

Accidentalité sur les routes d'Ardèche en 2020

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

Observatoire départemental de Sécurité routière de l'Ardèche – bilan définitif 2020

2020 en quelques chiffres
en Ardèche
et en France :



- ▶ **208 accidents**
 - ▶ **47 853 accidents**
-



- ▶ **20 morts (pour 19 accidents)**
 - ▶ **2 780 morts**
-

- ▶ **255 blessés**
- ▶ **59 060 blessés**



SOMMAIRE

I. Introduction

II. Dans le rétroviseur : 2015 – 2019

- 1. Les chiffres nationaux**
- 2. Les chiffres en Ardèche**

III. L'année 2020

- 1. Les chiffres nationaux**
- 2. Les chiffres en Ardèche**

IV. L'accidentalité en cartes

V. Lexique

I . Introduction

l'ensemble des données concernant les accidents corporels et mortels ont été « reconnues fiables » par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR-ministère de l'Intérieur), le 30 mai 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 d'abord 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.

Par exemple, les données qui géolocalisent et recensent le lieu d'un accident, peuvent le situer en Georgie par erreur. Une correction des coordonnées sera donc nécessaire pour que cet accident soit exploitable et l'information doit être recherchée dans le PV correspondant à l'accident.

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 2020 est un millésime particulier. Moins de kilomètres ont été parcourus du fait des mesures gouvernementales restrictives liées à la crise du Covid 19. Pourtant, le département de l'Ardèche a comptabilisé 208 accidents au total dont 19 accidents mortels, et 189 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 2020, l'Ardèche a vu ces établissements fermés, comme partout en France, avec un taux de remplissage nul pour les périodes de confinement. 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. A 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), 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 entre mars et juillet. Cette tendance s'accroît sur la période estivale juillet- septembre.

L'Ardèche est aussi un département « atypique » pour la région AURA, car il est le seul démuné 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).

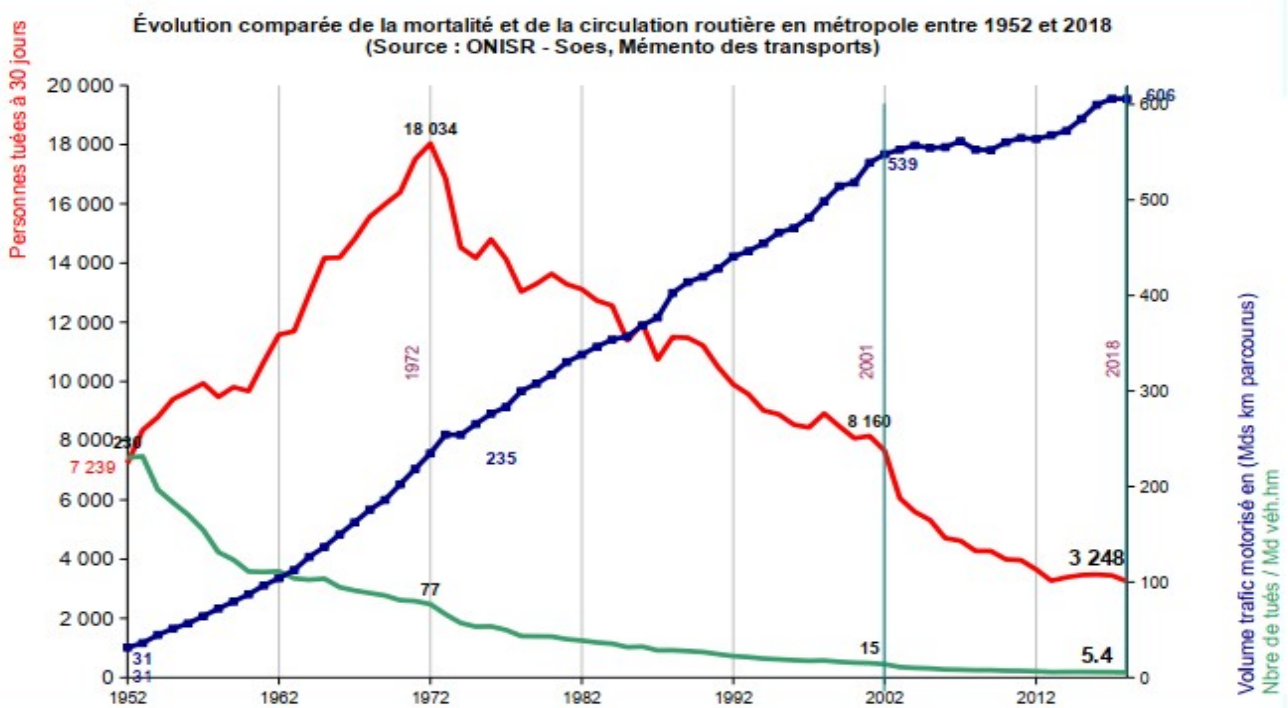
Ces précisions apportées ou rappelées, nous pouvons revenir sur l'aspect sécurité routière.

Avant d'analyser ce qu'a été l'année 2020, il est essentiel de revenir sur une période antérieure, de façon à constater les grandes tendances et surtout fixer des références. « Regarder dans le rétroviseur » permettra de mieux appréhender l'année 2020, de pouvoir la qualifier et d'émettre des conclusions.

II. Dans le rétroviseur : 2015 – 2019

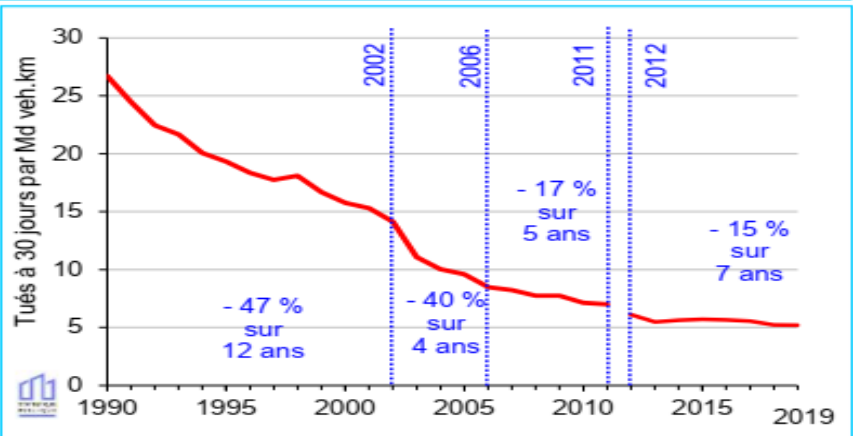
1. Les chiffres nationaux

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.

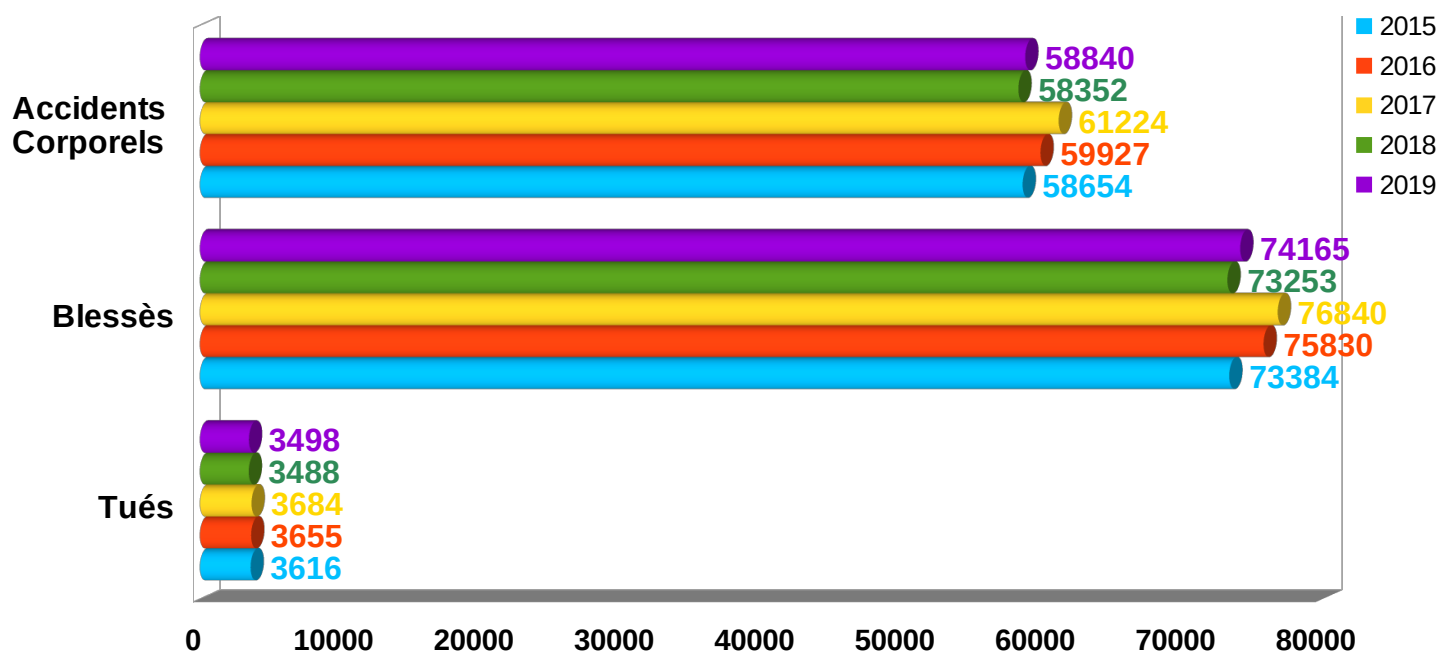


Sur la période quinquennale de 2015 à 2019, le nombre de tués a baissé d'environ 4 % .

Évolution de la mortalité annuelle rapportée aux parcours, depuis 1990



Évolution ATB en France de 2015 à 2019



Ainsi, en 2015, 3 616 personnes ont perdu la vie, alors qu'en 2019, la France a déploré 3 498 morts, soit 118 victimes de moins.

D'un point de vue global, il ressort de cette période, une baisse des tués, mais une fluctuation du nombre d'accidents corporels, oscillant entre plus ou moins 2 % d'une année à l'autre.

L'année 2018 connaît une baisse importante du nombre de blessés qui doit être soulignée, - 4,9 % par rapport en 2017.

a) Les usagers concernés par l'accidentalité

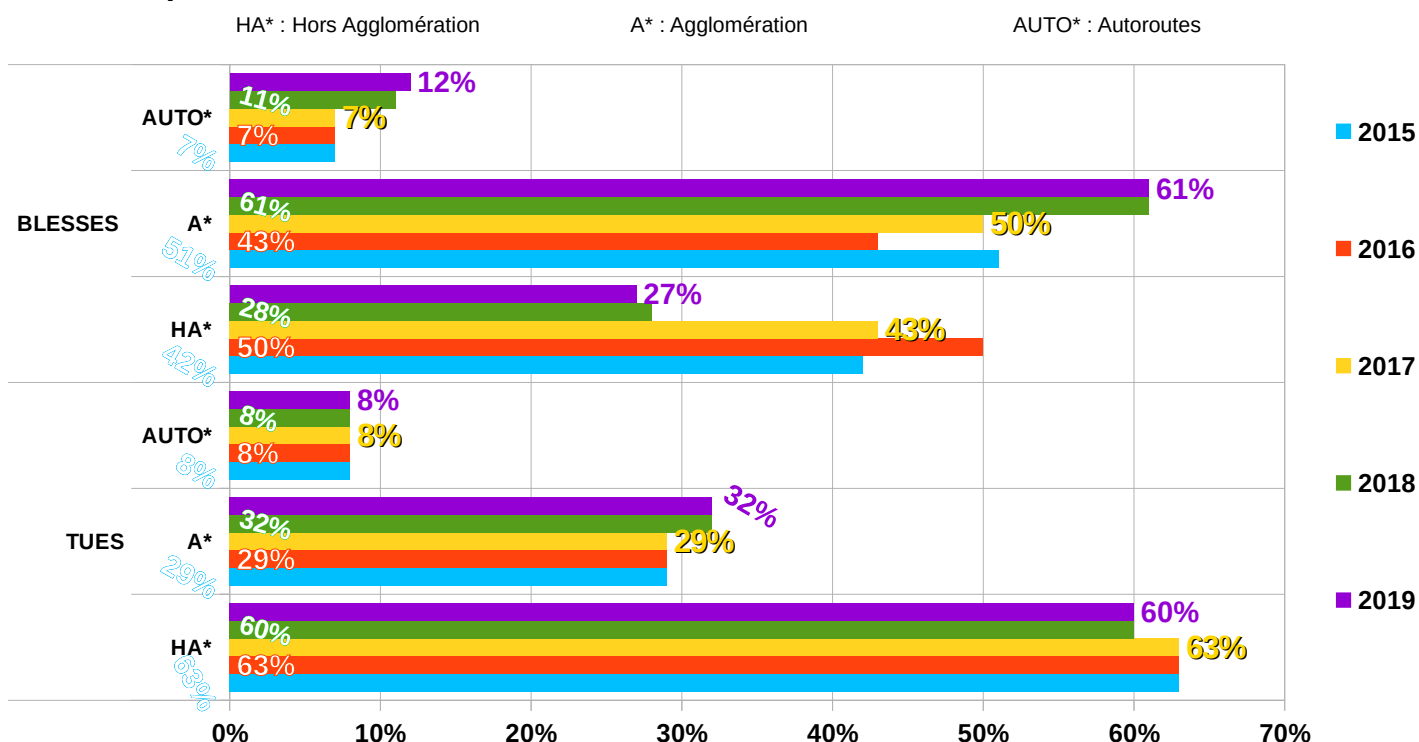
- ✓ La catégorie d'usagers : le nombre d'accidents corporels a baissé de 1,7 % entre 2015 et 2019.
- La catégorie d'usagers la plus touchée par l'accidentalité routière reste les automobilistes : 1 796 en 2015, 1 621 en 2019. Ceux-ci représentent environ 50 % du nombre total de tués. Constatons tout de même une baisse de près de 4 % entre 2015 et 2019.
- En revanche, la catégorie des deux-roues motorisés (2RM) (hors cyclomoteurs) est en deuxième position, et augmente de 17 % entre 2015 et 2019, faisant 614 morts en 2015 et 747 en 2019. Le parc Moto est stable 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, relativement stables depuis 2015, autour de 180 tués chaque année, sont moins touchés que les piétons qui avoisinent chaque année depuis 2015, 460 morts.
- ✓ 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 (136 jeunes tués pour un million d'habitants en 2015 contre 105 en 2019).
Chez les 65 ans et plus, Le nombre de tués baisse d'année en année : 831 en 2015, 886 en 2016, 869 en 2017, 842 en 2018, 849 en 2019.
- ✓ Le genre : sur la période quinquennale observée, la différence de genre augmente le risque de mortalité ou de blessures. La gent masculine est la plus exposée au risque routier.
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) Le milieu propice aux accidents

Le type de secteur définit l'accidentalité en deux zones essentiellement : les accidents sont répertoriés en zone « Police » (agglomération), ou, en zone « Gendarmerie » (Hors agglomération). Au niveau national, une troisième zone entre en jeu, le réseau autoroutier.

Répartition des tués et des blessés selon les zones de 2015 à 2019



- ✓ 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'usagers confondus), on note que le troisième trimestre de l'année (juin/juillet/aout) 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.
 - L'horaire : deux plages horaires sont mises en exergue, 6h-9h et 16h-19h. Lors des heures, le trafic est particulièrement dense, et éparé. Les plus vulnérables (non carrossés) sont particulièrement touchés pendant ces plages-là. Depuis 2015, la part des piétons tués la nuit (horaires de 16-19h en hiver) représentent environs 25 % en agglomération et 75% hors agglomération (éclairage public).

- ✓ Les comportements :

Le dernier type de facteur est un facteur comportemental.

Le conducteur, par son attitude, augmente considérablement le risque d'accident.

- La vitesse est la première cause de mortalité. La vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 30 % des accidents. Chez les motocyclistes, la proportion est estimée à 48 %.
- 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.
- Le respect des règles du code de la route (refus de priorité par exemple) prend le troisième rang.
- 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 2015.

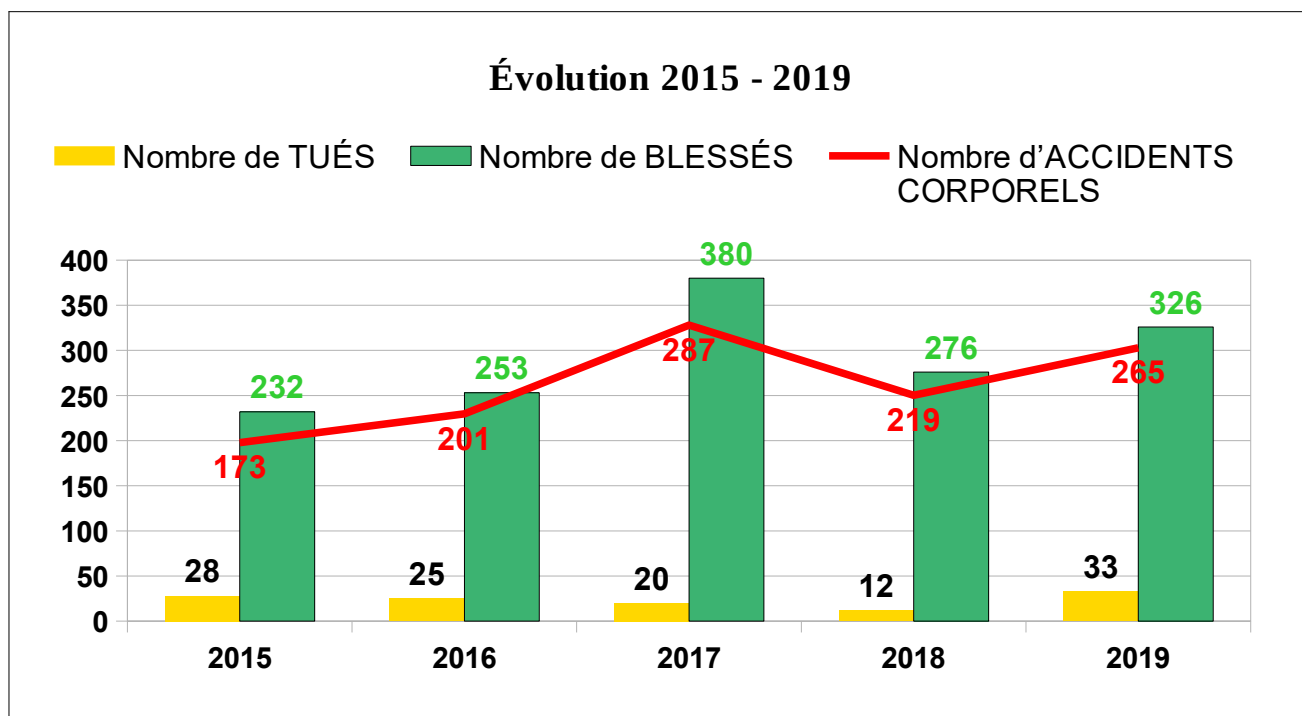
En conclusion, Les statistiques mettent en évidence que l'accidentalité routière, en général, en France, touche en majorité les hommes, âgés entre 18 et 24 ans, circulant hors agglomération en voiture, se déplaçant aux heures de pointe, à vive allure. Le sur-risque d'avoir un accident est multiplié par 4.

Après cette analyse des grandes données nationales de l'accidentalité, concentrons-nous sur notre territoire, le département de l'Ardèche et constatons comment la Sécurité routière a évolué entre 2015 et 2019.

2. Les chiffres en Ardèche

A l'image nationale entre 2015 et 2019, les données locales sont plutôt stables, avec un pic à signaler en 2017.

De ce fait, les pouvoirs publics ont décidé en 2018, de prendre une mesure importante qu'est l'abaissement de la vitesse maximale autorisée hors agglomération à 80 km/h (en substitution au 90 km/h).



a) Les usagers concernés par l'accidentalité

- La catégorie d'usagers : le nombre d'accidents corporels a augmenté d'environ 35 % entre 2015 et 2019. la catégorie d'usagers la plus touchée par l'accidentalité routière reste les automobilistes : 132 en 2015, 203 en 2019. Ceux-ci représentent plus de 55 % du nombre total de tués. L'augmentation de l'accidentalité chez les automobilistes est d'environ 15 % entre 2015 et 2019 cette période.

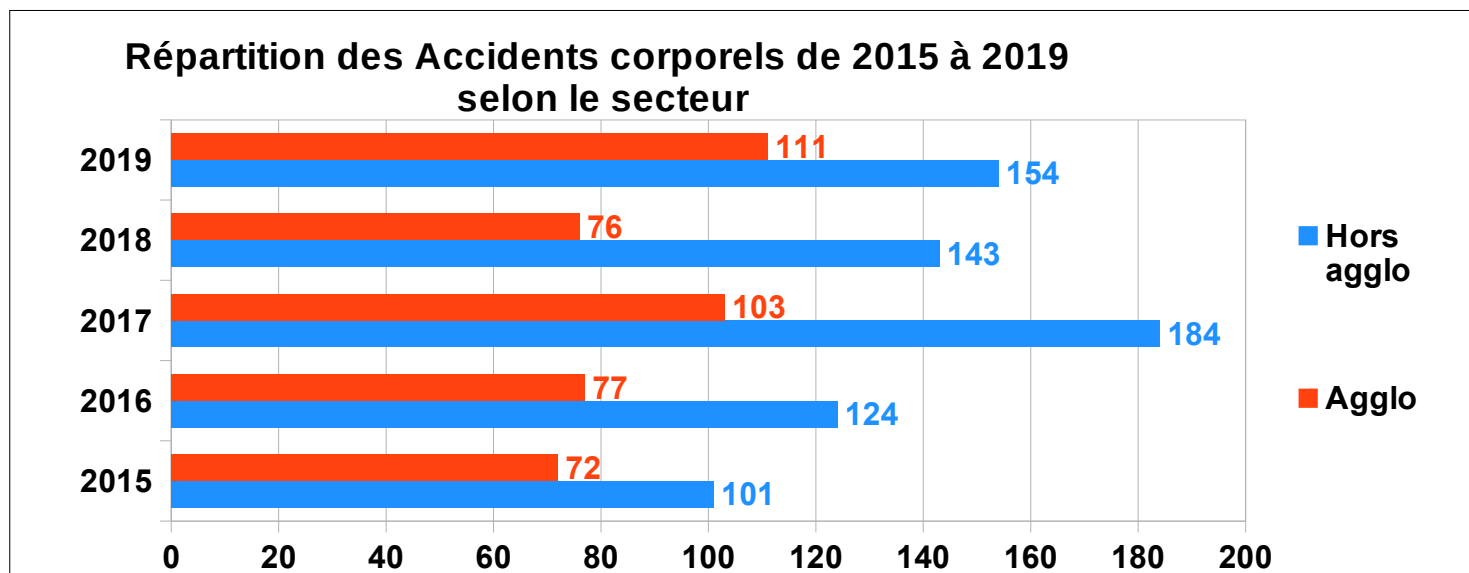
La part des deux-roues motorisés (2RM) représente 20 % des tués sur l'ensemble de la période, avec une fluctuation de \pm deux morts selon les années.

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

Catégories d'usagers	Année					Total de la période 2015 – 2019	Total des usagers en Pourcentage Sur la période
	2015	2016	2017	2018	2019		
Piéton	3	2	2	1	5	13	11
Vélo	1	4	1	2	0	8	7
Cyclo	1	0	2	0	1	4	3
Moto légère / lourde	3	4	7	4	6	24	20
Véhicule Tourisme	18	15	7	5	20	65	55
Véhicule lourd	1	0	1	0	0	2	2
Autres (voiturette en 2015 – tracteur en 2019)	1	0	0	0	1	2	2
Total	28	25	20	12	33	118	100
Total de la mortalité en pourcentage Sur l'année	24	21	17	10	28	100	

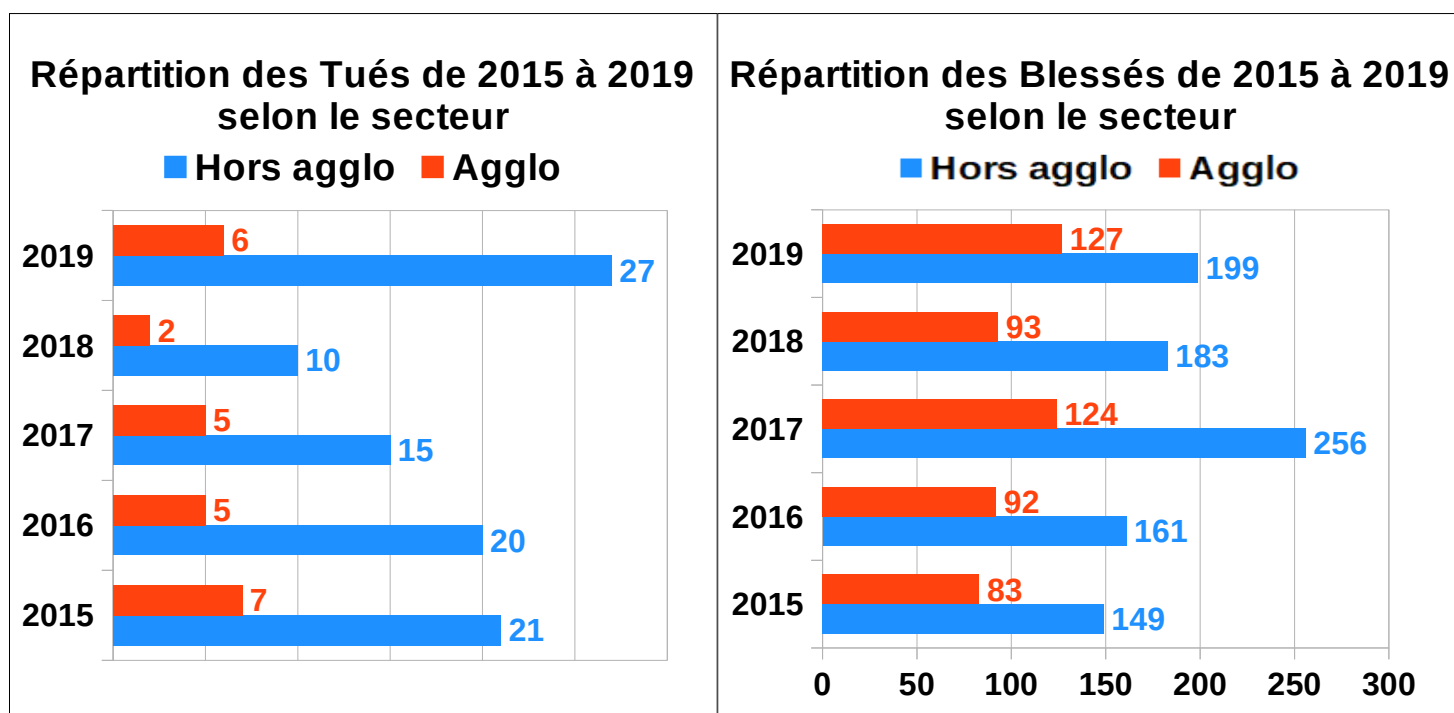
b) Le milieu propice aux accidents

L'Ardèche, n'échappe pas au constat national, 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.



L'année 2018 demeure une référence en ce qui concerne la mortalité en raison du taux le plus bas de la période quinquennale, 12 tués (2 en A et 10 HA). Ce constat n'est pas

valable pour les blessés. Les deux années 2017 et 2019 montrent une accidentalité avec un taux de blessés très importants, les plus hauts de la période 2015-2019. Notons que l'accidentalité est toujours supérieure Hors agglomération.

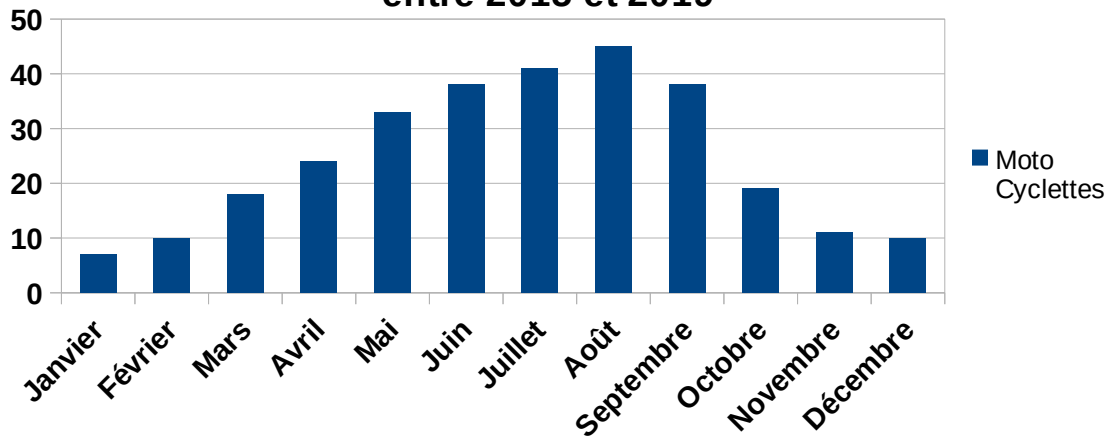


c) Les facteurs environnementaux

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

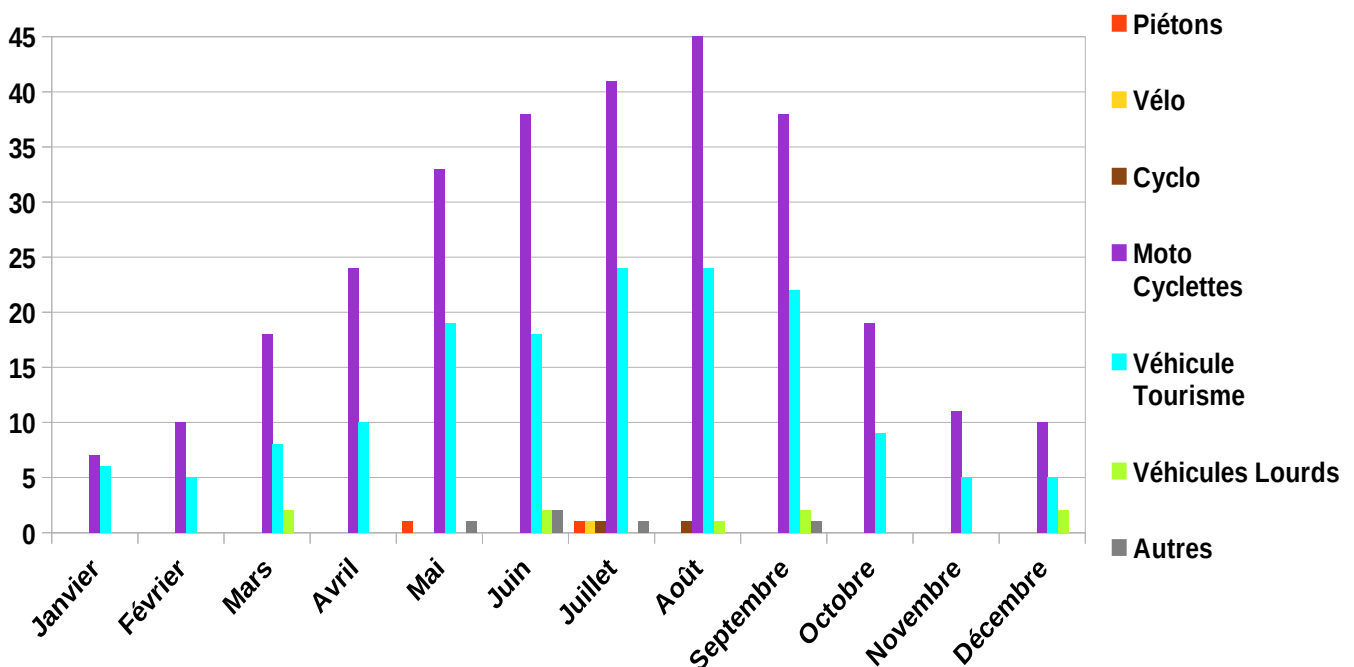
- La saisonnalité et Les conditions météorologiques : lorsque les conditions de circulation sont clémentes, les déplacements augmentent, impliquant une scission entre deux périodes annuelles, avril-octobre et novembre-mars.
 - les 2RM roulent davantage d'avril à octobre, et l'Ardèche par sa morphologie a des profils de routes sinueux avec dénivelés, très attractifs pour les 2RM.

Total des accidents impliquant des usagers motocyclistes entre 2015 et 2019



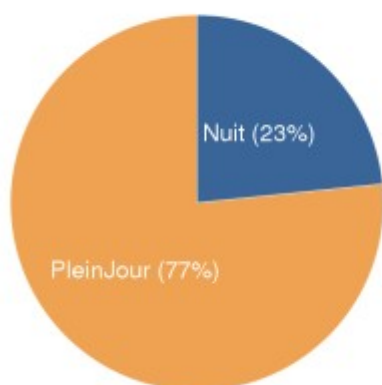
- Les congés estivaux concentrant le trafic (tout type d'usagers confondus), on voit que le troisième trimestre de l'année (juin/juillet/août) a pour conséquence de créer un pic de la mortalité.

Total des accidents selon la catégorie d'usagers et les mois de l'année sur la période 2015 - 2019

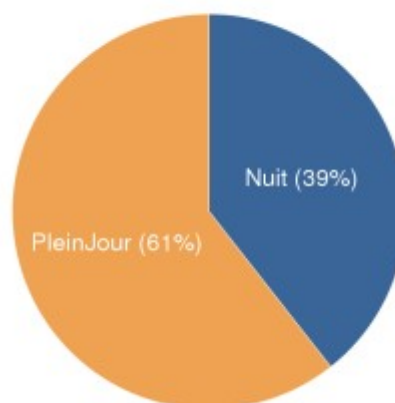


- L'horaire : deux plages horaires se détachent, 6h-9h et 16h-19h. Lors des créneaux horaires indiqués, le trafic est particulièrement dense, et épars. Les plus vulnérables (non carrossés) sont particulièrement touchés pendant ces plages-là. La part des accidents de nuit (horaires de 16-19h en hiver) 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.

Accidents selon jour/nuit

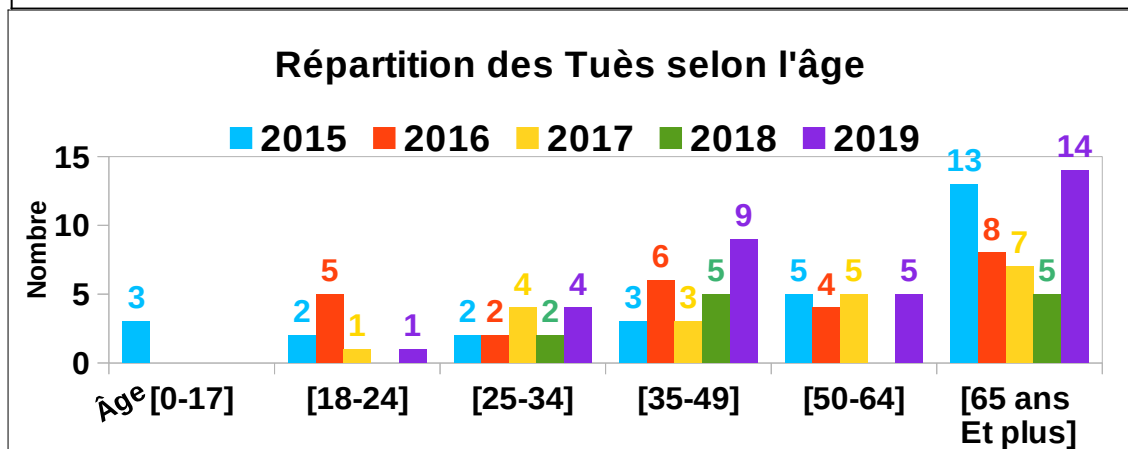
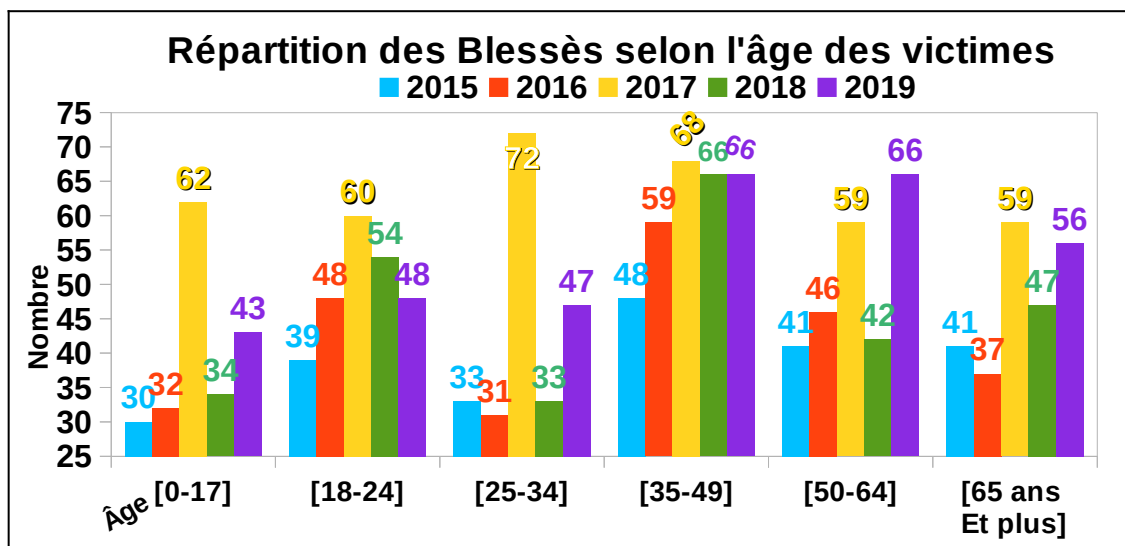


Tués selon jour/nuit

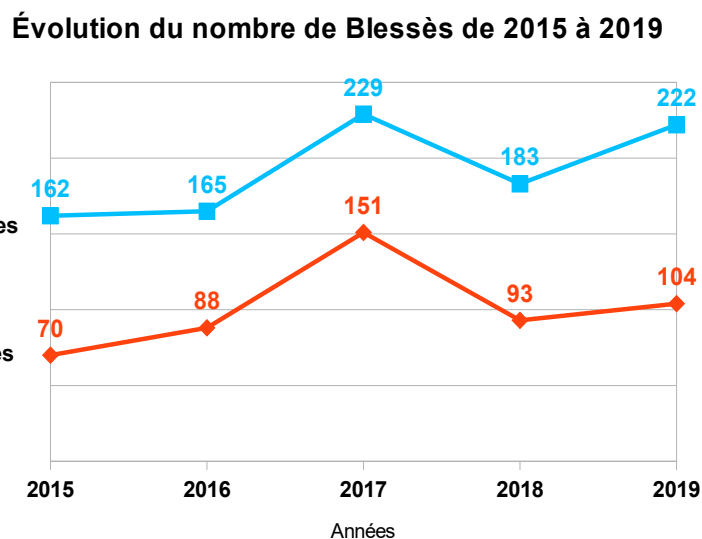
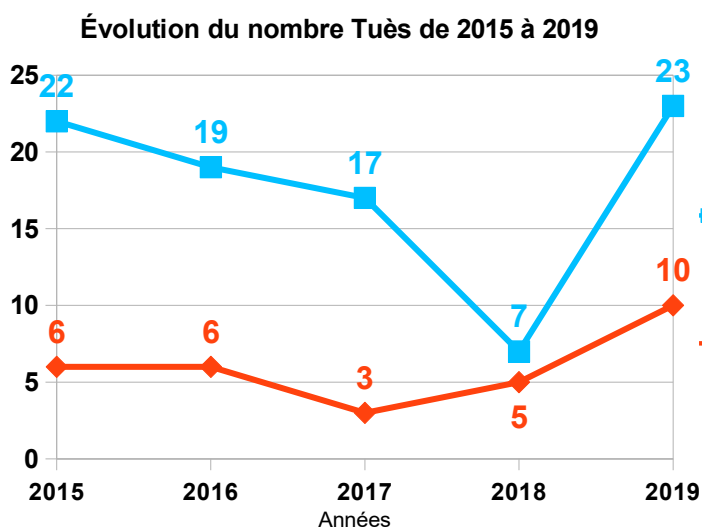


- L'âge des usagers : depuis 2015, la catégorie d'âge touchée sévèrement par la mortalité n'a pas changé, ce sont les plus de 75 ans. S'en suivent les 35 – 44 ans. En revanche, les 18 – 34 ans représentent *plus de 30 % des blessés* sur la totalité du quinquennat. Les plus de 75 ans représentent environ 6% du total des blessés.

Tranches d'âge	Tués						Blessés					
	Années						Années					
	2015	2016	2017	2018	2019	Total	2015	2016	2017	2018	2019	Total
[0-13]	0	0	0	0	0	0	9	8	21	10	10	58
14	0	0	0	0	0	0	4	8	9	2	5	28
[15-17]	3	0	0	0	0	3	17	16	32	22	28	115
[18-24]	2	5	1	0	1	9	39	48	60	54	48	249
[25-34]	2	2	4	2	4	14	33	31	72	33	47	216
[35-44]	1	5	2	3	7	18	37	34	43	39	41	194
[45-54]	2	2	2	2	2	10	32	35	45	44	48	204
[55-64]	5	3	4	0	5	17	20	36	39	25	43	163
[65-74]	5	3	4	2	2	16	27	18	32	33	36	146
[75 ans et plus]	8	5	3	3	12	31	14	19	27	14	20	94



- Le genre : sur la période quinquennale observée, la différence de genre augmente le risque de mortalité ou d'être blessé. La gent masculine reste plus exposée au risque routier. Cette constante, comme évoquée précédemment, existe au niveau national, mais également au niveau local.



d) Les facteurs liés aux comportements :

Le dernier type de facteur est le facteur comportemental.

Le conducteur, par son attitude, augmente considérablement le risque d'accident.

- La vitesse est la première cause de mortalité. La vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 25 % des accidents, donnée stable depuis 2015.
- L'alcool est la seconde cause, environ 18 % des accidents. La part de la mortalité due à l'alcool est en augmentation constante, passant du simple ou double entre 2018 et 2019 par exemple. *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.
- Le respect des règles du code de la route (refus de priorité par exemple) arrive en troisième position.
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.

➤ Compte-tenu de ces éléments entre 2015 et 2019, les statistiques conduisent à la dresser le « portrait » type de la victime de la route en Ardèche :

- ◆ un homme, domicilié en Ardèche,
- ◆ circulant à vitesse excessive,
- ◆ conduisant un véhicule de tourisme,
- ◆ hors agglomération,
- ◆ entre mai et octobre,
- ◆ tôt le matin ou en soirée,
- ◆ âgé de plus de 65 ans,
- ◆ sur un trajet promenade - loisir

→ **ce cumul conduit à un sur-risque d'accident multiplié par 4**

En revanche, si le conducteur est âgé de 35 ans (et de moins de 45ans) le risque d'être tué, est divisé par quasiment 2.

Observons maintenant l'année 2020, dans un premier temps au niveau national, dans un second temps au niveau départemental.

III. L'année 2020

Cette année, hors du commun a été marquée par la crise sanitaire, de fait elle a bouleversé les constatations et tendances habituelles de ces dix dernières années.

1. Les chiffres nationaux

Comme démontré ci-dessous, les accidents corporels ont diminué de 20 % par rapport à 2019. Cette différence s'étend aussi au nombre de tués et de blessés dans les mêmes proportions. 2 782 tués pour l'année 2020 en France (Outre-mer compris). Il s'agit de la plus faible mortalité routière enregistrée depuis 1924 (mortalité routière en 1924 : 2 246 tués, 1925 : 2 646 tués), alors qu'on peut estimer que le parc de véhicules en circulation a été multiplié par 50.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	70 141	4 273	88 167
2011	67 760	4 196	84 910
2012	63 018	3 936	79 274
2013	59 110	3 495	73 611
2014	60 429	3 644	75 928
2015	59 198	3 687	74 158
2016	59 919	3 738	75 819
2017	61 224	3 684	76 840
2018	58 352	3 488	73 253
2019	58 840	3 498	74 165
2020	47 523	2 780	59 060
Evolution 2018 / 2017	-4,7%	-5,3%	-4,7%
Evolution 2019 / 2018	0,8%	0,3%	1,2%
Evolution 2020 / 2019	-19,2%	-20,5%	-20,4%

Les causes de cette baisse sont parfaitement identifiées.

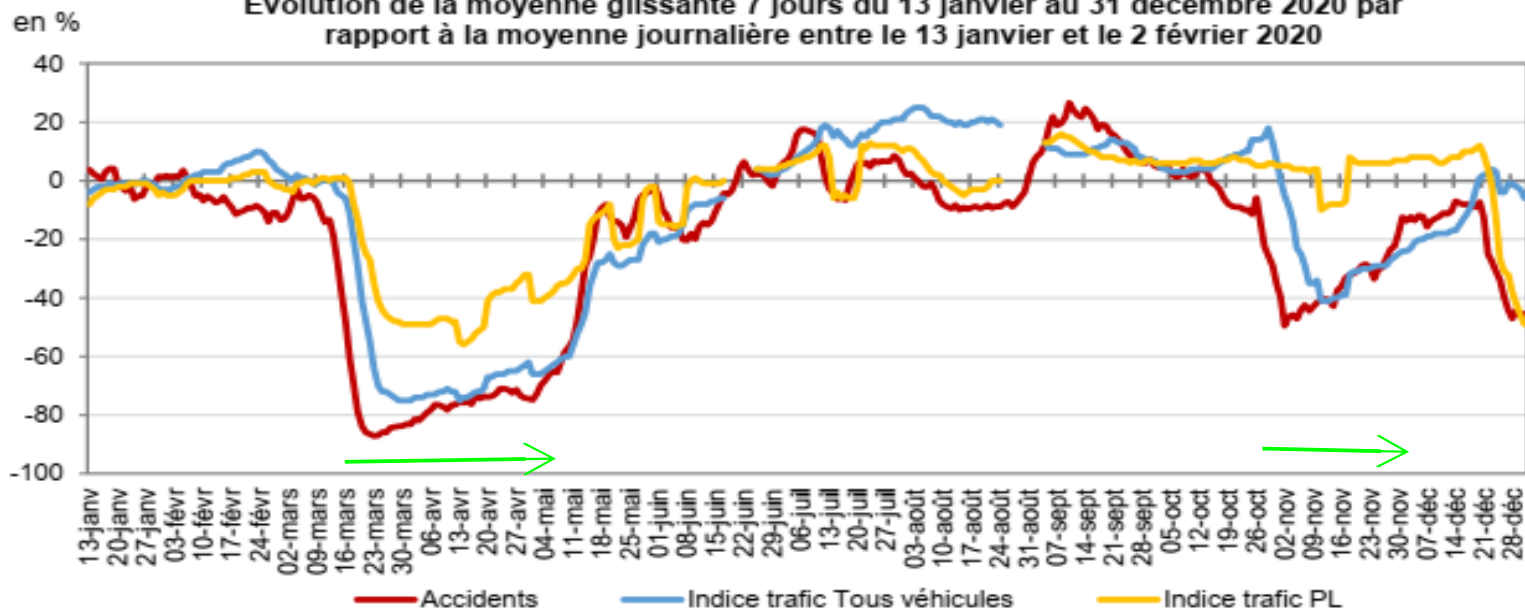
La crise sanitaire liée au Covid-19 a engendré des mesures exceptionnelles comme le confinement des citoyens chez eux, sans contact avec d'autres individus. Les Français ont aussi connu des périodes de couvre-feu ou en encore des périodes de restrictions géographiques de déplacements. Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus cette année-là a très fortement diminué

Les deux tableaux ci-après démontrent avec évidence, la baisse de trafic lors des différentes séquences de restrictions :

- le confinement (17 mars 2020 – 11 mai 2020),
- la période des déplacements limités à 100 km (12 mai 2020 – 11 juin 2020)
- la période de reconfinement (30 octobre 2020 au 15 décembre 2020)
- le couvre-feu à compter du 15 décembre avec possibilité de sortie entre 6h et 20h.

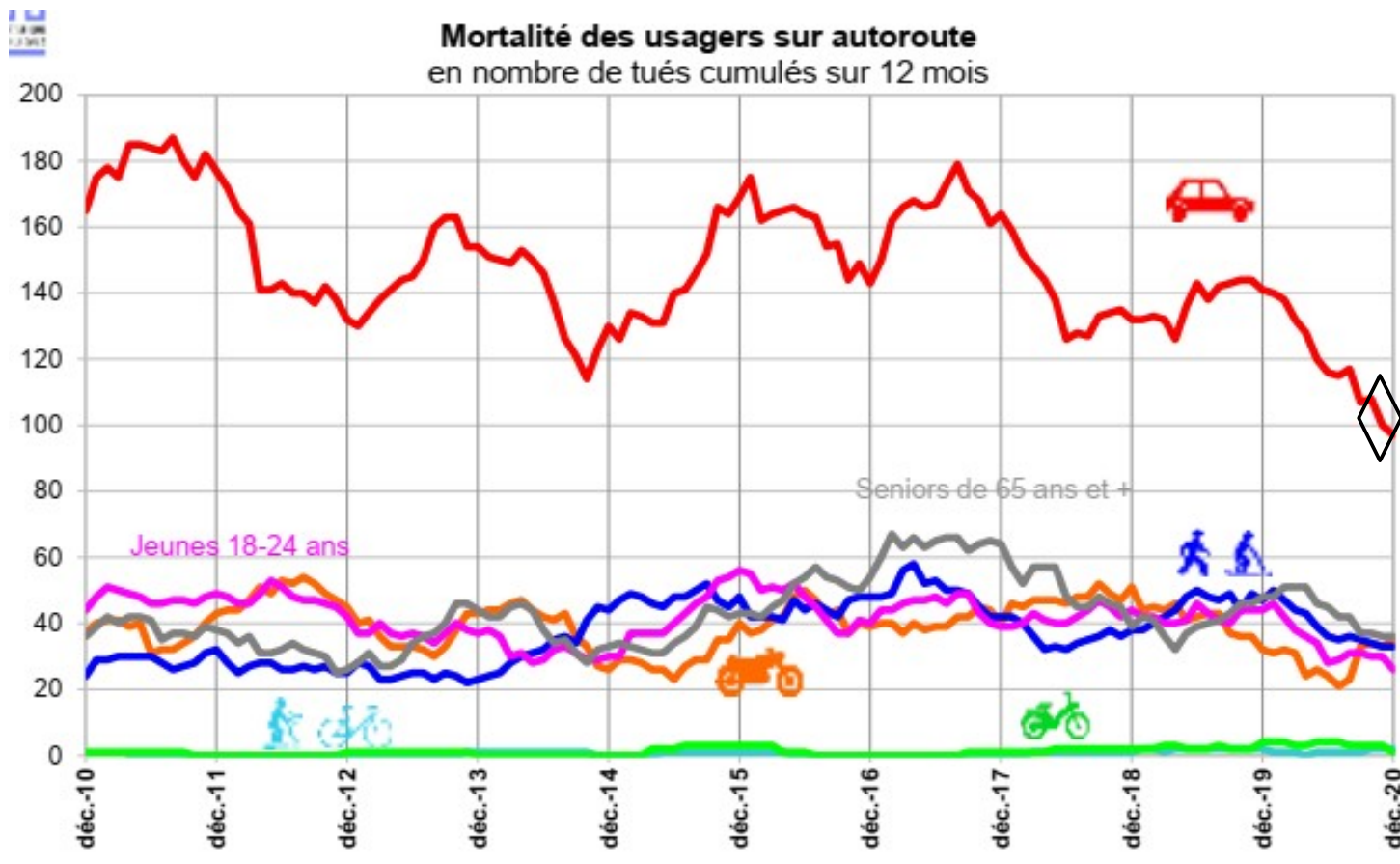
→ **En conséquence, la distance moyenne parcourue en 2020 a diminué d'environ 35 % par rapport à 2019.**

Tendance du trafic routier et des accidents corporels au regard de périodes hors crise - Evolution de la moyenne glissante 7 jours du 13 janvier au 31 décembre 2020 par rapport à la moyenne journalière entre le 13 janvier et le 2 février 2020



Les restrictions de déplacement imposées par 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, mars/avril/mai 2020, et fin octobre/novembre/décembre 2020. Ces deux créneaux démontrent un effondrement 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 2020, n'avait encore jamais été atteinte depuis ces dix dernières années.












Toutefois, l'accidentalité routière n'a pas disparu malgré le trafic amoindri.

→ En détaillant catégorie par catégorie, force est de constater que la part de chaque catégorie d'usagers est stable ou quasi depuis 2010 !

- La part des automobilistes accidentés avoisine 50 % que ce soit en 2011 ou en 2020, la part des motocyclistes varie entre 18 et 19 %, et les piétons restent proches des 15 %.
- La différence sera alors tangible et remarquable sur les nombres et sur les valeurs totales.

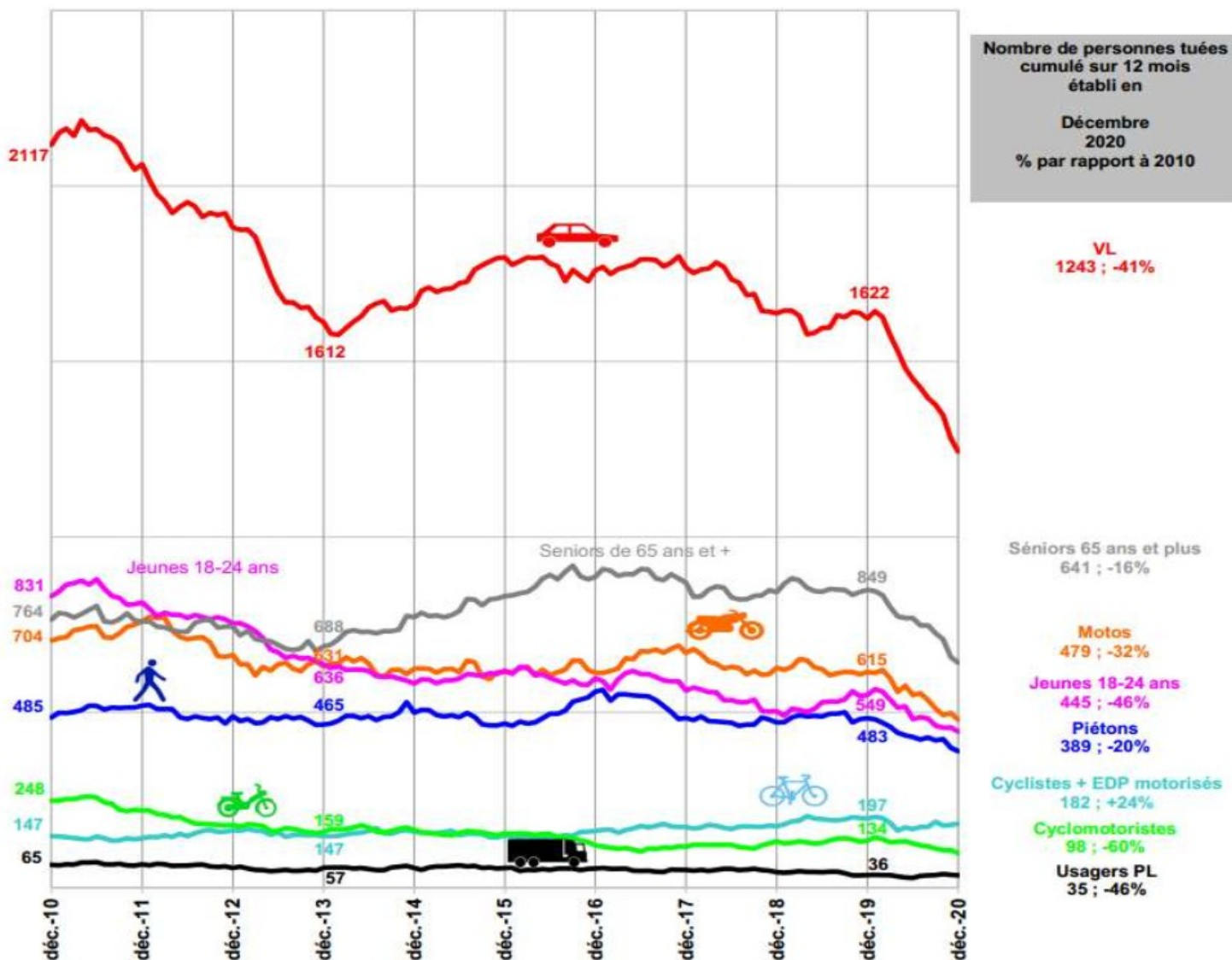
Par exemple, 1 % de PL tués en 2017 et en 2020, n'implique pas le même nombres réels de personnes tuées puisque la valeur de référence n'est pas la même : ainsi, 1 % en 2017, équivaut à 51 tués, et à 35 en 2020, le nombre total de tués en 2017 s'élève à 3 448, et à 2 550 en 2020 (nombre pour le France métropolitaine uniquement).

Répartition des tués selon la catégorie d'usagers année par année depuis 2010 en France métropolitaine uniquement

	 Piétons	EDP motorisé	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
2010	485 12%		147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
2011	519 13%		141 4%	220 6%	760 19%	2062 52%	134 3%	67 2%	0 0%	60 2%	3 963 100%
2012	489 13%		164 4%	179 5%	664 18%	1882 52%	145 4%	56 2%	6 0%	68 2%	3 653 100%
2013	465 14%		147 4%	159 5%	631 19%	1612 49%	133 4%	57 2%	7 0%	57 2%	3 268 100%
2014	499 15%		159 5%	165 5%	625 18%	1663 49%	143 4%	56 2%	9 0%	65 2%	3 384 100%
2015	468 14%		149 4%	155 4%	614 18%	1796 52%	120 3%	56 2%	43 1%	60 2%	3 461 100%
2016	559 16%		162 5%	121 3%	613 18%	1760 51%	130 4%	55 2%	12 0%	65 2%	3 477 100%
2017	484 14%		173 5%	117 3%	669 19%	1767 51%	99 3%	51 1%	14 0%	74 2%	3 448 100%
2018	471 15%		175 5%	133 4%	627 19%	1637 50%	92 3%	44 1%	3 0%	66 2%	3 248 100%
2019	483 15%	10 0%	187 6%	134 4%	615 19%	1622 50%	98 3%	36 1%	4 0%	55 2%	3 244 100%
2020	389 15%	8 0%	174 7%	98 4%	479 19%	1243 49%	57 2%	35 1%	3 0%	64 3%	2 550 100%

a) Les usagers concernés par l'accidentalité

- La catégorie d'usagers : Les automobilistes sont encore en 2020 (comme les années précédentes), la catégorie la plus meurtrière, 49% des tués. 479 personnes sont décédées en 2RM. La réduction de cette mortalité cumule l'effet confinement sur des mois habituellement forts en termes de pratique (mars-avril), avec le fait que les mois de relative liberté aient vu des conditions météo peu plaisantes (pluies juin-septembre) en particulier dans le sud.



- L'âge des usagers : En 2020, 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 estimé est stable (153 tués en 2019 et en 2020).

La baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus (-34 % soit 179 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 65 et 74 ans (-9 % soit 29 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 216 tués de moins.

En 2020, les valeurs absolues sont en baisse, malgré des parts en pourcentages parfois stables selon les classes d'âge :

- Les 18 – 24 ans, stables, représentent 17 % des tués comme en 2016 , 2019. Néanmoins, en nombre réels, 104 vies ont été épargnées en France métropolitaine.
- Les 45 – 54 ans représentent une part stable d'environ 12-13 % du nombre annuel de morts (382 en 2019, 328 en 2020). Les moins de 17 ans, représentent 6 % morts, en 2019 comme en 2020(153 en 2019 et en 2020).
- Pour les personnes âgées entre 65 et 74 ans bien que 29 tués de moins soient enregistrés par rapport à 2019 (-9 % en 2020), la part du nombre de tués, est en légère augmentation + 1 %.

Nombre de personnes tuées selon les classes d'âge en métropole

	0-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
2010	291 7 %	831 21 %	704 18 %	545 14 %	505 13 %	351 9 %	264 7 %	501 13 %	3 992 100 %
2011	272 7 %	813 21 %	715 18 %	557 14 %	481 12 %	366 9 %	280 7 %	479 12 %	3 963 100 %
2012	246 7 %	753 21 %	615 17 %	467 13 %	492 13 %	335 9 %	264 7 %	481 13 %	3 653 100 %
2013	200 6 %	635 19 %	548 17 %	457 14 %	401 12 %	339 10 %	254 8 %	434 13 %	3 268 100 %
2014	228 7 %	582 17 %	616 18 %	425 13 %	450 13 %	311 9 %	283 8 %	489 14 %	3 384 100 %
2015	226 7 %	619 18 %	607 18 %	417 12 %	422 12 %	339 10 %	312 9 %	519 15 %	3 461 100 %
2016	204 6 %	597 17 %	580 17 %	414 12 %	417 12 %	379 11 %	320 9 %	566 16 %	3 477 100 %
2017	205 6 %	562 16 %	571 17 %	437 13 %	422 12 %	382 11 %	342 10 %	527 15 %	3 448 100 %
2018	192 6 %	503 15 %	511 16 %	410 13 %	399 12 %	391 12 %	332 10 %	510 16 %	3 248 100 %
2019	153 5 %	549 17 %	516 16 %	383 12 %	382 12 %	412 13 %	317 10 %	532 16 %	3 244 100 %
2020	153 6 %	445 17 %	404 16 %	280 11 %	328 13 %	299 12 %	288 11 %	353 14 %	2 550 100 %
Evolution 2017-2018	-6%	-10%	-11%	-6%	-5%	+2%	-3%	-3%	-6%
Evolution 2018-2019	-20%	+9%	+1%	-7%	-4%	+5%	-5%	+4%	-0%
Evolution 2019-2020	+0%	-19%	-22%	-27%	-14%	-27%	-9%	-34%	-21%
Evolution 2010-2020	-47 %	-46 %	-43 %	-49 %	-35 %	-15 %	9 %	-30 %	-36 %

- Le genre : A priori, l'année 2020, 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

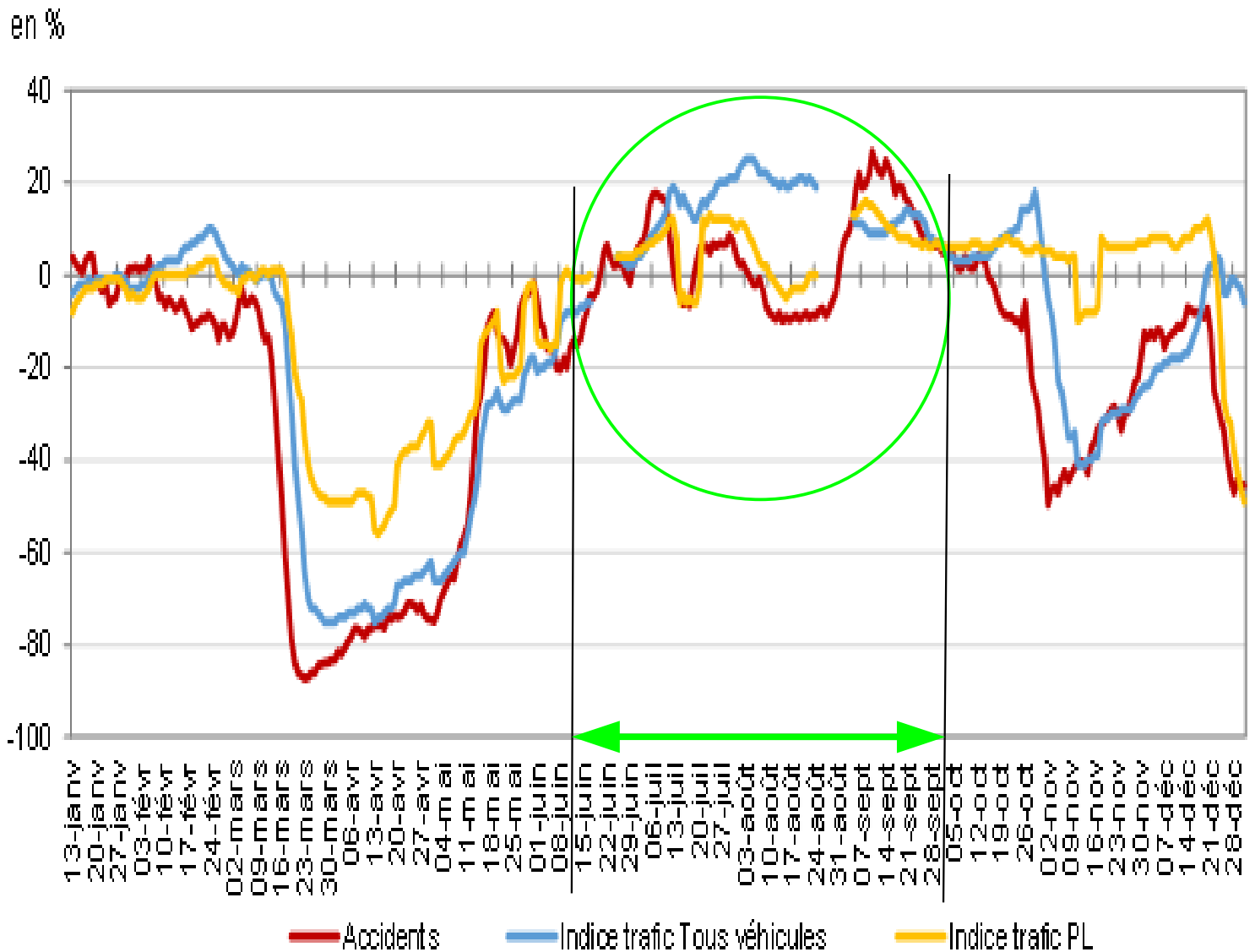
Pour compléter ces premières constatations, d'autres facteurs sont à prendre en compte :

- 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 confinement durant le deuxième trimestre 2020, a permis d'épargner les plus vulnérables, piétons, cyclistes, et essentiellement 2RM.

Le pic observé habituellement sur la période estivale est ici circonscrit en **vert** (CF. graphique ci-dessous). Il est existant comme les années précédentes, d'autant plus qu'à cette période (juin/juillet/août/septembre) les mesures restrictives du Gouvernement avaient été levées, toutes ou partie.

Tendance du trafic routier et des accidents corporels au regard des périodes hors crise -

Evolution de la moyenne glissante 7 jours du 13 janvier au 31 décembre 2020 par rapport à la moyenne journalière entre le 13 janvier et le 2 février 2020



2. Les chiffres en Ardèche

✓ Focus 2019 - 2020

L'évolution se mesure réellement quant au nombre de tués. La différence entre 2019 et 2020 est notable sur ce point, puisque l'année 2020 a permis d'épargner 13 vies en Ardèche, soit une baisse de 39 %.

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

- A propos de la tranche d'âges concernée, l'année 2020 met en évidence une nouvelle tendance.
- En 2020, les 18 – 24 ans ont été 5 fois plus touchés par la mortalité en Ardèche, qu'en 2019.
- En 2019, ce sont, globalement, les plus de 25 ans qui sont concernés par l'accidentalité.
Les 25 - 34 ans étaient les plus impliqués dans les accidents corporels, alors que les seniors (plus de 75 ans) étaient les plus touchés (environ 36% des tués), suivis des 35 – 44 ans (21 % des tués).
En 2020, Les 55 -64 ans ont connu une baisse de l'accidentalité, 70 % de baisse, et une baisse de 60 % dans la mortalité.
Les 75 ans et plus ont connu une baisse de 75 % de la mortalité. Une hausse de 20 % des blessés est à souligner.
Les moins de 13 ans ont été plus blessés 30 % de plus en 2020.
Les personnes de plus de 55 ans ont limité leur déplacement du fait de l'exposition dangereuse au COVID.

Ci-dessous en **vert**, les évolutions à la baisse d' au moins 50 % en moins entre 2019 et 2020, en **rouge**, et **jaune**, les évolutions positives indiquant une augmentation des valeurs entre 2019 et 2020 selon la tranche d'âge puis selon le type d'usagers

Tranches d'âge	Accidents			Tués			Blessés			Hospitalisés		
	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution
0-13	13	10	-25%	0	0	stable	10	13	30%	2	1	-50%
14	5	5	stable	0	0	stable	5	4	-20%	2	0	-100%
15-17	29	18	-38%	0	0	stable	28	20	-29%	15	8	-47%
18-24	57	52	-8%	1	5	500%	48	39	-19%	17	11	-35%
25-34	70	56	-20%	4	4	stable	47	32	-32%	19	14	-26%
35-44	64	47	-26%	7	1	-88%	41	24	-41%	13	10	-23%
45-54	66	59	-11%	2	2	stable	48	37	-23%	19	18	-5%
55-64	64	49	-71%	5	2	-60%	43	37	-14%	23	17	-26%
75 ans et plus	42	31	-26%	12	3	-75%	20	24	20%	10	16	60%
TOTAL	457	356	-22%	33	20	-39%	326	254	-22%	120	95	-21%

- A propos de la catégorie d'usagers concernés, en 2019 comme en 2020, les automobilistes restent les plus concernés par l'accidentalité et la mortalité.
- Le nombre de tués a chuté de 60 % chez les piétons entre 2019 et 2020 (baisse la plus spectaculaire, avec 3 vies épargnées en 2020).
 - Chez les automobilistes, le nombre de tués a été divisé par deux entre 2019 (20 tués sur 33) et 2020 (10 tués sur 20), donc 10 vies ont été préservées !
 - Chez les motocyclistes, la part de la mortalité est stable.
Toutefois, une baisse de l'accidentalité corporelle (- 11 % par rapport à 2019), ainsi qu'une baisse du nombre de blessés (- 18 % en 2020 par rapport à 2019) induisant une baisse du nombre d'hospitalisés (- 60 % entre 2019 et 2020) sont à souligner.

Ci-dessous en **vert**, les évolutions à la baisse d' au moins 50 % en moins entre 2019 et 2020, en **rouge**, et **jaune**, les évolutions positives indiquant une augmentation des valeurs entre 2019 et 2020 selon la tranche d'âge puis selon le type d'usagers

Catégories d'usagers	Acidents			Tuès			Blessés			Hospitalisés		
	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution	2019	2020	évolution
Piéton	35	20	-42%	5	2	-60%	31	17	-45%	15	9	-40%
Vélo	25	21	-16%	0	1	100%	25	20	-20%	7	7	stable
Cyclo	28	19	-32%	1	0	-100%	29	19	-34%	17	7	-60%
Moto	64	57	-11%	6	6	stable	66	54	-18%	36	32	-11%
Véhicule Tourisme	208	167	-20%	20	10	-50%	169	140	-17%	56	49	-13%
Véhicules Lourds	15	11	-26%	0	0	stable	4	1	-75%	0	1	100%
Autres (Tracteur en 2019 - Voiturette En 2020)	9	5	-44%	1	1	stable	2	3	50%	1	2	100%
TOTAL	384	300	-22%	33	20	-40%	326	254	-22%	132	107	-19%

➤ A propos de la sectorisation des accidents

Suivant le milieu

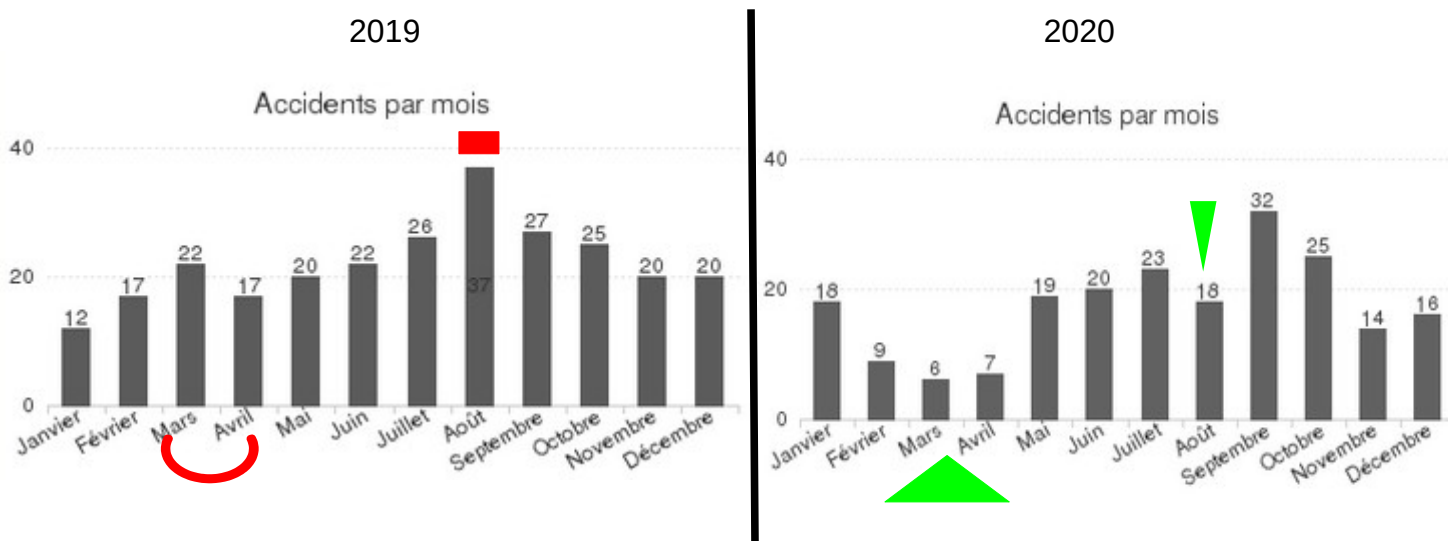
ANNEES	MILIEU	ACCIDENTS	TUES
2019	HA	58%	82%
	A	42%	18%
2020	HA	57%	80%
	A	43%	20%

La répartition entre les secteurs a très peu évolué entre 2019 et 2020.

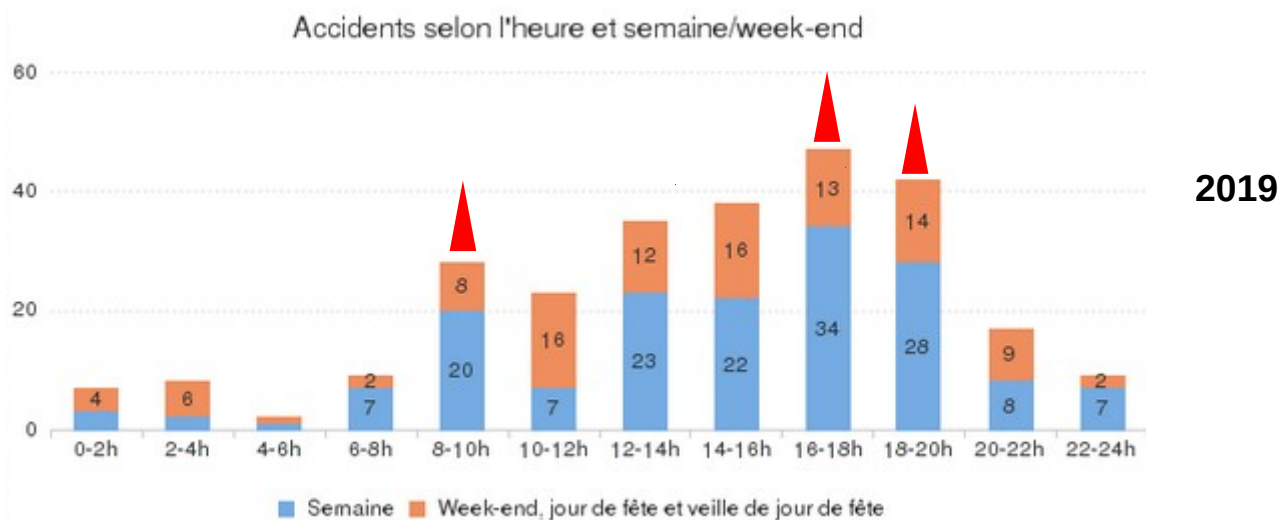
La proportion entre les deux secteurs chez les tués comme dans le total des accidents corporels est quasi-stable entre 2019 et 2020.

➤ 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 2020. Par exemple, août 2019, 37 accidents, août 2020, 18, soit deux fois d'accidents. Sur mars – avril 2020, on note une baisse de 34% des accidents par rapport à 2019.

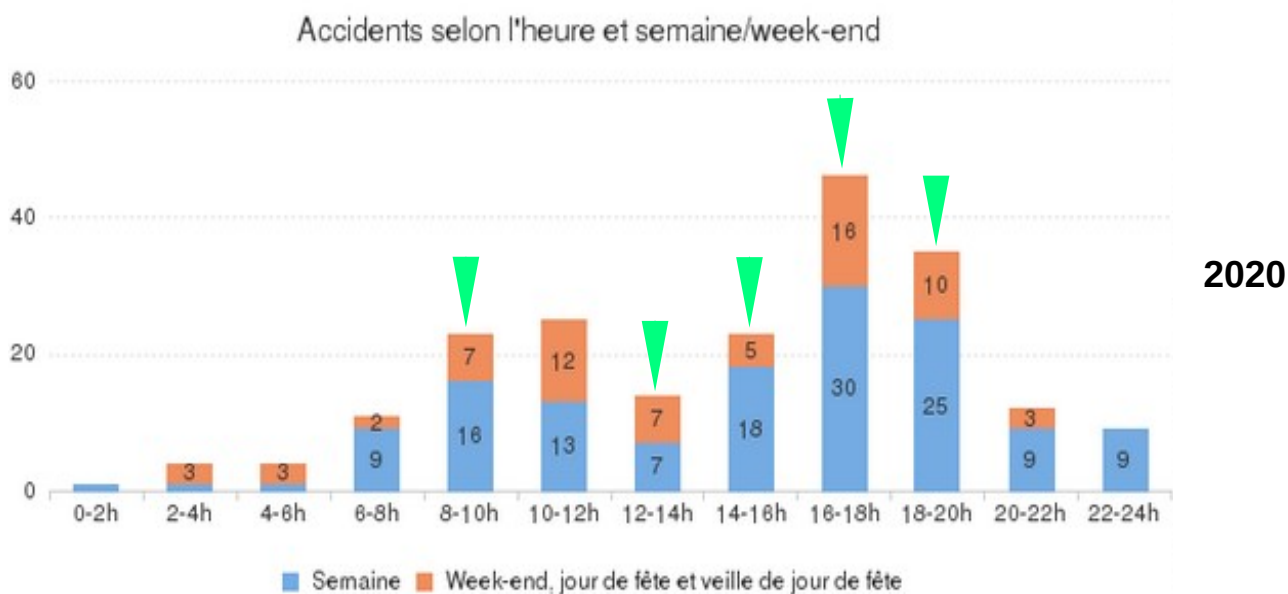


- La proportion des accidents selon le moment de la journée est inchangée entre 2019 et 2020, car 77% des accidents surviennent en plein jour en 2019 comme en 2020, et 61 % des tués sont répertoriés en plein jour quelle que soit l'année. Les couvre-feux/restrictions de circulation (100km) ont eu une conséquence sur les trajets des ardéchois, et les accidents se sont plus produits la semaine que le week-end en 2020.



Les créneaux habituels 8h-10h et 16h-20h apparaissent aussi accidentogènes en 2019 qu'en 2020. Cependant, le créneau 12h-14h, très accidentogène en 2019, l'est presque quatre fois moins en semaine en 2020 (23 accidents en 2019, 7 en 2020).

On retient qu'aucun accident n'a eu lieu entre 22h et 2h le week-end en 2020, et qu'une baisse importante est enregistrée de 20h à 22h, et de 2h à 6h.



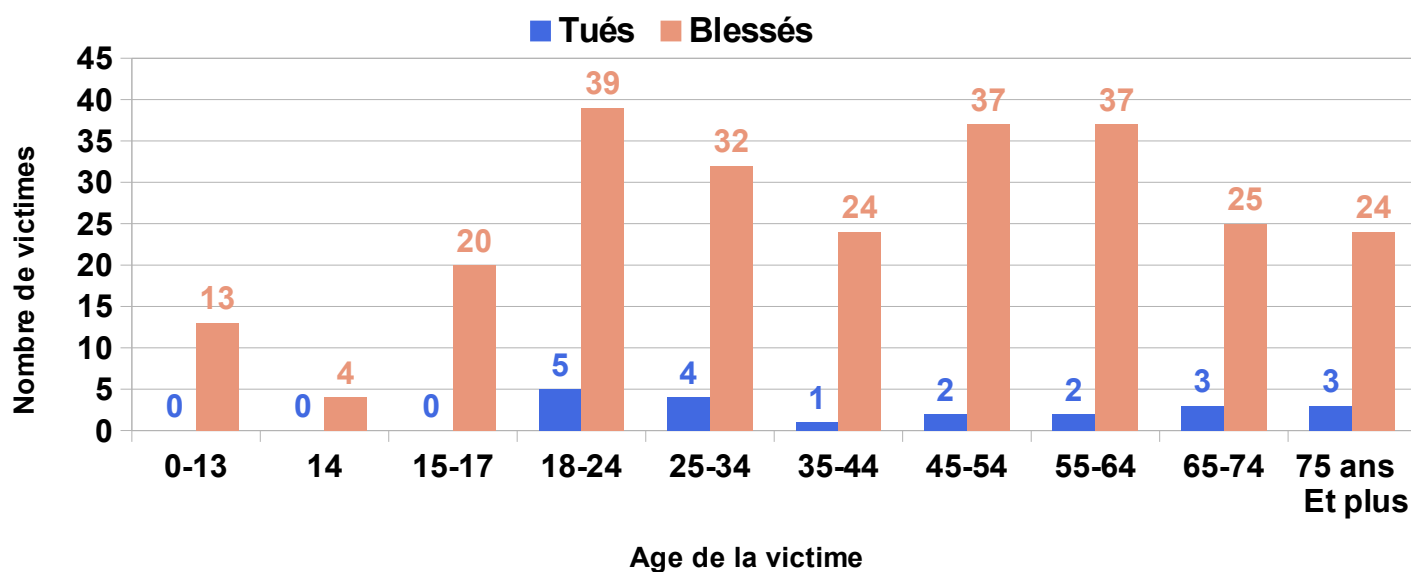
✓ Focus sur 2020

➤ En fonction de l'âge :

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

Les 25 -34 ans représentent la deuxième catégorie la plus touchée par la mortalité, sans être la plus blessée, alors que les 45 -64 ans sont les plus blessés.

Répartition du nombre de Tués et de Blessés selon l'âge

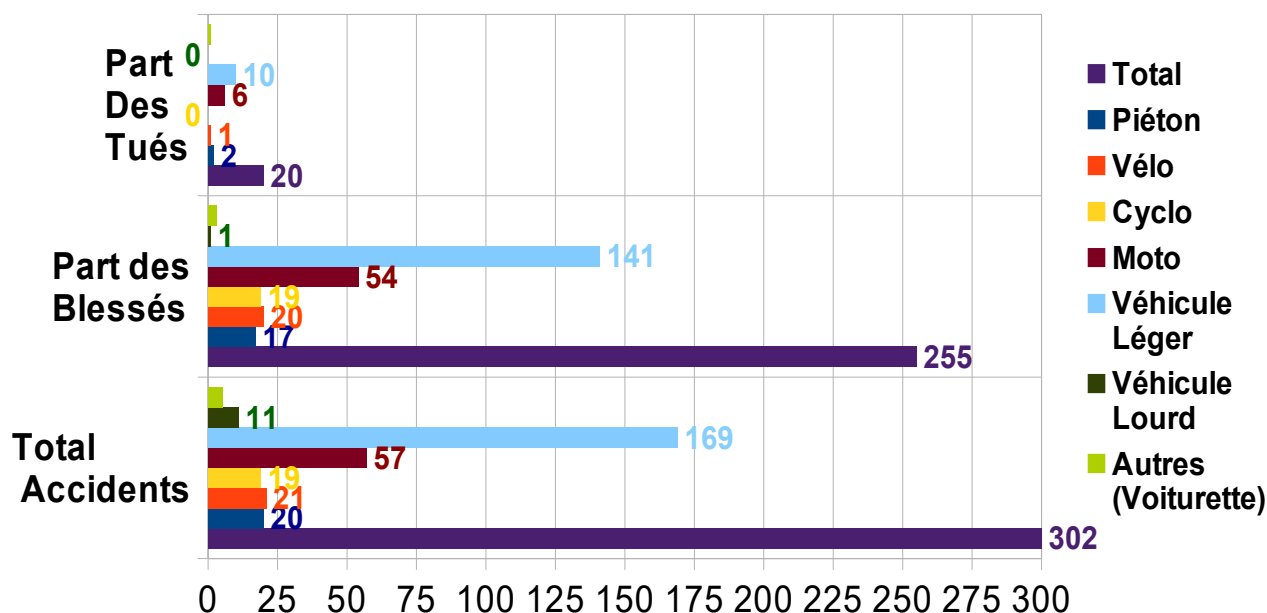


➤ En fonction du type d'usagers :

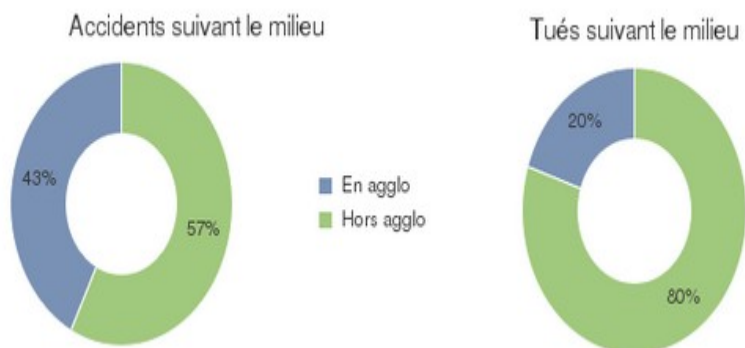
- Les automobilistes sont impliqués dans la moitié des accidents, la moitié des blessés et la moitié des tués : 169 accidents sur 302, 141 blessés sur 255 et 10 tués sur 20.
- Les motocyclistes (grosses cylindrées) sont les seconds concernés par la mortalité et par les blessures (30 % du total des tués, et environ 23 % du total des blessés).
- Les usagers vulnérables non motorisés (piétons - cyclistes) sont impliqués dans presque 14 % des accidents, et représentent plus de 15 % des blessés. Ils représentent 15 % de la mortalité.

- Les véhicules lourds type poids lourds ou transports en commun ainsi que les « autres usagers » tels que les voiturettes, les tracteurs agricoles, les EDPM 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).

Répartition des blessés / tués par rapport au nombre total d'accidents



➤ En fonction du milieu :



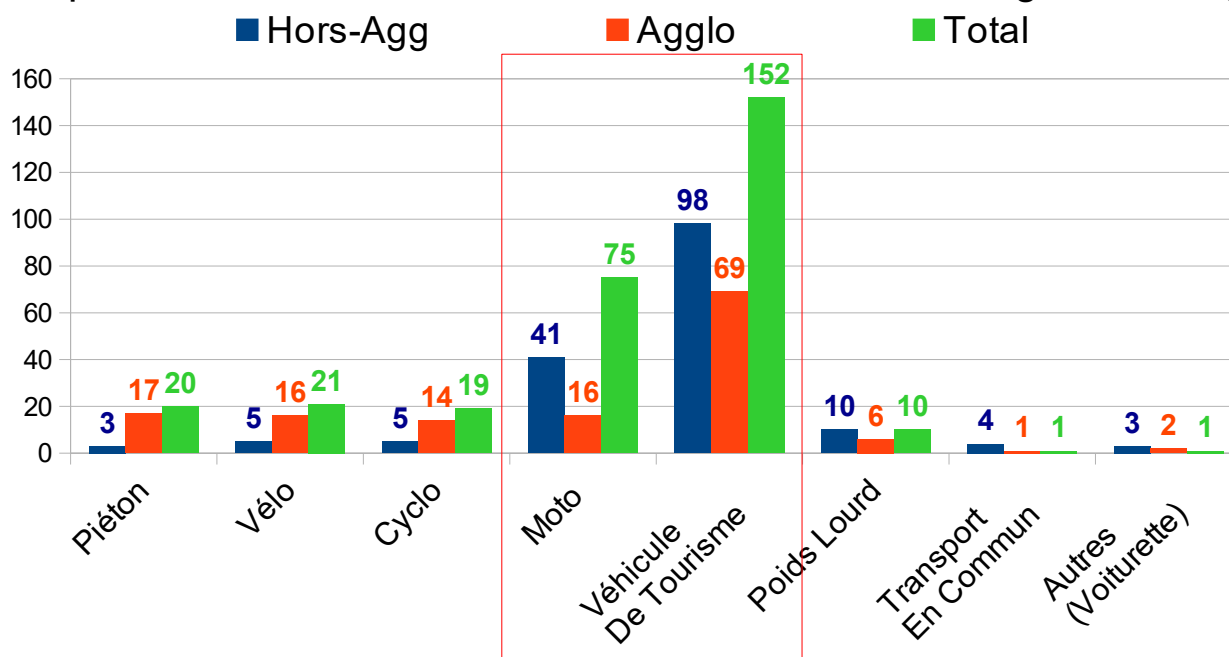
- La répartition en deux zones est inchangée, zone Hors agglomération ou zone Agglomération. La répartition des ATB entre les deux zones n'a pas non plus évolué en Ardèche. Plus d'accidents ont été comptabilisés hors agglomération (près de 60 % du total) et 80 % des tués ont été enregistrés hors agglomération.

- Pour les usagers vulnérables non motorisés, la répartition selon le milieu est un peu différente : Les modes de déplacements piéton/cycliste sont couramment utilisés pour les courtes distances, et plutôt en zone urbaine. En 2020, les distances parcourues pendant le couvre feu ou pendant les restrictions géographiques étant justement courtes (déplacements pour achats de produits de première nécessité, rendez-vous médicaux), les moyens de locomotion se sont adaptés aux besoins. Au final, l'accidentalité impliquant ces usagers-là reste donc plus importante en agglomération.

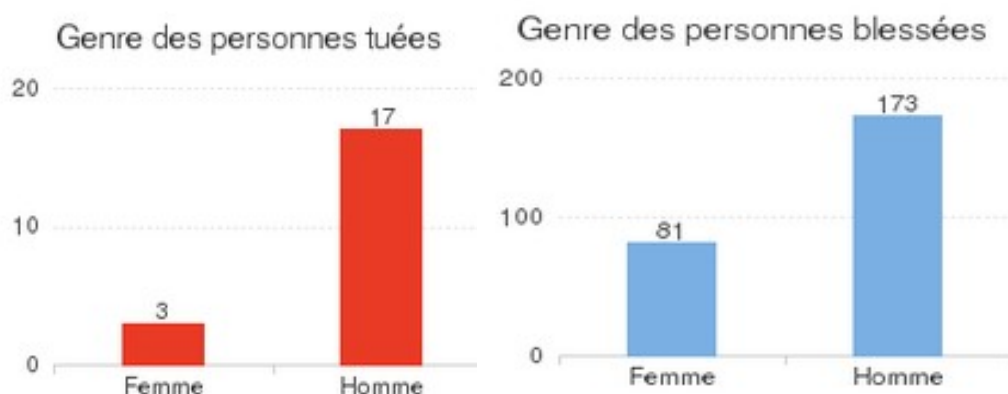
Accidents en 2020	HA	A	TOTAL
Impliquant un piéton	3	17	20
Impliquant un vélo	5	16	21

- 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.

Répartition du nombre total d'accidents selon la catégorie d'usagers



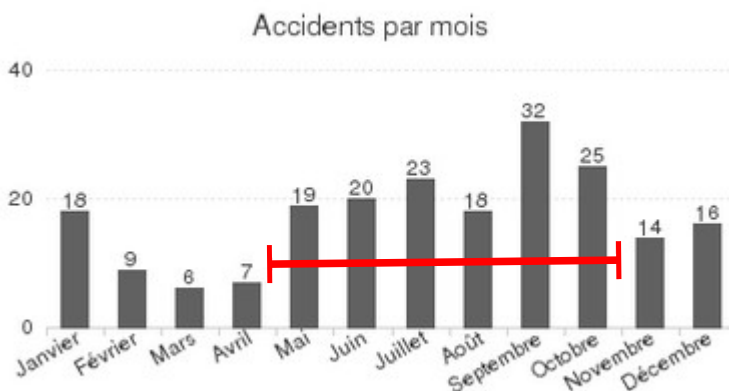
➤ En fonction du genre :



Les femmes sont touchées à hauteur 18 % par la mortalité routière en 2020. 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 ardéchoise. Le nombre d'accidents est donc plus important sur la période mai- octobre (CF. tracé rouge ci-contre), semestre qui représente 66 % des accidents.



◆ 2020 en résumé :

• Statistiques générales

- 207 accidents corporels
- 20 tués
- 254 blessés

• Statistiques détaillées

- Répartition des accidents selon la catégorie d'usagers :
 - les automobilistes impliqués dans 74 % des accidents représentent 56 % des blessés et 50 % des tués (10 sur 20),
 - les motocyclistes impliqués dans 20 % des accidents représentent 21 % des blessés et 30 % des tués (4 sur 20),
 - les piétons et les cyclistes (usagers non motorisés vulnérables) impliqués dans 20 % des accidents représentent 15 % des blessés et des tués. Les piétons sont globalement, deux plus touchés que les cyclistes.
- Répartition des accidents et des tués selon le secteur : inchangée par rapport aux années précédentes :
 - hors agglomération on enregistre plus de 65 % des accidents corporels et 80 % des tués.
- Répartition selon l'âge :
 - les 18-24 ans représente 25 % des tués,
 - les plus de 65 ans sont moins touchés.
- Répartition selon le genre : les hommes plus touchés que les femmes représentent 85 % des tués (17 sur 20) et 84 % environ des blessés (173 sur 207).
- 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 (23 % des accidents),
 - 16 h – 20 h (39 % des accidents, avec un pic entre 16 et 18 h (46 accidents)).
- Répartition des accidents selon la saison :

Entre mai et octobre, on déplore 66 % des accidents, du fait de la clémence de la météo et de la densification du trafic (tourisme notamment).
Juillet reste le mois le plus mortel (4 tués, soit 20 %), alors que septembre compte 15 % des accidents (32 sur 207).

◆ 2020 et l'avenir :

En 2020, les tendances générales de l'accidentalité ont peu évolué, excepté la classe d'âge la plus touchée qui est dorénavant celle des 18 – 24 ans.

Si cette année singulière et exceptionnelle, a permis par effet secondaire de la crise sanitaire d'épargner des vies, elle met toujours en exergue 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^{er} janvier 2020).

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 .

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 ».

Cet effort d'information et de prévention doit être assuré au plus tôt lors de certaines manifestations 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 à différentes occasions 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... De même, des ateliers de sécurité routière mis en place par la coordination ou bien par les IDSR pourraient y être organisées 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 ou l'alcool et les stupéfiants.

L'effort de communication pourrait être renforcé via les radios locales de plus en plus ouvertes à diffuser des spots audios concernant la sécurité routière. Il en est de même pour les journaux locaux : une colonne pourrait, tous les trimestres par exemple, être prévue pour faire l'état des lieux local du trimestre écoulé.

IV. L'accidentalité en cartes

DÉPARTEMENT DE L'ARDÈCHE




Bilan Sécurité Routière 2020

Accidents mortels




Répartition des tués par catégorie

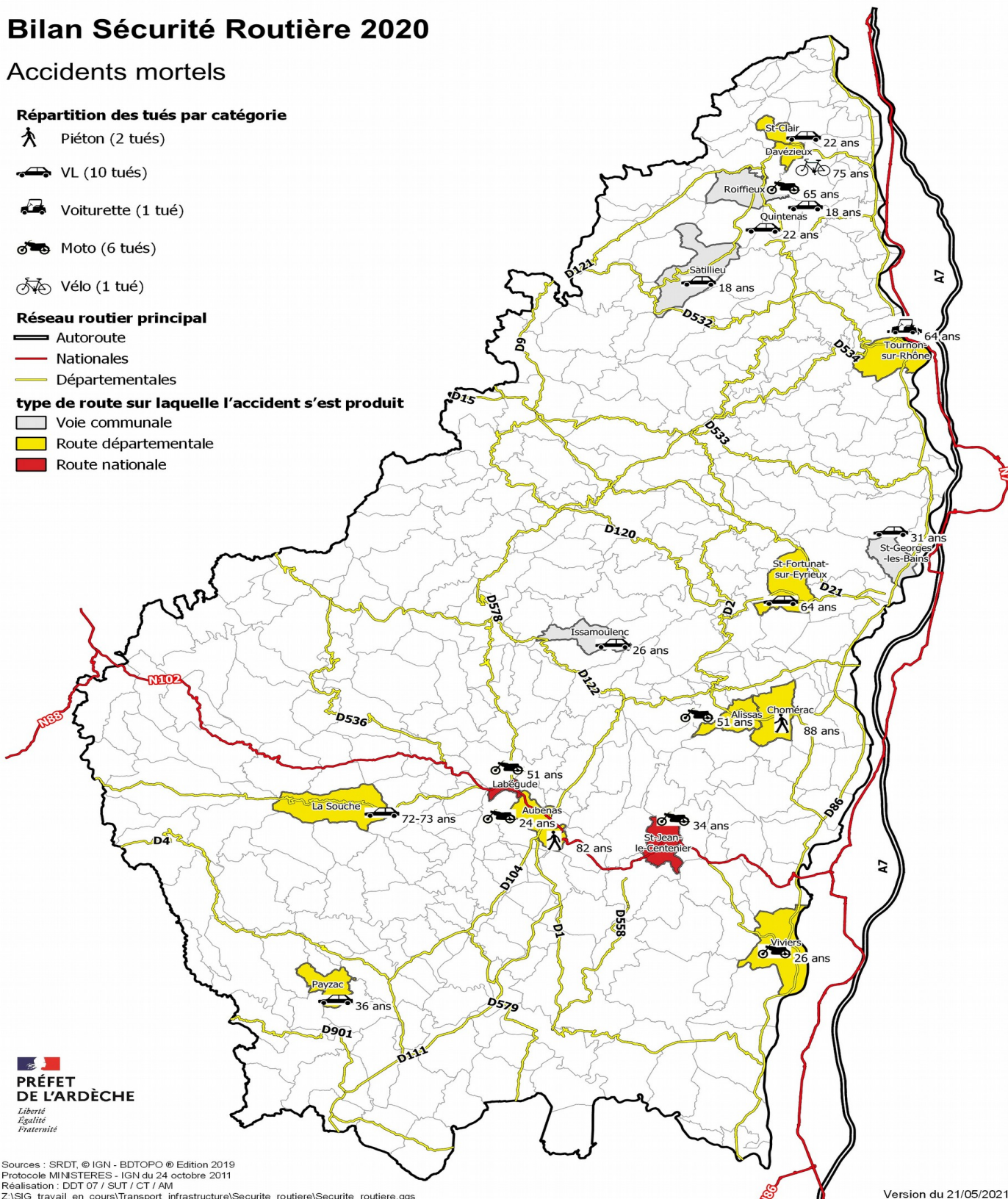
-  Piéton (2 tués)
-  VL (10 tués)
-  Voiturette (1 tué)
-  Moto (6 tués)
-  Vélo (1 tué)

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
Égalité
Fraternité

Sources : 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

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 :

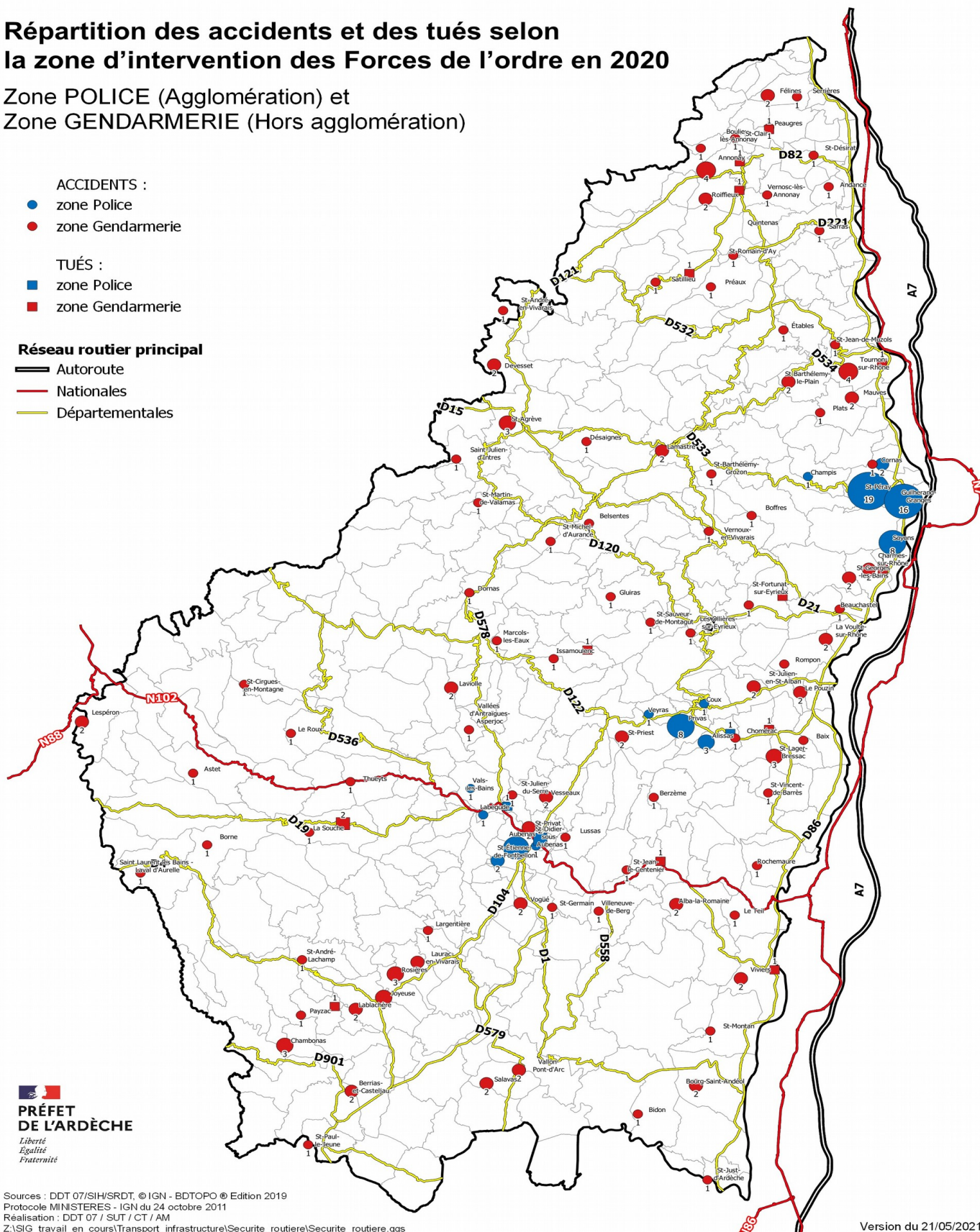
- zone Police
- zone Gendarmerie

TUÉS :

- zone Police
- zone Gendarmerie

Réseau routier principal

- Autoroute
- Nationales
- Départementales



PREFET 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.
- Accident matériel : accident ne faisant pas de victime. Seuls des dégâts matériels sont constatés.
- Accident mortel : accident comptant au moins un tué.
- Blessé : grave ou léger, nécessitant ou non une hospitalisation de plus de 24H.
- Blessé léger : blessé nécessitant une hospitalisation de moins de 24 H, voire pas d'hospitalisation.
- Blessé grave : blessé nécessitant une hospitalisation d'au moins de 24 H, et non décédé dans les 30 jours.
- 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.
- VMA : vitesse maximale autorisée.
- 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).
- TC : transport en commun (transport de plus de 9 personnes).
- 2RM : deux roues motorisé