



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE
DE LA DRÔME



Document

Global

d'Orientations

2008-2012



Table des matières

1. Définition du DGO

1.1 Le contexte national

1.2 Les objectifs du Document Général d'Orientations 2008-2012

2. La démarche d'élaboration du DGO 2008-2012

3. Accidentalité du département de la Drôme

3.1 Présentation du département

3.2 Les caractéristiques générales d'accidentologie

4. Enjeux

4.1 Enjeu « jeunes » : les 15 – 24 ans, plus fortement exposés

4.2 Enjeu « deux-roues motorisés » : des usagers vulnérables fortement représentés dans les accidents graves

4.3 Enjeu « alcool » : stagnation du nombre d'accidents liés à l'alcool malgré une baisse globale du nombre d'accidents

4.4 Enjeu « vitesse » : diminution des vitesses mais la vitesse reste malgré tout, si ce n'est la cause principale, un facteur aggravant de l'accident

4.5 Enjeu « risque routier professionnel »

4.6 Enjeu « Seniors »

5. Orientations d'actions

5.1 Orientations générales à tous les enjeux

5.2 Orientations par domaine

6. Suivi et évaluation du DGO

6.1 Objectifs pour répondre à ces orientations d'actions

6.2 Indicateurs de suivi des objectifs

Annexes

1 Définition du DGO

1.1 Le contexte national

Un objectif national ambitieux fixé par le Président de la République : **passer sous la barre des 3 000 morts sur les routes d'ici 2012**, contre plus de 4 500 en 2007, diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, diviser par trois le nombre de jeunes tués, diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, par une réduction massive et continue du nombre des blessés et des tués, en moyenne voisine de 8 % par an dans chaque département.

Pour la période 2008-2012, le département de la Drôme se fixe un objectif de 220 tués ; le bilan s'établissait à 325 tués entre 2002-2006.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener sur son territoire, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à la réalisation des objectifs fixés.

Dans la circulaire du 15 avril 2008 relative à la mise en oeuvre de la politique locale de la sécurité routière, la Déléguée Interministérielle à la sécurité routière a précisé, qu'au vu des objectifs et orientations générales fixés par le Président de la République à l'horizon 2012, le DGO 2008-2012 devra prendre en compte :

d'une part, quatre enjeux communs à tous les départements :

- 1) **les jeunes,**
- 2) **les deux-roues motorisés,**
- 3) **l'alcool,**
- 4) **la vitesse,**

d'autre part, un à deux enjeux spécifiques à chaque département suivant le bilan du DGO **précédent.**

1.2 Les objectifs du Document Général d'Orientations 2008-2012

Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au conseil général, aux principales communes et groupements de communes, de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière qu'ils mettront en oeuvre au cours des cinq prochaines années.

Le Document Général d'Orientations constitue donc **l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.**

2. La démarche d'élaboration du DGO 2008-2012

La démarche d'élaboration est animée par la Chef de Projet Sécurité Routière, directrice des services du Cabinet de la préfecture/du préfet.

L'étude d'enjeux, première étape pour l'élaboration du DGO, permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Une seconde étape a permis l'approfondissement et la compréhension de chaque enjeu ainsi déterminé.

Enfin, une troisième étape a permis de définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés.

6 enjeux ont été approuvés pour le département:

4 enjeux nationaux

- jeunes (14/17 ans et 18/24 ans),
- deux-roues motorisés (moto et cyclomoteurs),
- alcool,
- vitesse.

2 enjeux départementaux

- les seniors,
- le risque routier professionnel.

L'élaboration du DGO a permis à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux.

Le Document Général d'Orientations constitue ainsi l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

3. Accidentalité du département de la Drôme

3.1 Présentation du département

Géographie : Un fort contraste entre des zones montagneuses peu peuplées et la vallée du Rhône/vallée de l'Isère où se concentre l'essentiel de la population et des infrastructures de transport

La Drôme est un des huit départements de la région Rhône-Alpes. Sa superficie est de 6 530 km² pour près de 459 000 habitants.

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 et le Vaucluse au Sud. La plus grande longueur qu'on puisse trouver s'étend de Saint-Rambert-d'Albon à Montfroc, à vol d'oiseau près de 150 kilomètres.

Sa largeur varie beaucoup : 25 kilomètres à hauteur de Tain- l'Hermitage, 50 kilomètres à hauteur de Valence, 90 kilomètres vers Saillans et 60 kilomètres du côté de Grignan.

La plus grande partie 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 70 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.

Le point le plus élevé du département est le Rocher Rond (2 453 mètres). Le point le plus bas est à 50 mètres à l'endroit où le Rhône quitte le département.

Vallée du Rhône

La première partie au nord, comprise entre le Rhône et l'Isère, est formée de plaines et de collines dont les plus élevées ne dépassent pas 550 mètres. On y trouve la Valloire (plaine), vallée dorée, terre très fertile, où l'on trouve ruisseaux, rivières et sources en grand nombre, comme celles de la Veuze ou celles des Claires près de Saint-Rambert-d'Albon. Le plateau de Chambaran, en Isère, prolonge vers l'est ces collines qui s'élèvent alors quelque peu en altitude.

La deuxième partie s'étend de l'Isère, au nord, jusqu'à la rivière de l'Eygues, au sud. Elle est bornée à l'ouest par le Rhône et à l'est par une ligne sinueuse de montagnes peu élevées, premiers contreforts des Alpes. Région où des affluents du Rhône quittent des gorges et des vallons étroits pour s'étendre dans les plaines.

Les territoires proches du Rhône se composent de plaines de superficie médiocre, sauf du côté de Montélimar où les montagnes s'éloignent et où la plaine qui va du Rhône à Puy-Saint-Martin s'étend sur 24 kilomètres.

Au-dessous de Montélimar, les montagnes se resserrent autour du fleuve : au-dessus de Donzère, le Rhône est encadré par les rochers de Châteauneuf-du-Rhône et les montagnes de l'Ardèche au-dessus de la ville de Viviers.

La montagne

La montagne occupe environ les deux tiers de la superficie du département.

On distingue plusieurs massifs :

- **Le Vercors et le Diois**

Sur la partie est, la Drôme partage avec l'Isère les hauts plateaux du Vercors à une altitude comprise entre 1 400 et 1 800 mètres. À l'ouest, on trouve sur un plateau à une altitude d'environ 1 000 m la plupart des villes drômoises du Vercors : la Chapelle en Vercors, Saint Agnan en Vercors, Vassieux en Vercors et sur le piémont St Jean en Royans. Au sud, dominant la ville de Die, Luc en Diois, Chatillon en Diois, puis Saillans vers l'Ouest, on trouve la montagne du Glandasse, prolongement étroit du Vercors sous forme de barrière rocheuse, où plusieurs sommets sont proches ou atteignent les 2 000 mètres d'altitude.

- **Les préalpes du sud (Dévoluy, Baronnies) :**

C'est dans le massif du Dévoluy, partagé entre l'Isère, les Hautes-Alpes et la Drôme que se trouve le point culminant de la Drôme : le Rocher Rond, 2 453 m. Il s'agit de la partie la plus orientale de la Drôme et représente un faible pourcentage de la superficie totale du département.

Le bassin versant côté Drôme alimente le Buëch, tandis que le versant côté Hautes-Alpes déverse ses eaux dans le Drac. Le massif du Dévoluy culmine en Isère à l'Obiou (2 793 mètres).

Déplacements : la route, un moyen de communication indispensable

La Drôme occupe une position privilégiée au cœur du « Grand Sud Est », grâce à sa position médiane dans la vallée du Rhône,.

Sur une bande de quelques kilomètres en bordure du Rhône, des axes de communication majeurs d'intérêts européens ou nationaux se concentrent: autoroute A7 (sur laquelle vient se greffer l'A49 en direction de Grenoble), la route nationale 7, une ligne ferroviaire grande vitesse et une ligne ferroviaire classique.

A ces axes routiers ou ferroviaires viennent se rajouter l'axe fluvial (avec plusieurs ports fluviaux: port de commerce et aussi ports utilisés pour le tourisme fluvial) que constitue le Rhône ainsi qu'un aéroport à proximité de Valence.

Plusieurs entreprises ont profité de cette situation pour y installer des bases logistiques importantes.

Cependant, en dehors de cette bande de quelques kilomètres, les alternatives à la route sont inexistantes et la route est un moyen de communication indispensable pour atteindre les petites villes et villages de l'Est du département.

Le réseau routier drômois est constitué de:

- 139 km d'autoroutes (débit moyen: 63 000 véh/jour en 2006);
- 145 km de routes nationales (débit moyen: 17 600 véh/jour en 2006);
- 4 265 km de routes départementales (débit moyen de 1 600 véh/jour en 2006)

Le Parc de voiture de tourisme est d'environ 243 000 véhicules et la densité véhicules est de 0,53 véhicules par habitant.

Population :

En 2004, la Drôme comptait 459 107 habitants selon les résultats du dernier recensement INSEE de la population. Le département a ainsi vu sa population augmenter de 22 000 personnes depuis 1999.

Sur les 369 communes que comprend le département de la Drôme, 15 ont en 2006 une population municipale supérieure à 5 000 habitants, 6 ont plus de 10 000 habitants:

- Valence: 64 900 habitants
- Montélimar: 33 800 habitants
- Romans sur Isère: 33 700 habitants
- Bourg-lès-Valence: 18 300 habitants
- Pierrelatte: 12 100 habitants
- Bourg-de-Péage: 10 022 habitants

Ces communes de plus de 10 000 habitants représentent 37,6 % de la population.

Ce constat confère au département une répartition très inégale de la population avec une concentration le long de la vallée du Rhône et de l'axe Valence/Grenoble au détriment des zones au relief plus difficile.

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

	Drôme	Répartition	Rhône-Alpes	Répartition	France	Répartition	Ecart Drôme /Rhône-Alpes	Ecart Drôme /France
0-14 ans	88 072	19,2%	1 138 436	19,3%	11 209 975	18,5%	-0,1	0,6
15-17 ans (e)	22 955	5,0%	nr	-	2 343 917	3,9%		1,1
18-24 ans (e)	32 787	7,1%	nr	-	5 524 216	9,1%		-2,0
15-24 ans	55 742	12,1%	786 205	13,3%	7 868 133	13,0%	-1,2	-0,9
25-44 ans	120 493	26,2%	1 660 423	28,1%	16 823 279	27,8%	-1,9	-1,6
45-64 ans	115 514	25,2%	1 423 555	24,1%	14 688 772	24,3%	1,1	0,9
65 ans et +	79 286	17,3%	899 353	15,2%	9 871 454	16,3%	2,0	0,9
Ensemble	459 107	100,0%	5 907 972	100,0%	60 461 613	100,0%		

Source Insee/ONISR – année 2004

(e) estimation (nr) non renseigné

France métropolitaine

3.2 Les caractéristiques générales d'accidentologie

L'indice local d'accidentologie (IAL) pour la période 2003-2007 sur RN et RD

L'indice d'accidentologie locale (IAL) prend en compte les particularités des réseaux (autoroutes, voies de circulation en zones rurales et zones urbaines), l'importance des trafics et permet d'apprécier le risque d'être tué en fonctions des distances parcourues. Pour la période 2003-2007, l'IAL pour la Drôme est de **1,04** sur l'ensemble du réseau routier national et départemental. Le

département a un risque supérieur de **4%** au risque de l'ensemble des départements français.

Ce risque relatif est cependant meilleur qu'au niveau national sur autoroutes (0,95).

IAL 2002-2006	IAL *	Autoroutes		Routes nationales et départementales ⁽¹⁾		Voiries urbaines ⁽²⁾	
		Tués	% tués	risque relatif	% tués	risque relatif	% tués
Drôme	1,04	16,8%	0,95	73,8%	1,07	9,4%	0,83
Rhône-Alpes	0,82	8,2%	1,05	68,4%	0,80	15,8%	0,82
France	1,00	7,6%	1,00	73,1%	1,00	19,3%	1,00

Source ONISR – Accidentologie locale (Rhône-Alpes = données 2003-2007)

*IAL : Indicateur d'accidentologie locale

⁽¹⁾ en rase campagne

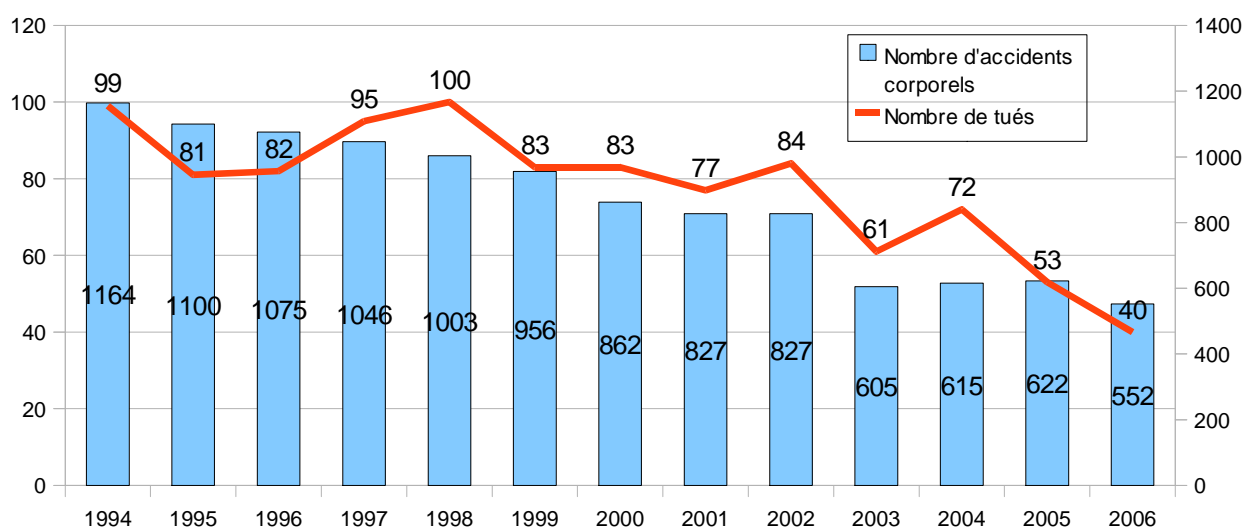
⁽²⁾ voies communales ou agglomérations

L'évolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés

De 1000 accidents corporels en 1998 à 550 accidents corporels en 2006

De 100 tués^(*) en 1998 à 40 tués en 2006

Evolution du nombre de morts et du nombre d'accidents corporels depuis 1994



(*) Attention, changement de définition des tués au 1er janvier 2005

Malgré quelques hausses d'une année sur l'autre au cours de ces dernières années, la diminution globale du nombre d'accidents corporels est importante entre 1998 et 2006.

Sur 5 ans, la Drôme est passée de 4 473 accidents corporels sur une période de 1998 à 2002 à 3 221 accidents corporels sur la période 2002-2006. La Drôme est passée aussi de 426 tués sur une période de 1998 à 2002 à 310 tués sur la période 2002-2006 (sans compter l'application d'un coefficient convertissant les tués à 6 jours – définition avant 2005 – aux tués à 31 jours – définition après 2005).

Les évolutions d'une année sur l'autre du nombre d'accidents graves sont très liés à l'évolution des accidents graves chez les usagers vulnérables et notamment chez les motocyclistes ainsi que chez les jeunes.

En moyenne annuelle de nombre d'accidents corporels par million d'habitants, la Drôme se situe légèrement au dessus du niveau de la région Rhône-Alpes (+ 16 %) mais légèrement en dessous de la moyenne française (-1 %).

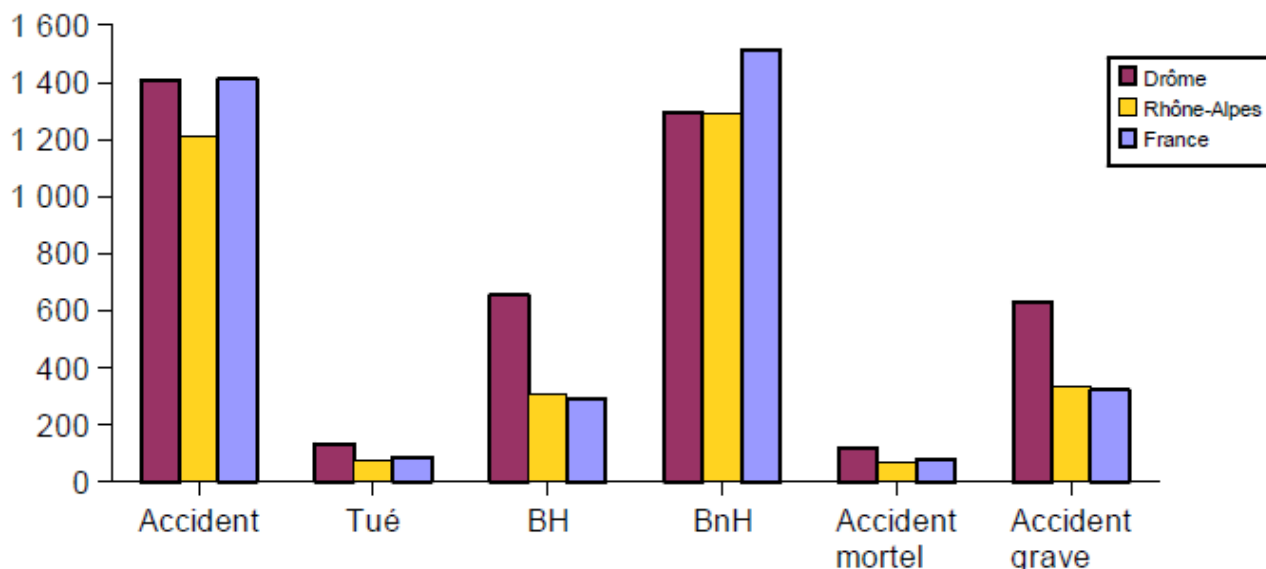
Par contre, ces accidents sont beaucoup plus graves dans la Drôme qu'au niveau national ou régional (+ 88 % d'accidents graves / million d'habitants par rapport à Rhône-Alpes et + 95 % d'accidents graves / France).

		Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Accidents mortels	Accidents graves	Ig1
Bilan global 1998-2002		4 473	426	1 592	4 898	372	1 620	9,5
Moyenne annuelle par Million d'habitants	Drôme	2 043	195	727	2 237	170	740	
Bilan global 2002-2006	Drôme	3 221	310	1 506	2 969	275	1 442	9,6
Bilan global 2004	RA	7 144	455	1 816	7 612	407	1 974	6,4
Bilan global 2004	France	85 390	5 232	17 435	91 292	4 766	19 480	6,1
Moyenne annuelle	Drôme	644	62	301	594	55	288	
	RA	7 144	455	1 816	7 612	407	1 974	
	France	85 390	5 232	17 435	91 292	4 766	19 480	
Moyenne annuelle par Million d'habitants	Drôme	1 403	135	656	1 293	120	628	
	RA	1 209	77	307	1 288	69	334	
	France	1 412	87	288	1 510	79	322	
Ecart Drôme/RA		16%	75%	113%	0%	74%	88%	
Ecart Drôme/France		-1%	56%	128%	-14%	52%	95%	

Indice de gravité Ig1 exprimé en nombre de tués pour 100 accidents corporels

RA = région Rhône-Alpes

Moyenne Annuelle par million d'habitants



BH = blessé hospitalisé

BnH : blessé non hospitalisé

Ces résultats nettement plus élevés que sur la région Rhône-Alpes et que sur la France s'expliquent certainement par le fait que les drômois utilisent nettement plus leurs véhicules que les autres (million de véhicules x km / an pour 10 000 habitants) faute d'alternative à la route en dehors des zones urbaines.

Données pour 10 000 habitants

	Drôme		Rhône-Alpes		France	
	Nombre de kilomètres	Parcours ⁽¹⁾	Nombre de kilomètres	Parcours ⁽¹⁾	Nombre de kilomètres	Parcours ⁽¹⁾
Autoroutes	3,2	72,1	1,9	22,4	1,8	21,8
RN	4	23,9	5	19	4	19,3
RD	94	52,1	50	34,4	61	35,9
Total (2)	101,2	148	56,9	75,8	66,8	76,9

Source : ONISR – année 2005

(1) en millions de véhicules x km par an

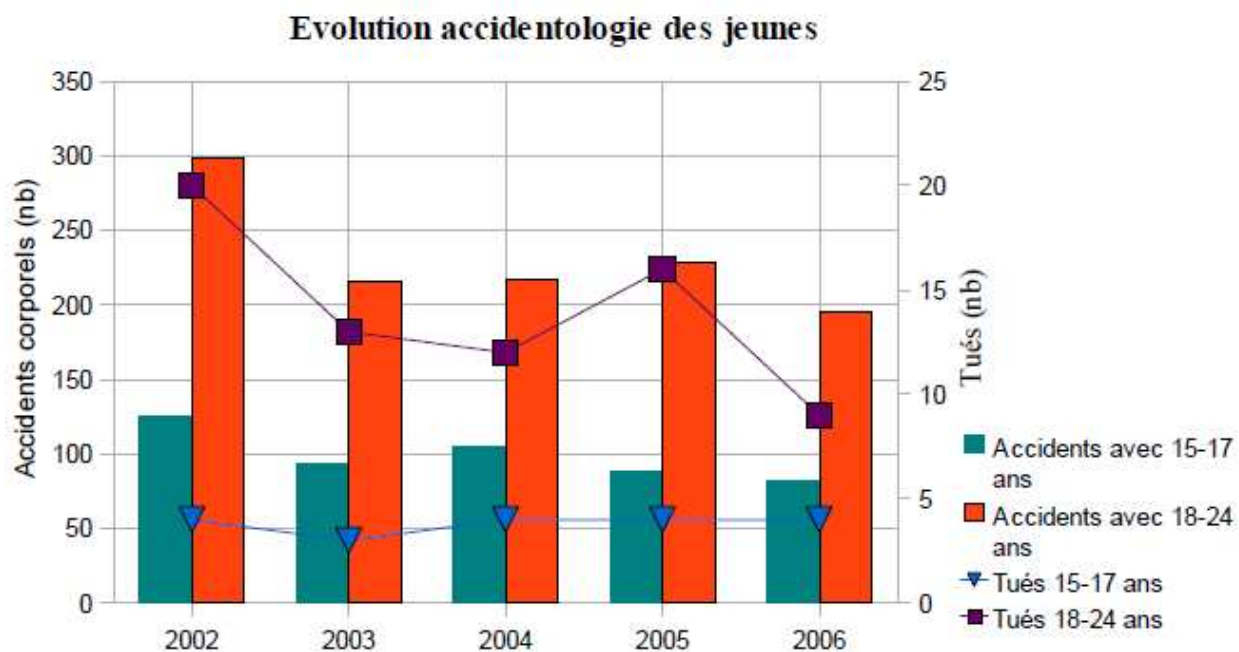
(2) hors réseau local

4 Enjeux

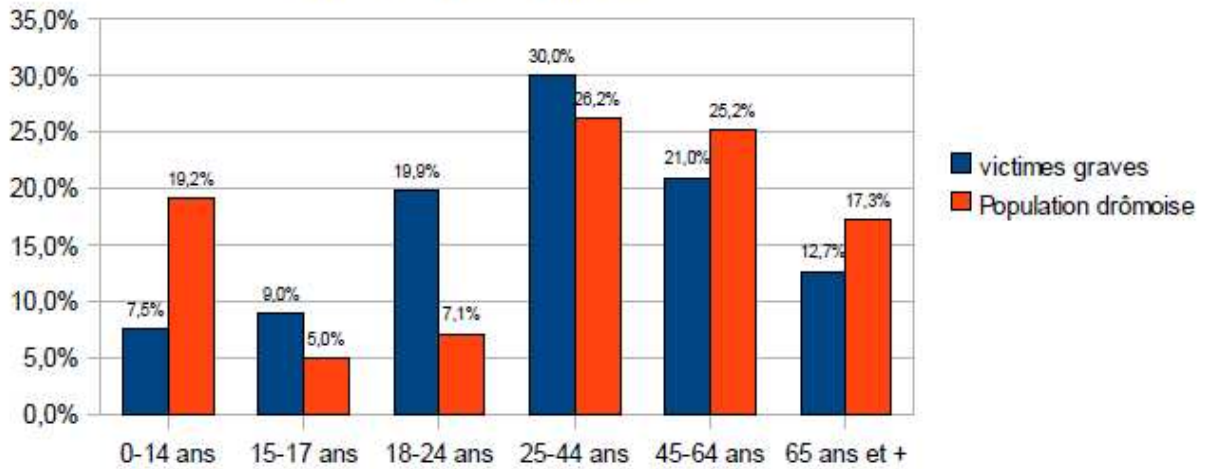
4.1 enjeu « jeunes » : les 15 – 24 ans, plus fortement exposés

Malgré une tendance générale à la baisse, les jeunes restent sur-exposés à un risque d'accident de la circulation routière ; ainsi, les 15-24 ans représentent environ 12 % de la population drômoise

mais 29 % des tués sur la route.



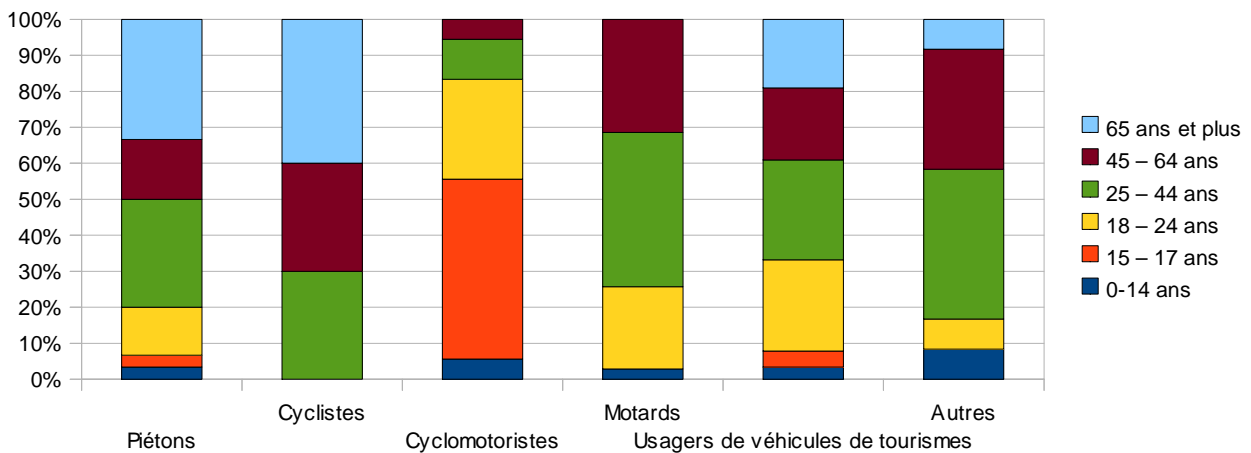
Répartition des victimes graves par rapport à la population drômoise



Les jeunes hommes sont particulièrement touchés (84 % des jeunes tués sont des hommes).

Le risque du deux-roues motorisé pour les 15-17 ans persiste (près de la moitié des tués de 15-17 ans dans un accident de la route sont des cyclomoteuristes).

Répartition des tués par usagers



L'alcool demeure un facteur important d'accidents mortels chez les conducteurs de 18- 24 ans. La nuit et le week-end sont les périodes les plus meurtrières pour les jeunes usagers, de même que ce sont les routes de rase campagne (*routes départementales principalement*) qui prédominent en terme de risque routier.

Répartition des victimes par tranche d'âge

	Victimes de l'ensemble des accidents						Victimes des accidents avec alcool					Ecart gravité selon l'alcoolémie	
	Tués	BH	BNH	Blessés	% tués	Gravité (tués/100 victimes)	Tués	BH	BNH	Blessés	% tués		Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	11	124	289	413	3,5%	2,6	1	8	18	26	1,4%	3,7	1,1
15-17 ans	19	142	333	475	6,1%	3,8	1	7	19	26	1,4%	3,7	-0,1
18-24 ans	70	286	595	881	22,6%	7,4	20	55	75	130	29,0%	13,3	6,0
25-44 ans	91	446	891	1 337	29,4%	6,4	25	78	95	173	36,2%	12,6	6,3
45-64 ans	65	311	556	867	21,0%	7,0	14	30	40	70	20,3%	16,7	9,7
65 ans et +	54	173	256	429	17,4%	11,2	8	8	16	24	11,6%	25,0	13,8
Ensemble	310	1 482	2 920	4 402	100,0%	6,6	69	186	263	449	100,0%	13,3	6,7

* victimes = tués+blessés

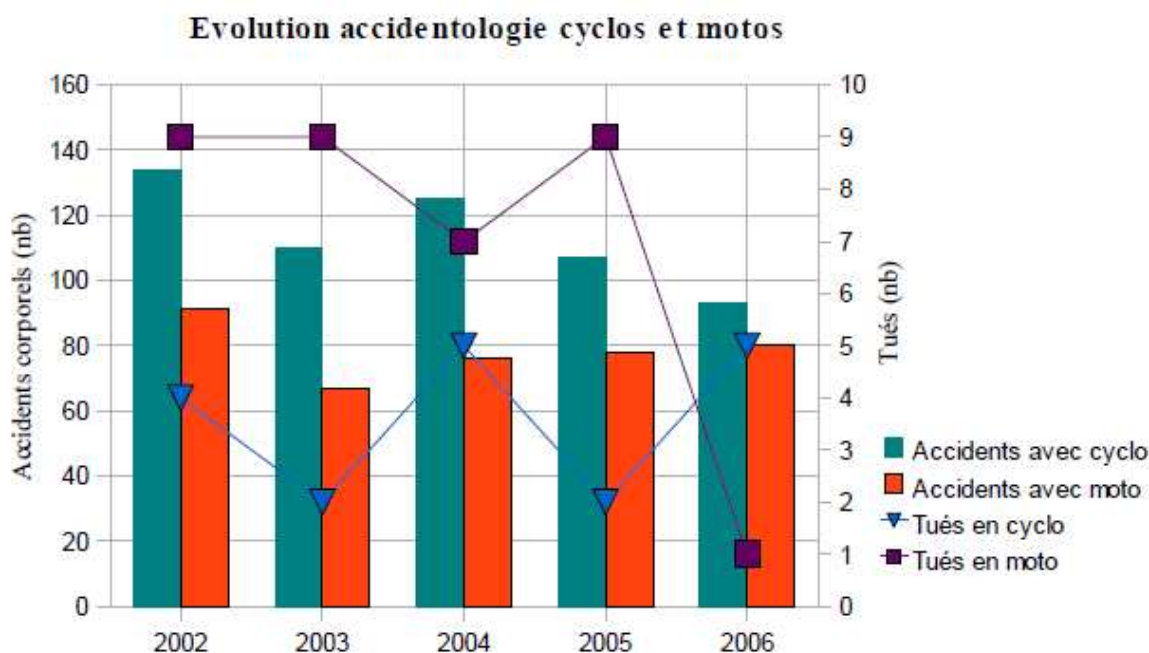
Bh = blessé hospitalisé - BNH= blessé non hospitalisé

Les 18-24 ans représentent 22,6 % des tués ; cette proportion monte à 29 % dans le cas d'accident où l'alcool est en cause (*rappel : les 18-24 ans représentent 7,1 % de la population drômoise*).

4.2 enjeu « deux-roues motorisés » : des usagers vulnérables fortement représentés dans les accidents graves

Mis à part en 2006 où le nombre de tués à moto est exceptionnellement bas, celui-ci reste à un niveau assez élevé. Le nombre d'accidents corporels impliquant des usagers de moto reste élevé.

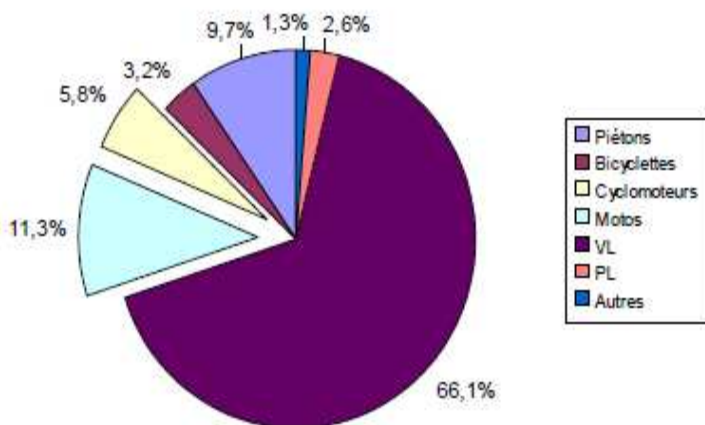
Le nombre de tués en cyclomoteur fluctue d'une année sur l'autre alors que le nombre d'accidents corporels est globalement à la baisse.



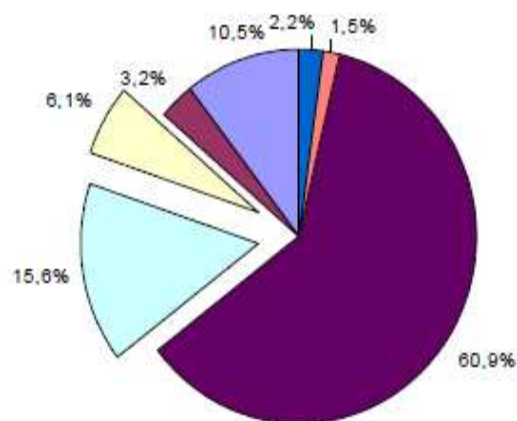
Pratique minoritaire (environ 1 % du trafic routier), le deux-roues motorisé représente 17 % des tués et 25 % des victimes graves et reste un mode de déplacement dangereux.

Répartition des tués par mode de transports:

Drôme

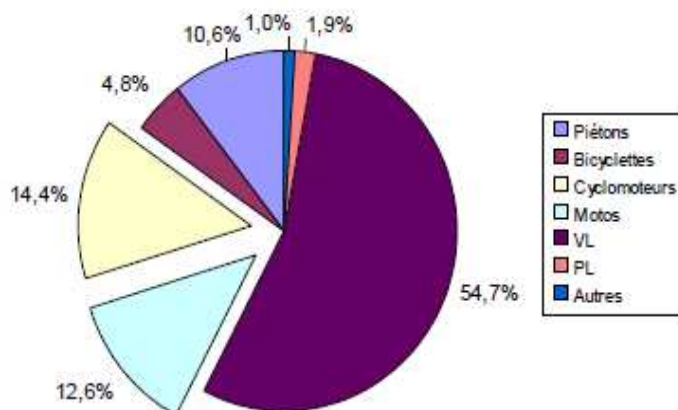


France



Répartition des blessés hospitalisés:

Blessés hospitalisés



Cette pratique est fortement sensible à la météo. Elle est ainsi particulièrement accidentogène et meurtrière les mois d'avril (reprise du 2 roues après une période d'hivernage) et en période estivale (propice aux sorties moto), ainsi que les fins de semaine (moto loisir).

	Cyclo			Moto		
	Accidents corporels impliquant au moins ...	Tués	Gravité	Accidents corporels impliquant au moins ...	Tués	Gravité
Janvier	49	1	2,0	16	0	0,0
Février	36	0	0,0	13	1	7,7
Mars	39	1	2,6	26	5	19,2
Avril	49	4	8,2	34	0	0,0
Mai	43	1	2,3	40	7	17,5
Juin	62	2	3,2	40	5	12,5
Juillet	50	2	4,0	59	12	20,3
Août	45	2	4,4	37	1	2,7
Septembre	51	2	3,9	32	0	0,0
Octobre	46	2	4,3	41	2	4,9
Novembre	52	1	1,9	35	1	2,9
Décembre	47	0	0,0	19	1	5,3
Ensemble	569	18	3,2	392	35	8,9

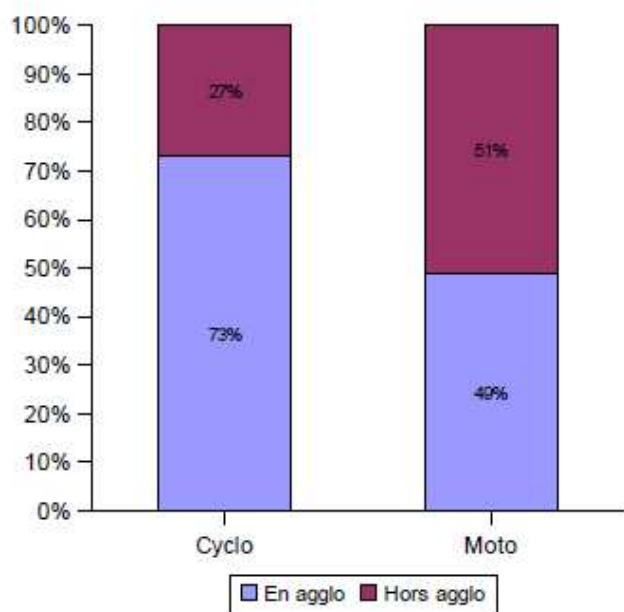
Gravité usager exprimée en nombre de tués usagers cyclo ou moto/100 accidents corporels

La Drôme est un département « réputé » pour la pratique de la moto avec des « petites routes » sinueuses en zones montagneuses.

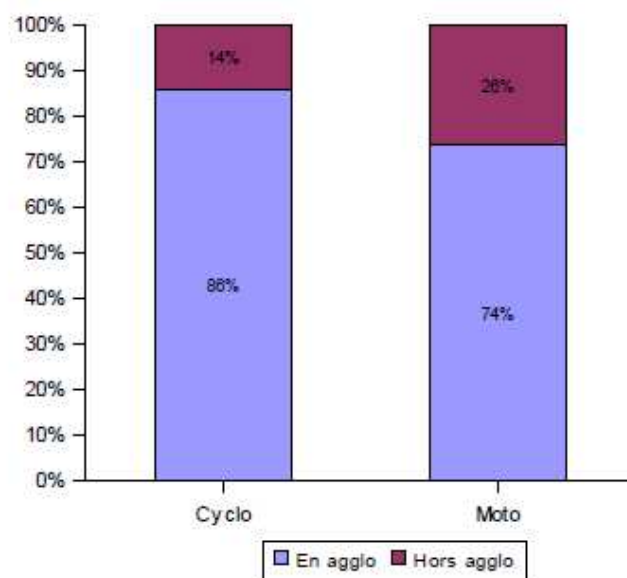
La moto est donc utilisée majoritairement pour des trajets de type « loisir » (donc hors agglomération) et relativement peu pour des trajets de type « domicile-travail » comme cela peut l'être dans les grandes agglomérations.

Les accidents corporels – répartition en agglomération/hors agglomération

Drôme



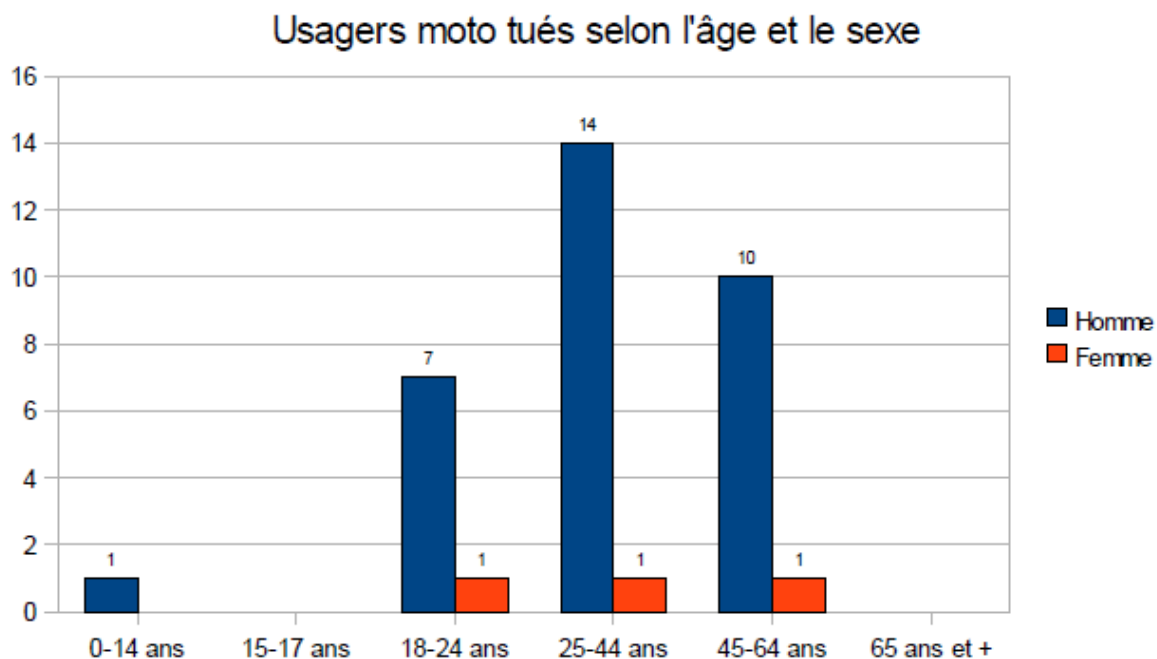
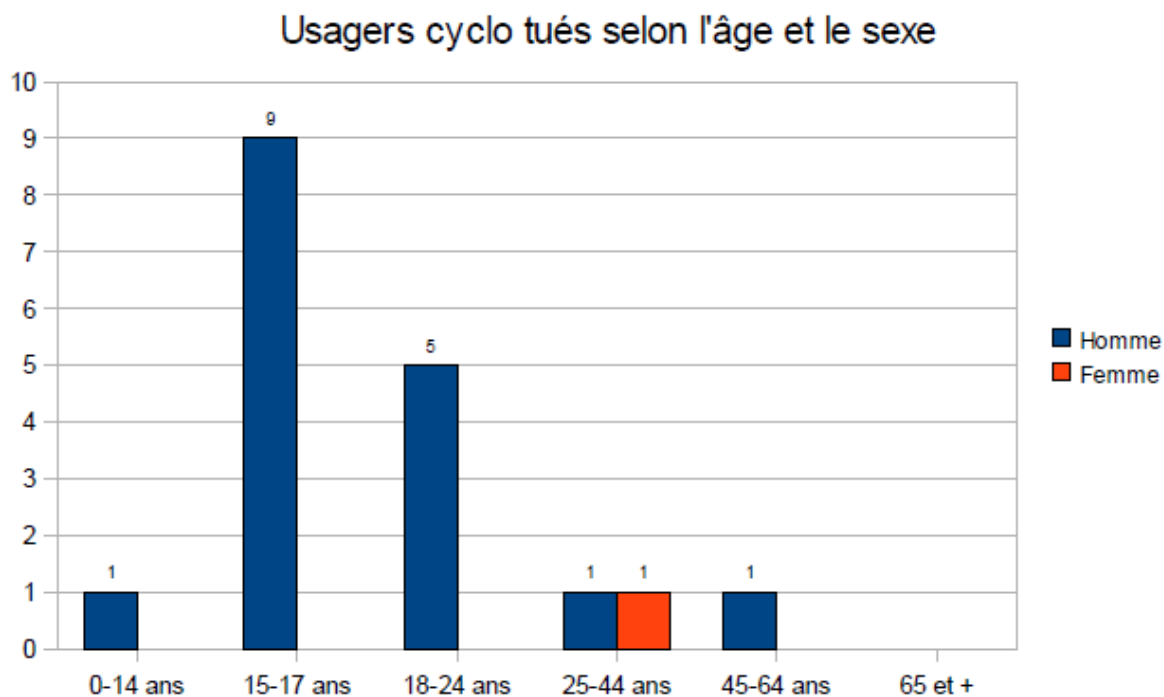
France



Cela explique donc l'écart sur la proportion des accidents corporels dans la Drôme par rapport à la moyenne française.

Les principales victimes sont en cyclo les adolescents de 15-17 ans (un tué sur deux) et en moto les usagers entre 25-44 ans (deux tués sur cinq) avec une très forte sur-représentation masculine.

Selon l'âge et le sexe



Bien que le taux de responsabilité des deux-roues motorisés soit en deçà de celui des automobilistes, des comportements à risque (vitesse, alcool), l'usage de véhicules non carrossés

accroissent leur vulnérabilité (leur risque d'être tué est vingt fois supérieur à celui d'un automobiliste – source Onisr).

4.3 enjeu « alcool » : stagnation du nombre d'accidents liés à l'alcool malgré une baisse globale du nombre d'accidents

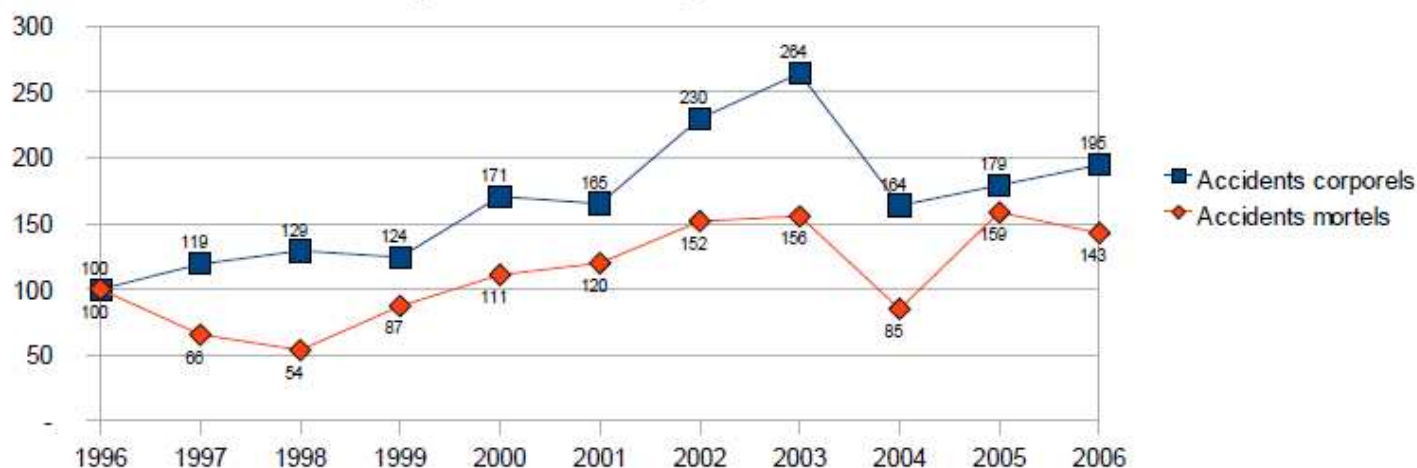
Conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé augmente la gravité des accidents puisque la proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 11,1 % et celle des accidents mortels avec alcool à 27,7 % (niveau légèrement inférieur aux pourcentages nationaux et régionaux).

Drôme 2002-2006		Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	Accidents au taux d'alcoolémie positive	Ensemble des accidents
Accidents corporels	Nombre	3 021	1 348	334	4 369
	%	69,1%	30,9%	11,1%	100,00%
Accidents mortels	Nombre	224	188	62	412
	%	54,4%	45,6%	27,7%	100,00%

Alors que les campagnes nationales, les actions de prévention locales et les opérations de contrôles se sont multipliés, le nombre d'accidents corporels et d'accidents mortels ne diminuent quasiment pas. Le pourcentage d'accidents corporels et mortels liés à l'alcool demeurent supérieurs à ceux de 1998.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Accidents corporels											
à taux d'alcoolémie connu	903	899	888	892	805	763	777	570	574	578	522
Avec alcool	48	57	61	59	73	67	95	80	50	55	54
% accidents corporels avec alcool	5,3%	6,3%	6,9%	6,6%	9,1%	8,8%	12,2%	14,0%	8,7%	9,5%	10,3%
Evolution (1996 en base 100)	100	119	129	124	171	165	230	264	164	179	195
Accidents mortels											
à taux d'alcoolémie connu	50	61	65	63	54	50	56	45	47	41	35
Avec alcool	10	8	7	11	12	12	17	14	8	13	10
% accidents mortels avec alcool	20,0%	13,1%	10,8%	17,5%	22,2%	24,0%	30,4%	31,1%	17,0%	31,7%	28,6%
Evolution (1996 en base 100)	100	66	54	87	111	120	152	156	85	159	143

Evolution des accidents avec alcool
(année 1996 - base 100)



Les conducteurs masculins sont nettement sur-représentés dans les accidents mortels avec alcool (92,6 % des conducteurs impliqués dans des accidents avec alcool sont des hommes)..

Ces accidents mortels avec alcool ont lieu majoritairement sur les routes départementales, en rase campagne, les week-ends et la nuit.

Certes, les jeunes conducteurs de 18-24 ans impliqués dans des accidents mortels représentent 23 % du total des conducteurs de 18-24 ans aux taux d'alcoolémie positifs impliqués dans des accidents mortels.

Cela signifie que plus de $\frac{3}{4}$ des conducteurs aux taux d'alcoolémie positifs impliqués dans un accident mortel avaient plus de 24 ans.

L'alcool n'est donc pas seulement une problématique jeune.

Les conducteurs au taux positif empruntent le plus souvent des voitures légères (82,8 % des conducteurs au taux d'alcoolémie positif conduisent des voitures de tourisme contre 70,6 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estimerait donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

Sur l'ensemble des deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) impliqués dans un accident mortel, 25 % des conducteurs ont un taux d'alcoolémie positif. Usagers plus vulnérables, ce sont eux en grande majorité qui périssent dans l'accident.

4.4 enjeu « vitesse » : diminution des vitesses mais la vitesse reste malgré tout, si ce n'est la cause principale, un facteur aggravant de l'accident

La vitesse apparaît comme une cause de l'accident dans la majorité de ceux-ci. Si elle n'est pas la cause principale, elle est souvent un facteur aggravant car non adaptée à la configuration des lieux, au type de véhicule, aux conditions de circulation (fort trafic, agglomération, croisement ou encore dépassement) et aux conditions météorologiques.

La vitesse constitue également la cause essentielle des accidents des deux-roues motorisés.

Il est très difficile d'estimer les vitesses pratiquées après un accident. Les forces de l'ordre concluent souvent à une vitesse excessive en raison des circonstances qui entourent ou se dégagent de l'accident.

La mise en place progressive du contrôle automatisé fin 2003 a largement contribué à la baisse des dépassements des limitations de vitesse (moins 13 % d'excès de vitesse > 90 km/h entre 2003 et 2007).

Bien que le principal objectif ne se pose pas en nombre d'infractions sanctionnées (13 260 procès-verbaux traditionnels et 228 425 messages d'infraction radar pour 2007 uniquement), les opérations et contrôles vitesse ont largement contribué à la baisse des vitesses et donc à la baisse de l'accidentalité; ainsi sur routes nationales et départementales, les vitesses moyennes sont passées de 88 km/h à 84 km/h et le nombre de tués de 46 à 34 entre 2003 et 2007.

En 2004, on constate sur le réseau national et départemental la réduction importante des conducteurs en excès de vitesse ainsi que la forte baisse des vitesses moyennes; cette tendance avait commencé dès l'annonce de la mise en place des radars, avant même leur implantation réelle en novembre 2003. Globalement, entre 2003 et 2006, on est passé de 40 % de dépassement au dessus de la vitesse limite autorisée de 90 km/h à moins de 27 % (même écart pour l'ensemble du territoire qui passe de 43 % à 31 %). Sur la même période, les dépassements au-dessus de 110 km/h sont passés de 6 % à 3 %. En 2007, on constate un tassement dans l'évolution des comportements concernant les grands excès de vitesse (supérieurs à 110 km/h) et les vitesses moyennes (exception faite sur la RD94, le sens sud-nord retrouve les valeurs de 2002).

Relevés des stations de comptages permanents SIREDO

Stations comptages permanents	Sens	2002			2003						2004					
		Cumul >90 km/h	Cumul >110 km/h	Vitesse moyenne	Excès de vitesse Cumul >90 km/h		Excès de vitesse Cumul > 110 km/h		Vitesse moyenne		Excès de vitesse Cumul >90 km/h		Excès de vitesse Cumul > 110 km/h		Vitesse moyenne	
		taux	taux	-	taux	Variation du taux 2003/2002	taux	Variation du taux 2003/2002	Vitesse moyenne	Variation 2003/2002	taux	Variation du taux 2004/2003	taux	Variation du taux 2004/2003	Vitesse moyenne	Variation 2004/2003
RN 7 Tain	1	29,2%	1,5%	84,6	25,4%	-3,8	1,2%	-0,3	83,7	-1,1%	20,5%	-4,9	0,9%	-0,3	82,4	-1,6%
PR 25+200	2	27,5%	2,4%	84,2	23,1%	-4,4	1,6%	-0,8	83,1	-1,3%	17,2%	-5,9	1,0%	-0,6	81,5	-1,9%
RD 93 Eurre	1	38,1%	4,7%	87,4	33,3%	-4,8	3,2%	-1,5	85,9	-1,7%	25,6%	-7,7	2,2%	-1,0	83,8	-2,4%
PR 13+000	2	39,7%	4,6%	87,5	32,9%	-6,8	3,0%	-1,6	85,5	-2,3%	26,3%	-6,6	2,2%	-0,8	83,6	-2,2%
RD 94 Nyons	1	44,8%	8,2%	89,0	41,0%	-3,8	6,1%	-2,1	87,7	-1,5%	32,4%	-8,6	4,2%	-1,9	85,2	-2,9%
PR 39+900	2	46,0%	10,9%	89,9	42,5%	-3,5	8,6%	-2,3	88,6	-1,4%	35,5%	-7,0	6,4%	-2,2	86,4	-2,5%
RD 538 Montélier	1	69,3%	14,4%	96,6	67,2%	-2,1	11,9%	-2,5	95,6	-1,0%	53,9%	-13,3	6,8%	-5,1	91,3	-4,5%
PR 44+500	2	56,2%	12,8%	93,2	52,3%	-3,9	10,0%	-2,8	91,8	-1,5%	35,2%	-17,1	4,4%	-5,6	86,5	-5,8%

Stations comptages permanents	Sens	2005						2006						2007					
		Excès de vitesse Cumul >90 km/h		Excès de vitesse Cumul >110 km/h		Vitesse moyenne		Excès de vitesse Cumul >90 km/h		Excès de vitesse Cumul >110 km/h		Vitesse moyenne		Excès de vitesse Cumul >90 km/h		Excès de vitesse Cumul >110 km/h		Vitesse moyenne	
		taux	Variation du taux 2005/2004	taux	Variation du taux 2005/2004	Vitesse moyenne	Variation 2005/2004	taux	Variation du taux 2006/2005	taux	Variation du taux 2006/2005	Vitesse moyenne	Variation 2006/2005	taux	Variation du taux 2007/2006	taux	Variation du taux 2007/2006	Vitesse moyenne	Variation 2007/2006
RN 7 Tain	1	18,7%	-1,8	0,9%	0,0	81,8	-0,7%	18,4%	-0,3	0,9%	0,0	81,6	-0,2%	15,9%	-2,5	0,8%	-0,1	81	-0,7%
FR 15+200	2	15,5%	-1,7	1,0%	0,0	81,0	-0,6%	15,0%	-0,5	1,0%	0,0	80,8	-0,2%	13,0%	-2,0	0,8%	-0,2	80,2	-0,7%
RD 93 Eurre	1	22,1%	-3,5	1,8%	-0,4	82,9	-1,1%	21,1%	-1,0	1,6%	-0,2	82,7	-0,2%	20,7%	-0,4	1,6%	0,0	82,7	0,0%
FR 13+000	2	22,1%	-4,2	1,8%	-0,4	82,4	-1,4%	23,6%	1,5	1,8%	0,0	83,1	0,8%	21,2%	-2,4	1,6%	-0,2	82,4	-0,8%
RD 94 Nyons	1	30,2%	-2,2	3,8%	-0,4	84,6	-0,7%	27,1%	-3,1	3,5%	-0,3	83,7	-1,1%	25,4%	-1,7	3,6%	0,1	83	-0,8%
FR 39+000	2	32,2%	-3,3	5,6%	-0,8	85,4	-1,2%	33,3%	1,1	5,6%	0,0	85,8	0,5%	46,2%	12,9	8,1%	2,5	89,9	4,8%
RD 538 Montélier	1	32,3%	-1,6	6,2%	-0,6	91,0	-0,3%	50,7%	-1,6	3,7%	-0,5	90,5	-0,5%	47,4%	-3,3	4,8%	-0,9	89,7	-0,9%
FR 44+500	2	32,1%	-3,1	3,8%	-0,6	85,8	-0,8%	29,5%	-2,6	3,2%	-0,6	85,1	-0,8%	25,8%	-3,7	2,8%	-0,4	84,3	-0,9%

4.5 enjeu « risque routier professionnel » :

Globalement, 13 % des accidents corporels de la Drôme sont des accidents ayant lieu lors de trajets domicile travail et 13 % des accidents des accidents corporels dont des accidents ayant eu lieu lors de trajets professionnel.

Plus d'un quart des accidents corporels sont donc liés aux risques routiers professionnels.

Sans surprise, les accidents de véhicules utilitaires et de poids-lourds sont essentiellement des accidents intervenant dans le cadre professionnel.

A l'inverse, le pourcentage d'accidents relevant du cadre d'une utilisation professionnelle sont plus faibles pour les véhicules légers et deux-roues.

Accidents corporels 2002-2006	non renseigné	Total Renseigné	domicile - travail	%/Renseigné	Utilisation professionnelle	%/Renseigné	Utilisation hors domicile travail et cadre professionnel	% non professionnel/Renseigné
bicyclette	6	210	28	13,3%	0	0,0%	182	86,7%
cyclomoteur	119	580	57	9,8%	15	2,6%	508	87,6%
moto	75	360	59	16,4%	13	3,6%	288	80,0%
VL	985	3263	419	12,8%	245	7,5%	2599	79,7%
VU	24	163	21	12,9%	80	49,1%	62	38,0%
PL	32	267	17	6,4%	225	84,3%	25	9,4%
autre	16	107	10	9,3%	56	52,3%	41	38,3%
Ensemble	1197	4354	571	13,1%	570	13,1%	3705	73,8%

Véhicule des personnes tuées	non renseigné	total renseigné	domicile - travail	% tué/total renseigné	utilisation professionnelle	% tué/total renseigné	autre	% tué/total renseigné
bicyclette	1	9	0	0,0%	0	0,0%	9	100,0%
scooter	1	16	2	12,5%	0	0,0%	14	87,5%
moto	5	26	5	19,2%	0	0,0%	21	80,8%
VL	67	149	13	8,7%	4	2,7%	132	88,6%
VU	0	10	1	10,0%	6	60,0%	3	30,0%
PL	1	11	0	0,0%	7	63,6%	4	36,4%
autre	1	8	0	0,0%	0	0,0%	3	37,5%
Ensemble	76	268	21	7,8%	17	6,3%	186	69,4%

Les secteurs les plus touchés par ces accidents en Drôme sont:

- 1) les secteurs du BTP;
- 2) les industries de service et le travail temporaire;
- 3) les services et le commerce;

4.6 enjeu « seniors » :

Les personnes de plus de 65 ans représentent plus de 17 % des tués dans la Drôme (proportion équivalente à la proportion des plus de 65 ans dans la population drômoise).

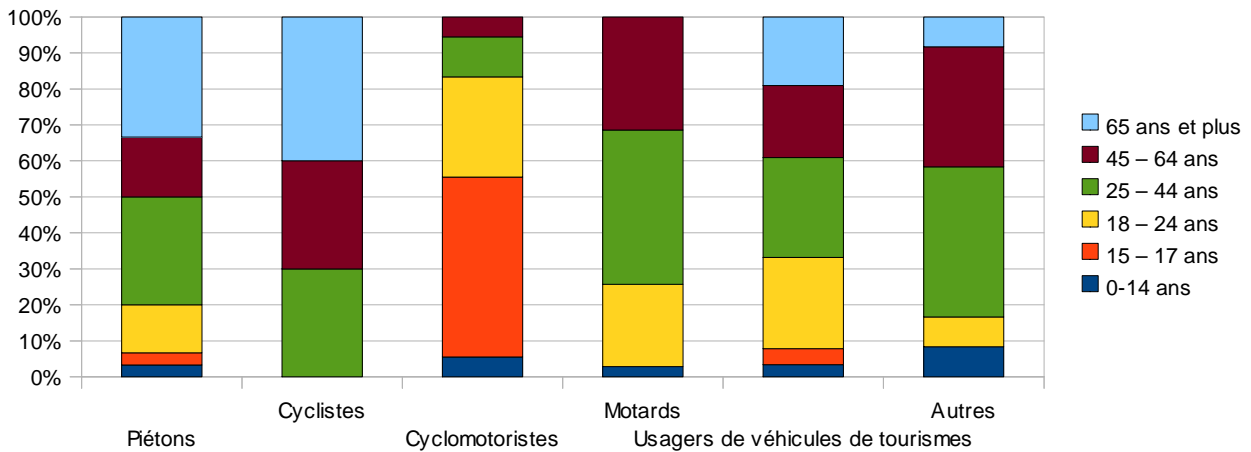
L'évolution de ces dernières années semble cependant montrer que cette proportion tend à s'accroître.

	Drôme					
	Tués	BH	BNH	Blessés	% tués	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	11	124	289	413	3,5%	2,6
15-17 ans	19	142	333	475	6,1%	3,8
18-24 ans	70	286	595	881	22,6%	7,4
25-44 ans	91	446	891	1 337	29,4%	6,4
45-64 ans	65	311	556	867	21,0%	7,0
65 ans et +	54	173	256	429	17,4%	11,2
Age indéterminé						
Ensemble	310	1 482	2 920	4 402	100,0%	6,6

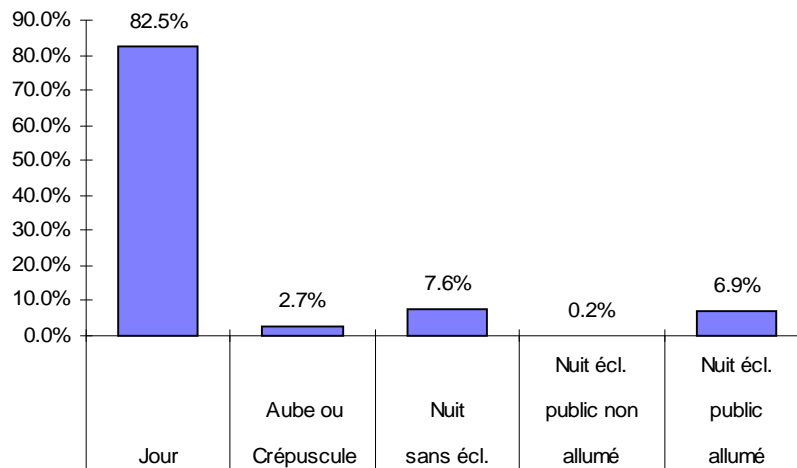
* victimes = tués+blessés

La gravité des accidents chez les personnes âgées est presque deux fois supérieure à la moyenne. A choc égal, elles résistent beaucoup moins bien qu'un jeune en bonne santé.

Répartition des tués par usagers



Si sur certains usages tels que les deux-roues motorisés ou les poids-lourds, on ne retrouve pas de tués chez les plus de 65 ans, à l'inverse, ils représentaient entre 2002 et 2006 plus d'un tiers des tués chez les piétons et les cyclistes et près de 20 % des tués chez les usagers de véhicules légers.



A l'inverse d'une population plus jeune, plus de 80 % des accidents corporels où sont victimes les personnes de plus de 65 ans ont lieu de jour.

Dans plus de 86 % des cas, ils ont lieu sur le réseau secondaire.

Le public senior adapte donc progressivement sa conduite en délaissant la conduite de nuit et les grands axes.

S'ils représentent 17,4 % des tués, ils ne représentent que 11,6 % des tués avec alcool.

5 Orientations d'actions

5.1 Orientations générales à tous les enjeux

Mieux communiquer pour faire connaître les causes des accidents :

- communiquer et faire connaître les documents et sites Internet relatives à ces données

Mieux communiquer sur les actions de prévention et de contrôles :

- sensibiliser les usagers :
 - × sur les risques routiers pour qu'ils améliorent leur comportement et l'adaptent aux particularités locales,
 - × sur la nécessité de respecter les autres usagers et de partager l'espace public.

Renforcer le partenariat avec les élus :

- désignation de correspondants élus;
- sensibilisation et formation de ceux-ci à la sécurité routière;

5.2 Orientations d'actions par domaines

Alcool, produits addictifs :

Consommation festive

- ✓ Programmer régulièrement des campagnes d'information grand public au delà de la semaine SR (ex: risques alcool + stupéfiants, promotion auto-contrôle...);
- ✓ Sensibiliser le monde sportif;
- ✓ Valoriser l'exemplarité (ex: les conducteurs sobres désignés, SAM,...);
- ✓ Faciliter l'utilisation de moyens de transport alternatifs et attractifs pour tous les âges;
- ✓ Préparer avec le responsable du rassemblement festif, en amont de la fête, les modalités de prise en compte du volet prévention notamment celui du risque alcool au volant;
- ✓ Cibler les contrôles à proximité des rassemblement festifs;
- ✓ Rappeler la réglementation en matière de débits de boisson temporaires (autorisation, licence...);

Consommation de type convivialité

- ✓ Programmer régulièrement des campagnes d'information grand public ;
- ✓ Favoriser la sensibilisation au risque alcool/stupéfiant dans les entreprises;
- ✓ Sensibiliser le monde de la restauration pour permettre une consommation d'alcool raisonnée;
- ✓ Cibler les contrôles (sortie de manifestations sportives, après les heures de repas, week-end...);

Prise de conscience

- ✓ Favoriser les partenariats (ex.: charte entre collectivités et associations dans le cadre de manifestations festives avec vente d'alcool...);
- ✓ Agir sur l'alcool et les stupéfiants dès le milieu scolaire et dès la formation à la conduite;
- ✓ Proposer aux médias des articles sur les actions de prévention;

- ✓ Valoriser et médiatiser les établissements les plus actifs en matière de sécurité routière et les opérations de type Sam/Capitaine de Soirée;
- ✓ Développer le réflexe de l'auto-contrôle et du conducteur désigné;
- ✓ Sensibiliser les associations d'étudiants pour que les fêtes étudiants intègrent la sécurité routière;
- ✓ Sensibiliser les contrevenants sur les risques encourus par des témoignages de personnes accidentées;
- ✓ Communiquer sur les résultats des contrôles et sur les sanctions encourues;

Seniors :

Capacité physique de la conduite

- ✓ Inciter les praticiens de la santé à mieux avertir les patients de leurs incapacités et sur les risques médicaments/conduite
- ✓ Permettre aux usagers de mieux connaître leur capacité à conduire (ex: inciter les conducteurs à aller consulter leurs médecins pour vérifier leur aptitude à la conduite);

Prise de conscience

- ✓ Approfondir la connaissance de l'état des lieux (ex.: réaliser une étude locale sur les conducteurs de plus de 65 ans);
- ✓ Rappeler les principales règles du code de la route;
- ✓ Sensibiliser le public senior aux risques routiers et plus particulièrement aux conséquences du vieillissement sur la conduite;
- ✓ Communiquer sur des modes alternatifs à la conduite (transports en commun, transports à la demande...);
- ✓ Proposer des stages d'alternatives à la sanction pour les seniors et les médiatiser.

Vitesse:

Faire évoluer les comportements vers un meilleur partage de la route

- ✓ Sensibiliser les collectivités à une politique globale d'aménagement (ex: entrées d'agglo., zones de rencontre, diminution des panneaux...);
- ✓ Familiariser les conducteurs au respect des autres en éduquant dès le plus jeune âge;
- ✓ Sensibiliser les parents à la culture de l'exemple;
- ✓ Mettre à disposition des collectivités ou des entreprises du radar pédagogique mobile de la préfecture;
- ✓ Participer à des stands permettant au public d'appréhender les phénomènes de temps de réaction, distance de sécurité, distance de freinage... par le biais des simulateurs de conduite notamment;
- ✓ Promouvoir la conduite apaisée, le respect des règles dans divers médias (radios, presse, cinémas...);

Renforcer l'efficacité de la politique de contrôles de vitesse

- ✓ Poursuivre la mise en place de systèmes de contrôle de sanctions automatisées;
- ✓ Mise en place de radars pédagogiques;
- ✓ Proposer des actions d'alternatives à la sanction;
- ✓ Valoriser le rôle des forces de l'ordre;
- ✓ Cibler les contrôles sur les populations ou zones à risque;

Enjeu deux-roues motorisés :

La formation/sensibilisation

- ✓ Responsabiliser les parents par rapport aux formations;
- ✓ Permettre aux conducteurs d'améliorer la maîtrise de leur engin et promouvoir une meilleure approche comportementale (ex: rallye gendarmerie, journée deux roues motorisés);
- ✓ Promouvoir une meilleure approche comportementale;
- ✓ Promouvoir des stages alternatifs à la sanction (spécifiques 2RM);
- ✓ Sensibiliser les usagers aux spécificités des différents véhicules;
- ✓ Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisés à l'intérêt du port des équipements de sécurité;
- ✓ Sensibiliser automobilistes, cyclomotoristes et motards au partage de la route;
- ✓ Sensibiliser les jeunes aux conséquences physiques d'un accident 2RM;
- ✓ Nouer des partenariats avec des associations de deux-roues motorisés;

La communication

- ✓ Faire reconnaître le chargé de mission 2 roues motorisés comme l'interlocuteur privilégié de l'État;
- ✓ Développer un plan de communication local pour améliorer la prise en compte des 2RM (programmes d'actions ponctuelles, contrôles...) et le partage de la route;
- ✓ Mettre en place un centre de ressources documentaires;
- ✓ Valoriser les comportements respectueux des autres et du code de la route;

Les aménagements

- ✓ Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux spécificités 2RM tant en conception qu'en entretien du réseau (signalisations ,obstacles latéraux, revêtements, perception de la route, ...);

Enjeu jeunes & la route :

Impliquer les JEUNES dans la Sécurité Routière

- ✓ Associer les jeunes dans les campagnes de communication;
- ✓ Stimuler les actions initiées par les jeunes par des démarches partenariales;
- ✓ Solliciter, encourager, aider les associations de jeunes afin de mettre en œuvre des actions de sécurité routière (AVE, MJC, PIJ...);

Accentuer et renouveler le discours préventif et éducatif

- ✓ Développer un pôle de ressources documentaires et pratiques;
- ✓ Entreprendre une démarche partenariale avec le réseau des référents sécurité routière de l'éducation nationale;
- ✓ Mettre en synergie les différents acteurs SR;
- ✓ Développer le témoignage de victimes d'accidents de la route dans les établissements scolaires;
- ✓ Favoriser la prise de conscience de la violence d'un accident par le biais de simulations;
- ✓ Stimuler des actions de sécurité routière auprès des jeunes en difficulté;

Ouvrir la Sécurité Routière au temps scolaire et périscolaire

- ✓ Favoriser les interventions en milieu scolaire sur le thème de la sécurité routière;
- ✓ Favoriser le montage de projets éducatifs sur le thème de la sécurité routière (pédagogies actives à l'école, dans les centres de vacances, les MJC, les PIJ, les clubs sportifs...).

Enjeu Entreprise & la route:

Prendre en compte le risque routier professionnel

- ✓ Sensibiliser les entreprises à la sécurité routière (encadrements, personnels) et à l'insérer dans le Document Unique (diagnostics, PPRR, promotion de la conduite apaisée, formation post-permis, limitation des déplacements...);
- ✓ Organiser une communication vers les entreprises (ex: Faire prendre conscience responsabilités pénale & civile)
- ✓ Développer des stratégies spécifiques en fonction de la taille des entreprises, des bassins d'emploi, des partenariats, des centres d'enseignement
- ✓ Sensibiliser les gestionnaires de voirie à la mise en œuvre de schéma pour les modes de cheminement doux

6 Suivi et évaluation du DGO

6.1 Objectifs pour répondre à ces orientations d'actions

L'orientation stratégique de ce DGO est de sensibiliser les usagers :

- sur les risques routiers et les habitudes pour qu'ils améliorent leurs comportements et l'adaptent aux particularités locales,
- sur la nécessité de respecter les autres usagers et de partager l'espace public afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux fixés.

Les objectifs à mettre en oeuvre pour répondre à l'orientation stratégique et aux orientations d'actions qui en découlent (citées précédemment) sont :

- Développer la communication en matière d'accidentologie aux particularités locales et à tous les usagers de la route,
- Renforcer et promouvoir les actions de prévention, de formation et de contrôle,
- Conforter le partenariat avec les services de l'Etat, les élus, les associations, les assureurs et les fédérations professionnels.

6.2 Indicateurs de suivi des objectifs

- Actions de communication, plaquettes et mise en ligne Internet (Nombre)
- Suivi de la mise en oeuvre des actions prioritaires dans le cadre des PDASR 2009, 2010 et 2011, 2012 (actions et bilan)
- Actions de contrôles sanctions/préventions (actions et bilan)
- Bilan annuel de l'accidentologie