



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Document général d'orientations Sécurité Routière Rhône 2023-2027

SOMMAIRE

Le mot de la Préfète

1. Le cadre général de la démarche.....	P7
1.1. Les objectifs du Document Général d'Orientations.....	P7
1.2. La démarche d'élaboration.....	P7
2. Le contexte local.....	P9
2.1. Présentation générale du département.....	P9
2.1.1. Situation géographique.....	P10
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	P11
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	P15
2.1.4. Risque routier professionnel.....	P19
2.1.5. Réseau routier.....	P21
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	P23
2.2.1. Typologie des accidents.....	P23
2.2.2. Modes doux.....	P25
2.2.3. 2RM.....	P27
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	P29
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	P30
2.3.1. Contexte et typologie des accidents.....	P30
2.3.2. Modes doux.....	P32
2.3.3. 2RM.....	P35
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	P37
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	P38
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	P38
3.1.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour les deux-roues motorisés.....	P38
3.1.2 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour le risque routier professionnel....	P41
3.1.3 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour les conduites à risques.....	P43
3.1.4 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour les modes doux.....	P46
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	P49

4. Les enjeux nationaux obligatoires et les orientations 2023-2027.....	P50
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	P50
4.2 Les orientations d’actions.....	P51
4.2.1 Les orientations d’actions pour les deux-roues motorisés.....	P51
4.2.1.1 Les orientations d’actions de sensibilisation et de prévention.....	P51
4.2.1.2 Les orientations d’actions de communication.....	P54
4.2.1.3 Les orientations d’action de contrôle et sanction.....	P55
4.2.2 Les orientations d’actions pour les conduites à risque.....	P56
4.2.1.1 Les orientations d’actions de sensibilisation et de prévention.....	P56
4.2.1.2 Les orientations d’actions de communication.....	P59
4.2.1.3 Les orientations d’action de contrôle et sanction.....	P61
4.2.3 Les orientations d’actions pour les modes de mobilité dite douce.....	P63
4.2.3.1 Les orientations d’actions de sensibilisation et de prévention....	P63
4.2.3.2 Les orientations d’actions de communication.....	P65
4.2.3.3 Les orientations d’action de contrôle et sanction.....	P67
4.2.4 Les orientations d’actions pour le risque routier professionnel.....	P68
4.2.4.1 Les orientations d’actions de sensibilisation et de prévention.....	P68
4.2.4.2 Les orientations d’actions de communication.....	P70
4.2.4.3 Les orientations d’action de contrôle et sanction.....	P72
5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027.....	P73
5.1. Suivi de l’accidentalité départementale.....	P73
5.2. Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du Plan Départemental d’Actions de Sécurité Routière.....	P73
Glossaire.....	P75
Les signatures.....	P76

Mot de la Préfète,

La sécurité routière sur nos routes demeure un enjeu majeur pour la sécurité des citoyens.

L'objectif est de réduire année après année le nombre de décès, de blessés et d'accidents sur les routes.

Cette ambition implique une mobilisation collective forte, constante et organisée de tous les acteurs concernés pour mettre en œuvre une politique de prévention efficace.

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2023-2027 du Rhône sur la sécurité routière constitue un cadre stratégique de la politique locale de sécurité routière sur les 5 ans à venir.

Les orientations d'actions à mener dans une démarche partenariale des services de l'État, de l'autorité judiciaire, des collectivités locales et des acteurs de la sécurité routière permettront de contribuer à la lutte contre l'insécurité routière.

Je remercie, à ce titre, chacun des acteurs pour son implication dans cette politique et c'est grâce à une énergie et mobilisation collectives que le Rhône contribuera à la réalisation de l'objectif national.

1 Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027

La préfecture du Rhône, sous l'autorité du préfet, élabore son document général d'orientation sur la sécurité routière pour la période 2023-2027.

Le document général d'orientation est un outil de programmation stratégique.

Il définit les orientations d'actions à mener en matière de sécurité routière au sein du département du Rhône, pour renforcer la sécurité routière et pour réduire l'accidentalité et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

C'est également un outil et un levier de mobilisation locale dans une démarche partenariale. Il doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager l'analyse de l'accidentalité et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, le chef de projet pilote la démarche du document général d'orientation 2023-2027.

La démarche est partenariale avec l'implication de nombreux acteurs :

- les services de l'État
- l'autorité judiciaire
- les collectivités territoriales
- les partenaires associatifs
- les partenaires du secteur privé

La démarche se décompose en plusieurs étapes avec la mobilisation des services de l'Etat et des partenaires :

1 - Élaborer un diagnostic territorial avec un état des lieux de l'accidentalité du département du Rhône et ses particularités entre 2017 et 2021

2- Réaliser un bilan sur les cinq dernières années des actions réalisées et sur l'utilisation des crédits

3 - Dégager les enjeux du nouveau DGO et définir les futures orientations d'actions

4- Rédaction du Document Général d'Orientations

5- Signature du DGO par la Préfète et les principaux partenaires avant le 31 mars 2023

6- Mise en œuvre et suivi du Document Général d'Orientations

La préfecture du Rhône a organisé une réunion préparatoire avec les services de l'État et quatre réunions sur les quatre enjeux définis par la délégation à la sécurité routière à savoir les deux-roues motorisés, le risque routier professionnel, les conduites à risques, les modes doux.

En fonction des enjeux, étaient présents aux réunions les différents partenaires : la Direction Départementale des Territoires, les forces de l'ordre (DDSP, gendarmerie, CRS), le SDMIS, la métropole de Lyon, le conseil départemental, la ville de Lyon, APRR, Sytral mobilités, l'Education nationale, les associations planète vélo animation, prévention routière, les droits du piéton, Avenir santé, la Fédération Française des Motards en Colère, le club entreprises sécurité routière du Rhône et des Intervenants Départementaux en Sécurité Routière.

Ces réunions ont permis dans un premier temps de faire une présentation des attendus du Document Général d'Orientations, un retour sur l'accidentalité routière sur la période 2017-2021 avec un focus par enjeu, un retour sur les actions réalisées par le bureau de la sécurité routière. Un second temps a été consacré à la définition, avec l'ensemble des partenaires, des orientations d'actions pour les années 2023-2027 à l'aide de fiche/action.

2 Le contexte local

2.1 Présentation générale du département

Le Rhône, dont la population s'élève à 1 875 747 habitants (population légale au 01/01/2022), est le département le plus peuplé de la région Auvergne Rhône-Alpes (8 042 936 habitants). Avec +0,9 % de croissance annuelle en moyenne entre 2013 et 2019, il fait partie des départements français les plus dynamiques démographiquement.

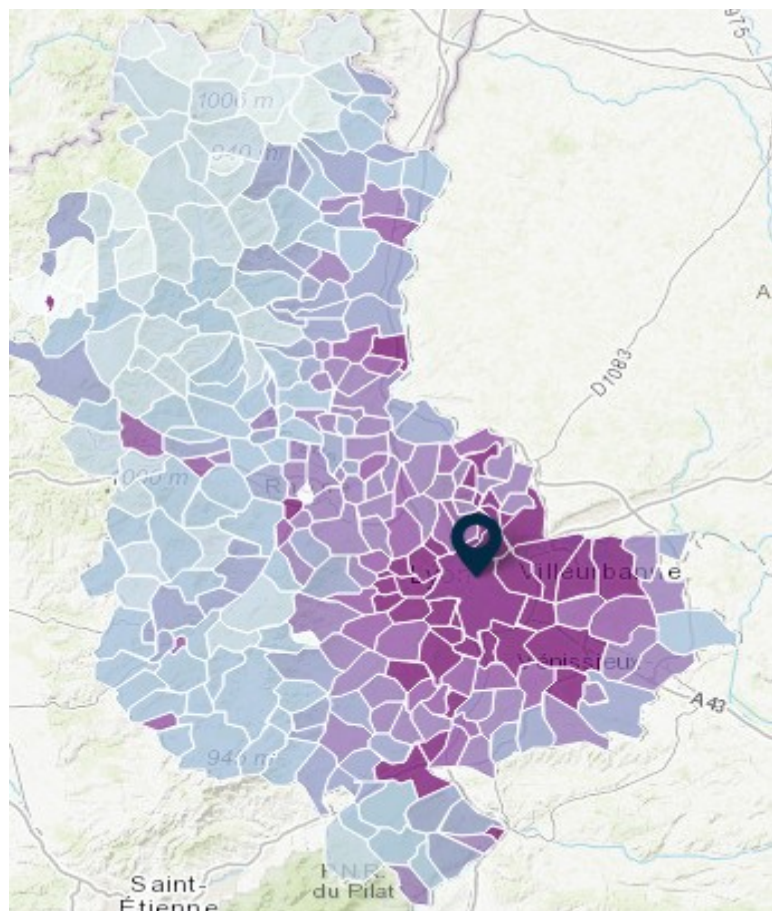
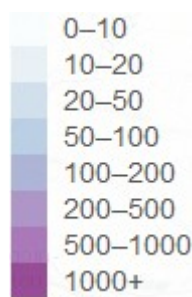
Les trois quarts des habitants du Rhône (1 411 571 habitants) résident sur le territoire de la métropole de Lyon qui regroupe 59 communes. Le reste de la population (464 176 habitants) se répartit sur les 208 autres communes du Rhône.

La métropole de Lyon (2 645 hab/km²) compte 15,5 fois plus d'habitants au km² que le département du Rhône (171 hab/km²).

L'économie du Rhône est fortement influencée par la métropole de Lyon qui abrite un important secteur industriel (couloir de la chimie, pétrochimie, automobile) et commercial.

Le Rhône, selon le territoire considéré, revêt aussi bien les caractéristiques de territoires très urbains que celles de territoires ruraux.

Densité Rhône hab/km²
(données 2019 Source INSEE)



2.1.1 Situation géographique

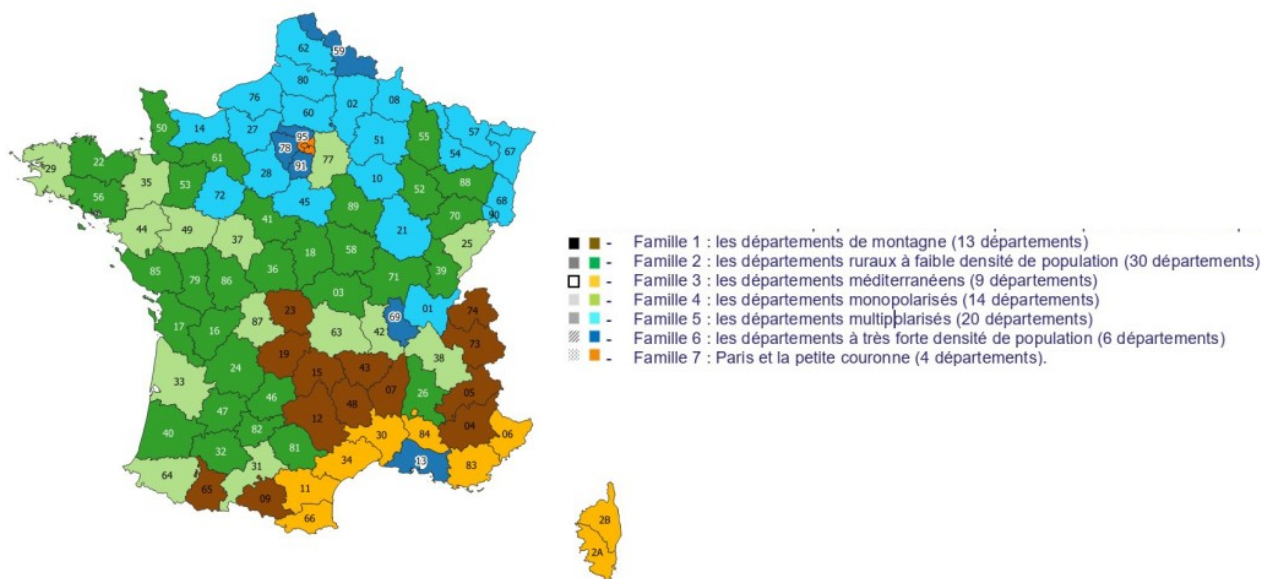
Par sa situation géographique, le Rhône constitue un carrefour aux niveaux national et européen. C'est pourquoi le département présente un réseau routier structurant important, dont de nombreux axes qui traversent l'agglomération lyonnaise.

Le réseau routier du Rhône est constitué ¹:

- de 196 km d'autoroutes ;
- de 56 km de routes nationales ;
- de 2 873 km de routes départementales ;
- de 8 688 km de voies communales.

Des travaux statistiques ont permis de définir pour les études d'accidentalité des familles de départements homogènes sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat (source ONISR).

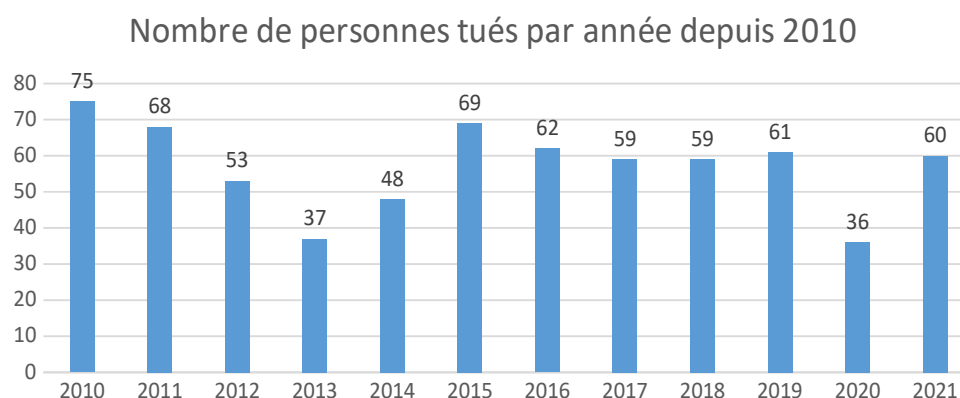
Le département du Rhône, au vu de ses caractéristiques, appartient à la famille ILSR 6 (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière), à savoir celle des départements à très forte densité de population. Cette famille comprend les départements suivants : 13, 59, 69, 78, 91 et 95. ¹.



1. Source : bilan annuel des transports 2020 édité par le service des données et études statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique / Comptes transports 2020 - Données de cadrage : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2021-12/2020_comptes_transports_donnees_cadrage.xlsx

2.1.2 Mortalité routière, les victimes

- **Evolution « longue » de la mortalité (2010-2021)**



La mortalité est comprise entre 75 tués (2010) et 36 tués (2020), avec une moyenne de 57 morts par an sur l'ensemble de la période.

La mortalité routière a fortement baissé entre 2010 et 2013, avant de remonter progressivement jusqu'en 2015. Depuis 2016, on assiste à un plateau qui s'établit autour de 60 tués par an, hors année pandémique de 2020.

- **Evolution de la mortalité sur les cinq dernières années (période 2017-2021)**

Entre 2017 et 2021, on dénombre 275 tués. Sur cette période, le nombre de morts est stable chaque année (aux alentours de 60), excepté en 2020 où la pandémie a amené une forte diminution du nombre de victimes (36).

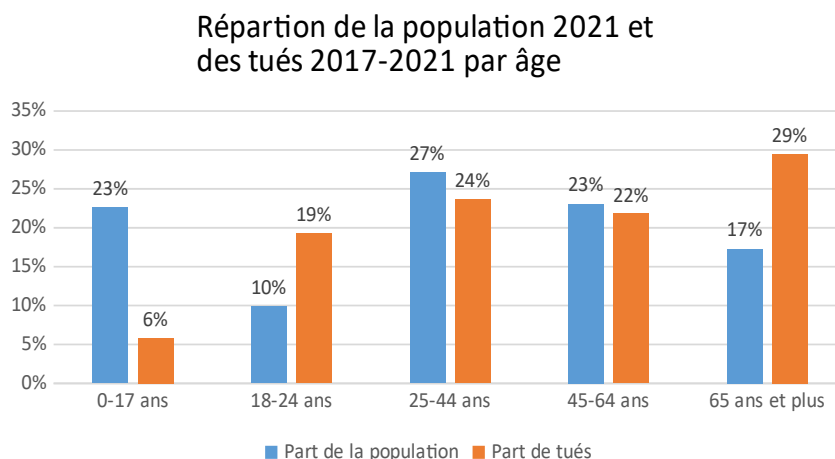
Sur ces cinq dernières années, cela représente une moyenne de 55 tués par an. Rapporté à sa population, le Rhône déplore en moyenne 29 tués par million d'habitants par an.

Période 2017-2021	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par million d'habitants par an
Département du Rhône	55	29
Famille ILSR 6	57	32
France métropolitaine	32	47

Si l'on compare avec les départements appartenant à la même catégorie ILSR, dont la moyenne est de 57 tués par an et de 32 tués par million d'habitants, on constate que la mortalité routière dans le Rhône est légèrement inférieure à celle des départements comparables.

La mortalité routière par million d'habitants dans le Rhône est également nettement inférieure à celle de la France métropolitaine.

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



Les catégories 18-24 ans et 65 ans et plus sont celles dont la part des tués est supérieure à la part qu'elles représentent dans la population.

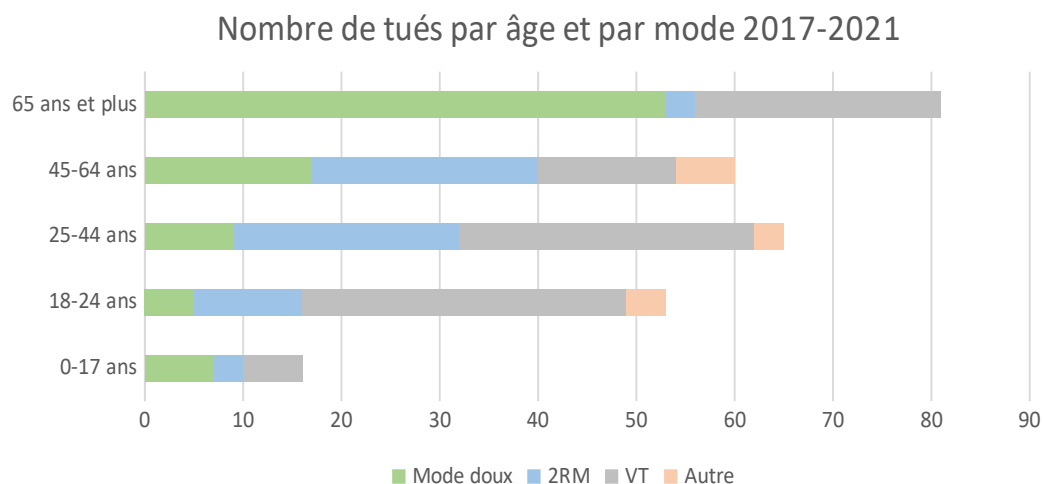
Famille ILSR 6

Age	Tués	Pourcentage
0-17 ans	92	5%
18-24 ans	313	18%
25-44 ans	523	30%
45-64 ans	421	25%
65 ans et plus	369	21%

Par rapport à la famille ILSR 6, on constate que le Rhône a une proportion de tués chez les 65 ans et + plus importante (29 % contre 21%).

En revanche, on déplore proportionnellement moins de tués chez les 25-44 ans dans le Rhône que dans la famille ILSR 6 (24 % contre 30%).

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



Les victimes de 65 ans et plus sont concentrées dans les catégories modes doux et automobilistes.

La part des victimes modes doux chez les 65 ans et + est significativement supérieure aux autres classes d'âge.

Les tranches d'âge où l'on déplore la plus forte proportion de victimes en deux-roues motorisés sont les 25-44 ans et les 45-64 ans.

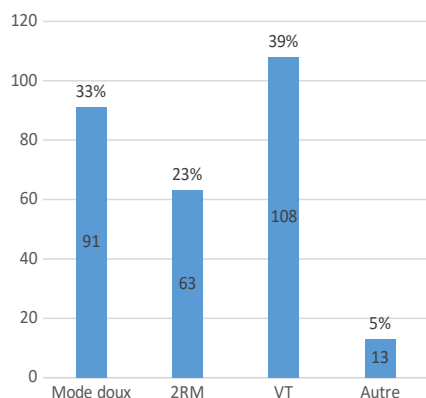
Les jeunes (18-24 ans) tués le sont pour la plupart en voiture, puis en deux-roues motorisés.

Si l'on se compare avec les départements de la famille ILSR 6, le Rhône a une proportion plus importante de tués :

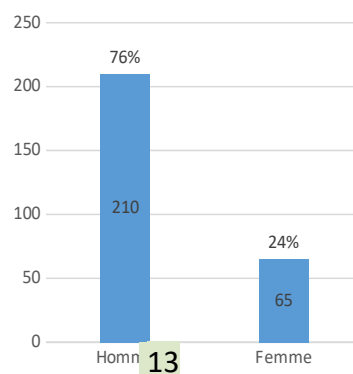
- chez les 65 ans et plus pour les modes doux ;
- chez les 45-64 ans pour les deux-roues motorisés ;
- chez les 18-24 ans pour les automobilistes.

- **Nombre de tués (2017-2021) par mode, sexe, département de résidence, motif du trajet et catégorie socio-professionnelle**

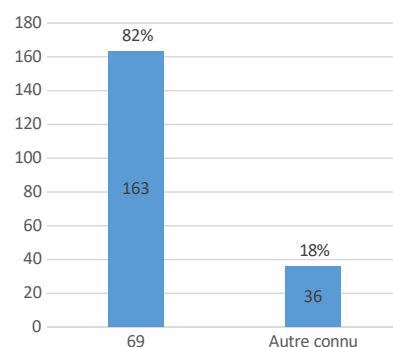
Nombre de tués par mode 2017-2021



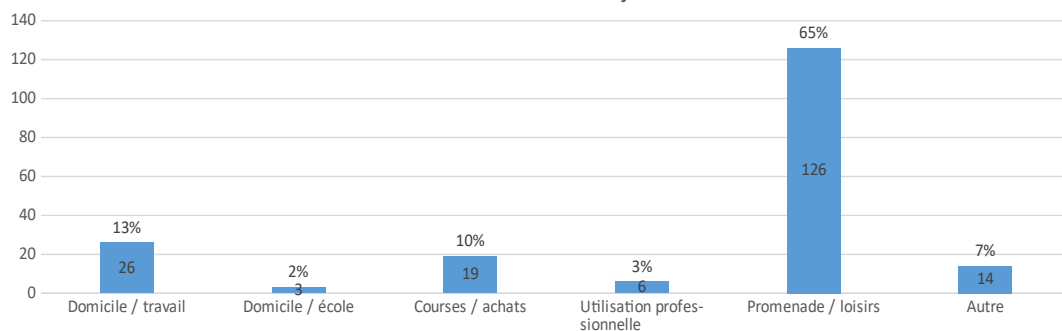
Nombre de tués par sexe 2017-2021



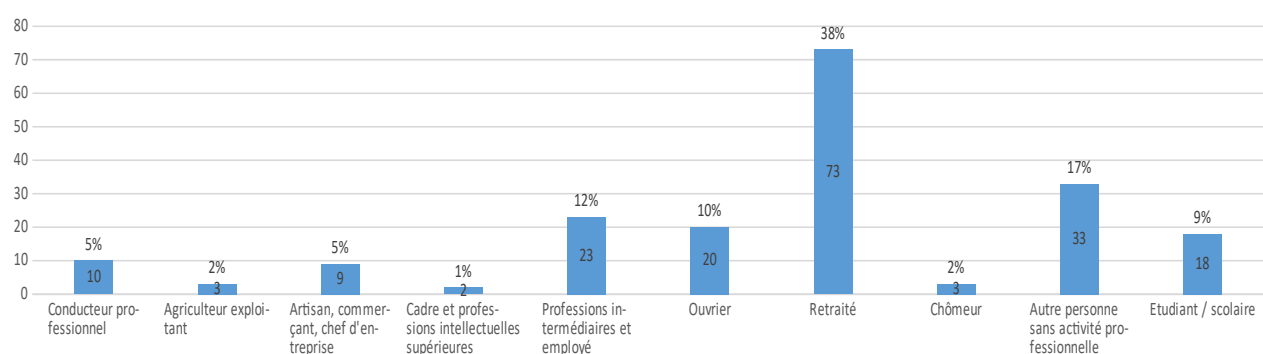
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



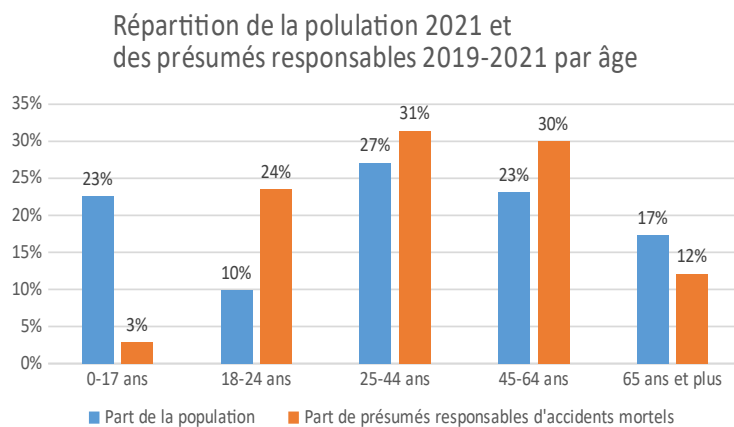
Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Parmi les tués avec une Catégorie Socio-Professionnelle connue, les retraités sont majoritaires (38%).

2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables.

- Répartition de la population par âge / Répartition des Présumés Responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)



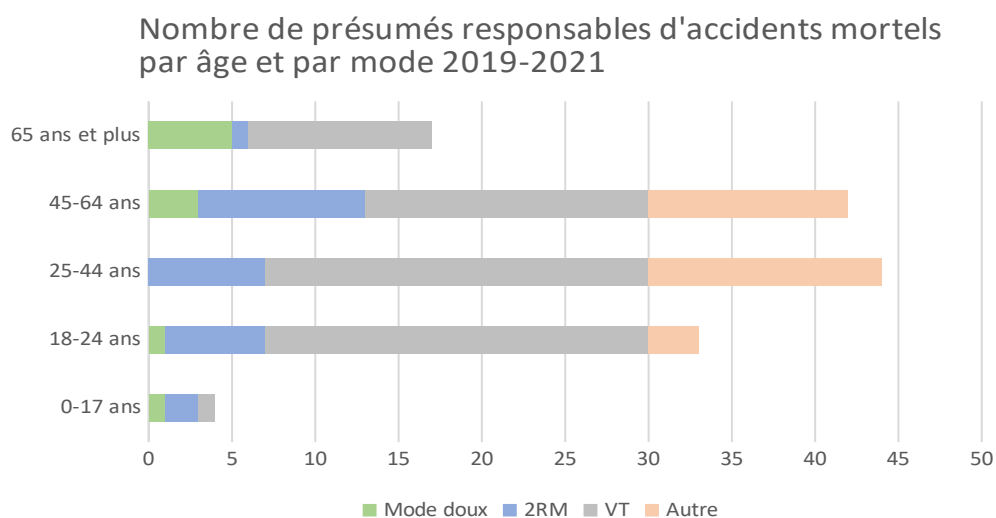
Les catégories 18-24 ans, 25-44 ans et 45-64 ans sont celles dont la part des présumés responsables est supérieure à la part qu'ils représentent dans la population.

Famille ILSR 6

	Nombre	Pourcentage
0-17 ans	19	2%
18-24 ans	206	22%
25-44 ans	351	38%
45-64 ans	238	26%
65 ans et plus	113	12%

Par rapport à la famille ILSR 6, on constate que le Rhône a une répartition par âge des présumés responsables d'accidents mortels relativement similaire.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



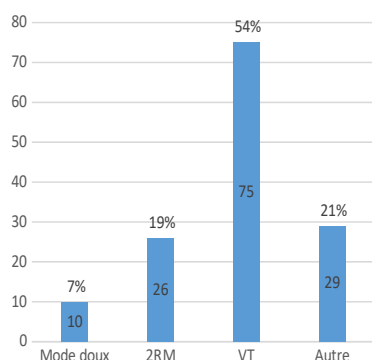
Hormis chez les 0-17 ans, les présumés responsables sont majoritairement des automobilistes dans toutes les classes d'âge, suivi par les usagers de deux-roues motorisés.

Si l'on se compare avec les départements de la famille ILSR 6, le Rhône a une proportion plus importante de présumés responsables d'accidents mortels :

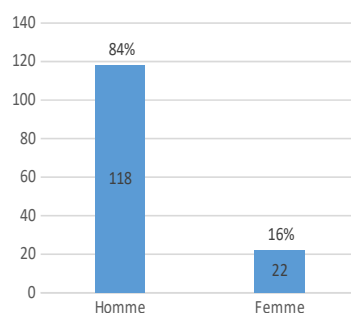
- chez les 65 ans et plus pour les modes doux ;
- chez les 45-64 ans pour les deux-roues motorisés ;
- chez les 18-24 ans pour les automobilistes.

- **Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, sexe, département de résidence, motif du trajet et catégorie socio-professionnelle**

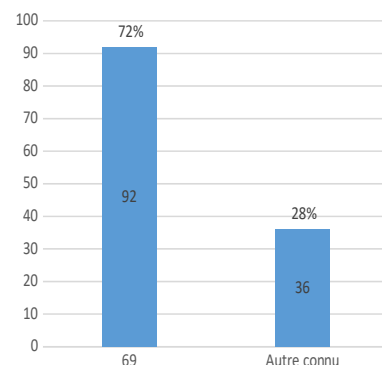
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021

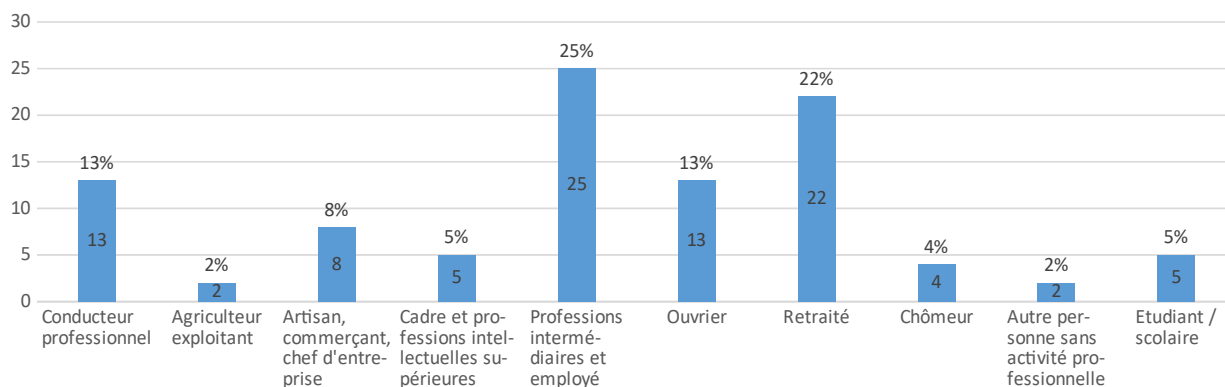


Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021

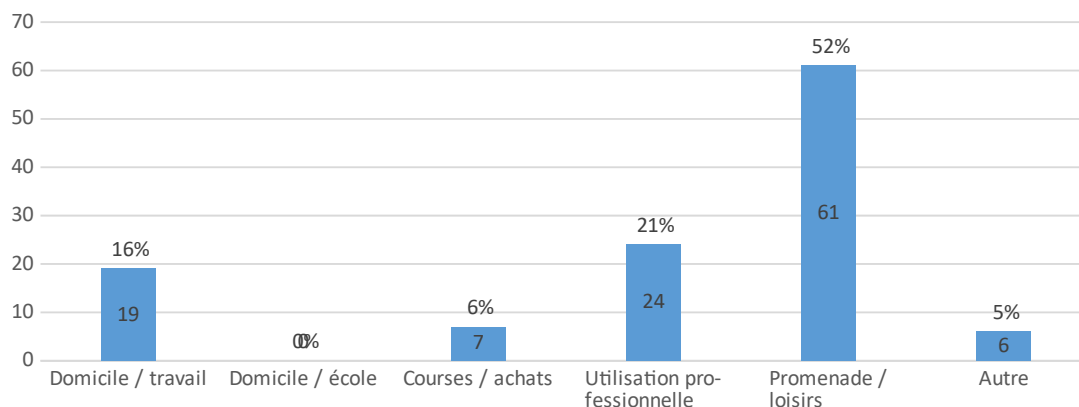


Les présumés responsables sont dans 84 % des cas des hommes.

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



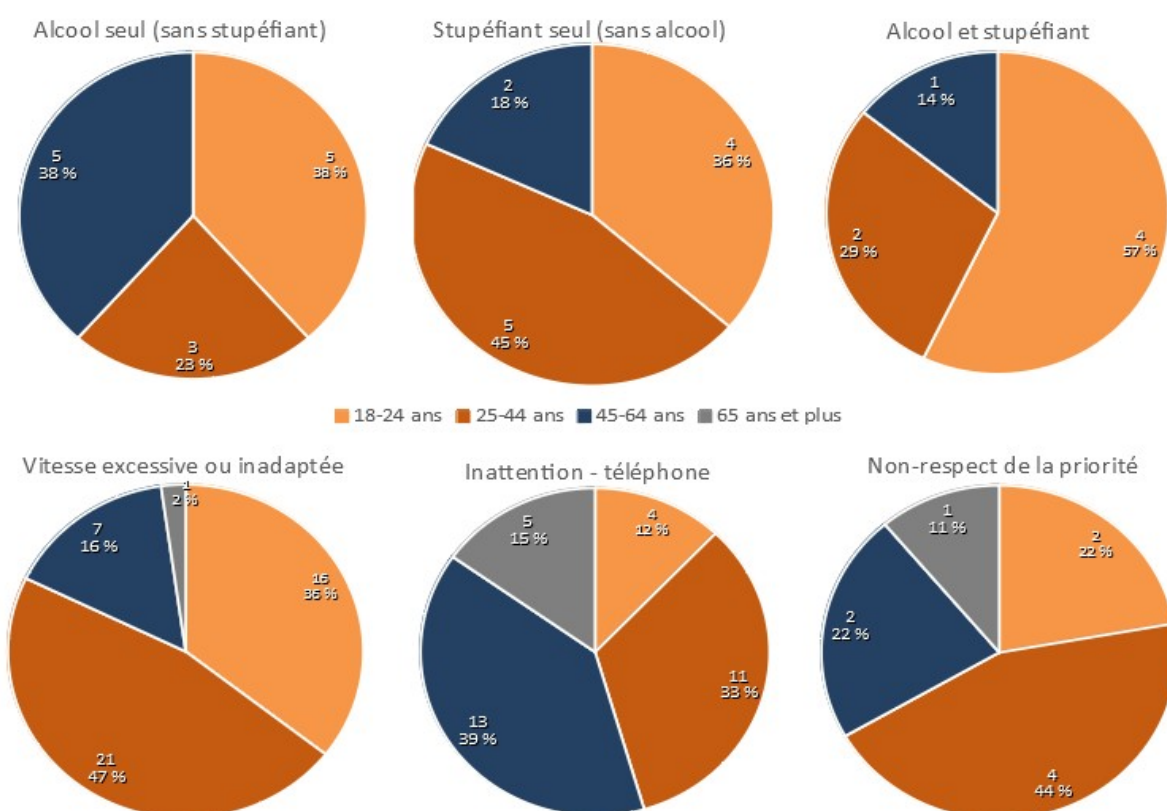
Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

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

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	42	5	47
Alcool seul	13	0	13
Stupéfiant seul	10	1	11
Alcool et stupéfiant	8	0	8
Inattention - téléphone	26	7	33
Non respect de la priorité	8	2	10
Malaise	10	3	13
Somnolence - fatigue	0	0	0
Médicaments	2	0	2
Contresens	6	1	7
Dépassement dangereux	14	0	14
Changement de file	5	1	6
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Éblouissement	7	1	8
Autre cause	15	2	17
Cause indéterminée	16	5	21
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	118	22	140

Les facteurs les plus présents chez les présumés responsables sont la vitesse excessive ou inadaptée, suivi de l'inattention/téléphone, l'alcool et les stupéfiants. Cette répartition est similaire à celle de la famille ILSR 6 (le facteur inattention est légèrement plus important dans le Rhône).

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, vitesse, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



Étant donné qu'il s'agit de petits chiffres, il est difficile de tirer des enseignements précis de cette répartition.

On constate toutefois que les facteurs alcool, vitesse excessive et stupéfiant concernent majoritairement les classes d'âge les plus jeunes (18-24 ans et 25-44 ans).

On notera aussi une plus forte représentation des 45-64 ans pour l'inattention téléphone et l'alcool seul.

2.1.4 Risque routier professionnel

Dans le Rhône, 59 % des trajets domicile-travail se font en véhicule (voiture, camion ou fourgonnette), 24 % en transports en commun, 8 % à pied, 4 % en vélo et 1 % en deux-roues motorisés (3 % ne font pas de déplacement)². L'usage de la voiture reste donc très largement majoritaire lors des déplacements domicile/travail.

- **Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)**

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	51
... un usager en trajet professionnel	65
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	102

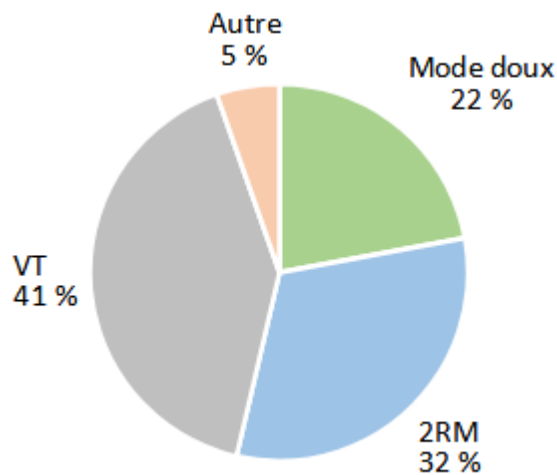
- **Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)**

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	26
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	6
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	194
Nombre de personnes tuées total	275

Dans le département du Rhône, 37% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel (même pourcentage que pour la famille ILSR 6). 12% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel (légèrement moins que pour la famille ILSR 6, qui est à 15%).

2. Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022 - https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-69#tableau-ACT_G2

- **Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)**



Les déplacements en modes doux représentent environ 12 % des trajets domicile/travail, mais génèrent 22 % des victimes.

Ce ratio est encore plus défavorable pour les deux-roues motorisés, qui totalisent 32 % des victimes alors qu'ils ne pèsent que pour 1 % des déplacements.

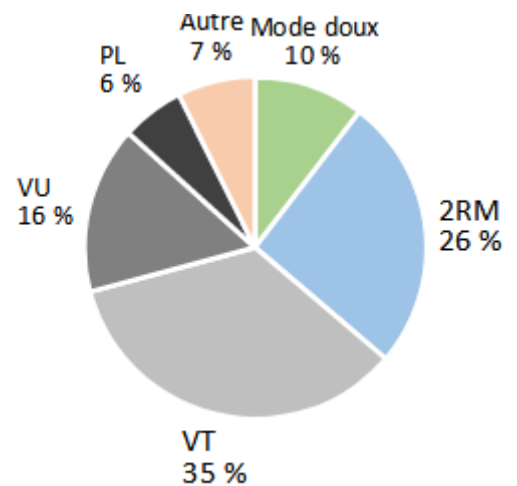
54 % des victimes d'accidents en trajet domicile travail sont donc des usagers vulnérables (modes doux, 2RM), alors qu'ils représentent environ 13 % des déplacements.

- **Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)**

36 % des victimes en motif utilisation professionnelle sont des usagers vulnérables (modes doux, 2RM).

Les Véhicules Utilitaires représentent 16 % des victimes en trajet professionnel.

On déplore relativement peu de victimes chez les usagers de poids lourds.



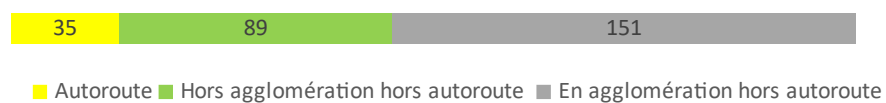
2.1.5 Réseau routier

- **Carte 2019 des trafics routiers dans le Rhône :**

<https://www.rhone.gouv.fr/content/download/50676/279489/file/Carte%202019%20des%20trafics%20routiers%20dans%20le%20Rh%C3%B4ne.pdf>

- **Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)**

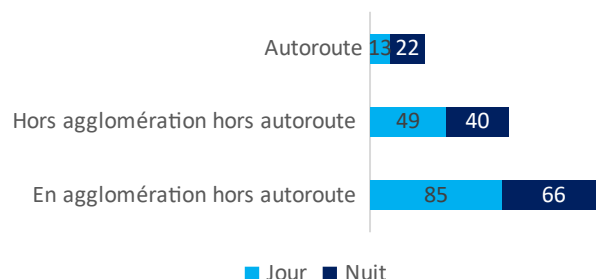
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Plus de la moitié des tués (55%) sont concentrés en agglomération hors autoroute. C'est plus que pour la famille ILSR 6, qui est à 45 % de tués en agglomération hors autoroute.

- **Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)**

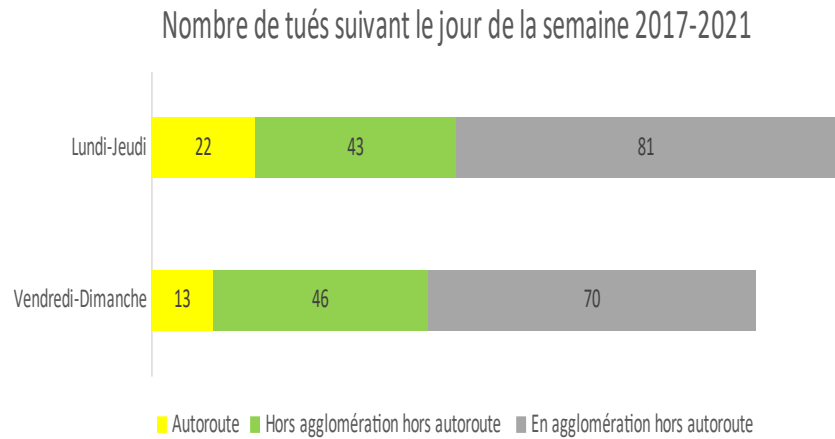
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



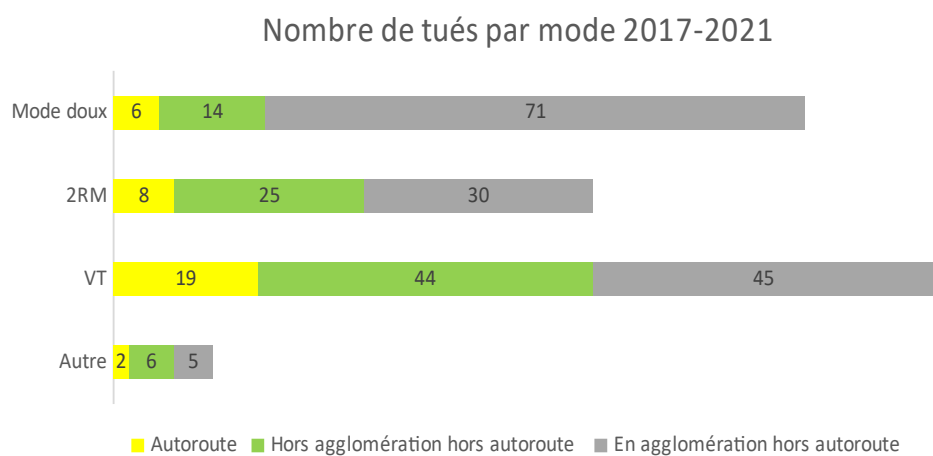
L'autoroute provoque plus de victimes la nuit que le jour (dans les mêmes proportions que pour la famille ILSR 6).

Hors autoroute, on compte légèrement plus de victimes le jour que la nuit : 55 % hors agglomération et 56 % en agglomération (mêmes proportions que pour la famille ILSR 6).

- **Nombre de tués pour les jours lundi-jeudi et vendredi-dimanche selon le milieu (2017-2021)**



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



L'immense majorité des tués en modes doux le sont en agglomération hors autoroute (78%), dans des proportions encore plus importantes que pour la famille ILSR 6 (68%).

2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

2.2.1 Typologie des accidents

- Catégories d'accidents par type d'usagers (tué + blessé) hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	15	102	314	24	8	5	20	493
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	0	1	0	0	0	1	0	3
Vélo	2	2	2	1	4	0	0	0	0	11
Cyclo	1	1	0	3	7	0	0	0	0	12
Moto	5	3	1	17	25	1	0	0	0	52
VL	56	61	37	198	738	31	3	3	7	1134
VU	2	8	5	18	68	21	3	0	2	127
PL	3	3	1	9	60	7	5	3	1	92
TC	2	0	0	1	6	2	1	0	0	12
Autre	2	0	2	1	17	0	0	0	7	29
MULTI-COLLISIONS	8	5	1	19	331	20	4	3	1	392
TOTAL	81	89	64	370	1570	106	24	15	38	2357
Part de victimes	3%	4%	3%	16%	67%	4%	1%	1%	2%	100,00%

Les véhicules de tourisme

Ils concentrent la majorité des victimes (67 %).

Dans près d'un cas sur deux (47 %), il s'agit d'une collision entre véhicules de tourisme.

21 % des victimes proviennent d'accidents multi-collisions.

20 % des victimes proviennent d'accidents sans tiers.

Les deux-roues motorisés (cyclos + motos)

Ils pèsent pour 18 % du total des victimes.

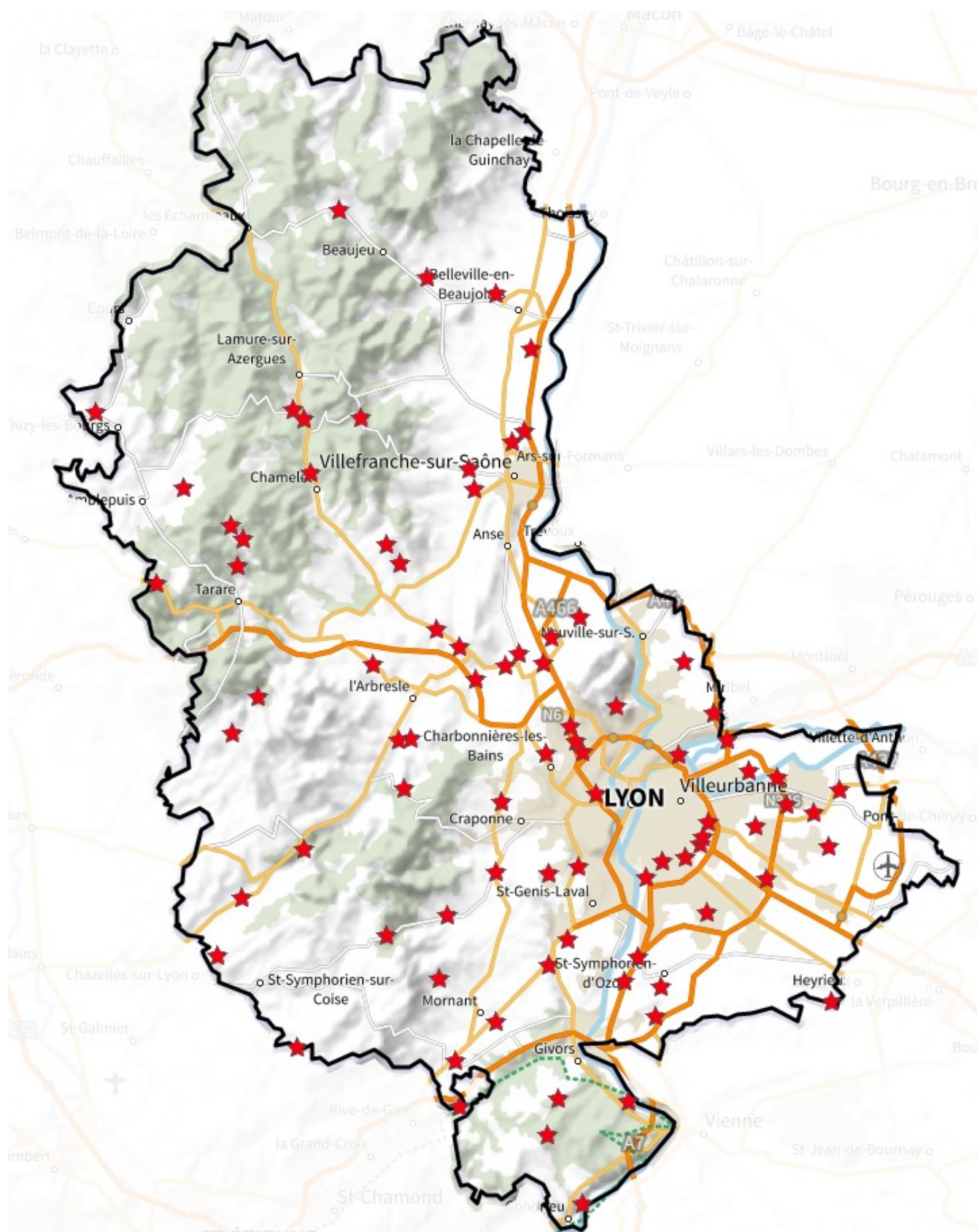
Les victimes sont à déplorer majoritairement lors d'accidents avec des véhicules de tourisme (54%) ou sans tiers (27 %).

Les modes doux (piétons + vélos)

Ils représentent 7 % du total des victimes.

Les victimes sont à déplorer majoritairement lors d'accidents avec des véhicules de tourisme (69 %).

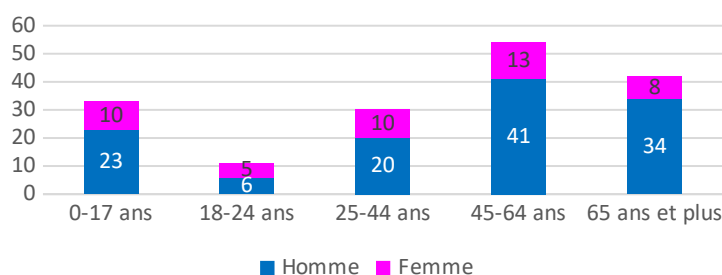
- Carte des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)



2.2.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, Engins de Déplacement Personnel sans motorisation, Engins de Déplacement Personnel motorisés, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



73 % des victimes modes doux sont des hommes (78 % pour la famille ILSR 6).

La classe d'âge la plus touchée chez les modes doux est 45-64 ans (32% des victimes – identique à la famille ILSR 6)

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération

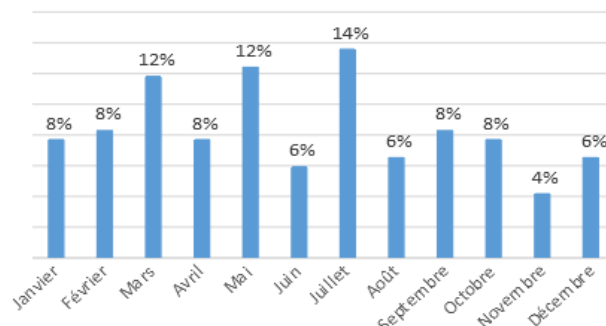
Année	Victimes
2017	44
2018	33
2019	30
2020	24
2021	39

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et l'année de référence 2019 : +30 %

Famille ILSR 6 : 0 %

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

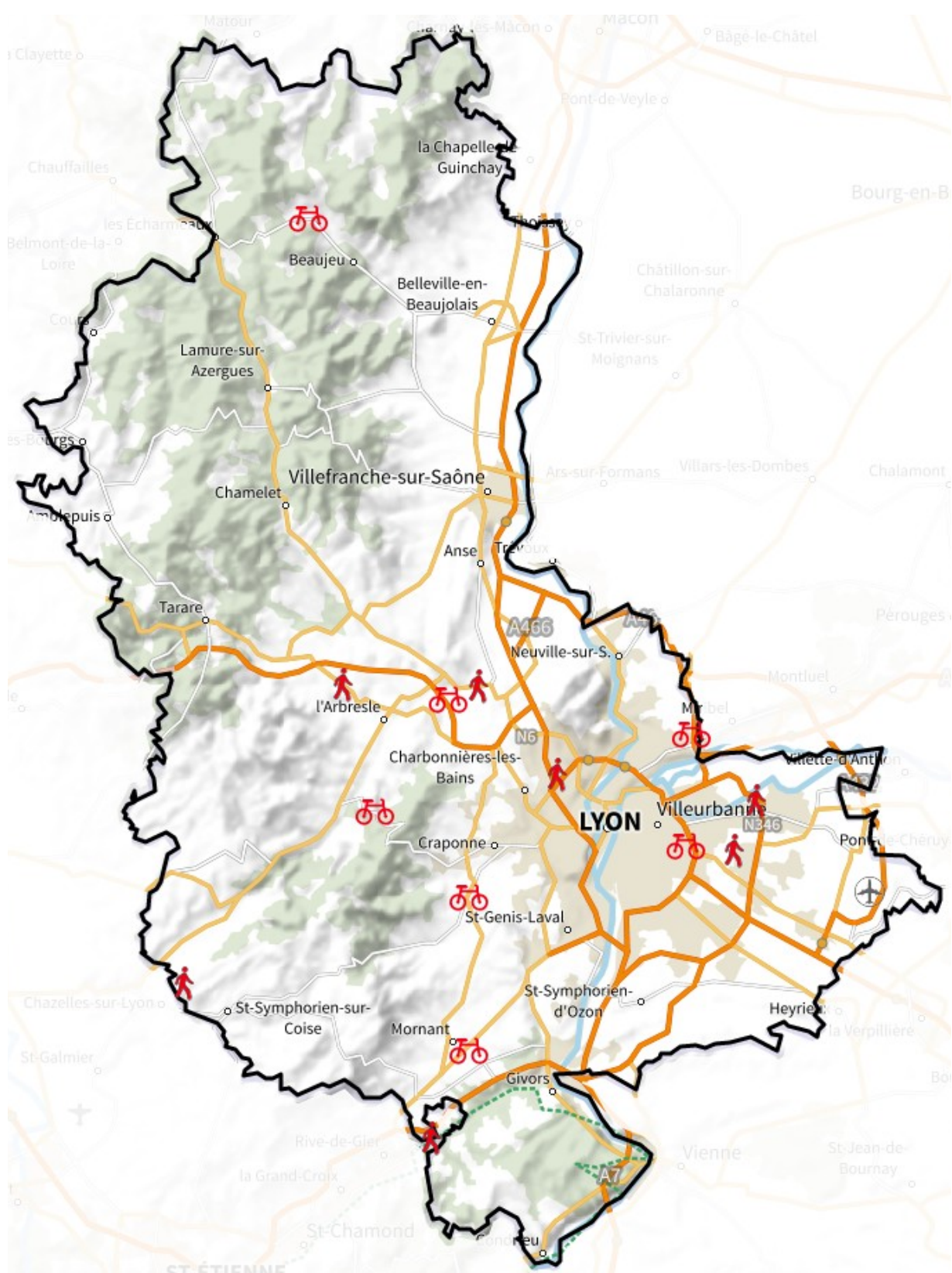
Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



Juillet, mai et mars sont les mois faisant le plus de victimes.

Ces éléments ne sont pas identiques pour la famille ILSR 6, pour laquelle septembre et août sont deux mois importants en termes de victimes.

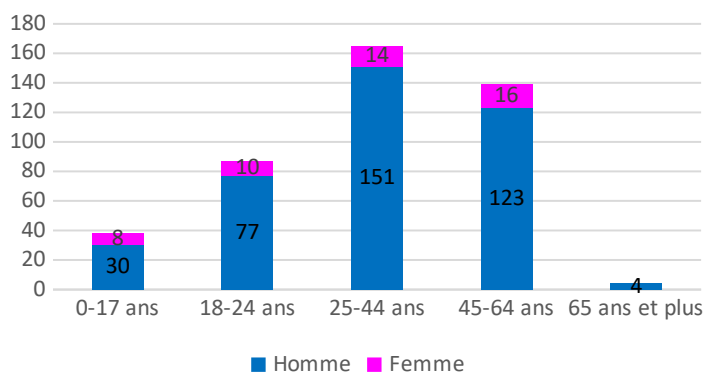
- Carte des accidents mortels hors agglomération (2017-2021) avec **mode doux** tué dans l'accident



2 .2.3 LES DEUX-ROUES MOTORISES (2RM)

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

Victimes en 2RM par âge et par sexe
hors agglomération 2017-2021



89 % des victimes 2RM sont des hommes (idem famille ILSR 6).
38 % des victimes 2RM ont entre 25 et 44 ans et 32 % entre 45 et 64 ans. Ce sont ces deux classes d'âge qui ressortent également en tête pour la famille ILSR 6.

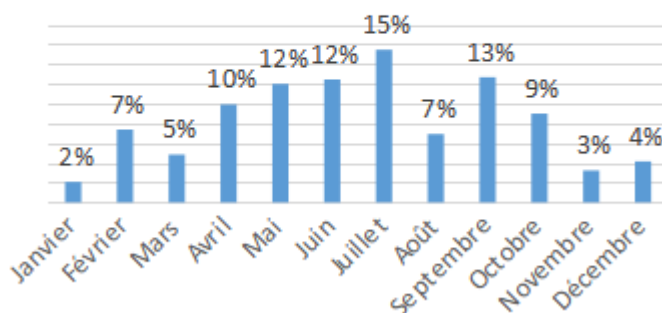
- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération

Année	Victimes
2017	90
2018	90
2019	79
2020	82
2021	93

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et l'année de référence 2019 : +18 %
Famille ILSR 6 : 0 %

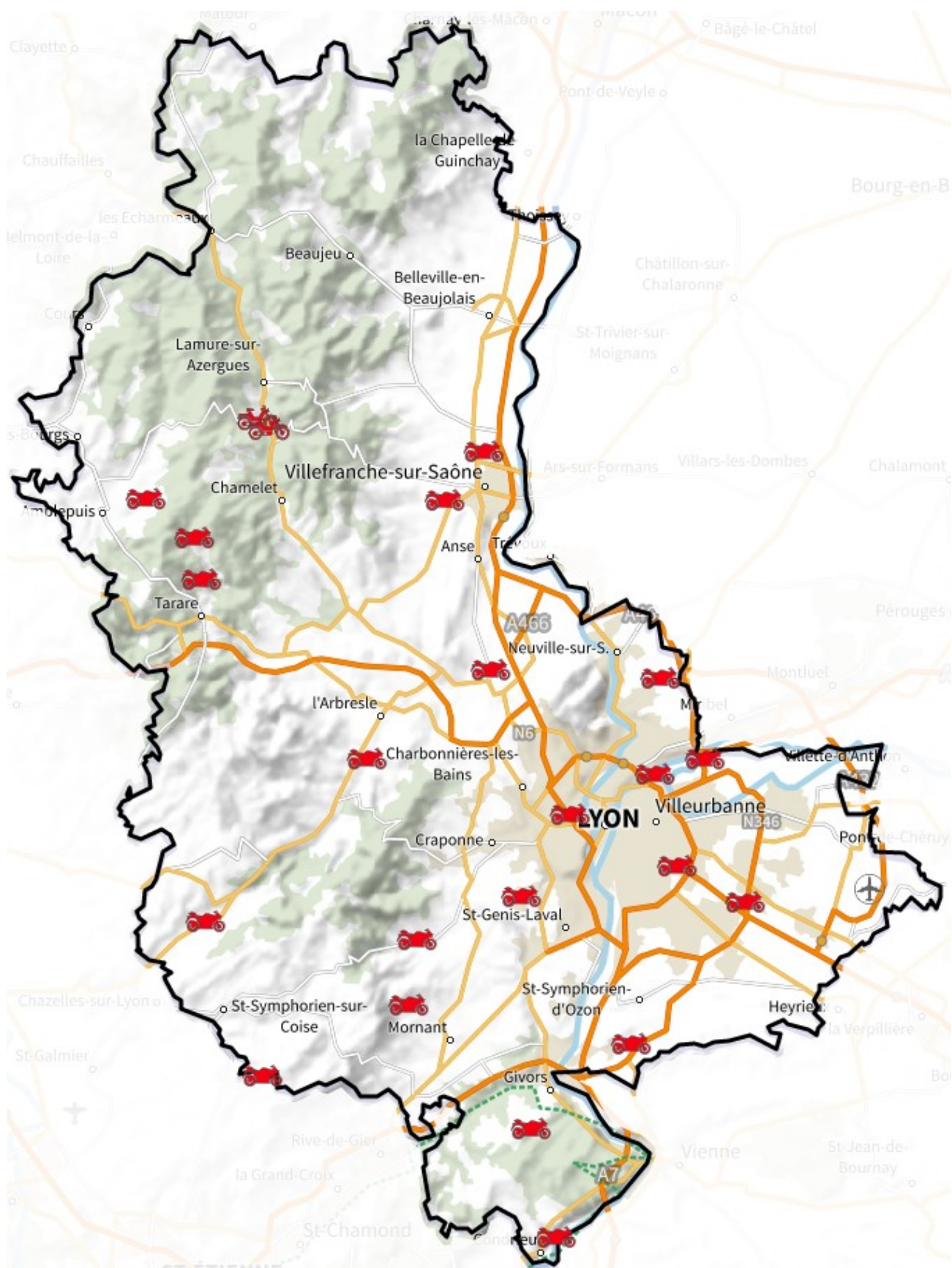
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM
selon le mois hors agglomération
2017-2021



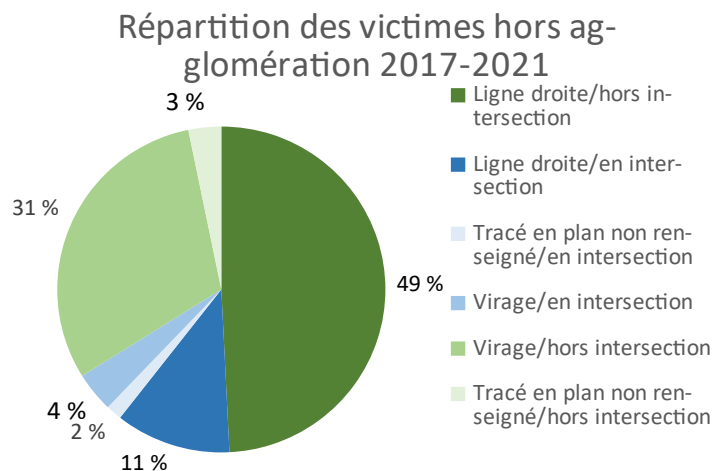
Les mois au climat doux (hormis août, vraisemblablement dû à un trafic moindre) provoquent plus de victimes que les mois froids. Cette caractéristique se retrouve pour la famille ILSR 6.

- Carte des accidents mortels hors agglomération (2017-2021) avec **2RM** tué dans l'accident



2.2.4 Facteurs spécifiques

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



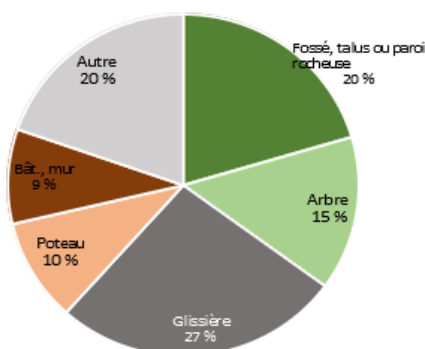
83 % des victimes sont à déplorer dans des accidents hors intersection.

60 % des victimes sont à déplorer sur des accidents en ligne droite.

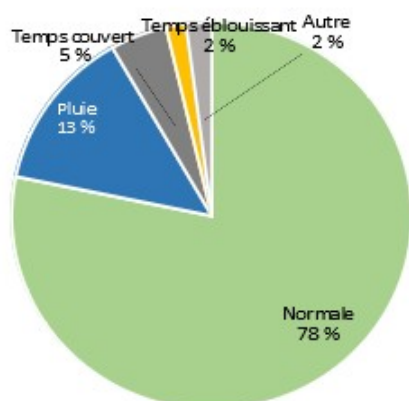
Ces proportions sont similaires à celles de la famille ILSR 6.

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

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



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



78 % des accidents hors agglomération se produisent dans des conditions atmosphériques normales (idem famille ILSR 6).

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

- **Catégories des accidents par type d'usagers (tué + blessé) en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)**

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	9	126	168	249	709	54	3	21	46	1385
COLLISION AVEC										
Piéton	4	30	18	31	30	2	0	1	8	124
Vélo	111	40	8	21	19	0	0	3	2	204
Cyclo	61	18	7	9	22	4	0	0	1	122
Moto	119	34	8	24	68	5	1	3	4	266
VL	1694	934	557	1201	2530	80	6	80	158	7240
VU	217	91	50	133	190	96	1	0	14	792
PL	38	18	5	23	61	6	5	1	3	160
TC	65	20	7	4	49	3	0	0	3	151
Autre	124	36	13	37	80	8	0	8	32	338
MULTI-COLLISIONS	91	22	23	62	611	53	3	3	20	888
TOTAL	2533	1369	864	1794	4369	311	19	120	291	11670
Part de victimes	22%	12%	7%	15%	37%	3%	0%	1%	2%	100,00%

Les véhicules de tourisme

Ils ne concentrent « que » 37 % des victimes, contre 67 % hors agglomération.

Dans 58 % des cas, il s'agit d'une collision entre véhicules de tourisme.

16 % des victimes proviennent d'accidents sans tiers.

14 % des victimes proviennent d'accidents multi-collisions.

Les deux-roues motorisés (cyclos + motos)

Ils pèsent pour 23 % du total des victimes, contre 18 % hors agglomération.

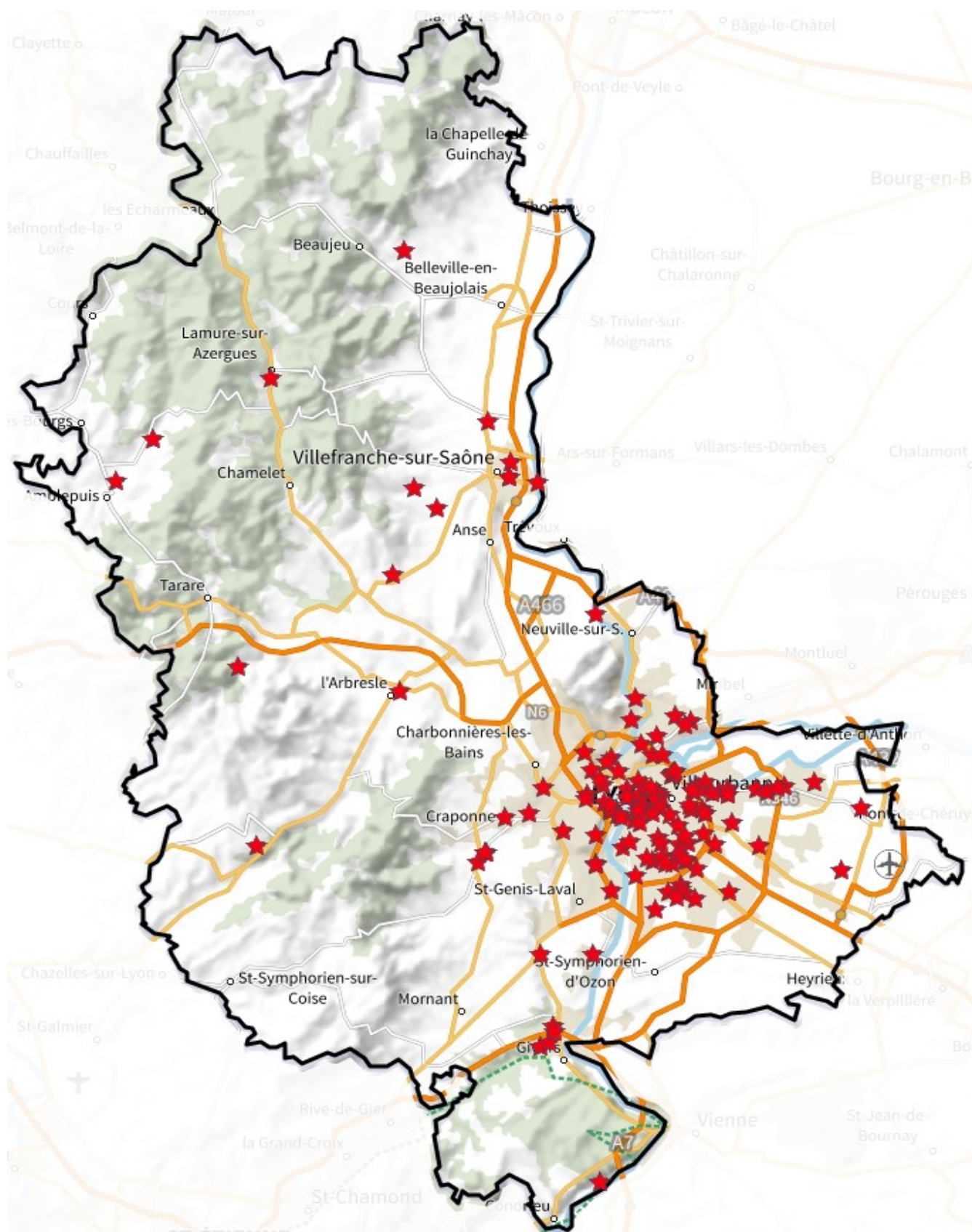
Les victimes sont à déplorer majoritairement lors d'accidents avec des véhicules de tourisme (66 %) ou sans tiers (16 %).

Les modes doux (piétons + vélos)

Ils représentent 33 % du total des victimes, contre 7 % hors agglomération.

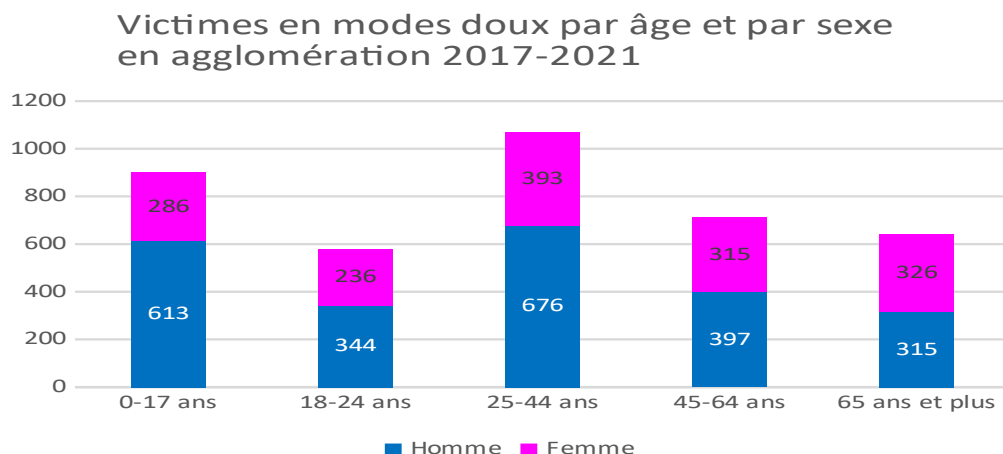
Les victimes sont à déplorer majoritairement lors d'accidents avec des véhicules de tourisme (67 %).

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



2.3.2 Modes doux

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



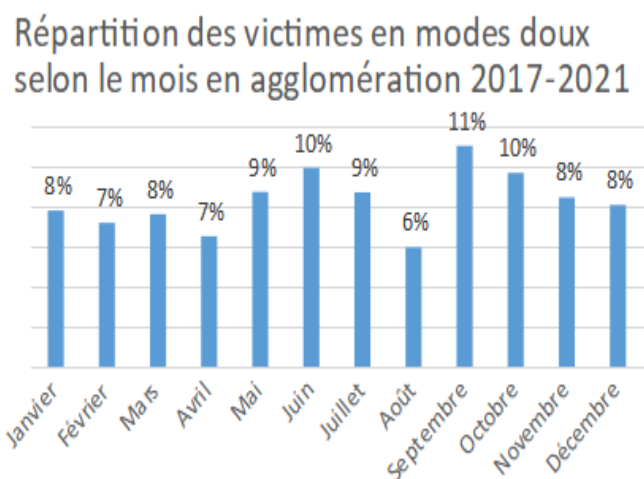
60 % des victimes modes doux sont des hommes (idem famille ILSR 6).
 27 % des victimes modes doux ont entre 25 et 44 ans et 23 % entre 0 et 17 ans. Ces deux classes d'âge sont également les plus importantes pour la famille ILSR 6.

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération

Année	Victimes
2017	721
2018	763
2019	865
2020	680
2021	873

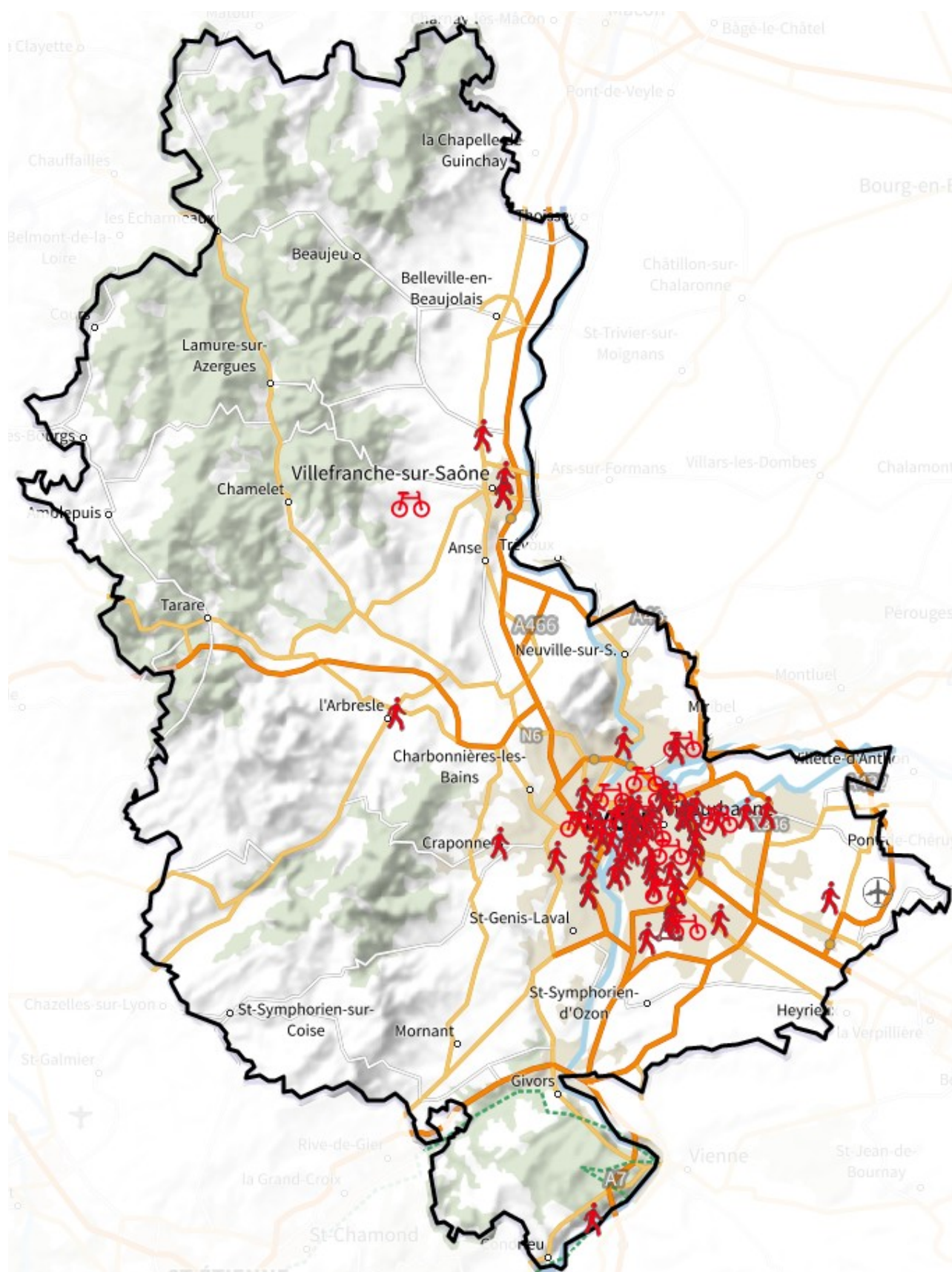
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et l'année de référence 2019 +1 %
 Famille ILSR 6 : +4 %

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



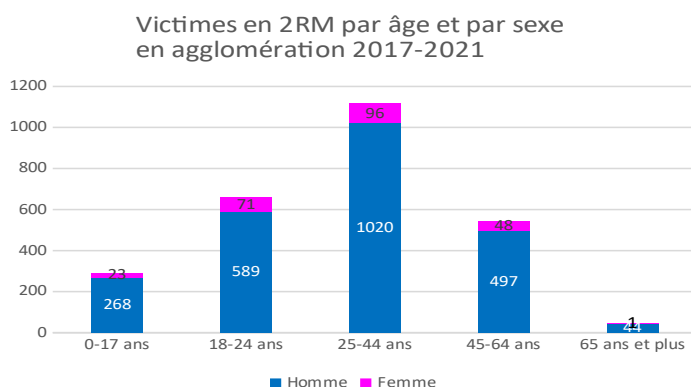
Septembre, octobre et juin sont les trois mois faisant le plus de victimes en modes doux en agglomération, aussi bien dans le Rhône que pour la famille ILSR 6.

- Carte des accidents mortels en agglomération (2017-2021) avec **mode doux** tué dans l'accident



2.3.3 DEUX ROUES MOTORISE (2RM)

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



91 % des victimes en 2RM sont des hommes.

42 % des victimes en 2RM ont entre 25 et 44 ans.

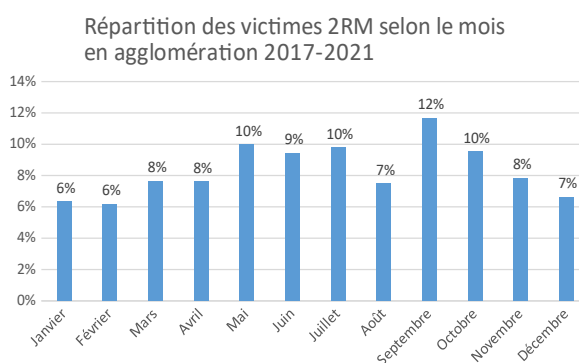
Ces chiffres sont identiques à ceux de la famille ILSR 6.

- **Evolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 en agglomération**

Année	Victimes
2017	480
2018	597
2019	578
2020	462
2021	541

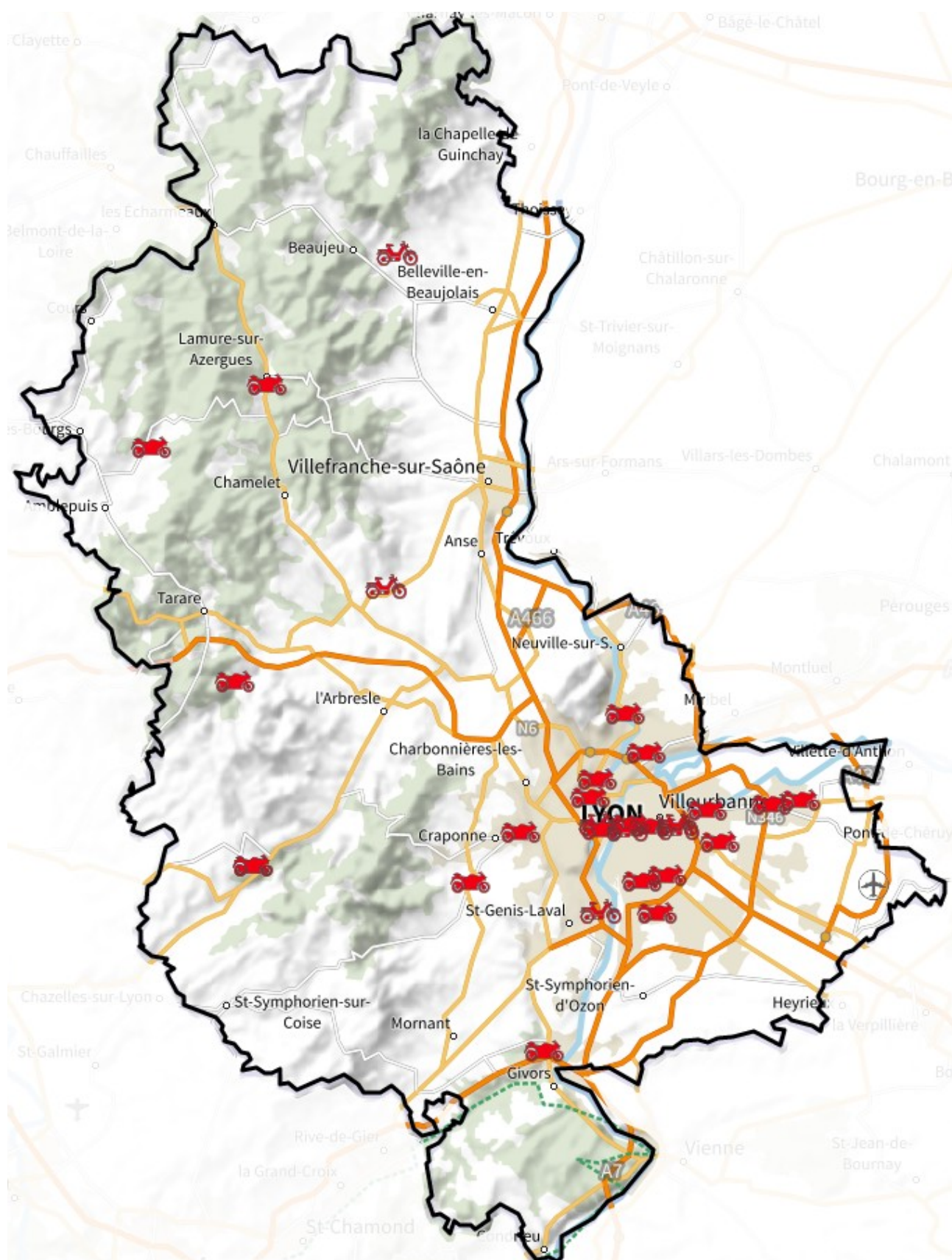
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et l'année de référence 2019 : -6 %
Famille ILSR 6 : -7 %

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



Les mois au climat doux (hormis août, vraisemblablement en raison d'un trafic moindre) provoquent plus de victimes que les mois froids, septembre étant le plus accidentogène (idem famille ILSR 6).

- Carte des accidents mortels en agglomération avec **2RM** tué dans l'accident



2.3.4 Facteurs spécifiques

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

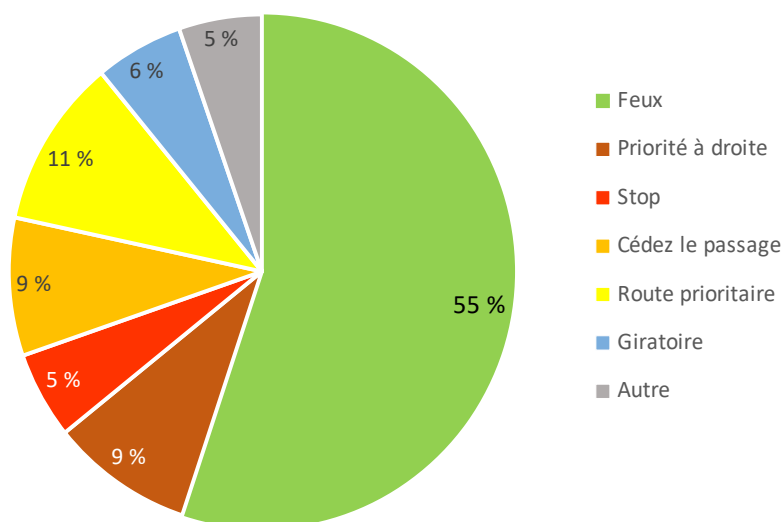
En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	5083	54%	95	6109
En intersection	4370	46%	56	5561
Total	9453	100,00%	151	11670

En agglomération, les accidents hors intersection sont légèrement plus nombreux qu'en intersection (54 % contre 46 %), et engendrent proportionnellement plus de décès (63 % contre 37 %).

Ces tendances sont les mêmes pour la famille ILSR 6.

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

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



En agglomération, ce sont les intersections régies par des feux tricolores qui provoquent plus de la moitié des victimes (47 % pour la famille ILSR 6).

3 L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

3.1.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour l'enjeu 2RM

- **Salon du 2 Roues de Lyon** : la manifestation a lieu tous les ans pendant 4 jours soit 45 heures d'information aux visiteurs. Cette action se fait conjointement avec la Gendarmerie nationale et la Police nationale.

Une campagne de communication a lieu sur le salon sur le port du gilet airbag.

Les plus : public large et intéressé, présence des motos des forces de l'ordre sur le stand



- **Deux journées de perfectionnement Journées Motos Sécurité**

L' action annuelle est réalisée tous les ans sur un circuit privé. La Gendarmerie met à disposition 2 militaires. Plus de 120 stagiaires sont accueillis à l'occasion de cette action.

Les plus : Participation financière d'un assureur : location du circuit, gilets airbags offerts par tirage au sort aux participants.



- Deux journées annuelles de perfectionnement encadrées par la Direction Départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale)

Une soixantaine de stagiaires sont accueillis durant ces deux journées soit 8 journées organisées sur 4 ans.

Le plus : le lieu : au centre départemental des examens du permis de conduire à St Priest

(partage des ressources de l'État)



- Quatre week-ends de sensibilisation à la trajectoire de sécurité de 2018 à 2020 encadrés par la gendarmerie

Environ 240 stagiaires sont sensibilisés au cours de cette action.

Le plus : Le lieu : les lieux sont répartis sur l'ensemble du département (zone gendarmerie).



- Un à deux week-ends par an sur le pôle commercial Moto à Limonest

Information et sensibilisation auprès des usagers 2RM et du grand public au pôle moto.

Les plus : présence de deux militaires de la Brigade motorisée de Dardilly

- Formation des inspecteurs à la réforme moto de 2020 et information des enseignants de la conduite de motocyclettes

Les plus : L'Escadron Départemental de Sécurité Routière (gendarmerie) a apporté un concours non négligeable à ces journées en mettant à disposition deux militaires pour une explication théorique et des démonstrations pratiques de la trajectoire de sécurité.

- **Enquêtes complémentaires pour chaque accident mortel impliquant un 2RM**

Ces réunions font suite aux accidents mortels de la circulation dans le Rhône et elles permettent de déterminer des leviers d'action pour tenter de réduire les facteurs d'accident.

- **Financement d'actions de lutte contre le débridage** aux Maisons Familiales Rurales du Rhône, CFA, lycée automobile de Bron... avec l'intervention d'une auto école

- **Soutien à l'association Percigones** : sensibilisation au risque routier des 2RM

- **Site RESO MOTO** : animation du site Internet Reso moto et d'une page Facebook



- **Participation au groupe de travail national 2RM et à l'expérimentation interfiles**

- **Diffusion des informations réglementaires** auprès des établissements de formation à la conduite de motocyclette (moto-écoles).

- **Diffusion des campagnes** de communication de sécurité routière nationale auprès des usagers du Rhône



3.1.2 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour l'enjeu - Risque routier professionnel

- **Participation au Club Entreprises sécurité routière du Rhône** . Le club anime des groupes de travail, fait intervenir des experts. Il se réunit en plénière 2 à 3 fois par an. Pour la semaine de la sécurité routière au travail : il organise des conférences, réalise des quiz, des pastilles. Le club propose une formation ISRE (intervenants en sécurité routière en entreprise).

En 2018, le club a fêté ses 20 ans avec la participation d'Emmanuel BARBE (délégué interministériel à la sécurité routière) et en 2022 a eu lieu le renouvellement de la charte du club Entreprises SR69 avec la venue de la déléguée à la sécurité routière Mme Florence GUILLAUME.

- **Création et diffusion de cartes mensuelles sécurité routière**



- **Intervention dans les entreprises** : plus d'une dizaine par an.

Le bureau de la sécurité routière a fait l'acquisition d'outils pédagogiques à destination des entreprises : jeu start&go, atelier téléphone



- **Réunion sur les accidents mortels de la circulation** (mission ou trajet domicile/travail) : rédaction de lettre de sensibilisation à destination des employeurs

- **ESQESE** : travail pédagogique avec les étudiants autour du risque routier professionnel avec création d'outils de communication ou de sensibilisation à destination des entreprises.



- **Livret risque routier professionnel** : création du livret en 2019

- **Participation au groupe de travail** sur le risque routier professionnel au niveau départemental et régional

- **Salon Preventica** : présence chaque année mais en 2022 uniquement la gendarmerie présente.

- **Salon Solutrans** : présence au salon du véhicule industriel et urbain.

- **Diffusion du kit national sur la semaine de la sécurité routière au travail**



3.1.3 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour l'enjeu - Les conduites à risques

3.1.3.1 TELEPHONE

- **Accompagnement association Stef Cares** : approche par le sport pour lutter contre le text and drive

#DontTextAndDrive #StefCares #PôleEspoirLyon



- De nombreuses actions en entreprises avec l'atelier téléphone



3.1.3.2 DROGUE

- Création et diffusion de 20 000 sets de table en 2018



- Actions aux maisons familiales rurales et dans les missions locales : une douzaine d'interventions par un expert

- Convention Protection Judiciaire de la Jeunesse / Préfecture : 17 interventions dans les UEMO et UEAJ du Rhône

3.1.3.3 ALCOOL

- Salon de l'automobile tous les deux ans à Lyon : stand avec parcours alcoolémie, valisette alcool.

Cette action se fait conjointement avec la Gendarmerie nationale et la Police nationale.

Une campagne de communication sur le SAM (celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas) a lieu sur le salon sur l'alcool.

Les plus : public large et intéressé, présence des voitures et des personnels des forces de l'ordre sur le stand

- Partenariat association Avenir Santé

→ soutien aux actions de terrain notamment sur les berges du Rhône

→ création d'affiches



- **De très nombreuses actions** avec parcours alcool, valisette alcool et distribution d'éthylotests : lycée, entreprises, collectivités locales...
- **Escape Game dans différentes communes à destination des jeunes adolescents**



- **Campagne affichage Next One dans bars et brasseries (janvier, juin, octobre) et divers salons**



3.1.3.4 VITESSE et DISTANCE :

- **Distribution serviettes de table dans les restaurants administratifs**



- **Installation panneaux 80 km/h**
- **Intervention de la police nationale dans le cadre des journées de la sécurité routière » environ 600 élèves sur 5 ans.**

3.1.4 Suivi des actions du DGO 2018-2022 pour l'enjeu - Les modes doux

3.1.4.1 LES VÉLOS

- Accompagnement des collectivités : fête du vélo, action vélo

- Affichage dans le Guide de l'été du Progrès et affichage dans les bars/brasseries



- **Actions sur la voie publique :** avec l'appui de la police municipale de Lyon et la police nationale, une dizaine d'opérations de contrôle préventif, sensibilisation notamment Vu et Etre vu avec distribution de gilets rétro-réfléchissants et action pour les agents de la préfecture



- Création d'une expo photo



16 **Aïe LA PORTE ?**

>>> Aïe, LE CYCLISTE ! <<<



Une porte s'ouvre et une autre peut se fermer. Les automobilistes doivent être particulièrement prudents à l'ouverture de leur portière. L'obstacle sur la voie ou même l'effet de surprise peut suffire à faire chuter un cycliste qui arrive. En toutes circonstances et pour plus de prudence, il est conseillé aux cyclistes de toujours se tenir à plus d'un mètre des autres usagers.



Automobilistes, pensons à faire descendre nos enfants côté trottoir et dans tous les cas, utilisons nos rétroviseurs.

- Création d'un quiz vélo

05 Pourquoi les cyclistes doivent-ils savoir rouler en tenant le guidon d'une main ?



A Pour répondre au téléphone

B Pour indiquer leur intention de changer de direction

C Pour régler leurs écouteurs

- Création d'une planche amendes « vélos»



- Participation au salon Primevère avec animation sur les équipements vélos

- **Usep** : Au fil du Rhône sensibilisation vélos et trottinettes par la DDSP avec soutien de la préfecture pour les dépliants, affiches

- Actions de sensibilisation sur le Savoir rouler à vélo à l'école

- Création d'un flyer trottinettes électriques / vélos

Les équipements en trottinette électrique



EN VILLE, 3 VITESSES, 3 ESPACES DÉDIÉS

Un espace à 60 km/h maximum pour les voitures, bus, et camions, un espace à 10 km/h maximum pour les cyclistes et les usagers des EDP motorisés, et un espace piéton limité à 6 km/h. Les EDP non motorisés (trottinettes, skate-board, rollers...) sont considérés comme des piétons. Ils doivent donc rouler à moins de 6 km/h sur les trottoirs.

La rue, un espace qui se partage

Trottinettes électriques, vélos électriques, gyropodes, hoverboards, engins de déplacement personnel motorisés... de nouveaux modes de déplacements ont fait leur apparition.

Incontournables en ville, faciles et disponibles, ils offrent une véritable alternative à l'automobile actuelle. Usagers de la route, la réglementation et le Code de la Route s'appliquent. Chaque infraction est donc passible d'une amende.

Le partage de la route étant de mise, les utilisateurs de trottinettes électriques comme les cyclistes doivent adopter un comportement prudent, tant pour leur propre sécurité que celle des autres usagers. Le Code de la Route s'applique. Chaque infraction est donc passible d'une amende.

Les règles pour les usagers de trottinettes électriques, de gyropodes ou encore d'hoverboard sont essentiellement les mêmes que celles applicables aux cyclistes. Elles comportent toutefois quelques spécificités.

EN VILLE, 3 VITESSES, 3 ESPACES DÉDIÉS

Un espace à 60 km/h maximum pour les voitures, bus, et camions, un espace à 10 km/h maximum pour les cyclistes et les usagers des EDP motorisés, et un espace piéton limité à 6 km/h. Les EDP non motorisés (trottinettes, skate-board, rollers...) sont considérés comme des piétons. Ils doivent donc rouler à moins de 6 km/h sur les trottoirs.

En savoir plus : securite-voies.gouv.fr

CIRULER EN TOUTE SECURITE

TROTINETTES ELECTRIQUES

VELOS

3.1.4.2 LES PIÉTONS

- Affiches mises à disposition pour les écoles primaires



- **Permis piétons organisés par la Direction Départementale de la Sécurité Publique dans différentes villes de la métropole de Lyon** : sur 5 ans, environ 12 000 élèves ont été formés avec soutien du bureau de la sécurité routière pour les dépliantes et affiches

- **Formation des policiers municipaux** : enfant/piéton - senior/piéton - enfant/vélo

- **Actions avec l'association AGIR ABCD** à destination des seniors piétons

- **Usep : sensibilisation piétons** pour 8000 élèves sur 5 ans par la DDSP avec soutien de la préfecture pour les dépliantes, affiches

3.2.1 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

BUDGET en €	2018	2019	2020	2021
JEUNES	31 077	32 037	16 582	20 940
2-ROUES MOTORISES	23 963	19 446	15 362	14 418
SENIORS ET USAGERS VULNÉRABLES	6 107	9 954	10 467	5 328
VITESSE	1 361	29 999	3 000	
ALCOOL	18 860	21 971	16 595	16 539
PROGRAMME AGIR	3 301	2 358	2 298	/
FRAIS DE DÉPLACEMENT IDSR	2 821	5 548	1 994	888
ENTREPRISES & ADM	7 210	9 670	5 280	7 272
CENTRE DE RESSOURCES	20 233	12 672	18 581	12 612
COMMUNICATION				43 959
TOTAL en €	114 934	143 656	90 159	121 957

4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Pour la période 2023- 2027, les enjeux nationaux retenus et obligatoires sont :

- **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 motorisés et marche

- **le risque routier professionnel**

Ces enjeux sont appréhendés en distinguant les déplacements en agglomération / hors agglomération et en prenant en compte les populations en sur-risque (jeunes/seniors).

4.2 Les orientations d'actions

4.2.1 Les orientations d'actions pour les deux-roues motorisés

4.2.1.1 Les orientations d'actions de sensibilisation et prévention



Public visé : à destination des conducteurs de 2RM notamment les fortes cylindrées

Orientation d'action : promouvoir l'importance du port des équipements individuels obligatoires notamment l'été (casque, gants) + équipement facultatif (veste renforcée, bottes, pantalon etc.)

Exemple d'action concrète : campagne d'information, contrôle+ information, campagne visuelle et sonore (radio...).

Public visé : auprès des jeunes de 14 à 18 ans

Orientation d'action : améliorer la connaissance, réglementation,

Exemple d'action concrète : intervention dans les établissements scolaires (semi urbain+rural) avec la police de proximité, la gendarmerie.

Public visé : auprès des jeunes de 14 à 20 ans

Orientation d'action : éducation à la sécurité routière : analyse du comportement, arriver à trouver sa place, l'image de soi, relation entre le conducteur et son environnement, illustration des compétences psycho-sociales, quelle image je veux donner de moi et pourquoi ?

Exemple d'action concrète : intervention dans les établissements scolaires avec les référents Sécurité Routière, infirmière scolaire...

Public visé : livreurs à deux-roues motorisés qui travaillent pour les entreprises de livraison ou qui sont auto-entrepreneur « ubérisation »

Orientation d'action : Responsabiliser les entreprises au sujet de la conduite de leurs employés ou représentants

Exemple d'action concrète : Lors des infractions constatées, informer l'entreprise de livraison concernée.

Obliger les entreprises sur le site de livraison à informer les consommateurs du risque routier par rapport aux délais très courts de livraison.

Public visé : livreurs à deux-roues motorisés qui travaillent pour les entreprises de livraison ou qui sont auto-entrepreneur « ubérisation »

Orientation d'action : Responsabiliser les entreprises au sujet de la conduite de leurs employés ou représentants

Exemple d'action concrète : informer sur les droits, devoirs et responsabilités : envoyer un courrier à chaque entreprise de livraison,

limiter le nombre de scooters de livraison par commune.

Lors des infractions constatées, informer l'entreprise de livraison concernée.

Obliger les entreprises sur le site de livraison à informer les consommateurs du risque routier par rapport aux délais très courts de livraison.

Public visé : conducteurs de poids lourds et conducteurs de véhicules utilitaires

Orientation d'action : former sur le tourne à gauche, angles morts et usage des clignotants, circulation interfiles

Exemple d'action concrète : intervention dans les établissements scolaires : lycée automobile, CFA, MFR, entreprises du BTP via la fondation du BTP...

Public visé : les autres usagers de la route non titulaire d'un permis A (moto)

Orientation d'action : Sensibiliser ces usagers sur les particularités de la conduite d'un 2RM, sur les spécificités : freinage, distance de sécurité, réaction des motos

Exemple d'action concrète : formation, information via les auto-écoles

Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : sensibiliser sur les nuisances sonores générées par des conduites dynamiques en milieu urbain/ aggro. Avec une conduite plus adaptée, cela permettrait une meilleure cohabitation des usagers/ riverains.

Exemple d'action concrète : information par les fédérations, associations de motards, intervention auprès des jeunes



Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : amélioration des connaissances de la conduite d'un 2RM

Exemple d'action concrète : 2 journées moto/an (le dimanche) organisées par la DDSP avec différents ateliers atelier maniabilité, freinage, airbag, angles morts et des nouveautés pour étoffer l'offre : secourisme, accidentologie.

Il a été demandé d'augmenter le nombre de formations proposées par les forces de l'ordre

Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : Organiser le remonte-file et autoriser la pratique interfiles notamment sur les voies réservées selon le trafic (voie bus uniquement et voie de covoiturage).

Exemple d'action concrète : demande de la FFMC par un courrier adressé à la métropole de Lyon

Il a été précisé que la charge mentale des conducteurs de bus était déjà énorme par rapport à la présence d'autres usagers sur les voies de bus (vélos, taxis...)

Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : améliorer les connaissances de la conduite d'un 2RM.

Exemple d'action concrète : L'Association pour la formation des motards propose des stages (formation à la trajectoire) pour 395 € pour 2 journées par personne (week end).

Est-ce qu'il y aurait une possibilité de participation financièrement à la prise en charge de ces formations dans le cadre du PDASR ?

Public visé : Tous les usagers de la route

Orientation d'action : partage de la voirie

Exemple d'action concrète : Création d'un jeu plateau à destination de tous les usagers de la route notamment les plus vulnérables sur la notion de partage du domaine public

Ex : impact d'un comportement d'un usager sur les autres usagers.

Le jeu permet de faire prendre conscience de la place de chacun dans le domaine public.

Le jeu serait téléchargeable et utilisable par une association, école, entreprises....

4.2.1.2 Les orientations d'actions de communication



Public visé : les automobilistes

Orientation d'action : rappeler les règles de sécurité : rouler à droite, sur sa voie, ne pas couper les virages hors agglomération

Exemple d'action concrète : campagne de communication : spot tv, radio, visuel, réseaux sociaux...

Public visé : les automobilistes et les 2RM

Orientation d'action : communications sur la circulation interfile

Exemple d'action concrète : campagne de communication : message sur panneau à message variable, site internet des associations d'automobilistes, des 2RM.

Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : communiquer sur la réglementation et les interdictions (ex : interdiction pour les 2RM d'être sur les pistes cyclables, les trottoirs)

Exemple d'action concrète : Affichage dans les abris bus, les panneaux d'affichages municipaux, réseaux sociaux.

Public visé : les jeunes

Orientation d'action : partage de la route

Exemple d'action concrète : clip de campagne envers les jeunes

Public visé : tout public

Orientation d'action : améliorer la connaissance de site existant

Exemple d'action concrète : Communication sur l'existence du site info route qui indique les travaux prévus.

Public visé : tout public

Orientation d'action : création de site de diffusion

Exemple d'action concrète : création d'un réseau social pour la CRS autoroutière qui voudrait avoir une communication propre

4.2.1.3 Les orientations d'actions de contrôle et sanction



Public visé : les usagers des 2RM

Orientation d'action : contrôler et informer

Exemple d'action concrète : création d'actions avec alternative à la sanction avec ateliers de sensibilisation / 2RM/ forces de l'ordre/procureur

Public visé : tous les usagers

Orientation d'action : contrôler et sanctionner

Exemple d'action concrète :

- Lyon/ Métropole : organisation de plus de contrôles sur les voies réservées
- Mettre en place la vidéo verbalisation sur les voies réservées
- Développer la vidéo-verbalisation dans des lieux fréquentés par les piétons
- Verbaliser sans faille sur les stationnements des 2RM sur les trottoirs

D'autres pistes de réflexions sont menées, à la suite des interventions des acteurs, dont

→ des actions au niveau des infrastructures à destination des gestionnaires de voirie : normes des ralentisseurs pas toujours respectées, bornes de séparation trop élevées, poteaux sur les passages piétons mis pour les personnes déficientes sont dangereux pour les motards, existe-t-il une possibilité de les écarter de la chaussée ou d'utiliser des matériaux plus adaptés (plastique/ décision communale), installation des bordures séparatistes sur les voies réservées bus/vélo pour éviter les slaloms mais attention cela peut être dangereux

Le SDMIS a mentionné des problèmes des bordures pour l'accessibilité des bâtiments pour les pompiers.

Il a été noté des dangers pour les 2RM lors de l'étalement des graviers. Un vrai enrobé serait préférable (problème de coût et de préservation de la chaussée...). Au niveau du conseil départemental, il a été précisé que le balayage est contrôlé et fait partie du cahier des charges.

Il a été demandé la multiplication des aires de stationnement pour les 2RM et scooters sur chaussée pour éviter de se garer sur les trottoirs avec stationnement payant ou pas (décision municipale).

→ des actions au niveau national : ajuster les amendes en fonction des revenus pour éviter des inégalités sociales, mettre en place des amendes plus élevées, durcir les peines, changer la loi, mettre en place la confiscation des véhicules pendant une certaine période et supprimer les amendes financières voire le retrait de points pour s'orienter vers une autre culture « sécurité routière »

Il a été précisé que la confiscation existe déjà en matière de grand excès de vitesse mais pas pour le stationnement. Il existe la mise en fourrière, cette dernière est régie par des règles : graduation de la peine selon le type de stationnement gênant ou très gênant.

4.2.2 Les orientations d'actions pour les conduites à risque

4.2.1.1 Les orientations d'actions de prévention et de sensibilisation

Public visé : jeunes

Thématique : alcool/stupéfiants

Orientation d'action : Répondre à la question « plus je bois, moins je risque car je maîtrise »

Exemple d'action concrète : lors des salons, dans les établissements scolaires conversation avec les jeunes sur ce qu'ils consomment (ex : lors des soirées...)

nombre de verres → taux d'alcool, temps d'élimination.

Sensibiliser sur : "je fais la fête mais je prévois comment je rentre".

Public visé : jeunes /auto école - Opération ciblée avec les auto-écoles sur les centres d'examen des permis de conduire.

Thématique : tous les risques

Orientation d'action : sensibiliser aux différents risques

Exemple d'action concrète : Echange direct avec les candidats en examen avec les forces de l'ordre, des services de l'état.

Public visé : piétons, cyclistes, trottinettes

Thématique : respect des priorités

Orientation d'action : sensibilisation au respect des feux rouges

Exemple d'action concrète : installation de capteur de son lors d'un franchissement d'un feu rouge qui déclencherait un son (ex : pneu, cri) puis sensibilisation

Public visé : jeunes

Thématique : alcool/stupéfiants

Orientation d'action : sensibiliser sur le risque de prendre une trottinette ou un vélo en état d'alcoolémie ou sous l'emprise de stupéfiants

Exemple d'action concrète : au sein des établissements scolaires, lors de journée d'animation d'un stand sécurité routière : atelier vélo/trottinettes et valisette alcool

Public visé : jeunes

Thématique : alcool/stupéfiants

Orientation d'action : organiser les retours de soirée

Exemple d'action concrète : travailler avec les organisateurs de soirée pour la mise en place de navette, système de taxis gratuits ou à tarifs très avantageux

Faire connaître les bus « pleine lune » (TCL) : par les différents canaux de communication, sur les campus universitaires.

Public visé : jeunes en milieu urbain

Thématique : alcool/stupéfiants

Orientation d'action : sensibiliser sur le risque de prendre une trottinette ou un vélo en état d'alcoolémie ou sous l'emprise de stupéfiants

Exemple d'action concrète : au sein des établissements scolaires, lors de journée d'animation d'un stand sécurité routière : atelier vélo/trottinettes et valisette alcool

Public visé : jeunes en milieu rural

Thématique : tous les risques et alcool/stupéfiants

Orientation d'action : mobiliser les référents sécurité routière dans les établissements scolaires

Exemple d'action concrète : action à développer en lien avec la voiture pour les jeunes et former les référents sur l'alcoolémie avec des lunettes à mettre à disposition

Public visé : jeunes

Thématique : tous les risques

Orientation d'action : mobiliser les référents sécurité routière dans les établissements scolaires

Exemple d'action concrète : Organiser une réunion des référents SR de l'éducation nationale pour découvrir les outils pédagogiques du bureau de la sécurité routière et pouvoir les utiliser ensuite dans leur classe

Public visé : jeunes - ils peuvent être prescripteurs sur les distracteurs.

Thématique : téléphone

Orientation d'action : débattre en famille sur la problématique du téléphone portable. Il ressort que l'âge du premier smartphone est l'entrée au collège. Le problème est que les jeunes utilisent leur téléphone en se déplaçant sur la voie publique sans connaître les risques .

Exemple d'action concrète : Création d'un parcours, jeu à réaliser avec un téléphone portable pour qu'ils soient sensibilisés et qu'ils puissent sensibiliser les parents.

Public visé : jeunes

Thématique : distracteurs/angles morts

Orientation d'action : sensibilisation sur les dangers liés aux distracteurs (regarder son téléphone, avoir des écouteurs sur la voie publique...)

Exemple d'action concrète : Action « Vis ma vie » en partenariat avec les lycées pour que les jeunes puissent utiliser le simulateur de conduite bus et se mettre au poste de conduite pour se rendre compte des angles morts : On ne voit pas le bus et parfois le bus ne nous voit pas.



Public visé : tout public

Thématique : distracteurs

Orientation d'action : prévention sur les dangers liés aux distracteurs (regarder son téléphone, avoir des écouteurs sur la voie publique...)

Exemple d'action concrète : mettre en place des systèmes d'alerte lumineux, marquage et éclairage au sol si un piéton est sur son téléphone et traverse à un carrefour

Public visé : tout public

Thématique : distracteurs/alcool/stupéfiants

Orientation d'action : prévention sur les dangers liés aux distracteurs (regarder son téléphone, avoir des écouteurs sur la voie publique...)

Exemple d'action concrète : Outil virtuel : casque de réalité virtuelle sur ces thématiques. Mise en situation pour échanges sur les impressions et les pistes de solution.

La prévention routière a des casques de réalité virtuelle avec le distracteur 360 degrés à destination des jeunes, des entreprises à utiliser davantage. Elle souhaite le développer sur d'autres thématiques.

4.2.1.2 Les orientations d'actions de communication sur les conduites à risque

Public visé : tout public

Thématique : distracteurs

Orientation d'action : communication commune sur une thématique

Exemple d'action concrète : Organiser une action de communication avec l'ensemble des partenaires sur la même semaine sur une même thématique (Sytral mobilités, préfecture métropole, mairie, associations...) avec l'ensemble des réseaux de communication propre à chacun.

Public visé : tout public

Thématique : toutes les conduites à risques

Orientation d'action : promouvoir la sécurité routière

Exemple d'action concrète : Organiser un événement sur une place publique pour toucher le grand public avec un village sécurité routière (pompiers avec désincarcération, associations, préfecture, métropole...)



Public visé : les jeunes

Thématique : toutes les conduites à risques

Orientation d'action : communiquer à destination des jeunes

Exemple d'action concrète : création de support de communication pour les jeunes notamment via les réseaux sociaux : témoignage de victimes, force de l'ordre, influenceurs, vidéos positives qui peuvent parler différemment aux jeunes etc....

Public visé : tout public

Thématique : les médicaments

Orientation d'action : communiquer sur l'influence des médicaments/conduite

Exemple d'action concrète : création de support de communication sur l'influence de certains médicaments par rapport à la conduite mais également sur les poly-consommations.

Public visé : les usagers des véhicules motorisés

Thématique : vitesse

Orientation d'action : informer le grand public

Exemple d'action concrète : Faire une communication renforcée sur le choix du critère de zones accidentogènes pour expliquer les futures installations des radars au sein de la métropole et notamment en zone 30.

Public visé : tout public

Thématique : tous les risques

Orientation d'action : informer le grand public

Exemple d'action concrète : Communiquer sur les sanctions pénales prononcées par l'autorité judiciaire

4.2.1.3 Les orientations d'actions de contrôle et sanctions sur les conduites à risque



Public visé : tout public

Thématique : distracteurs

Orientation d'action : travailler sur l'effet cumulatif des infractions dont rétention, suspension et annulation des permis

Exemple d'action concrète : Organiser des contrôles sur les téléphones avec d'autres infractions et communication sur ces sanctions

Public visé : tout public

Thématique : vitesse et non respect des priorités

Orientation d'action : Alternative à la sanction en assistant à une sensibilisation sur les conduites à risque.

Exemple d'action concrète : Organiser une action de contrôle avec alternative à la sanction avec accord du parquet . Participation des forces de l'ordre de la préfecture, d'associations diverses. Communication auprès de la presse. Le lieu doit être sécurisé avec des témoignages des victimes de la route.

Public visé : tout public

Thématique : vitesse et non respect des priorités

Orientation d'action : Alternative à la sanction en assistant à une sensibilisation sur les conduites à risque.

Exemple d'action concrète : Organiser une action de contrôle avec alternative à la sanction avec accord du parquet et la participation des forces de l'ordre de la préfecture, d'associations diverses. Communication auprès de la presse. Le lieu doit être sécurisé avec des témoignages des victimes de la route.

Public visé : tout public

Thématique : vitesse et non respect des priorités

Orientation d'action : déploiement de radars au niveau des communes (loi 3DS) : Il manque des décrets d'application

Il existe également un projet de sécurisation de radars sur le territoire de la métropole : en attente de retour de la DCA

Exemple d'action concrète : réunir les différents acteurs pour prévoir les lieux d'implantation, analyse conjointe et communiquer sur l'intérêt de ce dispositif

Public visé : tout public

Thématique : alcoolémie et stupéfiants, vitesse

Orientation d'action : renforcer les contrôles de manière adaptée

Exemple d'action concrète : contrôle adapté (heures, lieu à bien cibler)

ex contrôle de vitesse le soir après 21h en agglomération et sur les grands axes urbains notamment les lignes droites (Tolstoï, Zola...) et visibilité de la police également de la police à pied

Public visé : cyclistes et trottinettes

Thématique : port des oreillettes et casques audio

Orientation d'action : utilisation des brigades cyclistes pour sanctionner le port des oreillettes, casque audio pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes

Exemple d'action concrète : contrôle adapté sur les axes passant pour les vélos trottinettes

Suite au groupe de travail sur les conduites à risques, pour la sécurité des usagers de la route, et même si cela ne rentre pas dans le cadre du DGO, il est également ressorti :

Au niveau national pour le téléphone : Changement de la législation en mettant des brouilleurs sur les téléphones lorsque l'on conduit un véhicule motorisé en ayant la possibilité d'émettre uniquement des appels d'urgence.

Au niveau national pour tous les risques : augmenter substantiellement le prix des amendes.

4.2.2 Les orientations d'actions pour les mobilités douces

4.2.2.1 Les orientations d'actions de prévention et de sensibilisation

En complément d'actions nouvelles, il faudrait augmenter le nombre d'actions qui existent déjà (Ex : Vu et Être vu)

Public visé : tout public

Thématique : voies réservées

Orientation d'action : Mener des actions de sensibilisation pour le respect des voies réservées notamment pour que les secours puissent intervenir rapidement et en sécurité sur les lieux de leur intervention

Exemple d'action concrète : rappel des règles lors des interventions auprès des jeunes, en entreprise



Public visé : jeunes (les sixième en collèges, lycées)

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : Mener des actions de sensibilisation auprès des jeunes notamment sur certains territoires qui sont « en zone blanche » par rapport aux actions de sécurité routière notamment à destination des collégiens et lycéens

Exemple d'action concrète : journée avec atelier pédagogique, ludique, bus/tramway, pc tramway, jeu des erreurs, idées reçues, atelier angles morts.

Journée de sensibilisation auprès des enfants/collégiens sur les bonnes conduites piétonnes

Animation/action auprès des jeunes dans des parcs (Tête d'Or, Gerland, Blandau) ou sur les berges.

Public visé : élus

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : Mener des actions de sécurité routière

Exemple d'action concrète : conférence des maires pour qu'ils puissent mettre en place des journées de sensibilisation

Public visé : les utilisateurs de vélos et trottinettes

Orientation d'action : informer le grand public

Exemple d'action concrète :

- Pour les utilisateurs du matériel loué. Rappel de l'essentiel, quiz via l'application lors de la location du vélo/EDPM avant de pouvoir la déverrouiller.

- Pour les EDPM : Simulation avec mise en situation, réalité virtuelle, circuit pratique avec situation de chute sur tapis.



Public visé : tout public

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : sensibiliser le public à la sécurité routière

Exemple d'action concrète :

- organiser un village sécurité routière sur une place publique (Bellecour...) avec différents partenaires (assureur, association, institution, collectivité..)
- Mettre en place des actions Vis ma vie
- Etre présent dans les salons et animer un stand
- Mener des actions alternatives à la sanction pour tous les publics avec un temps de sensibilisation

Public visé : enfants (école primaire)

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : sensibiliser les enfants à la sécurité routière

Exemple d'action concrète :

- **Piétons** : actions d'information en présentiel à la « sortie de l'école » par les policiers municipaux
- Multiplication des actions bénévoles SR/PM cyclistes pour faire des animations dans les écoles sur les bases d'intervention des PM (APER)
- **Vélos** : action de prévention pour les écoles primaires sur l'accompagnement du savoir rouler à vélo avec l'intervention systématique d'éducateurs vélos dans les écoles pour validation du savoir rouler à vélo. Mise à disposition de flottes de véhicules entretenus. Implication des municipalités pour adapter l'action aux territoires

Public visé : tout public

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : informer le grand public, les collectivités

Exemple d'action concrète :

- Continuer le partenariat engagé par la préfecture et le DDT avec la Métropole de Lyon par rapport à sa démarche « Vision zéro tué, zéro blessé grave » sur le territoire métropolitain. La préfecture et la DDT ont participé aux premiers ateliers.
- Produire de la connaissance sur l'accidentalité des modes doux en prenant en compte toutes les bases de données à disposition (Traxy, sdmis, registre du Rhône... et la diffuser.
- Mettre en place des journées de sensibilisation, formation des forces de l'ordre (PM)

4.2.2.2 Les orientations d'actions de communication sur les mobilités douces

Public visé : tout public

Thématique : EDPM

Orientation d'action : informer le public

Exemple d'action concrète :

- campagne d'information à destination de tous les publics sur ces nouvelles pratiques via les assureurs
- communication à destination des étudiants notamment l'interdiction d'être à deux sur les EDPM
- Communiquer sur les équipements EDPM / vélos/joggeurs : promouvoir les équipements rétro-réfléchissants avec lumière intégrée, spot montrant le manque de perception des vélos non équipés de système d'éclairage par les autres usagers (voiture, 2RM, piétons)
- Rappel que les EDPM hors agglomération sont interdits
- Communication différente par rapport à la typologie de la population (jeunes..) et utiliser les nouveaux canaux de communication



Public visé : jeunes , éducation nationale

Thématique : vélos, trottinettes, piétons

Orientation d'action : Les règles sont connues mais on ne les respecte pas, prise du risque pour enfreindre les règles. Faire passer un message

Exemple d'action concrète :

- Parler avec les jeunes sur ce qui les amène à enfreindre la loi, prise de conscience des risques
- Concours au niveau des collèges sur un film choc sur la sécurité routière (type tik tok)
- Montrer des vidéos choc (ex : Suisse)

Public visé : tout public

Thématique : piétons

Orientation d'action : Communication sur le rappel des règles sur les autoroutes

Exemple d'action concrète : Distribution de flyers aux péages sur les bons comportements à avoir lorsqu'il y a des piétons, les véhicules en panne sur l'autoroute en plus des messages sur PMV ou radio autoroute



Public visé : les vendeurs de vélos

Thématique : vélos

Orientation d'action : informer, sensibiliser

Exemple d'action concrète : Distribution de flyers dans les magasins de vélos

Public visé : tout public, jeunes, enfants

Thématique : vélos

Orientation d'action : Communication positive et moins institutionnelle

Exemple d'action concrète :

- faire une communication sur les bienfaits des bons comportements en fonction des modes de déplacement. Inciter et non sanctionner pour pouvoir faire évoluer les pratiques, donner envie de..., comparer le temps de déplacement selon les modes de déplacement
- action de communication positive sur les réseaux sociaux du type « Bruxelles mobilité » à destination des enfants et adolescents.
- faire une communication pluri-partenaire : qui fait quoi ? Et coordonner les actions.

4.2.2.3 Les orientations d'actions de contrôle et sanctions sur les mobilités douces



Public visé : les cyclistes/ EDPM

Thématique : vélos et trottinettes

Orientation d'action : renforcer les contrôles sur les casques audio, les écouteurs, passage de feux rouges, non respect du stop, équipement du vélo/trottinettes notamment les dispositifs pour être visibles.

Exemple d'action concrète : opérations de prévention puis de verbalisation ciblées et régulières sur les axes fréquentés par les cyclistes

Public visé : les conducteurs d'EDPM

Thématique : trottinettes

Orientation d'action : renforcer les contrôles sur l'interdiction de circuler sur les trottoirs, d'être à deux sur une trottinette.

Exemple d'action concrète : opérations de contrôle sur les axes fréquentés par les EDPM

Public visé : livreurs

Thématique : trottinettes et vélos

Orientation d'action : téléphone, oreillettes, trottoirs

Exemple d'action concrète : opérations de contrôle sur les axes fréquentés par les livreurs en vélos en EDPM

D'autres pistes de réflexions sont menées, à la suite des interventions des acteurs, dont

- le port du casque obligatoire pour les cyclistes et conducteurs de trottinette
- continuer à développer le recul du stationnement à 5 mètres des passages piétons pour améliorer la visibilité des piétons
- Pour les conducteurs, remplacement du système d'amende (ex : stationnement sur passage piéton) par une immobilisation du véhicule. Pour les infractions les plus graves, destruction du véhicule
- EDPM : pour les utilisateurs du matériel loué, amende en cas de stationnement hors zone. Ex : prélèvement automatique d'un forfait
- Vélos/EDPM/Piétons : réserver les trottoirs uniquement aux piétons.

4.2.3 Les orientations d'actions pour le risque routier professionnel

4.2.3.1 Les orientations d'actions de prévention et de sensibilisation



Public visé : les employeurs/chefs d'entreprises

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : Sensibiliser les employeurs/chefs d'entreprises sur leurs responsabilités en cas d'accident de la route, les actions obligatoires de la part de l'employeur, en quoi l'employeur est responsable

Exemple d'action concrète : réunir par exemple les chambres consulaires, syndicat professionnel CPME, intervention d'un avocat, conférence sur le risque routier pro, inventer un jeu Cluedo / jeu de l'oie sur les responsabilités, les types d'infraction

Public visé : les représentants d'entreprises et de transport

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : sensibilisation au respect du code de la route

Exemple d'action concrète : Jeux dédiés sur les règles du code de la route en ville quelque soit le mode de transport

Public visé : Pour les entreprises et les associations

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : notion de partage du domaine public, animation en inter-entreprises avec des échanges, de la sensibilisation sur les risques, notion d'angles morts, impact pour l'autre

Exemple d'action concrète : Rencontre inter-entreprises sur un site mis à disposition par l'une d'entre elles.

Public visé : Toutes les entreprises dans les zones artisanales

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : mise à disposition d'outils d'échange, d'atelier

Exemple d'action concrète : Aménager un fourgon « risque routier » pour aller à la rencontre des entreprises sur leur zone d'activité afin que chaque structure puisse bénéficier d'action de sensibilisation. Information à diffuser en amont de l'action, définir un lieu. Il s'agit de mutualiser et de faire du « push » plutôt que du « pull » car c'est un point d'échec pour sensibiliser ces entreprises sur le risque routier professionnel (pb de temps et budget).

Public visé : Transporteurs routiers/ chauffeurs livreurs/ les entreprises, lycée professionnel, école de formation des chauffeurs

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : sensibiliser sur l'accidentologie, les facteurs d'accidents, les risques routiers

Exemple d'action concrète : ateliers de prévention, atelier alcool, formation, sensibilisation.

Public visé : Pour tous les auto-entrepreneurs (BTP , livreurs...)

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : sensibiliser sur les risques routiers

Exemple d'action concrète : sur internet rendre obligatoire un module e-learning sur le risque routier lors de l'immatriculation en tant qu'auto entrepreneur.

Public visé : Utilisateurs des modes doux

Thématique : déplacement domicile/ travail

Orientation d'action : prévention

Exemple d'action concrète : prévention sur les équipements (éclairage, gilets rétro-réfléchissants) via un outil pédagogique montrant la visibilité à 50, 100, 150 mètres...



Public visé : tout public, conducteurs de véhicules professionnels

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : prévention

Exemple d'action concrète : Participer à des salons, faire des actions dans les centres de formation des permis poids lourds (auto-école/Poids lourds).

Public visé : les usagers vulnérables

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : prévention

Exemple d'action concrète : faire des ateliers « vis ma vie » pour faire prendre conscience de ce que ressent l'autre usager. Usagers piétons/vélos/trottinettes- Se mettre à la place d'un chauffeur de poids lourd, de bus etc..

Public visé : les salariés

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : prévention

Exemple d'action concrète : Pour les déplacements dans le cadre de l'activité professionnelle : inciter au co-voiturage ou choix des modes alternatifs à la voiture : véhicule en pool, mise à disposition de vélos, trottinettes, incitation à prendre les transports en commun... application avec l'information sur les temps de trajet selon la distance et le mode de déplacement choisi.

Public visé : les automobilistes, les poids lourds

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : protéger les 2RM

Exemple d'action concrète : lors des actions sur le risque routier, rappeler la notion de responsabilité engagée d'un tiers lors d'un accident de 2RM

Public visé : les salariés/ les employeurs

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : Adapter le matériel utilisé au quotidien au travail pour diminuer le risque routier

Exemple d'action concrète : mise à disposition des plannings des collaborateurs qui sont sur la route, meilleur ergonomie du matériel pour être moins fatigué, application « temps de trajet », « mode conduite »...

4.2.3.2 Les orientations d'actions de communication sur le risque routier professionnel

Public visé : Utilisateurs des modes doux

Thématique : déplacement domicile/ travail

Orientation d'action : communication sur les équipements obligatoires et recommandés

Exemple d'action concrète : affiche au sein de l'entreprise par exemple sur la recommandation du port du casque

Public visé : Les ambulanciers

Thématique : trajet mission

Orientation d'action : formation

Exemple d'action concrète : accompagner les agréments avec une formation spécifique en présentiel ou flyer, visio avant d'avoir l'agrément : ex : expliquer les différents types de véhicules prioritaire et leur spécificité, l'usage des voies réservées, l'usage du gyrophare deux tons, trois tons, les droits et devoirs...Agrément délivré par la préfecture/l'ARS. Avoir un meilleur contrôle des dossiers (via l'accès au SNPC).



Public visé : Les conducteurs de gros véhicules

Thématique : trajet mission

Orientation d'action : communication

Exemple d'action concrète : Communication sur les angles morts, sur le fait qu'ils ont tendance à serrer à droite et à empiéter sur les bandes cyclables, tendance à couper la route. Mettre en place des conseils du mois.

Public visé : Tous les publics

Thématique : trajet domicile/travail

Orientation d'action : communication sur la circulation inter file.

Exemple d'action concrète : spots télévisés, affichage, intégrer les consignes dans les auto-écoles. Ex : regarder votre rétroviseur avant de changer de file au lieu de regarder votre portable.

Public visé : Les livreurs qui utilisent des petits utilitaires (messengerie, distribution des achats sur internet..).

Thématique : trajet professionnel

Orientation d'action : communication et information

Exemple d'action concrète : conseils sur le stationnement « arrêt minute » en évitant par exemple de masquer la visibilité des piétons ou la mise en danger des cyclistes (se garer en aval du passage piéton, stationnement par rapport au vélo...) : information en entreprises, affichage avec schéma et photo de situation. sensibiliser sur le rapport charge de travail/ temps de travail : par le biais des assurances.

Public visé : toutes les entreprises du Rhône via les chambres consulaires

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : Sensibilisation à la réalisation d'un diagnostic sur les risques routiers professionnels

Exemple d'action concrète : Rédaction d'un flyer sur l'utilité de ce type de plan de prévention en spécifiant pourquoi en particulier dans le Rhône (chiffres sur l'accidentalité dans le Rhône)

4.2.3.1. Les orientations d'actions de contrôle et sanction pour le risque routier professionnel



Public visé : tout public

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : alternative à la sanction, récompenser les bons comportements

Exemple d'action concrète : mesure alternative à la sanction avec un atelier téléphone (parquet à impliquer).

Mettre en place dans les entreprises une prime pour les bons conducteurs.

Public visé : les professions réglementées (ambulances, vtc, auto école, taxis)

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : contrôle

Exemple d'action concrète : augmenter les contrôles notamment les stupéfiants.

contrôles sur les véhicules qui ont un sentiment de «droit de passage » (ambulances) : couloir de bus, passage au feu rouge , passage de carrefour sans ralentir...et contrôle statique.

Public visé : Entreprise de logistique, transport public, transport de personnes, les sociétés de livraisons

Thématique : risque routier professionnel

Orientation d'action : contrôle

Exemple d'action concrète : mise en place de chronotachygraphe, enregistrement de certaines données dans les véhicules...temps de trajet, fatigue.

contrôle/ sanction pour les moins de 3,5 tonnes (vitesse, téléphone, état du véhicule...).

Public visé : les collectivités

Thématique : risque routier

Orientation d'action : contrôle/sanction

Exemple d'action concrète : développer la vidéo verbalisation

5 Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1 Suivi de l'accidentalité départementale

Le suivi de l'accidentalité s'appuie sur la fiabilité de la base TRAXY dans laquelle sont saisies par les forces de l'ordre les fiches BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels).

Les forces de l'ordre doivent veiller à l'exhaustivité et la qualité de saisie de ces fiches BAAC.

Il faudra notamment prêter une attention particulière à l'exhaustivité des données correspondant aux accidents deux-roues motorisés et modes doux sans tiers, qui ne se retrouvent pas toujours dans la base de données, alors qu'ils constituent un enjeu majeur en termes de sécurité routière.

Le suivi de l'accidentalité dans le département du Rhône, pour chacun des quatre enjeux prioritaires définis dans le DGO, se fera au moyen des principaux indicateurs suivants :

- suivi du nombre d'accidents ;
- suivi du nombre de tués ;
- suivi du nombre de blessés ;
- suivi de l'accidentologie par type d'usagers ;
- suivi de l'accidentologie par type de conflit (qui tue + blesse qui) ;
- suivi de l'accidentalité en agglomération/hors agglomération.

5.2 Suivi des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) : Il est élaboré annuellement par le bureau de la sécurité routière du Rhône.

Il recense les actions concrètes réalisées par le bureau et celles à venir et résultant des orientations d'actions définies dans le D.G.O.

Il a un caractère obligatoire et est transmis à la délégation à la sécurité routière pour qu'elle connaisse les actions.

Le dégel des 10% du BOP 207-2 est conditionné, entre autres, par la réception par la DSR de ce document.

Le PDASR recense les actions en régie (actions organisées par la coordination du département, description objectif, nombre de personnes sensibilisées estimé...), les actions subventionnées que la coordination ait été présente physiquement ou pas et la communication : activité sur les réseaux sociaux, articles de presse.

Le plan départemental de contrôles routiers (PDCR) :

Le plan départemental de contrôles routiers fait partie intégrante du Document Général d'Orientations.

Les contrôles prévus dans le PDCR s'ajoutent à ceux réalisés habituellement par les forces de l'ordre et aux contrôles automatisés.

Dans ce cadre, chaque service (Direction départementale de la sécurité publique, Groupement de Gendarmerie départemental, Direction zonale des CRS) organise son plan de contrôles en tenant compte des spécificités de son secteur de surveillance, des causes principales relevées dans les accidents corporels et mortels, des quatre enjeux du DGO.

Chaque mois, en liaison avec le bureau de la sécurité routière de la Préfecture, des dates et secteurs sont retenus en fonction des moyens humains et matériels.

Chaque mois, un bilan des contrôles effectués et des infractions relevées est présenté lors de la réunion mensuelle de sécurité routière.

GLOSSAIRE

- **AM** : autorisation de conduire un cyclomoteur <50 cm³ (ex brevet de la sécurité routière)
- **2RM** : Deux-roues motorisés
- **DDSP** : direction départementale de sécurité publique
- **DGO** : Document général d'orientations
- **EDPM** : Engins déplacement personnel motorisés
- **IDS** : Intervenant départemental de sécurité routière
- **ILSR** : Indicateurs Locaux de Sécurité Routière
- **ONISR** : Observatoire national interministériel de sécurité routière
- **PDASR** : Plan départemental d'actions sécurité routière
- **PDCR** : Plan départemental de contrôles routiers
- **PL** : Poids lourd
- **SDMIS** : services départementaux et métropolitains d'incendie et de secours
- **VL** : Véhicule léger
- **VUL** : Véhicule utilitaire léger