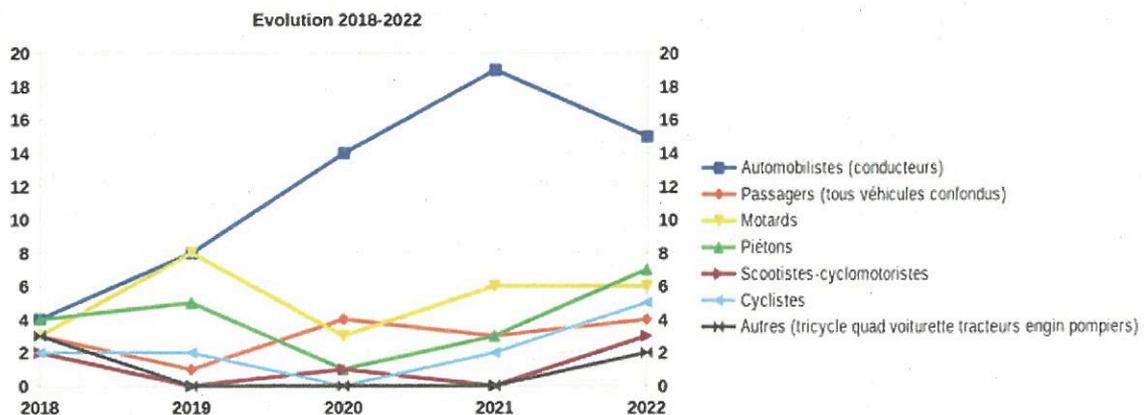
Risques routiers professionnels



Les victimes d'accidents mortels par type d'usagers (période 2018-2022)

Types d'usagers	Victimes	%
Piéton	20	14
Vélo	11	8
Cyclo	6	4
Moto	26	18
VL et VU	75	52
Autres (tracteur, voiturette, engin de secours)	5	3
Total	143	100

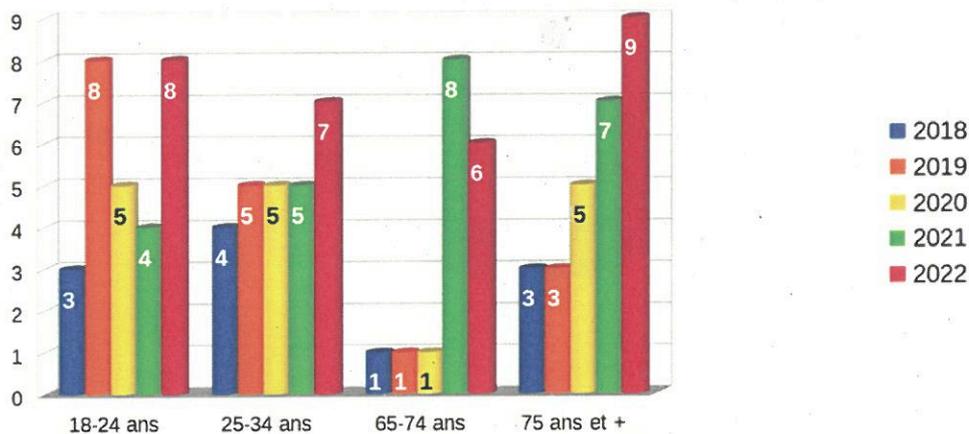
Les modes de déplacements les plus représentés dans l'accidentalité sont les véhicules légers (**49% des tués**), les deux-roues motorisés (**21%**) et les piétons (**14%**).



Les victimes d'accidents mortels par tranche d'âge et par sexe (période 2018-2022)

Tranches d'âge	Hommes	Femmes	Total
[0 - 17]	5	5	10
[18 - 24]	25	3	28
[25 - 34]	23	3	26
[35 - 44]	12	1	13
[45 - 54]	10	3	13
[55 - 64]	8	1	9
[65 - 74]	11	6	17
[75 ans et plus]	12	15	27
Total	106	37	143

86% des présumés responsables dans un accident mortel sur la période 2019-2021 sont des **hommes**.



Les causes des accidents mortels

Plusieurs causes ou facteurs comportementaux sont souvent à l'origine des accidents mortels.

Toutefois, les **3 principaux facteurs d'accidents mortels**, en première cause, sont :



Une vitesse excessive ou inadaptée



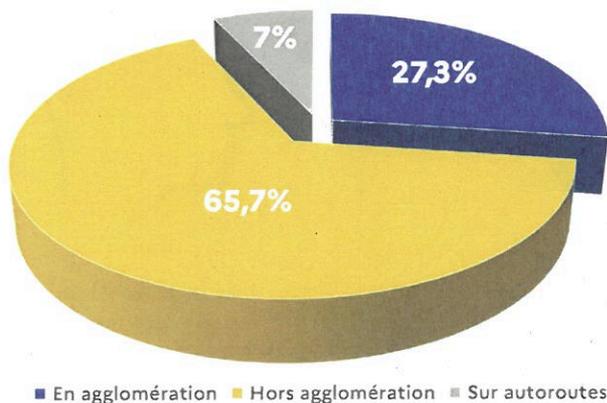
La conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants



Les inattentions et contresens dans 11 accidents mortels (contre 2 en 2019)



Les victimes d'accident mortel par milieu (période 2018-2022)

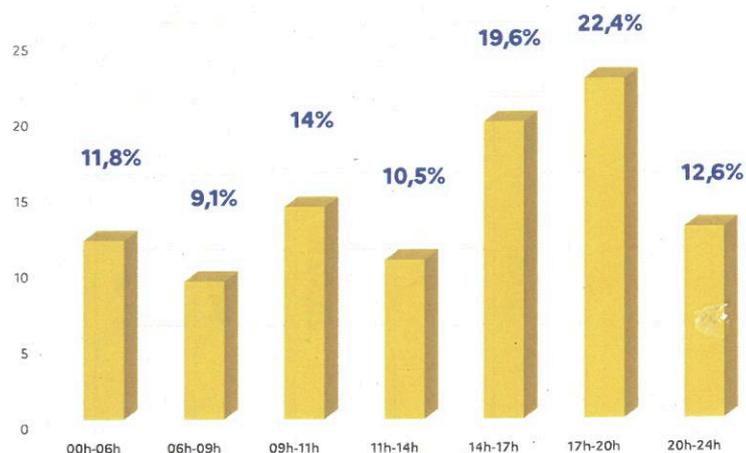


Milieu	Victimes
En agglomération	39
Hors agglomération	94
Sur autoroutes	10
Total	143

■ En agglomération ■ Hors agglomération ■ Sur autoroutes

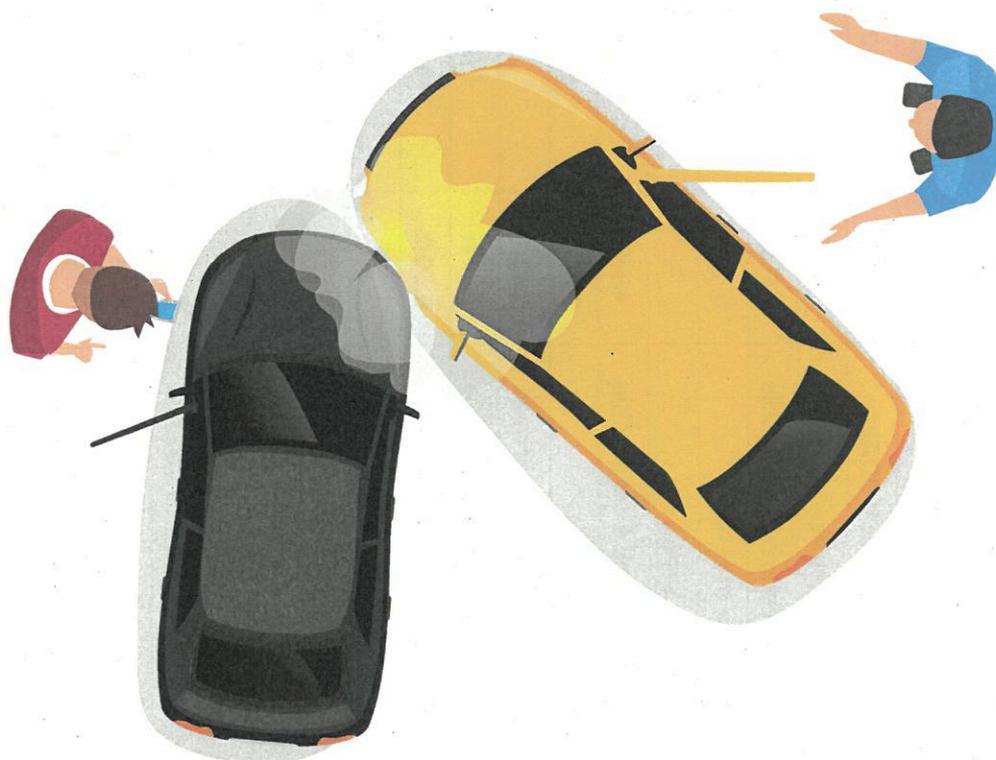
Les victimes d'accident mortel par tranches horaires (période 2018-2022)

Tranches horaires	Victimes
00h-06h	17
06h-09h	13
09h-11h	20
11h-14h	15
14h-17h	28
17h-20h	32
20h-24h	18



La majorité des accidents mortels ont lieu en **deuxième partie de journée** et notamment en soirée (heure de retour au domicile).

À noter tout de même que **14 %** des accidents ont lieu entre **09h et 11h**.



Credit: Vecteezy.com

Volet prévention et sensibilisation

Cible des actions

	2018	2019	2020	2021	2022
Montant global PDASR	50000	53000	56000	61000	61000
Jeunes	6	7	11	7	7
Montant destiné à cette cible	7429€	6800€	8960€	12490€	18970€
Part dans le PDASR	14,80 %	12,80 %	16,00 %	20,50 %	31,10 %
Seniors	5	2	5	3	2
Montant destiné à cette cible	4349€	3200€	3500€	9436€	2490€
Part dans le PDASR	7,50 %	6,04 %	6,70 %	12,30 %	4,10 %
Substances psychoactives	8	7	7	4	4
Montant destiné à cette cible	4744€	7600€	9380€	6300€	5380€
Part dans le PDASR	9,50 %	14,30 %	16,80 %	10,30 %	8,80 %
Distracteurs	3	0	1	2	3
Montant destiné à cette cible	2621€	500€	1000€	3500€	2850€
Part dans le PDASR	4,51 %	0,10 %	1,80 %	5,70 %	3,30 %
RRP	1	3	2	1	0
Montant destiné à cette cible	2000€	2885€	8700€	9970€	942€
Part dans le PDASR	3,45 %	5,43 %	15,50 %	4,10 %	1,50 %
Partage de la voirie	18	9	2	9	17
Montant destiné à cette cible	22554€	17063€	11074€	6621€	18800€
Part dans le PDASR	39,00 %	32,00 %	19,80 %	11,00 %	30,80 %

2018 – Prévention à destination des seniors



Les associations **Agir ABCD** et **Prévention routière** ont, toutes deux, organisé des actions de prévention destinées aux seniors.

Cela s'est traduit par l'animation de 10 sessions de révision du code de la route pour l'association Agir ABCD et de modules sur la circulation piétonne à destination de 350 seniors de plus de 75 ans pour l'association Prévention routière.

Cette tranche de la population est fortement touchée par les accidents et est souvent très intéressée par les remises à niveau du code de la route (comment prendre un rond-point avec plusieurs voies, apprentissage de nouveaux panneaux...).

2019 – Rencontres de la sécurité

Le 10 octobre, se sont déroulées sur la place Jean Jaurès, les rencontres de la sécurité.

Cette journée a permis aux ligériens de rencontrer des sapeurs-pompiers, des gendarmes, des policiers nationaux et municipaux et d'échanger sur leurs missions.

De plus, cette journée a été l'occasion de sensibiliser la population à la sécurité grâce à des simulations de conduite sous l'emprise de substances psychoactives, à l'initiation aux deux roues motorisés, à l'essai de la voiture tonneau...



2020 - Piste mobile d'éducation routière



À la demande de la DDSP, la piste mobile d'éducation routière « Jean-Luc Berdeil » s'est déplacée du 17 au 22 novembre 2019 dans le collège Marc Seguin à Saint-Etienne, établissement situé en zone de sécurité prioritaire et dans un quartier de reconquête républicaine.

Cette opération a permis à 67 adolescents d'être initiés aux dangers du 2RM contre l'insécurité routière tout en répondant au programme de la Police de Sécurité du Quotidien.

2021 – Journées trajectoires

234 participants dont 40 jeunes pilotes ont bénéficié de ces stages de perfectionnement organisés par l'EDSR 42, sur 5 journées sur l'ensemble du département (Noirétable, Feurs, Roanne, Saint-Etienne et Montbrison).

Le chargé 2RM a présenté les gilets airbag et autres équipements pour les 2RM.

Ces journées ont aussi permis à la FFMC 42 de présenter leur application info route, suite à une convention effectuée avec le conseil départemental de la Loire.

Des messages de sécurité sont diffusés aux motards.



2022 – Tour de France

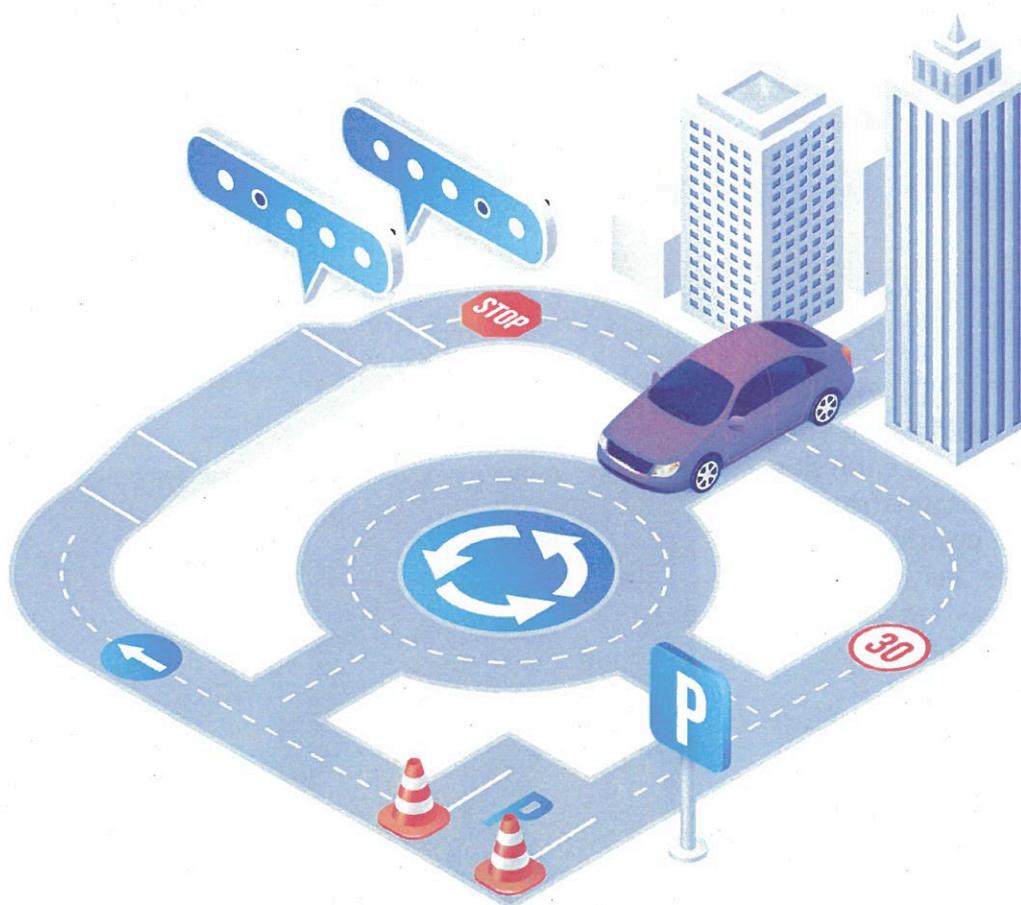


En juillet 2022, Saint-Etienne a été ville arrivée et ville départ pour le **Tour de France**.

À cette occasion, la coordination sécurité routière avec l'appui des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), a animé, un stand « **la Route se partage** » pendant trois jours sur le Fan stand.

L'objectif était de répondre à toutes les questions du public dès le plus jeune âge.

Un quizz a permis aux participants de tester leurs connaissances et de remporter, par tirage au sort, des lots (maillots cycliste, bidons, brassards...).



Crédit : Vecteezy.com

Volet communication

La communication sur les thématiques de sécurité routière est en évolution constante et ce dynamisme doit se poursuivre, car elle est confrontée à une double révolution : la baisse de ses moyens budgétaires et la digitalisation accélérée de la communication, qui ne devrait que s'accroître.

Tous les outils et moyens de communication à disposition doivent ainsi être utilisés, notamment les réseaux sociaux. Ils occupent le quotidien des Français et sont une source majeure d'information.

Depuis sa création, le service départemental de la communication interministérielle délivre des messages de plus en plus proactifs et maîtrisés pour sensibiliser et informer la population en matière de sécurité routière. La stratégie dite d'influence doit continuer à être mise en place avec :

- des publications moins institutionnelles sur les réseaux sociaux pour plus d'impressions et d'engagements des internautes ;
- le développement d'Instagram pour toucher de nouvelles cibles (les jeunes et ceux de passage) ;
- l'organisation d'événements publics tels que des cinés-débats ;
- la création de nouveaux partenaires (associations, écoles, entreprises...).

Des publications régulières sur les réseaux sociaux

Le visuel des chiffres de l'accidentalité ainsi que celui des suspensions administratives du permis de conduire sont publiés toutes les deux semaines sur tous les réseaux sociaux de la préfecture.

Ils permettent de sensibiliser les internautes aux conséquences de l'insécurité routière.

PRÉFET
DE LA LOIRE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE



Les réseaux sociaux sont également utilisés comme outil pédagogique. Le lancement d'un quiz autour de la sécurité routière a permis à la communication étatique d'avoir une image plus moderne en créant des interactions avec les internautes et en offrant des kits « Sécurité routière ».

Les quiz sont actuellement réalisés en fonction de l'actualité et des saisons météorologiques. Ils vont évoluer en lien avec des événements locaux et des spécificités du territoire. Le partenariat avec des radios locales permet également de donner plus de résonance aux quiz réalisés.

Par ailleurs, « Tout usager de la route peut traverser notre département » devra rester l'une des devises du service de la communication interministérielle de la Loire qui touche, à travers ses réseaux sociaux, plusieurs départements. En effet, l'accentuation de publications participatives permet d'augmenter considérablement les impressions des publications en offrant une plus grande visibilité.

La valorisation de la communication départementale doit continuer à rayonner sur le plan national en étant mise en avant par la presse nationale mais aussi par la communication du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer :



L'intégration d'un volet sécurité routière aux événements

À l'occasion des futurs grands événements sportifs organisés dans le département de la Loire, une sensibilisation à la sécurité routière devra être réalisée à travers tous les canaux de communication (Internet, stand, goodies...).

Pour être remarquée, la communication devra être **percutante** et **originale**.



Crédit : Vecteezy.com

Volet contrôle

Le bilan de l'activité des radars

À ce jour, le département de la Loire compte :



Radar-vitesse tronçon



Radars-vitesse fixes dont 8 radars feux rouges



Radars déplaçables (de type chantier) en rotation, positionnés périodiquement sur 7 sites homologués.

D'une manière générale, le nombre de flashes des radars de tout type est resté relativement stable sur la période 2017-2022, mis à part en 2019 (- 26 % par rapport à la moyenne des autres années). Ceci peut notamment s'expliquer par les importantes dégradations de radars fixes ou autonomes intervenues entre juillet 2018 et le premier trimestre 2019, en lien avec la mise en place du 80km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, et avec les exactions commises par certains «gilets jaunes».

La hausse des flashes des radars fixes entre la période 2017/2021 et l'année 2022 peut s'expliquer par la mise en service du radar tourelle de Bellegarde-en-Forez fin avril 2022, et qui a, à lui seul, engendré 30 712 flashes.

La baisse continue du nombre de flashes des radars feux peut s'expliquer par la mise hors production de nombreux équipements, dégradés ou ayant rencontré un problème technique, qui ne sont actuellement plus réparables.

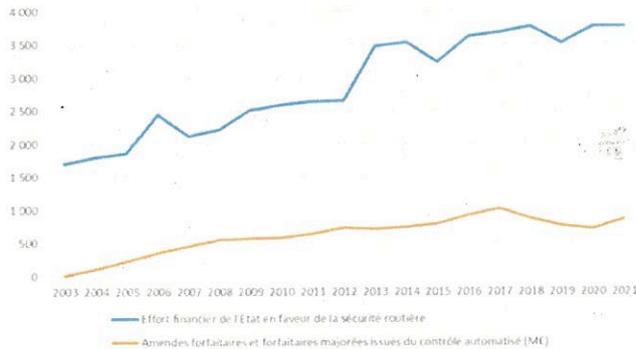
Le pic du radar tronçon de l'A89 constaté en 2021 (doublement des flashes par rapport à la moyenne des autres années) est quant à lui difficilement explicable.

Concernant les radars autonomes, les fluctuations de l'activité flash sont, en partie, liées à la disponibilité et au nombre d'équipements mis à disposition par la DSR, ainsi qu'à la présence de chantiers autoroutiers ayant fait l'objet d'une sécurisation (qui entraînent un nombre de flashes souvent plus conséquents). En considérant la quantité et les périodes de déploiement effectives de ces matériels, une tendance à la hausse est constatée depuis 2019, l'année 2022 enregistrant une activité plus marquée d'environ 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2021.

Par ailleurs, la baisse de l'activité des radars mobiles et embarqués à partir de l'année 2018 s'explique en partie par le renforcement du déploiement des forces de l'ordre sur d'autres missions de sécurité publique (maintien de l'ordre en lien avec les mouvements sociaux, gestion de la pandémie).

En 2021, comme tous les ans, l'effort financier de l'État en faveur de la sécurité routière (3,7 milliards d'euros par an) est plus de **quatre fois supérieur** aux recettes des radars automatiques (859 M€ en 2019).

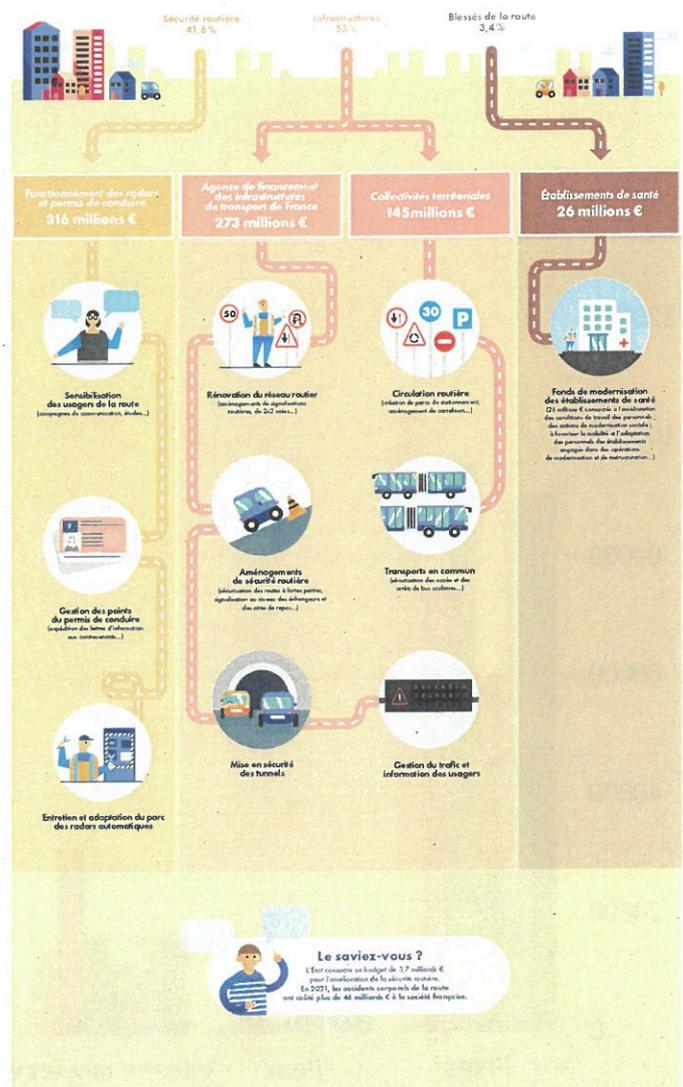
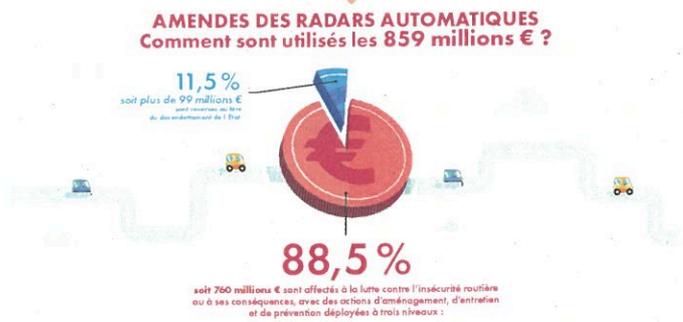
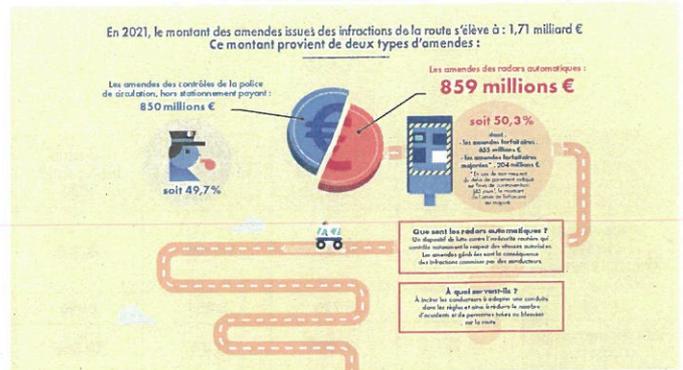
Effort financier de l'Etat en faveur de la sécurité routière et amendes issues du contrôle automatisé 2003-2021 (en millions d'euros)



Hormis les 11,5 % affectés au désendettement de l'Etat, les recettes générées par les radars sont réparties entre 4 destinataires :

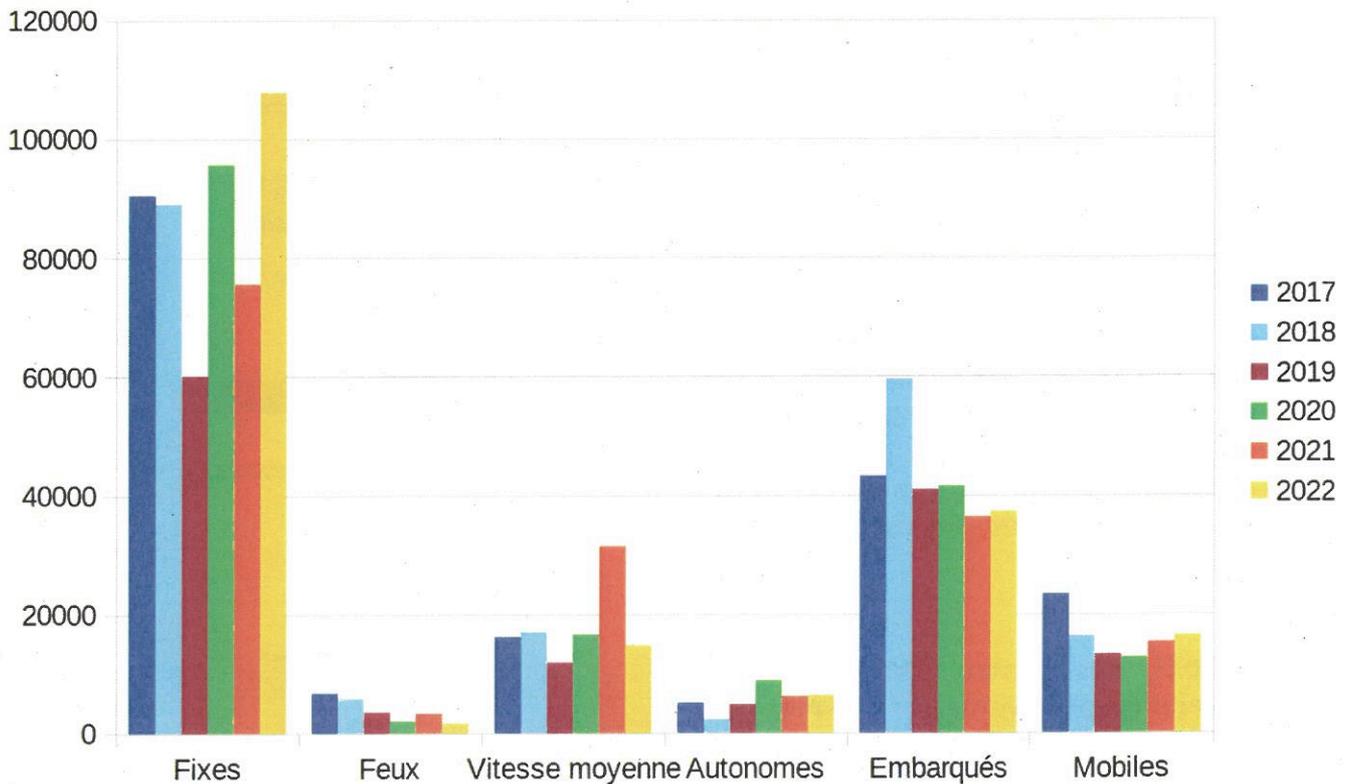
- l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFIT France) ;
- les collectivités territoriales ;
- la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- le fonds de modernisation pour l'investissement en santé (FMIS) (anciennement fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés - FMESPP).

En 2021, ces quatre institutions ont reçu respectivement : 273 M€, 145 M€, 316 M€ et 26 M€.

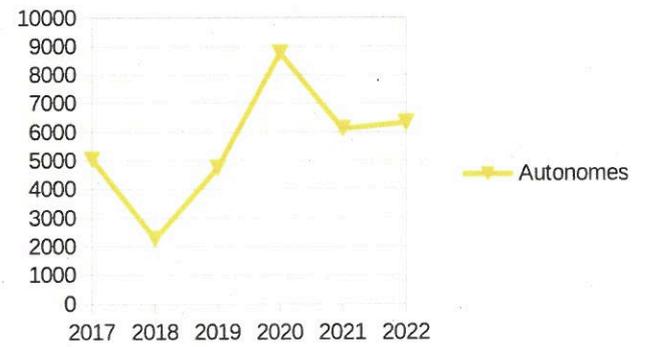
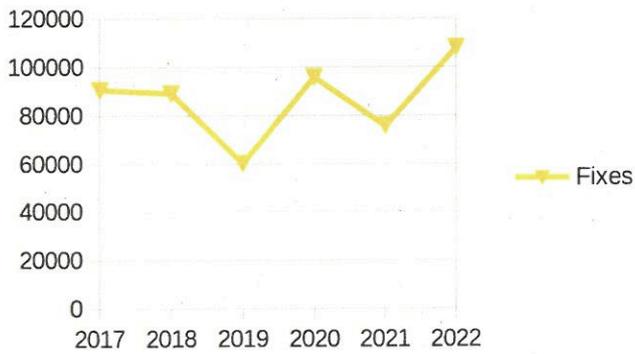
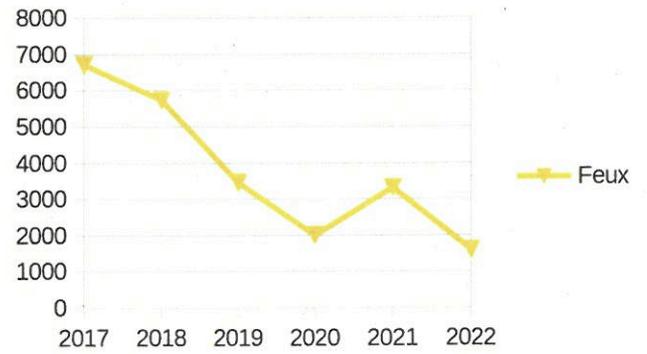
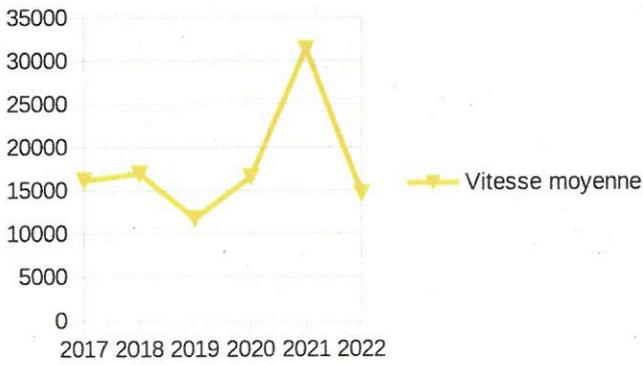
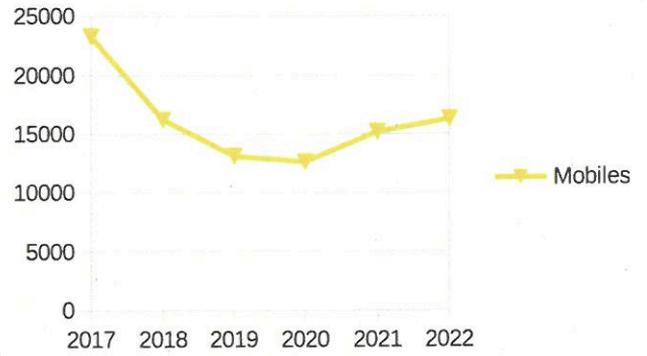
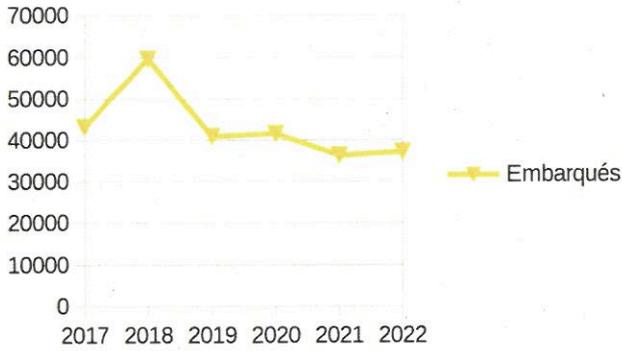


Le saviez-vous ?
L'Etat consacre un budget de 3,7 milliards € pour l'investissement de la sécurité routière. En 2021, les accidents corporels de la route ont coûté plus de 46 milliards € à la société française.

Type ET	Nombre infractions 2017	Nombre infractions 2018	Nombre infractions 2019	Nombre infractions 2020	Nombre infractions 2021	Moyenne nombre d'infractions 2017/2021	Nombre infractions 2022	Ecart (nombre) entre la moyenne 2017/2021 et 2022	Ecart (%) entre la moyenne 2017/2021 et 2022
Vitesse fixe (tourelle, discriminant,...)	90 554	89 090	60 044	95 681	75 556	82 185	107 827	+25 642	+31 %
Feux	6 706	5 733	3 454	1 996	3 313	4 240	1 583	-2 657	-63 %
Vitesse moyenne (tronçon)	16 127	16 960	11 767	16 565	31 369	18 558	14 672	-3 886	-21 %
Autonome/ emplacement isolé	5 049	2 272	4 745	8 762	6 115	5 389	6 325	+936	+17 %
Embarqué	43 213	59 551	40 878	41 530	36 334	44 301	37 177	-7 124	-16 %
Mobile	23 289	16 244	13 116	12 636	15 195	16 096	16 278	+182	+1 %
TOTAL	184 938	189 850	134 004	177 170	167 882	170 769	183 862	+13 093	+7,7%



Volet contrôle



Contrôles effectués par les forces de sécurité intérieure

	Alcool			Stupéfiants			Vitesse	Priorité		
	Nb de dépistages pratiqués	Infractions relevées	% positivité alcool	Nb de dépistages pratiqués	Nb de dépistages positifs	% positivité stupéfiants	Nb excès de vitesse hors CSA mobile (avec interception)	Infraction non arrêt à un feu rouge	Infraction franchissement ligne blanche continue	Infraction non arrêt au stop
2018	76 815	1 076	1,4 %	2 024	190	9,4 %	4 933	719	356	1 087
2019	76 579	1 133	1,5 %	3 560	390	11 %	6 450	725	416	945
2020	53 034	966	1,8 %	3 232	285	8,8 %	6 417	618	409	667
2021	56 473	938	1,7 %	5 520	567	10,3 %	6 141	798	493	867
2022	82 433	1 036	1,3 %	7 631	632	8,3 %	5 832	763	434	962

Le nombre de contrôles pratiqués en 2022 pour relever les conduites sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants ont **augmenté** respectivement de 46% et 38% par rapport à 2021.

La positivité à l'alcool et aux stupéfiants est en **légère baisse** par rapport à 2021 (respectivement -0,4 points et - 2 points).

Le nombre d'excès de vitesse relevés (hors radars fixes et embarqués) a **diminué** de 9 %.

Les suspensions administratives des permis de conduire

	Alcool	Stupéfiants	Vitesse	Total
2018	760	217	297	1274
2019	758	321	387	1466
2020	611	257	398	1266
2021	655	557	432	1644
2022	649	540	389	1578
Total	3433	1892	1903	7228
Variation entre 2018 et 2022	-15%	+ 149%	+ 31%	+24%



Le service communication de la préfecture publie, chaque mois, les chiffres des suspensions administratives du permis de conduire dans la Loire.

À noter que les suspensions de permis de conduire en lien avec la consommation de stupéfiants ont **plus que doublé** en 2 ans (540 arrêtés en 2022 contre 257 en 2020).

Cette forte augmentation s'explique notamment par l'amélioration des dispositifs de dépistage dans ce domaine.

Orientations d'actions du DGO 2023-2027

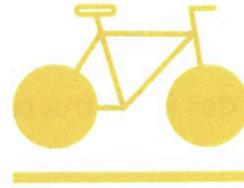
4 enjeux nationaux obligatoires vont guider les actions à mener pour les cinq prochaines années :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisé et marche ;
- le risque routier professionnel.

Aux côtés des 4 enjeux prioritaires...

2 enjeux locaux ont été retenus après étude du bilan de l'accidentologie de ces 5 dernières années :

- les jeunes (les moins de 25 ans) ;
- les seniors (les plus de 65 ans).





Les deux-roues motorisés

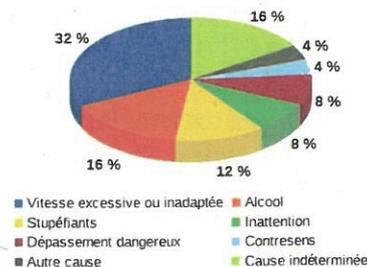
Les deux roues motorisés sont impliqués dans **25 %** des accidents corporels, sur la période 2017-2021.

Ils représentent 19 % des tués sur la même période, taux inférieur à celui de la région Auvergne-Rhône-Alpes (23%) et celui de la France métropolitaine (23%).

Les 25-44 ans représentent 52 % des tués en 2 roues motorisés alors qu'ils ne représentent que 22 % de la population.

Les conducteurs de deux roues motorisés sont responsables dans 53 % des accidents corporels les impliquant et ce taux est légèrement plus élevé lorsqu'il s'agit d'accidents mortels (60 %).

Principales causes d'accidents mortels en 2RM - 2017-2021



Les principales causes d'accidents mortels pour les usagers en deux roues motorisés sont la **vitesse excessive ou inadaptée (32 %)**, **l'alcool (16 %)** et **les stupéfiants (12 %)**.

Les causes des accidents mortels :

- Le partage de la route : appréciation des deux-roues motorisés par les conducteurs de véhicules légers, et inversement ;
- La maîtrise des véhicules, le respect des règles de priorités et l'adaptation des comportements aux conditions de conduite ;
- Le développement de l'utilisation des équipements de protection non obligatoires ;
- La conformité des véhicules (question notamment du débridage) ;
- L'adaptation des infrastructures.

Stratégie : responsabiliser les conducteurs

- Renforcer la prise de conscience de l'ensemble des conducteurs sur la vulnérabilité des deux roues ;
- Renforcer la maîtrise de la conduite du véhicule ;
- Développer l'utilisation des équipements de protection non obligatoires ;
- Veiller à la diffusion de l'information concernant les travaux et l'état de la chaussée.



Orientations d'actions

1. Campagne de sensibilisation sur les facteurs aggravants

- Porter des équipements de sécurité, tant pour les cyclos que pour les motos, notamment en leur montrant du matériel endommagé ainsi que des vidéos ou photos du matériel suite à un accident lors de journées de sensibilisation. Les équipements, tels que les airbags, doivent être présentés pour emporter l'adhésion.
- Inciter les deux-roues motorisés à soigner leur détectabilité, éclairage fonctionnel, vêtements rétro réfléchissants...
- Rappeler aux autres usagers de la route la vulnérabilité des deux-roues, en partenariat avec les auto-écoles, expliquer aux conducteurs de VL la trajectoire des deux-roues.
- Renforcer l'aspect sensibilisation à la sécurité routière lors de la préparation des ASSR 1 et 2 en collèges.

2. Avoir un cyclo conforme à la réglementation, en partenariat avec les chefs d'établissements pour sensibiliser les enfants et leurs parents, en rappelant qu'un cyclo non conforme n'est pas assuré.

3. Multiplier les journées trajectoires de sécurité qui permettent d'anticiper davantage les dangers de la route, de rappeler les bonnes pratiques et les bonnes techniques par le partage d'expérience entre conducteurs de deux-roues motorisés et les forces de sécurité intérieure.

4. Renforcer les campagnes de contrôle

- Vitesse avec des contrôles banalisés ;
- Contrôle, en priorité, des cyclomotoristes sans casque ou mal attaché ;
- Verbalisation des infractions que beaucoup de conducteurs considèrent comme une étourderie ou manque d'attention : clignotant, refus de priorité, dépassement dangereux, dépassement ligne continue ;
- Renforcer les contrôles pour vérifier la conformité des véhicules : éclairage et débridage.

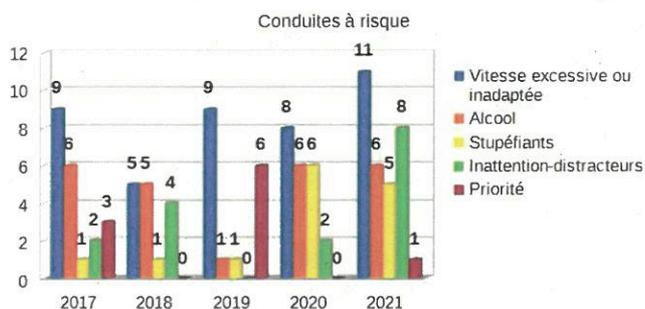
5. Infrastructures

- Maintien de la publication du calendrier des chantiers de gravillonnage ;
- Installation de double glissières ;
- Aménagements obstacles latéraux pour séparer la chaussée des trottoirs ;
- Mise en cohérence de la signalisation routière ;
- Dégager de l'espace aux croisements, interdire le stationnement amont et aval d'une intersection afin d'offrir une meilleure visibilité.



Les conduites à risque

Evolution des facteurs d'accidents mortels

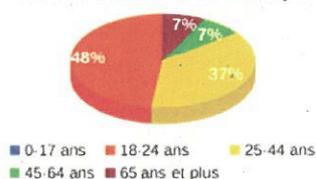


Les principales causes d'accidents mortels sur la période 2017-2021 sont la vitesse excessive ou inadaptée (26 %), l'alcool (15 %), l'inattention/distracteurs (10 %), les stupéfiants (9 %) et le défaut de priorité (6 %).

Parmi les présumés responsables, les principales causes d'accidents mortels sur la période 2019-2021 sont la vitesse excessive ou inadaptée (37%), l'alcool (20 %, avec ou sans la présence de stupéfiant), les stupéfiants (18 % des cas avec ou sans la présence d'alcool) et l'inattention/distracteurs (14 %).

Répartition par âges des conduites à risques qui ont entraîné des accidents mortels sur 3 ans (2019-2021):

Vitesse excessive ou inadaptée



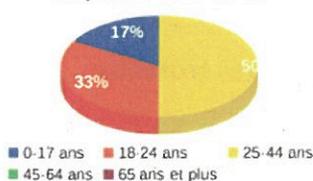
Pour le facteur **vitesse excessive ou inadaptée**, les 18-24 ans représentent la plus grande part des présumés responsables avec 48 %, suivis des 25-44 ans (37 %).

Pour le facteur **alcool** (sans la présence de stupéfiants), les 18-24 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 43 %.

Alcool sans stupéfiant



Stupéfiant sans alcool

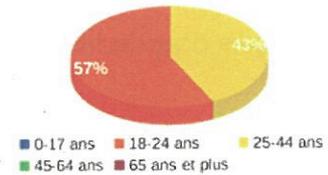


Pour le facteur **stupéfiants** (sans la présence d'alcool), les 25-44 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 50 %.

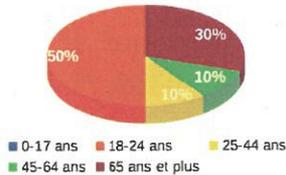


Pour les facteurs **alcool et stupéfiants**, les 18-24 ans et les 25-44 ans représentent la totalité des présumés responsables avec respectivement 57 % et 43 %.

Alcool et stupéfiant



Inattention - téléphone



Pour le facteur **inattention/distractions**, les 18-24 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 50 %.

Pour le facteur **priorité**, les 65-74 ans représentent la majorité des présumés responsables avec 60 %.

Points de vigilance

- Les conduites sous l'emprise cumulée d'alcool et de drogues ;
- L'alcool festif (tous les publics sont concernés) ;
- L'usage de plus en plus fréquent des téléphones au « volant » (y compris sur les EDPM et les vélos) ;
- Le cumul de la vitesse excessive ou inadaptée avec d'autres types de conduites à risques.

Stratégie : responsabiliser les conducteurs

- Apprendre à mieux connaître les effets de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite ;
- Connaître la réglementation et les conséquences de ces infractions (à titre d'exemple : l'usage de stupéfiants au volant entraîne une suspension de permis de conduire de 6 mois automatiquement) ;
- Responsabiliser les organisateurs d'événements et les employeurs et choisir un SAM avant de sortir ;
- Inciter à adapter sa vitesse en fonction de son environnement et des autres usagers de la route qui nous entourent ;
- Comprendre qu'une seconde d'inattention (réponse à un sms, choix d'une musique...) peut avoir des conséquences dramatiques.



Orientations d'actions

1. Campagne de prévention :

- En milieu scolaire et notamment auprès des lycéens et étudiants qui bénéficient de peu de campagnes de sensibilisation ;
- En entreprises avec la mise en place d'ateliers alcool/drogues et avec la mise à disposition des campagnes nationales (affichage, revues...).

2. Campagne de sensibilisation des établissements de nuits et des débits de boissons.

- Rappel de la réglementation (visuels de campagnes nationales, diagrammes sexe/poids) ;
- Mise en place et communication sur les autres moyens de déplacement (navettes, transports en commun, covoiturage).

3. Campagne de sensibilisation des usagers de la route.

- Sensibiliser les usagers et les médias locaux aux conséquences de la diffusion des lieux de contrôle par les forces de sécurité intérieure ;
- Informer sur les conséquences d'un refus d'obtempérer (sanctions, risques d'accident) ainsi que sur les conséquences des raisons qui poussent la plupart du temps les usagers à commettre un refus d'obtempérer à savoir : défaut d'assurance ou de permis, usage de substances psychoactives (sanctions pénales, conséquences financières...) ;
- Informer des dangers sur la santé de l'utilisation de médicaments à visées récréatives ou addictives lors des soirées en milieu festif ;
- Axer les actions de sensibilisation sur l'accident comme ennemi premier du conducteur (et non sur la répression seulement). Mettre l'accent sur les conséquences financières d'un accident survenu avec la conduite sous l'emprise de substances psychoactives ;
- Informer sur le fait que l'élimination des drogues dans le corps est trop lente pour permettre une conduite à courte échéance ;
- Informer sur les risques liés à l'utilisation de distracteurs : téléphone, gps, oreillettes, casques...



4. Développement de la médiatisation.

- Médiatisation des sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation liée aux conduites à risques et notamment rappel des sanctions les plus lourdes (suspension longues, immobilisation, confiscation) ;
- Accentuer la communication sur les statistiques autres que les accidents mortels (handicap, séquelles psychologiques...).

5. Renforcer les campagnes de contrôle.

- Vitesse avec des contrôles banalisés ;
- Alourdir les durées de suspension, notamment pour les récidives de conduite sous l'emprise de substances psychoactives, en collaboration avec le Procureur de la République ;
- Renforcer les contrôles à la sortie des établissements de nuit et des événements susceptibles de favoriser la consommation d'alcool ;
- Développer les journées de contrôles spécifiquement destinées à l'usage de distracteurs au volant.



Crédit : Vectrway.com



Les mobilités douces

Les usagers en mobilité douce sont impliqués dans 27 % des accidents corporels et représentent 22 % des accidents mortels sur la période 2017-2021.

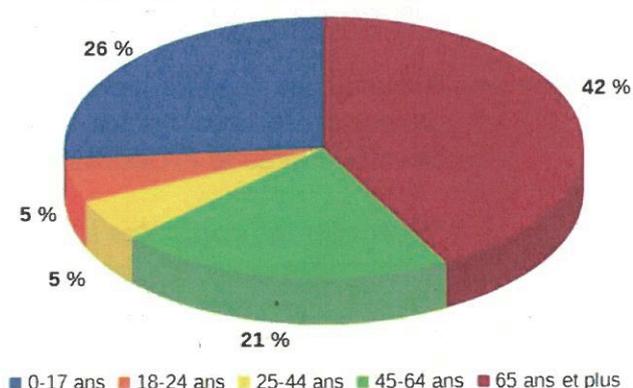
→ Les piétons et engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) :

Aucun accident mortel n'est recensé en EDPsm sur cette période.

Les seniors sont sur-représentés dans la mortalité piétonne :

- 42 % des piétons tués ont 65 ans et plus, pour une part de 23 % dans la population du département ;
- 26 % des tués ont entre 0 et 17 ans, pour une part de 22 % dans la population du département ;
- 63 % des accidents mortels ont lieu en agglomération.

Répartition par tranches d'âge - 2017-2021



→ Les cyclistes, vélos à assistance électrique (VAE) et engins de déplacement personnel à moteur (EDPm) :

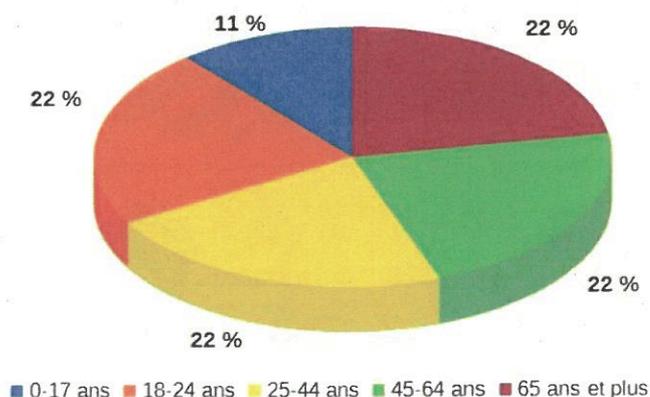
Les usagers en vélos, VAE et EDPm sont impliqués dans 8 % des accidents corporels et représentent 7 % des accidents mortels sur la période 2017-2021.

Aucun accident mortel n'est recensé en EDPm ou VAE sur cette période.

Dans 89 % des cas, les accidents mortels ont eu lieu entre les mois d'avril et septembre.

67 % des accidents mortels ont lieu hors agglomération.

Répartition par tranches d'âge - 2017-2021





Points de vigilance

- Les équipements obligatoires ;
- L'obligation d'être assuré en fonction du mode de déplacement et du matériel utilisé ;
- Le partage de la route, notamment dans les centres-villes : multiplication des modes de déplacement dans un espace contraint ;
- La visibilité sur les trajets (« voir et être vu ») ;
- Les distracteurs.

1) Les engins de déplacements personnel motorisés (trottinettes, gyropodes, monoroues...) :

- Informer les usagers sur les équipements obligatoires ;
- Informer les usagers sur l'obligation d'être assuré ;
- Le manque de formation aux bases du Code de la route concernant les plus jeunes utilisateurs ;
- Le danger du débridage des EDPM.



2) Les cyclistes :



- **Le partage de la route** : le nombre de vélos est croissant sur les routes, en zone urbaine mais aussi sur les routes périphériques, aux heures de forte affluence (déplacements scolaires et déplacements pour se rendre au travail) ;
- **Le partage hors agglomération** : sortie pour le tourisme, parfois en groupes ;
- Utilisation des vélos dans le cadre de la livraison à domicile.



3) Les piétons :



- Le positionnement des piétons sur la chaussée en agglomération et des randonneurs sur les routes de campagne ;
- Le partage de la route.

Stratégie

Responsabiliser les utilisateurs de mobilités douces au partage de la route, au respect des obligations tant en termes d'équipements que d'assurance :

- Renforcer la prise de conscience de l'ensemble des conducteurs (conducteurs de véhicules légers et utilisateurs de mobilités dites « douces ») sur la vulnérabilité des personnes se déplaçant avec des mobilités dites « douces » ;
- Renforcer la prise de conscience des personnes utilisant des mobilités douces, que, chacun à son niveau, doit respecter le code de la route ;
- Renforcer la prise de conscience sur le fait que les distracteurs diminuent l'attention de chacun, quel que soit son mode de transport.

Orientations d'actions

1. Organiser des journées de sensibilisation

1.1. Pour les utilisateurs d'engins de déplacements personnel motorisés ou EDPM (trottinettes, gyropodes, monoroues...) :

- Intégrer une information sur les obligations liées aux EDPM aux formations ASSR1 et ASSR2 dispensées dans les collèges ;
- Former les jeunes utilisateurs des EDPM (dès 12 ans) aux bases du Code de la Route ;
- Informer les utilisateurs et les vendeurs d'EDPM sur les équipements obligatoires et sur l'obligation de s'assurer.

1.2. Pour les cyclistes :

- Sensibiliser au partage de la route et au respect de la réglementation, notamment le respect des priorités, des feux rouges... ;
- Sensibiliser sur la dangerosité des routes de campagne ;
- Sensibiliser les cyclistes au bon positionnement (1m du trottoir et/ou portière + circuler au milieu en rue étroite).



2. Campagnes de sensibilisation sur les facteurs aggravants

- Sensibiliser à l'utilité du port du casque ;
- Sensibiliser sur la dangerosité des sorties en groupe en vélo (effet « peloton ») ;
- Sensibilisation relative aux distracteurs ;
- Sensibilisation « voir et être vu » ;
- Sensibilisation « coups de portières ».

3. Développer les partenariats

- Avec l'éducation nationale : informer les jeunes qui se rendent à l'école en EDPM, à vélo ou à pied ;
- Avec les magasins vendant des EDPM : informer sur les équipements obligatoires liés à ces modes de déplacement ;
- Avec les clubs cyclistes.

4. Renforcer les campagnes de contrôle

- Pour la vérification du débridage des EDPM ;
- Pour les vélos et les EDPM qui ne respectent pas le code de la route, rappeler que malgré l'absence de permis à points et de plaques d'immatriculation, les comportements déviants sont sanctionnés.

5. Infrastructures

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie à une simplification et à une mise en cohérence de la signalisation routière (ex : développement des panneaux M12) ;
- Développement des infrastructures réservées aux mobilités douces (voies cyclables, sas vélos aux feux...) ;
- Dégager de l'espace aux croisements, interdire le stationnement amont et aval d'une intersection, afin d'offrir une meilleure visibilité.

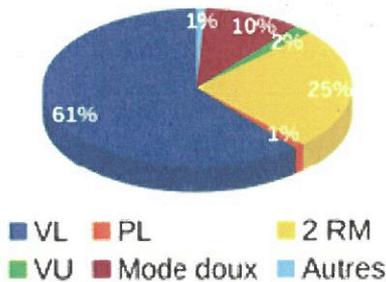


Les risques routiers professionnels

14 personnes ont été tuées au cours d'un déplacement domicile-travail ou trajet professionnel entre 2017 et 2021 (12 en domicile-travail, 2 en trajet professionnel).

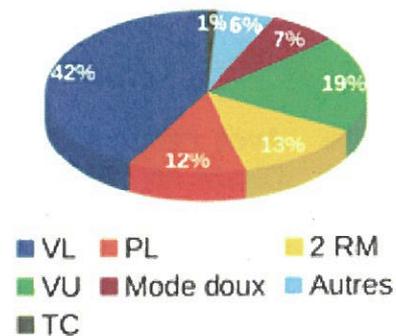
Au total, 456 victimes (tués, blessés) pour ces deux motifs de déplacements.

Victimes en trajet domicile-travail (tués, blessés)



Autres = 3 voitures sans permis, 1 tracteur

Victimes en trajet professionnel (tués, blessés)



Autres = 4 quads, 3 véhicules administratifs, 1 tracteur

- 28 % des tués l'ont été lors d'un accident impliquant un usager sur un trajet domicile-travail ou sur un trajet professionnel,
- 25 % des victimes tuées ou blessées lors d'un trajet domicile-travail (hors utilisation professionnelle) circulaient en deux roues motorisées, alors que ces modes de déplacement ne représentent que 0,83 % de part modale des actifs qui se déplacent (donnée INSEE 2019).

Points de vigilance

- Les conducteurs de véhicules légers et véhicules d'entreprise de type utilitaires ;
- L'organisation du travail en entreprise (téléphone, fatigue) ;
- Les flottes des entreprises de service de livraisons rapides (y compris les livreurs de restauration rapide).

Stratégie

Responsabiliser les employeurs et les employés et déployer les campagnes de sensibilisation.



Orientations d'actions en partenariat avec les entreprises

1. Déployer la campagne « les 7 engagements pour une route plus sûre ».
2. Inciter les employeurs à rendre les actions de sensibilisation à la sécurité obligatoires

Les actions en entreprises permettent de toucher toutes les générations et de répondre à un enjeu financier pour les employeurs (réduction des cotisations et des arrêts maladie).

3. Campagne de sensibilisations

- Sur l'importance de l'organisation du travail (téléphone au volant, plages horaires conséquences, planning serré...);
- Équiper et aménager les véhicules aux besoins des missions de l'employé (équipement hiver, aménagement et chargement des véhicules, entretien des véhicules...).

4. Promouvoir la mise à disposition, par l'employeur, d'éthylotests au sein des entreprises (suite à des événements festifs).

Orientations d'actions en partenariat avec les employés

1. Sensibiliser sur les risques encourus sur les trajets habituels et connus, proches du domicile (relâchement de la vigilance).
2. Sensibiliser à l'entretien régulier de leur véhicule.
3. Sensibiliser les autres usagers de la route à la particularité de la conduite des poids lourds en mettant en place des journées découverte (simulateur conduite poids lourds).

Orientations d'actions en partenariat avec les collectivités locales

1. Conforter les aménagements de la voirie pour une route partagée et sécurisée.
2. Relayer les campagnes de sensibilisation auprès de leurs agents et par des messages sur les panneaux publicitaires des collectivités.

Orientations d'actions en partenariat avec les professionnels de santé

1. Axer l'information sur les incidences des traitements ou des pathologies sur la conduite.
2. Associer la médecine du travail aux problématiques liées à la consommation d'alcool, de stupéfiants et de médicaments.



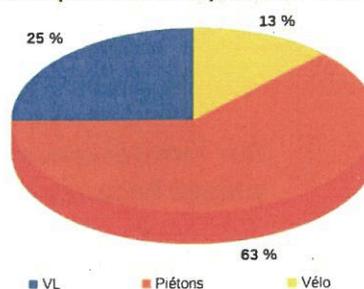
Les jeunes

Les jeunes de 0 à 24 ans sont impliqués dans 49 % des accidents corporels et représentent 24 % des tués sur la période 2017-2021. Sur cette période, le nombre de tués âgés de 18 à 24 ans est de 72 par million d'habitant (population INSEE 2021) dans le département, inférieur à celui de la région Auvergne-Rhône-Alpes (95) et celui de la France métropolitaine (96).

→ Les 0-17 ans : 8 tués (11 entre 2012 et 2016) :

- 63 % sont de sexe féminin ;
- 63 % des accidents mortels ont lieu hors agglomération ;
- ils sont impliqués dans 22 % des accidents corporels ;
- 63 % des tués étaient des piétons.

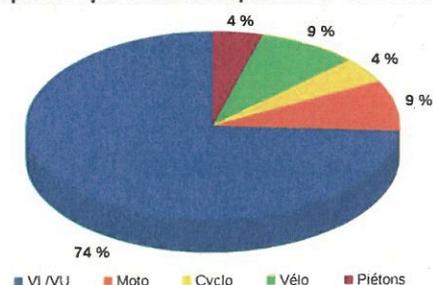
Répartition par modes de déplacement - 0-17 ans



→ Les 18-24 ans : 23 tués (29 entre 2012 et 2016) :

- 87 % sont de sexe masculin ;
- 76 % des accidents mortels ont lieu hors agglomération ;
- ils sont impliqués dans 34 % des accidents corporels ;
- 74 % des tués étaient à bord d'une voiture ou d'un véhicule utilitaire.

Répartition par modes de déplacement - 18-24 ans



Les jeunes sont responsables dans 57 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Dans ces accidents, les principales causes sont : la vitesse excessive ou inadaptée (23 %), l'alcool (12 %), l'inattention/distracteurs (8 %) et les stupéfiants (7 %).

Points de vigilance

- Les comportements à risques qu'adoptent certains jeunes (usage d'alcool, de stupéfiants, de médicaments et vitesse) ;
- Le manque d'expérience à la conduite ;
- Le manque d'action de sensibilisation à la sécurité routière à destination des jeunes (notamment les 18 à 25 ans).

Stratégie

- Renforcer l'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière ;
- Sensibilisation des parents ;
- Sensibiliser à l'ensemble des règles du code de la route pour tous les modes de déplacement.

Orientations d'actions

1. Sensibilisation des jeunes et de leurs parents :

- Sensibiliser les lycéens et les collégiens à leur nécessaire visibilité par les conducteurs d'auto-cars aux arrêts de bus et par les autres usagers de la route (gilets rétro réfléchissants) ;
- Sensibiliser au partage de la route et aux distracteurs (téléphone, ou écouteurs en marchant...).

2. Développer des actions de sensibilisation sur les conduites à risques et sur les sanctions auxquelles ils s'exposent :

- Renforcer les actions sur les effets des produits psychoactifs sur la conduite (mise en situation avec des lunettes de simulation) et sur la santé (en lien avec des associations)
- Développer la connaissance des sanctions (judiciaires, pénales, financières) en cas de non-respect des règles (conduite sans permis, sans assurance, absence de port du casque, débridage du véhicule...) en assistant par exemple à des sessions au tribunal.

3. Proposer des actions à destination des différents publics :

- Pour les jeunes qui ont passé le permis de conduire : formation post permis pour améliorer l'expérience de la route en partenariat avec les autos-école, les assureurs... ;
- Proposer au sein des établissements scolaires et universitaires des actions axées sur les mobilités douces en raison de l'évolution des modes de déplacements des jeunes.

4. Infrastructures

- Développer les aménagements spécifiques pour sécuriser les trajets domicile/établissements scolaires.





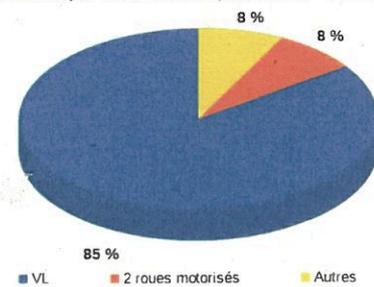
Les seniors

Les seniors sont impliqués dans 27 % des accidents corporels et représentent 27 % des tués sur la période 2017-2021. Sur cette période, le nombre de seniors tués est de 40 par million d'habitant (population INSEE 2021) dans le département, inférieur à celui de la région Auvergne-RhôneAlpes (63) et celui de la France métropolitaine (58).

→ Les 65-74 ans : 13 tués (18 entre 2012 et 2016) :

- 62 % sont des hommes ;
- les 3/4 des accidents mortels ont lieu hors agglomération ;
- ils sont impliqués dans 15 % des accidents corporels ;
- 85 % des tués étaient à bord d'une voiture.

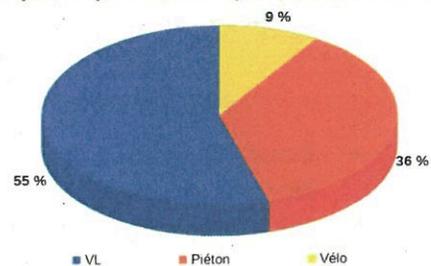
Répartition par modes de déplacement - 65-74 ans



→ les 75 ans et plus : 22 tués (41 entre 2012 et 2016) :

- 55 % sont des hommes ;
- 62 % des accidents mortels ont lieu hors agglomération ;
- ils sont impliqués dans 14 % des accidents corporels ;
- 55 % des tués étaient à bord d'une voiture et 36 % étaient des piétons.

Répartition par modes de déplacement - 75 ans et plus



Les seniors sont responsables dans 61 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Dans ces accidents, les principales causes sont : le malaise (33%), l'alcool (15%), l'inattention (11%), la somnolence/fatigue (11 %) et le défaut de priorité (11%).

Points de vigilance

1) Seniors en tant qu'automobilistes :

- La remise à niveau des connaissances du code de la route en raison de l'évolution de la signalisation, de la législation et des nouveaux aménagements ;
- La formation aux aides à la conduite ;
- La prise en compte des risques liés aux pathologies nécessitant des traitements susceptibles d'avoir un impact sur la vigilance.

2) Seniors en tant que piétons :

- La visibilité (« voir et être vu »).



Stratégie

Responsabiliser les seniors automobilistes, les seniors à vélo et les seniors piétons :

- Renforcer la prise de conscience de l'ensemble des conducteurs sur la vulnérabilité des seniors piétons ;
- Renforcer la maîtrise de la conduite du véhicule dans un environnement où les règles ont évolué très rapidement, tant au niveau du code de la route, des aides à la conduite que du partage de la route ;
- Sensibiliser les forces de l'ordre et les médecins au signalement de personnes présentant des pathologies non compatibles avec la conduite.

Orientations d'actions

1. Organiser des journées de sensibilisation :

- Avec des modules de remise à niveau des connaissances du code de la route ;
- Avec des modules de prise en main des nouvelles aides à la conduite ;
- Avec la présentation des nouveaux types de modes de déplacements (plus silencieux : voitures et trottinettes électriques par exemple), les nouveaux espaces qui leur sont réservés sur la chaussée et la signalisation correspondante.

2. Mettre en place des campagnes de sensibilisation sur les facteurs aggravants :

- Porter des équipements permettant une meilleure visibilité, tant pour les piétons que pour les cyclos ;
- Développer les campagnes d'information sur la nécessité de faire contrôler sa vision et son audition ;
- Développer les campagnes d'information sur les conséquences de certains traitements médicamenteux et de certaines pathologies sur l'aptitude à la conduite.

3. Développer les partenariats :

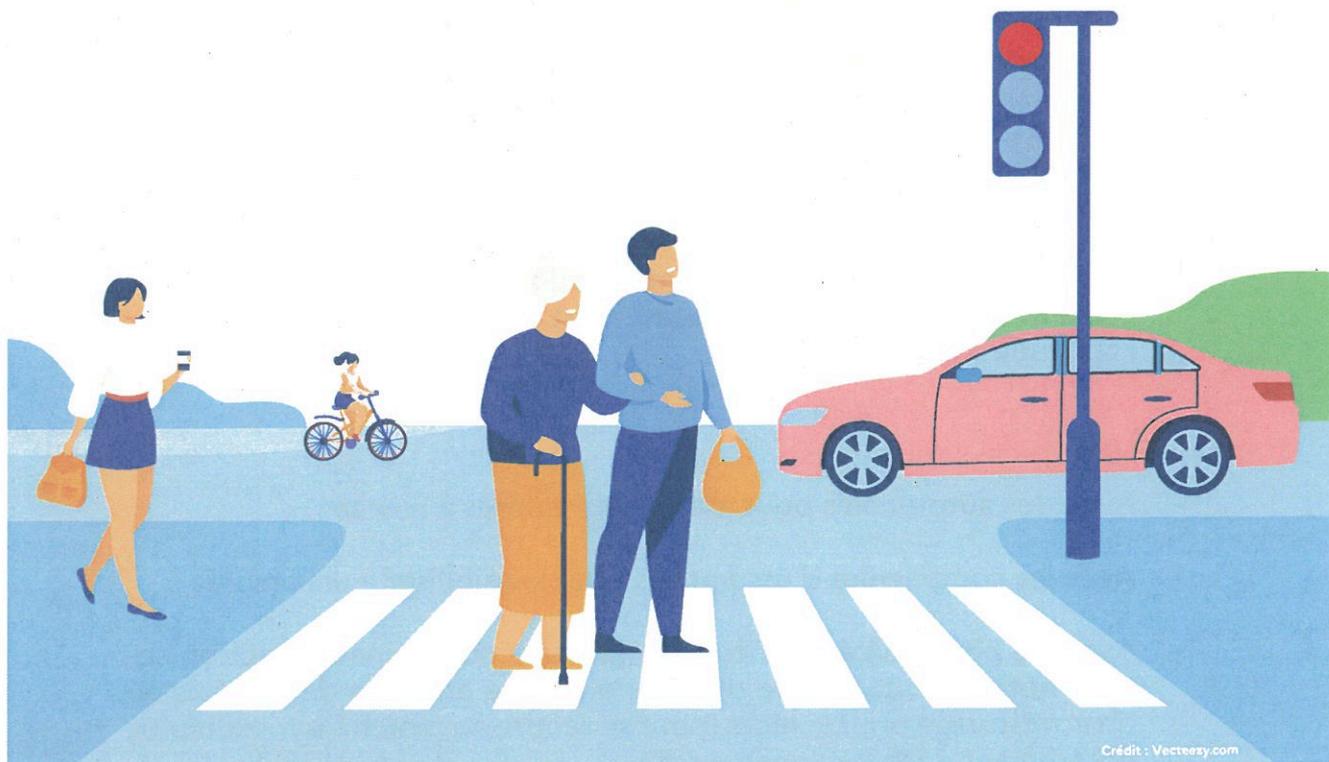
- Avec des auto-écoles pour assurer les remises à niveau ;
- Avec les compagnies d'assurances pour sensibiliser leurs assurés ;
- Avec les collectivités territoriales (centres communaux d'action sociale notamment), en vue d'inciter à la mise en place de minibus ou de covoiturage pour seniors (pour se rendre au marché par exemple), notamment dans les zones rurales.

4. Renforcer les campagnes de contrôle :

- Vitesse avec des contrôles banalisés ;
- Verbalisation des infractions que beaucoup de conducteurs considèrent comme une étourderie ou manque d'attention : clignotant, refus de priorité, dépassement dangereux, dépassement ligne continue ;
- Renforcer les contrôles pour vérifier la conformité des véhicules : éclairage.

5. Infrastructures :

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie à une simplification de la signalisation : trop d'informations en parallèle sont difficiles à assimiler pour les seniors ;
- Mise en cohérence de la signalisation routière ;
- Dégager de l'espace aux croisements, interdire le stationnement amont et aval d'une intersection afin d'offrir une meilleure visibilité.



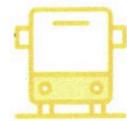
Crédit : Vecteezy.com

Conclusion & remerciements

Le DGO constitue le cadre de référence pour l'établissement des PDASR annuels.

Chacun d'entre eux sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte implication des acteurs (forces de sécurité intérieure, DDT, associations, IDSR...).

Chaque année, un bilan du PDASR sera effectué, et constituera l'élément principal du suivi du DGO, année par année.



La réalisation du DGO 2023 - 2027 a été possible grâce à l'implication des acteurs suivants :

- Préfecture
- Direction Départementale des Territoires (DDT)
- Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (DSDEN)
- Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)
- Groupement de Gendarmerie Départemental (GGD)
- Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
- Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT)
- Procureur de la République
- Conseil départemental (CD)
- Communauté d'agglomération : Saint-Étienne Métropole, Roanne agglomération et Loire Forez agglomération
- Associations : FFMC, FNTR/FNTV Loire, place aux piétons, ocivelo
- Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

Derrière chaque victime de la route,
il y a une victime dans la vie.

M. Le Préfet



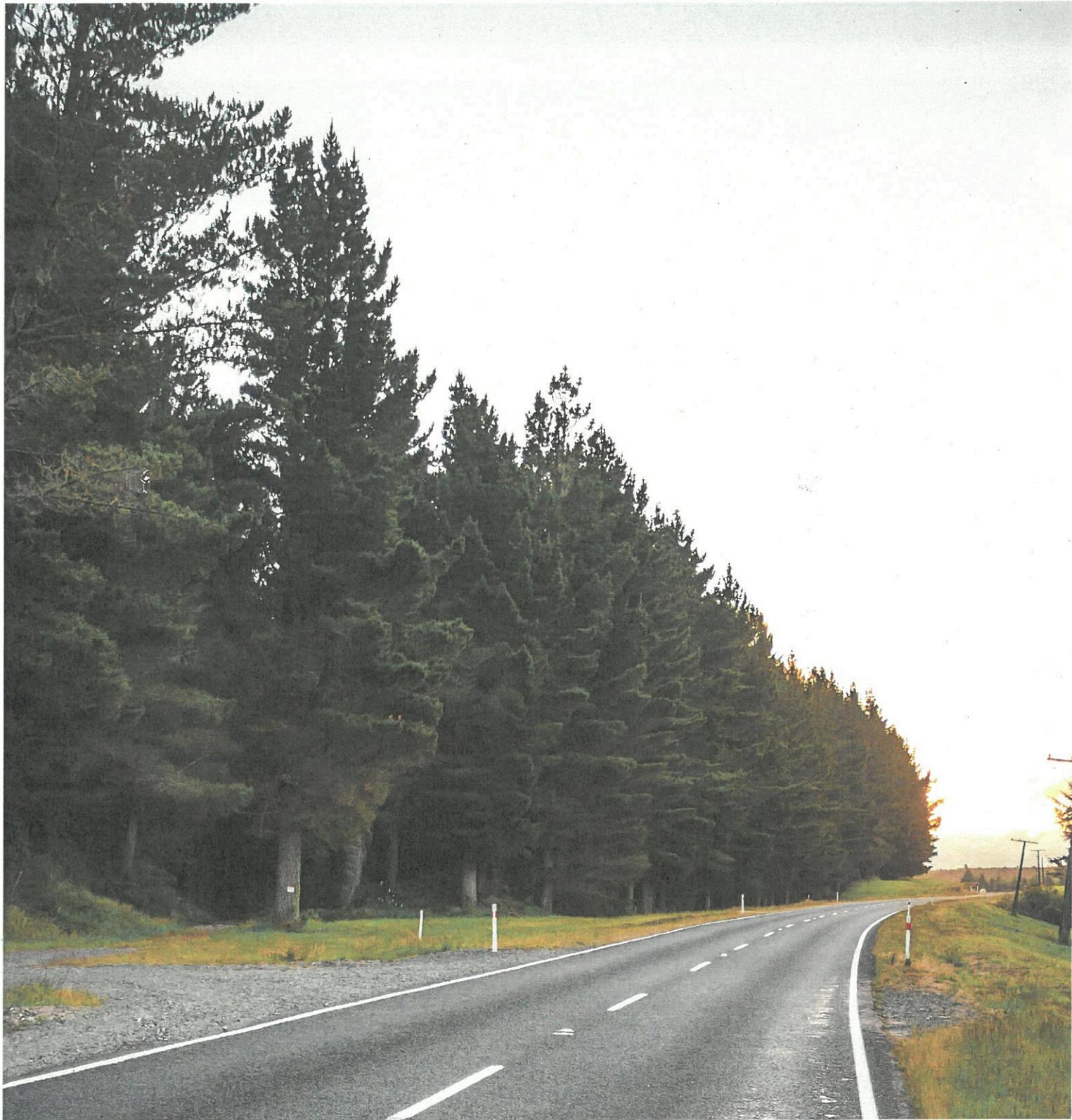
M. le Procureur de
la République



M. le Président du
Conseil départemental



www.securiteroutiere.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Préfecture de la Loire

BPSI – Pôle sécurité routière

**2 rue Charles de Gaulle
42 000 SAINT-ÉTIENNE**

Tél. 04 77 48 48 48

Mail. pref-securite-routiere@loire.gouv.fr