

# Accidentalité sur les routes d'Ardèche en 2021

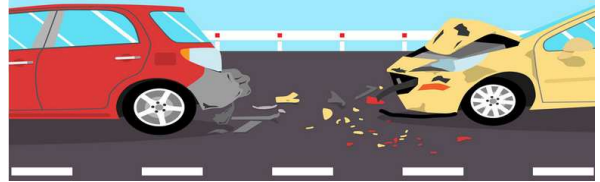
## BILAN DÉFINITIF



DDT de l'Ardèche  
Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR – 07)  
BP 613 - 07006 PRIVAS Cedex  
Mél : [ddt-sit-srdt-odsr07@ardeche.gouv.fr](mailto:ddt-sit-srdt-odsr07@ardeche.gouv.fr)  
Tél : 04 75 65 51 81

2021 en quelques chiffres  
en **Ardèche**  
et en **France** :

- ▶ **278 accidents**
- ▶ **56 518 accidents**



- ▶ **21 morts (pour 19 accidents mortels)**
- ▶ **3 127 morts**



- ▶ **343 blessés**
- ▶ **70 826 blessés**



# SOMMAIRE

## I. Introduction

## II. Dans le rétroviseur : l'année 2019

1. Les chiffres nationaux
2. Les chiffres en Ardèche

## III. L'année 2021

1. Les chiffres nationaux
2. Les chiffres en Ardèche

## IV. L'accidentalité en cartes

## V. Lexique

## I. Introduction

Les données relatives à l'accidentalité 2021 ont été « reconnues fiables » par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR- ministère de l'Intérieur) le 1<sup>er</sup> juin 2021 et peuvent donc faire l'objet d'une publication définitive.

Pour rappel de la procédure de fiabilisation des données-accident :

Les Forces de l'ordre (FO) téléversent, via un logiciel qui leur est propre, des informations relatives à un accident pour lequel elles ont été mobilisées. Ensuite, ces données sont transmises à la plateforme du ministère de l'Intérieur de façon à ce que les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière (ODSR) puissent les corriger (les « fiabiliser ») puis les exploiter.

Il y a une certaine latence entre les données de l'année écoulée et la fiabilisation de ces mêmes données, due au temps incompressible nécessaire à la correction en lien avec les procès verbaux des accidents.

*NB : l'ODSR ne prend en compte que les accidents corporels. Les accidents dits matériels ne sont pas enregistrés dans la plateforme support du ministère.*

L'année 2021 est une année atypique en matière d'accidentalité routière : elle est semblable à 2020 sur certains aspects et semblable à certaines années antérieures sur d'autres. L'année 2020 ne sera donc pas la référence retenue pour constater les évolutions de l'année 2021. Du fait du Covid, 2020 a été très impactée, à tel point que les chiffres en valeurs absolues ont en effet été les plus bas de toute l'histoire de l'accidentalité routière. Cependant, les données ramenées en pourcentage tendent plutôt vers la voie de la stabilité. Une étude ne pouvant être basée sur une référence partielle, l'ONISR a pris la décision de référencer 2021 sur 2019 et non sur 2020.

A priori, en 2021, plus de kilomètres ont été parcourus qu'en 2020. Néanmoins, au vu des mesures gouvernementales restrictives liées à la crise sanitaire, le nombre parcouru en 2021 serait moindre qu'en 2019. Pourtant, le département de l'Ardèche a comptabilisé 278 accidents au total dont 19 accidents mortels, et 259 non-mortels.

L'Ardèche est un département touristique. Les statistiques de l'hôtellerie selon l'INSEE attestent que le taux de remplissage des structures d'hébergement de tourisme passe de  $\pm 10\%$  en janvier-février à  $\pm 70\%$  en août, en temps ordinaire.

Pour l'année 2021, les Français ont privilégié une destination métropolitaine pour les vacances. L'Ardèche a été un lieu de repos très prisé. Le taux de remplissage a bien évidemment été nul pour la période de confinement (3 avril – 2 mai 2021). En revanche, le taux de remplissage a explosé en juillet – août – septembre, ainsi que le nombre de nuitées réservées, passé de 0 à 140 en quelques jours pour la période indiquée. À cette donnée, il faut ajouter que l'Ardèche comptabilise environ 20 % de logements secondaires, habités essentiellement en période estivale.

Le trafic routier est donc directement impacté sur cette période, plus dense et plus hétérogène que le restant de l'année (véhicules articulés (caravane) ou lourds (poids lourds pour le fret, camping-cars), 2 roues motorisées (2RM) de grosse cylindrée, piétons et cyclistes), avec des infrastructures pas toujours adaptées au trafic densifié ni aux confrontations des différentes catégories d'usagers. Le Conseil départemental de l'Ardèche (chargé des comptages routiers sur son réseau) considère que le trafic est multiplié par deux et demi a minima entre février et août. Sur la RD 579 en direction de Vallon Pont d'Arc, le trafic entre février et août est multiplié par presque 4. Cette tendance marque bien l'intérêt touristique de la période estivale juillet – septembre.

Dans le périmètre de la région AURA, l'Ardèche est un département hors-du-commun, car il est le seul dépourvu d'autoroute : au total l'Ardèche c'est, plus de 11 430 kilomètres de routes. 70 % relèvent de la compétence des communes, presque 35 % du département (3 800 km) et moins de 1 % du réseau national (91 km).

Ces précisions apportées, nous pouvons nous consacrer à l'aspect Sécurité Routière.

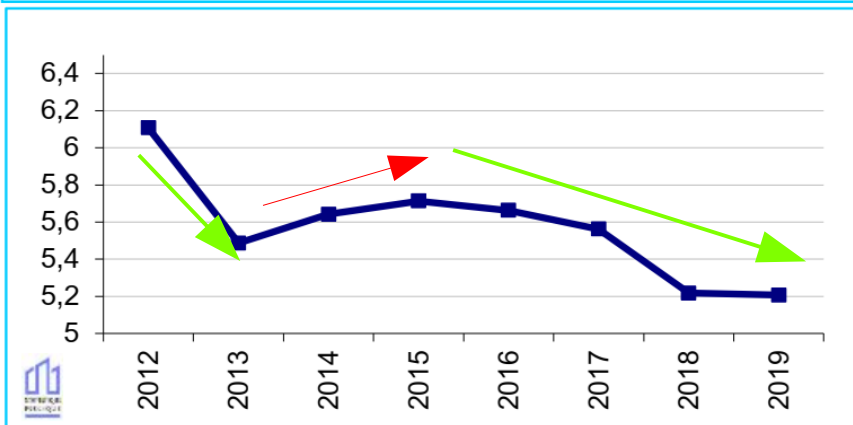
Avant d'analyser ce qu'a été l'année 2021, il est essentiel de revenir sur une période antérieure, de façon à relever les grandes tendances. Fixer des références, des points de comparaison est essentiel. C'est pour cela, qu'il convient tout d'abord, de « Regarder dans le rétroviseur ». Cela permettra de mieux appréhender l'année 2021. Ensuite, nous verrons qu'après avoir défini les grandes lignes de 2021, il sera possible d'en comprendre des enjeux. Enfin, le répertoire des conclusions permettra d'émettre des pistes de réponses comme solutions à maintenir ou (re)réfléchir pour répondre au mieux aux problématiques du département.

## II. Dans le rétroviseur : l'année 2019

### 1. Les chiffres nationaux

Depuis l'implication notable des pouvoirs publics en 1972, le nombre de tués sur les routes de France a été divisé par presque 6. La législation en perpétuelle évolution a été un véritable levier pour épargner des vies. Les mesures législatives concernant l'usager en tant qu'individu (port de la ceinture de sécurité, port du casque, alcoolémie), et les mesures restrictives concernant les infrastructures routières telles que les limitations de vitesse, menées de concert ont permis de réduire le nombre de personnes tuées de 18 034 en 1972, à 3 498 en 2019.

#### Évolution du nombre annuel de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules – France métropolitaine



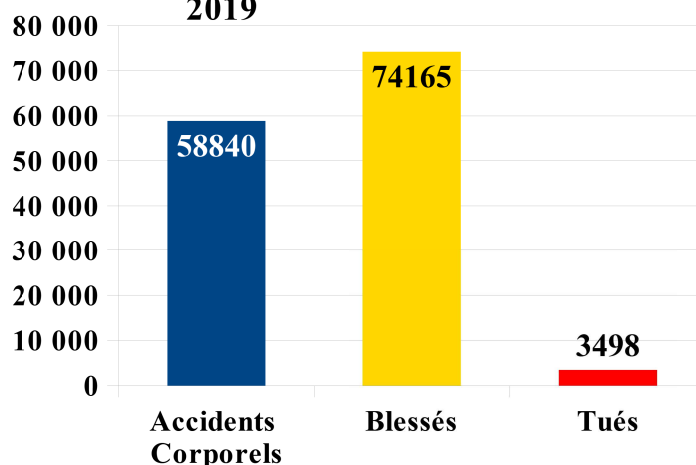
On note qu'après avoir fortement baissé entre 2012 et 2013, ce n'est qu'en 2019 que la baisse semble stabilisée après 2018.

Sur la période 2012 à 2019, le nombre de tués a baissé d'environ 11 %.

Sources : ONISR, SDES 2020 (rebasage de la circulation 2012-2019)

Malgré la stabilité voire baisse évoquée, la France a toutefois déploré 3 498 morts en 2019 (155 victimes de moins qu'en 2012).

#### Relevé Accidents - Tués - Blessés en 2019



Globalement, il ressort de la décennie, une baisse du nombre d'accidents, 58 840 en 2019 contre 60 437 en 2012. Le nombre de blessés est également concerné par cette baisse, fléchissant de 75 851 en 2012 à 70 490 en 2019.

### a) Les usagers concernés par l'accidentalité

- ✓ La catégorie d'usagers : le nombre d'accidents corporels a baissé de 2,7 % entre 2012 et 2019.
- La catégorie d'usagers la plus touchée par l'accidentalité routière reste les *automobilistes* : 1 621 en 2019. Ceux-ci représentent environ 50 % du nombre total de tués. Constatons tout de même une baisse de près de 4 % entre 2012 et 2019.
- En revanche, la catégorie des *deux-roues motorisés* (2RM) (hors cyclomoteurs) est en deuxième position. Une baisse de 7 % dans la mortalité des 2RM est à enregistrer entre 2012 et 2019, faisant 664 morts en 2012 et 615 en 2019. Le parc Moto est en légère augmentation depuis ces cinq dernières années (moins de 3 millions de véhicules).  
Les motards représentent environ 20 % de la mortalité.
- Les usagers vulnérables (autres que les 2RM) comme les *cyclistes\**, restent stables depuis 2012, autour de 180 tués chaque année (164 en 2012, 197 en 2019), sont moins touchés que les piétons, 483 morts en 2019 (14 % du nombre total de tués).

\* La catégorie « cyclistes » apparaît en augmentation en 2019. Cela est dû aux critères de recensement de la catégorie en question qui compte depuis 2018, les EDPM.

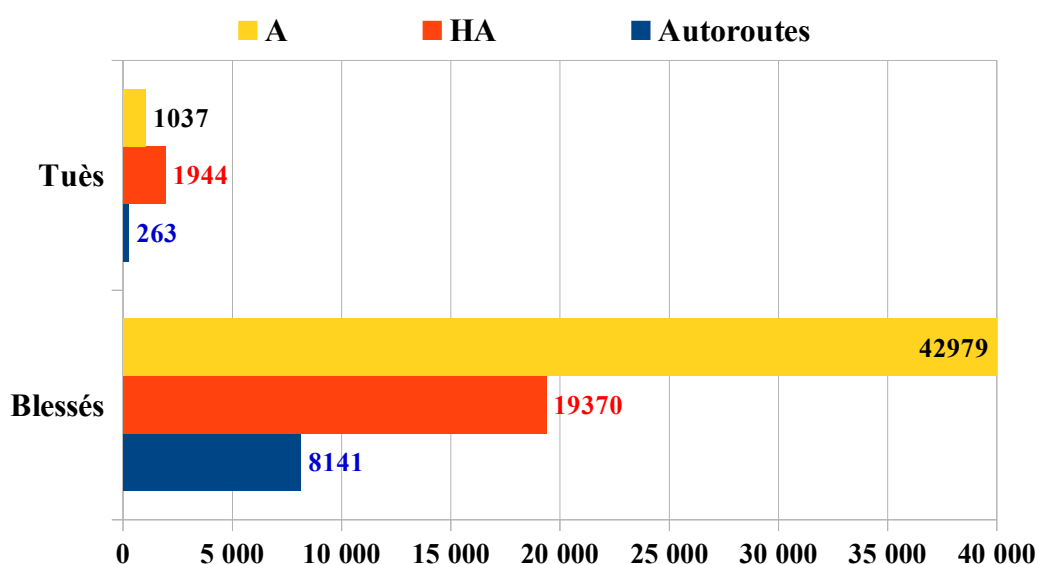
- ✓ L'âge des usagers : La mortalité rapportée à la population est toujours la plus élevée chez les 18-24 ans (9 millions, environ 17 % de la population française), même si elle a significativement diminué, elle représente 28 % de la mortalité (148 jeunes tués pour un million d'habitants en 2012 contre 106 en 2019).  
Chez les 65 ans et plus, Le nombre de tués augmente de 12 % entre le début et la fin de la décennie : 745 en 2012, 849 en 2019.
- ✓ Le genre : la différence de genre augmente le risque de mortalité ou de blessures. La gent masculine est la plus exposée au risque routier. 84 % des auteurs présumés des accidents mortels sont des hommes, pour un tiers d'entre eux âgés de 18 à 30 ans.

L'explication est souvent fondée sur l'aspect psychologique du genre. Les hommes sembleraient avoir besoin d'une exposition forte et/ou prolongée aux risques, avec un sentiment d'invincibilité prononcé, parfois exacerbé par l'absorption de substances psychotropes (CF. études « Alcool » de Jean-Pascal Assailly – INSERM -2003).

## b) Les conditions propices aux accidents

- ✓ Le milieu de survenu des accidents repose sur deux zones essentiellement : zone « Police » (A = agglomération), ou, zone « Gendarmerie » (HA = Hors Agglomération). Au niveau national, une troisième zone entre en jeu, celle du réseau autoroutier.

Répartition des tués et des blessés en 2019 selon la zone



- ✓ Les facteurs environnementaux : pour compléter ces premières constatations, d'autres facteurs sont à prendre en compte :
- *La saisonnalité* : les 2RM rouleront plus d'avril à octobre. Les congés estivaux concentrant le trafic (tout type d'utilisateurs confondus), on note que le troisième trimestre de l'année (juin/juillet/août) a pour conséquence de créer un pic de 28 % de la mortalité.



- *Les conditions météorologiques* : lorsque les conditions de circulation sont clémentes, les déplacements augmentent. Ceci induit l'augmentation de l'accidentalité.
- *L'horaire* : deux plages horaires sont mises en exergue, 6h-9h et 16h-19h. Lors des heures, le trafic est particulièrement dense, et épars. Les plus vulnérables (non carrossés) sont particulièrement touchés pendant ces plages-là. La part des piétons tués la nuit (horaires de 16-19h en hiver) représentent environ 25 % en agglomération et 75 % hors agglomération (éclairage public).
- *La résidence* est un paramètre d'importance car 79 % des auteurs d'accidents mortels habitent le département de l'accident et 52 % d'entre eux se déplacent pour leurs loisirs.

✓ Les causes liées aux comportements :

Le dernier type de facteur est un facteur comportemental. 40 % des personnes tuées en 2019, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident. Le conducteur augmente considérablement le risque d'accident de par son attitude.

- *La vitesse* est la première cause de mortalité. La vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 30 % des accidents mortels. Chez les motocyclistes, la proportion est estimée à 48 %. Sur l'autoroute, l'Observatoire des Comportements de la SANEF indique que 43 % des véhicules roulent au-dessus de 130 km/h.
- *L'alcool* est la seconde cause. La part de la mortalité est d'environ 25 %. Les *stupéfiants* sont aussi de plus en plus présents dans l'accidentalité, puisque de plus en plus dépistés par les FO en cas d'accidents. Dans 32 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé. Cette part stable depuis 2012, augmente de 50 % la nuit.
- *Le respect des règles du code la route* (refus de priorité par exemple) prend le troisième rang. En 2019, 19 133 accidents corporels se sont produits en intersection faisant 23 640 blessés (16 % HA, 82 % A) et 618 morts (18 % du nombre total de tués sur l'année). Un autre exemple notable est celui des dépassements dangereux : 6 % des morts (204 personnes) auraient pour origine cette pratique.
- *L'inattention* intervient en cas d'utilisation du téléphone portable notamment. L'utilisation ou le paramétrage du GPS en conduisant est intégré dans cette catégorie. Cette part est en expansion depuis 2012. Le nombre d'infractions constaté pour téléphone tenu en main est en augmentation

(+7 % en 2019 par rapport à 2018). 1 accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

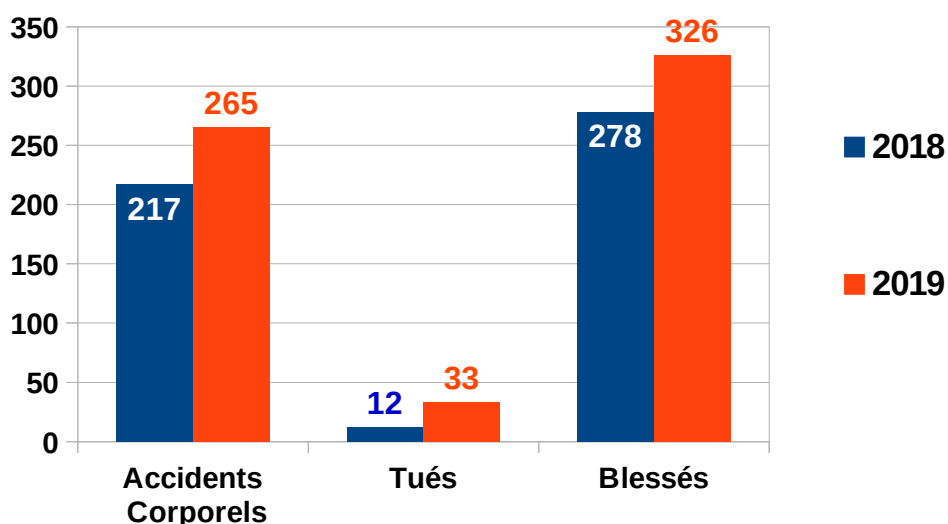
En conclusion, Les statistiques mettent en évidence que l'accidentalité routière touche en majorité les hommes, âgés de 18 à 24 ans. Si, de surcroît, ils circulent hors agglomération en voiture, aux heures de pointe, à vive allure, le sur-risque d'avoir un accident est multiplié par 4.

Après cette analyse des données nationales de l'accidentalité, concentrons-nous sur notre territoire, le département de l'Ardèche et voyons comment la Sécurité routière a évolué en 2019.

## 2. Les chiffres en Ardèche

Contrairement à l'image nationale, les données locales vont plutôt à contre-courant. Une hausse importante d'ATB est enregistrée entre 2018 et 2019. Malgré l'abaissement de la vitesse HA passée de 90 à 80 km/h, le département essuie une accidentalité en hausse : le nombre de tués a été multiplié par presque 3 et le nombre de blessés a augmenté de 18 %.

Evolution ATB en Ardèche en 2019



## a) Les usagers concernés par l'accidentalité

Le nombre d'accidents corporels a augmenté d'environ 18 % en 2019.

- ✓ La catégorie d'usagers : La catégorie d'usagers la plus touchée par l'accidentalité routière reste *les automobilistes* : 218 accidents en 2019. Ceux-ci représentent 60 % du nombre total de tués (20 sur 33).

La part des *deux-roues motorisés* (2RM) représente 20 % des tués sur l'année. Cette part a diminué entre 2018 et 2019, même si les 2RM restent la deuxième catégorie d'usagers la plus touchée.

Les usagers vulnérables (autres que les 2RM) comme *les cyclistes*, sont moins touchés que les piétons : ces derniers représentent 11 % des tués contre 7 % pour les cyclistes. Un net recul est observé chez les cyclistes (CF. Vélo dans le tableau ci-dessous), pas de décès en 2019, alors que les piétons ont été cinq fois plus touchés en 2019 qu'en 2018.

Mode de déplacement	Accidents corporels		Tués		Blessés	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Piéton	35	23	1	5	31	22
Vélo	25	14	2	0	25	13
Cyclo	28	14	0	1	29	14
Moto	64	66	4	6	66	68
VL	208	182	5	20	166	140
PL	15	15	0	0	6	18
Autres	9	2	0	1	3	1
<b>Total</b>	<b>384</b>	<b>316</b>	<b>12</b>	<b>33</b>	<b>326</b>	<b>276</b>

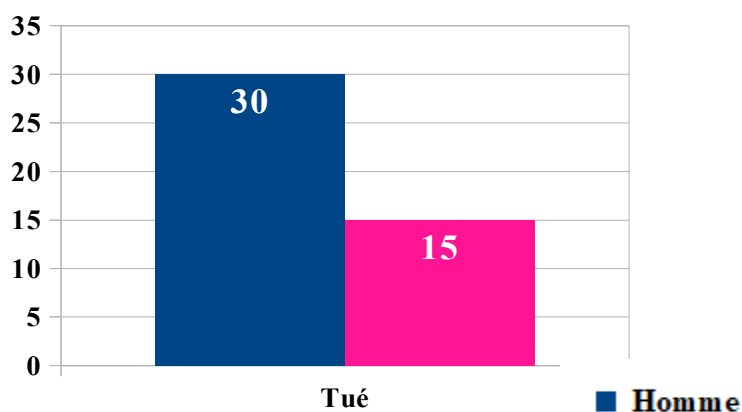
- ✓ L'âge des usagers : – les plus de 75 ans ont connu une mortalité particulièrement élevée (36 %)
  - La seconde catégorie la plus touchée par la mortalité est les 35 – 44 ans (21 %).

- Les 55 – 64 ans sont particulièrement touchés, tant au niveau des blessures (17 % des BH) que de la mortalité (15 %).

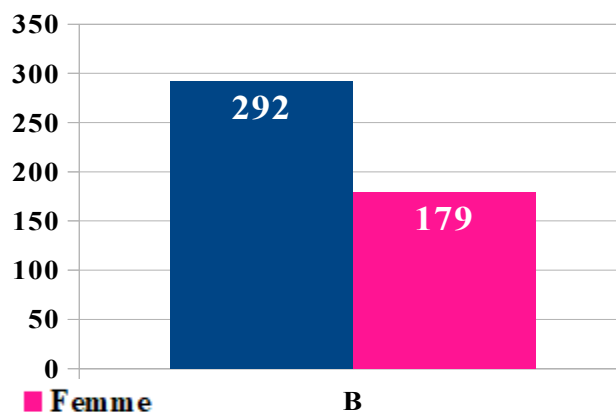
NB: pas de mineur tué en 2019 en Ardèche, mais les moins de 18 ans représentaient 15 % des BH.

- ✓ Le genre: la différence de genre augmente le risque de mortalité ou de blessures. La gent masculine est la plus exposée au risque routier. 70 % des auteurs présumés des accidents mortels sont des hommes, pour un tiers d'entre eux âgé de 35 à 44 ans.

### Répartition des tués en 2019



### Répartition des blessés en 2019



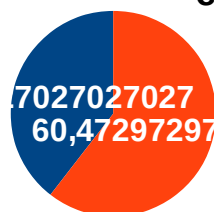
### b) Les conditions propices aux accidents

- ✓ L'Ardèche, n'échappe pas au constat national sur la répartition des accidents selon le milieu.

La proportion des accidents repose sur deux secteurs (hors autoroute, puisque le département en est exempt) :

60 % des accidents surviennent hors agglomération (« zone Gendarmerie ») et les 40 % restant en « zone Police » donc en ville. Cette répartition est également vérifiée pour les blessés.

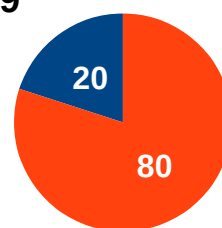
### Répartition des accidents en 2019



■ En aggro  
■ Hors aggro

## Répartition des tués en 2019

En revanche, chez les tués, on observe une augmentation de la part des accidents mortels hors agglomération.



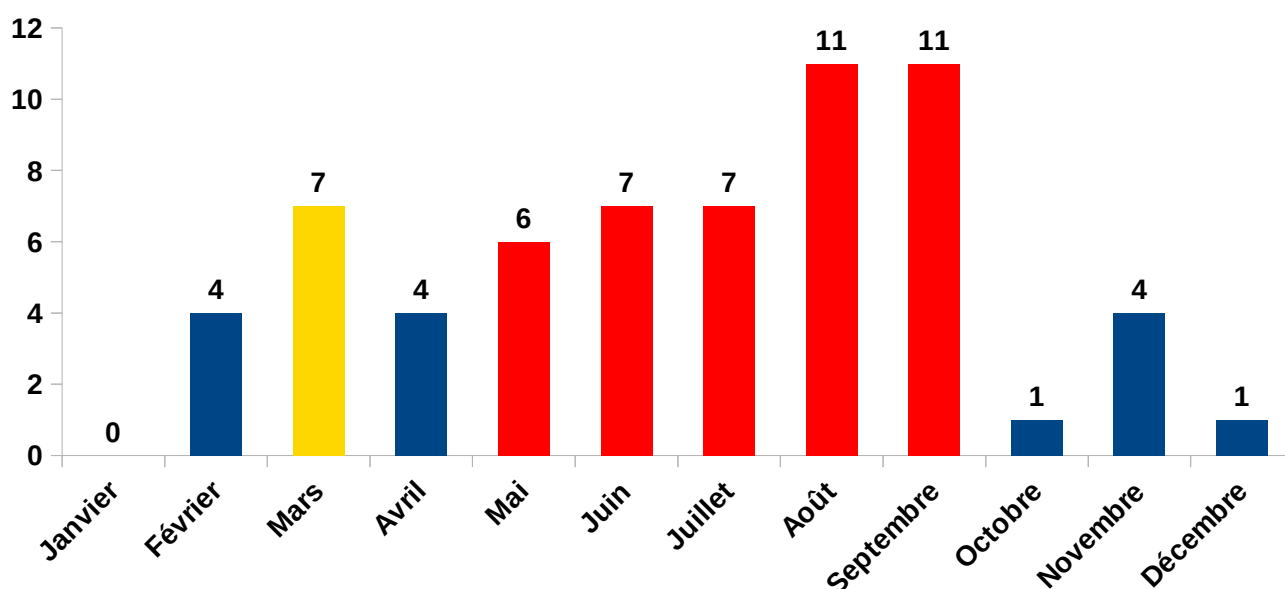
### ✓ Les facteurs environnementaux

- *les conditions météorologiques et saisonnalité* : Pour compléter ces premières constatations, d'autres phénomènes sont à prendre en compte.

Lorsque les conditions de circulation sont clémentes, les déplacements augmentent, impliquant une scission entre deux périodes annuelles, avril-octobre et novembre-mars.

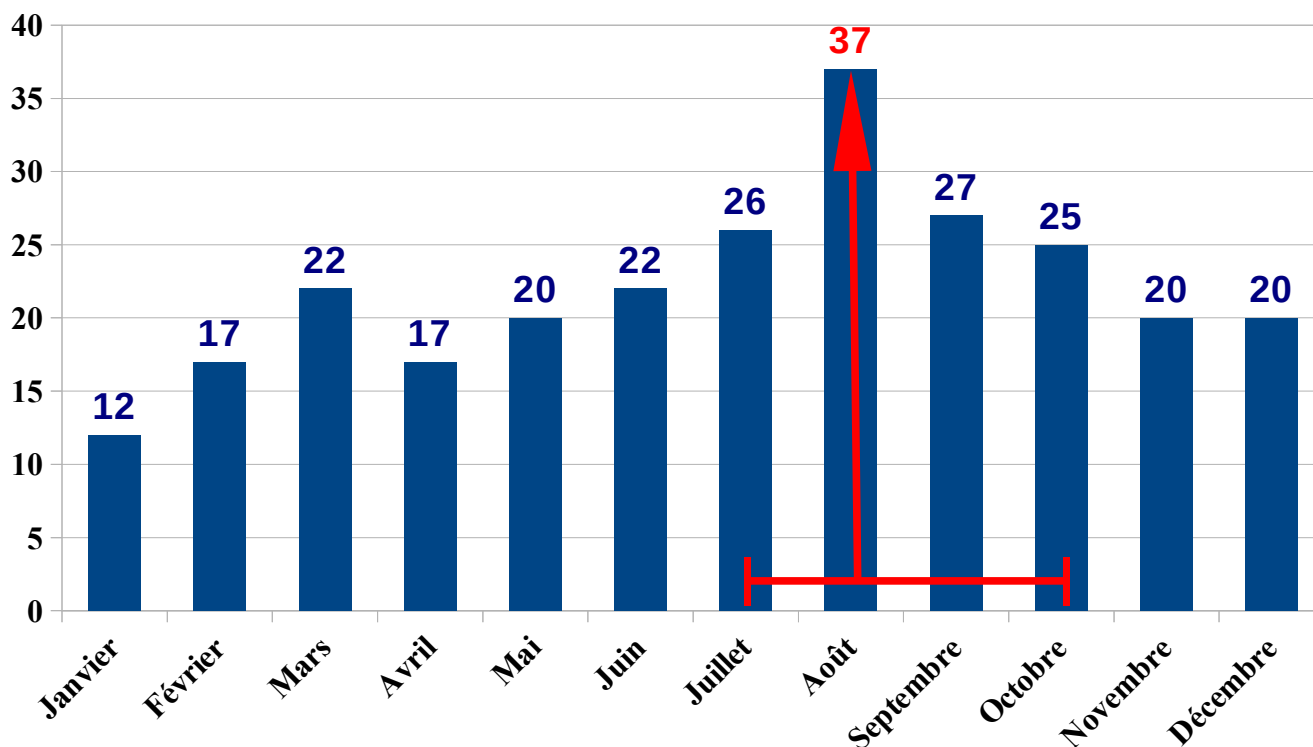
– Les 2RM roulent davantage d'avril à octobre (CF. graphique ci-dessous), et l'Ardèche de par sa géographie, a des profils de routes sinueux avec dénivelés, très attractifs pour les 2RM. Notons que le mois de mars (une première de l'histoire de l'accidentalité moto en Ardèche) amorce l'accroissement du nombre d'accidents suite à l'hivernage des engins (reprise de guidon).

### Accidents corporels moto en 2019 selon les mois



– Les congés estivaux concentrant le trafic (tout type d’usagers confondus), on voit que le troisième trimestre de l’année (juillet/août/septembre – octobre) a pour conséquence de créer un pic de la mortalité.

### Répartition des accidents en 2019 selon les mois et la saisonnalité



#### ✓ L'horaire

– les créneaux horaires favorisant les accidents sont 7 h -10h le matin et 17 h -19h le soir. Plus de 42 % des accidents et plus de 45 % des tués se produisent sur ces créneaux-là. Lors des créneaux horaires indiqués, le trafic est particulièrement dense, et épars. Les plus vulnérables (non carrossés) sont particulièrement touchés pendant ces plages-là.

La part des accidents de nuit (horaires de 16-19h en hiver) représentent environ 25 %, contre 75 % en plein jour. Le nombre de tués est presque de 40 % la nuit. Notons que les usagers vulnérables (piétons, cyclistes notamment) sont plus exposés la nuit à cause du manque de visibilité, d'autant plus hors agglomération.

– Le jour des accidents est également un facteur important : 30 % des tués et 17 % des accidents sont enregistrés le vendredi. Le mardi est le second jour le plus endeuillé (plus de 21 % des morts) alors que ce jour est peu accidentogène (moins de 13 % des accidents).

- ✓ *La résidence* est aussi un critère à prendre en compte dans les champs de l'accidentalité :
  - Dans environ 75 % des accidents mortels un usager résidant dans le département est impliqué.
  - 50 % des déplacements sont des déplacements « loisir-promenade » dans un rayon de 20 à 30 km du lieu d'habitation. Cela signifie que les usagers restent dans le département.

### c) Les causes liées au comportement

La dernière composante d'une situation accidentogène est le comportement de l'usager. Le risque voire le sur-risque routier est considérablement augmenté par l'attitude des conducteurs.

- *La vitesse* est classée au premier rang pour 40 % des accidents mortels, 25 % des accidents corporels. Plus de 25 % blessés étaient dû à la vitesse excessive ou inadaptée.
- *L'alcool* est responsable de 40 % des morts. Il est constaté dans 20 % des accidents corporels et engendre 20 % des blessés.
- *L'inattention*, donc l'attention perturbée par des distracteurs type téléphonie, GPS, est recensée dans plus de 20 % des accidents mortels. Elle entre en jeu dans 27 % des accidents corporels et induit presque 25 % des blessés.
- *Le non-respect du code de la route* représente 10 % des accidents mortels. On retrouve ce fait dans plus de 20 % des accidents corporels et il entre en considération chez 20 % des blessés.

Compte-tenu de ces éléments pour 2019, les statistiques conduisent à dresser le « portrait » type de la victime de la route en Ardèche :

- ◆ un homme, domicilié en Ardèche,
- ◆ circulant à vitesse excessive ou inadaptée,
- ◆ conduisant un véhicule de tourisme,
- ◆ hors agglomération,
- ◆ au mois d'août,
- ◆ tôt le matin ou en soirée,
- ◆ âgé d'une quarantaine années,
- ◆ sur un trajet promenade – loisir

→ **mène à un sur-risque d'accident multiplié par 4**

Observons maintenant l'année 2021, dans un premier temps au niveau national, dans un second temps au niveau départemental.

### III. L'année 2021

Cette année a été marquée par la crise sanitaire, dans une mesure moindre par rapport à 2020. Néanmoins, il semble opportun de scinder l'année 2021 en deux semestres :

- janvier à juin, période de couvre-feux
- juillet à décembre, reprise de vie normale

#### 1. Les chiffres nationaux

Comme démontré ci-dessous, les accidents corporels ont diminué de 4 % par rapport à 2019. Cette différence s'étend au nombre de blessés dans les mêmes proportions. 3 219 tués ont été enregistrés. L'année 2021 est donc marquée par une baisse importante du nombre de tués par rapport à 2019 (3 498, soit 9 % de décès en moins).

Notons que le parc de véhicules en circulation a été multiplié par 50 depuis 1924.

	<b>ACCIDENTS</b>	<b>TUES</b>	<b>BLESSES</b>
<b>2010</b>	<b>70 141</b>	<b>4 554</b>	<b>88 167</b>
<b>2019</b>	<b>58 840</b>	<b>3 752</b>	<b>74 165</b>
<b>2020</b>	<b>45 774</b>	<b>3 019</b>	<b>59 247</b>
<b>2021</b>	<b>56 518</b>	<b>3 219</b>	<b>70 826</b>
<b>Ecart 2019- 2021</b>	<b>-2022</b>	<b>-1335</b>	<b>-17341</b>
<b>Evolution 2019 – 2021</b>	<b>-4,00 %</b>	<b>-14,00 %</b>	<b>-5,00 %</b>
<b>Evolution 2010 - 2021</b>	<b>-20,00 %</b>	<b>-29,00 %</b>	<b>-20,00 %</b>

Les causes de cette baisse sont parfaitement identifiées.



La crise sanitaire liée au Covid-19 a engendré des mesures particulières durant le premier trimestre de l'année (CF tableau ci-après) :

- les couvre-feux (19h-6h/21h-6h/23h-6h),
- les limitations géographiques de déplacements (10 km).

Ainsi, la mortalité sur le premier semestre a été fortement réduite. En revanche, le deuxième semestre met en évidence une mortalité globalement équivalente à celle de 2019. En réalisant une moyenne sur l'année 2021, on constate tangiblement une baisse générale sur l'accidentalité, induisant un fléchissement sur le nombre de blessés et de tués.


### Evolution de l'accidentalité entre les deux semestres de l'année 2021 :

T1 et T2 pour le premier, T3 et T4 pour le second

	T1			T2			T3			T4		
	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019
Accidents	10 525	12 514	-16%	13 817	14 246	-3%	14 882	14 667	+1%	14 396	14 589	-1%
Tués	544	748	-27%	706	770	-8%	869	928	-6%	828	798	+4%
Blessés	12 915	15 441	-16%	17 173	17 952	-4%	19 197	18 724	+3%	17 856	18 373	-3%

Les restrictions de déplacement imposées du fait de la crise sanitaire, la baisse de l'activité commerciale et les échanges routiers qui en découlent ont eu un effet immédiat sur les déplacements. Les flèches vertes sous le graphique ci-dessus permettent d'identifier les deux grandes périodes de restrictions, janvier à début juin 2021. Ce créneau démontre une baisse du trafic, se traduisant par une baisse caractérisée du nombre d'accidents.

L'autre indicateur est celui de la mortalité sur autoroute (infrastructure considérée comme la plus sûre) : la baisse observée en 2021 est marquante au regard de l'évolution mentionnée entre 2019 et 2021 (CF. dans le tableau ci-dessous)



	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
<b>2019</b>	263	1944	1037	<b>3 244</b>
<b>2020</b>	201	1497	843	<b>2 541</b>
<b>2021</b>	248	1733	963	<b>2 944</b>
Evolution 2019-2021	-6%	-11%	-7%	-9%
Evolution 2020-2021	<b>+23%</b>	<b>+16%</b>	<b>+14%</b>	<b>+16%</b>
Evolution 2010-2021	-3%	-33%	-15%	-26%

→ En détaillant catégorie par catégorie, force est de constater que la part de chaque catégorie d'usagers évolue légèrement. Certaines augmentent à l'instar d'autres qui baissent.

- Données quasi – stables :
  - La part des automobilistes accidentés avoisine 50 % ,
  - la part des motocyclistes dépassent légèrement les 19 %,
  - les piétons restent proches des 15 %.
- Données en baisse significative :
  - les piétons ont moins été touchés, -14% de tués
  - pour les cyclomotoristes -28 %.

#### a) Les usagers concernés par l'accidentalité en France métropolitaine

- La catégorie d'usagers :
  - ✓ *Les automobilistes* sont toujours les plus touchés (comme les années précédentes) et les plus meurtris, 58 % des tués.

Cependant, la baisse globale de 9 % des tués est due en partie à la baisse du nombre de morts chez les automobilistes (203 tués en moins par rapport à 2019).

- ✓ 572 personnes sont décédées en 2RM, 43 morts de moins qu'en 2019. La réduction de cette mortalité est le résultat à la fois des restrictions géographiques du premier semestre (avril-juin) et de la météo peu clémente sur des mois habituellement forts en termes de pratique (pluies juin-septembre).

Ce fléchissement est également une des raisons de la baisse globale de l'accidentalité.

- ✓ Les piétons participent aussi à la baisse : 69 tués de moins qu'en 2019 (483 en 2021). Les couvre-feux successifs sont un des motifs expliquant ceci. Les usagers ont peu été exposés, limitant ainsi leur présence aux heures critiques de non-visibilité en hiver.

- L'âge des usagers : En 2021, la mortalité routière baisse quel que soit l'âge, à l'exception des enfants et adolescents de moins de 18 ans, dont le nombre de tués est en hausse de 22 % (153 tués en 2019 et 186 en 2020).

La baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus (- 15 % soit 43 tués de moins qu'en 2019), qui contribuent pour 1/4 de la baisse globale. Précisons que cette classe d'âge a été fortement contrainte du fait des risques liés au Covid.

La baisse la moins forte est observée pour les personnes âgées entre 35 et 44 ans (- 8 % soit 17 tués de moins).

La baisse de la mortalité des 18-34 ans, usagers à sur-risque routier, est équivalente à la baisse globale; elle contribue pour près de 1/3 à la baisse globale avec 44 tués de moins.

En 2021, les valeurs absolues sont en baisse, malgré des parts en pourcentages parfois stables selon les classes d'âge :

- Les 18 – 24 ans, en baisse, représentent 17 % des tués comme en 2019. Néanmoins, en nombre réels, 44 vies ont été épargnées en France métropolitaine.
- Les 45 – 54 ans représentent une part stable d'environ 11 % du nombre annuel de morts (382 en 2019, 353 en 2021).
- Les moins de 17 ans, représentent 6 % morts, en 2019 comme en 2021 mais ils sont plus nombreux à avoir été tués, + 21 % en 2021 (153 en 2019 et 186 en 2021).
- Pour les personnes entre 55 et 64 ans, 46 tués de moins sont enregistrés par rapport à 2019 (- 11 % en 2021), la part du nombre de tués est en baisse (- 46).

## Nombre de personnes tuées par classe d'âge en France métropolitaine

	0-13ans	14-17ans	18-24ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75-84ans	85 ans et +	Total
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	3 992
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944
Evolution 2019-2021	+39%	+10%	-8%	-23%	-4%	-8%	-11%	+1%	-14%	-19%	-9%
Evolution 2020-2021	+37%	+13%	+12%	-0%	+31%	+9%	+24%	+10%	+20%	+42%	+16%
Evolution 2010-2021	-23 %	-44 %	-39 %	-43 %	-33 %	-30 %	+4%	+22%	-25 %	+30%	-26 %

- Le genre : A priori, l'année 2021, ne déroge pas la règle établie, selon laquelle les hommes sont plus touchés que les femmes par l'accidentalité et par la mortalité routière.

### b) Le milieu propice aux accidents

La typologie des secteurs au niveau national reste inchangée :

- zone « Police » (Agglomération)
- zone « Gendarmerie » (Hors agglomération).
- réseau autoroutier.

La répartition entre les deux principales zones a connu peu d'évolution en 2020.

La proportion des blessés selon le secteur reste stable, idem pour les accidents mortels.

- blessés :
- entre 50 et 60 % HA
  - entre 30 et 40 % A
  - environ 10 % AUTO

- tués :
- 60 % HA
  - 30 % A
  - 10 % AUTO

## c) Les facteurs environnementaux

Pour compléter ces premières constatations, d'autres facteurs sont à prendre en compte :

- La saisonnalité et Les conditions météorologiques : lorsque les conditions de circulation sont clémentes, les déplacements augmentent, impliquant une scission entre deux périodes annuelles, avril-octobre et novembre-mars. Brièvement évoquées plus haut, le couvre-feu durant le premier semestre 2021 ainsi que les limitations de déplacements, ont permis d'épargner les plus vulnérables, piétons, cyclistes, et essentiellement 2RM (- 28 % de tués chez les cyclomotoristes et - 7 % chez les motards).

## 2. Les chiffres en Ardèche

### ✓ Comparatif 2019 – 2021

L'évolution se mesure réellement quant au nombre de tués. La différence entre 2019 et 2021 est notable sur ce point, puisque l'année 2021 a permis d'épargner 12 vies en Ardèche, soit une baisse de 36 %.

Cette constatation rend possible la mesure de l'accidentalité routière sur nos vies.

- À propos de la tranche d'âges concernée, l'année 2021 met en exergue deux faits :
  - ✓ *Les 18 – 24 ans* ont été plus touchés par la mortalité qu'en 2019, 40 % de tués en plus en 2021 (une seule classe d'âges). Cependant, les moins de 13 ans et les 15 – 17 ans ont été particulièrement touchés par l'accidentalité en 2021 : hausse des accidents, du nombre de tués et de blessés (CF tableau « Evolution de l'accidentalité 2019-2020 selon l'âge des usagers »).  
*Les 45 – 65 ans* représentent également une portion importante et croissante de la mortalité, 24 % des tués (5 sur 21).
  - ✓ Ces deux mêmes catégories d'âges sont les plus blessées.  
Les 18 – 24 ans représentent 20 % des blessés et les 45 – 54 ans, 15 %.
  - ✓ En revanche, les seniors (plus de 65 ans) ont été deux fois moins blessés qu'en 2019. On sait que les personnes de plus de 55 ans ont limité leur déplacement du fait de l'exposition dangereuse au COVID (source INSEE 2021).

## Évolution de l'accidentalité 2019 – 2021 selon l'âge des usagers

en rouge les augmentations – en vert les baisses

Tranches d'âge	Accidents			Tués			Blessés		
	Année			Année			Année		
	2019	2021	Evolution	2019	2021	Evolution	2019	2021	Evolution
0-13	13	16	20%	0	2	200%	10	12	17%
14	5	8	37%	0	0	0%	5	8	38%
15-17	29	30	3%	0	1	100%	28	35	20%
18-24	57	81	30%	1	5	80%	48	66	27%
25-34	70	62	-13%	4	2	-10%	47	44	-7%
35-44	64	78	18%	7	1	-60%	41	48	15%
45-54	66	71	7%	2	5	60%	48	53	9%
55-64	64	60	-7%	5	5	0%	43	41	-5%
65-74	47	38	-24%	2	0	-200%	36	18	-100%
75 ans Et plus	42	27	-55%	12	0	-1200%	20	18	-11%
<b>Total</b>	457	471	3%	33	21	-36%	326	343	3%

- À propos de la catégorie d'usagers concernés, en 2019 comme en 2021, les automobilistes restent les plus concernés par l'accidentalité et la mortalité.
- Le nombre de tués a chuté de 26 % chez les piétons entre 2019 et 2021 (baisse la plus spectaculaire, avec 9 vies épargnées en 2021).
  - Chez les automobilistes, le nombre de tués a été divisé par deux entre 2019 (20 tués sur 33) et 2021 (10 tués sur 21).
  - Chez les motocyclistes, la part de la mortalité est stable. Toutefois, il faut souligner une hausse de l'accidentalité corporelle, ainsi que du nombre de blessés.

Mode de déplacement	ACCIDENTS		TUES		BLESSES	
	2021	2019	2021	2019	2021	2019
Piéton à pied+EDP-sm	26	35	1	5	27	31
EDP-m	3	0	1	0	2	0
Vélo	32	25	1	0	32	25
Cyclo	40	28	1	1	44	29
Moto légère	15	15	0	0	15	16
Moto lourde	53	49	7	6	61	50
VT	185	198	9	20	138	166
VU	32	10	1	0	10	3
PL	11	13	0	0	5	3
TC	2	2	0	0	0	1
Autres	10	9	0	1	9	2

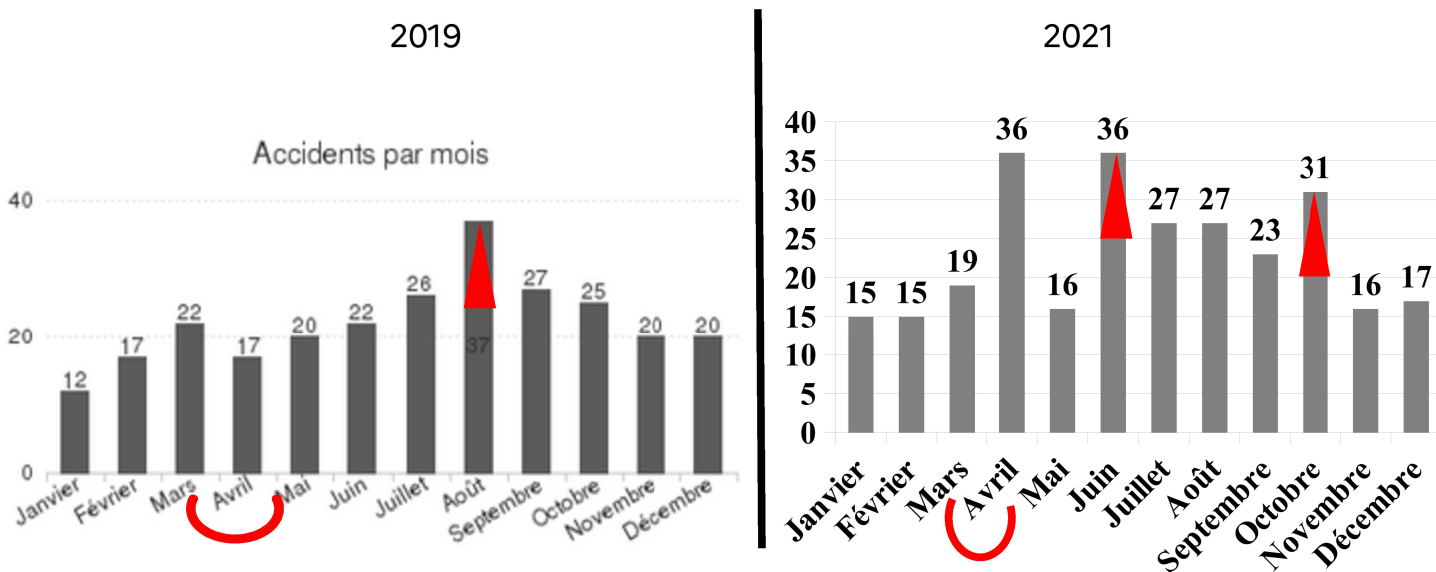
➤ À propos de la sectorisation des accidents

La répartition entre les secteurs n'a pas évolué entre 2019 et 2021.  
La proportion entre les deux secteurs chez les tués comme dans le total des accidents corporels est quasi-stable entre 2019 et 2021.

Milieu	ACCIDENTS				TUES				BLESSES			
	2021	2021 en %	2019	2019 en %	2021	2021 en %	2019	2019 en %	2021	2021 en %	2019	2019 en %
Hors-Agg	161	60	154	60	16	80	27	80	207	60	199	60
En-Agg	117	40	111	40	5	20	6	20	136	40	127	40
Total	278	100	265	100	21	100	33	100	343	100	326	100

➤ Les mesures restrictives liées au Covid ont eu une réelle conséquence sur la saisonnalité.

Les habitudes de déplacements (vacances) ont été bousculées et les mois particulièrement meurtriers en 2019, l'ont moins été en 2021. Par exemple, août 2019, 37 accidents, août 2021, 27. Le nombre reste tout de même supérieur aux mois creux (janvier-février-novembre-décembre). Avril 2021 est très marqué par l'accidentalité, le nombre d'accidents a doublé par rapport au mois de mars (de 19 à 36).



- La proportion des accidents selon le moment de la journée est inchangée entre 2019 et 2021, car 77 % des accidents surviennent en plein jour en 2019 comme en 2021, et 61 % des tués sont répertoriés en plein jour quelle que soit l'année.  
Les couvre-feux/restrictions de circulation ont eu une conséquence sur les trajets des ardéchois, et les accidents se sont plus produits la semaine que le week-end en 2021 : en 2019, le jour le plus accidentogène est le samedi alors qu'en 2021, c'est le vendredi.
- Les créneaux habituels 8h-10h et 16h-20h apparaissent aussi accidentogènes en 2019 qu'en 2020. Cependant, en 2021, deux créneaux montrent une accidentalité pouvant être multipliée par 18 selon l'heure de la journée : dès 6 h jusqu'à 9 h (accidentalité par 5 par rapport au créneau où les accidents sont au plus bas, 6 entre 2 et 3 h, puis de 17 h à 18 h (créneau où les accidents sont au plus haut, 106).

**NB :** Une donnée n'est pas à négliger, à savoir le nombre d'utilisateurs touchés par le non-port de la ceinture de sécurité. Le point marquant en 2021 sur le sujet est le nombre de morts en fort recul : seulement 3 tués ne portaient pas la ceinture contre 13 en 2019, soit plus de 60 % de baisse.

Année	ACCIDENTS	TUES	BLESSES	BLESSES HOSPITALISES
2021	31	3	31	19
2019	37	13	32	21
Total	68	16	63	40



## ✓ Focus sur 2021

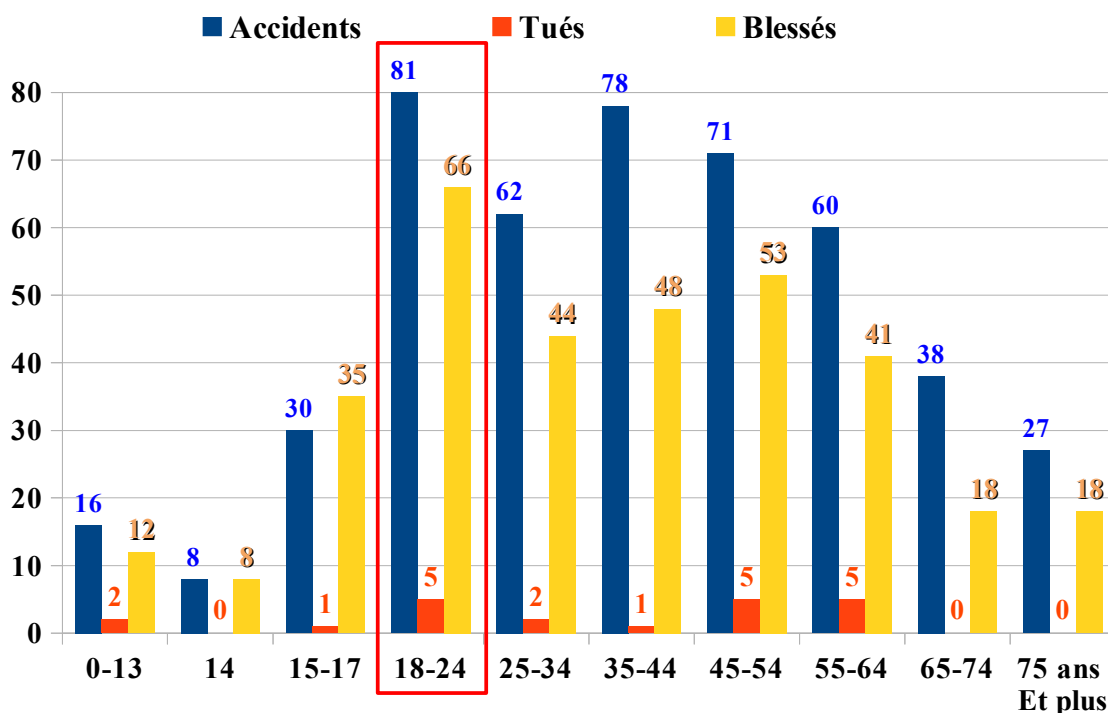
### ➤ En fonction de l'âge :

Très nettement, on observe sur le graphique ci-dessous que les 18 -24 ans ont été à la fois les plus tués et les plus blessés.

Une alerte concernant les moins de 18 ans est à surveiller. Contrairement à 2020, 3 mineurs ont perdu la vie cette année en Ardèche (aucun en 2020). Le nombre de blessés a augmenté de 30 %.

Même si les 35 – 44 ans sont les deuxièmes plus impliqués dans les accidents, les 45 – 65 ans sont plus blessés et plus tués.

### Répartition des ATB selon l'âge des usagers



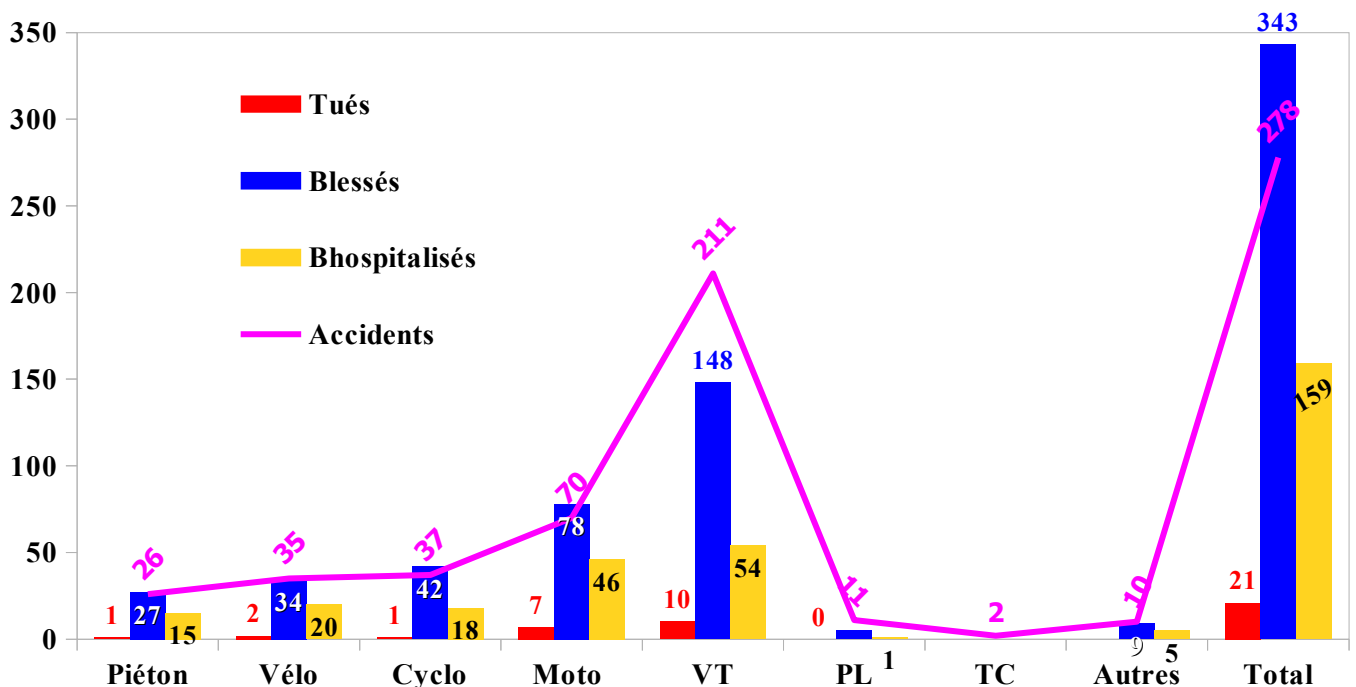
### ➤ En fonction du type d'usagers :

- Les automobilistes sont impliqués dans la moitié des accidents, la moitié des blessés et presque la moitié des tués : 211 accidents sur 3278, 148 blessés sur 343 et 10 tués sur 21.

- Les motocyclistes (grosses cylindrées) sont les seconds concernés par la mortalité et par les blessures (plus de 30 % du total des tués, et environ 23 % du total des blessés).  
→ les usagers les plus hospitalisés sont les motards et les automobilistes représentant 30 à 35 % des blessés.
- Les usagers vulnérables non motorisés (piétons – cyclistes\*) sont impliqués dans presque 22 % des accidents, et représentent plus de 18 % des blessés. Ils représentent 14 % de la mortalité.
- Les véhicules lourds type poids lourds ou transports en commun ainsi que les « autres usagers » tels que les voitures, les tracteurs agricoles sont inexistant dans la mortalité routière ardéchoise cette année-là. En revanche, ils sont impliqués dans les accidents, et apparaissent chez les blessés (environ 5 % des accidents corporels et 1 % des blessés).

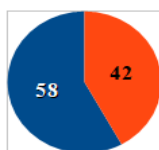
\* Pour la première fois, un accident mortel impliquant un EDPM apparaît en Ardèche. Le tué est comptabilisé parmi les cyclistes.

### Accidentalité ATBH selon la catégorie d'usagers



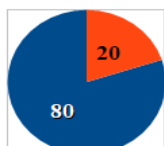
➤ En fonction du milieu (HA ou A) :

Répartition des accidents



La répartition en deux zones reste inchangée, zone Hors agglomération (HA) ou zone Agglomération (A).

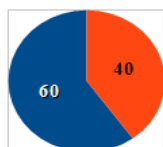
Répartition des tués



La répartition des ATB entre les deux zones n'a pas rencontré d'évolution.

- Plus d'accidents sont comptabilisés hors agglomération (près de 60 % du total)
- 80 % des tués ont été enregistrés hors agglomération.

Répartition des blessés



- 60 % des blessés, graves comme légers, ont été enregistrés dans des proportions similaires, HA et en A.



- Pour les usagers vulnérables non motorisés, la répartition selon le milieu est l'inverse de la tendance générale : Les modes de déplacements piéton/cycliste sont couramment utilisés pour de petites distances, et plutôt en zone urbaine. En 2021, les distances parcourues pendant les restrictions géographiques étant justement courtes (déplacements pour achats de produits de première nécessité, rendez-vous médicaux), ont favorisé les moyens de locomotion de type vélo-piéton. Au final, l'accidentalité impliquant ces usagers-là reste donc plus importante en agglomération.

Mode De Déplacement	Accidents			Tués			Blessés			Bhospitalisés		
	HA	A	Total	HA	A	Total	HA	A	Total	HA	A	Total
Piéton	5	21	26	0	1	1	6	21	27	2	13	15
Vélo	14	21	35	1	1	2	13	21	34	8	12	20

- Les usagers motorisés de véhicules légers (motos, véhicules de tourisme), utilisés pour couvrir des distances plus longues, sont les plus impliqués dans l'accidentalité routière. 60 % des accidents impliquant un automobiliste, ou, un motard ont lieu Hors agglomération.

Mode de déplacement	Accidents			Tués			Blessés			Bhospita­liés		
	HA	A	Total	HA	A	Total	HA	A	Total	HA	A	Total
Piéton	5	21	26	0	1	1	6	21	27	2	13	15
Vélo	14	21	35	1	1	2	13	21	34	8	12	20
Cyclo	14	23	37	1	0	1	13	29	42	6	12	18
Moto	47	23	70	4	3	7	57	21	78	34	12	46
Véhicules légers	121	90	211	10	0	10	107	41	148	45	9	54
Véhicules lourds	8	5	13	0	0	0	3	2	5	0	1	1
Autres	8	2	10	0	0	0	0	0	0	4	1	5

**NB** : les véhicules lourds en Ardèche, représentent entre 5 et 7 % du trafic sur les axes les plus fréquentés (RD104, RD 86 et RN102). Plus de 80 % du trafic routier est composé de véhicules légers.

➤ En fonction du genre :

**Répartition des victimes et impliqués selon le sexe**

Sexe	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Usagers	Accidents concernés
Femme	2	108	39	69	54	164	130
Homme	19	235	120	115	128	382	252
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>343</b>	<b>159</b>	<b>184</b>	<b>182</b>	<b>546</b>	<b>278</b>

Les blessés comprennent les blessés hospitalisés (BH) et les blessés légers (BL).

La colonne usagers correspond à la somme des tués, blessés et indemnes.

La colonne 'Accidents concernés' dénombre les accidents concernés par ce type d'utilisateur. Un accident avec deux usagers qui ont des modalités différentes est donc compté deux fois. La ligne total, pour la colonne accidents, ne correspond pas à la somme des lignes supérieures, mais bien au nombre d'accidents total.

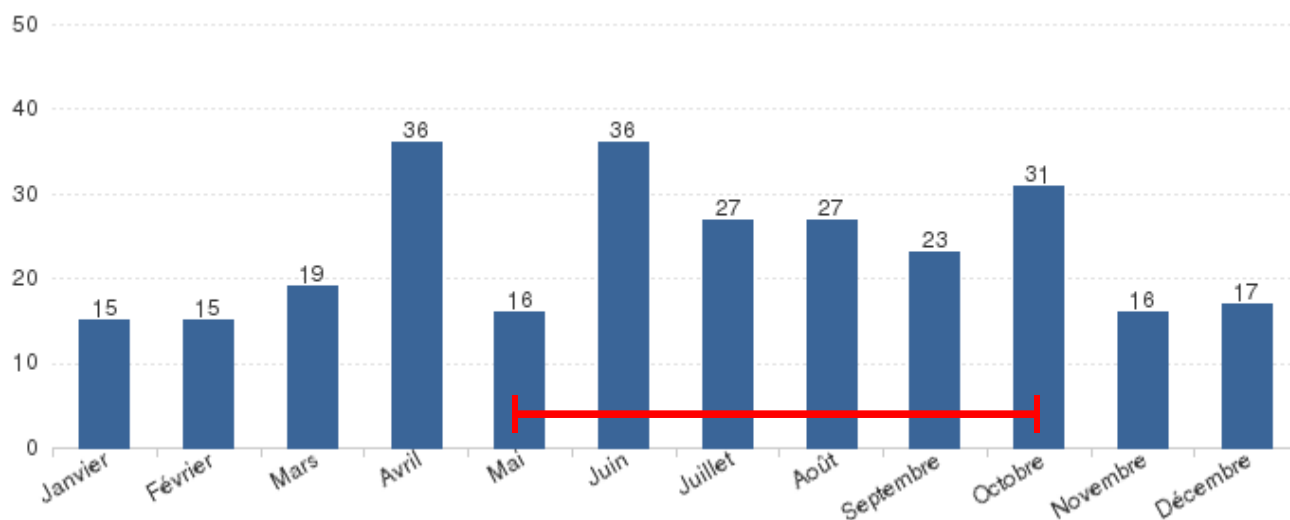
Les usagers en fuite ne sont pas comptabilisés.

Sexe	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Usagers
Femme	10%	31%	25%	38%	30%	30%
Homme	90%	69%	75%	63%	70%	70%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Les femmes sont touchées à hauteur 10 % par la mortalité routière en 2021. Les hommes sont deux fois plus nombreux à être blessés lors d'un accident corporel.

➤ En fonction du mois :

La saisonnalité abordée plus haut joue un rôle essentiel dans l'accidentalité. Le nombre d'accidents est donc plus important sur la période mai- octobre (Cf. tracé rouge ci-contre), semestre qui représente presque 60 % des accidents.



## ◆ 2021 en résumé :

### • Statistiques générales

- 278 accidents corporels
- 21 tués
- 343 blessés
- 159 blessés hospitalisés
- 184 blessés légers

### • Statistiques détaillées

- Répartition des accidents selon la catégorie d'usagers :
  - les automobilistes impliqués dans 75 % des accidents représentent 40 % des blessés et 50 % des tués (10 sur 21),
  - les motocyclistes impliqués dans 25 % des accidents représentent 22 % des blessés et plus de 30 % des tués (7 sur 21),
  - les piétons et les cyclistes (usagers non motorisés vulnérables) impliqués dans plus de 20 % des accidents représentent 18 % des blessés et 15 % des tués. Les cyclistes sont globalement, une fois et demi plus touchés que les piétons.
- Répartition des accidents et des tués selon le secteur : inchangée par rapport aux années précédentes :
  - hors agglomération on enregistre 60 % des accidents corporels et 80 % des tués.
- Répartition selon l'âge :
  - les 18-24 ans représente 25 % des tués,
  - les 45 – 54 et les 55- 64 ans sont les deux autres tranches d'âges les plus touchées par l'accidentalité et la mortalité en particulier.
    - *Point d'attention particulier* : les moins de 18 ans représentent 16 % des blessés et des tués pour la première fois.
- Répartition selon le genre : les hommes plus touchés que les femmes représentent 90 % des tués (19 sur 21) et 70 % environ des blessés (235 sur 343).

- Répartition horaire des accidents :  
80 % des accidents sont survenus entre 8 h et 20 h, c'est-à-dire en plein jour.  
70 % des tués ont été comptabilisés sur cette même période.

Une précision : deux créneaux horaires se détachent nettement :

– 8 h – 12 h (20 % des accidents),

– 15 h – 19 h (35 % des accidents, avec un pic entre 17 et 18 h (12 % des accidents)).

- Répartition des accidents selon la saison :  
Entre avril et octobre, on déplore 70 % des accidents, du fait de la clémence de la météo et de la densification du trafic (tourisme notamment).  
Juin reste le mois le plus mortel (5 tués, soit 24 %), alors qu'octobre compte 11 % des accidents et moins de 10 % des tués.

## ◆ 2021 et l'avenir :

En 2021, les tendances générales de l'accidentalité ont évolué : les motards sont encore plus impactés par l'accidentalité que les années antérieures. Les usagers non-carrossés autres que les motos (piétons, cyclistes et cyclomotoristes) ont particulièrement été touchés, d'autant plus lorsqu'ils avaient moins de 18 ans.

Cette année aussi singulière soit elle, a permis par effet secondaire de la crise sanitaire d'épargner des vies (moins de déplacements professionnels par exemple). Cependant, elle met toujours en évidence la pluralité des facteurs d'accidents et leur source potentielle (incompréhension entre les usagers, partage de la route, visibilité, densité du trafic...).

Certaines tendances liées au comportement persistent depuis plusieurs années (vitesse, alcool, stupéfiants) et les réglementations successives ont permis de diminuer fortement la mortalité routière et donc l'insécurité routière. L'abaissement de la VMA en est le parfait exemple : l'application du 80 km/h HA, au 1er juillet 2018, a eu un effet immédiat sur la mortalité HA (– 331 décès entre le deuxième semestre 2018 et 1<sup>er</sup> janvier 2020). Cependant, les facteurs comportementaux restent le fond du problème, les cadres réglementaires apporteront toujours une solution à court terme seulement. D'autant plus que bon nombre de départements ont fait le choix de revenir à l'initial en réhaussant le réseau départemental à 90 km/h par exemple.

Le volet « réglementation » associé au « volet répression » semble avoir atteint certaines limites. Sans un volet « prévention – continuum éducatif » plus développé et plus actif encore qu'il ne l'est aujourd'hui la diminution du nombre de victimes et d'accidents risque de stagner voire par effet pervers d'augmenter...

La preuve en est faite par une baisse de l'accidentalité chez certains usagers mais une remontée chez d'autres.

Les infractions routières constatées par les Forces de l'Ordre relatives à la vitesse sont en augmentation moyenne de 10 % par rapport à 2020. Les rétentions administratives de permis de conduire ont augmenté de 20 % entre 2019 et 2021.

En 2019, les immobilisations de véhicule concernaient surtout des conducteurs de véhicules de tourisme au motif du grand excès de vitesse (+ de 50 km/h au-dessus de la VMA). En 2021, ces immobilisations ont surtout concerné l'alcool et les stupéfiants (rétentions de permis en hausse de 4 % pour les stupéfiants entre 2019 et 2021).

La réalité des chiffres démontre aussi que les 18 – 24 ans, préservés jusqu'alors dans notre département et bénéficiaires de formation de sécurité routière récente (ASSR, BSR, Formation ETG et pratique VL/moto) n'est plus suffisante. En effet, les déplacements imposés dans un territoire à la fois rural et touristique comme l'Ardèche, supposent une vigilance accrue et une conscience permanente des dangers de la route donc une culture « sécurité routière ». L'alerte concernant la forte mortalité des moins de 18 ans indique que les nouvelles pratiques de la route, notamment liées aux EDP /EDPM, nécessitent vigilance et attention. Plus que jamais, les auto-écoles, les OAM, les écoles, collèges, lycées doivent être associés à la partie sensibilisation.

C'est pourquoi cet effort d'information et de prévention doit être assuré également lors de certaines manifestations mises en œuvre dans le département. Par exemple, à l'occasion du salon de l'Habitat, la Prévention routière a proposé un stand à disposition du public. Ce moyen peut être réitéré et décliné selon le type d'usagers ou la classe d'âge.

Autre exemple, la MJC de Privas qui accueille des jeunes (4 -16 ans) et souvent des familles (parents et jeunes enfants), pourraient disposer d'outils de sensibilisation à la sécurité routière : jeux de société – flyers – affiches, informations thématiques... De même, des ateliers de sécurité routière mis en place par la coordination ou bien par les IDSR pourraient y être organisés en semaine voire le week-end.

De plus, il serait judicieux de relancer les contrôles « alternatifs » (choix entre la sanction et une sensibilisation immédiate à la sécurité routière) élaborés entre la coordination et les FO, sur des thématiques pointées, telles que le téléphone, le GPS au volant. Ce procédé est pratiqué dans d'autres départements à l'heure actuelle.

Le réseau des référents communaux de sécurité routière est également un levier formidable et un relais local d'exception. C'est pour cette raison qu'il faut absolument les réassocier aux démarches « État » mises en place, à commencer par une concertation annuelle avec présentation du bilan SR de l'année échue.

Le DGO à venir devrait conforter les démarches activées depuis déjà cinq dans le département pour répondre aux problématiques nationales et locales. L'effort



consenti jusqu'ici doit se poursuivre et s'améliorer davantage. Le maillage des acteurs et partenaires de SR dans le département peut être encore plus efficient et efficace. Travailler les uns avec les autres au service d'une même cause et d'une même volonté est un moyen incontesté de réussir en mutualisant personnels et finances.

Les journées « Sécurité Moto et Trajectoires » en sont une illustration parfaite. La renommée de ce dispositif n'est plus à faire. Néanmoins, le fait que des agents de la gendarmerie ne soient pas mis à disposition cette année aux cotés des forces vives de l'association EDSR 07 qui porte ces journées, traduit une rupture dans le maillage acteurs-partenaires ressentie par les participants.

# IV. L'accidentalité en cartes

DÉPARTEMENT DE L'ARDÈCHE




## Bilan Sécurité Routière 2020

### Accidents mortels




#### Répartition des tués par catégorie

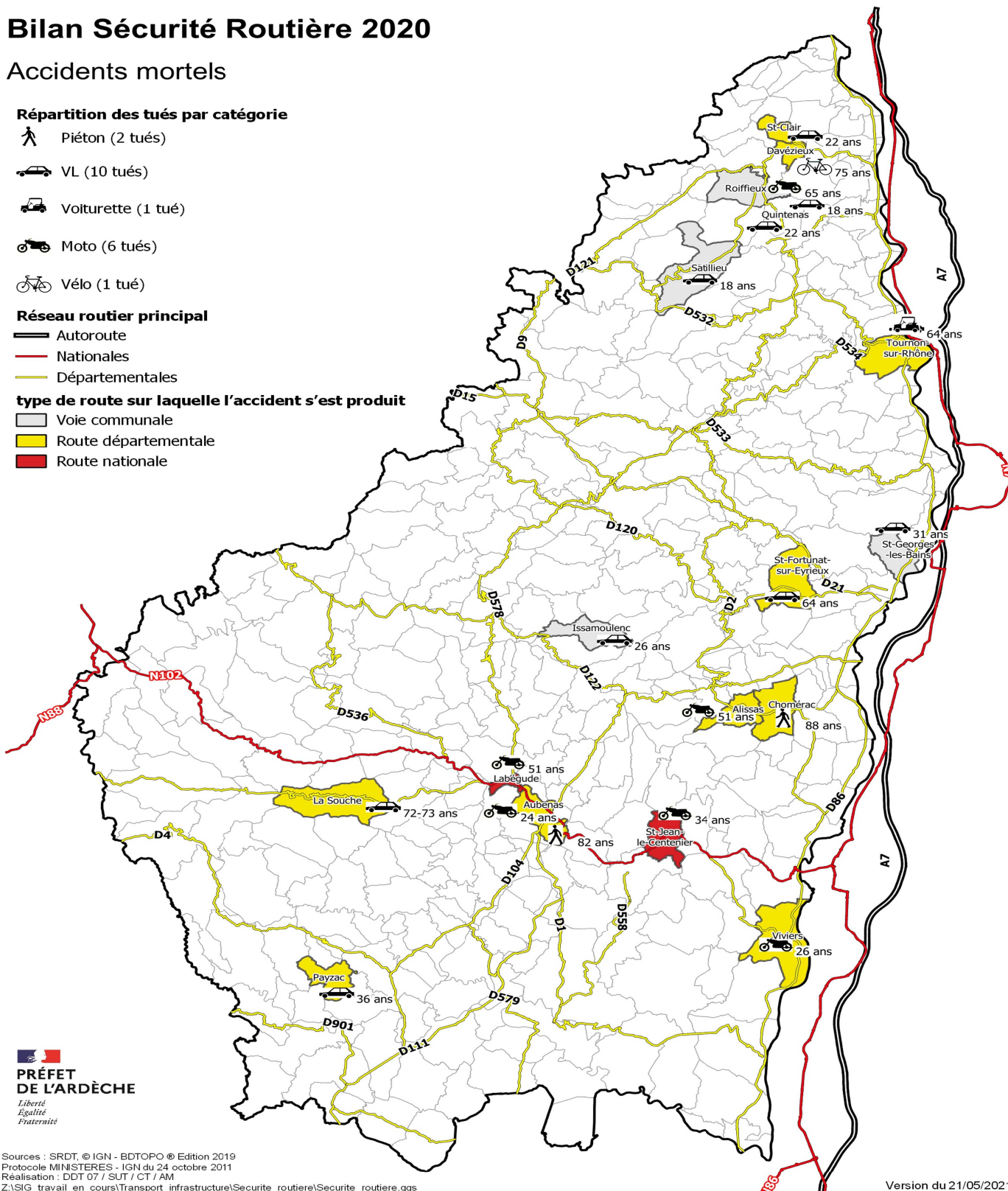
-  Piéton (2 tués)
-  VL (10 tués)
-  Voiturette (1 tué)
-  Moto (6 tués)
-  Vélo (1 tué)

#### Réseau routier principal

-  Autoroute
-  Nationales
-  Départementales

#### type de route sur laquelle l'accident s'est produit

-  Voie communale
-  Route départementale
-  Route nationale



  
**PRÉFET DE L'ARDÈCHE**  
*Liberté  
 Egalité  
 Fraternité*

Sources : SRDT, © IGN - BDTOPO © Edition 2019  
 Protocole MINISTERES - IGN du 24 octobre 2011  
 Réalisation : DDT 07 / SUT / CT / AM  
 Z:\SIG\_travail\_en\_cours\Transport\_infrastructure\Securite\_routiere\Securite\_routiere.qgs

Version du 21/05/2021

# Répartition des accidents et des tués selon la zone d'intervention des Forces de l'ordre en 2020

Zone POLICE (Agglomération) et  
Zone GENDARMERIE (Hors agglomération)

ACCIDENTS :

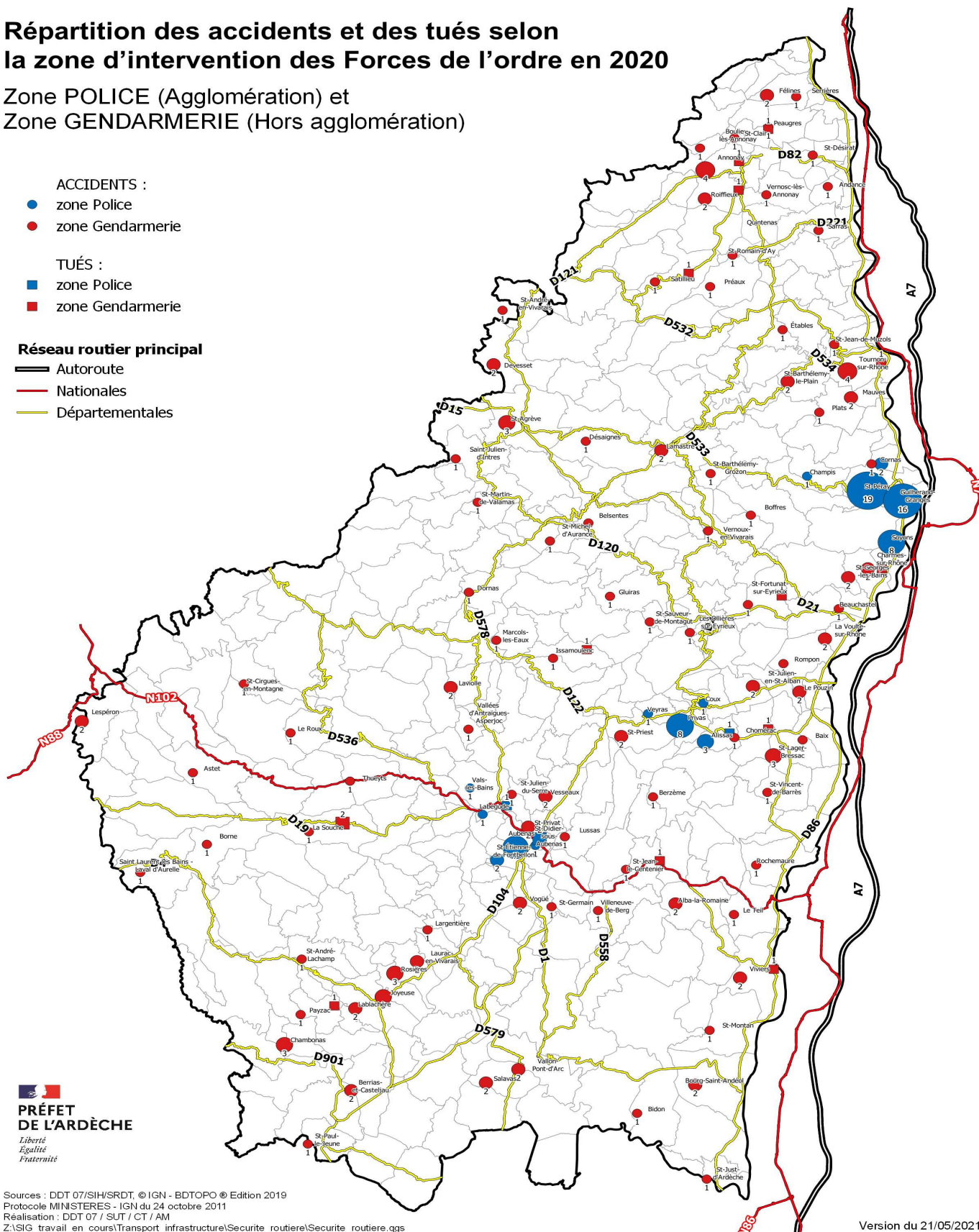
- zone Police
- zone Gendarmerie

TUÉS :

- zone Police
- zone Gendarmerie

## Réseau routier principal

- Autoroute
- Nationales
- Départementales



**PRÉFET DE L'ARDÈCHE**  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Sources : DDT 07/SIH/SRDT, © IGN - BDTOPO © Edition 2019  
Protocole MINISTÈRES - IGN du 24 octobre 2011  
Réalisation : DDT 07 / SUT / CT / AM  
Z:\SIG\_travail\_en\_cours\Transport\_infrastructure\Securite\_routiere\Securite\_routiere.qgs

Version du 21/05/2021

## V. Lexique

- Accident corporel : accident comptant au moins une victime, blessée ou tuée (A).
- Accident matériel : accident ne faisant pas de victime. Seuls des dégâts matériels sont constatés.
- Accident mortel : accident comptant au moins un tué (AM).
- Blessé : grave ou léger, nécessitant ou non une hospitalisation de plus de 24H (B).
- Blessé léger : blessé nécessitant une hospitalisation de moins de 24 H, voire pas d'hospitalisation (BL).
- Blessé grave : blessé nécessitant une hospitalisation d'au moins de 24 H, et non décédé dans les 30 jours (BH).
- EDPM sm : engin de déplacement personnel sans moteur
- EDPM : engin de déplacement personnel motorisé (ex : trottinette électrique)
- ODSR : Observatoire départemental de sécurité routière.
- ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière.
- Tué : victime d'un accident décédée sur les lieux de l'accident ou dans les 30 jours suivants (T).
- VMA : vitesse maximale autorisée.
- VL : addition des VT et VU, véhicules de moins de 3,5 T (VL).
- VT : véhicule de tourisme dont le PTAC n'excède pas 3,5T.
- VU : véhicule utilitaire dont le PTAC n'excède pas 3,5T .
- PL : poids-lourd (PTAC > 3,5T), considéré comme véhicule lourd.
- TC : transport en commun (transport de plus de 9 personnes), complète la catégorie « véhicule lourd ».
- 2RM : deux roues motorisé