



Sécurité Routière *Document Général* *d'Orientations de la* *Drôme*

2018 - 2022



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



SOMMAIRE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PRÉFACE..... | 7 |
| RÉSUMÉ..... | 8 |
| DÉFINITION DU D.G.O..... | 11 |
| 1 - LES OBJECTIFS DU DGO..... | 11 |
| 2 - LES PARTENAIRES..... | 11 |
| 3 - LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION..... | 12 |
| DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT..... | 13 |
| 1 - DÉFINITION DES TERMES..... | 13 |
| 2 - PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE..... | 14 |
| L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT..... | 17 |
| 1 - PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT..... | 17 |
| 1.1 - Géographie..... | 17 |
| 1.2 - Population..... | 17 |
| 1.3 - Parc de véhicules en circulation..... | 20 |
| 1.4 - Réseaux..... | 20 |
| 1.5 - Découpage administratif..... | 21 |
| 1.6 - Famille de départements de la Drôme en fonction du profil sécurité routière..... | 23 |
| 2 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTOLOGIE..... | 23 |
| 2.1 - Bilan des accidents, tués, blessés sur 5 ans..... | 23 |
| 2.2 - Répartition des accidents corporels et des tués en fonction du temps (heures, jours & mois) | 25 |
| 2.3 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de déplacement..... | 27 |
| 2.4 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu et selon le lieu..... | 28 |
| 2.4.1 - Le milieu..... | 28 |
| 2.4.2 - La catégorie de voie..... | 29 |
| 2.4.3 - Les communes les plus accidentogènes (hors autoroute)..... | 30 |
| 2.5 - Répartition en fonction des accidents corporels et des tués en fonction des victimes..... | 31 |
| 2.5.1 - Le genre..... | 31 |
| 2.5.2 - L'âge..... | 32 |
| 2.5.3 - Le lieu de résidence..... | 32 |
| LES ENJEUX..... | 33 |
| 1 - LA CARACTÉRISATION DES ENJEUX..... | 33 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2 - ANALYSE THÉMATIQUE – ENJEUX RETENUS..... | 34 |
| 3 - COMPRÉHENSION DES ENJEUX..... | 36 |
| 3.1 - Le risque routier professionnel..... | 36 |
| 3.1.1 - L'importance de l'enjeu « risque professionnel »..... | 36 |
| 3.1.2 - Le panorama des accidents liés au risque professionnel..... | 37 |
| 3.1.2.a - Les accidents liés aux trajets professionnels..... | 37 |
| 3.1.2.b - Les accidents liés aux trajets domicile-travail..... | 40 |
| 3.1.3 - Les indicateurs de l'enjeu « risque routier professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 43 |
| 3.2 - La conduite après usage de substances psychoactives..... | 44 |
| 3.2.1 - L'alcool..... | 44 |
| 3.2.1.a - L'importance de l'enjeu alcool..... | 44 |
| 3.2.1.b - Le panorama des accidents liés à l'alcool..... | 45 |
| 3.2.2 - Les stupéfiants..... | 48 |
| 3.2.2.a - L'importance de l'enjeu stupéfiants..... | 48 |
| 3.2.2.b - Le panorama des accidents liés aux stupéfiants..... | 49 |
| 3.2.3 - Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 50 |
| 3.3 - Les jeunes..... | 51 |
| 3.3.1 - Les adolescents âgés de 14 à 17 ans..... | 51 |
| 3.3.1.a - L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »..... | 51 |
| 3.3.1.b - Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans..... | 52 |
| 3.3.2 - Les jeunes âgés de 18 à 24 ans..... | 54 |
| 3.3.2.a - L'importance de l'enjeu adolescents âgés de 18 à 24 ans..... | 54 |
| 3.3.2.b - Le panorama des accidents des adolescents âgés de 18 à 24 ans..... | 55 |
| 3.3.3 - Les jeunes âgés de 25 à 29 ans..... | 57 |
| 3.3.3.a - L'importance de l'enjeu « jeunes adultes âgés de 25 à 29 ans »..... | 57 |
| 3.3.3.b - Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans..... | 57 |
| 3.3.4 - Les indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 60 |
| 3.4 - Les seniors..... | 61 |
| 3.4.1 - Les seniors âgés de 65 à 74 ans..... | 61 |
| 3.4.1.a - L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »..... | 61 |
| 3.4.1.b - Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans..... | 62 |
| 3.4.2 - Les seniors âgés de 75 ans et plus..... | 64 |
| 3.4.2.a - L'importance de l'enjeu « seniors âgé de 75 ans et plus »..... | 64 |
| 3.4.2.b - Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus..... | 64 |
| 3.4.3 - Les indicateurs de l'enjeu « seniors » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 66 |
| 3.5 - Les deux-roues motorisés..... | 67 |
| 3.5.1 - Les deux-roues motorisés de moins de 125 cm ³ | 67 |
| 3.5.1.a - L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés de moins de 125 cm ³ | 67 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.5.1.b - Le panorama des accidents de deux-roues motorisés de moins de 125 cm ³ | 68 |
| 3.5.2 - Les deux-roues motorisés de plus de 125 cm ³ | 71 |
| 3.5.2.a - L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés de plus de 125 cm ³ | 71 |
| 3.5.2.b - Le panorama des accidents de deux-roues motorisés de plus de 125 cm ³ | 71 |
| 3.5.3 - Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 74 |
| 3.6 - Le partage de la voirie..... | 75 |
| 3.6.1 - Les piétons..... | 75 |
| 3.6.1.a - L'importance de l'enjeu « piéton »..... | 75 |
| 3.6.1.b - Le panorama des accidents de piétons..... | 76 |
| 3.6.2 - Les cyclistes..... | 78 |
| 3.6.2.a - L'importance de l'enjeu cycliste..... | 78 |
| 3.6.2.b - Le panorama des accidents de cyclistes..... | 79 |
| 3.6.3 - Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022..... | 81 |
| LES ORIENTATIONS D' ACTIONS..... | 82 |
| 1 - LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL..... | 82 |
| 1.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 82 |
| 1.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 82 |
| 1.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 82 |
| 1.2.2 - Infrastructure :..... | 83 |
| 1.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 83 |
| 1.2.4 - Axes de contrôles à développer :..... | 84 |
| 2 - LES SUBSTANCES PSYCHO-ACTIVES..... | 85 |
| 2.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 85 |
| 2.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 86 |
| 2.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 86 |
| 2.2.2 - Infrastructure :..... | 86 |
| 2.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 86 |
| 2.2.4 - Axes de contrôles à développer :..... | 88 |
| 3 - LES JEUNES..... | 89 |
| 3.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 89 |
| 3.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 89 |
| 3.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 89 |
| 3.2.2 - Travail sur les infrastructures :..... | 90 |
| 3.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 90 |
| 3.2.4 - Axes de contrôles à développer :..... | 91 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4 - LES SENIORS..... | 92 |
| 4.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 92 |
| 4.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 92 |
| 4.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 92 |
| 4.2.2 - Infrastructure :..... | 92 |
| 4.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 93 |
| 4.2.4 - Pistes de réflexion :..... | 93 |
| 5 - LES DEUX-ROUES MOTORISÉS..... | 94 |
| 5.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 94 |
| 5.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 94 |
| 5.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 94 |
| 5.2.2 - Infrastructure :..... | 94 |
| 5.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 94 |
| 5.2.4 - Axes de contrôles à développer :..... | 95 |
| 6 - LE PARTAGE DE LA VOIRIE..... | 96 |
| 6.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales..... | 96 |
| 6.2 - Orientations d'actions par domaine..... | 96 |
| 6.2.1 - Amélioration de la connaissance :..... | 96 |
| 6.2.2 - Infrastructures :..... | 96 |
| 6.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :..... | 97 |
| 6.2.4 - Axes à développer en matière de contrôle :..... | 97 |
| SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO – LIEN AVEC LE PDASR..... | 98 |

Préface

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. En 10 ans, les efforts entrepris dans le département de la Drôme ont fait nettement reculer le risque routier, permettant de réduire de 22 % le nombre moyen de personnes tuées par an, ce qui constitue un progrès important.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour prolonger cette dynamique. La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ d'action de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Le Document Général d'Orientation s'inscrit dans le cadre de cette démarche associant l'État et ses partenaires, lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces enjeux prioritaires déterminés sur la base d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés, sont les suivants :

- le risque routier professionnel
- les substances psycho-actives
- les jeunes
- les seniors
- les deux-roues motorisés
- le partage de la voirie

Les signataires du document général d'orientations s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

A Valence, le 12 janvier 2018

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Le préfet de la Drôme</p>  | <p>Le procureur de la république</p>  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Résumé

Sur les 5 dernières années, nous avons recensé 2066 accidents corporels (en baisse de 14 % par rapport à 2007-2011) à l'origine de 199 personnes tuées (en baisse de 22 % par rapport à 2007-2011) et de 2 917 blessés dont 1 449 blessés hospitalisés.

Ces baisses vont certes dans le bon sens, mais elles sont comparables à celle du niveau national voire inférieure si on ne prend en compte que les accidents corporels.

L'étude de l'accidentologie locale a permis de dégager **6 enjeux en matière de sécurité routière** dans la Drôme et de dégager des orientations d'actions dont les grandes lignes sont précisées ci-après (liste non exhaustive) :

- **Le risque routier professionnel :**

Les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité au travail.

Dans 38 % des accidents corporels et dans 40 % des accidents mortels (dont au moins un des types de trajet est connu), au moins un des usagers impliqués effectuait un trajet professionnel ou un trajet domicile travail.

Ce pourcentage élevé est comparable à celui que l'on observe au niveau national ou dans les départements aux caractéristiques proches de la Drôme.

- Orientations d'actions :

- Sensibilisation des employeurs : favoriser leur prise de conscience de leur responsabilité et des leviers d'actions à leur disposition en matière d'organisation du travail pour favoriser la sécurité routière ;
- Sensibilisation des salariés aux différents risques routiers ;

- **Les substances psycho-actives (alcool & produits stupéfiants notamment) :**

1 personne tuée sur 4 dans la Drôme a été victime d'un accident où un des conducteurs était sous l'influence de l'alcool.

1 personne tuée sur 5 dans la Drôme a été victime d'un accident où un des conducteurs était sous l'influence de produits stupéfiants.

Les accidents de nuits et/ou le week-end sont sur-représentés, tout comme les accidents avec des jeunes. Ils ne constituent cependant pas la majorité des accidents. Les accidents avec alcool ou stupéfiants concernent donc l'ensemble des tranches d'âge de la population, avec, cependant, une large prédominance des hommes.

- Orientations d'actions :

- Actions pour responsabiliser les vendeurs d'alcool (organisateurs de buvettes, fêtes ou soirées) afin qu'ils favorisent la prévention tant en amont de la fête, que pendant la fête et proposent éventuellement une alternative à la conduite après la consommation d'alcool ;
- Actions de sensibilisation des consommateurs potentiels (effets des produits psycho-actifs, estimation de la consommation et du temps de retour à la normale, sanctions encourues, valorisation de SAM, le conducteur sobre...) ;
- Actions en direction des « pairs » pour qu'ils n'incitent et ne valorisent pas la prise de risque & qu'ils proposent des solutions alternatives à la conduite ;

- **Les jeunes (14 à 29 ans) :**

Les jeunes sont sur-représentés parmi les victimes d'accidents, notamment au niveau des 18-24 ans (33 % des accidents corporels, 19 % des personnes tuées pour 7 % de la population).

Entre 14 & 17 ans, les accidents où ils sont impliqués sont essentiellement des accidents de scooter ou des accidents de voiture dans lesquels ils sont passagers. Après 18 ans, ce sont très majoritairement des accidents de voiture.

Les jeunes hommes représentent une très forte proportion des jeunes impliqués dans les accidents. Les accidents de « jeunes » ne se restreignent pas aux seuls accidents avec des prises de risques importantes (grands excès de vitesse, alcoolisation excessive...). D'autres accidents peuvent être liés à l'inexpérience, à des prises de risques qu'ils ne perçoivent pas comme importante (fatigue, dette de sommeil, téléphone...).

- Orientations d'actions :

- Sensibilisation dès le plus jeune âge puis tout au long de la vie ;
- Promouvoir la sensibilisation par les pairs, de jeunes à jeunes ;
- Mobiliser l'ensemble des structures où sont présents les jeunes autour de la sécurité routière ;
- Faire connaître & faire comprendre les règles, montrer les conséquences des accidents (violence des chocs, conséquences sur les victimes...)

- **Les seniors (65 ans et plus) :**

Les seniors sont sur-représentés (notamment les seniors âgés de 75 ans et plus) parmi les personnes impliquées dans les accidents et parmi les personnes tuées. Cette sur-représentation est surtout marquée à partir de 75 ans où ils représentent 10 % de la population, mais ils représentent 16 % des tués.

Ils sont généralement victimes en tant qu'usagers de voiture (3/4 des accidents), mais dans un quart des accidents, ils sont victimes en tant que piéton.

- Orientations d'actions :

- S'appuyer sur les structures locales pour faire venir les seniors sur des actions de sensibilisation ;
- Monter des actions de sensibilisation conviviales qui ne se restreignent pas à des rappels de code de la route (comment conduire en sécurité et préserver sa mobilité le plus longtemps possible) ;

- **Les deux-roues motorisés :**

Dans la Drôme, les deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ sont impliqués dans 16 % des accidents. Leurs usagers ne représentent heureusement que 3 % des personnes tuées.

L'enjeu principal se situe au niveau des usagers deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus. Ils sont impliqués dans 12 % des accidents corporels et ils représentent 14 % des personnes tuées.

Dans plus de 80 % des cas, les usagers de deux-roues motorisés impliqués dans des accidents sont des hommes. Et plus de 40 % des usagers de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus impliqués dans les accidents avaient entre 45 et 64 ans.

S'ils sont souvent responsables de leurs accidents, ils peuvent aussi être victimes d'erreurs d'autres conducteurs, notamment en carrefour où des conducteurs ne les ayant pas perçus, peuvent leur couper la route.

◦ Orientations d'actions :

- Actions en direction des usagers de deux-roues motorisés ;
Actions post-permis valorisant une conduite responsable, en leur faisant prendre conscience de leur vulnérabilité et en les invitant à ne pas surestimer leurs capacités
- Actions en direction de l'ensemble des usagers de la route ;
Actions promouvant la notion de partage de la route de manière à ne pas surprendre les autres usagers ;
- Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs.

• **Le partage de la voirie :**

Les piétons sont présents dans 20 % des accidents corporels et représentent 18 % des tués dans la Drôme.

Les cyclistes représentent une part plus faible des usagers impliqués dans les accidents (9 % des accidents) et des personnes tuées (4 %).

Les grandes agglomérations concentrent la majorité des accidents de piétons et de cyclistes. Environ un tiers des accidents de cyclistes se situent néanmoins sur des routes hors agglomération.

Dans près de trois quarts des accidents de piéton, ce dernier était en train de traverser la route dont plus de la moitié sur des passages piétons.

◦ Orientations d'actions :

- Mobilisation des acteurs :
S'appuyer sur les acteurs de terrain pour mener des actions (polices municipales par exemple).
- Actions en direction des gestionnaires de voiries ;
Inviter les gestionnaires de voirie à développer des infrastructures favorisant les déplacements par des modes actifs en prêtant une attention particulière aux continuités des itinéraires de déplacement doux et aux dégagements de visibilité au niveau des carrefours et des traversées de piétons ;
- Actions en direction des piétons & cyclistes :
Faire prendre conscience de leurs propres vulnérabilités et à la nécessité d'éviter de prendre des risques (non seulement respect du code de la route et vigilance sur le comportement des autres usagers afin de s'assurer qu'ils vous ont vu et qu'ils peuvent s'arrêter à temps : attention aux angles morts, aux masques de visibilité, aux trajets de nuit...) ;
Enseigner à circuler à pied ou à vélo en toute sécurité ;
- Actions en direction de l'ensemble des usagers :
Inciter à avoir une conduite apaisée et une vigilance accrue à l'ensemble des usagers au niveau des zones délicates.

Définition du D.G.O.

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité depuis 2013, l'objectif national de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientation (DGO). A cette fin, il a adressé aux préfets une circulaire DGO 2018 – 2022 en date du 11 avril 2017.

1 - Les objectifs du DGO

Le Document général d'orientation que chaque département est invité à élaborer, pour la période 2018-2022, constitue un **outil politique de programmation** qui définira les orientations d'actions à mener mais également un **outil de diffusion de la connaissance et de mobilisation locale** pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

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

2 - Les partenaires

Ont été impliqués dans l'élaboration de ce Document général d'orientation les services de l'État dans le département, les représentants des principales collectivités locales, les assureurs du risque routier professionnel et des représentants du monde associatif.

Ces partenaires ont été intégrés dans un comité de pilotage stratégique en matière de sécurité routière.

3 - La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de la Drôme, le directeur de cabinet du préfet – chef de projet sécurité routière – a animé la démarche. Après une phase de lancement et la constitution d'un comité de pilotage stratégique en matière de sécurité routière élargi, une phase d'état des lieux de l'accidentalité du département, de ses particularités et un bilan portant sur les cinq années précédentes ont été conduits. Cette étape préalable a permis de dégager les enjeux du nouveau DGO et de définir des orientations d'actions pour les années 2018-2022. Le suivi

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

Démarche d'élaboration dans le département

1 - Définition des termes

Document Général d'Orientation (DGO)

C'est un outil, élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale, qui permet de définir les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant 5 ans pour faire reculer l'insécurité routière. Il constitue un cadre de référence du département et fédère les différents partenaires autour des enjeux.

Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)

Il représente la déclinaison annuelle du DGO en mettant en œuvre un plan d'actions élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

Plan départemental de contrôles routier (PDCR)

Il constitue le volet « contrôle et sanctions » du PDASR. Il a pour objectif de renforcer la coordination de tous les acteurs concernés par ce domaine afin de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des enjeux du département.

Enjeux

Un enjeu peut être défini par la morbidité (nombre de victimes des accidents de la circulation) d'une cible (type d'usager, lieu...). Il est constitué par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

Orientations d'actions

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit **fixer l'objectif général des actions qui en découlent** et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées dans les différents domaines : **améliorer la connaissance, sécuriser les infrastructures, informer, former, éduquer, sensibiliser, contrôler et sanctionner.**

Projet d'action de sécurité routière

Les projets d'actions élaborés au titre du PDASR devront être construits en cohérence avec les orientations d'actions définies dans les DGO. Ils devront proposer des indicateurs d'évaluation d'action.

Les projets seront déposés et sélectionnés à la suite d'un appel à projet.

2 - Présentation de la démarche

Le Comité de Pilotage Stratégique Sécurité Routière actuellement en place a été élargi à de nouvelles structures afin de prendre en compte la globalité des risques routiers et des partenaires dans le département.

Le nouveau **Comité de Pilotage Stratégique Sécurité Routière élargi** est ainsi composé de la manière suivante :

Représentants des services de l'État :

- Le préfet (ou son représentant) ;
- Le procureur de la république (ou son représentant) ;
- Le directeur de cabinet du préfet, chef de projet Sécurité Routière (ou son représentant) ;
- Le coordinateur sécurité routière ;
- Le directeur départemental de la sécurité publique (ou son représentant) ;
- Le commandant de groupement de Gendarmerie de la Drôme (ou son représentant) ;
- Le directeur académique des services de l'Éducation nationale (ou son représentant) ;
- Le directeur départemental des territoires (ou son représentant) ;
- Le directeur départemental de la cohésion sociale (ou son représentant) ;
- Le directeur départemental de la protection des populations (ou son représentant) ;
- Le directeur Régional des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi – Unité territoriale de la Drôme (ou son représentant) ;
- Le directeur départemental des services d'incendie et de secours (ou son représentant) ;
- Le sous-préfet de Die (ou son représentant) ;
- Le sous-préfet de Nyons (ou son représentant) ;
- Le délégué à la formation du conducteur (ou son représentant) ;
- Le directeur du Service de Probation et d'Insertion Pénitentiaire (ou son représentant) ;
- Le délégué territorial de l'Agence Régionale de Santé (ou son représentant) ;
- Le chargé de mission deux-roues motorisés ;

Représentants des élus :

- Le président du conseil départemental (ou son représentant) ;
- Le président de l'Association des maires de la Drôme (ou son représentant) ;
- Les présidents d'agglomération (*) :
 - Le président de Valence Romans Agglomération (ou son représentant) ;
 - Le président de Montélimar Agglomération (ou son représentant) ;
 - Le président d'Arche Agglomération (ou son représentant) ;
- Les maires de grandes villes (*) :
 - Le maire de Valence (ou son représentant) ;
 - Le maire de Romans sur Isère (ou son représentant) ;
 - Le maire de Montélimar (ou son représentant) ;

Représentants des assureurs du risque professionnel :

- Le directeur de la CARSAT (ou son représentant) ;
- Le directeur de la MSA (ou son représentant) (*) ;
- Le directeur de la CNRACL (ou son représentant) (*) ;
- Le directeur de la CPAM (ou son représentant) (*) ;

Représentants des chambres consulaires (*) :

- Le président de la CCI (ou son représentant) ;
- Le président de la CA (ou son représentant) ;
- Le président de la CCA (ou son représentant) ;

Représentants des associations et autres structures :

- Le directeur régional de la Prévention Routière (ou son représentant) ;
- Le président de la délégation départementale de MAIF Prévention (ou son représentant) ;
- Le président du comité départemental de l'ANPAA26 (ou son représentant) ;
- Le président de l'Association de Défense des Familles des sapeurs pompiers de Lorient (ou son représentant) ;
- L'association AGIR ;
- Le président de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC 26/07) (ou son représentant) ;
- Le président de l'Association Valentinoise des Étudiants (ou son représentant) (*) ;
- Le président du comité départemental olympique et sportif (ou son représentant) (*) ;

La direction départementale des territoires a rédigé une étude d'enjeux du département en matière de sécurité routière qui a été présentée lors du comité de pilotage stratégique réuni le 17 octobre 2017.

Ce Comité de Pilotage Stratégique a notamment permis de valider et hiérarchiser les enjeux en matière de sécurité routière sur la base du bilan des 5 dernières années.

Une fois les enjeux validés, des propositions d'orientations d'action ont été soumises de manière informelle à l'ensemble de nos partenaires. Ces propositions ont été amendées en fonction de leurs observations et transmises aux membres du Comité de Pilotage Stratégique Sécurité routière.

Celui-ci s'est réuni une nouvelle fois le 8 décembre 2017 afin d'amender ce projet et de valider des orientations d'actions à décliner dans les différents domaines pour les 5 prochaines années.

Sur la base du document présenté, le Document Général d'Orientations 2018-2022 a été rédigé puis soumis à la signature des partenaires qui l'ont souhaité.

L'accidentalité générale du département

1 - Présentation du département

1.1 - Géographie

La Drôme est un des douze départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Sa superficie est de 6 530 km² pour près de 510 000 habitants. Le département de la Drôme couvre 9 % du territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, mais représente seulement 6 % de sa population.

La Drôme s'étend surtout en longueur du nord-ouest au sud-est. Les départements voisins les plus frontaliers sont l'Ardèche à l'Ouest, l'Isère au Nord, les Hautes Alpes à l'Est, les Alpes de Haute Provence et le Vaucluse au Sud.

La plus grande surface du territoire fait partie du domaine alpin, le reste s'étendant sur une zone de transition avant la vallée du Rhône. Le Rhône sert de limite occidentale au département.

Le département connaît une densité de population de 67 hab/km². Mais la situation est très contrastée avec 2 hab/km² dans la montagne Dioise et 218 hab/km² dans la vallée du Rhône.

La Drôme est située sur le grand axe de communication Nord-Sud : Lille-Paris-Lyon-Marseille, charnière urbaine et économique française. Elle est structurée par l'axe de la vallée du Rhône et de deux de ses affluents, la Drôme et l'Isère.

Cette position lui offre la possibilité d'échanges nombreux avec le nord de la région Rhône-Alpes, la région Provence Alpes Côte d'Azur, le Languedoc- Roussillon et le sillon alpin.

L'essentiel de l'économie drômoise se situe à l'ouest du département, le long du Rhône. Cette zone, qui concentre la majorité de la population du département, est en outre desservie par des voies de communications majeures comme l'autoroute A7 ainsi que par les lignes ferroviaires LGV Rhône-Alpes et LGV Méditerranée.

1.2 - Population

En 2016, la Drôme compte environ 510 000 habitants soit 0,8 % de la population de la France métropolitaine et 6,4 % de la population de la région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA).

La population de la Drôme n'a cessé d'augmenter depuis 1982. Cela se traduit par un gain d'environ 100 000 habitants en 30 ans. Ces dernières années, la croissance démographique de la Drôme (+ 0,7 % par an) sous les effets conjoints du solde naturel et du solde migratoire (évolution répartie pour moitié entre les deux) est légèrement en retrait par rapport à la progression de la population au niveau de la région AURA (+ 0,8 %) mais elle est plus soutenue qu'au niveau national (+ 0,5%). **Cela fait donc de la Drôme un département attractif.**

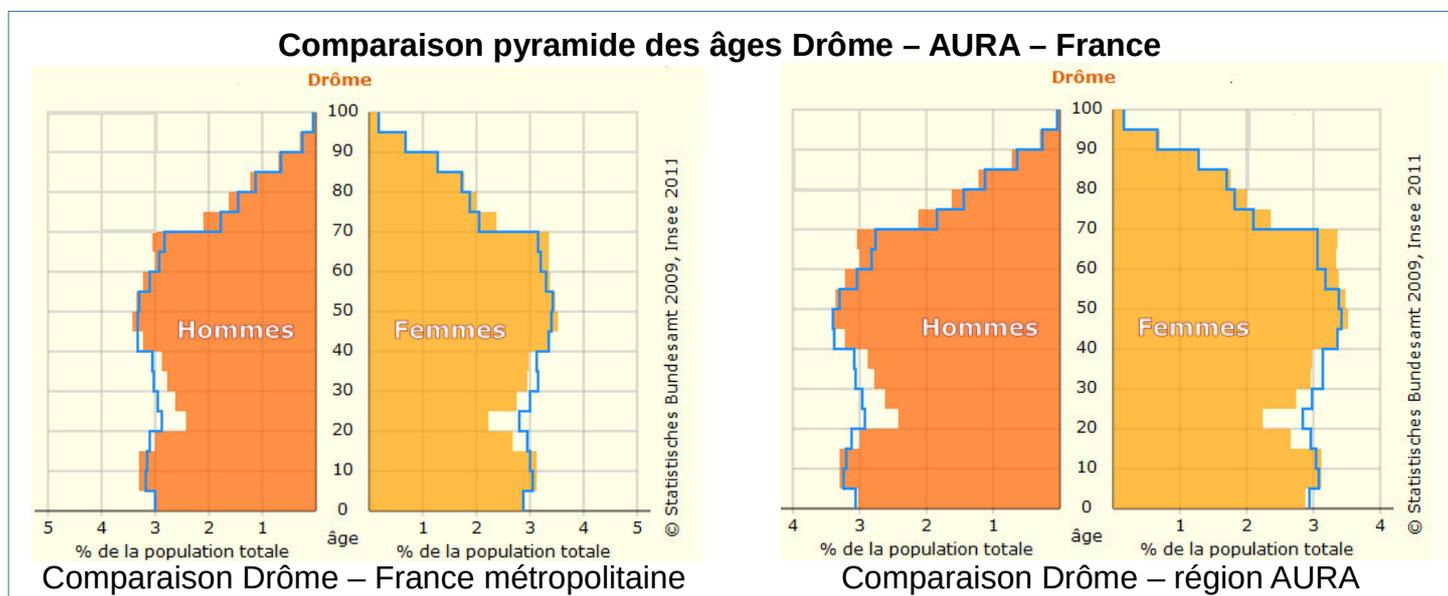
La répartition de la population de la tranche d'âge est la suivante :

| Tranche d'âge | Population Drômoise (en millions) | % de la population Drômoise | Population région AURA | % de la population AURA | Population France métropolitaine | % population France Métropolitaine |
|---------------|-----------------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 0 – 14 ans | 0,09 | 18,8% | 1,47 | 18,6% | 11,79 | 18,2% |
| 15 – 24 ans | 0,05 | 10,3% | 0,94 | 11,8% | 7,57 | 11,7% |
| 25 – 34 ans | 0,06 | 11,1% | 0,97 | 12,2% | 7,83 | 12,1% |
| 35 – 44 ans | 0,06 | 12,4% | 1,03 | 12,9% | 8,31 | 12,9% |
| 45 – 54 ans | 0,07 | 13,8% | 1,07 | 13,5% | 8,71 | 13,5% |
| 55 – 64 ans | 0,07 | 12,9% | 0,96 | 12,1% | 8,1 | 12,5% |
| 65 – 74 ans | 0,06 | 10,9% | 0,77 | 9,8% | 6,32 | 9,8% |
| 75 ans et + | 0,05 | 9,8% | 0,73 | 9,1% | 5,99 | 9,3% |
| Total | 0,51 | | 7,94 | | 64,6 | |

Estimation population 2016 – Source INSEE

La structure de la pyramide des âges est globalement similaire à celle de la région Auvergne – Rhône-Alpes et à celle de la France métropolitaine à quelques nuances près :

- tranche d'âge 15-34 ans sous-représentée dans la Drôme (21,4 %) par rapport à la région AURA (24 %) et à la France métropolitaine (23,8 %) ;
- tranche d'âge 65-74 ans sur-représentée dans la Drôme (10,9 %) par rapport à la région AURA (9,8 %) et par rapport à la France métropolitaine (9,8 %).

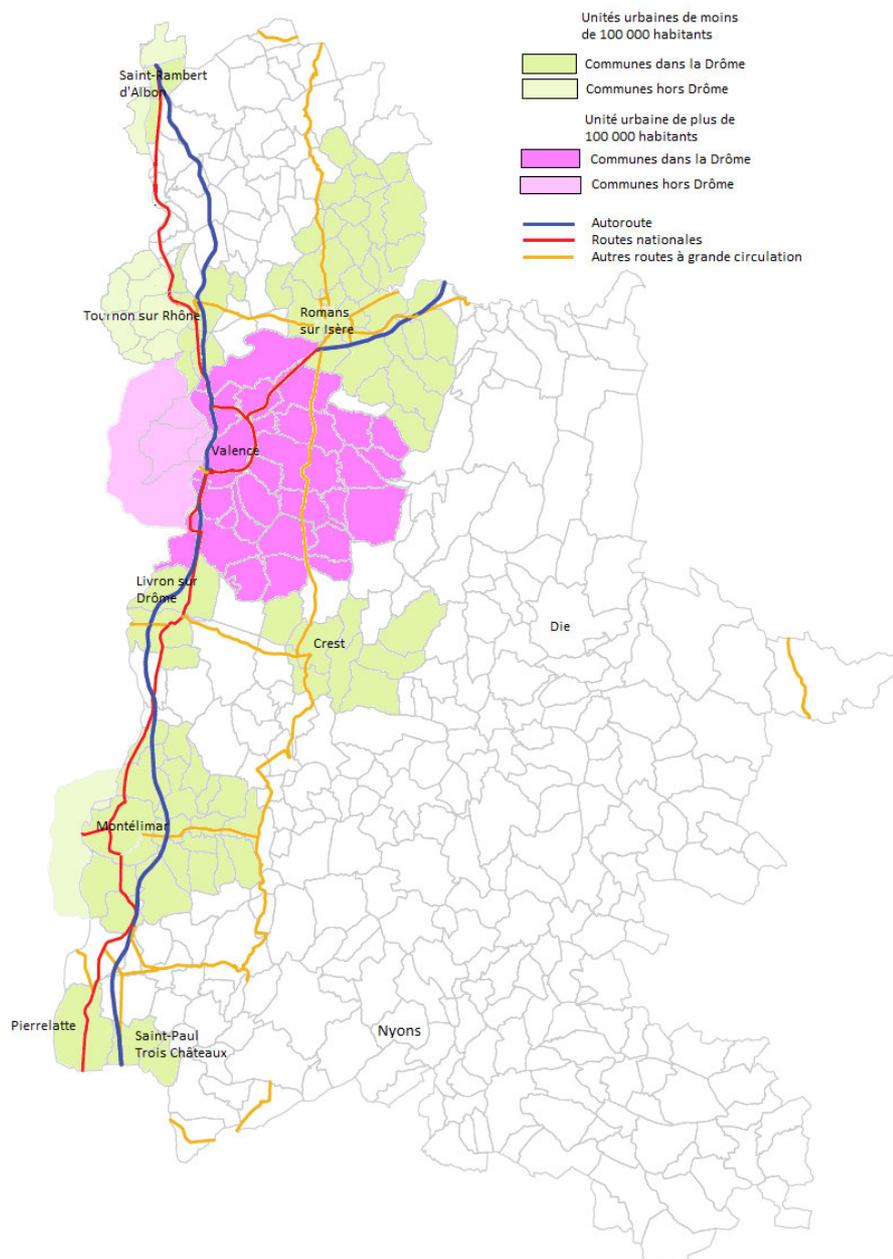


Même si le département de la Drôme offre une large panoplie de possibilité pour poursuivre ses études sur place (BTS, IUT, université ou école d'ingénieur), la sous-représentation des jeunes dans le département est vraisemblablement liée au départ de ceux-ci vers de grandes métropoles (notamment Lyon et Grenoble) pour poursuivre leurs études supérieures et à un premier emploi à l'extérieur du département.

La densité de population de la Drôme est faible avec 76,4 habitants par km² alors qu'elle est de 112,2 pour la région AURA et de 117,7 pour la France métropolitaine.

La population dans la Drôme est très inégalement répartie. Elle se concentre principalement le long des grands axes routiers : la vallée du Rhône et le long de la vallée de l'Isère. À l'extérieur de ces grandes zones (Vercors, Baronnies, Haut-Diois...), la densité de population est très faible.

Cela se retrouve notamment au niveau des principales **aires urbaines de la Drôme** (au sens de la définition de l'INSEE : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, dont au moins 40 % des actifs résidents occupent un emploi dans l'aire urbaine) :



Source INSEE 2014

La population des principales aires urbaines (au sens de l'INSEE) est la suivante :

| | | | |
|------------------|---------|---------------------------|--------|
| Valence | 177 507 | Crest | 14 705 |
| Montélimar | 77 063 | Pierrelatte | 13 071 |
| Romans sur Isère | 73 747 | Saint-Rambert d'Albon | 11 165 |
| Tournon / Tain | 32 387 | Saint-Paul-Trois-Châteaux | 10 312 |
| Livron / Drôme | 15 887 | | |

Certaines aires urbaines s'étendent aux départements voisins (notamment l'Ardèche).

Si on en reste aux limites communales, 19 communes drômoises ont une population qui dépasse les 5 000 habitants au 1^{er} janvier 2014 (*source INSEE*) :

| | | | |
|----------------------------|--------|--------------------------|-------|
| Valence | 64 057 | Chabeuil | 6 880 |
| Montélimar | 38 485 | Nyons | 6 641 |
| Romans sur Isère | 34 243 | Loriol sur Drôme | 6 305 |
| Bourg lès Valence | 19 591 | Saint-Rambert d'Albon | 6 204 |
| Pierrelatte | 13 071 | Saint Marcel lès Valence | 6 102 |
| Bourg de Péage | 10 171 | Tain l'Hermitage | 6 005 |
| Portes-lès-Valence | 9 973 | Donzère | 5 507 |
| Saint-Paul-Trois- Châteaux | 8 944 | Étoile sur Rhône | 5 287 |
| Livron sur Drôme | 8 927 | Chatuzange le Goubet | 5 222 |
| Crest | 8 211 | Die | 4 516 |

1.3 - Parc de véhicules en circulation

Dans la Drôme, 87,5 % des ménages sont équipés d'au moins un véhicule, soit un taux d'équipement supérieur à celui que l'on a dans la région AURA (84,2 %) ou sur la France métropolitaine (81,1 %).

On recense ainsi 274 489 voitures particulières de moins de 15 ans, soit 6,7 % du parc de véhicules particulières de la région AURA.

1.4 - Réseaux

Le réseau routier de la Drôme est relativement dense. Il est composé de :

- 134 km d'autoroutes (A7 & A49) ;
- 141 km de routes nationales hors autoroutes (RN 7, RN 532 et RN 102) ;
- 4 247 km de routes départementales ;
- 7 463 km de voies communales ;

L'autoroute A7 est très chargée tout au long de l'année. L'axe de la vallée du Rhône voit transiter des flux de trafic surtout de poids-lourds entre le Nord de la France, le Benelux, l'Allemagne et le pourtour méditerranéen (Languedoc, Marseille, Espagne et Afrique du Nord...). De plus, la circulation est aussi générée par un trafic local desservant tout le chapelet des villes de la vallée du Rhône (Lyon, Vienne, Valence, Orange, Avignon...) et les axes latéraux (Saint-Étienne, Grenoble, Aix...).

Pendant les périodes de vacances, le trafic déjà chargé, devient très rapidement saturé, notamment en direction du Sud en début de congés, vers le nord en fin de congés.

Avec un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de plus de 70 000 véhicules par jour, l'A7 dans la Drôme est une des autoroutes les plus chargées de France, si on excepte la région parisienne. Ce trafic peut monter jusqu'à 180 000 véhicules par jour lors des pointes en périodes estivales.

1.5 - Découpage administratif

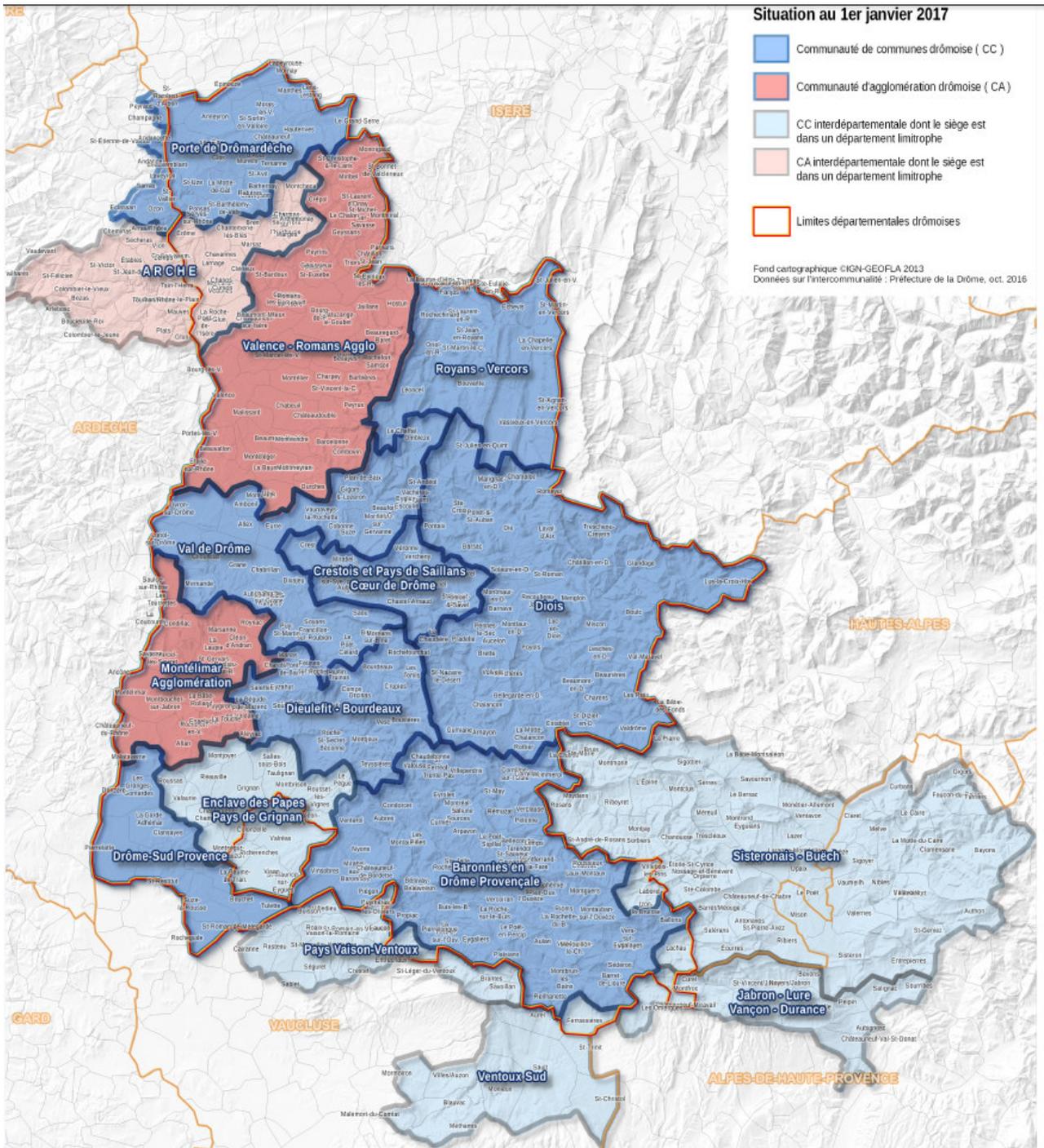
Intercommunalité drômoise

Au 1^{er} janvier 2017, les communes de la Drôme sont regroupées au sein de 3 agglomérations :

- Valence Romans Agglomération ;
- Montélimar agglomération ;
- ARCHE agglomération (dont le siège est en Ardèche) ;

et de 12 communautés de communes :

- Porte de Drôme-Ardèche ;
- Royans – Vercors ;
- Val de Drôme ;
- Crestois et Pays de Saillans – Cœur de Drôme ;
- Diois ;
- Dieulefit – Bourdeaux ;
- Drôme Sud Provence ;
- Enclave des Papes - Pays de Grignan (siège hors du département) ;
- Baronnie en Drôme Provençale ;
- Sisteronais – Buëch (siège hors du département) ;
- Ventoux Sud (siège hors du département) ;
- Jabron – Lure – Vançon – Durance (siège hors du département) ;

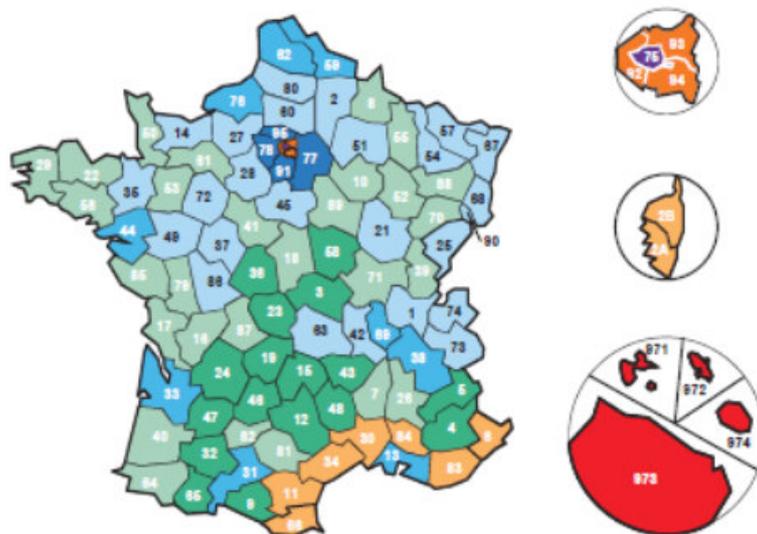


1.6 - Famille de départements de la Drôme en fonction du profil sécurité routière

Afin de pouvoir comparer entre eux des départements relativement similaires, l'Observatoire National de l'Insécurité Routière a regroupé 9 familles de départements en fonction de divers critères (densité de population, polarisation, zone géographique...) :

TABLEAU ET FIGURE – DESCRIPTIF ET CARTE DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

| N° | Famille | Effectif | Classe ACP/CAH | Couleur |
|----|-------------------|----------|----------------|--------------|
| F1 | Paris | 1 | Hors analyse | Violet |
| F2 | Petite couronne | 3 | 5 | Orange |
| F3 | Grande couronne | 4 | 6 | Bleu marine |
| F4 | Outre-mer | 4 | Hors analyse | Rouge |
| F5 | Métropoles | 9 | 7 | Cyan |
| F6 | Méditerranéens | 9 | 3 | Orange clair |
| F7 | Ruraux peu denses | 17 | 4 | Vert foncé |
| F8 | Multipolaires | 25 | 1 | Bleu ciel |
| F9 | De transition | 28 | 2 | Vert clair |



La Drôme fait ainsi partie de la famille des départements « de transition », au même titre que l'Ardèche.

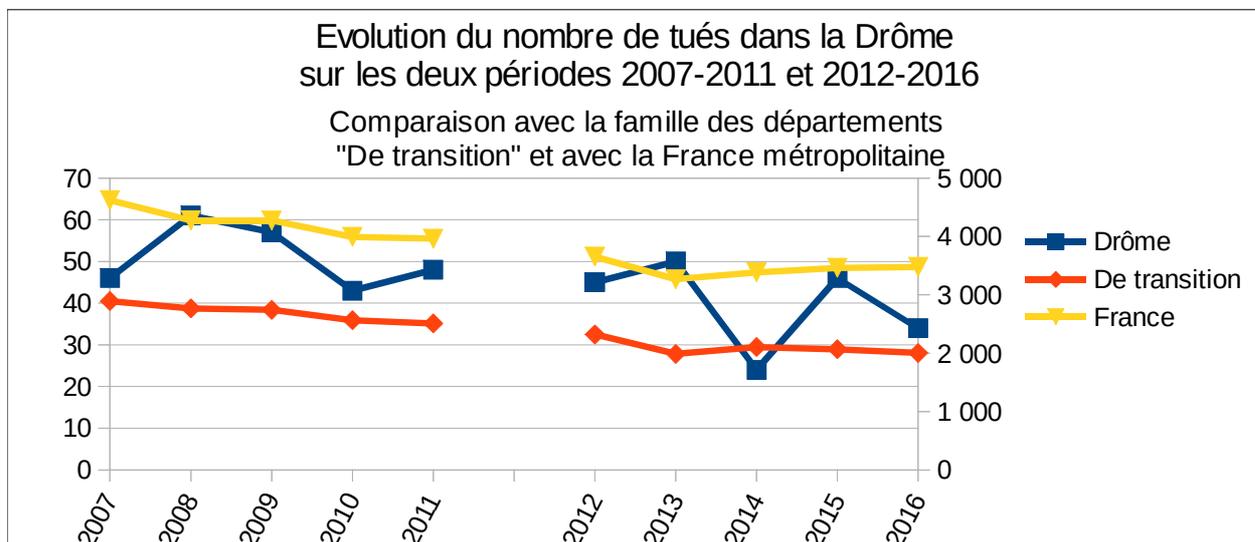
La plupart des statistiques de l'accidentalité drômoise durant ces dernières années sera donc analysée au regard des statistiques de cette famille de département.

2 - Caractéristiques générales de l'accidentologie

2.1 - Bilan des accidents, tués, blessés sur 5 ans

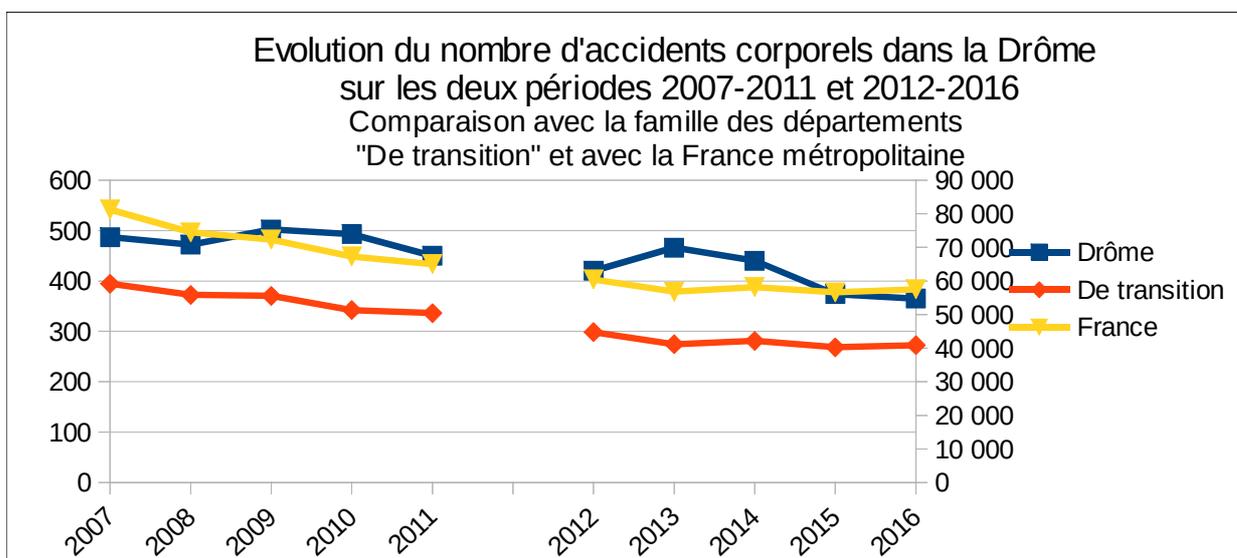
Sur la période 2012-2016, le nombre de tués a fluctué entre 24 et 50 tués avec une moyenne de 40 personnes tuées sur 5 ans. Cette **moyenne est en baisse très sensible (- 22 %)** par rapport aux années 2007-2011 où la moyenne était de 51 personnes tuées par an.

Par comparaison avec la famille de départements « de transition », le département comporte une mortalité plus forte (moyenne de 38 tués en 2007-2011 et moyenne de 29 tués en 2012-2016). La baisse de la mortalité sur la route entre ces deux périodes a cependant été similaire (- 22 %) et légèrement supérieure à celle que l'on a observée au niveau national (- 20 %).



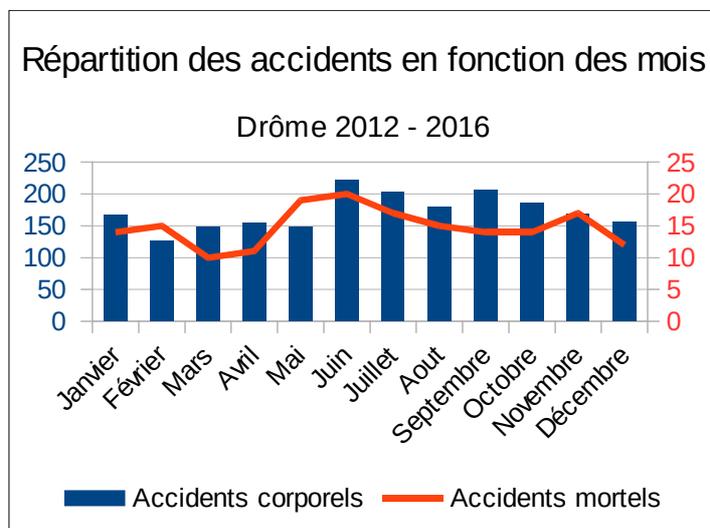
À l'image de la diminution du nombre de personnes tuées, le nombre d'accidents corporels a connu lui aussi une diminution sensible dans la Drôme passant d'une moyenne de 481 accidents corporels par an entre 2007 et 2011 à 413 accidents corporels par an entre 2012 et 2016 soit une baisse de - 14 %.

Cette baisse est moins importante que celle que l'on observe pour la famille des départements « de transition » (-23%) et que celle observée au niveau national (- 20 %).



Partant d'une situation moins favorable qu'au niveau des départements de la même famille ou qu'au niveau national, le nombre de tués et d'accidents corporels ont baissé de manière sensible dans la Drôme mais similaire voire inférieure à celle que l'on a observé sur le reste du territoire. Cela n'a pas permis de réduire l'écart.

2.2 - Répartition des accidents corporels et des tués en fonction du temps (heures, jours & mois)

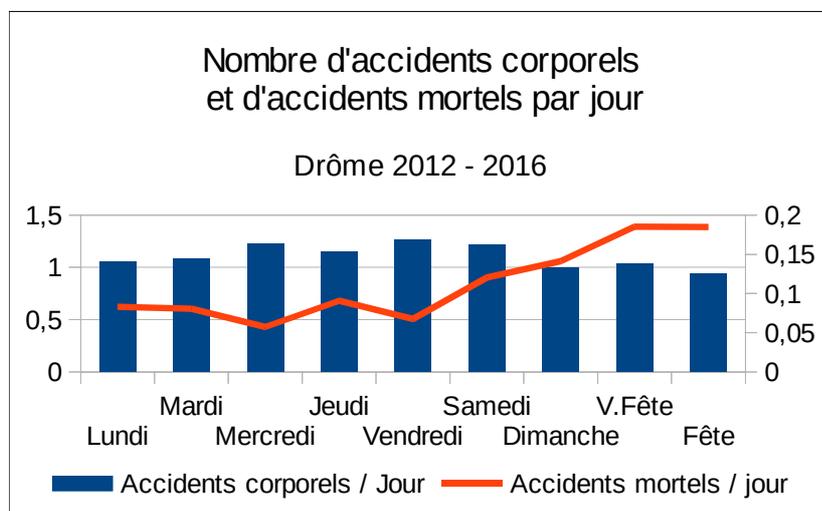


La période de juin à octobre (correspondant à la période où le trafic est le plus fort) est la période durant laquelle le nombre d'accidents corporels est le plus élevé avec une pointe marquée en juin, juillet et septembre.

Les mois de mai, juin, juillet et novembre apparaissent comme étant les plus sensibles au niveau des accidents les plus graves.

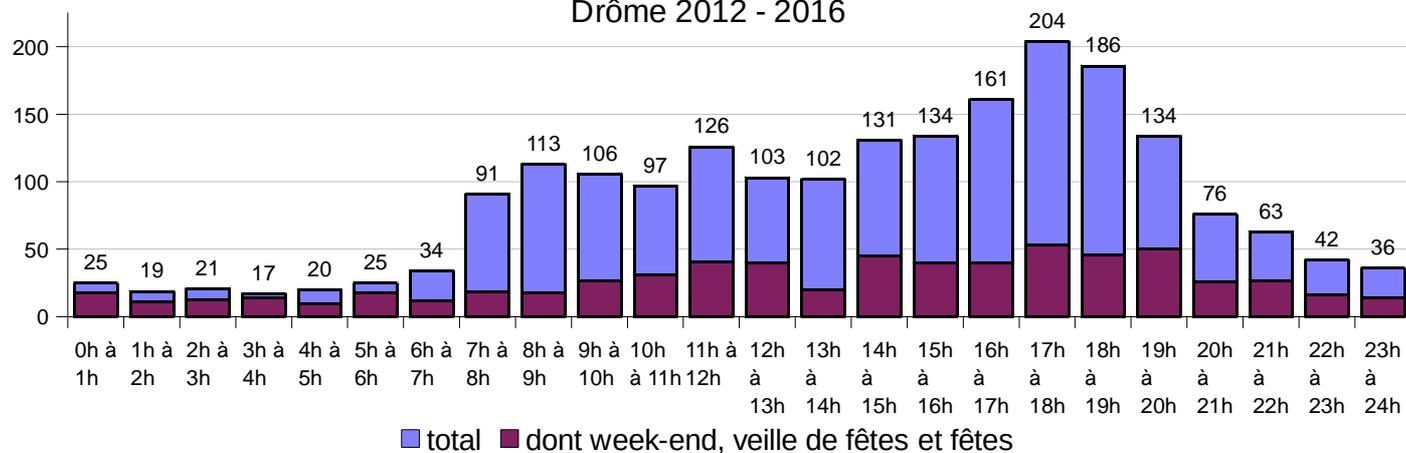
Le nombre d'accidents corporels est légèrement plus élevé en fin de semaine (vendredi et samedi) par rapport aux autres jours de la semaine.

Les accidents les plus graves sont quant à eux très nettement plus marqués les week-ends, fêtes et veilles de fêtes.



Accidents corporels en fonction de l'heure

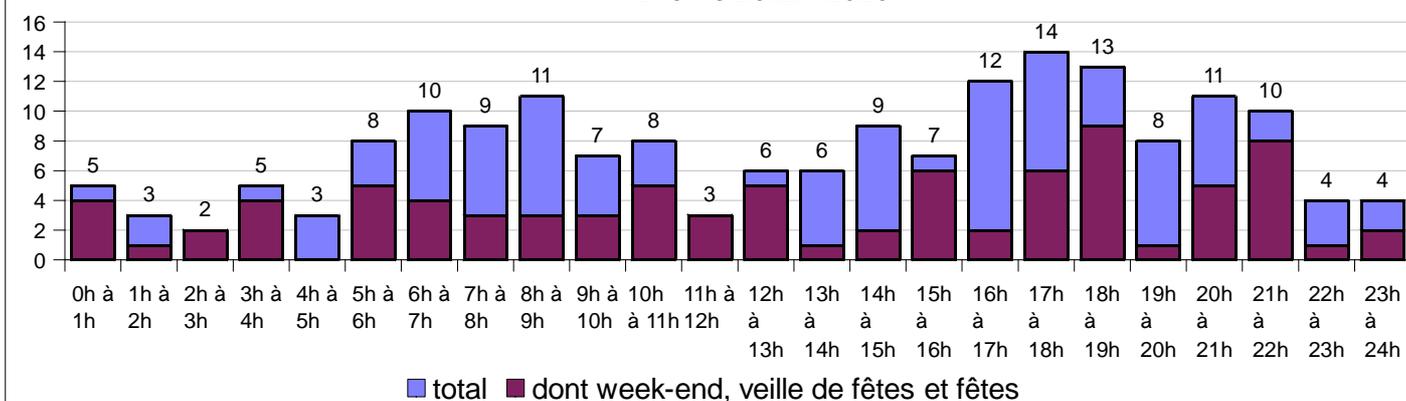
Drôme 2012 - 2016



Le nombre d'accidents corporels comporte une pointe très marquée en fin d'après-midi, début de soirée (16 h – 19 h) correspondant globalement aux sorties des écoles et aux trajets domicile-travail, tout en conservant encore quelques trajets professionnels. Les accidents de nuit sont, quant à eux, principalement des accidents se déroulant le week-end, les jours de fêtes et veilles de fêtes.

Accidents mortels en fonction de l'heure

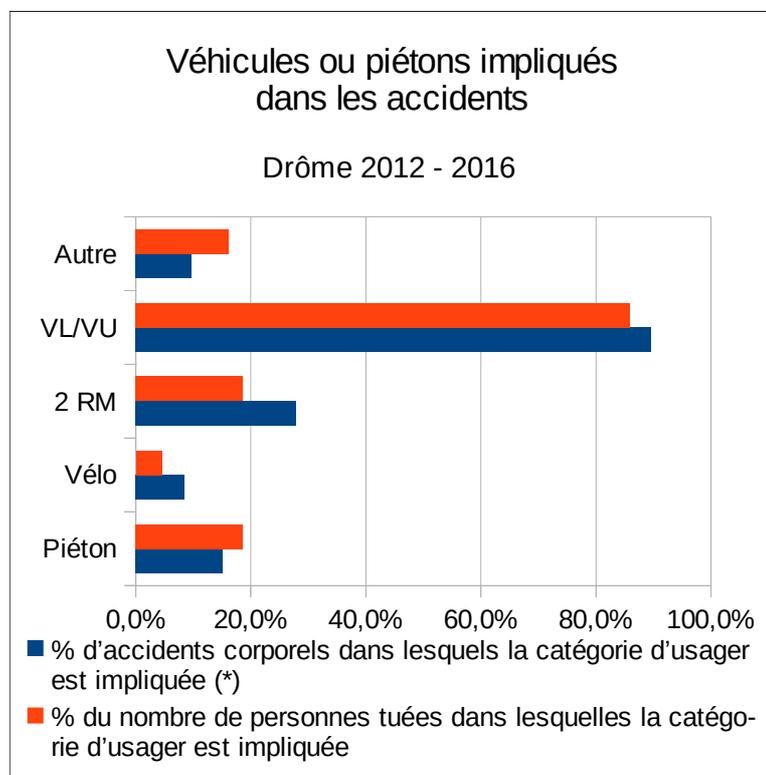
Drôme 2012 - 2016



On retrouve également cette pointe entre 16 h et 19 h pour les accidents mortels. Elle est accompagnée d'une pointe presque aussi marquée en fin de nuit / début de matinée (5h-9h). Là aussi, les accidents les plus graves de nuit ont essentiellement lieu durant les week-ends.

2.3 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de déplacement

| Période 2012-2016 | Impliquant au moins un ... | | | | | Ensemble |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------|----------|----------------------------|--------------------------|-----------------|----------|
| | Piéton | Cycliste | Usager 2RM (moto/cyclo) | Automobiliste (VL/VU) | Autre usager | |
| Nombre d'accidents corporels ... | 313 | 176 | 574 | 1850 | 200 | 2066 |
| % | 15,2% | 8,5% | 27,8% | 89,5% | 9,7% | |
| Nombre de personnes tuées dans un accident... | 37 | 9 | 37 | 171 | 32 | 199 |
| % | 18,6% | 4,5% | 18,6% | 85,9% | 16,1% | |
| | Mode de déplacement de la victime | | | | | |
| Nombre de personnes tuées | 37 | 9 | 34 | 113 | 6 | 199 |
| % | 18,6% | 4,5% | 17,1% | 56,8% | 3,0% | |



Dans 9 accidents corporels sur 10 (89,5 %) et dans quasiment 9 accidents mortels sur 10 (85,9 %), un véhicule léger ou un véhicule utilitaire est impliqué.

Les piétons sont présents dans environ 1 accident corporel sur 5 et un accident mortel sur 5.

Les deux-roues motorisés (2 RM) sont présents dans un peu plus d'un accident corporel sur 4 et environ un accident mortel sur 5.

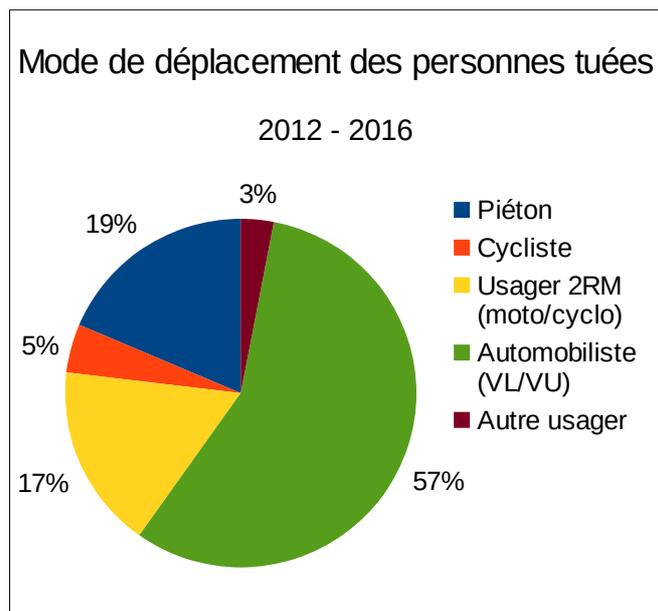
Les vélos sont relativement peu présents dans les accidents corporels et mortels dans notre département en comparaison aux autres modes de transports.

(*) Plusieurs véhicules peuvent être impliqués dans un accident. La somme des pourcentages des véhicules impliqués dans les accidents est supérieure à 100 %.

Alors que les automobiles sont présentes dans 9 accidents mortels sur 10, les automobilistes (protégés par leur carrosserie) ne représentent qu'un peu plus de la moitié des tués (56,8 %). Cela reste néanmoins la majorité des tués.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent quant à eux 4 tués sur 10.

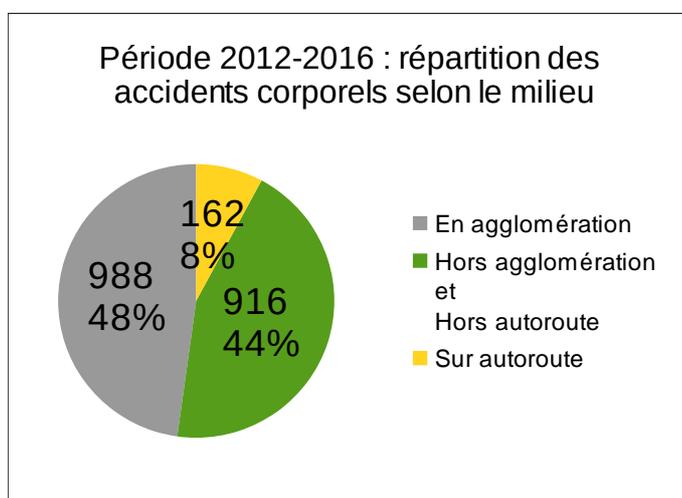
Les piétons et usagers de deux-roues motorisés (2 RM) représentent chacun 19 et 17 % des tués. Les cyclistes sont peu présents parmi les tués (5 %).



2.4 - Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu et selon le lieu

2.4.1 - Le milieu

| 2012 – 2016 | En agglomération | Hors agglomération et Hors autoroute | Sur autoroute | Total |
|----------------------------|------------------|--------------------------------------|---------------|---------|
| Nbre d'accidents corporels | 988 | 916 | 162 | 2066 |
| % | 47,82% | 44,34% | 7,84% | 100,00% |
| Nbre de personnes tuées | 44 | 131 | 24 | 199 |
| % | 22,11% | 65,83% | 12,06% | 100,00% |
| Nombre d'accidents mortels | 43 | 116 | 19 | 178 |
| % | 24,16% | 65,17% | 10,67% | 100,00% |

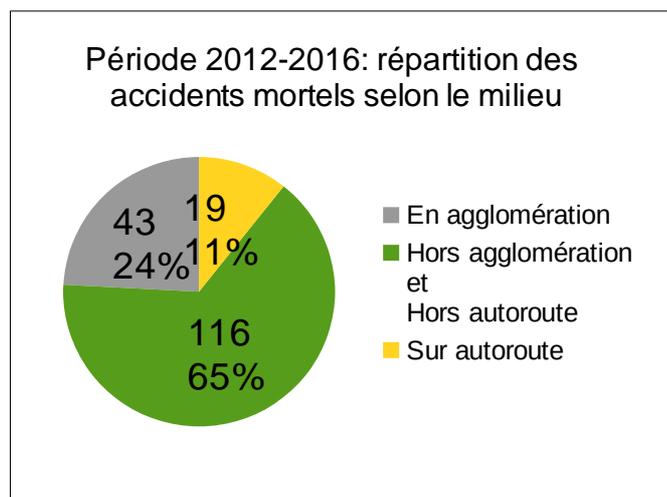


Malgré un trafic très important, les accidents corporels sur autoroute représentent moins d'un accident sur dix.

Les accidents corporels se répartissent quasiment à parts égales entre les accidents en agglomération et les accidents hors autoroute et hors agglomération avec chacun plus de 4 accidents corporels sur 10.

Plus de 3 accidents mortels sur 4 ont eu lieu hors agglomération.

La très grande majorité des accidents les plus graves a donc lieu là où les vitesses sont les plus élevées (hors agglomération) et là où il n'y a pas de chaussées séparées (hors autoroute).



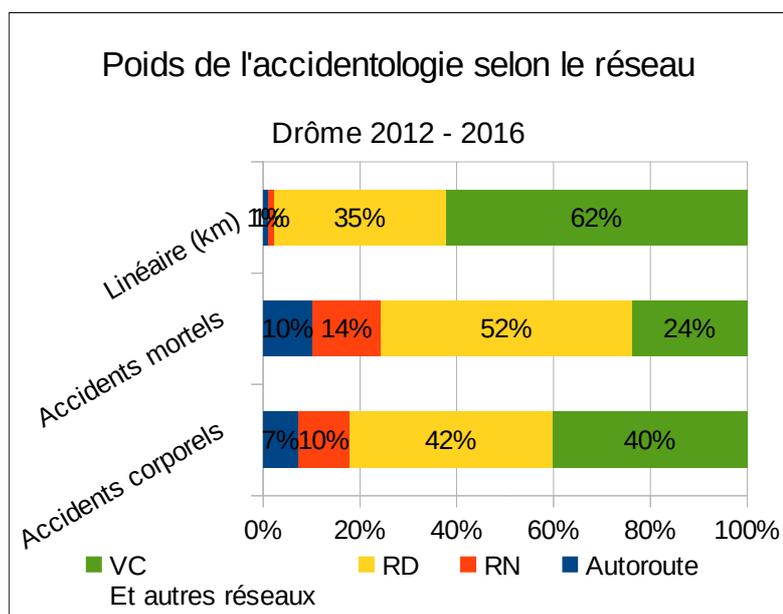
2.4.2 - La catégorie de voie

| (2012-2016) | Autoroute | RN | RD | VC Et autres réseaux |
|---------------------|-----------|-----|------|-------------------------|
| Accidents corporels | 162 | 232 | 929 | 889 |
| Accidents mortels | 19 | 26 | 96 | 44 |
| Linéaire (km) | 134 | 141 | 4247 | 7463 |

Environ 8 accidents corporels et 8 accidents mortels sur 10 ont eu lieu sur le réseau secondaire (RD et voies communales).

Ces routes représentent 97 % du linéaire de route du département.

Plus de la moitié des accidents mortels ont eu lieu sur une route départementale.



Toutefois, la densité d'accidents corporels (et mortels) – nombre d'accidents par km de route – est la plus importante sur route nationale puis sur autoroute. Près d'un accident mortel sur 4 a ainsi eu lieu sur le réseau principal (RN et autoroute) alors que ce réseau ne constitue que 3 % du linéaire de route du département.

2.4.3 - Les communes les plus accidentogènes (hors autoroute)

| Les 10 communes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Communes | Nombres d'accidents Corporels | Part des accidents Corporels du dépt (%) | Nombre d'habitants | Part de la population du dépt.(%) |
| ROMANS-SUR-ISERE | 335 | 17,59% | 34 243 | 6,71% |
| VALENCE | 268 | 14,08% | 64 057 | 12,56% |
| MONTELIMAR | 163 | 8,56% | 38 485 | 7,55% |
| BOURG-DE-PEAGE | 92 | 4,83% | 10 171 | 1,99% |
| BOURG-LES-VALENCE | 79 | 4,15% | 19 591 | 3,84% |
| PORTES-LES-VALENCE | 37 | 1,94% | 9 973 | 1,96% |
| ETOILE-SUR-RHONE | 28 | 1,47% | 5 287 | 1,04% |
| CHATUZANGE-LE-GOUBET | 28 | 1,47% | 5 222 | 1,02% |
| CHATEAUNEUF-SUR-ISERE | 25 | 1,31% | 3 770 | 0,74% |
| PIERRELATTE | 22 | 1,16% | 13 071 | 2,56% |
| Accidents en Drôme hors autoroute | 1 904 | Population du département | | 510 000 |

Globalement, les communes les plus peuplées sont aussi celles où on recense le plus d'accidents corporels. Ainsi, 4 accidents corporels (hors autoroute) sur 10 ont eu lieu sur les seules communes de Valence, Romans sur Isère et Montélimar.

Les 10 communes les plus accidentogènes (hors autoroute) représentent plus de la moitié des accidents corporels de la Drôme.

| Les 15 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tués | | | | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|
| Communes | Nombres de tués | Part des tués du dépt (%) | Nombre d'habitants | Part de la population du dépt. (%) |
| VALENCE | 16 | 9,14% | 64 057 | 12,56% |
| MONTELIMAR | 10 | 5,71% | 38 485 | 7,55% |
| PORTES-LES-VALENCE | 7 | 4,00% | 9 973 | 1,96% |
| CHATUZANGE-LE-GOUBET | 6 | 3,43% | 5 222 | 1,02% |
| NYONS | 4 | 2,29% | 6 641 | 1,30% |
| MALATAVERNE | 4 | 2,29% | 1 929 | 0,38% |
| ROMANS-SUR-ISERE | 3 | 1,71% | 34 243 | 6,71% |
| BOURG-DE-PEAGE | 3 | 1,71% | 10 171 | 1,99% |
| PIERRELATTE | 3 | 1,71% | 13 071 | 2,56% |
| ETOILE-SUR-RHONE | 3 | 1,71% | 5 287 | 1,04% |
| SAINT-DONAT-SUR-L'HERBASSE | 3 | 1,71% | 3 923 | 0,77% |
| LIVRON-SUR-DROME | 3 | 1,71% | 8 927 | 1,75% |
| CHATEAUNEUF-DU-RHONE | 3 | 1,71% | 2 430 | 0,48% |
| SAINT-RAMBERT-D'ALBON | 3 | 1,71% | 6 204 | 1,22% |
| ALIXAN | 3 | 1,71% | 2 268 | 0,44% |
| Accidents en Drôme hors autoroute | 175 | Population du département | | 510 000 |

Il est à noter que 335 accidents corporels ont eu lieu sur le territoire de la commune de Romans sur Isère ce qui en fait la commune qui a eu à connaître le plus d'accidents corporels dans la Drôme entre 2012 et 2016. Ces accidents corporels représentaient 17,6 % de la totalité des accidents corporels (hors autoroute) alors que la population de Romans sur

Isère ne représente que 6,7 % de la population drômoise.

Les accidents mortels sont répartis de manière plus diffuse que les accidents corporels. Compte-tenu de la faiblesse des accidents mortels par commune, le classement n'est pas très significatif.

Il convient de noter que si on retrouve Valence et Montélimar en tête des communes où il y a eu le plus de tués (hors autoroute), « seules » 3 personnes tuées ont été recensées sur la commune de Romans. On ne retrouve donc pas la sur-représentation des accidents corporels de Romans au niveau des victimes les plus graves.

Les 15 communes les plus accidentogènes (en nombre de personnes tuées) représentent 42 % du total des personnes tuées dans la Drôme (hors autoroute).

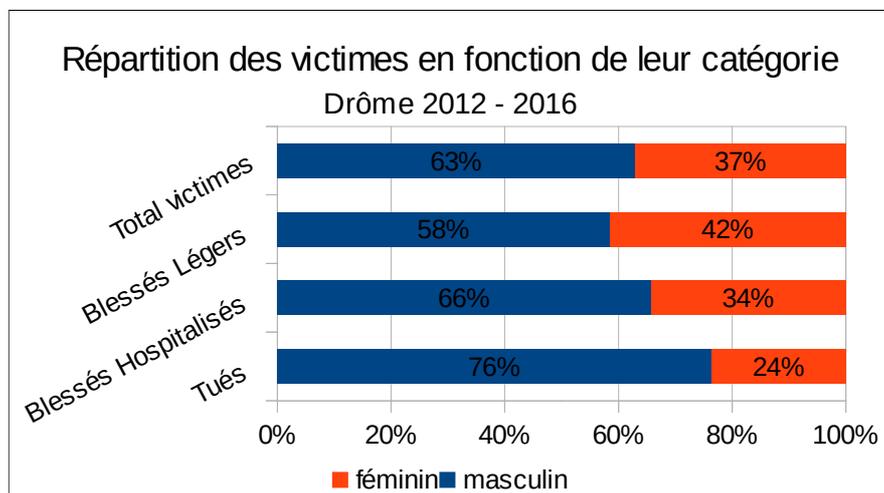
Pour plus de détail sur la localisation des accidents et les victimes sur les routes drômoises, la direction départementale des territoires a mis en ligne une cartographie interactive avec la possibilité de faire des filtres par commune et par type de victimes :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Accidentologie_donnees_5ans&service=DDT_26

2.5 - Répartition en fonction des accidents corporels et des tués en fonction des victimes

2.5.1 - Le genre

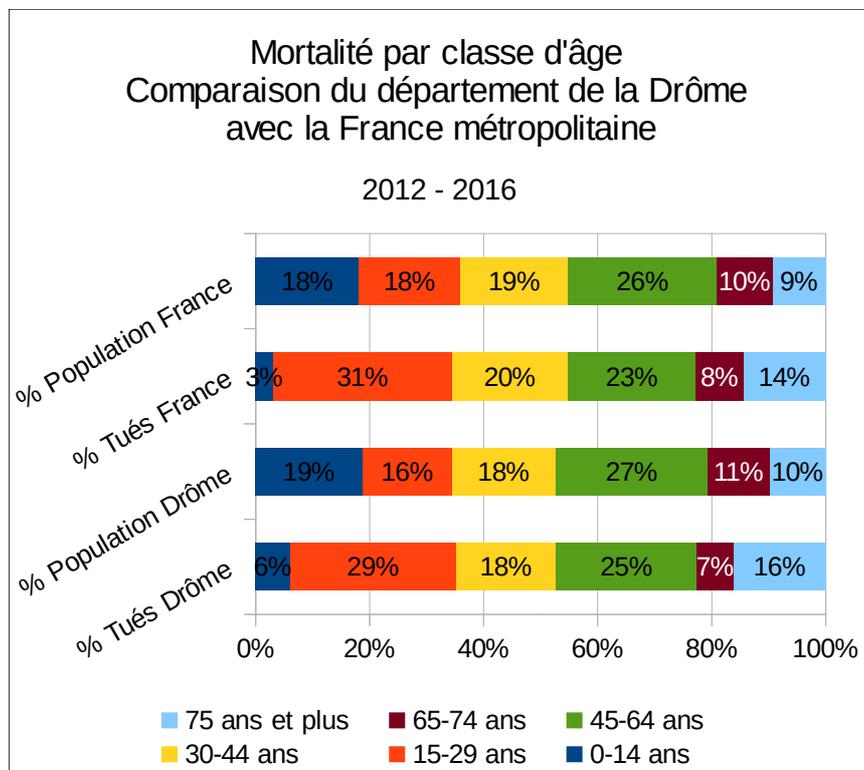
De manière générale, les hommes sont très largement sur-représentés parmi les victimes.



Cette sur-représentativité augmente avec la gravité des blessures. Ils sont ainsi 58 % des blessés légers et 76 % des tués.

C'est ainsi le signe qu'ils sont impliqués dans les accidents les plus violents, souvent signes d'une prise de risque importante.

2.5.2 - L'âge



En Drôme, comme au niveau national, deux tranches d'âges sont particulièrement sur-représentées parmi les personnes tuées :

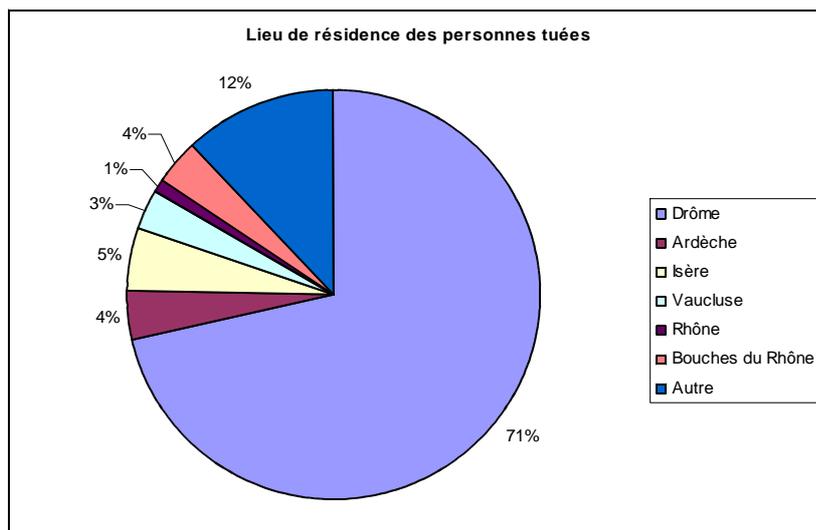
- les jeunes (15-29 ans) : 16 % de la population drômoise mais 29 % des personnes tuées ;
- les seniors (75 ans et plus) : 10 % de la population drômoise mais 16 % des personnes tuées ;

Cette sur-représentation de ces catégories de population ne doit pas faire oublier que plus de 4 personnes tuées sur 10 avaient entre 30 et 64 ans.

2.5.3 - Le lieu de résidence

Plus de 7 personnes tuées sur 10 habitent dans la Drôme. Parmi les personnes tuées viennent ensuite des résidents des départements limitrophes.

Ces chiffres viennent confirmer que, malgré le fait que la Drôme soit un département de grand transit avec l'autoroute A7, la plupart des victimes se tuent (ou provoquent un accident) près de chez elles, sur des routes qu'elles connaissent.



Les enjeux

1 - La caractérisation des enjeux

La caractérisation des enjeux se fait en trois étapes :

- la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
- la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

Les enjeux sont ensuite qualifiés de la manière suivante :

- **enjeu absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département ,
- **enjeu relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de département de même profil.

Les deux qualités sont étudiées au regard des seuils préconisés au niveau national :

| Seuils | Enjeu absolu | Enjeu relatif | |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|----------------------------------------------------|
| | | importance | robustesse |
| Effectif très faible en nombre ou % | non | | |
| ≥ 20 % des accidents corporels du département | oui | | |
| ≥ 20 % des accidents mortels du département | oui | | |
| ≥ 15 tués par an dans le département | oui | | |
| Écart positif > 5 point entre % du département et % de la famille | | oui | Test analyse thématique significatif (TS ou S) |
| Écart positif < 5 point entre % du département et % de la famille | | oui | Test analyse thématique non significatif (TS ou S) |

2 - Analyse thématique – Enjeux retenus

Les instructions nationales proposent de retenir :

- 4 enjeux impératifs :
 - Le risque routier professionnel ;
 - La conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) ;
 - Les jeunes ;
 - Les seniors ;
- des enjeux supplémentaires au choix :
 - Le partage de la voirie ;
 - Les deux-roues motorisés ;
 - La vitesse ;
 - Les distracteurs ;

Au regard des critères retenus pour la caractérisation des enjeux, **l'ensemble des 4 enjeux impératifs (risque routier professionnel, conduite après usage de substances psycho-actives, jeunes, seniors) constituent des enjeux absolus** (≥ 20 % des accidents mortels) pour le département de la Drôme.

Les deux-roues motorisés constituent également un enjeu absolu pour le département (présents dans 28 % des accidents corporels).

Le partage de la voirie (accidents avec piéton, accidents en agglomération...) **constitue aussi un enjeu absolu.**

La vitesse (même si elle n'est pas caractérisée directement dans les fiches BAAC – difficile de savoir la vitesse réellement pratiquée avant l'accident) est soit un des facteurs déclencheurs de l'accident soit un facteur aggravant. Cependant, elle peut être associée (et abordée dans les actions de formation, de prévention ou de contrôle) avec l'ensemble des autres enjeux.

Aussi, la vitesse n'est pas retenue comme un enjeu en tant que tel mais, plutôt, comme un enjeu à associer aux autres enjeux retenus.

Le bilan des actions menées précédemment montre d'ailleurs qu'il était difficile de monter des actions exclusivement consacrées à la vitesse (en dehors des actions de contrôle). Par contre, ce thème était abordé lors des actions en faveur des jeunes, des seniors, du risque routier professionnel...

Les distracteurs (téléphone portable, smartphone, GPS...), eux aussi, ne transparaissent pas dans les fiches BAAC comme cause d'accidents (difficulté à déterminer s'ils sont en jeu au moment de l'accident). Il est donc difficile de les afficher comme un enjeu propre. On sait, cependant, que les distracteurs perturbent la vigilance des usagers et sont potentiellement à l'origine de nombre d'accidents. Tout comme la vitesse, les distracteurs ne sont pas retenus comme un enjeu en tant que tel mais, plutôt, comme un enjeu à associer aux autres enjeux retenus dans le cadre des actions de prévention.

Au final, dans le département de la Drôme, il est décidé de retenir 6 enjeux :

- **Le risque routier professionnel ;**
- **La conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) ;**
- **Les jeunes ;**
- **Les seniors ;**
- **Le partage de la voirie ;**
- **Les deux-roues motorisés ;**

3 - Compréhension des enjeux

3.1 - Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « trajet professionnel » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « trajet domicile – travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

3.1.1 - L'importance de l'enjeu « risque professionnel »

Tableau comparatif des accidents professionnels (dont au moins un des usagers impliqués effectue un trajet professionnel) du département de la Drôme, de la famille « département de Transition » et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

| Période 2012 - 2016 | | Nombre d'accidents (*) | Nombre d'accidents mortels (*) | Nombre total de victimes dans les accidents concernés | | |
|---------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| | | | | Nombre de tués (*) | Nombre de BH (*) | Nombre de BL (*) |
| Accidents corporels (*) | Drôme | 1 789 | 173 | 194 | 1 269 | 1 282 |
| | Départements de Transition | 34 247 | | 3 960 | | |
| | France | 236 841 | | 16 079 | | |
| Accidents professionnels | Drôme | 671 | 65 | 76 | 471 | 481 |
| | Départements de Transition | 12 674 | | 1 533 | | |
| | France | 108 978 | | 6 446 | | |
| Part des accidents professionnels / accidents corporels | Drôme | 38% | 38% | 39% | 37% | 38% |
| | Départements de Transition | 37% | | 39% | | |
| | France | 46% | | 40% | | |

Légende : vert = non significatif ; rouge = enjeu absolu ; bleu = enjeu relatif

(*) Accidents dont au moins un trajet est connu

Commentaire : Les indicateurs liés au risque professionnel dans le département de la Drôme sont comparables à ceux de la famille des départements de Transition. Toutefois, la part élevée des accidents corporels (38 %) et du nombre de tués (39%) liés au risque professionnel conduisent à considérer ce risque comme un **enjeu absolu** de sécurité routière dans le département de la Drôme.

3.1.2 - Le panorama des accidents liés au risque professionnel

3.1.2.a - Les accidents liés aux trajets professionnels

Parmi les risques routiers, les déplacements professionnels sont moins nombreux que les trajets domicile-travail. En 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 4 % de la mortalité routière en France métropolitaine.

Les chiffres de l'accidentalité

Les accidents liés aux déplacements professionnels dans le département de la Drôme et la famille département de transition entre 2012 et 2016

| Période 2012 - 2016 | | Nombre d'usagers concernés | Nombre d'accidents corporels | Nombre d'accidents mortels | Nombre de total de victimes dans les accidents concernés | | |
|---------------------|-----------------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------|------------|------------|
| | | | | | Tués | BH | BL |
| Drôme | Risque professionnel | 856 | 671 | 65 | 76 | 471 | 481 |
| | Dont utilisation professionnelle | 386 | 330 | 38 | 45 | 242 | 224 |
| | Part Utilisation professionnelle | 45% | 49% | 58% | 59% | 51% | 47% |

Les chiffres indiqués concernent les accidents ou victimes dans les accidents où au moins un des usagers effectue un trajet professionnel (utilisation professionnelle) ou un trajet domicile-travail ou professionnel (risque professionnel).

La part des accidents corporels avec au moins un usager sur un trajet professionnel représente environ la moitié (49 %) des accidents corporels concernés par le risque professionnel mais un peu plus de la moitié des accidents mortels (59 %).

| Période 2012 - 2016 | | Nombre de total de victimes effectuant le trajet indiqué | | | |
|---------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| | | Tués | BH | BL | Total |
| Drôme | Risque professionnel | 31 | 198 | 234 | 463 |
| | Dont utilisation professionnelle | 11 | 54 | 75 | 140 |
| | Part Utilisation professionnelle | 35% | 27% | 32% | 30% |

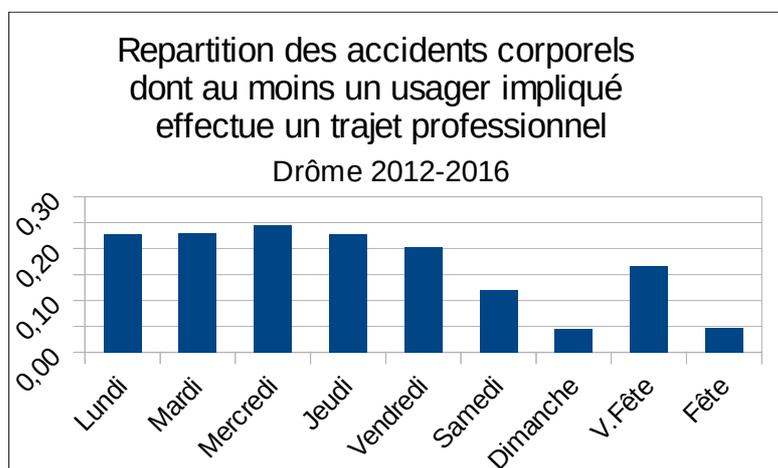
À l'inverse, la part des victimes dans le cadre d'utilisation professionnelle est nettement inférieure à 50 %.

Cela s'explique notamment par le fait qu'une partie des accidents avec trajet « professionnel » concerne des trajets avec véhicules lourds (poids-lourds). Les conséquences de ces accidents peuvent être particulièrement graves pour les autres usagers impliqués, mais elles sont beaucoup moins graves pour conducteur de poids-lourds.

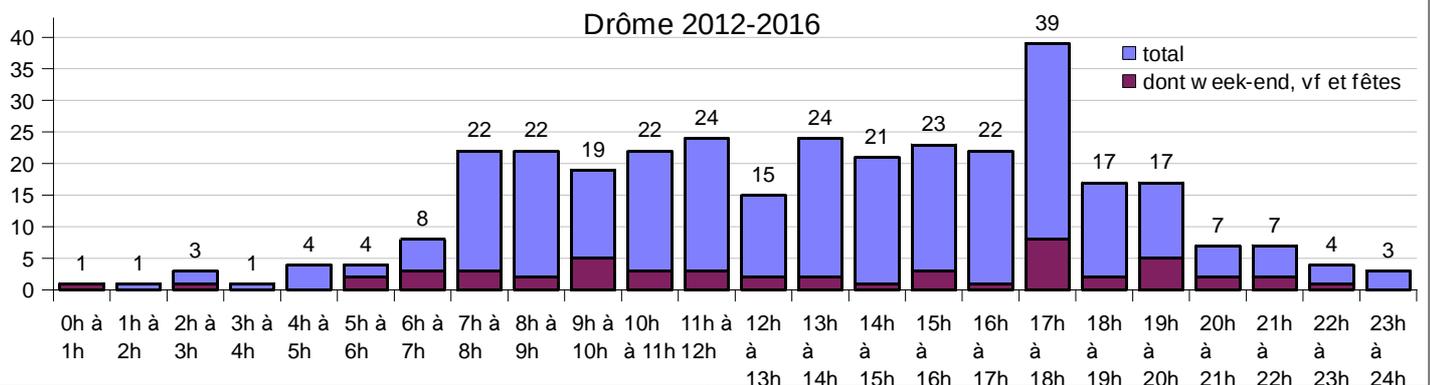
L'analyse des accidents selon le moment

La répartition des accidents corporels dont au moins un usager impliqué effectue un trajet professionnel est relativement homogène entre le lundi et le vendredi (légère pointe le mercredi et baisse le vendredi).

Sans surprise, il chute fortement le samedi et le dimanche.



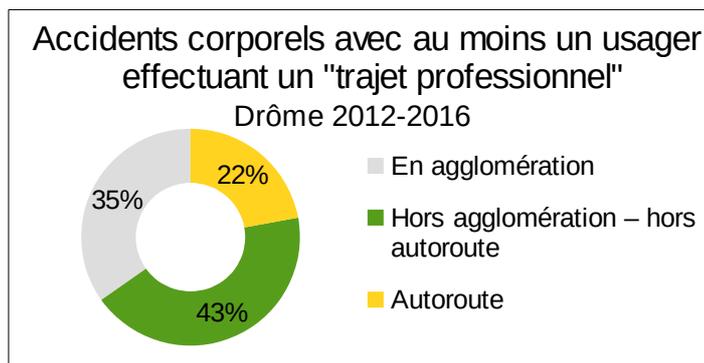
Heures des accidents corporels où sont impliqués des usagers effectuant un trajet professionnel



L'essentiel des accidents sur un trajet professionnel se concentre sur la période des heures généralement travaillées (7h00 – 20h00) avec une baisse pendant la pause repas (12h00-13h00) et en début de soirée (18h00-20h00).

Sur le reste de cette période, les accidents sont répartis de manière homogène hormis une **pointe marquée entre 17h00 et 18h00**.

L'analyse des accidents selon le milieu



La part des accidents sur un trajet « utilisation professionnelle » en milieu urbain n'est que de 35 % alors qu'elle est de 48 % si on considère l'ensemble des accidents corporels de la Drôme.

À l'inverse, la part de ces accidents sur autoroute est de 22 % alors qu'elle n'est que de 7 % si on considère l'ensemble des accidents corporels de la Drôme.

L'analyse des accidents selon le mode de déplacements

| Utilisation des véhicules dans le cadre d'un trajet professionnel | Nombre de véhicules concernés (avec utilisateur en trajet professionnel) | Nombre d'accidents concernés | Nombre total de victimes effectuant un trajet professionnel dans les véhicules concernés | | | | Part des victimes | Part des véhicules concernés |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|----------------|-------------------|------------------------------|
| | | | Tués | BH | BL | Total victimes | | |
| Vélo | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1% | 0% |
| cyclomoteur | 7 | 7 | 0 | 3 | 4 | 7 | 5% | 2% |
| motocyclette | 11 | 10 | 0 | 5 | 6 | 11 | 8% | 3% |
| VL | 111 | 105 | 4 | 18 | 31 | 53 | 38% | 30% |
| VU | 78 | 77 | 3 | 16 | 18 | 37 | 26% | 21% |
| Autres | 14 | 14 | 1 | 1 | 3 | 5 | 4% | 4% |
| Car-bus | 27 | 27 | 0 | 1 | 3 | 4 | 3% | 7% |
| PL | 118 | 107 | 3 | 9 | 10 | 22 | 16% | 32% |
| Ensemble | 367 | 330 | 11 | 54 | 75 | 140 | 100% | 100% |

La moitié des véhicules utilisés par des usagers effectuant un trajet professionnel impliqués dans un accident étaient des véhicules légers ou des véhicules utilitaires.

Un tiers des véhicules utilisés par des usagers effectuant un trajet professionnel impliqués dans un accident étaient des poids-lourds. Par contre, les usagers de poids-lourds ne représentaient que 16 % des victimes effectuant un trajet professionnel. Proportionnellement, ils sont donc plus impliqués que victimes sur ce type de trajet.

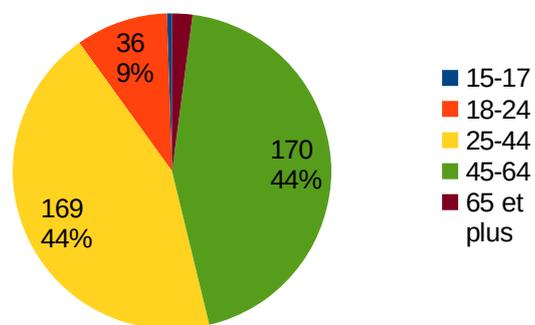
L'analyse des accidents selon l'âge des conducteurs et des piétons

Les usagers effectuant des trajets professionnels impliqués dans des accidents de la route se répartissent à parts égales entre les 25-44 ans et le 45-64 ans (44 %).

Seuls quelques accidents concernent des 18-24 ans (9 %).

Répartition par classe d'âge des usagers effectuant un trajet professionnel impliqués dans un accident

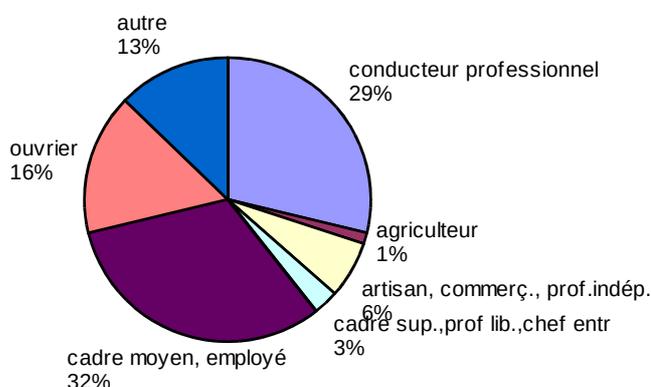
Drôme 2012- 2016



L'analyse des accidents selon la catégorie socio-professionnelle des conducteurs

Répartition par catégorie socio-professionnelle des usagers sur un trajet "utilisation professionnelle" impliqués dans un accident

Drôme 2012 - 2016



Les principales catégories socio-professionnelles représentées parmi les usagers effectuant un trajet professionnel impliqués dans un accident sont :

- des cadres moyens ou employés (environ 1 sur 3) ;
- des conducteurs professionnels (un peu moins d'un conducteur sur 3) ;
- des ouvriers (environ 1 sur 7) ;

3.1.2.b - Les accidents liés aux trajets domicile-travail

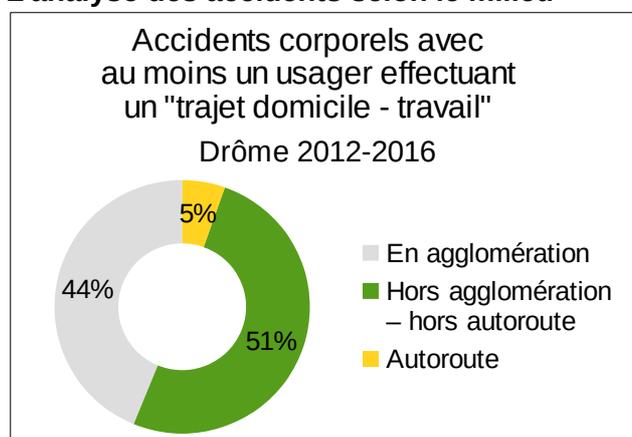
En 2013, en France métropolitaine, les trajets domicile-travail représentent 10 % de la mortalité routière.

Les chiffres de l'accidentalité

Accidents et usagers concernés par un trajet « domicile-travail » dans la Drôme

| 2012 - 2016 | Nombre d'usagers concernés | Nombre d'accidents concernés | Nombre d'accidents mortels | Nombre d'usagers sur un trajet « domicile – travail » concernés | | |
|-------------------|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | | | | Tués | BH | BL |
| conducteur | 441 | 377 | 19 | 20 | 135 | 143 |
| passager | 16 | 9 | 0 | 0 | 2 | 10 |
| piéton | 13 | 13 | 0 | 0 | 7 | 6 |
| Ensemble | 470 | 388 | 19 | 20 | 144 | 159 |

L'analyse des accidents selon le milieu



Alors que les accidents de trajet « utilisation professionnelle » s'étaient déroulés dans 22 % des cas sur autoroute, ils ne sont plus que 5 % des cas lorsque l'on considère les accidents de trajet « domicile-travail ».

Dans la moitié des cas, les accidents de trajet « domicile – travail » ont eu lieu hors agglomération et hors autoroute.

Analyse des accidents selon le jour de la semaine

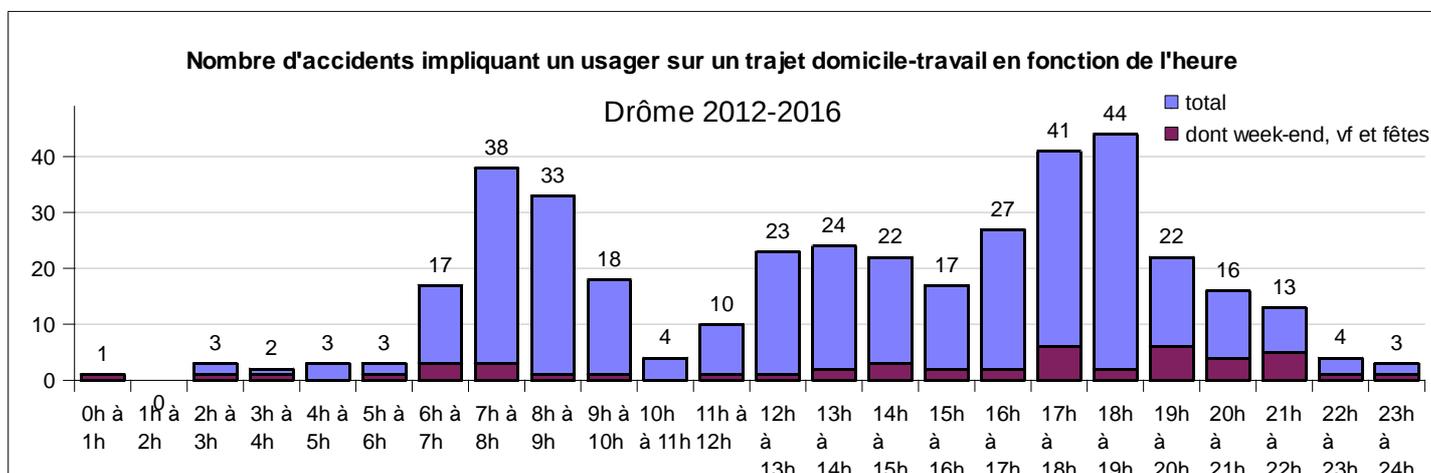
Accidents et usagers concernés par un trajet domicile travail selon le jour de la semaine dans la Drôme (2012-2016)

| Accidents avec usagers dans le cadre de trajet domicile – travail | Nombre d'usagers sur un trajet domicile-travail impliqués dans un accident | Nombre d'accidents corporels | Nombre d'accidents mortels | Nombre de victimes sur un trajet « domicile - travail » | | | | Proportion des accidents corporels | Proportion des victimes |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------|------------|------------|--------------------|------------------------------------|-------------------------|
| | | | | Tués | BH | BL | Total des victimes | | |
| lundi | 75 | 61 | 2 | 2 | 21 | 25 | 48 | 16,0% | 14,9% |
| mardi | 94 | 81 | 3 | 3 | 27 | 36 | 66 | 20,0% | 20,4% |
| mercredi | 82 | 62 | 1 | 1 | 23 | 37 | 61 | 17,4% | 18,9% |
| jeudi | 79 | 67 | 8 | 8 | 30 | 21 | 59 | 16,8% | 18,3% |
| vendredi | 96 | 77 | 2 | 2 | 29 | 27 | 58 | 20,4% | 18,0% |
| samedi | 25 | 24 | 2 | 2 | 8 | 8 | 18 | 5,3% | 5,6% |
| dimanche | 19 | 16 | 2 | 2 | 6 | 5 | 13 | 4,0% | 4,0% |
| Ensemble | 470 | 388 | 19 | 20 | 144 | 159 | 323 | 100% | 100% |

Logiquement, les accidents de trajets « domicile-travail » sont faibles les samedis et dimanches. Ils sont à peu près équitablement répartis sur le reste des jours de la semaine (avec une légère pointe les mardis et vendredis).

Il y a eu 8 accidents mortels lors de trajets « domicile-travail » un jeudi (soit 40 %). Ce pourcentage anormalement élevé ne recueille pas d'explication en dehors d'un écart statistique lié à la faiblesse de l'échantillon.

Analyse des accidents selon l'heure



Logiquement, les pointes d'accidents de trajet « domicile -travail » se situent entre 7h00 et 9h00 et entre 17h00 et 19h00.

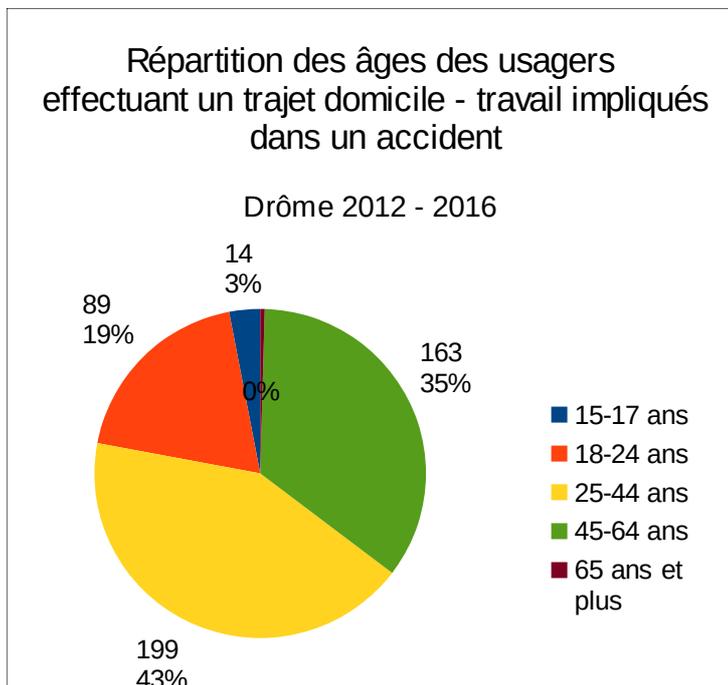
Il est cependant intéressant de noter que l'on retrouve un nombre de ce type d'accidents non négligeable entre 12h00 et 17h00.

Analyse des accidents selon le mode de déplacements

| Véhicules utilisés par les usagers sur des trajets domicile travail | Nombre de véhicules concernés | Nombre d'accidents concernés | Nombre total de victimes dans les véhicules concernés | | | | Part des victimes | Part des véhicules concernés |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------|------------|------------|----------------|-------------------|------------------------------|
| | | | Tués | BH | BL | Total victimes | | |
| Vélo | 17 | 17 | 0 | 9 | 8 | 17 | 5% | 4% |
| cyclomoteur | 29 | 29 | 1 | 18 | 9 | 28 | 9% | 6% |
| moto | 48 | 48 | 4 | 31 | 12 | 47 | 15% | 11% |
| VL | 322 | 280 | 15 | 73 | 115 | 203 | 63% | 71% |
| VU | 26 | 25 | 0 | 9 | 10 | 19 | 6% | 6% |
| Autres | 6 | 6 | 0 | 2 | 2 | 4 | 1% | 1% |
| Car-bus | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1% | 0% |
| PL | 4 | 4 | 0 | 1 | 2 | 3 | 1% | 1% |
| Ensemble | 454 | 388 | 20 | 144 | 159 | 323 | 100% | 100% |

La très grande majorité des véhicules utilisés par les usagers lors d'accidents de trajet « domicile-travail » sont des véhicules légers / véhicules utilitaires (3/4 des véhicules). A un niveau plus faible (17 %), on retrouve les deux-roues motorisés.

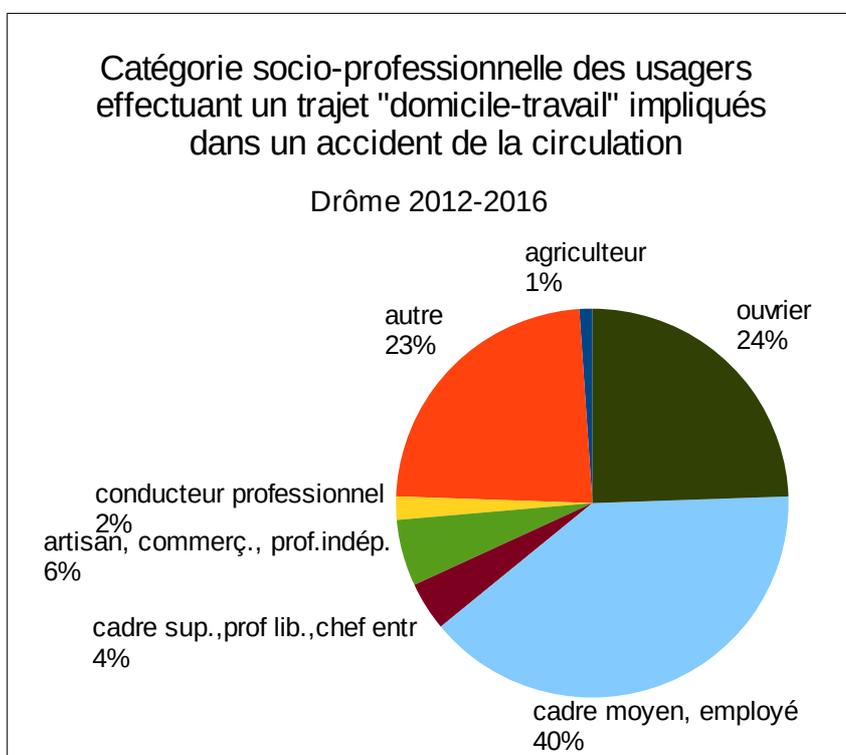
Analyse des accidents selon l'âge des conducteurs et des piétons



La très grande majorité des usagers effectuant un trajet domicile-travail impliqués dans un accident avaient entre 25 et 64 ans (78 %) ce qui n'est pas anormal puisque cela correspond à la tranche d'âge principale de la population active.

Les jeunes 18-24 ans restent sur-représentés (19 % des accidents) par rapport à la population drômoise (9 %). Cette sur-représentation est d'autant plus marquée qu'une part non négligeable des jeunes âgés de 18 à 24 ans poursuit des études et ne rentre donc pas dans le cadre du risque routier professionnel.

Analyse des accidents selon la catégorie socio-professionnelle



Les conducteurs professionnels ne représentent plus que 2 % des conducteurs impliqués dans un accident de trajet domicile-travail (alors qu'ils étaient 29 % dans le cadre d'un trajet professionnel).

Les cadres moyens et employés représentent, quant à eux, 40 % des conducteurs impliqués dans les accidents de trajet domicile-travail suivi des ouvriers 24 %.

3.1.3 - Les indicateurs de l'enjeu « risque routier professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| A – Enjeu « risque routier professionnel » | |
| Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail) | Brut |
| Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département | Référence |
| Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département | Référence |
| Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département | Référence |

3.2 - La conduite après usage de substances psychoactives

3.2.1 - L'alcool

En 2016, en France, 25,1 % (809) accidents mortels ont impliqué un piéton ou un conducteur alcoolisé.

3.2.1.a - L'importance de l'enjeu alcool

| | | 2007 - 2011 | | | 2012 - 2016 | | |
|------|------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| | | Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé | Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu | Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu | Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé | Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu | Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu |
| Tués | Drôme | 54 | 206 | 26% | 44 | 186 | 24% |
| | De transition | 1 393 | 4 386 | 32% | 1 061 | 3 466 | 31% |
| | Total France métropole | 4 909 | 16 432 | 30% | 4 151 | 14 017 | 30% |

| | | 2007 - 2011 | | | 2012 - 2016 | | |
|---------------------|---------------|------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| | | Accident avec conducteur alcoolisé | Total accident avec conducteur alcool connu | Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu | Accident avec conducteur alcoolisé | Total accident avec conducteur alcool connu | Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu |
| Accidents corporels | Drôme | 242 | 2 148 | 11% | 240 | 1 976 | 12% |
| | De transition | 6 473 | 44 848 | 14% | 5 084 | 34 888 | 15% |
| | Total France | 30 664 | 285 638 | 11% | 24 499 | 228 461 | 11% |

L'alcool reste un enjeu absolu du département : **24 % des personnes ont été tuées dans un accident dont au moins un des conducteurs était alcoolisé**. Cela fait de l'alcool un enjeu absolu. Cette proportion a légèrement diminué par rapport à la période 2007-2011. En valeur absolue, ce sont 10 personnes de moins qui ont été tuées dans un accident dû à l'alcool.

Cette proportion élevée reste assez nettement inférieure à la moyenne nationale et à celle de la famille des départements « de transition » qui se situe aux environs de 30 %.

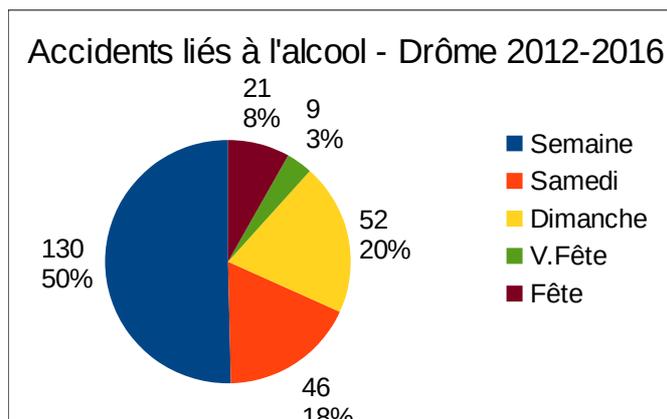
La part de l'ensemble des accidents corporels avec conducteur alcoolisé reste, quant à elle, stable (avec une très légère augmentation) à 12 %. Elle est du même ordre que la moyenne nationale et légèrement inférieure à la moyenne de la famille des départements « de transition ».

3.2.1.b - Le panorama des accidents liés à l'alcool

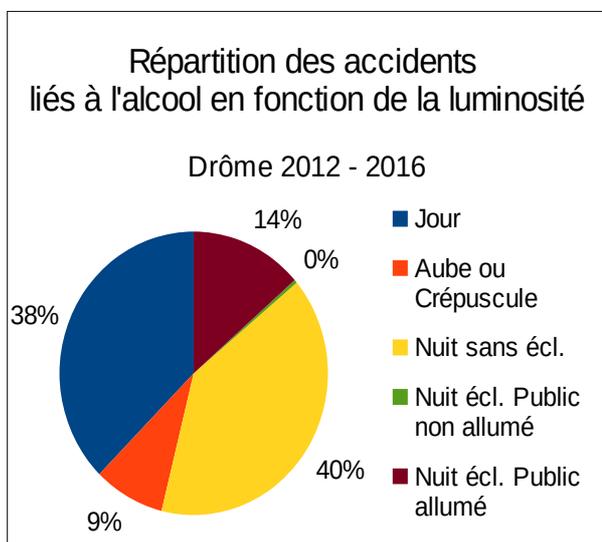
L'analyse des accidents selon la catégorie de jour

La moitié des accidents corporels dus à l'alcool ont eu lieu en semaine.

C'est donc une problématique qui ne se résume pas aux week-ends même si, rapportés aux nombres de jours, ceux-ci sont largement sur-représentés.



L'analyse des accidents selon la luminosité



Plus de la moitié des accidents corporels liés à l'alcool ont eu lieu de nuit (54 %).

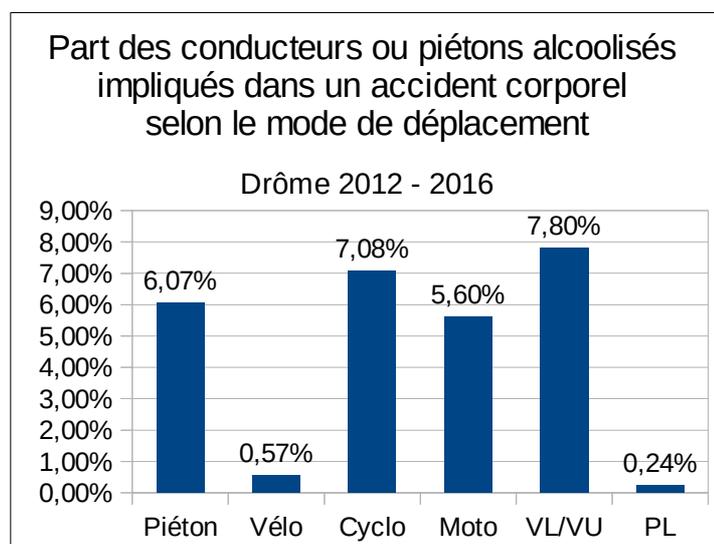
Les accidents avec alcool en journée ne sont pas négligeables (plus du tiers des accidents liés à l'alcool) mais ils sont en proportion nettement inférieure à la proportion de l'ensemble des accidents corporels en journée (72 %).

L'analyse des accidents selon le mode de déplacement (type de véhicule)

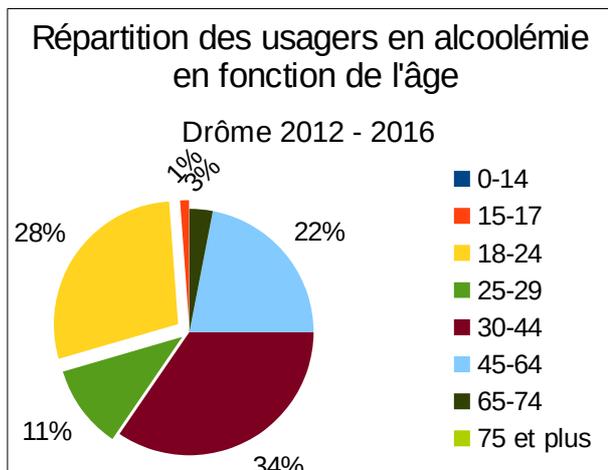
Les accidents avec alcool concernent essentiellement les conducteurs de VL/VU, les conducteurs de deux-roues motorisés et les piétons dont la part des usagers alcoolisés est comprise entre 5,6 % et 7,8 %).

Sur 260 conducteurs (ou piétons) en état d'alcoolémie dans les accidents corporels, 203 étaient des conducteurs de VL/VU soit 78 %.

La présence de conducteurs en état d'alcoolémie impliqués dans les accidents corporels est marginale chez les cyclistes et conducteurs de poids-lourds.



L'analyse des accidents selon l'âge

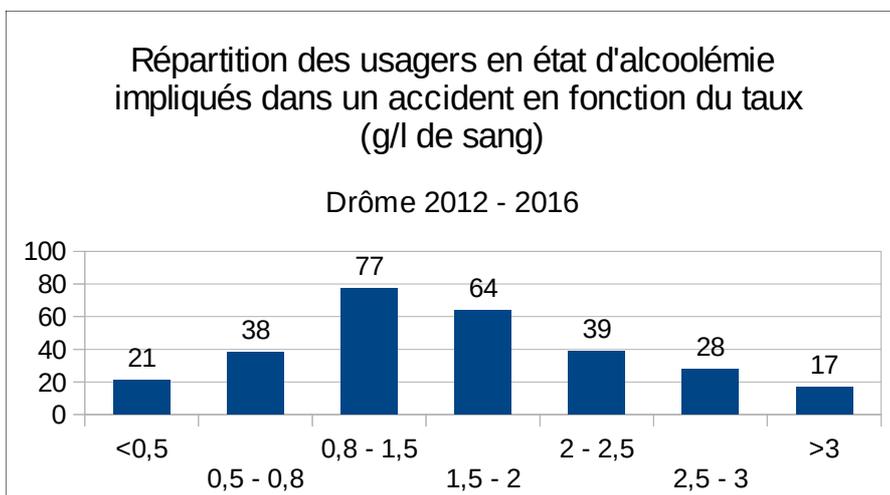


L'alcool touche toutes les tranches d'âge entre 18 et 64 ans. Plus de la moitié des conducteurs ou piétons en état d'alcoolémie avaient entre 30 ans et 64 ans.

Ce n'est donc pas une problématique qui touche majoritairement les jeunes même si ceux-ci sont très nettement sur-représentés : 40 % des usagers en état d'alcoolémie impliqués dans un accident corporel avaient entre 18 et 29 ans alors qu'ils ne représentent que 12 % de la population drômoise.

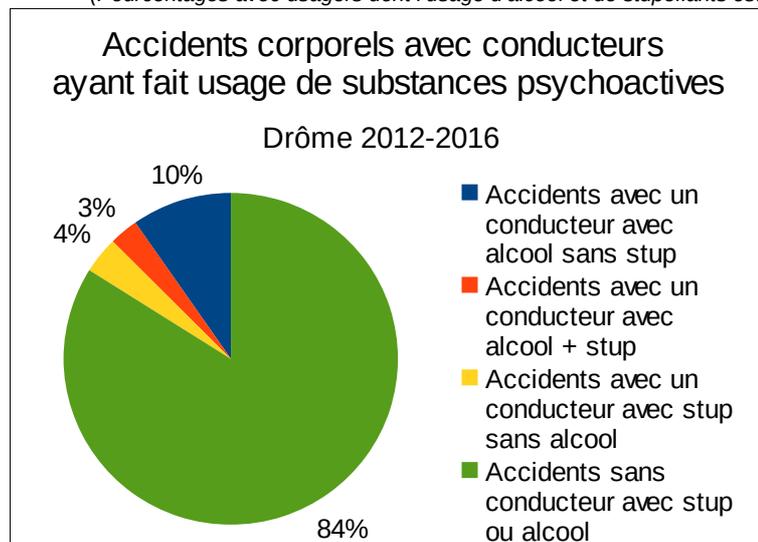
L'analyse selon le taux d'alcool dans le sang

Environ la moitié (52 %) des conducteurs ou piétons en état d'alcoolémie impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcool dans le sang supérieur à 1,5 g/l de sang.



L'analyse selon la consommation simultanée d'alcool & de stupéfiants

(Pourcentages avec usagers dont l'usage d'alcool et de stupéfiants est connu)

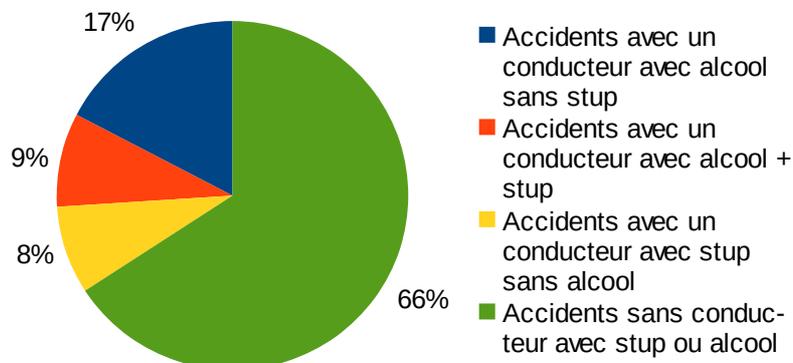


Globalement, dans 17 % des accidents corporels, un des usagers avait fait usage de substances psycho-actives :

- 10 % avec usage d'alcool seul ;
- 3 % avec usage simultané d'alcool et de produits stupéfiants ;
- 4 % avec usage de stupéfiants seuls ;

Nombre de tués dans des accidents avec conducteurs ayant fait l'usage de substances psychoactives

Drôme 2012 - 2016



Cette proportion monte à 34 % dans les accidents mortels :

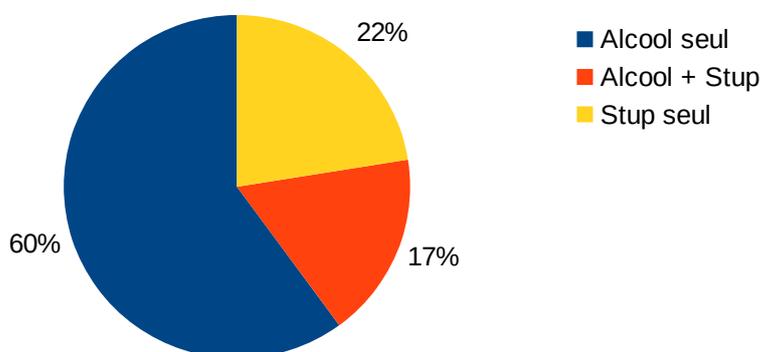
- 17 % avec usage d'alcool seul ;
- 9 % avec usage simultané d'alcool et de produits stupéfiants ;
- 8 % avec usage de stupéfiants seuls ;

Parmi les usagers impliqués dans un accident corporel ayant fait l'usage de substances psychoactives au préalable à l'accident :

- 60 % avaient fait usage d'alcool seul ;
- 22 % avaient fait usage de stupéfiant seul ;
- 17 % avaient fait l'usage combiné d'alcool & de stupéfiants.

Répartition des usagers impliqués dans un accident corporel selon le type de substances psycho-actives consommées

Drôme 2012-2016



3.2.2 - Les stupéfiants

3.2.2.a - L'importance de l'enjeu stupéfiants

| | | 2007 - 2011 | | | 2012 - 2016 | | |
|---------------------|------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|
| | | Accident avec conducteur sous l'empire de stupéfiant | Total accident avec tous conducteurs stupéfiant connu | % stupéfiant / stup connu (*) | Accident avec conducteur sous l'empire de stupéfiant | Total accident avec tous conducteurs stupéfiant connu | % stupéfiant / stup connu (*) |
| Accidents corporels | Drôme | 81 | 338 | 24% | 131 | 1 820 | 7% |
| | De transition | 1 656 | 6 348 | 26% | 1 990 | 14 366 | 14% |
| | France métropole | 7 424 | 30 451 | 24% | 9 512 | 87 789 | 11% |

| | | 2007 - 2011 | | | 2012 - 2016 | | |
|------|------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| | | Tués dans un accident avec conducteur sous l'empire de stupéfiant | Total tués dans un accident avec tous conducteurs stupéfiant connu | % stupéfiant / stup connu (*) | Tués dans un accident avec conducteur sous l'empire de stupéfiant | Total tués dans un accident avec tous conducteurs stupéfiant connu | % stupéfiant / stup connu (*) |
| Tués | Drôme | 38 | 142 | 27% | 33 | 180 | 18% |
| | De transition | 681 | 2 885 | 24% | 576 | 2 818 | 20% |
| | France métropole | 2 480 | 10 346 | 24% | 2 448 | 10 959 | 22% |

(*) L'évolution à la baisse de la part des accidents corporels ou des tués liés aux stupéfiants entre la période 2007-2011 et la période 2012-2016 est trompeuse et ne reflète sans doute pas la réalité. Elle est principalement due au fait que les dépistages de stupéfiants n'étaient pas systématiquement réalisés dans les accidents durant la période 2007-2011 (338 accidents corporels dont la présence de stupéfiants était connue pour la période 2007-2011 alors qu'il y en avait 1 820 sur la période 2012 – 2016). Les dépistages étaient « réservés » principalement aux cas où il y avait une présomption plus forte d'usage de stupéfiants ce qui avait pour conséquence d'augmenter artificiellement la part des accidents avec usage de stupéfiants par rapport à l'ensemble des accidents dont tous les conducteurs ont fait l'objet de dépistage de stupéfiant.

La part des tués dans un accident avec un piéton ou conducteur sous stupéfiant (par rapport au total des tués dans un accident avec tous les conducteurs dont la présence de stupéfiant est connue) est d'environ 18 % sur la période 2012 – 2016 soit presque 1 sur 5 ce qui en constitue quasiment un enjeu absolu. Ce pourcentage reste néanmoins légèrement en dessous du niveau national ou de la famille des départements de transition (22 % et 20 %).

La part des accidents corporels dus aux stupéfiants dans la Drôme (7 %) est également inférieure à celle que l'on retrouve au niveau national (11 %) et dans la famille des départements de transition (14 %).

La consommation de stupéfiant est donc un enjeu important d'un point de vue absolu mais pas de manière aussi prégnante qu'au niveau national.

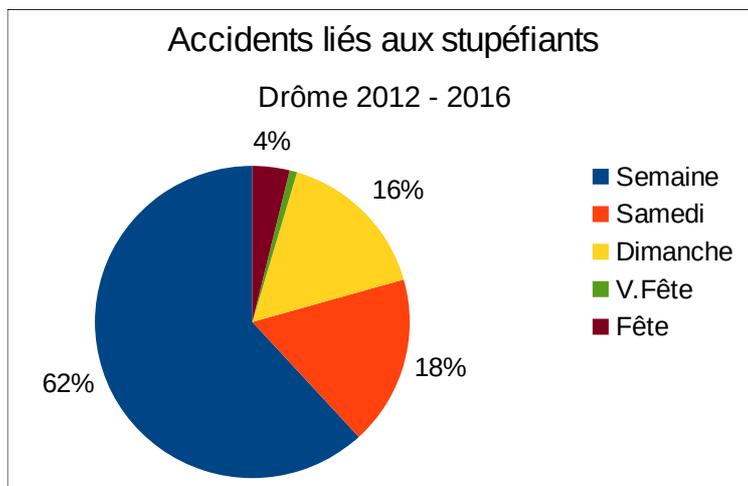
3.2.2.b - Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

L'analyse selon la catégorie de jour

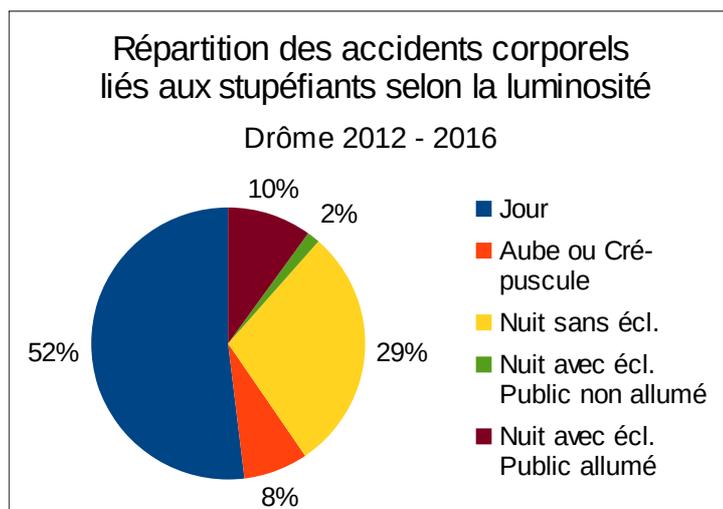
Près de 2 accidents corporels sur 3 liés aux stupéfiants ont eu lieu en semaine.

Rapportés aux nombres de jours, les accidents corporels liés aux stupéfiants sont légèrement sur-représentés le week-end. Cette sur-représentation est cependant moins marquée que pour les accidents liés à l'alcool (1 accident sur 2 liés à l'alcool a eu lieu un jour de week-end, fête ou veille de fête).

C'est vraisemblablement dû à des modes de consommation différents (usage régulier des stupéfiants en dehors d'une consommation « festive ») et au fait que les stupéfiants restent plus longtemps dans l'organisme que l'alcool.



L'analyse selon la luminosité



Là aussi, les accidents de nuit avec stupéfiants sont sur-représentés par rapport à l'ensemble des accidents de nuit.

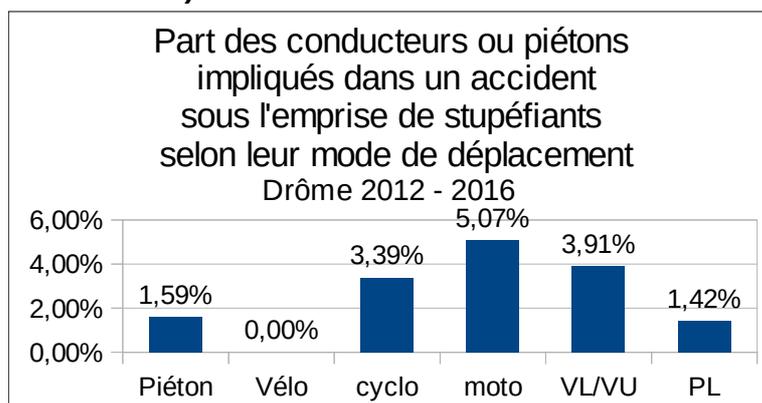
Ils le sont cependant moins que les accidents avec alcool où seuls 38 % d'entre eux avaient lieu de jour.

Cela tient vraisemblablement à deux types de consommation différents et à la persistance des produits stupéfiants dans l'organisme plus long que celle de l'alcool.

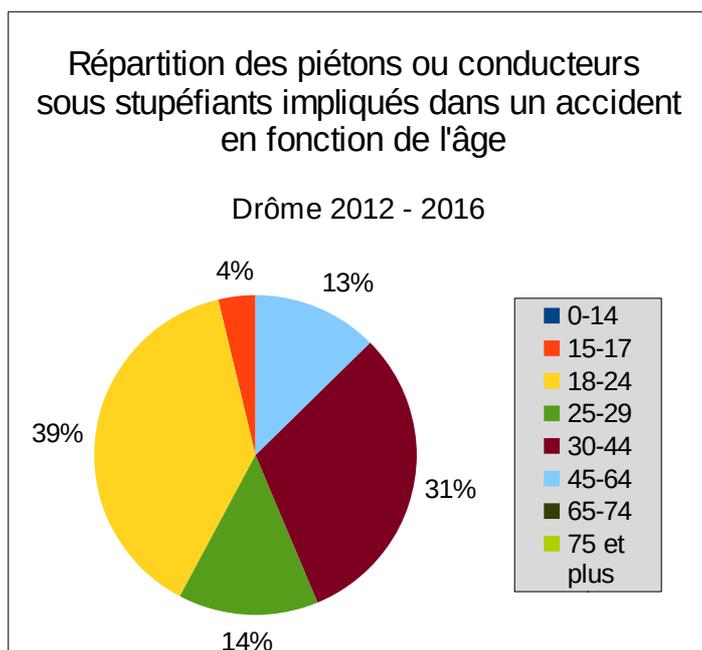
L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Entre 3 et 5 % des conducteurs de deux-roues motorisés ou VL/VU impliqués dans les accidents corporels de la circulation étaient sous l'empire de stupéfiants.

Sur 133 conducteurs ou piétons impliqués dans des accidents contrôlés sous l'emprise de stupéfiants, 101 étaient des usagers de VL/VU soit 75 %.



L'analyse selon l'âge



L'aspect générationnel est très marqué au niveau des conducteurs ou piétons impliqués dans un accident sous l'empire de stupéfiants :

- 84 % d'entre eux avaient entre 18 et 44 ans (113 usagers) ;
- 39 % d'entre eux avaient entre 18 et 24 ans (52 usagers).

8 % des jeunes conducteurs (ou piétons) âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel étaient sous l'empire de stupéfiants.

3.2.3 - Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| B – Enjeu « conduite après usage de substances psycho-actives » | |
| Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou piéton alcoolisé | Brut |
| Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement | Référence |
| Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec un taux d'alcool connu | Référence |
| Part des conducteurs alcoolisés non ceinturé parmi les conducteurs alcoolisés avec port de ceinture connu | Référence |
| Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou piéton sous l'emprise de stupéfiant | Brut |
| Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement | Référence |
| Part des accidents corporels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue | Référence |

3.3 - Les jeunes

Les jeunes (14 à 29 ans) sont divisés en 3 classes correspondant à des pratiques & usages différents :

- 14-17 ans : correspondant à la période avant le permis de conduire ;
- 18-24 ans : premières années de permis de conduire – proportion d'étudiants encore importante ;
- 24-29 ans : premières années d'emploi ;

3.3.1 - Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

En 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,1 % des personnes tuées et 6,4 % des victimes d'accidents.

14-17 ans : 5 % de la population drômoise

3.3.1.a - L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »

| 2007-2011 | | Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 14-17 ans | 2012-2016 | | Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 14-17 ans |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------------------|--------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Accidents corporels | Drôme | 348 | 2 404 | 14% | Drôme | 281 | 2 065 | 14% | |
| | Dépt. de transition | 7 776 | 50 836 | 15% | Dépt. de transition | 5 126 | 39 069 | 13% | |
| | France | 39 614 | 360 386 | 11% | France | 25 853 | 289 565 | 9% | |
| 2007-2011 | | Nombre de tués 14-17 ans | Nombre total de tués | % de tués 14-17 ans | 2012-2016 | | Nombre de tués 14-17 ans | Nombre total de tués | % de tués 14-17 ans |
| Tués | Drôme | 17 | 255 | 7% | Drôme | 11 | 199 | 6% | |
| | Dépt. de transition | 283 | 5 283 | 5% | Dépt. de transition | 155 | 4 110 | 4% | |

Il y a eu une baisse de 19 % du nombre d'accidents et de 35 % du nombre de tués dans la Drôme entre 2007-2011 et 2012-2016.

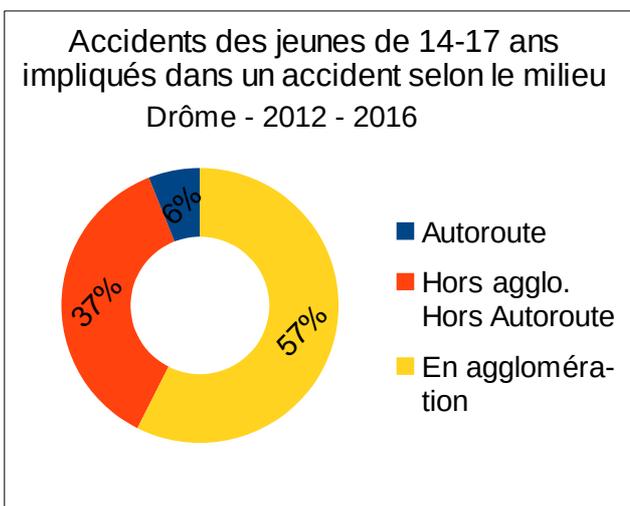
Parmi les accidents corporels, le pourcentage impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est plus élevé dans la Drôme que les références de la famille des départements de transition et du niveau national. Cette référence est significative par rapport au niveau national.

On retrouve aussi une proportion du nombre de personnes tuées âgées entre 14 et 17 ans plus élevée dans la Drôme qu'au niveau national.

L'enjeu « adolescent âgés de 14 à 17 ans » est un enjeu relatif de sécurité routière dans la Drôme.

3.3.1.b - Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

L'analyse selon le milieu

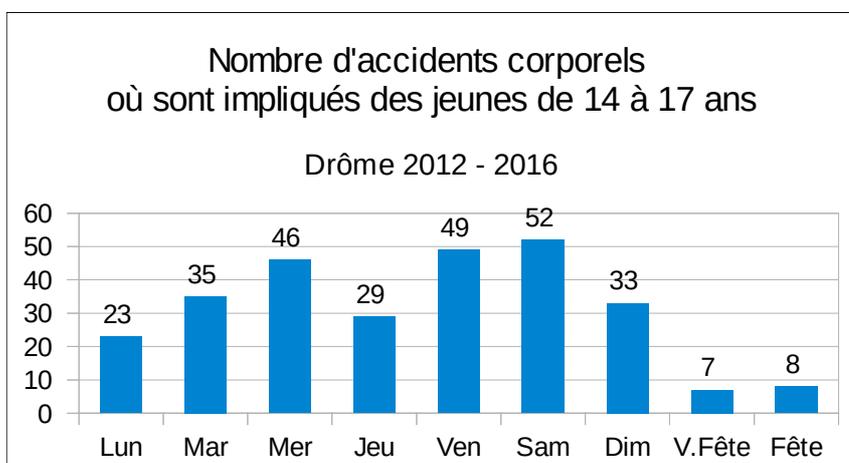
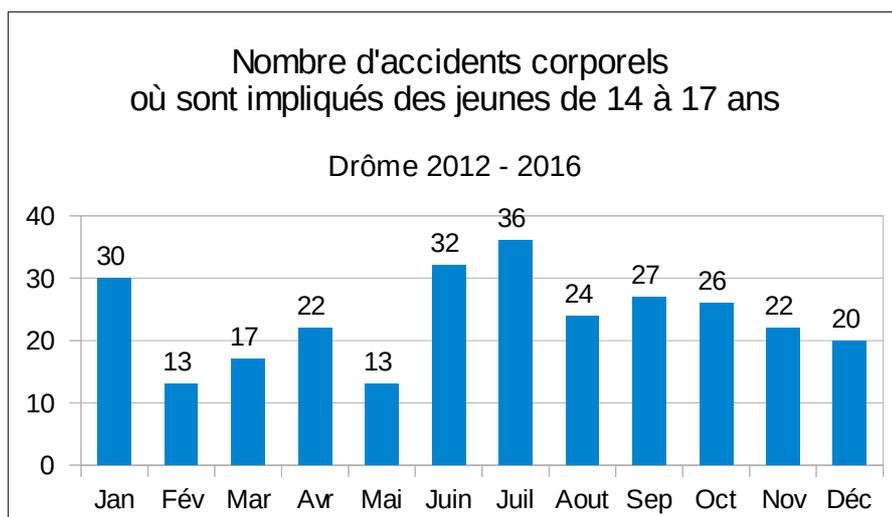


Plus de la moitié des accidents corporels dans lesquels des adolescents âgés de 14 à 17 ans sont impliqués ont eu lieu en agglomération alors que ce pourcentage est de 48 % pour l'ensemble des accidents du département.

L'analyse selon le moment

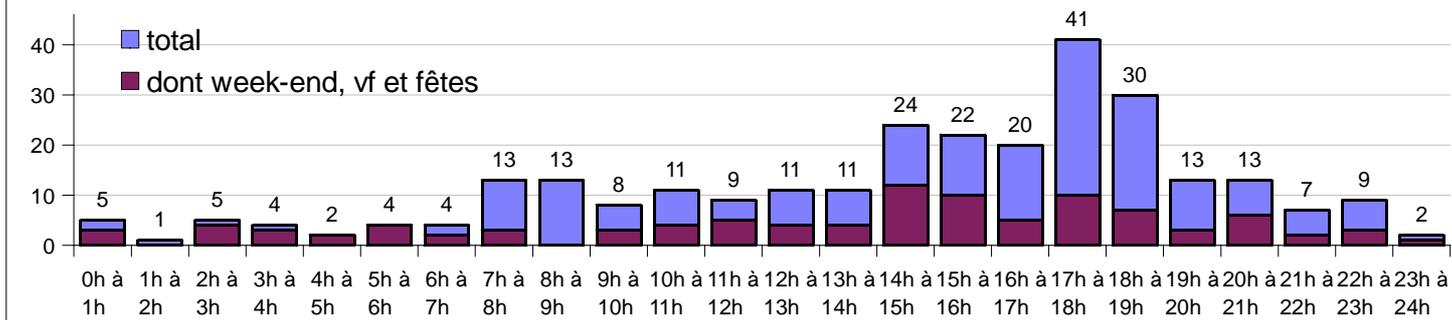
Les mois de janvier, juin et juillet sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de jeunes de 14 à 17 ans.

À l'inverse, les mois de février, mars et mai sont les mois où il y a le moins d'accidents corporels de jeunes de 14 à 17 ans.



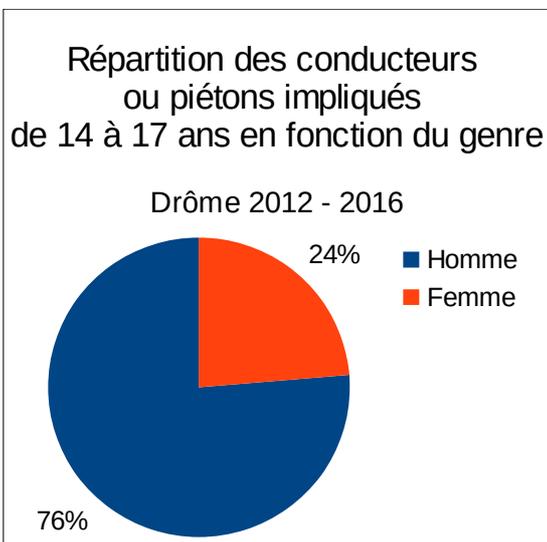
Les mercredis, vendredis et samedis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 14 à 17 ans.

Accidents corporels des 14-17 ans selon l'heure dans la Drôme - 2012-2016



On retrouve une pointe marquée en fin d'après-midi de 17 h à 18 h (sortie des cours). Celle-ci ne se retrouve pas le matin.

L'analyse selon le genre

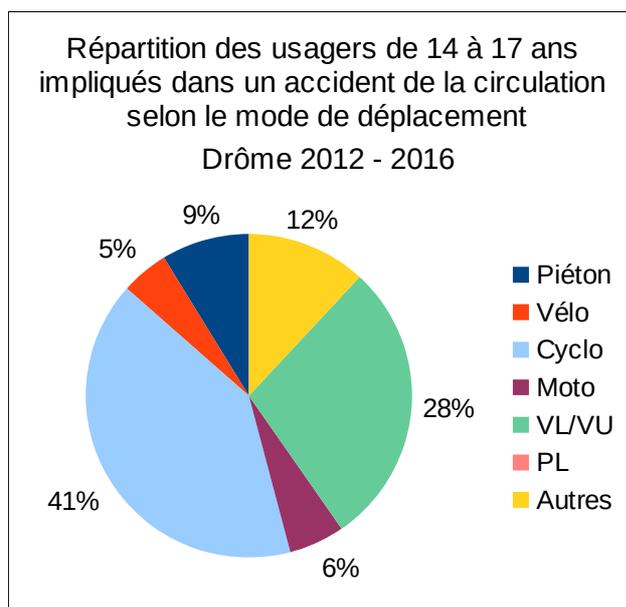


Plus de 3 conducteurs ou piétons de 14 à 17 ans impliqués dans un accident corporel sur 4 étaient des hommes.

Ce pourcentage d'hommes impliqués dans les accidents est supérieur pour cette tranche d'âge que par rapport à l'ensemble de la population où il est de 65 %.

L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Les jeunes de 14 à 17 ans impliqués dans des accidents se répartissent pour plus d'un tiers (41 %) en usagers de deux-roues motorisés de moins de 50 cm³, un peu plus d'un quart (28 %) en usagers de VL/VU (en tant que passager).



3.3.2 - Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

En 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) ont représenté 17,2 % des personnes tuées et 18,8 % des accidents de la circulation au niveau national.

3.3.2.a - L'importance de l'enjeu adolescents âgés de 18 à 24 ans »

| 2007-2011 | | Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 18-24 ans | 2012-2016 | | Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 18-24 ans |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------------------|--------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Accidents corporels | Drôme | 885 | 2 404 | 37% | Drôme | 672 | 2 065 | 33% | |
| | Dépt. de transition | 17 925 | 50 836 | 35% | Dépt. de transition | 12 385 | 39 069 | 32% | |
| | France | 126 115 | 360 386 | 35% | France | 92 334 | 289 565 | 32% | |

| 2007-2011 | | Nombre de tués 18-24 ans | Nombre total de tués | % de tués 18-24 ans | 2012-2016 | | Nombre de tués 18-24 ans | Nombre total de tués | % de tués 18-24 ans |
|-----------|---------------------|--------------------------|----------------------|---------------------|---------------------|-------|--------------------------|----------------------|---------------------|
| Tués | Drôme | 50 | 255 | 20% | Drôme | 37 | 199 | 19% | |
| | Dépt. de transition | 1 117 | 5 283 | 21% | Dépt. de transition | 755 | 4 110 | 18% | |
| | France | 4 484 | 21 123 | 21% | France | 3 187 | 17 243 | 18% | |

Les pourcentages du nombre de tués et du nombre d'accidents corporels dans lesquels les jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans la Drôme sont équivalents à ceux que l'on retrouve au niveau national et au niveau des départements de la famille « de transition ».

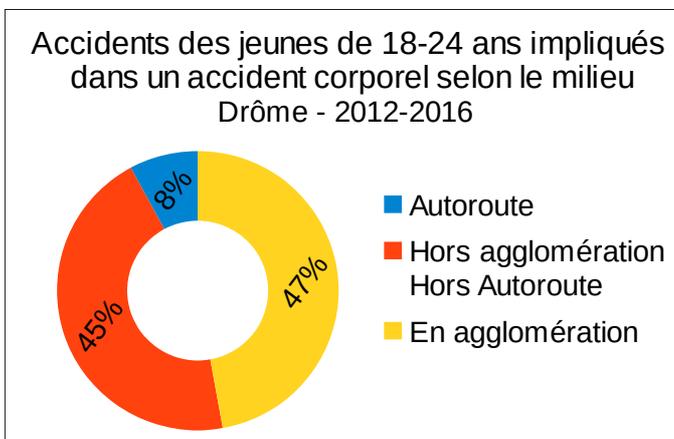
Dans la Drôme, nous avons constaté, entre 2012 et 2016, un taux de 109 personnes tuées de 18-24 ans pour 100 000 habitants de 18 à 24 ans alors que ce taux n'est que de 60 personnes tuées de 18-24 ans pour 100 000 habitants de 18-24 ans au niveau national, soit presque moitié moins !

Par ailleurs, les jeunes sont très largement sur-représentés par rapport à la population : environ 7 % de la population pour 19 % des personnes tuées.

Cette tranche d'âge constitue donc un enjeu absolu pour le département.

3.3.2.b - Le panorama des accidents des adolescents âgés de 18 à 24 ans

L'analyse selon le milieu



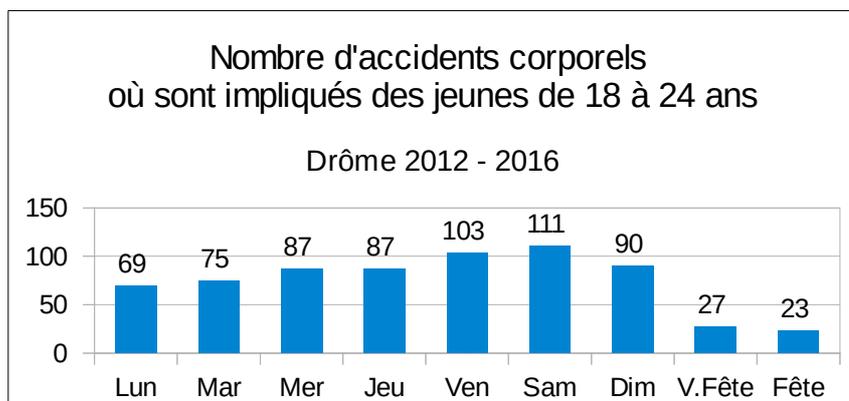
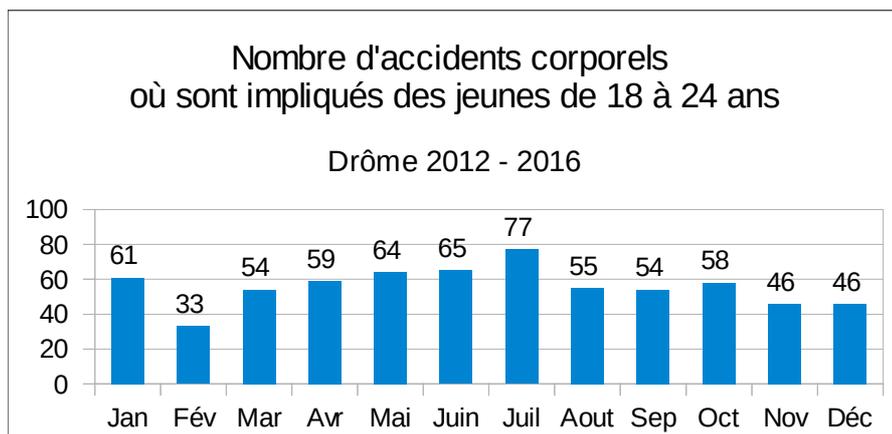
Les accidents de la circulation des jeunes adultes de 18 à 24 ans se répartissent quasiment pour moitié entre les accidents en agglomération et les accidents hors agglomération et hors autoroute. Seuls 8 % des accidents ont eu lieu sur autoroute.

Cette répartition est similaire à celle que l'on a pour l'ensemble des accidents corporels dans la Drôme, toutes tranches d'âge confondues.

L'analyse selon le moment

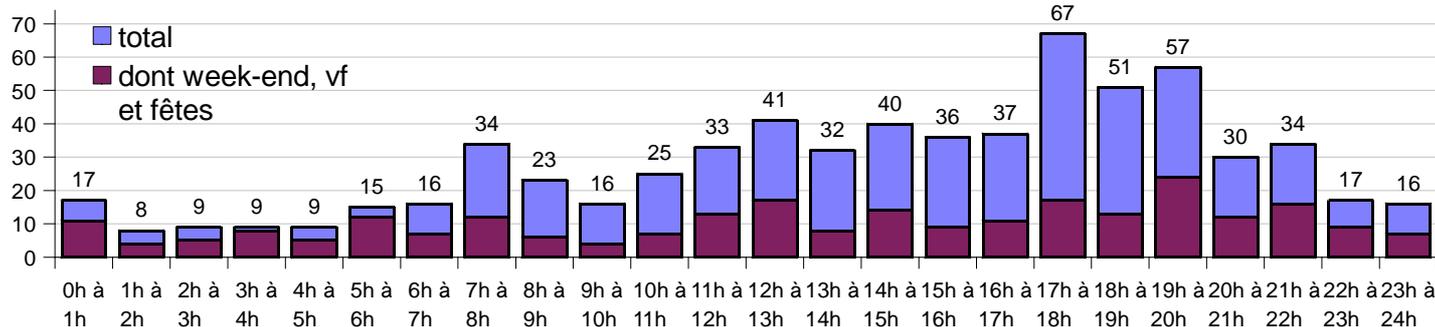
Les mois de janvier, mai, juin et juillet sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de jeunes de 18 à 24 ans.

À l'inverse, les mois de février, novembre et décembre sont les mois où il y a le moins d'accidents corporels de jeunes de 18 à 24 ans.



Les vendredis et samedis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 18 à 24 ans.

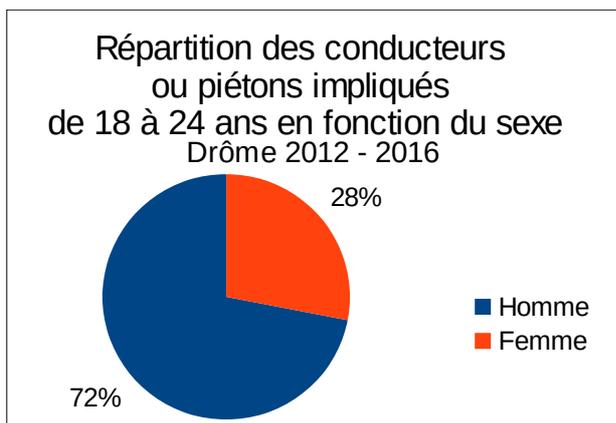
Accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 18 à 24 ans - Drôme 2012 - 2016



On retrouve une pointe marquée en fin d'après-midi de 17h00 à 20h00 (fin des cours ou du travail).

La quasi-totalité des accidents entre 22h00 et 6h00 du matin ont lieu le week-end, les veilles de fêtes ou fêtes.

L'analyse selon le genre

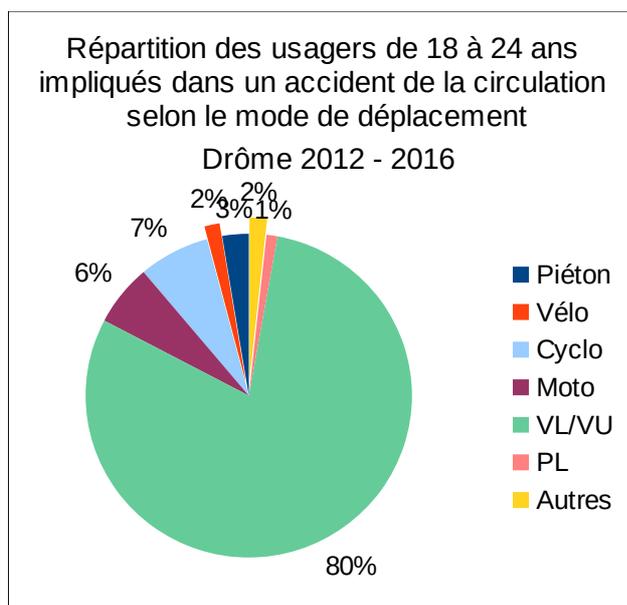


Les jeunes adultes ne dérogent pas à la règle avec des conducteurs hommes impliqués dans près de 3 accidents corporels sur 4 (proportion similaire pour l'ensemble des tranches d'âge).

L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

8 usagers de 18 à 24 ans sur 10 impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient des conducteurs ou passagers de voiture.

Cette proportion est de 70 % pour l'ensemble des tranches d'âge.



L'analyse selon la consommation de substances psycho-actives

(Voir chapitre substance psychoactives)

3.3.3 - Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

En 2016, les jeunes adultes (18-24 ans) représentent 17,2 % des personnes tuées et 18,8 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

3.3.3.a - L'importance de l'enjeu « jeunes adultes âgés de 25 à 29 ans »

| 2007-2011 | | Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 25-29 ans |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Accidents corporels | Drôme | 446 | 2 404 | 19% |
| | Dépt. de transition | 9600 | 50 836 | 19% |
| | France | 82083 | 360 386 | 23% |

| 2012-2016 | | Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 25-29 ans |
|---------------------|--|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Drôme | | 388 | 2 065 | 19% |
| Dépt. de transition | | 7154 | 39 069 | 18% |
| France | | 65107 | 289 565 | 22% |

| 2007-2011 | | Nombre de tués 25-29 ans | Nombre total de tués | % de tués 25-29 ans |
|-----------|---------------------|--------------------------|----------------------|---------------------|
| Tués | Drôme | 23 | 255 | 9% |
| | Dépt. de transition | 283 | 5 283 | 5% |
| | France | 2 212 | 21 123 | 10% |

| 2012-2016 | | Nombre de tués 25-29 ans | Nombre total de tués | % de tués 25-29 ans |
|---------------------|--|--------------------------|----------------------|---------------------|
| Drôme | | 13 | 199 | 7% |
| Dépt. de transition | | 394 | 4 110 | 10% |
| France | | 1 665 | 17 243 | 10% |

Les jeunes âgés de 25 à 29 ans ont été impliqués dans près de 20 % des accidents corporels de la Drôme (pourcentage similaire à celui de la famille des départements de transition et légèrement inférieur au niveau national).

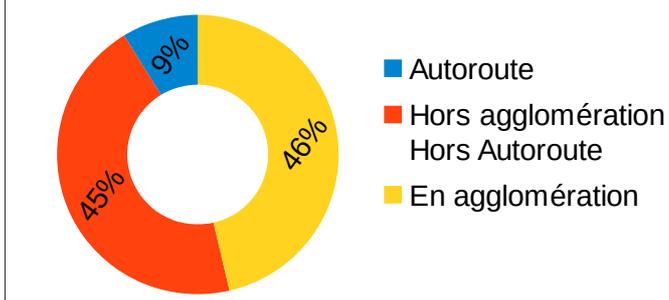
7 % des tués dans la Drôme étaient âgés de 25 à 29 ans alors qu'ils représentent 5 % de la population drômoise (soit une légère sur-représentation).

Ils constituent donc un enjeu absolu du département.

3.3.3.b - Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

L'analyse selon le milieu

Accidents des jeunes de 25 à 29 ans impliqués dans un accident corporel selon le milieu
Drôme - 2012-2016



Les accidents de la circulation des jeunes adultes de 25 à 29 ans se répartissent quasiment pour moitié entre les accidents en agglomération et les accidents hors agglomération et hors autoroute. Seuls 9 % des accidents ont eu lieu sur autoroute.

Cette répartition est similaire à celle que l'on a pour l'ensemble des accidents corporels dans la Drôme, toutes tranches d'âge confondues.

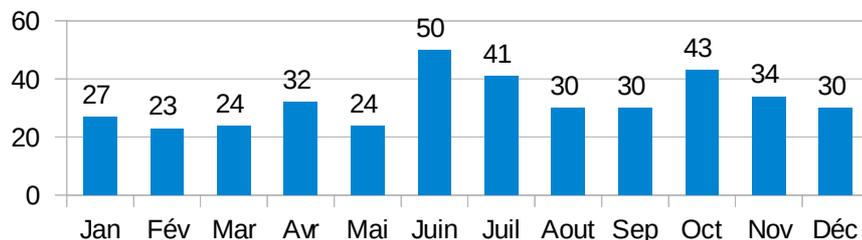
L'analyse selon le moment

Les mois de juin, juillet et octobre sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de jeunes de 25 à 29 ans.

À l'inverse, les mois de février, mars et mai sont les mois où il y a le moins d'accidents corporels de jeunes de 25 à 29 ans.

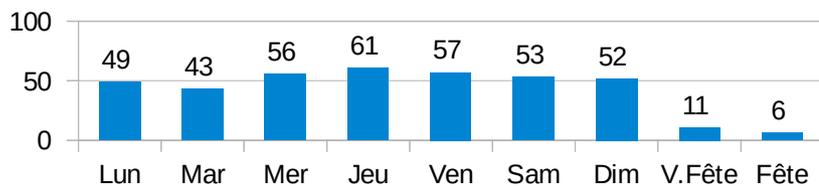
Nombre d'accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 25 à 29 ans

Drôme 2012 - 2016



Nombre d'accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 25 à 29 ans

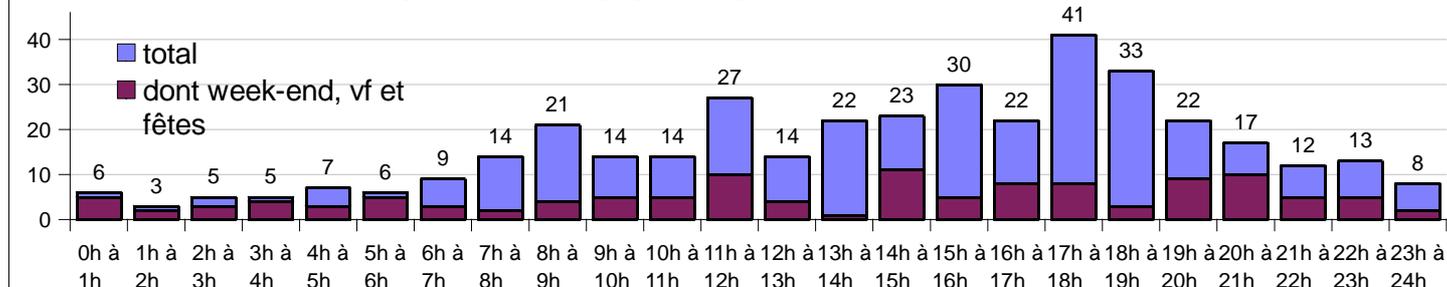
Drôme 2012 - 2016



Les mercredis, jeudis et vendredis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 25 à 29 ans.

Contrairement aux tranches d'âges 14-17 ans et 18-24 ans, le samedi ne fait pas partie des jours les plus risqués pour cette tranche d'âge.

Accidents corporels où sont impliqués des jeunes de 25 à 29 ans - Drôme - 2012-2016

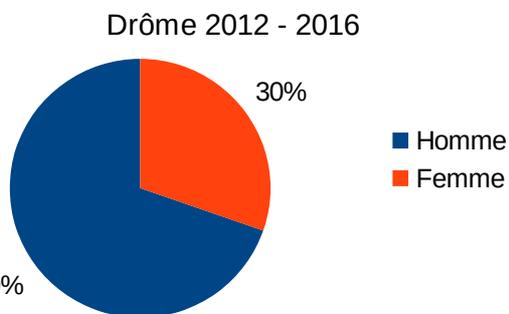


On retrouve une pointe marquée en fin d'après-midi de 17h00 à 19h00 ainsi qu'une pointe en début de matinée (7h-9h) et entre 11 h et 12 h. Ces pointes correspondent à des horaires où on retrouve beaucoup de trajets domicile-travail.

La quasi-totalité des accidents entre minuit et 6h00 du matin ont lieu le week-end, les veilles de fêtes ou fêtes.

L'analyse selon le genre

Répartition des conducteurs ou piétons impliqués de 25 à 29 ans en fonction du sexe



Les jeunes adultes ne dérogent pas à la règle avec des conducteurs hommes impliqués dans près de 3 accidents corporels sur 4 (proportion similaire pour l'ensemble des tranches d'âge).

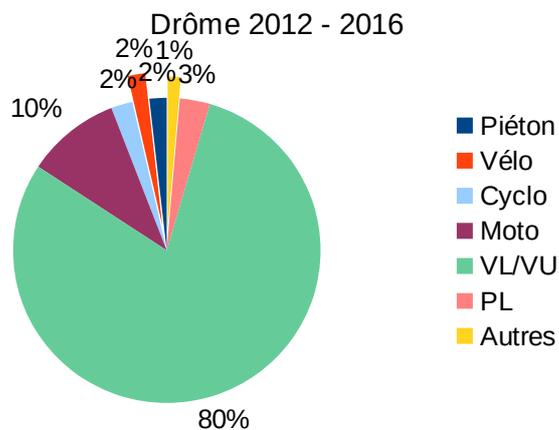
L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

8 usagers de 25 à 29 ans sur 10 impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient des conducteurs ou passagers de voiture.

Cette proportion est de 70 % pour l'ensemble des tranches d'âge.

10 % d'entre eux étaient des usagers de deux-roues motorisés de plus de 50 cm³.

Répartition des usagers de 25 à 29 ans impliqués dans un accident de la circulation selon le mode de déplacement



3.3.4 - Les indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| C – Enjeu « jeunes » | |
| Nombre de tués par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans) | Brut |
| Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département | Référence |
| Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement | Référence |
| Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute) | Référence |
| Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels par sexe | Référence |

3.4 - Les seniors

3.4.1 - Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,2 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents corporels.

3.4.1.a - L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

65-74 ans : 10 % de la population drômoise

| 2007-2011 | | Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 65-74 ans | 2012-2016 | | Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 65-74 ans |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|---------------------|--------|---------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Accidents corporels | Drôme | 252 | 2 404 | 10% | Drôme | 301 | 2 065 | 15% | |
| | Dépt. de transition | 5383 | 50 836 | 11% | Dépt. de transition | 5 240 | 39 069 | 13% | |
| | France | 30963 | 360 386 | 9% | France | 30 007 | 289 565 | 10% | |
| 2007-2011 | | Nombre de tués 65-74 ans | Nombre total de tués | % de tués 65-74 ans | 2012-2016 | | Nombre de tués 65-74 ans | Nombre total de tués | % de tués 65-74 ans |
| Tués | Drôme | 12 | 255 | 5% | Drôme | 13 | 199 | 7% | |
| | Dépt. de transition | 361 | 5 283 | 7% | Dépt. de transition | 361 | 4 110 | 9% | |
| | France | 1 470 | 21 123 | 7% | France | 1 433 | 17 243 | 8% | |

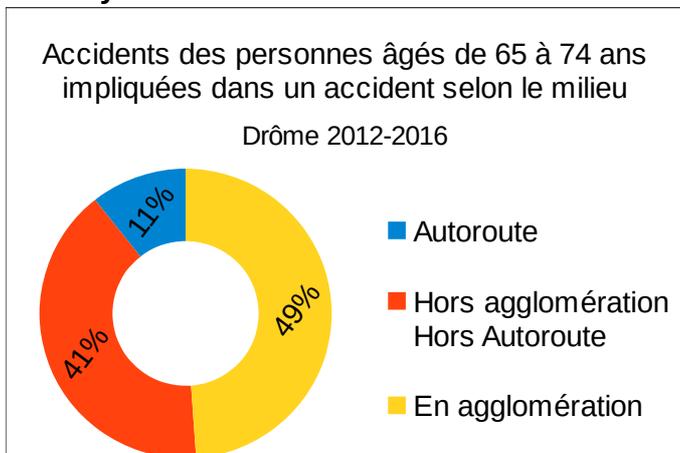
Les personnes de la tranche d'âge 65-74 ans sont plutôt sur-représentés dans les accidents corporels par rapport au niveau national (+ 5 %) et par rapport à la population drômoise (+ 5 %).

À l'inverse, dans les accidents les plus graves, ils sont sous-représentés par rapport au niveau national (- 2 %) et par rapport à la population drômoise (- 3 %).

Cependant, les accidents dans lesquels sont impliqués les personnes âgées de 65 à 74 ans sont en hausse, tout comme le nombre de tués de cette tranche d'âge.

3.4.1.b - Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

L'analyse selon le milieu



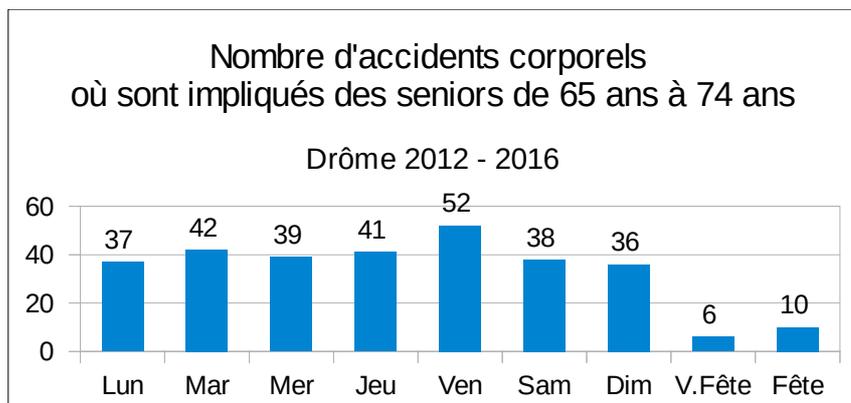
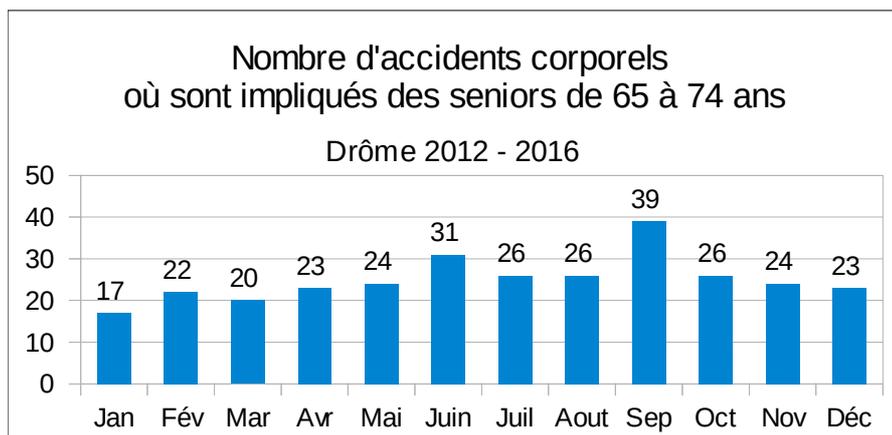
La moitié des accidents où sont impliqués les personnes âgées de 65 à 74 ans ont lieu en agglomération.

La proportion d'accidents sur autoroute dépasse les 10 %.

L'analyse selon le moment

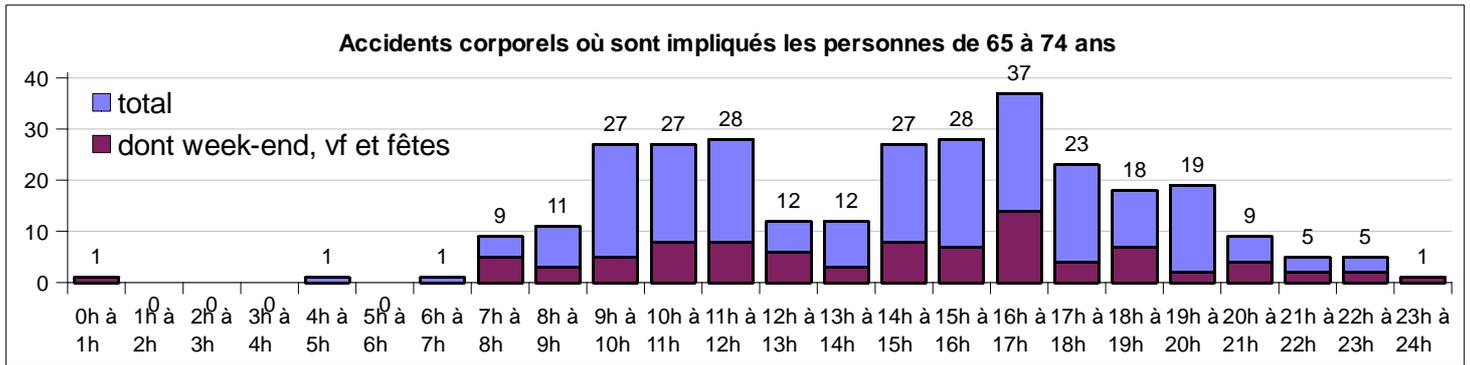
Les mois de juin et de septembre sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de seniors de 65 à 74 ans.

À l'inverse, les mois de janvier à mars sont les mois où il y a eu le moins d'accidents corporels les concernant.



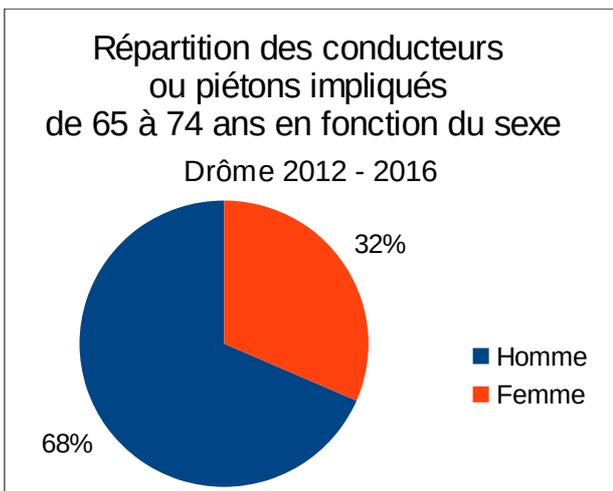
Le vendredi est le jour où il y a le plus d'accidents corporels où sont impliqués des seniors de 65 à 74 ans.

Les autres jours de la semaine (week-end compris) sont à un niveau équivalent.



Les accidents où sont impliqués des personnes âgées de 65 à 74 ans et plus sont quasiment exclusivement tous concentrés entre 7h00 et 21h00 avec une pointe marquée le matin entre 9h00 et 12h00 et un niveau élevé l'après-midi entre 14h00 et 17h00. Fort logiquement, on ne retrouve pas de pointes marquées aux horaires classiques des trajets domicile-travail comme pour le reste de la population active.

L'analyse selon le genre



Plus des deux tiers des conducteurs ou piétons âgés de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel étaient des hommes (pourcentage légèrement inférieur à la moyenne de l'ensemble des tranches d'âge où il est de 70 %).

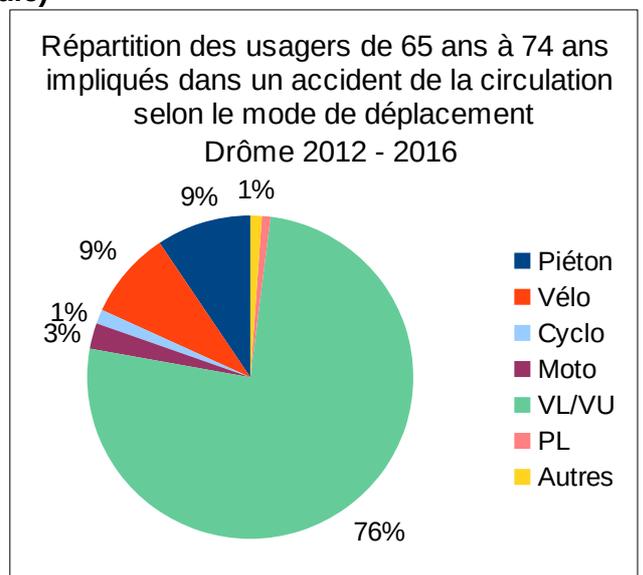
Ce léger rééquilibrage tient notamment au fait que la proportion de piétons impliqués dans les accidents est plus importante dans cette tranche d'âge (11 % de piétons alors que la moyenne est de 9 %). Or, les femmes sont majoritaires (52 %) dans les piétons de 65 à 74 ans impliqués dans les accidents corporels. Les hommes restent, quant à eux, très largement majoritaires parmi les conducteurs de 65 à 74 ans impliqués dans un accident (71%).

L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Plus de 3/4 des usagers de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient à bord d'une voiture ou d'un véhicule utilitaire.

Les usagers de modes doux (piétons & cyclistes) représentent près d'un usager de 65 à 74 ans sur 5 impliqués dans un accident corporel de la circulation.

Les autres modes de transports sont marginaux.



3.4.2 - Les seniors âgés de 75 ans et plus

En 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 16,3 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes d'accidents corporels.

3.4.2.a - L'importance de l'enjeu « seniors âgé de 75 ans et plus »

| 2007-2011 | | Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et + | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 75 ans et + | 2012-2016 | | Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et + | Nombre total d'accidents | % d'accidents avec un usager 75 ans et + |
|---------------------|---------------------|-----------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|---------------------|--------|-----------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|
| Accidents corporels | Drôme | 261 | 2 404 | 11% | Drôme | 260 | 2 065 | 13% | |
| | Dépt. de transition | 5744 | 50 836 | 11% | Dépt. de transition | 5 207 | 39 069 | 13% | |
| | France | 28525 | 360 386 | 8% | France | 25 802 | 289 565 | 9% | |

| 2007-2011 | | Nombre de tués 75 ans et + | Nombre total de tués | % de tués 75 ans et + | 2012-2016 | | Nombre de tués 75 ans et + | Nombre total de tués | % de tués 75 ans et + |
|-----------|---------------------|----------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|-------|----------------------------|----------------------|-----------------------|
| Tués | Drôme | 48 | 255 | 19% | Drôme | 32 | 199 | 16% | |
| | Dépt. de transition | 692 | 5 283 | 13% | Dépt. de transition | 655 | 4 110 | 16% | |
| | France | 2 545 | 21 123 | 12% | France | 2 488 | 17 243 | 14% | |

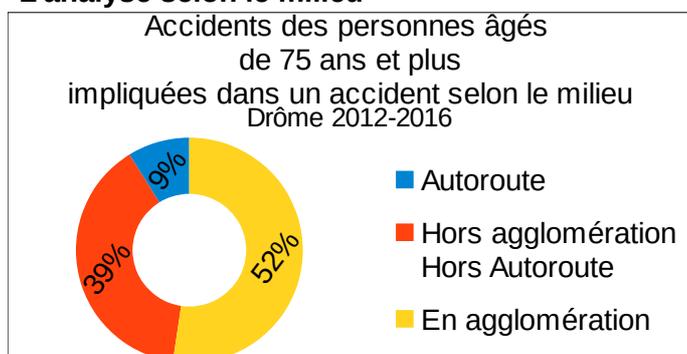
Le nombre de personnes tuées de 75 ans et plus a nettement baissé entre 2007-2011 et 2012-2016.

Il n'en reste pas moins que, par rapport à la moyenne nationale, les personnes âgées de 75 ans et plus sont sur-représentées parmi les personnes impliquées dans les accidents corporels et parmi les personnes tuées. Par contre, le département de la Drôme se situe dans la moyenne de la famille des départements de transition.

On retrouve également une sur-représentation nette des personnes de 75 ans et plus parmi les personnes tuées (16 %) par comparaison avec leur part dans la population drômoise (10 %).

3.4.2.b - Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

L'analyse selon le milieu

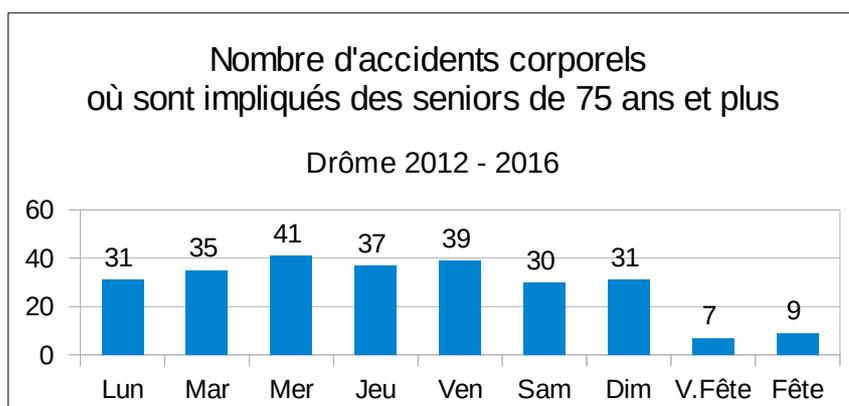
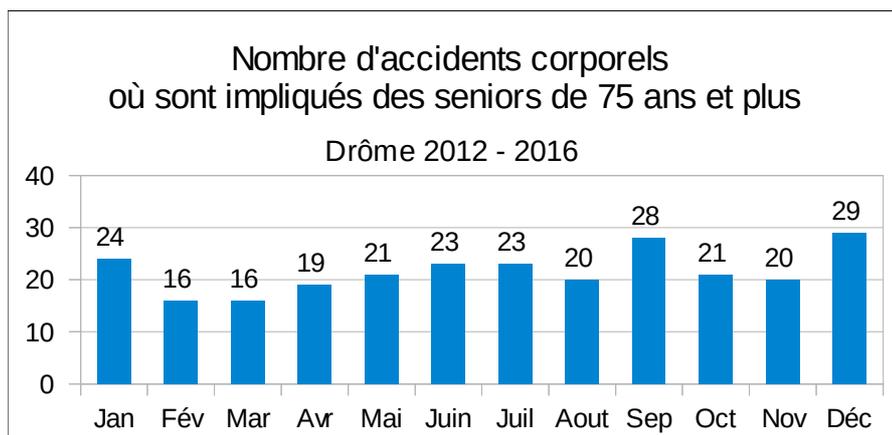


Plus de la moitié des accidents corporels dans lesquels sont impliqués des personnes âgées de plus de 75 ans ont lieu en agglomération.

L'analyse selon le moment

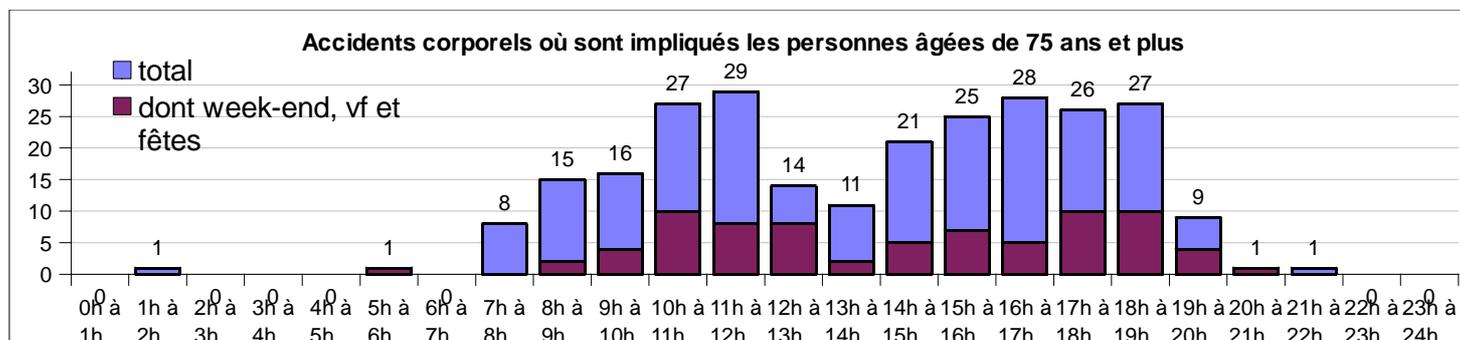
Les mois de septembre et de décembre sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de seniors de 75 ans et plus.

À l'inverse, les mois de février, mars sont les mois où il y a eu le moins d'accidents corporels les concernant.



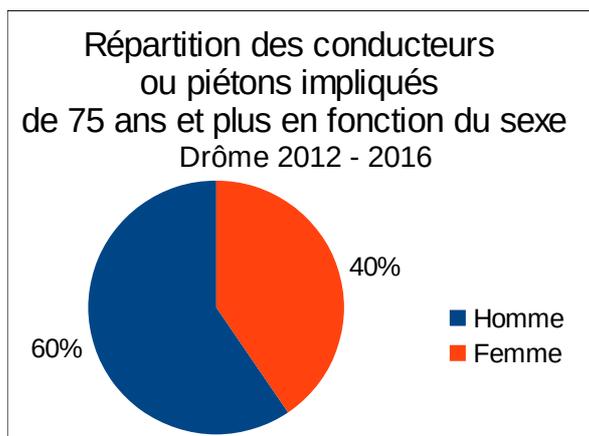
Les mercredis, jeudis et vendredis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels où sont impliqués des seniors de 75 ans et plus.

Le nombre d'accidents corporels les concernant en week-ends sont en léger retrait par rapport aux autres jours.



Les accidents où sont impliqués des personnes âgées de 75 ans et plus sont quasiment exclusivement tous concentrés entre 7h00 et 20h00 avec une pointe marquée le matin entre 10h00 et 12h00 et un niveau élevé l'après-midi entre 14h00 et 19h00. Fort logiquement, on ne retrouve pas de pointes marquées aux horaires classiques des trajets domicile-travail comme pour le reste de la population active.

L'analyse selon le genre



La majorité des conducteurs ou piétons de 75 ans et plus impliqués dans un accident corporel sont des hommes.

Cette majorité est cependant nettement moins marquée que pour les autres tranches d'âge.

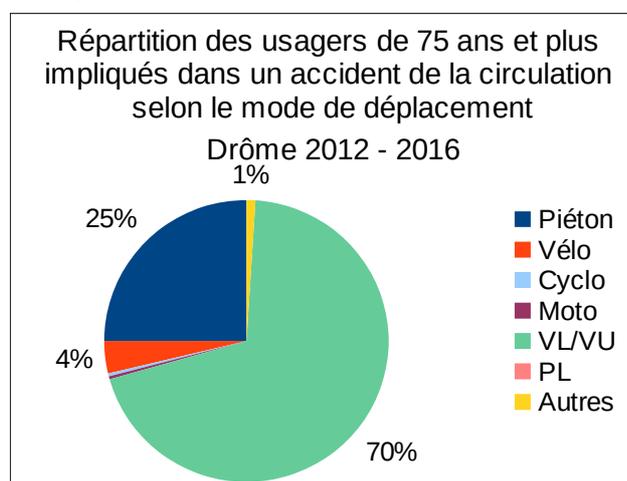
Cela tient notamment au fait que la proportion de piétons impliqués dans les accidents est plus importante dans cette tranche d'âge (30 % de piétons alors que la moyenne est de 9 %). Or, les femmes sont majoritaires (58 %) dans les piétons de 75 ans et plus impliqués dans les accidents corporels. Les hommes restent, quant à eux, très largement majoritaires parmi les conducteurs de 75 ans et plus impliqués dans un accident (67%).

L'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Plus de 2/3 des usagers de plus de 74 ans impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient à bord d'une voiture ou d'un véhicule utilitaire.

Les piétons représentent un quart des usagers de plus de 74 ans impliqués dans un accident corporel de la circulation.

Les autres modes de transports sont marginaux.



3.4.3 - Les indicateurs de l'enjeu « seniors » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| D- Enjeu « seniors » | |
| Nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus) | Brut |
| Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département | Référence |
| Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le mode de déplacement | Référence |
| Répartition des impliqués (« tous usagers », « piétons + conducteurs cyclistes ») dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute) | Référence |

3.5 - Les deux-roues motorisés

| | Période 2007-2011 | Nbre d'accidents Tout 2RM | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM/ Totalité acc. |
|---------------------|--------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Accidents Corporels | Drôme | 743 | 2 404 | 31% |
| | Famille/transition | 18 003 | 50 836 | 35% |
| | France 2016 | 145 670 | 360 386 | 40% |

| | Période 2012-2016 | Nbre d'accidents Tout 2RM | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM/ Totalité acc. |
|--------------------|-------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Drôme | 573 | 2 065 | 28% | |
| Famille/transition | 12 163 | 39 069 | 31% | |
| France 2016 | 106 245 | 289 565 | 37% | |

| | Période 2007-2011 | Nbre De tués Tout 2RM | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM/ Totalité tués |
|-----------------|--------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------------------|
| Personnes Tuées | Drôme | 49 | 255 | 19% |
| | Famille/transition | 1 127 | 5 283 | 21% |
| | France 2016 | 5 360 | 21 123 | 25% |

| | Période 2012-2016 | Nbre De tués Tout 2RM | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM/ Totalité tués |
|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------------------|
| Drôme | 34 | 199 | 17% | |
| Famille/transition | 784 | 4 110 | 19% | |
| France 2016 | 3 926 | 17 243 | 23% | |

Malgré une baisse par rapport à la période 2007-2011, entre 2012 et 2016, les deux-roues motorisés restent impliqués dans plus d'un quart des accidents corporels de la Drôme (28 %) et les usagers de deux-roues motorisés ont représenté 17 % des personnes tuées dans la Drôme.

Ces proportions sont légèrement inférieures à celle que l'on observe pour la famille des départements de transition (28 % des accidents corporels et 19 % des personnes tuées) et nettement inférieure à celle que l'on observe au niveau national (37 % des accidents corporels et 23 % des personnes tuées).

Les deux-roues motorisés sont un enjeu absolu pour le département de la Drôme.

3.5.1 - Les deux-roues motorisés de moins de 125 cm³

3.5.1.a - L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés de moins de 125 cm³

| | Période 2007-2011 | Nbre d'accidents 2RM <125cm ³ | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM<125cm ³ / Totalité acc. |
|---------------------|--------------------|------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------|
| Accidents Corporels | Drôme | 462 | 2 404 | 19% |
| | Famille/transition | 12 388 | 50 836 | 24% |
| | France 2016 | 93 298 | 360 386 | 26% |

| | Période 2012-2016 | Nbre d'accidents 2RM <125cm ³ | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM<125cm ³ / Totalité acc. |
|--------------------|-------------------|------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------|
| Drôme | 325 | 2 065 | 16% | |
| Famille/transition | 12 163 | 39 069 | 31% | |
| France 2016 | 60 719 | 289 565 | 21% | |

| | Période 2007-2011 | Nbre De tués 2RM <125cm ³ | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM<125cm ³ / Totalité acc. |
|-----------------|--------------------|--------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------|
| Personnes Tuées | Drôme | 17 | 255 | 7% |
| | Famille/transition | 473 | 5 238 | 9% |
| | France 2016 | 2 035 | 21 123 | 10% |

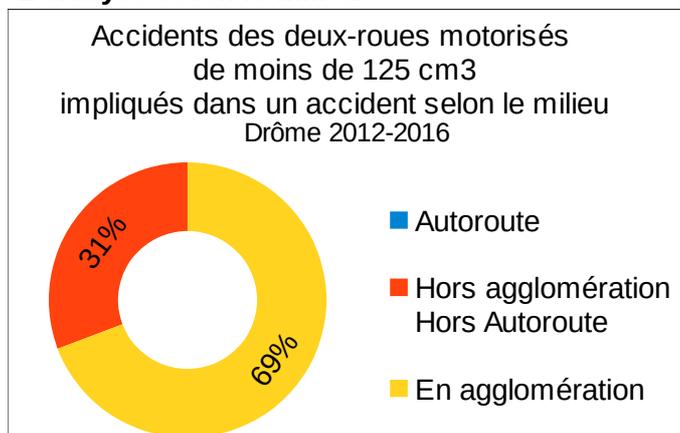
| | Période 2012-2016 | Nbre De tués 2RM <125cm ³ | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM<125cm ³ / Totalité acc. |
|--------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------|
| Drôme | 6 | 199 | 3% | |
| Famille/transition | 262 | 4 110 | 6% | |
| France 2016 | 1 222 | 17 243 | 7% | |

Dans la Drôme, le nombre d'accidents corporels dans lesquels sont impliqués des deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ est en baisse entre la période 2007-2011 et 2012-2016. La proportion d'accidents corporels dans laquelle sont impliqués ces deux-roues motorisés (16 %) reste assez nettement inférieure à celle que l'on observe dans la famille des départements de transition (31%) et au niveau national (21%).

Le nombre de personnes tuées en deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ a fortement baissé dans la Drôme. Ils ne représentent plus que 3 % des personnes tuées. Cette proportion est deux fois plus importante dans la famille des départements de transition ou au niveau national.

3.5.1.b - Le panorama des accidents de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³

L'analyse selon le milieu



Les accidents de deux-roues motorisés ont eu lieu dans plus de deux tiers des cas en agglomération, notamment en agglomération de plus de 20 000 habitants.

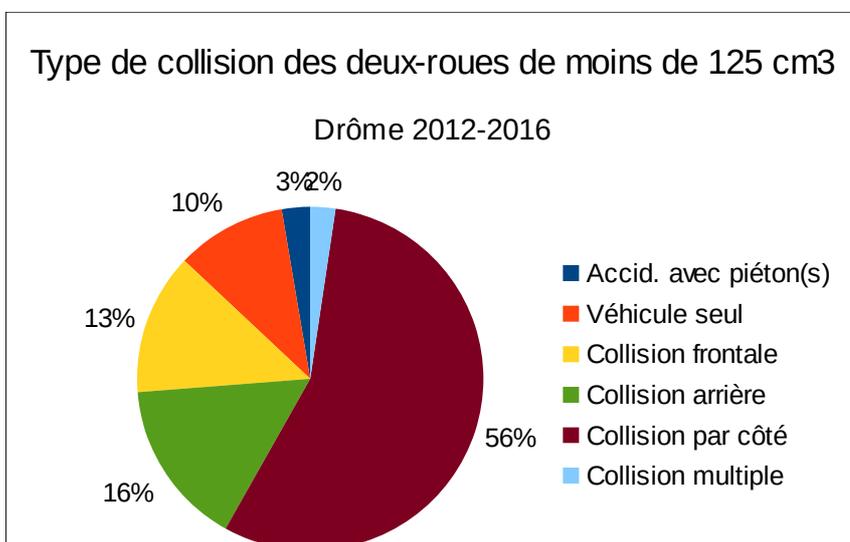
L'analyse selon le lieu

| Commune | Accidents | Pourcentage des accidents | Tués |
|-------------------|------------|---------------------------|----------|
| ROMANS-SUR-ISERE | 76 | 23,4% | 1 |
| VALENCE | 53 | 16,3% | 1 |
| MONTELIMAR | 37 | 11,4% | 1 |
| BOURG-LES-VALENCE | 15 | 4,6% | 0 |
| BOURG-DE-PEAGE | 12 | 3,7% | 0 |
| AUTRES COMMUNES | 132 | 40,6% | 3 |
| TOTAL | 325 | | 6 |

60 % des accidents corporels de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ ont eu lieu sur seulement 5 communes où seules 3 personnes sont décédées.

À elle seule, la commune de Romans sur Isère représente près d'un quart de ces accidents corporels.

L'analyse selon le type de collisions



Dans 9 accidents corporels sur 10 avec un deux-roues motorisé de moins de 125 cm³, il y a un véhicule tiers impliqués.

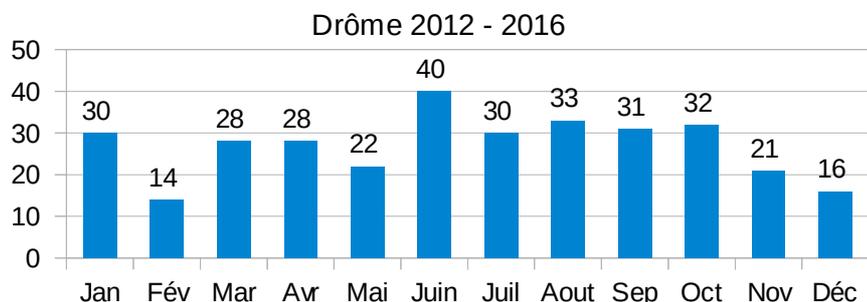
Dans plus de la moitié des cas, il s'agit d'une collision par côté.

L'analyse selon le moment

Les mois de décembre et de février sont les mois où il y a le moins d'accidents corporels de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³.

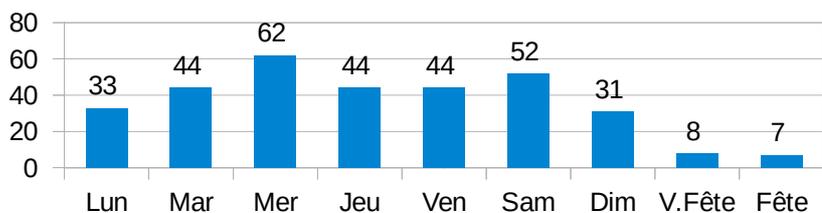
À l'inverse, le mois de juin est les mois où il y a eu le plus d'accidents corporels les concernant.

Nombre d'accidents des deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ impliqués dans un accident



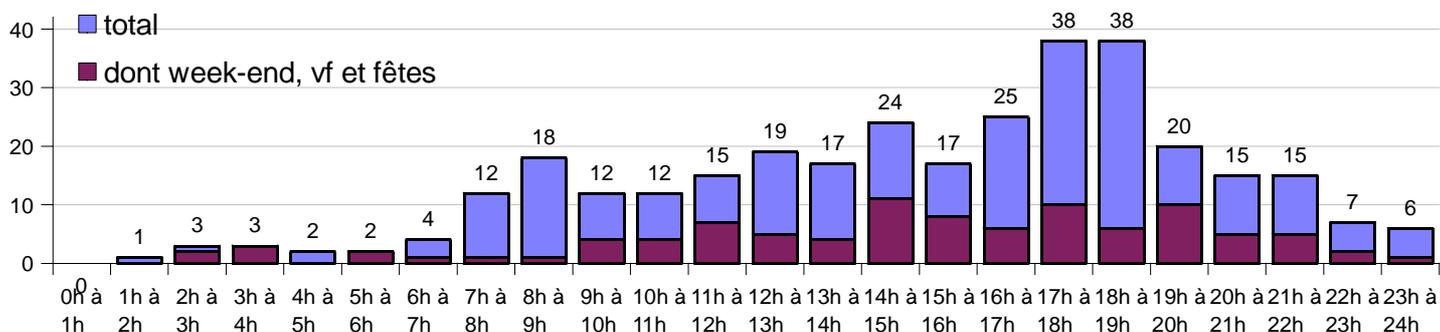
Nombre d'accidents des deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ impliqués dans un accident

Drôme 2012 - 2016



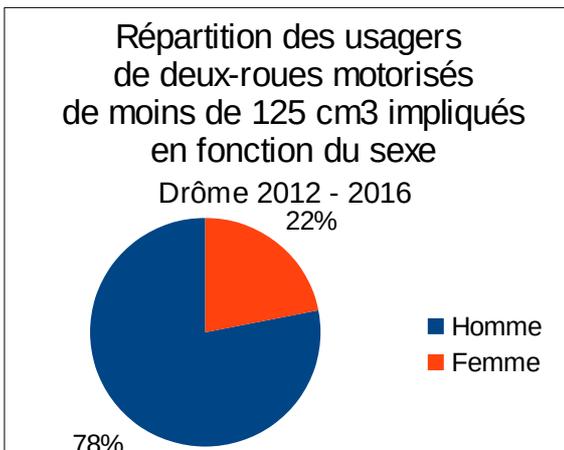
Les mercredis, samedis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³.

Accidents des usagers de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ selon l'heure 2012-2016



Les accidents où sont impliqués des deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ sont quasiment exclusivement tous concentrés entre 7h00 et 22h00 avec une pointe marquée entre 17h00 et 19h00, pointe qui pourrait correspondre à la fin des cours.

L'analyse selon le genre



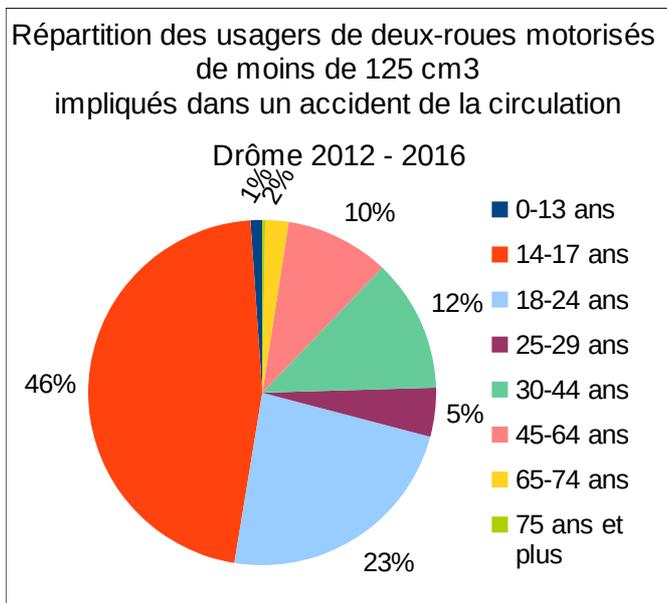
Près de 80 % des usagers de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ impliqués dans des accidents de la circulation étaient des hommes.

L'analyse selon l'âge

3/4 des usagers de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient âgés de 14 à 29 ans.

Les 14-17 ans représentent à eux-seuls près de la moitié des usagers de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ impliqués dans les accidents.

Il s'agit donc d'une problématique essentiellement « jeune ». Ce type de véhicule est peu utilisé dans les déplacements domicile-travail par comparaison à d'autres départements très urbains.



3.5.2 - Les deux-roues motorisés de plus de 125 cm³

3.5.2.a - L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés de plus de 125 cm³

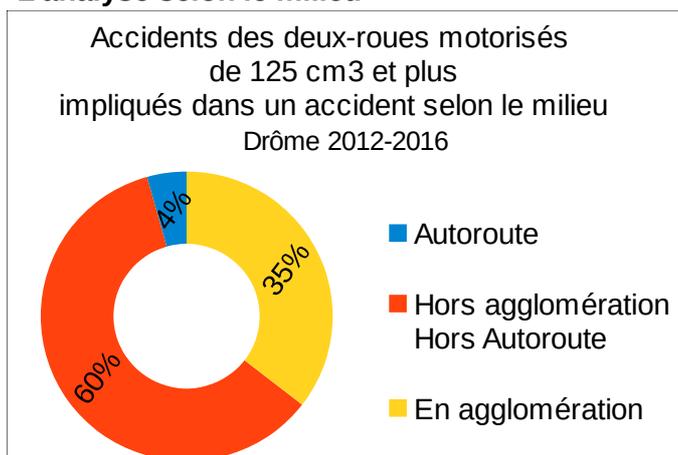
| | Période 2007-2011 | | | | Période 2012-2016 | | | |
|----------------------------|--------------------|-------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------|
| | | Nbre d'accidents 2RM >=125cm ³ | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM ≥125cm ³ / Totalité acc. | | Nbre d'accidents 2RM >=125cm ³ | Nbre total d'accidents | % Part des acc. 2 RM ≥125cm ³ / Totalité acc. |
| Accidents Corporels | Drôme | 287 | 2 404 | 12% | Drôme | 250 | 2 065 | 12% |
| | Famille/transition | 5 716 | 50 836 | 11% | Famille/transition | 4 638 | 39 069 | 12% |
| | France 2016 | 53 859 | 360 386 | 15% | France 2016 | 46 614 | 289 565 | 16% |
| | Période 2007-2011 | | | | Période 2012-2016 | | | |
| | | Nbre De tués 2RM >=125cm ³ | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM ≥125cm ³ / Totalité acc. | | Nbre De tués 2RM >=125cm ³ | Nbre total De tués | % Part des tués 2 RM ≥125cm ³ / Totalité acc. |
| Personnes Tuées | Drôme | 32 | 255 | 13% | Drôme | 28 | 199 | 14% |
| | Famille/transition | 654 | 5 283 | 12% | Famille/transition | 522 | 4 110 | 13% |
| | France 2016 | 3 325 | 21 123 | 16% | France 2016 | 2 704 | 17 243 | 16% |

La part des accidents de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ et des personnes tuées avec ces véhicules dans la Drôme (respectivement 12 % des accidents et 14 % des tués) est comparable aux autres départements, contrairement aux deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ où la situation est nettement plus favorable dans la Drôme.

Le nombre de personnes tuées a peu baissé depuis 2007 et la part des personnes tuées en deux-roues motorisés de plus de 125 cm³ par rapport à la totalité des personnes tuées a même augmenté, passant de 13 % à 14 % des personnes tuées.

3.5.2.b - Le panorama des accidents de deux-roues motorisés de plus de 125 cm³

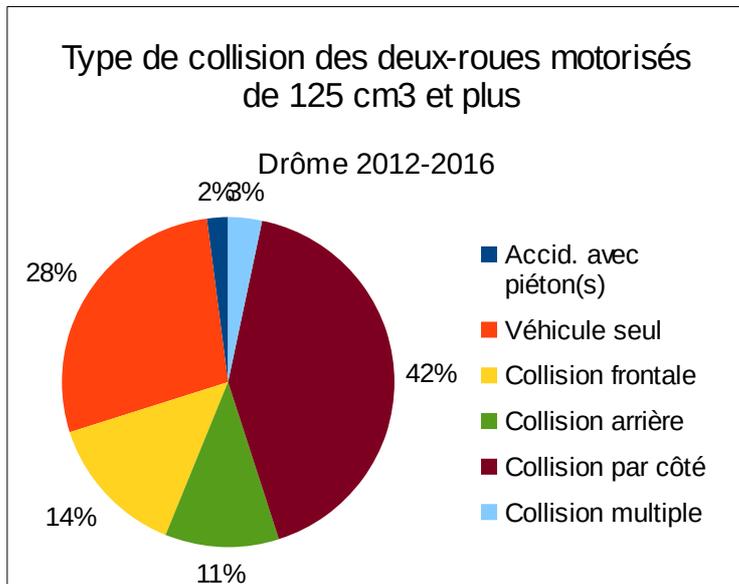
L'analyse selon le milieu



Contrairement aux accidents de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³, les accidents de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus ont lieu dans les deux tiers des cas hors agglomération.

Souvent, il s'agit du réseau secondaire, sur des itinéraires prisés par les motards.

L'analyse selon le type de collisions

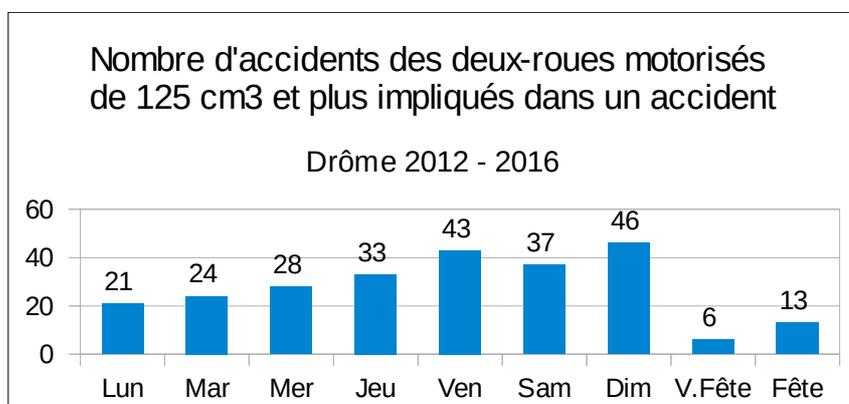
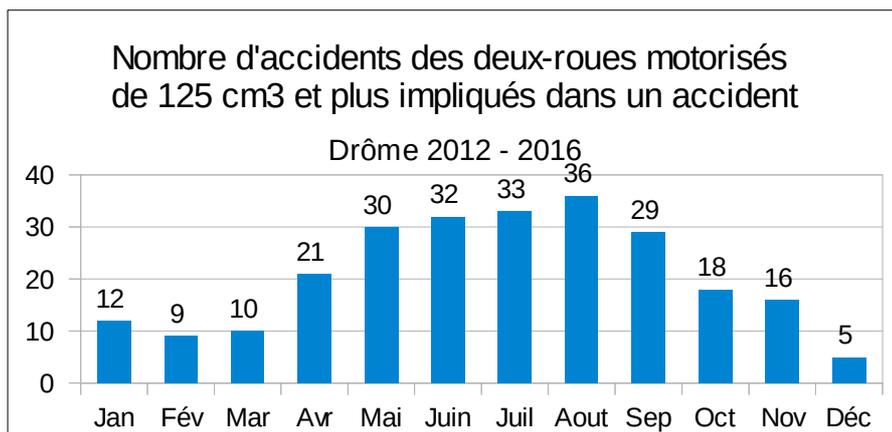


Plus d'un quart des accidents corporels de deux-roues motorisés ne mettent pas en cause de véhicules tiers.

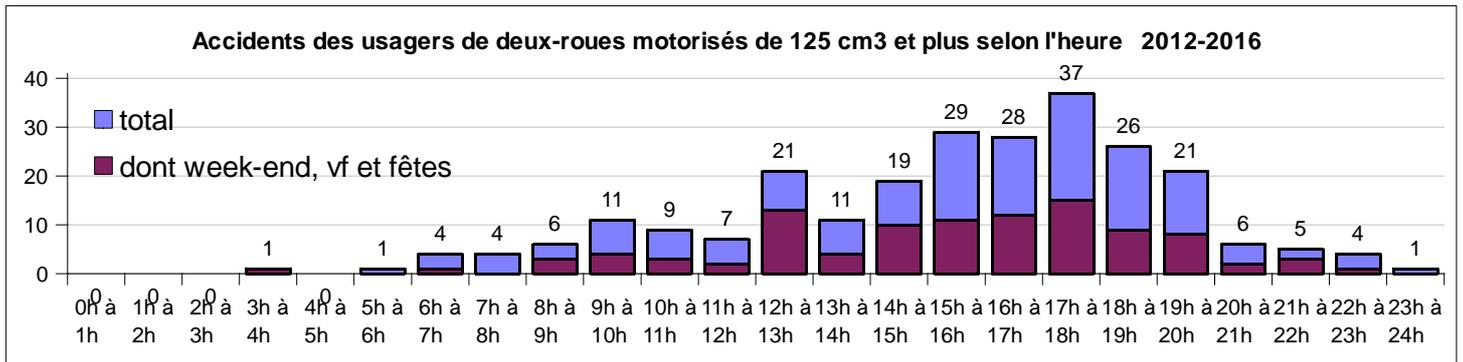
Dans 42 % des cas, il s'agit d'une collision par côté (souvent lorsqu'un des deux véhicules tourne à gauche).

L'analyse selon le moment

Les accidents de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus sont sensibles aux saisons : ils se concentrent principalement entre avril et novembre. Cela reflète vraisemblablement des accidents d'utilisateurs de moto (non réguliers) dans le cadre de leurs loisirs avec une période d'hivernage et une maîtrise de leur véhicule imparfaite.

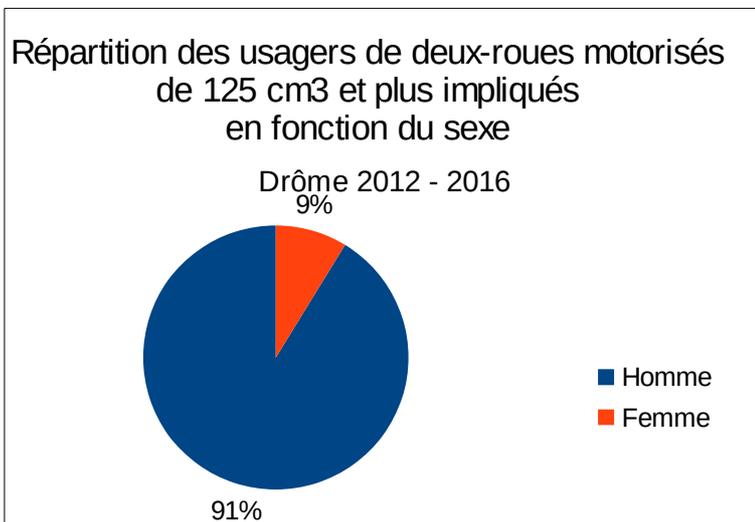


La période du week-end prolongée au vendredi est particulièrement sensible. Cela reflète là aussi vraisemblablement des accidents d'utilisateurs de moto dans le cadre de leurs loisirs lors de promenades le week-end avec une maîtrise de leur véhicule imparfaite.



Les accidents où sont impliqués des deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus sont concentrés dans l'après-midi et le début de soirée.

L'analyse selon le genre



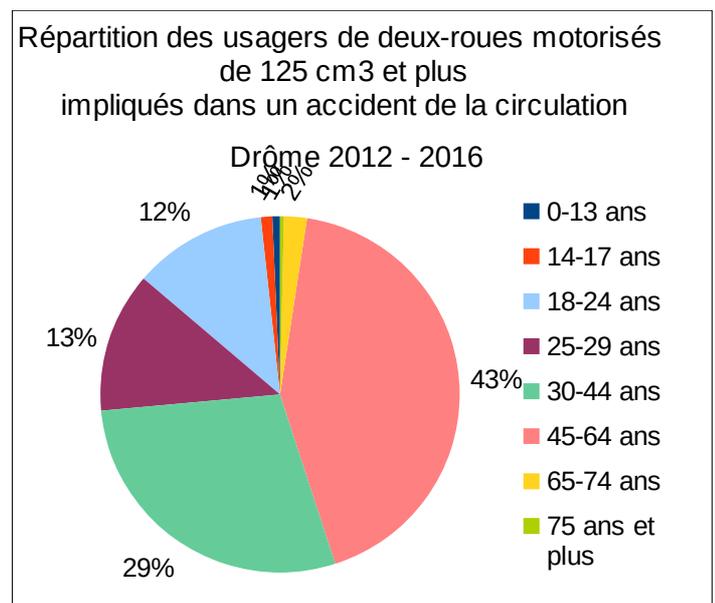
Près de 90 % des usagers de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus impliqués dans des accidents de la circulation étaient des hommes. Il s'agit donc d'une problématique quasi-exclusivement masculine.

L'analyse selon l'âge

À l'inverse des accidents de deux-roues motorisés de moins de 125 cm³ qui concernaient essentiellement les jeunes, les 3/4 des usagers de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus impliqués dans un accident corporel de la circulation étaient âgés de 30 à 64 ans.

Les 45-64 ans représentent à eux-seuls plus de 40 % des usagers de deux-roues motorisés de 125 cm³ et plus impliqués dans les accidents.

Il s'agit donc d'une problématique essentiellement « jeune ». Ce type de véhicule est peu utilisé dans les déplacements domicile-travail par comparaison à d'autres départements très urbains.



3.5.3 - Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| E- Enjeu « deux-roues motorisés » | |
| Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus) | Brut |
| Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus) | Référence |
| Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus) et 45-64 ans | Brut |
| Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge | Référence |
| Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus) | Brut |
| Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi les accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm ³ , 125 cm ³ et plus) | Référence |

3.6 - Le partage de la voirie

3.6.1 - Les piétons

3.6.1.a - L'importance de l'enjeu « piéton »

| | Période 2007-2011 | Nbre De piétons tués hors autoroute | Nbre total De tués Hors autoroute | % Part des piétons tués / Totalité acc. |
|---------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|
| Personnes Tuées hors autoroute | Drôme | 23 | 238 | 10% |
| | Famille/transition | 530 | 5 094 | 10% |
| | France 2016 | 2 490 | 19 771 | 13% |

| | Période 2012-2016 | Nbre De piétons tués hors autoroute | Nbre total De tués Hors autoroute | % Part des piétons tués / Totalité acc. |
|--|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|
| | Drôme | 31 | 175 | 18% |
| | Famille/transition | 464 | 3 996 | 12% |
| | France 2016 | 2 292 | 15 930 | 14% |

| | Période 2007-2011 | Nbre d'accidents De piétons hors autoroute | Nbre total d'accidents Hors autoroute | % Part des acc. Piétons / Totalité acc. |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| Accidents Corporels Hors autoroute | Drôme | 283 | 2 180 | 19% |
| | Famille/transition | 6 737 | 49 343 | 14% |
| | France 2016 | 62 442 | 336 072 | 19% |

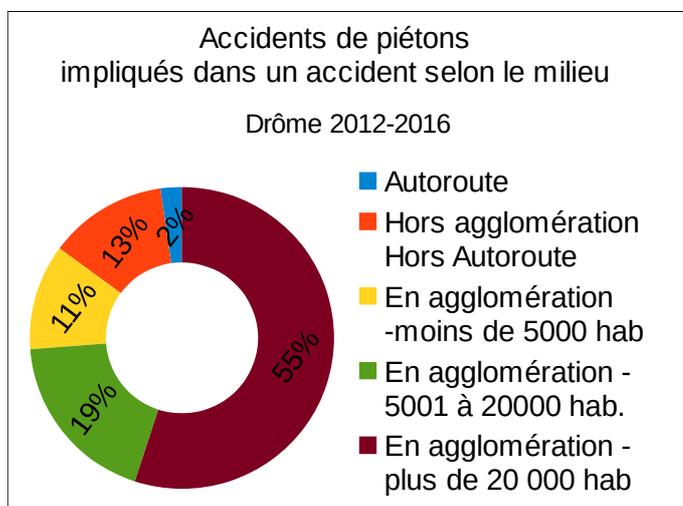
| | Période 2012-2016 | Nbre d'accidents De piétons hors autoroute | Nbre total d'accidents Hors autoroute | % Part des acc. Piétons / Totalité acc. |
|--|--------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| | Drôme | 250 | 1 235 | 20% |
| | Famille/transition | 6 003 | 29 216 | 21% |
| | France 2016 | 59 129 | 251 164 | 24% |

Dans la Drôme, le nombre d'accidents corporels dans lesquels sont impliqués des piétons est en baisse entre la période 2007-2011 et 2012-2016. La proportion d'accidents corporels dans ils sont impliqués (20 %) est légèrement inférieure à celle que l'on observe dans la famille des départements de transition (21 %) et au niveau national (24%).

Le nombre de piétons tués hors autoroute est en forte augmentation dans la Drôme passant de 23 tués entre 2007 et 2011 à 31 tués entre 2012 et 2016. On ne retrouve pas cette tendance au niveau national ou dans la famille des départements de transition. La part des piétons tués par rapport au nombre de tués hors autoroute est ainsi passé à 18 % dans la Drôme soit une proportion assez nettement supérieure à celle que l'on observe au niveau national (14 %) dans la famille des départements de transition (14 %).

3.6.1.b - Le panorama des accidents de piétons

L'analyse selon le milieu



85 % des accidents de piétons ont eu lieu hors agglomération, notamment dans les agglomérations les plus importantes.

Plus de la moitié des accidents corporels de piétons ont ainsi eu lieu dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants.

L'analyse selon le lieu

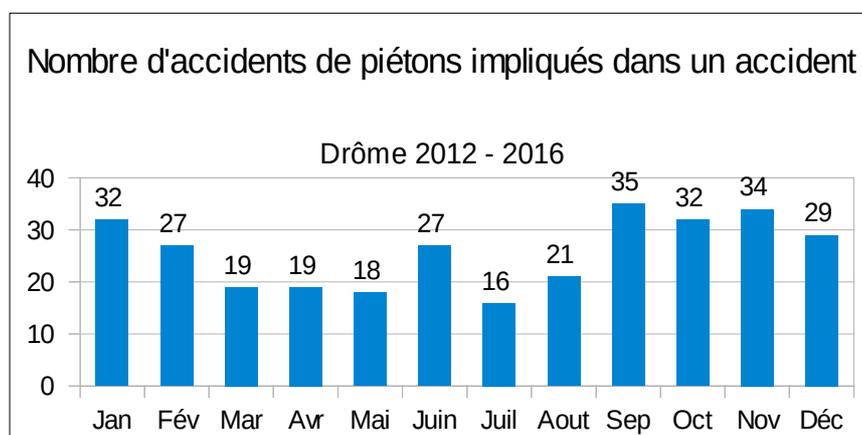
| Commune | Accidents | Pourcentage des accidents | Tués |
|-------------------|------------|---------------------------|-----------|
| VALENCE | 85 | 27,5% | 7 |
| ROMANS SUR ISERE | 62 | 20,1% | 1 |
| MONTELIMAR | 35 | 11,3% | 5 |
| BOURG-LES-VALENCE | 12 | 3,9% | 0 |
| BOURG-DE-PEAGE | 12 | 3,9% | 0 |
| AUTRES COMMUNES | 103 | 33,3% | 24 |
| TOTAL | 309 | | 37 |

58 % des accidents corporels de piétons ont eu lieu sur seulement 5 communes où 13 personnes sont décédées (soit 35 %).

À elle seule, la commune de Valence représente plus d'un quart de ces accidents corporels de piétons.

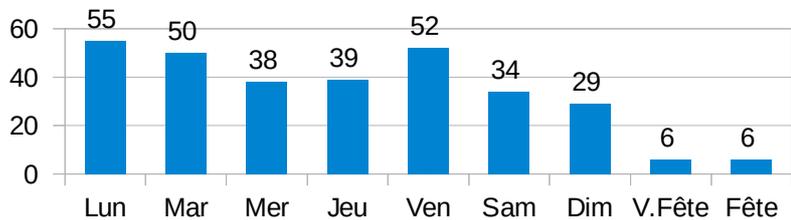
L'analyse selon le moment

Les mois de septembre à février sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de piétons.



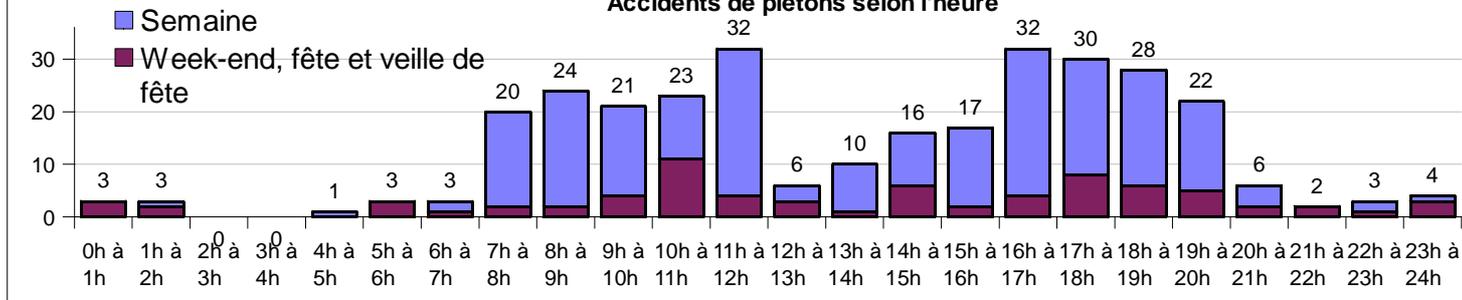
Nombre d'accidents de piétons impliqués dans un accident

Drôme 2012 - 2016



Les lundis, mardis et vendredis sont les jours où il y a le plus d'accidents corporels de piétons.

Accidents de piétons selon l'heure

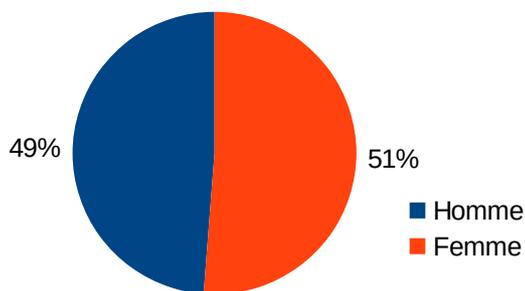


Les accidents où sont impliqués les piétons sont principalement concentrés entre 7 h et 12 h et entre 16 h et 20 h.

L'analyse selon le genre

Répartition des piétons impliqués en fonction du sexe

Drôme 2012 - 2016



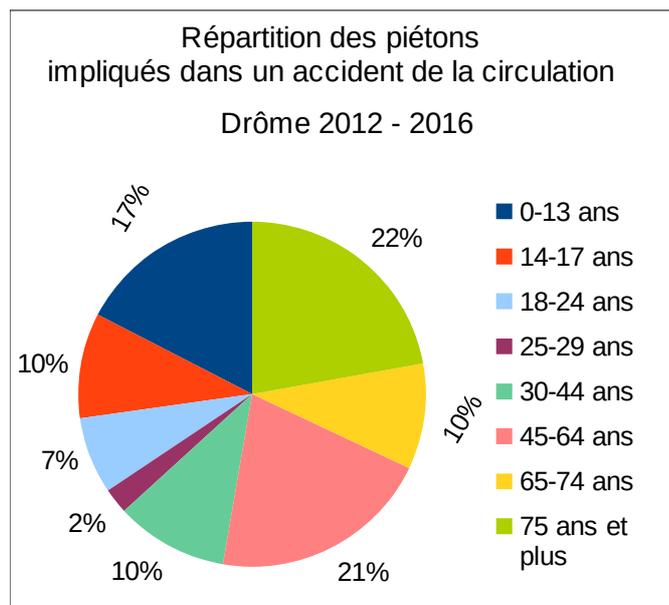
Contrairement à la plupart des enjeux qui sont une problématique très largement masculine, parmi les piétons impliqués dans les accidents, les femmes sont très légèrement majoritaires.

L'analyse selon l'âge

Les enfants de moins de 14 ans représentent 1 piéton impliqué dans un accident corporel sur 5.

Les personnes âgées de 75 ans et plus représentent eux aussi 1 piéton impliqué dans un accident sur 5.

Ces seniors représentent près d'un quart des tués et un tiers des blessés hospitalisés.



3.6.2 - Les cyclistes

3.6.2.a - L'importance de l'enjeu cycliste

| | Période 2007-2011 | Nbre d'accidents De cyclistes | Nbre total d'accidents | % Part des acc. Cyclistes / Totalité acc. |
|--------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------------------|
| | Accidents Corporels hors autoroute | Drôme | 169 | 2 180 |
| Famille/transition | | 2 976 | 49 343 | 6% |
| France 2016 | | 19 966 | 336 072 | 6% |

| | Période 2012-2016 | Nbre d'accidents De cyclistes | Nbre total d'accidents | % Part des acc. Cyclistes / Totalité acc. |
|--------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------------------|
| | Drôme | 168 | 1 903 | 9% |
| Famille/transition | 2 612 | 37 841 | 7% | |
| France 2016 | 18 529 | 264 856 | 7% | |

| | Période 2007-2011 | Nbre De tués Cyclistes | Nbre total De tués | % Part des tués Cyclistes/ Totalité acc. |
|--------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------------------------|
| | Personnes Tuées hors autoroute | Drôme | 11 | 238 |
| Famille/transition | | 155 | 5 094 | 3% |
| France 2016 | | 647 | 19 771 | 3% |

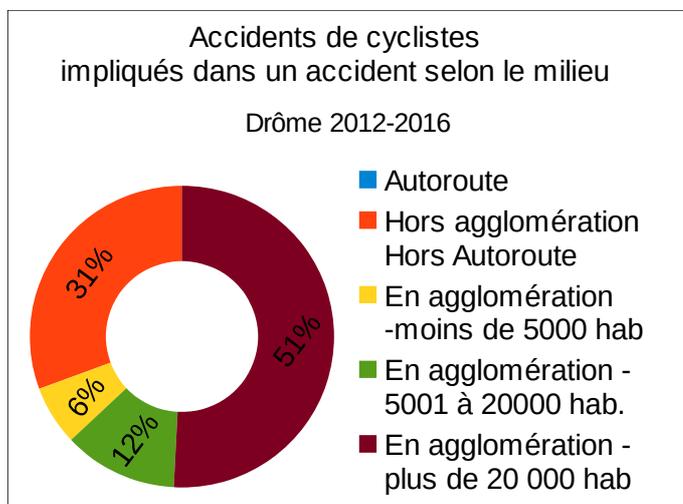
| | Période 2012-2016 | Nbre De tués Cyclistes | Nbre total De tués | % Part des tués Cyclistes/ Totalité acc. |
|--------------------|-------------------|------------------------|--------------------|------------------------------------------|
| | Drôme | 7 | 175 | 4% |
| Famille/transition | 159 | 3 936 | 4% | |
| France 2016 | 666 | 15 930 | 4% | |

Le nombre d'accidents de cyclistes a stagné entre 2007-2011 et 2012-2016. Le nombre de cyclistes tués (avec tiers) reste à un niveau faible. Ils représentent 4 % des personnes tuées dans la Drôme.

La part des accidents de cyclistes et la part des cyclistes tués (avec tiers) est comparable aux départements de la même famille que la Drôme et au niveau national.

3.6.2.b - Le panorama des accidents de cyclistes

L'analyse selon le milieu



Plus des deux tiers des accidents de cyclistes ont eu lieu en agglomération.

La moitié des accidents de cyclistes a notamment eu lieu dans les 3 grandes agglomérations de la Drôme : Valence, Romans et Montélimar.

L'analyse selon le lieu

| Commune | Accidents | Pourcentage des accidents | Tués |
|-------------------|------------|---------------------------|----------|
| ROMANS SUR ISERE | 56 | 32,4% | 1 |
| VALENCE | 28 | 16,2% | 2 |
| MONTELMAR | 15 | 8,7% | 0 |
| BOURG-DE-PEAGE | 9 | 5,2% | 0 |
| BOURG-LES-VALENCE | 5 | 2,9% | 0 |
| AUTRES COMMUNES | 60 | 34,7% | 4 |
| TOTAL | 173 | | 7 |

65 % des accidents corporels de piétons ont eu lieu sur seulement 5 communes où 3 cyclistes sont décédés.

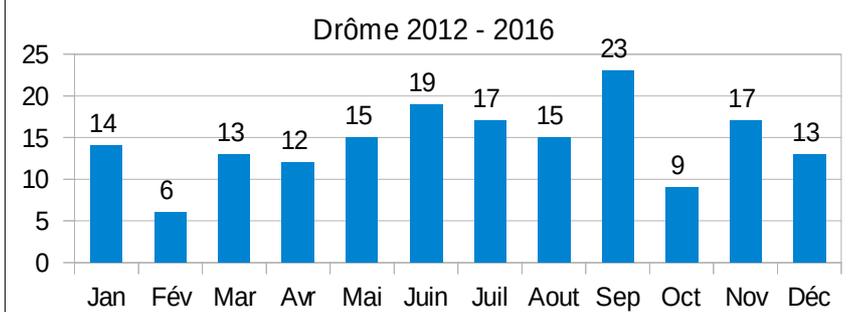
À elle seule, la commune de Romans sur Isère représente plus d'un tiers de ces accidents corporels de cyclistes.

L'analyse selon le moment

Les mois de juin et septembre sont les mois où il y a le plus d'accidents corporels de cyclistes.

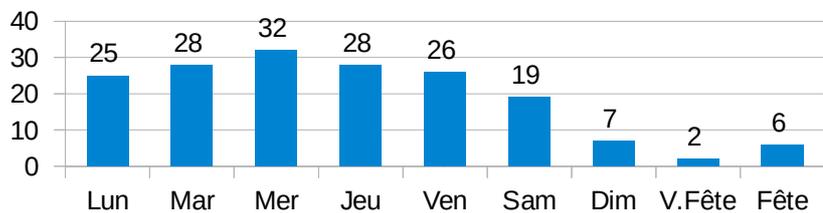
Contrairement à ce qu'on pourrait penser (conditions météo peu propice à l'usage du vélo), la période hivernale est comparable aux autres mois de l'année.

Nombre d'accidents de cyclistes impliqués dans un accident



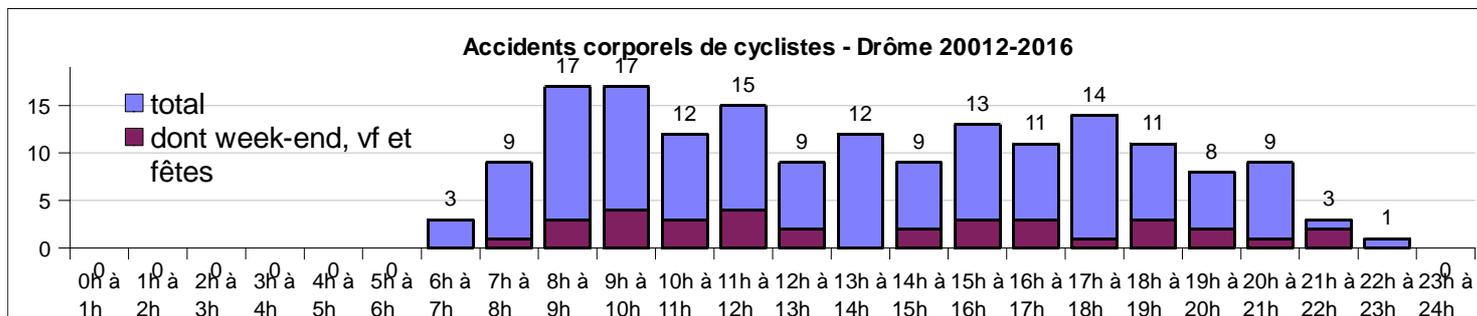
Nombre d'accidents de cyclistes impliqués dans un accident

Drôme 2012 - 2016



Étonnamment, les jours de week-end sont les jours où il y a eu le moins d'accidents de cyclistes.

Accidents corporels de cyclistes - Drôme 20012-2016

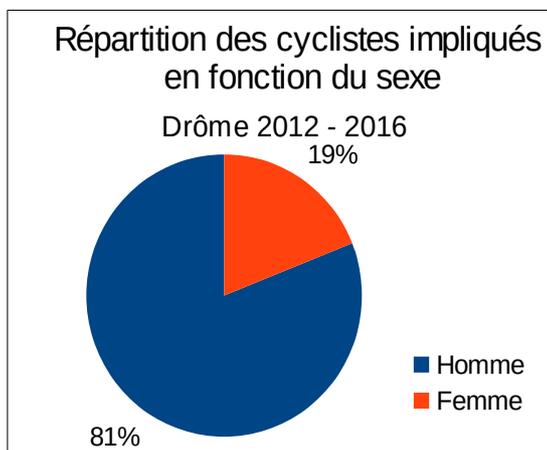


Les matins sont les heures où les accidents de cyclistes sont les plus nombreux.

L'analyse selon le genre

Répartition des cyclistes impliqués en fonction du sexe

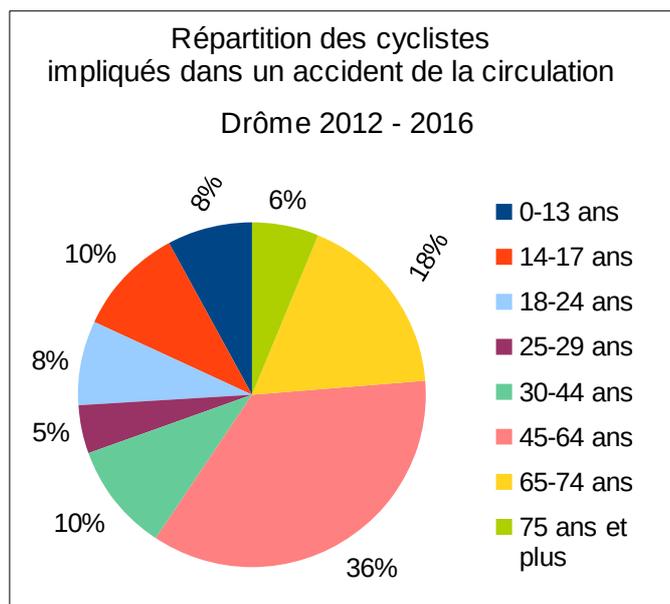
Drôme 2012 - 2016



Les cyclistes impliqués dans les accidents corporels sont dans une très grande majorité des hommes.

L'analyse selon l'âge

Plus de la moitié des cyclistes impliqués dans les accidents de circulation avaient entre 45 ans et 64 ans.



3.6.3 - Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022

| Définition de l'indicateur | Type d'indicateur |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| E- Enjeu « partage de la voirie » | |
| Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu | Brut |
| Nombre de piétons tués hors autoroute | Brut |
| Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab et plus ou hors agglomération) | Référence |
| Nombre d'accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu | Brut |
| Nombre de cyclistes tués hors autoroute | Brut |
| Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab. et plus ou hors agglomération) | Brut |

Les orientations d'actions

Pour chaque enjeu, des orientations d'actions sont déclinées ci-après. Elles permettent de dégager des pistes de travail et d'amélioration enjeu par enjeu.

Ces pistes de travail peuvent cependant se recouper : l'enjeu substances-psychoactive peut aussi être abordé dans le cadre d'enjeu risque routier professionnel ou dans le cadre de l'enjeu « jeunes » par exemple.

Chaque enjeu ne doit donc pas être vu comme un enjeu totalement autonome et indépendant des autres enjeux. Des actions pourront donc concerner plusieurs enjeux.

1 - Le risque routier professionnel

1.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

Dans près de 40 % des accidents corporels, il y avait au moins un des usagers qui effectuait un trajet mission ou un trajet domicile-travail.

Si la **responsabilité du conducteur** ne peut être totalement écartée dans un accident de la circulation, l'**organisation du travail** (et la formation continue) est aussi un paramètre à prendre en compte : identification des risques, mise en place d'une politique de prévention, existence et diffusion de règles et consignes, choix et entretien des véhicules, organisation des déplacements (le déplacement est-il nécessaire ? Moyen de transport ? Temps de transport prévu suffisant pour que le trajet soit effectué sans prise de risque ?...), gestion des communications téléphoniques, gestion des situations stressantes, respect des durées légales de temps de travail maximum et de temps de repos minimum, mais aussi prise en compte du risque alcool ou substances psycho-actives... voire infrastructures sur le site.

Dès lors, il importe de mener des actions tant en direction des employeurs que des salariés (qui sont aussi des usagers de la route en dehors du travail).

1.2 - Orientations d'actions par domaine

1.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'exposition aux risques des salariés lors de leurs déplacements aussi bien lors des trajets domicile-travail que des déplacements en mission pour leur employeur. En effet la fréquence des accidents est faible, mais ils sont généralement graves.
- Améliorer la connaissance des accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle ;
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'exposition aux risques lors des déplacements et de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes ;
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, stress...) tels que le BIP, aide et soins à domiciles, entreprises de nettoyage, entreprises de maintenance, entreprises de service avec des

prestations externalisées, entreprises de livraisons rapides...

1.2.2 - Infrastructure :

- Inciter les entreprises à améliorer la circulation à l'intérieur de leur parcelle et dissocier les flux, piétons, VL, VUL et PL ;
- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires de voiries si problèmes d'accès au lieu de travail, tous modes ;
- Porter une attention toute particulière aux accès (visibilité, possibilité de stockage ...) ;
- Porter une attention toute particulière à l'aménagement des ZA ou ZI ;

1.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Actions en direction des employeurs :
 - Favoriser la **prise de conscience** des employeurs de leurs responsabilités et de leurs leviers d'action en matière d'organisation du travail et **promouvoir la mise en place d'actions correctives** :
 - identification des risques et notification dans les Documents Uniques d'Évaluation des Risques professionnels (DUERP) des risques routiers, de l'usage de psychotropes voire situations stressantes...
 - mise en place et diffusion d'une politique de prévention,
 - accompagnement à l'inscription d'éventuelles modalités de contrôles, et d'accompagnement dans les règlements intérieurs dans le respect des dispositions légales en vigueur,
 - recensement des besoins en communication en interne et en externe, définition en commun avec leurs salariés d'une politique de communication.
 - existence et diffusion de règles et consignes notamment en matière de gestion des communications ou de prise en compte du risque alcool ou substances psycho-actives,
 - organisation des déplacements (le déplacement est-il nécessaire ? Avec quel moyen de transport ? Le temps de transport prévu est-il suffisant pour que le trajet soit effectué sans prise de risque ?...),
 - choix et entretien des véhicules,
 - gestion des situations stressantes, injonctions paradoxales données aux employés,
 - voire aussi... infrastructures sur le site
 - au travers de colloques « responsabilités pénale & civile en cas d'accidents », de diagnostics flashs ou de conférences/débats par exemple ;
 - Proposer des actions en inter-régimes ;
 - Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations ;
 - Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements ;

- Outiller les managers pour qu'ils soient plus à l'aise pour aborder la question des consommations de psychotropes (y compris les médicaments) dans une approche globale de prévention des risques professionnels et routiers, notamment au regard de la prévention des risques psychosociaux, de la qualité de vie au travail en articulation avec les services de santé au travail,
 - Prêter une attention particulière aux TPE-PME dans la prise en compte du risque routier et notamment la prise en compte des risques liés aux produits psycho-actifs (par ex.: diffuser, et accompagner la diffusion du document « PME-TPE et pratiques addictives, guide employeur » édité par la DIRECCTE Auvergne Rhône-Alpes – disponible sur son site).
- Actions en direction des employés :
 - Promouvoir l'écoconduite (conduite apaisée) ;
 - Mettre en place des actions de sensibilisation aux risques routiers à destination du milieu professionnel que ce soit au sein des administrations ou en entreprise ;
 - Sensibiliser les travailleurs saisonniers au risque routier professionnel (lors de la remise des livrets d'accueil, par exemple) ;
 - S'appuyer sur les réseaux de la médecine du travail (Santé au Travail) pour sensibiliser les salariés ;
 - Sensibiliser les agents à la nécessité de préparer les déplacements et aux dangers des « distracteurs » tels que les téléphones portables ;
 - Sensibiliser les salariés et employés aux risques professionnels et routiers inhérents à l'usage de psychotropes et rappeler leurs responsabilités individuelles et collectives ;
 - Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement) ou des audits de conduite ;
 - Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite ;
 - Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive ;
 - Sensibiliser à l'importance du port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité ;

1.2.4 - Axes de contrôles à développer :

- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle ;
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité ;
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite, temps de travail maxi et durée de repos mini. ;
- Poursuivre les contrôles et la répression de l'utilisation des distracteurs (téléphone portable, smartphone) en développant les contrôles banalisés ;

2 - Les substances psycho-actives

2.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

Même s'il y a une sur-exposition des jeunes, les accidents liés à **la consommation de substances psycho-actives concernent toutes les tranches d'âge de 18 à 65 ans** ;

Ramené au trafic, il y a une **sur-représentation des accidents liés à la consommation de substances psycho-actives de nuit le week-end, mais ce n'est pas la majorité des accidents** :

- la moitié des accidents avec alcool et 2 tiers des accidents avec stupéfiants ont lieu en semaine (notamment les jeudis et vendredis) ;
- 40 % des accidents avec alcool et la moitié des accidents avec stupéfiants ont lieu la journée
 - En semaine :
 - accidents avec alcool répartis entre 14h et 24h00 avec une pointe marquée entre 19h00 et 20h00 ;
 - accidents avec stupéfiants tout au long de la journée avec une pointe entre 16h00 et 18h00 et entre 20 et 21h00 ;
 - Le week-end :
 - accidents avec alcool toute la journée (de minuit à minuit) avec une pointe de 5h00 à 6h00 du matin ;
 - accidents avec stups tout au long de la journée (de minuit à minuit) avec une pointe de 5h00 à 6h00 et de 20h00 à 21h00 ;

=> la consommation d'alcool ou de stupéfiants ne se limite pas aux week-ends en soirée ;

=> la consommation peut être tellement excessive qu'il peut encore rester des traces d'alcool ou de stupéfiants en journée et/ou en semaine ;

Il existe autant de manière (et de raisons) de consommer que de consommateur : de l'usage simple et occasionnel à un usage à risque (voire nocif type « binge drinking ») jusqu'à la dépendance. La prévention doit ou peut intervenir en plusieurs temps :

- prévention **en amont de la consommation** ;
- prévention sur le lieu de la consommation ;
- prévention / sanction après la consommation ;

L'alcoolisation ne se restreint pas aux boîtes de nuit (même si elle existe), mais elle se produit aussi dans le cadre privé ou dans le cadre de débits de boissons (temporaires ou non).

Particularité des accidents avec alcool ou stupéfiants :

- Dans 44 % des accidents avec stupéfiants et 49 % des accidents avec alcool, il n'y avait qu'un seul véhicule en cause alors que, globalement, pour l'ensemble des accidents, ce pourcentage n'est que de 20 % ;
- Dans 28 % des accidents avec stupéfiants et 22 % des accidents avec alcool, il y a une

collision frontale alors que ce pourcentage est de 18 % pour l'ensemble des accidents. Ces accidents sont le signe d'une non-maîtrise de la trajectoire (effet de l'alcool ou des stupéfiants, augmentation de la prise de risque...).

Le rôle des proches paraît particulièrement important (effet de groupe, valorisation ou modération de la consommation de produits psycho-actifs, pression sur le conducteur pour qu'il ne conduise pas).

Beaucoup d'usagers méconnaissent la réglementation, les sanctions encourues (et risques vis-à-vis de l'absence de couverture des assurances), les doses et délais pour un retour au seuil réglementaire.

2.2 - Orientations d'actions par domaine

2.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents avec alcool/stupéfiants ;
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants ;
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif local de la MILDECA, l'agence régional de santé, les professionnels de santé

2.2.2 - Infrastructure

2.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Distinguer les types de sensibilisation selon le type de consommation (& de consommateurs) :
 - de la prévention primaire visant à éviter l'apparition de situations à risques en sensibilisant les consommateurs (ou futurs consommateurs) aux risques liés
 - à la consommation de substances psycho-actives à de la prévention secondaire ou tertiaires en orientant vers des associations ou structures de soins les conducteurs dépendants ou en voie de dépendance ;
- Mener des actions en direction des vendeurs d'alcool & organisateurs de soirées ou fêtes :
 - Responsabiliser les organisateurs de soirées, de festivals, de fêtes votives, de buvettes... et les collectivités délivrant les autorisations de buvette :
 - en leur rappelant la réglementation en matière de buvette (brochure « fête & buvette ») ;
 - en réactualisant la brochure « fêtes et buvettes » au vu de l'évolution de la réglementation depuis l'édition de 2014 ;
 - en organisant des sessions spécifiques de diffusion du support fête et buvette sur l'information et la responsabilisation des organisateurs associatifs, municipaux de débits de boissons temporaires ;
 - en leur préconisant de signer une charte sur la prise en compte du risque alcool ;
 - Sensibiliser le monde de la restauration pour permettre une consommation d'alcool raisonnée ;

- Lors des évènements festifs :
 - **en amont** de la consommation d'alcool / vente d'alcool :
 - préparer avec les organisateurs, **en amont de la fête**, les modalités de prise en compte du volet prévention, notamment celui du risque alcool et cannabis au volant ;
 - accompagner les organisateurs pour la mise en place de buvettes « responsables » : tarif, formation des bénévoles, choix des boissons, horaires, autres sources de recettes...
 - préparer une équipe en charge de la prévention, former des personnes qui tiennent les buvettes au risque alcool (ex. : comment refuser de servir un client manifestement en état d'ébriété)... ;
 - s'assurer du respect de la réglementation relative aux débits de boissons, à la protection des mineurs,
 - communiquer sur le risque alcool & stupéfiants et sur le réflexe du conducteur désigné,
 - jouer sur le tarif des boissons non alcoolisées par rapport aux boissons alcoolisées ...
 - **pendant l'évènement festif** :
 - Intégrer **au cœur de l'équipe d'organisation d'évènements festifs** des équipes chargées de la prévention :
 - Au contact direct du public, elles ne sont pas dans un discours moralisateur mais dans une stratégie de réduction des risques.
 - Elles doivent être aussi là pour donner des conseils de base permettant de limiter les dommages.
 - Il faut aussi trouver des personnes ressources pour **proposer** des stratégies d'évitement à ceux qui ne sont pas habitués à boire, ou qui ne le souhaitent pas.
 - Communiquer régulièrement (notamment au début de l'évènement) des conseils de prévention généralistes (repos, bruit, hydratation, risque alcool-stupéfiants...) pour faciliter l'accueil et la réceptivité des messages de prévention auprès du public ;
 - Mise en place d'opérations de type SAM / Capitaine de soirée ;
 - **après la consommation** :
 - mise en place de dispositifs susceptibles de ne pas mettre sur les routes des gens qui ont trop bu :
 - mise à disposition de dispositifs d'auto-contrôle ;
 - alternative à la conduite pour les retours ;
 - interdiction vente d'alcool 1h (ou plus) avant la fermeture
 - espace « chill out »...

- Mener des actions direction des consommateurs de substances psycho-actives :
 - Privilégier les actions de sensibilisation en amont à la consommation d'alcool en élargissant les messages à tous les psychotropes ;
 - Informer & sensibiliser sur les effets et les risques liés à la consommation d'alcool et/ou de substances psycho-actives (y compris les médicaments) sur la conduite (effet sur le champ visuel, allongement de temps de réaction, diminution des réflexes...) « tout au long de la vie » : de l'adolescence jusqu'aux seniors ;
 - Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, **donner des notions pour estimer le temps pour revenir au taux légal (ou à 0) après avoir consommé de l'alcool** ;
 - Encourager l'autocontrôle d'alcoolémie ;
 - Valoriser le **principe de conducteur sobre** (sans se restreindre aux jeunes et étant entendu que la sobriété doit concerner tous les produits psycho-actifs et pas que l'alcool) ;
 - Ne pas oublier que **les passagers ou piétons** sous l'influence de substances psycho-actives peuvent constituer des usagers à risque (oubli de ceinture, perturbation du conducteur, divagation du piéton – par ailleurs, il peut ne pas être en état de détecter les risques pris par le conducteur) ;
 - Rappeler les sanctions encourues en cas de contrôle ou d'accidents (perte de points, suspension de permis, confiscation du véhicule, non couverture des assurances...) & communiquer régulièrement sur les résultats de contrôle;
- Mener des actions en direction des « pairs »:
 - **Rappeler le rôle important des proches** pour qu'ils n'incitent pas à / et ne valorisent pas la prise de risque voire qu'ils proposent des solutions alternatives à la conduite (proposer à une personne qui a trop bu de dormir sur place ou de la raccompagner par ex.)

2.2.4 - Axes de contrôles à développer :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool (notamment de l'obligation de la mise en place d'un éthylotest) et des débits temporaires de boissons (respect des autorisations de buvette), respect des zones protégées, du type de boissons vendus, de la protection des mineurs, des horaires de vente... ;
- Proposer un parcours de soin pour les conducteurs présentant des problèmes d'addiction ;
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage) ;
- Cibler les contrôles sur les périodes les lieux et périodes les plus sensibles : sortie de lieux festifs (discothèques, festivals...) ou les soirs de fête, après les heures de repas, le week-end ;

3 - Les jeunes

3.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

Il y a une nette sur-représentation des jeunes parmi les usagers, responsables ou non, d'accidents de la circulation.

Il existe des facteurs biologiques qui expliquent la fréquence des comportements dangereux chez les jeunes et plus particulièrement des jeunes « hommes ».

Cela n'explique cependant pas que d'autres pays réussissent à faire beaucoup mieux que la France (et la Drôme) en matière d'accidents de la route chez les jeunes.

A ces facteurs biologiques, viennent s'ajouter des facteurs psychologiques et sociaux, un système de représentation du risque...

Si les jeunes sont conscients des certains risques qu'ils prennent (vitesse excessive, alcool...), ils ne le sont pas d'autres types de risque beaucoup plus insidieux (fatigue, « petites infractions »...).

Des études montrent un sur-risque dans les zones défavorisées et chez les jeunes ménages à bas revenus (Etude Isomerr-Jeunes) et un sur-risque des étudiants (Etude Isomerr-Menages).

Les jeunes sont sensibles à l'influence de leurs « pairs ».

Souvent, ils reproduisent la manière de conduire et d'appréhender le respect des règles de leurs parents

La moitié des responsables d'accidents mortels n'avaient pas commis de « grosses infractions – délits routiers » au moment de l'accident.

Particularité relative au discours : les jeunes sont globalement peu réceptifs aux discours où on leur parle de « risque de mourir » dans un accident. Ils sont déjà plus sensibles « au risque d'être grièvement blessé et d'en garder des séquelles à vie ». Par contre, le discours qui semble le plus les toucher est celui du risque d'être « responsable de la mort ou des séquelles graves » d'un tiers (proche ou pas).

3.2 - Orientations d'actions par domaine

3.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles...) ;

3.2.2 - Travail sur les infrastructures :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes ;
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche ;

3.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- **Promouvoir la prévention par les pairs** et favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions (pédagogie active dans les établissements scolaires, dans les centres de vacances, les MJC, PIJ, les clubs sportifs à travers la création d'affiches, de spots de prévention... ou l'intégration de démarche de prévention dans l'organisation d'évènements festifs par des jeunes via des initiatives de type « Monte ta soirée » - www.montetasoiree.com...) - en recourant, par exemple, au service civique ;
- Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière dès le plus jeune âge et sensibiliser aussi les parents sur leur rôle à jouer en matière de sécurité routière (rôle d'exemplarité par rapport au risque et au respect des règles qui sont souvent reproduits par les enfants & jeunes) ;
- Favoriser les actions de prévention dans les zones défavorisées, en direction des jeunes à bas revenus et/ou auprès d'étudiants ;
- Impliquer les structures éducatives, les associations étudiantes, les missions locales, les Points Information Jeunesse, les entreprises accueillant des apprentis dans les actions de sensibilisation au risque routier des jeunes ;
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant des jeunes et les MJC autour de la sécurité routière ;
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention ;
- Faire connaître les règles, expliquer l'intérêt de ces règles et les conséquences du non-respect de ces règles (y compris & surtout le danger des « petites » infractions : clignotant, téléphone...) ;
- Sensibiliser les jeunes en les confrontant à la violence d'un choc par la mise en place de reconstitution d'accidents ;
- Sensibiliser les jeunes en les confrontant aux conséquences d'un accident et/ou du non respect des règles par la mise en place de témoignage de personnes accidentées, la visite de centre de rééducation, le déplacement au tribunal lors d'audiences consacrées aux délits routiers ;
- Sensibiliser les jeunes à la sécurité des déplacements en transports en commun : sécurité durant le trajet et aussi sécurité lors de la montée ou descente dans le car (ou bus) en intégrant notamment la problématique des angles morts ;
- Sensibiliser à l'importance du port des équipements de sécurité (à vélo, en deux-roues motorisés, en voiture ou en car) ;
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes (notamment les chiffres liés à l'accidentologie en fonction de l'ancienneté du permis de conduire) aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion ;
- Lutter contre les stéréotypes vis-à-vis des risques (prise de risque valorisée chez les jeunes

garçons - le garçon considéré comme « bon conducteur » sera plus enclin à prendre des risques que les filles considérées comme « mauvaises conductrices » qui seront plus conformes aux règles) et casser les représentations (virilité = voiture, vitesse, alcool...);

- Mettre en place un réseau de référents dans l'éducation nationale, les informer des différentes ressources (intervenants, matériels, documents...) à leur disposition et de différents types d'opérations de prévention mis en place dans le département;
- Monter des opérations dans les établissements scolaires mettant en synergie les différents acteurs de la Sécurité Routière;

3.2.4 - Axes de contrôles à développer :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes ;
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...) ;
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés et lutter contre le débridage ;

4 - Les seniors

4.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

Beaucoup de seniors ne se sentent pas à l'aise sur la route : méconnaissance de certains panneaux, difficultés à appréhender certaines situations complexes, perte de réflexes, certaines pathologies ou médicaments peuvent avoir des incidences sur l'aptitude à la conduite, problèmes de visions, audition, réflexes... D'autres, au contraire, peuvent présumer de leurs aptitudes.

Les accidents de seniors sont rarement liés à une incompréhension de panneaux (les grands principes sont connus) mais plus à des problèmes cognitifs.

Un quart des seniors impliqués dans les accidents étaient des piétons.

A violence de choc égale, les accidents sont souvent plus graves pour des seniors que pour des jeunes en bonne santé.

Mis à part dans des centres très urbains, la voiture individuelle est souvent le seul moyen de déplacement possible.

Les « seniors » sont sur-représentés dans les personnes impliquées dans les accidents de la circulation et plus particulièrement parmi les personnes tuées.

Cela ne signifie pas pour autant qu'ils ont une conduite beaucoup plus dangereuse que les autres parce que, d'une part, ils ne sont pas forcément principalement responsables de l'accident (même si c'est majoritairement le cas) et, d'autre part, à violence de choc égale, la gravité d'un accident sera souvent plus importante lorsque des personnes âgées sont impliquées compte tenu d'un état de santé généralement plus fragile.

Enfin, dans un quart des accidents où les seniors sont impliqués, ils le sont en tant que piétons. S'ils arrêtent de conduire, ils sont moins sujets à risques en tant que conducteur mais plus à risque en tant que piéton. Il convient donc de trouver un juste équilibre.

4.2 - Orientations d'actions par domaine

4.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement ;
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité ;

4.2.2 - Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlots refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large...) ;
- Adapter le temps de traversée des piétons sur les carrefours à feu pour des personnes à

mobilité réduite ;

- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (poteaux, mobilier urbain ...) ;
- Favoriser des infrastructures & un environnement incitant à des vitesses réduites ;

4.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Organiser des opérations de sensibilisation à la sécurité des seniors qui ne se restreignent pas seulement à une remise à niveau du code de la route mais qui permettent d'élargir la réflexion des participants sur les impacts liés au vieillissement sur la conduite et la mobilité (diminution des réflexes, vue, audition, motricité, prise de médicaments...) et à l'adaptation nécessaire des déplacements à ses capacités (conduire de jour, éviter les axes les plus circulés ...) ;
- Sensibiliser les seniors aux risques particuliers liés aux déplacements en tant que piéton ;
- S'appuyer sur des structures locales (CCAS, C.A.P., police municipale, associations...) et/ou sur les mutuelles ou assurances pour **mobiliser les seniors** et les inciter à participer à des opérations de sensibilisation ;
- Informer & sensibiliser les prescripteurs, les délivreurs et les patients sur les risques liés à certaines pathologies, à la prise de médicaments (notamment les pictogrammes figurant les 3 niveaux de risques sur les boîtes de médicament) - inciter les patients à recourir à l'avis de professionnels de santé ;
- Faire prendre conscience des déficiences éventuelles (audiomètre, visiomètre, réactiomètre ou simulateur de conduite) et proposer de faire appel à des professionnels de santé pour apporter des solutions palliatives éventuelles ;
- Informer sur les aides à la conduite sur les véhicules existants (boîtes automatiques, caméras de recul...) ;
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit ;
- Proposer et faire connaître des alternatives à la conduite pour préserver la mobilité des seniors (réseau de solidarité, utilisation de transport en commun, transport à la demande...) ;

4.2.4 - Pistes de réflexion :

- Étudier l'opportunité de faire passer en commission médicale les conducteurs responsables d'accidents graves ou/et auteurs d'une infraction grave ;

5 - Les deux-roues motorisés

5.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

- Les 40-65 ans sont les conducteurs de deux-roues motorisés principalement concernés (Se pose alors la question de savoir où et comment toucher ce public ?)
- Dans 1/4 accidents de deux-roues motorisés, il n'y avait pas de véhicule tiers (sortie de route) ce qui est le signe d'une non maîtrise de la moto (vitesse inadaptée, maîtrise insuffisante de la moto et des trajectoires).
- En dehors de ces accidents, les autres accidents de deux-roues motorisés ont souvent lieu en carrefour avec un motard qui n'est pas toujours le principal responsable :
 - accident type avec un véhicule qui tourne à gauche et coupe la route au **motard qui n'a pas été perçu par l'automobiliste** (inattention ou manque de vigilance de l'automobiliste, manque de visibilité, éblouissement, vitesse inadaptée du motard...).

5.2 - Orientations d'actions par domaine

5.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents de deux-roues motorisés ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;
- Faire connaître les itinéraires sur lesquels se produisent régulièrement des accidents de deux-roues motorisés ;

5.2.2 - Infrastructure :

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation et de l'exploitation des ouvrages routiers (notamment la visibilité au niveau des carrefours et de la mise en place de dispositifs de type « ralentisseurs ») ;
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération de type motard d'un jour...) ;

5.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, « rallye encadrés »...) ;
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables et en invitant les usagers à ne pas sur-estimer leurs capacités ;
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle ;
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule ;

- Rappeler aux conducteurs les principales notions en matière de freinage et de distance de sécurité ;
- Faire prendre conscience aux usagers de 2RM de leurs propres vulnérabilités et de la nécessité d'adapter leurs comportements en conséquence ;
- Sensibiliser le public à la fragilité des usagers des 2RM, à la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psycho-actives, vitesse inadaptée, non-respect du code de la route...) et à la « sur-vigilance » à avoir au niveau des intersections ;
- Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés et automobilistes au partage de la route de manière à ne pas surprendre l'autre (positionnement sur la chaussée, clignotant, vérification dans les rétro-viseurs, angles morts...) ;
- Intégrer des stands « sécurité routière » sur des manifestations motocyclistes (salon de la moto, Chabeuil's day...) ;
- Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs (usagers de 2RM) : chargé de mission 2RM, motocyclistes des forces de l'ordre, associations...
- Intégrer des actions de sensibilisation à la sécurité des deux-roues motorisés dans le cadre du risque routier professionnel au sein des entreprises ou administrations ;

5.2.4 - Axes de contrôles à développer :

- Cibler les contrôles de 2 RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes;

6 - Le partage de la voirie

6.1 - Rappel succinct des caractéristiques principales

- 85 % des accidents de piétons et 70 % des accidents de cyclistes ont eu lieu en agglomération ;
- Les accidents de piétons concernent autant les femmes que les hommes. Ils touchent toutes les tranches d'âge avec deux pointes (27 % des accidents de piétons concernent des jeunes de moins de 18 ans et 22 % des accidents de piétons concernent des personnes de 75 ans et plus).
- Dans 90 % des accidents avec piéton, l'accident a lieu avec un automobiliste qui est présumé responsable de l'accident dans 90 % des cas.
- Dans 72 % des accidents avec piéton, ce dernier était **en train de traverser la route** dont plus de la moitié sur des passages piétons. 13 % se déplaçaient sur accotement ou bande d'arrêt d'urgence dans le sens de circulation du véhicule.
- L'automobiliste n'a pas perçu le piéton à temps (piéton pas suffisamment visible – masque à la visibilité, angles morts, piéton habillé de couleur sombre la nuit -, vitesse de l'automobiliste inadaptée, manque d'attention ou de vigilance de l'automobiliste...).
- 81 % des accidents de cyclistes concernent des hommes. Ils touchent toutes les tranches d'âge avec une prédominance de la tranche d'âge 45-74 ans qui représente 54 % des cyclistes impliqués dans les accidents corporels.
- Dans 3/4 des cas le cycliste n'est pas présumé responsable de l'accident.
- Environ la moitié des accidents de cyclistes ont lieu en carrefour dont près de la moitié sur des carrefours giratoires (véhicule tourne à droite et ne voit pas le cycliste dans l'angle mort).
- Le conducteur de l'autre véhicule n'a pas vu, perçu ou compris la manœuvre du cycliste (visibilité du cycliste, masques, angles morts, vitesse inadaptée de l'automobiliste, manque d'attention ou de vigilance du conducteur).

6.2 - Orientations d'actions par domaine

6.2.1 - Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons;
- Améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers ;

6.2.2 - Infrastructures :

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements par des modes actifs (piétons, cyclistes) ;

- Prêter une attention particulière aux continuités des itinéraires de déplacements doux ;
- Développer des zones de circulation apaisée ;
- S'assurer des **dégagements de visibilité** nécessaire au niveau des carrefours et traversée de piétons (éloignement des zones de stationnement, mobilier urbain ou aménagements paysagers...) ;
- Adapter les temps de feux « piétons » aux temps de traversée pour les personnes à mobilité réduite ;

6.2.3 - Éducation, sensibilisation, formation, information :

- Améliorer les connaissances des usagers de la route pour circuler en sécurité tout au long de la vie (dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif dans les établissements scolaires - *Attestation de Première Éducation à la Route en CM2, Attestations Scolaires de Sécurité Routière au collège* – opérations de sensibilisation au partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine, rappels de code de la route,...) ;
 - Enseigner à circuler à pied ou à vélo en sécurité (permis piéton, pistes vélo, rallye...) ;
- Mettre en place des actions spécifiques vers les publics jeunes et seniors ;
- Sensibiliser les piétons, cyclistes et usagers de 2RM sur leur propre comportement, sur leur responsabilité et sur leur fragilité :
 - s'assurer que les autres usagers vous voient ou vous ont vu (notamment aux périodes délicates de changement d'heure) ;
 - Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants ;
 - Inciter les cyclistes et les deux-roues motorisés à porter les équipements de sécurité et à être visible ;
 - être en capacité de percevoir le monde extérieur (oreillette, casque...);
- Faire prendre conscience aux usagers vulnérables **et** aux conducteurs des distances d'arrêt des véhicules en fonction de la vitesse ainsi que de l'**importance des angles morts** et des masques de visibilité que peuvent créer les différents types de véhicules (poids-lourds, car, VU...);
- S'appuyer sur les policiers municipaux pour **mobiliser localement** et travailler sur la thématique « piéton/cycliste » ;
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables ;

6.2.4 - Axes à développer en matière de contrôle :

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...);
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ainsi que des cyclistes ou piétons ne respectant pas le code de la route ;

Suivi et évaluation du DGO – Lien avec le PDASR

Le travail engagé a permis de partager et d'échanger avec les membres du comité de pilotage stratégique sur les caractéristiques de l'accidentologie du département, sur les principaux enjeux à traiter et sur les orientations et pistes d'actions à mener.

Ces orientations d'actions constituent un repère. Elles doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs locaux (administrations, d'État, collectivités locales, assureurs du risque routier professionnel, milieu associatif et, plus largement, l'ensemble de nos concitoyens) et de les impliquer fortement dans la conception de projets et dans la définition d'actions en faveur de la sécurité routière.

Chaque partenaire s'engage à le décliner dans le cadre de son champ de compétence.

Ces orientations d'actions serviront de base aux appels à projets lancés par la préfecture dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière pour les 5 années à venir.

Les projets multi-partenariaux, intégrant les acteurs locaux, seront recherchés afin d'assurer une mobilisation la plus large possible, au plus proche du terrain.

Chaque année, ce Document Général d'Orientations fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation dans le cadre d'un Comité de Pilotage Stratégique en matière de Sécurité Routière.

En fonction de l'évolution de l'accidentologie, suivie à partir des indicateurs figurant dans l'étude d'enjeu de ce document, les orientations d'actions pourront être actualisées.

