

## Préfecture de l'Aisne

Direction Départementale de l'Équipement  
Observatoire et Coordination Sécurité Routière

# Le Document Général d'Orientations pour la Sécurité Routière ( D.G.O. )

Période 2008 – 2012

[\( Version mise à jour au 20 mai 2009 \)](#)



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

***Une référence pour les 5 années à venir en matière de sécurité routière  
pour le département de l'Aisne***

Ce Document Général d'Orientations est le document de référence pour la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir. Il permet de formaliser la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux autour de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national : d'ici 2012, moins de 3 000 personnes tuées en France, victimes des accidents de la route.

Il présente les principales caractéristiques de l'insécurité routière du département, explique les enjeux retenus et précise les orientations d'actions correspondantes.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de sécurité routière sera élaboré en cohérence avec le DGO. Un suivi de la mise en œuvre d'actions correspondants aux pistes d'actions du DGO sera réalisé annuellement.

***Le Préfet de l'Aisne***

## **Sommaire**

<i>Le contexte, les objectifs, la démarche d'élaboration du DGO 2008 – 2012</i>	<i>page 4</i>
<i>Eléments essentiels du bilan d'accidentologie pour la période 2002 2006</i>	<i>page 6 à 13</i>
<i>Le choix et la hiérarchisation des enjeux</i>	<i>pages 13 à 24</i>
<i>Des orientations d'actions par enjeu</i>	<i>page 25</i>
<i>Des pistes d'actions pour chacun des enjeux</i>	<i>page 26</i>
<i>Priorités d'actions arrêtées en comité de pilotage le 20 mai 2009</i>	<i>page 27</i>

## ► - Le contexte

### *Des mesures gouvernementales*

Le président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007. Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

### *Un nouveau défi*

Des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues. Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre victimes en moyenne de (presque) 8 % par an.

## ► - Les objectifs du D.G.O.

### *Un Document Général pour définir les Orientations*

Chaque département devait définir en 2008, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés. Le Document Général d'Orientations ( D.G.O.) doit permettre à l'État, au conseil général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière. Si les principaux acteurs ou protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés. Le D.G.O. constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

## ► - La démarche

### *Une démarche d'élaboration formalisée*

C'est donc avant tout une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation. Pour que les principaux acteurs adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.), et à son suivi, il est nécessaire de procéder à une large information préalable sur ses objectifs. Une réunion, présidée par le préfet de l'Aisne, à laquelle les principaux acteurs ont été conviés s'est tenue à la préfecture le mercredi 15 octobre 2008, au cœur de la semaine nationale de sécurité routière. Au cours de cette réunion, un premier bilan de l'accidentologie de la période 2002 à 2006, réalisé par la Direction Départementale de l'Équipement (Observatoire Départemental de Sécurité Routière – O.D.S.R.), a été présenté. La création d'un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière (le Directeur de Cabinet du préfet de l'Aisne) a été décidée. Ce comité a notamment pour mission de proposer au préfet les enjeux et les orientations d'actions à valider. Il est constitué des représentants de la Direction Départementale de l'Équipement (D.D.E. - Observatoire Coordination Sécurité Routière ), des forces de l'ordre (Police, Gendarmerie et C.R.S.), de la Direction de la Voirie Départementale, de la Direction Interdépartementale des Routes Nord et de représentants de communes.

La démarche d'élaboration du D.G.O. est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions » nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études réalisées par des groupes techniques. Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière pourront être également informés de la démarche DGO, et être associés à certaines phases de son élaboration, à la conception des projets, à leur suivi et aux ajustements nécessaires.

## ► - Les enjeux

### *Des enjeux nationaux et locaux*

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers...). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible. Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

## ► - Le bilan accidentologique

### **Finalités :**

- présenter les données utilisées sous forme d'exploitations cartographiques, graphiques et chiffrées.
- répondre aux questions :
  - combien sont impliqués?
  - qui est impliqué?
  - où sont les impliqués?
  - quand sont-ils impliqués?

### **Contenu :**

Compilation de résultats d'exploitations issues des données du Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation (BAAC) sous forme de tableaux, de cartes (localisation), de graphes et de courbes.

**Le bilan accidentologique détaillé est joint en annexe.**

**Ne sont repris ci-après que les éléments essentiels du bilan afin d'introduire la phase de hiérarchisation des enjeux**

## A / Éléments essentiels du bilan d'accidentologie pour la période 2002 / 2006

### 1 – Bilan synthétique de l'accidentologie dans l'Aisne de 2002 à 2006

	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes			Indice de gravité
			Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	
2002	778	88	95	345	719	12,2
2003	652	68	77	258	616	11,8
2004	544	46	56	207	564	10,3
2005	472	53	60	314	297	12,7
2006	416	48	56	324	205	13,5
<b>Ensemble</b>	<b>2 862</b>	<b>303</b>	<b>344</b>	<b>1 448</b>	<b>2 401</b>	

Soit chaque semaine en moyenne sur 2002-2006:

**-11 accidents corporels**

**-1 tué**

**-6 blessés hospitalisés**

**-9 blessés légers**

**La proportion de tués dans l'Aisne par rapport au nombre d'accidents corporels, est plus importante qu'en France (12% dans l'Aisne contre 6,3% en France).**

**Le nombre d'accidents a baissé au cours de la période 2002-2006 de 46 %.**

Répartition des usagers locaux impliqués dans l'Aisne dans les accidents (véhicules immatriculés) :

- 55% des accidents corporels et 75% des accidents mortels concernent au moins un véhicule immatriculé dans l'Aisne.
- 60% des tués, 67% des blessés hospitalisés et 52% des blessés légers sont des usagers locaux.

**71% des conducteurs impliqués dans les accidents sont des hommes.**

**(Population Aisne au recensement 1999 : 48,9% hommes et 51,1% de femmes).**

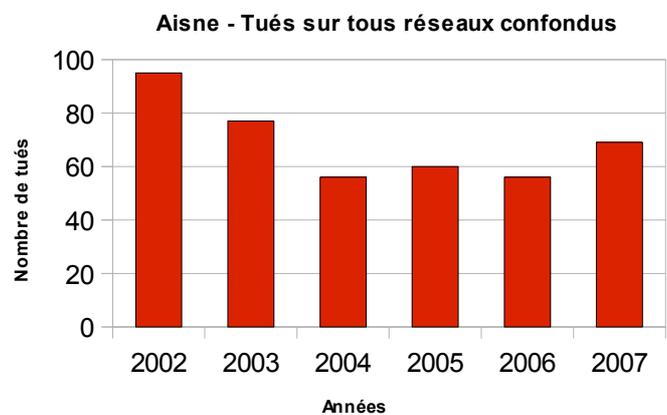
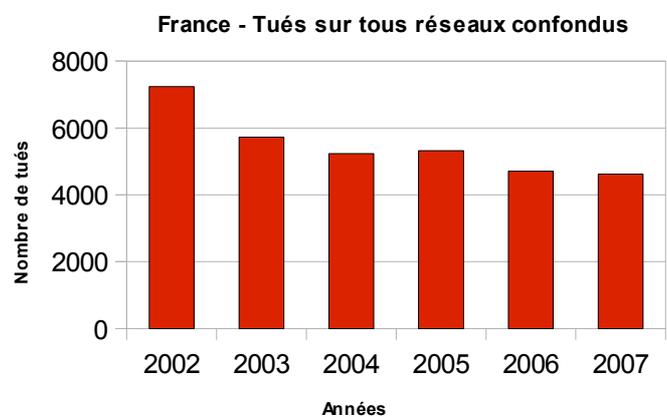
#### **Tendance pour les années 2007 et 2008**

**Année 2007** : 404 accidents corporels dont 57 mortels, 69 tués, 323 blessés hospitalisés et 234 blessés légers et un indice de gravité de 17,1.

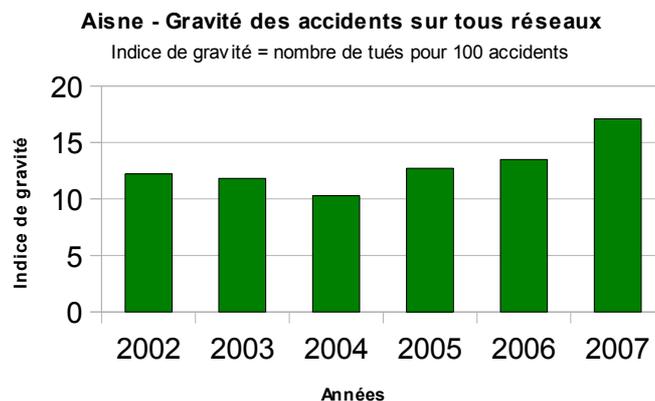
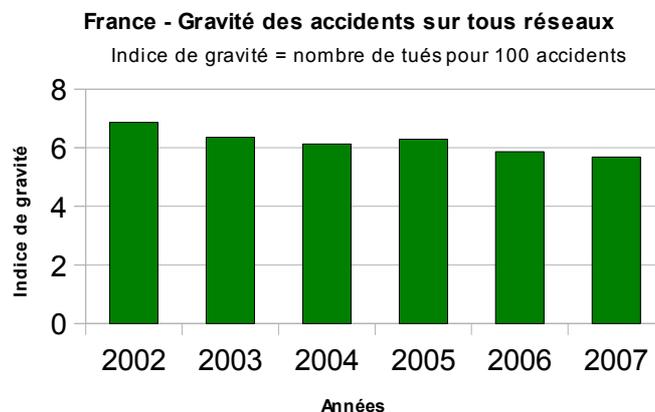
**Année 2008** : de janvier à décembre, 397 accidents corporels dont 46 mortels, 51 tués, 326 blessés hospitalisés et 190 blessés légers et un indice de gravité de 12,8.



## 2 - Évolution des accidents corporels de 2002 à 2007



### 3 - Évolution de l'indice de gravité des accidents corporels dans l'Aisne de 2002 à 2007



**Nota.** Il convient de rappeler que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé. La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.

#### 4 - La localisation des accidents corporels de 2002 à 2006

( cf. pages 6, 8 et 17 du bilan d'accidentologie )

Type de Réseau	(accidents au 100 km)	Aisne	France
	Autoroutes		3,6
Routes Nationales et Routes Départementales		70,1	38,5
Voies Communales		26,3	55,2

Hors ou en agglomération			%	lg
			Hors agglomération	1 492 accidents
En agglomération	1 370 accidents	47,9	6,2	
Ensemble	2 862 accidents	100,0	12,0	

Profil ou tracé de la route

Sur la période 2002 - 2006 les accidents se sont produits :
– pour 72 % en section courante,
– pour 74 % sur un profil en long plat,
– pour 72 % sur un profil en long rectiligne.

#### 5 - Les circonstances des accidents corporels de 2002 à 2006

( cf. page 13 du bilan d'accidentologie )

Conditions météo, état de la route, jour/nuit

Sur la période 2002 - 2006 les accidents se sont produits :
– pour 75 % dans des conditions atmosphériques normales,
– pour 74 % sur une surface de chaussée en état normal et 21 % sur chaussée mouillée,
– pour 63 % de jour et 18 % de nuit sans éclairage.

## 6 - La répartition des accidents corporels dans le temps de 2002 à 2006

(cf. pages 14 et 15 du bilan d'accidentologie)

### MOIS

Les 3 mois les plus accidentogènes sur la période 2002 - 2006 sont :

le mois de septembre	273 accidents pour les 5 années ► 54 /mois
le mois de novembre	266 accidents pour les 5 années ► 53 /mois
le mois de juin	263 accidents pour les 5 années ► 52 /mois

Le mois le moins accidentogène est le mois de février avec 183 accidents pour les 5 années ► 36 /mois

pour les 5 années la moyenne est de 47 accidents par mois

### JOUR

Les 3 jours les plus accidentogènes sur la période 2002 - 2006 sont :

(nombre d'accidents / nombre de jours)

le samedi	2,0 accidents
le vendredi	1,9 accident
la veille de fête	1,7 accident

Les lundi et mardi sont les jours les moins accidentogènes avec 1,3 accident

### HEURE (jours ouvrables)

Les 3 heures les plus accidentogènes pour les jours ouvrables sont :

17 heures	184 accidents
18 heure	172 accidents
19 heure	131 accidents

on retrouve un pic à 13 heures ► 123 accidents et à 8 heures ► 95 accidents

### HEURE (samedi, dimanche et fêtes)

Les 3 heures les plus accidentogènes pour les jours non ouvrables sont :

18 heure	90 accidents
17 heure	79 accidents
19 heure	74 accidents

on retrouve un pic la nuit à 5 heures ► 46 accidents



## 7 - La répartition des accidents corporels selon le type de collision de 2002 à 2006

(cf. page 15 du bilan d'accidentologie)

Les 3 principaux types de collision sont :

par le côté 25 %

contre un obstacle 24 %

frontale 14 %

à noter 14 % sans collision ► sortie de route simple, tonneaux...

\*obstacles fixes (arbre, talus...) ou obstacles mobiles (animal).

## 8 - La répartition des accidents corporels selon le type de conflit de 2002 à 2006

(cf. page 17 du bilan d'accidentologie)

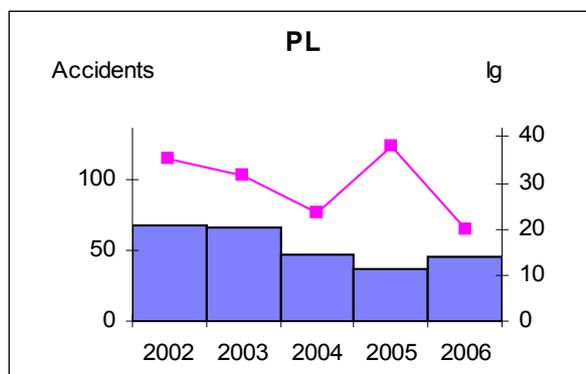
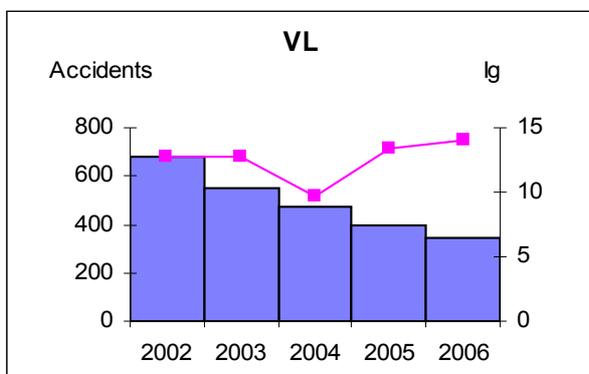
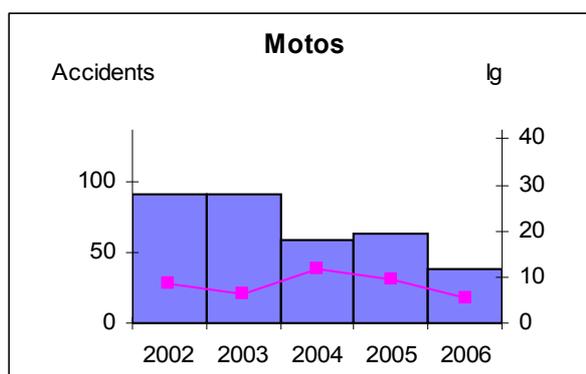
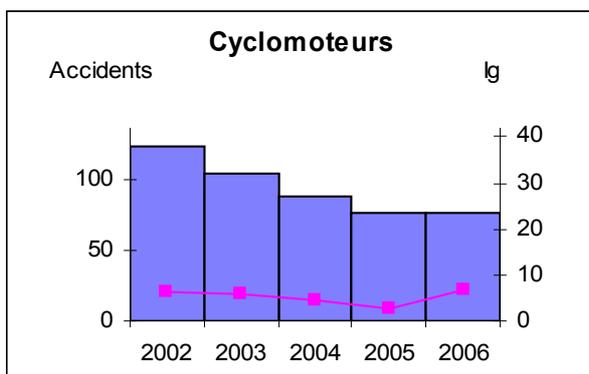
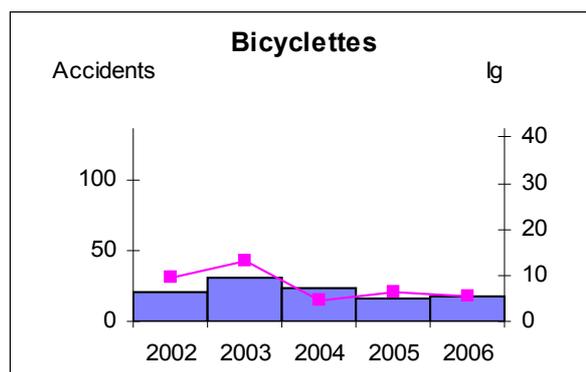
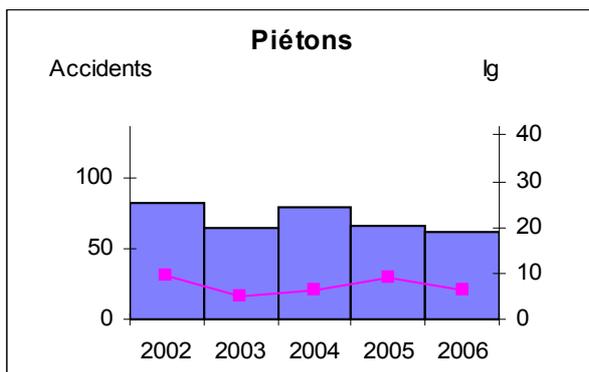
	Piéton	Bicyclette	Cyclo	Moto	VL	PL	Autre
Bicyclette	0,1%	0,1%					
Cyclo	0,9%	0,1%	0,5%				
Moto	0,2%	0,1%	0,2%	0,3%			
VL	<b>10,4%</b>	3,1%	<b>10,7%</b>	<b>6,9%</b>	<b>25,1%</b>		
PL	0,6%	0,1%	0,6%	0,4%	5,7%	0,9%	
Autre	0,3%	0,1%	0,4%	0,1%	1,9%	0,2%	
Véhicule seul en cause		0,2%	3,1%	3,9%	<b>24,4%</b>	1,2%	0,5%

(% calculé par rapport à la totalité des accidents)



## 9 - La répartition des accidents corporels par catégorie d'utilisateur de 2002 à 2006

(cf. pages 16 du bilan d'accidentologie)



*lg = indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents)*

**Sur l'ensemble des accidents corporels, plus d'un quart impliquent des VL.**



## 10 - La proportion des impliqués par tranche d'âge de 2002 à 2006

( cf. pages 18 et 19 du bilan d'accidentologie )

**Les hommes sont beaucoup plus impliqués que les femmes dans l'ensemble de accidents**

	<i>hommes</i>	<i>femmes</i>	<i>Tranche d'âge la plus impliquée (hommes et femmes)</i>
<b>Piétons</b>	<b>53 %</b>	<b>47 %</b>	<b>65 à 79 ans 19 %</b>
<b>Bicyclettes</b>	<b>83 %</b>	<b>17 %</b>	<b>40 à 64 ans 26 %</b>
<b>Cyclomoteurs</b>	<b>87 %</b>	<b>13 %</b>	<b>16 à 17 ans 30 %</b>
<b>Motos</b>	<b>88 %</b>	<b>12 %</b>	<b>25 à 39 ans 47 %</b>
<b>VL</b>	<b>66 %</b>	<b>34 %</b>	<b>25 à 39 ans 29 % (1)</b>
<b>PL</b>	<b>98 %</b>	<b>2 %</b>	<b>40 à 64 ans 48 %</b>

**( 1 ) à noter que les 18 - 24 ans sont impliqués pour 24 %**



## B / Le choix et la hiérarchisation des enjeux

*L'étude d'enjeux se compose de l'analyse du bilan accidentologique, de la réalisation de l'approfondissement des enjeux, de la hiérarchisation des enjeux étudiés qui aboutit à la détermination et au choix des enjeux. L'étude complète a été réalisée sur une période de 5 ans, soit 2002-2006, de façon à être statistiquement représentatif.*

Cette étape a permis d'identifier les cibles, de connaître les problèmes, qui ont été dans un second temps, étudiés lors de la phase de la compréhension de ces enjeux.

L'étude d'enjeux n'avait pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux a été réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement (Observatoire Départemental de Sécurité Routière - O.D.S.R.) pilotée par le chef de projet sécurité routière .

**Compte tenu des orientations fixées par le gouvernement pour atteindre l'objectif de 2012, les quatre enjeux retenus au niveau national, rappelés ci-après, ont été mis en évidence lors de l'étude :**

- l'alcool, ( 1 )
- la vitesse,
- les jeunes,
- les deux roues motorisés.

Lors de cette phase de hiérarchisation des enjeux, il a été constaté que les 4 enjeux retenus au niveau national relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés représentaient également les 4 principaux enjeux du département.

**Ce bilan a permis d'identifier un cinquième enjeu au niveau local :  
les accidents corporels impliquant les piétons.**

**( 1 ) L'utilisation à compter de la fin de l'année 2008, par les forces de l'ordre, de kits salivaires va permettre de développer le dépistage des stupéfiants et ainsi de déterminer plus précisément la part de responsabilité des stupéfiants dans les accidents routiers indépendamment de la prise d'alcool ou en association avec l'alcool.**



## L'alcool

L'enjeu alcool représente l'enjeu majeur pour le département de l'Aisne.

Les tableaux ci-dessous montrent une évolution très défavorable des accidents corporels et mortels liés à une alcoolémie trop élevée :

### Répartition des accidents corporels et mortels liés à une alcoolémie trop élevée

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Taux d'accidents dont l'alcoolémie est connue		Accident(*) avec alcoolémie positive		Taux d'accidents dont l'alcoolémie est connue		Accident(*) avec alcoolémie positive	
	Aisne	France	Aisne	France	Aisne	France	Aisne	France
2003	93,4%	79,8%	17,2%	9,4%	95,6%	57,9%	30,8%	31,1%
2004	93,6%	76,6%	12,2%	9,5%	84,8%	56,5%	28,1%	30,7%
2005	95,1%	78,7%	20,3%	10,0%	94,3%	88,3%	32,0%	28,1%
2006	93,3%	79,6%	18,6%	11,1%	93,8%	75,9%	33,3%	28,4%
2007	93,6%	79,2%	19,3%	10,5%	96,5%	76,3%	38,2%	29,0%

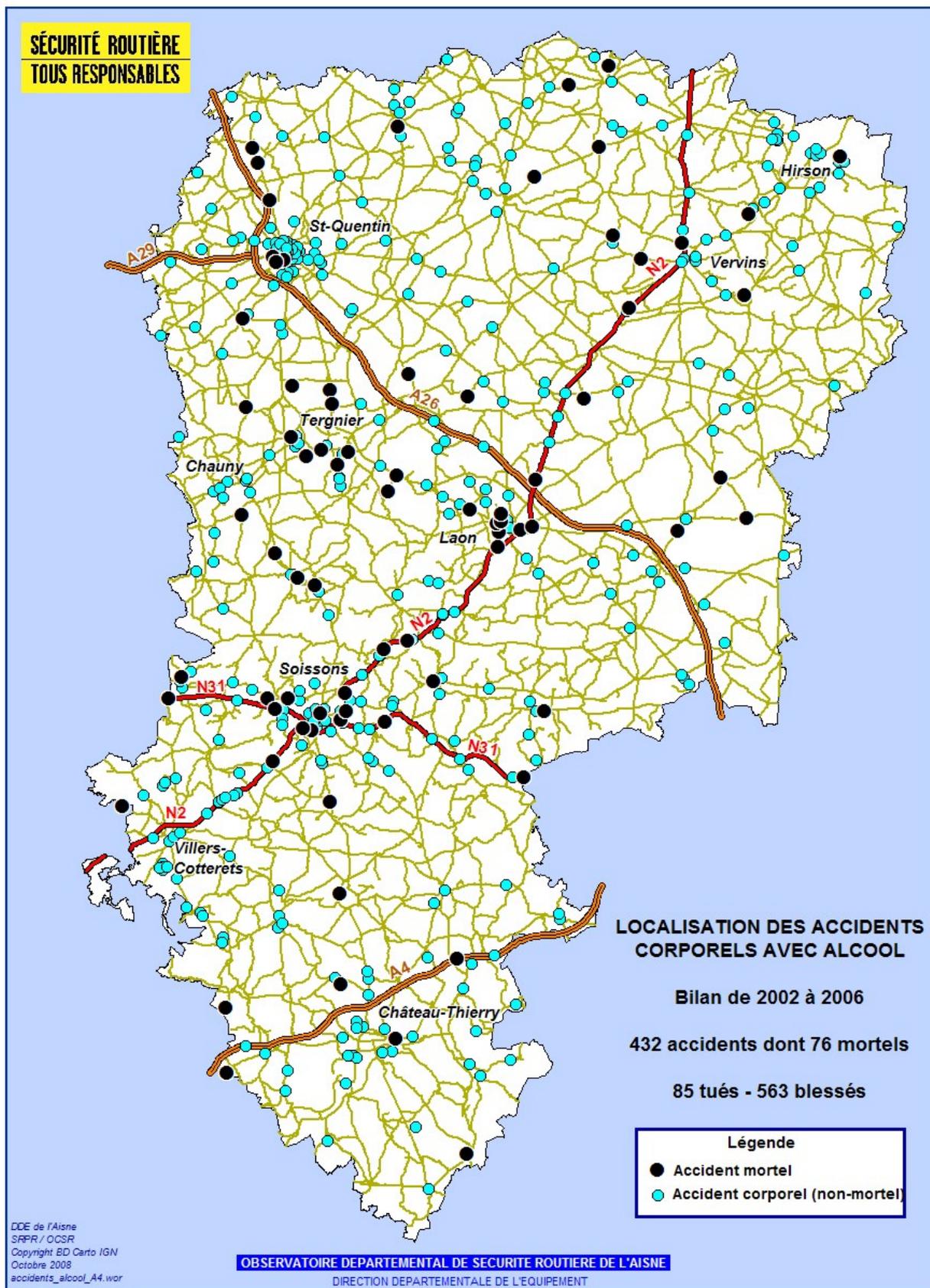
\* base alcoolémie connue

**2008 : l'alcool est responsable dans 19,9% des accidents corporels (3,5% pour les stupéfiants) et 36,9% des accidents mortels (13% pour les stupéfiants).**

### Répartition des victimes d'accidents corporels liés à une alcoolémie trop élevée

	% de tués		% de blessés hospitalisés		% de blessés légers	
	Aisne	France	Aisne	France	Aisne	France
2003	30,1%	31,4%	17,9%	15,3%	15,5%	9,1%
2004	18,4%	31,7%	15,3%	15,2%	11,7%	8,6%
2005	29,0%	28,8%	18,9%	17,3%	19,2%	8,7%
2006	35,8%	29,4%	20,2%	15,4%	17,6%	8,9%
2007	39,1%	29,4%	18,6%	14,9%	17,5%	8,8%

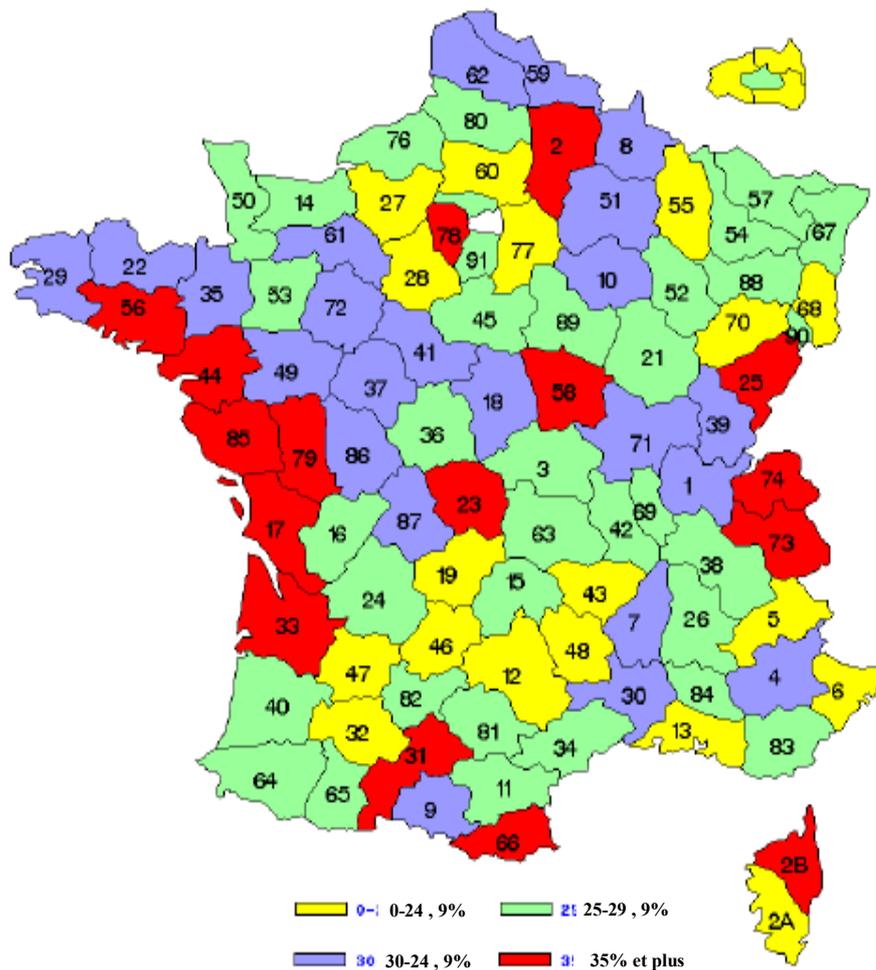
La carte ci-dessous montre la répartition sur l'ensemble du département des accidents corporels et mortels liés à une alcoolémie trop élevée



## Par départements

Cumul 2003–2007 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements

Source : ONISR, fichier des accidents



***Dans l'Aisne la consommation d'alcool associée à la conduite automobile est la principale cause d'accidents mortels depuis 2003. La situation ne cesse de se dégrader, en effet l'évolution sur les trois dernières années des accidents mortels dont la cause est une alcoolémie trop élevée est la suivante:***

**2006 33,3 %**  
**2007 36,9 %**  
**2008 45,7 %**

**C'est le département de la région Picardie le plus durement touché par ce véritable fléau.**

<

## La vitesse

### ➤ Contrôle de vitesse 2007 comparaison Aisne / France

	Nombre d'excès de vitesse	Rappel année-1	variation	Dont hors C.S.A.*	Rappel année-1	Variation	Nombre d'excès de vitesse pour 1 million de km
Aisne	52 621	46 346	<b>+13,50%</b>	13 175	16 571	-20,50%	11
France	16 374 720	14 863 083	+10,20%	1 699 524	1 797 046	-5,40%	35

\*C.S.A.: Contrôle Sanction Automatisé

### ➤ Bilan 2007 des accidents corporels dûs à la vitesse

	Bilan global 2007	Bilan vitesse 2007	Soit en %
Accidents corporels	405	78	<b>19</b>
Tués	68	9	<b>13</b>
Blessés	552	103	<b>19</b>

- Pour 2007, la vitesse est la deuxième cause d'accidents corporels après le refus de priorité, et également la deuxième cause d'accidents mortels après l'alcoolémie.

- Localisation : **65,4%** en agglomération et 34,6% hors agglomération.

- Usagers impliqués : sur les 108 usagers, on dénombre **62 % de VL**, 11 % de motocyclette et 10 % de cyclomoteur.

- Type de collisions : sur les 78 accidents, on retrouve **41% de VL seul**, 12% de VL contre VL et 9 % de motocyclette seule.

**Pour 2008 : la vitesse représente 17,4% des accidents (soit la troisième cause des accidents corporels) et 19,6% des accidents mortels (soit la deuxième cause).**

## Les jeunes

### ➤ Population

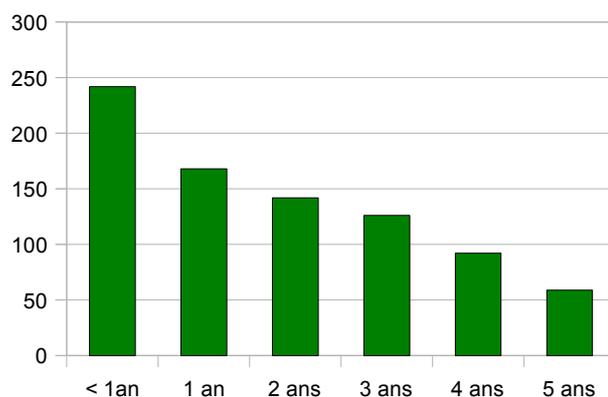
INSEE 2006	Population 15-24 ans	Population totale	% Population 15-24 ans
Aisne	68 388	536 498	12,7
France	7 854 103	61 166 822	<b>12,8</b>

### ➤ Implication

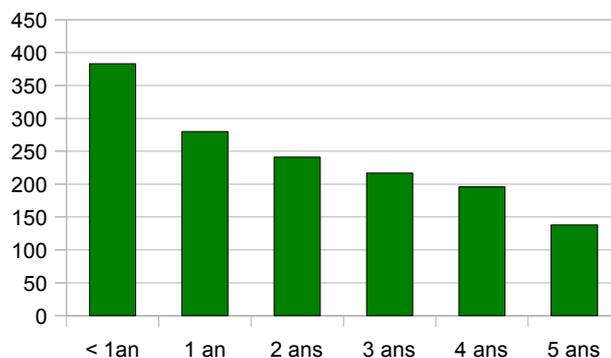
Période de 2005-2007	Nombre de VG* jeunes pour 1000 habitants jeunes	% des accidents graves avec un conducteur âgé de 18-24 ans
Aisne	5,4%	32,1
France	5,2%	31,8

\* VG : victime grave soit un tué ou un blessé hospitalisé

Nombre d'accidents selon l'ancienneté du permis  
Conducteurs de 18-24 ans



Nombre d'accidents selon l'ancienneté du permis  
Conducteurs de tous âges

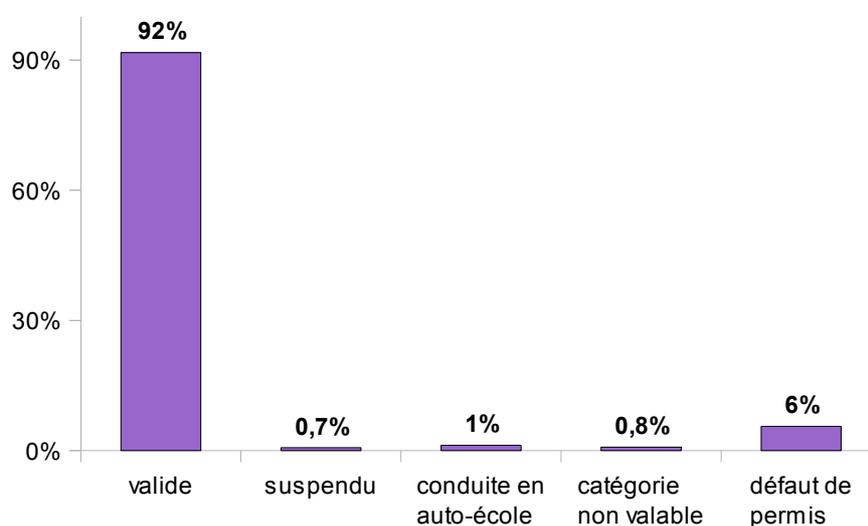


➤ **Bilan ATB des accidents impliquant au moins un usager jeune**

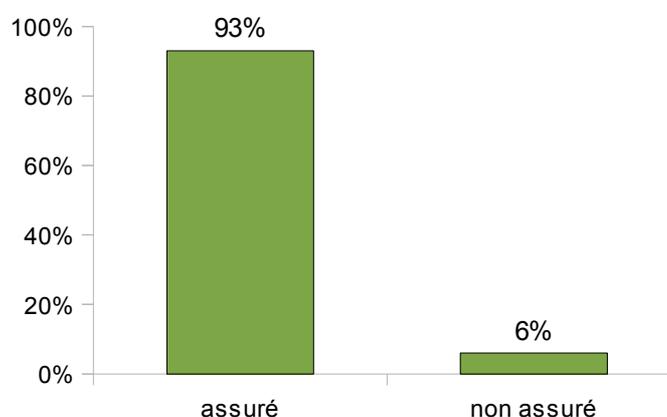
	<b>Bilan global 2002-2006</b>	<b>Bilan des usagers jeunes 2002-2006</b>	<b>Soit en %</b>
Accidents corporels	2862	1571	55
Accidents mortels	303	83	27
Tués	344	97	28
Blessés	3849	1640	43

On dénombre 2549 usagers de 0-24 ans (1318 conducteurs – 1055 passagers – 176 piétons) parmi les 1571 accidents corporels.

**Situation du permis pour les usagers jeunes impliqués**



**Situation de l'assurance pour les usagers jeunes impliqués**



## Les deux-roues motorisés

- **Accidents corporels impliquant au moins un cyclomoteur (engin < 125cm<sup>3</sup>) 2003-2007**

	Accidents corporels	Accidents mortels
Aisne	16,8%	9,3%
France	17,6%	7,6%

- **Accidents corporels impliquant au moins une motocyclette 2003-2007**

	Accidents corporels	Accidents mortels
Aisne	12,1%	10,0%
France	20,3%	17,9%

### - Les cyclomoteurs

- **Bilan ATB des accidents impliquant au moins un cyclomoteur**

	Bilan global 2002-2006	Bilan impliquant un cyclomoteur 2002-2006	Soit en %
Accidents corporels	2862	483	17
Accidents mortels	303	25	8
Tués	344	25	7
Blessés	3849	538	14

On dénombre 497 usagers conducteurs de cyclomoteurs parmi les 483 accidents corporels.

Localisation : **77,9%** en agglomération et 22,1% hors agglomération.

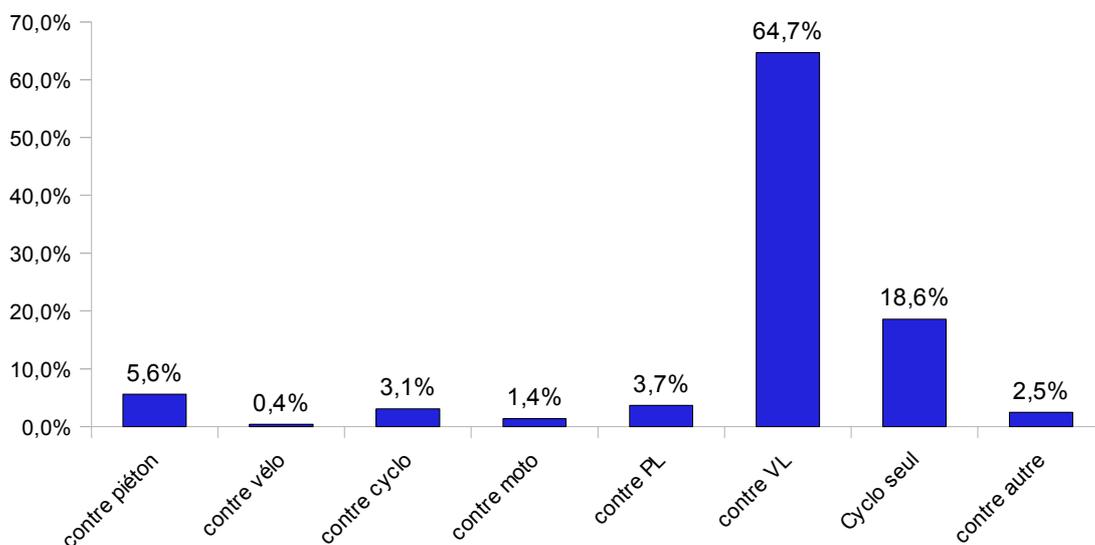
### **Circonstances des accidents corporels impliquant un cyclomoteur**

- **81,2%** des accidents corporels ont lieu dans des **conditions atmosphériques normales**.

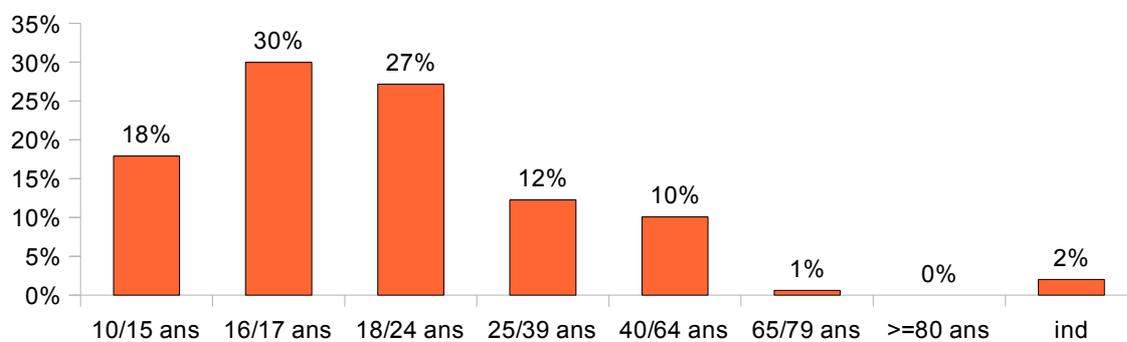
- **81%** sur une **surface normale**.

- **67,1%** le jour.

### Type de collision impliquant un cyclomoteur



### Age des conducteurs de cyclomoteurs impliqués



## Les piétons

De 2002-2006 :

12,4% des accidents corporels sont des accidents corporels impliquant au moins un piéton.

Les accidents corporels impliquant un piéton ont lieu en agglomération à 92,7%.

Victimes piétons impliqués dans les accidents corporels				
Aisne			France	
	Tués	IG*	Tués	IG*
2005	10,0%	<b>8,8%</b>	12,0%	4,5%
2006	7,1%	<b>6,3%</b>	11,4%	3,9%
2007	8,7%	<b>10,2%</b>	12,1%	4,0%

\*(tués/100 victimes)

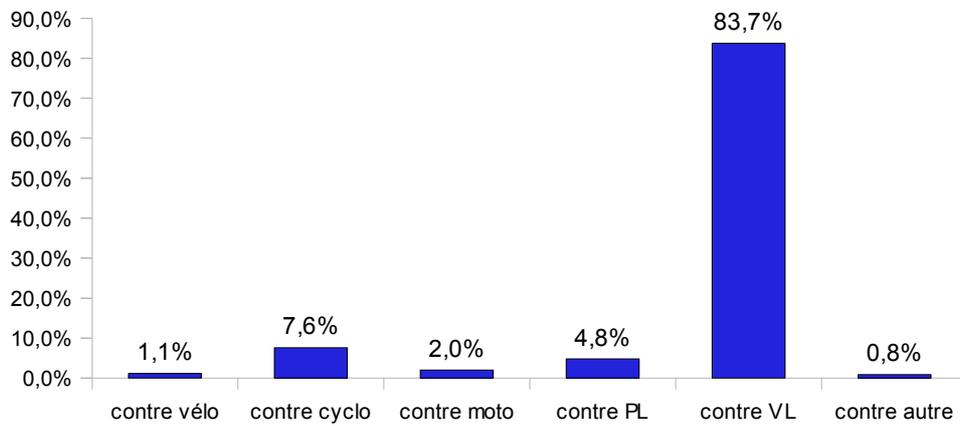
**Pour 2008 : 71 piétons impliqués dans les 397 accidents dont 4 tués.**

### ➤ Bilan ATB des accidents impliquant au moins un piéton

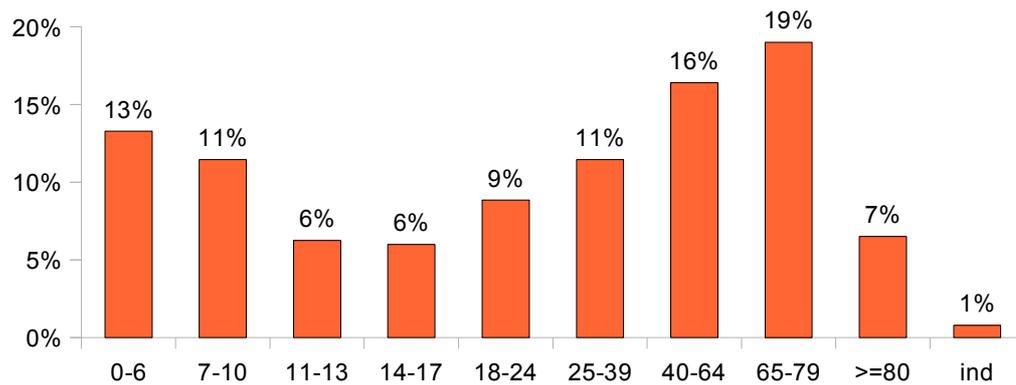
	Bilan global 2002-2006	Bilan des usagers piétons 2002-2006	Soit en %
Accidents corporels	2862	326	11
Accidents mortels	303	25	8
Tués	344	24	7
Blessés	3849	350	9

On dénombre 384 usagers piétons parmi les 326 accidents corporels.

## Type de collisions où sont impliqués les piétons



## Âges des piétons impliqués



## C / Des orientations d'actions par enjeux

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets. Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions doivent être recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction. Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Cette dernière phase de la démarche doit permettre dans un premier temps de déterminer au préalable des objectifs de sécurité pour chaque enjeu (exemple : prévenir des risques pour un enjeu cyclomoteurs). Une fois ces objectifs de sécurité déterminés, on peut dans un deuxième temps rechercher les orientations d'actions associées pour chacun des enjeux (exemple : impliquer les établissements scolaires pour un enjeu cyclomoteurs). Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner en actions sur la période du DGO dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière ( PDASR ), véritables programmes pluriannuels de lutte contre l'insécurité routière du département, et permettre à des acteurs de se sentir concernés. Ces orientations ou pistes d'actions doivent se décliner à partir de la compréhension des enjeux et des dysfonctionnements identifiés dans le système Homme – Véhicule – Environnement qui ont conduit aux accidents identifiés précédemment. Pour les approcher, les éléments de connaissances de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière ( ODSR ) peuvent là aussi être utiles. Ces orientations d'actions peuvent également permettre d'améliorer la connaissance de l'accidentologie de tout ou partie de l'enjeu considéré.

Les orientations d'actions sont à rechercher et à mettre en œuvre pour chaque enjeu, elles doivent faire l'objet d'une validation par le comité de pilotage et d'une information générale (organismes et associations de sécurité, grand public par le biais des médias,...) au même titre que pour la validation des enjeux retenus.

## **Des pistes d'actions pour chacun des enjeux à mettre en oeuvre et à faire vivre**

### **- Enjeu alcool :**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool,
- Mobiliser les entreprises, les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque alcool,
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné,
- Promouvoir l'autocontrôle d'alcoolémie,
- Mettre en oeuvre le volet alcool du plan de contrôle,
- Informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool,
- Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs,
- Sensibiliser et former le monde éducatif et les parents d'élèves au risque alcool.

### **- Enjeu vitesse :**

- Mettre en oeuvre le volet vitesse du plan de contrôle,
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie,
- Mobiliser les transporteurs, sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et distances de sécurité,
- Sensibiliser les piétons seniors au risques encourus en milieu urbain,
- Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées,
- Impliquer les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées,
- Impliquer l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation.

### **- Enjeu jeunes :**

- Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route,
- Améliorer la formation du conducteur par la promotion de l'AAC,
- Impliquer les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnants,
- Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif,
- Mobiliser, sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs,
- Renforcer les efforts entrepris en direction des publics à risques,
- Mobiliser les entreprises sur le risque routier des jeunes apprentis (CFA),
- Promouvoir le port de la ceinture de sécurité à l'arrière,
- Impliquer le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'usager masculin,
- Inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes,
- Promouvoir les valeurs de comportement dans la conduite.

### **- Enjeu deux-roues motorisés :**

- Impliquer les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation,
- Créer un observatoire départemental des deux-roues motorisés,
- Sensibiliser les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés en milieu urbain,
- Impliquer les établissements scolaires dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues,
- Mettre en oeuvre le volet deux-roues motorisés du plan de contrôle,
- Communiquer sur les risques pris par les deux-roues motorisés et les autres usagers,
- Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés.

### **- Enjeu piétons :**

- Impliquer les communes pour la mise aux normes des passages protégés et assurer une bonne lisibilité de la signalisation spécifique aux piétons.
- rappeler les droits et obligations des piétons et conducteurs
- impliquer les clubs du 3ième age
- action de sensibilisation dans les établissements scolaires

**Toutes les actions permettant d'agir sur le comportement du conducteur seront recherchées et déployées.**

**Lors de la réunion du comité de pilotage du 20 mai 2009  
l'ensemble des pistes d'actions a été examiné, des priorités ont été arrêtées  
pour chacun des enjeux.**

### **Enjeu alcool**

*le combat contre l'alcool au volant a été déclaré enjeu prioritaire, il a été décidé de renforcer la mise en oeuvre du volet alcool du plan de contrôles routiers, qui sera accompagné d'actions importantes et régulières de communication sur l'effet sanctions qui doit rester très dissuasif. Ces actions de communication viendront compléter les actions de sensibilisation sur les conséquences dramatiques corporelles des accidents, qu'il convient de renforcer également. La sensibilisation ne doit pas se limiter aux conducteurs, mais doit être étendue aux passagers qui peuvent jouer un rôle important dans la dissuasion de prendre le volant sous l'emprise de l'alcool.*

**La priorité sera donnée à:**

- *la mise en oeuvre du volet alcool du plan de contrôles routiers.*
- *la promotion de l'autocontrôle et la valorisation du principe du « conducteur sobre désigné ».*
- *l'amélioration et le partage de la connaissance sur les accidents de la route liés à l'alcool.*
- *la sensibilisation, la mobilisation et le contrôle des débiteurs de boissons alcoolisées.*

### **Enjeu vitesse**

*Cet enjeu est bien pris en compte par les collectivités locales qui réalisent des actions de prévention soit en liaison avec les forces de l'ordre, soit avec la Direction de la Voirie Départementale ou la Coordination Sécurité Routière. Les contrôles avec sanctions qui sont réalisés après les actions de prévention sont en général mieux acceptés par les contrevenants. Les aménagements spécifiques réalisés sur les réseaux routiers apportent une réelle plus-value pour le respect des limitations de vitesse et sont à poursuivre dans la mesure du possible. Des contrôles au moyen de véhicules banalisés seront déployés principalement en agglomération. Dans ce cadre, les conducteurs pris en excès de vitesse, par les forces de l'ordre, seront soit sanctionnés, soit sensibilisés sur les risques liés au non respect des limitations de vitesse.*

**La priorité sera donnée à:**

- *la mise en oeuvre du volet vitesse du plan de contrôles routiers, associé également à des actions de communications en relation avec le contexte local.*
- *l'amélioration de la connaissance des vitesses pratiquées par un suivi régulier et renforcé.*
- *la promotion de la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie et aussi comme source d'économie.*

## **Enjeu jeunes**

*Le constat est fait que le réseau des partenaires éducatifs tient une place prépondérante dans la sensibilisation des jeunes aux risques routiers. Les jeunes suffisamment sensibilisés, peuvent être d'excellents vecteurs pour accroître et parfaire la sensibilisation des adultes. La sensibilisation sera étendue aux Etablissements Publics d'Insertion de la Défense ( EPIDE ). et aux clubs sportifs. Le permis probatoire est reconnu comme un élément essentiel dans la lutte contre l'insécurité routière des jeunes de même que l'apprentissage anticipé de la conduite.*

### **La priorité sera donnée à:**

- *la formation et la sensibilisation du réseau éducatif et à l'implication des parents d'élèves par les relais associatifs.*
- *la sensibilisation des milieux sportifs en liaison avec les différentes fédérations et institutions.*
- *la sensibilisation et la formation des accompagnateurs dans l'apprentissage anticipé de la conduite.*
- *la mobilisation des centres de formation professionnelle, entreprises, EPIDE afin de sensibiliser les jeunes apprentis et les jeunes qui sortent précocement du système scolaire ou éducatif.*
- *La promotion du port de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules.*

## **Enjeu deux roues motorisés**

*la mise en place d'une charte du cyclomotoriste est proposée par la gendarmerie. Cette charte qui comporte une quinzaine de recommandations, signée par le Préfet, pourrait être proposée aux utilisateurs de deux roues motorisés, par les autos-écoles, lors de l'achat par le vendeur, mais également lors des contrôles par les forces de l'ordre.*

### **La priorité sera donnée à:**

- *la mise en oeuvre du volet deux-roues motorisés du plan de contrôles routiers.*
- *l'implication des motos-écoles, des vendeurs de deux-roues motorisés, des établissements scolaires ( collèges et lycées ) des centres de formation professionnelle et des entreprises.*
- *au renforcement de la communication directement auprès des utilisateurs de deux-roues motorisés.*
- *une plus forte prise en compte par les aménageurs du risque spécifique des deux-roues motorisés en milieu urbain notamment.*

## **Enjeu piétons**

*Diverses actions sont déjà réalisées par les forces de l'ordre, tel que le permis piétons en milieu scolaire. Le but est de faire prendre conscience aux piétons qu'ils sont acteurs à part entière de la sécurité routière et qu'ils ont, à ce titre, des droits mais aussi des obligations.*

### **La priorité sera donnée à:**

- *au renforcement des actions en milieu scolaire en développant le principe du permis piétons.*
- *au développement d'actions envers les piétons seniors en milieu urbain, dans les principales zones de déplacements fréquents ( commerces, services publics, à proximité des maisons de retraite ou foyers pour personnes âgées, centres de loisirs... ). Ces actions seront relayées par la police nationale et municipale en liaison avec tous les acteurs potentiels et notamment avec les commerçants.*
- *Aux actions auprès des responsables de la voirie communale pour la mise aux normes des passages protégés et l'amélioration de la lisibilité de la signalisation spécifique aux piétons.*