



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE L'ARDÈCHE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

DGO 2018 – 2022

« ARDÈCHE »

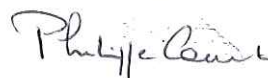


*« ne laissez pas votre avenir
se briser sur la route »*

SOMMAIRE

I. Introduction	page 3
1. le contexte	page 3
2. la démarche de l'élaboration du DGO	page 3
II. Bilan du précédent DGO	page 4
1. caractéristiques du département de l'Ardèche	page 4
2. grandes tendances statistiques de l'accidentologie en Ardèche	page 6
3. analyse par enjeux du précédent DGO	page 11
III. détermination des enjeux	page 21
IV. Formalisation des orientations d'actions	page 22

Le Préfet



Philippe COURT

I. Introduction

1) Le contexte :

La lutte contre l'insécurité routière constitue une grande cause nationale.

La sécurité routière a 40 ans, quatre décennies pendant lesquelles le nombre de morts sur la route a été divisé par quatre, alors que le trafic routier a plus que doublé.

Malgré cette évolution, de nombreux facteurs d'insécurité perdurent, pour exemple :

- ✓ l'alcool est en cause dans 1/3 des accidents mortels au niveau national ;
- ✓ l'usage de drogue est en cause dans près d'1/4 des accidents mortels au niveau national entre 2010 et 2016
- ✓ près de 30 % des conducteurs reconnaissent ne pas respecter les limitations de vitesse, cause ou facteur aggravant des accidents ;
- ✓ près d'un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant et plus de 30 % des conducteurs déclarent lire des SMS au volant ;
- ✓ plus de la moitié des motards ont chuté lors des 3 premières années de conduite ;
- ✓ sur autoroute, 1 accident mortel sur 3 est dû à un endormissement au volant.

Dans ce contexte, le gouvernement a décidé de relancer l'élaboration un Document Général d'Orientations (DGO) à l'échelle de chaque département.

Ce document permet une analyse partagée de l'accidentologie et définit pour cinq ans les axes prioritaires de la politique de sécurité routière visant à faire reculer le nombre, la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Il mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes.

Sous la responsabilité du Préfet de l'Ardèche, les orientations d'actions à mener sur le territoire sont définies et déclinées annuellement en actions dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les actions du PDASR sont de trois types :

- ✓ actions directes de la coordination sécurité routière du département ;
- ✓ actions soutenues matériellement par la coordination sécurité routière ;
- ✓ actions soutenues financièrement par la coordination sécurité routière dans le cadre d'un appel à projets.

2) La démarche d'élaboration du DGO :

Le DGO est un outil de programmation qui s'inscrit dans une démarche partenariale.

Son élaboration se décompose principalement en quatre étapes :

- 1) mobilisation des partenaires, la liste et les coordonnées des partenaires ayant pris part ou ayant été conviés à l'élaboration du document est jointe en annexe ;
- 2) bilan du précédent DGO (2013-2017), cette étape comporte :
 - ✓ une présentation des caractéristiques du département ;
 - ✓ une analyse des grandes tendances statistiques de l'accidentologie sur le département ;
 - ✓ une analyse par enjeux des actions du précédent DGO, cette analyse permet d'une part d'identifier les enjeux sur lesquels il est nécessaire de poursuivre, d'accentuer les actions et d'autre part d'évaluer les actions mises en œuvre ;
- 3) détermination des enjeux. Le bilan local de l'accidentologie et l'analyse des actions par enjeux du précédent document doit permettre de choisir les nouveaux enjeux prioritaires ;
- 4) formalisation des orientations d'actions en cohérence avec les enjeux retenus.

II. Bilan du précédent DGO

1) Les caractéristiques du département de l'Ardèche

Avec une superficie de 5529 km² soit 12,5 % de la superficie de la région Rhône-Alpes, le département de l'Ardèche se situe à l'extrême sud-ouest de la région Rhône-Alpes et se trouve en limite de trois autres régions : Auvergne, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Le département de l'Ardèche est bordé, sur sa façade Est par le fleuve Rhône sur près de 140 km. Constituant la frange orientale du Massif Central, le territoire ardéchois est fortement marqué par le relief.

Ce dernier est entaillé de profondes vallées orientées d'Est en Ouest, les trois quarts de sa superficie sont situés en zone de montagne.

L'altitude en Ardèche varie de 100 m (plaine alluviale du Rhône) à 1753 m (Mont Mézenc).

Le relief contraint a largement influencé la localisation des hommes, des activités, des voies de communication et donc des échanges sur le territoire.

L'Ardèche occupe une position privilégiée au cœur du « Grand Sud-Est », grâce à sa position médiane dans la vallée du Rhône, axe majeur de communication en Europe.

Néanmoins, avec les trois quarts de son territoire en zone de montagne, le milieu physique ardéchois rend les déplacements difficiles.

De nombreuses voies de communication routières se structurent en peigne, dans les vallées profondes entaillant le relief.

Le département est dépourvu d'autoroute, de liaison aérienne et de desserte ferroviaire voyageurs. L'Ardèche est en effet le seul département où les liaisons de Transport Express Régional (TER) sont exclusivement routières (desserte par autocar).

La route est la seule infrastructure de déplacement.

Le réseau routier Ardéchois est constitué de 3 600 km de routes départementales et d'une route nationale (RN 102) de 85 km.

Les axes principaux sont les suivants :

- ✓ la pénétrante RN 102, axe structurant de désenclavement entre le Massif-Central et la Vallée du Rhône ;
- ✓ un axe Nord, la RD 82 qui dessert Annonay, le principal bassin d'activité industrielle du département ;
- ✓ une liaison transversale, la RD 104 qui relie Privas, chef-lieu du département, à l'axe rhodanien et au bassin d'Aubenas porte d'entrée de l'Ardèche ;
- ✓ un axe Nord/Sud parallèle au Rhône, la RD 86, qui, avec sa desserte en peigne, constitue la véritable épine dorsale du département.

Au 1^{er} janvier 2017, l'Ardèche comptait 322 381 habitants (populations municipales), selon les résultats du dernier recensement INSEE de la population.

Le Parc de voiture de tourisme est d'environ 170 700 véhicules et la densité véhicules est de 0,54 par habitant. Sur les 339 communes, seulement 4 villes dépassent 10 000 habitants (Annonay, Aubenas, Guilherand-Granges et Tournon sur Rhône), 16 villes comptent plus de 2 500 habitants et 200 communes ont moins de 500 habitants.

Ce constat confère au département une répartition « éclatée » et très inégale de la population avec une concentration le long de la vallée du Rhône au détriment des plateaux et de la montagne ardéchoise.

La répartition de la population par tranche d'âge est donnée dans le tableau ci-dessous.

Par rapport au niveau national, l'Ardèche se caractérise par :

- ✓ une représentation plus faible des jeunes de 0 à 24 ans : 26,5 % contre 30,3 % au niveau national,
- ✓ une représentation plus importante des plus de 60 ans : 30,5 % contre 24,9 % au niveau national.

Tranche d'âge	Pourcentage de la population Ardéchoise (2016)
0 - 24 ans	26,50%
25 - 59 ans	42,90%
>= 60 ans	30,50%
Dont part des 75 ans et plus	11,30%

2) Grandes tendances statistiques de l'accidentologie en Ardèche

I) Analyse des accidents mortels

(source ONISR- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, statistiques publiées le 20/01/2018)

	Personnes tuées (taux moyen 2012-2016)			en moyenne 2012-2016 part dans la mortalité des personnes tuées				Routes hors agglomération sans séparation centrale (dites bidirectionnelles) moyenne années 2012-2016		Période 2012-2016	
	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2016)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu	% tués sur ces routes / mortalité totale	Nbre tués + blessés H24h sur ces routes / 1 000 km	Taux du non port de la ceinture parmi les tués	Taux du non port du casque parmi les tués
Département	74	210	102	24%	21%	22%	36%	72%	26	33%	11%
Région RHONE ALPES	50	114	63	23%	22%	29%	24%	55%	29	26%	-
Nouvelle Région AUVERGNE-RHONE ALPES	54	123	67	22%	22%	29%	22%	57%	32	25%	-
France métropolitaine	53	122	64	23%	22%	30%	22%	56%	29	21%	5%

conducteur novice : dont le permis de conduire a moins de 2 ans

Légende :



Par comparaison aux statistiques nationale entre 2012 et 2016, l'Ardèche présente les spécificités suivantes :

- taux élevé de personnes tuées pour 1 million d'habitants :
+ 37 % par rapport à la nationale
- prévalence des 18-24 ans parmi les personnes tuées pour 1 million d'habitants :
+70 % par rapport à la moyenne nationale
- conduite sous stupéfiants parmi les auteurs d'accidents mortels :
+60 % par rapport à la moyenne nationale
- non port de la ceinture parmi les tués :
+57 % par rapport à la moyenne nationale
- non port du casque parmi les tués :
+120 % par rapport à la moyenne nationale
- la grande majorité (72 %) des accidents mortels a lieu sur des routes hors agglomération sans séparation (dites routes bidirectionnelles) : le passage de la limitation de vitesse de 90 à 80km/h sur ces routes devrait donc permettre de sauver de nombreuses vies dans notre département.

II) Analyse des accidents corporels

(source : constatations des policiers et gendarmes sur les 1205 accidents corporels survenus en Ardèche entre janvier 2010 et juin 2017)

Base : 1021 accidents corporels

Sexe du conducteur du véhicule ou des véhicules impliqué(s) dans les accidents corporels

	Ardèche	Moyenne nationale
Homme	75.6 %	65%
Femme	24,4 %	35%

En Ardèche, la prédominance masculine dans les accidents corporels est encore plus marquée qu'à l'échelle nationale.

91 % des usagers impliqués dans un accident corporel en Ardèche
sont du département ou d'un département limitrophe

Base : 1169 accidents corporels

Département d'origine des usagers impliqués dans les accidents corporels

Ardèche	74.6 %
Drôme	8.3 %
Isère	1.8 %
Haute-Loire	1.8 %
Gard	2 %
Loire	1.5 %
Vaucluse	1.1 %
France hors départements limitrophes	6.9 %
Etrangers	1.9 %

Trois blessés ou tués sur les routes d'Ardèche sur quatre sont ardéchois.

On note la part très faible des étrangers impliqués, malgré la forte fréquentation touristique des routes d'Ardèche pendant la période estivale.

50 % des accidents corporels en Ardèche surviennent entre vendredi et dimanche

Base : 1205 accidents corporels

Survenance des accidents corporels par jour

Lundi	11.6%
Mardi	12.2 %
Mercredi	12.8 %
Jeudi	13.9 %
Vendredi	14.2 %
Samedi	18.6 %
Dimanche	16.7%

50 % des accidents surviennent entre vendredi et dimanche.

Il n'y a pas d'écart statistique spectaculaire entre les jours de la semaine.

Base : 1151 accidents corporels

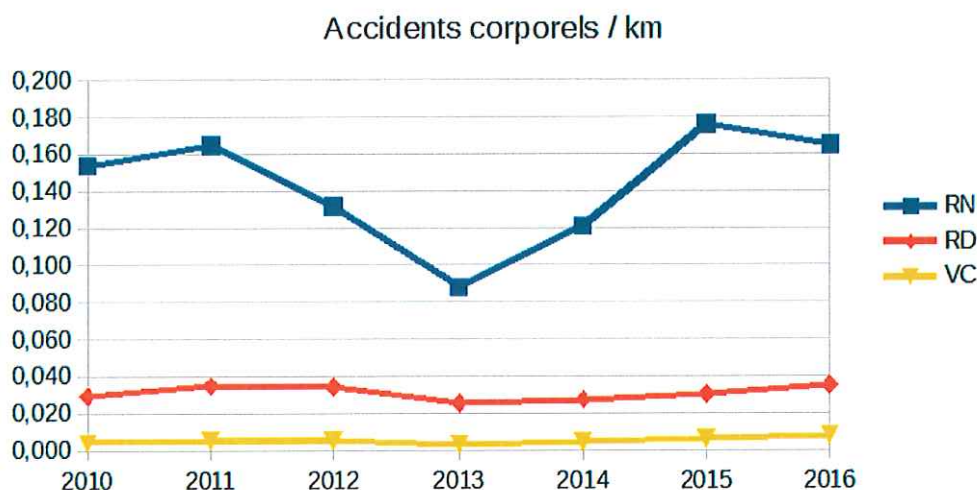
Types de route où les accidents corporels surviennent

Routes nationales	9.1 %
Routes départementales	68.5 %
Voies communales	21.8 %
Hors réseau public	0,6 %

TAUX D'ACCIDENTS AU KM

RN : 91 km - RD: 3808 km - VC : 7270 km

Taux d'accidents corporels / km :



CORPORELS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RN	0,154	0,165	0,132	0,088	0,121	0,176	0,165
RD	0,029	0,035	0,034	0,025	0,027	0,030	0,035
VC	0,004	0,005	0,005	0,003	0,005	0,006	0,007

Alors que les routes nationales représentent à peine 1 % du réseau routier ardéchois en termes kilométriques, elles sont le théâtre de 9,1 % des accidents corporels, notamment à cause de la forte accidentalité sur la RN102. Les taux d'accidents au km de route y sont environ trois fois plus importants que sur les routes départementales et 25 fois plus importants que sur les voies communales.

À l'inverse, les routes départementales concentrent 68,5 % des accidents du département, alors qu'elles ne représentent que 34 % du réseau seulement.

Toutefois, l'accidentalité est très forte par exemple sur la RD86.

Les voies communales représentent 65 % du réseau pour seulement 22 % des accidents : ce constat peut s'expliquer par les basses vitesses sur ces routes et leur plus faible fréquentation.

La part des deux-roues impliqués dans les accidents corporels est significative

Base : 1205 accidents corporels, 1869 véhicules impliqués

Types de véhicules impliqués dans les accidents corporels

Voiture	56 %
Deux-roues	24.1%
Véhicule utilitaire/poids lourd	4.7 %
Bicyclette	4.2 %
Autres (cars, véhicules agricoles, autres véhicules...)	11

Le fait marquant de cette sortie statistique est la part importante de deux-roues impliqués dans des accidents corporels (environ 1 sur 4).

Cette part des deux-roues s'explique en partie par l'attractivité touristique du département (1^{er} département touristique hors littoral de métropole).

Les mauvaises conditions météorologiques ne constituent pas un facteur prépondérant de l'accidentalité en Ardèche

Base : 1016 accidents corporels

Conditions atmosphériques lors de la survenance des accidents corporels

Normales	78,6 %
Pluie légère	8,3 %
Pluie forte	2,9 %
Brouillard	2,2 %
Luminosité éblouissante	2,1 %
Neige	0,4 %
Temps couvert	4,4 %
Vent	1,1 %

Seule une part marginale des accidents corporels surviennent dans des conditions atmosphériques défavorables.

Cette observation coïncide avec ce que les gendarmes et policiers constatent : les usagers sont moins prudents lorsque les conditions météo sont agréables.

Elle s'explique aussi par la topographie du réseau routier ardéchois, montagneux et sinueux, donc très difficile à pratiquer dans des conditions météo mauvaises.

Les accidents corporels surviennent souvent, en Ardèche, lors de trajets de loisir, ce qui constitue une exception par rapport à la moyenne nationale

Trajets pendant lesquels les accidents corporels ont lieu

Domicile-travail	12,7 %
Domicile-école	2,9 %
Professionnel	7,4 %
Loisir/promenade	65 %
Courses/achats	7,8 %

Autres

4,2 %

75 % des accidents corporels en France surviennent lors d'un trajet court et quotidien. L'analyse statistique de ce critère en Ardèche fait donc ressortir une forte anomalie par rapport aux données nationales.

Elle s'explique en partie par les accidents de motos qui représentent 1/3 des accidents corporels et surviennent essentiellement sur des trajets de loisir.

3) Analyse par enjeux du précédent DGO (2013-2017)

ENJEU ALCOOL

Analyse de la période de 2012 à 2016 :

Tableau n°1

	Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012	25	13,2%	5	17,9%	18	20
2013	20	15,6%	5	38,5%	12	15
2014	23	14,4%	5	19,2%	22	8
2015	21	12,0%	4	14,3%	22	10
2016	26	12,9%	5	20,8%	17	14

Tableau°2 : évolution du nombre d'accidents corporels impliquant l'alcool.

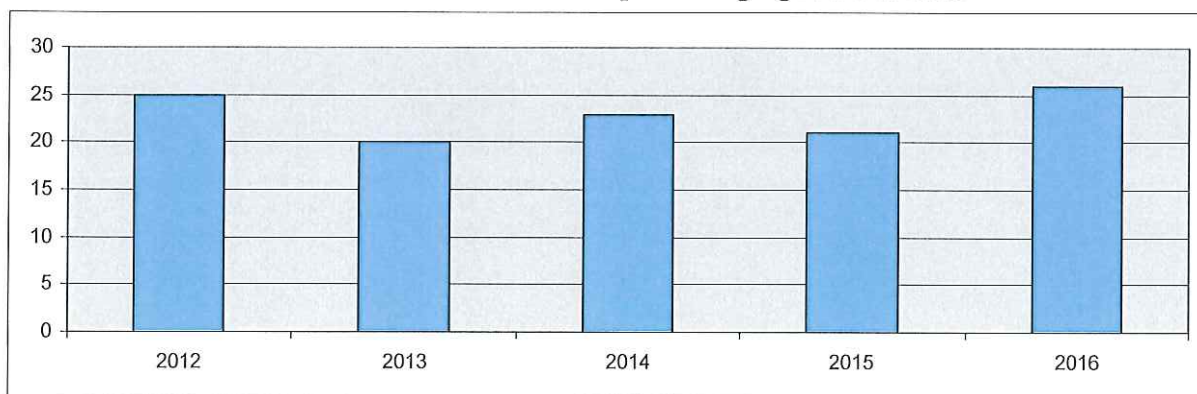
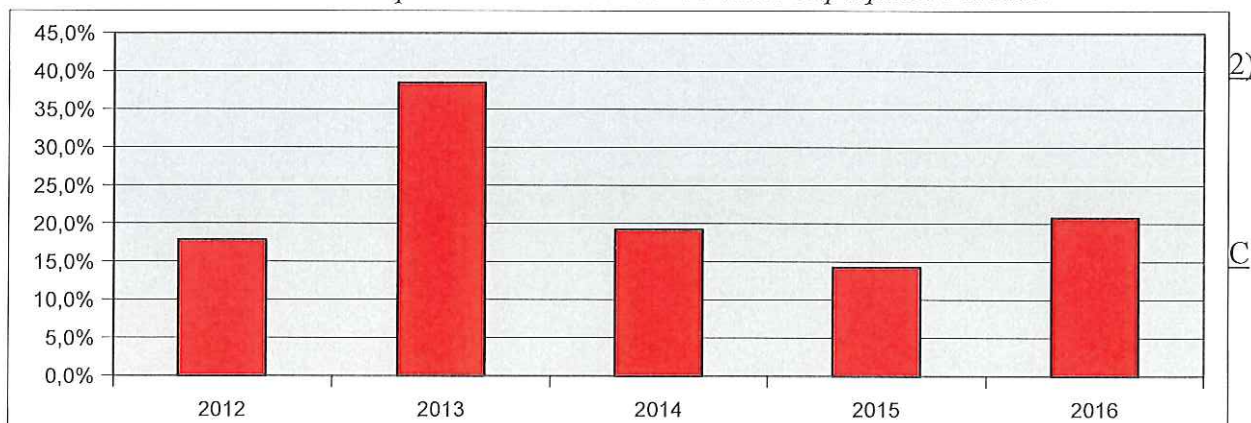


Tableau n°3 : évolution de la part des tués dans la mortalité impliquant l'alcool.



2)

C

Comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux :

Tableau n°4 :

		Accidents corporels impliquant l'alcool	Part des accidents corporels dus à l'alcool	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	3)
ARDECHE	2007-2011	165		41	34%	
	2012-2016	115	13%	24	22%	
FRANCE	2012-2016	24 499	31%	4 151	30%	B

Bilan :

- ✓ la part des tués dans la mortalité annuelle impliquant l'alcool est relativement stable de 2012 à 2016 avec une moyenne de 22 %, bien inférieure à la moyenne nationale de 30 %. La hausse de 2013 est dû au nombre réduit de décès par rapport aux autres années (13 morts) (*tableau n°3*).
- ✓ le nombre d'accidents corporels impliquant l'alcool est stable (moyenne de 23 accidents par an), on constate une baisse notable de ce type d'accidents entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre passe de 165 à 115.
- ✓ Il en est de même pour le nombre des tués qui passe de 41 à 24 (34 à 22 %) (*tableau n°4*). la part des accidents corporels dont la cause est l'alcool est bien inférieure à la moyenne nationale (*tableau n°4*).

Type d'actions engagées :

- sensibilisation des jeunes au sein d'établissements scolaires ;
- promotion auprès des jeunes du dispositif « SAM capitaine de soirée » ;
- formation de responsables de manifestations festives pour la mise en œuvre du dispositif « SAM capitaine de soirée » ;
- sensibilisation du grand public par l'organisation d'actions ponctuelles avec distribution d'éthylotests lors d'opérations médiatisées ;
- promotion du conducteur sobre et de l'auto contrôle ;
- sensibilisation des infractionnistes « alcool et délit routier » en collaboration avec les instances judiciaires ;
- ...

ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM)

Analyse de la période de 2012 à 2016 :

Tableau n°1 :

	Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012	65	34,2%	9	32,1%	57	16
2013	46	35,9%	4	30,8%	44	5
2014	62	38,8%	8	30,8%	47	24
2015	67	38,3%	4	14,3%	54	25
2016	65	32,2%	4	16,7%	54	17

T

Tableau n°2 : évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé.

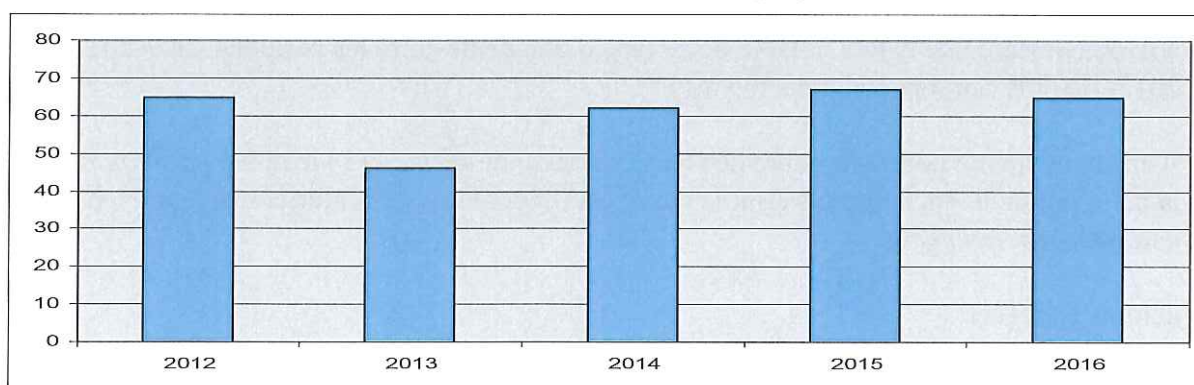
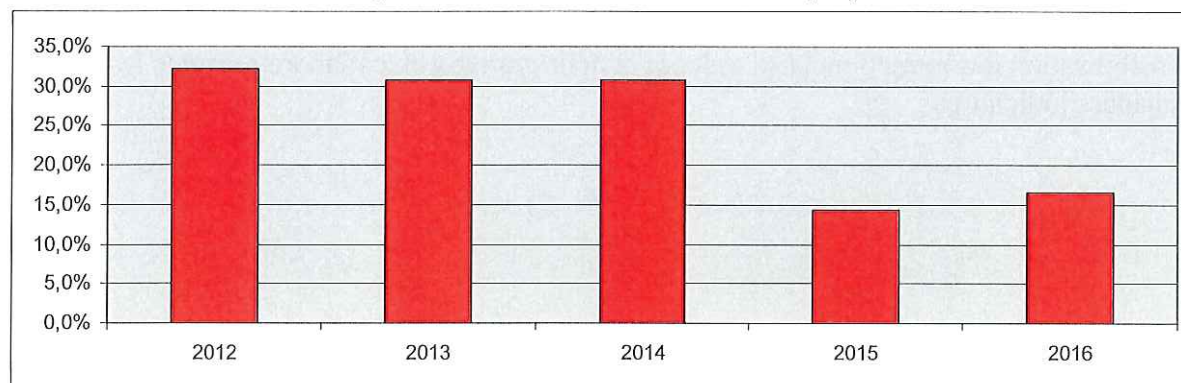


Tableau n°3 : évolution de la part des tués dans la mortalité impliquant un deux-roues motorisé.



Comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux:

Tableau n°4 : comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux.

		Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle
ARDECHE	2007-2011	387	39%	54	36%
	2012-2016	305	36%	29	25%
FRANCE	2012-2016	106245	37%	3926	23%

Bilan :

- ✓ on constate une baisse significative de la part des tués dans les accidents mortels impliquant un 2RM au cours des années 2015 et 2016 (*tableau n°3*) ;
- ✓ en Ardèche, la part des tués (2RM) dans la mortalité annuelle est passée de 36 % (54 tués) à 25 % (29 tués) entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, soit une baisse importante (*tableau n°4*). En France la moyenne est de 23 % sur la période 2012-2016 ;
- ✓ le nombre d'accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés s'est stabilisé sur la période 2012-2016 avec un total de 305 accidents (61 accidents en moyenne par an). Les 2RM sont impliqués dans 36 % des accidents corporels. Comparativement, la période 2007-2011 comptait 387 accidents impliquant un 2RM (77 accidents en moyenne par an), soit 39 % des accidents corporels (*tableau n°4*).

Type d'actions engagées :

- sensibilisation des jeunes au sein d'établissements scolaires :
 - lycées : simulateur 2 Roues Motorisées ;
 - collèges : sensibilisation à la conduite d'un cyclomoteur : Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) / Brevet de Sécurité Routière (BSR) ;
 - primaires : piste d'éducation routière départementale : Attestation de Première Éducation à la Route (APER) ;
 - collégiens et lycéens : village sécurité routière avec piste moto CRS Attitude prévention / sensibilisation au port des équipements de sécurité et aux limites physiologiques.
- sensibilisation de grand public par l'organisation d'actions ponctuelles : simulateur 2RM / exercices « plateau » ;
- organisation de journées « Trajectoires », d'actions « Relais Calmos » ;
- lutte contre le débridage des véhicules ;
- ...

ENJEU VITESSE

Selon la Base de données des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM), la vitesse représente un facteur important d'accidents mortels, notamment en Ardèche.

Facteur d'accidents mortels :

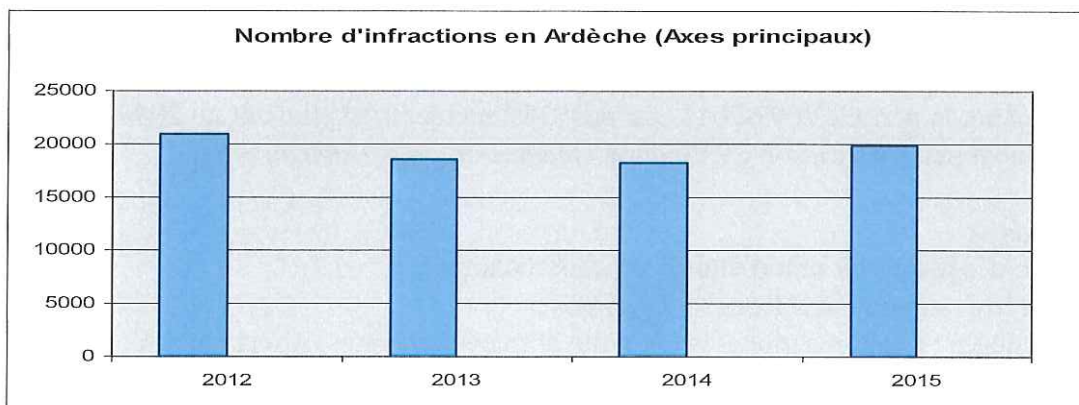
Tableau n°1 : données cumulées sur 33 mois : septembre 2014 – mai 2016.

	Vitesse excessive ou inadaptée
Ardèche	38%
Région Rhône Alpes	36%
France Métropolitaine	30%

Nombre d'infractions relevées par les radars sur les axes principaux en Ardèche :

Tableaux n°2 et n°3 : données relevées par 12 radars sur les RD2, RD86, RD104, RD820, RN102.

	Nombre d'infractions en Ardèche
2012	20901
2013	18616
2014	18203
2015	19858



Bilan :

- ✓ Avec un taux de 38 %, la vitesse représente un facteur important d'accidents mortels en Ardèche. Ce chiffre est supérieur au taux régional (36 %) et national (30 %) (tableau n°1) ;
- ✓ Du point de vue du nombre d'infractions liées aux excès de vitesse, l'Ardèche connaît une relative stabilité depuis 2012 (tableau n°2 et N°3) (l'année 2016 n'est pas prise en compte pour cette étude en raison du passage en mode « double-sens » de la plupart des radars). Au niveau national le nombre de flashes des radars automatiques a subi une forte augmentation entre 2015 et 2016 (+26,3 %).

Type d'actions engagées :

- travail sur les infrastructures en collaboration avec les gestionnaires routiers : cohérence des limitations de vitesse ... ;
- sensibilisation du grand public : radars et contrôles pédagogiques / distances de freinage / résistance du corps ... ;
- contrôles routiers ciblés ;
- ...

ENJEU JEUNES

L'étude de cet enjeu se partage sur deux tranches d'âges : les 15/17 ans et les 18/24 ans (jeunes adultes).

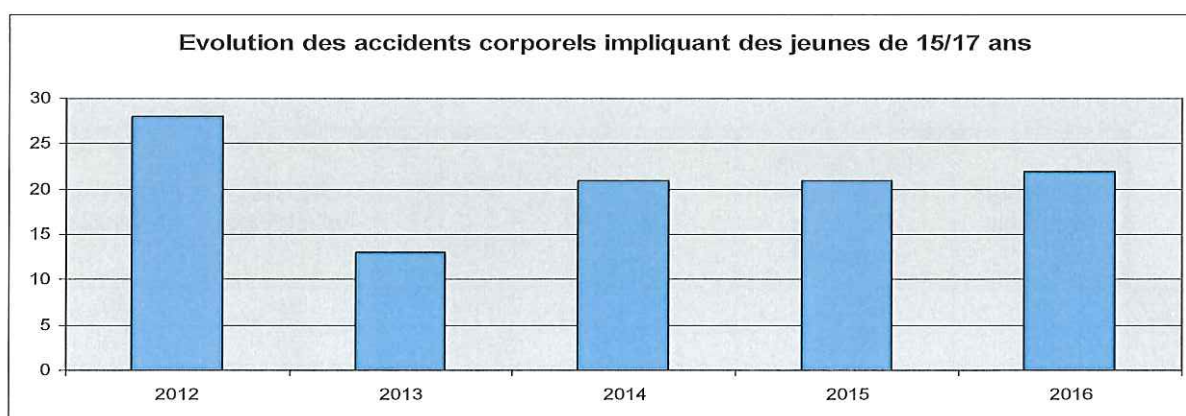
I) Les 15/17 ans impliqués dans des accidents.

Analyse de la période de 2012 à 2016 :

Tableau n°1.

	Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012	28	14,7%	3	10,7%	41	12
2013	13	10,2%	1	7,7%	10	6
2014	21	13,1%	3	11,5%	22	14
2015	21	12,0%	3	10,7%	19	13
2016	22	10,9%	0	0,0%	19	15
			Moyenne	8,13%		

Tableau n°2.



Comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux:

Tableau n°3.

		Accidents corporel	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle
ARDECHE	2007-2011	147	15%	6	4%
	2012-2016	105	12%	10	8%
FRANCE	2012-2016	25853	9%	635	4%

3)

B

Bilan :

- ✓ l'évolution des accidents impliquant les 15/17 est plutôt stable depuis 2014 (*tableau n°2*) ;
- ✓ avec une implication dans 105 accidents, les 15/17 ans représentent une moyenne de 12 % des accidentés de la route entre 2012 et 2016 en Ardèche, pour 15 % sur la période 2007-2011 (147 accidents) (*tableau n°3*).
À niveau national sur la période 2012-2016 la moyenne est de 9 % ;
- ✓ sur la période 2012-2016, le taux de mortalité des 15/17 ans en Ardèche est de 8 % des tués (10 victimes), il est en augmentation par rapport à la période 2007-2011 pour laquelle il était de 4 % (6 victimes) et au-dessus du niveau national de 4 % ;
- ✓ sur les 6 personnes tuées sur la période 2007-2011, 3 sont des usagers de cyclomoteurs, 2 sont des cyclistes et 1 était usager d'un véhicule classé « autre » (car, etc.) ;
- ✓ sur les 10 personnes tuées sur la période 2012-2016, 4 sont des usagers de cyclomoteurs, 4 étaient à bord de VL et 2 étaient passagers de moto.

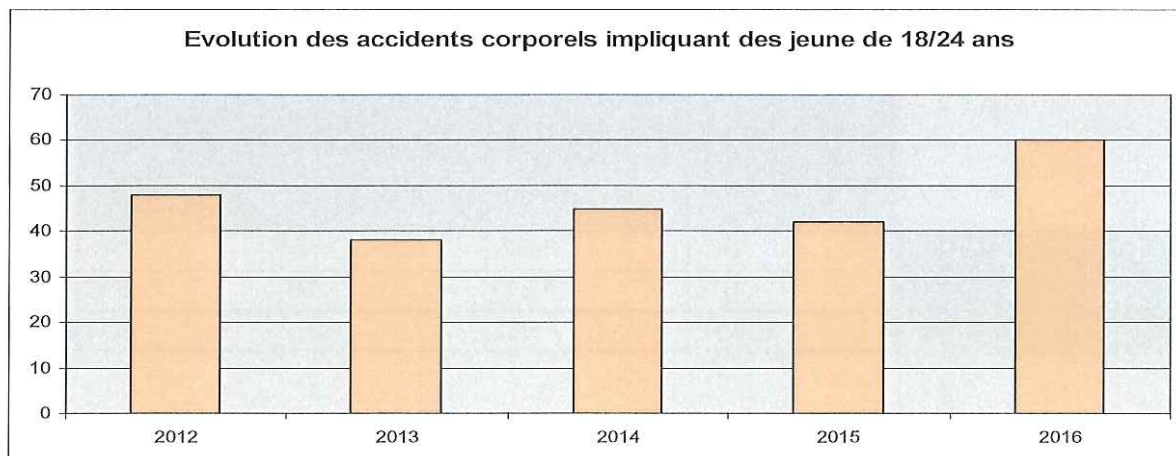
II) Les 18/24 ans impliqués dans des accidents :

Analyse de la période de 2012 à 2016 :

Tableau n°1.

	Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012	48	25,3%	6	21,4%	51	30
2013	38	29,7%	3	23,1%	30	30
2014	45	28,1%	4	15,4%	44	35
2015	42	24,0%	2	7,1%	39	31
2016	60	29,7%	5	20,8%	37	49
				17,57%		

Tableau n°2



Comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux :

Tableau n°3.

	Accidents corporel	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle
2007-2011 ARDECHE	312	31%	30	20%
2012-2016 ARDECHE	233	27%	20	17%
2012-2016 France métropolitaine	92334	32%	3187	18%

Bilan :

- ✓ l'évolution des accidents impliquant les 18/24 connaît une hausse en 2016 (+43 %) alors que les années précédentes bénéficiaient d'une relative stabilité (*tableau n°2*) ;
- ✓ les 18/24 ans représentent une moyenne de 27 % des accidentés de la route entre 2012 et 2016 en Ardèche (233 accidents), pour 31 % sur la période 2007-2011 (312 accidents). Ce taux est de 32 % au niveau national pour la période de 2012 à 2016 ;
- ✓ sur la période 2012-2016, le taux de mortalité des 18/24 ans en Ardèche est de 17 % des tués (20 victimes), il est en diminution par rapport à la période 2007-2011 pour laquelle il était de 20 % (30 victimes). Le taux est dans la moyenne nationale ;
- ✓ sur les 30 personnes tuées sur la période 2007-2011, 21 sont des automobilistes, 5 sont des motards, 3 sont des cyclomotoristes, 1 est dans la catégorie « autre véhicules » ;
- ✓ sur les 20 personnes tuées sur la période 2012-2016, 17 sont des automobilistes, 3 sont des motards.

Type d'action engagées :

- sensibilisation au sein d'établissements scolaires :
 - lycées : simulateur 2RM ;
 - collèges : sensibilisation à la conduite d'un cyclomoteur : Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) / Brevet de Sécurité Routière (BSR) ;
 - collèges : action « sortir vite des bus en cas de sinistre » : sensibilisation au port de la ceinture de sécurité ;
 - primaires : piste d'éducation routière départementale : Attestation de Première Éducation à la Route (APER) ;
- collégiens et lycéens : village sécurité routière avec piste moto CRS Attitude prévention / sensibilisation au port des équipements de sécurité et aux limites physiologiques ;
- promotion du dispositif « SAM capitaine de soirée » ;
- actions radiophoniques d'information et sensibilisation des jeunes de 10 à 22 ans ;
- ...

ENJEU SENIORS (>=65 ans)

Analyse de la période de 2012 à 2016 :

Tableau n°1.

	Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012	47	24,7%	8	28,6%	39	28
2013	27	21,1%	4	30,8%	25	11
2014	34	21,3%	7	26,9%	29	20
2015	56	32,0%	12	42,9%	43	27
2016	55	27,2%	7	29,2%	35	27

T

Tableau n°2.



Comparaison sur les périodes 2007-2011 et les chiffres nationaux :

Tableau n°3.

		Accidents Corporels	Part dans la totalité des accidents corporels	Tués	Part des tués dans la mortalité annuelle
ARDECHE	2007-2011	226	22%	27	18%
	2012-2016	219	25%	38	31%
FRANCE	2012-2016	1075	12%	3921	22%

3)

Bilan :

- ✓ en Ardèche, les accidents impliquant les seniors tendent à augmenter depuis 2015 (+64 % par rapport à 2014) (*tableau n°2*) ;
- ✓ la part moyenne des seniors impliqués dans les accidents corporels est de 25 % sur la période 2012 et 2016 et de 22 % sur la période 2007-2011.
Au niveau national cette part est bien plus faible, 12 % sur la période 2012-2016 (*tableau n°3*) ;
- ✓ le nombre de tués seniors est plutôt stable en Ardèche avec une part de 31 % en moyenne sur la période 2012-2016, mais il est en augmentation par rapport à la période 2007-2011 (18 %) (*tableau n°3*).
Au niveau national, cette part moyenne est de 22 %, plus faible qu'en Ardèche elle tend à augmenter depuis 2015.

Les seniors, victimes d'accidents sont sur-représentés dans le département comparativement à la moyenne nationale.

L'âge et l'état de santé sont des facteurs aggravants en cas d'accident corporel.

C'est pourquoi, les seniors sont considérés comme des populations vulnérables

Type d'actions engagées :

- action de sensibilisation par le biais des associations : remise à niveau « code de la route » / sensibilisation à la vulnérabilité / risques liés à la santé ;
- ...

III. Détermination des enjeux

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans le document général d'orientation sont :

Quatre enjeux impératifs :

- ✓ le risque routier professionnel ;
- ✓ la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- ✓ les jeunes ;
- ✓ les seniors.

Des enjeux facultatifs dont deux sont à retenir :

- ✓ le partage de la voirie (urbain/interurbain) ;
- ✓ les deux-roues motorisés (2RM) ;
- ✓ la vitesse ;
- ✓ les distracteurs.

Au regard de la situation du département et compte-tenu de l'accidentalité locale, les enjeux retenus pour le département de l'Ardèche sont les suivants, sans ordre de priorité :

- ✓ **le risque routier professionnel ;**
- ✓ **la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;**
- ✓ **les jeunes ;**
- ✓ **les seniors ;**
- ✓ **la vitesse ;**
- ✓ **les deux-roues motorisés (2RM).**

Les orientations d'actions du DGO 2018-2022

Le bilan du DGO 2013-2017, comportant une analyse par enjeu (alcool, 2 roues motorisées, vitesse, jeunes et seniors) et une étude sur l'accidentologie sur les routes du département de l'Ardèche entre janvier 2010 et juin 2017, a été présenté à l'ensemble des partenaires.

Un groupe de travail par enjeu : **risque routier professionnel ; alcool/stupéfiants ; jeunes ; seniors ; 2 roues motorisées ; vitesse**, a été constitué.

Les orientations d'actions pour les cinq prochaines années émanant de ces groupes de travail sont déclinées sur les thèmes suivant :

- ✓ amélioration de la connaissance ;
- ✓ infrastructures ;
- ✓ éducation-sensibilisation-formation-information ;
- ✓ contrôle-sanctions.

Ces orientations seront retranscrites chaque année en actions dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Elles pourront être réévaluées et réorientées en fonction des directives nationales et préconisations futures du CISR.

Pour tous les enjeux

Amélioration de la connaissance :

- ✓ établir une base de donnée commune sur l'accidentologie, entre les services de l'État (Préfecture, DDT, Forces de l'ordre), le Conseil départemental et le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) ;
- ✓ mettre en commun sur une plateforme les documents de synthèse sur l'accidentologie dans le département ;
- ✓ pérenniser des réunions semestrielles entre les services de l'État (Préfecture, DDT, Forces de l'ordre), le Conseil départemental et le SDIS afin de faire le point sur la sécurité routière dans le département.

Infrastructure :

- ✓ prendre en compte lors des aménagements neufs ou améliorer sur l'existant :
 - les cheminements piétons (action intégrant la mesure n°9 du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 09 janvier 2018 (CISR));
 - les systèmes de protection en cas de chute des deux roues motorisées ;
 - les voies ou la circulation des vélos ;
 - la cohérence des limitations de vitesse par itinéraire ;
 - la cohérence des limitations de vitesse avec les aménagements ;
 - la lisibilité de l'infrastructure notamment en virage et en intersection.
- ✓ développer le réseau de transports en commun (assurer la transversalité du sujet au sein de la Direction départementale des territoires (PDU, PTU ...).

Contrôle-Sanctions :

- ✓ application systématique des mesures de confiscation du véhicule (mise en fourrière) pour les infractions définies par la LOPPSI (Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure) et chaque fois que possible pour les contraventions

qui le stipulent : (exemple : dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h) (mesure 14 du CISR 2018) ;

- ✓ poursuivre, renforcer et cibler les contrôles routiers (notamment sur le port de la ceinture de sécurité).

Enjeu « risque routier professionnel »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information (action 1 du CISR 2018):

- ✓ accroître le nombre d'actions au sein des entreprises afin de toucher un large public concerné par la sécurité routière dans le cadre de son emploi mais aussi dans le cadre de ces déplacements privés :
 - travailler en collaboration avec la chambre de commerce et d'industrie.
- ✓ sensibiliser les chefs d'entreprises à la problématique sécurité routière :
 - promouvoir localement la charte nationale engageant les entreprises pour la sécurité routière ;
 - inciter à la mise en place d'actions de prévention : limiter les déplacements (audioconférences, visioconférences), limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant et équiper les véhicules (non pourvus) d'un dispositif mains-libres Bluetooth ;
 - informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité ;
- ✓ pérenniser les actions de sensibilisations vers les services de l'État ;
- ✓ développer et pérenniser les actions vers les collectivités territoriales.

Objectifs PDASR :

- ✓ contribuer à des actions en entreprise ou collectivité: 10 actions envisagées chaque année ;
- ✓ organiser/contribuer à des actions de sensibilisation vers les services de l'État ;
- ✓ accompagner des collectivités locales dans l'organisation de leurs actions interne ;
- ✓ collaborer à l'organisation d'une action annuelle pérenne pour le personnel du Conseil départemental de l'Ardèche.

Contrôles – Sanctions :

- ✓ continuer les actions programmées de contrôle routier à destination du transport de marchandises et de voyageurs ;
- ✓ renforcer les contrôles des véhicules utilitaires légers notamment étrangers concernant les surcharges, la réglementation des transports et contrôles des nationaux pour le respect de la réglementation de travail essentiellement (Livret Individuel de Contrôle ou copie des horaires de service) ;
- ✓ contrôle des véhicules légers et poids lourds des entreprises par les forces de l'ordre assistés des contrôleurs de la DREAL ;
- ✓ continuer les actions ciblées dans le cadre de la sécurité estivale.

Enjeu « alcool – stupéfiants »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes, travail avec l'éducation nationale, les associations, les services de l'État qui interviennent en milieu scolaire ;
- ✓ accentuer les actions au sein des entreprises ou des administrations ;
- ✓ promouvoir en collaboration avec l'éducation nationale des projets élaborés par des élèves dans le cadre scolaire à destination des parents d'élèves ;
- ✓ maintenir et développer les actions partenariales destinées à prévenir le risque de récurrence :
 - stages de sensibilisation à la sécurité routière prononcés au jugement des délits routiers ;
 - actions de sensibilisation en collaboration avec les instances judiciaires.
- ✓ continuer d'associer le tribunal de grande instance à certaines actions de prévention ;
- ✓ accentuer la sensibilisation du grand public (action 11 du CISR 2018) :
 - prendre contact avec les discothèques typées « rétro » afin qu'elles mettent en place des actions de sensibilisation auprès du public désensibilisé à la thématique de l'alcool au volant (SAM, éthylotest...) ;
 - accentuer l'incitation des organisateurs de fêtes de villages à élaborer des actions de sensibilisation (SAM, éthylotest ...) en diffusant, via mairies et préfecture, les informations réglementaires et les contacts à disposition ;
 - rendre obligatoire, à l'initiative du maire de la commune, une formation « sécurité routière » pour les organisateurs de fêtes de villages.

Objectifs PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation à destination de tout public ;
- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation envers des infractionnistes routiers (souvent primo délinquant) en collaboration avec le tribunal ;
- ✓ financer des éthylotests utilisés lors d'actions de sensibilisation (ciblées) (action 11 du CISR 2018) ;
- ✓ contribuer à des projets scolaires à destination des parents d'élèves ;
- ✓ contribuer à des actions de formation pour les organisateurs d'événements festifs ;

Contrôles – Sanctions :

- ✓ poursuivre les contrôles aux abords des établissements scolaires ;
- ✓ renforcer les contrôles d'alcoolémie, à destination des jeunes usagers de la route le mercredi après-midi et sur la tranche horaire 19h00 – 01h00 ;
- ✓ poursuivre et intensifier les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiant notamment à la sortie des lieux festifs, les soirs de fête (St Sylvestre ...) et à proximité des débits de boissons ;
- ✓ poursuivre la coordination des services préfectoraux, des services de la justice, des forces de l'ordre et de la santé afin de garantir une efficacité de la réponse pénale envers les conducteurs en état de conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants (action 11 du CISR 2018) ;
- ✓ Saisie et confiscation du véhicule notamment pour les récidivistes et pour les conducteurs multi-infractionnistes ;
- ✓ contrôler les débits de boissons sur le respect de la loi LOPPSI 2 (mise à disposition d'éthylotests) (action 11 du CISR 2018).

Enjeu « jeunes »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes, travail avec l'éducation nationale, les associations, les services de l'État qui interviennent en milieu scolaire ;
- ✓ favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions de sensibilisation ;
- ✓ continuer et pérenniser la sensibilisation des jeunes déscolarisés ;
- ✓ accentuer la sensibilisation des élèves au port de la ceinture de sécurité dans les transports en commun et à leur vulnérabilité en tant que piéton à leur descente du bus ;
- ✓ instaurer des actions de prévention à destination des parents d'élèves devant les établissements scolaires ;
- ✓ utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention.

Objectifs PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation à destination des jeunes (action 1 du CISR 2018) ;
- ✓ contribuer à la pérennisation des actions envers les jeunes déscolarisés en lien avec le Conseil Départemental d'Accès aux Droits (CDAD) ;
- ✓ contribuer à des actions sur la sensibilisation du port de la ceinture de sécurité dans les transports en commun ;
- ✓ contribuer à des actions de prévention organisées par des jeunes, dans le cadre scolaire ou en dehors, à destination des jeunes et/ou autres publics ;
- ✓ présenter à l'éducation nationale ou à des collectivités des outils/des matériels que les professeurs pourraient s'approprier et utiliser dans le cadre d'actions sécurité routière au sein de leur établissement ;
- ✓ financer des outils/des matériels destinés à être partagés en milieu scolaire.

Contrôles – Sanctions :

- ✓ poursuivre les contrôles aux abords des établissements notamment pour :
 - s'assurer du respect des règles de circulation ;
 - vérifier le port des équipements de sécurité des deux roues (casque, gants...) ;
 - vérifier le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transports scolaires.
- ✓ mettre en place des contrôles à caractère préventif auprès des cyclomoteurs débridés en imposant une remise en conformité des véhicules de manière à privilégier les réponses alternatives à caractère pédagogique ;
- ✓ lutter contre la pratique du « rodéo » sur les voies ouvertes à la circulation et sur les zones de stationnement ;
- ✓ renforcer les contrôles des jeunes usagers de la route le mercredi après-midi.

Enjeu « seniors »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des seniors par l'intermédiaire d'associations ;
- ✓ sensibiliser, à l'aide de campagnes de communication, les seniors sur leur vulnérabilité en tant que piéton ;
- ✓ trouver un nouveau public par le biais des comités d'entreprise ou listing des retraités de sociétés ;
- ✓ trouver un nouveau public auprès des clubs de cyclotourisme.

Objectif PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation à destination des seniors notamment sur les thèmes suivants (action 1 du CISR 2018) :
 - remise à niveau sur le code de la route ;
 - santé et conduite ;
 - diminution des capacités physiques (vue, audition, réflexes ...) ;
 - vulnérabilité.

Contrôles – Sanctions :

- ✓ poursuivre les contrôles routiers.
- ✓ multiplier la saisine de la commission médicale via la préfecture, après signalement par les forces de l'ordre d'une personne à risque repérée lors d'un contrôle ;
- ✓ organiser des alternatives à destination des seniors pour :
 - réactualiser les connaissances du code de la route ;
 - renforcer la communication sur les actions mises en œuvre ;
 - prévenir les risques liés au vieillissement.

Enjeu « deux roues motorisées »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ continuer la prévention à destination des jeunes et de tout public, travail avec les associations et les services de l'État ;
- ✓ continuer d'organiser des actions, à destination des motards, afin de leur permettre de conduire en toute sécurité (trajectoire, plateau ...) ;
- ✓ favoriser l'émergence d'initiatives privées, pour l'organisation d'action à l'encontre des cyclomotoristes et/ou des motards ;
- ✓ sensibiliser les élus et les gestionnaires routiers aux deux roues motorisées ;
- ✓ permettre aux communes de relayer les informations sur l'organisation des journées de prévention.

Objectif PDASR :

- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation à destination des collégiens et des lycéens ;
- ✓ contribuer aux opérations « trajectoire de sécurité » organisées par la gendarmerie, l'amicale de l'EDSR et les chargés de mission 2RM : il est envisagé d'augmenter le nombre de journée afin de répondre à la demande ;
- ✓ favoriser l'organisation par un partenaire privé d'une journée sécurité routière comprenant des ateliers deux roues motorisées ;
- ✓ contribuer à l'organisation d'action de type relais motards « calmos » ;
- ✓ contribuer à l'organisation d'une journée terrain « motard 1 jour » en compagnie d'élus et gestionnaires routiers afin de les sensibiliser à la circulation des deux roues motorisées (risques, infrastructure ...) ;
- ✓ contribuer à l'organisation de l'opération « village de la sécurité routière » organisé par l'amicale de l'EDSR et les chargés de mission 2RM avec notamment la piste moto « CRS/prévention attitude » et la participation de différents partenaires, opération réalisée chaque année dans une ville différente afin de sensibiliser un maximum de jeunes et de pilotes 2 roues motorisées ;
- ✓ financer un instrument de mesure du bruit (sonomètre).

Contrôles – Sanctions :

- ✓ poursuivre, renforcer et cibler les contrôles routiers (notamment sur le port des équipements de sécurité obligatoires : casque, gants) ;
- ✓ reconduire et multiplier les opérations dédiées « les motocyclistes parlent aux motards » (ces journées sont essentiellement basées sur des contrôles préventifs avec verbalisation des pilotes volontairement infractionnistes).

Enjeu « vitesse »

Éducation – Sensibilisation – Formation – Information :

- ✓ sensibiliser tout public aux risques liés à la vitesse ;
- ✓ continuer les actions de sensibilisation envers les infractionnistes routiers en collaboration avec les instances judiciaires ;
- ✓ inciter la pose de radars pédagogiques par les municipalités ;
- ✓ veiller au bon fonctionnement des radars pédagogiques appartenant à l'État ;
- ✓ promouvoir la mise en cohérence des limitations de vitesse.

Objectifs PDASR :

- ✓ intervenir à la demande des collectivités afin d'établir des diagnostics de sécurité ;
- ✓ contribuer aux actions de sensibilisation sur la vitesse et notamment sur la vitesse inadaptée ;
- ✓ contribuer à des actions de sensibilisation envers des infractionnistes routiers en collaboration avec le tribunal de grande instance ;
- ✓ participer aux rencontres de la sécurité par l'organisation d'actions sur le terrain.

Contrôles – Sanctions :

- ✓ élaborer et mettre en œuvre un Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR) :
- ✓ afin de gagner en efficacité, cibler les contrôles selon :
 - les créneaux horaires, les lieux : analyse des accidents de l'année n et n-1 ;
 - la population (livreurs, 2 roues...).
- ✓ développer des contrôles aléatoires géographiquement en renforçant la pertinence des contrôles sur l'ensemble des réseaux routiers (y compris hors des axes à grande circulation) ;
- ✓ intensifier l'utilisation des radars mobiles et embarqués (certaines limitations sur des axes avec des secteurs identifiés ne sont que très rarement respectées) ;
- ✓ multiplier les contrôles en véhicule banalisé et en tenue civile ;
- ✓ saisie et confiscation judiciaires du véhicule notamment pour les récidivistes et pour les très grandes vitesses ;
- ✓ faire remonter au DCA (Département des Contrôles Automatisés) les itinéraires accidentogènes afin de les équiper d'appareils de contrôle automatisé ;
- ✓ lors de la dégradation d'un appareil de contrôle automatisé (radar), veiller à sa remise en service et déposer plainte ;
- ✓ renouveler les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières avec ateliers de prévention et discussion avec les forces de l'ordre ;
- ✓ contrôler le débridage des deux roues par l'utilisateur ou par un professionnel.

Enjeux « autres »

Parmi les enjeux facultatifs, « **partage de la voirie** » et « **distracteurs** » n'ont pas été identifiés comme prioritaires, ils feront tout de même l'objet d'une sensibilisation dans toutes les actions qui le permettront et à l'attention de tout public.

Pour exemple :

Piétons

- ✓ mise en œuvre de dispositifs spécifiques avec policiers en civil aux abords des passages piétons dans les centres-villes notamment.

De même devant la recrudescence des comportements de conduite sans permis et/ou sans assurances, une sensibilisation sur les risques encourus sera dispensée lors de certaines actions.