

Document Général d'Orientations (2018-2022)

de la politique locale de sécurité routière

Département des Ardennes



MINISTÈRE
DE
L'INTÉRIEUR

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Après quatre années de baisse continue des accidents, des blessés et des tués dans le département des Ardennes, ceux-ci repartent à nouveau dramatiquement à la hausse depuis deux ans et, avec 18 tués sur les routes, l'année 2017 aura été particulièrement meurtrière.

Les efforts conséquents produits pour endiguer ce phénomène doivent donc aujourd'hui être redoublés, et intensifiés .

Ma détermination à agir aux côtés des forces de sécurité et des acteurs de la prévention routière est donc totale.

Le document Général d'Orientation 2018-2022, fruit du travail mené par l'ensemble des acteurs locaux réunis lors d'un forum de réflexion sur la sécurité routière, a défini des orientations devant se traduire au travers d'un certain nombre d'actions. Les divers travaux en ateliers ont également permis l'émergence d'idées pertinentes et novatrices s'inscrivant pleinement dans les engagements et les mesures du Comité interministériel de la sécurité routière réuni par le Premier Ministre le 9 janvier 2018.

Une forte dynamique est donc engagée dans notre département. Elle doit se poursuivre et s'amplifier : nous sommes en effet tous des acteurs de la sécurité routière. Nous avons le devoir de prévenir ou sanctionner tout comportement dangereux.

Nous devons nous engager pleinement pour sauver plus de vies sur nos routes. Je sais pouvoir compter sur la mobilisation de tous.

19 FEB. 2018

Le délégué interministériel
à la sécurité routière

Emmanuel Barthe

Le Préfet des Ardennes

Pascal Joly

Le procureur de la République

Laurent de Caigny

Le président du conseil
départemental des Ardennes

Noël Bourgeois / Jean Godart

Le président de l'association
des maires des Ardennes

Régis Depaix

Le président de l'union des
maires des Ardennes

Erik Pilardeau

Gerard CALVI

Le président de l'association
des maires ruraux

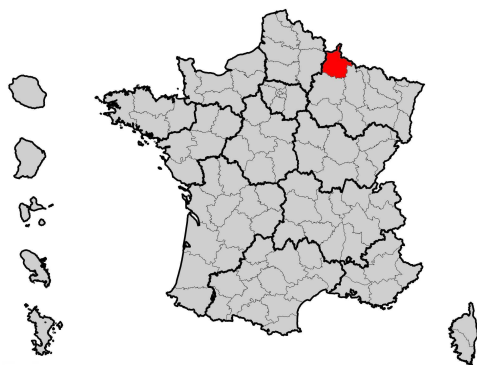
André Godin

SOMMAIRE

Le Département des Ardennes	 Page 2
L'Accidentologie des Ardennes	 Page 5
Focus	 Page 19
Évaluation des actions conduites suivant les orientations d'actions du précédent DGO 2013-2017	 Page 37
Déclinaison locale des enjeux en orientation d'actions pour la période 2018-2022	 Page 53
Annexes	 Page 70

Le Département des Ardennes

Le département des Ardennes se situe dans la Région Grand-Est. Il s'étend sur une superficie de 5 229 km², compte une population de 277 752 habitants (53,1 hab/km²) et 452 communes.

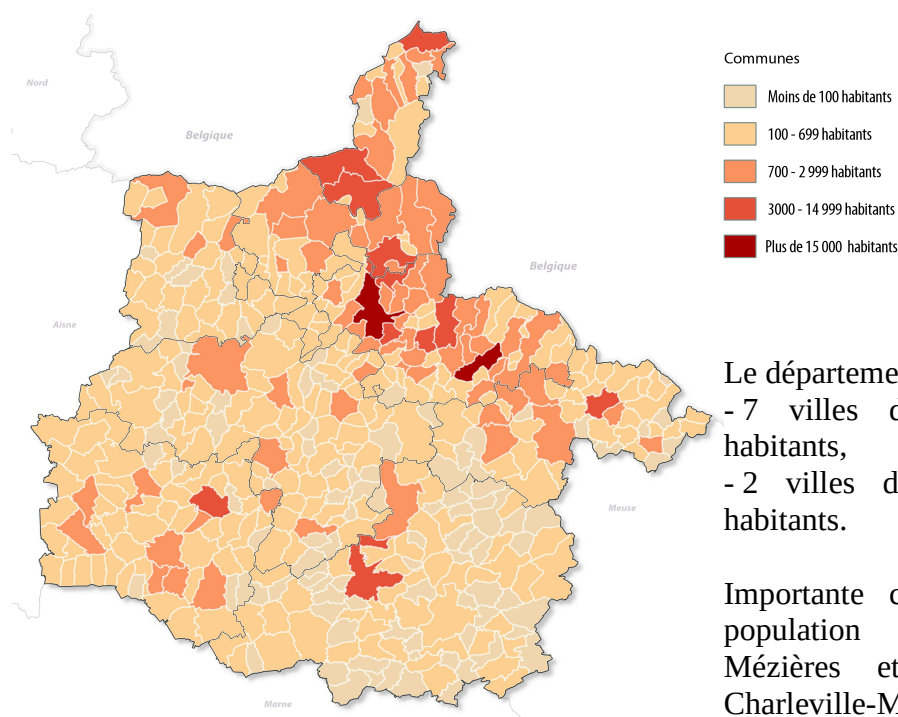


Arrondissements : Charleville-Mézières (chef-lieu de département), Sedan, Rethel et Vouziers

Nombre de cantons : 19 (décret du 21 février 2014)

Nombre de communes : 452 communes dont 8 communes nouvelles au 1^{er} janvier 2017.

1. Géographie humaine du département



Le département compte :
- 7 villes de plus de 5 000 habitants,
- 2 villes de plus de 15 000 habitants.

Importante concentration de la population entre Charleville-Mézières et Givet et entre Charleville-Mézières et Sedan.
Sur le reste du département la population est répartie de manière équilibrée.

2. Activités économiques

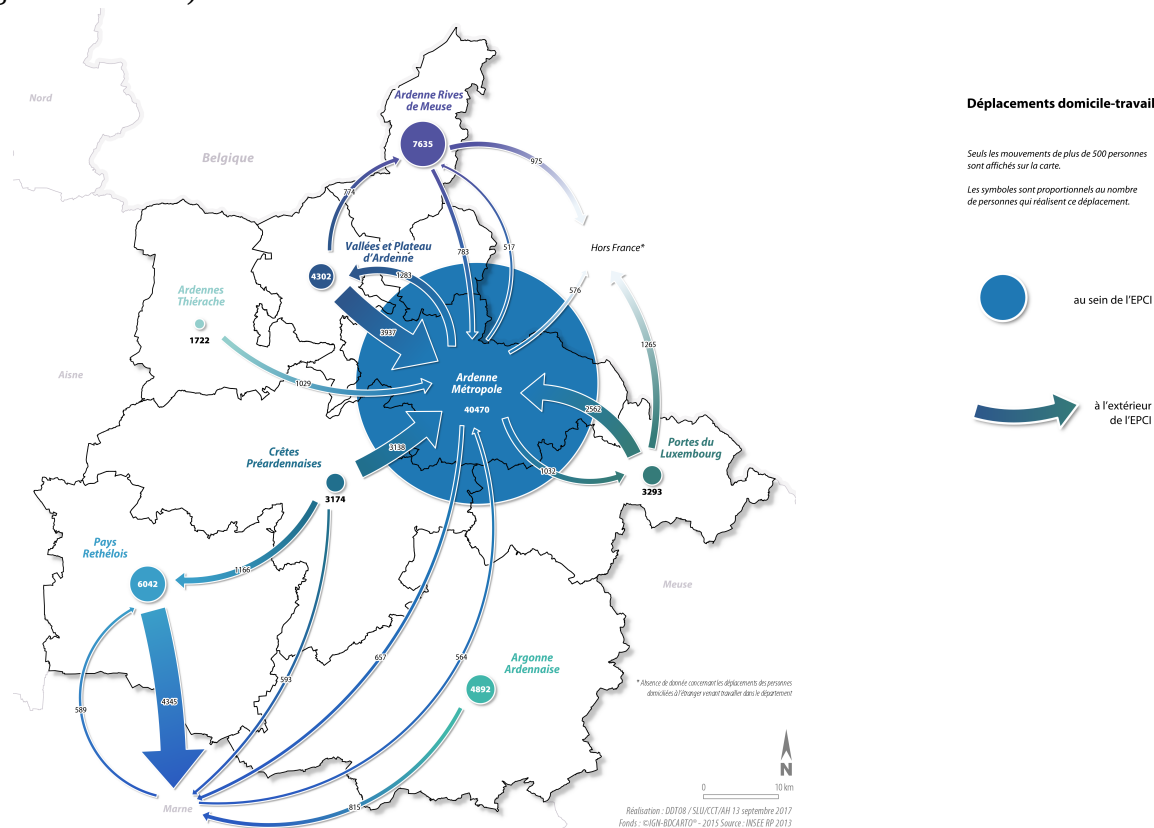
Le département est encore aujourd'hui l'un des départements le plus industrialisé de France : Il occupe près de 40 % de sa population active dans l'industrie contre 16 % pour la moyenne nationale.

Le secteur primaire compte près de 3 000 salariés : 63 % élevage, 35 % cultures et 2 % horticulture.

Le secteur secondaire rassemble environ 26 000 salariés.

Le secteur tertiaire compte quant à lui près de 70 % du reste des travailleurs ardennais.

En revanche, le département des Ardennes enregistre un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale et nationale (11,3 % fin décembre 2017 contre 9,7 % pour la France et 9,4 % pour la région Grand-Est).



3. Infrastructures routières

La longueur totale du réseau routier des Ardennes est de 6 454 km se répartissant en 60 kilomètres d'autoroutes, 74 kilomètres de routes nationales, 3 250 kilomètres de routes départementales et 3 070 kilomètres de voies communales.

Il occupe le 81^{ème} rang en linéaire au niveau national sur 96 départements métropolitains.

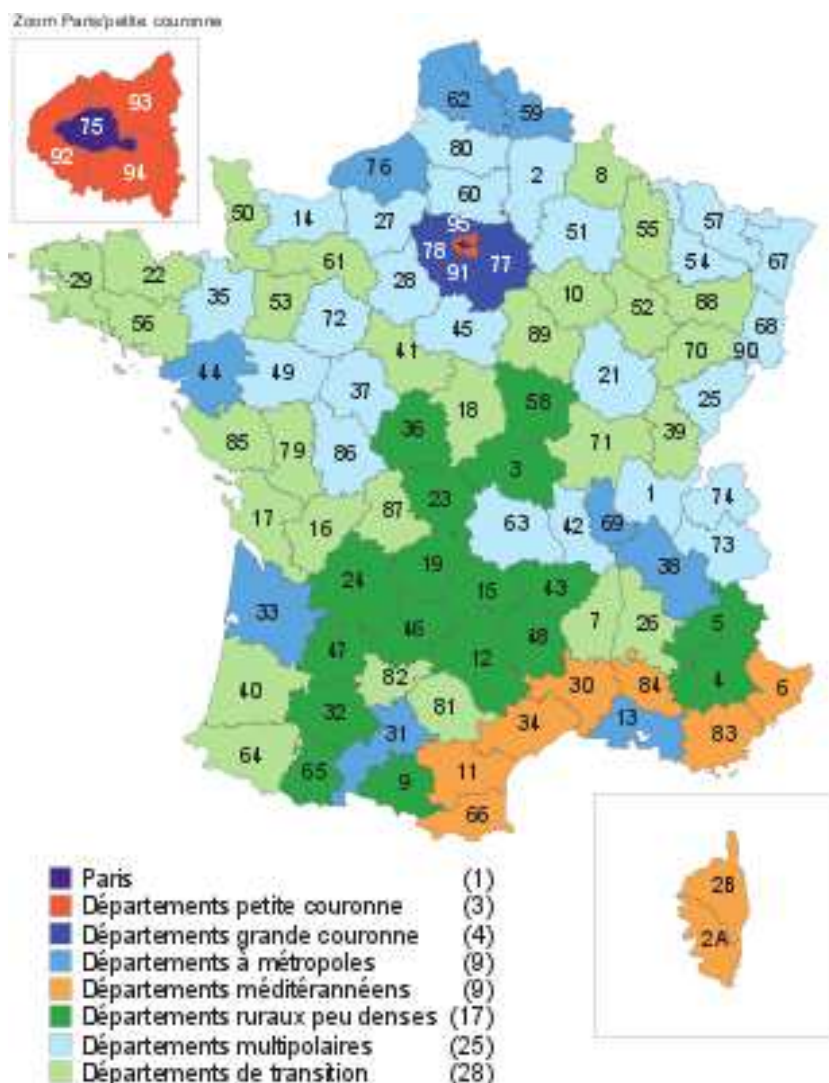
Fin 2017, 8 kilomètres de l'A304 ont déjà été ouverts reliant ainsi Le Piquet à Rocroi. À l'horizon 2018, les 25 derniers kilomètres de cette autoroute ouvriront reliant La Francheville au Piquet, ce qui terminera alors le « Y » ardennais.

4. Références

La France a pris l'année 2010 comme référence pour se fixer l'objectif de réduction de la mortalité sur 10 ans.

Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité **neuf familles de départements homogènes** (8 pour les départements de métropole et 1 famille regroupant les départements d'outre-mer) sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de

transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique, et le climat. Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa propre famille de référence, en tenant compte de leur dispersion. Elle permet ainsi de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées.

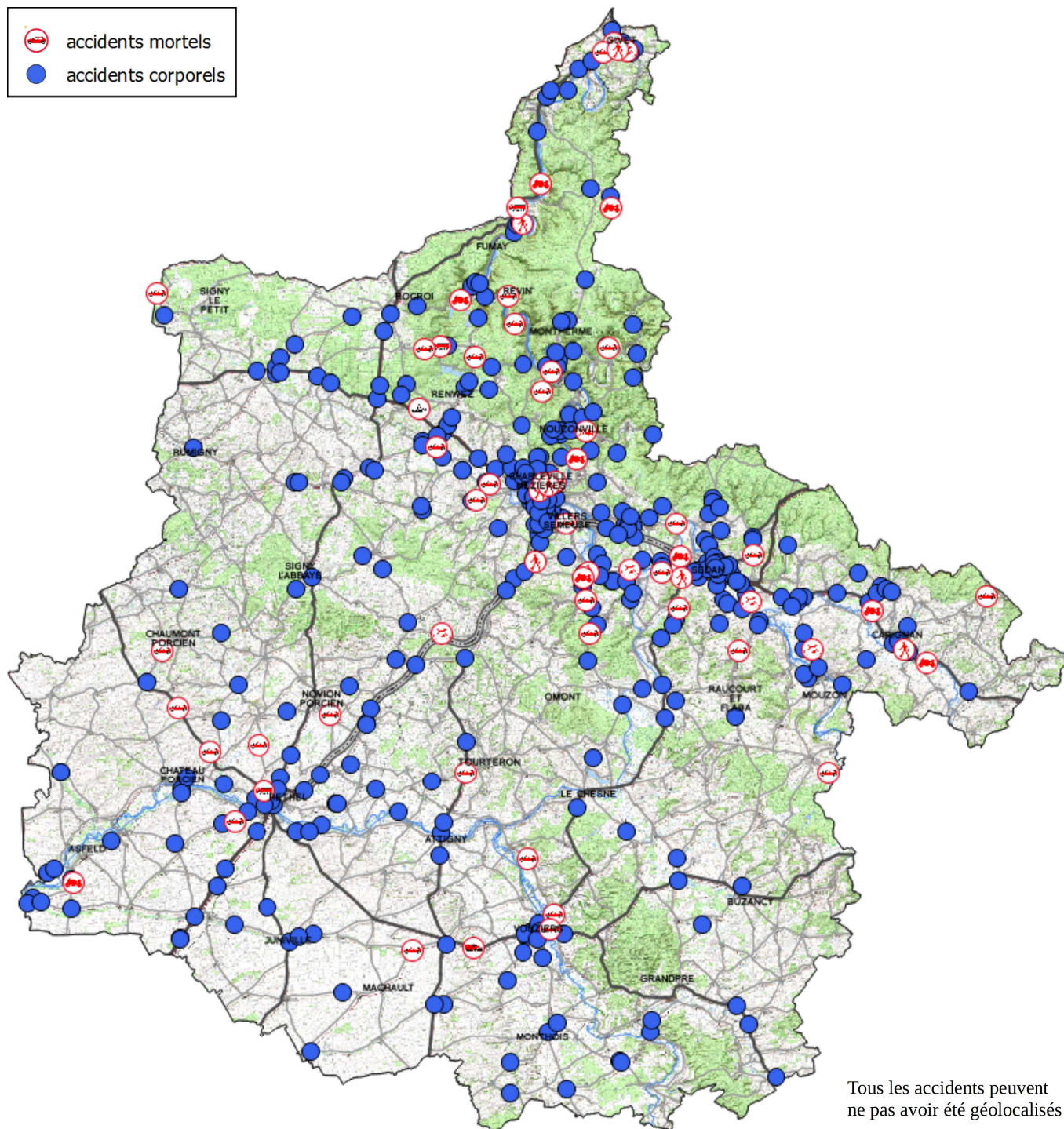


Ainsi, les Ardennes, tout comme l'Aube, la Haute-Marne, la Meuse et les Vosges, dans la Région Grand-Est, sont comparés à un lot de 28 départements de référence appelés « **départements de transition** ».

Cela représente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit.

ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT DES ARDENNES

2012-2016



Réalisé par Frédéric Woïrin
responsable de l'Observatoire Départemental de la sécurité Routière
le 20 février 2018

INTRODUCTION :

CONTEXTE ACCIDENTOLOGIQUE :

L'étude accidentologique porte sur la période allant du 01/01/2012 au 31/12/2016.

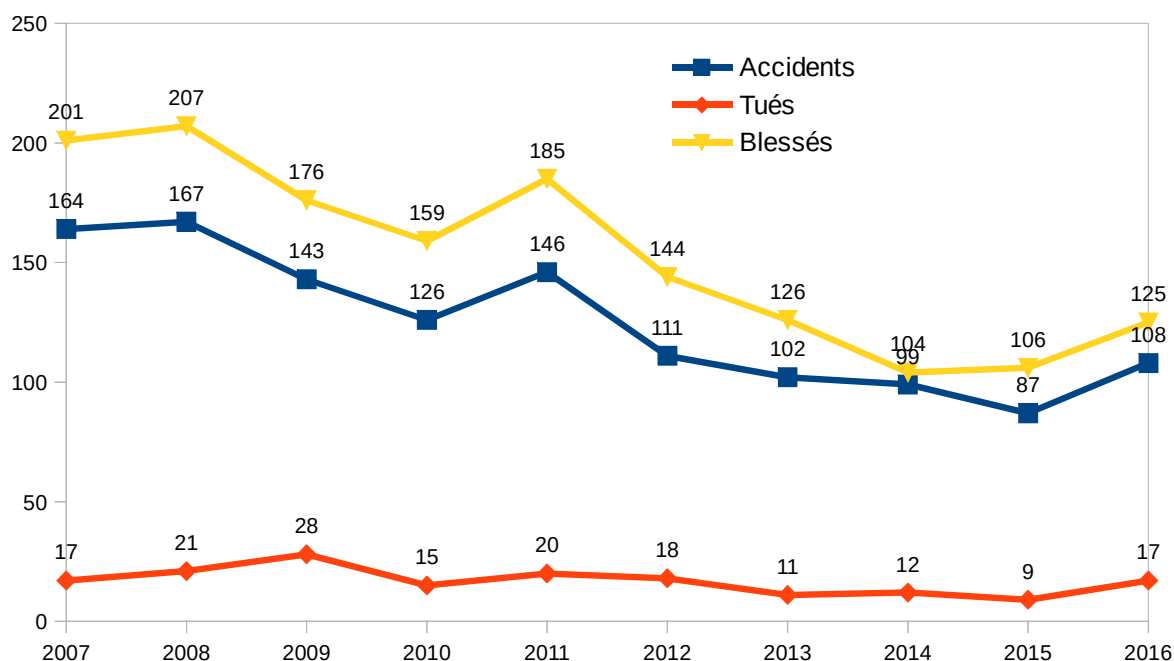
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
2012	111	16	18	99	45
2013	102	11	11	87	39
2014	99	12	12	80	24
2015	87	9	9	80	26
2016	108	16	17	91	34
Ensemble	507	64	67	437	168

BH = Blessés Hospitalisés

BL = Blessés Légers

En 5 ans, il y a eu 507 accidents faisant 67 tués et 437 blessés hospitalisés.

EVOLUTION :

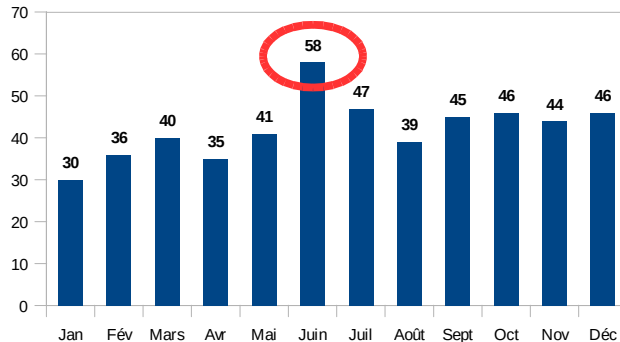


Au cours de la période 2012-2016, le Département des Ardennes a connu une baisse du nombre des accidents. Les courbes des victimes (tués et blessés) suivent cette même tendance. Toutefois, ces 3 courbes repartent à la hausse en 2016.

I – ANALYSE TEMPORELLE :

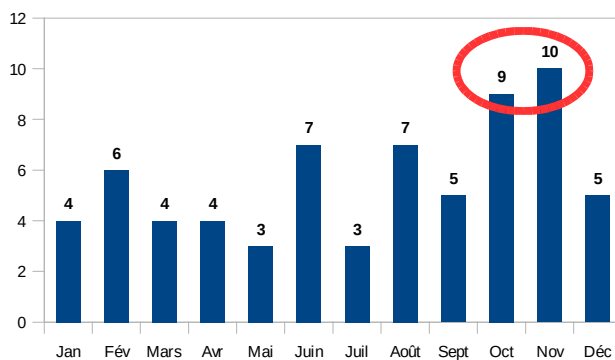
Répartition selon le mois

- nombre d'accidents par mois



C'est le **mois de juin** qui concentre le plus grand nombre d'accidents

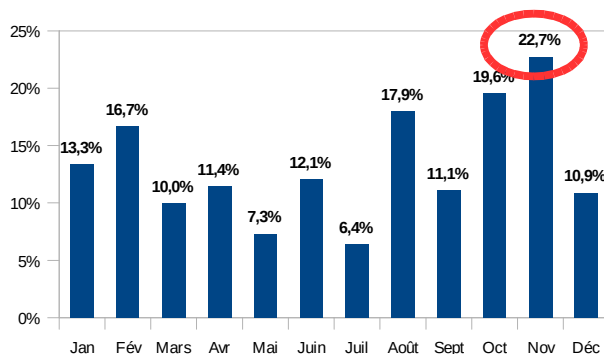
- nombre de tués par mois



Le **quatrième trimestre** est le trimestre au cours duquel il y a le plus grand nombre de tués, essentiellement au cours des mois d'octobre et de novembre.

- gravité des accidents selon le mois

indice de gravité = (nbre de tués/nbre d'accidents) x 100

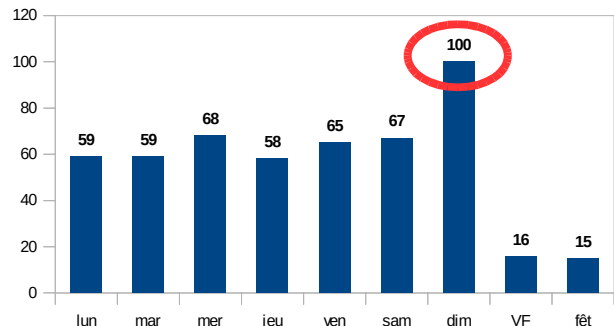


On constate que c'est au cours du mois de **novembre** que les accidents sont les plus graves : **1 accident sur 5 est mortel**

Répartition selon le type de jour

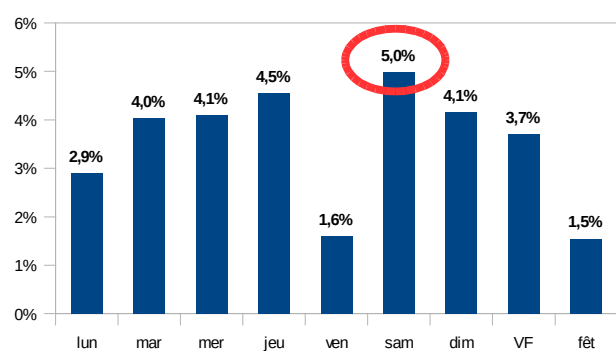
(VF = veille de jour de fête, fêt = jour férié)

- nombre d'accidents par type de jour



Le **dimanche** concentre le plus d'accidents

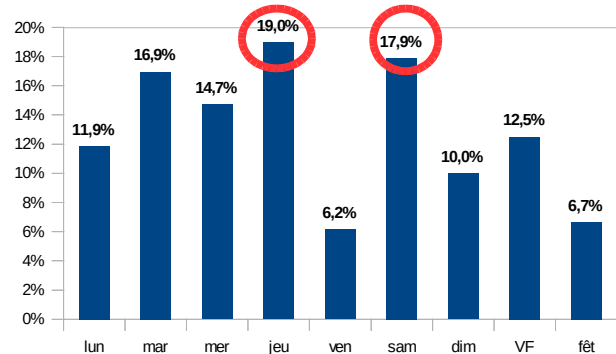
- taux de tués par type de jours



C'est le **samedi** qui voit le **taux de mortalité** être le plus important.

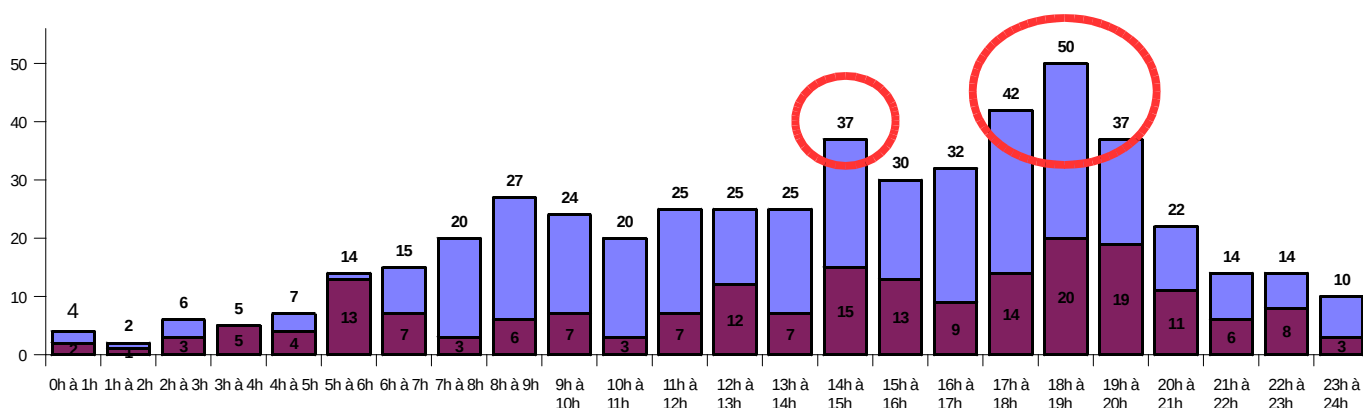
- gravité des accidents selon le type de jours

indice de gravité = (nbre de tués/nbre d'accidents) x 100



Si le nombre d'accidents est le plus important le dimanche, on constate que **c'est le jeudi qui connaît le taux de gravité le plus important.**

Répartition des accidents selon l'heure

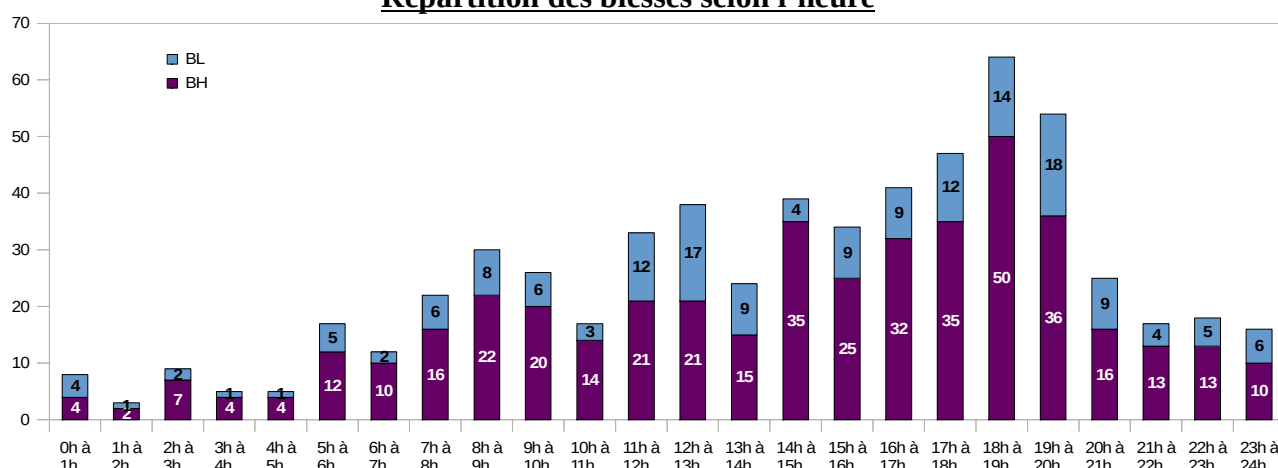


La tranche 17h00-20h00 concentre le plus grand nombre d'accidents. Il s'agit des heures de pointe de trafic de fin de journée.

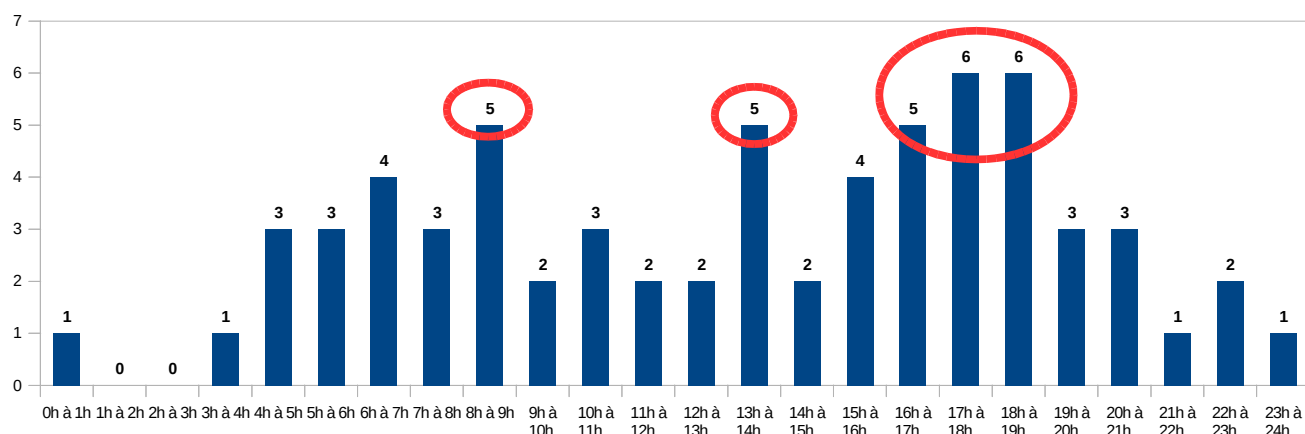
On peut voir également un nombre important d'accidents pendant le créneau 14h00-15h00.

On peut constater également que **les accidents du créneau 5h00-6h00**, sont des accidents qui ont lieu quasiment exclusivement **les week-ends, jours fériés ou veilles de jours fériés**.

Répartition des blessés selon l'heure



Répartition des tués selon l'heure



La répartition des tués et des blessés est en corrélation avec la distribution des accidents dans les

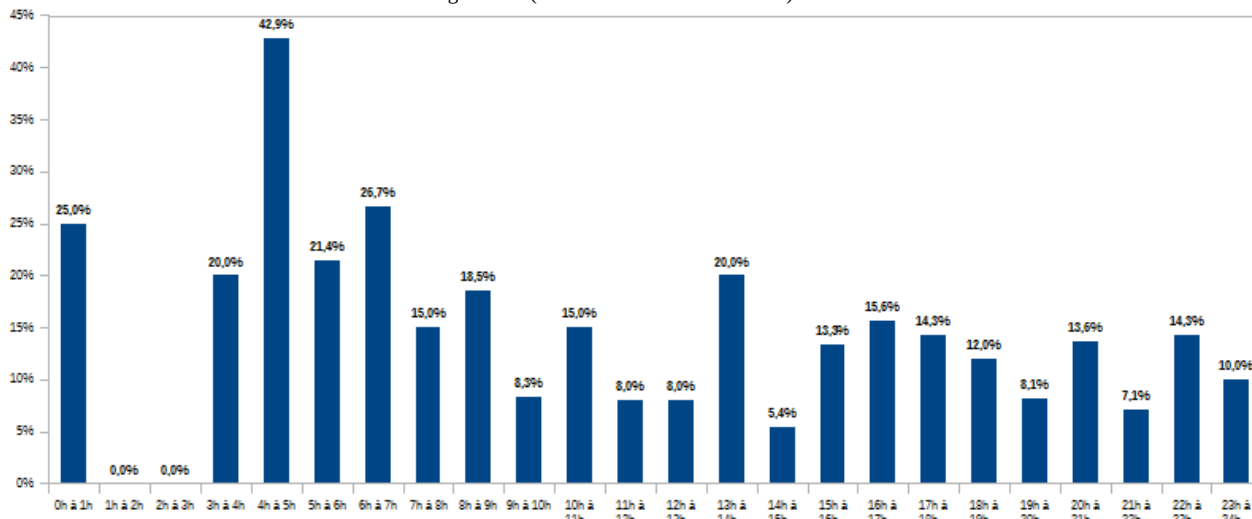
créneaux horaires. On y retrouve les pics correspondant aux heures de pointe.

Par contre, on constate que les créneaux 8h00-9h00 et 13h00-14h00, bien que tout relatif en ce qui concerne le nombre d'accidents, sont les deuxièmes créneaux les plus mortifères.

Ils correspondent aux trajets domicile-école ou/et domicile-travail.

Indice de gravité par heure

Indice gravité = (nbre de tués/nbre d'accidents) x 100



C'est entre 16h00 et 19h00 que l'on trouve le plus grand nombre de tués et de blessés :

- 17 morts, soit 1/4 des tués de la période étudiée.
- 152 blessés, soit 25 % des blessés des 5 années étudiées.

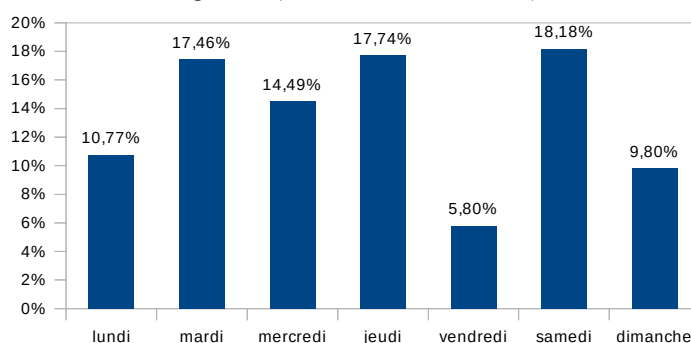
Cela reste cohérent, il s'agit de la période où nous constatons le plus grand nombre d'accidents et celle-ci correspond aux heures de pointe du soir.

Entre 8h00 et 9h00, et entre 13h00 et 14h00 nous constatons également des pics de décès. Ces tranches horaires possèdent en outre les 5^{ème} et 7^{ème} indice de gravité. Les accidents sont graves pendant ces tranches horaires.

Enfin, c'est entre 4h00 et 5h00 que les accidents sont les plus graves. En effet, pendant cette tranche horaire, nous avons eu 7 accidents faisant 3 morts et 5 blessés.

Indice de gravité par jour

Indice gravité = (nbre de tués/nbre d'accidents) x 100

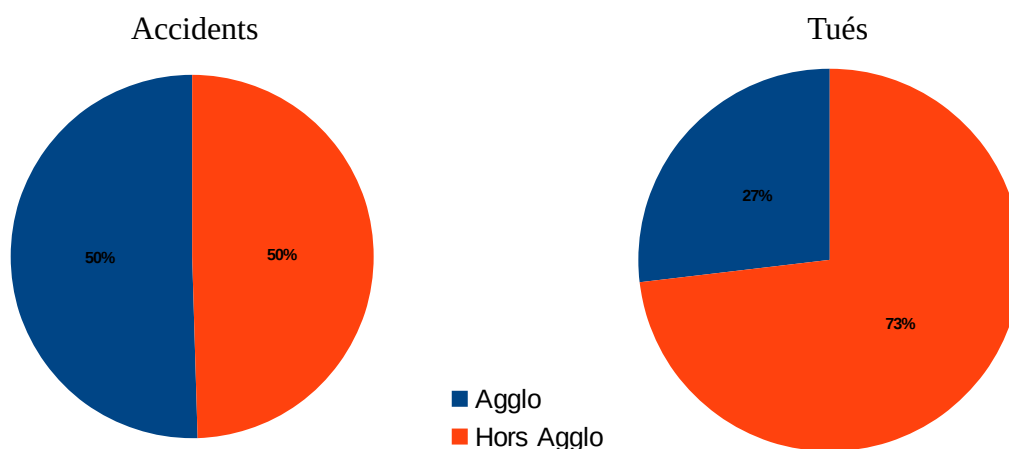


Les accidents les plus graves ont lieu en premier lieu le samedi (18,18 %). Toutefois, on ne peut pas affirmer que ce jour soit particulièrement plus meurtrier que les autres compte tenu du peu de différence avec les autres jours de la semaine, à l'exception du vendredi (5,8 %).

Paradoxalement, le dimanche est le jour le plus accidentogène (102 accidents) mais est l'un des moins meurtriers (9,8 %).

II – ANALYSE SPATIALE :

Répartition des accidents et des tués en et hors agglomération



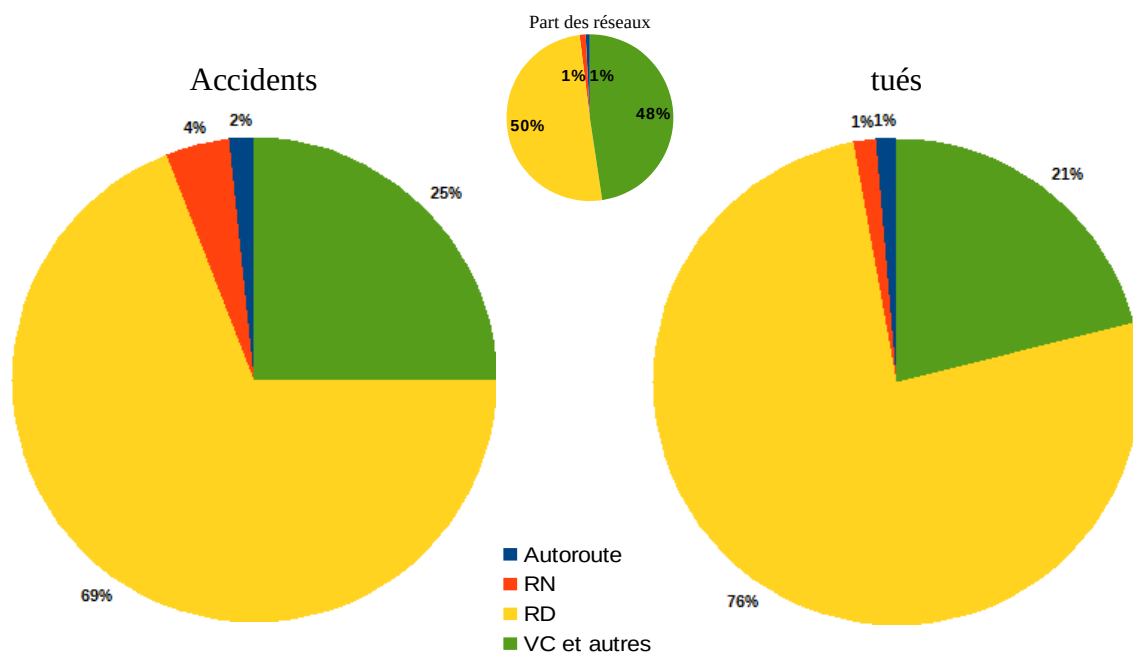
Le département des Ardennes se caractérise par une répartition homogène entre les accidents en agglomération et hors agglomération.

Cette répartition diffère du niveau national où 75 % des accidents ont lieu en agglomération. Cela s'explique par le caractère rural des Ardennes, et diffère quelque peu de notre référence (département de transition) puisque les accidents sont à 53 % en agglomération.

7 décès sur 10, dans le département des Ardennes ont lieu hors agglomération. Au niveau national, cette part est de 63 % et de 22 % dans les départements de transition.

Hors agglomération, les vitesses sont plus élevées, la gravité est donc plus importante.

Répartition des accidents et des tués par type de réseau



RN = Route Nationale

RD = Route Départementale

VC = Voie Communale

Le réseau départemental, le plus long dans le département, concentre 70 % des accidents et 3/4 des tués.

III – ANALYSE PAR CATEGORIES D'USAGERS :

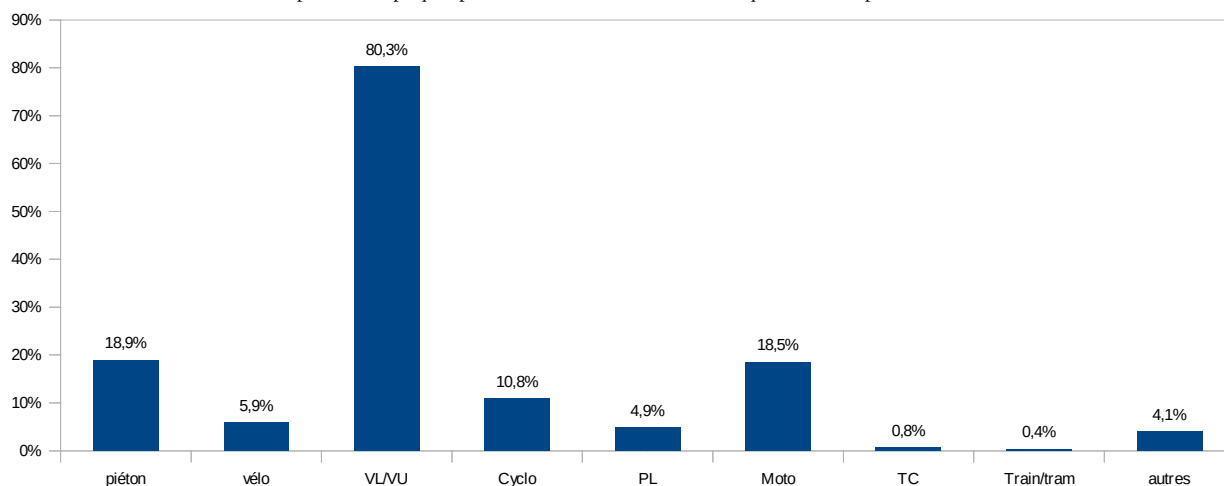
VL = Véhicule Léger
TC = Transport en Commun

VU = Véhicule Utilitaire
PL = Poids Lourds

2RM = deux-roues motorisés

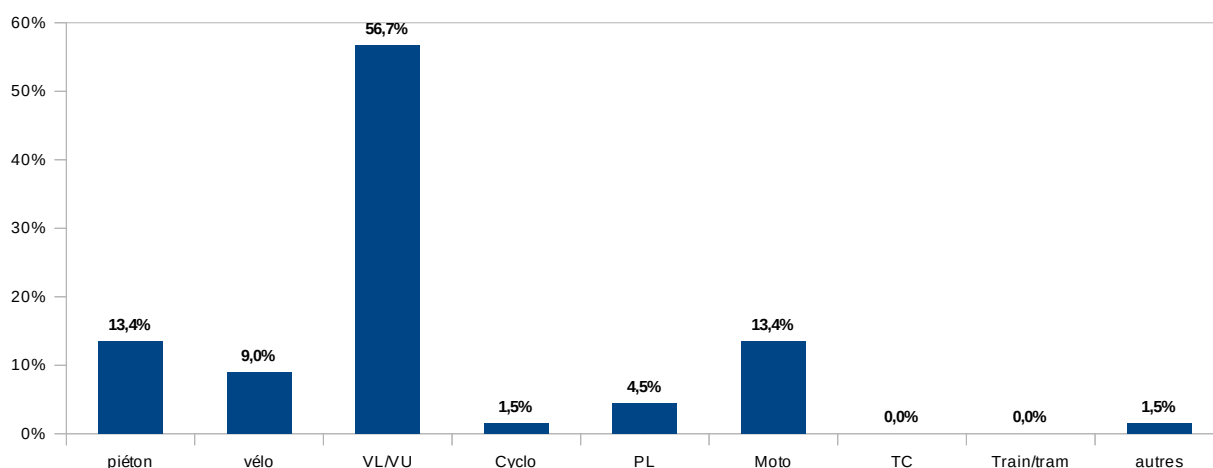
Répartition des accidents selon la catégorie de l'utilisateur

Un accident pouvant impliquer plusieurs véhicules, il est normal que le total dépasse les 100 %



Les VL/VU représentent 80 % des accidents, viennent ensuite les piétons puis les motards.
Les deux-roues motorisés au total représentent 30 % (40 % au niveau national).

Répartition des tués impliqués dans les accidents mortels



Les usagers des VL/VU représentent le plus grand nombre de tués avec 57 % légèrement supérieur au niveau national (55 %).

Les deux-roues motorisés représentent 15 % des tués dans les Ardennes (22 % au niveau national et 17 % pour les départements de transition).

La part des piétons tués dans les Ardennes se situe dans la moyenne française (13 %).

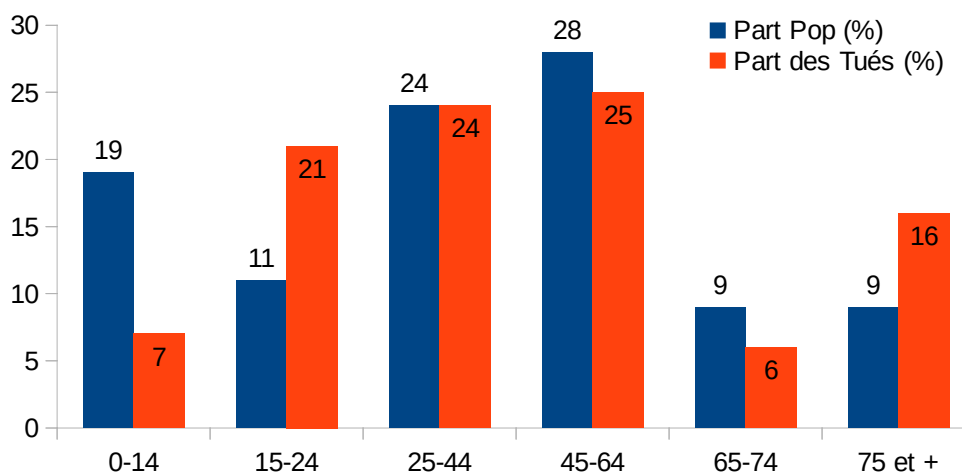
La part des cyclistes est de 9 % alors que la moyenne nationale n'est que de 4 %.

Toutefois, en poussant l'analyse, on s'aperçoit que, tout d'abord, le nombre de cyclistes tués est relativement faible (6) et qu'il n'est jamais aisé de faire une analyse et de tirer des conclusions sur des « petits chiffres ».

Ensuite, on s'aperçoit que 4 de ces 6 cyclistes tués l'ont été en 2012 et 2 en 2013.

Par conséquent, cela fait 3 années qu'il n'y a eu aucun décès de cyclistes.

Répartition de la population et des tués par classe d'âge

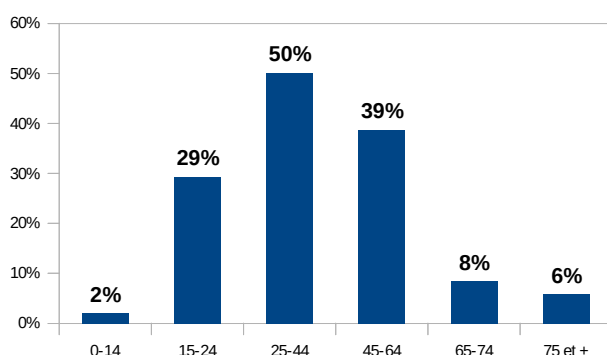


Les 15-24 ans représentent 11 % de la population ardennaise et 21 % des tués.

Les 75 ans et + sont 9 % dans notre département mais représentent 16 % des personnes tuées.

Les seniors (65 ans et +) sont quelque peu sur-représentés par rapport à leur part dans la population, nous savons par ailleurs, qu'ils sont de plus en plus victimes du fait du vieillissement de la population. Ils **représentent 22 % des décès**.

Répartition des accidents selon l'âge du conducteur



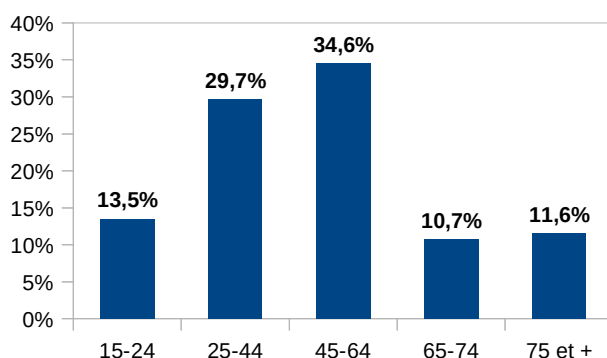
La plupart du temps, les 0-14 ans ne sont pas acteurs de l'accident (essentiellement des piétons).

Nous pouvons analyser la part de la population et des tués en ne prenant en compte que des conducteurs de 15 ans et plus.

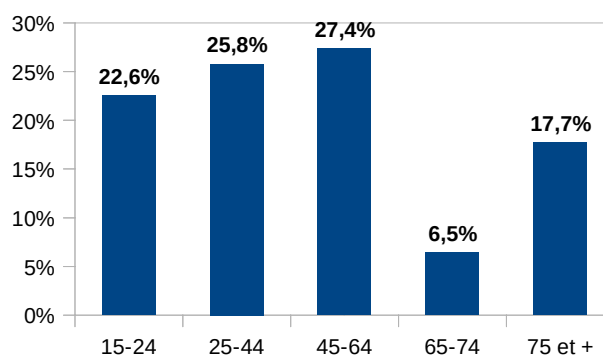
Cette méthode est fréquemment utilisée par l'INSEE.

Répartition de la population et des tués par classe d'âge chez les 15 ans et plus

Répartition de la population chez les 15 ans et +

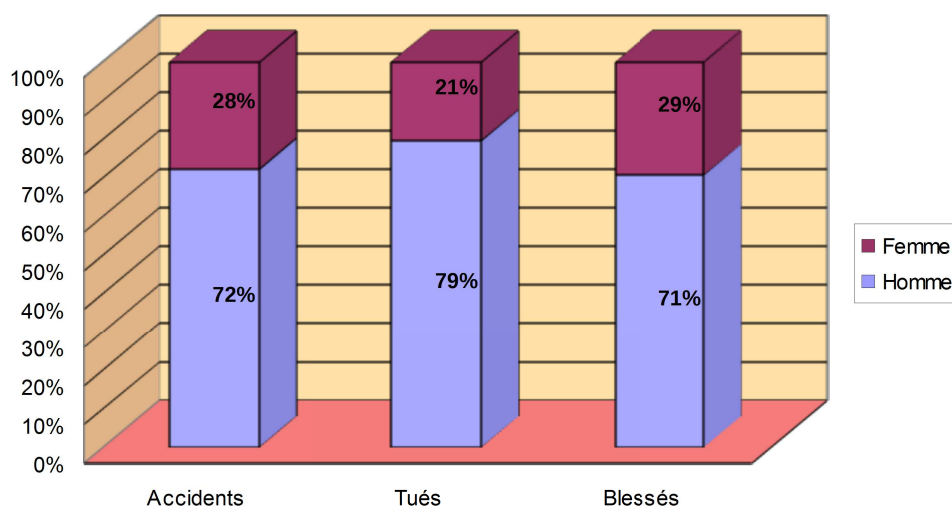


Répartition des tués chez les 15 ans et +



En analysant uniquement la population des 15-24 ans, nous constatons que ces derniers sont toujours sur-représentés (13,5 % de la population et **23 % des tués**).

Répartition des accidents selon le sexe du conducteur



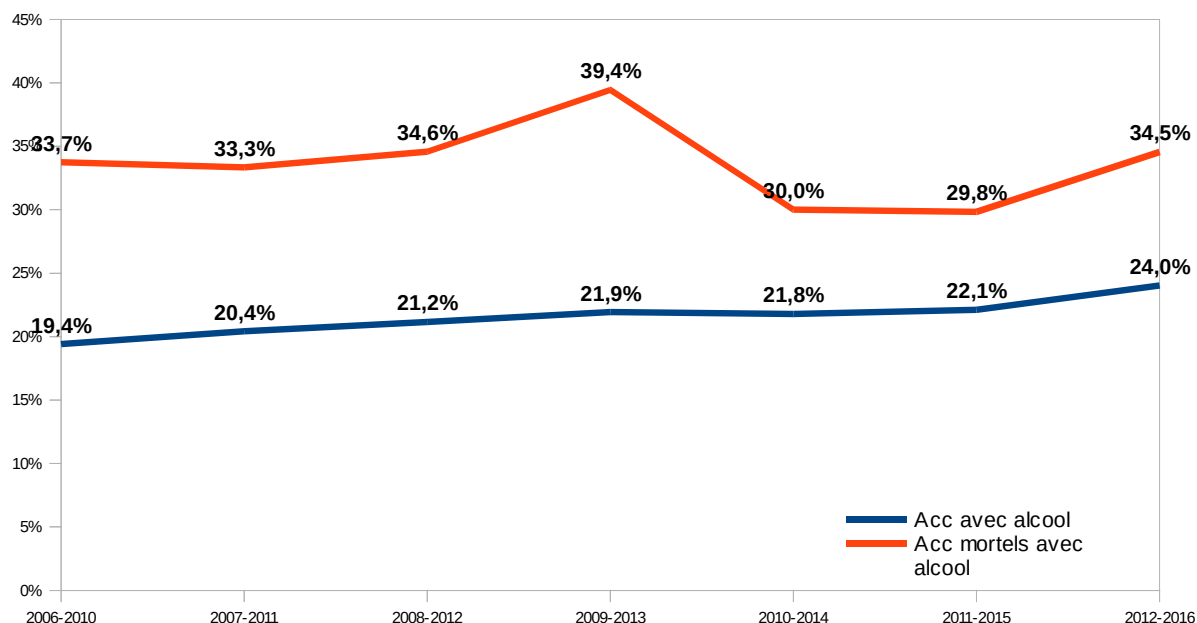
Bien que les femmes, désormais, conduisent autant que les hommes, on peut relever que **3/4 des accidents impliquent un conducteur homme.**

Cela prouve que les comportements à risques sont bien souvent des comportements masculins.

IV – LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL :

Afin de suivre l'évolution des accidents avec le facteur alcool, il convient d'en montrer l'évolution par période de 5 années glissantes de 2006 à 2016.

Part des accidents et des accidents mortels avec alcool



Nous avons vu précédemment que le **nombre d'accidents avait considérablement diminué depuis 2011**.

En revanche, **la part des accidents avec alcool a augmenté de 4,6 points** entre les périodes 2006-2010 et 2012-2016, passant de 19,4 % à 24 %.

Concernant la part des accidents mortels avec alcool, celle-ci ne montre pas de réelle tendance, ni à la hausse ni à la baisse.

La courbe ne cesse de fluctuer. Après avoir gagné 6 points entre les périodes 2006-2010 et 2009-2013, elle en a perdu 10 entre les périodes 2009-2013 et 2011-2015.

La période 2012-2016 montre que la part des accidents mortels avec alcool repart à la hausse.

Ainsi :

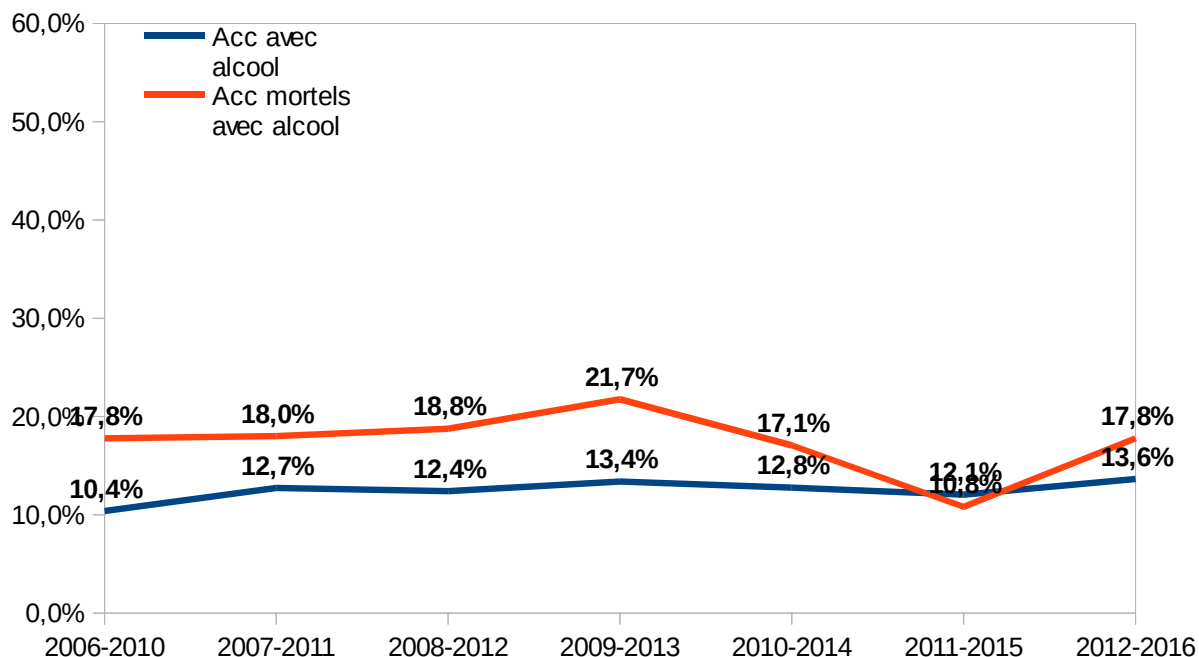
- l'année 2009 a vu 35 accidents (« record » des 10 dernières années) avec alcool dont 12 ont été mortels.
- l'année 2016 a vu 7 accidents mortels dus au facteur alcool.

Une année exceptionnelle, bonne ou mauvaise, peut ainsi faire varier la tendance. C'est le souci dès que l'on utilise des chiffres relativement bas ; la différence d'une unité peut ainsi faire balancer la tendance vers la hausse ou vers la baisse.

Les accidents avec alcool selon le moment de la journée

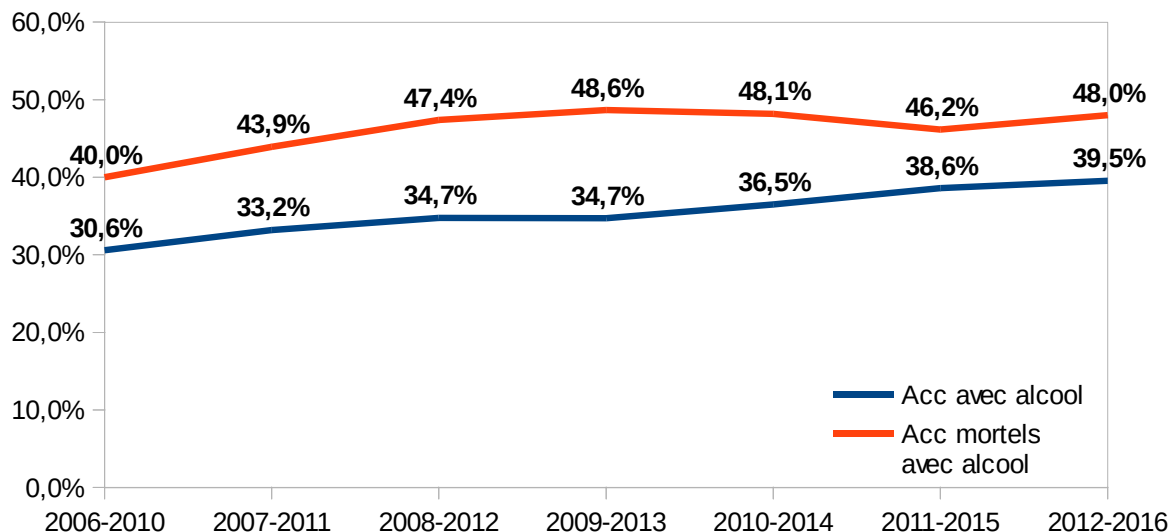
Note : le code lumière définit le jour et la nuit selon la luminosité. Ainsi à 19h00, en été, il fait jour mais en hiver il fait nuit.

Les accidents avec alcool de jour



La part des accidents de jour avec alcool a augmenté sur la période de 3,2 points. Dans le même temps, la part des accidents mortels avec alcool de jour est revenu au niveau de la période 2006-2010.

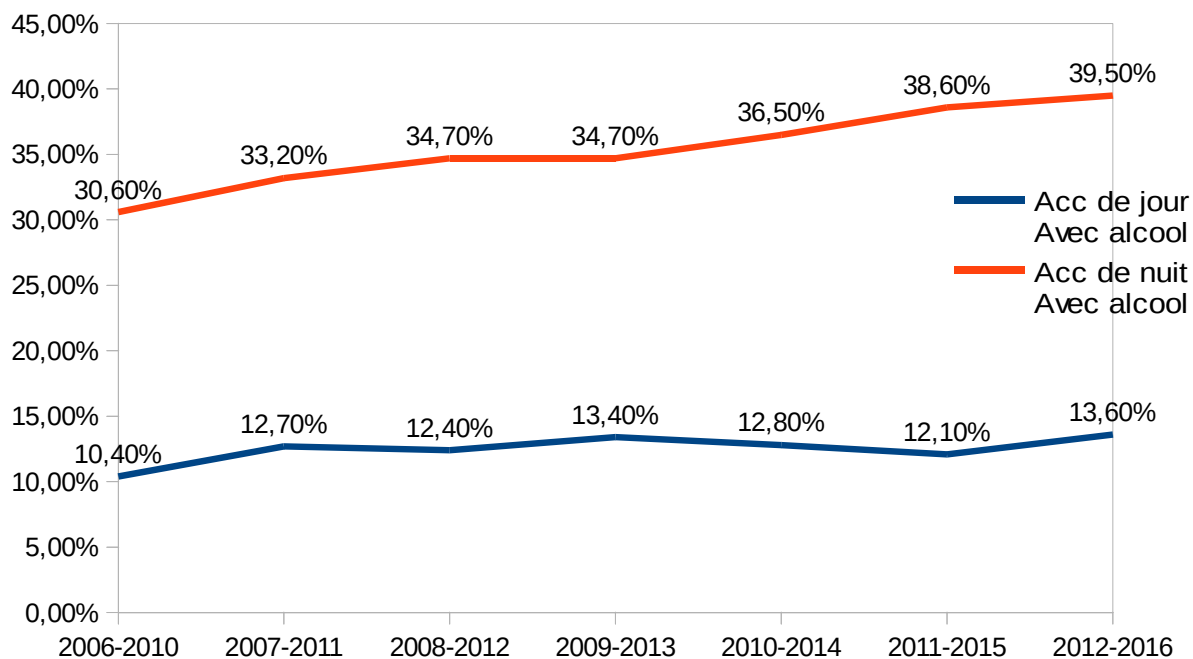
Les accidents avec alcool de nuit



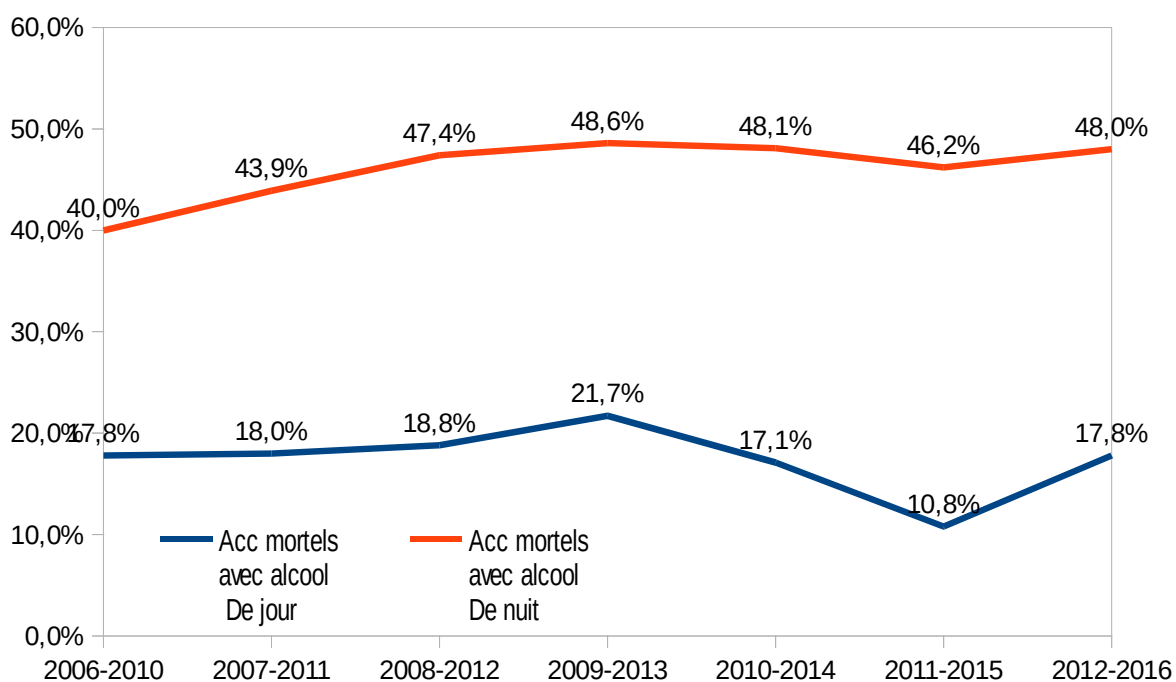
Nous constatons une augmentation constante de la part des accidents et des accidents mortels avec alcool de nuit.

Près d'un accident sur 2, la nuit, implique un conducteur en état d'alcoolémie.

Les accidents avec alcool selon le moment de la journée

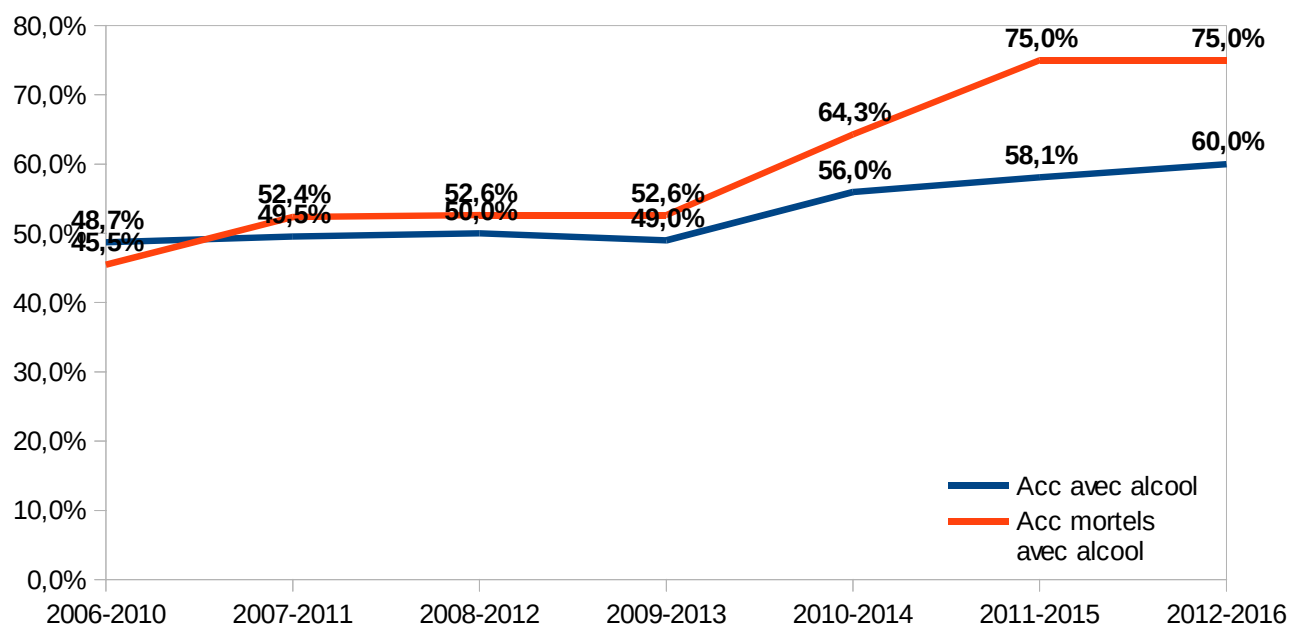


Les accidents mortels avec alcool selon le moment de la journée



Les deux graphiques précédents nous montrent que **le risque d'avoir un accident mortel est multiplié par 3 la nuit** dès lors qu'il s'agit d'un conducteur en état d'alcoolémie.

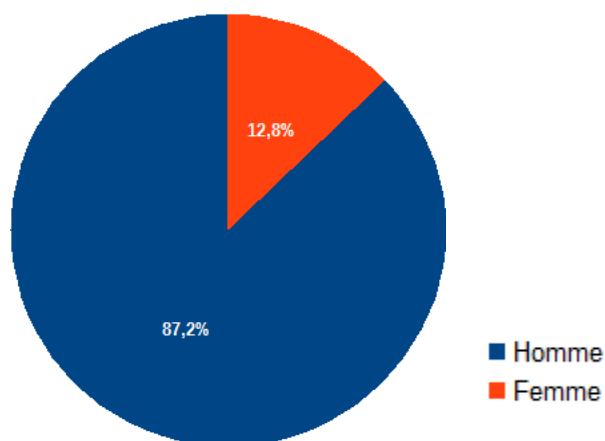
Part des accidents avec alcool entre 22h00 et 6h00



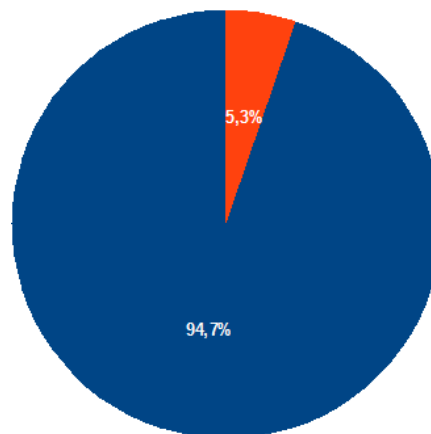
Dans 60 % des accidents ayant lieu entre 22h00 et 6h00, et dans 75 % des accidents mortels, le conducteur est en état d'alcoolémie.

Les accidents avec alcool selon le sexe du conducteur

Part des accidents avec conducteur en alcoolémie positive



Part des accidents mortels avec conducteur en alcoolémie positive



La disparité entre les hommes et les femmes conducteurs impliqués, en état d'alcoolémie, dans un accident corporel ou mortel de la route est très marquée.

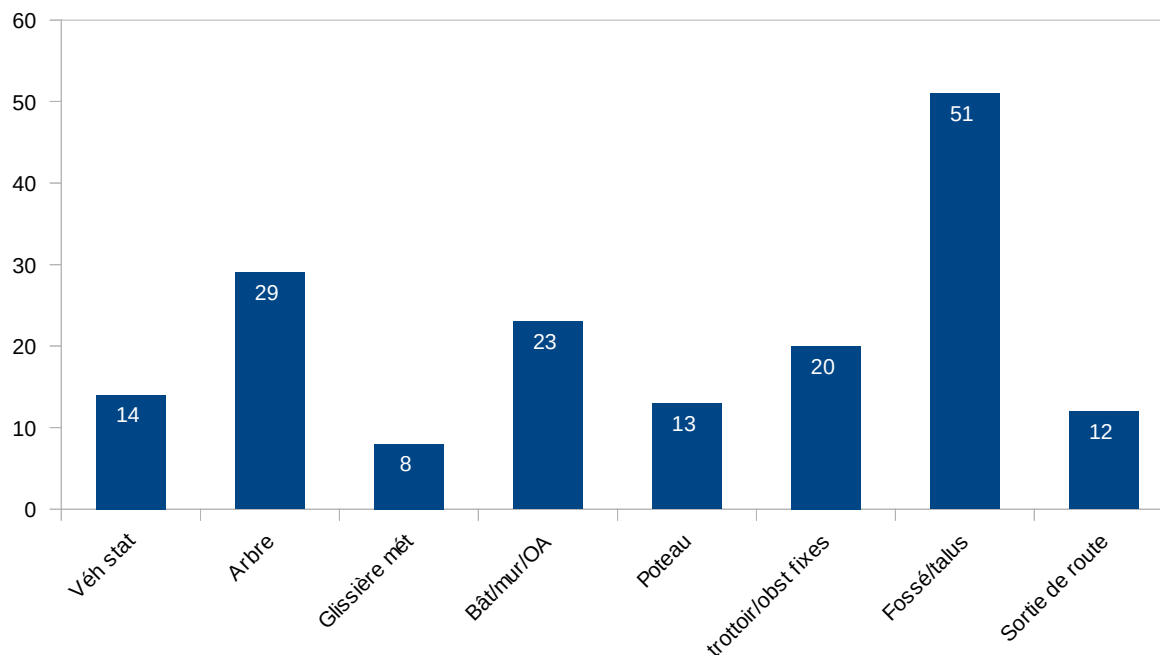
87 % des accidents, avec alcool, concernaient un conducteur homme.

95 % des conducteurs en état d'alcoolémie impliqués dans un accident mortel étaient un homme.

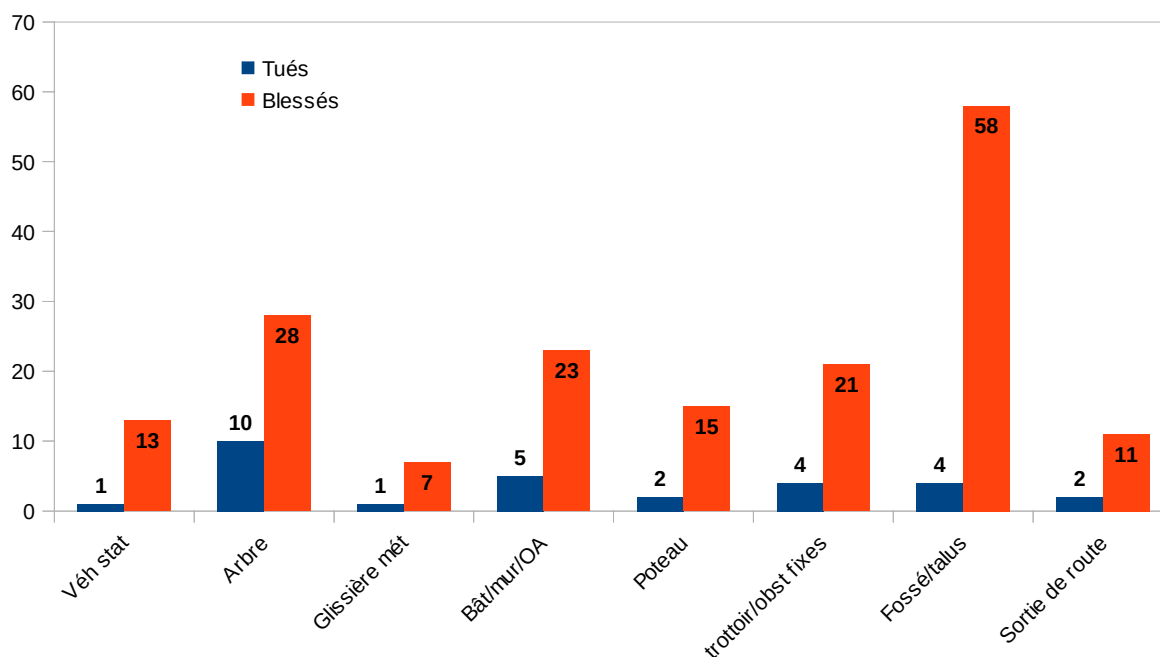
V – LES ACCIDENTS D'UN VEHICULE SEUL CONTRE OBSTACLE FIXE :

OA =Ouvrage d'Art

Les obstacles fixes rencontrés dans les accidents



Les victimes dans les accidents contre obstacles fixes



Il y a une concordance entre les chiffres des accidents et celui des victimes.

On peut constater que les accidents contre les arbres sont les plus meurtriers comparativement aux autres obstacles.

En effet, **1 accident contre un arbre sur 3 est mortel.**

Ensuite viennent les accidents **contre des bâtiments, murs et ouvrages d'art** pour lesquels **1 accident sur 5 est mortel.**

FOCUS

Focus n° 1 : les accidents avec alcool

Focus n° 2 : les accidents avec stupéfiants

Focus n° 3 : les seniors

Focus n° 4 : les accidents professionnels

Focus n° 5 : les jeunes

Focus n° 6 : les accidents des deux-roues motorisés

FOCUS N° 1 : LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

Avertissement :

Pour certains accidents, la présence d'alcool chez le(s) conducteur(s) n'a pu être déterminée, ce pour différentes raisons (résultat inconnu au moment de la rédaction du PV, impossibilité de réaliser la prise de sang sur la victime, délit de fuite...).

Les pourcentages du reste de l'étude ne concernent donc que les accidents dont l'alcool est connu.

DONNEES GENERALES :

alcool dépisté = accident dans lequel un test d'alcoolémie a été pratiqué (il peut être négatif)

alcool positif = accident dans lequel un test d'alcoolémie a été pratiqué et s'est révélé positif.

➤ **On a dénombré, avec alcool connu (dépisté) :**

457 accidents
56 morts
552 blessés
dont 401 blessés hospitalisés.

➤ **Avec alcool positif :**

109 accidents
19 morts
124 blessés
dont 91 blessés hospitalisés

Ils sont répartis annuellement comme suit :

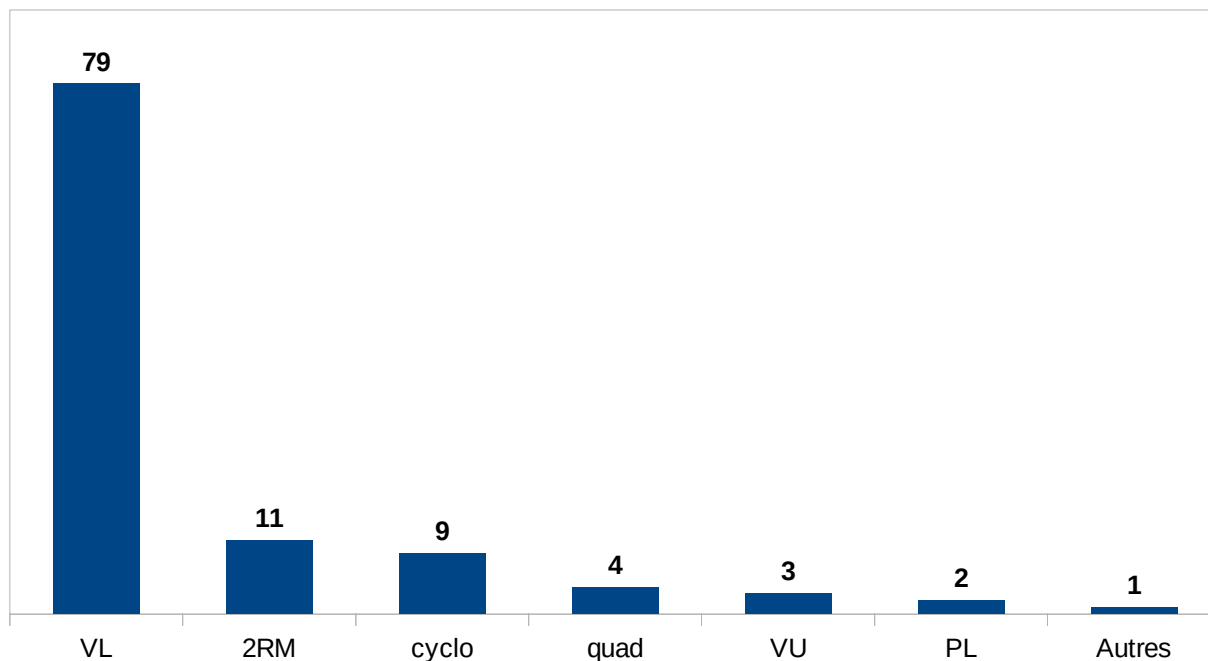
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2012	23	5	22	5	22	8
2013	16	2	12	2	10	4
2014	26	2	21	2	20	12
2015	18	3	17	3	20	1
2016	26	7	23	7	19	8
Ensemble	109	19	95	19	91	33

➤ **Les accidents avec alcool représentent donc :**

24 % des accidents
32 % des tués
25 % des blessés
23 % des blessés hospitalisés

LES USAGERS :

Sur les **109 usagers** en état d'alcoolémie, on peut distinguer :



Types de véhicules – classes d'âge

	15-17	18-24	25-29	30-44	45-64	65-74	75 et +
VL		20	12	19	25	2	1
VU			1	1	1		
quad				2	2		
autre				1			
Cyclo	2	2	2	2	1		
2RM		1		6	4		
PL				2			
Ensemble	2	23	15	33	33	2	1

« Les tranches des 30-44 et des 45-64 ans sont les plus représentées dans les accidents avec alcool »

C'est évidemment la voiture qui concentre la majorité des accidents, car elle représente l'essentiel des véhicules de la route.

Au regard de leur part dans la population (11 %), ce sont les 18-24 ans les plus touchés par les accidents avec alcool avec 33 %.

Les 30-44 ans sont les seuls à être présents pour tous les types de véhicules.

Les seniors sont très peu représentés dans les accidents avec alcool.

Les hommes – les femmes

(par tranches d'âge)

	15-17	18-24	25-29	30-44	45-64	65-74	75 et +
masculin	2	21	12	30	26	1	1
féminin		2	3	3	7	1	

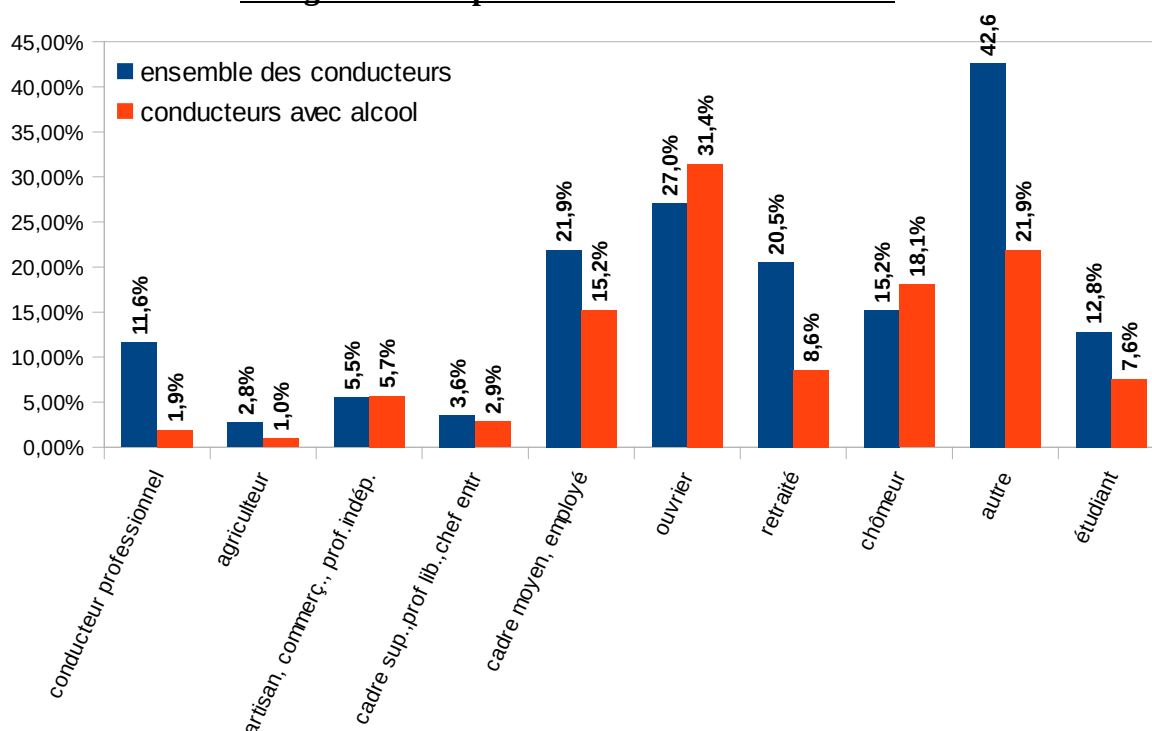
La différence hommes-femmes reste toujours très forte, avec un facteur de 1 pour 6.

Le tableau nous montre que l'alcool est surtout un phénomène masculin. Les femmes adoptent généralement une conduite plus responsable que les hommes.

Cette différence entre les hommes et les femmes, outre l'alcool, se retrouve également dans les autres comportements à risques : vitesse excessive, non-respect de la signalisation, consommation de stupéfiants.

Une étude de la SOFRES datant de 2006 relève que les femmes conduisent autant que les hommes.

Catégories socio-professionnelles du conducteur



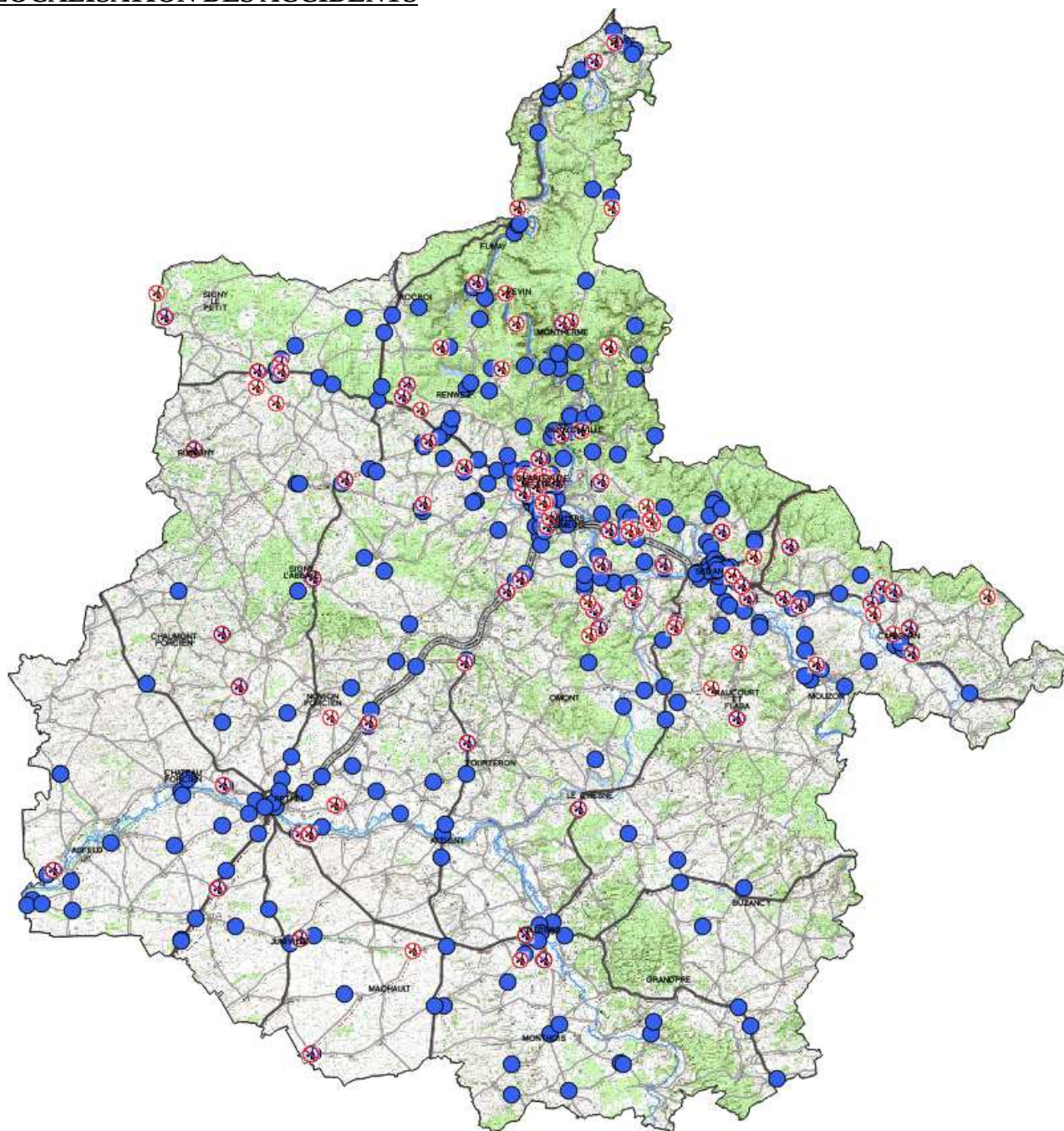
Le graphique ci-dessus présente la proportion des conducteurs par catégorie socio-professionnelle, dans les accidents avec alcool et dans l'ensemble des accidents.

Par exemple : les retraités représentent 8,6 % des conducteurs avec alcool mais 20,5 % de l'ensemble des conducteurs.

Les ouvriers et les sans-emplois sont sur-représentés dans les accidents avec alcool par rapport à l'ensemble des accidents.

En revanche, les retraités, les étudiants ainsi que les employés sont parmi les moins représentés.

LOCALISATION DES ACCIDENTS



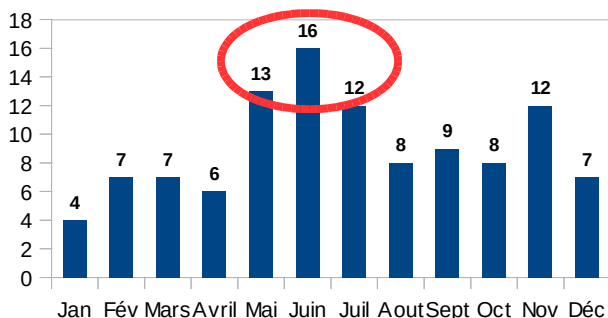
	Accidents avec alcool positif	Total accidents alcool dépisté	%	Tués avec alcool positif	Tués avec alcool dépisté	%	Blessés avec alcool positif	Blessés avec alcool dépisté	%
Arrondissement Charleville-Mézières	60	222	27,03%	13	33	39,39%	66	264	25,00%
Arrondissement Rethel	14	54	25,93%	1	6	16,67%	17	58	29,31%
Arrondissement Sedan	28	75	37,33%	4	9	44,44%	34	91	37,36%
Arrondissement Vouziers	7	37	18,92%	1	2	50,00%	7	55	12,73%
Total	109	388	28,09%	19	50	38,00%	124	468	26,50%

alcool dépisté = accident dans lequel un test d'alcoolémie a été pratiqué (il peut être négatif)
alcool positif = accident dans lequel un test d'alcoolémie a été pratiqué et s'est révélé positif.

Aucun territoire n'est épargné par les accidents avec alcool. Le tableau précédent révèle que c'est dans **l'arrondissement de Sedan** que le taux d'alcoolisation dans les accidents est le plus élevé. Le cas de l'arrondissement de Vouziers n'est pas représentatif (taux de 50 %) car les chiffres sont trop infimes pour en tirer des conclusions sérieuses.

Répartition selon le mois

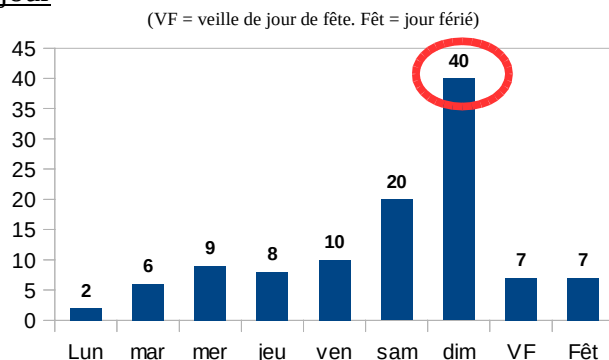
- nombre d'accidents avec alcool par mois



Ce sont les mois de **mai, juin et juillet**, au cours desquels on recense le plus grand nombre d'accidents avec alcool.

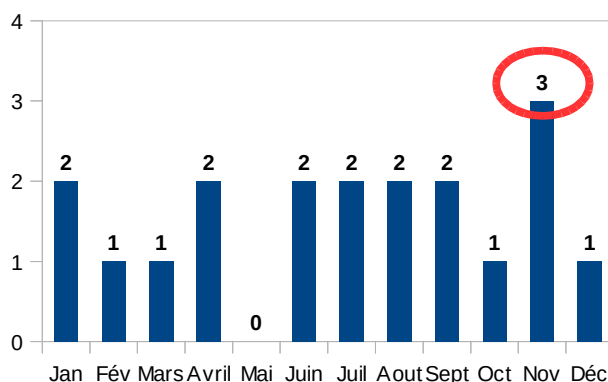
Répartition selon le type de jour

- nombre d'accidents avec alcool par type de jour



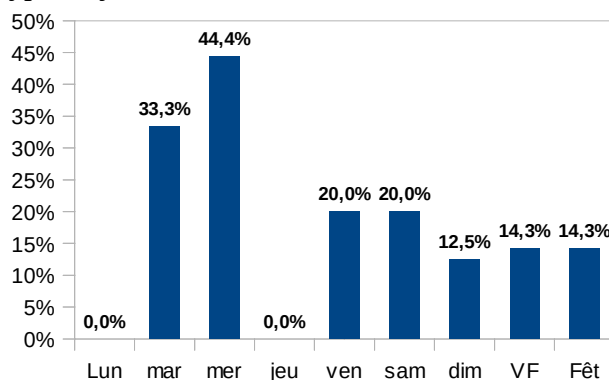
Le week-end, et plus particulièrement le **dimanche**, sont les jours au cours desquels, il y a le plus grand nombre d'accidents avec alcool. Cela correspond aux jours de « sorties ».

- nombre de tués lors d'accidents avec alcool par mois



Le mois de novembre est le mois le plus meurtrier

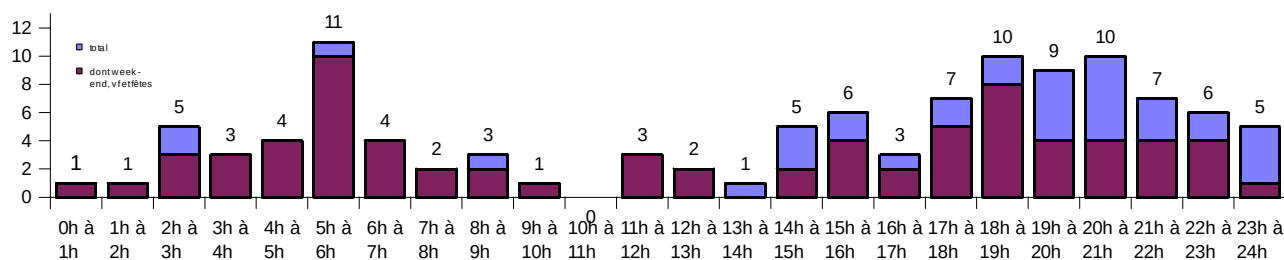
- taux de tués lors d'accidents avec alcool par type de jour



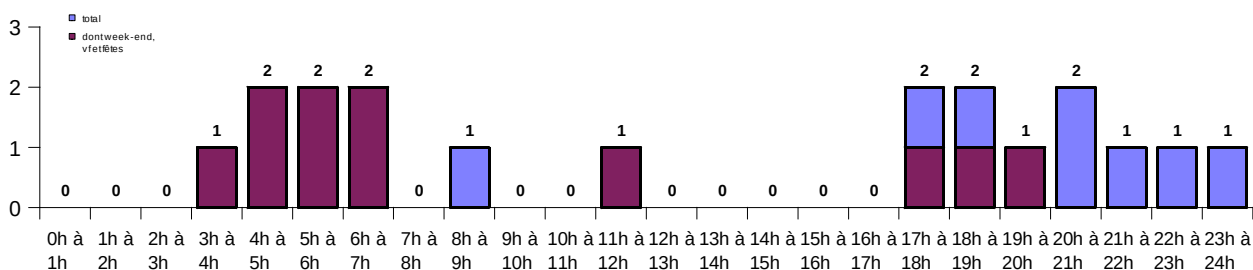
Le mercredi est le jour avec le plus grand taux de mortalité.

En effet, près d'un accident avec alcool sur 2 est meurtrier.

Répartition des accidents avec alcool selon l'heure



Répartition des tués lors des accidents avec alcool selon l'heure



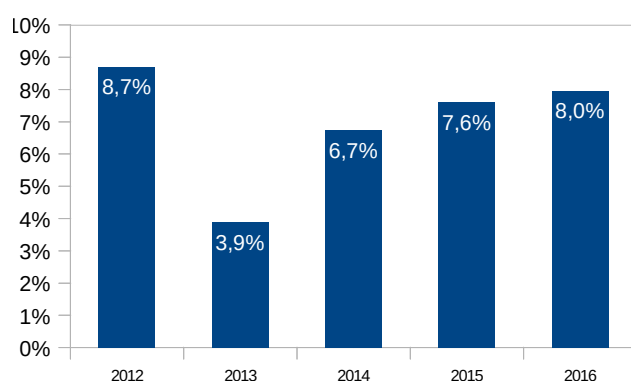
Si le dimanche apparaît comme le plus accidentogène, **c'est entre 5h et 6h du matin qu'il y a le plus grand nombre d'accidents avec alcool.**

Concernant les tués, on peut noter une disparité selon que l'on se trouve en jour de la semaine ou bien en week-ends, veilles et jour de fête.

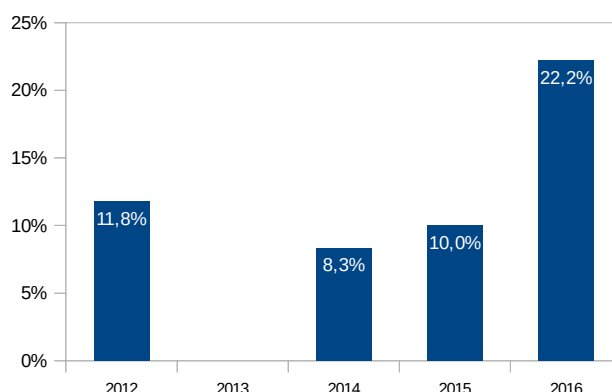
En effet, lors de ces derniers (week-ends, veilles et jours de fêtes), les créneaux mortels sont concentrés de 3h à 7h. Par contre en semaine « classique », les accidents mortels, à l'exception d'un seul, ont lieu entre 17h et minuit.

FOCUS N° 2 : LES ACCIDENTS AVEC STUPÉFIANTS

Accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants



Accidents mortels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants



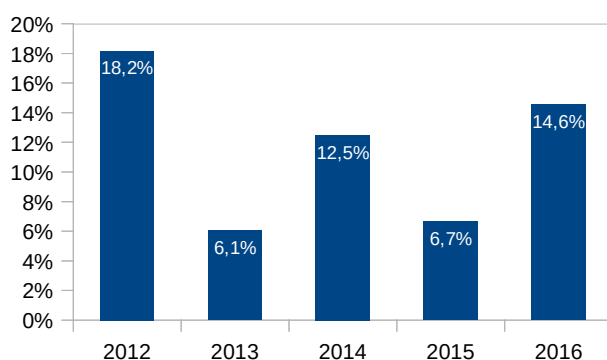
La part des accidents, avec au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance illicite, reste sous la barre des 9 % mais ne cesse de progresser depuis 2013.

Par contre, la part des accidents mortels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants est trop disparate d'une année sur l'autre. Il est donc difficile d'en tirer des conclusions.

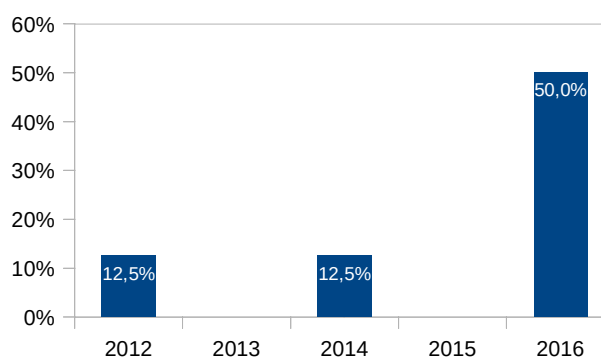
Toutefois, on peut remarquer, **en 2016**, qu'**un quart des accidents mortels avaient pour cause un conducteur sous l'emprise d'une drogue**.

A titre comparatif, **en France**, les stupéfiants seraient la cause dans **9 % des accidents mortels**.

Accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants et en état d'alcoolémie



Accidents mortels avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants et en état d'alcoolémie



La part des accidents combinant le « cocktail » alcool-drogue est logiquement plus importante et n'arrête pas de fluctuer d'une année sur l'autre sans pouvoir déterminer une tendance réelle.

On aurait pu penser qu'en combinant ces facteurs à risques, la part des accidents mortels augmenterait, bien au contraire, on s'aperçoit qu'il n'en est rien.

Ainsi, il n'y a eu aucun accident mortel combinant drogue et alcool en 2013 et 2015.

Par contre, en 2016, la moitié des accidents mortels est due à ce cocktail.

Pour autant, nous ne pouvons pas tirer, à ce jour, de conséquences. Il faudra certainement attendre une période plus longue pour en tirer de quelconques enseignements et déterminer une tendance.

FOCUS N° 3 : LES SENIORS

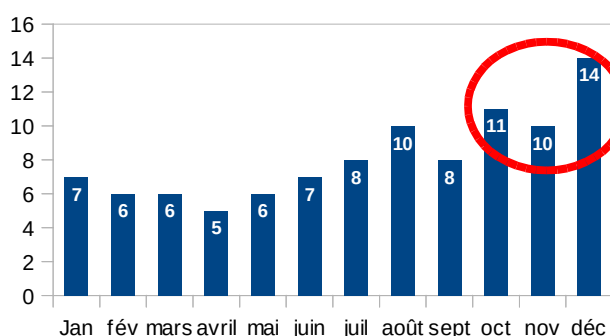
Avertissement : Cette étude concerne les personnes âgées de plus de 64 ans, conducteurs, piétons ou passagers.

Dans les Ardennes, les seniors représentent 18 % de la population et sont impliqués dans 19 % des accidents et dans 31 % des accidents avec piétons.

Ils représentent 22 % des tués.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2012	18	2	15	2	18	7	14
2013	20	2	19	2	25	5	14
2014	22	3	18	3	17	7	26
2015	16	3	12	3	9	7	14
2016	22	6	20	7	19	8	24
Ensemble	98	16	84	17	88	34	92

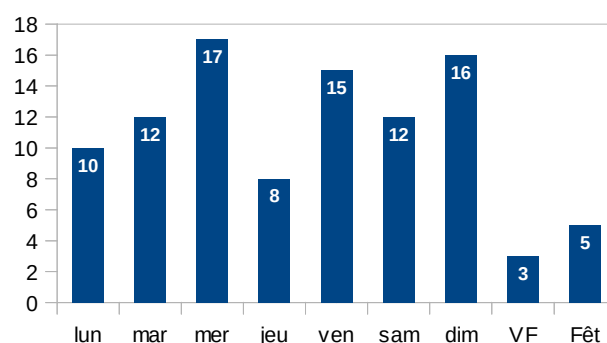
Répartition des accidents selon le mois



C'est au cours du quatrième trimestre que les accidents avec des usagers de 65 ans et plus sont les plus nombreux. 1/3 des accidents ont lieu pendant ce trimestre. **40 % des accidents d'un conducteur senior de 65 ans et plus ont lieu dans le dernier trimestre.**

Répartition des accidents selon le type de jour

(VF = veille de jour de fête. Fêt = jour férié)

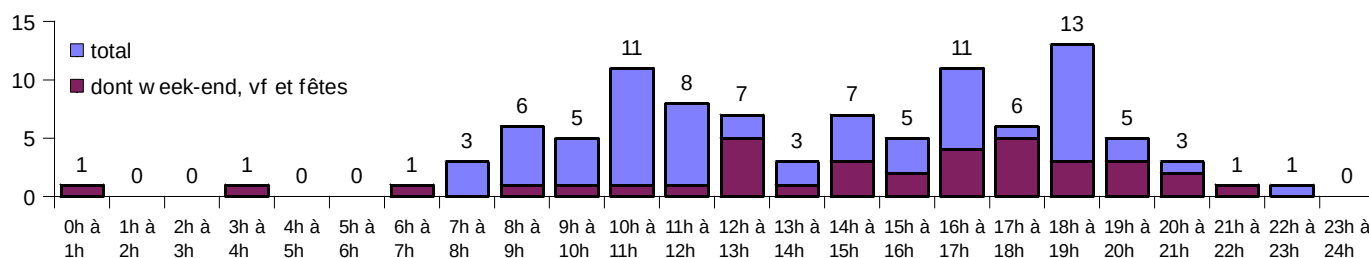


C'est le mercredi qui voit le plus d'accidents avec au moins un usager de 65 ans et plus. Par contre, c'est le vendredi qu'il y a le plus grand nombre d'accidents avec un conducteur de 65 ans et plus.

La répartition des tués suit celle des accidents.

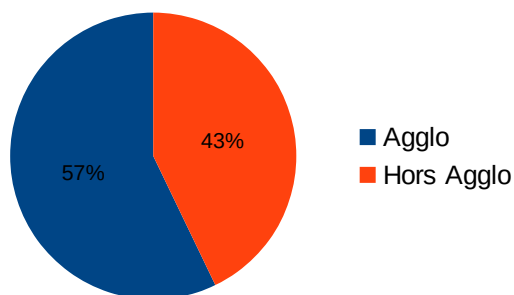
Par ailleurs, 80 % des tués dans un accident, avec un conducteur de 65 ans et plus, le sont au cours du second trimestre.

Répartition des accidents selon l'heure



Les accidents des seniors sont répartis en très grande majorité la journée de 7h à 20h. Très peu d'accidents, impliquant un senior de plus de 64 ans, ont lieu la nuit.

Répartition des accidents en et hors agglomération

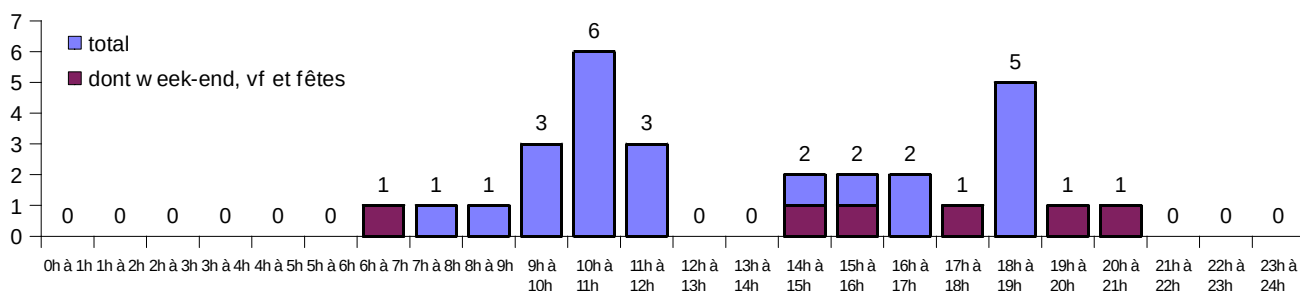


La part des accidents en et hors agglomération est pratiquement la même qu'il s'agisse d'un senior de + de 64 ans, usager ou conducteur.

SENIORS ET PIETONS

Il y a eu, au cours des 5 années d'études, **29 accidents impliquant au moins un piéton de + de 64 ans**, faisant 6 tués et 24 blessés.

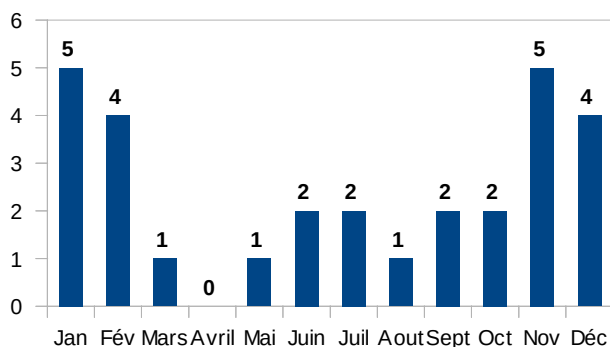
Répartition des accidents selon l'heure



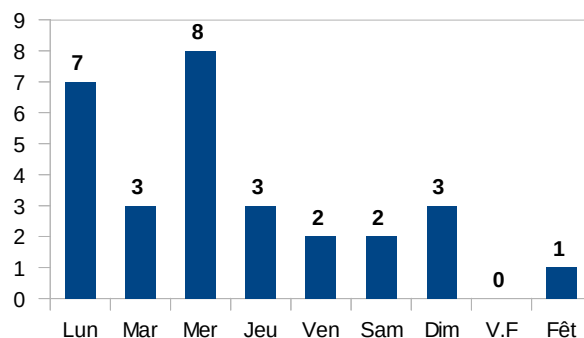
Les créneaux les plus accidentogènes sont 10h-11h et 18h-19h.

40 % des accidents se déroulent au cours d'un de ces créneaux.

Répartition des accidents selon le mois



Répartition des accidents selon le type de jour



Ce sont au cours des **mois d'hiver** qu'il y a le plus d'accidents impliquant au moins un piéton de plus de 64 ans.

Le mercredi et le lundi sont les jours les plus accidentogènes.

FOCUS N° 4 : LES ACCIDENTS PROFESSIONNELS

accident professionnel = accident lors d'une mission ou/et trajet domicile-travail

Accidents « professionnels » (mission + trajet domicile-travail)

2007-2011			2012-2016		
Accident « professionnel »	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents « professionnel » / total accidents trajet connu	Accident « professionnel »	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents « professionnel » / total accidents trajet connu
244	707	35,00%	168	468	36,00%

Personnes tuées dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)

2007-2011			2012-2016		
Tués dans un accident « professionnel »	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident « professionnel » / total tués trajet connu	Tués dans un accident « professionnel »	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des tués dans un accident « professionnel » / total tués trajet connu
42	97	43,00%	33	62	53,00%

En France, qu'il s'agisse de la période 2007-2011 ou 2012-2016, la part des accidents professionnels sur la totalité des accidents dont le trajet est connu stagne aux alentours de 45 %.

Dans les Ardennes, elle est en légère augmentation avec 36 % (+ 1 point) ; le nombre des accidents professionnels suit la même courbe descendante que celle des accidents.

Par contre, la mortalité dans les accidents professionnels est en augmentation, entre ces deux périodes, dans les Ardennes (+ 10 points) alors qu'elle stagne au niveau national. Les Ardennes se situent au-delà de la référence nationale (40 %), et de la part des départements dits de transitions (39 %) dont les Ardennes font partie.

FOCUS N° 5 : LES JEUNES

Avertissement :

Cette étude concerne les personnes âgées entre 15 et 24 ans, conducteurs, passagers ou tous autres usagers de la route.

Dans les Ardennes, les jeunes représentent 11 % de la population ardennaise mais **représentent 21 % des tués**.

La plupart du temps, les 0-14 ans ne sont pas acteurs dans un accident.

Pour cette raison, nous analyserons la population ainsi que les tués en ne tenant compte que des conducteurs de plus de 14 ans. Cette méthode est utilisée par l'INSEE.

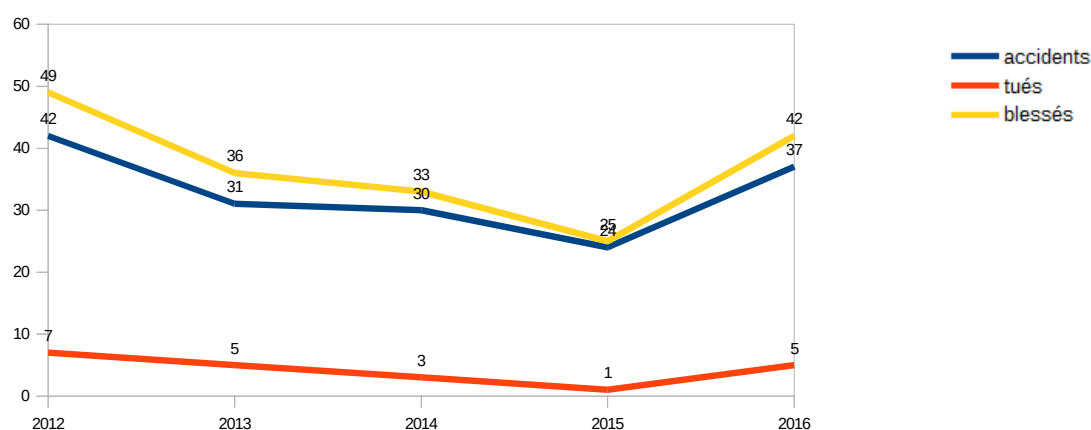
Dans ce cas, nous constatons que les 15-24 ans sont toujours sur-représentés (13,5 % de la population et **23 % des tués**).

CONTEXTE ACCIDENTOLOGIQUE :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
2012	42	6	7	39	26
2013	31	5	5	22	21
2014	30	3	3	24	12
2015	24	1	1	26	14
2016	37	5	5	36	9
Ensemble	164	20	21	147	82

En 5 ans, il y eu 164 accidents dans lesquels étaient impliqués un jeune de 15 à 24 ans. Cela ne signifie pas que le jeune était responsable ou même conduisait.

ÉVOLUTION :



Ce graphique nous montre l'évolution du nombre des accidents et des victimes d'accidents impliquant au moins un jeune.

Nous constatons qu'après 4 années de baisse, 2016 voit les chiffres remonter.

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN JEUNE CONDUCTEUR :

- Jeunes conducteurs

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
2012	31	3	3	28	23
2013	22	4	4	14	14
2014	22	3	3	17	10
2015	20	1	1	20	14
2016	28	5	5	27	8
Ensemble	123	16	16	106	69

- Jeunes conducteurs novices (- 2 ans de permis)

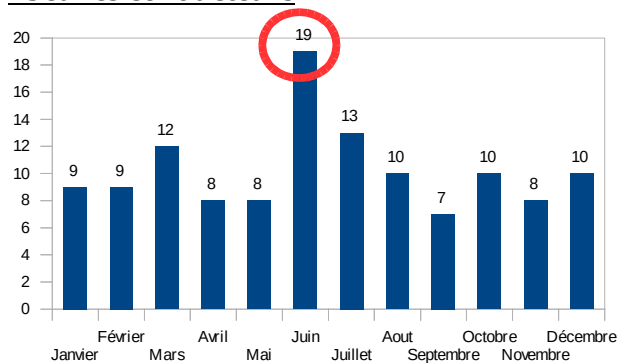
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
2012	11	1	1	12	12
2013	12	2	2	8	5
2014	10	1	1	8	5
2015	10	1	1	9	13
2016	9	3	3	8	3
Ensemble	52	8	8	45	38

Les jeunes conducteurs sont impliqués en moyenne dans 1/5 des accidents (24,2 %) et les novices dans 1/10 des accidents (10,2 %).

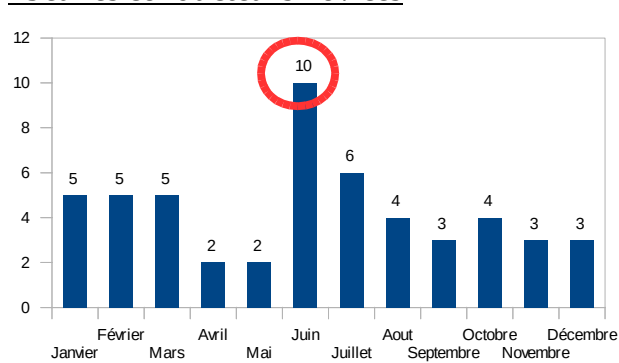
ANALYSE TEMPORELLE :

Répartition selon le mois

- Jeunes conducteurs



- Jeunes conducteurs novices

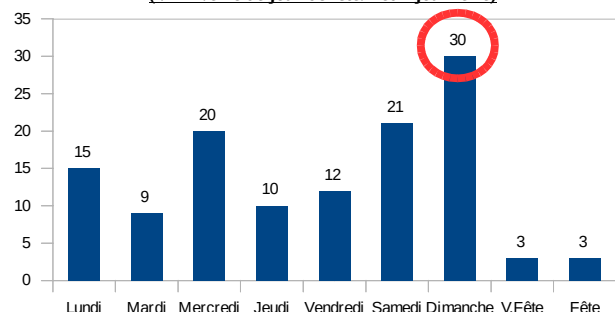


C'est au cours du **mois de juin** que les jeunes conducteurs et les conducteurs novices ont le plus d'accidents.

Répartition selon le type de jour

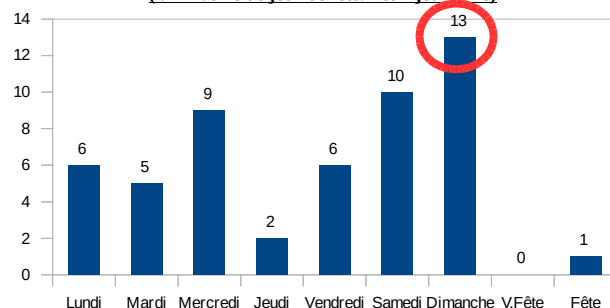
- Jeunes conducteurs

(VF = veille de jour de fête. Fêt = jour férié)



- Jeunes conducteurs novices

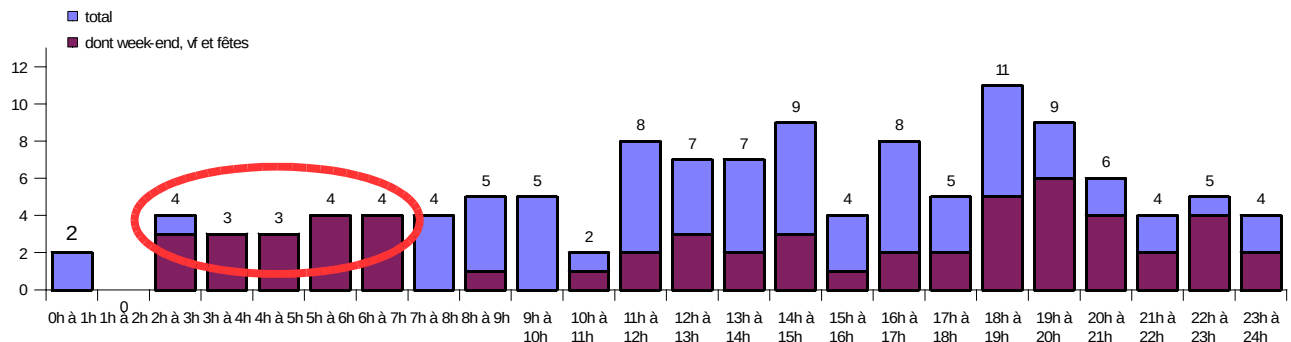
(VF = veille de jour de fête. Fêt = jour férié)



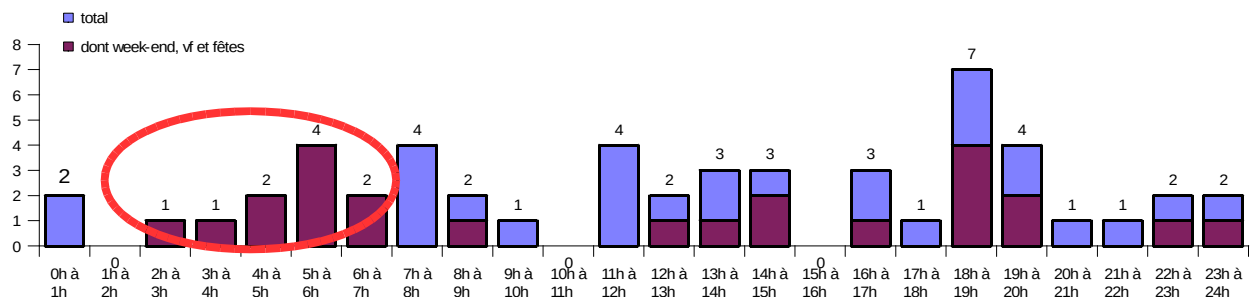
C'est le **dimanche** qui concentre le plus d'accidents qu'il s'agisse de jeunes conducteurs ou de conducteurs novices

Répartition selon l'heure

- Jeunes conducteurs



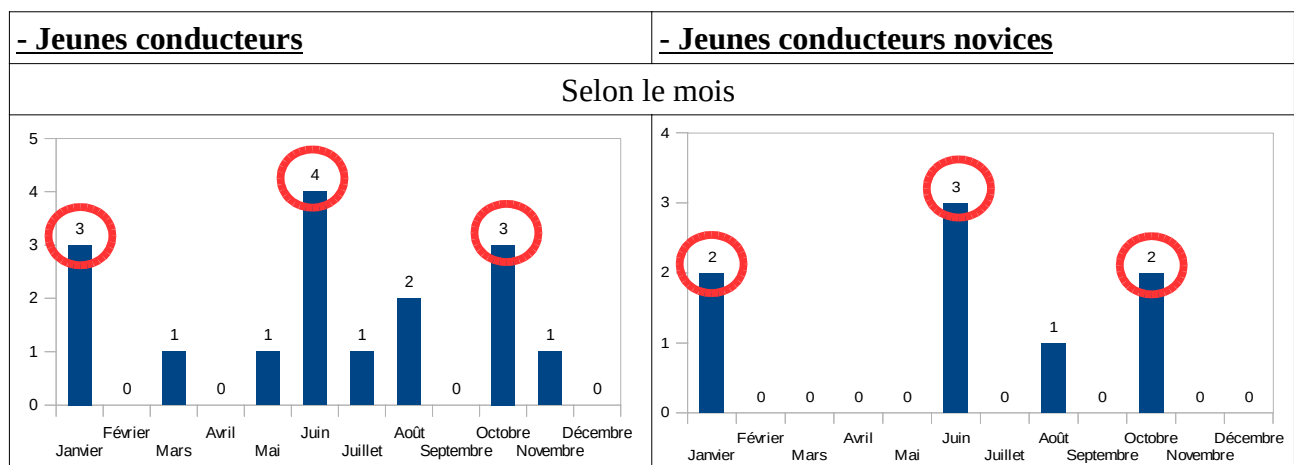
- Jeunes conducteurs novices



On peut remarquer que grands nombres d'accidents interviennent **la nuit entre 2h et 7h du matin** les week-ends, veilles de jours fériés et jour fériés.

En semaine « normale », les accidents interviennent le soir de 18h à 20h.

LES ACCIDENTS MORTELS :



Le mois de juin est le mois au cours duquel nous constatons le plus de morts impliquant un jeune conducteur.

Cela vaut également quand il s'agit d'un jeune conducteur novice.

Les mois de janvier et octobre sont également mortifères.

Uniquement 4 mois ont vu des accidents mortels impliquant un conducteur de 18-24 ans ayant un permis de conduire depuis moins de 2 années.

C'est entre 7h et 8h du matin que le nombre d'accidents mortels impliquant un jeune conducteur de 18 à 24 ans est le plus important.

LES JEUNES ET L'ALCOOL :

En 5 ans, les jeunes conducteurs en état d'alcoolémie ont été impliqués dans 23 accidents. Ce chiffre descend à 12 concernant les conducteurs novices.

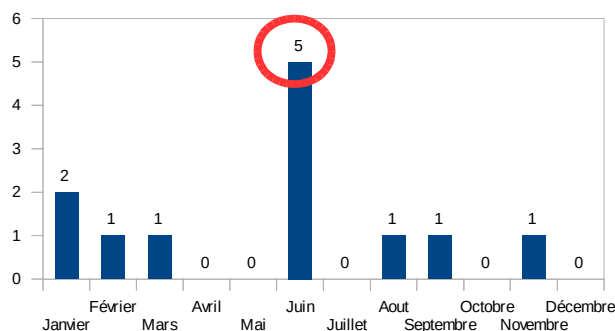
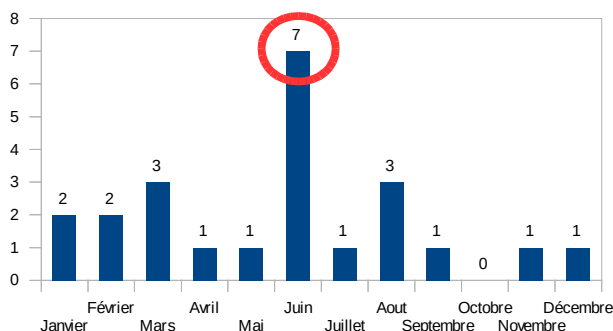
- Jeunes conducteurs

23 accidents
5 accidents mortels
5 tués
27 blessés

- Jeunes conducteurs novices

12 accidents
4 accidents mortels
4 tués
14 blessés

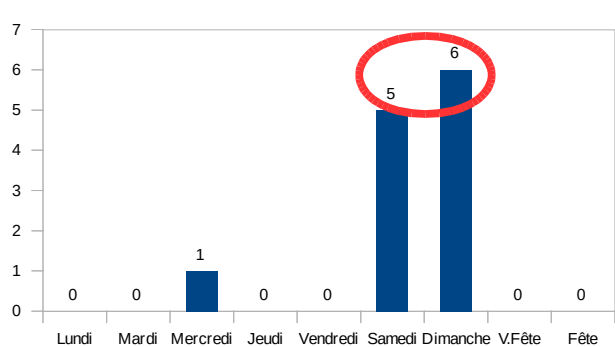
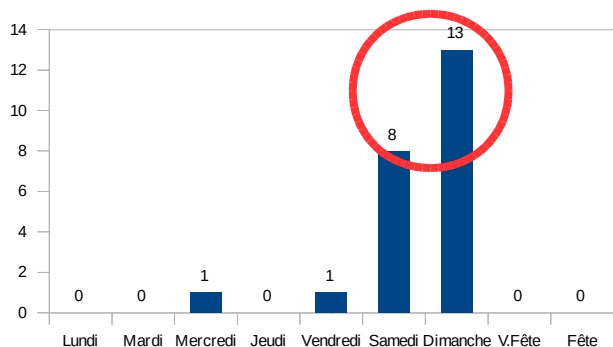
Selon le mois



En état d'alcoolémie, **le mois de juin**, demeure le mois au cours duquel, il y a le plus d'accidents.

Selon le type de jour

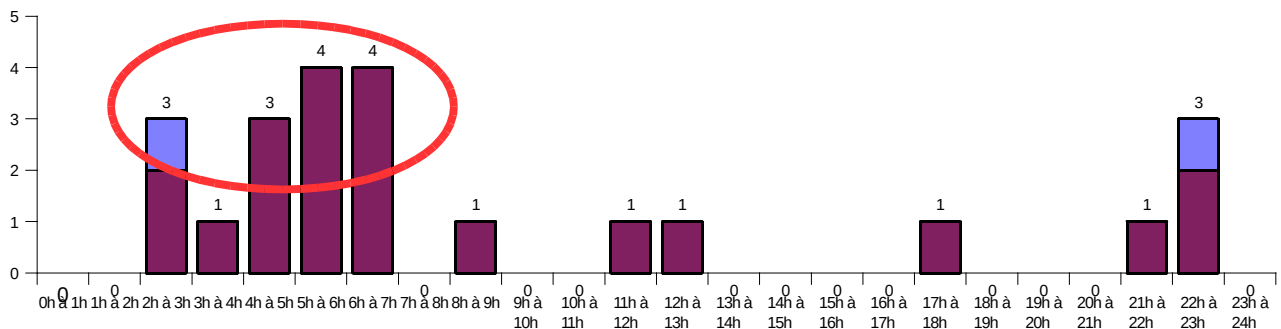
(VF = veille de jour de fête. Fêt = jour férié)



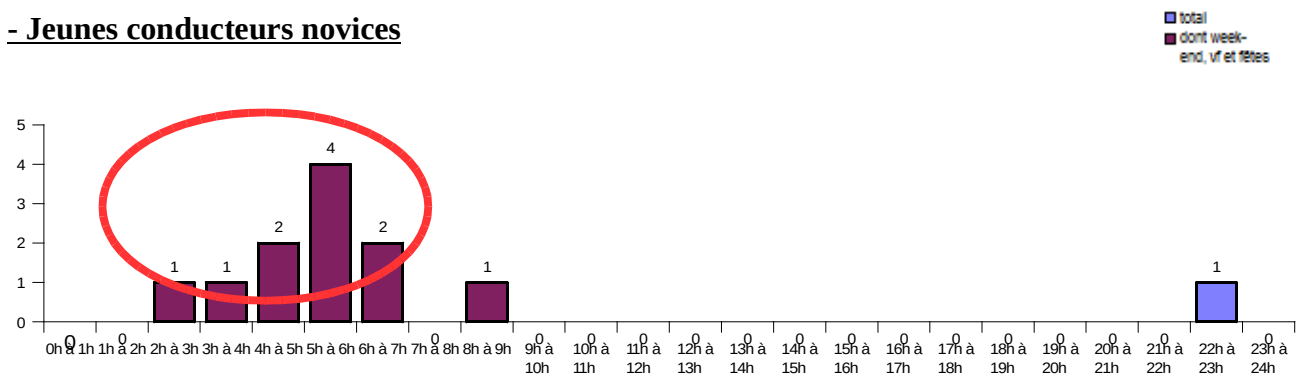
Ce sont **les samedis et dimanches** qui sont les plus accidentogènes.

Selon l'heure

- Jeunes conducteurs



- Jeunes conducteurs novices

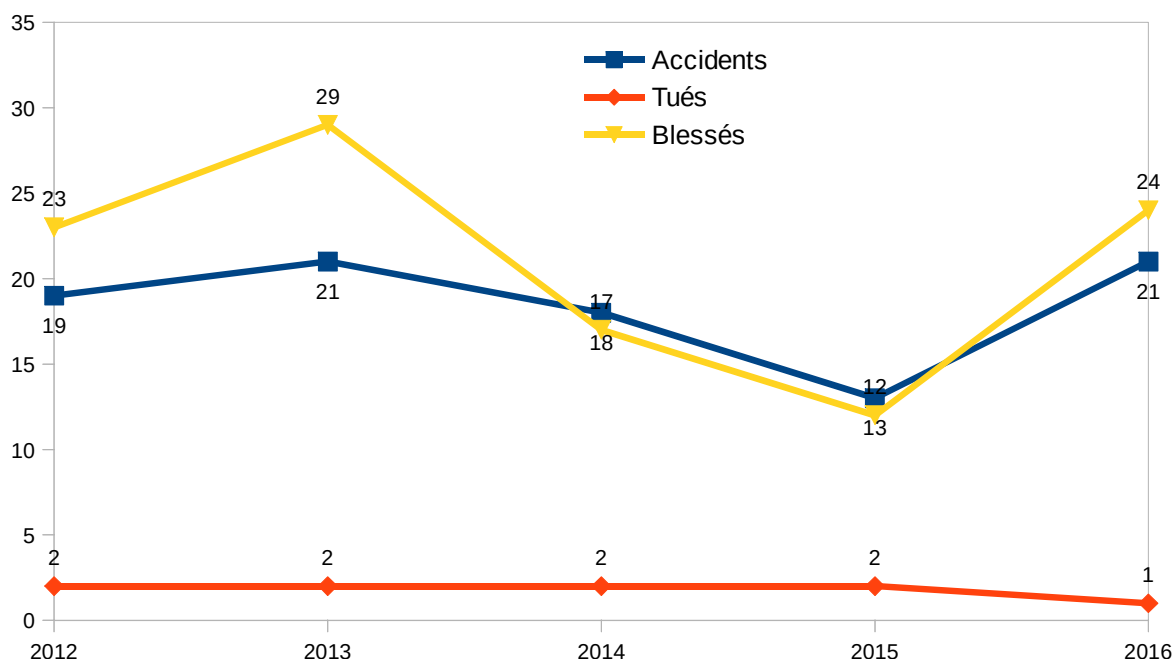


On peut remarquer que les accidents impliquant un jeune conducteur ou novice, en état d'alcoolémie, interviennent rarement en semaine « normale ». Uniquement 2 accidents pour les jeunes conducteurs et 1 seul pour les conducteurs novices.

Par contre, on voit très nettement que les accidents se déroulent entre 2h et 7h du matin, les week-ends, veilles de jours fériés et jours de fêtes.

FOCUS N° 6 : LES ACCIDENTS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

Evolution :



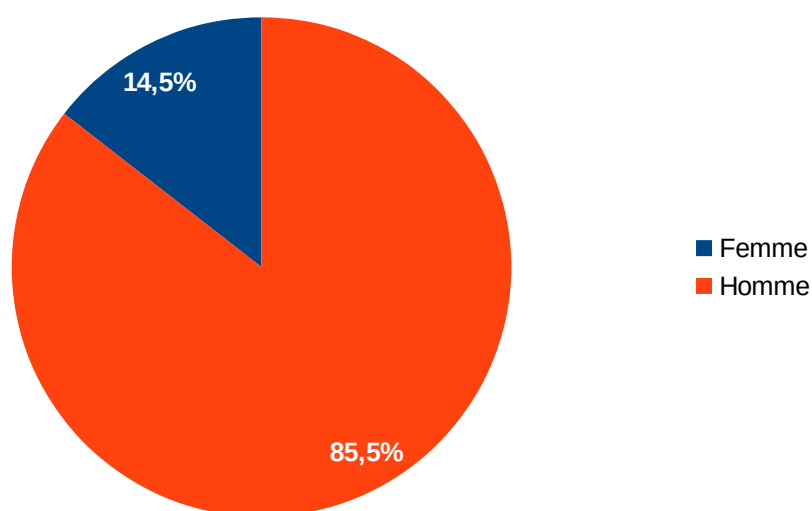
Au cours des 5 années d'étude, 92 accidents ont concerné au moins un conducteur d'un deux-roues motorisé faisant 9 tués (tous motards) et 105 blessés.

Après une augmentation au cours de l'année 2013, le nombre d'accidents et de blessés n'ont eu de cesse que de diminuer.

Les courbes sont reparties à la hausse en 2016.

Pour autant, le nombre des tués n'a pas évolué entre 2012 et 2015 et a même diminué en 2016.

Phénomène typiquement masculin :



Les accidents de motos ne concernent quasiment pas les femmes conductrices.

85 % des accidents d'un deux-roues motorisé impliquaient un motard homme.

L'accident :

47 % des accidents ne comportent que la moto comme véhicule.

Ils ont presque tous lieu **de jour, en rase campagne et hors intersection.**

En 5 années, 13 accidents impliquant au moins un conducteur de deux-roues motorisé en état d'alcoolémie ont eu lieu, faisant 2 tués (tous motards), et 13 blessés.

On peut noter malgré cela, que les motards, vis-à-vis de l'alcool, ont une conduite plus responsable que les automobilistes.

Évaluation des actions conduites
suivant les orientations d'actions
du précédent DGO 2013 / 2017

Sommaire

- I) Orientations d’actions du précédent DGO (2013-2017)**
- II) Choix des actions menées**
- III) Bilan des actions menées**
- IV) Tableaux récapitulatifs de l’ensemble des actions réalisées par enjeu**

I) Les orientations d'actions du précédent DGO (2013-2017)

Les actions des 5 dernières années financées dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière portent sur les enjeux du département définis dans le Document Général d'Orientations (DGO) 2013 – 2017. Dans ce document 5 enjeux spécifiques à des catégories d'usagers fortement exposés à des comportements dangereux et 2 enjeux transversaux ont été définis au vu de l'accidentalité des cinq années précédentes. Ainsi, l'ensemble de la population a été impliquée dans la lutte contre l'insécurité routière et cela a permis de veiller à la cohérence de la politique locale.

Les 7 enjeux retenus dans le cadre de l'ancien DGO sont les suivants :

- la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants
- la lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées
- les jeunes de 15 à 24 ans
- les motocyclistes
- les seniors de 65 ans et plus
- le partage de la route
- les comportements à risques

À partir de ces 7 enjeux, des groupes de travail, constitués d'une multitude d'acteurs, ont été mis en place afin de décliner chaque enjeu en plusieurs orientations d'actions. Ces dernières sont rappelées par la suite pour chaque enjeu.

a) La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants

- Améliorer la connaissance des accidents avec alcool et/ou stupéfiants.
- Améliorer la connaissance des effets des drogues sur la conduite.
- Aborder le problème de l'alcool et des stupéfiants dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale.
- Informer et mobiliser les entreprises (santé publique et risques routiers).
- Sensibiliser et impliquer les élus locaux aux méfaits de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite.
- Sensibiliser les différents publics aux dangers, risques, conséquences pour l'assurance, etc., lors de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants.
- Sensibiliser et impliquer les organisateurs de soirée.
- Sensibiliser et impliquer les professionnels (établissements de nuit, cafetiers, restaurants).
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné : opération SAM en discothèque ou autres soirées mais également lors de soirées privées.
- Promouvoir l'autocontrôle par éthylotest.
- Impliquer les médecins spécialistes en addictologie.

b) La lutte contre les vitesses excessives

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées.
- Aborder la problématique vitesse dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale.
- Veiller à la cohérence et à l'harmonisation des vitesses sur l'ensemble du réseau, en relation avec les gestionnaires de réseaux (DIR, CG08, communes)

- Accompagner les conducteurs en excès par le biais de documentations ou de journées de sensibilisation.
- Communiquer sur les zones à risques (Zone de Vigilance Accrue, itinéraires les plus exposés).
- Communiquer sur le risque de mauvaises influences des groupes d'amis.
- Promouvoir, en collaboration avec les autorités judiciaires, des mesures éducatives en alternative aux poursuites pénales.
- Mobiliser les transporteurs et les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité.
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.

c) Les jeunes de 15 à 24 ans

- Améliorer la connaissance des accidents qui impliquent des jeunes.
- Améliorer la connaissance des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés <50 cm³ dans les associations de quartier.
- Lutter contre le débridage des cyclomoteurs.
- Promouvoir des rencontres d'échanges entre « jeunes usagers » et « usagers confirmés » de deux-roues motorisés.
- Renforcer l'efficacité des messages à l'attention de ce public.
- Impliquer les jeunes en les rendant acteurs et responsables (actions pour les jeunes faites par des jeunes).
- Sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool et des stupéfiants, aux risques liés à des vitesses excessives ou inadaptées et aux règles du partage de la route.
- Sensibiliser les jeunes en dehors du réseau habituel (éducation nationale) via le milieu associatif.
- Promouvoir le « co-voiturage responsable » auprès des jeunes permis (SAM).
- Promouvoir l'autocontrôle par éthylotest avant de reprendre la route.
- Promouvoir la conduite accompagnée par tous les canaux possibles (école, assureurs, etc.), et par l'environnement professionnel auprès des parents.
- Favoriser les échanges d'expériences entre « jeunes sans permis » et les « jeunes permis ».
- Développer la communication sécurité routière via les réseaux sociaux (facebook, twitter) notamment lors de la diffusion d'événements festifs.
- Sensibiliser les jeunes par des témoignages d'accidentés de la route, par des vidéos choc et des tests dans les lycées.
- Renforcer les interventions en milieu scolaire et para-scolaire (UNSS, associations).
- Formaliser et suivre ces interventions.

d) Les motocyclistes

- Améliorer la connaissance des accidents des motocyclistes.
- Aborder la problématique deux-roues motorisés dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale.
- Désigner un interlocuteur unique pour les usagers de motos qui servira de lien entre les autorités et les conducteurs de motos.
- Prendre en compte les remarques des usagers de motos dans le cadre de la commission consultative des usagers pour la signalisation routière (CCUSR).
- Sensibiliser les motocyclistes aux méfaits de la vitesse.

- Rappeler les règles de conduite en agglomération.
- Impliquer les gestionnaires de réseau pour la prise en compte des deux-roues motorisés.
- Impliquer les concessionnaires de deux-roues motorisés et les organisateurs de sorties comme relais d'informations de la sécurité routière.
- Promouvoir le port des équipements de sécurité obligatoires ou non.
- Sensibiliser les autres usagers à la présence et à la vulnérabilité des deux-roues motorisés sur la route (lien avec l'enjeu partage de la route et de la rue).
- Réaliser un suivi pédagogique des jeunes permis moto.

e) Les seniors

- Améliorer la connaissance des accidents qui impliquent des seniors et les informer.
- Sensibiliser les seniors à travers les structures existantes sur le territoire sur les risques piétons (vulnérabilité) et les risques conducteurs (particularité des seniors).
- Organiser des remises à niveau du code de la route, notamment au niveau de l'évolution de la réglementation.
- Mobiliser les caisses d'assurances retraite/vieillesse sur la problématique des accidents des seniors.
- Communiquer efficacement pour que les seniors participent aux actions sans peur d'être jugés et sans craindre de perdre leur permis.
- Développer des ateliers de prévention routière (tests de vue, code, explication des règles de circulation).
- Impliquer les assureurs comme vecteurs de communication et incitation à des évaluations du code de la route et à des examens de santé.
- Sensibiliser sur la baisse des capacités physiques (problèmes auditifs, de vue, baisse du temps de réaction, etc.) et sur les effets de la prise de médicaments.

f) Le partage de la route et de la rue

- Communiquer sur le partage de la route lors de toutes les actions de sécurité routière.
- Informer sur les droits et les devoirs de chaque catégorie d'utilisateur (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, VL, etc ...).
- Développer une communication ciblée sur les conflits : motos, cyclomoteurs / autres véhicules et vélo / autres véhicules.
- Encourager les échanges entre diverses catégories d'utilisateurs.
- Encourager les échanges inter-générationnels.

g) Les comportements à risque

- Impliquer les opérateurs de téléphonie : promotion d'une conduite responsable (rappel de la loi et des risques d'accidents lors de l'utilisation d'un téléphone portable).
- Renforcer la communication sur les dangers du téléphone au volant.
- Promouvoir le port systématique des équipements de sécurité obligatoires ou non.

II) Choix des actions menées

Pour le département des Ardennes, sur les 5 dernières années, les actions menées par le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière ont porté sur les enjeux définis dans le Document Général d'Orientations 2013-2017.

Le choix des actions financées par le PDASR s'effectue dans le cadre d'un pôle de compétences sécurité routière, placé sous l'autorité de Madame la Directrice des services du cabinet de la préfecture (cheffe du projet sécurité routière).

Ce pôle associe les représentants des principaux acteurs institutionnels (Préfecture, Gendarmerie, Police Nationale, SDIS, DDT, Inspection Académique, Conseil Départemental), les partenaires des médias locaux, les représentants des auto-écoles, ainsi que l'entreprise PSA, qui est l'un des plus gros employeurs ardennais.

Les acteurs du pôle se réunissent périodiquement. Cette réunion permet d'analyser de manière collégiale les projets qui font l'objet d'une demande de financement au titre du PDASR. Plus largement, il constitue un organe réactif pour assurer le pilotage et la concertation dans le domaine de la sécurité routière.

III) Bilan des actions menées

Suite à la définition des orientations d'actions, rappelées ci-dessus, de nombreuses actions ont été réalisées sur l'ensemble du territoire des Ardennes au cours des 5 dernières années (2013-2017). L'ensemble des actions menées sont récapitulées dans les tableaux ci-dessous, selon l'enjeu auquel elles répondent. De ce fait, certaines opérations sont répétées plusieurs fois puisqu'elles répondent à plusieurs enjeux. Pour chaque action, une présentation synthétique est faite avec les principales informations : année(s) de réalisation, lieux, acteurs et observations ce qui correspond généralement à l'estimation de la portée de l'action.

1) Enjeu n°1 : la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants

Pour répondre à l'enjeu majeur de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants de nombreuses actions récurrentes ont été réalisées. A titre d'exemple, une équipe était présente chaque année lors du festival du Cabaret Vert à Charleville-Mézières pour distribuer des éthylo-tests et permettre à chaque conducteur de s'auto-contrôler avant de reprendre la route. Les grands rendez-vous populaires sont l'occasion de faire passer des messages.

De plus, la promotion et la valorisation du principe du conducteur sobre désigné SAM a été, chaque année, l'objectif premier dans les actions de sécurité routière. Pour cela, les manifestations sportives des équipes ardennaises d'élite ont accueillies « Sam supporter ». Il a également participé à une course de tracteurs-tondeuses au lycée Jean-Baptiste Clément.

Les supports de communication ont également été variés afin de toucher l'ensemble de la population. En effet, la communication au travers de serviettes en papier, sur des plateaux-repas,

des messages à l'arrière de bus de l'agglomération de Charleville-Mézières, dans des magazines gratuits ont diversifié le mode d'action.

Enfin, le partenariat avec les jeunesses de villages organisateurs de fêtes patronales dans les petites communes a permis d'être présent sur une bonne partie du territoire.

2) Enjeu n°2 : la lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées

Ce deuxième enjeu étant également très important, de nombreuses actions ont été répétées plusieurs années et l'ensemble de la population a été sensibilisé à travers notamment la réalisation de spots vidéos et de campagnes de communication sur les bus ardennais.

De plus, chaque année, des actions ont été menées pour sensibiliser le tout public aux dangers de la route sur le trajet quotidien. Dans les Ardennes, généralement, l'accident mortel a lieu à moins de 10 km de chez soi, sur une route que l'on connaît par cœur.

Enfin, la notion de vitesse inadaptée en fonction des conditions météorologiques ou d'infrastructure est également un élément de dialogue utilisé.

3) Enjeu n°3 : les jeunes (15-24 ans)

Pour sensibiliser les jeunes âgés entre 15 et 24 ans, de nombreuses actions « par les jeunes, pour les jeunes » ont été développées. Par exemple, le grand accidenté Peter NOIRON, IDSR depuis quelques années effectue de nombreux témoignages dans les collèges et les lycées ardennais. Ces opérations sont très efficaces et les collégiens et lycéens sont touchés par son témoignage. L'exposition ANIMAFAC de conception ardennaise est également un outil efficace pour dialoguer avec les jeunes.

Enfin, une information régulière sur les bienfaits de la conduite accompagnée dans toutes les manifestations scolaires n'a pas été oubliée dans le continuum éducatif.

4) Enjeu n°4 : les deux-roues motorisés

Cet enjeu est évoqué lors de nombreuses actions globales, les motocyclistes étant des usagers vulnérables, cet enjeu est important. L'enjeu des deux-roues motorisés est très lié aux automobilistes et donc à l'enjeu du partage de la route. De plus, quelques actions spécifiques à cette thématique sont organisées. Le rallye départemental motocycliste, les opérations « partage de la route » et « motard d'un jour » permettent notamment de communiquer régulièrement sur la problématique des deux-roues motorisés. Enfin, le public des nouveaux permis moto, particulièrement vulnérable, fait également partie des priorités du département.

5) *Enjeu n°5 : les seniors*

L'enjeu concernant les seniors est apparu lors du dernier Document Général d'Orientations avec une accidentologie en augmentation ces dernières années. Des actions dans les maisons de retraite, mais surtout dans les divers clubs du troisième âge ont donc été favorisées.

Les actions consistant à distribuer des cabas sur les marchés du département permettent de rentrer en contact avec le public des piétons seniors et de le sensibiliser sur les règles d'or du piéton et de la problématique senior dans les accidents de la route.

6) *Enjeu n°6 : le partage de la route et de la rue*

L'enjeu intitulé « le partage de la route et de la rue » réunit l'ensemble des acteurs de l'espace urbain et est donc transversal à tous les enjeux précédents. L'ensemble de la population est donc visée lors de ces actions.

Tout d'abord, les jeunes d'aujourd'hui sont les adultes de demain, il est donc fondamental de sensibiliser les personnes dès le plus jeune âge. Pour cela, des outils et des concepts ardennais comme « le sanglier blanc », et « clic, je te protège », adaptés respectivement aux 5/6 ans et 7/10 ans sont utilisés. À l'aide de ces outils, de nombreuses écoles sont sensibilisées chaque année. De plus, l'opération de l'apprentissage de la rue touche 7 000 enfants de classes primaires.

Par ailleurs, ces actions prennent généralement place dans des lieux très visités tels que le parc des Expositions ou la Place Ducale à Charleville-Mézières.

7) *Enjeu n°7 : les comportements à risques*

Ce dernier enjeu rassemble l'ensemble des comportements qui peuvent accroître le risque d'accident, en dehors de la consommation d'alcool et la vitesse. L'utilisation du smartphone au volant notamment est apparue très préoccupante depuis quelques années. C'est pourquoi de nombreuses actions ont été orientées vers la sensibilisation des conducteurs.

Les dangers du smartphone au volant ou plus généralement de tous les distracteurs de conduite sont, depuis quelques années, une des préoccupations du département. Les moins de 35 ans restent la cible privilégiée.

8) Quelques actions très ciblées

Enfin, quelques actions très ciblées ont été réalisées afin de sensibiliser les personnes à la conduite hivernale et notamment la perte d'adhérence. Une remise à niveau concernant le code de la route et la conduite est également proposée chaque année aux agents de l'État. Enfin, une journée de sensibilisation des entreprises aux risques professionnels a été réalisée à Sedan.

Ainsi, de nombreuses actions ont été réalisées ces cinq dernières années. Une fiche détaillant chaque action est présentée par la suite. Enfin, afin de continuer à lutter contre l'insécurité routière, il est nécessaire de redéfinir des enjeux et des orientations d'actions pour les cinq prochaines années.

IV) Tableaux récapitulatifs de l'ensemble des actions réalisées par enjeu

ALCOOL / STUPEFIANTS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2013-2014-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR	Plusieurs milliers d’élèves sensibilisés
Campagne de communication sur serviettes en papier	2013-2014-2015-2016	RIA – Cantines de PSA et des lycées ardennais	DDT – PSA – Inspection académique – RIA	Plusieurs milliers de personnes, de tous âges, ont été sensibilisées – 100 000 serviettes distribuées
Cabaret vert	2013-2014-2015-2016-2017	Cabaret vert – Charleville-Mézières	Caarud yoz – Codes08	Des milliers de personnes contrôlées et sensibilisées
Semaine internationale de la courtoisie	2013	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l’ordre – Prévention routière – Codes08	Participation de 5 collèges et 2 écoles, ainsi que de 50 seniors
Exposition Animafac	2014-2015-2016-2017	Lycées ardennais	Inspection académique	Des milliers d’élèves sensibilisés
Semaine de la sécurité routière	2014	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR	Des centaines d’élèves de 2 établissements sensibilisés
Sam supporter	2015-2016	Charleville-Mézières – Sedan – Rethel	L’Etoile et les Flammes (basket) Le CSSA (football) Les Diables Rethélois (roller-hockey)	Des milliers de supporters sensibilisés
Campagne de com « Mag’Info »	2015	Ardennes	DDT – Mag’Info	Distribution de 55 000 exemplaires
Campagne de com « bus »	2015-2016-2017	Ardennes	DDT – TAC	8 000 kms parcourus/jour et plus de 100 000 usagers sensibilisés
Tracteurs tondeuses	2016-2017	Dagny – Les petites armoises	DDT – Lycée Jean-Baptiste Clément	Sensibilisation de tous les élèves du lycée et du public
Forum Atout Age	2016	Parc des expositions de Charleville-Mézières	DDT – Forces de l’Ordre – Association Prévention routière	4 000 visiteurs
Journées de la prévention routière	2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2016	PSA – Charleville-Mézières	PSA – Préfecture 08	Sensibilisation des centaines d’employés de PSA
Réalisation des spots vidéo « J’aime la vie, et vous ? »	2016	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises	Vidéos à destination du tout public, grâce à l’utilisation des réseaux sociaux
Village de la prévention routière	2017	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville	Action destinée à tous les publics

PARTAGE DE LA ROUTE

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Apprentissage de la rue	2013-2014-2015-2016-2017	Classes de primaires des Ardennes	Forces de l’ordre – Prévention routière – Inspection académique	Des milliers d’élèves sensibilisés
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2013-2014-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR	Plusieurs milliers d’élèves sensibilisés
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Forum « Partageons la route »	2013	Charleville-Mézières – Place Ducale	Associations sportives – Services de l’État – Comité handisports08 – UFOLEP	Sensibilisation du grand public et de plusieurs associations de cyclisme
Village de la sécurité routière	2013-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – Croix rouge – RDTA – Inspection académique	Des centaines d’élèves d’écoles primaires sensibilisés
Campagne de com RVM	2013-2014	Ardennes	DDT – RVM	Plus de 1 500 messages diffusés
Forum transfrontalier de la sécurité routière	2014	Fumay	Forces de l’ordre françaises et belges – Services de l’État – Diverses associations – Assurances – IDSR – Pôle emploi – Radios belges et françaises – Conseil départemental ...	1200 élèves et 500 badauds sensibilisés
Exposition « Agriculture et sécurité routière »	2015	DDT08	DDT08 – Assurances	Exposition de 15 jours, à destination des agriculteurs lors de la période PAC
Réalisation des spots vidéo « J’aime la vie, et vous ? »	2016	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises	Vidéos à destination du tout public, grâce à l’utilisation des réseaux sociaux
Forum Atout Age	2016	Parc des expositions de Charleville-Mézières	DDT – Forces de l’Ordre – Prévention routière	4 000 visiteurs
Journées de la prévention routière	2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Participation à la caravane publicitaire du circuit des Ardennes	2016	Ardennes belges et françaises	PSA – DDT	Des milliers de personnes sensibilisées, avec la présence des stands aux départs et arrivées des étapes
Village de la prévention routière	2017	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville	Action destinée à tous les publics

DEUX-ROUES MOTORISES

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2013-2014-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR	Plusieurs milliers d’élèves sensibilisés
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Journées de la prévention routière	2013-2015-2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Semaine internationale de la courtoisie	2013	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l’ordre – Prévention routière – Codes08	Participation de 5 collèges et 2 écoles, ainsi que de 50 seniors
Forum transfrontalier de la sécurité routière	2014	Fumay	Forces de l’ordre françaises et belges – Services de l’État – Diverses associations – Assurances – IDSR – Pôle emploi – Radios belges et françaises – Conseil départemental ...	1200 élèves et 500 badauds sensibilisés
Semaine de la sécurité routière	2014	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR	Des centaines d’élèves de 2 établissements sensibilisés
Rallye motocycliste	2014-2016	Ardennes	Gendarmerie de Charleville	Une centaine de motards sensibilisés par opération
Motard d’un jour	2014-2015-2016-2017	Ardennes	Ville de Charleville – DIR – Conseil départemental – FPMC	Les élus des services de l’État ont été informés des endroits à risques repérés par les motards
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2016	PSA – Charleville-Mézières	PSA – Préfecture08	Sensibilisation des centaines d’employés de PSA

LES JEUNES

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2013-2014-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR	Plusieurs milliers d’élèves sensibilisés
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Journées de la prévention routière	2013-2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Semaine internationale de la courtoisie	2013	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l’ordre – Prévention routière – Codes08	Participation de 5 collèges et 2 écoles, ainsi que de 50 seniors
Exposition Animafac	2014-2015-2016-2017	Lycées ardennais	Inspection académique	Des milliers d’élèves sensibilisés
Cabaret vert	2014	Cabaret vert – Charleville-Mézières	Caarud yoz – Codes08	Des milliers de personnes contrôlées et sensibilisées
Semaine de la sécurité routière	2014	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR	Des centaines d’élèves de 2 établissements sensibilisés
Forum Atout Age	2016	Parc des expositions de Charleville-Mézières	DDT – Forces de l’Ordre – Prévention routière	4 000 visiteurs
Village de la prévention routière	2017	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville	Action destinée à tous les publics

VITESSE

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2013-2014-2015	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR	Plusieurs milliers d’élèves sensibilisés
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Campagne de com « Bus »	2013-2017	Charleville et alentours	TAC	8 000 kms parcourus/jour et plus de 100 000 usagers sensibilisés
Semaine internationale de la courtoisie	2013	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l’ordre – Prévention routière – Codes08	Participation de 5 collèges et 2 écoles, ainsi que de 50 seniors
Les rencontres de la sécurité	2013-2014-2015	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Semaine de la sécurité routière	2014	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR	Des centaines d’élèves de 2 établissements sensibilisés
Forum transfrontalier de la sécurité routière	2014	Fumay	Forces de l’ordre françaises et belges – Services de l’État – Diverses associations – Assurances – IDSR – Pôle emploi – Radios belges et françaises – Conseil départemental ...	1 200 élèves et 500 badauds sensibilisés
Exposition Animafac	2014-2015-2016-2017	Lycées ardennais	Inspection académique	Des milliers d’élèves sensibilisés
Journée sécurité routière de la DIR Nord	2014	Aire de Woinic – A34	DIR Nord – Gendarmerie – DDT	28 interpellations pour excès de vitesse
Réalisation des spots vidéo « J’aime la vie, et vous ? »	2016	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises	Vidéos à destination du tout public, grâce à l’utilisation des réseaux sociaux
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2016	PSA – Charleville-Mézières	PSA – Préfecture08	Sensibilisation des centaines d’employés de PSA
Journées de la prévention routière	2013-2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Village de la prévention routière	2017	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville	Action destinée à tous les publics

SMARTPHONE ET AUTRES DISTRACTEURS DE CONDUITE

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Campagne de com « conduite responsable »	2014	Ardennes	Forces de l’ordre – DIR Nord – Prévention routière – DDT	170 automobilistes sensibilisés suite à infraction
Les rencontres de la sécurité	2014	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l’ordre – DDT – Association Prévention routière	Plusieurs centaines d’élèves sensibilisés, ainsi que le grand public
Campagne de com « Bus »	2014-2017	Charleville et alentours	TAC	8 000 kms parcourus/jour et plus de 100 000 usagers sensibilisés
Campagne de communication sur serviettes en papier	2014	RIA – Cantines de PSA et des lycées ardennais	DDT – PSA – Inspection académique – RIA	Plusieurs milliers de personnes, de tous âges, ont été sensibilisées – 100 000 serviettes distribuées
Participation à la caravane publicitaire du Sedan-Charleville	2016-2017	25 km – parcours Sedan-Charleville	DDT08	Sensibilisation du grand public
Réalisation des spots vidéo « J’aime la vie, et vous ? »	2016	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises	Vidéos à destination du tout public, grâce à l’utilisation des réseaux sociaux
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2016	PSA – Charleville-Mézières	PSA – Préfecture08	Sensibilisation des centaines d’employés de PSA
Forum Atout Age	2016	Parc des expositions de Charleville-Mézières	DDT – Forces de l’Ordre – Prévention routière	4 000 visiteurs
Opération « smartphone »	2016-2017	Ardennes	DDT	Support de communication (décoration de la voiture)
Village de la prévention routière	2017	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville	Action destinée à tous les publics
Participation à la caravane publicitaire du circuit des Ardennes	2017	Ardennes belges et françaises	DDT	Des milliers de personnes sensibilisées, avec la présence des stands aux départs et arrivées des étapes

SENIORS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Journées de la prévention routière	2015-2016	Revin	Forces de l’ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA	800 participants de tous âges
Campagne de com « Carpe Diem »	2015	Ardennes	Revue de presse – DDT	Édition de 45 000 exemplaires
Journée « sensibilisation seniors »	2017	DDT	ODSR – Gendarmerie – Prévention routière – Assurances	Faible impact de l’opération
Opération « Les règles d’or du piéton »	2017	Fumay - Charleville	Police municipale de Fumay – Conseil municipal adolescents et jeunes adultes de Charleville – DDT	250 cabas distribués

DIVERS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs	Observations
Opération « conduite en hiver »	2015	Parc des expositions de Charleville	IDSR – Prévention routière	22 personnes ont participé à l’atelier « perte d’adhérence »
Sensibilisation entreprises au risque routier professionnel	2016-2017	Sedan – Charleville-Mézières	Sous-préfecture Sedan – CPAM – Carsat	25 et 20 entreprises présentes à cette réunion respectivement
Remise à niveau code de la route et conduite	2013-2014-2015-2016-2017	DDT	IPCR	Personnel de la DDT et de la Préfecture volontaire

Déclinaison locale des enjeux en orientation d'actions

La Circulaire du 11 avril 2017 relative à la démarche du document général d'orientations et les enjeux retenus pour la période 2018-2022, demandait aux départements qu'un maximum d'acteurs, œuvrant ou pouvant œuvrer dans le domaine de la sécurité routière, soient associés à cette démarche.

Ainsi, dans les Ardennes, les services de l'État ont décidé de réunir tous les acteurs de la sécurité routière lors de deux instances :

– Un comité de pilotage regroupant :

- * le procureur de la République
- * le président du conseil départemental
- * les présidents des différentes chambres consulaires
- * les présidents des associations de maires
- * le directeur de la CPAM
- * le directeur de la MSA
- * le directeur de la CARSAT Nord-Est
- * le chef du district Reims-Ardennes de la DIR Nord
- * la directrice de la DDT
- * le directeur de l'agence territoriale Charleville-Mézières/Verdun du conseil régional
- * le directeur départemental de la sécurité publique
- * le commandant de l'escadron départemental de la gendarmerie nationale
- * le directeur du service départemental d'incendie et de secours des Ardennes
- * le directeur des services départementaux de l'éducation nationale
- * le délégué territorial de l'agence régional de santé
- * les membres du pôle de compétence sécurité routière
- * l'association Prévention Routière

– Un Forum Sécurité Routière regroupant tous les IDSR et autres acteurs de la sécurité routière qui a pour objectif de décliner les enjeux en orientations d'actions, c'est-à-dire définir les objectifs généraux des actions à engager localement.

Lors de ce comité de pilotage, placé sous l'autorité de Madame la Directrice de Cabinet des services de la Préfecture, il a été exposé :

- un résumé de l'accidentalité de 2012 à 2016
- les enjeux retenus obligatoires (les jeunes, les seniors, les risques routiers professionnels et la conduite sous alcool/stupéfiants)

L'ODSR a proposé que deux enjeux complémentaires, parmi les quatre proposés (le partage de la route, la vitesse, les deux-roues motorisés et les distracteurs) soient inscrits dans le DGO compte tenu de l'accidentalité et des problématiques locales : les deux-roues motorisés et le partage de la route.

En effet, et bien que les données soient inférieures aux données nationales, les deux-roues motorisés doivent rester un enjeu prioritaire dans les Ardennes.

En 5 ans, 92 accidents ont concernés un conducteur d'un deux-roues motorisé faisant 9 tués et 105 blessés.

Le partage de la route, quant à lui, est vu dans les Ardennes sous l'angle du respect des autres usagers.

Il s'agit d'une question de comportement.

Donc, au travers de cet item, sera également abordé la vitesse ainsi que les distracteurs de conduite, qui ne sont que des problèmes de comportement.
Ainsi, tous les enjeux seront étudiés.

Afin de s'approprier localement ces différents enjeux, il a été décidé de formaliser un Forum de la Sécurité Routière composé de 6 ateliers (autant que d'enjeux retenus).

Pour que ces ateliers fonctionnent de manière optimum, il avait été décidé de remettre à chaque animateur et rapporteur les exemples figurant dans le guide méthodologique du DGO.

De cette manière, chaque atelier (3 par demi-journée) pouvait travailler sur chaque thème mais sur une base formelle commune.

Au vu des échanges lors des ateliers du Forum, il a été nécessaire de créer une cinquième catégorie, en plus des 4 déjà proposées dans le guide méthodologique :

- Amélioration de la connaissance,
- Infrastructures,
- Éducation – sensibilisation – formation – information
- Contrôle – sanction.

Cette nouvelle catégorie, intitulée « Proposition d'évolution de la réglementation », rassemble les orientations d'actions qui ne relèvent pas du champ de compétences de M. le Préfet des Ardennes. Néanmoins, ces idées et réflexions sont intéressantes et ne devaient pas être écartées de ce document au titre qu'aucune action ne peut être réalisée dans le département des Ardennes. Ces réflexions feront l'objet d'un courrier à destination de la Délégation de la Sécurité Routière (DSR).

Ainsi, c'est une quarantaine de personnes qui a travaillé durant une journée entière sur les enjeux retenus du futur DGO pour les décliner en orientations d'actions.

Les orientations d'actions, présentées ci-après, sont le résultat des réflexions du Forum croisées avec l'ancien DGO et le guide méthodologique.

Enjeu : Risques Routiers Professionnels

Les risques routiers professionnels concernent les travailleurs des entreprises privés et publiques.

Le cadre professionnel comprend les déplacements lors du trajet domicile-travail mais également les déplacements lors de mission.

La cible privilégiée :

- chauffeurs VL
- chauffeurs VU

Il a été relevé des risques plus importants parmi les conducteurs de VL et de VU.

Les raisons sont multiples : par exemple, le service doit s'adapter aux exigences du citoyen, l'ennui et/ou la fatigue du salarié, contraintes liées aux enjeux de l'entreprise ...

Améliorer la connaissance :

- Développer l'information et la communication
- Création d'une base de données communes avec des indicateurs précis
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises
- Travailler avec les branches professionnelles ayant des risques routiers spécifiques
- Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

Infrastructures :

- Augmenter la sécurisation des accès aux entreprises
- Réduire le flux routier
- Limiter les déplacements

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser les chefs d'entreprise, notamment sur l'intérêt d'évaluer le risque routier au même titre que tous les risques professionnels afin d'engager les actions de prévention les plus pertinentes
- Développer l'information et la communication
- Inciter les chefs d'entreprise à faire des campagnes de sensibilisation notamment sur les bénéfices cachés en faveur de l'entreprise (financiers, managériaux...)
- Inciter les chefs d'entreprise à dégager du temps pour des informations de sécurité routière
- Inciter les salariés à favoriser le covoiturage, le télétravail, les transports en commun et trouver des partenariats
- Inciter les salariés à utiliser les nouveaux moyens de communication

- Sensibiliser les travailleurs à la conduite économique
- Inciter les entreprises à faire des retours d'expérience

Contrôle – Sanction :

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port des équipements de sécurité
- Renforcer le déploiement des stations de pesées poids lourds sur l'autoroute
- Contrôler les équipements de sécurité de tous les véhicules

Proposition d'évolution de la réglementation :

- Généraliser les Ethylo-tests Anti-Démarrage (EAD) dans les voitures appartenant à l'entreprise

Enjeu : Seniors

Améliorer la connaissance :

- Consolider et partager la banque de données constituée des accidents avec senior blessé ou tué
- Savoir où habitent les seniors, notamment isolés
- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

Infrastructures :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors, par exemple en mettant en place des îlots refuges pour les traversées piétonnes de grandes largeurs en lien avec les gestionnaires
- Développer le transport à la demande et les navettes pour les rassemblements
- Être vigilants à la signalétique verticale et horizontale

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Communiquer sur les aides à la conduite et sur les voitures les plus adaptées
- Communiquer sur la diminution des capacités physiques
- Sensibiliser les clubs seniors et les entreprises (pour les futurs retraités), en lien avec les médecins du travail
- Organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route
- Développer des jeux « sécurité routière » dans les clubs seniors
- Mettre de l'information sur la sécurité routière dans les boîtes aux lettres (ou colis de Noël) notamment des seniors par le biais des élus locaux
- Distribuer des brassards, des cabas rétro-réfléchissants, des gilets jaunes et envisager un partenariat avec les grandes surfaces (Être mieux vu)
- Communiquer sur le port du casque et du gilet jaune pour les cyclistes
- Distribuer des prospectus lors des contrôles techniques
- Distribuer des prospectus lors de la campagne de réglages des phares de la Prévention Routière
- Proposer la mise en place volontaire d'un macaron « S »
- Communiquer sur le fait que l'auto-école n'est pas réservée qu'aux seuls apprenants et créer un partenariat avec les assurances
- Inciter les seniors à reprendre régulièrement des heures de conduite
- Inciter les piétons seniors à porter un gilet jaune
- Créer une adhésion du type « voisins vigilance sécurité routière »

Contrôle – Sanction :

- Communiquer auprès de l'entourage des seniors sur l'existence de la commission médicale du permis de conduire
- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs après un accident et/ou une infraction grave
- Contrôler les équipements de sécurité de tous les véhicules

Proposition d'amélioration de la réglementation :

- Œuvrer pour rendre obligatoire une visite médicale périodique quel que soit l'âge

Enjeu : Deux-Roues Motorisés

Cet enjeu primordial cible un public particulièrement vulnérable.

À noter que l'analyse de l'accidentologie des deux-roues motorisés dans le département ne met pas en évidence d'axes routiers particulièrement accidentogènes.

En zone police, les accidents surviennent principalement sur les artères principales ainsi qu'aux abords des lycées.

Le public visé :

Deux catégories doivent être ciblées en priorité :

- les conducteurs de scooter âgés de 14 à 18 ans, dit cyclomotoristes
- les jeunes conducteurs (18-25 ans) de motos, les motocyclistes

Améliorer la connaissance :

→ Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

→ Identifier les itinéraires accidentogènes

→ Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

→ Désigner un interlocuteur unique pour les usagers des deux-roues motorisés qui servira de lien entre les autorités et les conducteurs de deux-roues motorisés

Infrastructures :

→ Mettre en place un double barrièrage inférieur sur les rails de sécurité et plus particulièrement sur les axes les plus fréquentés par les deux-roues

→ Diffuser des messages spécifiques aux deux-roues sur les panneaux à messages variables

→ Prendre en compte la spécificité liée à la circulation des deux-roues motorisés dans la réalisation des ouvrages routiers

Éducation – sensibilisation – formation – information :

Concernant la formation

En milieu scolaire : Les règles de sécurité routière sont dispensées au collège et validées en 5^{ème} par l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR1) et en 3^{ème} par l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR2).

Cette formation est faite en interne par des intervenants peu formés et la thématique deux-roues est peu abordée (excepté pour les jeunes qui préparent le brevet de sécurité routière (BSR) appelé permis AM depuis janvier 2013).

Fort de ce constat, nous proposons l'orientation d'action suivante :

→ Faire intervenir au sein des établissements scolaires des personnes extérieures, experts deux-roues, ainsi que des réservistes de la gendarmerie nationale, des policiers municipaux ou

nationaux.

BSR :

- Actualiser et communiquer sur la charte de qualité entre la Préfecture et les auto-écoles
- Faire pratiquer soit avec un cyclomoteur adapté (cyclo automatique type scooter ou à vitesse) ou avec le cyclomoteur du candidat
- Lancer au niveau local un partenariat avec les compagnies d'assurance pour les inviter à demander systématiquement la copie du BSR pour le jeune qui s'assure

Permis :

- Réaliser des actions post-permis

Concernant l'équipement

- Promouvoir le port des équipements individuels homologués obligatoires (casques, gants) mais aussi facultatifs (vêtements renforcés, équipements réfléchissants, airbag) tant pour le conducteur que pour le passager.
- Communiquer avec les équipementiers locaux pour promouvoir les équipements en rappelant les enjeux. Distribuer des prospectus sur cette thématique et mettre à disposition l'exposition « Animafac »
- Présenter du matériel homologué lors de la souscription d'un contrat auprès d'une moto-école (à envisager dans le cadre de la rédaction d'une charte locale)

Concernant le partage de la route, usage et position des deux-roues

- Inciter les conducteurs de véhicules légers à participer aux actions deux-roues type « motard d'un jour »
- Former aux premiers secours routiers dans les mairies, les auto-écoles sur les conduites à tenir face à un pilote de deux-roues au sol
- Sensibiliser les conducteurs de deux-roues aux trajectoires et courbes (« rallye motocycliste »)

Contrôle – Sanction :

- Faire intervenir un mécanicien moto de la police ou de la gendarmerie et un mécanicien professionnel au sein des établissements scolaires pour contrôler, de manière préventive, l'entretien des deux-roues des élèves
- Opérer des contrôles des véhicules par la gendarmerie, la police nationale ou municipale devant les établissements scolaires afin de contrôler l'état du véhicule, les équipements du conducteur, du passager et le niveau sonore
- Mettre en place des opérations alternatives à la sanction en ciblant les infractions spécifiques sur la thématique des deux-roues (ex : équipement, état des cyclomoteurs...) avec présence obligatoire des parents pour les mineurs

- Médiatiser les sanctions exemplaires (ex : conducteur de deux-roues interpellé avec usage de drogue et/ou alcool)
- Contrôler les équipements de sécurité de tous les véhicules

Proposition d'amélioration de la réglementation :

- Réfléchir à la possibilité de mettre en place une conduite accompagnée pour les deux-roues
- Faire baisser le taux de TVA pour les équipements de sécurité (de 20 à 5,5 %)
- Trouver une solution concernant le vide juridique concernant le BSR (permis AM) qui ne peut être suspendu par les forces de l'ordre
- Faire du BSR un véritable enjeu comme tout permis
- Trouver une réponse à la saisie du véhicule qui n'est pas adaptée à l'infraction en récidive
- Mettre en place un contrôle technique adaptée aux deux-roues (adapté au niveau des points de contrôle et du prix)

Enjeu : Jeunes

Améliorer la connaissance :

- Recenser les élèves effectuant des trajets depuis leur domicile jusqu'à l'école en deux-roues motorisés, en vélo ou en empruntant à pied une route non éclairée
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

Infrastructures :

- Trouver des alternatives aux retours alcoolisés de discothèque (navette, SAM...) en lien avec les établissements de nuit, des organisateurs de soirées, des assureurs

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Pérenniser les actions scolaires : au collège (ASSR1 et ASSR2) et au lycée (journée de sensibilisation à la sécurité routière) avec des thématiques concernant l'alcool, les stupéfiants, la vitesse...
- Impliquer les structures éducatives et les entreprises recevant des apprentis sur les risques routiers et notamment des jeunes
- Désigner un référent sécurité routière dans chaque commune et/ou EPCI et accentuer l'implication des communes et EPCI en lien avec les polices municipales
- Faire intervenir un grand accidenté de la route
- Se rapprocher des centres de réadaptation de Warcq et Warnécourt pour rencontrer des jeunes accidentés de la route et les inciter à devenir des « ambassadeurs » de la sécurité routière auprès des jeunes
- Inciter les jeunes, 6 mois après l'obtention du permis de conduire (A ou B), à participer à une information sur la sécurité routière. L'incitation pourrait se faire par des avantages financiers en lien avec les auto-écoles et/ou assureurs
- Subordonner le financement du permis de conduire (associations locales, Pôle Emploi...) à l'engagement de participer à une formation sur la sécurité routière
- Mixer la provenance des jeunes (MADEF, CFA, missions locales) en mettant en place un partenariat afin d'optimiser au mieux les stages de sécurité routière
- Sensibiliser les jeunes au cours de grands événements (foires, Cabaret Vert...)
- Inciter certains établissements scolaires à faire des projets ayant pour thème l'accidentologie routière (études des phénomènes mécaniques, des dommages corporels) en donnant un caractère scientifique aux constatations d'accidents.
- Inciter les jeunes piétons à porter un gilet jaune
- Promouvoir la conduite accompagnée
- Former les jeunes conducteurs occasionnels d'engins (périodes de moissons) aux bonnes pratiques

Contrôle – Sanction :

- Réaliser des actions à la sortie des établissements scolaires pour sanctionner les stationnements gênants, les conduites dangereuses, s'assurer de la conformité des deux-roues sortants et entrants (bridage des moteurs, éclairage, conformité des équipements de sécurité)
- Contrôler les équipements de sécurité de tous les véhicules
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

Proposition d'amélioration de la réglementation :

- Inclure la thématique sécurité routière à la journée d'appel
- Obtenir la possibilité du retrait du BSR en cas d'infraction

Enjeu : Alcool/Stupéfiants

Le constat de la police nationale est édifiant : beaucoup de contrôles positifs à l'alcoolémie et de plus en plus aux stupéfiants.

Les femmes sont de plus en plus positives à l'alcoolémie. Essentiellement jeunes.

Pour la gendarmerie, il y a plus de contrôles positifs aux stupéfiants qu'à l'alcool.

Il existe des produits neutralisant le test de prise de stupéfiants.

Il n'y a pas de prise de conscience du risque pris quand les usagers conduisent sous l'effet de drogues et/ou de l'alcool.

Concernant la problématique des discothèques, celle-ci diminue du fait du mode d'alcoolisation des jeunes.

Améliorer la connaissance :

- Améliorer la communication entre les services (mains courantes, actions répressives)
- Communiquer sur les sanctions exemplaires par le biais notamment des réseaux sociaux
- Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

Infrastructures :

- Sensibiliser, impliquer les assureurs sur la prise en charge des personnes alcoolisées
- Généraliser les navettes (transports collectifs) aux sorties de boîtes de nuit

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Impliquer les auto-écoles, les professionnels de santé ...
- Communiquer sur les risques et les effets liés à la prise de stupéfiants et d'alcool notamment aux fédérations de parents d'élèves
- Valoriser le principe du conducteur sobre
- Profiter des portes ouvertes des établissements scolaires, pour promouvoir la sécurité routière (avec passage obligatoire)
- Développer les actions de témoignages de victimes d'accidents de la route (comme celles déjà existantes notamment avec M. Peter Noiron) en finançant éventuellement d'autres intervenants
- Trouver des moyens (financiers entre autres) pour augmenter le nombre de bénévoles (associations ou à titre individuel)
- Diagnostiquer les besoins en communication et ajuster les moyens afin d'y répondre
- Élargir les supports de communication notamment sur les abris de bus de ramassage scolaire

Contrôle – Sanction :

- Communiquer sur les dispositifs de contrôle et diffuser les résultats des contrôles, notamment via les réseaux sociaux
- Faire mieux connaître les sanctions pour les automobilistes
- Uniformiser les dispositifs de contrôles
- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool
- Élargir les moyens de dépistage aux professionnels délivrant de l'alcool (restaurants...)
- Rendre obligatoire l'information d'organisation de soirées
- Organiser des contrôles ciblés lors de manifestations festives, en impliquant les collectivités
- Promouvoir l'auto-contrôle via des éthylotests

Proposition d'amélioration de la réglementation :

- Généraliser les Ethylotests Anti-Démarrage (EAD) à l'ensemble des véhicules ou a minima pour les conducteurs ayant causé un accident mortel de la circulation en état d'ébriété et/ou sous l'effet de stupéfiants
- Profiter de la journée d'appel pour informer les jeunes sur la sécurité routière

Enjeu : Partage de la Route

Améliorer la connaissance :

- Améliorer l'échange de données entre les métiers de la route en créant une main courante globale qui permet d'identifier des problèmes sur le réseau routier comme cela a été initié par la chambre d'agriculture (site internet mis en place prochainement permettant à chaque exploitant agricole de signaler les problèmes qu'ils rencontrent sur la route : points noirs, zones de danger ...)
- Améliorer la connaissance du trafic agricole
- Organiser une réunion avec les différents intervenants pour l'analyse des causes de chaque accident mortel et pouvoir apporter une action corrective rapidement si possible pour éviter un nouvel accident (remettre en place les « enquêtes comprendre pour réagir »)
- Développer les diagnostics des points sensibles de la circulation, comme ceux proposés par la chambre d'Agriculture
- Sensibiliser les forces de l'ordre à la complétude des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC)

Infrastructures :

Concernant les piétons

- Améliorer l'identification et la visibilité des passages piétons tant pour les piétons eux-mêmes que pour les usagers motorisés, via un avertisseur, un décompte de temps, passage piéton en 3D, plots clignotants pour attirer l'attention de l'utilisateur motorisé notamment dans un environnement éclairé...
- Veiller à l'implantation (visibilité) et l'entretien des passages piétons
- Renforcer la sécurisation des accès aux arrêts de bus (transports scolaires)
- Revoir avant chaque rentrée scolaire les emplacements d'arrêts de transports scolaires en fonction des enfants en charge sur l'année scolaire à venir
- Développer les infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs
- Traiter les sorties d'école avec des limitations par panneaux de signalisation lumineux de limitation de vitesse allumé uniquement aux horaires où il y a école pour plus de crédibilité

Concernant les vélos

- Rappel de la signalisation et des règles de circulation sur la Voie Verte
- Développer les infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs

Concernant les engins agricoles

- Revoir l'implantation des accès des pâtures ou des chemins agricoles à l'occasion de travaux d'aménagement de l'infrastructure, d'opération d'aménagement foncier ou de remembrement
- Réaliser des aménagements de sécurité routière qui prennent en compte les contraintes de la circulation des engins agricoles

Concernant la vitesse

- Encourager l'achat de radars pédagogiques avec la possibilité d'une mobilité mensuelle d'un site à un autre pour une meilleure efficacité
- Se rapprocher des Communautés de Communes pour mutualiser l'achat de ces radars pédagogiques

Concernant les deux roues motorisés

- Définir des itinéraires moto touristiques et apporter une attention particulière sur les glissières de sécurité et le revêtement

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Communiquer sur le thème du partage de la route

Concernant les piétons

- Communiquer notamment auprès des clubs sportifs (course à pied) sur la nécessité d'être vu par les autres (port d'un gilet jaune et/ou éclairage, vêtements avec inserts retro-réfléchissants)
- Communiquer sur les dangers des piétons « distraits » par les moyens de communication du moment comme les réseaux sociaux
- Communiquer avec les parents d'élèves via des associations ou l'infirmière scolaire avec notamment des flyers sur les dangers de la route
- Communiquer sur la prise en compte de la sécurité des personnes intervenant sur les routes (entretien, accident...)

Concernant les vélos

- Insister sur la nécessité du port d'un gilet jaune, de catadioptrés, d'un casque et des éléments de sécurité
- Communiquer sur les règles du partage de la route d'une manière générale mais également sur la Voie Verte, le jour de la fête de la Voie Verte par exemple
- Communiquer auprès des clubs sportifs, de cyclotourisme, du Vél'Usep, sur le respect des règles du code de la route et notamment sur la dangerosité de rouler en peloton
- Communiquer sur l'interdiction de rouler sur les trottoirs

Concernant les engins agricoles

- Communiquer auprès des élèves en formation agricole (lycées agricoles, CFA et maisons familiales) et du grand public (foire agricole de Sedan par exemple)... sur la perception des engins agricoles par les autres usagers (par ex : problème du porte-à-faux)
- Communiquer auprès des usagers de la route sur les particularités de circulation des engins agricoles et les risques de dépassement de voies lors de manœuvres
- Former les conducteurs d'engins et notamment les jeunes conducteurs occasionnels (périodes de moissons) aux bonnes pratiques

Concernant la vitesse

- Informer les élus sur la notion de vitesse respectée et vitesse respectable
- Communiquer auprès des élus, via les associations des maires, intercommunalités, ou en direct sur la respectabilité des vitesses (une limitation de vitesse peut paraître incompréhensible aux yeux des usagers) et la nécessité de mettre en place des vitesses adaptées au contexte

Concernant les distracteurs

- Communiquer sur l'interdiction du téléphone au volant
- Communiquer sur les risques liés au smartphone au volant
- Communiquer sur le mode « conduite »

Contrôle – Sanction :

- Contrôler les équipements de sécurité de tous les véhicules

Concernant les piétons et vélos

- Se donner la possibilité de réprimer les piétons et les cyclistes ne respectant pas la signalisation

Concernant la vitesse

- Contrôler à l'aide des « radars feux » selon la politique de la DSR
- Promouvoir l'usage des radars pédagogiques

Concernant les distracteurs

- Organiser des journées de contrôles alternatives à la sanction