



**PRÉFET  
DE LA DRÔME**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

**DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS  
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN DRÔME  
2023-2027**



# PRÉFACE

En 2022, la sécurité routière a fêté ses 50 ans. Depuis 1972, la politique de sécurité routière a contribué à faire diminuer de manière constante la mortalité routière, qui est passée de plus de 18 000 morts en 1972 à 3219 en 2021. Néanmoins, elle demeure, avec près de 3000 décès par an et 20 000 blessés, un enjeu majeur, en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine.

En Drôme, même si l'accidentalité routière reste préoccupante avec 36 tués par an en moyenne sur la période 2017-2021 (contre 32 au niveau national), avec un pic à 40 morts en 2018, la baisse de la mortalité routière amorcée dès 2021 et qui s'est poursuivie en 2022, avec respectivement 32 et 27 tués, doit se poursuivre au travers des actions de prévention menées collectivement.

La vigilance et la mobilisation de tous les acteurs locaux engagés en faveur de la lutte contre l'insécurité routière reste donc de mise, pour poursuivre la dynamique vertueuse des actions de prévention, qui constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

Le nouveau Document Général d'Orientations (DGO) constitue au plan départemental, la feuille de route de l'ensemble des partenaires luttant contre l'insécurité routière, en définissant les grandes orientations d'actions à mener localement pour faire reculer collectivement le nombre et la gravité des accidents pour les 5 années à venir.

Fruit de la réflexion, du partage d'expérience et d'expertise d'un nombre important d'acteurs locaux de la Sécurité routière, il reflète ce précieux travail partenarial qui se construit jour après jour sur le terrain. Il est en effet essentiel de fédérer l'ensemble des acteurs et de conjuguer nos efforts pour optimiser les moyens disponibles, afin de rendre ainsi plus sûr le réseau routier drômois.

La Préfète de la Drôme,

A blue ink signature of Elodie Degiovanni, consisting of several overlapping loops and lines.

Elodie DEGIOVANNI

## **Sommaire**

### **1 – Le cadre général de la démarche**

- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration

### **2. Le diagnostic territorial partagé**

#### **2.1. Présentation générale du département**

- 2.1.1. Situation démographique/géographique/économique
- 2.1.2. Réseau routier drômois

#### **2.2. Présentation générale de l'accidentalité en Drôme**

- 2.2.1. Mortalité routière : les victimes
- 2.2.2. Mortalité routière : les présumés responsables
- 2.2.3. Risque routier professionnel
- 2.2.4. Accidentalité sur le réseau routier drômois

#### **2.3. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute**

- 2.3.1. Typologie des accidents hors agglomération
- 2.3.2. L'accidentalité en modes doux hors agglomération
- 2.3.3. L'accidentalité en 2RM hors agglomération
- 2.3.4. Facteurs spécifiques d'accidentalité hors agglomération

#### **2.4. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute**

- 2.4.1. Typologie des accidents en agglomération
- 2.4.2. L'accidentalité en modes doux en agglomération
- 2.4.3. L'accidentalité en 2RM en agglomération
- 2.4.4. Facteurs spécifiques d'accidentalité en agglomération

### **Annexe : CARTOGRAPHIES DE L'ACCIDENTALITÉ EN DRÔME HORS AUTOROUTE**

#### **2.5. Focus accidentalité sur autoroute**

#### **2.6 Synthèse**

### **3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience**

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

### **4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027**

#### **4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire**

- 4.1.1. L'enjeu « conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs »
- 4.1.2. L'enjeu des « deux-roues motorisés »
- 4.1.3. L'enjeu « des nouveaux modes de mobilité dite douce » : vélo , engins de déplacement personnel motorisés et marche
- 4.1.4 Le Risque Routier Professionnel

#### **4.2. Les orientations d'actions**

### **5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027**

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- 5.3. Modalités de suivi du DGO.

# 1 - LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

## 1.1 Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientation (DGO), outil de programmation, constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant localement l'action de l'État et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Il définit pour cinq ans les principales orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et diminuer le nombre d'accidents.

Le DGO permet, dans le cadre d'une démarche partenariale, aux différents acteurs de la lutte contre l'insécurité routière (services de l'État, collectivités, gestionnaires de voiries, associations...) de mettre en commun leurs compétences individuelles en faveur d'une politique globale de sécurité routière et de fédérer l'ensemble des acteurs potentiellement concernés.

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 définir les orientations d'actions à mener et se mobiliser autour de projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le précédent DGO était établi pour les années 2018 à 2022. Par circulaire du 25 mai 2022 adressée aux Préfets, la Déléguée Interministérielle à la sécurité routière demande le renouvellement de ce document pour la période 2023-2027.

## 1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité de la préfète de la Drôme, la directrice de cabinet – chef de projet sécurité routière a piloté la démarche visant à définir, avec les partenaires locaux impliqués, les axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre durant les 5 années du Document Général d'Orientations.

Un comité de pilotage rassemblant les services de l'État dans le département, des représentants des collectivités territoriales, les principaux partenaires associatifs et représentants de fédérations, s'est réuni le 17 janvier 2023 pour lancer la démarche d'élaboration du DGO.

A cette occasion, ont été partagés un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes.

Les 4 enjeux nationaux à intégrer dans le DGO ont été également présentés :

- 1) Les deux-roues motorisés ;
- 2) Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- 3) Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- 4) Le risque routier professionnel.

Des groupes de travail dédiés par enjeu se sont réunis pour mener la réflexion et déterminer les orientations d'actions :

- le 24 janvier 2023 : Les deux-roues motorisés,
- le 31 janvier 2023 : Les conduites à risques,
- le 7 février 2023 : Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »,
- le 14 février 2023 : Le risque routier professionnel.

## 2 - LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL PARTAGÉ

### 2.1 Présentation générale du département de la Drôme

#### 2.1.1 Situation démographique/géographique/économique

##### Structure territoriale et administrative

- **6 530 km<sup>2</sup>** (29<sup>ème</sup> rang national et 9,3% du territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes), 338 000 ha de surfaces boisées (51 % du département) et la surface agricole utilisée totale représente 35% du territoire.
- Altitude : de 45 m à Pierrelatte à 2 456 m aux Aiguilles de Lus-la-Croix Haute.
- 3 arrondissements : Valence (chef-lieu de département), Die et Nyons.
- 363 communes dont :
  - 1 ville de plus de 50 000 habitants (Valence),
  - 6 villes de plus de 10 000 habitants (Montélimar, Romans-sur-Isère, Bourg-lès-Valence, Pierrelatte, Bourg de Péage, Porte-lès-Valence).

##### Démographie (source INSEE - estimation population 2020)

- **517 709** habitants (*population municipale*) au 01/01/2023 [52<sup>ème</sup> rang national et 6 % de la population de la région Auvergne-Rhône-Alpes]. La croissance démographique de la Drôme (+4,1 % entre 2011 et 2016) est durablement plus soutenue que la croissance démographique nationale (+ 2,2 % entre 2011 et 2016).
- Une répartition de la population par sexe en Drôme similaire à celle de la France : 51,56 % de femmes et 48,43 % d'hommes.
- Structuration de la population drômoise par classes d'âges :
  - 38 % ont entre 30 et 59 ans,
  - 28 % ont 60 ans et plus,
  - 18,3 % ont entre 0-14 ans,
  - 15,3 % ont entre 15-29 ans.

(Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022)

##### Un département peu dense avec d'importants écarts de peuplement :

- Densité : **78 hab/km<sup>2</sup>** (113 hab/km<sup>2</sup> pour la région Auvergne-Rhône-Alpes), avec des écarts importants entre la vallée du Rhône, densément peuplée, et l'Est du département, rural.
- 66% de la population drômoise se concentrent sur les 3 principales unités urbaines (pop. de l'unité urbaine) qui totalisent 334 843 habitants :
  - Valence (179 151 hab.) dont commune 65 709 hab.
  - Montélimar (76 074 hab.) dont commune 40 969 hab.
  - Romans sur Isère (78 458 hab.) dont commune 33 486 hab.Tandis que les agglomérations des deux sous-préfectures de Die et Nyons comptent moins de 10 000 habitants.
- Un département qui reste attractif dans un contexte national de ralentissement de la croissance démographique, avec un taux annuel moyen de variation de la population de 2017 à 2020 de 0,6% (11<sup>ème</sup> rang national métropolitain et supérieur à la moyenne régionale (+0,2) et 27 000 habitants de plus en dix ans, soit un peu moins que la population de Romans, 3<sup>ème</sup> ville du département.

### Un département situé sur de grands axes de communication :

- Au sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes, la Drôme établit une transition économique et culturelle entre les grandes zones urbaines de la région PACA et du Lyonnais via les principaux axes de communication qui la traversent : l'autoroute A7, un des axes les plus fréquentés d'Europe, la RN7, la ligne TGV, la ligne SNCF classique et le fleuve Rhône.
- Rurale et placée sous l'influence de villes dotées d'un fort potentiel économique telles que Lyon et Grenoble, la Drôme est à la fois un département de transit et de séjour avec des flux importants de personnes et de marchandises, qui allie des problématiques urbaines et rurales.

### Les grandes caractéristiques de l'économie drômoise :

- Un développement déséquilibré entre l'Ouest avec un tissu économique dynamique autour de l'axe rhodanien, et le Sud et l'Est, plus isolés et ruraux.
- Une économie agricole forte (3,8% contre 2,1% pour la région et 2,4% en France), au 2nd rang de la région en nombre d'exploitations agricoles avec 6.300 exploitations, 11 100 actifs agricoles permanents.  
Les salariés agricoles représentent près de 5.400 ETP, les deux tiers sont des saisonniers et des salariés en prestation de service. La Drôme est le département où la densité du travail agricole est la plus élevée (5,6 ETP pour 100 ha de Surface Agricole Utilisée).  
(Source : DRAAF -Agreste juillet 2018).
- Un poids de l'industrie supérieur à la moyenne nationale et régionale (17,3% en Drôme contre 14,9% en ARA et 12% en France), avec un tissu industriel concentré essentiellement dans les bassins des vallées du Rhône et de l'Isère : Rovaltain (Romans, Valence, Tain-l'Hermitage), la vallée du Rhône et le Tricastin.
- Un secteur tertiaire dynamique qui regroupe 71% de la population active et des secteurs d'activité très bien représentés tels que :
  - Le transport et l'entreposage : certaines entreprises ont une dimension internationale et profitent du réseau exceptionnel de voies de communication de la Drôme.
  - Le secteur de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale (6,9 % des emplois régionaux). Compte tenu du vieillissement de la population, les services de proximité, en particulier en zone rurale, constituent un enjeu important. L'action sociale assure la meilleure couverture géographique du département du fait de nombreuses implantations rurales des établissements d'accueil spécialisé.
  - Le secteur de la logistique est bien ancré dans le département avec 3 zones spécialisées : autour de Saint Rambert d'Albon, au sud de Valence et de Montélimar à Pierrelatte.

### Le tourisme en Drôme, un secteur en développement :

- La Drôme concentre, du Vercors à la Provence, une grande diversité de paysages qu'elle allie à une nature préservée.
- Les trois sites touristiques les plus fréquentés sont la ferme aux crocodiles de Pierrelatte (306 000 visiteurs), le château de Grignan (185 000 visiteurs) et le Palais idéal du Facteur Cheval à Hauterives (164 000 visiteurs).  
*Au-delà de ces sites, une offre touristique se développe à l'Est du territoire, portée par la culture d'arrière-pays, les activités sportives de plein air et l'agritourisme.  
La Drôme possède une station thermale située en Drôme sud à Montbrun-les-Bains.*
- Le développement de l'itinérance est facilité par la présence de la ViaRhôna (315 700 passages vélos) et la Vallée de l'Isère (148 400 passages vélos).
- Une capacité d'accueil touristique conséquente :
  - 11,9 % de la capacité régionale d'accueil en camping (en nombre de lits), soit 1,7 millions de nuitées.
  - Au 36<sup>ème</sup> rang pour l'accueil des touristes français avec 8 millions de nuitées touristiques.
  - 33% de touristes étrangers, principalement des Pays Bas (50%), de Belgique (17%) et d'Allemagne (11%).

### Une population scolaire et étudiante importante :

- Enseignements primaires et secondaires :  
**100 000 élèves** à la rentrée scolaire 2022 de la maternelle au Lycée dont 25 500 collégiens.
- Enseignement supérieur\* : 10 225 étudiants en Drôme-Ardèche en 2018-19 dont 8343 en Drôme :
  - 83 % des étudiants drômois (près de 7000) sont accueillis à Valence,
  - 53 % d'étudiants universitaires,
  - 70 % environ des étudiants sont originaires de Drôme-Ardèche.

*Une proportion importante d'étudiants en BTS et écoles spécialisées qui démontre un intérêt pour des formations courtes et professionnalisantes.*

- Modes de déplacements des étudiants habitant Valence-Romans-Agglo :
  - 36,5 % utilisent le bus ;
  - 25,5 % viennent en voiture et 8 % en co-voiturage ;
  - 22,8 % viennent à pied ;
  - Seulement 3,8 % se déplacent à vélo.

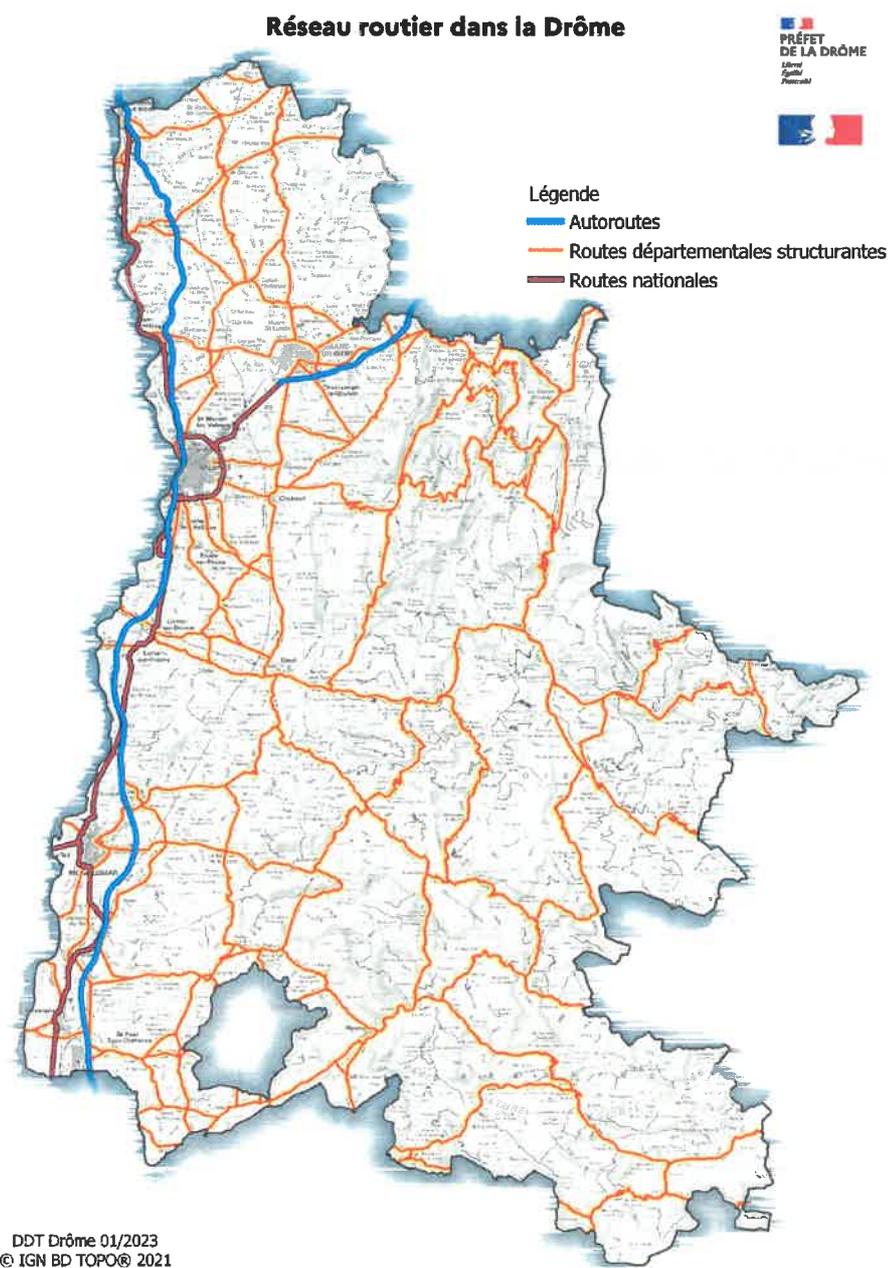
\* Données issues de l'Observatoire de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche en sud Auvergne-Rhône-Alpes Agence de développement universitaire Drôme-Ardèche-2019



## 2.1.2 Le réseau routier Drômois

La Drôme est **située sur le grand axe de communication Nord-Sud**, 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 l'ancienne région Rhône-Alpes, la région PACA, la région Occitanie et le sillon alpin.

**La Drôme est confortée par un réseau autoroutier et routier d'importance nationale et internationale très dense**



**Un important linéaire routier :** 134 Km d'autoroutes,  
143 Km de routes nationales,  
12 232 Km de routes départementales et de voies communales,  
4205 Km de routes départementales.

*Certains axes sont proches de la saturation, notamment l'A7 et la RN7, avec un trafic qui continue de croître au fil des années*



### Un trafic journalier moyen dense :

**Autoroutes** : 100 000 véhicules/jour, dont 20 % de poids-lourds

**A7** – axe Nord-Sud : 80 000 véh/jr

**A49** – liaison Grenoble/Valence : 20 000 véh/jr  
(23 739 en 2019 et 24 969 en 2022)

### Routes Nationales :

#### **RN7** :

→ 21 000 véh/j sur déviation Bourg-lès-Valence (entre Valence Nord et les Couleures)

→ 44 000 à 53 000 véh/jr entre les Couleures et Valence Sud.

#### **RN 532** :

→ 49 000 à 56 000 veh/j entre Bourg-de-Péage et les Couleures  
=> Moyenne LACRA : 50 000 véhicules/jour

**Routes Départementales** : 1603 véhicules/jour

**Une offre de transports en commun inégale sur le territoire** (difficultés dans l'est et le sud), la voiture reste le moyen de transport privilégié en milieu rural.

### Équipement automobile des ménages drômois\* :

→ 88 % ont au moins une voiture ;

→ 40,8 % ont 2 voitures et plus.

### Les mobilités professionnelles\*

• 64 % des actifs de 15 ans et plus ont un emploi dans une commune autre que leur commune de résidence.

• Pour se rendre au travail, les drômois utilisent :

→ 82 % les transports carbonés individuels (voiture, camion, fourgonnette)  
(70,4 % à l'échelle nationale) ;

→ 4,2 % les transports en commun (15 % à l'échelle nationale) ;

→ 5,6 % la marche à pied (6,3 % à l'échelle nationale).

**\* source INSEE, données 2019, étude statistique 1.01.2022**

## 2.2 Présentation générale de l'accidentalité en Drôme

### Préalable :

Pour l'étude de l'accidentalité et afin de pouvoir faire des comparaisons, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) a identifié des caractéristiques spécifiques à chaque département en termes de géographie, de topologie, de climat, de dominante urbaine ou rurale, de trafic inhérent aux réseaux routiers, de démographie et densité de population ainsi que l'environnement socio-économique.

Ces travaux statistiques ont permis de décliner des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) sur une classification de 7 familles de départements (en France métropolitaine).

Au regard de cette classification, le département de la Drôme est défini en « famille 2 » : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements) – ILSR2.

**Les comparaisons de ce rapport sur l'accidentalité en Drôme se feront sur la base de cette famille « ILSR2 ».**

### Les familles de départements homogènes (ILSR, indicateurs locaux de sécurité routière)

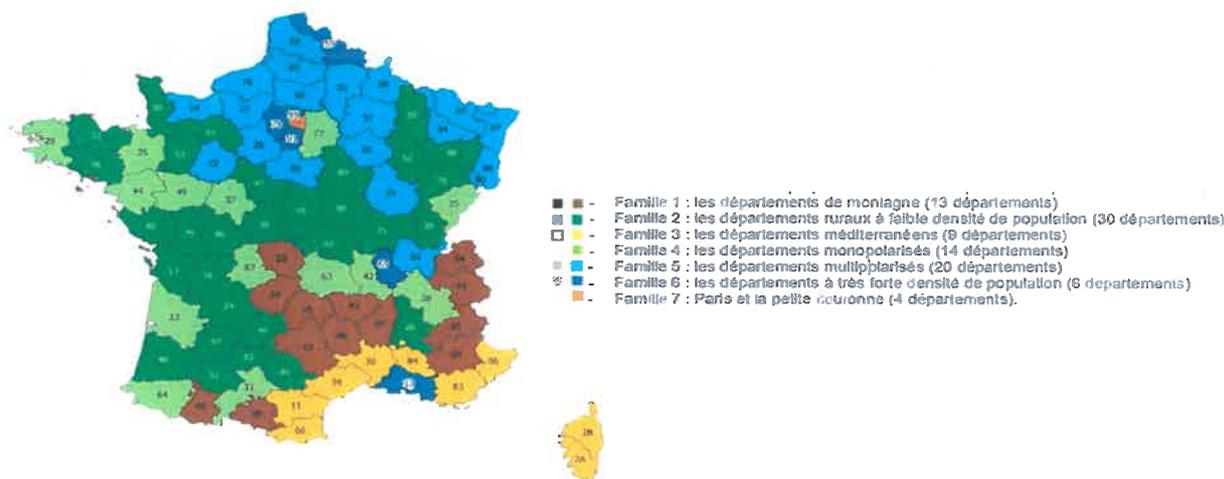


Figure 1 : carte familles de départements homogènes

### QUELQUES DÉFINITIONS :

▪ Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière implique au moins une victime (personne décédée ou qui nécessite un soin médical), survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

▪ Parmi les victimes, on distingue les personnes tuées (personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident) et les personnes blessées.

▪ Les modes doux regroupent 2 catégories d'usagers :

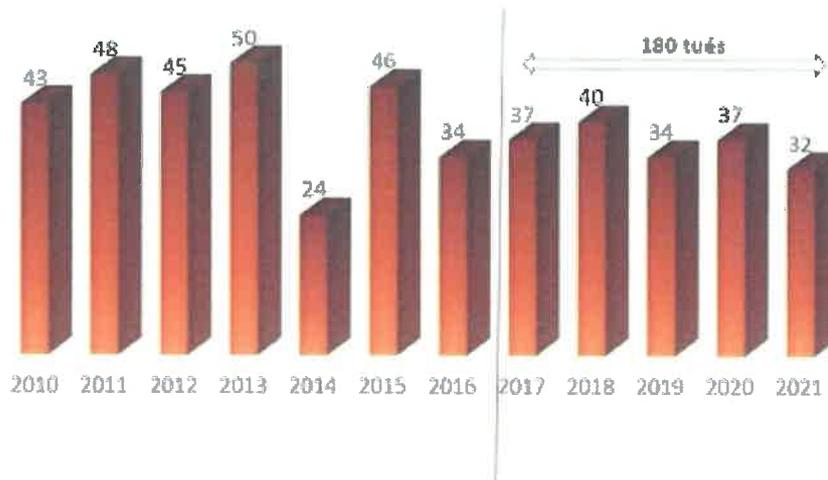
- les piétons, y compris les conducteurs d'Engin de Déplacement Personnel sans moteur (EDPsm : trottinette) ;
- les cyclistes, y compris les vélos à assistance électrique (VAE) et les conducteurs d'Engin de Déplacement Personnel Motorisé (EDPM) = Trottinettes électriques, mono-roues, gyropodes, hoverboards.

▪ Les deux-roues motorisés (2RM) regroupent :

- Les cyclos/scooters,
- Les motos légères (<125 cm<sup>3</sup>),
- Les motos lourdes (>125 cm<sup>3</sup>).

## 2.2.1 Mortalité routière : les victimes

### EVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR ANNÉE DEPUIS 2010



→ 180 tués en Drôme sur 2017-2021

→ La mortalité moyenne annuelle en Drôme sur 2010-2021 est de 39 morts, avec 2 écarts importants :

- au plus haut : 50 morts en 2013 (+16 % par rapport à 2010)
- au plus bas : 24 morts en 2014 (- 45 % par rapport à 2010)

Elle est de 36 morts sur 2017-2021 :

- En comparaison, cette moyenne est supérieure à celle de sa famille d'appartenance (26) et de la France métropolitaine (32 morts).
- La moyenne des tués par millions d'habitants par an en Drôme avec 69 morts est égale à celle de sa famille d'appartenance, mais supérieure à celle du niveau de la France métropolitaine (47 morts).

→ On observe une tendance à la baisse de la mortalité amorcée sur la période 2017 à 2021 oscillant de 37 à 32 morts, à l'exception de l'année 2018 dénombrant 40 morts.

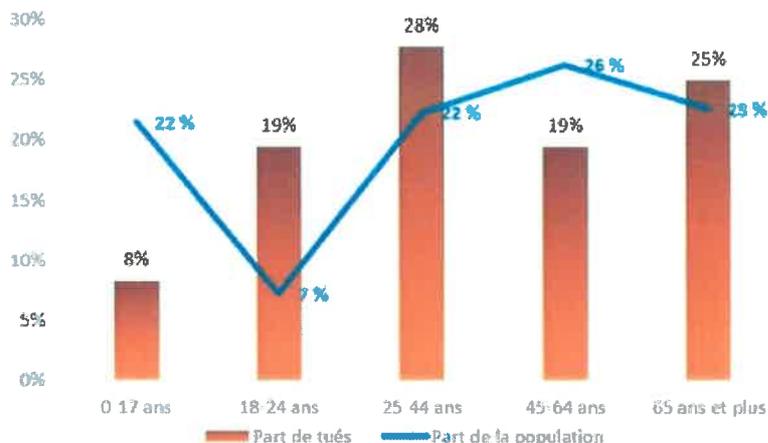
→ A noter : malgré le contexte de limitation des déplacements routiers liée à la pandémie du COVID-19, l'année 2020 en Drôme a enregistré une forte hausse de la mortalité, avec 37 morts (dont 5 personnes tuées dans un seul accident mortel).

#### Comparaison de la Drôme avec la famille ILSR2 sur l'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021)

Une même tendance à la baisse de la mortalité mais amorcée plus tardivement vers 2016, à l'exception de l'année 2020 qui connaît une diminution dans les autres départements de la même famille, alors que la Drôme avec ses 37 tués a vu sa mortalité augmenter (34 tués en 2019 et 32 en 2021).

## Évolution et caractéristiques de la mortalité en Drôme sur 5 ans (2017-2021)

- Répartition de la population départementale 2021 et répartition des tués par âge en Drôme 2017-2021 (source : TRAxY)



- Les 18-24 ans constituent 19 % des tués alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population drômoise.

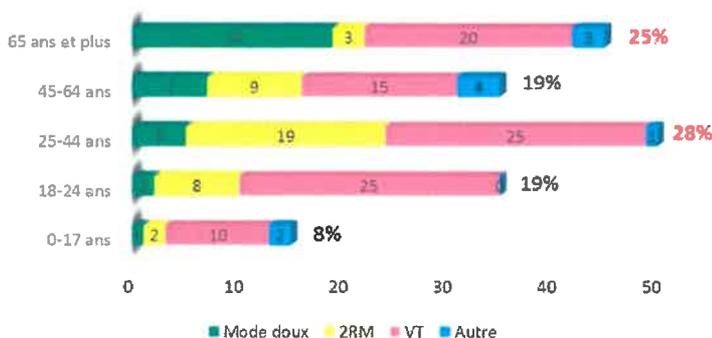
- Les 25-44 ans constituent la majorité des personnes tuées (28 %) et représentent 22 % de la population du département.

### Comparaison avec la famille ILSR2 :

La répartition des tués par âge entre 2017 et 2021 en Drôme diffère de sa famille d'appartenance dans laquelle la tranche d'âge des 65 ans et plus est la plus impactée en termes de mortalité routière 28 % (contre 25 % en Drôme).

- Nombre de tués par âges et par modes (2017-2021)

### Par âges



La majorité des tués sont :

Par modes :

53 % d'usagers de VT\* (95 sur 180)  
23% de 2RM (41 sur les 180 tués)

Par classes d'âges :

28% des 25-44 ans  
25% des 65 ans et plus

A noter :

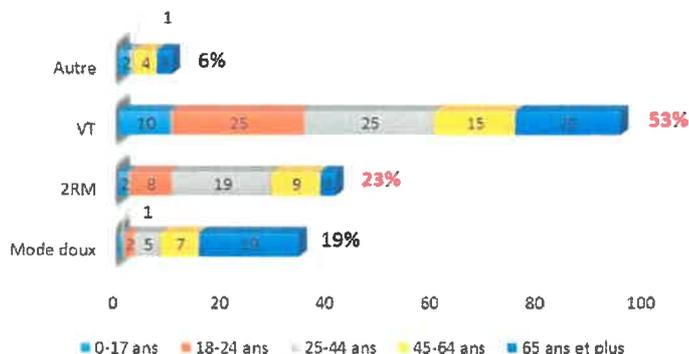
**En VT\***: Les 18- 24 ans et les 25-44 ans sont les plus tués (50 tués sur les 85 de ces deux classes d'âge soit 59%)

**En mode doux** : une particularité à noter : les 65 ans et plus sont les plus tués (19 tués sur 34 soit 56 %)

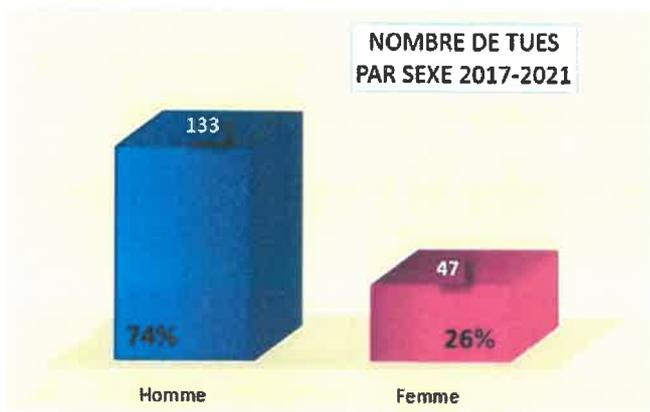
**En 2RM** : un fort pourcentage de tués chez les 25-44 ans en Drôme (19 sur 41 tués toutes classes d'âges confondues, soit 46 %)

\* VT = voiture de tourisme

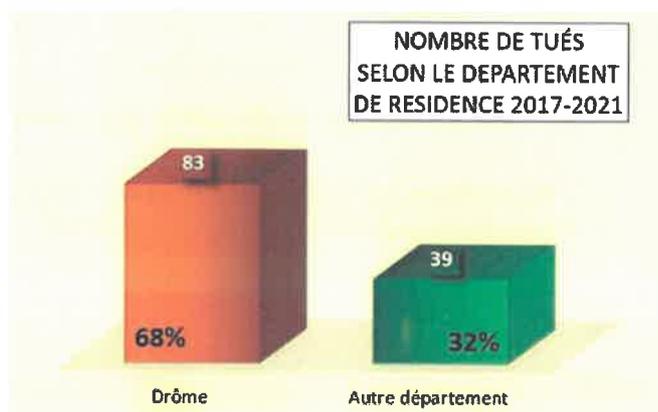
### Par modes



▪ Nombre de tués par sexe et par lieu de résidence

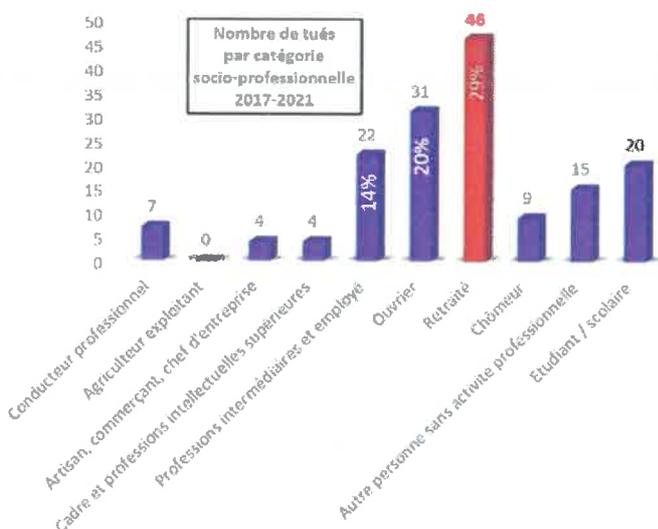


74 % des tués sont des hommes



68 % des tués habitent en Drôme

▪ Nombre de tués par catégorie socio-professionnelle et par motif de trajet



En Drôme, parmi les 158 tués avec une catégorie socio-professionnelle (CSP) connue, 46 sont retraités et représentent 29 % des morts.

En Drôme, les accidents mortels sont survenus principalement lors d'un déplacement de type promenade / loisirs (70% des morts).



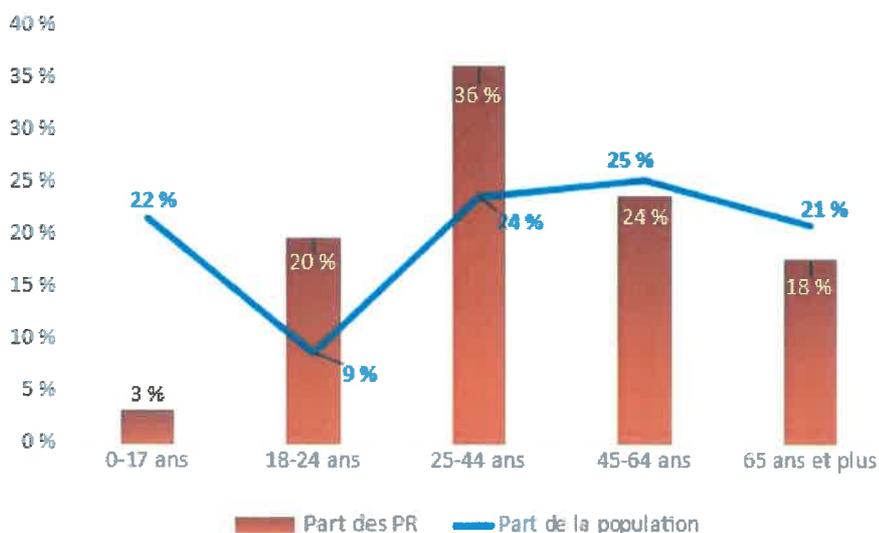
**Comparaison de la Drôme avec la famille ILSR2 :**

La répartition des tués selon le sexe, la CSP et le motif du trajet est quasiment équivalente.

## 1.1.1. 2.2.2 Mortalité routière : les présumés responsables (PR)

NB : L'étude sur les présumés responsables porte uniquement sur les années 2019 à 2021

- Répartition par âge de la population départementale 2021 et des 97 présumés responsables d'accidents mortels identifiés (2019-2021)



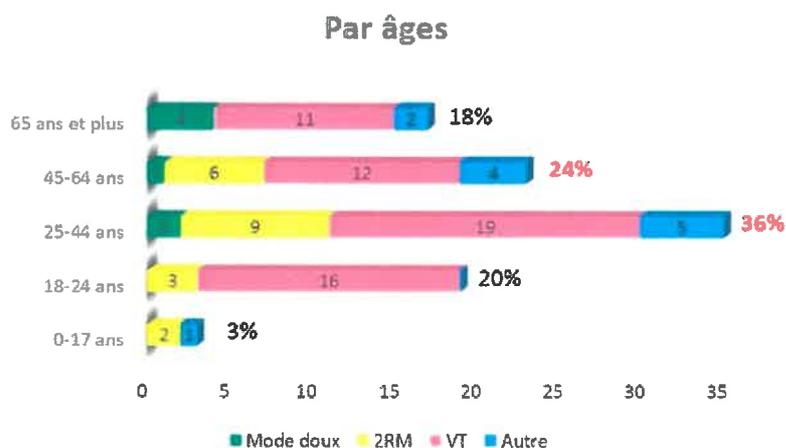
Les 25-44 ans constituent la majorité des PR (36 %) et représentent 22 % de la population départementale.

Les 18-24 ans représentent 20 % des PR alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population départementale.

### Comparaison de la Drôme avec la famille ILSR2 :

La répartition des PR par âges suit globalement les mêmes tendances.

- Nombre de Présumés Responsables par âge et par mode (2019-2021)

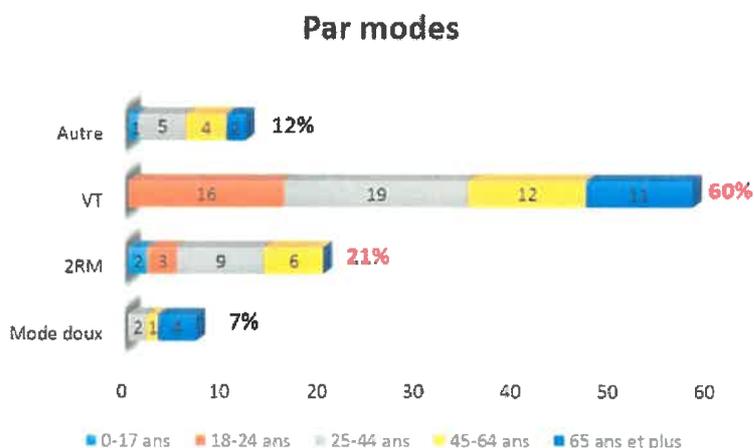


A noter :

60 % des PR sont conducteurs de VT

21 % des PR sont des conducteurs de 2RM

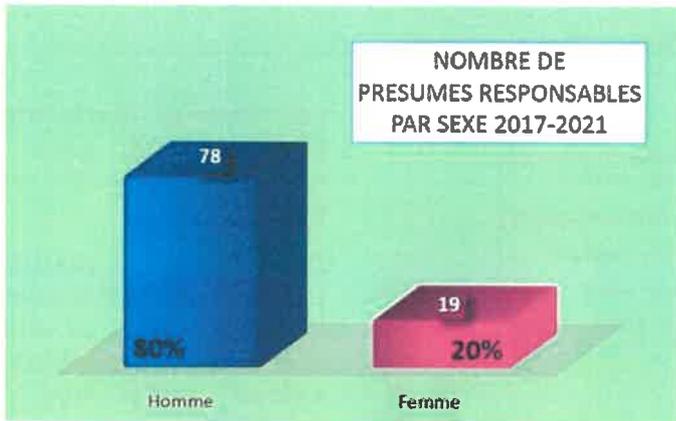
36 % des PR ont entre 25 et 44 ans



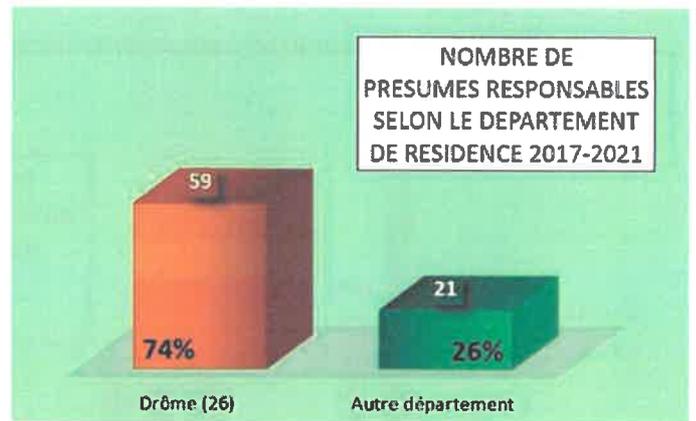
### Comparaison de la Drôme avec la famille ILSR2 :

Les tendances constatées sont similaires (ainsi plus de 60 % des PR conduisaient un VT), à l'exception des PR conducteurs de 2RM (15%, contre 21 % en Drôme).

▪ Nombre de PR par sexe et par lieu de résidence

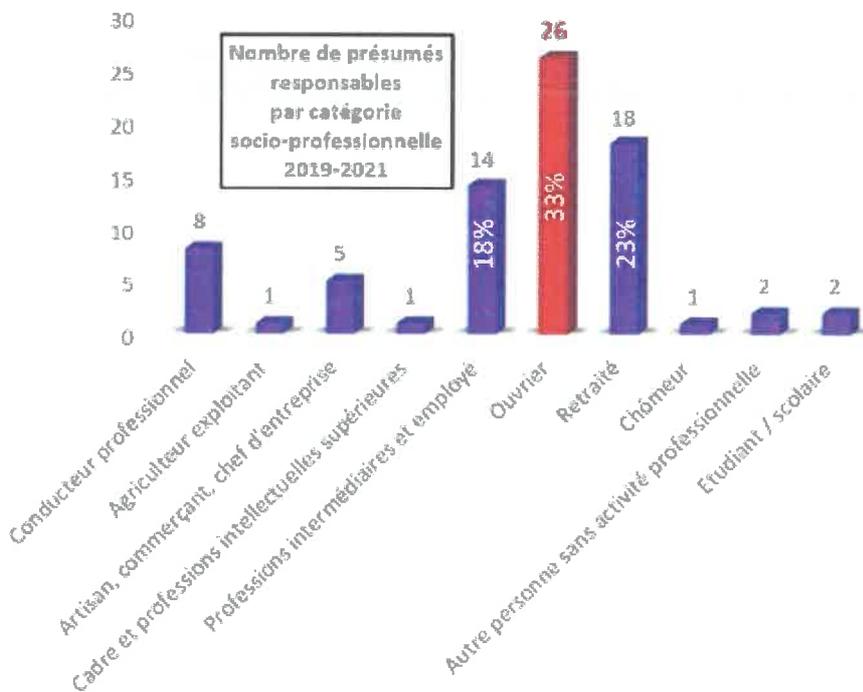


80 % des PR sont des hommes



Les PR sont majoritairement issus du département de la Drôme (74 %)

▪ Nombre de PR par catégorie socio-professionnelle et par motif de trajet



Une catégorie en relief : les ouvriers représentent 33 % des PR

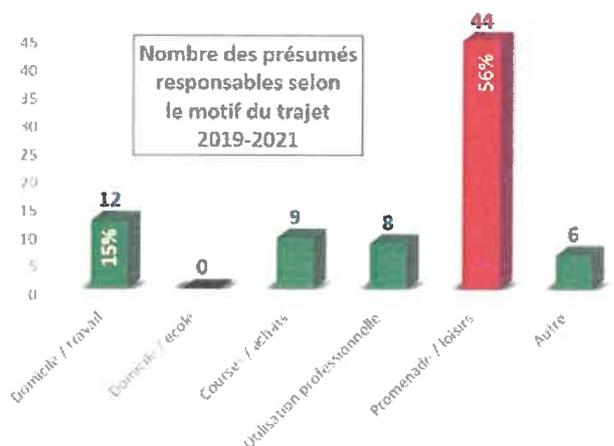
Les retraités et les professions intermédiaires-employés ressortent aussi avec 23 % et 18 % respectivement.

56 % des PR le sont sur leurs trajets promenade/loisirs, loin devant le trajet domicile/travail (15%).

**Comparaison de la Drôme avec la famille de départements ILSR2 :**

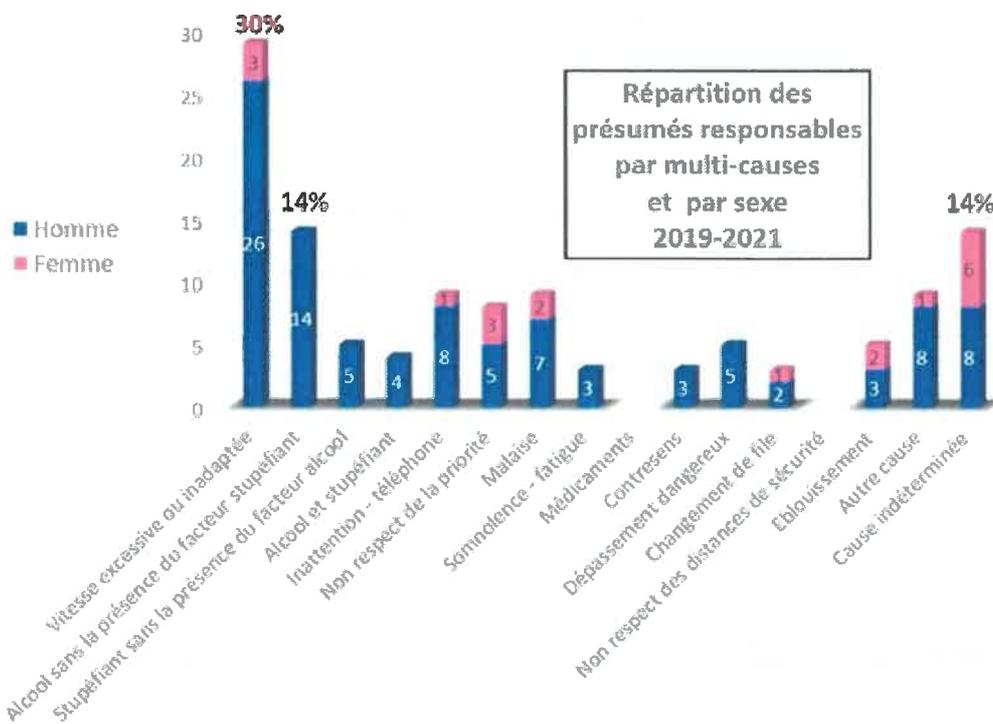
Des tendances similaires sont globalement constatées, avec plus de 60 % des PR conduisant un VT et 82 % sont des hommes.

Mais une tendance inversée pour les PR dans la catégorie socio-professionnelle « ouvriers » qui ne représentent que 17 % contre 33 % en Drôme.



▪ Répartition des PR par facteur multi-causes et par sexe

**NB: un accident mortel peut comporter jusqu'à trois facteurs usagers**

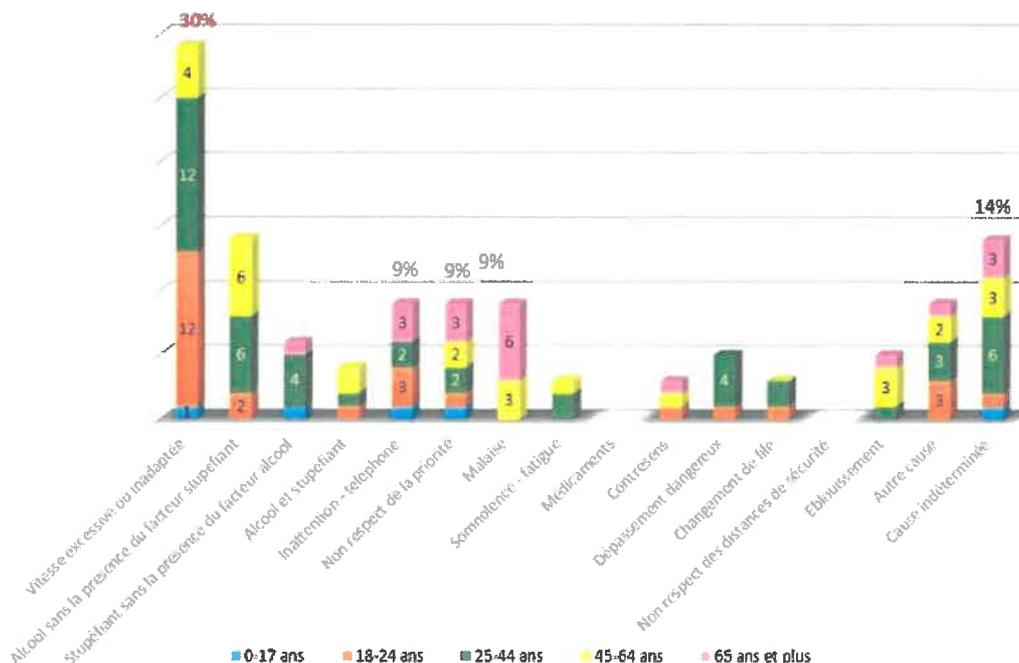


Les hommes représentent 80 % des PR avec un facteur multi-causes d'accident.

Parmi les présumés responsables « hommes », les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée » et « alcool seul » sont les principales causes d'accidents mortels, avec respectivement 33 % et 18 %.

A noter : le facteur « inattention téléphone » est de l'ordre de 10 % pour les hommes et 2 fois moins pour les femmes.

▪ Répartition des PR par facteur multi-causes et par classes d'âge



Les 25-44 ans ressortent dans différents facteurs d'accidents mortels :

La vitesse arrive en tête à 41% (12 sur 29 PR, même proportion pour les 18-24 ans).

Le facteur alcool arrive en second à 43% (6 sur 14 PR, idem chez les 45-64 ans).

En facteur multi-causes d'accidents mortels, les 25-44 ans représentent 41% des présumés responsables.

**Comparaison de la Drôme avec la famille de départements ILSR2 :**

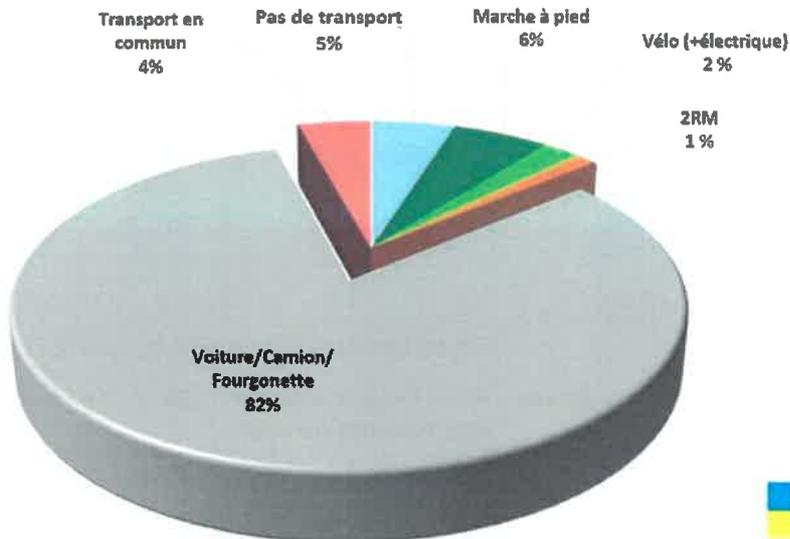
Similitude concernant les facteurs multi-causes pour les hommes PR d'accidents mortels.

A noter une différence chez les femmes PR, en ce qui concerne le facteur inattention-téléphone à hauteur de 19 % contre 5 % en Drôme.

Similitude pour le facteur vitesse excessive et inadaptée chez les 18-24 et 25-44 ans qui représentent la majorité des PR.

## 2.2.3 Risque routier professionnel

Moyens de transport utilisés pour se rendre au Travail en 2019



Source INSEE

### Chiffres-clés 2019

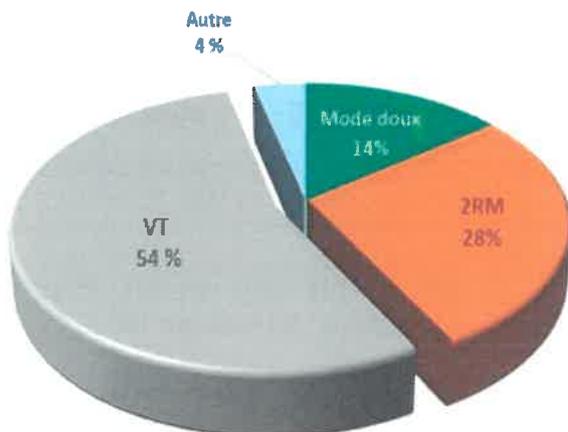
France: 27 365 270

Drôme: 204 487

L'automobile demeure en Drôme le premier mode de transport domicile-travail (82 %).

41 % de tués dans un accident domicile-travail ou trajet professionnel (73 tués sur 2017-2021).

Répartition des victimes en trajet domicile-travail selon le mode 2017-2021



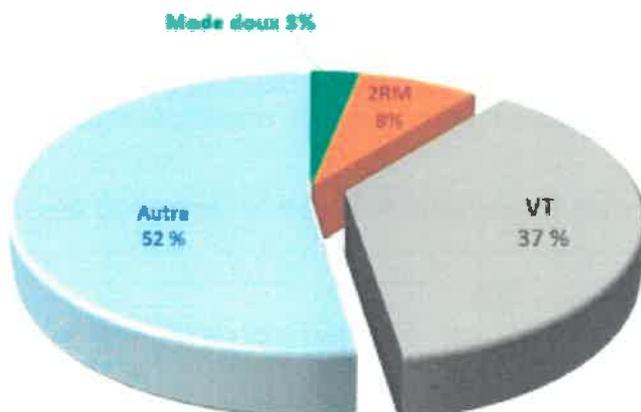
Sur les déplacements domicile-travail :

- 54 % des victimes utilisent un VT (131 victimes) ;
- 28 % des victimes roulent en 2RM (67 victimes) ;
- 14 % utilisent des modes doux (35 victimes).

Sur les déplacements professionnels :

- 62 % circulent en VL (VT + VU) dont 25 % de VU ;
- 24 % sont des poids lourds (PL).

Répartition des victimes en trajet professionnel selon le mode 2017-2021



### Comparaison de la Drôme avec la famille de départements ILSR2 :

La part des tués en Drôme dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel est supérieure (41%) à celle de départements similaires ILSR2 (36 %).

Les victimes en déplacement domicile-travail selon le mode se répartissent globalement de la même manière :

VT (53 %) - 2RM (30%) - Mode doux (12%).

Les victimes en trajet professionnel selon le mode se répartissent également dans l'ensemble dans des proportions assez proches pour les VT (35 %) et les PL (22%), sauf pour les VU (19 % contre 25 % en Drôme).

## 2.2.4 Accidentalité sur le réseau routier drômois

### • Où ?

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



70 % de tués Hors agglomération (126 sur 180)  
contre 17 % sur l'autoroute

En agglomération, la mortalité s'élève à 13%

### • Quand ?

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

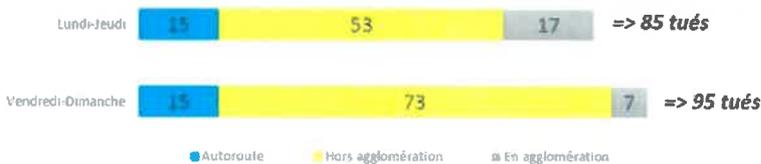


On se tue plus le jour (56 %) que la nuit

Hors agglomération : 70 % de tués de jour comme de nuit

Sur autoroute, on se tue un peu plus la nuit (16 contre 14 le jour)

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



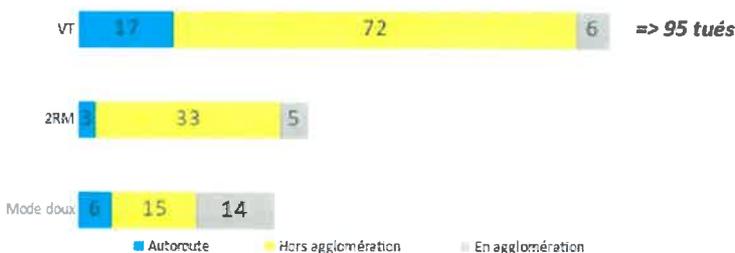
On se tue un peu plus le week-end - vendredi compris (52 %) qu'en semaine

Hors agglomération : 70 % de tués en semaine comme en week-end

Sur autoroute, la proportion de tués est identique (15) en semaine et le week-end.

### • Comment ?

Nombre de tués par mode 2017-2021



On se tue plus en VT, tous milieux confondus : 95 tués sur 180 (53%)

Hors agglomération, à noter :

- 70 % de tués, tous modes de déplacement confondus (120 sur 180 tués),
- 80 % de tués en 2RM (33 sur 41 2RM tués),
- 43 % de tués en mode doux (15 sur 35).

### Comparaison de la Drôme avec la famille de départements ILSR2 :

**Hors agglomération**, une proportion proche de tués sur le réseau secondaire : 70 % en Drôme contre 74 %, mais 3 fois plus de mortalité en Drôme sur l'autoroute avec 17 % contre 5 %, essentiellement liée au fort trafic sur l'A7.

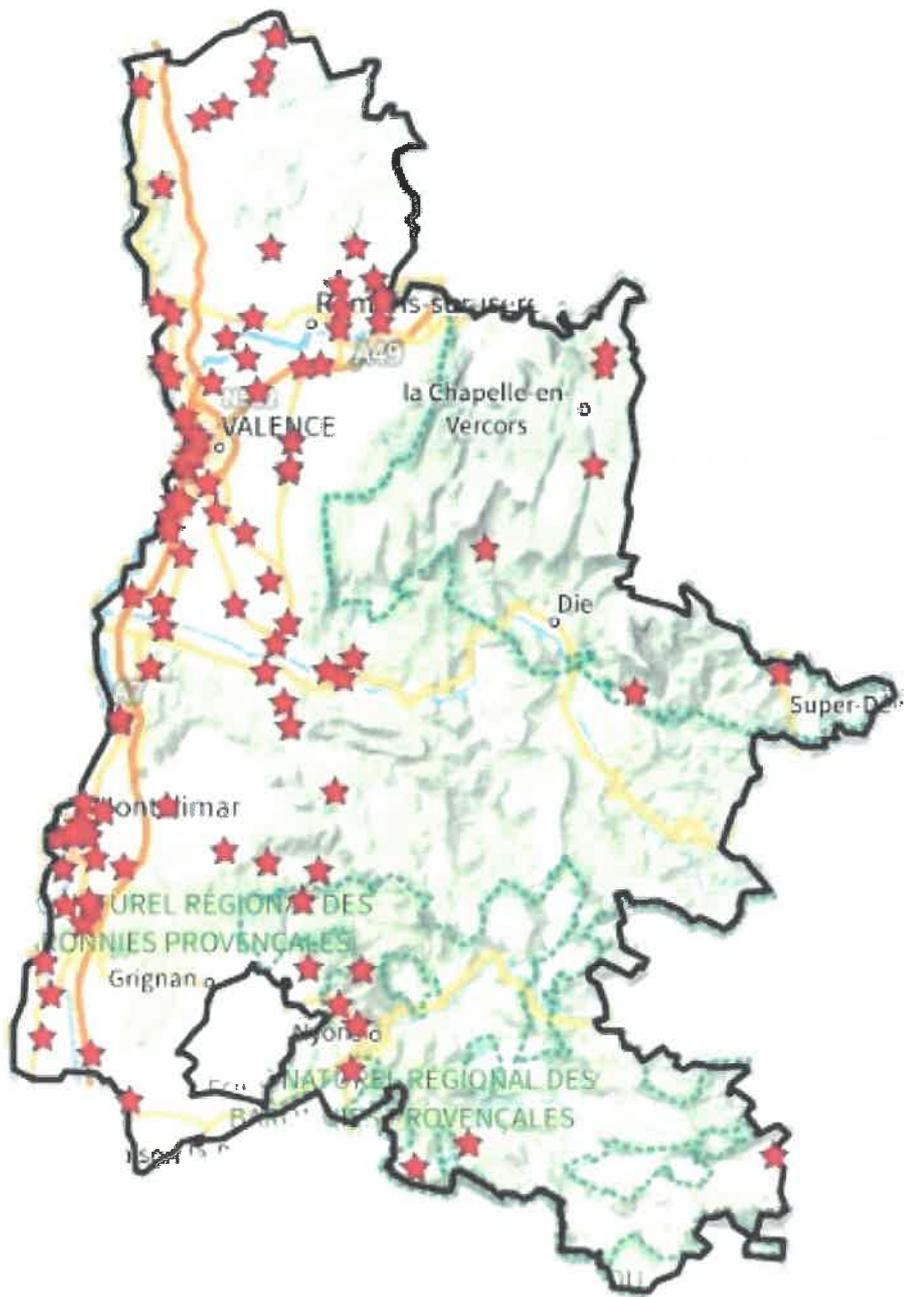
**En agglomération**, en revanche, le taux de mortalité est inversement plus faible en Drôme (13 %) contre 21 % dans des départements similaires.

Même répartition de la mortalité jour/nuit : on se tue plus le jour.

A l'inverse, on se tue plus le week-end en Drôme que dans les autres départements similaires où la mortalité apparaît essentiellement du lundi au jeudi.

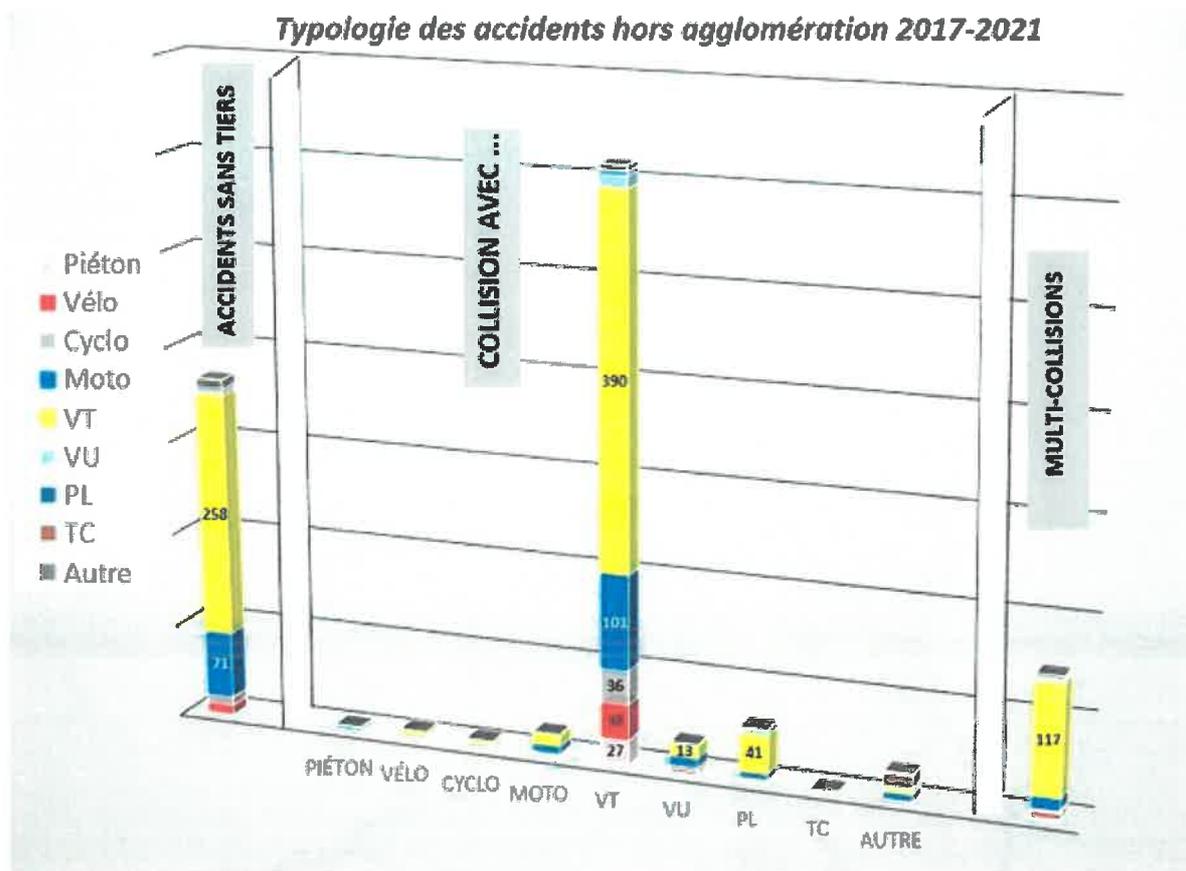
Similitude dans la répartition des tués selon le mode de déplacement et le milieu.

## Carte des accidents mortels en Drome 2017-2021



## 2.3 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

### 2.3.1 Typologie des accidents hors agglomération



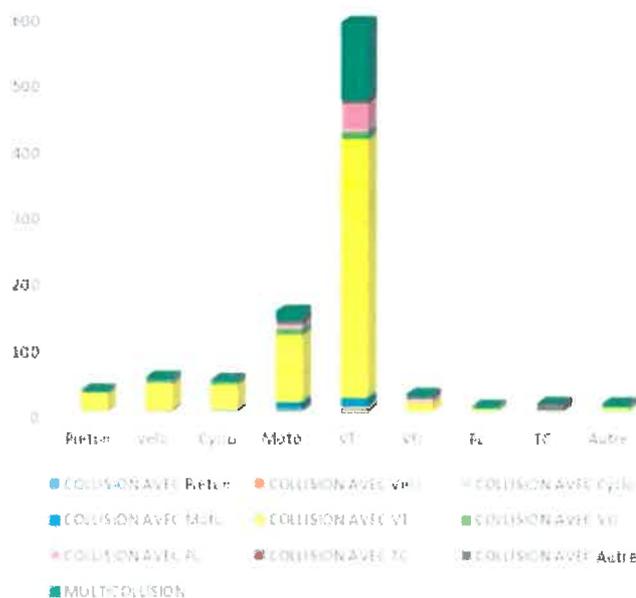
Hors agglomération :

1294 victimes au total sur 2017-2021, dont  
845 automobilistes,  
279 2RM,  
94 en modes doux (piétons + vélos).

Les tués hors agglomération :

126 tués sur les 180 tués au total, dont :  
72 automobilistes (57%),  
33 motards (26%),  
15 tués en modes doux (12%).

Typologie des accidents avec collisions  
hors agglomération 2017-2021



Accidents sans tiers :

71 % sont liés à un VT  
19 % à une moto

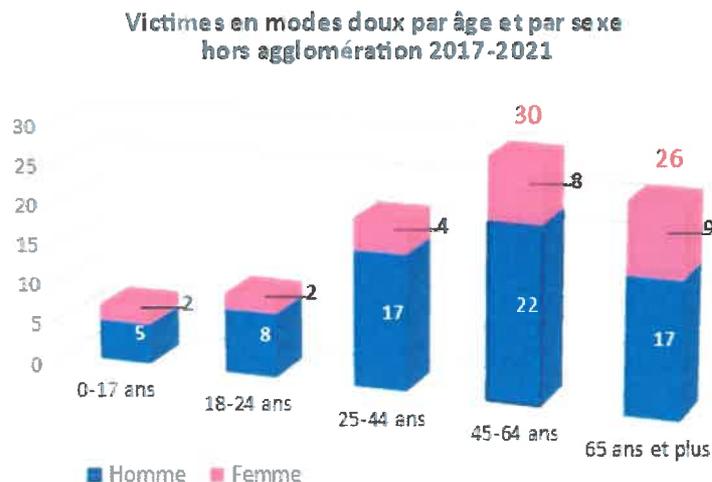
Accidents avec collision :

63 % ont lieu entre deux VT  
21 % impliquent un motard  
(moto + cyclo)

## 2.3.2 L'accidentalité en modes doux hors agglomération

N.B. : les victimes en modes doux sont : les piétons, les cyclistes et les conducteurs d'Engin de Déplacement Personnel avec et sans moteur (EDPsm, EDPm,)

- Quelles sont les victimes en modes doux hors agglomération ?

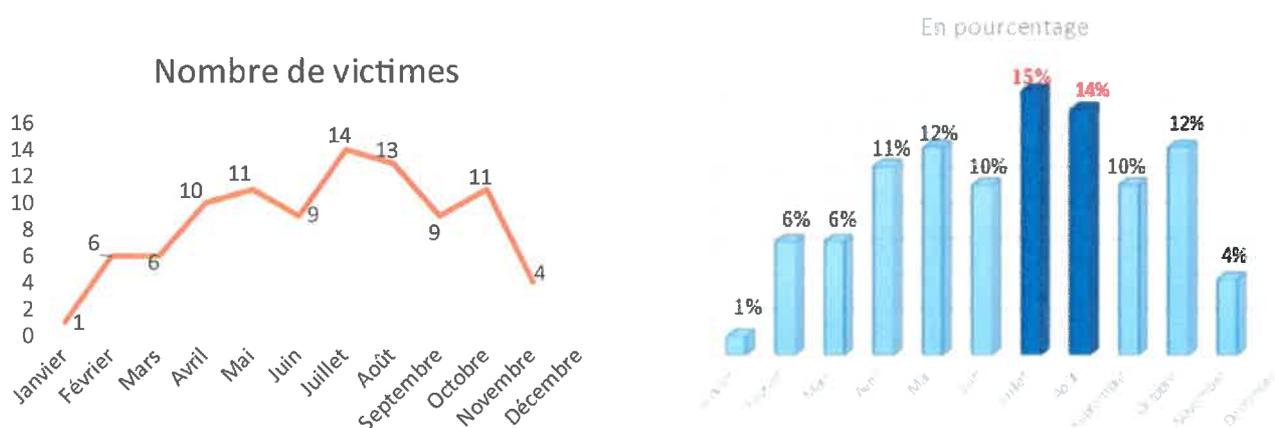


Sur les 94 victimes d'accidents en modes doux :

- 73% sont des hommes
- 32% ont entre 45-64 ans
- 28% ont 65 ans et plus

- A quelle période se produisent les accidents en modes doux ?

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



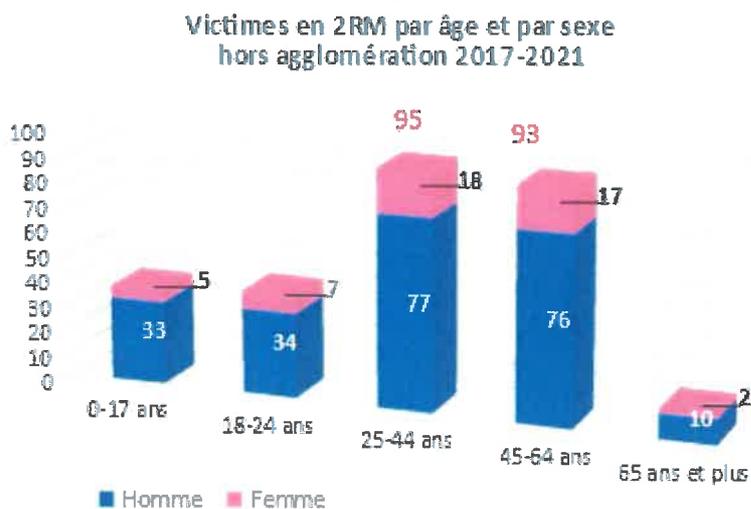
29 % des victimes en modes doux sont répertoriés lors de la saison estivale (juillet/août)

### Comparaison de la Drôme avec la famille de départements ILSR2

Même constat observé : la période des vacances d'été (juillet/août) induit le plus fort pourcentage de victimes soit 30 %.

### 2.3.3 L'accidentalité en 2RM hors agglomération

- Quelles sont les victimes en 2RM (cyclo et moto) hors agglomération ?



Sur 279 victimes en 2RM :

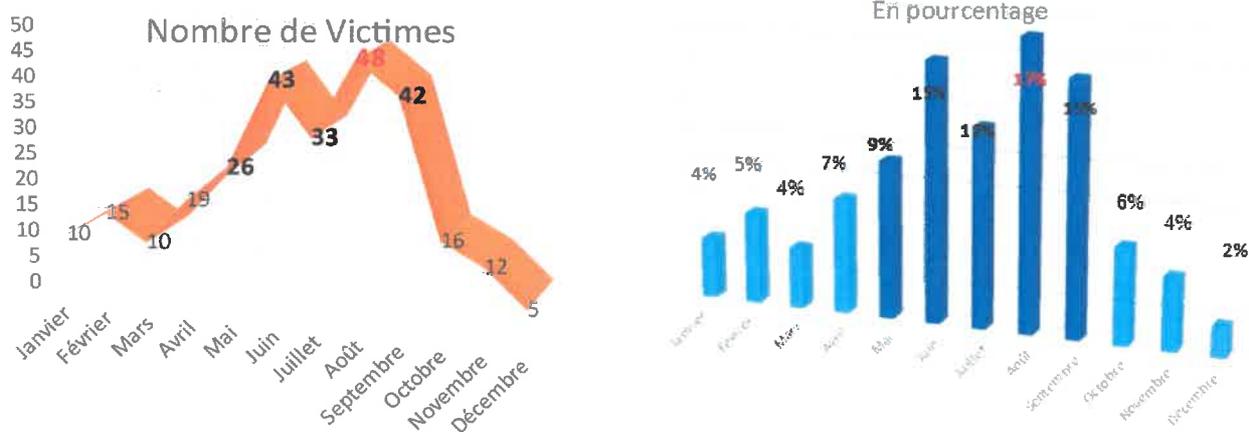
82 % sont des hommes

67 % ont entre 25-64 ans

Evolution récente du nombre de victimes 2RM entre l'année de référence 2019 et 2021 : 33 %

- A quelle période se produisent les accidents en 2RM ?

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



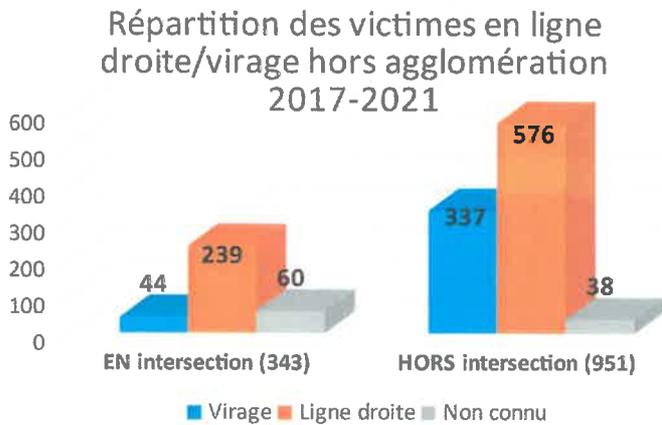
69 % des victimes 2RM sont concentrées sur la période de mai à septembre, avec un pic en août (17 %)

#### **Comparaison avec la famille de départements ILSR2**

La répartition des victimes en 2RM hors agglomération selon l'âge, le sexe et le mois est similaire au département de la Drôme.

### 2.3.4 Facteurs spécifiques de l'accidentalité hors agglomération

- Accidentalité hors agglomération en ligne droite/virage et en/hors intersection



Sur 1294 victimes recensées :

73 % hors intersection

27 % en intersection

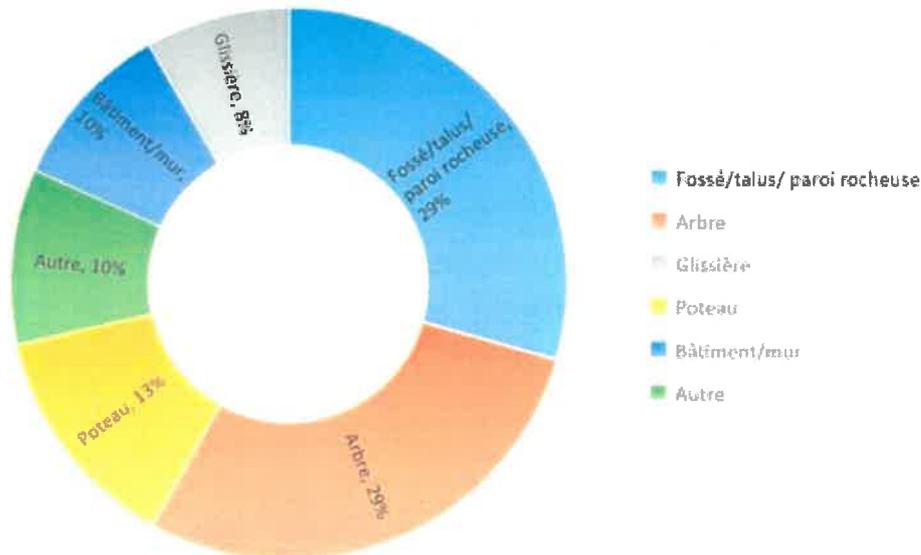
63 % des accidents se sont produits en ligne droite

#### Comparaison avec la famille de départements ILSR2

La répartition des victimes en ligne droite / virage et en/hors intersection est analogue au département de la Drôme.

- Accidentalité hors agglomération selon l'obstacle fixe heurté

#### Répartition de victimes selon l'obstacle fixe heurté par un seul véhicule hors agglomération 2017-2021

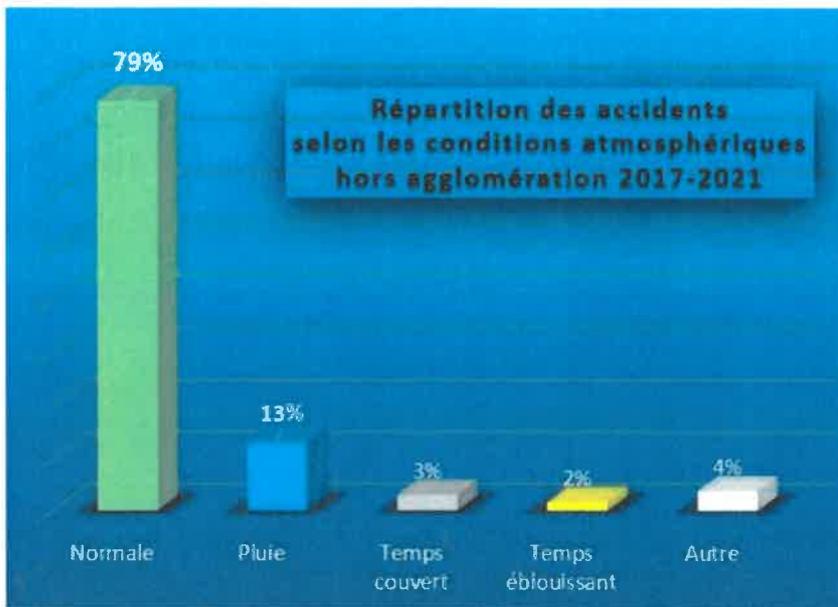


Sur 262 victimes recensées : 58 % des accidents ont pour origine un choc avec un arbre, dans un fossé, un talus ou contre une paroi rocheuse.

#### Comparaison avec la famille de départements ILSR2

La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération est comparable au département de la Drôme.

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération



Sur 1074 accidents :

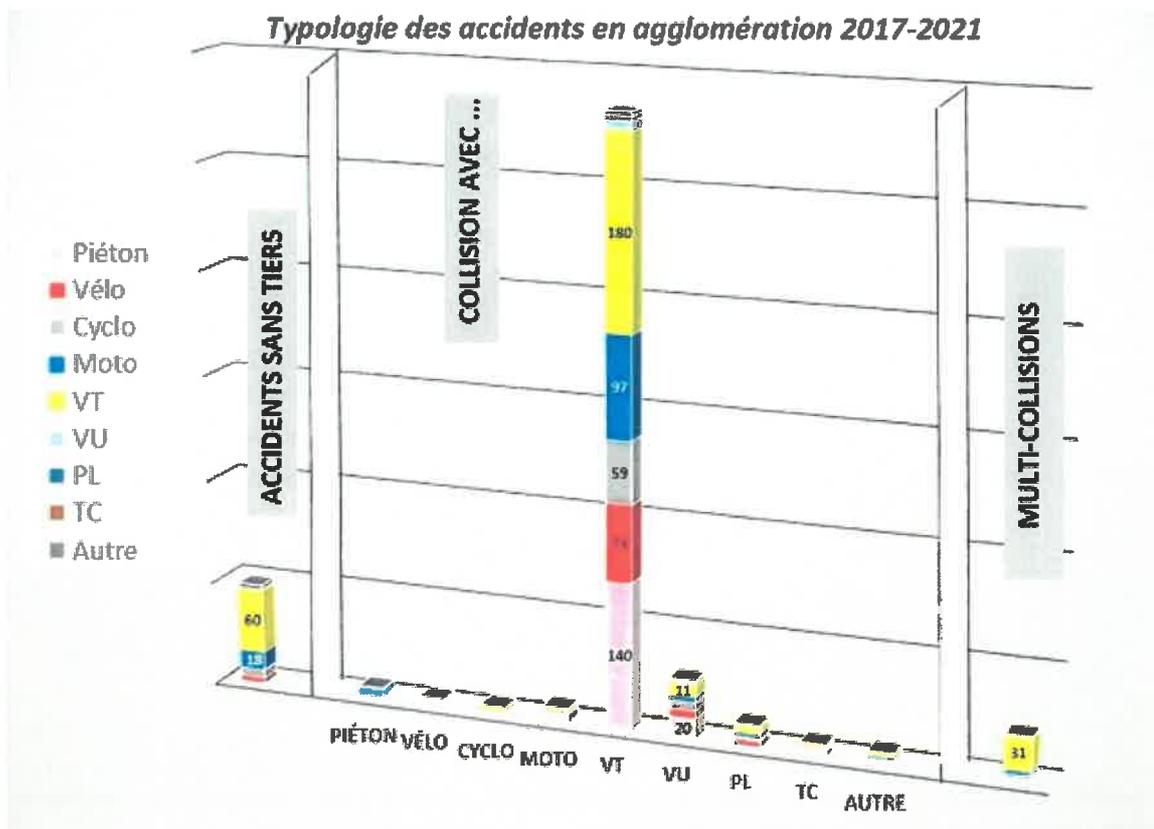
79 % en conditions atmosphériques normales

13 % avec la pluie

**Comparaison avec la famille de départements ILSR2 :**  
 La répartition des accidents selon les conditions atmosphériques est identique au département de la Drôme

## 2.4 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

### 2.4.1 Typologie des accidents en agglomération

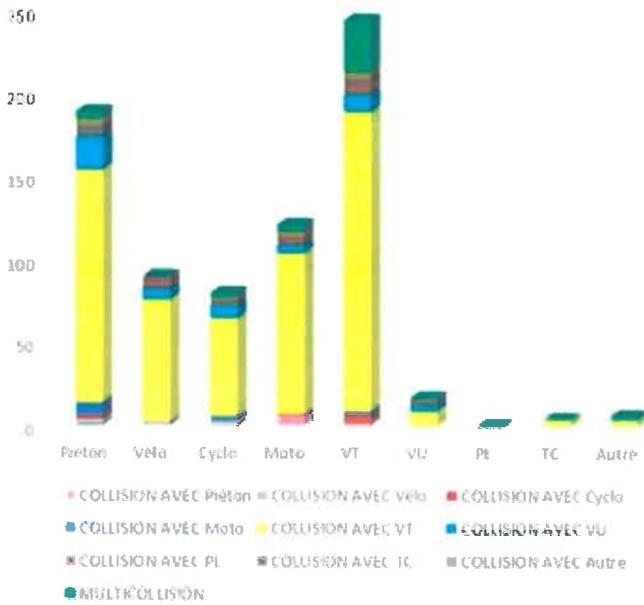


**En agglomération :**  
 847 victimes au total sur 2017-2021, dont  
 304 automobilistes,  
 283 modes doux (188 piétons + 95 vélos),  
 227 2RM.

**24 tués en agglomération :**

9 piétons et 4 cyclistes, soit 54 % en modes doux,  
 6 automobilistes, soit 25 %,  
 5 motards, soit 21 %.

Typologie des accidents avec collisions en agglomération 2017-2021



Accidents sans tiers :

- 62 % sont liés à un VT
- 19 % à une moto

Accidents avec collisions :

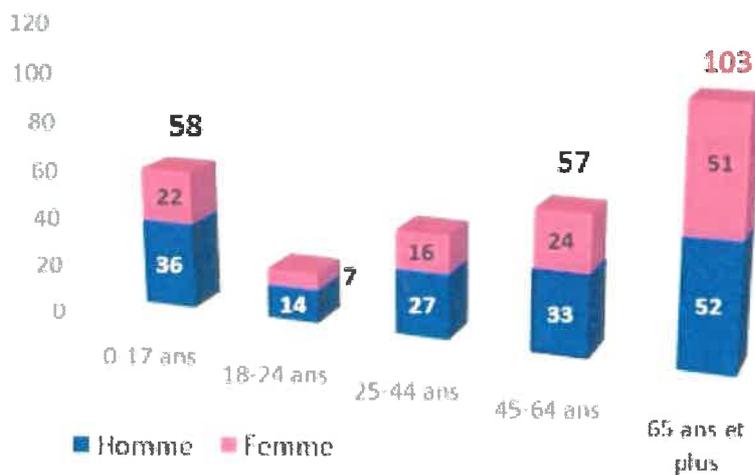
- 33 % ont lieu entre deux VT
- 25 % impliquent un piéton
- 16 % un motard

A noter : Les principaux accidents mortels en agglomération se sont produits sur les agglomérations de Valence, Montélimar et Romans-sur-Isère (voir Annexe « cartographie accidentalité en Drôme »).

## 2.4.2 L'accidentalité en modes doux en agglomération

- Quelles sont les victimes en modes doux en agglomération ?

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



En agglomération, sur 283 victimes en modes doux :

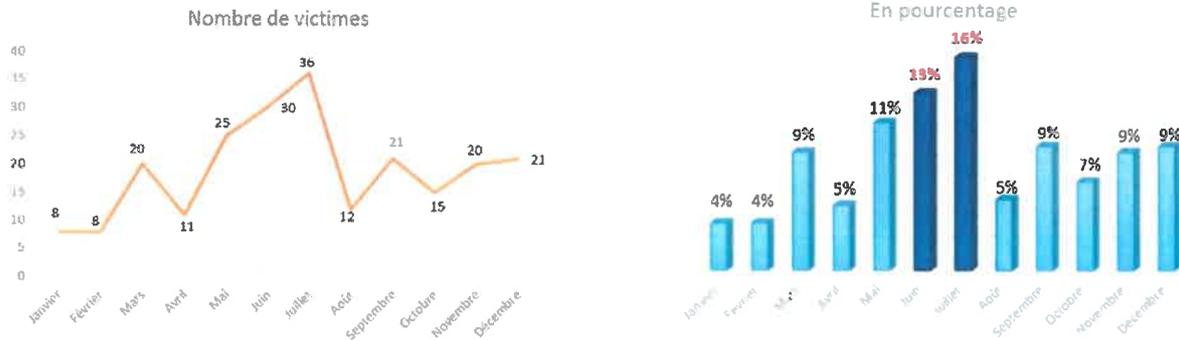
- 58 % sont des hommes
- 42 % des femmes

Les 65 ans et plus représentent 36 % des victimes en modes doux

### Comparaison avec la famille de départements ILSR2

Même constat qu'en Drôme : 40 % des victimes en modes doux sont dans la tranche d'âge 65 ans et plus.

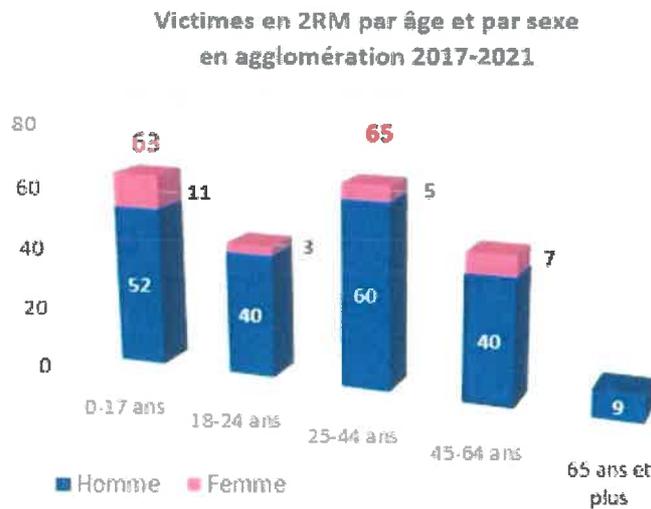
• A quelle période se produisent les accidents en modes doux en agglomération ?



37 % des victimes en mode doux sont concentrées sur la période estivale entre juin et août, avec un pic à 16 % en juillet

### 2.4.3 L'accidentalité en 2RM en agglomération

• Quelles sont les victimes en 2RM (cyclo et moto) en agglomération ?

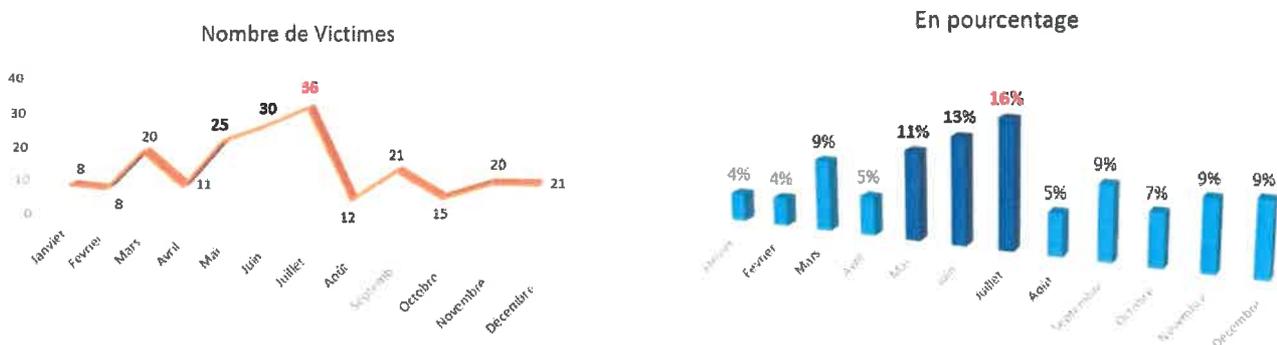


Sur 227 victimes 2RM :

- 89 % sont des hommes
- 29 % ont entre 25-44 ans

• A quelle période se produisent les accidents en 2RM en agglomération ?

#### Répartition des victimes en 2RM selon le mois en agglomération sur 2017-2021



En agglomération, les accidents en 2RM ont lieu plutôt sur les mois de mai (11 %), juin (13%) et juillet (16%)

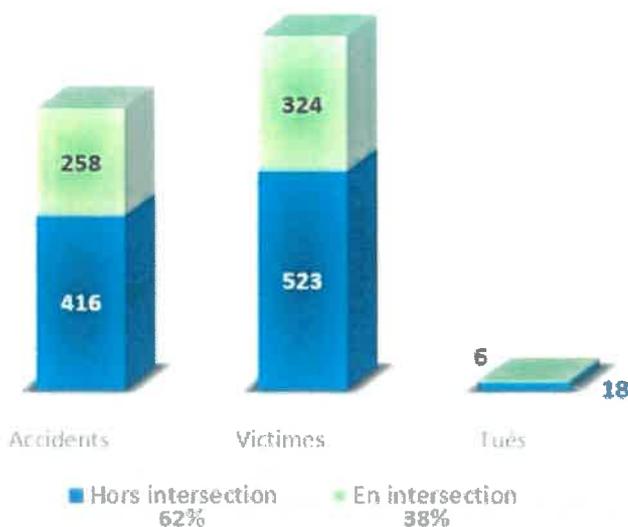
#### Comparaison avec la famille de départements ILSR2 :

La répartition homogène des victimes 2 RM diffère en Drôme sur la période estivale : nettement en hausse sur juin (13 % contre 10 %) et en juillet (16 % contre 10 %) et en baisse sur le mois d'août (5 % contre 9 %).

## 2.4.4 Facteurs spécifiques de l'accidentalité en agglomération

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

Répartition des accidents corporels en agglomération 2017-2021



En intersection :

38 % des accidents  
38 % des victimes  
25 % des décès soit 1,85 % des victimes

Hors intersection :

62 % des accidents  
62 % des victimes  
75 % des décès soit 3,44 % des victimes

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

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



Parmi les victimes en intersection selon le régime de priorité :

- La part des victimes en giratoire est de 29 %
- La part des victimes à un feu de signalisation est de 18 %
- La part des victimes sur une route prioritaire est de 13 %

### Comparaison avec la famille de départements ILSR2 :

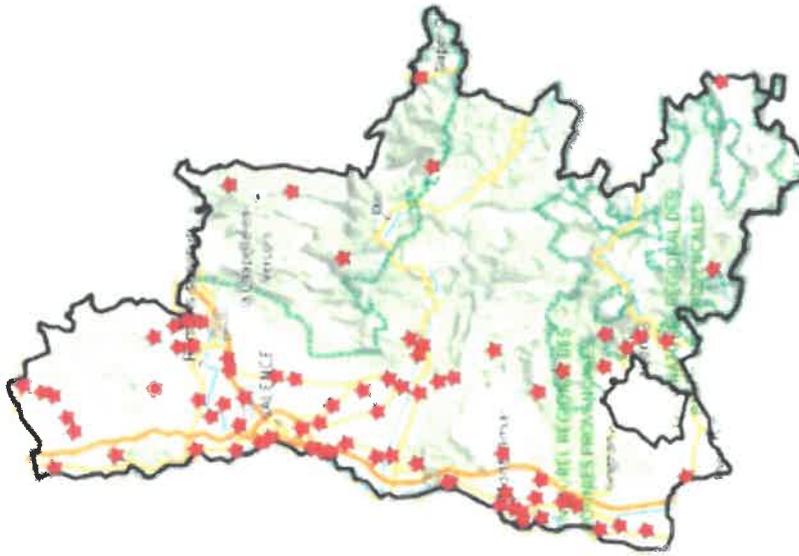
La répartition des accidents en agglomération en / hors intersection est similaire au département de la Drôme.

**Annexe: CARTOGRAPHIES DE L'ACCIDENTALITÉ EN DRÔME HORS AUTOROUTE**

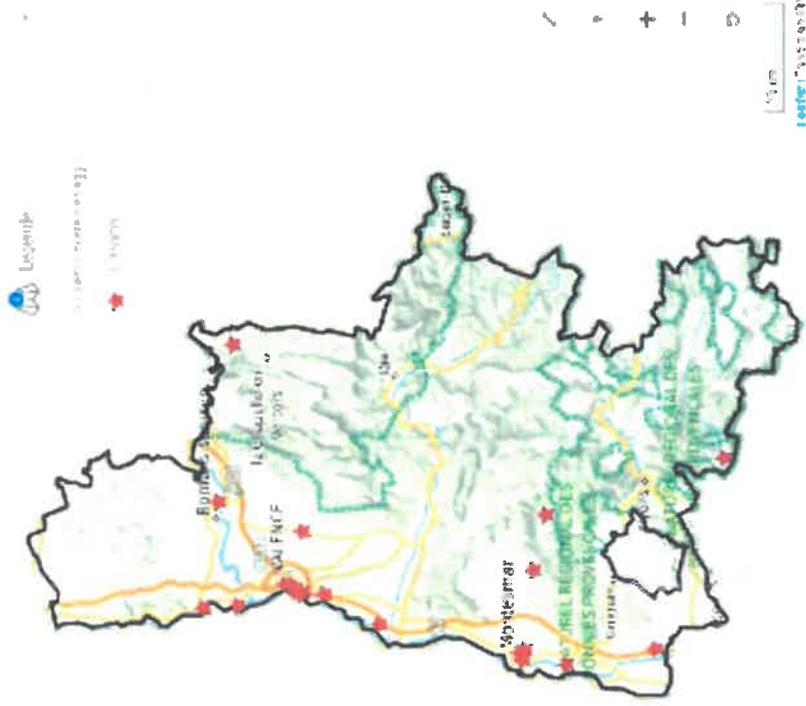


**Carte des accidents mortels**

**Hors agglomération**

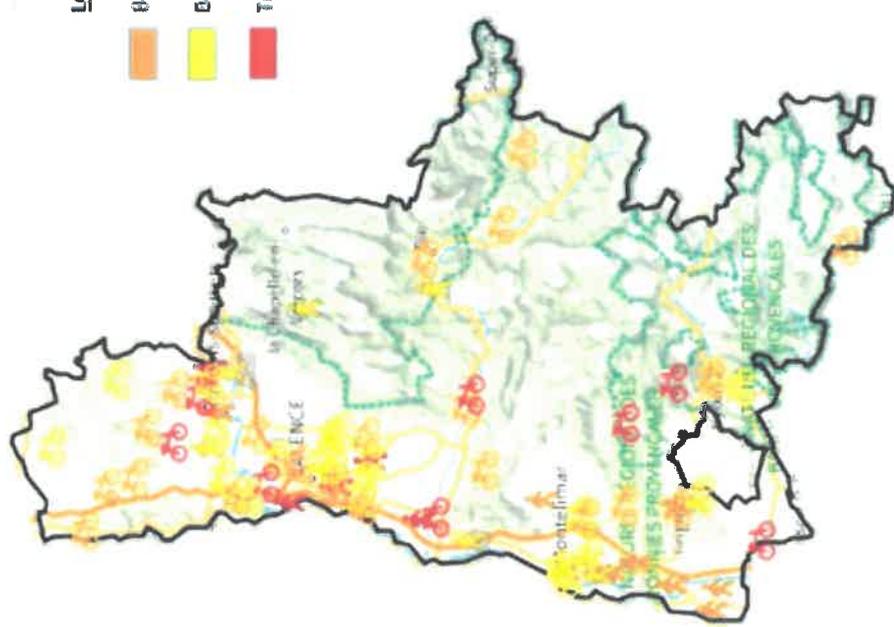


**En agglomération**

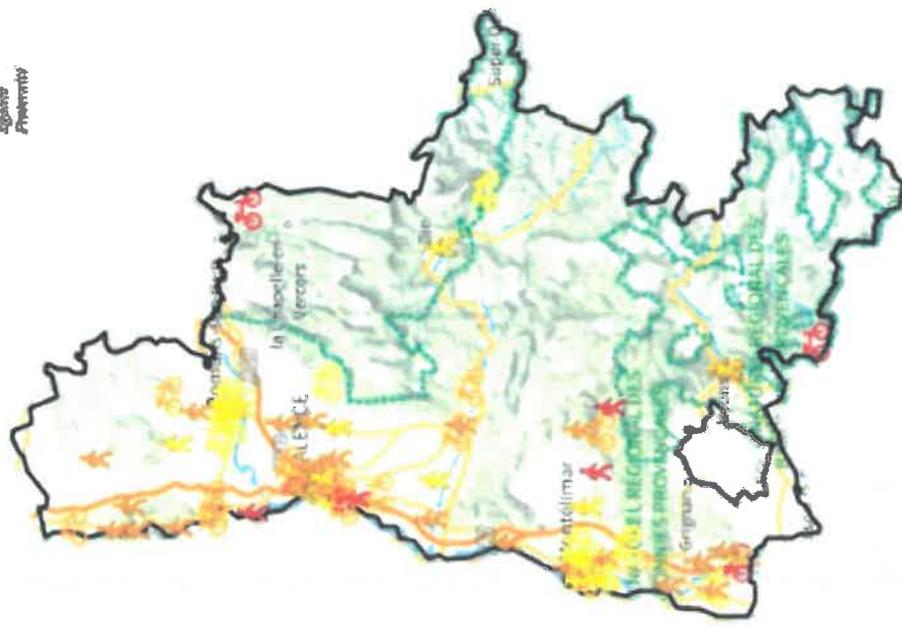


### Carte des accidents corporels impliquant un mode doux

Hors agglomération



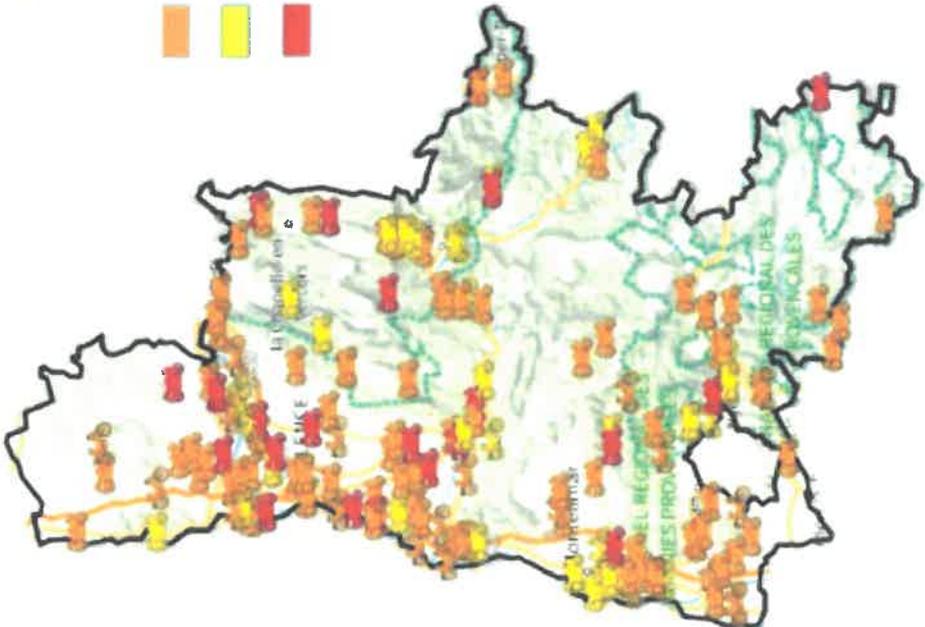
En agglomération



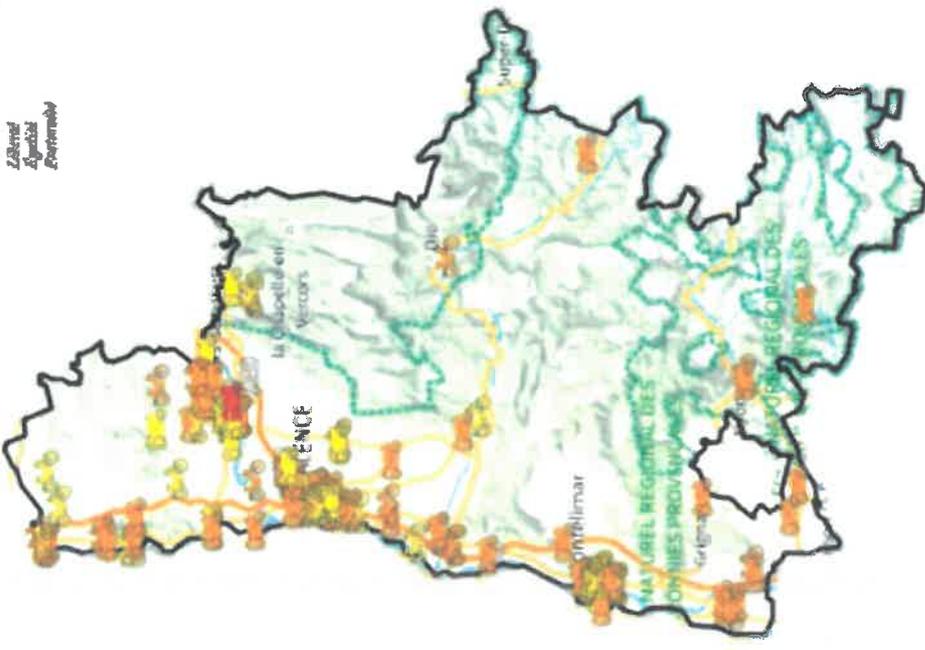
### Carte des accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé (2RM)



Hors agglomération



En agglomération



Légende

- Blessés hospitalisés
- Blessés légers
- Tués

## 2.5 Focus Accidentalité sur autoroute sur 2017-2021

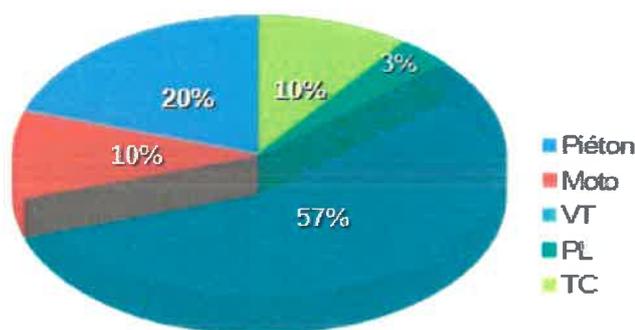
### • L'accidentalité sur Autoroute

- 188 accidents dont 24 accidents mortels se sont produits sur Autoroute, soit :
  - 30 personnes tuées
  - 826 blessés dont 137 blessés hospitalisés.
- Les 24 accidents mortels ont occasionné 50 blessés, en plus des 30 tués.

### • L'accidentalité sur Autoroute selon le mode de déplacement

30 tués sur autoroute dont 17 circulaient en voiture, 3 en deux-roues motorisés et 6 piétons\*

**AUTOROUTE**  
Part des usagers tués selon le mode de déplacement



A noter :

57 % des usagers de l'autoroute se tuent en voiture

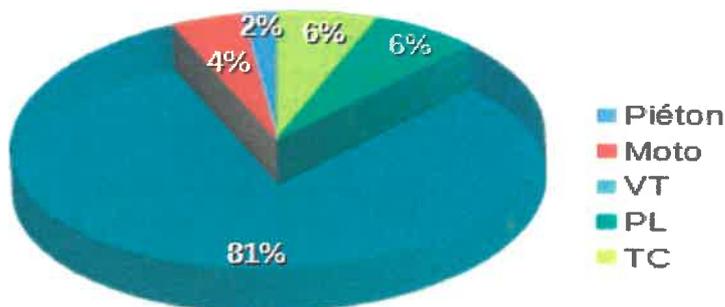
20 % de piétons\* tués

10 % de motards tués

10 % de tués en transports en commun

\* L'importance de la part des piétons tués sur Autoroute (20%) s'explique par le fait que l'on comptabilise des conducteurs en panne qui sortent de leur véhicule et sont happés par un véhicule circulant à grande vitesse, des conducteurs sortis de leurs véhicules pour porter secours, des piétons renversés par un véhicule circulant sur les aires d'autoroute et des personnes sous l'empire de l'alcool ou drogue et parfois les deux cumulés qui s'aventurent sur l'autoroute.

**AUTOROUTE**  
Part des usagers blessés selon le mode de déplacement



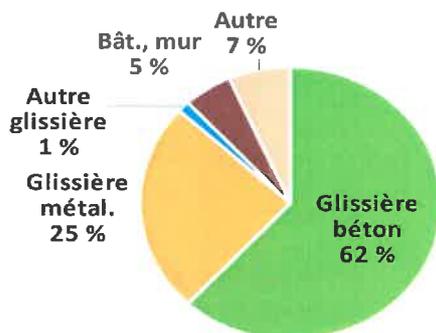
A noter :

La part des usagers blessés en VT sur autoroute reste prépondérante : 81 %

Les poids-lourds représentent 6 % des blessés

- Sur 30 usagers décédés sur Autoroute, les types de collisions sont :
  - 13 accidents sans tiers (*accidents avec un seul véhicule sans piéton*)
  - 8 accidents en multi-collisions (*accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus*)
  - 9 collisions (*accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton*) dont 5 collisions entre des VT/PL.

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



A noter :

La répartition des victimes sur autoroute est fortement marquée par deux obstacles fixes :

62 % la glissière béton

25 % la glissière métal

## 2.6 Synthèse

D'après le diagnostic territorial, aucun enjeu local n'a été identifié dans le département de la Drôme. Aussi, seuls les quatre enjeux nationaux sont retenus, à savoir :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (le téléphone principalement) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

Les principales conclusions du diagnostic territorial sont résumées dans le tableau suivant :

Thèmes	Chiffres clés
Victimes (tués + blessés)	Une baisse de la mortalité amorcée plus tardivement, vers 2016 avec 2 écarts importants : - au plus haut : 50 morts en 2013 (+16 % par rapport à 2010) - au plus bas : 24 morts en 2014 (- 45 % par rapport à 2010)
	180 tués entre 2017-2021
	Une moyenne de 36 tués par an entre 2017-2021 pour le département de la Drôme supérieure à celles de la famille ILSR2 et de la France métropolitaine (respectivement de 26 et 32)
	74 % des tués sont des hommes 68 % des tués habitent en Drôme
	Les 25-44 ans représentent 28 % des tués et constituent 22 % de la population du département. Les 18-24 ans représentent 19 % des tués alors qu'ils ne représentent que 7 % de la population du département.
	126 personnes ont été tuées hors agglomération entre 2017 et 2021 (soit 70%)
	70 % ont trouvé la mort lors d'un déplacement de type promenade/loisirs

Présumés responsables	97 présumés responsables d'accidents mortels identifiés entre 2019 et 2021
	Parmi les « hommes présumés responsables », les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée » et « alcool seul » sont les principales causes d'accidents mortels, avec respectivement 33 % et 18 %
	Pour le facteur « vitesse excessive ou inadaptée », les 25-44 ans représentent la majorité des présumés responsables (41 %). Pour le facteur « alcool seul », les 25-44 ans représentent la majorité des présumés responsables (43 %).
Risque routier professionnel	La voiture demeure en Drôme le premier mode de transport domicile-travail (82%)
	41 % de tués dans un accident domicile-travail ou trajet professionnel (73 tués)
	Sur les déplacements domicile-travail : 54 % des victimes utilisent un VT (131 victimes) 28 % des victimes roulent en 2RM (67 victimes) 14 % utilisent des modes doux (35 victimes)
	Sur les déplacements professionnels : 62 % circulent en VT 24 % sont des poids lourds
Accidents Hors Agglomération	1294 victimes hors agglomération dont 845 automobilistes (72 tués + 773 blessés), soit 65 % 279 2RM (33 tués + 246 blessés), soit 22 % 94 en modes doux (15 tués + 79 blessés), soit 7 %
	Sur les 126 tués hors agglomération : 57 % sont des automobilistes 25 % de motards
	La majorité des victimes en modes doux hors agglomération sont des hommes ayant entre 45 et 64 ans (73%) et représentent 13 % des tués hors agglomération (16 morts).
	La majorité des victimes hors agglomération ont eu un accident avec collision (929)
	Parmi les victimes, 73 % sont blessés ou tués hors intersection et 63 % sont blessés ou tués en ligne droite
	On observe une évolution récente du nombre de victimes en modes doux hors agglomération entre 2021 et la référence 2019 : -25 %
	79 % des accidents corporels ont lieu avec des conditions atmosphériques normales et 13 % ont lieu avec de la pluie
Accidents En Agglomération	847 victimes en agglomération dont : 304 automobilistes (6 tués + 298 blessés), soit 36 % 283 en modes doux (13 tués + 270 blessés), soit 33 % 227 2RM (5 tués + 222 blessés), soit 27 %
	Sur 24 tués en agglomération : 54 % en modes doux (piétons + vélos) 25 % d'automobilistes 21 % de motards
	La majorité des victimes en agglomération ont eu un accident avec collision (750) dont 37 % en modes doux (278)
	Les victimes en modes doux en agglomération représentent la majorité des tués (13 tués sur 24 soit 54 %)
	Les 65 ans et + représentent 36 % des victimes en modes doux
	La majorité des victimes en modes doux en agglomération sont des hommes (58%)
	On observe une évolution récente du nombre de victimes en modes doux en agglomération entre 2021 et la référence 2019 : -2 %
	38 % des accidents en agglomération ont lieu en intersection
	Parmi les victimes en intersection : 29 % des blessés ou tués le sont à un giratoire 18 % des blessés ou tués le sont aux feux de signalisation 13 % des blessés ou tués le sont à une route prioritaire 11 % des blessés ou tués le sont à une priorité à droite

### 3. L'ÉVALUATION DU DGO 2018-2022 : RETOUR D'EXPÉRIENCES

Pour rappel, les 6 enjeux du DGO 2018-2022 :

- 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 ;

Les principales orientations d'actions dégagées pour ces 6 enjeux :

#### 1 - Le risque routier professionnel

- Sensibilisation des employeurs : favoriser une prise de conscience sur 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 ;

#### 2 - Les substances psycho-actives (alcool & produits stupéfiants notamment)

- 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 ;

#### 3 - Les jeunes (14 à 29 ans)

- 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 et faire comprendre les règles, montrer les conséquences des accidents (violence des chocs, conséquences sur les victimes...);

#### 4 - Les seniors (65 ans et plus)

- 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) ;

#### 5 - Les deux-roues motorisés

- 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.

#### 6 - Le partage de la voirie / 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 ;
- Actions en direction des piétons et cyclistes : Faire prendre conscience de leurs propres vulnérabilités et de la nécessité d'éviter de prendre des risques ; 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.

### 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

BILAN DES ACTIONS PAR ENJEU												
	2017		2018		2019		2020		2021		TOTAL 2017-2021	
	Nbre actions	Personnes sensibilisées	Actions	Personnes sensibilisées								
Risque routier professionnel	12	545	11	719	10	491	3	477	6	370	42	2 602
Substances psycho-actives	12	535	19	2 431	13	830	3	110	12	283	59	4 189
Jeunes	21	6 856	21	12 453	37	12 432	12	2 124	25	2 344	116	36 209
Seniors	14	665	10	403	19	666	4	128	9	136	56	1 998
Deux-roues motorisés	7	1 049	4	106	4	479	0	0	6	986	21	2 620
Partage de la voirie	18	6 183	23	8 866	25	9 392	8	951	13	3 236	87	28 628
<b>TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>15 833</b>	<b>88</b>	<b>24 978</b>	<b>108</b>	<b>24 290</b>	<b>30</b>	<b>3 790</b>	<b>71</b>	<b>7 355</b>	<b>361</b>	<b>76 246</b>

Un constat partagé :

- Une forte baisse des actions sécurité routière liée à la crise sanitaire 2020 (confinement) et 2021 (post-COVID).
- Un nombre de tués qui s'est maintenu au-dessus de 30 (37 personnes tuées en 2020 et 32 en 2021). Et malgré tout, maintien des liens pendant ces deux périodes, de manière dématérialisée.

Hormis cette période COVID, les actions prévues ont toutes été réalisées et ont rencontré un grand succès auprès des différents publics visés, suscitant beaucoup d'intérêt et parfois de questionnement.

**Les 6 enjeux du DGO 2018-2022 ont été couverts :**

- 30 % des actions menées ont été en direction des jeunes, qui ont représenté 47 % des personnes sensibilisées
- Sur l'enjeu « partage de la voirie » : 23 % d'actions menées pour 38 % de personnes sensibilisées

**Principal bémol, les actions en faveur des seniors :**

- Difficulté à les mobiliser en nombre suffisant malgré les nombreuses sollicitations d'actions reçues des CCAS ou des clubs (56 actions menées (15%) pour seulement 1 998 personnes sensibilisées, soit 3 %).
- Piste d'action : se rapprocher des présidents d'agglomération et de communautés de communes pour trouver le bon format pour sensibiliser ce public.

### 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

BILAN DES CRÉDITS PAR ENJEU						
	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL 2017-2021
Risque routier professionnel	2 000,00 €	1 200,00 €	3 000,00 €	1 500,00 €	3 300,00 €	11 000,00 €
Substances psycho-actives	9 000,00 €	6 300,00 €	7 200,00 €	7 124,00 €	8 000,00 €	37 624,00 €
Jeunes	11 000,00 €	23 334,00 €	19 450,00 €	23 176,00 €	23 000,00 €	99 960,00 €
Seniors	1 000,00 €	2 200,00 €	1 200,00 €	1 200,00 €	1 500,00 €	7 100,00 €
Deux-roues motorisés	2 000,00 €	4 166,00 €	3 650,00 €	4 000,00 €	7 100,00 €	20 916,00 €
Partage de la voirie	21 000,00 €	18 000,00 €	20 000,00 €	18 000,00 €	12 600,00 €	89 600,00 €
<b>MONTANT TOTAL</b>	<b>44 000,00 €</b>	<b>54 000,00 €</b>	<b>54 500,00 €</b>	<b>55 000,00 €</b>	<b>55 500,00 €</b>	<b>263 000,00 €</b>

Sur 2017-2021, chaque année, les crédits du PDASR ont été utilisés en globalité.

Le budget du PDASR permet chaque année de piloter de nombreuses actions de terrain avec l'appui des forces de l'ordre, d'allouer des subventions aux partenaires associatifs, de conduire des actions en régie portées par le Bureau de Sécurité Routière et sa trentaine d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), d'acheter du matériel de prévention (consommables tels éthylotests, brassards rétro-réfléchissants et autres goodies).

Il participe à l'animation du réseau des IDSR (paiement des indemnités de déplacements, frais de formation...).

Un budget est également dégagé pour mener des actions de communication régionales ou départementales.

#### **FOCUS BILAN 2022 :**

Les crédits PDASR 2022 se sont élevés à 55 500,00 €.

En 2022, 5 861 personnes ont bénéficié en Drôme d'une sensibilisation à la sécurité routière délivrée par le bureau de la sécurité routière de la Drôme, grâce aux bénévoles intervenants départementaux de sécurité routière, aux associations et entreprises partenaires ainsi qu'aux forces de l'ordre.

76 actions ont ainsi été menées sur le département.

A noter : une campagne de communication sur la loi Montagne concernant les équipements hivernaux qui s'est déroulée du 9 au 20 novembre 2022 au travers de la distribution de 50 000 sacs à pain dans 87 boulangeries partenaires, couvrant tout le département (en zones centre ville, périurbain et rurale).

## **4. LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027**

### **4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire**

Après analyse du diagnostic territorial, le choix a été fait de ne retenir que les quatre enjeux nationaux. L'analyse de chacun de ces enjeux a été faite en distinguant les déplacements en agglomération et hors agglomération et en prenant en compte les populations en sur-risques que représentent les jeunes et les seniors.

Leur priorisation a été établie au regard du nombre d'accidents ou de victimes, en lien avec une thématique (type de mode de déplacement, catégorie d'usagers ou facteur de responsabilité de l'accidentalité).

#### **Définition des enjeux prioritaires en Drôme :**

Les principaux facteurs des accidents mortels : vitesse, conduites sous l'emprise de substances psychoactives et inattention (53%)

=> Enjeu n° 1 : Les conduites à risques

Les principales victimes : les usagers vulnérables représentent 42 % des tués

=> Enjeu n° 2 : Les Deux-Roues Motorisés (23%)

=> Enjeu n° 3 : Les mobilités douces (piétons, cyclistes, conducteurs d'EDPM) (19%)

Les types de déplacement : 15 % des tués dans le cadre de leur activité professionnelle (11 % trajet domicile/travail, 4 % déplacement professionnel)

=> Enjeu n° 4 : Les Risques Routiers Professionnels

Pour les enjeux n°1, 2 et 3, les orientations d'actions pourront également être déclinées spécifiquement pour deux catégories de public-cibles : les jeunes et les seniors.

## 4.1.1. L'enjeu « des conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs »

Pour rappel :

- La vitesse est la première cause d'accidents mortels en France. Elle provoque et aggrave les accidents.
- L'alcool est l'une des premières causes de mortalité sur la route :
  - L'alcool est responsable de 30% de la mortalité routière ;
  - Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 18 chez les conducteurs alcoolisés ;
- La prise de stupéfiants est illégale, au volant elle peut être fatale : chaque année, 700 personnes sont tuées sur les routes dans un accident impliquant un conducteur ayant consommé des drogues, soit 21% de la mortalité routière.
- L'usage du téléphone au volant, formellement interdit, est trop souvent banalisé. Pourtant il multiplie par trois le risque d'accident. Ecrire un message en conduisant oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes.

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les 4 sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur : auditive, visuelle, physique et cognitive.

### • Analyse globale des conduites à risques en Drôme sur 2017-2021

→ Sur les 1656 accidents corporels répertoriés sur 2017-2021 en Drôme (source ONISR), tous facteurs de risques confondus, on dénombre :

- 10 % d'accidents mortels (162)
- 50 % d'accidents graves non mortels (832)
- 40 % d'accidents légers (662)

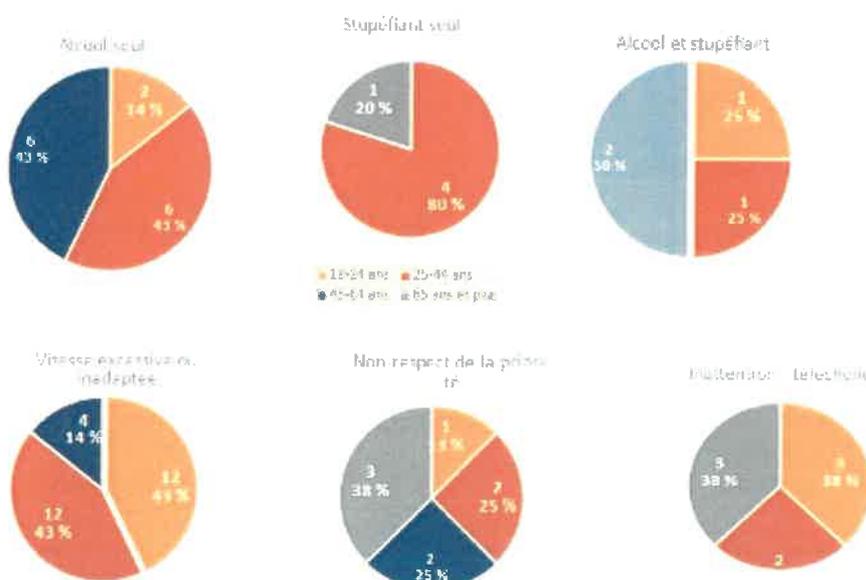
→ Facteurs les plus présents chez les présumés responsables d'accidents mortels :

- 1) La vitesse excessive ou inadaptée (30%)
- 2) l'alcool (14%)
- 3) L'inattention/téléphone (9%)
- 4) Le non respect de la priorité (8%)

→ Chez les hommes, qui représentent 80 % des présumés responsables d'accidents mortels : « La vitesse excessive ou inadaptée » est en cause dans 33 % des cas (contre 31 % dans la famille ILSR2) et « l'alcool sans stupéfiant » dans 18 % des cas (contre 20 % dans la famille ILSR2)

**N.B.** : les chiffres indiqués ci-dessous dans la répartition selon l'âge des principaux facteurs étant relativement faibles, ne permettent pas de tirer des enseignements précis.

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)



- Analyses des accidents par facteur des conduites à risques en Drôme :

#### Le facteur vitesse

Sur 198 accidents où un usager a le facteur vitesse retenu :

- 18 % d'accidents mortels (35)
- 56 % d'accidents graves non mortels (110)
- 27 % d'accidents légers (53)

#### Le facteur alcool et/ou stupéfiants

Sur 232 accidents où un usager a le facteur alcool ou stupéfiants (ou les 2) retenu :

- 14 % d'accidents mortels (32)
- 54 % d'accidents graves non mortels (125)
- 32 % d'accidents légers (75)

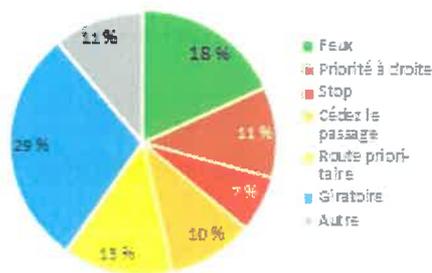
#### Le facteur « distracteur-inattention » :

Sur 275 accidents où un usager le facteur distracteur ou inattention (ou les 2) retenu :

- 6 % d'accidents mortels (16)
- 52 % d'accidents graves non mortels (143)
- 42 % d'accidents légers (116)

#### Les accidents liés au non-respect des priorités

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



En agglomération, en intersection, les accidents sont liés à :

- 29 % au niveau d'un giratoire
- 18 % au niveau des feux de signalisation
- 13 % à une route prioritaire
- 11 % à une priorité à droite

#### 4.1.2. L'enjeu des « deux-roues motorisés »

Pour mémoire, les deux-roues motorisés (2RM) regroupent :

- Les cyclos/scooters
- Les motos légères (<125 cm<sup>3</sup>)
- Les motos lourdes (>125 cm<sup>3</sup>)

- La mortalité globale en 2RM sur le réseau routier drômois sur 2017-2021 :

##### → Les tués en 2RM :

- représentent 23 % des tués, soit 41 motards sur les 180 tués (contre 19 % dans la famille ILSR2)
- Sur les 41 motards tués :
  - 33 tués en motos lourdes soit 80 % (contre 69 % dans la famille ILSR2)
  - 6 en motos légères (15% contre 10 % dans la famille ILSR2)
  - 2 en cyclo (5% contre 21 % dans la famille ILSR2)
- 46 % ont entre 25-44 ans (19 sur 41 tués toutes classes d'âges confondues)
- 80 % des 2RM se tuent hors agglomération (33 sur les 41 tués en 2RM)

##### → Les Prémés Responsables d'accidents mortels en 2RM :

- représentent 21 % des présumés responsables d'accidents mortels (20 sur 97 PR en Drôme) (contre 15% dans la famille ILSR2)
- 45 % ont entre 25-44 ans (9 sur 20 PR toutes classes d'âges confondues).

• L'accidentalité en 2RM

	HORS AGGLOMÉRATION (HA)	EN AGGLOMÉRATION (EA)		
Qui ?  (victimes tués+blessés)	→ Sur les 1294 victimes HA : - 279 motards = 22 % des victimes - dont 33 motards tués sur les 126 tués HA tous modes confondus = 26 % des tués HA et 18 % de la totalité des tués <i>(Pour mémoire : 3 tués en 2RM sur Autoroute)</i>	→ Sur les 847 victimes EA : - 227 motards = 27 % des victimes EA - dont 5 motards tués sur les 24 tués EA tous modes confondus = 21 % des tués EA et 3 % de la totalité des tués		
	Evolution récente du nombre de victimes 2RM hors agglomération entre l'année de référence 2019 et 2021 : 33 %	Évolution récente du nombre de victimes 2RM en agglomération entre l'année de référence 2019 et 2021 : - 2 %		
	→ <b>Sur 279 victimes en 2RM HA :</b> • 82 % sont des hommes (230) • 34 % ont entre 25-44 ans (95) • 33 % entre 45-64 ans (93)	→ <b>Sur 227 victimes 2RM EA :</b> • 89 % sont des hommes (201) • 29 % ont entre 25-44 ans (65) • 28 % ont moins de 18 ans (63)		
Comment ?	<b>Sur les 279 victimes en 2RM HA :</b>		<b>Sur 227 victimes 2RM EA :</b>	
	Motos	Cyclos	Motos	Cyclos
	• 222 en motos soit 80% (contre 72% dans la famille ILSR2)	• 57 en cyclo soit 20% (contre 28% dans la famille ILSR2)	• 139 en motos soit 61% (contre 44% dans la famille ILSR2)	• 88 en cyclo soit 39% (contre 56% dans la famille ILSR2)
	• 40 % ont entre 45-64 ans (89) • 39 % ont entre 25-44 ans (86)	• 53 % ont moins de 18 ans (30) • 25 % ont entre 18 et 24 ans	• 36 % ont entre 25 et 44 ans (50) • 29 % ont entre 45 et 64 ans (40)	• 50 % ont moins de 18 ans (44) • 22 % ont entre 18 et 24 ans (19)
	19 % des accidents sans tiers sont liés à une moto et 21 % des accidents avec collision impliquent un motard (moto+cyclo)			
Quand ?	69 % des victimes 2RM sont concentrées sur la période de mai à septembre, avec un pic en août (17 %)		En agglomération, les accidents en 2RM ont lieu plutôt sur les mois de mai (11 %), juin (13%) et juillet (16%)	

**Synthèse de l'enjeu 2RM en Drôme :**

→ Les deux-roues motorisés demeurent un fort enjeu local dans le département de la Drôme avec des taux supérieurs à ceux de sa famille ILSR2 d'appartenance (23 % contre 19 % des tués ; 80 % contre 69 % des tués en motos lourdes ; 21 % contre 15% de motards présumés responsables d'accidents mortels)

→ Un nombre de victimes motocyclistes important hors agglomération (80%) mais également en agglomération (61%)

80 % des 2RM se tuent hors agglomération (33 sur les 41 tués en 2RM) :  
- avec plus de tués 2RM hors agglomération (26 %) qu'en agglomération (21 %)  
- mais plus de victimes 2RM en agglomération (27%) que hors agglomération (22%)

→ Les 25-44 ans représentent :  
- 46 % des tués en 2RM (19 sur 41 tués toutes classes d'âges confondues)  
- 34 % des victimes en 2RM hors agglomération dont 39 % de motocyclistes  
- 29 % des victimes en 2RM en agglomération dont 36 % de motocyclistes

→ Les 45-64 ans représentent :  
- 33 % des victimes en 2RM hors agglomération dont 40% de motocyclistes  
- 29 % des victimes en 2RM en agglomération.

### 4.1.3. L'enjeu « des nouveaux modes de mobilité dite douce » : vélo , engins de déplacement personnel motorisés et marche

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. Cette difficulté de partage place les usagers vulnérables en situation de fragilité.

Il s'agira donc d'appréhender l'accidentalité des piétons (12 % des tués), des cyclistes (7 % des tués), sans oublier les nouveaux modes de mobilité douce que sont les utilisateurs d'engins de déplacement personnel sans moteur (EDP-sm comme la trottinette sans moteur) et les utilisateurs d'engins de déplacement personnel à moteur (EDPM).

En effet, selon un rapport de l'Académie nationale de médecine sur l'accidentalité des EDPM, adopté le 29 novembre 2022, avec l'expansion de l'offre de location des trottinettes électriques, l'accidentologie liée à leur utilisation est devenue un problème sanitaire majeur.

Les facteurs de risque de cette nouvelle pratique de la micro-mobilité urbaine sont liés notamment à :

- la conception des engins,
- au comportement des conducteurs,
- à l'état des voiries
- et au partage de l'espace public.

Pour mémoire, en Drôme, les déplacements à vélo ont une place importante avec :

- la ViaRhôna et ses 315 700 passages vélos
- la Vallée de l'Isère et ses 148 400 passages vélos

83 % des étudiants drômois (près de 7000) sont accueillis à Valence et près de 23 % viennent à pied et moins de 4 % se déplacent à vélo.

#### • La mortalité globale en modes doux sur le réseau routier drômois sur 2017-2021 :

##### → Les tués en modes doux :

- représentent 19% de l'ensemble des tués = 34 tués sur les 180 tués (18 % dans la famille ILSR2)
- Sur les 34 tués en modes doux : 65 % de piétons (22) (contre 61 % dans la famille ILSR2)  
35 % de cyclistes (12) (contre 37 % dans la famille ILSR2)
- Les modes doux représentent 54 % des tués en agglomération

**A noter :** les principaux accidents mortels en agglomération se sont produits sur les agglomérations de Valence, Montélimar et Romans

- 56 % ont 65 ans et plus (19 sur 34 tués toutes classes d'âges confondues) (contre 53 % dans la famille ILSR2)

##### → Les Présumés Responsables d'accidents mortels en modes doux :

- représentent 7 % des présumés responsables d'accidents mortels (7 sur 97 PR en Drôme) (8 % dans la famille ILSR2)
- 57 % ont plus de 65 ans ( 4 sur 7 PR toutes classes d'âges confondues).

#### • L'accidentalité en modes doux

	HORS AGGLOMÉRATION (HA)	EN AGGLOMÉRATION (EA)
Qui ?  (victimes tués+blessés) =	→ Sur les 1294 victimes HA : - 94 en modes doux = 7 % des victimes - dont 15 tués sur les 126 tués HA tous modes confondus = 12 % des tués HA et 8 % de la totalité des tués	→ Sur les 847 victimes EA : - 283 en modes doux = 33 % des victimes EA - dont 13 tués sur les 24 tués EA tous modes confondus = 54 % des tués EA et 7 % de la totalité des tués
	Evolution récente du nombre de victimes HA entre 2021 et l'année de référence 2019 : -25 %	Evolution récente du nombre de victimes EA entre 2021 et l'année de référence 2019 : - 2 %
	<b>→ Sur 94 victimes en modes doux HA :</b> • 73 % sont des hommes (69) • 32 % entre 45-64 ans (30) • 28 % ont plus de 65 ans	<b>→ Sur 283 victimes en modes doux EA :</b> • 58 % sont des hommes (163) • 36 % ont plus de 65 ans (103) • 20 % ont moins de 18 ans (58) • 20 % ont entre 45 et 64 ans

Comment ?	Sur les 94 victimes en modes doux HA :		Sur 283 victimes en modes doux EA :	
	Piétons/EDPsm	Cyclistes/EDPM	Piétons/EDPsm	Cyclistes/EDPM
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 32 piétons soit 34 % (idem dans la famille ILSR2)</li> <li>• dont 62 % d'hommes (20)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 62 cyclistes soit 66 % (idem dans la famille ILSR2)</li> <li>• dont 79 % d'hommes (49)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 188 piétons soit 66% (64 % dans la famille ILSR2)</li> <li>• dont 54 % sont des femmes (101)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 95 cyclistes soit 34% (36 % dans la famille ILSR2)</li> <li>• dont 80 % d'hommes</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 34 % ont moins de 25 ans (11)</li> <li>• 31 % ont entre 25-44 ans (10)</li> <li>• 19 % ont entre 45-64 ans (6)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 39 % ont entre 45-64 ans (24)</li> <li>• 34 % ont plus de 65 ans (21)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 41 % ont plus de 65 ans (78)</li> <li>• 22 % ont moins de 18 ans (41)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 32 % ont moins de 25 ans (30)</li> <li>• 27 % ont entre 45-64 ans (26)</li> <li>• 26 % ont plus de 65 ans (25)</li> </ul>
			<b>Accidents avec collisions :</b> 25 % impliquent un piéton	
Quand ?	29 % des victimes en modes doux HA sont répertoriés lors de la saison estivale (juillet/août)		37 % des victimes en mode doux EA sont concentrées sur la période estivale entre juin et août, avec un pic à 16 % en juillet	

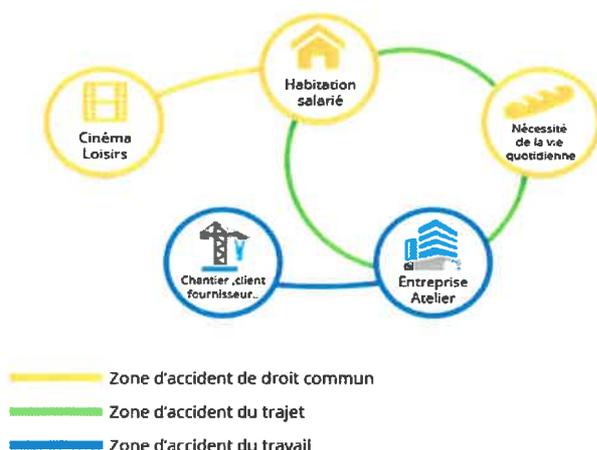
### Synthèse de l'enjeu « les nouveaux modes de mobilité dite « douce » en Drôme :

- Sur 377 victimes en modes doux (hors et en agglomération) :
  - 62 % d'hommes (232)
  - 58 % de piétons (220) et 42% de cyclistes (157)
  - 34 % ont 65 ans et plus (130) dont 19 tués dans cette classe d'âges sur les 34 tués en modes doux, soit 56 % (contre 53 % pour la famille ILSR2 d'appartenance)
  - 23 % ont entre 45 et 64 ans (87)
- En agglomération, ont eu lieu 85 % des accidents de piétons et 60,50 % des accidents de cyclistes.
- Proportionnellement, les cyclistes représentent 66 % des victimes hors agglomération (62 sur 94 victimes HA) et les piétons, 66 % des victimes en agglomération (188 sur 283 victimes EA)
- Les accidents de piétons concernent légèrement plus les femmes (51 % avec 113 victimes femmes) et 80 % des accidents de cyclistes concernent les hommes (125)
- Les 65 ans et plus représentent 38 % des victimes piétons et 30 % des cyclistes
- La majorité des accidents en modes doux se produisent aux beaux jours (juin/août).

## 4.1.4 Le Risque Routier Professionnel

- Rappel sur le risque routier professionnel

### Le contexte professionnel



Le risque routier est un risque professionnel à part entière. Il est la 1ère cause de décès au travail.

Le Risque Routier Professionnel (RRP) se décompose en deux risques distincts :

=> le risque « trajet professionnel » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle = l'accident de mission

=> le risque « trajet domicile-travail » qui est un déplacement entre le domicile et le travail ou le lieu de restauration-nécessités de la vie quotidienne = l'accident de trajet

Ces deux types d'accidents sont des accidents du travail.

Anticiper le risque routier professionnel, c'est éviter des conséquences dramatiques pour les agents, leur famille mais aussi pour l'employeur.

En 2021 au niveau national, 38 % des accidents ont impliqué un usager en trajet domicile travail ou trajet professionnel et 454 personnes ont été tués dans ces accidents (1117 personnes si on compte tous les tués dans ces accidents), les deux tiers lors d'un trajet domicile-travail et un tiers en trajet professionnel.

Au-delà du bilan humain, les accidents de la route font perdre 4,3 millions de journées de travail par an. C'est en moyenne 79 jours d'arrêt pour une victime d'un accident de la route en lien avec le travail (Cnam 2020).

• La mortalité liée à un déplacement professionnel en Drôme :

→ Les tués liés à un déplacement professionnel

- Sur 180 tués en Drôme sur 2017-2021, 73 ont été tués dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel, soit 41 % (contre 36 % dans la famille ILSR2 d'appartenance).

- Sur les 149 tués pour lesquels un motif de trajet a été renseigné :

- 20 se sont tués sur un déplacement domicile-travail

- 7 se sont tués sur un trajet professionnel

soit 15 % de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel, rapportés aux 180 tués (contre 14 % pour la famille ILSR2) et 18 % si rapportés aux 149 tués avec un motif de trajet renseigné (contre 16 % pour la famille ILSR2).

→ Les présumés responsables d'accidents mortels liés à un déplacement professionnel :

Sur les 97 présumés responsables d'accidents mortels en Drôme, 25 % avaient un motif de déplacement professionnel :

- 15 % sur un trajet domicile-travail

- 10 % sur un trajet professionnel

• Répartition des victimes en domicile-travail ou en trajet professionnel selon leur mode de déplacement

Sur les 372 victimes liées à un déplacement professionnel (domicile-travail+trajet professionnel) :

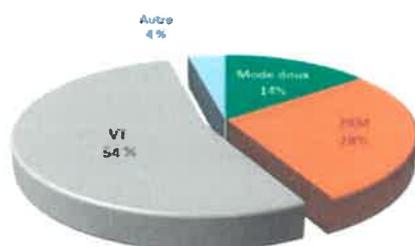
→ 179 victimes utilisaient un VT (48%), 77 en 2RM (21%) et 39 en modes doux (10%)

→ Répartition selon le déplacement professionnel :

242 victimes en domicile-travail

130 victimes en trajet professionnel

Répartition des victimes en trajet domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode sur 2017-2021



**Sur les déplacements domicile-travail :**

- 54 % des victimes utilisent un VT (131 victimes)
- 28 % roulent en 2RM (67 victimes)
- 14 % utilisent des modes doux (35 victimes)

**Sur les trajets professionnels :**

- 62 % circulent en VL (VT+25 %VU)
- 24 % sont des poids lourds

(VL : véhicules légers = VT véhicules de tourisme + véhicules utilitaire -VU)

**Synthèse de l'enjeu « risque routier professionnel » :**

L'enjeu « risque routier professionnel » est :

- un fort enjeu pour le département de la Drôme
- La part des tués en Drôme (41%) dans un accident professionnel est :
  - supérieure à 20 %
  - supérieure de 5 points de celle de sa famille ILSR2 d'appartenance (36%)

## 4.2 Orientations d'actions pour 2023-2027

Les orientations d'actions définissent les objectifs que serviront les actions de terrain.

### Orientations d'actions transversales

Certaines orientations d'actions pourront s'appliquer à l'ensemble des enjeux retenus dans le DGO 2023-2027 :

#### • Développement de la politique de répression

→ Cibler les contrôles sur les lieux les plus sensibles et les périodes les plus accidentogènes : sortie de lieux festifs (discothèques, festivals...) ou les soirs de fête, après les heures de repas, le week-end, les départ/retour grandes vacances (alcool-stupéfiants-vitesse) ;

→ Médiatiser les sanctions (immobilisation, confiscation, annulation – suspension du permis de conduire, perte de points...)

#### • Accentuation du principe pédagogique de l'alternative aux poursuites :

→ Organisation de journées spécifiques (« carton jaune »), par les forces de l'ordre (GN/PN/PM) : à partir d'une zone de contrôle, les auteurs d'infractions simples, sous couvert de l'autorisation du Procureur de la République, sont invités à suivre une séance de sensibilisation dans les ateliers de prévention montés à cet effet à proximité, leur permettant de surseoir aux poursuites encourues.

→ Développer l'éthylotest anti-démarrage (EAD) : dispositif responsabilisant et pédagogique pour les « bénéficiaires », il permet de conserver une activité professionnelle et une vie sociale mais oblige à aborder la conduite, de façon continue dans le temps, sans alcool.

#### • Appui aux gestionnaires d'infrastructures pour les aménagements sécuritaires de voirie

#### • Maintien d'une communication active et régulière, par divers vecteurs

### ENJEU N° 1 : LES CONDUITES A RISQUES

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : L'ensemble des usagers de la route / les jeunes / les seniors

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

#### Substances psycho-actives : Alcool, stupéfiants, médicaments

*Publics cibles* : usagers de la route / milieu scolaire / responsables de débits de boissons / collectivités territoriales / organisateurs d'événements festifs et sportifs / professionnels de santé / seniors

#### • Accentuation de la communication sur les risques de la consommation de l'alcool et des stupéfiants

→ Informer et 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...)

→ 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

→ Rappeler les sanctions encourues en cas de contrôle ou d'accidents (perte de points, suspension de permis, confiscation du véhicule, non couverture des assurances...) et communiquer régulièrement sur les résultats de contrôle ;

**- Sensibilisation des élus, responsables d'associations et de clubs sportifs, de fédérations en matière de buvette à l'occasion d'événements festifs et/ou sportifs :**

- Responsabiliser les vendeurs d'alcool (organisateur de soirées, de festivals, de fêtes votives, de buvettes... et les collectivités délivrant les autorisations de buvette) afin qu'ils favorisent la prévention tant en amont de la fête, que pendant la fête et après, au moment du retour ;
- Diffuser et réactualiser la brochure « fêtes et buvettes » qui rappelle la réglementation relative aux buvettes, auprès notamment de l'association des maires ruraux, des organisateurs associatifs, municipaux de débits de boissons temporaires ;
- Préconiser la signature d'une charte avec les comités de fêtes locaux sur la prise en compte du risque alcool et cannabis au volant et les bonnes pratiques pour en limiter les conséquences
- Accompagner les organisateurs pour la mise en place de buvettes « responsables » : tarif préférentiel pour des boissons non-alcoolisées, formation-sensibilisation des bénévoles à la prévention (choix des boissons, horaires, interdiction vente d'alcool 1h (ou plus) avant la fermeture, distribution d'éthylotest...)
- Proposition de conditionner l'avis rendu par la Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR) pour une manifestation sportive soumise à autorisation, à l'intégration de la prise en compte des risques liés à l'alcool (action de sensibilisation et prévention à mener)

**- Sensibilisation des établissements de nuits et des débits de boissons**

- Rappel des effets des produits psycho-actifs, estimation de la consommation et du temps de retour à la normale ;
- Rappel et contrôle 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), respect des zones protégées, du type de boissons vendues, de la protection des mineurs, des horaires de vente... ;
- Sensibiliser les professionnels d'hôtellerie et de restauration pour permettre une consommation d'alcool raisonnée de leurs clients ;

**- Conforter et systématiser les pratiques du capitaine de soirée, mise en place d'opérations de type « SAM », développer les alternatives à la conduite après la consommation d'alcool**

**- Monter des opérations dans les établissements scolaires mettant en synergie les différents acteurs de la Sécurité Routière**

- 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, visite de centre de rééducation, reconstitution d'accidents (en collaboration avec le SDIS : atelier de désincarcération) ;
- 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 ;

**- Promouvoir la prévention par les pairs chez les jeunes**

- Favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité routière (pédagogie active dans les établissements scolaires, dans les centres de vacances, les MJC, PIJ, les clubs sportifs..) ou pour intégrer une démarche de prévention dans l'organisation d'événements festifs (Challenge des étudiants..)
- Recruter des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière auprès des jeunes en Service National Universel (SNU)
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- 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...);

**- Implication des professionnels de santé (pharmaciens, médecins, infirmières à domicile...) sur le danger relatif à l'usage des médicaments en lien avec la conduite en les incitant à sensibiliser leurs patients**

## ▪ **Lutte contre les addictions avec les services de santé publique et de la sécurité routière**

### ▪ **Sensibilisation sur la modification des capacités physiques des seniors (prise de médicaments, vieillissement...) et leurs conséquences lors de leurs déplacements en tant que conducteurs**

→ Mobiliser les structures locales (CCAS, police municipale, associations-clubs seniors...) et/ou sur les mutuelles ou assurances, opticiens...pour atteindre les seniors

→ Développer les actions sur le « comment conduire en sécurité et préserver sa mobilité le plus longtemps possible »

→ Promouvoir des solutions alternatives à la conduite pour préserver la mobilité des seniors : véhicules (boîte automatique, caméra de recul) et modes de déplacement (autopartage, parkings relais, réseau de solidarité, utilisation de transport en commun, transport à la demande...)

## **Vitesse et non-respect des priorités**

*Publics cibles : usagers de la route / collectivités territoriales / jeunes*

### ▪ **Démonstration concrète des effets de la vitesse et de la différence entre vitesse excessive et excès de vitesse**

### ▪ **Maintien du niveau de connaissances en matière de code de la route pour chaque mode de déplacement**

→ Rappels du code de la route pour les seniors

→ Campagne de prévention à destination des jeunes en apprentissage de la conduite et des jeunes conducteurs à mener en partenariat avec les auto-écoles, les inspecteurs du permis de conduire, rappel des sanctions en cas d'infraction et des conséquences sur le permis de conduire.

→ 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

### ▪ **Sécurisation des axes accidentogènes avec vitesse en cause par des outils de contrôle**

## **ENJEU N° 2 : LES DEUX-ROUES MOTORISÉS**

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers deux-roues motorisés / usagers de la route / milieu scolaire / parents

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

### ▪ **Renforcer les actions sur les bonnes pratiques et les bonnes techniques par le partage de l'expérience entre conducteurs de deux-roues motorisés (2 RM)**

→ Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, « rallye encadrés »...)

→ Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule et aux équipements de protection individuels ;

→ Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs ; Intégrer des stands « sécurité routière » sur des manifestations motocyclistes (salon de la moto...)

→ Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables et en les invitant à ne pas sur-estimer leurs capacités ; rappel des principales notions en matière de freinage et de distance de sécurité ;

#### • Campagnes de sensibilisation ciblées usagers 2RM :

- Valorisation des équipements obligatoires et facultatifs de protection individuelle, notamment auprès des futurs motards lorsqu'ils viennent passer leur examen moto (plateau et/ou circulation) afin de les inciter à prévoir dans leur équipement de départ l'achat d'un gilet airbag.
- Sensibilisation des parents de jeunes utilisateurs de deux-roues motorisés.
- Véhicule adapté à l'expérience : Promouvoir le choix d'un véhicule adapté à son profil et son expérience, en préservant le budget équipement et assurance, surtout chez les jeunes motards.
- Partage de la route :
  - Faire prendre conscience aux usagers de 2RM de leurs propres vulnérabilités et de la nécessité d'adapter leurs comportements en conséquence ;
  - Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés et automobilistes, notamment lors du passage du permis de conduire, 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, « sur-vigilance » à avoir au niveau des intersections...);

#### • Renforcer les campagnes de contrôles : Cibler les contrôles de 2 RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes

#### • Appui aux gestionnaires d'infrastructures sur les spécificités des deux-roues motorisés

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur 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 »).
- Informer les usagers sur les modalités de remontée rapide des problèmes constatés sur les infrastructures (flaques, gravillons...) : mise en valeur des moyens de communication avec les gestionnaires de voirie.

### ENJEU N° 3 : LES NOUVEAUX DE MOBILITÉ DITE DOUCE

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : usagers de la route / professionnels / collectivités territoriales/Usager d'EDPM/ jeunes (piétons ou cyclistes)

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

#### • Mieux faire connaître la réglementation liée aux EDPM:

- Information et formation sur l'usage des EDPM (où, comment, quelles protections)
- Sensibilisation des grandes enseignes et revendeurs EDPM au rappel auprès de leurs clients de la réglementation relative aux équipements obligatoires ou conseillés et aux assurances (mise en place de flyers dans les rayons + information du grand public par le biais des assureurs)

#### • Maintien ou développement du niveau de connaissances en matière de code de la route pour chaque mode de déplacement

- 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...)
- Rappel sur le partage de l'espace routier ; 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

## • Mobilisation des acteurs de terrain pour mener des actions en direction des piétons et cyclistes

- Collectivités - polices municipales : Faire prendre conscience de leurs propres vulnérabilités et de 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...)
- Établissements scolaires : Sensibiliser les jeunes publics à l'utilisation "en sécurité" des mobilités douces
- Clubs seniors (UPAVAL, Activ Seniors...) : Sensibiliser les seniors aux risques particuliers liés aux déplacements en tant que piéton et cycliste (équipements, importance d'être vu surtout la nuit assurance, conduites à risques, bonnes pratiques à rouler)
- Fédérations de cyclisme et grandes enseignes/revendeurs de vélos lors de manifestations sportives, sorties cyclistes, au printemps lors de la reprise du vélo (rappel des équipements de protection individuels, réalisation de contrôles préventifs des bicyclettes tels que éclairage, pneus...)

## • Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur l'infrastructure en lien avec les modes doux :

- Développer des infrastructures favorisant les déplacements par des modes actifs (piétons, cyclistes) ainsi que des zones de circulation apaisée
- Prêter une attention particulière aux continuités des itinéraires de déplacement doux et aux dégagements de visibilité au niveau des carrefours et des traversées de piétons

## ENJEU N° 4 : LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Modalités d'actions : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions

Public(s) visé(s) : professionnels de la route / entreprises / collectivités territoriales / administrations

Orientations d'actions : en agglomération et / ou hors agglomération

## • Renforcement de la prise en compte du risque routier professionnel dans les administrations, les collectivités et les entreprises sous deux grands axes :

### → Sensibiliser les salariés :

- au respect des règles concernant l'alcool au volant, les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation du téléphone...car la responsabilité du collaborateur-conducteur ne peut être totalement écartée dans un accident de la circulation ;
- au développement du concept de la conduite apaisée à travers l'éco-conduite.

### → Responsabiliser les employeurs (chefs d'entreprise-fédérations-branches professionnelles, collectivités et administrations) sur la prise en compte du risque routier professionnel au travers de la mise en œuvre d'une politique de prévention applicable aux quatre grands domaines indissociables que sont :

- l'organisation des déplacements liée à l'organisation du travail mise en place : réduire leur nombre et leur fréquence diminue l'exposition au risque ;
- les véhicules : sécurité, entretien et adaptation à l'usage sont les maîtres mots des véhicules utilisés dans le cadre professionnel afin d'éviter que ces outils de travail deviennent des dangers pour leurs utilisateurs ;
- la gestion des communications (téléphones, GPS, géolocalisation) : analyse précise et protocole d'utilisation pour en garantir un usage le plus sûr ;
- les compétences liées à la conduite et à l'usage du véhicule : la prévention du risque routier professionnel passe par la définition de l'aptitude et la vérification des compétences, mais également par la sensibilisation de tous les collaborateurs au risque de l'alcool au volant.

- **Faire connaître et encourager la signature de la charte des « 7 engagements pour une route plus sûre »** auprès des entreprises, des collectivités (ex : le SDIS 26)

Vous aussi, signez les 7 engagements sur [securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages](https://securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages)

- **Partager les expériences et bonnes pratiques permettant de faire baisser l'accidentalité liée au risque routier professionnel**

- Proposition du SDIS 26 de présenter leur plan de réduction du RRP auprès des grandes collectivités
- Participer à l'enrichissement du module « sécurité au travail » proposé aux élèves scolarisés dans les établissements de formation professionnelle (lycées professionnels, centres de formation d'apprentis, BTS, IUT et écoles spécialisées).

- **Partenariat avec les professionnels de santé**

- S'appuyer sur les réseaux de la médecine du travail (Santé au Travail) pour sensibiliser les salariés ;
- Informer les conducteurs professionnels (adaptation des traitements pour les conducteurs professionnels, information sur les incidences des droits à conduire en fonction des traitements et des pathologies)

- **Campagne de sensibilisation 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

## 6. MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU DGO 2023-2027

### 6.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO, base de cadrage des actions menées sur une période de cinq ans à l'échelon local, trouve son application concrète au travers du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière (PDASR) qui définit chaque année le calendrier des actions menées sur le terrain.

Certaines de ces actions sont organisées « en régie » (c'est-à-dire à l'initiative du Pôle Animation du Bureau de la sécurité routière), quand d'autres sont subventionnées suite à un appel à projets, ou sont proposées par différents partenaires.

L'appel à projets est lancé chaque début d'année par la préfecture de la Drôme auprès des partenaires : collectivités, associations, forces de l'ordre ainsi que de nombreux autres acteurs.

### 6.2. Suivi de l'accidentalité départementale

La politique de sécurité routière, placée sous la responsabilité de la Préfète, est déléguée à sa Directrice de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Le suivi de l'accidentalité est assuré par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) positionné au sein du Bureau Sécurité Routière à la Préfecture. Il est responsable au niveau départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national des accidents corporels de la circulation routière.

En lien avec les forces de l'ordre, il produit des bilans de l'accidentalité décomptant notamment le nombre d'accidents, de tués et de blessés de manière hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle.

Ces données permettent à la Préfète et à ses services de réagir afin d'adapter leurs actions de prévention à l'actualité routière, et d'orienter les contrôles des forces de l'ordre.

Le suivi statistique portera, sur la période du présent document général d'orientations, sur les mêmes données que celles présentées au titre du Diagnostic territorial.

• **Indicateurs de suivi statistique du DGO 2023-2027**

<b>Indicateurs globaux</b>	
Nombre de tués par classes d'âges	
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	
Nombre d'accidents par classe d'âge	
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	
Répartition des impliqués dans les accidents corporels selon le milieu	
<b>Indicateurs par enjeu</b>	
<p>Deux-roues motorisés (cyclo + moto)</p>	<p><b>Selon le milieu :</b></p> <p>Nombre d'accidents corporels de 2RM du département</p> <p>Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département</p> <p>Nombre de victimes en 2RM (tués + blessés) selon l'âge, le sexe</p> <p>Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge</p> <p>Nombre d'usagers de 2RM victimes du département</p> <p>Part des victimes en 2RM parmi les victimes du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département</p>
<p>Conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs</p>	<p><b>Alcool</b></p> <p>Nombre de victimes dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé</p> <p>Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement</p> <p>Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu</p> <p><b>Stupéfiants</b></p> <p>Nombre de victimes dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant Brut</p> <p>Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement</p> <p>Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue.</p> <p><b>Vitesse</b></p> <p>Part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels</p> <p><b>Non-respect des priorités</b></p> <p>Part d'accidents mortels dus au non-respect des priorités parmi l'ensemble des accidents mortels</p> <p>Part des infractions de non-respect des priorités parmi l'ensemble des infractions</p>

	<p><b>Distracteurs</b></p> <p>Nombre de victimes dans un accident avec au moins un impliqué (conducteur + piéton) avec « attention perturbée »</p> <p>Répartition des impliqués avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) dans les accidents corporels selon le mode de déplacement</p> <p>Nombre des accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée »</p> <p>Part des accidents corporels avec au moins un impliqué avec « attention perturbée » (conducteur + piéton) parmi l'ensemble des accidents corporels du département</p>
<p>Modes de mobilité dite « douce » : vélo, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche</p>	<p><b>Marche</b></p> <p>Victimes piétons (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, selon le milieu</p> <p>Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération ou hors agglomération)</p>
	<p><b>Vélo</b></p> <p>Victimes cyclistes (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, selon le milieu</p> <p>Part des accidents de cyclistes avec véhicule tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération ou hors agglomération)</p>
	<p><b>Engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)</b></p> <p>Victimes d'utilisateurs d'EDPM (tués + blessés) selon l'âge et le sexe, selon le milieu</p> <p>Part des accidents d'EDPM hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération ou hors agglomération)</p>
<p>Risque routier professionnel</p>	<p>Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués</p> <p>Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués</p> <p>Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement</p> <p>Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement.</p>

### 6.3. Modalités du suivi du DGO

Des réunions de suivi des actions devront être organisées tout au long de la durée d'application du DGO.

Ainsi, chaque année, le 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 lien avec les acteurs ayant participé à l'élaboration de ce document.

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.

Les orientations d'actions définies dans le DGO 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 locales en faveur de la sécurité routière.

Chaque partenaire s'engage ainsi à le décliner dans le cadre de son champ de compétence, à participer à son évaluation et à son adaptation, afin de concourir chacun à son niveau, à la réduction de l'accidentalité pour rendre nos routes plus sûres.

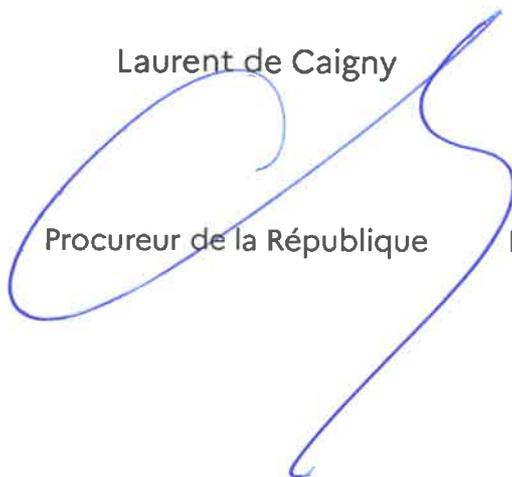
Signataires :

Elodie DEGIOVANNI



Préfète de la Drôme

Laurent de Caigny



Procureur de la République

Marie-Pierre MOUTON



Présidente du Conseil Départemental

