

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2009 - 2012

SOMMAIRE

1 Lancement du DGO

1.1 Réunion de lancement du DGO

1.2 Composition du comité de pilotage du DGO

2 Caractérisation des enjeux

2.1 Période de référence

2.2 Etude des enjeux

2.2.1 L'alcool

2.2.2 La vitesse

2.2.3 Les jeunes

2.2.4 Les deux-roues motorisés

2.2.5 Les obstacles fixes

2.2.6 Les séniors

2.2.7 Les agglomérations de moins de 5 000 habitants

2.2.8 Hiérarchisation des enjeux

3 Validation des enjeux

3.1 Réunion du comité de pilotage du DGO

3.2 Enjeux retenus

3.3 Composition des groupes de travail

4 Compréhension des enjeux

4.1 Les jeunes

4.2 L'alcool

4.3 Les deux-roues motorisés

4.4 La vitesse

4.5 Les obstacles fixes

4.6 Les séniors

5 Définition des orientations d'actions

5.1 Les jeunes

5.2 L'alcool

5.3 Les deux-roues motorisés

5.4 La vitesse

5.5 Les obstacles fixes

6 Validation des orientations d'actions

6.1 Réunion du comité de pilotage du DGO

6.2 Nouvel enjeu

6.3 Observations sur les orientations d'actions proposées

6.4 Orientations d'actions retenues

7 Objectifs du DGO

7.1 Objectifs globaux

7.2 Objectifs concernant les jeunes de 15 à 24 ans

7.3 Objectifs concernant l'alcool

7.4 Objectifs concernant les deux-roues motorisés

7.5 Objectifs concernant la vitesse

7.6 Objectifs concernant les obstacles fixes

7.7 Objectifs concernant les séniors de plus de 65 ans

8 Application et suivi du DGO

8.1 Mise en œuvre du DGO

8.2 Suivi du DGO

9 Annexes

9.1 Statistiques globales

9.2 Statistiques "alcool"

9.3 Statistiques "vitesse"

9.4 Statistiques "jeunes"

9.5 Statistiques "deux-roues motorisés"

9.6 Statistiques "obstacles fixes"

9.7 Statistiques "séniors"

9.8 Statistiques "agglomérations de moins de 5 000 habitants"

9.9 Document de synthèse

1 Lancement du DGO

1.1 Réunion de lancement du DGO

Le calendrier prévisionnel pour la réalisation du DGO a été présenté au comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat / Conseil général du 27 juin 2008 :

- **Lancement et mobilisation des acteurs** : sept. 2008
- **Caractérisation des enjeux** : juin à sept. 2008
- **Choix définitif des enjeux** : sept. - octobre 2008
- **Approfondissement des enjeux et orientations des actions** : oct. - nov. 2008
- **Rédaction et publication du DGO** : déc 2008

1.2 Composition du comité de pilotage du DGO

Le comité de pilotage pour le suivi de l'élaboration du DGO comprend :

- **le comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat / Conseil général** (Préfecture, Conseil général, DDE, DDJS, DDSP, Gendarmerie, Inspection académique)
- **les assureurs sociaux du risque professionnel** (CRAM, MSA, CNRACL)
- **le procureur de la république**

2 Caractérisation des enjeux

2.1 Période de référence

La période de référence retenue pour l'étude des enjeux est **2002–2006**.

Toutefois, les chiffres 2007 et 2008 connus sont pris en compte pour la hiérarchisation des enjeux.

2.2 Etude des enjeux

2.2.1 L'alcool

Les contrôles d'alcoolémie préventifs réalisés en **2006** au niveau national font apparaître que **moins de 3% des conducteurs** conduisent avec une alcoolémie positive (supérieure à 0,5 g d'alcool par litre de sang).

Or, un taux d'alcoolémie positif est relevé dans **11% des accidents corporels** et **29% des tués** en **2006** au niveau **national**.

L'alcool est devenu la **première cause d'accidents mortels** sur la route.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Dans **l'Ain**, un taux d'alcoolémie positif est relevé sur la période **2002-2006** dans **440 accidents corporels** (**14%** des accidents corporels) ayant fait :

- **102 tués** (27% des tués)
- **270 blessés hospitalisés** (16% des blessés hospitalisés)
- **356 blessés non hospitalisés** (12% des blessés non hospitalisés)

2.2.2 La vitesse

La vitesse est la **deuxième cause d'accidents mortels** sur la route.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Ce risque ne peut être calculé à partir des statistiques d'accidents, mais de nombreuses études ont montré qu'il existe une relation entre les vitesses pratiquées et le risque d'accidents.

Dans l'Ain, les vitesses pratiquées sont relevées de 2 façons :

- Par 3 stations de comptage situées sur le réseau départemental
- Par les contrôles de vitesse (radars fixes et mobiles)

Constats :

- La vitesse dépassée par 15% des usagers (V85) est en moyenne de **94 km/h** de **2005 à 2008** sur les 3 stations de comptage départementales, situées sur des sections limitées à 90 km/h
- **498 445 excès de vitesse** ont été relevés par les radars fixes et mobiles entre le **30/10/04 et le 22/09/08**, dont **746 grands excès de vitesse** (plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée)

2.2.3 Les jeunes

Les jeunes de 15 à 24 ans, qui représentent **13% de la population**, sont impliqués dans **20% des accidents corporels** et représentent **27% des tués** en **2006** au niveau national.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Dans l'Ain, les jeunes de 15 à 24 ans, qui représentent **12% de la population** en **2006**, sont impliqués sur la période **2002-2006** dans **1 558 accidents corporels** (48% des accidents corporels) ayant fait :

- **180 tués** (47% des tués), dont **111 jeunes de 15 à 24 ans** (29% des tués)
- **841 blessés hospitalisés** (51% des blessés hospitalisés), dont **565 jeunes de 15 à 24 ans** (34% des blessés hospitalisés)
- **1 655 blessés non hospitalisés** (55% des blessés non hospitalisés), dont **1 021 jeunes de 15 à 24 ans** (34% des blessés non hospitalisés)

2.2.4 Les deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont impliqués dans **39% des accidents corporels** et représentent **23% des tués** en **2006** au niveau **national**.

C'est l'un des quatre enjeux retenus au niveau national.

Dans l'**Ain**, les deux-roues motorisés sont impliqués sur la période **2002-2006** dans **872 accidents corporels** (**27%** des accidents corporels) ayant fait :

- **85 tués** (**22%** des tués), dont **78 usagers de deux-roues motorisés** (**21%** des tués)
- **454 blessés hospitalisés** (**27%** des blessés hospitalisés), dont **431 usagers de deux-roues motorisés** (**26%** des blessés hospitalisés)
- **565 blessés non hospitalisés** (**19%** des blessés non hospitalisés), dont **460 usagers de deux-roues motorisés** (**15%** des blessés non hospitalisés)

2.2.5 Les obstacles fixes

Les obstacles fixes sont impliqués dans **37% des tués** en **2006** au niveau **national**.

Dans l'**Ain**, les obstacles fixes sont impliqués sur la période **2002-2006** dans **975 accidents corporels** (**30%** des accidents corporels) ayant fait :

- **164 tués** (**43%** des tués)
- **537 blessés hospitalisés** (**23%** des blessés hospitalisés)
- **821 blessés non hospitalisés** (**27%** des blessés non hospitalisés)

2.2.6 Les séniors

Les séniors de plus de 65 ans, qui représentent **16% de la population**, représentent **19% des tués** en **2006** au niveau **national**.

Dans l'**Ain**, les séniors de plus de 65 ans, qui représentent **14% de la population en 2006**, sont impliqués sur la période **2002-2006** dans **556 accidents corporels** (**17%** des accidents corporels) ayant fait :

- **86 tués** (**23%** des tués), dont **68 séniors de plus de 65 ans** (**18%** des tués)
- **282 blessés hospitalisés** (**17%** des blessés hospitalisés), dont **168 séniors de plus de 65 ans** (**10%** des blessés hospitalisés)
- **586 blessés non hospitalisés** (**19%** des blessés non hospitalisés), dont **268 séniors de plus de 65 ans** (**9%** des blessés non hospitalisés)

2.2.7 Les agglomérations de moins de 5 000 habitants

Les agglomérations de moins de 5 000 habitants sont concernées par **7% des accidents corporels** et **9% des tués** en **2006** au niveau **national**.

Dans **l'Ain**, les agglomérations de moins de 5 000 habitants sont concernées sur la période **2002-2006** par **623 accidents corporels** (**19%** des accidents corporels) ayant fait :

- **55 tués** (**15%** des tués)
- **327 blessés hospitalisés** (**20%** des blessés hospitalisés)
- **454 blessés non hospitalisés** (**15%** des blessés non hospitalisés)

Ces chiffres sont très supérieurs à la moyenne nationale, mais le département de l'Ain est un département rural, qui compte plus de **95%** de communes de **moins de 5 000 habitants**.

2.2.8 Hiérarchisation des enjeux

En dehors de la vitesse, pour laquelle nous ne disposons pas de statistiques d'accidents, l'analyse comparative des différents enjeux donne les résultats suivants :

Sur le nombre d'accidents corporels :

THEMES	FRANCE	AIN		TENDANCE	ENJEUX
	2006	2002-2006	2007		
Jeunes (15 – 24 ans)	20%	48%	53%	+	++++
2 roues motorisés	39%	27%	31%	+	+++
Alcool	11%	14%	13%	=	+
Obstacles fixes		30%	25%	-	++
Séniors		17%	19%	=	+
Agglos -5000 h	7%	19%	17%	=	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, qui sont impliqués dans **48%** des accidents corporels, soit plus de 2 fois la proportion au niveau nationale (20%), et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**53% en 2007**)
- **les deux-roues motorisés**, qui sont impliqués dans **27%** des accidents corporels et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**31% en 2007**)
- **les obstacles fixes**, qui sont impliqués dans **30%** des accidents corporels, mais dont la proportion a plutôt tendance à baisser (25% en 2007)

Sur le nombre de tués :

THEMES	FRANCE	AIN			TENDANCE	ENJEUX
	2006	2002-2006	2007	2008		
Jeunes (15 – 24 ans)	27%	29%	20%	37%	+	++++
2 roues motorisés	23%	21%	16%	27%	+	++
Alcool	29%	27%	37%		+	+++
Obstacles fixes	37%	43%	37%		-	++
Séniors	19%	18%	22%	20%	=	++
Agglos -5000 h	9%	15%	8%	14%	+	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, qui sont impliqués dans des accidents ayant fait **47%** des tués et représentent **29%** des tués, soit plus qu'au niveau national (27%) et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**37% en 2008** contre 20% en 2007)
- **l'alcool**, qui concerne **27%** des tués et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**37% en 2007**)
- **les obstacles fixes**, qui concernent **43%** des tués, soit plus qu'au niveau national (37%), mais dont la proportion a plutôt tendance à baisser (37% en 2007)
- **les deux-roues motorisés**, qui représentent **21%** des tués et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**27% en 2008** contre 16% en 2007)
- **les séniors**, qui représentent **18%** des tués, et dont la proportion a tendance à rester constante (**22% en 2007 et 20% en 2008**)

Sur le nombre de blessés hospitalisés :

THEMES	FRANCE	AIN		TENDANCE	ENJEUX
	2006	2002-2006	2007		
Jeunes (15 – 24 ans)	31%	34%	33%	=	+++
2 roues motorisés	32%	26%	29%	+	++
Alcool	15%	16%			+
Obstacles fixes	23%	32%	25%	-	++
Séniors	11%	10%	12%	=	+
Agglos -5000 h	12%	20%	19%	=	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, qui sont impliqués dans des accidents ayant fait **51%** des blessés hospitalisés et représentent **34%** des blessés hospitalisés, soit plus qu'au niveau national (31%)
- **les deux-roues motorisés**, qui représentent **26%** des blessés hospitalisés et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**29% en 2007**)
- **les obstacles fixes**, qui concernent **32%** des blessés hospitalisés, mais dont la proportion a plutôt tendance à baisser (25% en 2007)

Sur le nombre de blessés non hospitalisés :

THEMES	FRANCE	AIN		TENDANCE	ENJEUX
	2006	2002-2006	2007		
Jeunes (15 – 24 ans)	30%	34%	37%	+	+++
2 roues motorisés	30%	15%	19%	+	+
Alcool	9%	12%			+
Obstacles fixes	15%	27%	26%	=	++
Séniors	6%	9%	6%	-	+
Agglos -5000 h	4%	15%	16%	=	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, qui sont impliqués dans des accidents ayant fait **55%** des blessés non hospitalisés et représentent **34%** des blessés non hospitalisés, soit plus qu'au niveau national (30%) et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**37% en 2007**)
- **les obstacles fixes**, qui concernent **27%** des blessés non hospitalisés

Sur le nombre d'accidents mortels :

THEMES	FRANCE	AIN		TENDANCE	ENJEUX	
	2006	2002-2006	2007			2008
Jeunes (15 – 24 ans)		44%	21%	36%	+	+++
2 roues motorisés	26%	24%	19%	30%	+	++
Alcool	28%	26%	36%		+	++
Obstacles fixes		43%				++
Séniors		22%	23%	21%	=	++
Agglos -5000 h		16%	8%	15%	+	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, qui sont impliqués dans **44%** des accidents mortels et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (36% en 2008 contre 21% en 2007)
- **les obstacles fixes**, qui concernent **43%** des accidents mortels
- **l'alcool**, qui est relevé dans **26%** des accidents mortels et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**36% en 2007**)
- **les deux-roues motorisés**, qui sont impliqués dans **24%** des accidents mortels et dont la proportion a plutôt tendance à augmenter (**30% en 2008** contre 19% en 2007)
- **les séniors**, qui sont impliqués dans **22%** des accidents mortels

Sur la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) :

THEMES	FRANCE	AIN		TENDANCE	ENJEUX
	2006	2002-2006	2007		
Jeunes (15 – 24 ans)	8,0	7,1	3,8	-	+
2 roues motorisés	3,7	8,9	5,2	-	+
Alcool	14,7	23,2	28,8	+	++++
Obstacles fixes		16,8	14,5	-	+++
Séniors		12,2	12,0	=	++
Agglos -5000 h	7,5	8,8	4,8	-	+

Les principaux enjeux dans le département sont :

- **l'alcool**, dont l'indice de gravité est supérieur à **23**, soit beaucoup plus que la moyenne nationale (14,7) et qui a plutôt tendance à augmenter (**28,8 en 2007**)
- **les obstacles fixes**, dont l'indice de gravité est **16,8**
- **les séniors**, dont l'indice de gravité est **12,2** et qui a plutôt tendance à rester constant (12,0 en 2007)

Conclusions :

Au vu de ce qui précède, les enjeux prioritaires dans le département sont les suivants :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**, enjeu national et enjeu local n°1 dans tous les domaines (sauf pour la gravité des accidents)
- **l'alcool**, enjeu national n°1, enjeu local n°1 pour la gravité des accidents et enjeu local n°2 pour le nombre de tués
- **les deux-roues motorisés**, enjeu national et enjeu local n°2 pour le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés hospitalisés
- **la vitesse**, enjeu national n°2 et enjeu local
- **les obstacles fixes**, enjeu local n°2 pour le nombre d'accidents mortels, le nombre de blessés non hospitalisés et la gravité des accidents
- **les séniors**, enjeu local pour le nombre de tués et la gravité des accidents

3 Validation des enjeux

3.1 Réunion du comité de pilotage du DGO

Le comité de pilotage du DGO s'est réuni le **3 octobre 2008** pour valider les enjeux.

Etaient présents :

- **M. SOUBELET**, préfet de l'Ain
- **M. BERTHOUT**, vice-président du Conseil général de l'Ain
- **Mme DEMARET**, directrice de cabinet du préfet et chef de projet sécurité routière
- **M. SADOUDI**, communication de la préfecture
- **M. le Lieutenant-colonel AUBANEL**, commandant le groupement de gendarmerie de l'Ain
- **M. le Capitaine ESPAGNET**, commandant de l'escadron départemental de sécurité routière
- **M. le Commissaire COVES**, directeur départemental de la sécurité publique de l'Ain
- **M. AVENET**, inspection académique de l'Ain
- **M. le docteur LAUDE**, mutualité sociale agricole
- **Mlle GRUAU**, Conseil général
- **M. NAVROT**, chef du Service Risques et Prévention de la DDE
- **M. HOAREAU**, coordinateur sécurité routière

3.2 Enjeux retenus

Le comité de pilotage du DGO a retenu 5 enjeux :

- **les jeunes de 15 à 24 ans**
- **l'alcool**
- **les deux-roues motorisés**
- **la vitesse**
- **les obstacles fixes**

Le comité de pilotage du DGO a demandé d'étudier un enjeu supplémentaire susceptible d'être retenu : **les seniors de plus de 65 ans**.

3.3 Composition des groupes de travail

Le comité de pilotage du DGO a validé la composition des 4 groupes de travail suivants :

- **les jeunes de 15 à 24 ans : M. HARMEL (DDJS) et le Colonel MUGNIER (CDPR), co-animateurs**, M. ESPOSITO (MAIF), le Capitaine LEPLOMB (SDIS), M. BORNUIAT (UFCV), Mme CHAMPLONG (IDSR), M. AVENET (IA), Mme GRASSET (MSA), Mme MUZY (auto-école) et M. VANARET (Pôle SR)
- **l'alcool : Mme MARECHAL (DDASS) et M.HYACINTHE (ANPAA), co-animateurs**, M.MONACHON (AFCCA), le Capitaine ESPAGNET (EDSR), le Capitaine SAVOURNIN (DDSP), M. DECULLIER (CDPR) et M. GUICHON (Pôle SR)
- **les deux-roues motorisés : le Capitaine SAVOURNIN (DDSP) et M. SABATIN (IDSR), co-animateurs**, M. GARMONT (M. moto), le Lieutenant MAILLARD (EDSR), M. RENAUD (ACA+), M. ESPOSITO (MAIF), M. MARMONT (Ville de Bourg en Bresse), M. PASSAQUET (UMA) et M. HOAREAU (Pôle SR)
- **la vitesse et les obstacles fixes : le Capitaine ESPAGNET (EDSR) et Mlle MUSITELLI (CG01/DR), co-animateurs**, le Lieutenant MAILLARD (EDSR), Mme TONEV (AVEMA), M. DUMONT (Police municipale de St-Denis en Bugey), M. RAYMOND (ACA+), M. GOLETTA (IDSR) et M. MINANGOY (Pôle SR)

4 Compréhension des enjeux

4.1 Les jeunes

Les accidents impliquant les jeunes de 15 à 24 ans :

- 90% avec au moins 1 VL impliqué :
 - 66% d'hommes
 - 64% hors intersection
 - 57% hors agglomération
 - **47% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans**
 - 43% en agglomération (19% en agglomération de moins de 5 000 habitants et 14% en agglomération de plus de 20 000 habitants)
 - 41% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (17% nuit sans éclairage et 15% avec éclairage public)
 - 36% en intersection
 - 34% de femmes
 - 21% sur chaussée mouillée

- 66% hors intersection :
 - 88% avec au moins 1 VL impliqué (30% avec un VL seul sans piéton, **21% de collisions frontales** et 13% de collisions par le côté)
 - **19% avec au moins 1 cyclomoteur impliqué**

- 56% hors agglomération

- 44% en agglomération (20% en agglomération de moins de 5 000 habitants et 14% en agglomération de plus de 20 000 habitants)

- 40% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (17% la nuit sans éclairage et 14% avec éclairage public)

- 39% les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés :
 - 55% entre 8h et 20h
 - 45% entre 20h et 8h

→ 34% en intersection :

- 94% avec au moins 1 VL impliqué (56% de collisions par le côté et 13% de collisions frontales)
- **35% avec au moins 1 cyclomoteur impliqué** (22% de collisions par le côté)
- 15% avec au moins 1 motocyclette impliquée (10% de collisions par le côté)

→ 25% avec 1 véhicule seul sans piéton :

- 95% hors intersection
- 82% d'automobilistes
- 77% hors agglomération
- 76% de jeunes conducteurs de 18 à 24 ans
- 71% d'hommes
- 54% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (30% nuit sans éclairage et 14% avec éclairage public)
- 44% en virage
- 29% de femmes
- 25% de collisions avec arbre
- 23% de conducteurs avec alcoolémie contrôlée positive
- 23% sur chaussée mouillée
- 23% en agglomération (14% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
- 16% d'usagers sans ceinture de sécurité
- 11% de cyclomotoristes
- 11% d'usagers de deux-roues sans casque

→ **25% avec au moins 1 cyclomoteur impliqué :**

- 96% de jeunes cyclomotoristes de 10 à 24 ans (44% de jeunes de 16 à 17 ans, 28% de jeunes de 10 à 15 ans et 24% de jeunes de 18 à 24 ans)
- **84% d'hommes**
- **67% en agglomération (36% en agglomération de moins de 5 000 habitants et 17% en agglomération de plus de 20 000 habitants)**
- **52% hors intersection**
- **48% en intersection**
- **35% la nuit, à l'aube ou au crépuscule** (17% nuit avec éclairage public)
- 33% hors agglomération
- 16% de femmes
- 14% sur chaussée mouillée

→ 24% en virage

Les tués de 15 à 24 ans :

→ 79% de jeunes de 18 à 24 ans :

- **72% d'automobilistes**
- 11% de cyclomotoristes
- 11% de motocyclistes

→ 64% d'automobilistes

→ 21% de jeunes de 15 à 17 ans :

- 43% de cyclomotoristes
- 35% de passagers de VL
- 13% de piétons

→ 18% de cyclomotoristes

Les blessés hospitalisés de 15 à 24 ans :

→ 67% de jeunes de 18 à 24 ans :

- **73% d'automobilistes**
- 12% de cyclomotoristes
- 12% de motocyclistes

→ 55% d'automobilistes

→ 33% de jeunes de 15 à 17 ans :

- 70% de cyclomotoristes
- 18% de passagers de VL

→ 31% de cyclomotoristes

Les blessés non hospitalisés de 15 à 24 ans :

- **68% de jeunes de 18 à 24 ans (57% d'automobilistes)**

- 67% d'automobilistes

- 32% de jeunes de 15 à 17 ans :
 - 54% de cyclomotoristes
 - **31% de passagers de VL**

- **21% de cyclomotoristes**

La gravité des accidents impliquant les jeunes de 15 à 24 ans :

Les accidents les plus graves sont :

- les collisions avec arbre ($Ig^* = 32,7$)
- les accidents en sommet de côte ($Ig = 31,5$)
- les accidents en bas de côte ($Ig = 26,5$)
- les accidents impliquant au moins 1 PL ($Ig = 24,7$)
- les accidents en agglomération de moins de 500 habitants ($Ig = 21,1$)
- les accidents se produisant en décembre ($Ig = 20,7$)
- les accidents avec une motocyclette seule sans piéton ($Ig = 20,0$)

** Ig = indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents*

Conclusions :

Ce qui caractérise cet enjeu, c'est :

→ **la proportion relativement élevée :**

- **de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans impliqués** (47% des automobilistes impliqués)
- **d'accidents avec au moins 1 cyclomoteur impliqué** (25% des accidents), notamment avec des hommes (84% des cyclomotoristes impliqués), en agglomération (67% de ces accidents), hors intersection (52% de ces accidents), en intersection (48% de ces accidents) et la nuit, à l'aube ou au crépuscule (35% de ces accidents)
- **de collisions frontales avec au moins 1 VL hors intersection** (14% des accidents)
- **de jeunes victimes âgées de 18 à 24 ans** (79% des tués, 68% des blessés non hospitalisés et 67% des blessés hospitalisés), notamment de jeunes automobilistes (57% des tués et des blessés non hospitalisés et 49% des blessés hospitalisés)
- **de jeunes victimes cyclomotoristes** (31% des blessés hospitalisés, 21% des blessés non hospitalisés et 18% des tués)
- **de jeunes passagers de VL blessés âgés de 15 à 17 ans** (10% des blessés non hospitalisés)

4.2 L'alcool

Les accidents avec alcoolémie positive :

- 91% avec au moins 1 VL impliqué :
 - 81% hors intersection
 - **78% d'hommes**
 - **71% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (38% nuit sans éclairage et 25% avec éclairage public)**
 - 68% des conducteurs de VL en alcoolémie positive
 - 66% hors agglomération
 - 34% en agglomération (21% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
 - **32% d'automobilistes de 25 à 39 ans**
 - **32% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans**
 - 25% d'automobilistes de 40 à 64 ans
 - 22% sur chaussée mouillée
 - 22% de femmes
 - 19% en intersection
 - **13% d'automobilistes sans ceinture de sécurité**

- 82% hors intersection :
 - 90% avec au moins 1 VL (50% avec un VL seul sans piéton et 16% de collisions frontales)

- **69% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (36% la nuit sans éclairage et 24% avec éclairage public)**

- 65% hors agglomération

- **55% les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés :**
 - **74% entre 20h et 8h**
 - 26% entre 8h et 20h

- 52% avec un véhicule seul sans piéton :
 - 92% hors intersection
 - 87% d'hommes
 - 85% d'automobilistes
 - **76% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (42% nuit sans éclairage et 24% avec éclairage public)**
 - 71% hors agglomération
 - 46% en virage
 - 40% de conducteurs de 25 à 39 ans
 - 33% de jeunes conducteurs de 18 à 24 ans
 - 29% en agglomération (**24% en agglomération de moins de 5 000 habitants**)
 - **29% d'usagers sans ceinture de sécurité**
 - 23% de conducteurs de 40 à 64 ans
 - **21% de collisions avec arbre**
 - 21% sur chaussée mouillée
 - 14% de collisions avec poteau
 - 13% d'usagers de deux-roues sans casque
 - 13% de collisions avec bâtiment, mur ou pile de pont
 - 13% de femmes

- 35% en agglomération (23% en agglomération de moins de 5 000 habitants)

- 32% en virage

- 21% sur chaussée mouillée

Les tués dans les accidents avec alcoolémie positive :

→ **87% dans des accidents impliquant au moins 1 VL**

→ 69% d'automobilistes :

- 51% d'automobilistes de 25 à 59 ans
- **31% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans**
- **14% d'automobilistes séniors de plus de 60 ans**

→ **59% dans des collisions avec obstacles fixes :**

- **37% avec arbre**
- **22% avec fossé, talus ou paroi rocheuse**
- **15% avec poteau**
- 10% avec bâtiment, mur ou pile de pont

→ 57% avec un véhicule seul sans piéton

→ **55% ont entre 25 et 59 ans :**

- 64% d'automobilistes
- **16% de motocyclistes**

→ 29% ont entre 18 et 24 ans :

- 73% d'automobilistes
- 10% de motocyclistes

Les blessés hospitalisés dans les accidents avec alcoolémie positive :

→ **91% dans des accidents impliquant au moins 1 VL**

→ 75% d'automobilistes :

- **59% d'automobilistes de 25 à 59 ans**
- 34% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans

→ **57% ont entre 25 et 59 ans :**

- **77% d'automobilistes**
- 10% de motocyclistes

→ **51% dans des collisions avec obstacles fixes :**

- **30% avec arbre**
- **17% avec bâtiment, mur ou pile de pont**
- 15% avec fossé, talus ou paroi rocheuse
- 11% avec poteau

→ 50% avec un véhicule seul sans piéton

→ **31% ont entre 18 et 24 ans (26% d'automobilistes)**

Les blessés non hospitalisés dans les accidents avec alcoolémie positive :

- 86% d'automobilistes :
 - **51% d'automobilistes de 25 à 59 ans**
 - 35% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans

- **52% ont entre 25 et 59 ans (44% d'automobilistes)**

- **38% dans des collisions avec obstacles fixes :**
 - 20% avec fossé, talus ou paroi rocheuse
 - 18% avec bâtiment, mur ou pile de pont
 - 14% avec arbre
 - 13% avec poteau

- **32% ont entre 18 et 24 ans (30% d'automobilistes)**

La gravité des accidents avec alcoolémie positive :

Les accidents les plus graves sont :

- **les accidents en bas de côte (Ig* = 72,7)**
- **les accidents impliquant au moins 1 PL (Ig = 60,0)**
- **les accidents impliquant au moins 1 piéton (Ig = 45,0)**
- **les accidents avec une motocyclette seule sans piéton (Ig = 41,7)**
- **les accidents se produisant en juin (Ig = 40,5)**
- **les collisions avec arbre (Ig = 40,0)**
- **les accidents se produisant en mai (Ig = 38,5)**
- **les accidents se produisant le jeudi (Ig = 37,8)**
- **les accidents se produisant les veilles de fête (Ig = 36,8)**
- **les accidents en agglomération de moins de 500 habitants (Ig = 33,3)**
- **les accidents impliquant au moins 1 motocyclette (Ig = 32,5)**
- **les accidents en courbe à gauche (Ig = 32,1)**
- **les accidents avec 1 cyclomoteur seul sans piéton (Ig = 31,3)**

** Ig = indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents*

Conclusions :

Ce qui caractérise cet enjeu, c'est :

→ **la proportion relativement élevée :**

- **d'automobilistes hommes impliqués** (78% des automobilistes impliqués)
- **d'accidents la nuit, à l'aube ou au crépuscule** (69% des accidents), notamment avec au moins 1 VL impliqué (93% de ces accidents), avec un véhicule seul sans piéton (58% de ces accidents), sans éclairage public (53% de ces accidents) et avec éclairage public allumé (35% de ces accidents)
- **d'accidents les samedis, dimanches, veilles de fêtes et jours fériés** (55% des accidents), notamment entre 20h et 8h (74% de ces accidents)
- **d'automobilistes de 25 à 39 ans impliqués** (32% des automobilistes impliqués)
- **de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans impliqués** (32% des automobilistes impliqués)
- **d'usagers sans ceinture de sécurité impliqués dans des accidents avec 1 véhicule seul sans piéton** (29% des usagers impliqués dans des accidents avec 1 véhicule seul sans piéton)
- **d'automobilistes impliqués sans ceinture de sécurité** (13% des automobilistes impliqués)
- **d'accidents en agglomération de moins de 5 000 habitants avec un véhicule seul sans piéton** (12% des accidents)
- **de collisions avec arbre** (11% des accidents)
- **de victimes dans des accidents impliquant au moins 1 VL** (91% des blessés hospitalisés et 87% des tués)
- **de victimes dans des collisions avec obstacles fixes** (59% des tués, 51% des blessés hospitalisés et 38% des blessés non hospitalisés), notamment avec arbre (22% des tués et 15% des blessés hospitalisés), avec fossé, talus ou paroi rocheuse (13% des tués), avec poteau (9% des tués) et avec bâtiment, mur ou pile de pont (9% des blessés hospitalisés)
- **de victimes âgées de 25 à 59 ans** (57% des blessés hospitalisés, 55% des tués et 52% des blessés non hospitalisés), notamment d'automobilistes (44% des blessés hospitalisés et non hospitalisés) et de motocyclistes (9% des tués)
- **de jeunes victimes âgées de 18 à 24 ans** (32% des blessés non hospitalisés et 31% des blessés hospitalisés), notamment d'automobilistes (30% des blessés non hospitalisés et 21% des tués)

- **d'automobilistes tués âgés de plus de 60 ans (10% des tués)**

→ **la gravité des accidents :**

- **en bas de côte**
- **impliquant au moins 1 PL**
- **avec une motocyclette seule sans piéton**
- **dans des collisions avec arbre**
- **les veilles de fête**
- **en agglomération de moins de 500 habitants**
- **impliquant au moins 1 motocyclette**
- **en courbe à gauche**
- **avec 1 cyclomoteur seul sans piéton**

4.3 Les deux-roues motorisés

Les accidents impliquant les deux-roues motorisés :

- 71% avec au moins 1 VL impliqué :
 - 67% d'hommes
 - 61% en agglomération (**34% en agglomération de moins de 5 000 habitants** et 14% en agglomération de plus de 20 000 habitants)
 - 57% en intersection
 - 43% hors intersection
 - 39% hors agglomération
 - 33% de femmes
 - **33% d'automobilistes de 40 à 64 ans**
 - 29% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (15% avec éclairage public)
 - 28% d'automobilistes de 25 à 39 ans
 - 23% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans
 - 11% sur chaussée mouillée

- **55% en agglomération (31% en agglomération de moins de 5 000 habitants et 12% en agglomération de plus de 20 000 habitants)**

- 55% hors intersection :
 - 56% avec au moins 1 VL (22% de collisions frontales et **18% de collisions par le côté**)
 - **51% avec au moins 1 cyclomoteur** (15% de collisions frontales et 11% de collisions par le côté)
 - **49% avec au moins 1 motocyclette** (12% de collisions frontales, 11% de collisions par le côté et 11% de sortie de route sans collision)

- **53% avec au moins 1 cyclomoteur :**
 - **88% de jeunes cyclomotoristes de 10 à 24 ans (38% de jeunes de 16 à 17 ans, 30% de jeunes de 10 à 15 ans et 20% de jeunes de 18 à 24 ans)**
 - **84% d'hommes**
 - **66% en agglomération (36% en agglomération de moins de 5 000 habitants et 16% en agglomération de plus de 20 000 habitants)**
 - **53% hors intersection**
 - **47% en intersection**
 - **44% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (16% avec éclairage public)**
 - **34% hors agglomération**
 - 16% de femmes
 - 14% sur chaussée mouillée

- **48% avec au moins 1 motocyclette :**
 - **88% d'hommes**
 - **57% hors agglomération**
 - **56% hors intersection**
 - **45% de motocyclistes de 25 à 39 ans**
 - **44% en intersection**
 - **43% en agglomération (27% en agglomération de moins de 5 000 habitants)**
 - **29% de motocyclistes de 40 à 64 ans**
 - **23% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (10% avec éclairage public)**
 - 12% de femmes

- **45% en intersection :**
 - 89% avec au moins 1 VL (**59% de collisions par le côté** et 12% de collisions frontales)
 - **55% avec au moins 1 cyclomoteur (33% de collisions par le côté)**
 - **46% avec au moins 1 motocyclette (29% de collisions par le côté)**

- 45% hors agglomération

- 41% avec un automobiliste présumé responsable

- 37% les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés :
 - 78% de 8h à 20h
 - 22% de 20h à 8h

- **33% avec un cyclomotoriste présumé responsable**

- 29% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (13% avec éclairage public)

- **24% avec un motocycliste présumé responsable**

- 23% en virage

→ **18% avec 1 deux-roues motorisé seul sans piéton :**

- **89% hors intersection**
- **84% d'hommes**
- **66% hors agglomération**
- **61% de motocyclistes**
- **49% en virage**
- 39% de cyclomotoristes
- 34% en agglomération (24% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
- 33% de conducteurs de 25 à 39 ans
- 31% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (16% nuit sans éclairage)
- 26% de conducteurs de 40 à 64 ans
- 22% de jeunes conducteurs de 18 à 24 ans
- 19% de jeunes conducteurs de moins de 17 ans
- 18% de conducteurs avec alcoolémie contrôlée positive
- 16% de femmes
- 11% en intersection

Les tués en deux-roues motorisés :

→ **67% de motocyclistes :**

- **75% de motocyclistes de 25 à 59 ans**
- **19% de jeunes motocyclistes de 18 à 24 ans**

→ **55% ont entre 25 et 59 ans**

→ **33% de cyclomotoristes :**

- **38% de jeunes cyclomotoristes de 14 à 17 ans**
- **38% de jeunes cyclomotoristes de 18 à 24 ans**
- 15% de cyclomotoristes de 25 à 59 ans

→ **26% ont entre 18 et 24 ans**

→ **15% ont entre 14 et 17 ans**

Les blessés hospitalisés en deux-roues motorisés :

- **51% de cyclomotoristes :**
 - **66% de jeunes cyclomotoristes de 14 à 17 ans**
 - **21% de jeunes cyclomotoristes de 18 à 24 ans**
 - 11% de cyclomotoristes de 25 à 59 ans

- **49% de motocyclistes :**
 - **73% de motocyclistes de 25 à 59 ans**
 - **21% de jeunes motocyclistes de 18 à 24 ans**

- 41% ont entre 25 et 59 ans

- **36% ont entre 14 et 17 ans**

- 21% ont entre 18 et 24 ans

Les blessés non hospitalisés en deux-roues motorisés :

- **57% de cyclomotoristes :**
 - **71% de jeunes cyclomotoristes de 14 à 17 ans**
 - **17% de jeunes cyclomotoristes de 18 à 24 ans**

- **43% de motocyclistes :**
 - **71% de motocyclistes de 25 à 59 ans**
 - **21% de jeunes motocyclistes de 18 à 24 ans**

- **42% ont entre 14 et 17 ans**

- 35% ont entre 25 et 59 ans

- 19% ont entre 18 et 24 ans

La gravité des accidents impliquant les deux-roues motorisés :

Les accidents les plus graves sont :

- les accidents impliquant au moins 1 PL ($Ig^* = 43,5$)
- les collisions avec arbre ($Ig = 35,7$)
- **les collisions avec bâtiment, mur ou pile de pont ($Ig = 23,1$)**
- les collisions avec poteau ($Ig = 20,0$)

** Ig = indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents*

Conclusions :

Ce qui caractérise cet enjeu, c'est :

→ **la proportion relativement élevée :**

- **d'accidents en agglomération** (55% des accidents), notamment avec au moins 1 cyclomoteur impliqué (63% de ces accidents), en agglomération de moins de 5 000 habitants (56% de ces accidents) et avec au moins 1 motocyclette impliquée (38% de ces accidents)
- **d'accidents avec au moins 1 cyclomoteur impliqué** (53% des accidents), notamment avec des jeunes cyclomotoristes de 10 à 24 ans impliqués (88% des cyclomotoristes impliqués), avec des cyclomotoristes hommes impliqués (84% des cyclomotoristes impliqués), hors intersection (53% de ces accidents), en intersection (47% de ces accidents), la nuit, à l'aube ou au crépuscule (44% de ces accidents) et hors agglomération (34% de ces accidents)
- **d'accidents avec au moins 1 motocyclette impliquée** (48% des accidents), notamment avec des motocyclistes hommes impliqués (88% des motocyclistes impliqués), hors agglomération (57% de ces accidents), hors intersection (56% de ces accidents), avec des motocyclistes de 25 à 39 ans impliqués (45% des motocyclistes impliqués), en intersection (44% de ces accidents), avec des motocyclistes de 40 à 64 ans impliqués (29% des motocyclistes impliqués), la nuit, à l'aube ou au crépuscule (23% de ces accidents) et avec 1 motocyclette seule sans piéton (23% de ces accidents)
- **d'accidents en intersection** (45% des accidents), notamment dans des collisions par le côté avec au moins 1 VL impliqué (59% de ces accidents)
- **d'accidents avec un cyclomotoriste présumé responsable** (33% des accidents)
- **d'accidents avec un motocycliste présumé responsable** (24% des accidents)

accidents)

- **d'automobilistes âgés de 40 à 64 ans impliqués** (33% des automobilistes impliqués)
- **d'accidents avec 1 deux-roues motorisé seul sans piéton** (18% des accidents), notamment hors intersection (89% de ces accidents), avec des hommes impliqués (84% des usagers de deux-roues motorisés impliqués), hors agglomération (66% de ces accidents) et en virage (49% de ces accidents)
- **de motocyclistes victimes** (67% des tués, 49% des blessés hospitalisés et 43% des blessés non hospitalisés), notamment de motocyclistes âgés de 25 à 59 ans (50% des tués, 36% des blessés hospitalisés et 31% des blessés non hospitalisés) et des jeunes de 18 à 24 ans (13% des tués, 10% des blessés hospitalisés et 9% des blessés non hospitalisés)
- **de cyclomotoristes victimes** (57% des blessés non hospitalisés, 51% des blessés hospitalisés et 33% des tués), notamment de jeunes de 14 à 17 ans (40% des blessés non hospitalisés, 34% des blessés hospitalisés et 13% des tués) et de jeunes de 18 à 24 ans (13% des tués, 11% des blessés hospitalisés et 10% des blessés non hospitalisés)
- **de tués âgés de 25 à 59 ans** (55% des tués)
- **de jeunes victimes de 14 à 17 ans** (42% des blessés non hospitalisés, 36% des blessés hospitalisés et 15% des tués)

→ **la gravité des accidents :**

- **dans des collisions avec bâtiment, mur ou pile de pont** (lg = 23,1)

4.4 La vitesse

La vitesse est impliquée dans la quasi totalité des accidents, à l'exception de quelques rares accidents très spécifiques comme les chutes de pierres, d'arbres ou d'objets sur les véhicules.

En effet, dans tout accident, une vitesse moindre des véhicules impliqués aurait au moins diminué la gravité de l'accident et au mieux permis de l'éviter.

Les limitations de vitesse instaurées sur le réseau routier ont pour objectif de limiter les risques d'accidents et leur gravité en fonction de l'environnement de la route (traversée d'agglomération, intersection, virage dangereux, forte pente, présence d'arbres ou d'obstacles fixes en bord de chaussée, ...).

Mais l'usager doit aussi adapter sa vitesse aux risques encourus à un moment donné (présence de piéton ou d'animal en bord de chaussée, de deux-roues, de véhicule lent ou d'objet sur la chaussée, visibilité réduite, pluie, chaussée glissante, ...).

Nous nous sommes intéressés d'une part aux dépassements constatés de la vitesse limite autorisée, qui commencent à être mieux connus grâce à la multiplication des radars fixes et mobiles, et d'autre part aux accidents avec véhicules seuls sans piéton, qui sont souvent la conséquence d'une vitesse inadaptée aux risques encourus.

Les dépassements de la vitesse limite autorisée :

Depuis la mise en service du premier radar fixe dans l'Ain en **octobre 2004**, jusqu'au **22 septembre 2008**, **498 445** dépassements de la vitesse limite autorisée ont été relevés :

→ **94% de dépassements de moins de 20 km/h :**

- **61% sur des sections limitées à 90 km/h** (42% sur l'autoroute A46 à Neyron)
- 21% sur des sections limitées à 110 km/h (9% sur l'autoroute A40 aux Neyrolles)

→ **61% sur des sections limitées à 90 km/h :**

- **68% sur l'autoroute A46 à Neyron**
- 6% sur la RD1075 à Château-Gaillard

→ 21% sur des sections limitées à 110 km/h :

- 43% sur l'autoroute A40 aux Neyrolles

→ 8% sur des sections limitées à 130 km/h :

- 20% sur l'autoroute A42 à Pérouges

- 7% sur des sections limitées à 50 km/h

- 4,5% de dépassements de 20 à 30 km/h :
 - 65% sur des sections limitées à 90 km/h (41% sur l'autoroute A46 à Neyron)
 - 17% sur des sections limitées à 110 km/h
 - 10% sur des sections limitées à 130 km/h

- 2% sur des sections limitées à 70 km/h

- 1% de dépassements de 30 à 40 km/h :
 - 64% sur des sections limitées à 90 km/h (35% sur l'autoroute A46 à Neyron)
 - 15% sur des sections limitées à 110 km/h
 - 12% sur des sections limitées à 130 km/h

- 0,3% de 40 à 50 km/h :
 - 67% sur des sections limitées à 90 km/h (30% sur l'autoroute A46 à Neyron et 10% sur la RD1075 à Château-Gaillard)
 - 16% sur des sections limitées à 130 km/h
 - 11% sur des sections limitées à 110 km/h

- 0,15% de dépassements de plus de 50 km/h (grands excès de vitesse) :
 - 75% sur des sections limitées à 90 km/h (25% sur la RD1075 à Château-Gaillard, 19% sur l'autoroute A46 à Neyron et 8% sur la RD1083 à Beny)
 - 15% sur des sections limitées à 130 km/h (8% sur l'autoroute A42 à Pérouges)

Les accidents avec un véhicule seul sans piéton :

- 40% des tués

- 31% des blessés hospitalisés

- 29% des accidents corporels
 - **94% hors intersection**
 - **80% hors agglomération**
 - **78% d'automobilistes**
 - **70% d'hommes**
 - 49% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (28% nuit sans éclairage et 12% avec éclairage public)
 - 43% en virage
 - 34% de conducteurs de 25 à 39 ans
 - 32% de jeunes conducteurs de 18 à 24 ans
 - 30% de femmes
 - 25% de conducteurs de 40 à 64 ans
 - 24% de conducteurs avec alcoolémie contrôlée positive
 - 23% sur chaussée mouillée
 - 21% de collisions avec arbre
 - 20% en agglomération (14% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
 - 15% d'usagers sans ceinture de sécurité
 - 13% de collisions avec glissière
 - 10% de motocyclistes
 - 10% de collisions avec poteau

La gravité des accidents avec un véhicule seul sans piéton :

L'indice de gravité moyen des accidents avec un véhicule seul sans piéton est égal à 16,0.

Il est égal à :

- 18,5 pour les PL
- 16,8 pour les VL
- 12,4 pour les motocyclettes
- 11,5 pour les cyclomoteurs
- 10,0 pour les bicyclettes

4.5 Les obstacles fixes

Les accidents avec obstacles fixes :

→ 91% hors intersection :

- **87% avec au moins 1 VL impliqué (67% avec 1 VL seul sans piéton)**

→ 87% avec au moins 1 VL impliqué :

- **91% hors intersection**
- **78% hors agglomération**
- 65% d'hommes
- 51% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (28% nuit sans éclairage et 13% avec éclairage public)
- 35% de femmes
- 32% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans
- **27% sur chaussée mouillée**
- 27% d'automobilistes de 25 à 39 ans
- 22% d'automobilistes de 40 à 64 ans
- 22% en agglomération (13% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
- **18% d'automobilistes conducteurs avec alcoolémie contrôlée positive**
- 11% d'automobilistes sans ceinture de sécurité

→ 77% hors agglomération

→ 77% avec 1 véhicule seul sans piéton :

- **94% hors intersection**
- **84% d'automobilistes**
- **79% hors agglomération**
- **70% d'hommes**
- 51% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (28% nuit sans éclairage et 14% avec éclairage public)
- **45% en virage**
- **34% de jeunes conducteurs de 18 à 24 ans**
- **34% de conducteurs de 25 à 39 ans**
- **30% de femmes**
- **26% de collisions avec arbre**
- **25% de conducteurs avec alcoolémie contrôlée positive**
- **24% sur chaussée mouillée**
- **24% de conducteurs de 40 à 64 ans**
- **21% en agglomération (15% en agglomération de moins de 5 000 habitants)**
- **17% de collisions avec glissière de sécurité**
- 16% d'usagers sans ceinture de sécurité
- 13% de collisions avec poteau

- **65% avec 1 VL seul sans piéton**

- 48% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (26% nuit sans éclairage et 13% avec éclairage public)

- 44% les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés :
 - 56% de 20h à 8h
 - 44% de 8h à 20h

- **39% en virage**

- **25% sur chaussée mouillée**

- 23% en agglomération (14% en agglomération de moins de 5 000 habitants)

- **19% en pente**

Les tués avec avec obstacles fixes :

- 85% dans des accidents impliquant au moins 1 VL

- **84% avec 1 véhicule seul sans piéton**

- **80% d'automobilistes :**
 - **49% d'automobilistes de 25 à 59 ans**
 - 26% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans
 - 10% d'automobilistes seniors de plus de 60 ans

- 49% ont de 25 à 59 ans :
 - **81% d'automobilistes**
 - 10% de motocyclistes

- **39% de collisions avec arbre**

- **32% de jeunes de 18 à 24 ans :**
 - **83% d'automobilistes**
 - **10% de cyclomotoristes**

Les blessés hospitalisés avec obstacles fixes :

- 87% dans des accidents impliquant au moins 1 VL

- **84% d'automobilistes :**
 - 49% d'automobilistes de 25 à 59 ans
 - **33% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans**

- **79% avec 1 véhicule seul sans piéton**

- 50% ont de 25 à 59 ans :
 - 82% d'automobilistes
 - 11% de motocyclistes

- **32% de collisions avec arbre**

- **31% de jeunes de 18 à 24 ans (28% d'automobilistes)**

- **23% de collisions avec fossé, talus ou paroi rocheuse**

Les blessés non hospitalisés avec obstacles fixes :

- **89% d'automobilistes :**
 - 44% d'automobilistes de 25 à 59 ans
 - **34% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans**

- 46% ont de 25 à 59 ans (40% d'automobilistes)

- **32% de jeunes de 18 à 24 ans (30% d'automobilistes)**

- **23% de collisions avec fossé, talus ou paroi rocheuse**

La gravité des accidents avec obstacles fixes :

Les accidents les plus graves sont :

- **les accidents impliquant au moins 1 piéton (Ig* = 45,5)**
- les accidents en bas de côte (Ig = 35,5)
- **les accidents en sommet de côte (Ig = 33,3)**
- les collisions avec arbre (Ig = 27,0)
- **les accidents en courbe en S (Ig = 26,7)**
- les accidents se produisant les veilles de fêtes (Ig = 26,3)
- les accidents en agglomération de moins de 500 habitants (Ig = 25,0)
- les accidents se produisant en mai (Ig = 24,7)
- **les accidents en agglomération de 2 000 à 5 000 habitants (Ig = 24,6)**

** Ig = indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents*

Conclusions :

Ce qui caractérise cet enjeu, c'est :

→ **la proportion relativement élevée :**

- **d'accidents hors intersection** (91% des accidents), notamment avec au moins 1 VL impliqué (87% de ces accidents), avec 1 véhicule seul sans piéton (80% de ces accidents) et avec 1 VL seul sans piéton (67% de ces accidents)
- **d'accidents hors agglomération** (77% des accidents), notamment avec au moins 1 VL impliqué (88% de ces accidents) et avec 1 véhicule seul sans piéton (78% de ces accidents)
- **d'accidents avec 1 véhicule seul sans piéton** (77% des accidents), notamment avec 1 VL (84% de ces accidents), avec des hommes (70% des usagers impliqués dans ces accidents), en virage (45% de ces accidents), avec des jeunes conducteurs de 18 à 24 ans impliqués (34% des conducteurs impliqués dans ces accidents), avec des conducteurs âgés de 25 à 39 ans impliqués (34% des conducteurs impliqués dans ces accidents), avec des femmes impliquées (30% des usagers impliqués dans ces accidents), dans des collisions avec arbre (26% de ces accidents), avec des conducteurs en alcoolémie contrôlée positive (25% des conducteurs impliqués dans ces accidents), sur chaussée mouillée (24% de ces accidents), avec des conducteurs âgés de 40 à 64 ans (24% des conducteurs impliqués dans ces accidents), en agglomération (21% de ces accidents) et dans des collisions avec glissière de sécurité (17% de ces accidents)
- **d'accidents en virage** (39% des accidents)
- **d'accidents sur chaussée mouillée** (25% des accidents), notamment avec au moins 1 VL impliqué (96% de ces accidents)
- **d'accidents en pente** (19% des accidents)
- **de conducteurs de VL en alcoolémie contrôlée positive** (18% des conducteurs de VL)
- **d'automobilistes victimes** (89% des blessés non hospitalisés, 84% des blessés hospitalisés et 80% des tués), notamment de tués âgés de 25 à 59 ans (39% des tués) et de jeunes de 18 à 24 ans (30% des blessés non hospitalisés, 28% des blessés hospitalisés et 27% des tués)
- **de victimes avec 1 véhicule seul sans piéton** (84% des tués et 79% des blessés hospitalisés)
- **de victimes dans des collisions avec arbre** (39% des tués et 32% des blessés hospitalisés)

- **de jeunes victimes de 18 à 24 ans** (32% des tués et des blessés non hospitalisés et 31% des blessés hospitalisés)
- **de blessés dans des collisions avec fossé, talus ou paroi rocheuse** (23% des blessés hospitalisés et non hospitalisés)

→ **la gravité des accidents :**

- **impliquant au moins 1 piéton**
- **en sommet de côte**
- **en courbe en S**
- **en agglomération de 2 000 à 5 000 habitants**

4.6 Les séniors

Les accidents impliquant les séniors de plus de 65 ans :

→ **95% avec au moins 1 VL impliqué :**

- 58% d'hommes
- 55% hors intersection
- 52% hors agglomération
- **48% en agglomération (19% en agglomération de plus de 20 000 habitants et 19% en agglomération de moins de 5 000 habitants)**
- **47% d'automobilistes séniors de plus de 65 ans (38% de 65 à 79 ans)**
- **45% en intersection**
- **42% de femmes**
- 22% d'automobilistes de 40 à 64 ans
- 18% sur chaussée mouillée
- 18% la nuit, à l'aube ou au crépuscule
- 13% d'automobilistes de 25 à 39 ans
- 10% de jeunes automobilistes de 18 à 24 ans

→ 55% hors intersection :

- 94% avec au moins 1 VL impliqué (**27% avec au moins 1 piéton impliqué**, 18% avec 1 VL seul sans piéton, 17% de collisions frontales et 11% de collisions par le côté)

→ 52% hors agglomération

→ 48% en agglomération (19% en agglomération de moins de 5 000 habitants et **19% en agglomération de plus de 20 000 habitants**)

→ **45% en intersection :**

- **96% avec au moins 1 VL impliqué** (58% de collisions par le côté et 12% de collisions frontales)
- 12% avec au moins 1 motocyclette impliquée
- 10% avec au moins 1 cyclomoteur impliqué
- 10% avec au moins 1 bicyclette impliquée

→ 35% les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés :

- **88% de 8h à 20h**
- 12% de 20h à 8h

→ 21% avec au moins 1 piéton impliqué :

- 92% en agglomération (44% en agglomération de plus de 20 000 habitants et 25% en agglomération de moins de 5 000 habitants)
- 80% hors intersection
- 79% de piétons seniors de plus de 65 ans (49% de 65 à 79 ans et 30% de plus de 80 ans)
- 53% de femmes
- 47% d'hommes
- 20% en intersection
- 20% la nuit, à l'aube ou au crépuscule (12% avec éclairage public)
- 11% de piétons de 40 à 64 ans

Les tués de plus de 65 ans :

→ 59% d'automobilistes

→ 29% de piétons

Les blessés hospitalisés de plus de 65 ans :

→ 64% d'automobilistes

→ 24% de piétons

Les blessés non hospitalisés de plus de 65 ans :

→ 77% d'automobilistes

→ 14% de piétons

La gravité des accidents impliquant les séniors de plus de 65 ans :

Les accidents les plus graves sont :

- les accidents impliquant au moins 1 PL ($Ig^* = 53,3$)
- **les accidents se produisant en décembre ($Ig = 34,6$)**
- **les collisions avec poteau ($Ig = 33,3$)**
- **les accidents se produisant en juillet ($Ig = 32,6$)**
- **les accidents avec 1 VL seul sans piéton ($Ig = 30,4$)**
- **les accidents se produisant le samedi ($Ig = 29,3$)**
- les collisions avec arbre ($Ig = 28,6$)
- **les accidents en courbe à droite ($Ig = 26,9$)**
- les accidents se produisant les veilles de fêtes ($Ig = 26,7$)
- **les accidents hors agglomération ($Ig = 21,3$)**

** Ig = indice de gravité = nombre de tués pour 100 accidents*

Conclusions :

Ce qui caractérise cet enjeu, c'est :

→ **la proportion relativement élevée :**

- **d'accidents avec au moins 1 VL impliqué** (95% des accidents), notamment en agglomération (48% de ces accidents), avec des automobilistes seniors de plus de 65 ans impliqués (47% des automobilistes impliqués), en intersection (45% de ces accidents), avec des femmes impliquées (42% des automobilistes impliqués) et avec au moins 1 piéton impliqué hors intersection (16% de ces accidents)
- **d'accidents en intersection** (45% des accidents)
- **d'accidents les samedis, dimanches, veilles de fête et jours fériés de 8h à 20h** (31% des accidents)
- **d'accidents avec au moins 1 piéton impliqué** (21% des accidents), notamment en agglomération (92% de ces accidents), hors intersection (80% de ces accidents), avec des piétons seniors de plus de 65 ans impliqués (79% des piétons impliqués), avec des piétons femmes (53% des piétons impliqués) et avec des piétons hommes (47% des piétons impliqués)
- **d'accidents en agglomération de plus de 20 000 habitants** (19% des accidents)
- **de victimes piétons de plus de 65 ans** (29% des tués, 24% des blessés hospitalisés et 14% des blessés non hospitalisés)

→ **la gravité des accidents :**

- **dans des collisions avec poteau**
- **avec 1 VL seul sans piéton**
- **en courbe à droite**
- **hors agglomération**

5 Définition des orientations d'actions

5.1 Les jeunes

Les propositions d'orientations d'actions émises par le groupe de travail sont les suivantes :

OBJECTIFS POUR LA FORMATION DES CONDUCTEURS	DOMAINES D'ACTION	ORIENTATIONS	PARTENAIRES IMPLIQUES
NOYAU DUR DU COMPORTEMENT <u>EDUCATION</u>	Style de vie, âge, groupe social, culture, instruction, critères socio-éducatifs, civisme, citoyenneté Rapport général à la société	Renforcement du contrôle sanction, Chasse aux grands manquements (CT) Relance et développement du continuum éducatif à l'école et au collège (MT) Implication d'animateurs sociaux-éducatifs et sportifs, dans le cadre du hors scolaire (MT) Orchestration par les collectivités locales d'une démarche participative globale à la sécurité routière (LT)	Inspection académique Enseignants Parents d'élèves Forces de police et de Gendarmerie Collectivités locales Police municipale Éducateurs sociaux BAFA, UFCV, DDJS, Associations sportives Centres de loisirs, crèches Missions locales
MOTIF ET CONTEXTE DE CONDUITE "LA PRISE DE RISQUE" <u>FORMATION - SENSIBILISATION</u>	État du véhicule, motif du déplacement, préparation du trajet Etat du conducteur, fatigue, alcool, drogues, distraction, agressivité, inexpérience, impact du groupe Intelligence de conduite Recherche de sensations Acceptation du risque	Élargissement des connaissances sur les risques routiers et leurs conséquences (MT)	Services éducatifs de l'Etat Préfecture : Direction de la réglementation Associations de prévention Auto-écoles Assureurs Pompiers Médecins urgentistes
APPRENTISSAGE DES SITUATIONS DE CONDUITE	Connaissance du code de la route, perception des dangers, acquisition des automatismes, prise en compte des principales situations de conduite	Relance et renforcement de l'AAC (MT)	Auto écoles Assureurs Actions de communication Accompagnateurs
MAÎTRISE DU VEHICULE	Fonctionnement du véhicule, systèmes de protection et de sécurité, maîtrise des manœuvres, technicité de conduite		

5.2 L'alcool

Les propositions d'orientations d'actions émises par le groupe de travail sont les suivantes :

Constats ou problèmes identifiés	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en oeuvre
	infrastructure	information	formation	éducation	Contrôle et sanctions	
CT Manque de coordination des acteurs dans le cadre de la sécurité routière pour tout public et toute addiction		Informers les acteurs potentiels Inclure les jeunes				Création d'un groupe de travail pour état des lieux des actions existantes et coordination et optimisation des actions. Si possible, inviter une association du département
CT Nécessité de sens des maires dans le cadre des actions de "capitaine de soirée" et manifestations sportives et autres		Donner aux maires pour rapprochement de l'action				Ne pas balayer tous les maires mais que ceux sur lesquels les actions sont réalisées
MT Nécessité de profiter de l'impact formation "permis de conduire" avec BSR car public captif			Inclure un module "risques addictions et effets, conséquences			Dans le cadre d'une programmation Frein : aspect réglementaire
CT Lors des contrôles ciblés alcool, nécessité d'élargir aux produits illicites					Tests salivaires à développer dans l'ain le plus rapidement possible	

5.3 Les deux-roues motorisés

Les propositions d'orientations d'actions émises par le groupe de travail sont les suivantes :

Constats ou problèmes identifiés <i>(gisements de progrès issus des éléments de compréhension de l'enjeu)</i>	Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en œuvre - stratégie, planification (priorités) et synergies - recommandations - freins et leviers locaux CT : court terme MT : moyen terme LT : long terme
	1 infrastructure	2 information	3 formation	4 éducation <i>(transformation durable des comportements)</i>	5 contrôle et sanctions	
Mauvaise perception des deux-roues par les autres usagers		Inciter les conducteurs de deux-roues à porter des vêtements adaptés et visibles (fluos,...)	Sensibiliser les usagers à la prise en compte des deux-roues (auto-écoles, stages de récupération de points,...)			CT : 2 MT : 3
Perte de contrôle des deux-roues par leurs conducteurs	Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les problèmes de glissement générés par certains équipements de la route (passages piétons,...)		Mettre en place des formations pratiques pour une meilleure maîtrise des deux-roues et une prise de conscience du risque encouru (journée des braves,...)			CT : 1, 2 Les actions de formation devront être adaptées au public ciblé (cyclomoteurs ou motards)
Sentiment d'invulnérabilité des conducteurs de deux-roues	Favoriser la création d'une piste éducative pour les deux-roues	Sensibiliser les conducteurs de deux-roues aux risques routiers (vidéos,...)	Mettre en place des formations sur les conséquences des accidents (handicaps,...)	Sensibiliser les lycéens aux conséquences des accidents (handicaps,...)		CT : 3, 4 MT : 2 LT : 1 Les actions devront être adaptées au public ciblé (cyclomoteurs ou motards)
Equipements non réglementaires des deux-roues		Informers les possesseurs de deux-roues sur les équipements obligatoires et les normes à respecter			Renforcer le contrôle des cyclomoteurs	CT : 5 MT : 2 Les actions devront être adaptées au public ciblé (cyclomoteurs ou motards)
Les garçons de 14 à 18 ans majoritairement impliqués dans les accidents de cyclomoteurs	Favoriser la création d'une piste pour les pratiquants de "stunt"	Sensibiliser les parents aux conséquences du non-respect des normes d'homologation des cyclomoteurs (assurance,...)	Faire prendre conscience des dangers de la route dans le cadre familial (jeu de société,...)	Sensibiliser les lycéens sur l'importance de l'entretien des cyclomoteurs (vidéos réalisées par des lycéens,...)	Mettre en place des stages alternatifs aux poursuites pénales	CT : 2, 3, 5 MT : 4 LT : 1
Les motards impliqués dans des accidents lors de sorties en groupe			Mettre en place une formation à la conduite en groupe			MT : 3

5.4 La vitesse

Les propositions d'orientations d'actions émises par le groupe de travail sont les suivantes :

Constats	Infrastructures	Information	Formation	Education	Contrôle et sanction
Vitesse inadaptée et défauts de maîtrise du véhicule	Dispositif réducteur de vitesse type : bandes rugueuses	Communication : provoquer la réaction des usagers (films sans concessions)	Auto-école : intégration de modules obligatoires type « maîtrise de la vitesse » et « gestion des inter-distances »	Continuum éducatif : travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers, formation tout au long de la vie	Visite médicale obligatoire selon un âge fixé
Non respect des limitations de vitesse	Lisibilité et pertinence de la signalisation : partenariat avec les collectivités territoriales (gestionnaire)				Radars fixes : déplacement aléatoire (selon le modèle Suisse)

5.5 Les obstacles fixes

Les propositions d'orientations d'actions émises par le groupe de travail sont les suivantes :

Constats	Infrastructures	Information	Formation	Education	Contrôle et sanction
Les accidents : contre les arbres	Suppression des alignements de platanes, études paysagères, glissières de sécurité	Communication : provoquer la réaction des usagers (films sans concessions)		Continuum éducatif : travail sur les comportements, sur la réactivité des usagers, formation tout au long de la vie	
... les poteaux électriques et de télécommunications	Conventions entre les gestionnaires et les concessionnaires				
... les piles de ponts, les bordures	Appuis à isoler, bordures basses				

6 Validation des orientations d'actions

6.1 Réunion du comité de pilotage du DGO

Le comité de pilotage du DGO s'est réuni le **15 décembre 2008** pour valider les orientations d'actions proposées par les groupes de travail.

Etaient présents :

- **M. SOUBELET**, préfet de l'Ain
- **Mme TARRARE**, procureur de la république
- **Mme DEMARET**, directrice de cabinet du préfet et chef de projet sécurité routière
- **M. SADOUDI**, communication de la préfecture de l'Ain
- **Mme MARECHAL**, inspectrice à la direction départementale des affaires sanitaires et sociales de l'Ain, co-animatrice du groupe de travail "alcool"
- **M. GARCIA**, direction départementale de la jeunesse et des sports de l'Ain
- **M. HARMEL**, direction départementale de la jeunesse et des sports de l'Ain, co-animateur du groupe de travail "jeunes"
- **M. le Capitaine ESPAGNET**, commandant de l'escadron départemental de sécurité routière, co-animateur du groupe de travail "vitesse et obstacles fixes"
- **M. le Commissaire COVES**, directeur départemental de la sécurité publique de l'Ain
- **M. AVENET**, inspection académique de l'Ain
- **M. le Colonel MUGNIER**, directeur du comité départemental de la prévention routière de l'Ain, co-animateur du groupe de travail "jeunes"
- **M. LE TEST**, caisse régionale d'assurance maladie
- **M. SABATIN**, IDSR, co-animateur du groupe de travail "deux-roues motorisés"
- **Mlle GRUAU**, Conseil général de l'Ain
- **M. BONELLI**, directeur départemental de l'équipement de l'Ain
- **M. NAVROT**, chef du Service Risques et Prévention de la DDE
- **M. HOAREAU**, coordinateur sécurité routière, secrétaire du groupe de travail "deux-roues motorisés"
- **M. MINANGOY**, pôle sécurité routière Etat / Conseil général, secrétaire du groupe de travail "vitesse et obstacles fixes"
- **M. VANARET**, pôle sécurité routière Etat / Conseil général, secrétaire du groupe de travail "jeunes"
- **M. GUICHON**, pôle sécurité routière Etat / Conseil général, secrétaire du groupe de travail "alcool"

6.2 Nouvel enjeu

Le comité de pilotage du DGO a décidé de retenir un enjeu supplémentaire : **les seniors de plus de 65 ans**.

Les orientations d'actions de cet enjeu sont précisées dans le document de synthèse joint au présent rapport.

6.3 Observations sur les orientations d'actions proposées

Alcool : le comité de pilotage du DGO a proposé d'associer des jeunes au groupe de travail qui sera mis en place

Vitesse : le déplacement aléatoire des radars fixes selon le modèle suisse n'est pas retenu, car non autorisé par la législation française.

Obstacles fixes : l'incitation à la suppression des alignements de platanes n'est pas retenu ; le comité de pilotage du DGO a proposé d'inciter plutôt à la mise en place de limitations de vitesse lorsque les arbres ne peuvent être protégés par des glissières de sécurité.

6.4 Orientations d'actions retenues

Les orientations d'actions retenues sont précisées dans le document de synthèse joint au présent rapport, qui sera diffusé à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département.

7 Objectifs du DGO

7.1 Objectifs globaux

L'objectif global au niveau national est de faire diminuer le nombre de tués à **moins de 3 000 morts en 2012**, soit une **baisse de 35% par rapport au nombre de tués en 2007** (4620).

Sur la période **2003-2007**, **336 tués** ont été recensés dans l'Ain.

Pour baisser le nombre de tués de 35%, il faut donc diminuer le nombre de tués à moins de 220 morts sur la période 2008-2012.

7.2 Objectifs concernant les jeunes de 15 à 24 ans

Les jeunes de 15 à 24 ans représentaient **12% de la population** en 2006 et **30% des tués** sur la période **2003-2007** dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de réduire la proportion de jeunes tués à moins de 25% sur la période 2008-2012.

7.3 Objectifs concernant l'alcool

Sur la période **2003-2007**, il a été recensé **97 tués** dans des accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels impliquant au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale à moins de 65 morts sur la période 2008-2012.

7.4 Objectifs concernant les deux-roues motorisés

Sur la période **2003-2007**, **78 usagers** de deux-roues motorisés ont été **tués** dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de diminuer le nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués à moins de 50 morts sur la période 2008-2012.

7.5 Objectifs concernant la vitesse

Sur la période **2003-2007**, il a été recensé **137 tués** dans des accidents corporels impliquant un seul véhicule sans piéton dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels impliquant un seul véhicule sans piéton à moins de 90 morts sur la période 2008-2012.

7.6 Objectifs concernant les obstacles fixes

Sur la période **2003-2007**, il a été recensé **151 tués** dans des accidents corporels avec collisions contre des obstacles fixes dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de diminuer le nombre de tués dans des accidents corporels avec collisions contre des obstacles fixes à moins de 100 morts sur la période 2008-2012.

7.7 Objectifs concernant les séniors de plus de 65 ans

Les séniors de plus de 65 ans représentaient **14% de la population** en 2006 et **17% des tués** sur la période **2003-2007** dans l'Ain.

L'objectif du DGO est de réduire la proportion de séniors tués à moins de 16% sur la période 2008-2012.

8 Application et suivi du DGO

8.1 Mise en œuvre du DGO

Le DGO permet de fixer les enjeux prioritaires à prendre en compte chaque année lors de l'élaboration du **plan départemental d'actions de sécurité routière** (PDASR).

Les porteurs de projet sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le DGO.

8.2 Suivi du DGO

Chaque année, le bilan des tués sur les 5 dernières années écoulées permettra de vérifier si des progrès sont constatés sur les enjeux prioritaires du DGO et si les objectifs fixés sont en mesure d'être atteints en 2012.

Si nécessaire, la hiérarchisation des principaux enjeux pourra être revue chaque année.

9 Annexes

9.1 Statistiques globales

9.2 Statistiques "alcool"

9.3 Statistiques "vitesse"

9.4 Statistiques "jeunes"

9.5 Statistiques "deux-roues motorisés"

9.6 Statistiques "obstacles fixes"

9.7 Statistiques "séniors"

9.8 Statistiques "agglomérations de moins de 5 000 habitants"

9.9 Document de synthèse