



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# DDT71 - ÉTUDE ALCOOL & STUPÉFIANTS

PHASE 2 - restitution le 16/12/2022

# CONTEXTE - PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

En Saône-et-Loire, suite au travail mené dans le cadre du document général d'orientations 2018 – 2022 basé sur l'accidentologie 2012-2016, la thématique « conduite après usage d'alcool » apparaît comme un fort enjeu local (43 tués sur 5 ans - 25% des tués).

Le sujet « conduite après usage de produits stupéfiants » présente lui un enjeu faible en terme de mortalité routière. Cependant, ce sujet émerge ces dernières années avec le développement des tests salivaires de détection.

Ci-dessous la volumétrie de la mortalité routière pour ces deux enjeux pour le département de la Saône-et-Loire :

Causes	2012 – 2016		2013		2018		2019		2020	
	Tués (moyenne annuelle)	Répartition des tués	Tués	Répartition des tués						
stupéfiants	6	14 %	3	9 %	11	23 %	6	13 %	2	7 %
alcool	9	22 %	10	31 %	10	21 %	10	21 %	6	22 %

La préfecture de Saône-et-Loire souhaite obtenir une meilleure compréhension des accidents impliquant l'usage d'alcool ou de stupéfiants, qui constitue une des cinq orientations d'actions de sécurité routière pour la période 2018-2022.

Le Cerema a été missionné pour analyser les accidents impliquant l'usage d'alcool ou de stupéfiants en Saône-et-Loire pour la période 2017 à 2021.

La phase 1 de cette étude a consisté en une analyse quantitative du fichier national des accidents corporels pour le périmètre d'étude.

Le présent support de présentation se concentre sur la phase 2 de cette étude. Il consiste en une approche qualitative à partir de l'analyse des procès-verbaux des familles d'accidents retenus (suite au travail de la phase 1).

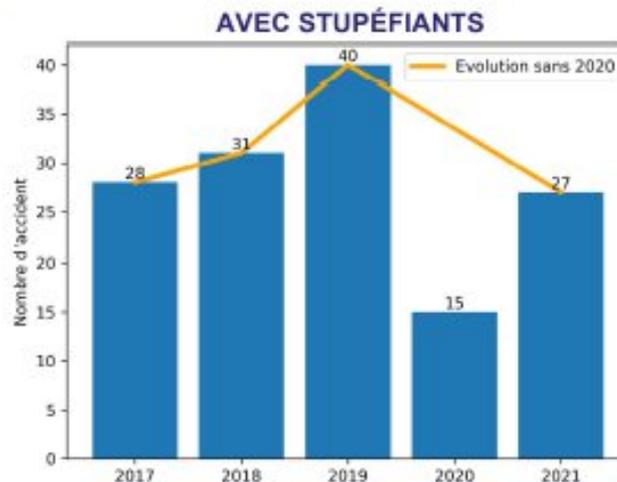
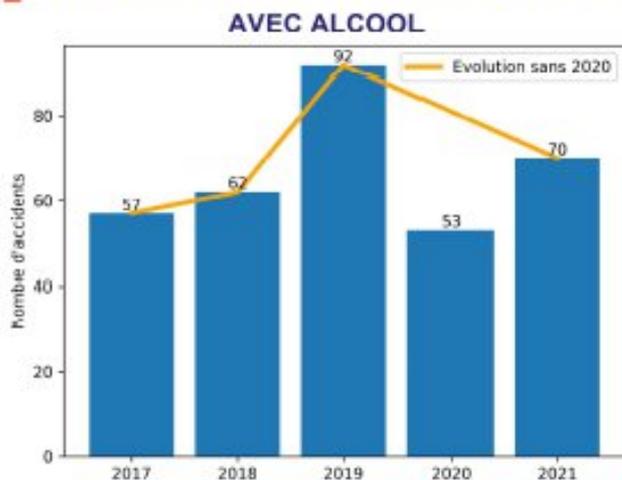
# PHASE 1

## CHIFFRES CLÉS (MOYENNES SUR 5 ANS)

Accidents avec alcool			
Accidents	dont accidents mortels	Tués	Blessés
67	6	9	86

Accidents avec stupéfiants			
Accidents	dont accidents mortels	Tués	Blessés
28	4	8	34

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS



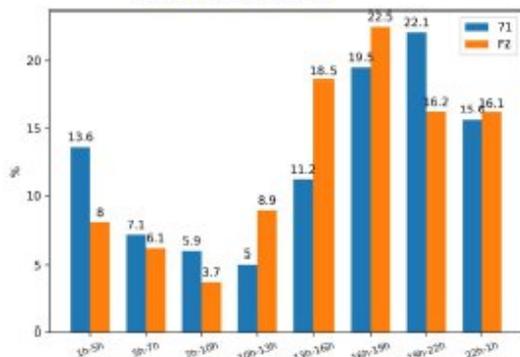
Les dynamiques d'évolutions des accidents avec alcool et stupéfiants sont comparables entre 2017 et 2021.

# PHASE 1

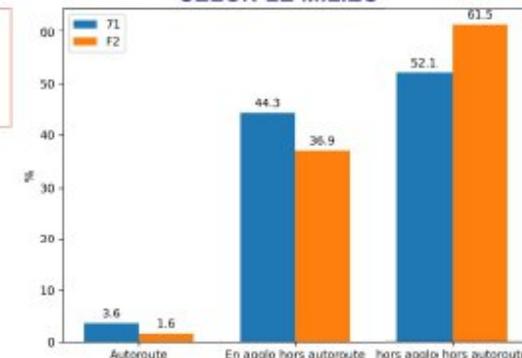
## CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL

La répartition des accidents avec alcool selon le sexe, la typologie de véhicules impliqués, le nombre de véhicules impliqués, le motif, le jour ainsi que les taux d'alcool parmi les conducteurs positifs sont comparables entre le 71 et F2.

SELON L'HEURE



SELON LE MILIEU

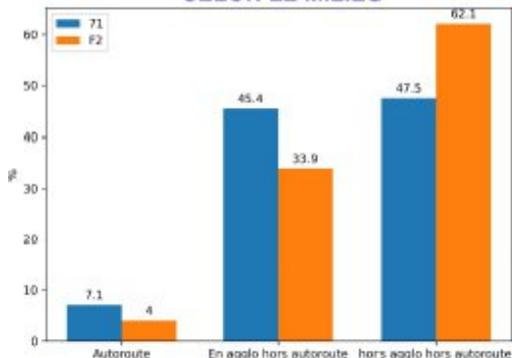


Les accidents avec alcool « en agglomération » et ceux impliquant un conducteur de 45 ans et plus alcoolisé présentent des différences entre le 71 et F2.

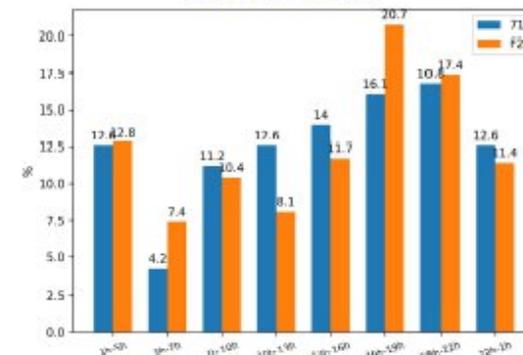
## CONDUITE SOUS INFLUENCE DE STUPÉFIANTS

La répartition des accidents avec stupéfiants selon le sexe, le nombre de véhicules impliqués, le motif, le jour ainsi que les types de stupéfiants détectés parmi les conducteurs positifs sont comparables entre le 71 et F2.

SELON LE MILIEU



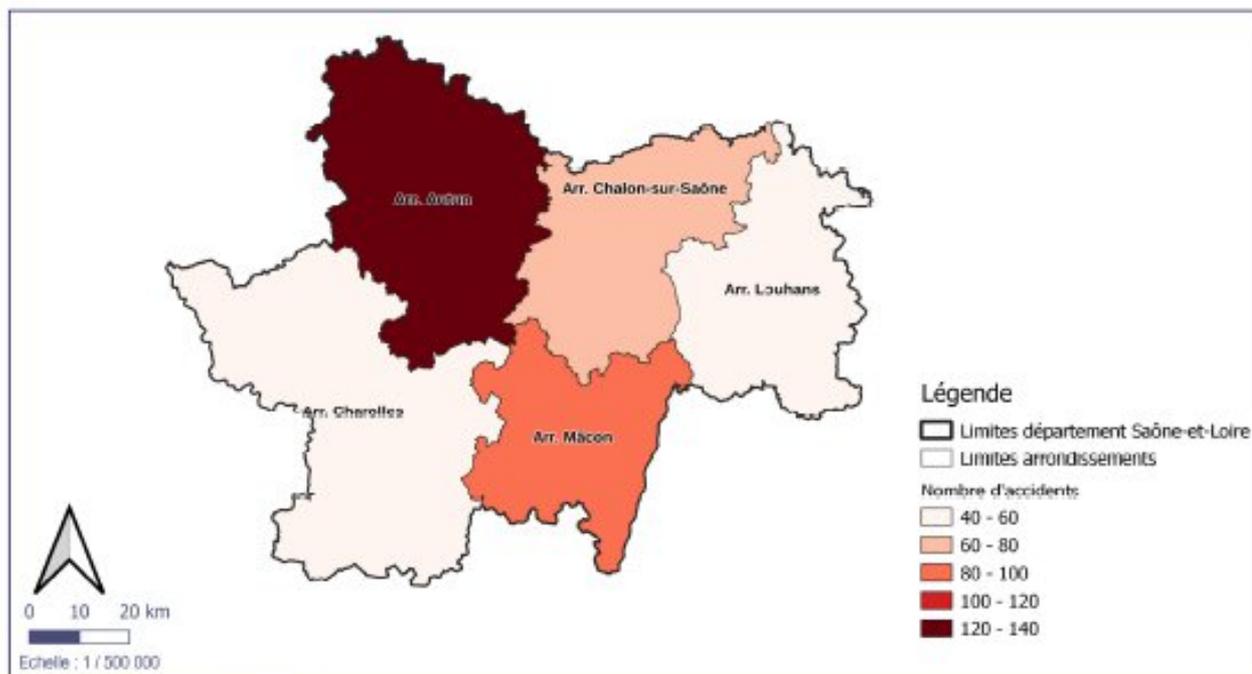
SELON L'HEURE



Les accidents avec stupéfiants « en agglomération », impliquant au moins un 2RM et ceux ayant lieu entre 10h et 16h présentent des différences entre le 71 et F2.

# PHASE 1

## ACCIDENTS AVEC USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES PAR ARRONDISSEMENT

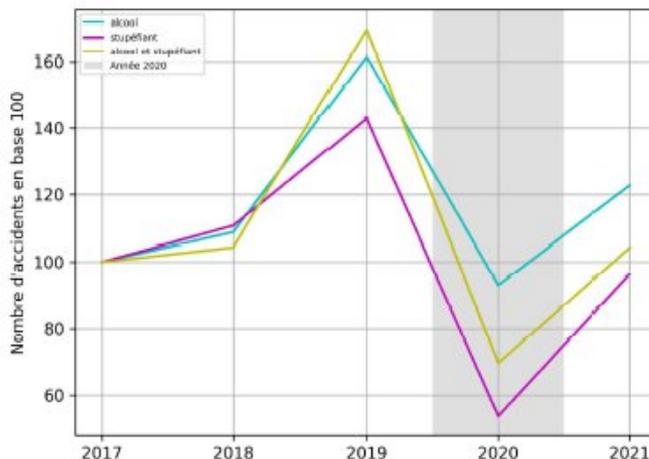


Source : TRAsy - Base Vivants - 2017-2021

L'arrondissement d'Autun comptabilise le plus d'accidents avec alcool et/ou stupéfiants entre 2017 et 2018.

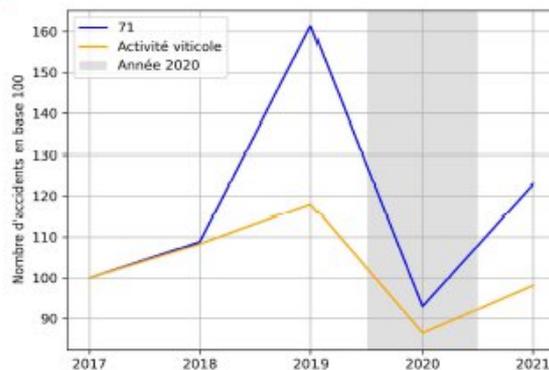
# PHASE 1

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SELON LA SUBSTANCE PSYCHOACTIVE



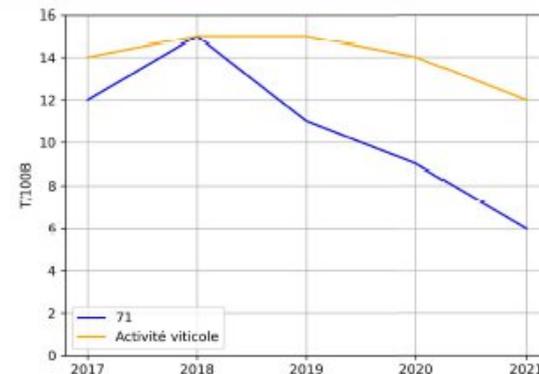
Les évolutions en base 100 des accidents avec alcool, stupéfiants et alcool et stupéfiants sont comparables sur la période d'étude dans le 71.

## ZOOM SUR LES DÉPARTEMENTS VITICOLES DE F2



Les évolutions du nombre d'accidents avec alcool dans le 71 et les départements viticoles sont relativement comparables. Mais la dynamique d'évolution des accidents est plus forte dans le 71 que dans les départements viticoles.

Les T/100B des accidents avec alcool présentent une évolution similaire entre le 71 et les départements ayant une activité viticole.



## PHASE 2

**La phase 2 consiste en une approche qualitative à partir de l'analyse des procès-verbaux.**

Une analyse plus fine d'un lot thématique d'accidents, suivant les résultats de l'analyse quantitative (phase 1), en analysant les procès-verbaux, permettra de mieux caractériser ces accidents.

Cette analyse permet de comprendre les mécanismes d'accident du périmètre étudié et de juger des particularités de la famille de PV retenue.

# RAPPEL DES PISTES D'INVESTIGATION PROPOSÉES À LA SUITE DU DIAGNOSTIC D'ACCIDENTALITÉ

- 1. Les accidents avec alcool « en agglomération » (148 accidents sur 334)**
2. Les accidents impliquant un conducteur de 45 ans et plus alcoolisé (98 accidents sur 334)
3. Les accidents avec stupéfiants « en agglomération » (64 accidents sur 141)
4. Les accidents avec stupéfiants impliquant au moins un 2RM (41 accidents sur 141)
5. Les accidents avec stupéfiants entre 10h et 16h (36 accidents sur 141)
6. Les accidents avec alcool et/ou stupéfiants ayant lieu dans l'arrondissement préfectoral d'Autun (123 sur 395 accidents géolocalisés)

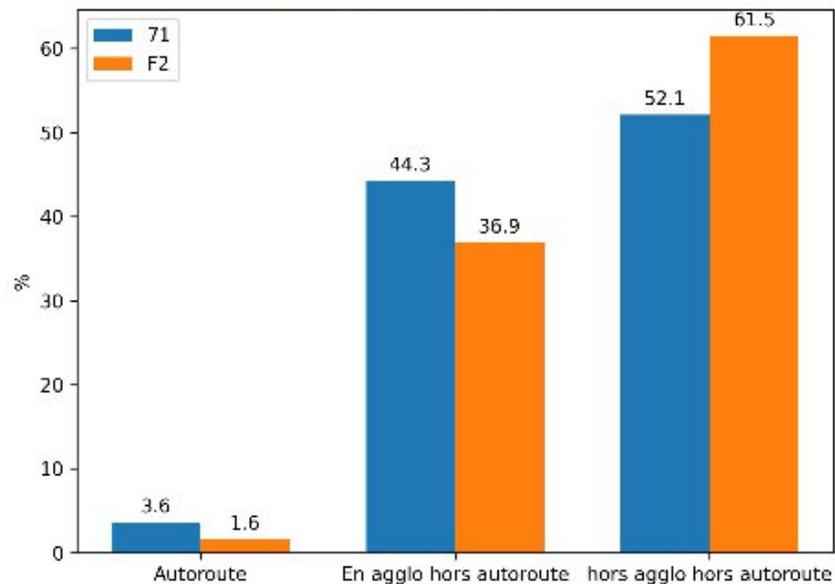
# LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL « EN AGGLOMÉRATION » (148 ACCIDENTS SUR 334)

La famille « accidents avec alcool en agglomération » a été choisie par la DDT71 à l'issue de la phase 1 parmi les 6 pistes d'investigation proposées par le Cerema.

Cette famille est constituée de 148 accidents ayant eu lieu sur le territoire de la Saône-et-Loire entre 2017 et 2021.

Dans l'outil TRAxY 77 accidents disposent d'un PV directement appareillé. Parmi ces 77 PV, 55 ont été lus par le Cerema.

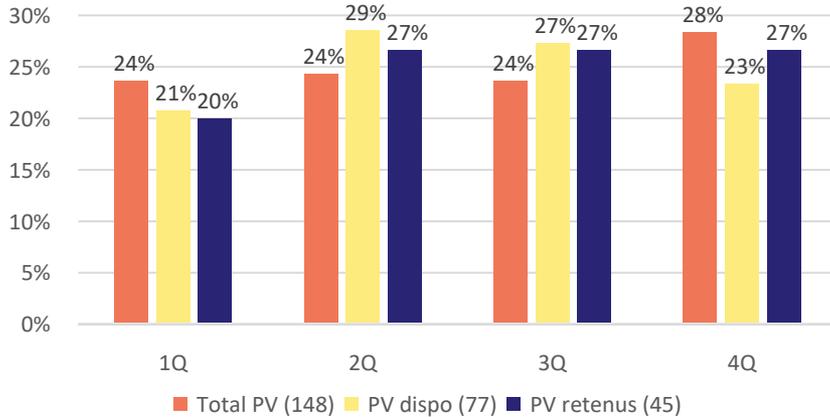
SELON LE MILIEU



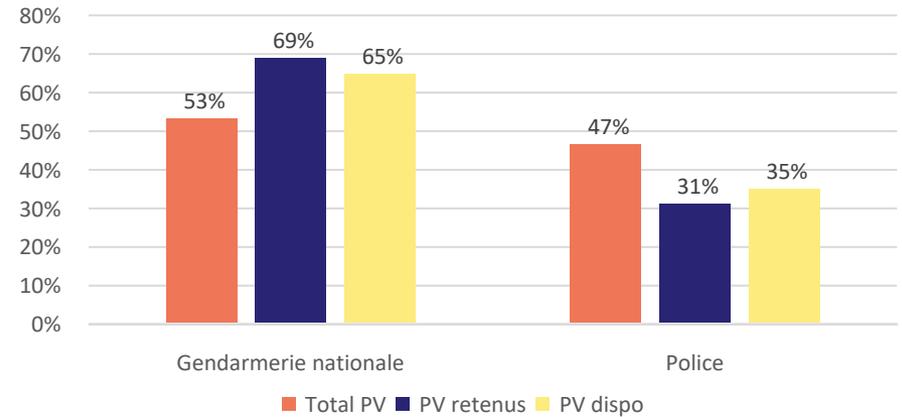
\*F2 correspond à la famille de départements équivalents au 71

# ANALYSE SOUS-ENSEMBLE ACCIDENTS

## Répartition des accidents selon le trimestre



## Répartition des accidents selon FO



La répartition des accidents selon le trimestre est comparable entre l'ensemble des accidents de la famille « alcool en agglomération » et les sous-ensembles « PV disponibles » et « PV retenus ».

La répartition des accidents selon les forces de l'ordre est quand à elle différente. Cependant, la répartition est équivalente entre les sous-ensembles de « PV disponibles » et « PV retenus ».

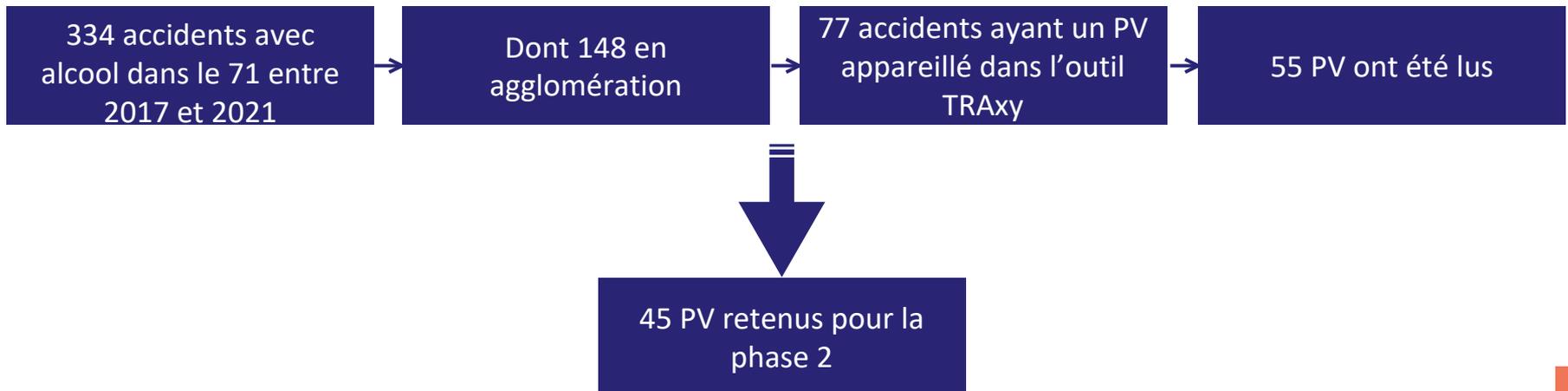
L'échantillon d'accidents disposant d'un PV appareillé dans TRAxY étant faible il est difficile de juger de la représentativité statistique du sous-ensemble de « PV retenus » pour la suite de l'étude.

# MÉTHODE : CONSTITUER DES FAMILLES D'ACCIDENTS

Une famille d'accidents peut être définie comme un groupe d'accidents présentant des similitudes d'ensemble du point de vue de l'enchaînement des faits et des relations de causalité conduisant à la collision.

La recherche de familles d'accidents permet de mettre en évidence des dysfonctionnements qui se répètent, du fait de caractéristiques communes de l'infrastructure, des comportements et de l'environnement, et d'aboutir à la détermination de facteurs accidentogènes. Les objectifs de sécurité qui en seront déduits se focaliseront sur les enjeux comportementaux.

Parmi les 77 PV d'accidents avec alcool en agglomération, 55 ont été analysés. Parmi ceux-ci, 10 PV ont été exclus a posteriori car n'ayant finalement pas lieu « en agglomération » : **la suite de l'étude repose donc sur l'analyse de 45 PV.**



# ANALYSE STATISTIQUE ÉCHANTILLON RETENU

Parmi les 45 PV retenus :

- 52 blessés et 4 tués ;
- 1 accident implique deux conducteurs alcoolisés.

Parmi les conducteurs contrôlés positifs à l'alcool :

- 93% sont originaires du 71 ;
- 96% sont des hommes ;
- 59% sont des conducteurs de VT et 30% de 2RM ;
- 91% présentent un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L ;
- 28% sont également positifs au cannabis ;
- 7% sont en possession d'un permis de conduire probatoire et 3% non valable ;
- 48% ont entre 25 et 44 ans, 26% entre 45 et 64 ans et 17% entre 18 et 24 ans.

# FAMILLES D'ACCIDENTS

Numéro de la famille	Intitulé	Nombre d'accidents
F1	Perte de contrôle véhicule seul	25
F2	Dépassement dangereux	5
F3	Non respect priorité	8
F4	Choc frontal	5
	Autres	2

Les 4 familles sont détaillées ci-après

# F1 : PERTE DE CONTRÔLE VÉHICULE SEUL

## Accidentalité

25 accidents

3 tués et 27 blessés

## Description (nombre d'occurrences)

La chaussée est sèche (17) et la luminosité dégradée (14). La perte de contrôle a lieu en ligne droite (13), sur une chaussée plate (16) et en hors intersection (20). Les conducteurs sont des hommes (24), ayant entre 18 et 44 ans (17) et un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L (25). Sur les 25 véhicules impliqués, 14 sont des VT et 4 des 2RM.

## Facteurs d'accident (nombre d'occurrences)

Alcool (25)

Alcoolisation avec un (ou des) ami(s) (13)

Vitesse non adaptée aux conditions de circulation (10)

Addiction avérée à l'alcool (9)

Déprime/antidépresseurs (9)

Manœuvre inadaptée (8)

Jeunes conducteurs (7)

Alcoolisation dans une fête (7)

Connu des forces de l'ordre (7)

Stupéfiants (6)

État du véhicule et/ou des pneumatiques (4)

Achat libre d'alcool dans un point de vente (3)

## F2 : DÉPASSEMENT DANGEREUX

### Accidentalité

5 accidents

1 tué et 7 blessés

### Description (nombre d'occurrences)

La chaussée est sèche (5), l'accident se produit en semaine (5) et de jour (4). Le dépassement dangereux a lieu en ligne droite (4), sur une chaussée plate (5) et hors intersection (4). Les conducteurs sont des hommes (5), ayant entre 25 et 64 ans (5) et un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L (5). Les véhicules responsables sont des 2RM (3) et des VT (2).

### Facteurs d'accident (nombre d'occurrences)

Alcool (5)

Manœuvre inadaptée (5)

Addiction à l'alcool (3)

Vitesse non adaptée aux conditions de circulation (3)

# F3 : NON RESPECT PRIORITÉ

## Accidentalité

8 accidents

9 blessés

## Description (nombre d'occurrences)

La chaussée est sèche (7). Le non respect de priorité a lieu de jour (8), en ligne droite (8), sur une chaussée plate (7). Les conducteurs sont des hommes (8), ayant entre 25 et 64 ans (7) et un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L (7). Parmi les véhicules responsables 7 sont des VT et un 2RM.

## Facteurs d'accident (nombre d'occurrences)

Alcool (8)

Manœuvre inadaptée (4)

Alcoolisation avec un (ou des) ami(s) (3)

Addiction à l'alcool (3)

Déprime/antidépresseurs (3)

Connu des FO (2)

Stupéfiants (2)

Vitesse non adaptée aux conditions de circulation (1)

# F4 : CHOC FRONTAL

## Accidentalité

5 accidents

7 blessés

## Description (nombre d'occurrences)

La luminosité est dégradée (4). Le choc frontal a lieu en semaine (4) et hors intersection (5). Les véhicules circulent en sens inverse, le véhicule responsable se déporte sur la voie opposée (4). Les conducteurs sont des hommes (5), ayant entre 25 et 44 ans (5) et un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L (5). Les conducteurs alcoolisés sont des usagers de VT (5).

## Facteurs d'accident (nombre d'occurrences)

Alcool (5)

Alcoolisation avec des amis (3)

Manœuvre inadaptée (2)

Vitesse non adaptée aux conditions de circulation (2)

Connu des FO (1)

Addiction à l'alcool (1)

Stupéfiants (1)

# AUTRES

## Accidentalité

2 accidents

2 blessés

## Description (nombre d'occurrences)

La chaussée est sèche (2). L'accident a lieu de nuit (2), en intersection (2), sur une route rectiligne (2) et plate (2). Les conducteurs sont des hommes ayant entre 25 et 44 ans (4) et présentent un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/L (2).

## Facteurs d'accident (nombre d'occurrences)

Addiction à l'alcool (2)

Alcoolisation avec un (ou des) ami(s) (1)

Alcoolisation dans une fête (1)

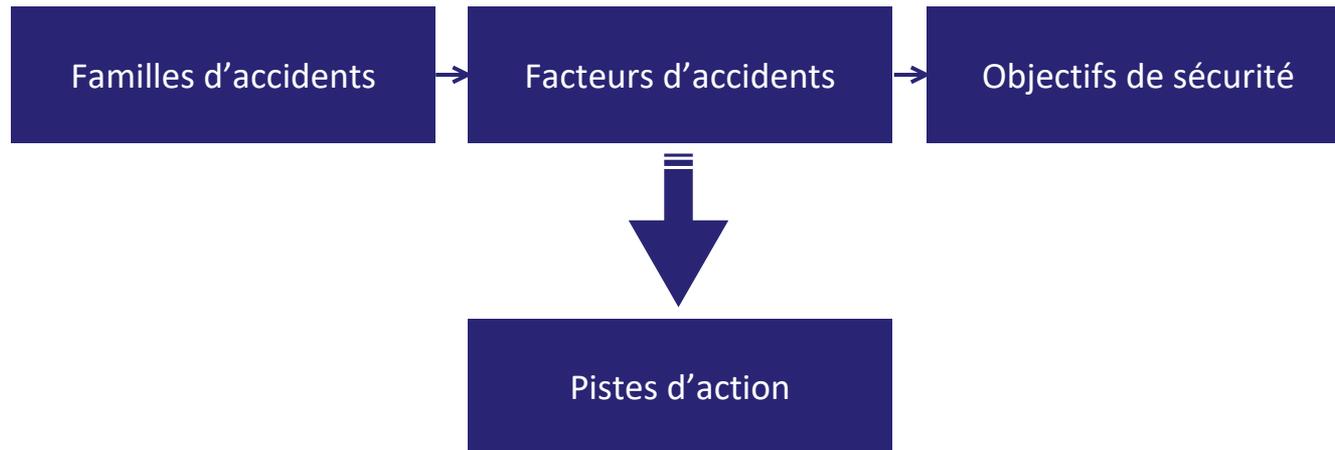
Manœuvre inadaptée (1)

État du véhicule et/ou des pneumatiques (1)

Connu des FO (1)

# MÉTHODE : DÉFINIR DES OBJECTIFS DE SÉCURITÉ

Les familles d'événements développées précédemment permettent de déterminer des facteurs accidentogènes. Ainsi que les objectifs de sécurité qui en découlent.



# FACTEURS D'ACCIDENTS ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ

Facteurs d'accidents	Objectifs de sécurité	Accidents
<i>Alcool</i>	<i>Réduire le nombre d'accidents avec alcool</i>	45
Alcoolisation avec des amis	Renforcer l'information	23
Manœuvre inadaptée	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Améliorer la lisibilité de l'infrastructure</li> <li>– Améliorer le respect du code de la route</li> </ul>	20
Vitesse non adaptée	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Faire respecter la vitesse</li> <li>– Sensibiliser à la nécessaire adaptation de la vitesse à la situation</li> </ul>	16
Addiction alcool	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Renforcer l'information sur les dangers de l'alcool</li> <li>– Renforcer les partenariats avec les professionnels concernés (santé et associations de lutte contre l'alcoolisme)</li> </ul>	15
Connu des FO (7 sur 11 pour conduite avec alcool)	Adapter le suivi des procédures alcool	11
Stupéfiants	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Renforcer l'information sur les dangers des stupéfiants et l'association alcool/stupéfiants</li> <li>– Renforcer les partenariats avec les professionnels concernés (santé et association de lutte contre l'usage de stupéfiants)</li> </ul>	9
Alcoolisation dans une fête	Renforcer l'information	9
Déprime/antidépresseur	Renforcer l'information et les partenariats avec les professionnels concernés (santé et associations de lutte contre l'alcoolisme)	13
Jeune conducteur	Renforcer l'information et les partenariats avec les professionnels concernés (milieu socio-éducatif)	7
État du véhicule	Renforcer l'information et les partenariats avec les professionnels concernés (garagistes et centres de formations)	5
Achat libre dans un point de vente	Renforcer l'information et les partenariats avec les professionnels concernés (bars et boites de nuit par exemple)	3

# SYNTHÈSE : FACTEURS D'ACCIDENTS ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ

Objectifs de sécurité	Facteurs d'accidents	Accidents
Renforcer l'information thématique des usagers	Alcoolisation avec des amis	23
	Vitesse non adaptée	16
	Addiction alcool	15
	Déprime/antidépresseur	13
	Stupéfiants	9
	Alcoolisation dans une fête	9
	Jeune conducteur	7
	État du véhicule	5
	Achat libre dans un point de vente	3
Renforcer les partenariats avec	Professionnels de santé	37
	Associations de lutte contre l'alcoolisme et/ou l'usage de stupéfiants	28
	Milieu socio-éducatif	12
	Garagistes	5
	Bars, boîtes de nuit	3
Améliorer le respect des règles	Améliorer le respect du code de la route	20
	Faire respecter la vitesse	16
Améliorer la lisibilité de l'infrastructure	Manœuvre inadaptée	20
Adapter le suivi des procédures alcool	Connu des FO	11

# CONCLUSION

Objectifs de sécurité	Accidents	Pistes d'actions
Renforcer l'information thématique des usagers	23	Actions à définir par la coordination de la sécurité
Renforcer les partenariats avec	23	
Améliorer le respect des règles	36	Actions à définir par les forces de l'ordre
Améliorer la lisibilité de l'infrastructure	20	Actions à définir par le gestionnaire de voiries
Adapter le suivi des procédures alcool	11	Actions à définir par le parquet

Suite à donner : définition d'actions en lien avec la production du DGO 2023-2027

Méthode de hiérarchisation des pistes d'action, en fonction :

- du nombre d'accidents concernés ;
- de la facilité de mise en œuvre ;
- pondération possible par le nombre de tués.