PRÉFET
DE SAÔNE-ET-LOIRE
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

MARS 2023

TABLE DES MATIÈRES

1 LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE....4
1.1 Les objectifs du DGO....4
1.2 La démarche d'élaboration....5
1.3 Le calendrier d'élaboration....7
2 LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGÉ....8
2.1 Présentation générale du département....8
2.1.1 Situation géographique....8
2.1.2 Mortalité routière, les victimes....14
2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables....17
2.1.4 Risque routier professionnel....21
2.1.5 Réseau routier....22
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroutes....25
2.2.1 Typologies des accidents hors agglomération....25
2.2.2 Les modes doux hors agglomération....27
2.2.3 Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération....30
2.2.4 Les facteurs spécifiques hors agglomération....34
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute....37
2.3.1 Typologie des accidents en agglomération....37
2.3.2 Les modes doux en agglomération....38
2.3.3 Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération....42
2.3.4 Les facteurs spécifiques en agglomération....44
3 L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022....46
3.1 Le suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu....46
3.2 Utilisation des crédits affectés par enjeu....49
4 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027....50
4.1 Les enjeux....50
4.2 Les orientations d'actions pour 2023-2027....51
5 SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO....56
5.1 Suivi de l'accidentalité départementale....56
5.2 Modalités de suivi du DGO....58

1 LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

1.1 Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de se mobiliser autour d'orientations communes et de s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations constitue donc un outil de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière et la diminution de l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'accidentologie et de l'insécurité routière en Saône-et-Loire et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte des enjeux et des orientations d'actions.

Il est précisé que la collecte des données a évolué sur la période 2017-2021. En conséquence, certaines informations sont analysées sur la période 2019-2021 pour éviter les biais.

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité de M. le préfet Yves Séguy, Mme Thin-Rouzaud, directrice de cabinet et cheffe de projet sécurité routière a piloté la démarche. La réalisation a été confiée au Service circulation et sécurité routières de la Direction départementale des territoires. Une réunion de lancement a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs autour des enjeux du DGO. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan des actions de prévention portant sur les cinq années ont été partagés. Des réunions et des groupes de travail thématiques ont permis d'échanger sur les orientations et modalités d'actions pour chaque enjeu.

Les enjeux et les orientations d'actions figurent dans ce DGO pour la période 2023-2027.

Le DGO fait l'objet d'une démarche partenariale décrite dans le tableau ci-dessous :

GOUVERNANCE	Acteurs
Pilotage	Directrice du cabinet du Préfet
Comité de pilotage Comité de pilotage Sécurité routière plénier élargi (présidé par le préfet)	- Préfecture - Parquets de Chalon-sur-Saône et Mâcon - Direction départementale des territoires - Groupement de gendarmerie départementale - Direction départementale de la Sécurité Publique - Service départemental d'incendie et de secours - Direction des services départementaux de l'Éducation Nationale - Gestionnaires de voirie : Conseil départemental, Autoroute Paris Rhin Rhône, Direction interdépartementale des routes Centre-Est - Association de Prévention Routière - Principales communes et groupement de communes - Représentants de l'association départementale des maires et l'union des maires ruraux - Chambre de commerce et d'industrie
COTECH sécurité routière (présidé par la directrice de cabinet du préfet)	- Préfecture - Direction départementale des territoires - Groupement de gendarmerie départementale - Direction départementale de la Sécurité Publique - Service départemental d'incendie et de secours - Gestionnaires de voirie
Groupes de travail : risque routier professionnel et deux roues motorisés	- Direction départementale des territoires - Intervenants départementaux de sécurité routière - Fédération des motards en colère de Saône-et-Loire - Chargé de mission deux-roues motorisés - Chambre de commerce et d'industrie - Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment - Confédération des petites et moyennes entreprises

1.3 Le calendrier d'élaboration

L'élaboration s'est déroulée en trois phases décrites ci-dessous :

ÉTAPES	Missions	Gouvernance	Calendrier
Phase 1 État des lieux Définition des enjeux	• Présentation générale du département • Présentation du diagnostic de l'accidentalité • Analyse des actions du précédent DGO • Caractéristiques générales d'accidentalité • Définition d'un nombre d'enjeux restreint • Hiérarchisation des enjeux retenus	Comité technique + Comité de pilotage	Novembre 2022 Novembre 2022
Phase 2 Orientation d'actions	• Échanges sur les orientations d'actions	Comité technique + Groupes de travail	Janv 2023
Phase 3 Validation et signature du DGO	• Formalisation des orientations d'actions en cohérence avec les enjeux retenus • Signature du DGO	Comité de pilotage	Mars 2023 27 mars 2023

2 LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGÉ

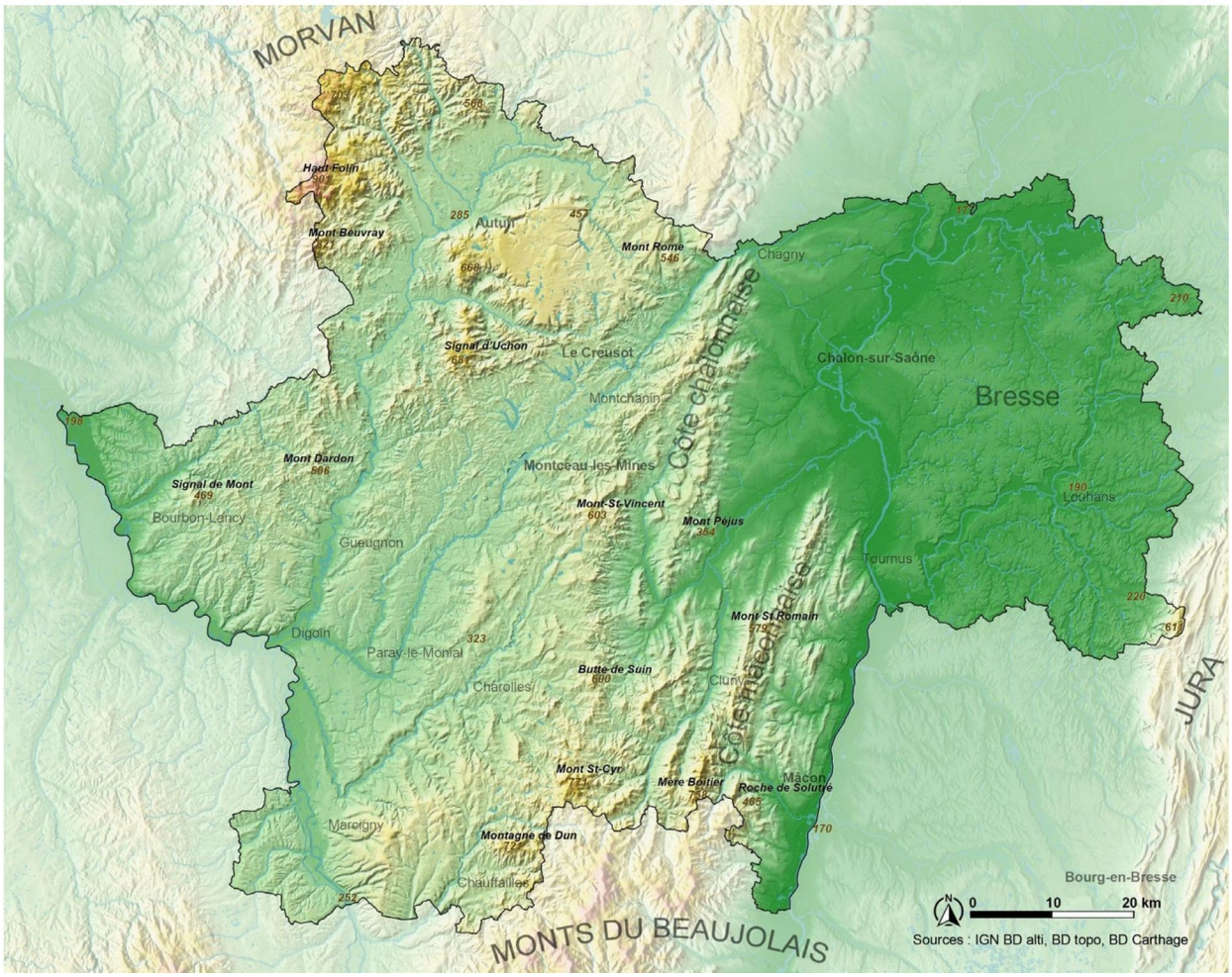
2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

2.1.1 Situation géographique

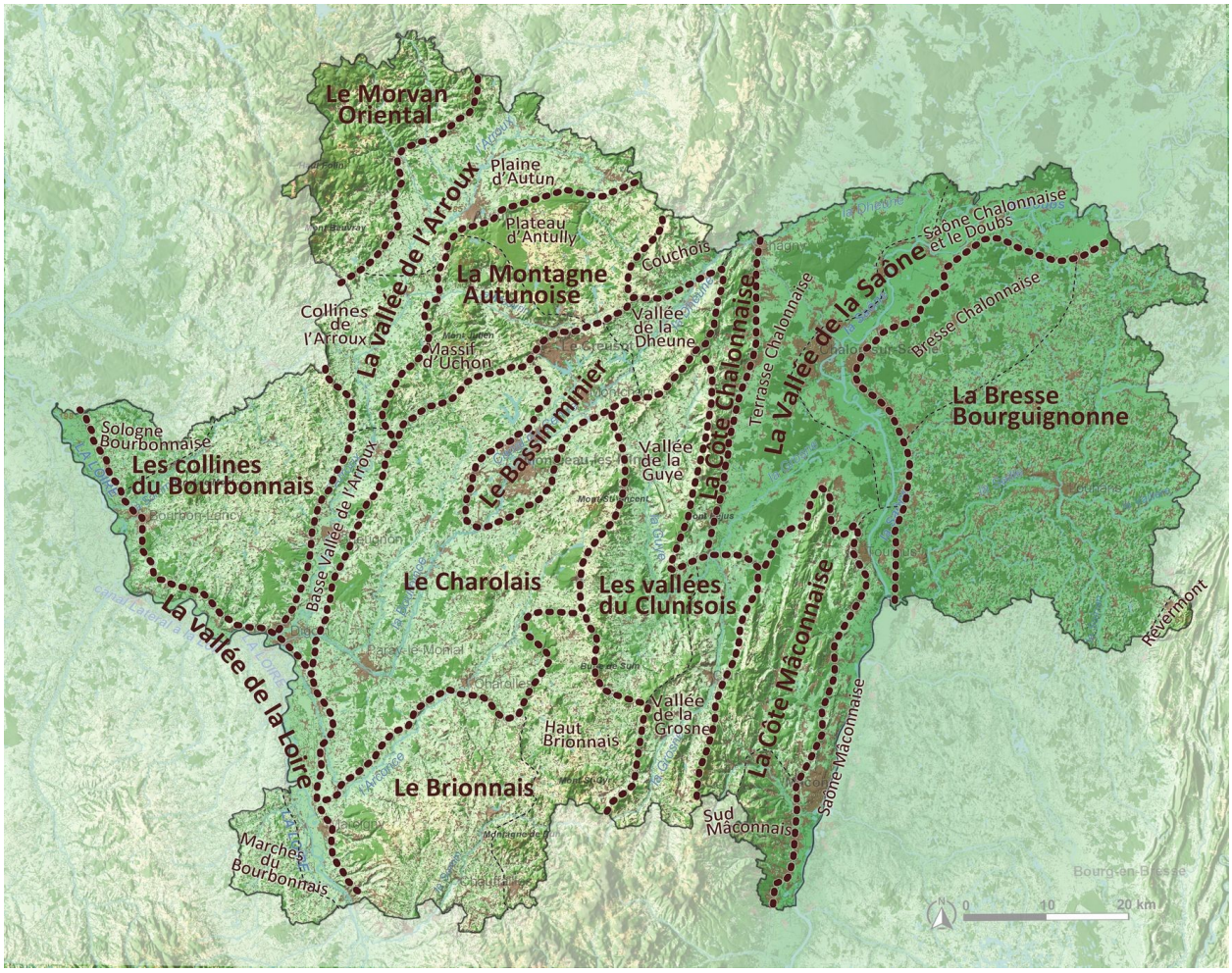
2.1.1.1 Géographie physique

Le département de Saône-et-Loire se situe en région Bourgogne-Franche-Comté. Il s'étend sur une superficie de 8 575 km².

La Saône-et-Loire, qui est le septième département le plus vaste de France, présente une grande diversité topographique issue des chocs tectoniques de l'ère tertiaire lors de l'émergence des Alpes. La grande plaine alluviale côté Saône et Bresse tranche fortement avec les collines bocagères du Charolais-Brionnais dans l'ouest, séparées par les vallées des arrières côtes du Clunisois et les côtes viticoles du Chalonnais et du Mâconnais. L'ensemble, enfin, est encadré par des massifs de petites montagnes : le Morvan au nord-ouest, le Beaujolais au sud, le Jura à l'est.



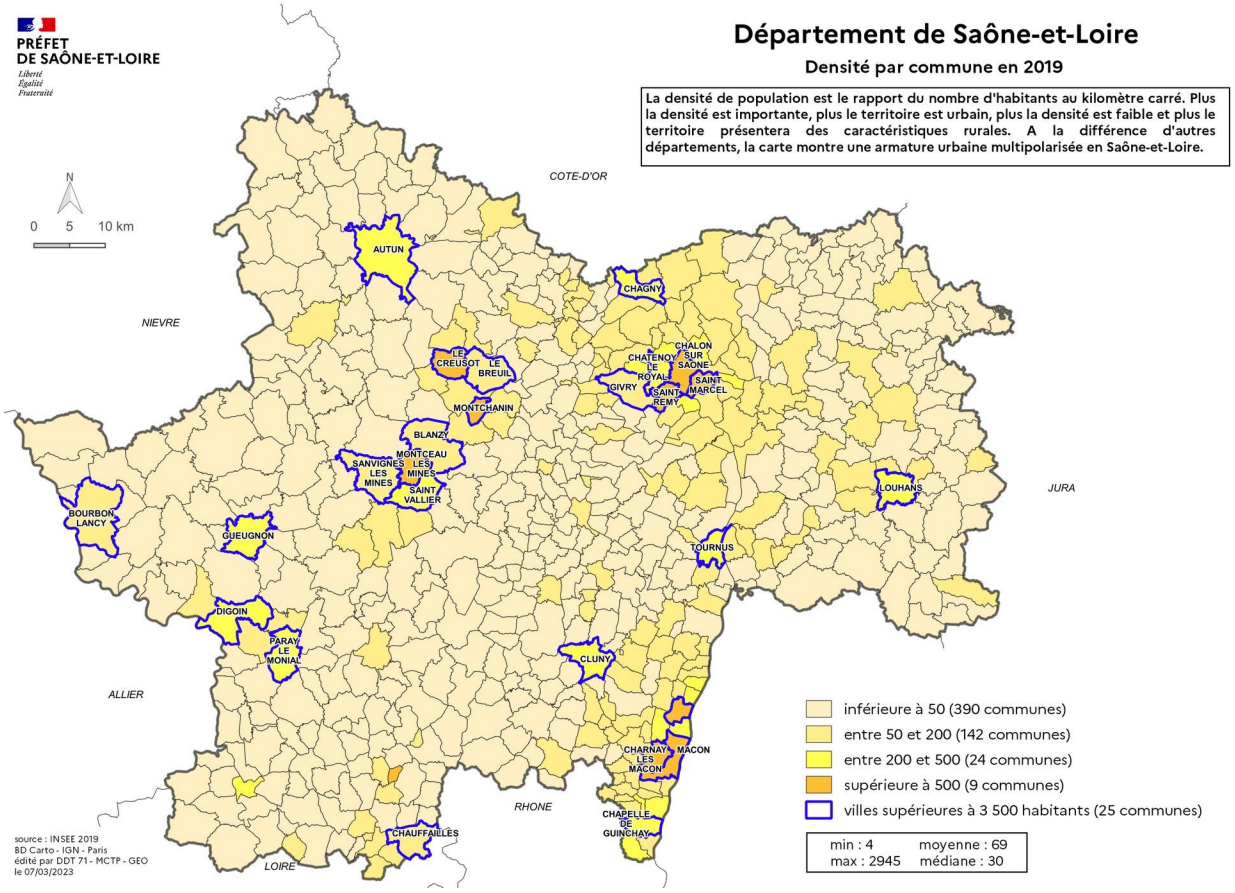
Le département de Saône-et-Loire est composé de 13 unités paysagères représentées dans la carte ci-dessous :



2.1.1.2 Population

La Saône-et-Loire compte 546 577 habitants (population au 1er janvier 2022). Elle est le département le plus peuplé de la région Bourgogne-Franche-Comté.

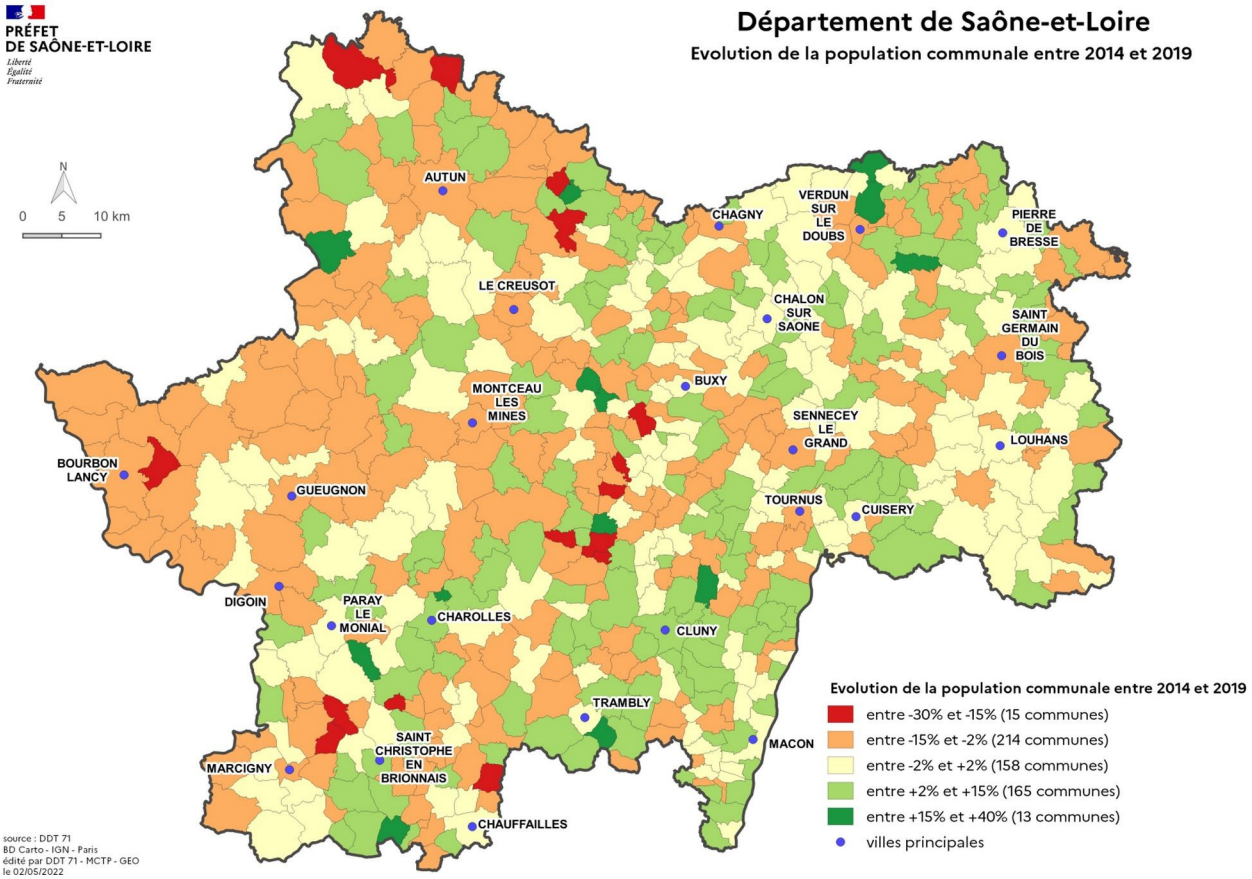
Sa densité de population, de 63,8 habitants au km², est sensiblement inférieure à celle du pays (120 habitants au km² pour la France métropolitaine). La moitié ouest du département est la moins dense avec une majorité de communes à moins de 50 habitants au km². Les densités les plus élevées se retrouvent dans le couloir du Val de Saône.



La Saône-et-Loire se caractérise par un développement polycentrique autour de plusieurs villes de taille moyenne :

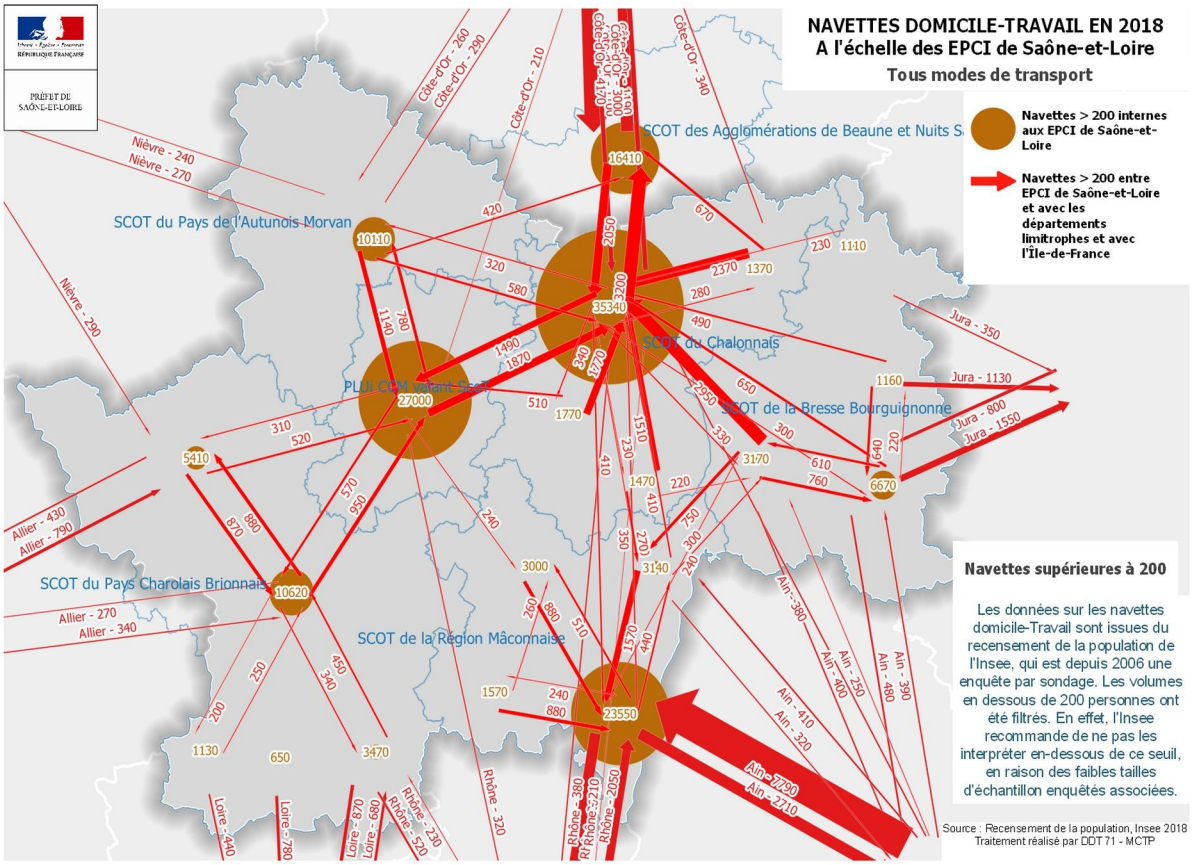
- La commune de Chalon-sur-Saône compte 45 000 habitants et son aire urbaine 135 351 habitants (2018),
- La commune de Mâcon compte 34 000 habitants et 103 539 habitants pour son aire urbaine (2018). L'aire urbaine de Mâcon a la particularité de s'étendre sur les départements de l'Ain et du Rhône.
- Trois communes de plus de 10 000 habitants (Le Creusot, Montceau-les-Mines et Autun) .
- De plus, des villes de plus petites tailles maillent les territoires ruraux du Louhannais et du Charolais.

Depuis l'année 2014, sa population est orientée à la baisse (perte de 8 800 habitants en sept ans) et sa structure par âge est vieillissante : 34 % de plus de 60 ans contre 27 % pour l'ensemble de la France métropolitaine.



Par ailleurs, la répartition de la population tend à se déséquilibrer entre l'est et l'ouest du département. En effet, si l'ouest perd des habitants (notamment sur le Bassin minier, l'Autunois et le Val de Loire), l'est, parfaitement desservi par les voies de communication, conserve un relatif dynamisme, principalement dans les aires d'attraction de Chalon-sur-Saône et de Mâcon[1]. Le couloir de la vallée de la Saône polarise les flux d'actifs à l'intérieur du département. Le Mâconnais bénéficie, par ailleurs, d'un flux important de travailleurs en provenance du département de l'Ain, notamment de la communauté de communes Bresse-et-Saône. Enfin, les échanges entre les agglomérations de Chalon-sur-Saône et de Beaune sont importants ainsi qu'entre le Louhannais et le département du Jura (cf carte « Navette domicile-travail en 2018 à l'échelle des EPCI de Saône-et-Loire page suivante »).

1 https://www.insee.fr/fr/statistiques/4983008



EPCI : établissements publics de coopération intercommunale

2.1.1.3 Réseau routier

En Saône-et-Loire se croisent d'importants axes français de communication nord-sud et est-ouest. Son réseau routier comprend notamment[2] :

- 121 km d'autoroutes (A6 + A39), soit 0,71 % du réseau routier départemental et 1,2 % du réseau d'autoroute français métropolitain ;
- 148 km de routes nationales Route Centre Europe Atlantique (RCEA) , soit 0,87 % du réseau routier départemental et 1,2 % du réseau national français métropolitain ;
- 5 472 km de routes départementales, soit 32,20 % du réseau routier départemental et 1,45 % du réseau départemental français métropolitain ;
- 11 254 km de voies communales, soit 66,20 % du réseau routier départemental et 3,0 % du réseau communal français métropolitain.

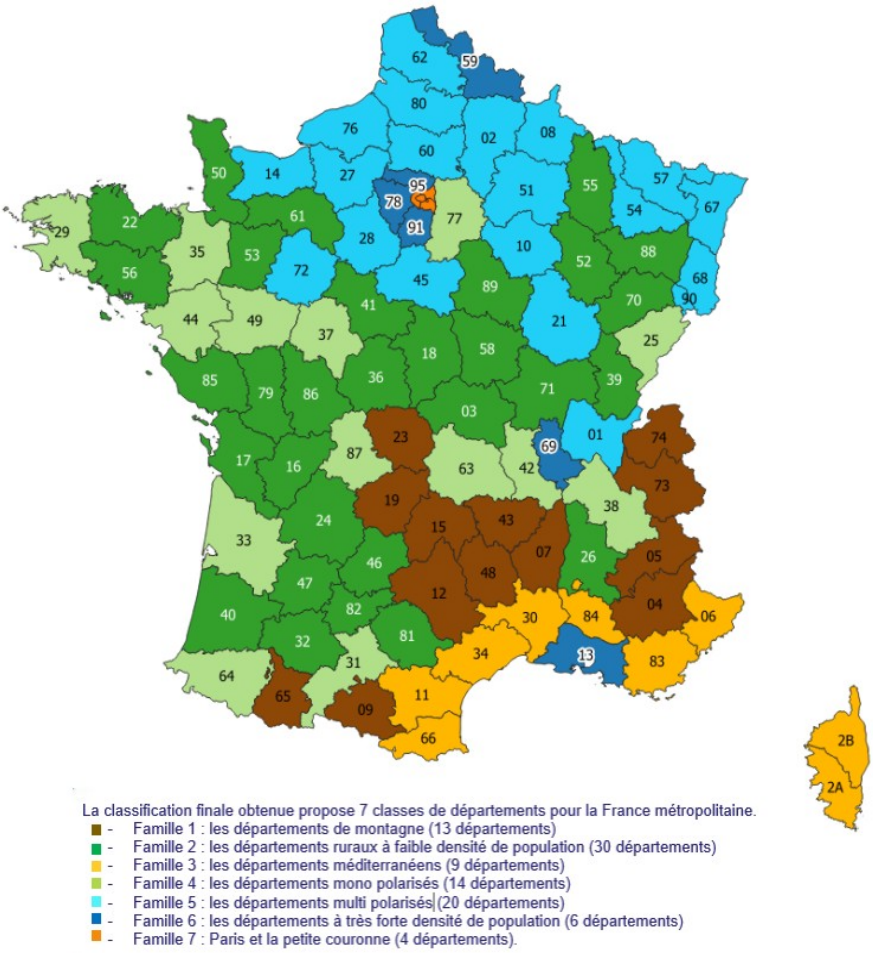
Le département de la Saône-et-Loire se positionne au 14ème rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à la longueur de son réseau et au 58ème rang quant à sa densité avec 1,9 kilomètre par kilomètre carré de territoire.

2 Source : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donn%C3%A9es-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html

Lors de la période de crise sanitaire, la circulation routière s'est effondrée en 2020, avec une diminution de 16,9 % de manière globale (19,6 % sur le réseau routier national, 21,9 % sur les autoroutes concédées). La baisse est plus marquée pour les véhicules destinés au transport de personnes (voitures, autocars et véhicules utilitaires légers utilisés par des particuliers) que pour les véhicules principalement destinés au transport de marchandises ou matériels professionnels (poids-lourds et véhicules légers utilisés par des professionnels). Depuis lors, le trafic est revenu à une situation proche de celle d'avant la crise COVID.

2.1.1.4 Les familles de départements selon les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

Afin de faciliter les comparaisons, les départements français sont regroupés en sept familles selon leur profil d'accidentalité routière. Ces familles ont été élaborées en intégrant un maximum de variables (21) qualifiant les contextes départementaux en termes de comportements des usagers locaux et des flux de mobilité, interne et externe.



La Saône-et-Loire est classée dans la famille n° 2 **(« départements ruraux à faible densité de population »)**. Cette famille comprend également des départements limitrophes comme le Jura et l'Allier. Elle se caractérise notamment par une mortalité routière impliquant de manière prépondérante les véhicules de tourisme (59 % des accidents mortels contre 51 % pour l'ensemble de la France métropolitaine) ainsi qu'une surreprésentation du nombre de tués en dehors des agglomérations (74 % contre 62 % pour l'ensemble de la France métropolitaine) .

Définitions : accident corporel de la circulation routière :

Un accident corporel :

- ✔ survient sur une voie ouverte à la circulation publique ,
- ✔ implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant,
- ✔ provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes.

Les trois critères sont cumulatifs.

Parmi les accidents corporels, on distingue :

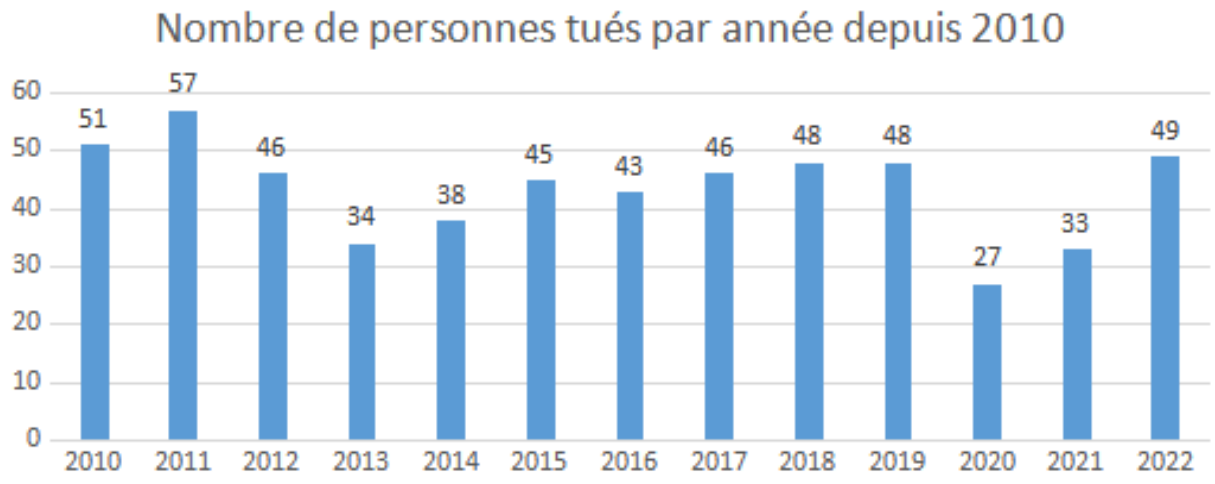
- ➢ l'accident mortel : accident ayant fait au moins un tué,
- ➢ l'accident grave : accident ayant fait au moins un blessé hospitalisé,
- ➢ l'accident corporel : un accident qui implique un certain nombre d'usagers,
- ➢ les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- ➢ les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- ➢ les tués : personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- ➢ les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- ➢ les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

2.1.2 Mortalité routière, les victimes

L'évolution du nombre de tués



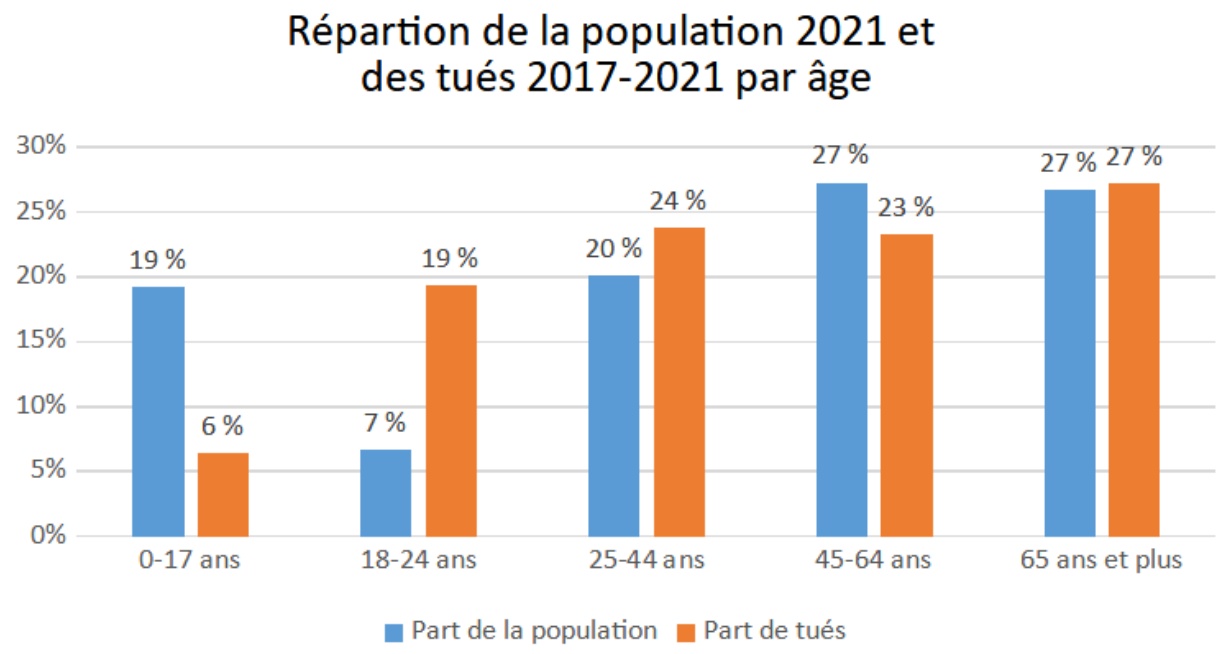
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 202.
  En 2017, 2018 et 2019, le nombre de tués se maintient à un niveau élevé, après une forte baisse constatée en 2013 et 2014.
  À noter que la comparaison avec les années 2020 et 2021 n'est pas significative en raison de la forte baisse de trafic durant cette période, liée aux mesures sanitaires prises pour lutter contre la pandémie de la COVID.

- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'indicateur local de sécurité routière et au niveau national :

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par milions d'habitants par an
Saône-et-Loire	40	74
Famille ILSR 2-Ruraux peu dense	26	69
France métropolitaine	32	47

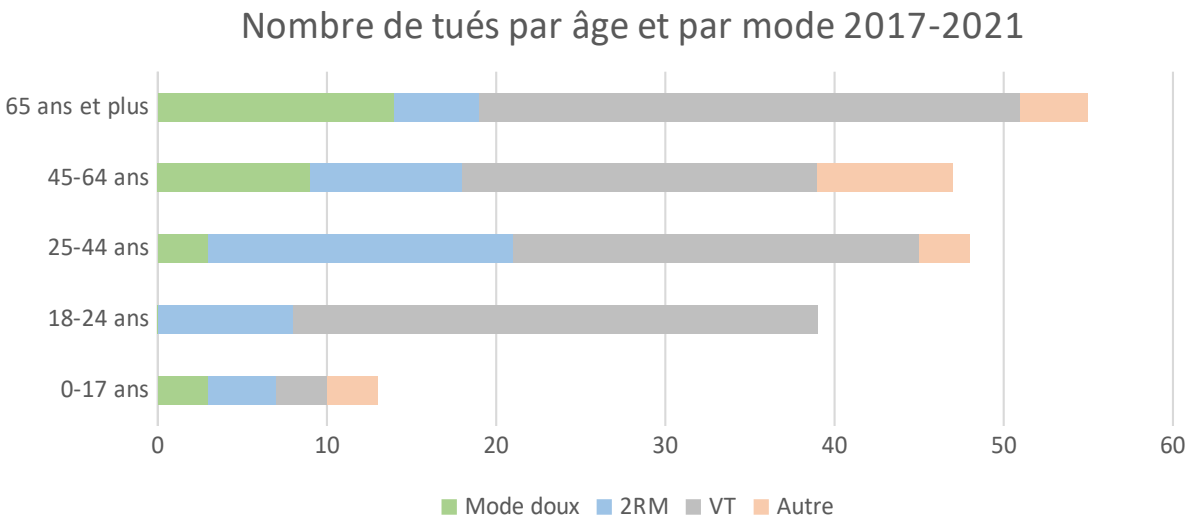
La comparaison avec le niveau national et les familles de départements témoigne d'une surmortalité en Saône-et-Loire entre 2017 et 2021.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



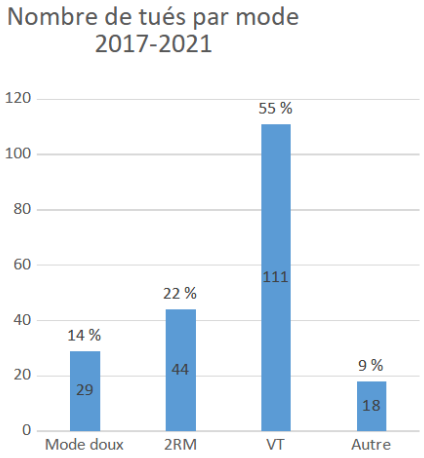
Le graphique ci-dessus révèle que la tranche d'âge la plus accidentogène est celle des 18-24 ans. Il est important de souligner également que les seniors présentent une mortalité routière équivalente à leur poids démographique alors que leur temps quotidien de déplacement est inférieur à celle des autres tranches d'âge adultes.

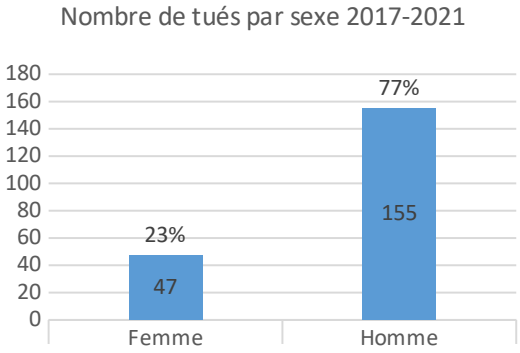
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



2RM : deux-roues motorisé *VT : véhicule de tourisme*

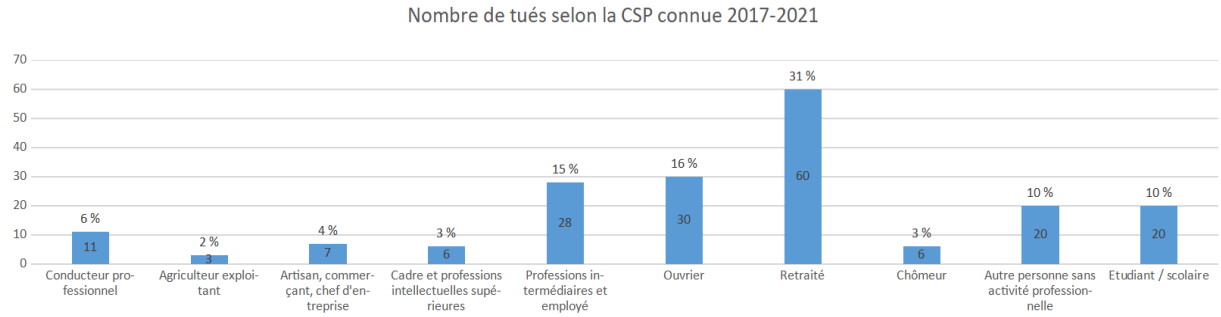
Le nombre de tués selon le mode déplacement est majoritairement lié à la conduite automobile (55 % des tués sur la période). Par ailleurs, la surmortalité masculine est manifeste (77 % de l'ensemble des décès sur la route).
La proportion de tués en voiture est plus élevée pour les 18-24 ans et pour les plus de 65 ans. La mortalité en deux-roues motorisés concerne principalement les 25-44 ans. Et la mortalité en modes doux (principalement la marche), affecte plus spécifiquement les plus de 65 ans (cf graphiques ci-dessous).





L'analyse du nombre de tués en fonction de la catégorie sociale professionnelle (cf graphique « Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021 » page suivante), est cohérente avec la répartition de la population selon les catégories socio-professionnelles (CSP). Il n'y a donc pas de corrélation manifeste à relever entre mortalité routière et une ou plusieurs catégories professionnelles spécifiques.

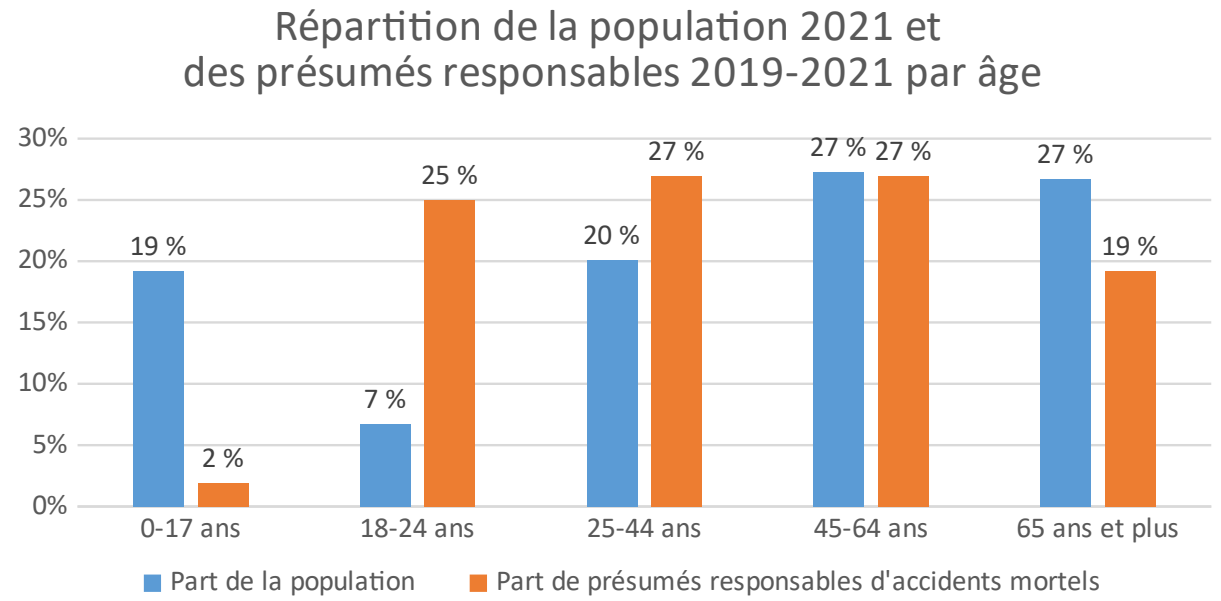
On peut noter que les retraités représentent 30 % des tués sur la période 2017-2021 (60 décès).



2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables

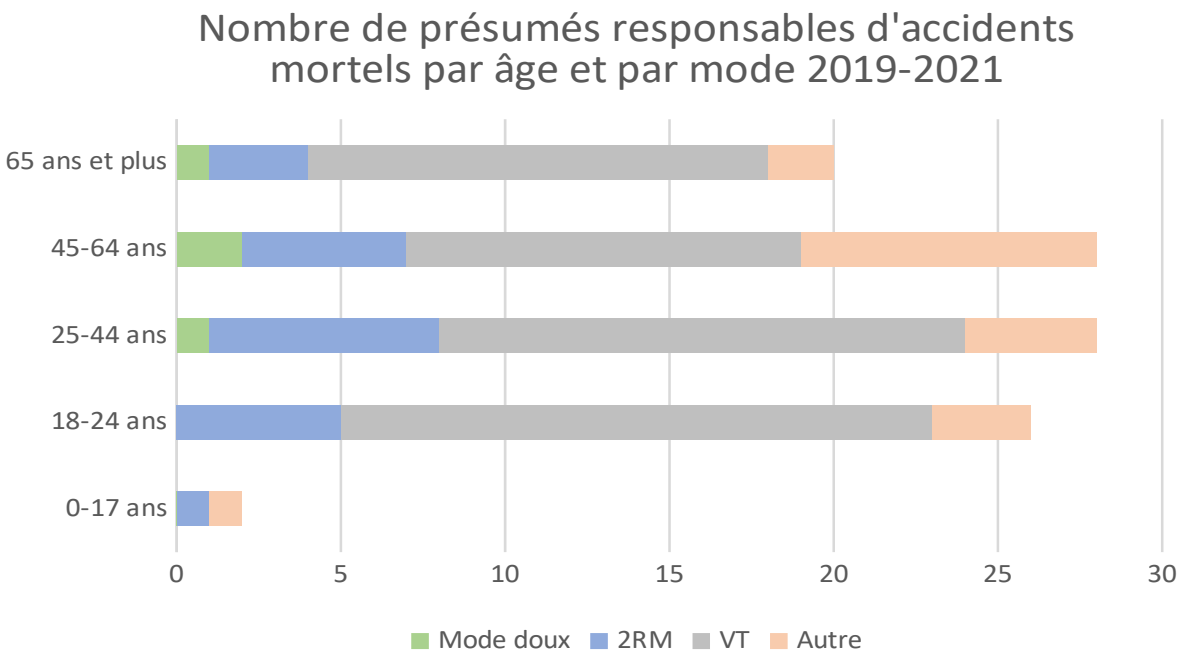
Comme pour le nombre de tués, on constate une surreprésentation de la tranche d'âge 18-24 ans dans la part des présumés responsables d'accidents mortels (7 % de la population mais 27 % des présumés responsables).

A contrario, les plus de 65 ans qui représentent 27 % de la population et 27 % des tués, ne représentent que seulement 19 % des présumés responsables.



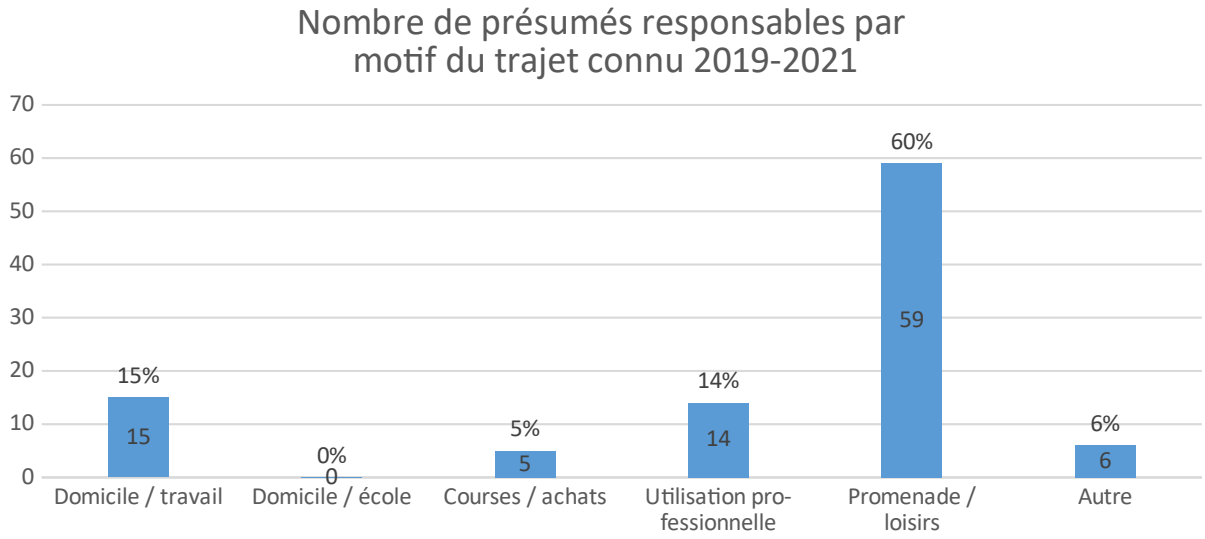
Le graphique « Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021 » page suivante ci-dessous montre que les présumés responsables d'accidents mortels sont majoritairement des utilisateurs de véhicules de tourisme (comme pour le nombre de tués) pour toutes les tranches d'âge adultes.
Par ailleurs, 85 % des présumés responsables sont des hommes, une proportion encore plus élevée que celle du nombre de victimes de la route.

Cette tendance se constate également au niveau national : 84 % des auteurs présumés d'accidents mortels en France métropolitaine sont des hommes.



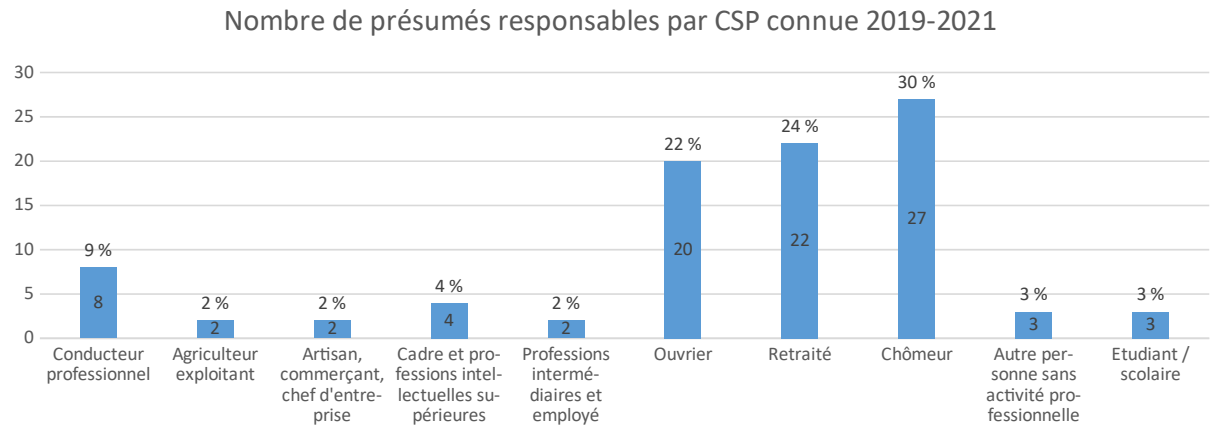
En fonction du motif du trajet

Une majorité des présumés responsables d'accidents mortels ont utilisé leur véhicule dans le cadre d'une activité de loisirs (60 %). A noter que les données sont déclaratives. En effet, il n'est pas toujours possible d'avoir connaissance du motif de déplacement pour les accidents mortels.



En fonction de la catégorie sociale professionnelle (CSP)

Si on compare le graphique « Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021 », page suivante, avec celui du nombre de tués, on observe une surreprésentation de la CSP chômeurs parmi les présumés responsables : 30 % des présumés responsables alors qu'ils ne représentent que 3 % des tués. Les retraités représentent 24 % des présumés responsables.



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019 – 2021)

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	26	3	29
Alcool seul	20	3	23
Stupéfiant seul	11	1	12
Alcool et stupéfiant	4	1	5
Inattention - téléphone	9	2	11
Non respect de la priorité	12	1	13
Malaise	7	1	8
Somnolence - fatigue	7	2	9
Médicaments	0	0	0
Contresens	1	0	1
Dépassement dangereux	2	0	2
Changement de file	6	2	8
Non respect des distances de sécurité	2	1	3
Éblouissement	1	1	2
Autre cause	7	2	9
Cause indéterminée	7	1	8
Nombre de présumés responsables avec au moins 1 facteur	**88**	**16**	**104**

Les causes des accidents mortels sont variées. Néanmoins, cinq facteurs principaux se dégagent : une vitesse excessive ou inadaptée, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, le non-respect de la priorité et la distraction au volant.

Définitions :

La vitesse excessive *est un dépassement de la limitation autorisée.*

La vitesse inadaptée *est une vitesse dangereuse par rapport à la situation, sans pour autant être un excès de vitesse.*

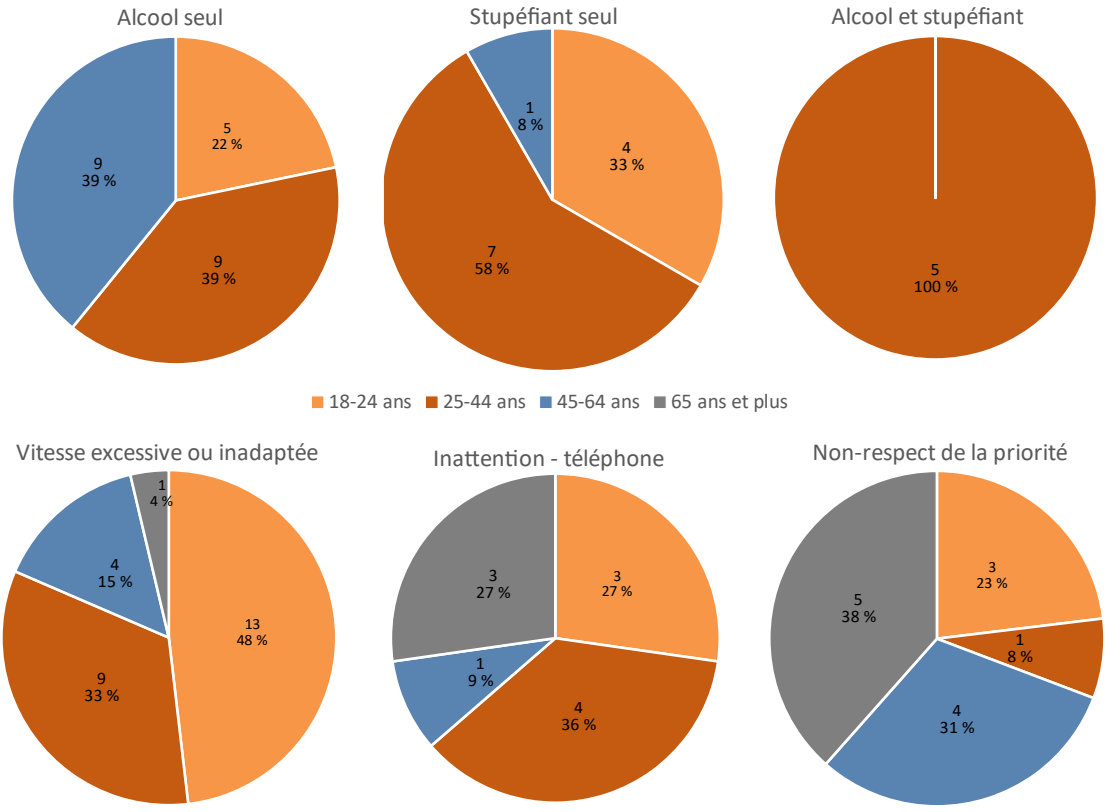
Les deux cas constituent une infraction pouvant donner lieu à des poursuites pénales.

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

Le facteur âge est signifiant dans certaines causes d'accident :

- Pour la tranche d'âge 18-24 ans : vitesse et stupéfiants ;
- Pour la tranche d'âge 25-44 ans : association alcool et stupéfiants, stupéfiant seul, distraction, vitesse ;
- Pour la tranche d'âge 45-64 ans : alcool seul, non respect de la priorité ;
- Pour la tranche d'âge 65 ans et plus : non respect de la priorité et distraction.

Ces données sur le facteur âge sont à relativiser compte tenu de la courte période d'analyse (2019-2021) et du faible nombre d'accidents mortels analysés.

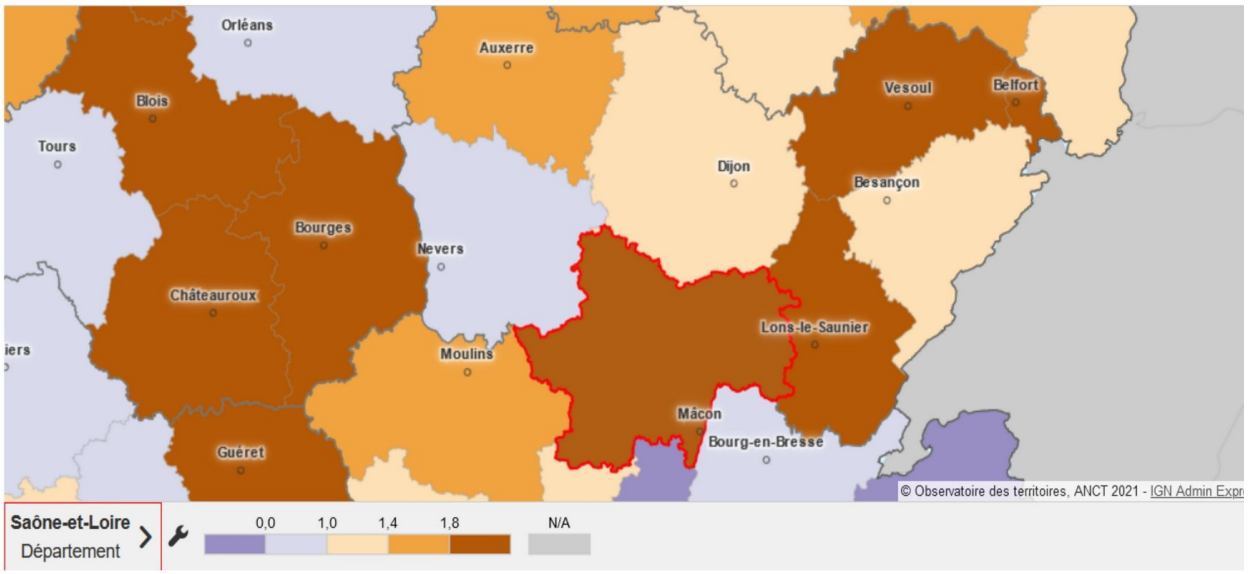


SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

2.1.4 Risque routier professionnel

- **Part modale pour les déplacements domicile-travail en Saône-et-Loire**

Le graphique ci-dessous traduit, par département, la variation de la part des actifs se déplaçant principalement en voiture pour aller travailler, selon leur lieu de résidence. La Saône-et-Loire est l'un des 24 départements de la France métropolitaine dont les déplacements domicile-travail s'effectuent le plus en voiture (indicateur supérieur à 1,8).



- **Indicateurs d'accidentalité**

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	39
... un usager en trajet professionnel	53
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travaill	85

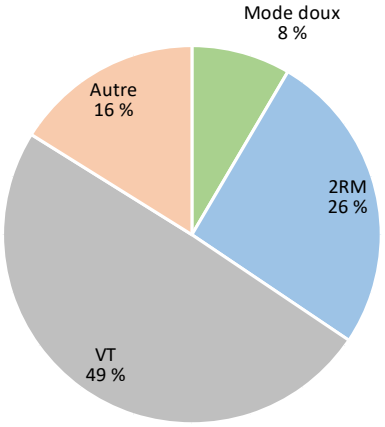
Le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de **85** (2017-2021), soit **42 % du total des décès**. L'implication d'un trajet lié au travail est ainsi très important en Saône-et-Loire. Ceci reflète l'importance des déplacements domicile-travail en voiture dans le département. (Le tableau contient des doubles comptes). À noter que les personnes tuées peuvent être différentes des présumés responsables de l'accident.

Par ailleurs, **15 % du total des tués a pour cause un déplacement domicile-travail ou un trajet professionnel.**

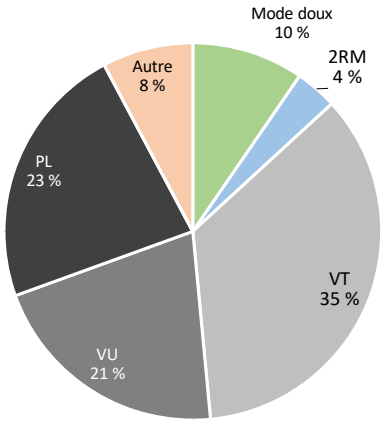
Motif du trajet	Tués	Pourcentage
Domicile / travail	20	10 %
Domicile / école	2	1 %
Courses / achats	11	5 %
Utilisation professionnelle	11	5 %
Promenade / loisirs	130	64 %
Autre	9	4 %
Non renseigné	19	9 %
N/C	0	0 %
Somme :	**202**	**100 %**

La répartition des victimes liées à un déplacement domicile-travail concerne pour une large part (49 %) l'utilisation d'un véhicule de tourisme. En ce qui concerne les trajets professionnels, la part de l'utilisation d'un véhicule poids-lourd ou d'un véhicule utilitaire est plus importante que celle d'un véhicule de tourisme (44 % contre 35 %, cf graphiques ci-dessous).

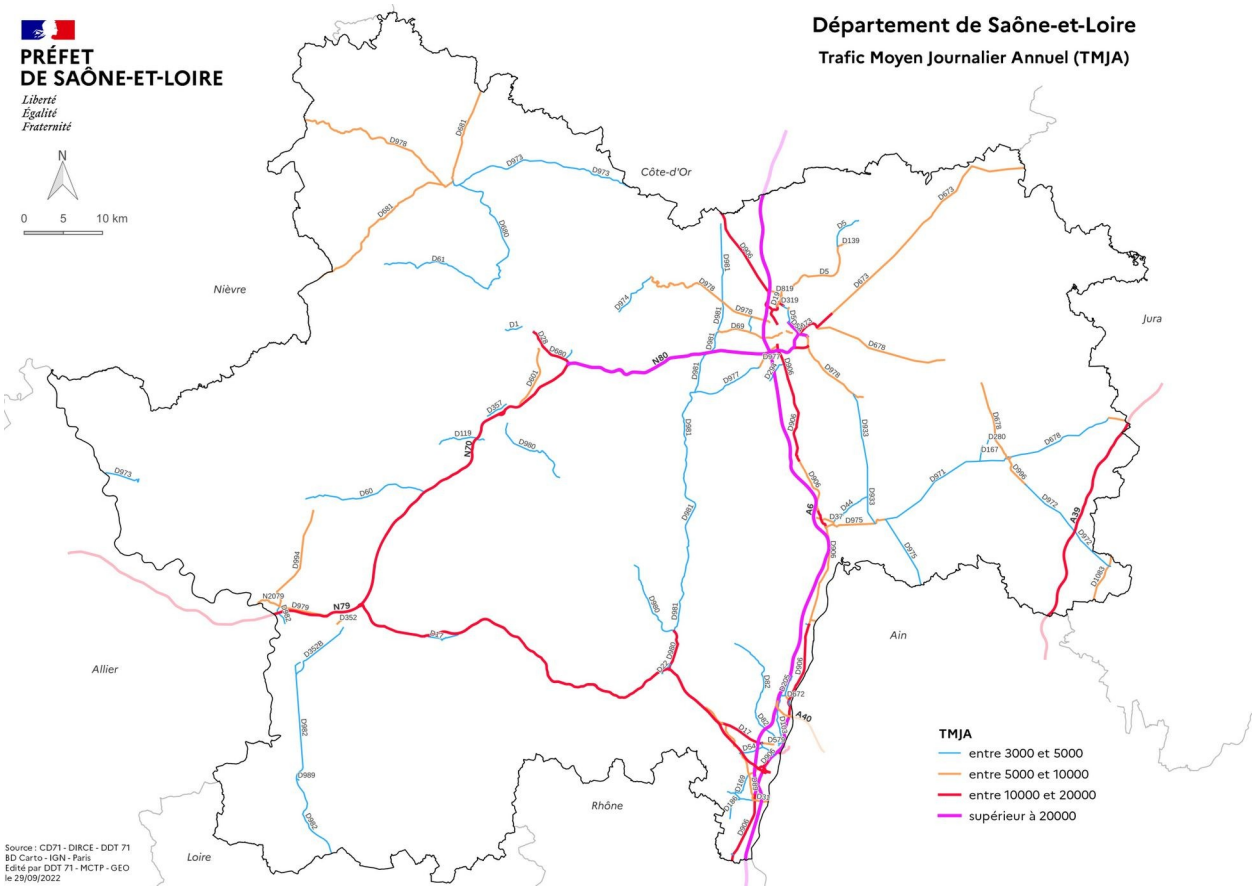
Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



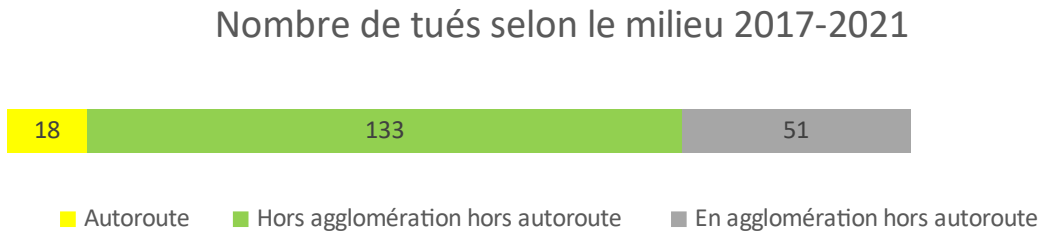
2.1.5 Réseau routier



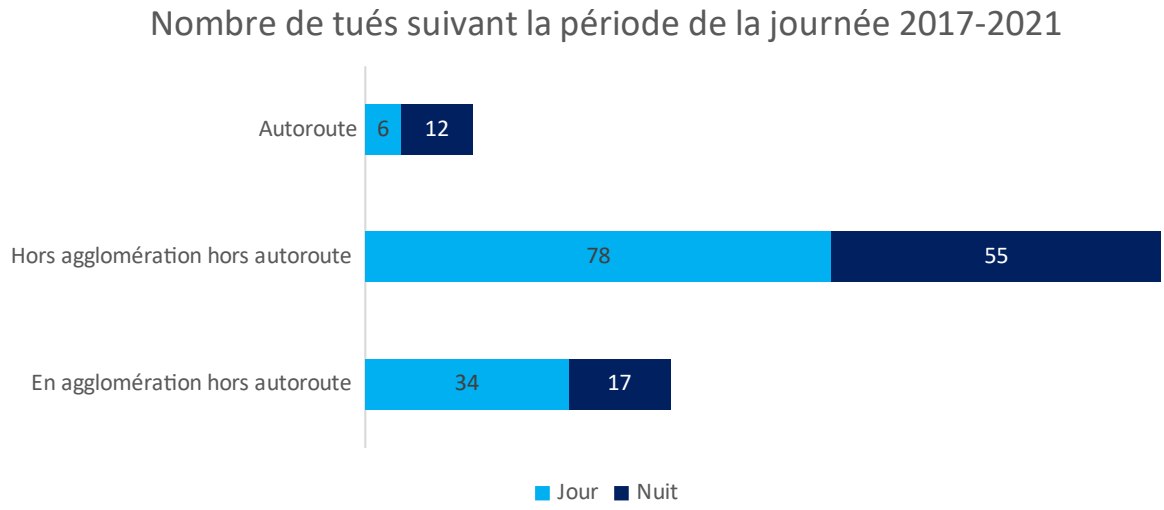
Le département de Saône-et-Loire est traversé par des axes majeurs de circulation au niveau national, notamment l'autoroute A6 (plus de 30 000 véhicules/jour), la route départementale D906 (12 000 véhicules/jour) et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) qui est composée de deux branches : une branche nord (N80 et N70) et une branche sud (N79) (entre 15 000 à 22 000 véhicules/jour). Le réseau départemental supporte un trafic élevé avec de nombreux axes dont le trafic est supérieur à 3000 véhicules/jour (cf graphique ci-dessous).

Analyse de l'accidentalité

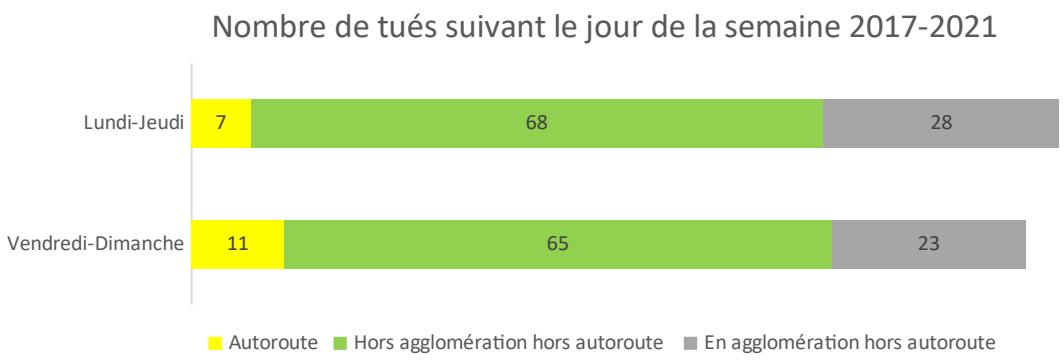
Les **décès s'observent de manière majoritaire hors agglomération.** Par ailleurs, le nombre de tués sur le réseau autoroutier est très limité.



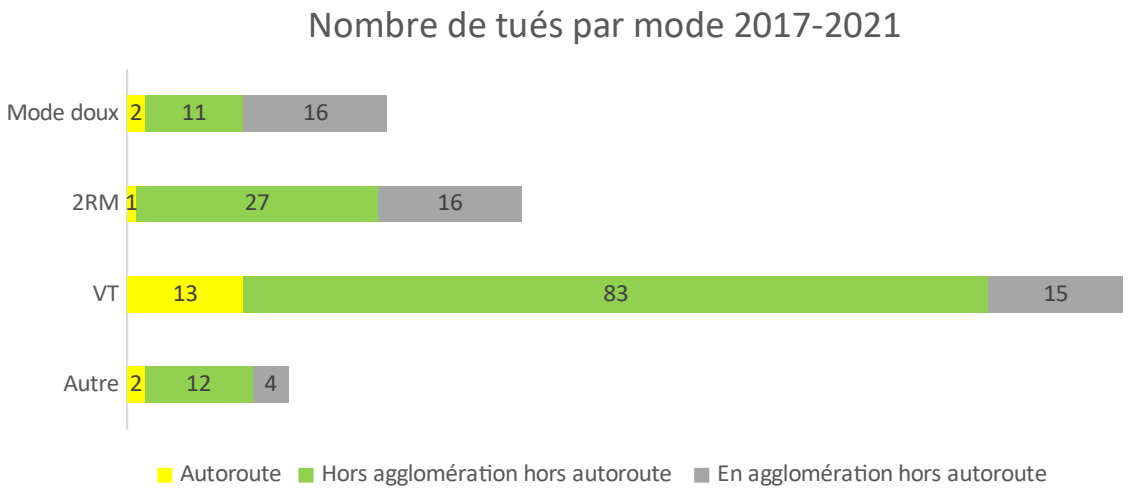
En Saône-et-Loire, 118 personnes sont décédées dans un accident de la route en journée soit 58 %. 84 personnes sont décédées dans un accident qui s'est produit la nuit soit 42 %. L**a mortalité routière dans un accident survenu de nuit est élevée compte tenu de la faible circulation sur les routes la nuit**.



La répartition du nombre de tués en fonction du jour de la semaine indique une **surmortalité le week-end : 49 % des tués sur seulement 3 jours** (vendredi à dimanche), soit un ratio de 33 décès par jour contre 21 tués par jour en semaine sur la période 2017-2021.



Le nombre de décès par mode de déplacement selon le milieu indique que la mortalité en mode doux intervient essentiellement en agglomération. Dans les autres environnements, la mortalité en véhicule de tourisme est très largement majoritaire. Par ailleurs, si les décès en deux-roues motorisés sont majoritaires hors agglomération, ils sont significativement présents en agglomération (36 %).



2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroutes

2.2.1 Typologies des accidents hors agglomération

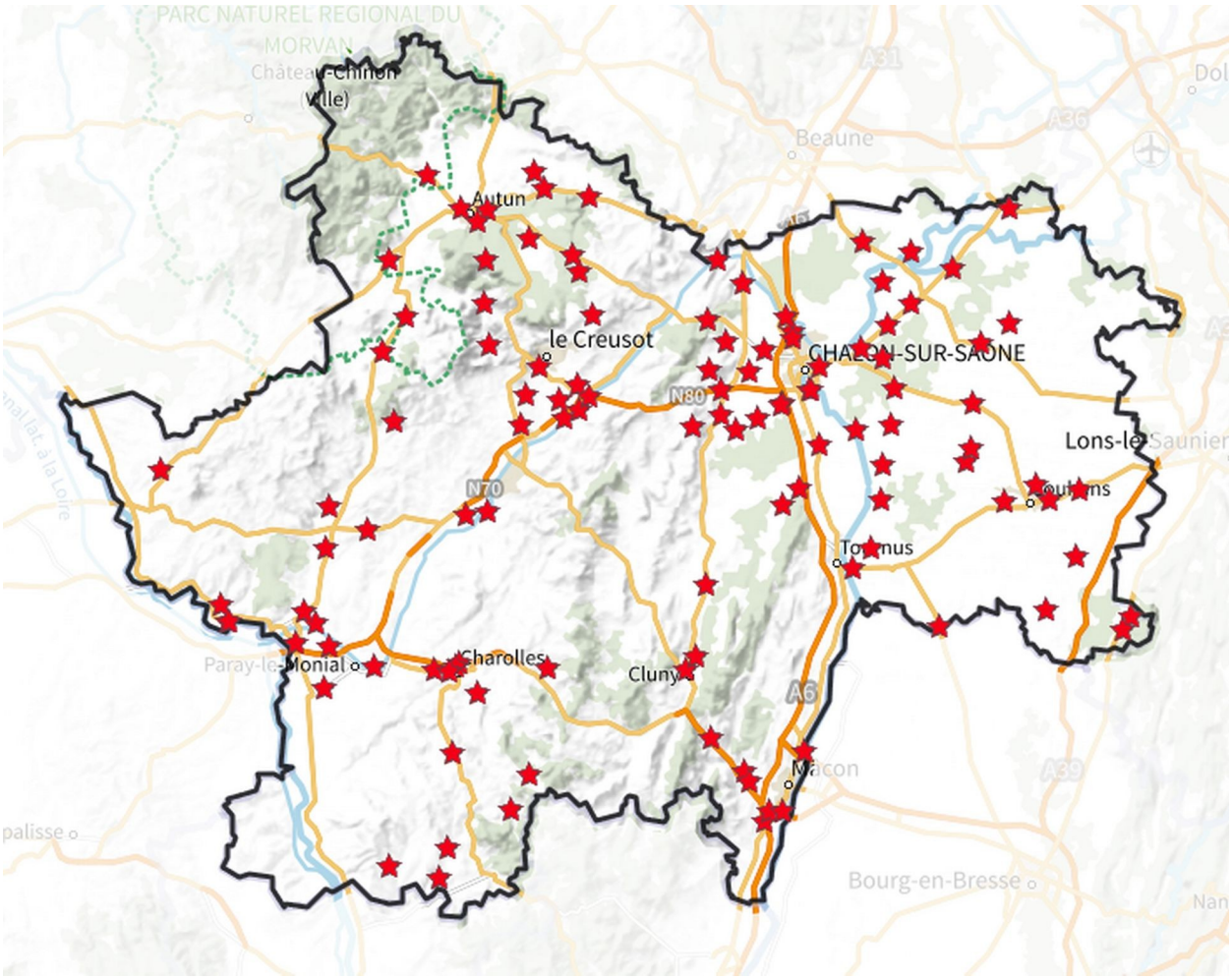
Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

Près des deux tiers des accidents impliquent un véhicule de tourisme. Par ailleurs, près de 50 % des collisions (hors multi-collisions) impliquent uniquement des véhicules de tourisme (cf graphique ci-dessous).

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	6	19	76	291	13	6	32	27	470
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	2	6	0	1	0	0	0	0	0	9
Cyclo	0	0	3	0	2	0	0	0	0	5
Moto	0	2	0	8	3	0	1	4	1	19
VL	18	26	47	60	339	13	6	0	3	512
VU	1	5	3	13	37	4	0	1	1	65
PL	1	2	4	2	47	1	7	37	3	104
TC	0	0	1	1	7	2	0	0	0	11
Autre	0	0	2	3	2	1	0	0	0	8
MULTICOLLISION	4	0	0	3	102	8	4	0	0	121
TOTAL	26	47	79	167	831	42	24	74	35	1325
Part de victimes	2%	4%	6%	13%	63%	3%	2%	6%	3%	100,00%

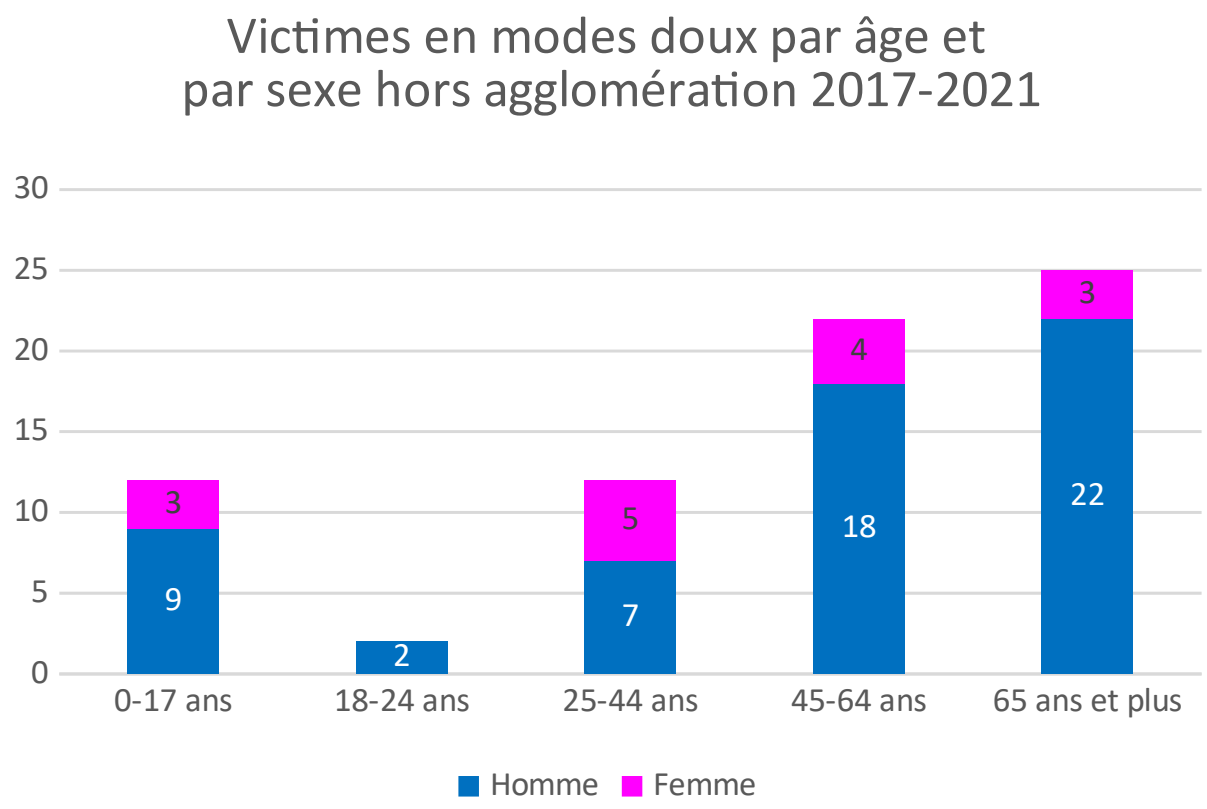
Cyclo : cyclomoteur
Moto : motocyclette
VL : véhicule léger
VU : véhicule utilitaire
PL : poids-lourds
TC : transport en commun

- Carte des accidents mortels hors agglomération : une étoile par accident mortel



2.2.2 Les modes doux hors agglomération

- Victimes en modes doux (piétons, usagers d'engins de déplacement personnel motorisés, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

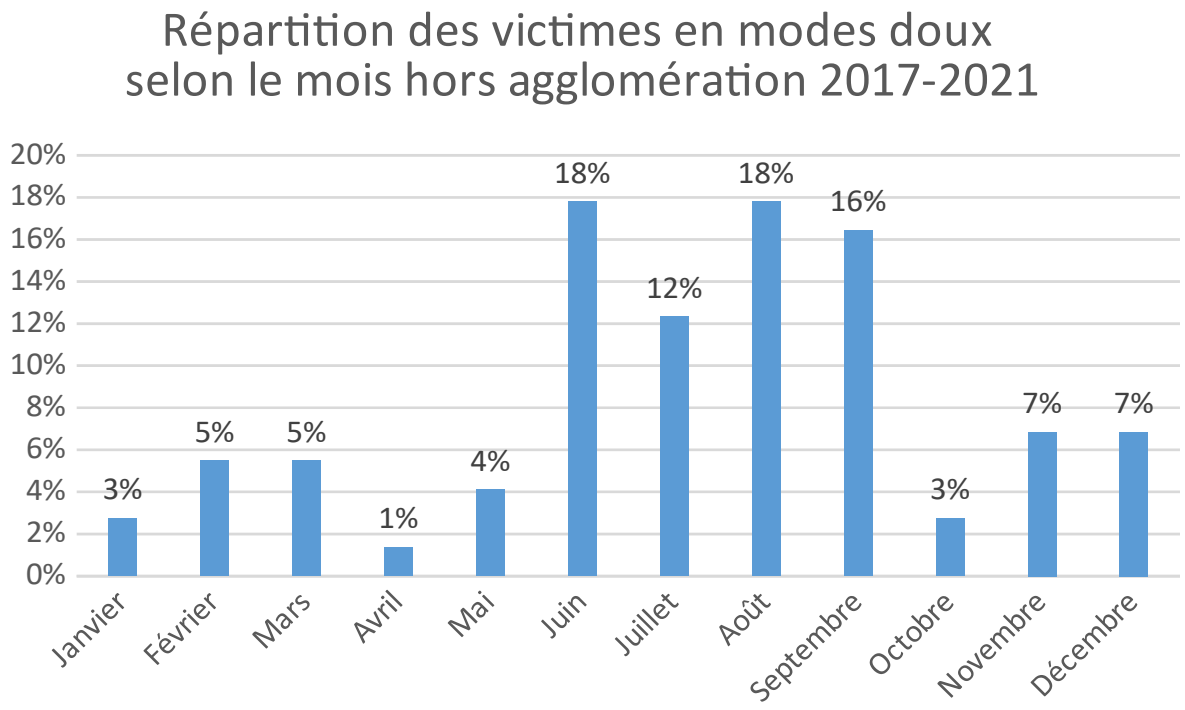


73 personnes ont été des victimes (blessées et décédées) en modes doux entre 2017 et 2021.
Près de 80 % des victimes en modes doux entre 2017 et 2021 sont des hommes.
Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 35 % des victimes.

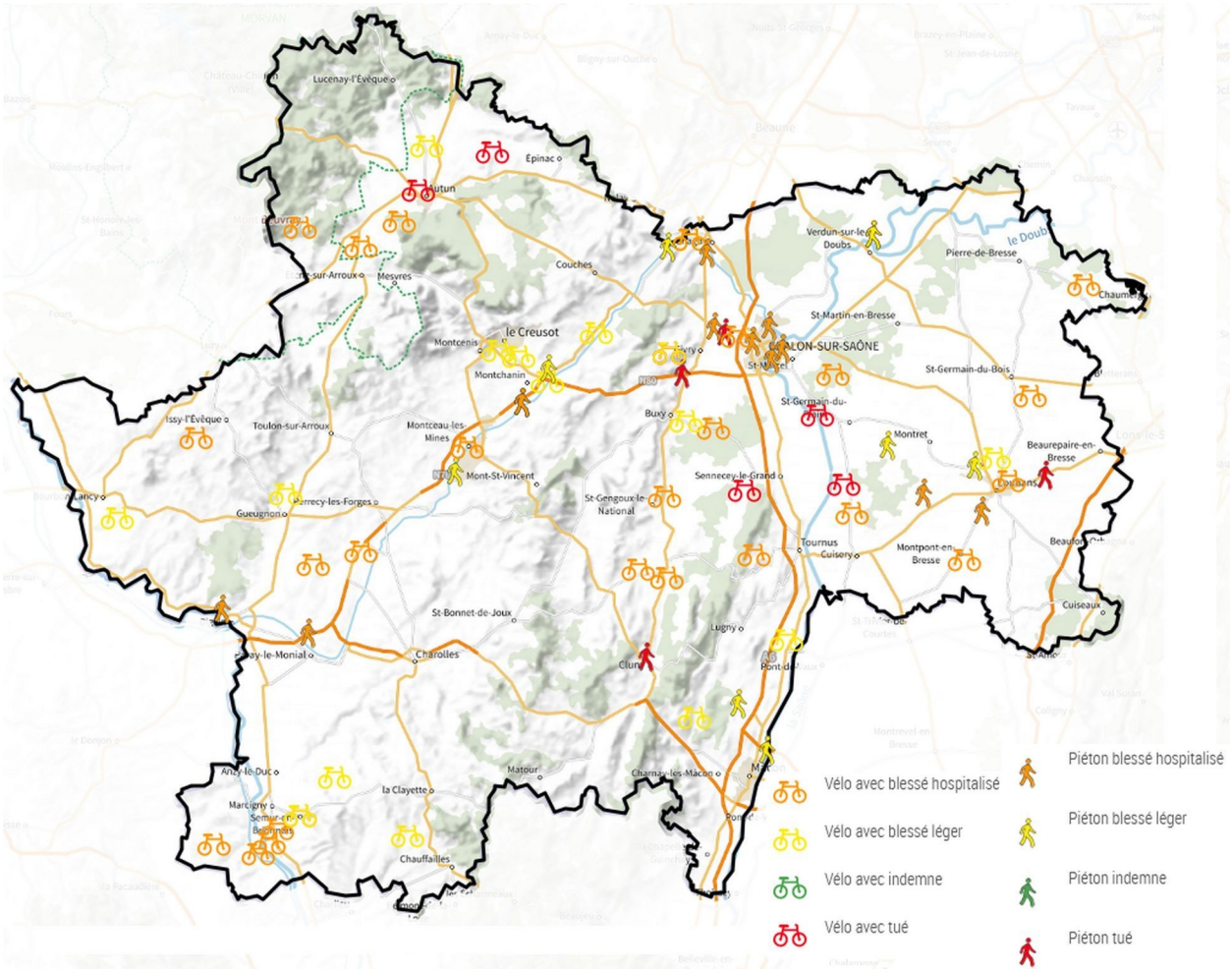
Entre 2019 et 2021, l'évolution des victimes en modes doux hors agglomération est de 160 %.

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

  On constate que 65 % des victimes en modes doux l'ont été de juin à septembre, période propice à la pratique de ce type de déplacement.



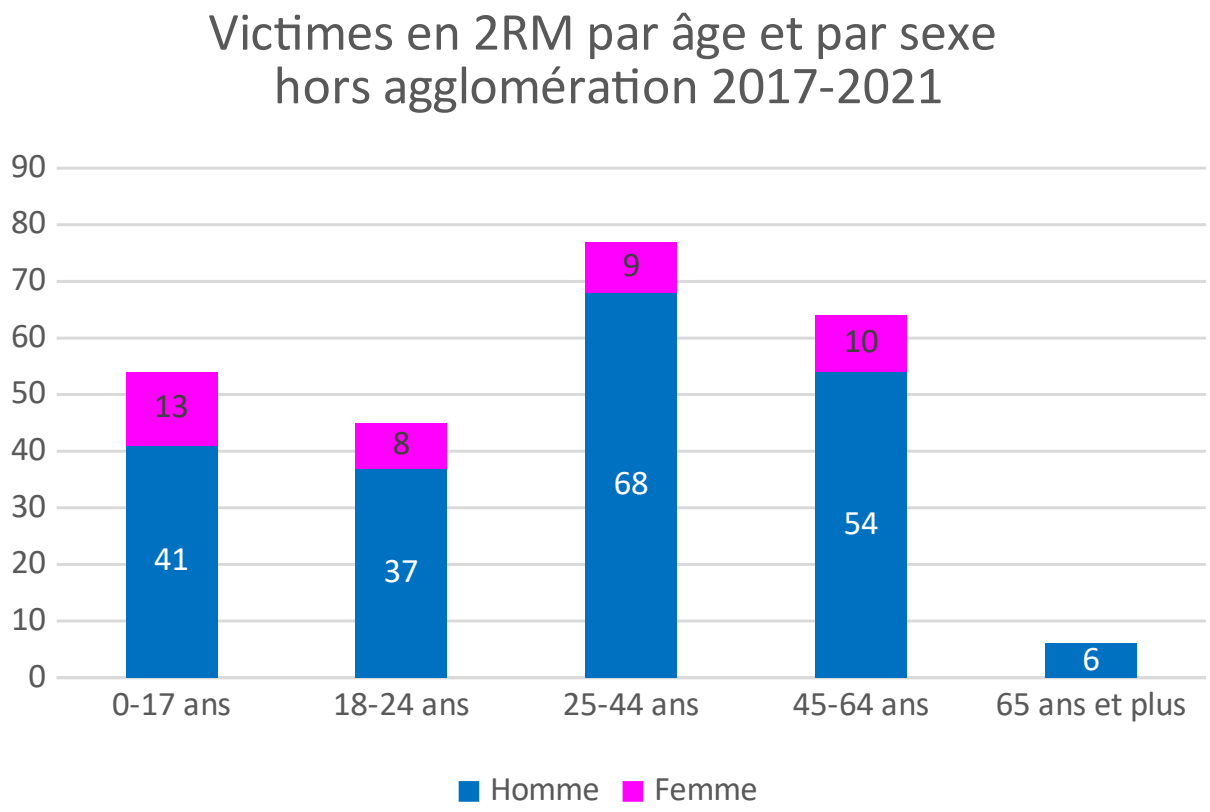
- Carte des accidents corporels ou mortels hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

2.2.3 Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération

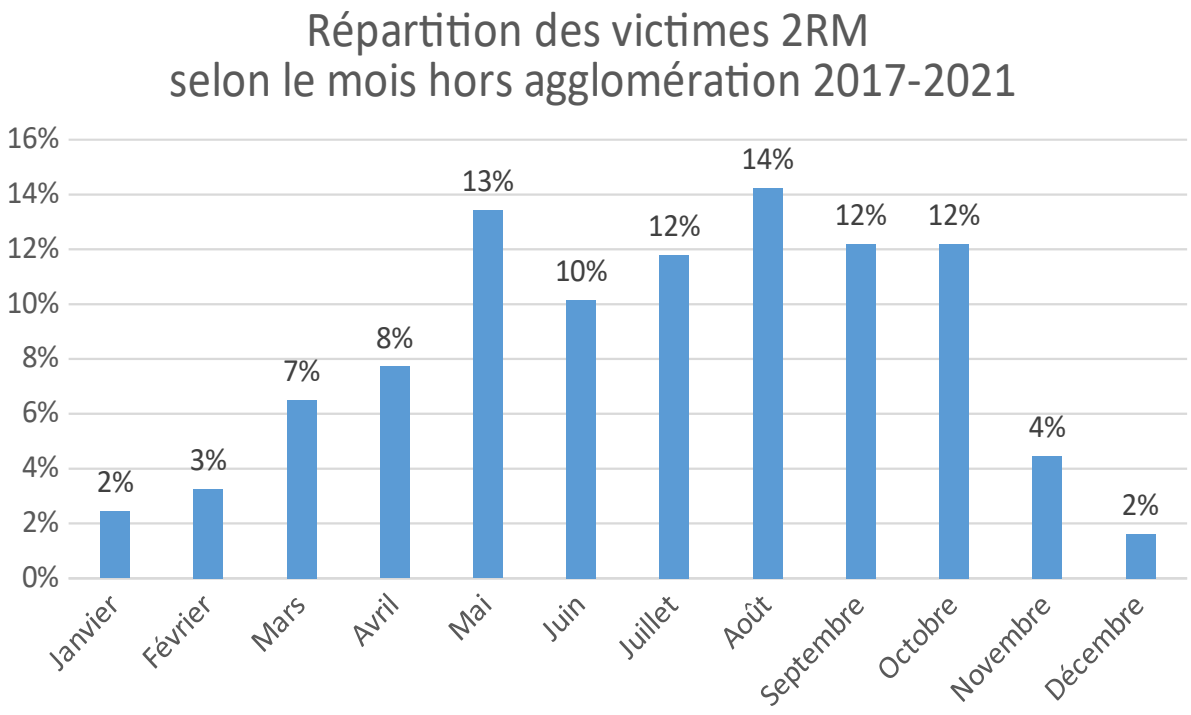
- Victimes en deux-roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)



- Entre 2017 et 2021, 246 victimes (blessées et tuées) sont des usagers de deux-roues motorisés. 86 % des victimes en deux-roues motorisés sont des hommes. 32 % des victimes de deux-roues motorisés sont des personnes âgées entre 25 et 44 ans et 27 % entre 45 et 64 ans.

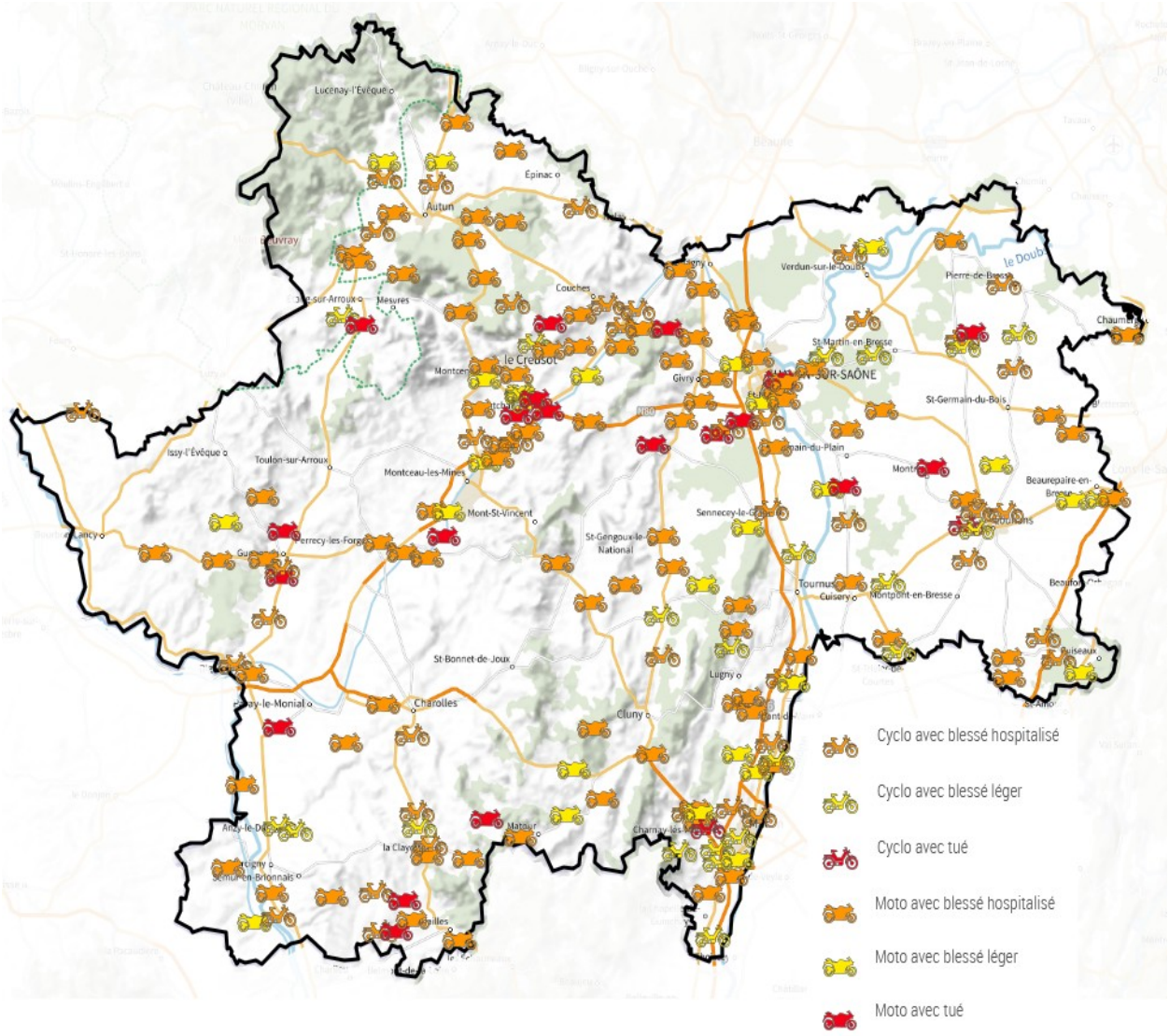
- Entre 2017 et 2019, il y a eu une augmentation de 34 % des victimes en deux-roues motorisés hors agglomération.

- Répartition en % des victimes en deux-roues motorisés selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

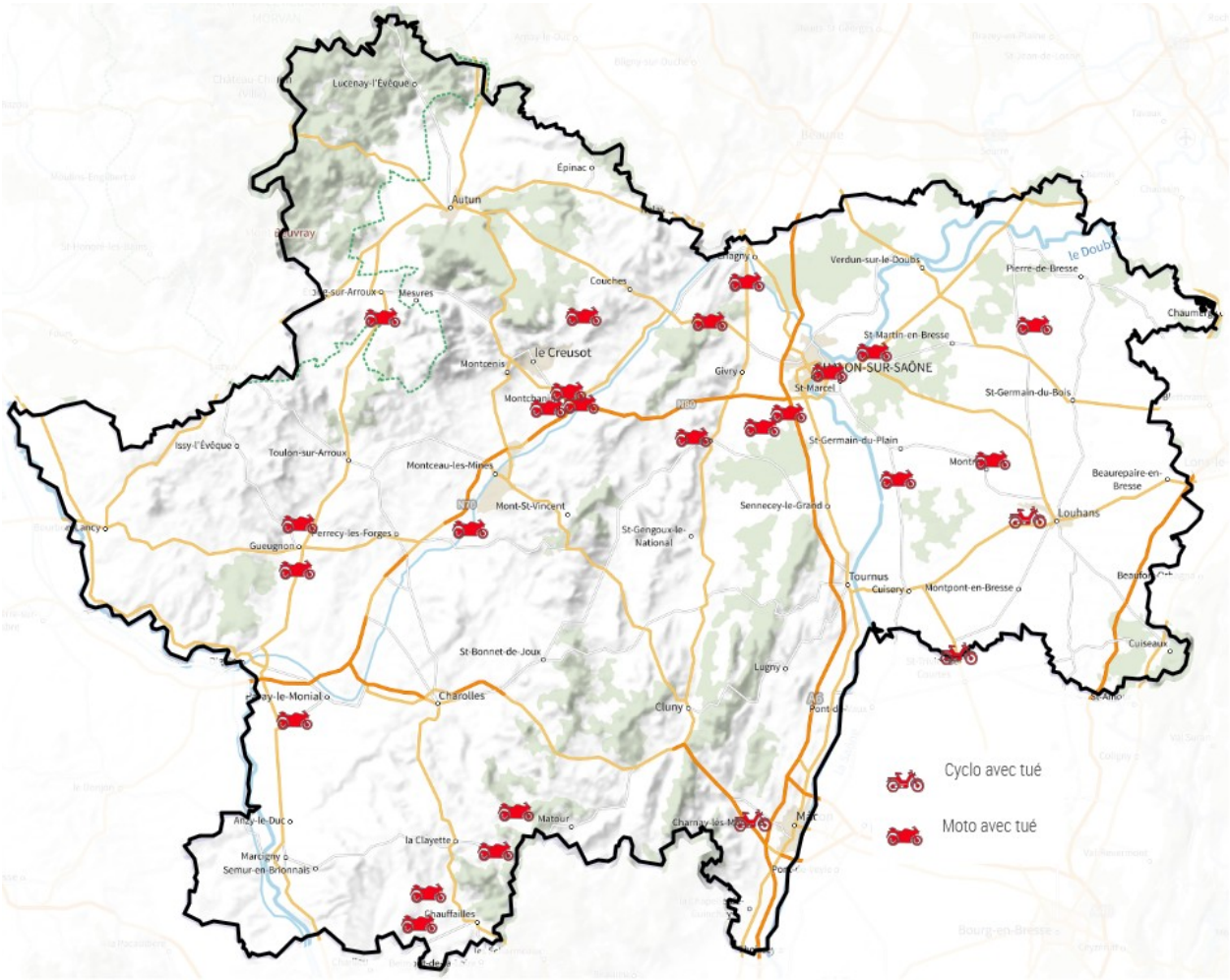


Le nombre de victimes en deux-roues motorisés entre 2017 et 2021 se concentre entre mai et octobre (plus de 70 %), période propice à la pratique de deux-roues motorisés compte tenu des conditions météorologiques favorables.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour les deux-roues motorisés impliqués dans un accident corporel ou mortel



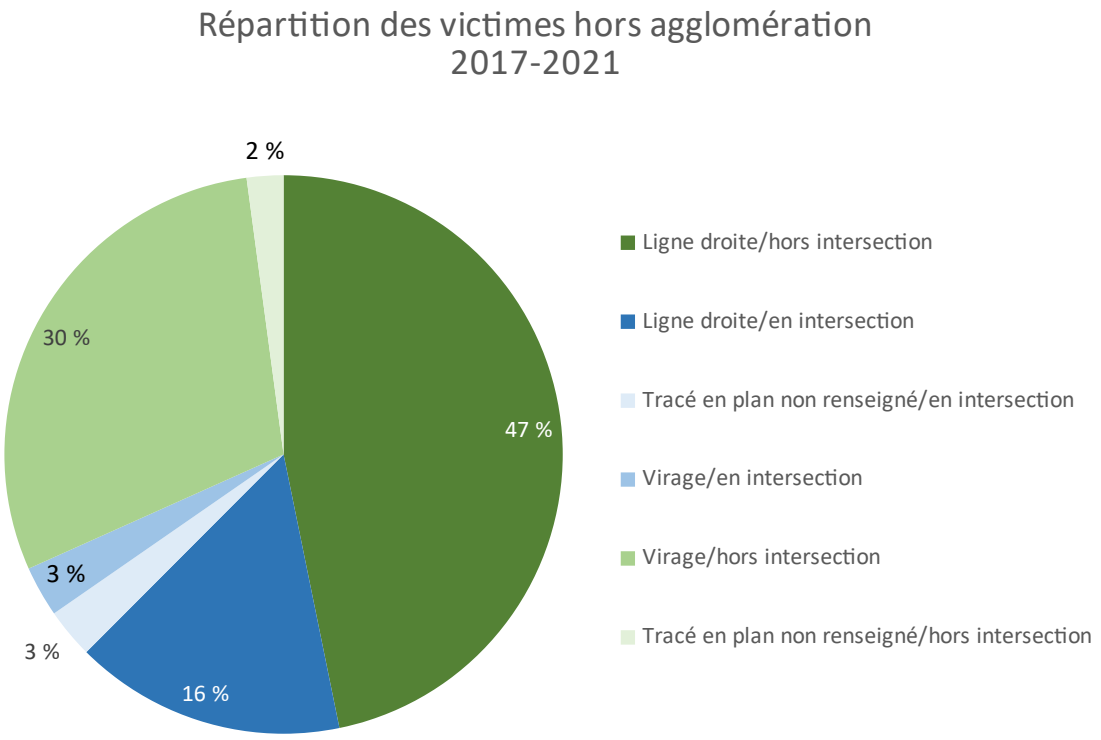
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM tués dans un accident mortel



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

2.2.4 Les facteurs spécifiques hors agglomération

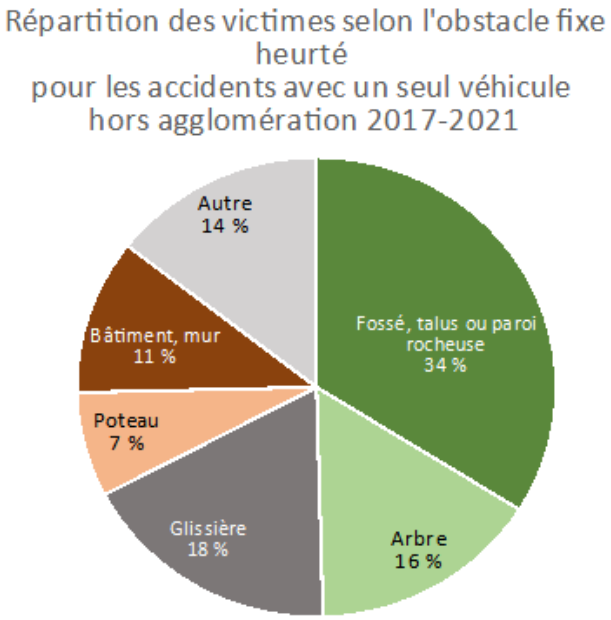
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)



- Entre 2017 et 2021, la part des victimes en ligne droite est de 67 % et la part des victimes en virage est de 33 % (hors agglomération).

  Dans 22 % des cas, une intersection est concernée (contre 78 % des victimes hors intersection).

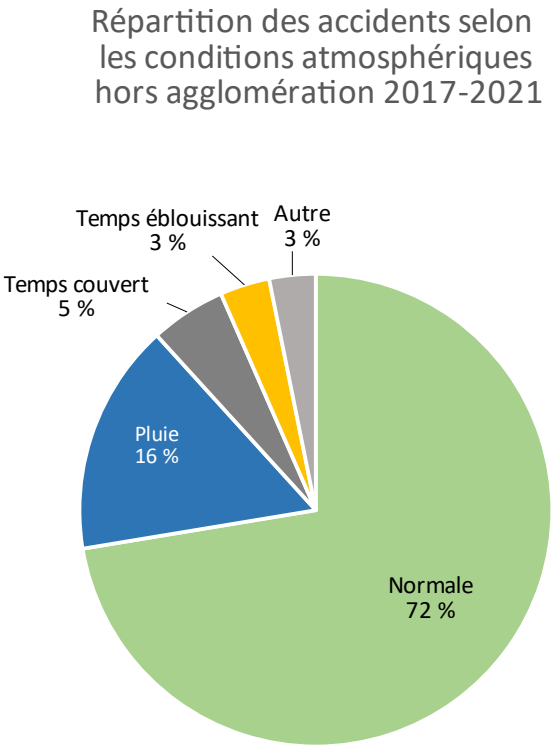
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)



Les principaux obstacles fixes heurtés dans un accident avec un seul véhicule sont : le fossé talus ou paroi rocheuse (34 %), les glissières (18 %) et les arbres (16 %) entre 2017 et 2021.

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

2 % des accidents corporels sont survenus dans des conditions atmosphériques normales entre 2017 et 2021 (hors agglomération). 16 % en temps de pluie, 5 % en temps couvert et 3 % en temps éblouissant. La conduite de deux-roues motorisés est généralement pratiquée dans des conditions météorologiques favorables, ce qui peut expliquer que les accidents ne se déroulent pas dans des conditions atmosphériques complexes.



Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Entre 2017 et 2021, en Saône-et-Loire : 133 décès soit 65 % des décès.

- 831 personnes victimes (décédées ou blessées) dans un accident impliquant un véhicule de tourisme soit 63 % des victimes.

- 73 personnes victimes (décédées ou blessées) dans un accident impliquant un mode de mobilité "douce" soit 6 % des victimes.
  Près de 80 % des victimes sont des hommes. Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 35 % des victimes.

- 246 victimes (décédées ou blessées) en deux-roues motorisés soit 19 % des victimes.
  85 % des victimes sont des hommes. 30 % des victimes sont des personnes âgées entre 25 et 44 ans et 27 % sont âgées entre 45 et 64 ans.

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 l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

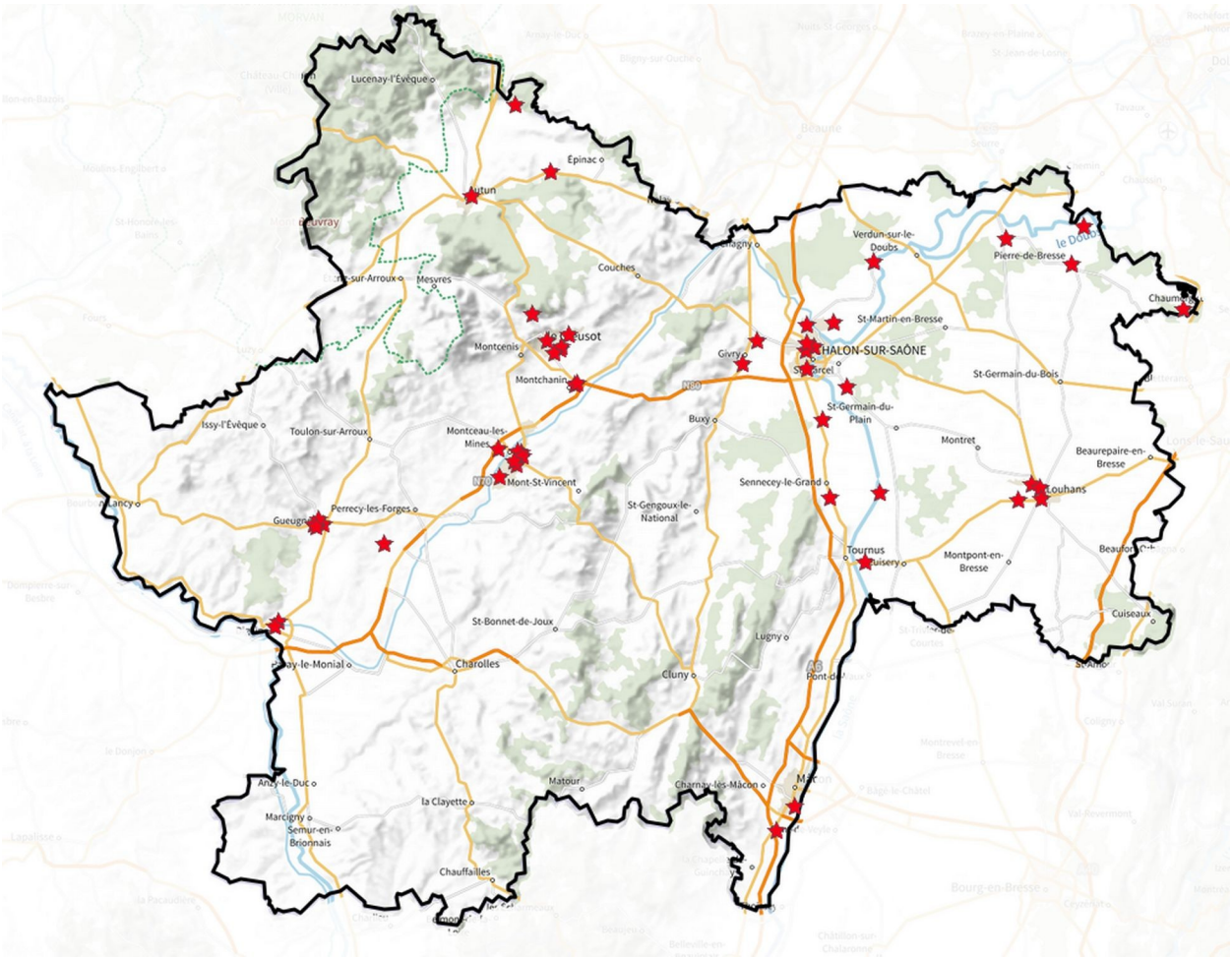
2.3.1 Typologie des accidents en agglomération

- Personnes blessées et tuées en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	19	66	42	185	16	1	1	14	**344**
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Vélo	3	1	0	1	0	0	0	0	0	5
Cyclo	0	2	12	1	4	0	0	0	0	19
Moto	1	1	1	4	19	0	0	0	0	26
VL	231	76	96	108	311	9	1	0	8	840
VU	18	6	9	9	28	17	0	0	1	88
PL	3	1	2	2	8	0	2	5	0	23
TC	4	0	0	0	3	0	0	0	0	7
Autre	2	1	7	2	8	0	0	0	0	20
MULTICOLLISION	4	5	5	1	49	7	0	2	0	**73**
TOTAL	266	112	198	170	617	49	4	8	23	**1447**
Part de victimes	18%	8%	14%	12%	43%	3%	0%	1%	2%	**100 %**

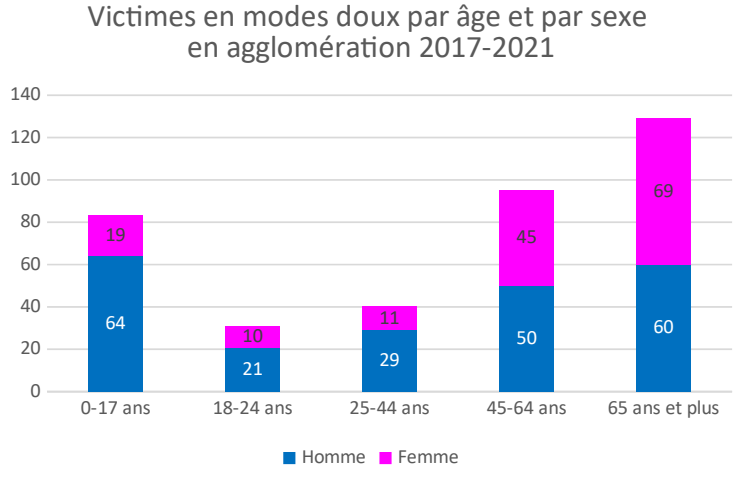
Cyclo : cyclomoteur
Moto : motocyclette
VL : véhicule léger
VU : véhicule utilitaire
PL : poids-lourds
TC : transport en commun

- Carte des accidents mortels en agglomération avec une étoile par accident mortel



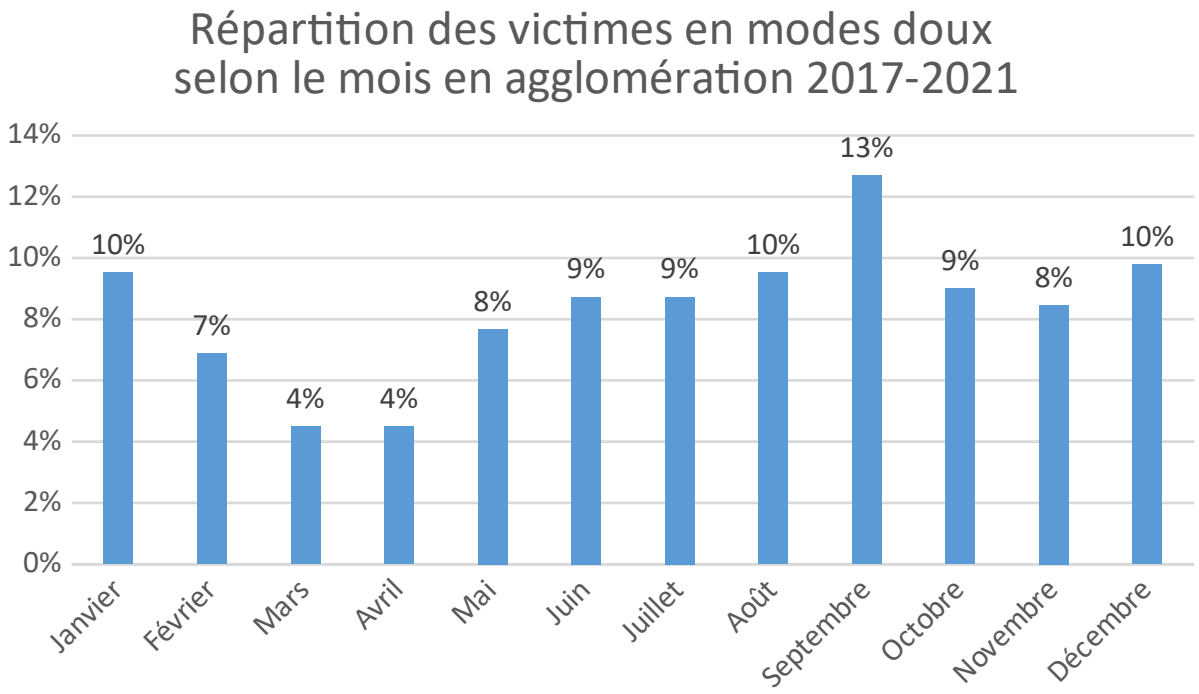
2.3.2 Les modes doux en agglomération

- Victimes (tuées ou blessées) en **modes doux** (piétons, engins de déplacement personnel motorisés, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



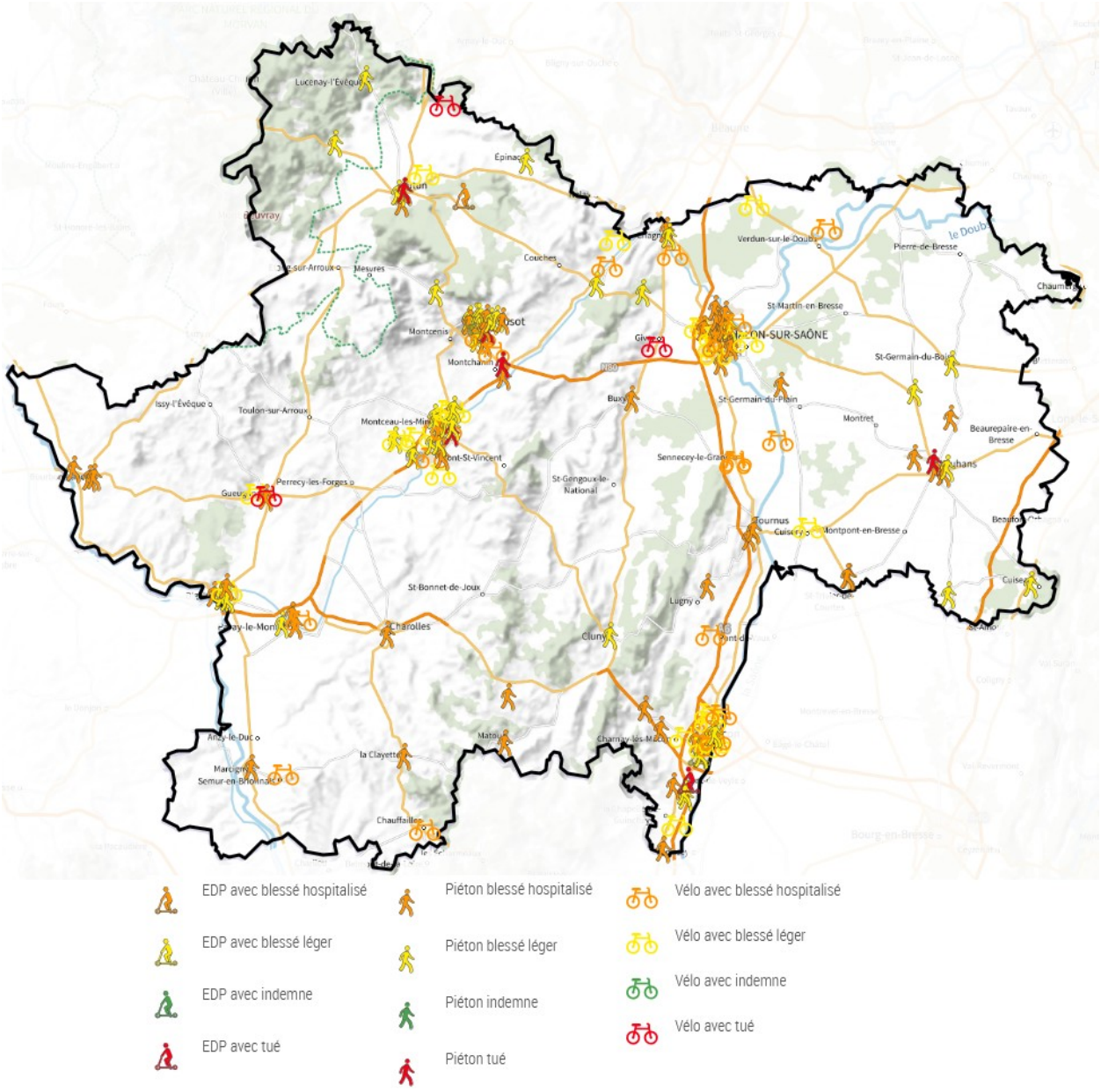
378 victimes en modes doux entre 2017 et 2021. Près de 60 % des usagers de modes doux sont des hommes. Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 34 % des victimes en agglomération.

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

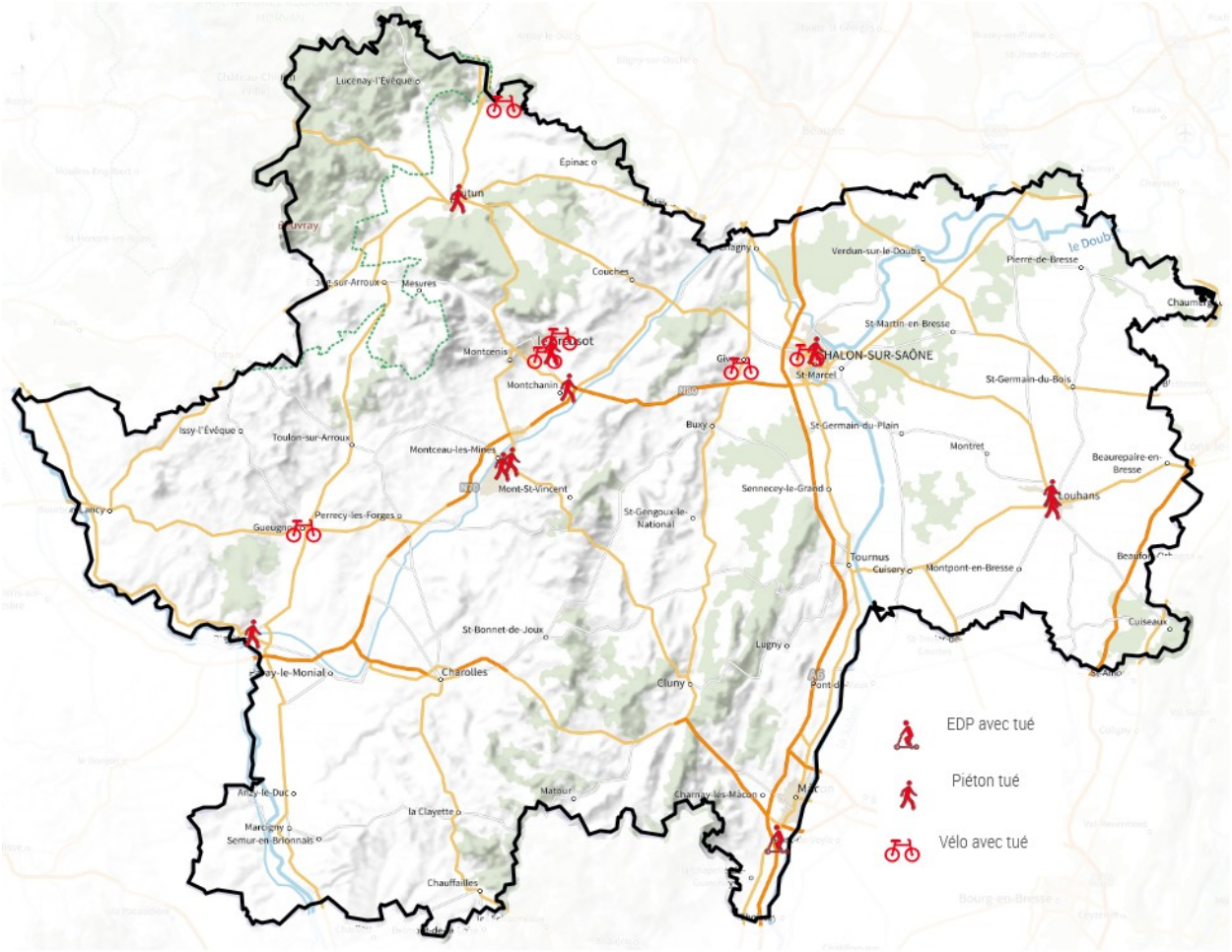


Les accidents corporels entraînant des victimes d'usagers en mode doux interviennent principalement à la belle saison (printemps, été).

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident corporel



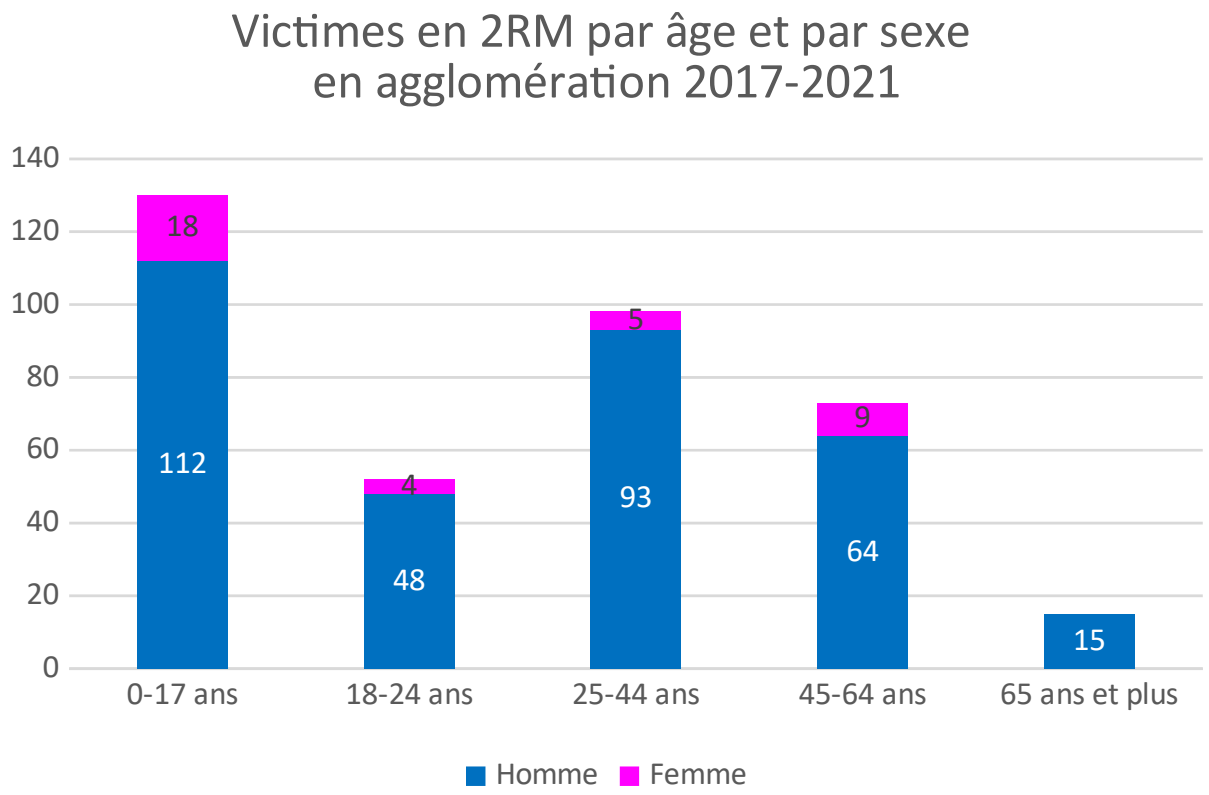
- Carte en agglomération avec un pictogramme pour les personnes décédées en mode doux dans un accident



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

2.3.3 Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération

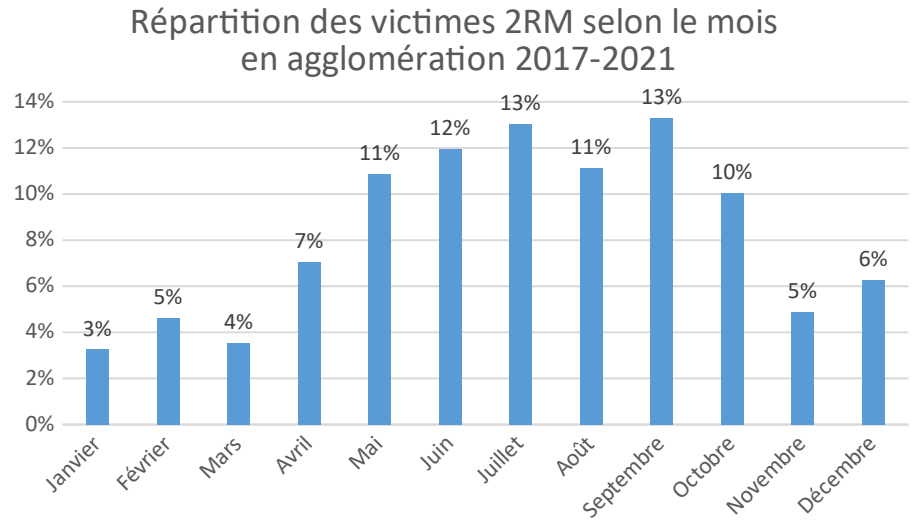
- Victimes en deux-roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



- Evolution des victimes en deux-roues motorisés entre 2017 et 2021 en agglomération.

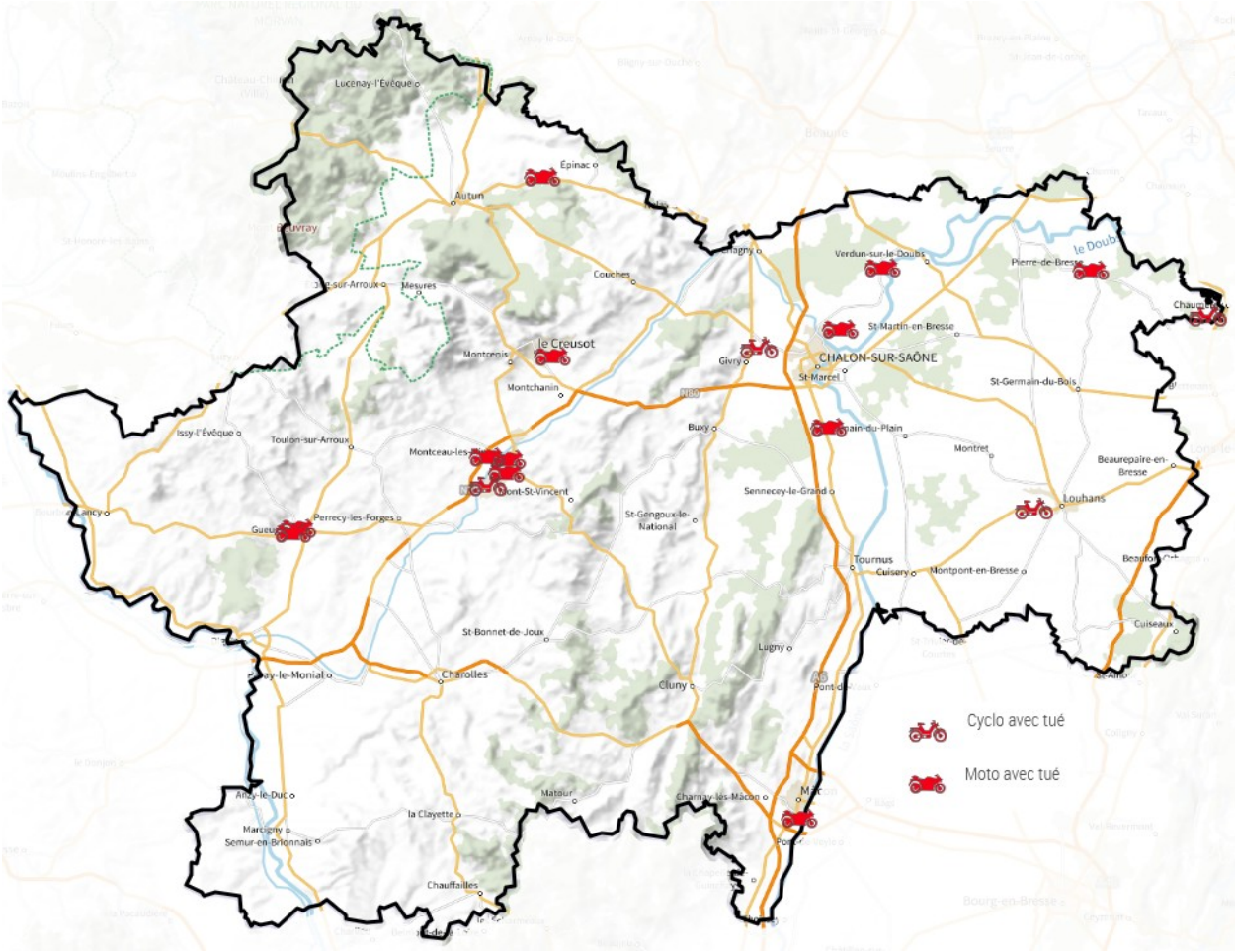
  En agglomération, 368 victimes en deux-roues motorisés. Les victimes sont en grande majorité des hommes : 90 %. 35 % des victimes sont des jeunes de moins de 17 ans et 25 % entre 25 et 44 ans.

- Répartition en % des victimes en deux-roues motorisés selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



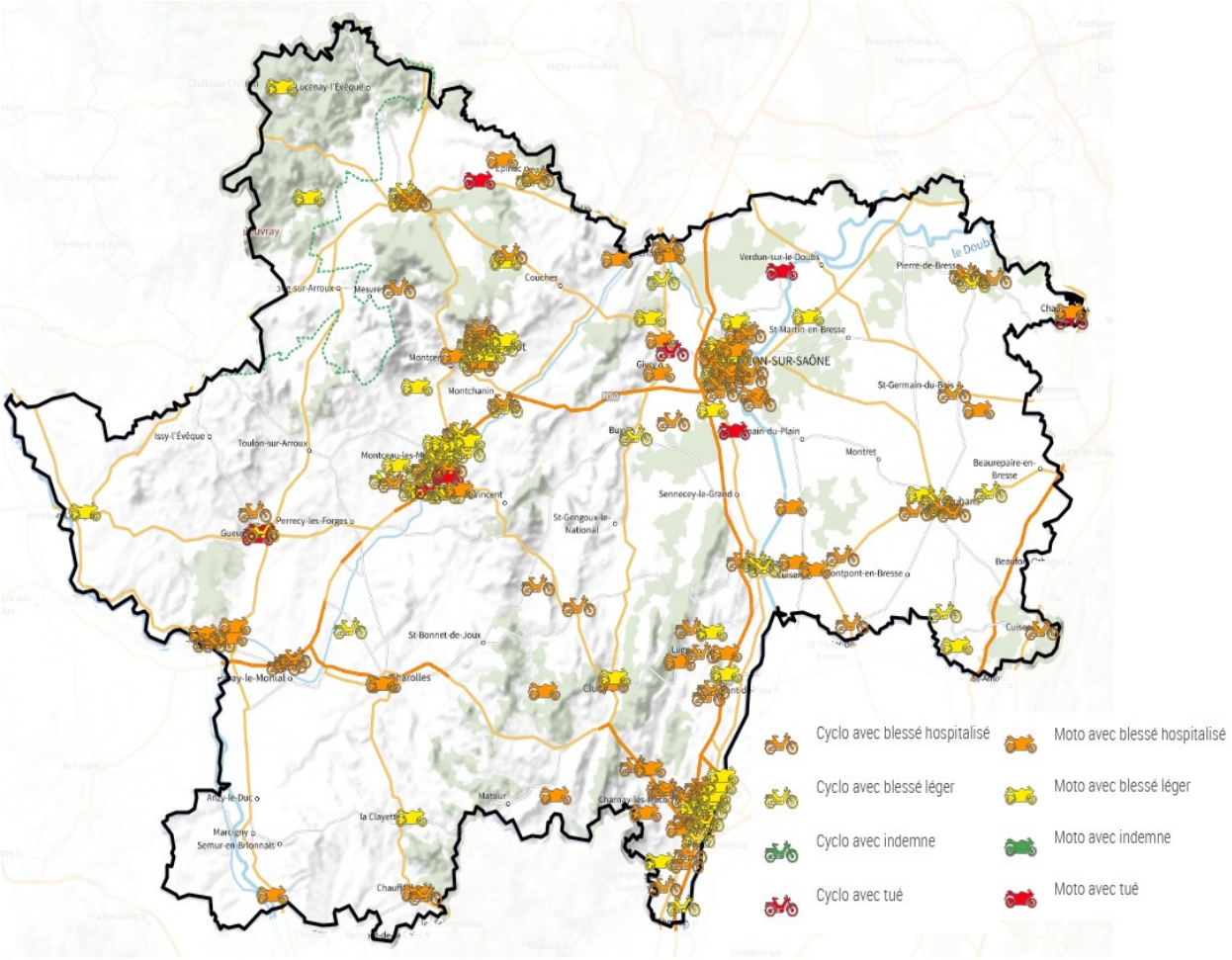
Le nombre de victimes en deux-roues motorisés entre 2017 et 2021 se concentre entre mai et octobre (plus de 70%), période propice à la pratique de 2RM compte tenu des conditions météorologiques favorables.

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour les personnes décédées en deux-roues motorisés dans un accident



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour les deux-roues motorisés impliqué dans un accident

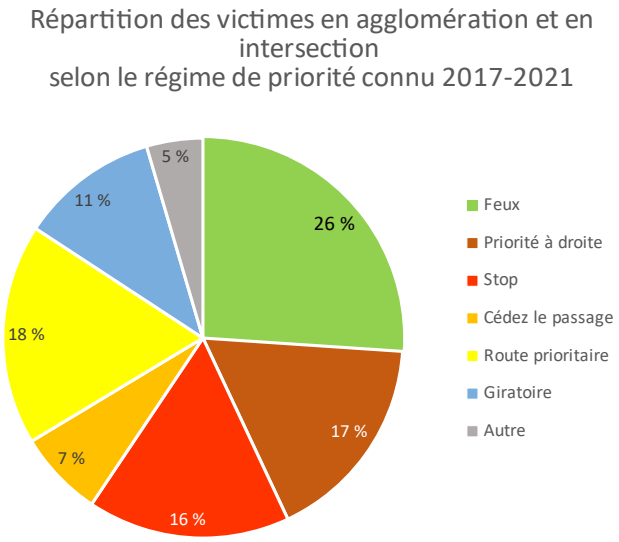


2.3.4 Les facteurs spécifiques en agglomération

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

Intersection	Accidents	Pourcentage
Hors intersection	783	67,56%
En X	154	13,29%
En T	96	8,28%
En Y	26	2,24%
A plus de 4 branches	4	0,35%
En giratoire	47	4,06%
Place	7	0,60%
Passage à niveau	1	0,09%
Autre	41	3,54%
Total	**1159**	**100,00%**

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



26 % des victimes liées à un accident impliquant un non-respect des feux tricolores, 17 % une priorité à droite et 16 % le non-respect d'un stop.

<u>Principales caractéristiques des accidents en agglomération</u>

<u>Entre 2017 et 2021</u>, en Saône-et-Loire : 51 décès soit 25 % des décès.

➢ 617 personnes victimes (décédées ou blessées) dans un accident impliquant un **véhicule de tourisme** soit 43 % des victimes.

➢ 378 personnes victimes (décédées ou blessées) dans un déplacement impliquant **un mode de mobilité douce** soit 26 % des victimes. Près de 60 % des victimes sont des hommes, moins que hors agglomération (80 % des victimes). Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 35 % des victimes (comme hors agglomération).

➢ 368 victimes (décédées ou blessées) en **deux-roues motorisés** soit 26 % des victimes. 90 % des victimes sont des hommes. 35 % des victimes sont des jeunes de moins de 17 ans et 25 % sont âgées entre 25 et 44 ans.

3 L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022

Le document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 a défini, sur la base de l'analyse de l'accidentologie du département et en concertation avec différents partenaires (forces de l'ordre, services de l'État, département, principales agglomérations, associations,….) cinq enjeux :

- Risque routier professionnel
- Conduite après usage de substances psychoactives
- Jeunes
- Seniors
- Deux-roues motorisés

3.1 Le suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Nombre de demi-journées d'actions et de personnes sensibilisées

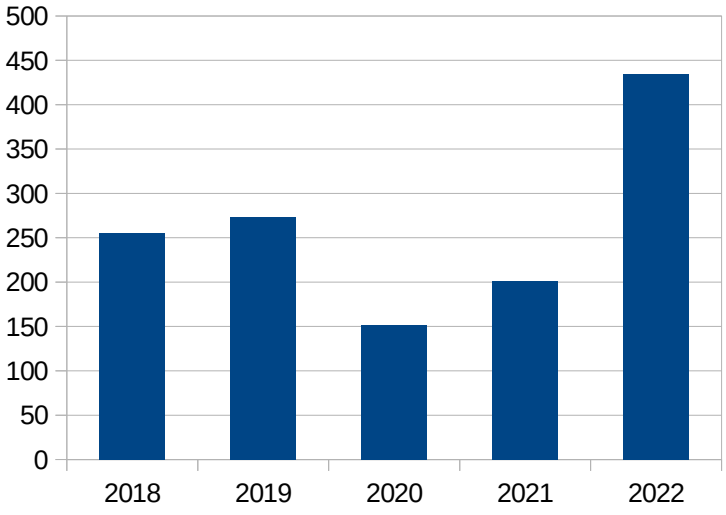
	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre total de demi-journées d'actions	255	273	152	201	434
Nombre total de personnes sensibilisées	32540	25607	11025	12000	22544

Sur la période 2018-2022, plus de 1315 demi-journées d'actions de prévention ont été organisées et 103 716 personnes sensibilisées en Saône-et-Loire.

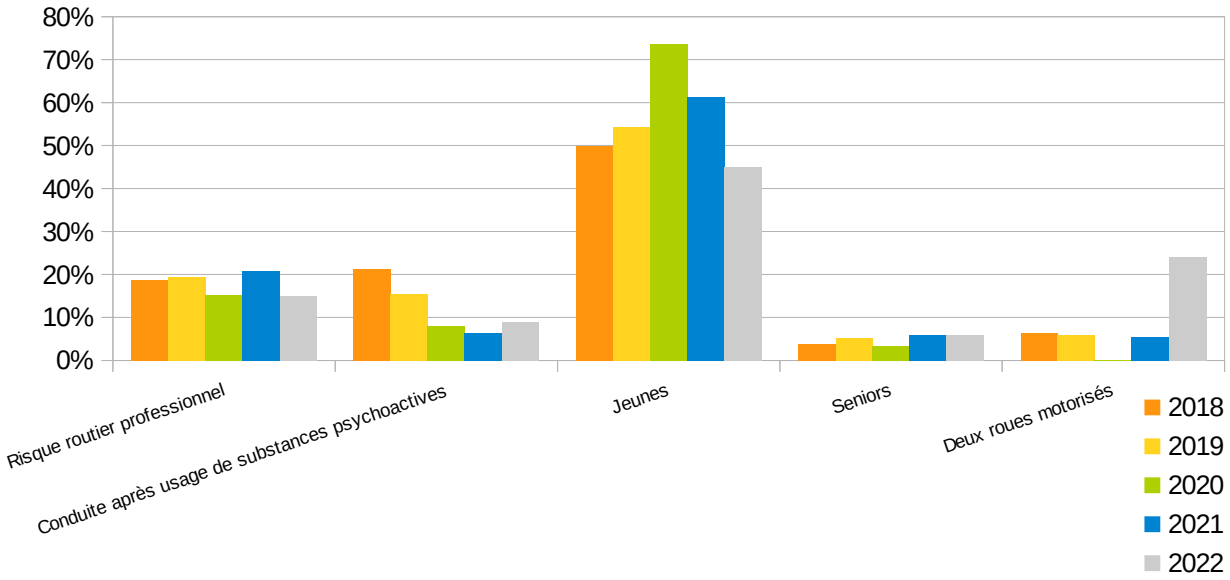
Evolution du nombre de demi-journées d'actions animées par des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)

Malgré une tendance à la baisse en 2020 et 2021 liée à la crise sanitaire, le nombre d'actions de prévention sécurité routière réalisées annuellement reste élevé.

En 2022, la coordination sécurité routière a été très sollicitée pour animer des actions de prévention. Ce nombre élevé d'actions est également expliqué par la prise en compte depuis le début de l'année 2022 des bilans d'actions des IDSR de l'Éducation nationale qui interviennent dans les écoles primaires.

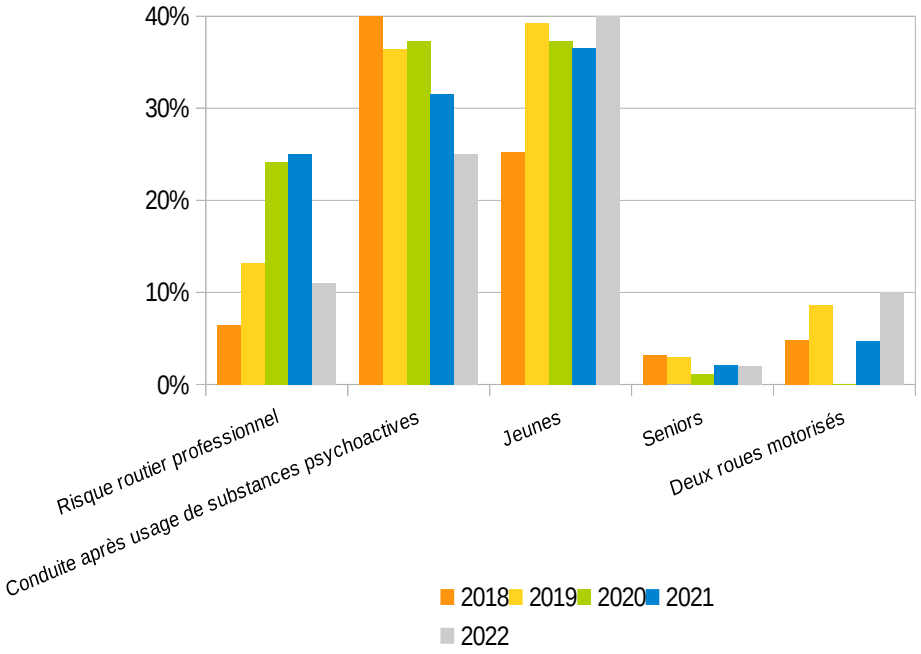


Evolution de la part des demi-journées d'actions en fonction des enjeux par année



Sur cinq années, entre 45 % et 75 % des demi-journées d'actions ont été organisées autour de l'enjeu « jeunes ». Plus de 15 % des demi-journées portaient sur l'enjeu « risque routier professionnel » sur cette période.
A noter que l'année 2020 et le début de l'année 2021 ont été marqués par de nombreuses annulations d'actions de prévention liées au contexte sanitaire.

Evolution de la part des personnes sensibilisées en fonction des enjeux par année



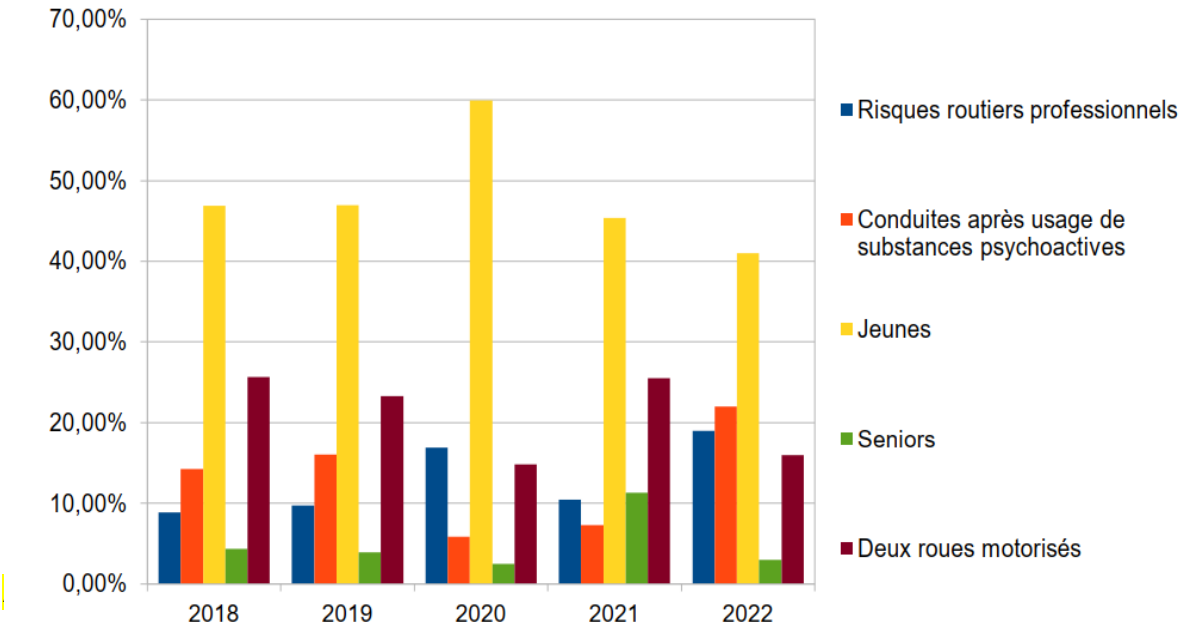
SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

De 2018 à 2022, on observe une part importante de personnes sensibilisées autour des enjeux « jeunes » et « conduite après usage de substances psychoactives » (jusqu'à 40 %). L'enjeu « risque routier professionnel » représente jusqu'à 25 % des personnes sensibilisées.

À noter que les actions de prévention organisées sur l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » sensibilisent en une demi-journée d'action un grand nombre de personnes (exemple : distribution d'éthylotests le 14 juillet et 31 décembre).

3.2 Utilisation des crédits affectés par enjeu

Evolution de la consommation du BOP 207 (action 2) de 2018 à 2022



De 2018 à 2022, la plus grande part du budget annuel (hors coût de fonctionnement) est consacrée aux actions autour des enjeux jeunes (plus de 40 % et jusqu'à 60 % en 2020) et deux-roues motorisés (entre 15 % et 25 %).

Exemples d'actions financées par le BOP 207 (action 2)

Risque routier professionnel	Semaine annuelle de sécurité routière dans les centres de formation pour apprentis	Interventions au centre de gestion auprès des employeurs locaux et en entreprises
Conduite après usage de substances psychoactives	Campagne d'affichage sur les mobiliers urbains, gares et abris-bus	Etats généraux de la sécurité routière : tables rondes sur les psychotropes pour les élus référents sécurité routière
Jeunes	Escape game sécurité routière	Concours « devenir influenceur de la sécurité routière » destiné aux lycéens
Seniors	Webinaire dédié aux seniors	Intervention en foyer rural (test du code de la route, réactiomètre)
Deux-roues motorisés	Journée « roule cool » avec différents ateliers (freinage, maniabilité…)	Sortie pédagogique en moto en groupes

4 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

4.1 Les enjeux

Définitions

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs a un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période…) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour…).

Quatre enjeux nationaux obligatoires :

- **Les deux-roues motorisés**

En Saône-et-Loire, entre 2017 et 2021, 44 usagers de deux-roues-motorisées sont décédées soit 20 % des décès.

- **Les conduites à risques :** alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement), les médicaments psychotropes.

En Saône-et-Loire, entre 2017 et 2021, les conduites à risques représentent 90 % des causes des accidents mortels.

- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :** vélo, engins de déplacement personnel motorisés et marche.

En Saône-et-Loire, entre 2017 et 2021, 29 personnes sont décédées dans un accident impliquant un mode de mobilité « douce » soit 15 % des décès.

- **Le risque routier professionnel.**

En Saône-et-Loire, entre 2017 et 2021, 85 personnes sont décédées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel soit 40 % des décès.

S'il n'a pas été identifié de thématique locale spécifique, les orientations d'actions ci-après ont été proposées (voir page suivante section « 4.2 Les orientations d'actions pour 2023-2027 »).

La coordination sécurité routière veillera à proposer des actions adaptées aux cibles seniors et jeunes pour chaque enjeu. De plus, les médicaments psychotropes ont été ajoutés dans l'enjeu « les conduites à risques ».

4.2 Les orientations d'actions pour 2023-2027

L'orientation d'actions fixe l'objectif général des actions qui seront à engager au regard de l'enjeu identifié. Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner en actions dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? »

Les orientations d'actions, outre les publics visés (selon les classes d'âges ou les formes de mobilité), sont définies au regard des modalités d'actions : communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction.

Elles ont été réfléchies en groupe de travail thématique et en réunions avec des partenaires divers.

Enjeu : les deux-roues motorisés		
Orientations d'actions	Modalités d'actions	Publics visés
Sur cet enjeu, au regard des chiffres de l'accidentologie, il a été rappelé qu'il était important de sensibiliser tous les âges		
Promouvoir l'importance du port des équipements individuels obligatoires (casque et gants) et recommandés (chaussures, vêtements renforcés …)	Communication, prévention	Usagers de deux-roues motorisés
Poursuivre les actions de prévention à destination des motards (ateliers de freinage, maniabilité, conduite en groupe…) en particulier auprès des post-permis ou des titulaires du permis n'ayant pas conduit de moto depuis une longue durée	Communication, prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés
Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisés sur l'entretien de leurs véhicules (pression des pneus …)	Communication, prévention	Usagers de deux-roues motorisés
Impulser une démarche partenariale avec les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue en organisant régulièrement des rencontres	Prévention, sensibilisation	Enseignants de conduite, motos-école, associations, motos-clubs…
Poursuivre le dialogue avec les gestionnaires de voiries sur l'adaptation des aménagements à l'environnement (lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections)	Prévention	Gestionnaires de voiries
Organiser des opérations de contrôles pédagogiques des deux-roues motorisés aux abords des lycées (exemple : recenser les manquements et transmettre un courrier aux parents leur précisant les équipements obligatoires…)	Communication, prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés

Créer un groupe IDSR moto afin d'échanger sur les actions de prévention à mettre en place et actualiser les connaissances	Prévention	IDSR
Poursuivre des opérations de contrôles de deux-roues motorisés (équipement obligatoire, vitesse ...) par les forces de l'ordre	Contrôle, Sanction, prévention	Usages de deux-roues motorisés
Engager une réflexion sur le développement de l'application nationale des deux-roues motorisés « MR2RM Ma Route en Deux-roues Motorisés » : localiser les éléments d'infrastructures pouvant aggraver ou favoriser la survenue d'accidents	Communication, prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés
Développer les actions destinées aux deux-roues motorisés pour les salariés des entreprises (remise à niveau, correction des défauts..)	Prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés / salariés
Poursuivre les actions de prévention dans les établissements scolaires et CFA (stages motos, équipements, témoignage) avec des messages et / ou visuels marquants	Prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés / jeunes
Renforcer la communication au printemps sur les équipements deux-roues motorisés notamment sur les réseaux sociaux (relais par les associations de deux-roues motorisés du département)	Communication, prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés
Engager une réflexion sur le retour du dispositif « 1 motard = 1 parrain » avec la gendarmerie pour les post-permis	Communication, prévention, sensibilisation	Usagers de deux-roues motorisés

Enjeu : les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs, les médicaments psychotropes		
Orientations d'actions	Modalités d'actions	Publics visés
Organiser une communication auprès des médias au sujet des condamnations pénales et procédures relatives aux violences routières	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Engager une réflexion et une communication sur les conditions et l'enjeu des mises en place de zones de réduction des vitesses à 30 km/h	Prévention	Collectivités territoriales
Organisation des actions de prévention et de répression médiatisées de façon coordonnée	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Renforcer les partenariats avec les exploitants de débits de boissons, les mobiliser et les accompagner dans la mise en place d'actions de prévention	Prévention, sensibilisation	Exploitants de débits de boissons

Poursuivre le développement de l'escape game dédié aux jeunes (promotion de l'atelier, formation des IDSR …)	Prévention, sensibilisation	Jeunes de 15 à 20 ans IDSR
Développer des messages de prévention par le biais des médecins et des pharmaciens sur les risques de prise de médicaments avant de conduire (affiche …)	Prévention, sensibilisation, communication	Professionnels, de santé, pharmacies, cabinets médicaux
Poursuivre les actions de contrôles pédagogiques en amont du 14 juillet et 31 décembre et lors d'événements festifs	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Renforcer les actions de sensibilisation auprès des seniors (via les associations de seniors) en prenant en compte les impacts liés au vieillissement sur la conduite et la mobilité et l'adaptation nécessaire des déplacements (achat de matériels de prévention idoines)	Prévention, sensibilisation	Seniors
Impulser une démarche partenariale avec les associations de lutte contre les addictions et / ou des professionnels de santé sur des actions de prévention	Prévention, sensibilisation	Conducteurs souffrant d'addiction
Poursuivre des actions de prévention autour des conduites à risques liés à l'usage des distracteurs et de consommation des stupéfiants et alcool (concours vidéos des lycées en 2023, lunettes simulant l'alcool …)	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Poursuivre la médiatisation des opérations de contrôles de la police et la gendarmerie notamment à la sortie des lieux festifs (alcool, stupéfiants, vitesse) et communiquer sur les bilans de ces contrôles	Prévention, contrôle et sanction	Tous les conducteurs
Poursuivre la communication sur les réseaux sociaux sur les conduites à risque (SAM, distracteur …)	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Promouvoir l'application de la délégation sécurité routière « mode conduite »	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
S'assurer du respect de la réglementation à l'égard des établissements vendant de l'alcool (obligation de mise à disposition d'un éthylotest, affichage …)	Communication, contrôle sanction	Établissements vendant de l'alcool
Piloter le déploiement des radars dans le département dans les zones accidentogènes et l'emploi des voitures-radars à conduite externalisée (itinéraires, horaires)	Contrôle et sanction	Tous les conducteurs

Organiser des opérations de contrôles pédagogiques pour récompenser les bons comportements des conducteurs (remise de diplômes, lots ...)	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Poursuivre la communication sur l'accidentologie départementale (nombre de personnes décédées, blessées, motif de l'accident corporel ...)	Prévention, sensibilisation, communication	Tous les conducteurs
Poursuivre les actions de contrôles auprès des conducteurs de poids-lourds (distances de sécurité et distracteurs) avec distribution de flyers sur l'autoroute et la RCEA	Contrôle et sanction, sensibilisation	Conducteurs de poids-lourds
Renforcer le partenariat avec les services pénitentiaires d'insertion et de probation pour les TIG sécurité routière (avec les hôpitaux notamment)	Prévention, sensibilisation,	Auteurs d'infractions

Enjeu : les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo, engins de déplacement personnel motorisés et marche		
Orientations d'actions	Modalités d'actions	Publics visés
Organiser des actions de prévention destinées aux usagers de la trottinette	Prévention, sensibilisation	Jeunes à compter de 12 ans
Poursuivre la communication autour des équipements obligatoires et réglementation des EDPM et vélos	Prévention, sensibilisation, communication	Grand public
Poursuivre les actions médiatisées auprès de vendeurs d'EDPM avec la remise de dépliants précisant les équipements obligatoires et la réglementation (âge minimum, assurance ...)	Prévention, sensibilisation, communication	Commerces Grand public
Engager une réflexion sur la présence des pistes cyclables adaptées pour ces nouveaux modes de mobilité dite « douce » avec les collectivités	Prévention	Collectivités territoriales
Poursuivre les actions de prévention dans les écoles primaires (pistes cyclables etc) sur le rappel des règles et les équipements de sécurité	Prévention, sensibilisation	Enfants
Renforcer les actions de prévention auprès des seniors (piéton et pratique du vélo)	Prévention, sensibilisation	Seniors

Enjeu : le risque routier professionnel		
Orientations d'actions	Modalités d'actions	Publics visés
Améliorer la connaissance des circonstances des accidents de trajet « domicile-travail » et de trajet « mission » afin de faire émerger un enseignement pour les entreprises	Prévention, communication	Chambres consulaires, MEDEF, CAPEB, les employeurs des fonctions publiques
Poursuivre les actions d'informations et de prévention sécurité routière dans les CFA (notamment la semaine annuelle) et auprès des BTS	Prévention, sensibilisation, communication	Apprentis et élèves de BTS
Promouvoir la prévention des risques routiers professionnels auprès des employeurs du privé et du public en mettant en avant les enjeux de responsabilités et de maîtrise des coûts	Prévention, sensibilisation, communication	Entreprises Employeurs des fonctions publiques - État, hospitalière et territoriale)
Cibler les entreprises et branches professionnelles les plus à risques afin d'organiser des actions de prévention pour modifier les pratiques et les comportements	Prévention, sensibilisation, communication	Entreprises
Poursuivre les opérations de contrôles sur le transport en partenariat avec la DREAL	Contrôle, Sanction, prévention	Entreprises de transport
Encourager le nombre de déplacements des agents et salariés pour diminuer l'exposition au risque : télétravail, co-voiturage…	Prévention	Entreprises et administrations
Sensibiliser les entreprises et administrations à assurer un suivi de la gestion des véhicules : planifier les entretiens des véhicules, vérifier l'équipement de sécurité dans les véhicules, mettre en place des partenariats avec des entreprises de contrôles techniques (vérification gratuite des véhicules de services et personnels)	Prévention	Entreprises et administrations
Valoriser dans les entreprises les « bons comportements sécurité routière » (organisation d'un concours départemental de vidéo ou de projet sécurité routière « prix de la sécurité routière », valoriser les entreprises « 0 accident 0 amende »…)	Prévention, sensibilisation, communication	Entreprises
Inciter les entreprises, les administrations, et les collectivités à désigner un référent sécurité routière (fiche de poste dédiée)	Prévention	Entreprises et administrations
Renforcer la communication sur le risque routier professionnel (réalisation d'un flyer départemental..) avec des chiffres départementaux de l'accidentologie	Prévention, sensibilisation, communication	Entreprises et administrations

5 SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

5.1 Suivi de l'accidentalité départementale

Le suivi de l'accidentologie est assuré par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) du service sécurité et circulation routières de la direction départementale des territoires.

L'ODSR assure la qualité de la base de données départementale des accidents de la route, suit les indicateurs (hebdomadaires, mensuels et annuels) de l'accidentalité de son territoire, produit des analyses détaillées annuelles selon les enjeux locaux identifiés.

Le suivi de l'accidentalité est assuré par une base de données nationale gérée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) appelée TRAxy. Elle est alimentée par les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC). Ces bulletins sont saisis par les forces de l'ordre (Police Nationale et Gendarmerie Nationale) puis transmis à l'ODSR qui assure la fiabilisation et la cohérence départementale des données.

◆ Suivi du nombre de tués et de blessés, des accidents corporels par type d'usager en et hors agglomération. Ce suivi repose sur :

- Un suivi régulier des accidents corporels et mortels en fonction des différentes informations réceptionnées par l'ODSR ;
- Une transmission par voie électronique d'une information des accidents mortels de la circulation routière (AMCR) par les forces de l'ordre à l'ODSR ;
- Une transmission par voie électronique et papier des procès verbaux (PV) des accidents mortels de la circulation routière (AMCR) par les forces de l'ordre à l'ODSR permettant de fiabiliser les informations des tableaux de bord ;
- une diffusion d'un tableau de bord avec les principaux chiffres de l'accidentologie aux services de l'État et partenaires concernés par la sécurité routière les 5 et 20 du mois avec fiabilisation TRAxy (correspondant au 1er et 15 du mois, modulable en fonction des jours fériés) ;

Le suivi des blessés et des tués devra passer par un renseignement de la base TRAxy de meilleure qualité.

Dans la continuité du travail engagé depuis 2021, des actions seront menées par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) à destination des forces de l'ordre afin d'assurer des formations à tous les niveaux.

Le suivi qualitatif pourra faire l'objet de restitution auprès des autorités compétentes (une fois par an) permettant de s'assurer de la complétude des informations.

Il est proposé que ce point fasse l'objet d'une présentation en réunion d'ordre public courant avril de chaque année (clôture de la base TRAxy et fin des corrections de premier niveau).

◆ Amélioration de la collecte des données d'accidentologie par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) :

- Mise en place d'un plan de formation et de remise à niveau à destination de tous les effectifs des brigades de gendarmerie et des circonscriptions de sécurité publique intervenant sur les accidents corporels de la circulation routière dans l'objectif d'améliorer la qualité des informations recueillies dans bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC). L'appui de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) pourra être sollicité.

- Mise en place de référents départementaux ou locaux à l'échelle la plus adéquate afin d'avoir un relais « hiérarchique » entre l 'ODSR et les effectifs de la gendarmerie et de la police nationales.

- Création d'une commission départementale de suivi de la qualité de la base de données accidentologie se réunissant deux fois par an (avril et début octobre) sous l'égide de M. le préfet et associant la coordination de sécurité routière, l'ODSR, les représentants de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale.

5.2 Modalités de suivi du DGO

Les enjeux définis dans le cadre du DGO devront figurer de 2023 à 2027 dans :

- les plans départementaux d'actions de sécurité routière.

  Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est élaboré, chaque année, à l'initiative du préfet. Il doit y avoir une cohérence entre les enjeux définis dans le DGO et les actions inscrites dans le PDASR.

  Le PDASR vise à recenser, coordonner et aider à la réalisation d'actions de sécurité routière soit par la mise à disposition d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), soit par l'octroi d'aides matérielles et financières.
- Les « fiches actions » transmises aux partenaires pour la mise à disposition d'IDSR ou l'octroi d'aides matérielles ;
- Les demandes de subventions dans le cadre des appels à projets annuels ;
- Le tableau annuel de suivi des actions de prévention avec le nombre d'actions réparties par enjeu ;
- Le tableau annuel de suivi budgétaire avec le montant des crédits utilisés par enjeu (dépenses matériels, frais de déplacement IDSR ...) ;

Il conviendra de veiller à une répartition harmonieuse des actions et des crédits autour des enjeux du DGO 2023-2027.

Chaque année, une évaluation et un suivi seront effectués dans le PDASR de l'année N+1. Le nombre d'actions effectuées par enjeu et le montant des crédits du BOP 207 utilisés par enjeu seront analysés. Des ajustements pourront être apportés au DGO si cela est nécessaire.

De plus, des réunions de suivi des actions de prévention (comité technique et comité de pilotage) seront organisées tout au long de la durée d'application du DGO.

Le présent document formalise un processus de consultation qui a mobilisé notamment les partenaires institutionnels, les collectivités territoriales, les gestionnaires de voirie, les associations, les chambres consulaires ainsi que de nombreux acteurs impliqués dans la politique locale de sécurité routière. Il constitue la feuille de route de la Saône-et-Loire pour la sécurité routière qui guidera les actions jusqu'au 31 décembre 2027.

Ce document de programmation sera décliné chaque année, au travers du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Cette signature traduit l'engagement des différents acteurs ou signataires à mobiliser sans relâche leurs efforts autour de ces enjeux et orientations d'actions qui fondent ce document stratégique pour l'amélioration de la sécurité routière en Saône-et-Loire.

À Mâcon, le 27 mars 2023

Le Préfet	Le président du Conseil départemental
Le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Mâcon	Le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Chalon-sur-Saône
Pour la présidente de l'association départementale des maires	Le président de l'union départementale des maires ruraux
La directrice académique des services de l'Éducation nationale	Le directeur départemental de la sécurité publique
Le commandant de groupement de gendarmerie départementale	Pour le directeur du service départemental d'incendie et de secours

TABLE DES CARTES, TABLEAUX OU FIGURES

L'organisation de la Sécurité routière dans le département....5
Relief de la Saône-et-Loire....8
Paysages de la Saône-et-Loire....9
Densité de population par commune en 2019....10
Evolution de la population communale entre 2014 et 2019....11
Navette domicile-travail en 2018 à l'échelle des EPCI de Saône-et-Loire....12
Classification des départements selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)....13
Nombre de personnes tuées par année depuis 2010....14
Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'indicateur local de sécurité routière et au niveau national....15
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021....15
Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)....16
Nombre de tués par mode 2017-2021....16
Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021....17
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge....17
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021....18
Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021....18
Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021....19
Les facteurs pour les présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021....19
Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)....20
Variation de la part des actifs se déplaçant principalement en voiture pour aller travailler, selon leur lieu de résidence....21
Nombre de personnes tuées dans un accident avec au moins un usager domicile/travail, en trajet professionnel et en trajet professionnel ou en domicile travail....21
Tués en fonction du motif du trajet....21
Répartition des victimes en motifs domicile-travail et utilisation professionnelle selon le mode de 2017-2021....22
Trafic moyen journalier annuel....22
Nombre de tués selon le milieu 2017-2022....23
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021....23
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021....24
Nombre de tués par mode 2017-2021....24
Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021....25
Carte des accidents mortels hors agglomération....26

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021.....27
Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021.....28
Carte des accidents corporels ou mortels hors agglomération.....29
Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021.....30
Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021.....31
Carte hors agglomération avec un pictogramme pour les deux-roues motorisés impliqués dans un accident corporel ou mortel.....32
Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM tués dans un accident mortel.....33
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021).....35
Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021).....35
Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021.....37
Carte des accidents mortels en agglomération avec une étoile par accident mortel.....38
Victimes (tuées ou blessées) en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021).....38
Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021.....39
Carte des impliqués se déplaçant en mode doux en agglomération 2017-2021.....40
Carte des tués se déplaçant en mode doux en agglomération 2017-2021.....41
Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021.....42
Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021.....43
Carte en agglomération avec un pictogramme pour les personnes décédées en 2RM motorisés dans un accident.....43
Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident.....44
Répartition des accidents corporels en et hors intersection en agglomération 2017-2021.....44
Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021).....45
Nombre de demi-journées d'action et de personnes sensibilisées.....46
Exemples d'actions financées par le BOP 207 (action 2).....49