



Document Général d'Orientations

Sécurité Routière

2023 - 2027

Département des Ardennes





SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

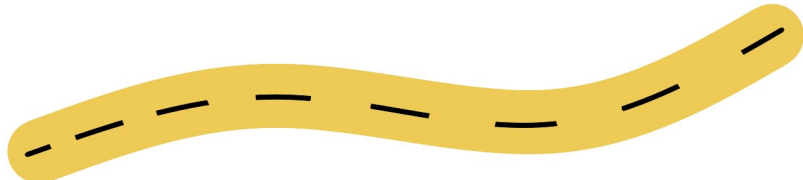


Table des matières

1. Le cadre général de la démarche.....	6
1.1. Les objectifs du DGO.....	6
2. Le diagnostic territorial partagé.....	7
2.1. Présentation générale du département.....	7
2.1.1. Situation géographique et démographique.....	7
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	10
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2.1.4. Risque routier professionnel.....	13
2.1.5. Réseau routier.....	13
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	14
2.2.1. Typologie des accidents.....	14
2.2.2. Modes doux.....	14
2.2.3. 2 roues motorisés (2 RM).....	15
2.2.4. Facteurs environnementaux spécifiques.....	15
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	16
2.3.1. Typologie des accidents.....	16
2.3.2. Modes doux.....	16
2.3.3. 2 roues motorisés (2 RM).....	17
2.3.4. Facteurs environnementaux spécifiques.....	17
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	18
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	19
3.2. Actions locales récurrentes et grands évènements.....	23
3.3. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	36
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	37
4.1. Les 2 roues motorisés.....	37
4.2. Le risque routier professionnel.....	39
4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».....	40
4.4. Les conduites à risques.....	41
4.5. Les seniors.....	43
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	45
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	45
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	45
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	46
6. Annexe : les chiffres de l'accidentalité 2017 – 2021.....	47

Editorial de M. Alain BUCQUET Préfet des Ardennes



La sécurité sur les routes ardennaises est une de mes priorités. Toutefois, malgré les efforts menés pour en réduire le nombre, les accidents demeurent.

À l'instar de la tendance nationale, l'aggravation de l'accidentalité locale pour l'année 2022 nécessite une vigilance accrue.

Bien que le nombre d'accidents soit légèrement en baisse (95 en 2022 contre 104 en 2021, soit -9%), ils sont devenus plus graves en termes de conséquences sur les victimes : 16 personnes ont perdu la vie sur les routes ardennaises, soit 33 % de plus qu'en 2021, et plus de la moitié des victimes blessées a été hospitalisée plus de 24 h.

Face à cette insécurité qui perdure, je sais compter sur l'appui des services de l'État ainsi que sur l'ensemble des acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière (collectivités locales, gestionnaires de route, associations).

Le document général d'orientations (DGO) s'inscrit dans cette démarche partenariale. Il est à la fois un outil de programmation qui définit pour les 5 ans à venir les orientations d'actions à mener dans le département et de mobilisation locale pour renforcer la sécurité sur nos routes.

Il doit permettre la mobilisation de l'ensemble des acteurs autour d'actions et de projets pour contribuer à la diminution de l'accidentalité.

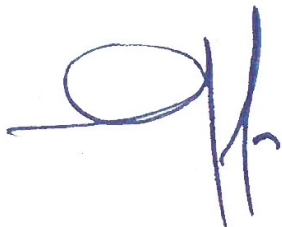
Mon objectif est de permettre à chaque citoyen de se déplacer en toute sécurité, de savoir partager la route pour « **Vivre, Ensemble** ».

Je remercie très vivement l'ensemble des acteurs, qui se mobilisent au quotidien pour œuvrer au succès de cette démarche partenariale, afin de faire reculer l'insécurité routière dans le département.

La mobilisation collective rend la route plus sûre, et je sais pouvoir compter sur votre engagement.

Les signataires du DGO 2023 - 2027

Le Préfet des Ardennes



Alain Bucquet

La Procureure de la République



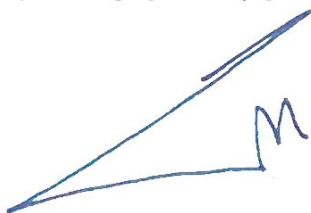
Magali Josse

Le Président du conseil
départemental des Ardennes



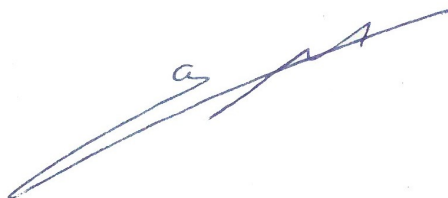
Noël Bourgeois

Le Président de
l'association des maires
des Ardennes



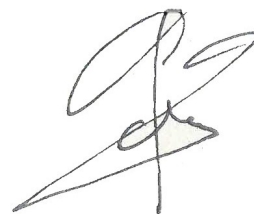
Régis Depaix

Le Président de l'union
des maires des Ardennes



Kévin Gengoux

Le Président de
l'association des maires



Xavier Coffart

1 . Le cadre général de la démarche

Au niveau national, la baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 6,6 % entre 2017 et 2021, passant de 3448 décès sur les routes à 3221. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5 %, passant de 73 384 à 67 141.

Bien que 227 vies aient pu être épargnées en 2021 par rapport à 2017, la prudence et les efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation et de contrôle-sanction doivent être maintenus. L'aggravation récente de la mortalité routière entre janvier et août 2022, en hausse par rapport à 2021 (+25 %) et 2019 (+12 %), est un indicateur nécessitant une grande vigilance de notre part.

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux conjointement avec les usagers de la route.

1.1. Les objectifs du DGO

Afin de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité des divers territoires, chaque préfecture, sous l'autorité du préfet, élabore le document général d'orientations (DGO) pour une durée de 5 ans.

Ce nouveau DGO couvre la période 2023-2027. Il définit la stratégie en faveur de la sécurité routière via des orientations d'actions à mener par tous les acteurs locaux et constitue un levier de mobilisation afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et de se mobiliser autour d'enjeux spécifiques afin de sensibiliser le grand public.

2 . Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique et démographique

Le département des Ardennes est situé dans la Région Grand-Est et s'étend sur une superficie de 5 229 km². Sa préfecture est Charleville-Mézières.

Département frontalier avec la Belgique, il est traversé dans sa partie septentrionale par la vallée sinueuse de la Meuse et de la Chiers , et dans sa partie méridionale par l'Aisne.



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Le réseau routier des Ardennes est composé de :

- 88 km d'autoroute
- 74 km de routes nationales
- 3 309 km de routes départementales
- 3 264 km de voies communales

Le département des Ardennes recense 270 582 habitants, soit 51,7 habitants / km² (source géographique état civil INSEE au 01/01/2022).

Il est composé de 4 arrondissements : Charleville-Mézières (chef-lieu du département), Sedan, Rethel, Vouziers, de 19 cantons (décret du 21 février 2014) et de 449 communes (INSEE 2022)

C'est dans la partie nord du département que se concentre l'essentiel des habitants et des activités ; Charleville-Mézières et Sedan en sont les principaux centres urbains, ainsi qu'un tissu de petites villes dans l'extrême-nord du département (pointe de Givet). L'agglomération de Rethel se distingue également en termes d'activités professionnelles dans la partie sud du département.

Arrondissement	Population (2020)	Variation (2020/2014)	Superficie (km ²)	Densité (hab./km ²)
Charleville-Mézières	154 470	▼	1 825,3	84,6
Sedan	56 527	▼	792,2	71,4
Rethel	37 382	▲	1 199,7	31,2
Vouziers	21 322	▼	1 412,2	15,1

Source INSEE, population municipale légale en vigueur au 01/01/23, millésimée 2020

Afin de pouvoir comparer objectivement les données d'accidentalité départementales, le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) réalise depuis de nombreuses années des études sur la typologie des départements en intégrant diverses variables (géographie, climat, dominante urbaine ou rurale, réseau routier, démographie, tourisme etc.).

En 2021, le CEREMA a finalisé un zonage affiné et actualisé classifiant les départements en 7 grandes familles de départements. Ainsi, chaque département peut être comparé aux départements de sa famille de référence grâce à leurs indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) sensiblement communs.

Les Ardennes sont répertoriées dans la famille 5 « **les départements multipolarisés** » dont font partie 19 autres départements (voir carte ci-dessous).

La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par une part de linéaire d'autoroutes et de territoires en périurbain plus élevée que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classée « montagne » sont inférieurs à la moyenne.

Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle.



La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Les départements d'Outre-Mer ne constituent pas une famille homogène et ne peuvent pas être rapprochés des familles ci-dessus.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Entre 2010 et 2021, la mortalité ardennaise ne cesse de fluctuer.

Une baisse importante, – 55 %, de la mortalité routière, avait cependant été observée entre 2011 et 2016. Un pic de 18 tués a marqué l'année 2017 et s'est reproduit en 2019 avec 22 personnes tuées.

Les années 2020 et 2021, marquées par la crise sanitaire Covid-19, ont été atypiques de par les restrictions de circulations induites par les confinements et les couvre-feux, restés longtemps en vigueur.

Les divers comptages routiers établis par les gestionnaires de voirie ont confirmé la lente reprise de l'activité de conduite de la part des usagers ardennais, à l'inverse de la tendance nationale.

Dans le département des Ardennes, le taux moyen de tués par million d'habitants est de 58, contre 48 dans les départements de la même famille de référence (ILSR, famille 5).

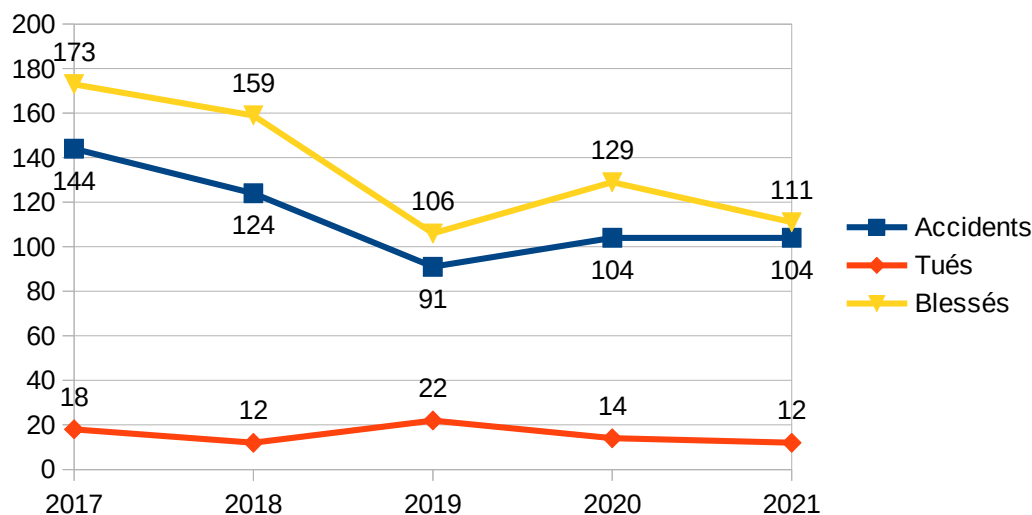
Au plan national, le nombre de tués en France métropolitaine est de 47 par millions d'habitants, soit + 23,4 % de personnes tuées pour le département des Ardennes.

Les divers indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) s'analysent sur une période de 5 ans de données consolidées (fiabilisées), soit de 2017 à 2021.

Les modes de déplacement, sauf mention contraire, sont regroupés de la manière suivante dans tout le document :

- modes doux : piétons, EDPsm (engin de déplacement personnel sans moteur), EDPm (engin de déplacement personnel motorisé), cyclistes
- 2 et 3 roues motorisés : cyclo et moto
- véhicules de tourisme
- autre : tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds.

Entre 2017 et 2021, les Ardennes comptabilisent 78 décès, 567 accidents et 678 blessés.



☐ Les hommes représentent 71 % des tués contre 29 % pour les femmes.

☐ 2 tranches d'âge sont sur-représentées dans la mortalité routière : les 18-24 ans qui représentent 21 % des tués pour 7 % de la population ainsi que les seniors (65 ans et +) équivalant à 23 % de la population mais comptant pour 36 % de la mortalité routière.

☐ Concernant les modes de déplacement, nous pouvons remarquer que le nombre de tués en mode doux, dans les tranches d'âge de la population active, 18-64 ans, reste relativement faible. À l'inverse, les 65 ans et + sont fortement touchés sur ce mode de déplacement, représentant 50 % de la mortalité senior entre 2017 et 2021.

☐ En termes de mode de déplacement uniquement, le véhicule de tourisme reste le mode de déplacement le plus représenté avec 58 % de part dans la mortalité routière suivi des modes doux à hauteur de 23 %.

☐ Les données statistiques accidents concernant la catégorie socio-professionnelle (CSP) et le motif de trajet sont sensiblement liées : près d'une personne décédée sur 2 est un retraité et 71 % des accidents mortels surviennent lors d'un trajet « promenade / loisirs » (pourcentage nettement supérieur à celui des tués lors d'un trajet « domicile / travail »)

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Concernant la période d'étude de cette partie, nous n'utiliserons que les données des années 2019 à 2021 correspondant au nouveau format du bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC).

☐ Les hommes restent à 81 % majoritairement présumés responsables dans les accidents mortels ardennais, contre 19 % pour les femmes.

☐ Au vu de la représentation de la population ardennaise, la classe d'âge des 18-24 ans est sur-représentée avec 26 % des présumés responsables d'accidents mortels pour seulement 7 % de part dans cette population. Cependant, les 25-44 ans ainsi que les 65 ans et +, restent fortement présents avec respectivement 30 % et 28 % des présumés responsables pour 22 % et 23 % de la population. À l'inverse, les 45-64 ans sont sous-représentés avec 15 % des présumés responsables mais comptant pour 28 % de la population.

☐ Les 2RM représentent 1/3 des présumés responsables dans la tranche d'âge des 18-24 ans, principaux utilisateurs de cyclomoteur. Nous retrouvons également une part importante de présumés responsables utilisant des modes doux chez les 65ans et + (31 %), en corrélation avec le nombre de tués dans ces catégories (50 %).

☐ La part d'utilisation du véhicule de tourisme dans les modes de déplacements utilisés par les présumés responsables reste majoritaire sur les différentes classes d'âge.

☐ Les retraités représentent 29 % des présumés responsables d'accidents mortels, à quasi-égalité avec la CSP « employés » à 26 %.

Bien que ces 2 CSP soient opposées, nous ne retrouvons pas les motifs de trajets correspondants à ces CSP dans les indicateurs locaux ci-dessous.

Nous remarquons que 58 % des présumés responsables effectuaient un trajet « promenade / loisir » contre 21 % qui réalisaient un trajet de type « domicile / travail » ou « utilisation professionnelle ».

☐ Le principal facteur d'accidents mortels dans le département des Ardennes est la « vitesse excessive ou inadaptée » dans 42 % des cas. Suivent les facteurs « inattention / téléphone » et « alcool » présents, respectivement, dans 15 % et 13 % des accidents mortels.

☐ Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est l'unique facteur qui concerne toutes les classes d'âge. Les facteurs « alcool seul », « stupéfiant » ou « alcool ET stupéfiant » sont représentés dans les tranches d'âge de population active avec une prédominance d'environ 50 % chez les 25-44 ans. Les seniors sont fortement impliqués dans les accidents mortels avec les facteurs « inattention – téléphone », pour 43 %, et « non-respect de la priorité », pour 50 %.

2.1.4. Risque routier professionnel

Le département des Ardennes est un département frontalier, dont le trafic routier professionnel représente une part importante de l'ensemble des trajets quotidiens.

☐ Sur la période 2017-2021, nous observons que 32 % des personnes décédées l'ont été dans un accident impliquant un usager qui effectuait un trajet « domicile-travail » ou un trajet « professionnel ». Parmi ces personnes décédées, 12 % effectuaient elles-mêmes ce type de trajet.

☐ Concernant les modes de déplacement, leur répartition se décline sur les trajets « domicile-travail » et « utilisation professionnelle ». Sur les trajets « domicile-travail », l'utilisation du véhicule de tourisme (VT) par les victimes représente plus de la moitié de la répartition totale soit 53 %.

Un quart des victimes utilisait un 2 roues motorisés (2RM) contre 13 % qui se déplaçaient en mode doux, soit environ 2 fois moins que les 2RM et 4 fois moins que les VT.

Sur les trajets « utilisation professionnelle », les modes de déplacement les plus représentés chez les victimes sont les poids-lourds (PL) avec presque 1/3 du total des victimes d'accidents (29 %), les véhicules utilitaires (VU) et les modes doux à hauteur de 17 % ainsi que les véhicules de tourisme pour 12 %.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau routier du département des Ardennes est composé majoritairement de routes départementales (3 309 km) représentant environ 47 % de la totalité du réseau routier. Les routes dénommées « hors agglomération – hors autoroute » désignent les routes départementales additionnées aux routes nationales, soit, pour les Ardennes, 49 % de l'ensemble du réseau routier.

☐ Le nombre de tués est très représentatif « hors agglomération-hors autoroute » avec 46 personnes décédées, soit 59 % de la mortalité routière contre 24 « en agglomération hors autoroute ».

☐ Selon le moment de la journée, le nombre de tués reste équivalent que ce soit de jour ou de nuit, hormis pour les accidents mortels en agglomération qui se produisent plus souvent en journée (71 % des cas)

☐ Sachant que 71 % des accidents mortels surviennent lors d'un trajet « promenade / loisirs », nous retrouvons logiquement une répartition des tués plus importante lors des week-ends (56 %) qu'en semaine (44 %).

■ Les différents modes de déplacement sont en lien direct avec les divers milieux. 58 % des tués, soit 45 victimes sur 78, utilisaient un véhicule de tourisme. 73 % d'entre eux en faisaient usage hors agglomération hors autoroute. L'usage des modes doux (piéton, EDPM, vélo, etc.) représente une part importante de la mortalité routière avec près de 23 % des tués dont 20 % en agglomération.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Pour cette partie, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués plus les blessés.

2.2.1. Typologie des accidents

■ Dans les Ardennes, entre 2017 et 2021, hors agglomération et hors autoroute, 270 accidents corporels se sont produits dont 44 accidents mortels, soit 16 % de l'accidentalité globale.

■ 66 % des victimes se sont tuées ou blessées dans une collision impliquant un véhicule de tourisme et 19 % dans un accident impliquant un 2 roues motorisés. En termes de types de collision, 39 % ont été victimes dans un accident sans tiers, et 40 % se sont tuées ou blessées dans une collision avec 2 véhicules de tourisme.

2.2.2. Modes doux

Les modes doux, non définis dans le code de la route, regroupent les piétons, les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm), les engins de déplacement personnel à moteur (EDPm), les cyclistes et les vélos à assistance électrique (VAE).

■ Nous remarquons une baisse constante du nombre de victimes d'accidents corporels ayant utilisé un mode doux hors agglomération entre 2017 et 2021, passant de 9 victimes en 2017 à 1 en 2021, soit -88 %.

■ À parts égales de répartition dans la circulation routière, les hommes sont sur-représentés sur ce mode de déplacement avec 95 % de la part totale des victimes contre 5 % pour les femmes. Les 45 – 64 ans sont les plus touchés, suivis par la classe d'âge des 25 – 44 ans.

☑ Ces modes de déplacements doux sont généralement utilisés lors de conditions météorologiques plutôt favorables. Hormis l'atypie du mois de décembre, nous retrouvons la majorité des victimes d'accidents en mode doux lors de la période estivale annuelle, soit 65 % du total des victimes.

2.2.3. 2 roues motorisés (2 RM)

Les 2 RM, ou 2 roues motorisés, regroupent les cyclomoteurs, les motos légères et les motos lourdes.

☑ Entre 2017 et 2021, l'évolution du nombre de victimes 2 RM a été plutôt constante, hormis pour l'année 2020, classée atypique du fait de la crise sanitaire. En 2021, le nombre de victimes a augmenté de 14 % comparé à la moyenne des années 2017 à 2019.

☑ À l'instar de ce qui a été constaté pour les modes doux, et à répartition égale dans la circulation routière, nous retrouvons une majorité de victimes masculines : 89 % contre 11 % de femmes. En outre, même si les classes d'âge 45 – 64 ans et 25 – 44 ans regroupent le plus de victimes en 2 RM, nous notons tout de même une forte représentation des 18 – 24 ans comparée à leur part dans la population : 24 % du total des victimes pour 7 % de la population.

☑ Si une saisonnalité a été mise en lumière pour les modes doux, nous remarquons que la répartition des victimes en 2 RM concerne tous les mois de l'année. En revanche, un pic du nombre de victimes est à noter lors de la période des beaux jours, des mois de mai à septembre, représentant plus de 70 % de la totalité de celles-ci.

2.2.4. Facteurs environnementaux spécifiques

☑ La majorité des victimes le sont lors d'accidents se déroulant hors intersection (85 %) et en ligne droite (51 %).

☑ Une part importante de la circulation se faisant hors agglomération, les obstacles fixes heurtés sont le plus souvent des obstacles de « campagne » à savoir les fossés, talus ou parois rocheuses (37 %), les arbres (27 %) ainsi que les glissières (14 %). Dans les obstacles « autres » nous pouvons retrouver : signalisation verticale, bordure de trottoir, tête de pont, etc.

☐ 75 % des accidents corporels se sont produits dans des conditions météorologiques normales contre 11 % avec présence de pluie. La part « autre » concerne la neige, le verglas, le brouillard ou bien encore le vent (la présence de ces phénomènes météo, dans la part des accidents, étant à la marge, ils ont été regroupés).

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Pour cette partie, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Le terme « victimes » désigne les tués plus les blessés.

2.3.1. Typologie des accidents

☐ Dans les Ardennes, entre 2017 et 2021, nous comptabilisons 297 accidents corporels survenus en agglomération, dont 22 mortels, soit 7 % de l'accidentalité globale.

☐ Les piétons sont fortement représentés lors d'accidents en agglomération avec 33 % de la totalité des victimes contre 29 % pour les usagers de véhicule de tourisme. En termes de types de collisions, 23 % des victimes se sont tuées ou blessées dans un accident sans autre véhicule. 90 % des usagers piétons ont été tués ou blessés dans une collision avec un véhicule de tourisme.

2.3.2. Modes doux

☐ Bien que la proportion de victimes d'accidents corporels ayant utilisé un mode doux en agglomération soit plus importante qu'hors agglomération (vu au point 2.2.2), nous remarquons tout de même une baisse du nombre de ces victimes entre 2017 et 2021, passant de 41 en 2017 à 19 en 2021, soit -54 %.

☐ Les femmes représentent 40 % des victimes en mode doux contre 60 % pour les hommes. Nous retrouvons une part importante des victimes féminines, comparée aux hommes, dans la classe d'âge des 65 ans et +. Les 45 ans et + représentent 58 % de la part totale des victimes utilisant ce mode de déplacement.

■ Nous observons une hausse du nombre de victimes sur la période hivernale, de novembre à janvier, représentant 37 % de la totalité des victimes. En agglomération, la distinction des catégories de victimes en mode doux est importante de par la sur-représentation des piétons. Lors de ces journées les plus courtes de l'année, la baisse de la luminosité est un facteur clé dans la perception des piétons par les conducteurs en agglomération. 45 % des victimes piétons ont été tuées ou blessées sur la période hivernale.

2.3.3. 2 roues motorisés (2 RM)

■ Entre 2017 et 2021, malgré une diminution continue du nombre de victimes en 2 RM de 2017 à 2020, nous remarquons une hausse de 38 % en 2021.

■ Les victimes sont à 90 % des hommes. Deux classes d'âge sont très représentées chez les victimes 2 RM : les jeunes usagers de cyclomoteur, pour 32 % et les 25 – 44 ans pour 33 % du total des victimes.

■ Le nombre des victimes se répartit globalement sur l'année, avec une augmentation plus significative sur les mois d'été. Nous pouvons également observer un pic du nombre de victimes au mois de mars, date à laquelle les 2 roues motorisés sortent d'hivernage (période durant laquelle les 2 RM sont stockés au garage et ne sont plus utilisés en raison de la période froide). Souvent, en sortie d'hivernage, les entretiens nécessaires ne sont pas ou peu réalisés et peuvent entraîner des défaillances techniques du 2 RM en circulation.

2.3.4. Facteurs environnementaux spécifiques

■ 65 % usagers se sont tués ou blessés dans un accident hors intersection, contre 35 % en intersection.

■ Le non-respect du code de la route est un facteur très présent dans les accidents en agglomération. Nous notons un nombre important de victimes tuées ou blessées lors d'accidents s'étant déroulés :

- dans des intersections régies par un STOP (28 %)
- sur les routes prioritaires (23 %)
- dans des intersections gérées par des feux de circulation (15 %)

Cependant, il est important de noter que les intersections à priorité à droite font 8 % des victimes, soit presque 3 fois moins que lors des accidents sur routes prioritaires.

3 . L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

Lors de la réalisation du DGO 2018 – 2022, 7 enjeux prioritaires avaient été mis en lumière au regard de l'accidentalité locale et des spécificités du département :

- ☑ Alcool / stupéfiants
- ☑ Seniors
- ☑ Partage de la route
- ☑ 2 roues motorisés
- ☑ Les jeunes
- ☑ La vitesse
- ☑ Smartphone et autres distracteurs de conduite

Les actions de sensibilisation à la sécurité routière ont porté sur ces enjeux via des journées d'actions, des campagnes de communication ou encore par le biais de forums de sécurité routière.

Conjointement avec les services de l'État et les collectivités territoriales, divers partenaires ont également pris part à ces événements de sensibilisation (liste non exhaustive) :

- Associations : Prévention MAIF, Prévention routière, Addictions France
- Assurances : GMF, MACIF, Crédit Agricole du Nord Est
- Entreprises locales : Urano, Stellantis, Habitat 08 etc.
- Conseil Départemental
- CARSAT / CPAM
- Chambres consulaires
- Gestionnaires de voiries

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

ALCOOL / STUPEFIANTS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Les rencontres de la sécurité	2018-2019-2020-2021-2022	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l'ordre – DDT – Préfecture – Prévention routière
Sensibilisation sur l'alcool et les stupéfiants	2018-2019-2020-2021-2022	Fête de la bière – Charleville-Mézières	DDT – Préfecture
Campagne de communication sur serviettes en papier	2018-2019-2020	Restaurant inter-administratif Cantines de Stellantis et des lycées ardennais	DDT – Inspection académique – Stellantis
Cabaret vert	2018-2019-202-2021-2022	Cabaret vert – Charleville-Mézières	Caarud Yoz – Macif
Semaine internationale de la courtoisie	2019	Charleville-Mézières – Nautonier – Sault les Rethel	Forces de l'ordre – Prévention routière
Exposition Animafac	2018-2019-2020-2021-2022	Lycées ardennais	Inspection académique
Semaine de la sécurité routière	2018-2019-2020-2021-2022	Lycée Jean-Baptiste Clément-GMF – Force de l'ordre	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR
Sam supporter	2018-2019-2020-2021-2022	Charleville-Mézières – Sedan – Rethel	L'Étoile et les Flammes (basket)
Campagne de com « bus »	2018-2019-2020-2021	Ardennes Métropole	DDT – Préfecture – TAC
Journées de la prévention routière	2019-2021	Revin	Forces de l'ordre – DDT – associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2018-2019-2020-2021-2022	Charleville-Mézières – Stellantis	DDT – Préfecture – Stellantis
Réalisation des spots vidéo « J'aime la vie, et vous ? »	2018-2019	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises
Village de la prévention routière	2018-2019-2020-2021	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville

SENIORS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Journées de la prévention routière	2018	Revin	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA
Rencontre de la sécurité routière	2019	Place Ducale-Charleville-Mézières	DDT – Préfecture
Journée « sensibilisation senior »	2018	DDT	ODSR – Gendarmerie – Prévention routière – Assurances
Opération « Les règles d'or du piéton »	2018-2019	Fumay – Charleville	Police municipale de Fumay – Conseil municipal adolescents et jeunes adultes de Charleville – DDT
Journée sensibilisation sécurité routière	2022	Prix-Les-Mézières	DDT – Préfecture – Mairie

PARTAGE DE LA ROUTE

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Apprentissage de la rue	2018-2019-2020-2021-2022	Classes de primaires des Ardennes	Forces de l'ordre – Prévention routière – Inspection académique
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2020	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l'ordre – DDT – Préfecture – Diverses associations – Assurances – IDSR
Journée sensibilisation « Faites du vélo »	2021-2022	Place de l'hôtel de ville – Charleville-Mézières	DDT – Préfecture
Journée sensibilisation « Tour de France »	2019-2021-2022	Charleville-Mézières – Place Ducale	DDT – Préfecture
Forum « Partageons la route »	2019-2021	Charleville-Mézières – Place Ducale	Associations sportives – Services de l'État – Comité handisports 08 – UFOLEP
Campagne de com RVM	2019-202-2021-2022	Ardennes	DDT – Préfecture – RVM
Réalisation des spots vidéo « J'aime la vie, et vous ? »	2019-202-2021	Ardennes – Sites internet	DDT – Préfecture – Forces de l'Ordre – Prévention routière
Journées de la prévention routière	2019	Revin	DDT – Préfecture – Stellantis
Participation à la caravane publicitaire du circuit des Ardennes	2019-2021-2022	Ardennes belges et françaises	DDT – Préfecture – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville
Village de la prévention routière	2019-2021-2022	Charleville-Mézières	DDT – Préfecture
Participation à la caravane publicitaire du Sedan / Charleville	2019-2021-2022	Ardennes Métropole	DDT – Préfecture

2 ROUES MOTORISES

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Les journées sécurité routière avec les classes de seconde	2018-2019	Parc des expositions de Charleville-Mézières	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR
Les rencontres de la sécurité	2018-2019-2021-2022	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l'ordre – DDT – Prévention routière
Journées de la prévention routière	2018-2019	Revin	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA
Semaine internationale de la courtoisie	2018-2019	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l'ordre – Prévention routière
Forum transfrontalier de la sécurité routière	2018-2019	Fumay	Forces de l'ordre françaises et belges – Services de l'État – associations – Assurances – IDSR – Pôle emploi – Radios belges et françaises – Conseil départemental ...
Semaine de la sécurité routière	2018-2019	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l'ordre – DDT – associations – SDIS – IDSR
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2018-2019-2021-2022	Charleville-Mézières – Stellantis	DDT – Préfecture – Stellantis
Journée sécurité routière	2021-2022	EDSR – Caserne Dubois Crancé	DDT – Préfecture – EDSR

LES JEUNES

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Les rencontres de la sécurité	2018-2019-2020-2021	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l'ordre – DDT – Prévention routière
Journées de la prévention routière	2018-2019-2021-2022	Revin	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA
Journée sensibilisation « Faites du vélo »	2021-2022	Place de l'Hôte de ville-Charleville-Mézières	DDT – Préfecture
Exposition Animafac	2018-2019-2020-2021-2022	Lycées ardennais	Inspection académique
Cabaret vert	2018-2019-2020-2021-2022	Cabaret vert – Charleville-Mézières	Caarud yoz – Macif
Semaine de la sécurité routière	2018-2019-2021-2022	Lycée Jean-Baptiste Clément	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR
Village de la prévention routière	2018-2019-2021-2022	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville
Journée sensibilisation routière	2021-2022	EDSR – Caserne Dubois Crancé	DDT – Préfecture – EDSR

LA VITESSE

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Les rencontres de la sécurité	2018	Charleville	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR
Campagne de com « Bus »	2018-2019-2020-2021-2022	Charleville et alentours	TAC
Semaine internationale de la courtoisie	2019-2021-2022	Charleville-Mézières – Nouzonville – Sault les Rethel	Forces de l'ordre – Prévention routière – Codes 08
Les rencontres de la sécurité	2018-2019	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l'ordre – DDT – Prévention routière
Semaine de la sécurité routière	2018-2019-2021-2022	Préfecture – DDT- DDCSPP	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – SDIS – IDSR
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2018-2019-2020-2021-2022	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises
Journées de la prévention routière	2018-2019-2020-2021-2022	Charleville-Mézières – Stellantis	Préfecture – Stellantis
Village de la prévention routière	2018-2019-2021-2022	Revin	Forces de l'ordre – DDT – Diverses associations – Assurances – IDSR – SNCF – Croix rouge – Ville de Revin – SDIS – RDTA
Réalisation des spots vidéo « J'aime la vie, et vous ? »	2018	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises
Civil'été	2021-2022	Autoroute A34	Forces de l'ordre – DDT – SDIS Croix-Rouge – DREAL

LE SMARTPHONE ET AUTRES DISTRACTEURS

Actions	Années de réalisation	Lieux	Acteurs
Campagne de com « conduite responsable »	2019-2020	Ardennes	Forces de l'ordre – DIR Nord – Prévention routière – DDT
Les rencontres de la sécurité	2018-2019-2021-2022	Divers établissements scolaires des Ardennes	Forces de l'ordre – DDT – Association Prévention routière
Campagne de com « Bus »	2018-2019-2021	Charleville et alentours	TAC
Campagne de communication sur serviettes en papier	2019-2020-2021	Cantines de Stellantis et des lycées ardennais – Restaurant inter-administratif	DDT – Inspection académique – Restaurant inter-administratif
Participation à la caravane publicitaire du Sedan-Charleville	2018-2019-2021-2022	5 km – parcours Sedan-Charleville	DDT08
Réalisation des spots vidéo « J'aime la vie, et vous ? »	2018	Ardennes – Sites internet	Conseil départemental 08 – Préfecture – Personnalités ardennaises
Signature des 7 engagements en faveur de la sécurité routière	2018-2019-2020-2021-2022	Charleville-Mézières – Stellantis	Préfecture08 – Stellantis
Forum Atout Age	2018	Parc des expositions de Charleville-Mézières	DDT – Forces de l'Ordre – Prévention routière
Opération « smartphone »	2018-2019-2021	Ardennes	DDT
Village de la prévention routière	2018-2019	Charleville-Mézières	DDT – Diverses associations – Assurances – SDIS – Ville de Charleville
Participation à la caravane publicitaire du circuit des Ardennes	2018-2019-2021	Ardennes belges et françaises	DDT
Civil'été	2021-2022	Autoroute A34	Forces de l'ordre – DDT – SDIS Croix-Rouge – DREAL

3.2. Actions locales récurrentes et grands évènements

Alcool et stupéfiants

Présent dans 1 accident corporel sur 5 et responsable de près d'un mort sur 3, le facteur alcool est fortement présent dans l'accidentalité départementale.

☑ Opération SAM : supporter des Flammes depuis 2016.

Suite au partenariat avec le CSSA (football) de Sedan, les services de l'État organisent chaque année depuis 2016, une action de sensibilisation conjointement avec l'équipe de basket féminine ardennaise « les Flammes Carolo Basket » : passages de messages sur grand écran et bord de terrain, intervention de la mascotte SAM, présence de l'alcoborne et stand sécurité routière. Les matchs retransmis en direct ont assuré une communication importante et ont permis de donner un écho le plus large possible à ces actions.



Financement au titre du PDASR: \approx 3600€/an

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

☐ Cabaret Vert : Festival de musique et partenaire de la sécurité routière depuis 2013.

Depuis plusieurs années, ce festival accueille environ 125 000 festivaliers sur 5 jours. En 2022 a eu lieu la 16^{ème} édition.

Outre la programmation musicale, le festival propose des animations diverses : troupes d'arts de rue, de théâtre, graffeurs, village associatif et un espace réservé au festival BD, où plusieurs grands auteurs et dessinateurs se retrouvent chaque année.

Il met en valeur le savoir-faire artisanal et les spécialités culinaires (produits locaux, bières artisanales, etc.).

C'est en ce sens que le Cabaret Vert promeut une image dynamique, écologique et novatrice du territoire Ardennais. Il se veut également préventif en sensibilisant les milliers de festivaliers aux dangers de l'alcool.

Sur place, des bénévoles, des intervenants départementaux de sécurité routière, les services de l'État ou bien encore des associations de prévention, interviennent sur les 5 jours (particulièrement en soirée et nuit) :

- ☐ dépistage de l'alcoolémie via l'alcoborne, les éthylotests électroniques
- ☐ distribution d'éthylotest à usage unique
- ☐ discussion autour des risques liés à la conduite sous alcool et stupéfiants



Financement au titre du PDASR: ≈ 4000€/an

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

📍 Campagnes d'affichage BUS : on « Respect SAM » depuis 2013

Depuis presque 10 ans, des campagnes d'affichage à l'arrière des BUS de la communauté d'agglomération Ardennes Métropole sont réalisées en amont des périodes les plus accidentogènes de l'année (départ en vacances, fêtes de fin d'année).

Le but de ces actions de sensibilisation est de rappeler à toutes et tous la vigilance qui doit être la nôtre sur la route et particulièrement lors de ces périodes sensibles.

Cette large campagne de diffusion a pu cibler des milliers d'utilisateurs de la route, qu'ils soient conducteurs, piétons ou utilisateurs de 2 roues.



Financement au titre du PDASR: ≈ 6840€/an

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

Les seniors

Des campagnes de communication au plus proche des usagers vulnérables

Des campagnes de communication à destination des usagers vulnérables ont été réalisées afin de pouvoir sensibiliser les seniors. Cette part de la population reste difficilement accessible en termes d'actions de sensibilisation.

C'est en ce sens que les services de l'État ont privilégié la communication à travers des Epibag biodégradables en boulangerie ou encore des sachets réutilisables en pharmacie.

Depuis 2019, c'est un réseau de 100 boulangeries et pharmacies qui a participé à la diffusion de ces campagnes de sensibilisation.

Santé et conduite : certains signaux doivent vous faire réfléchir.

Mélasses, vertiges, gêne visuelle, fatigue, prise de médicament, consommation alcool / drogue ?

Parlez-en à un professionnel de santé.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.

PREFET DES ARDENNES

Santé et conduite : prenez le temps d'en parler avant de prendre le volant.

J'en parle à mon médecin, mon pharmacien, un autre professionnel de santé, mon entourage.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.

PREFET DES ARDENNES

Ayez les bons réflexes

- Empruntez toujours les passages piétons et ne vous y engagez que si vous êtes certain d'avoir le temps de traverser.
- En descendant d'un bus, attendez qu'il soit reparti et que la voie soit dégagée pour traverser. Ne traversez jamais ni devant ni derrière un bus : il ne peut pas vous voir.
- N'oubliez pas que les vélos sont de plus en plus nombreux dans les villes et qu'ils sont silencieux. C'est vrai aussi des vélos électriques (tramsways, voitures...)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES.

PREFET DES ARDENNES

LES PIÉTONS LES PLUS EXPOSÉS NE SONT PAS CEUX QU'ON CROIT.

La marche à pied n'est pas sans danger : un piéton sur deux qui décline dans un accident de la route à plus de 65 ans, et plus d'un tiers à plus de 75 ans.

Quels risques ?

- Les accidents mortels impliquant des piétons de plus de 65 ans ont majoritairement lieu en début ou en fin de traversée de la chaussée. Ils sont dus à une mauvaise évaluation des distances et de la vitesse des véhicules.
- Chez les plus de 75 ans déclinés dans des accidents de la route, 57% sont des piétons.
- Pendant la journée, il existe des « heures » à risque : on rencontre plus d'accidents graves en hiver et en fin de journée, lorsque la luminosité baisse. Les piétons sont moins visibles des autres usagers de la route et donc plus exposés aux risques d'accident.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES.

PREFET DES ARDENNES

Financement au titre du PDASR: ≈ 5800€/an

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE
VIVRE,
ENSEMBLE**

Le partage de la route

📍 Le Tour de France : une culture du « savoir partager la route »

Cet évènement traverse régulièrement le département des Ardennes en fédérant toujours plus de sportifs et d'amateurs, tous étant usagers de la route.

Lors de ces multiples passages, et selon les tracés du Tour, un stand de sécurité routière est mis en place dans la ville-étape traversée la plus importante.

De nombreux acteurs locaux comme les IDSR, le Conseil Départemental, la ville de Charleville-Mézières ou encore les services de l'État, sensibilisent le public de ces éditions lors de discussions et de réalisations de quiz en lien avec l'enjeu du partage de la route. Nombreux sont ceux qui apprennent ou réapprennent des aspects du code de la route, notamment sur le thème des distances de sécurité à respecter avec les cyclistes et l'équipement obligatoire et/ou recommandé à adopter.



Financement au titre du
PDASR: ≈ 2000€/an

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Opération « Faites du Vélo » : un partage pour tous les âges

Cet évènement est organisé par la ville de Charleville-Mézières avec l'aide de l'association « mavilleavélo08 » depuis l'année 2021.

Cette action a pour but de sensibiliser les jeunes comme les adultes sur la sécurité routière à vélo. Cette journée est organisée sous forme d'un petit village où plusieurs partenaires se réunissent autour de ce moyen de transport de plus en plus utilisé :

- les services de l'État
- SNCF Réseau
- fédération française de cyclotourisme
- diverses associations : Handisport, Ma ville à vélo, UVCCM (union vélo), RSSBE (Réseau sport santé bien-être)
- comité national olympique et sportif français
- entreprise partenaire : A2R (atelier des 2 roues)

Lors de cette journée, deux randonnées pédestre et cycliste sont organisées.

Un stand de prévention tenu par la coordination départementale de la sécurité routière accueille les usagers en les faisant participer à des quiz et à des échanges avec les professionnels de la route. Des goodies et des flyers sont également mis à disposition.



Financement au titre du PDASR: ≈ 2000€/an

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Les 2 roues motorisés

📌 Opération « Reprise du guidon » : avant la belle saison, adoptons les bonnes façons

Initiée en 2021, cette action est organisée par l'escadron départemental de sécurité routière des Ardennes (EDSR) à la caserne Dubois-Crancé, et est ouverte à tous.

Après quelques mois de remisage de leurs 2 roues au garage (hivernage), 47 % des conducteurs de 2 roues motorisés s'accordent sur le fait qu'un rappel sur l'entretien mécanique et sur les gestes de sécurité sur route est nécessaire à une bonne reprise du guidon.

C'est en ce sens que gendarmes, services de l'État, concessionnaires moto, services d'intervention et de secours et unités de prévention des compagnies d'assurance se tiennent à disposition des conducteurs de 2 roues motorisés pour les accompagner lors de la sortie de l'hivernage.

Lors de cette journée, les gendarmes réalisent des parcours encadrés sur route avec les conducteurs volontaires afin de leur faire réviser les trajectoires de sécurité, les réflexes en cas de situation inhabituelle, etc. Les services de l'État dispensent des conseils et des bonnes pratiques sur l'usage du 2 roues motorisés via le stand sécurité routière en abordant le thème de la conduite à risques. La démonstration de l'utilisation du gilet airbag est également réalisée.

L'importance d'un équipement adéquat est exposée par les concessionnaires présents, et les gestes de premiers secours sont expliqués et réalisés par les services de secours sur place.



Sécurité routière
Journée reprise du guidon

le 12 juin 2022
entre 8h30 et 18h00

Mise en pratique sur des circuits routiers encadrés par des motocyclistes

Revision de la trajectoire de sécurité

Stands partenaires, secours, conseils de sécurité routière

GENDARMERIE

Caserne Dubois-Crancé
198 av Charles de Gaulle
Charleville-Mézières.

Entree gratuite et
inscription sur place

PREFET DES ARDENNES
SECURITE ROUTIERE VIVRE ENSEMBLE
SDS
GMF
MROAD

Financement au titre du PDASR: ≈ 2500€/an

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Les jeunes, le smartphone et autres distracteurs de conduite

Les enjeux des jeunes et des distracteurs de conduite, essentiellement pour le smartphone, sont souvent traités de manière conjointe lors des actions dans les collèges et lycées, auprès des jeunes de 13 à 19 ans.

📍 Forums, témoignages, journées de sensibilisation dans les écoles, collèges et lycées : le continuum éducatif comme base de prévention

Ce sont des centaines d'actions de sensibilisation qui sont réalisées depuis des années dans les écoles, collèges et lycées du département des Ardennes. Ce type d'action est la base du travail de prévention pour la coordination sécurité routière.

Lors de ces journées, la quasi-totalité des acteurs locaux habituels interviennent auprès des élèves sous diverses formes :

- ateliers de simulation : parcours avec lunettes de simulation alcool / stupéfiants / médicaments / fatigue, simulateurs de conduite
- cours de code de la route avec un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière dédié
- témoignage de M. NOIRON, victime d'un accident corporel de la route : passage d'un diaporama relatant son parcours post-accident parallèlement à l'explication de son accident, explications des effets de l'alcool, des stupéfiants, et des prises de risques.
- animation et échanges autour de vidéos ciblées sur différents thèmes : alcool, stupéfiants, smartphone, vitesse ou bien partage de la route
- désincarcération d'un véhicule léger
- gestes de premiers secours
- freinage d'urgence à bord d'un car scolaire
- exposition Animafac : affiches sécurité routière
- organisation des permis piétons et vélos pour les plus jeunes





**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



La sensibilisation passe également par la diffusion de messages sécurité routière lors de chaque déplacement. Un véhicule de l'État est floqué sur le thème du smartphone et réactualisé régulièrement (logo, thème, etc .)



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

La vitesse

📌 Campagnes de communication : un message fort et court vaut mieux qu'un long discours

Depuis une dizaine d'années, le département des Ardennes travaille avec les radios locales (et plus particulièrement RVM) afin de diffuser au plus grand nombre des messages de sécurité routière. En effet, la radio RVM est la plus écoutée du département par la classe d'âge des 25-49 ans.

Des spots radios sont élaborés conjointement entre les services de l'État et les radios partenaires, sur les thèmes de la vitesse, du partage de la route et de l'alcool / stupéfiant.

Afin de toucher le plus grand nombre d'auditeurs, 3 à 4 spots différents sont diffusés sur les plages horaires du matin, du midi, de la fin de journée et du début de soirée.

Ce moyen de sensibilisation est également utilisé afin de promouvoir certaines journées d'action de sécurité routière comme l'opération « reprise du guidon ».



Financement au titre du PDASR: ≈ 6000€/an

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

☐ Opération « Civil'été » : l'alternative à la sanction par le biais de la prévention

Lors des grands départs en vacances de la période estivale, l'ensemble des préfets des départements de la Zone de Défense et de Sécurité Est mènent une opération coordonnée de contrôle des usagers de la route.

Les services de l'État (Préfecture, DDT), les services de secours (SDIS, Croix-rouge) et tout particulièrement la Gendarmerie Nationale mobilisent de nombreux moyens humains et matériels afin de mettre en place un dispositif de prévention des infractions mineures et de répression des infractions les plus graves, génératrices d'accidents, liées tant à l'équipement des véhicules qu'aux fautes de comportement.

Les forces de l'ordre interceptent les conducteurs ayant commis des infractions mineures sur l'autoroute A34 (dans les 2 sens de circulation) et les conduisent à l'aire d'autoroute de Woinic afin de leur laisser le choix entre la sanction, ou l'alternative à la sanction.

S'ils choisissent la seconde option, ils suivent alors un parcours sur le thème de la prévention dispensé par la Croix-Rouge et le SDIS (gestes de 1^{er} secours) et également par les services de l'État (parcours de simulation alcool, stupéfiants, médicament). Ils repartiront ensuite sans être sanctionnés.

Tous les ans, ce sont 92 % des infractionnistes qui choisissent l'alternative à la sanction.



La DREAL, en la personne des contrôleurs terrestres, a également participé à ce dispositif en réalisant des contrôles de pesée sur les poids-lourds.



Financement au titre du PDASR: \approx 500€/an

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

3.3. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Le budget qui a été consacré à la lutte contre l'insécurité routière pour le département des Ardennes, sur les cinq dernières années soit de 2018 à 2022, s'élève à 255 632 €.

Le budget annuel est d'environ 51 325 €, réparti entre les subventions des actions des partenaires locaux de sécurité routière et l'achat de matériel et de goodies par la coordination.

La part concernant les subventions versées aux partenaires du PDASR est égale à 80 776 € sur les 5 années.

Le budget est distribué comme suit en fonction des divers enjeux :

Budget par enjeu de 2018 à 2022



Bien que l'enjeu « Risque routier professionnel » n'ait pas été choisi parmi les enjeux prioritaires, les services de l'État ont tout de même réalisé des journées d'actions dans de grandes entreprises locales (Urano, Stellantis, Habitat 08) pour lesquelles le PDASR a participé. Des « petits-déjeuners entreprises » ont aussi été organisés avec la participation des sous-préfectures, très engagées sur ce thème.

La maigre part du budget alloué à cet enjeu reflète l'absence d'actions en entreprises lors des années 2020 et 2021, due à la crise sanitaire.

4 . Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Quatre enjeux prioritaires obligatoires, imposés par la Délégation à la Sécurité Routière, figurent dans le DGO 2023-2027 :

- ☑ Les 2 roues motorisés
- ☑ Le risque routier professionnel
- ☑ Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo, VAE (vélo à assistance électrique), engins de déplacement personnel (motorisés et non motorisés) et marche
- ☑ Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs (smartphone essentiellement) et non-respect du code de la route

Après concertation et au regard de l'accidentalité locale de ces dernières années, l'enjeu « senior » a été ajouté aux 4 enjeux obligatoires.

4.1. Les 2 roues motorisés

Contexte départemental :

> Les usagers de 2 roues motorisés sont fortement représentés dans l'accidentalité locale puisqu'ils sont impliqués dans 15 % de l'accidentalité totale pour environ 2 % du trafic

> Près de 20 % des auteurs présumés responsables d'accidents graves ou mortels sont des usagers de 2 RM. (dont plus d'un tiers sont des jeunes de 18 à 24 ans)

> En termes de localisation, l'accidentalité locale, hors agglomération, met en évidence des axes routiers spécifiquement accidentogènes de par leurs tracés : 84 % des accidents impliquant un 2 RM se sont produits dans la partie nord du département

> En zone police, les accidents surviennent essentiellement sur les artères principales (68 % des cas) ainsi qu'aux abords des lycées

Les orientations d'actions se déclinent sur divers axes :

☐ Améliorer la connaissance :

- Identifier les itinéraires accidentogènes
- Désigner un nouveau « Monsieur MOTO », un interlocuteur unique pour les usagers des 2 roues motorisés qui servira de lien entre les autorités et les conducteurs
- Prospector à destination des motoclubs afin de sensibiliser un public plus large
- Mettre en place un comité d'experts qui analyserait les accidents les plus graves, 2 à 3 fois par an (services de l'État, SDIS, Gestionnaire de voirie, Forces de sécurité intérieure)

☐ Infrastructures :

- Mettre en place un double barriérage inférieur sur les rails de sécurité des axes les plus fréquentés par les deux-roues
- Diffuser des messages spécifiques 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 :

- Faire intervenir au sein des établissements scolaires des personnes extérieures, expertes des deux-roues, ainsi que des réservistes de la gendarmerie nationale, des policiers municipaux ou nationaux
- Réaliser des actions post-permis spécifiques (type conduite sur neige)
- Promouvoir le port des équipements secondaires (vêtements renforcés, équipements réfléchissants, gilet airbag) tant pour le conducteur que pour le passager
- 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)
- Inciter les conducteurs de véhicules légers à participer aux actions deux-roues type « motard d'un jour »

☐ Contrôle – sanction :

- Opérer des contrôles par la gendarmerie, la police nationale ou municipale devant les établissements scolaires afin de vérifier l'état des véhicules, des 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)

→ Établir un protocole entre l'ONF, l'OFB et la Gendarmerie pour réaliser des contrôles en forêt (notamment sur les engins non homologués)

→ Renforcer les interventions anti-rodéos urbains

4.2. Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel concerne tous types d'employés de diverses catégories socio-professionnelles. Le contexte professionnel dans lequel se déroulent les accidents regroupe les déplacements lors du trajet domicile-travail mais également les déplacements lors des missions professionnelles.

Contexte départemental :

> Les facteurs d'accidents locaux les plus constatés sont la consommation d'alcool à 48 % (également sur le lieu de travail), la vitesse à 46 % (au vu des exigences de certaines entreprises) et l'usage du téléphone en conduite à 35 % (la politique du « toujours être disponible »)

> En 2021, 110 accidents engendrant un arrêt de travail se sont produits lors d'un trajet professionnel dont 7 avec incapacité permanente de travail. (IPT) (données CARSAT janvier 2023)

📌 Améliorer la connaissance :

→ Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises

→ Identifier les secteurs à risques (aides à domicile, travail de nuit, livreurs, conducteurs de transports collectifs, ambulanciers, commerciaux...)

→ Travailler avec les branches professionnelles ayant des risques routiers spécifiques

→ Informer sur les responsabilités de l'employeur et des salariés en termes de répercussions pour l'entreprise d'un accident de la route : nombre de jours d'arrêt de travail, coût financier

☐ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser les employeurs à la problématique des déplacements (conduite apaisée, sécurité des véhicules) et instaurer des règles d'usage du téléphone portable pendant les missions.
- Former des référents et correspondants locaux sécurité routière au sein des entreprises
- Inciter les salariés à favoriser le covoiturage, le télétravail, les transports en commun
- Promouvoir la semaine nationale de la sécurité routière au travail

☐ Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- Contrôler que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque
- Contrôler l'équipement des véhicules de service et de fonction
- Donner la possibilité à l'employeur, via le règlement intérieur des entreprises, de contrôler l'alcoolémie de ses salariés ou de démocratiser l'utilisation d'éthylotests dans un but préventif

4.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Le vélo, électrique ou non, les engins de déplacement personnel, motorisés ou non, ou encore la marche sont autant de nouvelles alternatives aux véhicules « traditionnels ». Ces nouveaux modes de déplacement appelés « mobilité douce » se font plus rapides dans les axes de circulation saturés et plus économiques.

Les concepts de mobilité douce et de mobilité durable sont intrinsèquement liés mais amènent à repenser l'aménagement du territoire et de l'espace urbain.

Contexte départemental :

> Même si le constat de l'accidentalité locale ne relève pas un fort taux de victimes, il s'avère que la prise en compte et l'intégration de ces nouveaux modes de déplacement dans les habitudes de circulation ne sont pas encore évidentes.

> Les piétons et utilisateurs d'EDP sans moteur sont sur-représentés dans les victimes d'accidents routiers (78 %)

> 58 % des victimes d'accidents corporels étaient des usagers de 45 ans et plus

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

☑ Améliorer la connaissance :

- Renforcer la communication auprès des usagers cyclistes concernant le port d'un équipement plus visible, la stature à adopter de nuit ou bien encore les règles de priorité sur la route
- Améliorer la connaissance de la réglementation au sujet des engins de déplacement personnel (EDP) et de leurs équipements obligatoires
- Accroître le nombre d'actions de sensibilisation

☑ Infrastructures :

- Renforcer la signalisation des espaces dédiés à la circulation des cyclistes en développant la création de zones partagées ou de zones de circulation apaisée
- S'assurer des possibilités d'accès aux voies vertes par les services de secours

☑ Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser le grand public sur le respect et le partage de la route en intégrant les usagers de mobilités douces
- Poursuivre la sensibilisation des jeunes via des journées d'actions avec parcours de manipulation des EDP

☑ Contrôle – sanction :

- Contrôler, et sanctionner si action récurrente, les stationnements devant les écoles et aux abords des passages piétons masquant la traversée de ces derniers
- Renforcer le contrôle des piétons n'empruntant pas les passages à disposition

4.4. Les conduites à risques

Pour chaque accident de la route, trois composants sont présents : c'est le système HVE Homme – Véhicule – Environnement.

Chaque facteur d'accident est rattaché à ce système. La prépondérance des facteurs humains comme facteurs responsables des accidents est avérée à 92 %.

Pour les facteurs « véhicule » et « environnement », leurs représentations parmi les facteurs d'accident s'élèvent respectivement à 50 % et 18 %.

Contexte départemental :

> Les facteurs alcool (43 %) et inattention-téléphone (15 %) sont les plus présents dans les accidents mortels

> La vitesse est l'unique facteur, présent dans les accidents corporels, qui concerne toutes les classes d'âge

> Les seniors sont présents dans 50 % des cas d'accidents corporels impliquant le facteur « non-respect du code de la route »

☑ Améliorer la connaissance :

→ Communiquer sur les sanctions exemplaires par le biais des réseaux sociaux

→ Accentuer la communication sur les distracteurs (l'usage du téléphone portable) et les conséquences de l'inattention que cela crée sur la route

☑ Éducation – sensibilisation – formation – information :

→ Poursuivre les actions intégrant les parcours de simulation (alcool, médicament, vitesse) afin de faire prendre conscience de la réalité des risques encourus

→ Maintenir les actions phares de prévention des risques liés à l'alcool, en partenariat avec les organisateurs d'évènements festifs

→ Accentuer les campagnes de prévention traitant des dangers de la fatigue au volant ainsi que des médicaments (pas uniquement chez le public senior)

→ Continuer à promouvoir, en collaboration avec les autorités judiciaires, des mesures éducatives en alternative aux poursuites pénales

☑ Contrôle – sanction :

→ Augmenter les opérations de dépistage des conduites sous alcool et/ou stupéfiants

→ Multiplier les contrôles de vitesse inopinés

4.5. Les seniors

Sur la route, les seniors sont particulièrement exposés aux risques d'accident. Même si avec l'âge, les conducteurs deviennent plus prudents, une longue expérience de la conduite ne les dispense pas de s'interroger sur leur capacité à prévenir d'éventuelles difficultés. Continuer à conduire en toute sécurité en intégrant les évolutions de l'environnement routier est essentiel.

Contexte départemental :

> Ramenés à leur part dans la population (23 %), les seniors sont surreprésentés dans la mortalité (36 %). Avec l'âge, des altérations physiologiques apparaissent. Ces changements, qui portent essentiellement sur la vision, l'ouïe et la motricité, modifient progressivement l'aptitude à la conduite.

> 50 % des accidents mortels chez les seniors ont impliqué l'utilisation d'un mode doux

> Les seniors retraités représentent 29 % des présumés responsables d'accidents mortels

☐ Améliorer la connaissance :

→ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement

→ Travailler en partenariat avec des branches professionnelles côtoyant les seniors

☐ Infrastructures :

→ Développer, en lien avec les gestionnaires de voirie, des aménagements adaptés aux piétons seniors, par exemple, en mettant en place des îlots refuges pour les traversées piétons de grandes largeurs

☐ Éducation – sensibilisation – formation – information :

→ Communiquer sur les risques liés à la diminution des capacités physiques

→ Sensibiliser 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

→ Réaliser, en collaboration avec les élus locaux et les associations de seniors, des flyers de prévention afin de les sensibiliser à ces changements physiologiques

→ Distribuer des brassards, des équipements rétro-réfléchissants, des gilets oranges et autres équipements de visibilité lors d'actions en partenariat avec les grandes surfaces (opération « Être mieux vu »)

→ Proposer la mise en place volontaire d'un macaron « S » afin d'être mieux identifié dans la circulation

→ Créer un partenariat avec les assurances en proposant des remises à niveau conduite afin de mieux intégrer les évolutions routières (nouveaux aménagements, hausse du trafic, etc.)

☑ Contrôle – sanction :

→ Multiplier les obligations de passage devant une commission médicale à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave (art R221-14, paragraphe I)

→ Proposer des stages de sensibilisation incitatifs après un accident et/ou une infraction grave

5. Mise en oeuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO quinquennal est le socle de référence sur lequel s'appuie chaque PDASR.

Tous les acteurs locaux et partenaires de la sécurité routière répondent à l'appel à projet annuel en soumettant leurs propositions d'actions à la Préfecture. Ces avant-projets sont étudiés en réunions collégiales afin de juger de leur pertinence en termes d'implications des enjeux du DGO.

À la suite, l'État peut proposer un accompagnement matériel et/ou financier en fonction de la dimension du projet.

Pour la réalisation de ces futures actions, la Coordination Sécurité Routière peut venir en soutien le jour J ou en amont du déroulé des actions.

La communication autour de ces actions revêt une part importante, car elle sensibilise la plupart des usagers de la route, qu'ils soient présents ou non lors de ces journées d'actions.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) établit des bulletins trimestriels reprenant les données d'accidentalité locales, remontées hebdomadairement par les forces de l'ordre :

- Le nombre d'accidents
- Le nombre de tués
- Le nombre de blessés dont les blessés hospitalisés

A cela s'ajoute un bilan annuel plus complet regroupant les spécificités locales en lien avec l'accidentologie corporelle globale. Des études locales ciblées sont réalisées en fonction des enjeux prioritaires du DGO.

En complément de ces bilans, le département des Ardennes réalisera des analyses plus approfondies sur l'accidentalité locale, en intégrant les données d'accidents matériels relevées et consignées par les gestionnaires de voirie.

Ces recoupements de données entre l'accidentalité corporelle et matérielle auront pour but de mettre en lumière les spécificités locales.

Les résultats de ces études serviront au suivi du DGO ainsi que de base à certaines missions de la sécurité routière.

5.3. Modalités de suivi du DGO

À l'instar du précédent DGO 2018-2022 (hors années 2020 et 2021 en raison de la crise sanitaire), un forum dédié au DGO sera organisé à chaque début d'année afin de faire un point sécurité routière de l'année écoulée.

L'accidentalité locale, les actions réalisées, les événements sécurité routière majeurs y seront étudiés par groupes de travail composés des acteurs et partenaires locaux de sécurité routière (liste non exhaustive) :

- ☑ Les forces de sécurité intérieure
- ☑ Les services de l'État
- ☑ Les collectivités territoriales
- ☑ Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS)
- ☑ Les gestionnaires de voirie
- ☑ L'éducation nationale
- ☑ Les représentants des élus
- ☑ Les chambres consulaires
- ☑ Les Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)
- ☑ Les enseignants de la conduite
- ☑ Les entreprises signataires de la charte des 7 engagements sécurité routière
- ☑ Les associations

Chaque année, ce forum DGO permet de pouvoir affiner les actions de sécurité routière en fonction de l'évolution de l'accidentalité locale ainsi que des nouvelles technologies mises à disposition pour sensibiliser les usagers de la route.

6 . Annexe : les chiffres de l'accidentalité 2017 - 2021

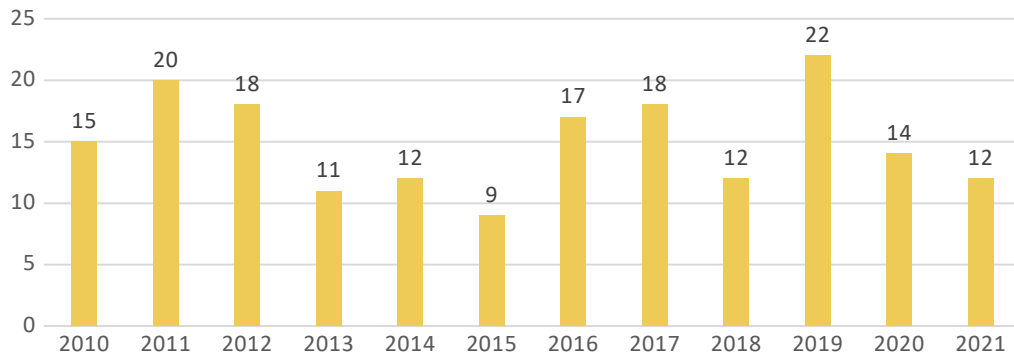
Les représentations graphiques, les cartographies ainsi que les tableaux ci-dessous ont été édités selon un cadre spécifique fixé par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Les divers indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) s'analysent sur une période de 5 ans de données consolidées (fiabilisées), soit de 2017 à 2021.

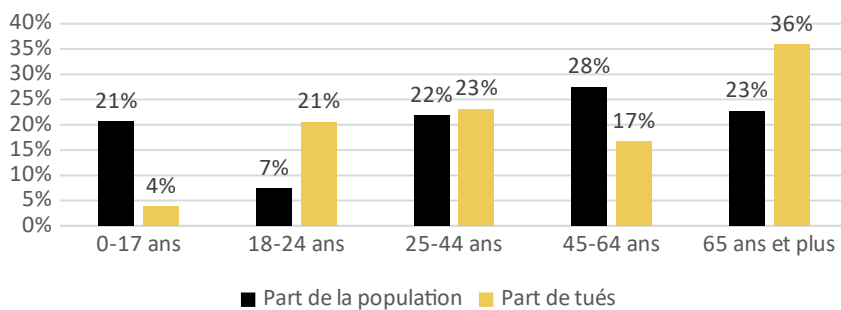
Ces données étant issues du système d'information numérique TRAx, mis en service depuis 2018, certains indicateurs antérieurs à cette date n'ont pas été intégrés. Dans un souci de fiabilité optimale, ces indicateurs seront analysés sur la période 2019 – 2021 (correspondant au nouveau format du bulletin d'analyse d'accident corporel – BAAC).

Mortalité routière: les victimes (2.1.2)

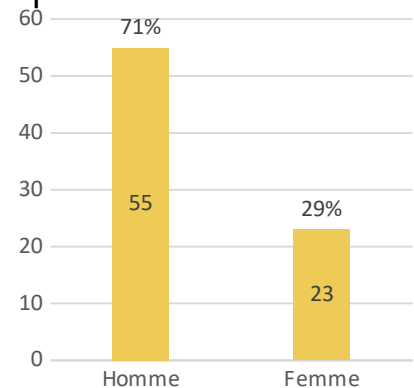
Nombre de personnes tuées par année depuis 2010



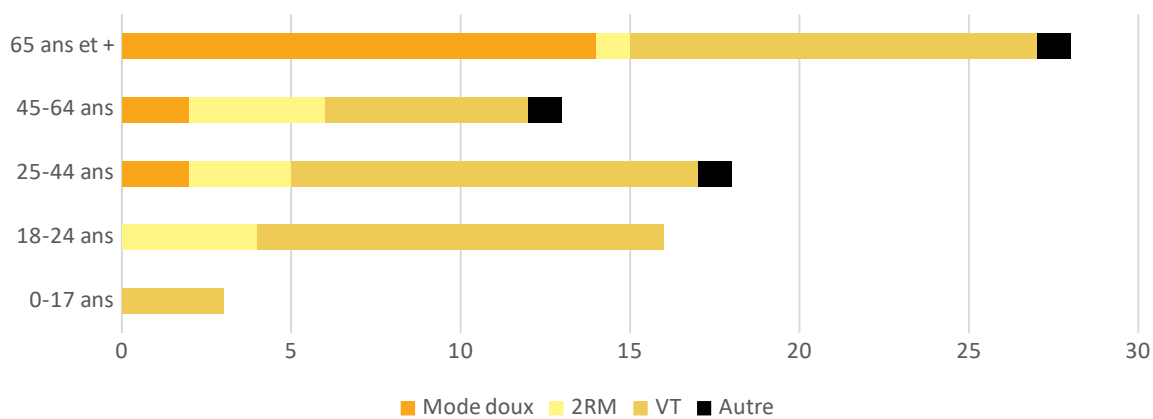
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



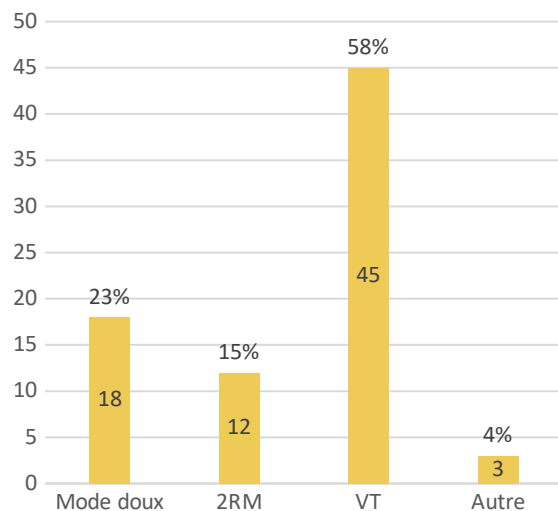
Nombre de tués par sexe 2017-2021



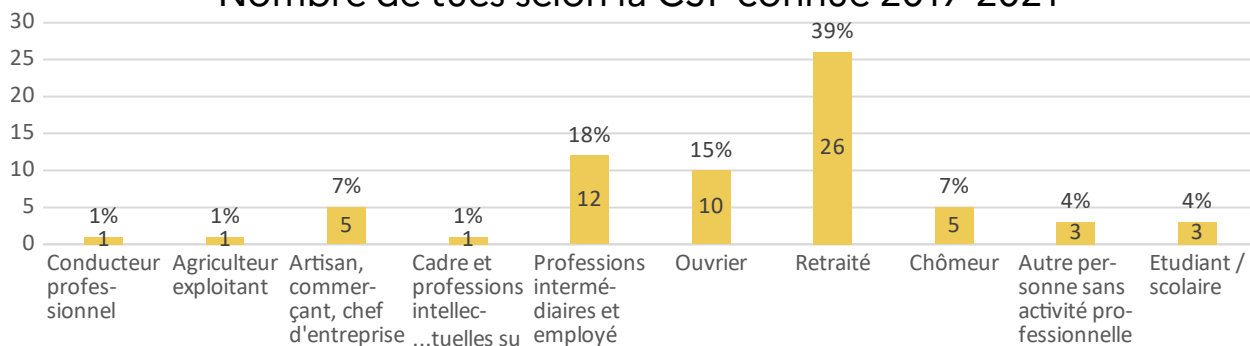
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



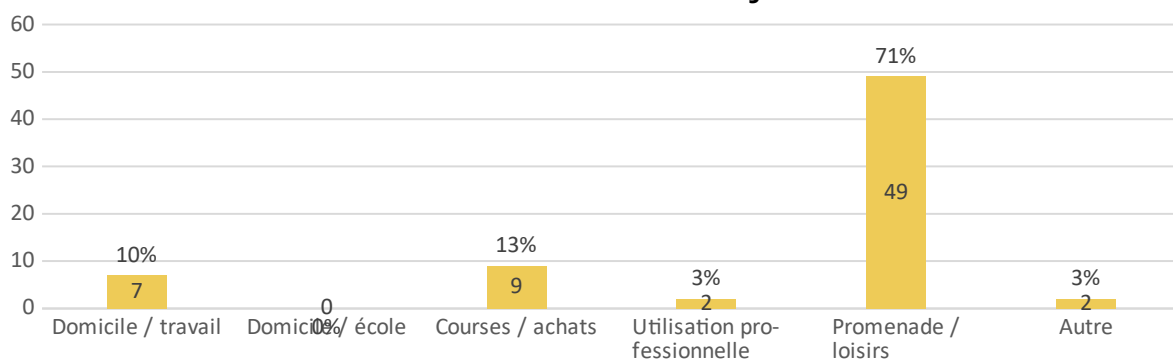
Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021

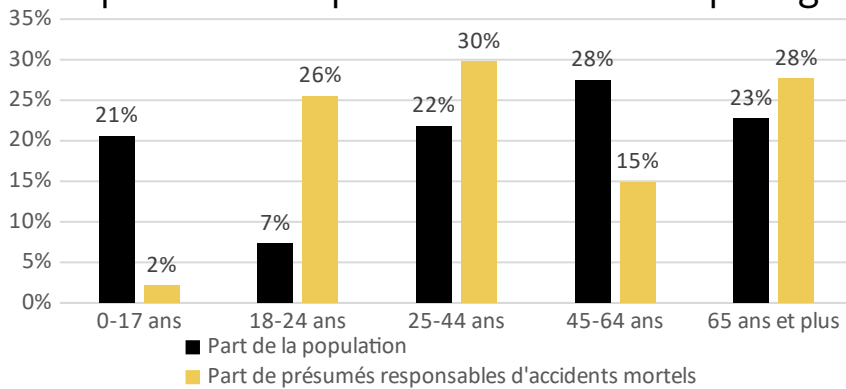


Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021

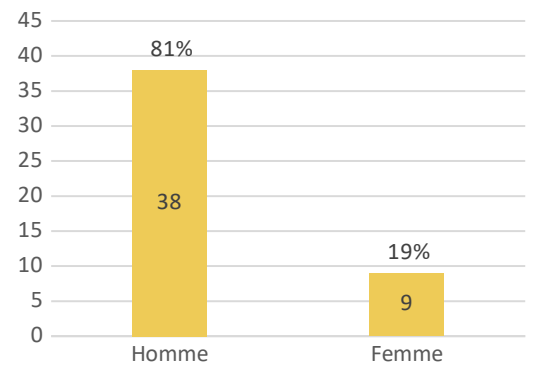


Mortalité routière: les présumés responsables (2.1.3)

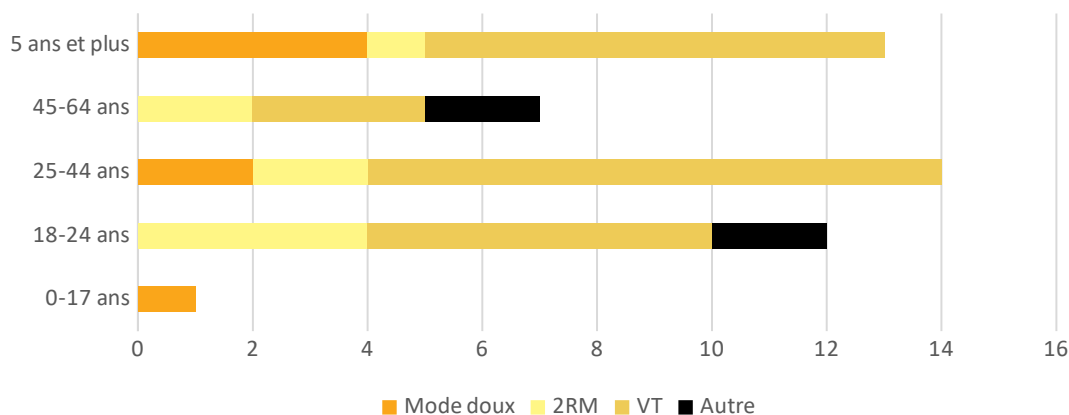
Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge



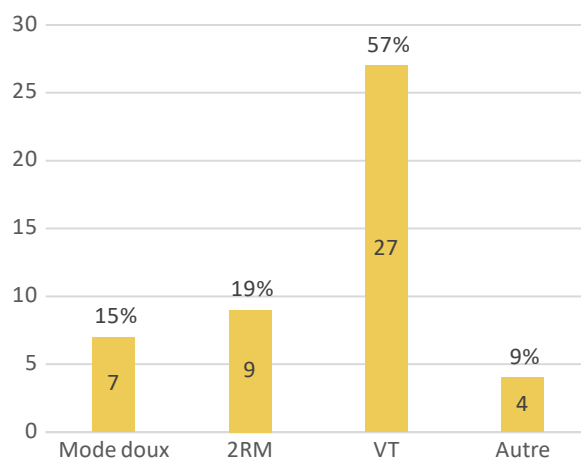
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



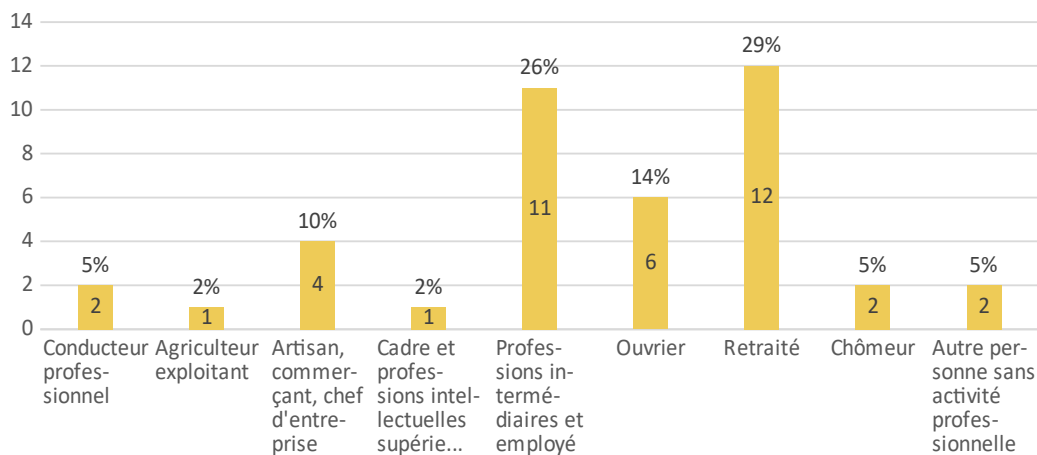
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021



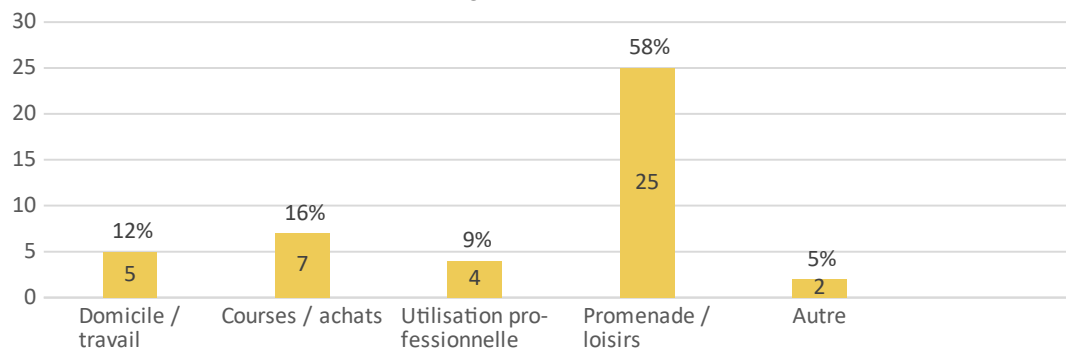
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021

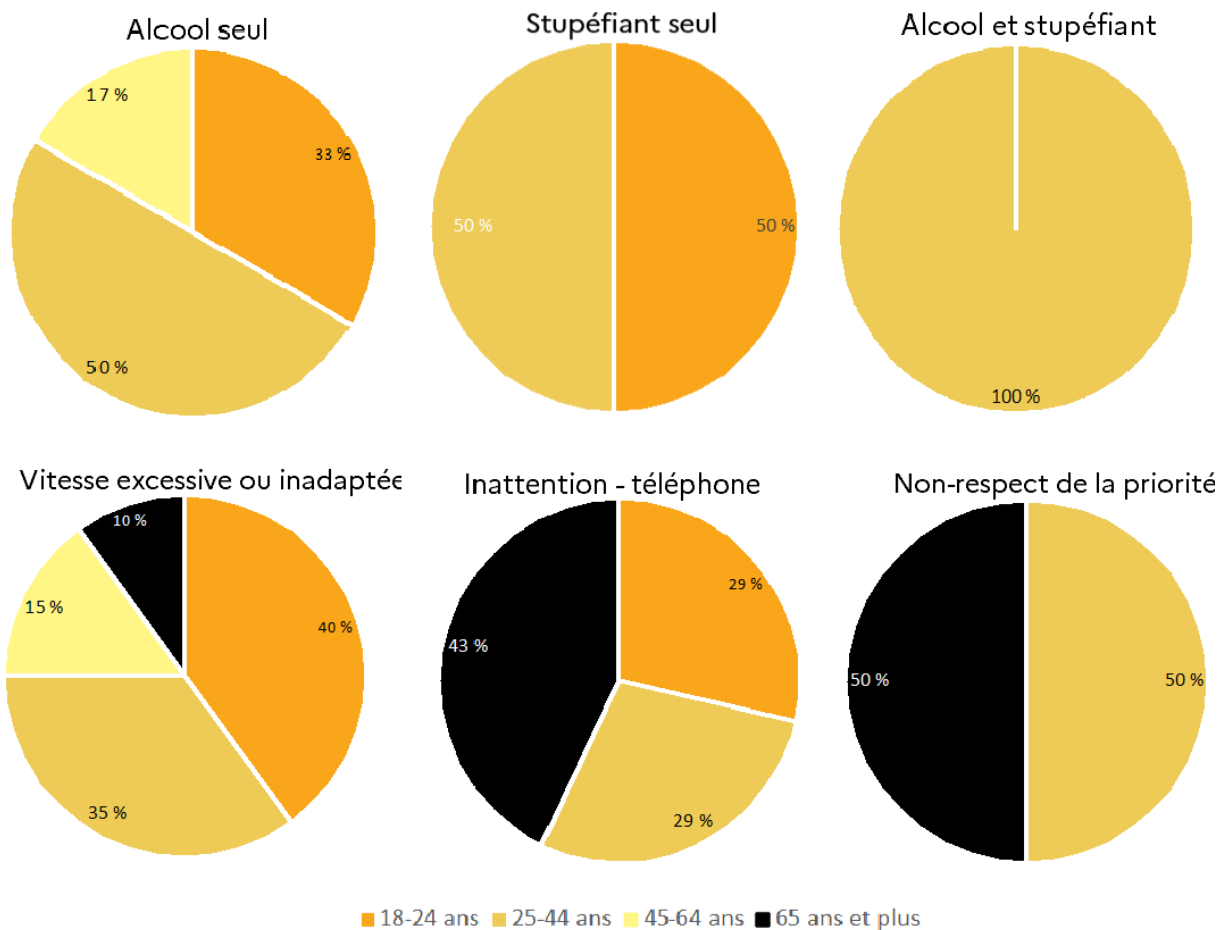


Répartition des facteurs multi-causes par sexe chez les présumés responsables
2019 – 2021

	Homme	Femme	% dans les accidents mortels
Vitesse excessive ou inadaptée	19	1	43 %
Alcool seul	6	0	13 %
Stupéfiant seul	4	0	9 %
Alcool et stupéfiant	2	0	4 %
Inattention - téléphone	6	1	15 %
Non respect de la priorité	2	1	6 %
Malaise	5	0	11 %
Somnolence - fatigue	1	0	2 %
Médicaments	0	0	0 %
Contresens	1	0	2 %
Dépassement dangereux	1	0	2 %
Changement de file	0	0	0 %
Non respect des distances de sécurité	0	0	0 %
Eblouissement	2	0	4 %
Autre cause	1	2	6 %
Cause indéterminée	4	4	17 %
Nombre de Présumés Responsables avec au moins 1 facteur	38	9	47

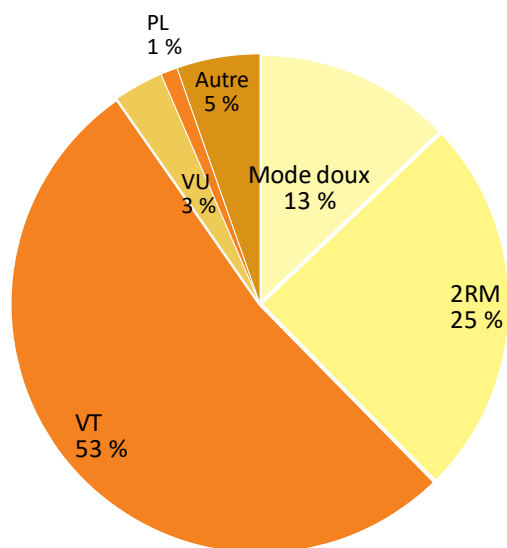
N.B. : Les tableaux sur les facteurs multi-causes prennent en compte l'ensemble des facteurs des présumés responsables, un présumé responsable pouvant avoir jusqu'à 3 facteurs renseignés ; un accident peut donc regrouper jusqu'à 3 facteurs.

Répartition des facteurs multi-causes par âge chez les présumés responsables 2019 – 2021

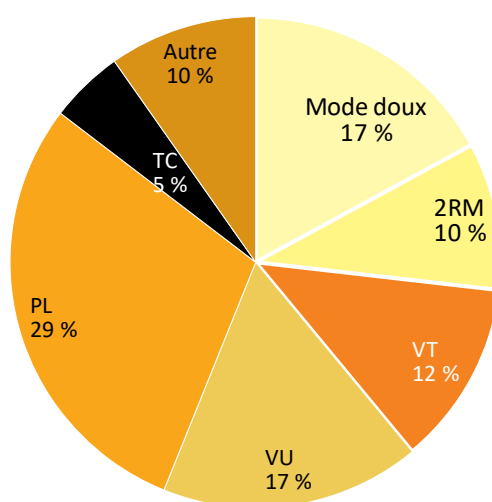


Le risque routier professionnel (2.1.4)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



VT : véhicules de tourisme

2 RM : 2 roues motorisés

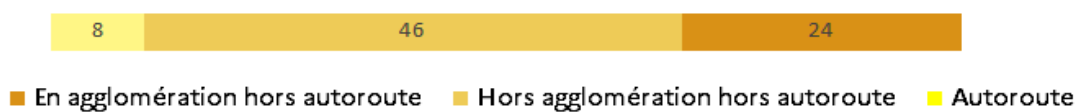
Mode doux : piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes (avec ou sans assistance électrique)

PL : poids lourds

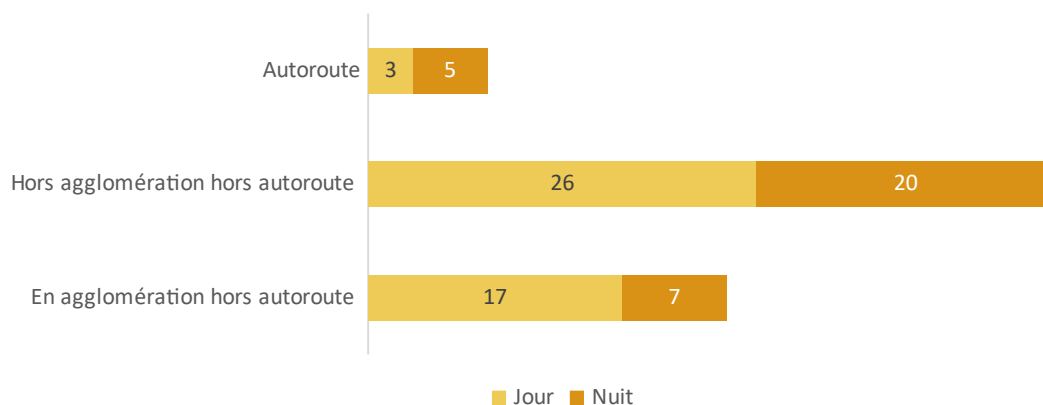
VU : véhicules utilitaires

Réseau routier (2.1.5)

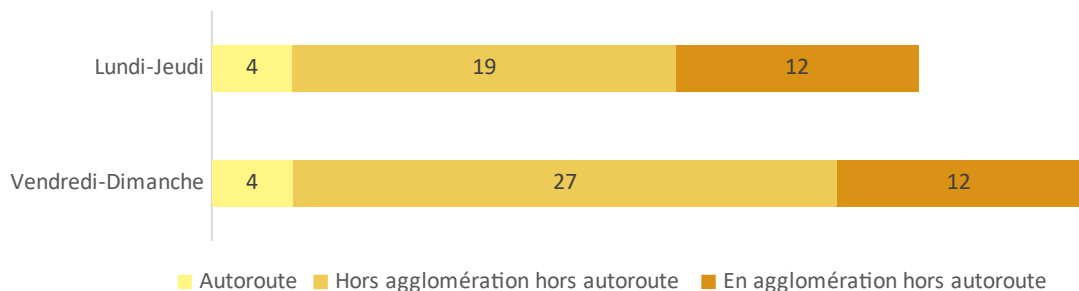
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



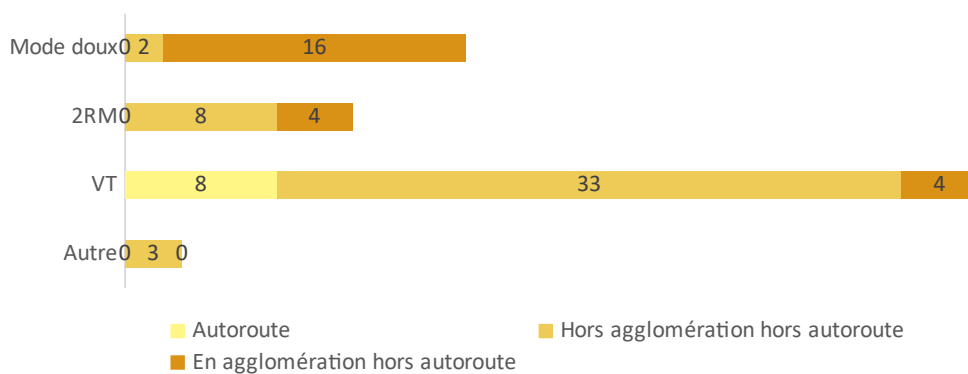
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Nombre de tués par mode selon le milieu 2017-2021



Typologie des accidents hors agglomération hors autoroute (2.2.1)

Pour cette partie, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués plus les blessés.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	13	22	83	7	2	0	5	133
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
Moto	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
VL	8	7	5	13	91	8	1	0	1	134
VU	0	1	0	3	16	0	0	2	0	22
PL	0	0	0	0	8	0	2	0	0	10
TC	0	0	0	0	2	2	0	0	0	4
Autre	1	0	2	1	3	0	0	0	0	7
MULTICOLLISION	0	0	0	4	21	0	0	0	2	27
TOTAL	9	11	22	44	226	17	5	2	8	344
<i>Part de victimes</i>	3%	3%	6%	13%	66%	5%	1%	1%	2%	100,00%

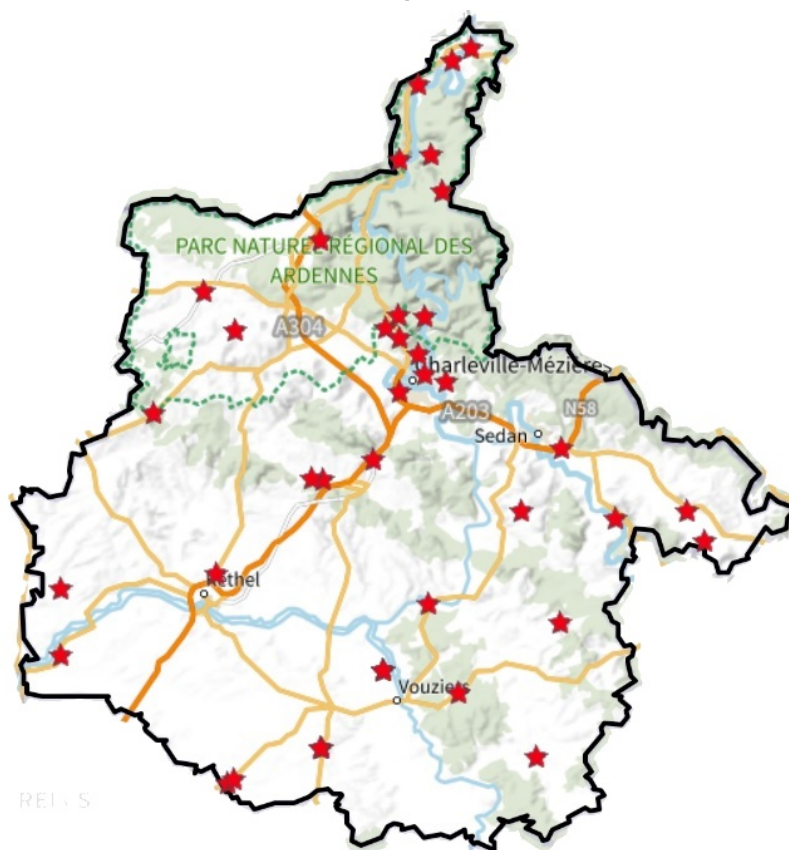
VL / VT : véhicule léger (tourisme)

PL : poids lourd

VU : véhicule utilitaire

TC : transport en commun

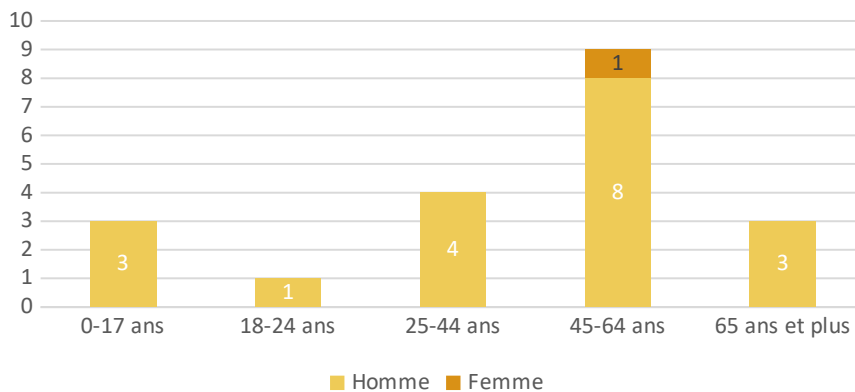
Répartition des accidents mortels sur la période 2017 – 2021, hors agglomération



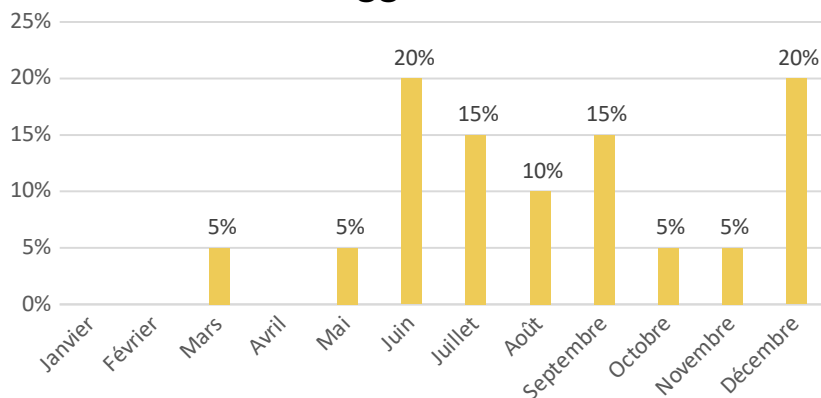
**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Caractéristiques des accidents en mode doux hors agglomération hors autoroute (2.2.2)

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021

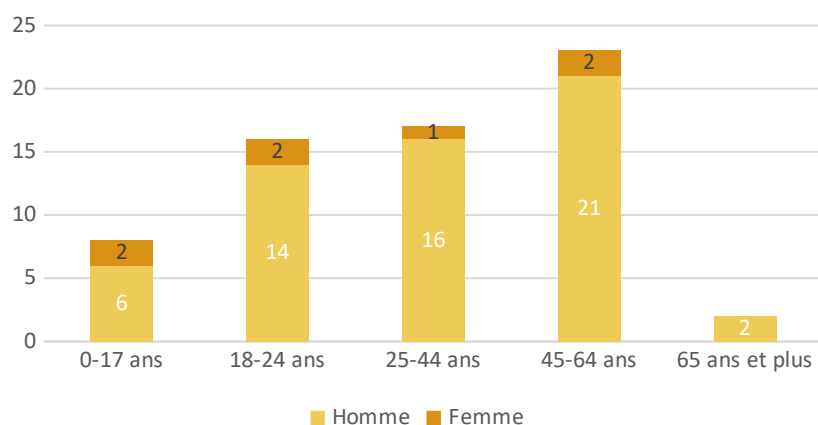


Répartition des victimes en mode doux sur la période 2017 – 2021, hors agglomération

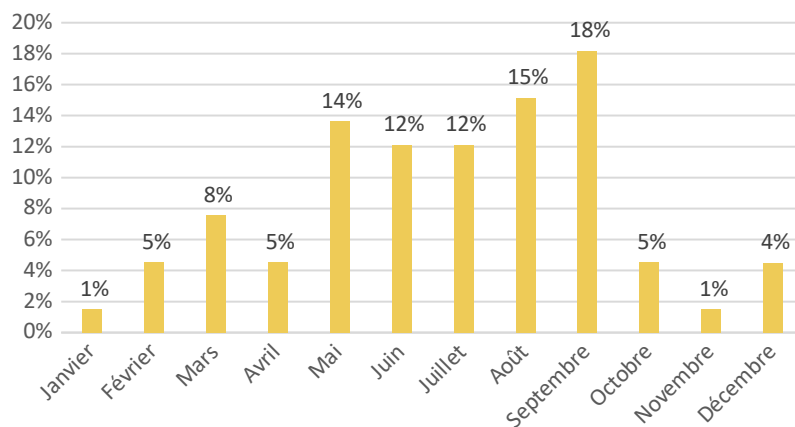


Caractéristiques des accidents en 2 RM hors agglomération hors autoroute (2.2.3)

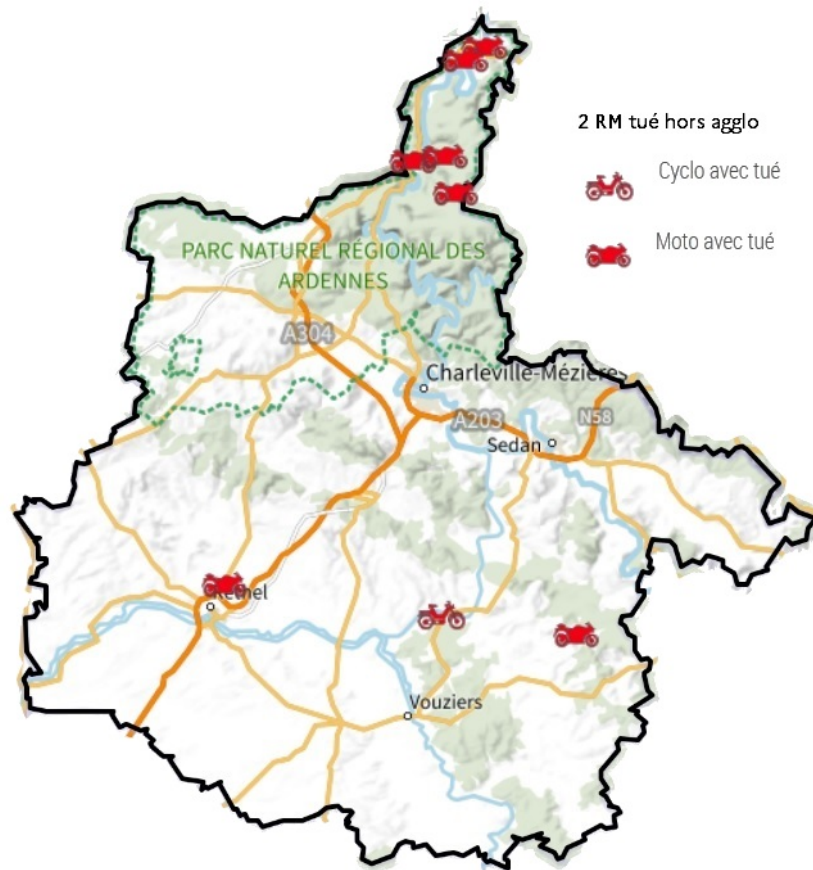
Victimes en 2RM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



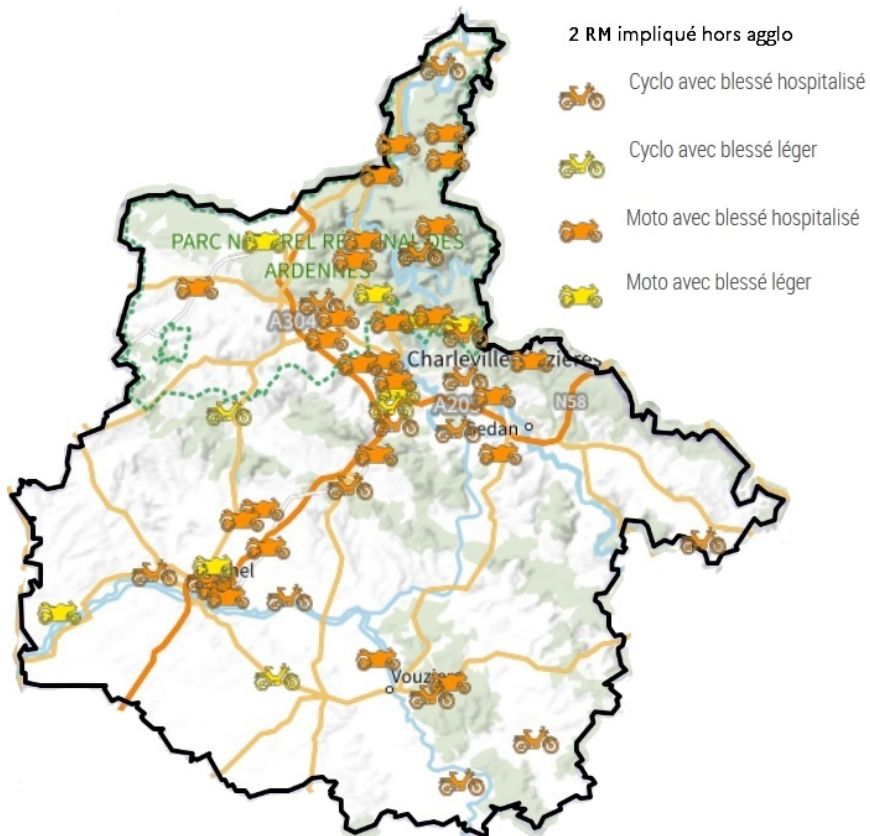
Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021



Répartition des tués en 2 RM sur la période 2017 – 2021, hors agglomération

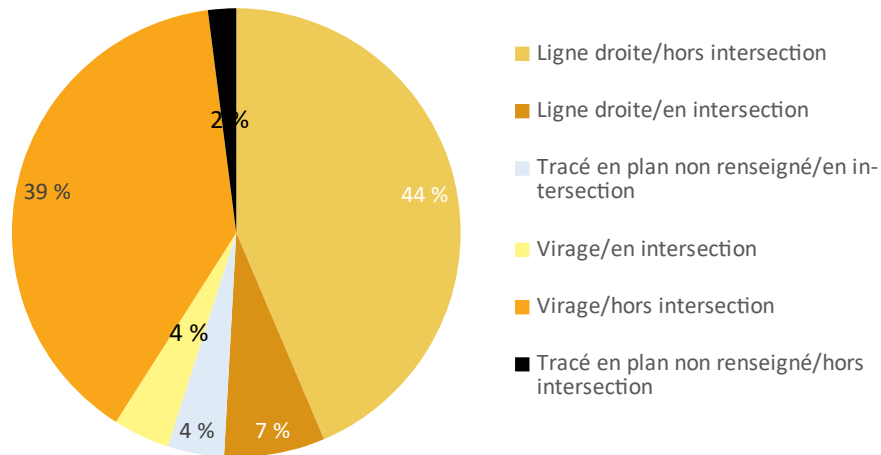


Répartition des victimes en 2 RM sur la période 2017 – 2021, hors agglomération

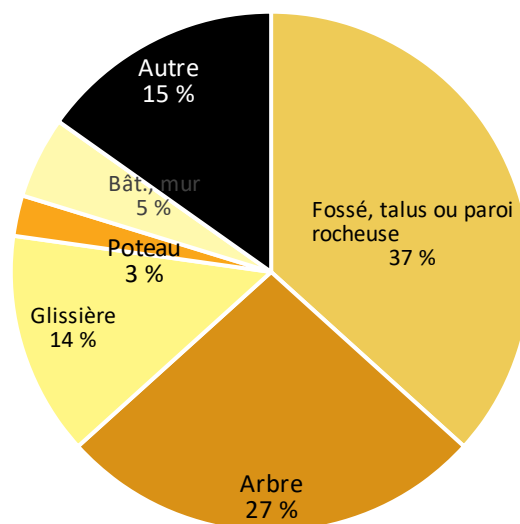


Facteurs spécifiques des accidents hors agglomération hors autoroute (2.2.4)

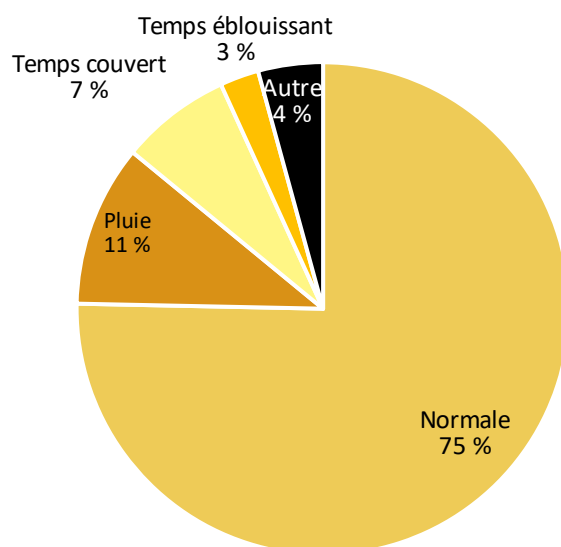
Répartition des victimes selon le profil de la route hors agglomération 2017-2021



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Répartition des accidents selon les conditions météorologiques hors agglomération 2017-2021



Typologie des accidents en agglomération hors autoroute (2.3.1)

Pour cette partie, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Le terme « victimes » désigne les tués plus les blessés.

En raison de la localisation « en agglomération », et pour une meilleure lecture, les cartes seront déclinées en plusieurs versions en fonction de la gravité des blessures des victimes : tués, blessés hospitalisés et blessés légers.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	5	13	16	40	0	3	0	2	79
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3
Vélo	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1
VL	105	21	20	27	44	0	0	0	6	223
VU	6	3	2	2	6	0	0	0	0	19
PL	0	1	0	0	2	0	0	0	1	4
TC	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Autre	1	2	0	0	2	0	1	0	3	9
MULTICOLLISION	0	1	0	0	5	0	0	0	0	6
TOTAL	117	34	35	46	102	0	4	0	12	350
<i>Part de victimes</i>	33%	10%	10%	13%	29%	0%	1%	0%	3%	100,00%

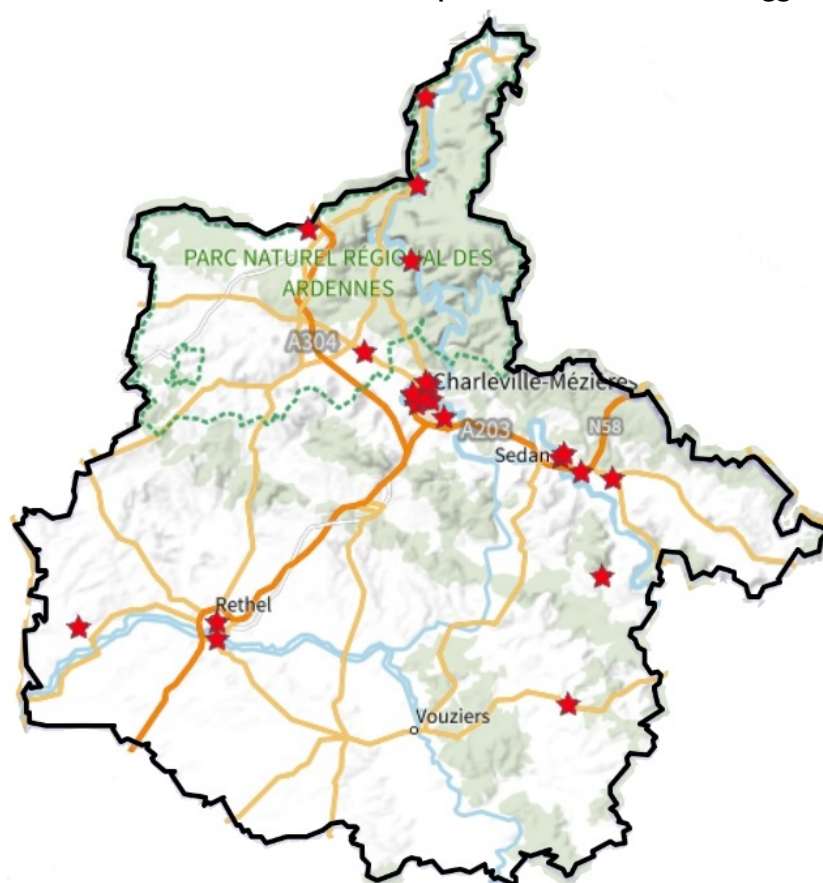
VL / VT : véhicule léger (tourisme)

PL : poids lourd

VU : véhicule utilitaire

TC : transport en commun

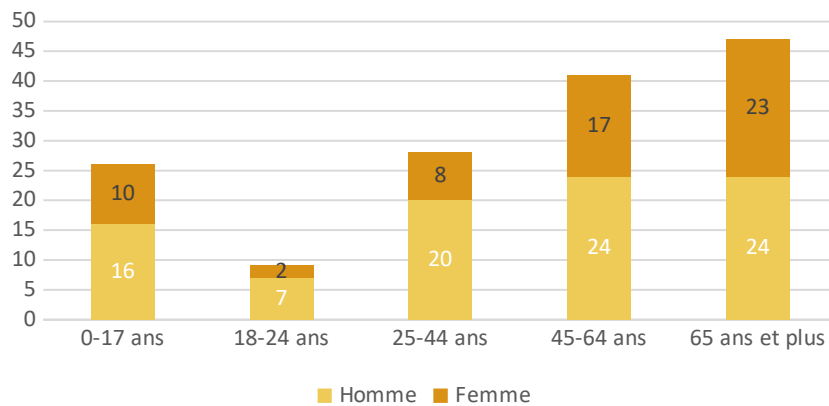
Répartition des accidents mortels sur la période 2017 – 2021, en agglomération



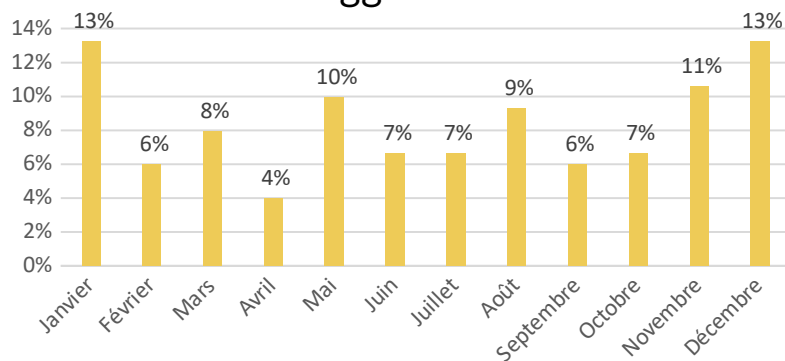
**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Caractéristiques des accidents en mode doux en agglomération hors autoroute (2.3.2)

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021



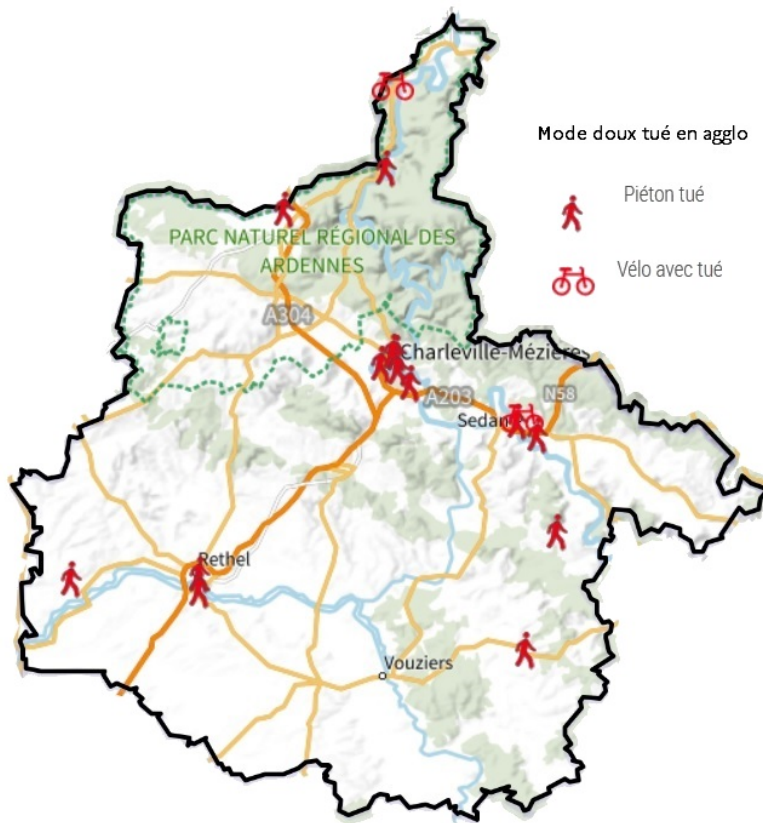
Répartition des victimes piétons et EDPsm selon le mois en agglomération

Mois	Victimes	Pourcentage
Janvier	18	15,38%
Février	7	5,98%
Mars	10	8,55%
Avril	3	2,56%
Mai	12	10,26%
Juin	7	5,98%
Juillet	6	5,13%
Août	8	6,84%
Septembre	5	4,27%
Octobre	7	5,98%
Novembre	15	12,82%
Décembre	19	16,24%
Somme :	117	100%

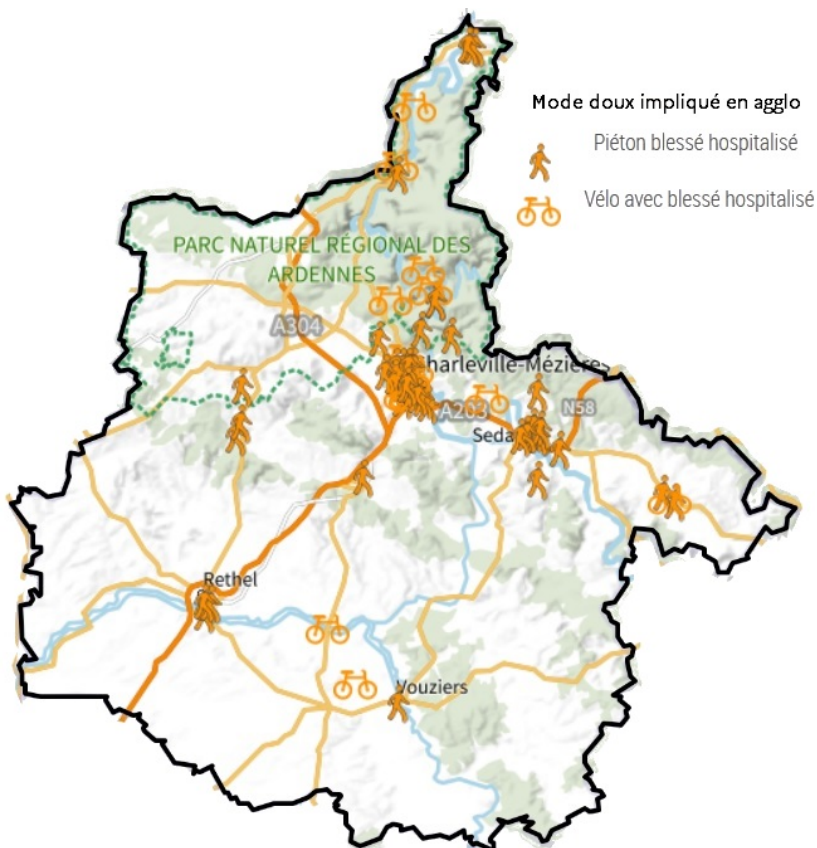
Répartition des victimes cyclistes, VAE et EDPm selon le mois en agglomération

Mois	Victimes	Pourcentage
Janvier	2	5,88%
Février	2	5,88%
Mars	2	5,88%
Avril	3	8,82%
Mai	3	8,82%
Juin	3	8,82%
Juillet	4	11,76%
Août	6	17,65%
Septembre	4	11,76%
Octobre	3	8,82%
Novembre	1	2,94%
Décembre	1	2,94%
Somme :	34	100%

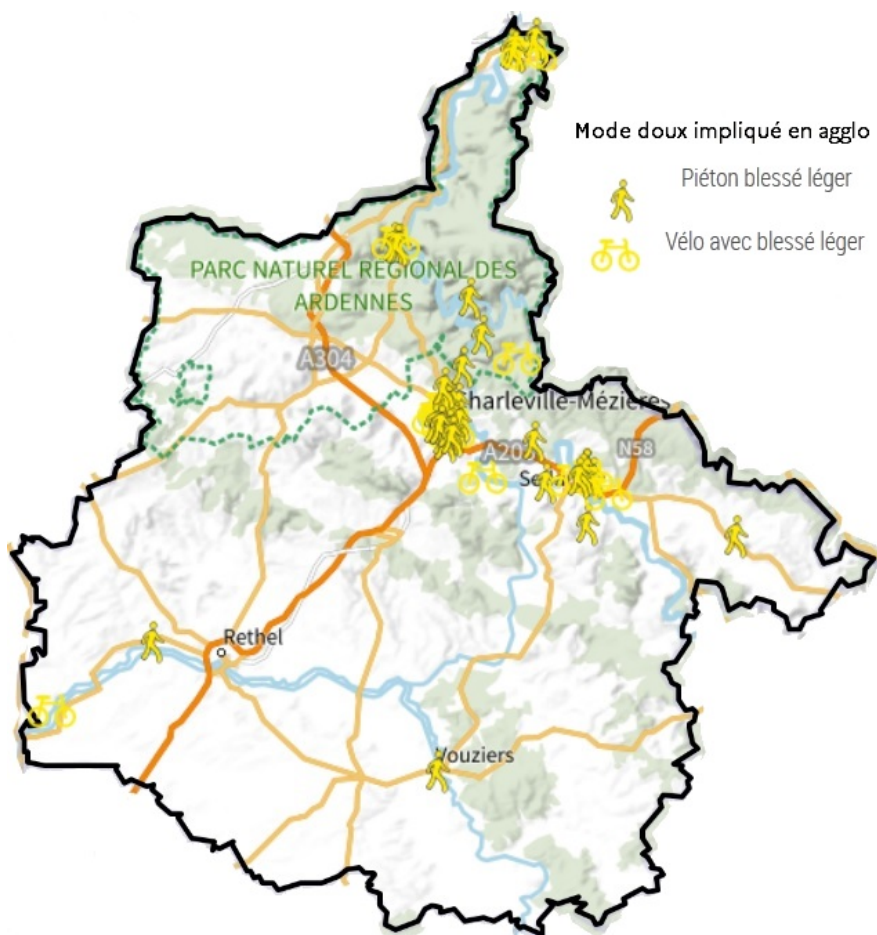
Répartition des tués en mode doux sur la période 2017 – 2021, en agglomération



Répartition des blessés hospitalisés en mode doux sur la période 2017 – 2021, en agglomération

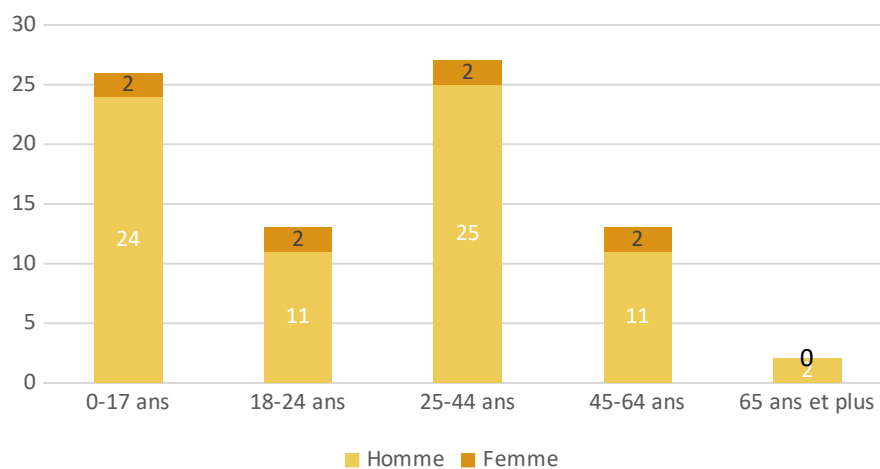


Répartition des blessés légers en mode doux sur la période 2017 – 2021, en agglomération

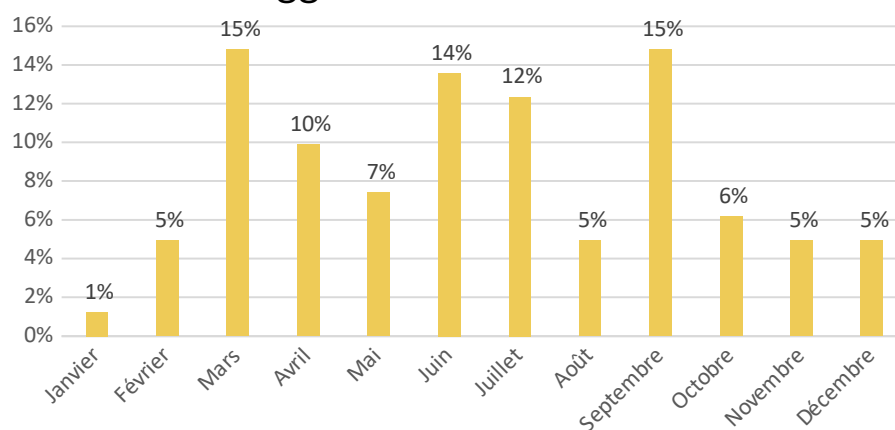


Caractéristiques des accidents en 2 RM en agglomération hors autoroute (2.3.3)

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



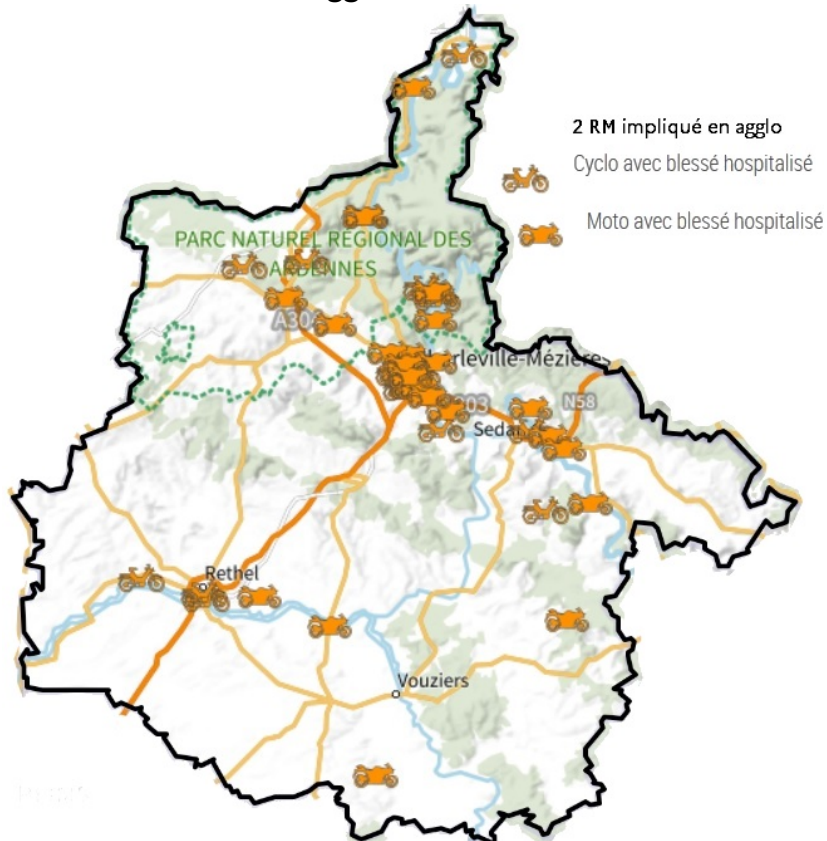
Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



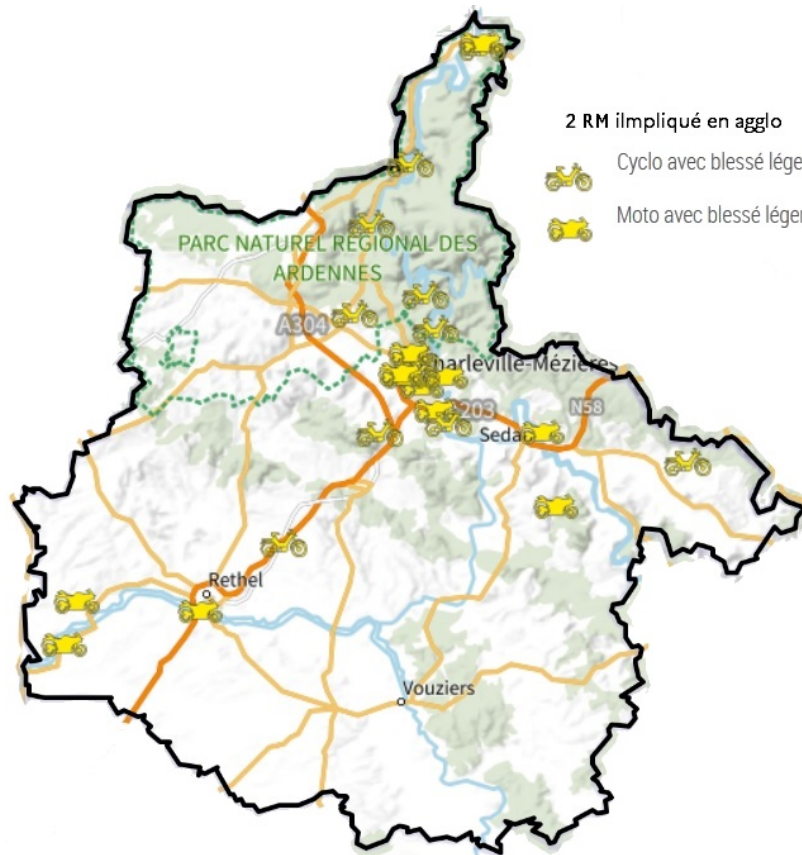
Répartition des tués en 2 RM sur la période 2017 – 2021, en agglomération



Répartition des blessés hospitalisés en 2 RM sur la période 2017 – 2021, en agglomération

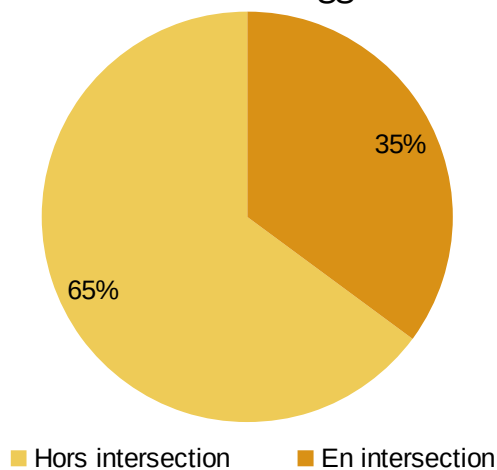


Répartition des blessés légers en 2 RM sur la période 2017 – 2021, en agglomération

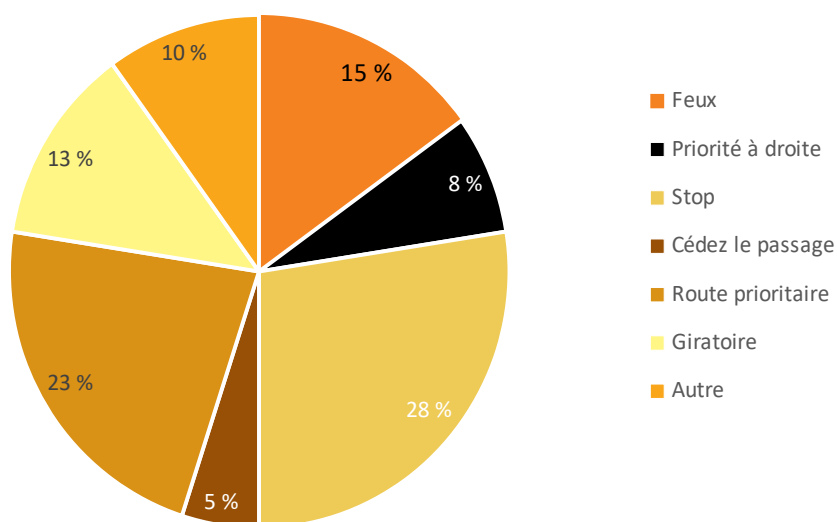


Facteurs spécifiques des accidents en agglomération hors autoroute (2.3.4)

Répartition des victimes en agglomération 2017 - 2021



Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité 2017-2021





SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

