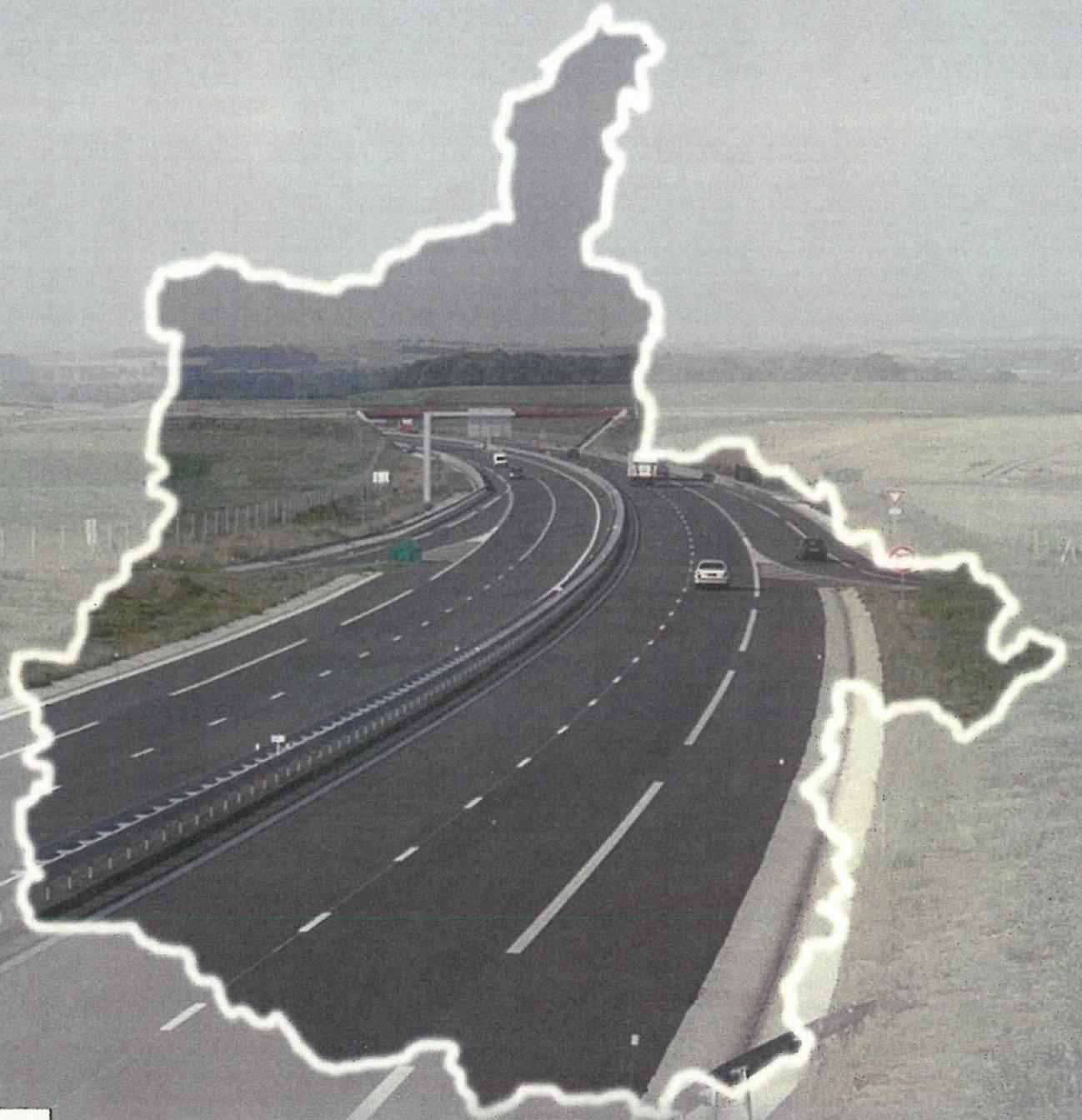


Document Général d'Orientation 2008 - 2012 Département des Ardennes

Mai 2009



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture des Ardennes

MINISTÈRE DE LA JUSTICE



DIR
Direction
Interdépartementale
des Routes
NORD



ARDENNES
Conseil Général

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Document Général d'Orientation

PREFACE DE M. LE PREFET

La sécurité routière est l'un des chantiers prioritaire du Président de la République. L'objectif qu'il a fixé est de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes de France à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Dans les Ardennes, le nombre de personnes tuées de 2004 à 2007 sur les routes est de 88, soit en moyenne 22 personnes par an.

En 2008, 21 personnes ont été tuées contre 17 en 2007. Les Ardennes sont l'un des départements de France où les accidents ont les conséquences les plus graves pour les victimes.

Sans relâcher la vigilance des services d'ordre sur les routes, il faut désormais renforcer la prévention et la sensibilisation au risque routier, chez les plus jeunes mais également chez les adultes. De nombreux services, associations, collectivités, intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), s'y emploient mais il faut développer la responsabilisation des conducteurs.

Ce document général d'orientation (DGO) est le fruit d'un travail collectif de l'ensemble des acteurs et partenaires de la sécurité routière du département. Il offre une analyse précise de l'accidentalité locale, cible les enjeux prioritaires de notre département pour améliorer nos résultats, et décline une liste d'actions qui ont été proposées au cours des travaux préparatoires.

Pour la période 2009-2012, l'ensemble des mesures prises visera d'une part à renforcer la protection des publics vulnérables, notamment les jeunes et les deux roues motorisés, et d'autre part à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont l'alcool et la vitesse.

Ce document de synthèse et d'orientation devra nous permettre, au cours des quatre années à venir, de mieux travailler ensemble pour réduire l'insécurité routière dans notre département.

Le préfet

Signé

Jean-François SAVY

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	3
1.1 LE CONTEXTE.....	3
1.2 OBJECTIFS.....	3
1.3 LES ENJEUX.....	3
1. LE DEPARTEMENT DES ARDENNES AU SEIN DES DEPARTEMENTS FRANCAIS.....	4
1.1 POPULATION.....	4
1.2 INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL).....	4
2. BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE.....	6
2.1 BILAN GLOBAL SUR 5 ANS.....	6
2.1.1.Évolution des accidents et des victimes sur 5 ans.....	6
2.1.2. Indicateur de gravité des accidents.....	7
2.1.3 Analyse statistique.....	7
2.1.4 Type d'usager.....	8
2.1.5 Classes d'âge.....	9
2.1.6 l'alcool.....	11
2.2 TYPOLOGIES DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL.....	12
2.2.1 Évolution des accidents.....	12
2.2.2 Évolution des victimes.....	13
2.2.3 Répartition des accidents avec alcool selon le jour et l'heure.....	13
2.2.4 Les accidents avec alcool selon le sexe du conducteur.....	14
2.2.4 Les accidents avec alcool selon l'age du conducteur.....	15
2.3 TYPOLOGIES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN JEUNE DE 15 À 24 ANS.....	16
2.3.1 Évolution des accidents.....	16
2.3.2 Évolution des victimes.....	17
2.4 TYPOLOGIES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN DEUX-ROUES MOTORISÉ.....	18
2.4.1 Évolution des accidents.....	18
2.4.2 Évolution des victimes.....	19
2.4.3 Les usagers motos.....	19
2.4.4 Les usagers cyclomoteurs.....	20
2.5 LA VITESSE.....	21
2.5.1 Répartition par classe de vitesses.....	21
2.5.2 Dépassement de la limite de vitesse autorisée.....	25
2.6 COLLISION CONTRE OBSTACLES.....	25
3. CARACTERISATION DES ENJEUX A RETENIR.....	26
3.1 L'ALCOOL.....	26
3.2 LA VITESSE.....	26
3.3 LES DEUX-ROUES MOTORISÉS.....	27
3.4 LES JEUNES.....	27
3.5 LES OBSTACLES LATÉRAUX.....	27
4. COMPREHENSION DES ENJEUX.....	28
4.1 L'ALCOOL.....	28
4.2 LA VITESSE.....	28
4.3 LES DEUX ROUES MOTORISÉES.....	29
4.4 LES JEUNES.....	29
4.5 LES OBSTACLES LATÉRAUX.....	30
5. ORIENTATIONS D'ACTIONS.....	31
5.1 L'ALCOOL.....	31
5.2 LA VITESSE.....	31
5.3 LES DEUX ROUES MOTORISÉES.....	31
5.4 LES JEUNES.....	31
5.5 LES OBSTACLES LATÉRAUX.....	32

6. DEMARCHE DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI	33
7. EVALUATION	33
8 REMERCIEMENTS	34
9 ANNEXES	35
DÉFINITION	35

1. INTRODUCTION

1.1 Le contexte

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 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques 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.

Ainsi, 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 pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

1.2 Objectifs

Sur la base des « petits » chiffres concernant le nombre de tués par an, il ne serait pas opportun que le DGO fixe un objectif chiffré de N tués en 2012 ou de X % de tués en 2012 par rapport à 2007.

Pour fixer un objectif qui ne soit pas soumis à la volatilité du nombre de tués au cours d'une année, il est proposé de raisonner en comparant la moyenne 2009-2012 à la moyenne 2004-2007.

L'objectif de 3000 tués en France en 2012 équivaut à une diminution de 8.3 % par an du nombre de tués. Ainsi pour atteindre cet objectif, il faudrait que sur la période 2009 – 2012 le nombre de tués dans chaque département soit diminué de 32.2 % par rapport à celui de la période 2004 – 2007.

Dans les Ardennes, de 2004 à 2007, 88 personnes sont décédées sur la route.

En prenant en compte le résonnement précédent, l'objectif fixé par le DGO est de descendre sous la barre des 60 tués sur la période 2009 – 2012.

1.3 Les enjeux

Compte tenu des orientations fixées par le CISR du 13 février 2008 pour atteindre l'objectif de 3000 tués en 2012, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière demandent à tous les départements de retenir les 4 enjeux nationaux relatifs à l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés.

L'étude de l'accidentologie des 5 dernières années permettra de vérifier la pertinence de ces 4 enjeux dans le département des Ardennes et de déterminer si d'autres enjeux sont à prendre en compte. Seul un ou deux enjeux supplémentaires pourront être retenus

Lors du précédent DGO, les enjeux suivants ont été retenus :

- La gravité des accidents en agglomération.
- Les collisions contre obstacles fixes en particuliers les arbres et fossé/talus.
- Agir sur le comportement des usagers

Le bilan de l'accidentologie permettra également de faire le bilan des enjeux précédents

1. LE DEPARTEMENT DES ARDENNES AU SEIN DES DEPARTEMENTS FRANCAIS

1.1 Population

Superficie : 5 229 km²

Population : 286 499 hab.

Densité : 55 hab. au km² (108 pour la France)

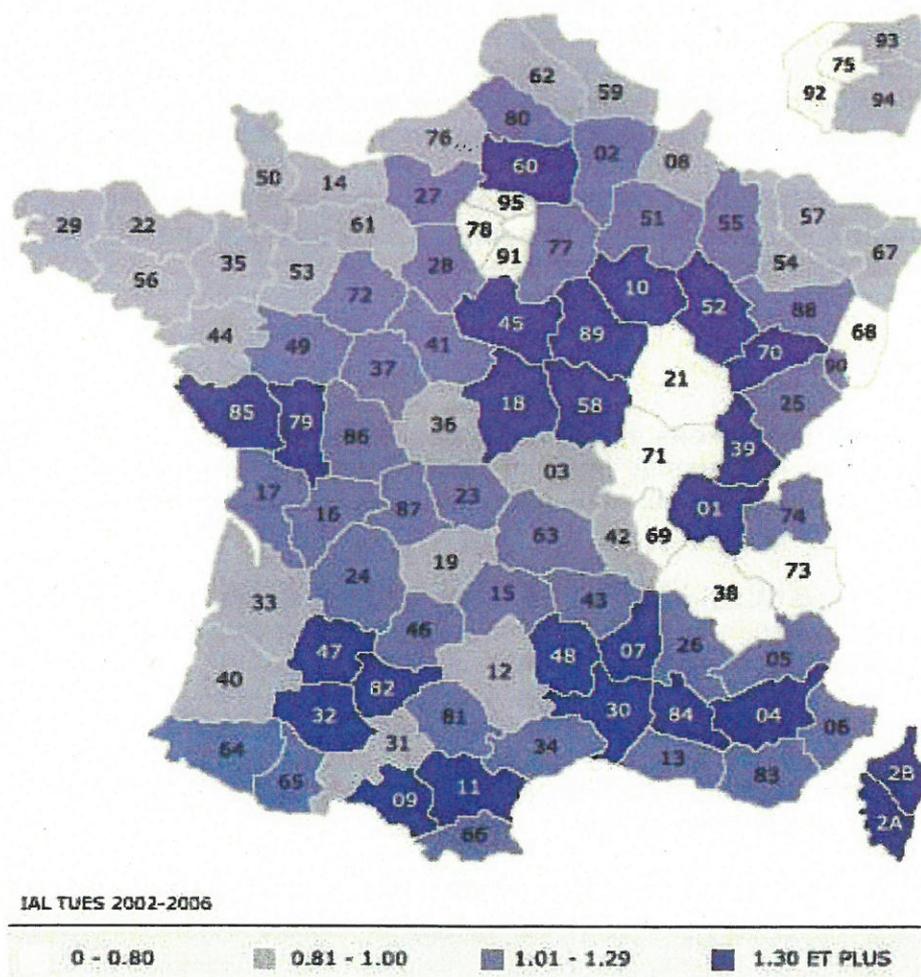
La densité du département est deux fois moins importante que la densité de la France.

Parc de voiture de tourisme : 139 811 véhicules, soit 0.49 voiture par habitant (0.52 pour la France)

1.2 Indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux. L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risques que la France entière.

La carte ci-dessous représente l'IAL pour la période 2002 - 2006. l'IAL 2003 - 2007 n'est pas disponible au moment de la rédaction du document



L'IAL pour la période 2002 - 2006 est égal à la moyenne nationale (données de ONISR).
Évolution de l'IAL des Ardennes.

	Par période de 5 ans								Par année	
Année	95-99	96-00	97-01	98-02	99-03	00-04	01-05	02-06	2005	2006
IAL	0.77	0.79	0.88	0.91	0.88	0.93	0.99	1.00	1.08	1.09

L'IAL des Ardennes n'a cessé de se dégrader pour atteindre le niveau national sur la période 2002-2006.

Depuis 2005, l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) calcule l'IAL également par année. Sur ces 2 années, l'IAL des Ardennes est supérieur au niveau national.

La diminution des accidents et des tués dans les Ardennes est moins forte qu'au niveau national.

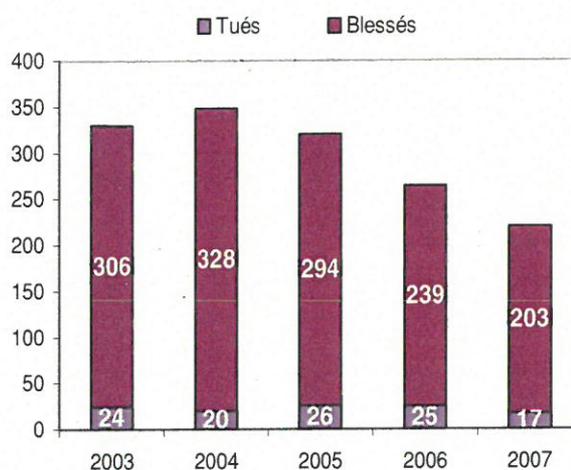
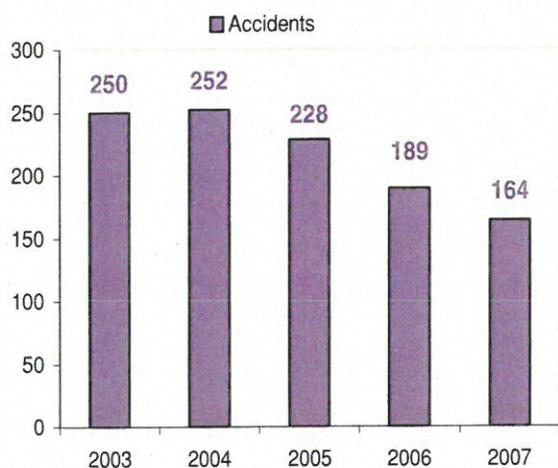
2. BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE

L'ensemble de l'étude porte sur la période 2003-2007 et les références nationales sont celles de l'année médiane 2005 issues du bilan annuel édité par l'ONISR, sauf indication contraire.

2.1 Bilan global sur 5 ans

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Indemnes
2003	250	22	24	306	215
2004	252	19	20	328	237
2005	228	25	26	294	197
2006	189	24	25	239	171
2007	164	17	17	203	123
Ensemble	1083	107	112	1370	943

2.1.1.Évolution des accidents et des victimes sur 5 ans

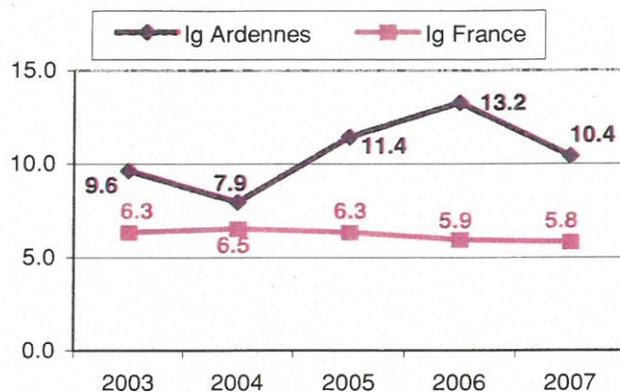


Entre 2004 et 2007, les accidents ont diminué de 35 % et le nombre de blessés de 38 %. Concernant le nombre de tués, il est difficile de conclure sur une variation entre 2 années. Contrairement aux nombres d'accidents, 2004 était une année avec peu de tués. Ensuite, les années 2005 (26 tués) et 2006 (25 tués) ont retrouvé un niveau supérieur à 2003 et l'année 2007 à vue une forte baisse avec 17 tués.

2.1.2. Indicateur de gravité des accidents

$Ig = (\text{nombre de tués} / \text{nombre d'accidents}) * 100$

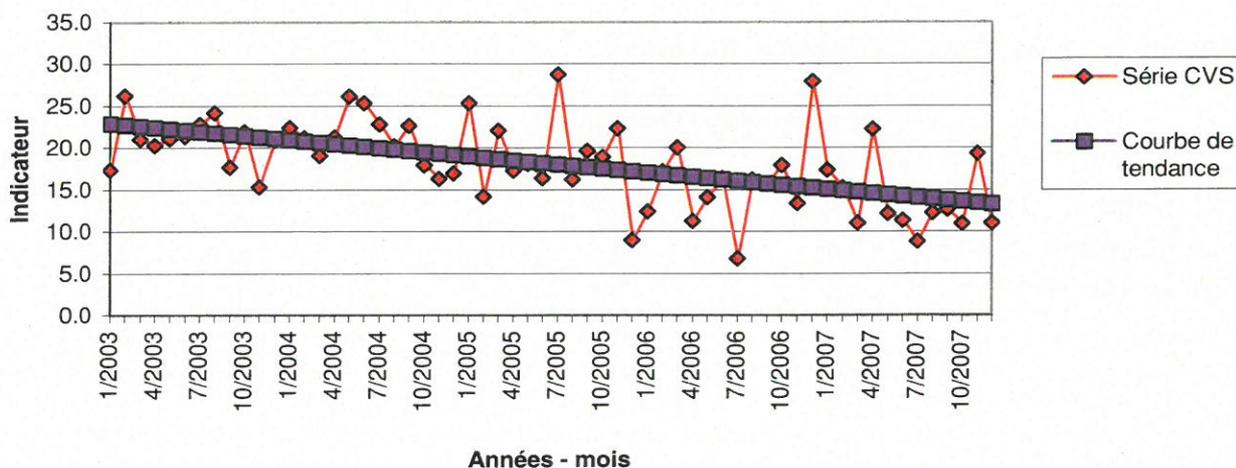
Comparaison Ig Ardennes et Ig France.



L'indicateur de gravité des Ardennes est toujours supérieur à la moyenne nationale. Les variations du nombre de tués dans les Ardennes conduit à de fortes variations de l'Ig.

2.1.3 Analyse statistique

Évolution mensuelle des accidents sur 5 ans :



Série CVS : série corrigée des variations saisonnières.

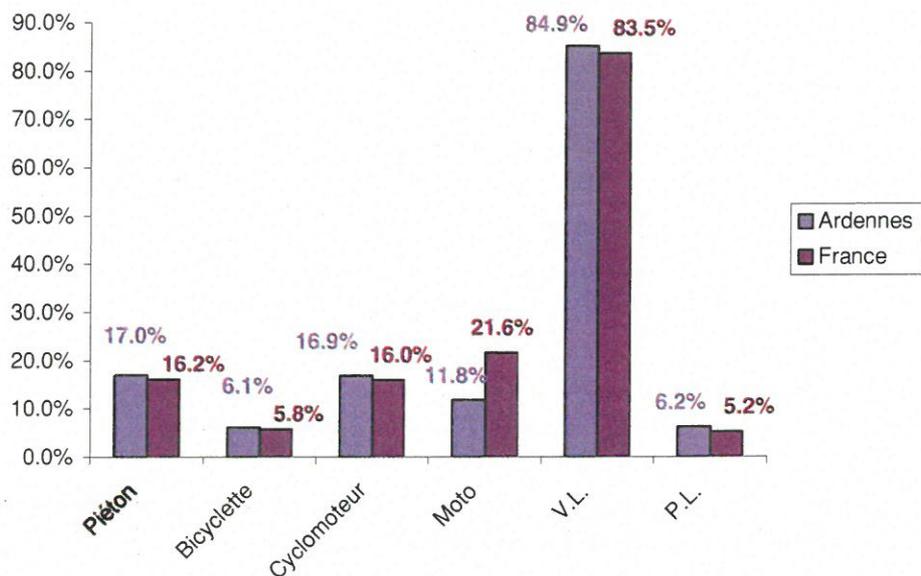
Pour comparer le nombre d'accidents entre les différents mois de l'année, l'observatoire nationale de l'insécurité routière applique des coefficients au mois de l'année. Différents paramètres entrent en compte, notamment le nombre de jour et le trafic.

Malgré l'application de ces coefficients, on constate des hausses et des baisses parfois importantes du nombre d'accidents par mois. La courbe de tendance, comme son nom l'indique, donne la tendance de l'évolution du nombre d'accident.

Dans les Ardennes, la tendance des accidents est à la baisse.

2.1.4 Type d'usager

Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués



Remarque : un accident peut être comptabilisé dans plusieurs catégories.

Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 28,7 % des accidents dans les Ardennes, contre 37,9 % au niveau national. Les cyclomoteurs sont autant impliqués que le niveau national (16% alors que les motos sont beaucoup moins impliquées dans les Ardennes, 11.8 % contre 21.6 %.

Répartition des tués et gravité par type d'usagers

	Pourcentage de tués		Indice de gravité	
	Ardennes %	France %	Ardennes	France
Usagers piétons	8,1	11,9	4,8	4,5
Usagers bicyclettes	3,6	3,4	6,3	3,8
Usagers cyclomoteurs	6,3	6,7	3,7	2,5
Usagers motos	13,5	16,6	10,3	4,6
Usagers VL	62,2	57,6	8,3	5,4
Usagers PL	5,4	1,7	26,1	7,7
Usagers Autres	0,9	2,1	6,3	3,7

La part des tués piétons, usagers cyclomoteurs, usagers motos et autres usagers dans les Ardennes est inférieure au niveau national alors que les usagers VL, PL et bicyclettes sont plus représentés.

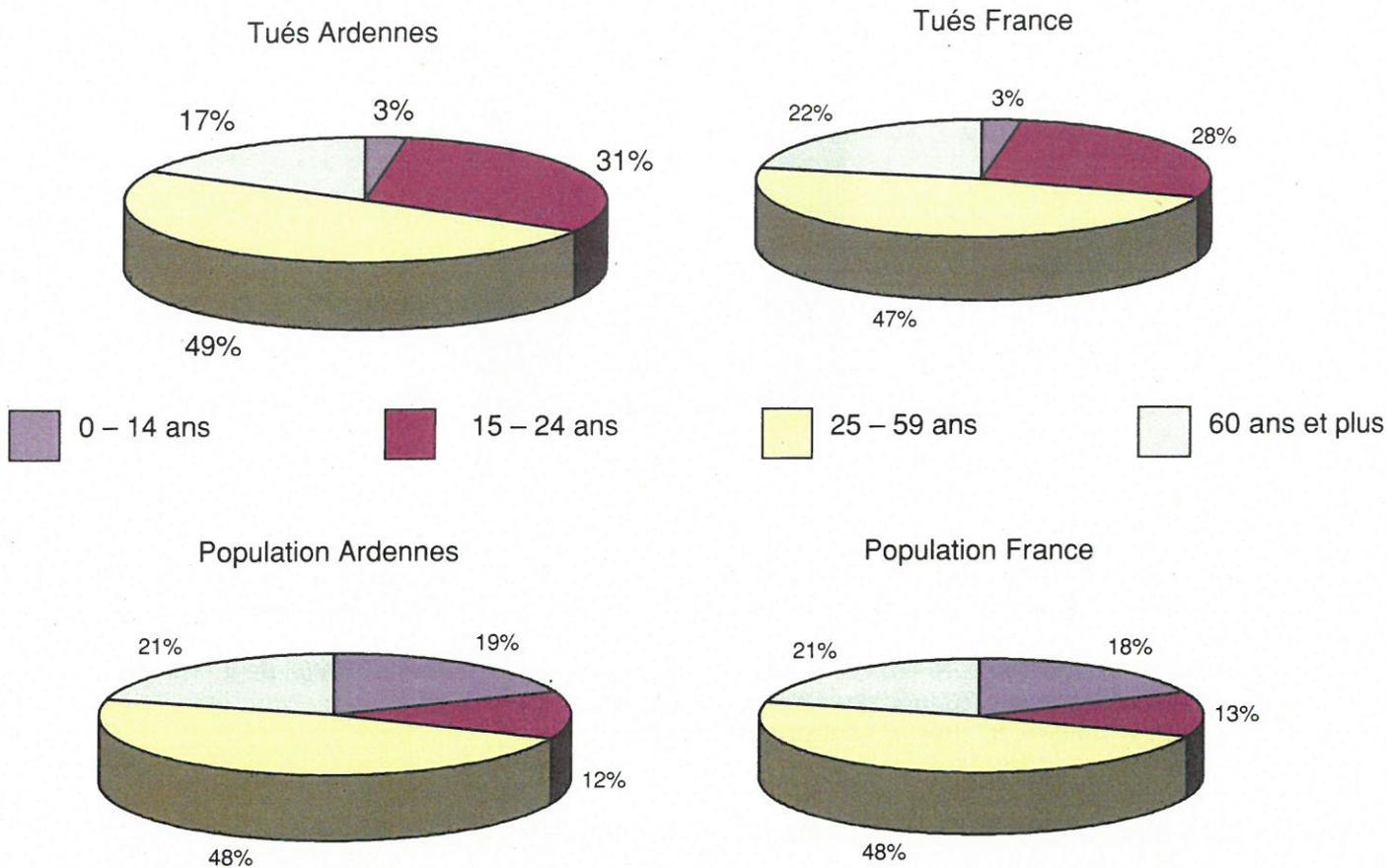
La part des tués usagers de deux-roues motorisés atteint presque les 20 % dans les Ardennes (23 % au niveau national).

La gravité des accidents dans les Ardennes, quel que soit le type d'usagers, est systématiquement supérieure à la valeur nationale.

La gravité pour les usagers motos est 2 fois supérieure à la moyenne nationale. Celle concernant les poids lourds l'est de presque 4 fois.

Pour cette catégorie, il faut toutefois prendre cet écart avec précaution vu le faible nombre d'usagers concernés dans les Ardennes (6 tués pour 23 victimes en 5 ans sur 67 accidents impliquant un PL).

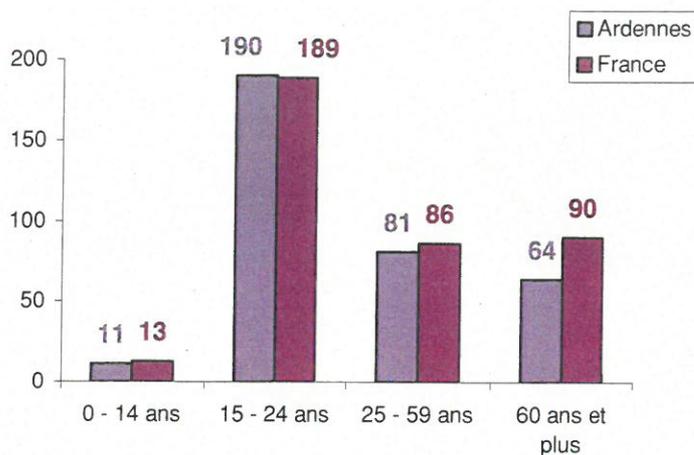
2.1.5 Classes d'âge.



La répartition de la population et des tués par classes d'âge dans les Ardennes et en France est identique.

Dans les deux cas, les 15-24 ans sont les seuls à être sur-représentés. Le graphique du taux de tués par million d'habitants illustre bien cette surexposition.

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population (Nombre de tués par Millions d'habitants).

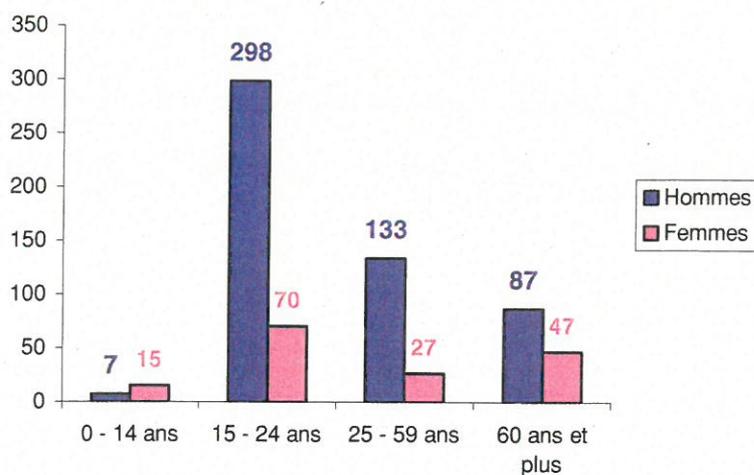


Dans les Ardennes le taux de tués des plus de 60 ans et, dans une moindre mesure, des 25 – 59 ans, est en dessous de la valeur française. Pour les autres classes, les données sont équivalentes.

Pour l'ensemble de la population, le taux de tués dans les Ardennes est inférieur à celui de la France :

- ✓ Taux de tués Ardennes = 78 tués par millions d'habitants.
- ✓ Taux de tués France = 87 tués par millions d'habitants.

Taux de tués selon l'âge et le sexe dans les Ardennes.



Hormis pour la classe 7 – 14 ans, les hommes sont plus touchés que les femmes

Entre 15 et 24 ans, les hommes sont 4 fois plus touchés que les femmes, entre 25 et 59 ans 5 fois plus et au-delà de 60 ans, les hommes sont 2 fois plus touchés.

2.1.6 l'alcool

		Accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents au taux d'alcoolémie inconnu	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	944	139	1083
	%	87 %	13 %	100 %
Accidents mortels	Nombre	72	35	107
	%	67 %	33 %	100 %

	Avec alcool	Accidents au taux d'alcoolémie connu	% Ardennes	% France
Accidents corporels	152	944	16 %	10 %
Accidents mortels	25	72	35 %	28 %

Avec alcool = Taux supérieur au seuil autorisé, soit 0.5 gramme par litre de sang.

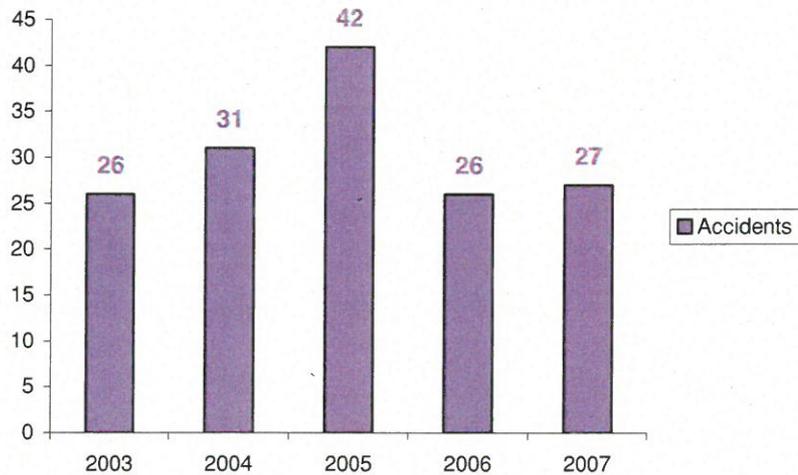
Dans les Ardennes, l'alcool est présent dans 16 % des accidents corporels et 35 % des accidents mortels. Ces proportions sont supérieures à la moyenne nationale : 10 % d'accidents corporels et 28 % d'accidents mortels sont dus à l'alcool.

2.2 Typologies des accidents avec alcool

Entre 2003 et 2007, l'alcool est présent dans 152 accidents qui ont fait 26 tués. L'indice de gravité de ce type d'accidents s'établit à 17.1 alors qu'il n'est que de 10.3 pour l'ensemble des accidents sur la même période.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Indemnes
2003	26	2	2	41	20
2004	31	5	5	43	15
2005	42	8	8	49	21
2006	26	6	7	32	18
2007	27	4	4	31	13
Ensemble	152	25	26	196	87

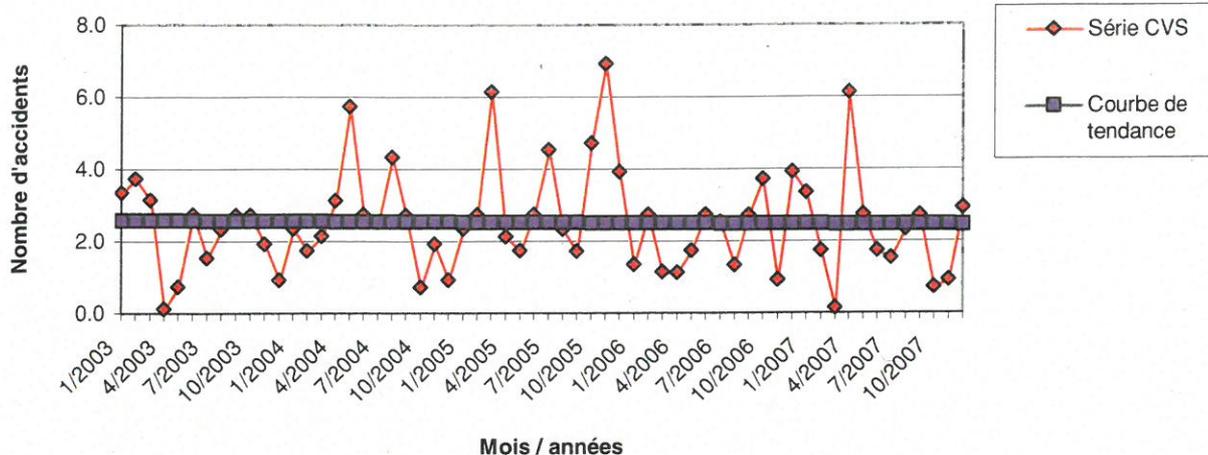
2.2.1 Évolution des accidents.



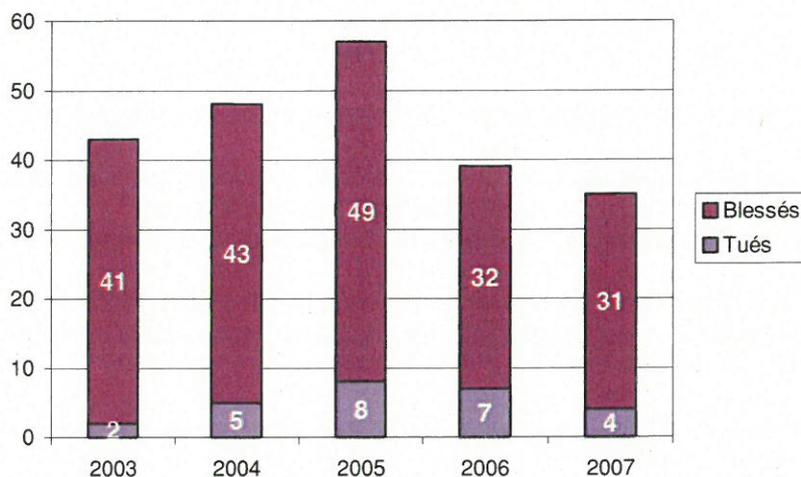
Le nombre d'accidents avec alcool, mis à part le pic de 2005, est stable. Les accidents avec alcool ne diminuent pas alors que dans le même temps l'ensemble des accidents est passé de 250 en 2003 à 164 en 2007, soit une baisse de 35 %.

D'un mois sur l'autre, les variations sont très importantes. Cela est dû au faible nombre d'accidents par mois.

La courbe de tendance nous donne une indication claire sur l'évolution des accidents avec alcool au cours des 5 dernières années qui ne diminuent pas.



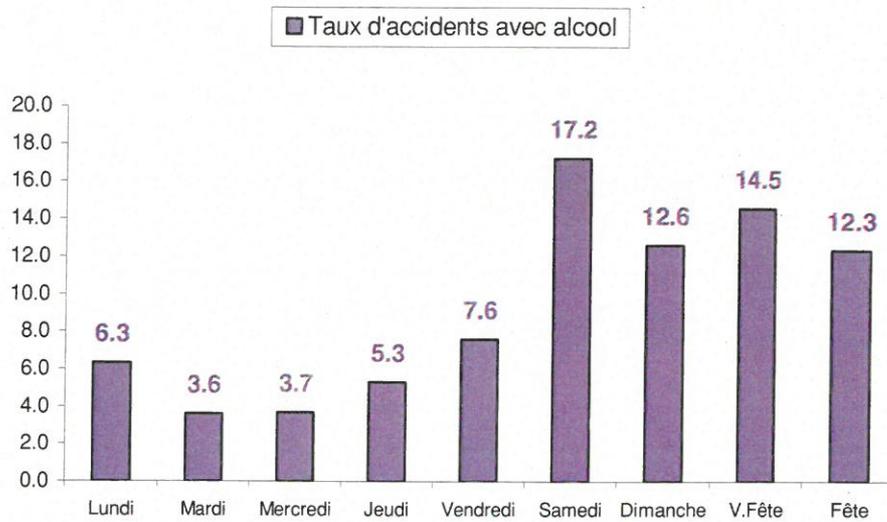
2.2.2 Évolution des victimes.



2.2.3 Répartition des accidents avec alcool selon le jour et l'heure.

	Nombre d'accidents	Nombre de jours	Taux d'accidents
Lundi	15	237	6.3
Mardi	9	251	3.6
Mercredi	9	245	3.7
Jeudi	13	246	5.3
Vendredi	19	251	7.6
Samedi	41	238	17.2
Dimanche	30	238	12.6
V.Fête	8	55	14.5
Fête	8	65	12.3
TOTAL	152	1826	8.3

Taux d'accidents = (nombre d'accidents / nombre de jours du même type) x 100



Les samedis, dimanches, veilles de fête et fêtes les accidents avec alcool sont plus nombreux que les autres jours.

C'est le samedi que le taux d'accidents est le plus élevés. Il est 3 fois supérieures au lundi et jeudi et 5 fois plus important que les mardi et mercredi.

Les accidents avec alcool se concentrent essentiellement la nuit du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

On peut remarquer également une recrudescence des accidents les samedi et dimanche après midi en comparaison avec les autres après midi de la semaine.

D'une manière générale, les accidents en semaine se déroulent entre 18h00 et 24h00.

49,4 % des accidents avec alcool ont lieu la nuit et 11,8 % à l'aube ou au crépuscule.

Ces valeurs sont caractéristiques des accidents avec alcool. En effet, pour l'ensemble des accidents, seul 26,6 % ont lieu la nuit et 6,7 % à l'aube ou au crépuscule.

Le tableau ci dessous donne la répartition des accidents avec alcool et des accidents sans alcool selon la luminosité.

	Jour	Nuit + crépuscule + aube
Accidents avec alcool	38,8 %	61,2 %
Accidents sans alcool	71,3 %	28,7 %

2.2.4 Les accidents avec alcool selon le sexe du conducteur.

Les 152 accidents avec alcool concernent 155 conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au seuil limite autorisé.

Sur ces 155 conducteurs au-delà du seuil limite autorisé, 10 sont des femmes (6,5 %) et 145 sont des hommes (93,5 %).

2.2.4 Les accidents avec alcool selon l'âge du conducteur.

L'alcool au volant concerne toutes les tranches d'âge et n'est pas simplement un problème de jeunesse.

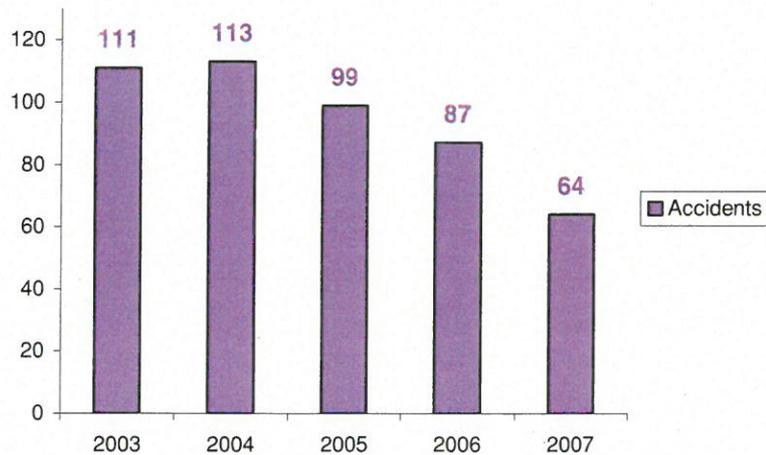
40 conducteurs positifs ont moins de 25 ans, 46 sont âgés de 25 à 34 ans, 39 ont entre 35 et 44 ans. Ensuite, le nombre de conducteurs positifs diminue. 21 sont âgés de 45 à 54 ans et 8 ont plus de 55 ans.

2.3 Typologies des accidents impliquant un jeune de 15 à 24 ans.

En 5 ans, les jeunes sont présents dans 474 accidents qui ont fait 49 tués et 681 blessés. L'indice de gravité (10.3) est le même que pour l'ensemble des accidents.

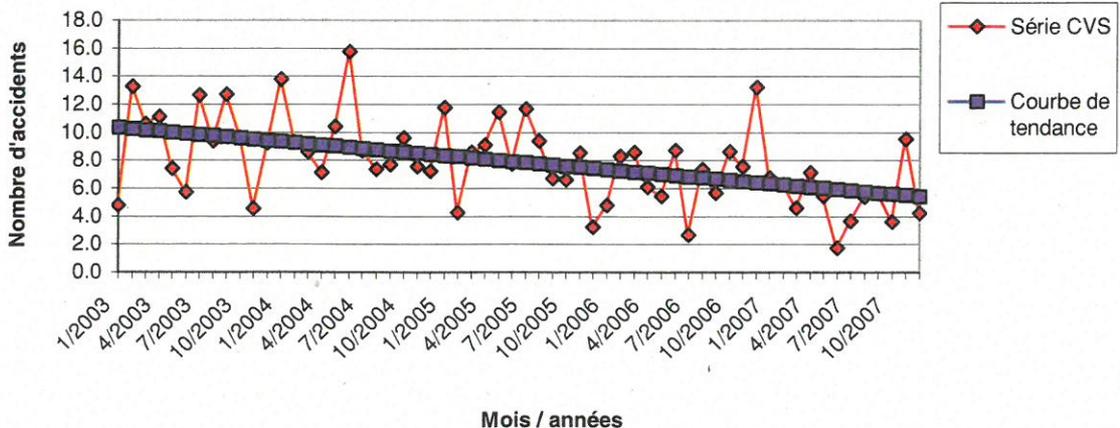
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Indemnes
2003	111	9	11	150	118
2004	113	9	10	172	110
2005	99	9	9	142	113
2006	87	10	10	128	91
2007	64	9	9	89	52
Ensemble	474	46	49	681	484

2.3.1 Évolution des accidents.

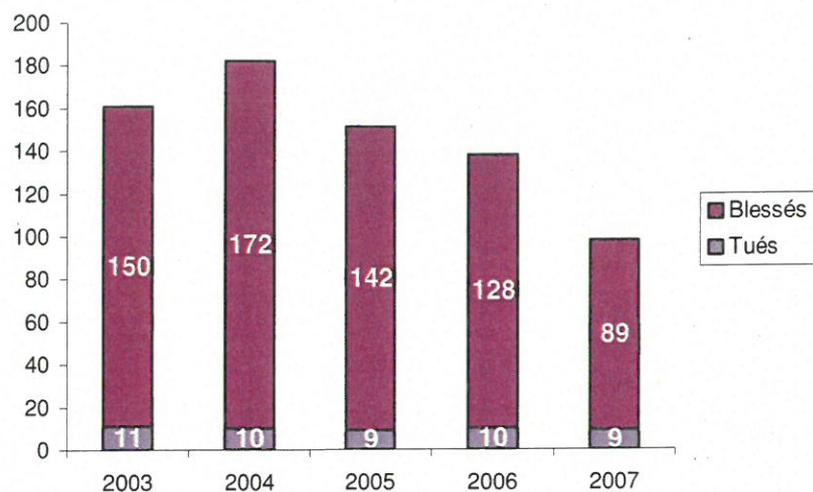


Les accidents impliquant un jeune sont à la baisse comme l'atteste le diagramme ci dessus et la courbe de tendance.

Ils ont baissé de 42 % entre 2004 et 2007. Cette diminution est plus importante que pour l'ensemble des accidents (35 %).



2.3.2 Évolution des victimes.



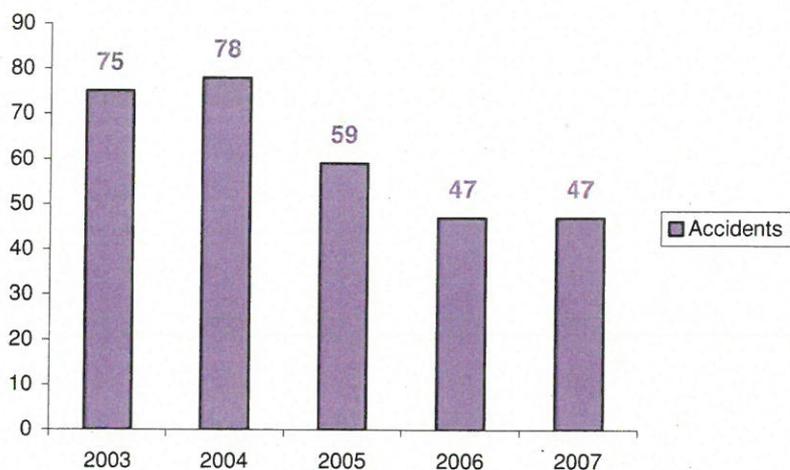
Le nombre de blessés est en diminution mais le nombre de tués dans les accidents qui impliquent un jeune reste constant.

2.4 Typologies des accidents impliquant un deux-roues motorisé.

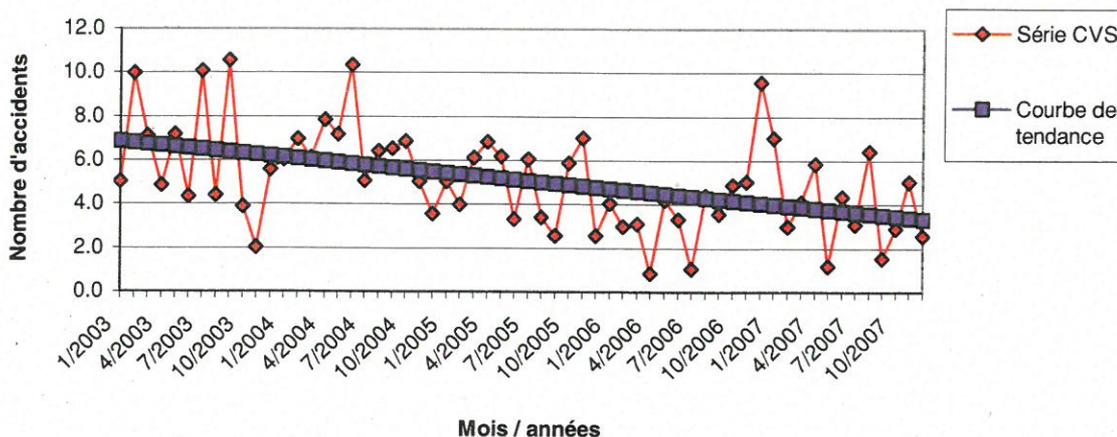
De 2003 à 2007, 306 accidents impliquent un deux-roues motorisé. 22 personnes sont décédées et 352 blessées lors de ces accidents.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Indemnes
2003	75	2	2	88	68
2004	78	6	6	85	72
2005	59	2	2	74	46
2006	47	6	6	50	45
2007	47	6	6	55	39
Ensemble	306	22	22	352	270

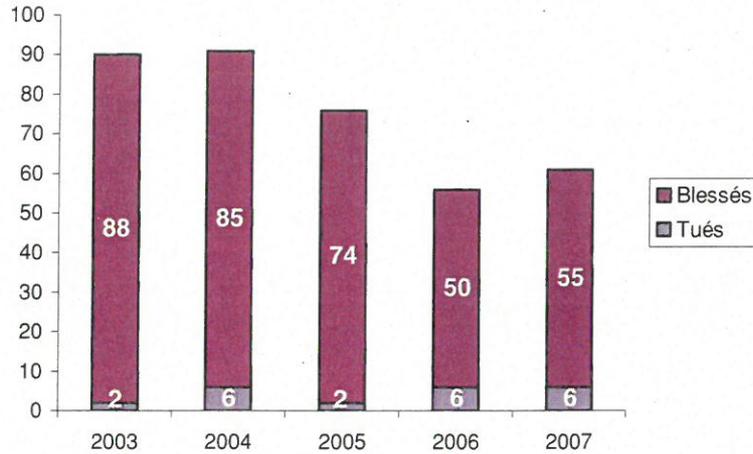
2.4.1 Évolution des accidents



Les accidents avec un deux-roues motorisé sont en diminution depuis 2005. De 2003 à 2007 ils ont baissé de 37 %, soit une valeur équivalente à l'ensemble des accidents (35 %)



2.4.2 Évolution des victimes

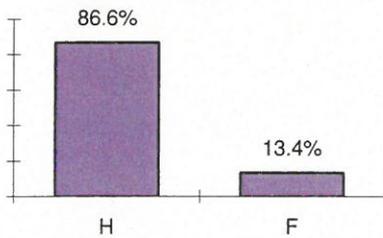


Le nombre de blessés a fortement chuté depuis 2003, passant de 88 blessés en 2003 à 50 en 2006 et 55 en 2007. Le nombre de tués en revanche connaît des variations mais reste au même niveau depuis 2 ans (6 personnes décédées).

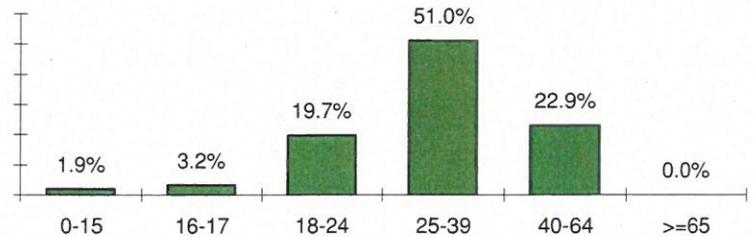
Les 22 personnes décédées dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé étaient toutes des usagers de ces derniers.

2.4.3 Les usagers motos

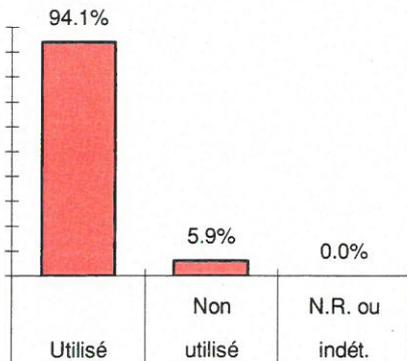
% d'impliqués moto par sexe



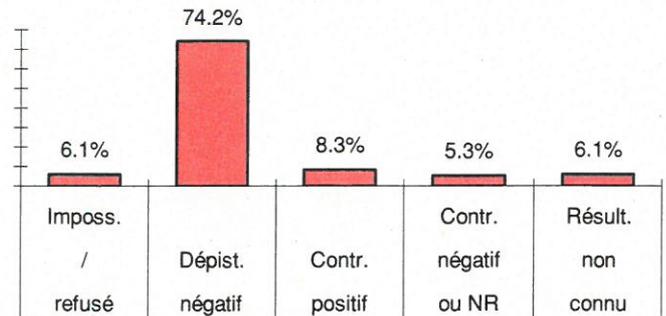
% d'impliqués motos par âges



% d'utilisation du casque

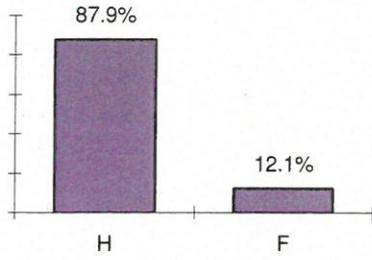


% de conducteur motos selon alcoolémie

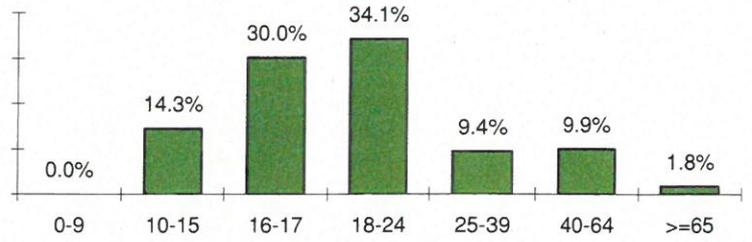


2.4.4 Les usagers cyclomoteurs

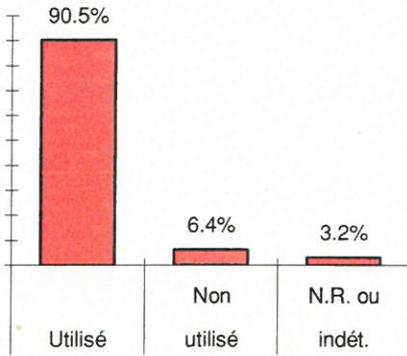
% d'impliqués cyclomoteurs par sexe



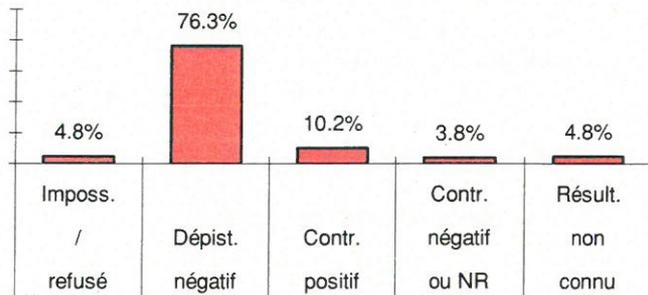
% d'impliqués cyclomoteurs par âges



% d'utilisation du casque



% de conducteur cyclomoteurs selon alcoolémie



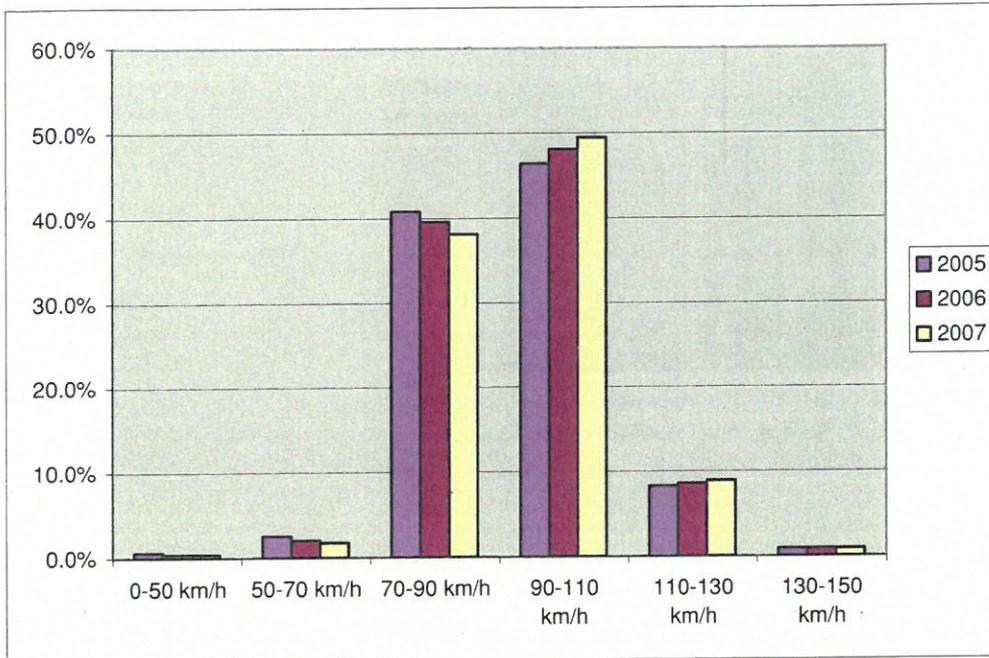
2.5 La vitesse

2.5.1 Répartition par classe de vitesses

Source : Station de comptage permanente sur le réseau de la DIR du nord

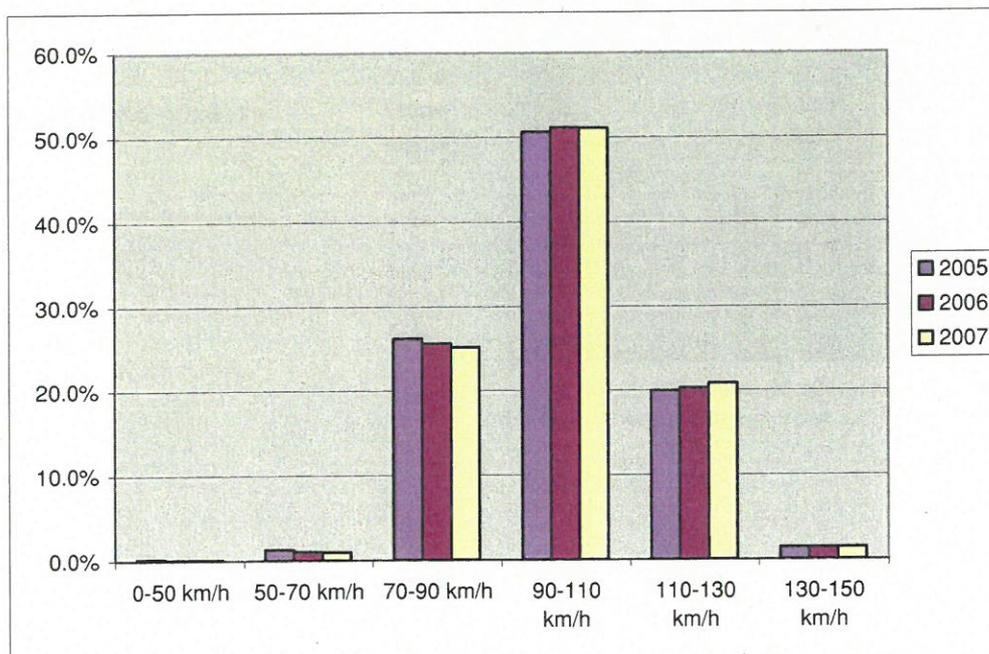
RN 43. PR 50+350 Tournes.

Sens Reims – Belgique



Vlimite = 110 Km/h

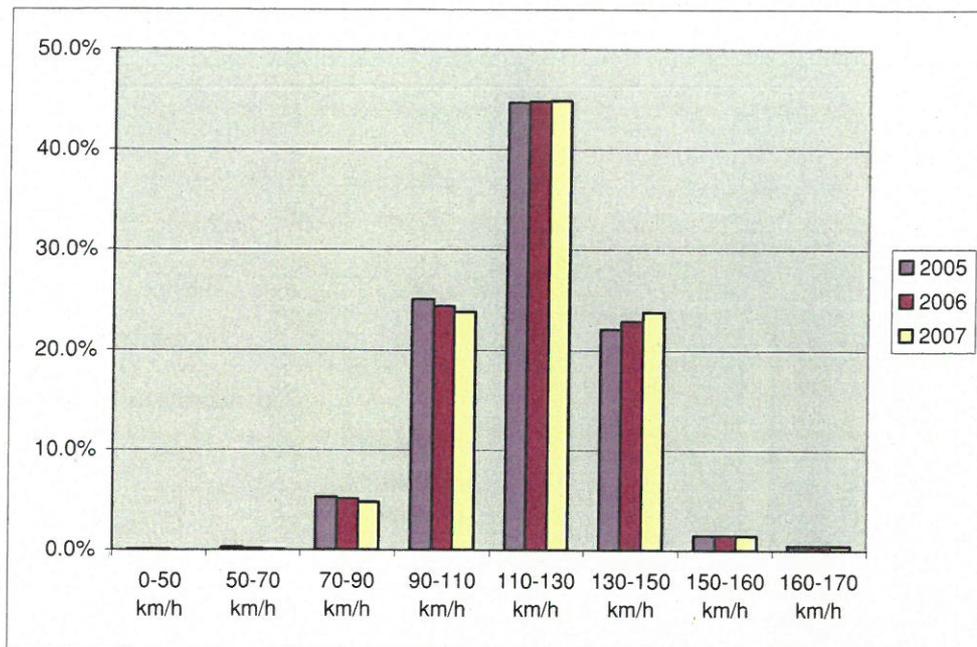
Sens Belgique - Reims



Vlimite = 110 Km/h

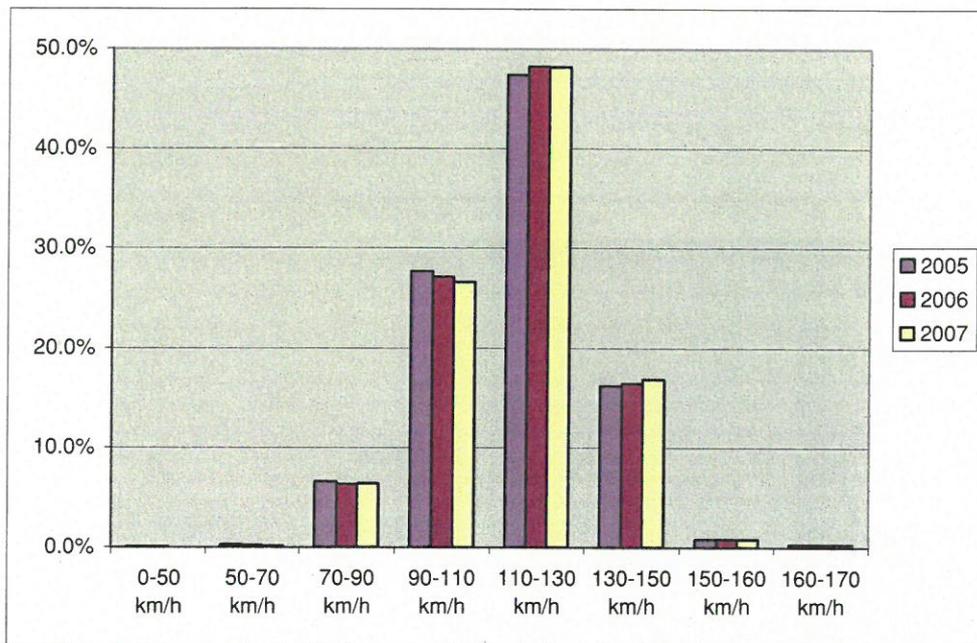
A 34. PR 45+53 Yvernaumont.

Sens Reims – Belgique



Vlimite = 130 Km/h

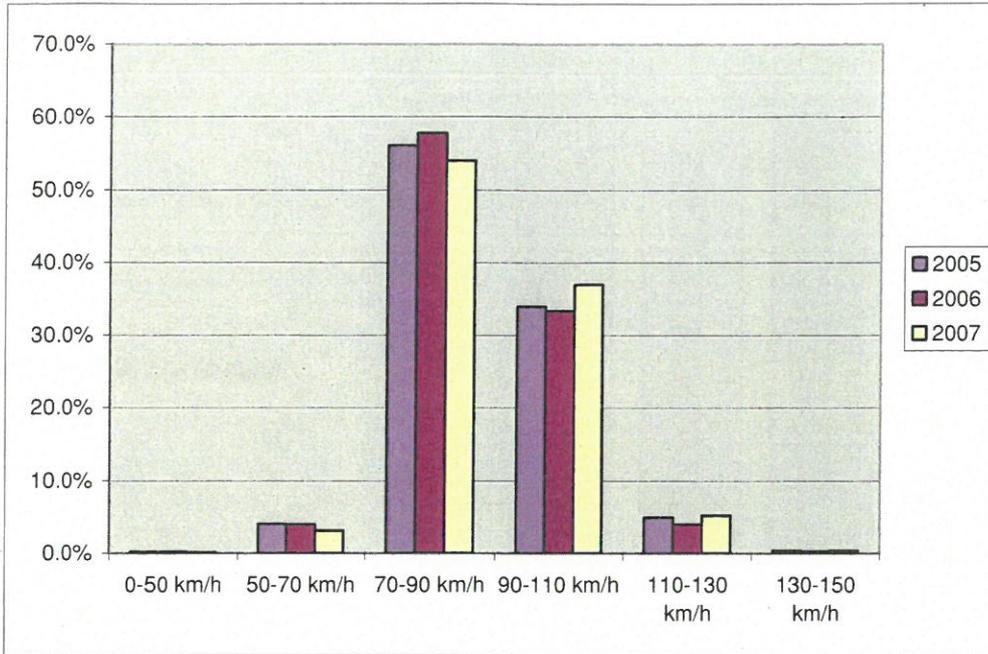
Sens Belgique - Reims



Vlimite = 130 Km/h

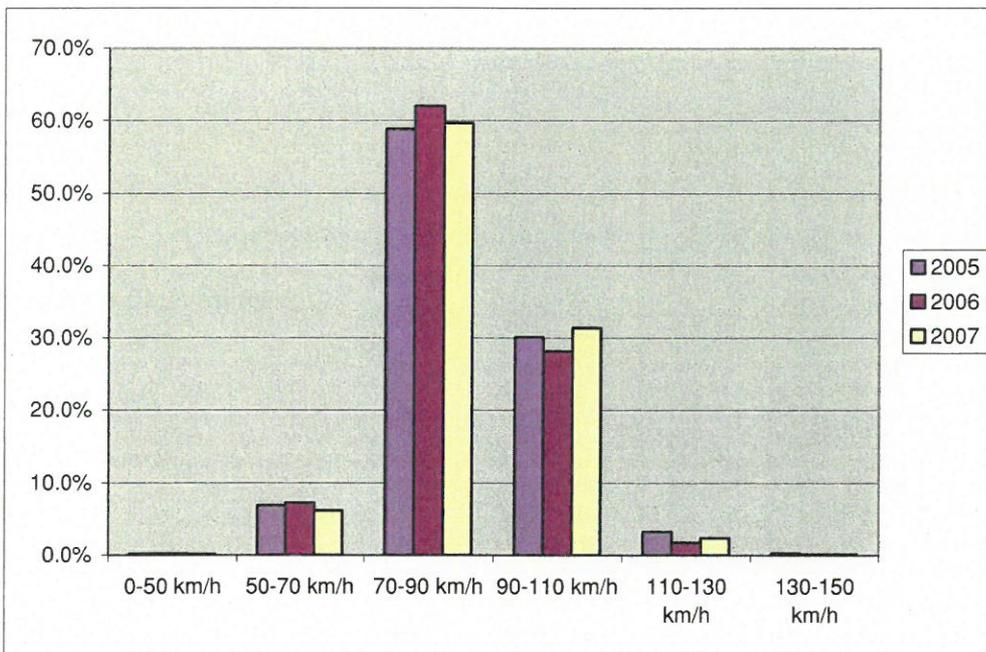
RN 43. PR 42+775. La croisette

Sens Sedan – Charleville.



Vlimite = 90 Km/h

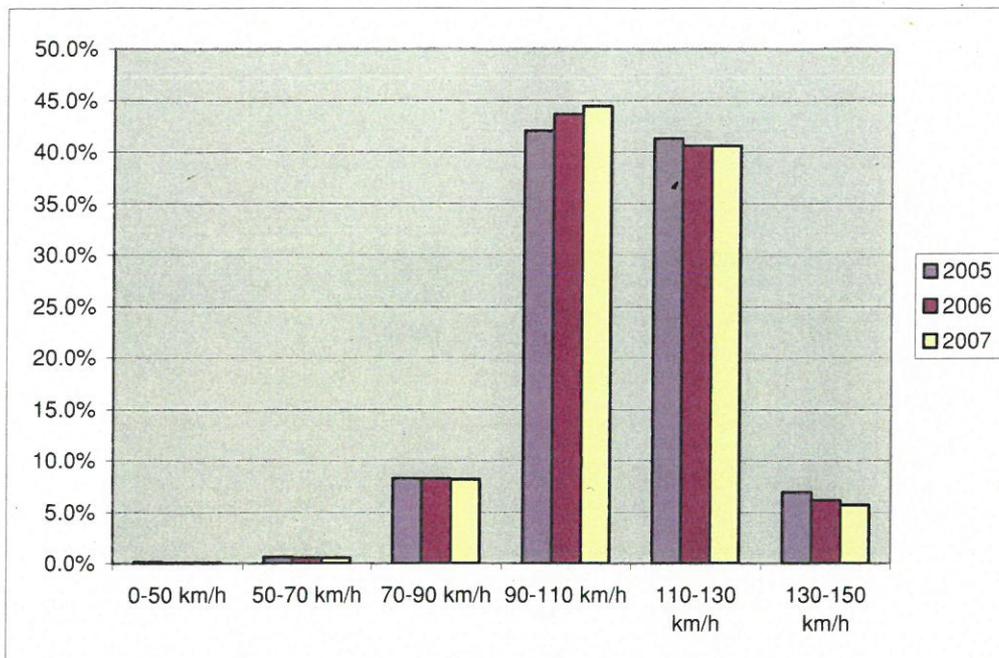
Sens Charleville - Sedan



Vlimite = 90 Km/h

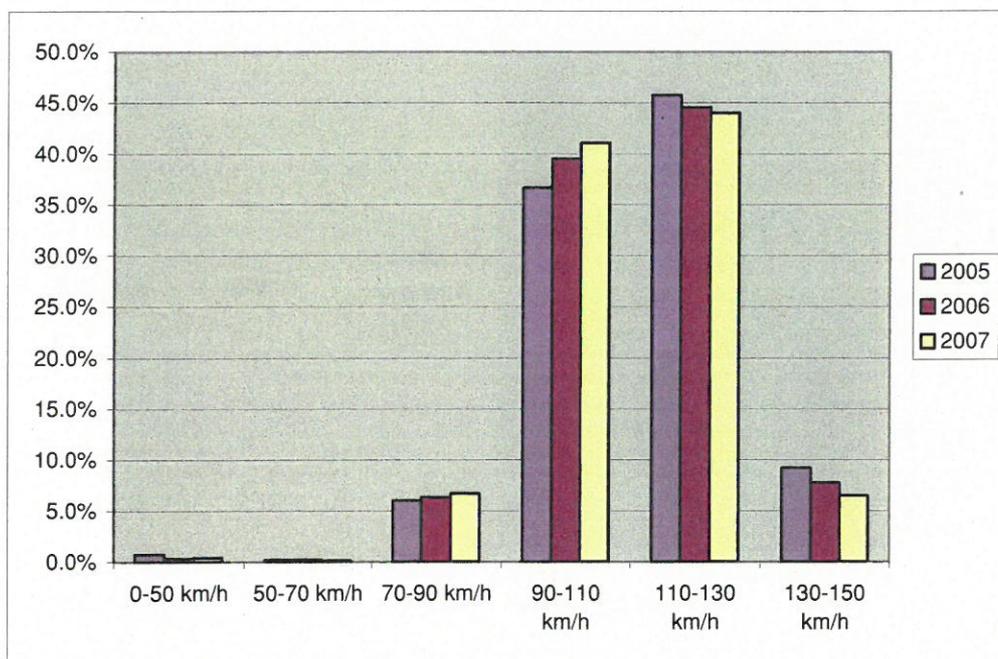
RN 51. PR 84+135 Tagnon.

Sens Reims – Belgique



Vlimite = 110 Km/h

Sens Belgique – Reims



Vlimite = 110 Km/h

D'une manière générale, nous constatons une augmentation des vitesses. La proportion d'usagers dans les plages de vitesse au-delà de la vitesse autorisée augmente. Sauf pour la RN 51 à Tagnon où cette tranche de vitesse diminue.

2.5.2 Dépassement de la limite de vitesse autorisée

Pourcentage de véhicule en excès de vitesse				
		2005	2006	2007
RN 43 Tournes	Sens C-M vers Hirson	9.2%	9.6%	9.9%
	Sens Hirson vers C-M	21.4%	21.8%	22.3%
RN 43 La croisette	Sens Sedan vers C-M	39.2%	37.8%	42.6%
	Sens C-M vers Sedan	33.6%	30.0%	33.8%
A 34 Yvernaumont	Sens C-M vers Reims	17.3%	17.6%	18.0%
	Sens Reims vers C-M	24.2%	25.0%	25.9%
N 51 Tagnon	Sens C-M vers Reims	56.4%	53.6%	51.6%
	Sens Reims vers C-M	49.0%	47.4%	46.8%

Sur les 3 premières stations de comptage, nous constatons une augmentation des dépassements de la vitesse limite autorisée en 2007.

A contrario sur la station de Tagnon, les excès de vitesse diminuent. Cependant, sur cet itinéraire la moitié des usagers est en excès de vitesse.

2.6 Collision contre obstacles.

Lors du précédent DGO, les accidents contre obstacles latéraux étaient un enjeu du département. L'analyse sur la période 2003-2007 démontre que ces accidents sont toujours un enjeu.

Entre 2003 et 2007, 52 personnes sont décédées lors d'un choc avec un obstacle fixe, soit 46 % du total des tués. En France ce ratio est de 37 %. Ces 2 valeurs sont identiques aux valeurs constatées lors du précédent DGO.

	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tué pour 100 véhicules impliqués)	
	Ardennes	France	Ardennes	France	Ardennes	France
Ensemble des obstacles fixes	100 %	100 %	100 %	100 %	13.6	10.2
Dont :						
arbre	13.9 %	12.0 %	40.4 %	30.7 %	39.6	26.2
glissière	11.1 %	18.5 %	3.8 %	12.1 %	4.8	6.7
mur	9.7 %	9.6 %	11.5 %	12.7 %	16.7	13.6
poteau	10.2 %	8.3 %	11.5 %	11.7 %	15.4	14.4

Le pourcentage est calculé sur l'ensemble des véhicules ayant heurté l'obstacle, sont exclus les sorties de chaussée sans obstacles.

Le nombre d'accidents contre arbres en France et dans les Ardennes est sensiblement équivalent. En revanche dans les Ardennes ces derniers sont beaucoup plus graves.

La part des tués contre arbres est de 40 % dans les Ardennes contre 30 % au niveau national. Que ce soit dans les Ardennes ou sur l'ensemble du territoire, l'arbre est l'obstacle fixe le plus meurtrier.

3. CARACTERISATION DES ENJEUX A RETENIR

L'analyse de l'accidentologie sur la période des 5 dernières années qui vient d'être présentée montre toute la pertinence des enjeux nationaux dans le département des Ardennes :

3.1 L'alcool.

L'alcool a été à l'origine de 26 décès sur les routes ardennaises en 2003 et 2007 (23% des tués) et de 196 blessés. Dans les Ardennes, comme sur l'ensemble du territoire français, où il a été à l'origine de 1 031 décès (22%) et de 4 790 blessés hospitalisés, **l'alcool est la première cause d'accident de la route.**

Alors que le nombre annuel d'accidents a été réduit d'un tiers, le nombre d'accidents dans lequel l'alcool est impliqué reste stable sur ces 5 ans, à hauteur de 27 accidents environ. Le nombre de tués n'est pas suffisamment significatif pour en déduire une tendance (entre 2 et 8 par an sur la période). Le nombre de blessés a diminué en tendance, passant d'un peu plus de 40 en début de période à un peu plus de 30 en fin de période.

Dans les Ardennes, l'alcool est surreprésenté dans les accidents corporels et les accidents mortels : il est présent dans 16% des accidents corporels (10% pour l'ensemble de la France) et dans 35% des accidents mortels (28% pour l'ensemble de la France), soit un taux de gravité de 17,1 très supérieur à celui de l'ensemble des accidents : 10,3.

Le nombre de conducteurs contrôlés positif à l'alcool reste élevé (1 925) en 2007, soit 3% des conducteurs contrôlés et 1340 sur les 9 premiers mois de 2008. **Ce pourcentage est en augmentation par rapport à 2005 (2,86%).**

On constate donc qu'au chapitre de la conduite sous l'emprise de l'alcool, aucun progrès n'a été fait. Nous avons ainsi, en Ardennes comme en France, un réel problème d'alcool au volant et les progrès buttent désormais sur des comportements ayant une résistance plus dure.

3.2 La vitesse.

L'enjeu vitesse est plus difficile à apprécier car il est souvent difficile d'établir formellement qu'une vitesse excessive est à l'origine d'un accident.

Néanmoins nous disposons de quelques indicateurs qui montrent une situation contrastée qui mérite que soient poursuivis les efforts faits ces dernières années, qui ont permis de constater **une diminution des vitesses de 9 km/h, soit 9,8% depuis 2002 en France**, baisse toutefois très modeste en 2007 (0,6%).

En termes d'infractions constatées par les forces de police et de gendarmerie, la baisse est régulière depuis 2005 (de 14 166 à 10 500), toutefois il est à craindre que ce nombre soit en augmentation en 2007 car il est de 9 180 sur les 9 premiers mois.

Par contre, les résultats des stations SIREDO (stations de mesure des vitesses) sur le réseau national dans les Ardennes montrent une stabilisation à un niveau élevé ou une augmentation, suivant les lieux, des excès de vitesse constatés. Les écarts entre les pourcentages d'excès de vitesse constatés (de 9% à 50%) en fonction des sites, montre qu'une fraction significative des conducteurs ardennais a tendance à faire peu attention aux limitations de vitesse et à définir elle-même la vitesse à laquelle elle estime pouvoir rouler, en fonction de la configuration des lieux.

Il convient donc de ne pas relâcher la pression sur les conducteurs ardennais pour lutter contre la tendance constatée à la remontée des vitesses.

3.3 Les deux-roues motorisés.

La situation des Ardennes est très préoccupante en matière de deux-roues motorisés : ces usagers sont toujours surreprésentés dans les accidents de la route car, s'il est estimé qu'ils représentent environ 1% des usagers de la route, ils sont impliqués dans un tiers des accidents et représentent 20% des tués et 26% des blessés.

Cette situation est proche de la situation nationale où les usagers des deux roues motorisés représentent en 2007, 18% des tués.

Le nombre d'accidents impliquant des motards a diminué d'un tiers depuis 2003, comme les autres accidents, le nombre de blessés a diminué sensiblement (de 88 à 55), tandis que le nombre de tués est resté stable (2 à 6 par an). **Le taux de gravité des accidents de moto a donc lui aussi fortement augmenté.**

Face à cette situation il est indispensable de poursuivre le travail engagé

3.4 Les jeunes.

La situation des jeunes de 15 à 24 ans est très alarmante dans les Ardennes.

Ces usagers sont impliqués dans 44% des accidents, ils représentent 44% des tués et près d'1 blessé sur 2.

Sur la période 2003 – 2007, le nombre d'accidents dans lesquels ils sont impliqués a baissé plus que le nombre total d'accidents (-43%), tandis que le nombre de blessés a baissé de 40% et que le nombre de tués est resté stable (10 en moyenne). Le taux de gravité des accidents impliquant les jeunes usagers a donc augmenté plus que celui des accidents impliquant les autres usagers, tant et si bien qu'aujourd'hui, **1 mort sur 2 sur la route est un jeune de 15 – 24 ans.**

Il est donc indispensable, pour obtenir une baisse du nombre de morts dans les Ardennes sur les 5 prochaines années, de retenir les jeunes conducteurs parmi les enjeux du DGO.

3.5 Les obstacles latéraux.

Par ailleurs, l'analyse de l'accidentologie dans les Ardennes fait apparaître que les obstacles latéraux, qui étaient identifiés comme un des enjeux du précédent DGO, restent toujours un facteur d'aggravation des conséquences des accidents important.

En effet, sur la période 2003 – 2007, **46% des tués suite à un accident de la route sont décédés après une collision contre un obstacle fixe**, alors que ce pourcentage est de 37% pour la France. Ce pourcentage n'a pas évolué par rapport à la période quinquennale précédente.

Il est donc proposé de faire des obstacles latéraux un enjeu du prochain DGO.

4. COMPREHENSION DES ENJEUX

4.1 L'alcool.

La consommation d'alcool en France a fortement baissé depuis 40 ans. Cette diminution concerne essentiellement le vin et le cidre. En revanche, les Français consomment plus d'alcool fort.

En 40 ans, la consommation moyenne d'alcool pur par adulte de 15 ans et plus a diminué d'un tiers pour s'établir à 10.7 litres en 1999. (source : INSEE, Boissons alcoolisées : 40 ans de baisse de consommation », mai 2004)

La France reste parmi les premiers consommateurs d'alcool en Europe derrière l'Irlande (11.6 litres) et le Portugal (11 litres) et loin devant le Royaume-Uni (8.1 litres).

Une enquête réalisée par l'IFOP révèle que les 18-24 ans consomment en moyenne 5 verres d'alcool par soirée.

L'ONISR estime que si aucun usager n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au seuil limite autorisé, le nombre de tués pourrait être réduit chaque année de 26 %.

Dans le département, les gérants d'établissement de nuit observent une diminution de la consommation d'alcool. Avec leur concours, les opérations capitaine de soirée se multiplient. En revanche cette opération est peu répandue dans les bals de village et dans les soirées organisées par des associations. De même il est difficile de quantifier cette pratique dans le cadre privé qu'il soit familial ou professionnel.

Concernant les bals de village et les soirées organisées par des associations, l'ouverture d'une buvette est soumise à l'autorisation du Maire. Ces autorisations de buvette de licence 2 n'autorisent pas la vente d'alcool fort. La délivrance de cette autorisation peut permettre de sensibiliser les organisateurs.

Aux seins des entreprises, la CRAM intervient sur des thèmes précis liés aux risques professionnels. Lors de ces rencontres, les entreprises expriment le besoin de bénéficier de solutions à mettre en œuvre au sein de leurs établissements. Avant d'être un simple exposé de la situation, l'enjeu est donc bien d'apporter une aide pratique aux entreprises.

On peut envisager la mise en place d'interventions en partenariat avec les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

4.2 La vitesse.

Les références nationales sont issues de l'ouvrage « Grands thèmes de la sécurité routière en France, édition 2008 » de l'ONISR.

En France métropolitaine, la vitesse moyenne de jour des automobilistes a baissé de 7.3 km/h entre 2002 et 2006 passant de 89.5 km/h à 82.2 km/h, celle des PL est passée de 78.2 km/h à 73.1 km/h dans le même temps et les motocyclistes ont baissé leur vitesse moyenne de 100.4 km/h à 87.8 km/h. Toutefois, en 2006, 40.3% des usagers (toutes catégories de véhicules) dépassent les vitesses limites (60% en 2002). 15.2% sont en excès de vitesse de plus de 10 km/h (34.1% en 2002).

L'installation des radars automatiques accompagnée d'une prise de conscience des usagers ont permis de diminuer les vitesses pratiquées. L'effort entrepris en ce sens ne doit pas être relâché. La vitesse est toujours responsable d'un nombre important de décès sur les routes.

Ainsi, l'ONISR indique que **si tous les usagers respectaient les limitations de vitesse il y aurait 20% de vies épargnées chaque année.**

4.3 Les deux roues motorisées.

Le casque est la seule protection obligatoire des usagers de deux-roues motorisés. Il existe pourtant d'autres équipements de protection : blousons, gants, bottes, etc...

L'ensemble des acteurs de la sécurité routière consultés relève qu'il faut faire la distinction entre deux catégories de deux-roues motorisés qui présentent des enjeux spécifiques.

Cette distinction est d'autant plus importante que le public concerné n'est pas le même. Les accidents de cyclomoteurs concernent en majorité les 14-17 ans et les 18-24 ans. Les accidents de motocyclettes sont concentrés dans la classe d'âge 25-59 ans.

- Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et la vitesse maximale par construction est limitée à 45 km/h

Les accidents qui impliquent un cyclomoteur sont uniformément répartis dans l'année. La période hivernal n'entraîne pas une baisse flagrante des accidents ni la période estivale une hausse flagrante (17 accidents en février, juin et août, 19 en avril, 20 en juillet).

Seul le mois de septembre se distingue clairement avec 28 accidents.

Le cyclomoteur est utilisé par des jeunes ou adultes qui n'ont pas encore le permis. C'est un moyen de transport utilisé toute l'année.

Le mois de septembre correspond à la rentrée scolaire. La population concernée utilise ce moyen de locomotion pour se rendre à l'école. Il y a ici un axe de travail à ne pas négliger.

- Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés qui ne répondent pas à la définition du cyclomoteur. Elles se répartissent en 2 catégories.

Les motos légères dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et la puissance 11kW (15 ch)

Les motos dont la cylindrée excède 125 cm³ et la puissance peut atteindre 73,6kW (100 ch)

L'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci

Le nombre d'accidents de motocyclettes fait apparaître la particularité du mois d'avril (13 accidents contre 9 en mars et 7 en mai). Les échanges lors du groupe de travail ont permis de comprendre cette particularité. En effet, avril correspond aux premières sorties de moto après la période hivernal. Ensuite, les mois de juin à septembre sont les plus accidentogènes (15 à 17 accidents). Cette période est la plus propice à l'utilisation de la moto. Il y a donc plus de moto sur les routes. La période hivernale (novembre à février) est peu accidentogène.

4.4 Les jeunes.

Les jeunes constituent une catégorie surexposée aux accidents de la route et particulièrement les accidents mortels.

Ce public doit être informé et sensibilisé d'une manière pertinente aux risques liés à la circulation routière qu'ils soient piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes ou usagers de VL.

Le continuum éducatif tient une place importante dans cette sensibilisation. Tous les aspects doivent être abordés dont, l'alcool, la vitesse et l'utilisation d'un deux-roues motorisé qui sont des enjeux à part entière du DGO.

Sensibiliser ce public hors du milieu scolaire constitue un enjeu important afin de les toucher dans un autre cadre et par des acteurs différents. C'est pourquoi le milieu associatif doit être pleinement impliqué dans la lutte contre l'insécurité routière en accompagnement du travail important par ailleurs réalisé au sein des établissements scolaires.

4.5 Les obstacles latéraux.

De multiples facteurs sont à l'origine des accidents de la circulation routière et même s'ils sont souvent liés au comportement des usagers, l'infrastructure peut aussi jouer un rôle significatif.

Les obstacles latéraux ne sont pas une cause d'accidents mais sont un facteur aggravant de ceux-ci. Une part des sorties de routes sont liées à des fautes banales (inattention, assoupissement, etc...), peut résulter d'une tentative d'évitement (animal errant, autre véhicules, etc...) ou être la conséquence d'une perte de contrôle. Le concept de la route qui pardonne correspond à la prise en compte des erreurs fortuites de comportement des usagers.

Qu'appelle t'on un obstacle ? (Définition issue du guide technique du SETRA : Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération. Édition 2002)

- Le terme obstacle est pris pour obstacle dangereux, on parle aussi d'obstacle agressif. Il désigne tout objet latéral, disposition ou ouvrage fixe, ponctuel ou continu, qui est susceptible d'aggraver en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route accidentelle, notamment en occasionnant un blocage ou un retournement du véhicule.
- Les gestionnaires de voiries nationales et départementales sont sensibilisés de part leurs compétences au traitement des obstacles latéraux.

La politique du Conseil Général en matière de traitement des obstacles latéraux.

Depuis plusieurs années, le Conseil Général mène des actions dans le cadre du traitement des obstacles latéraux qui ont pour objectifs principaux, la suppression des obstacles dans la zone de récupération (0 à 2,00 m) et la suppression ou l'isolement par protection dans la zone de sécurité (0 à 4,00 m), conformément aux recommandations du guide technique du SETRA.

Au niveau de la sécurité primaire (éviter les sorties de route) :

- la réalisation d'études « virage » sur différents itinéraires pour vérifier les virages à signaler et le niveau de signalisation adapté à implanter,
- l'amélioration de la zone de récupération par stabilisation des accotements,
- l'amélioration de l'adhérence des chaussées par renouvellement régulier des couches de roulement.

Au niveau de la sécurité secondaire (ne pas aggraver une sortie de chaussée) :

- la suppression et l'isolement par des glissières de sécurité des arbres au bord des routes dans la zone de sécurité;
- la réalisation d'un diagnostic de sécurité complet (signalisation, obstacles latéraux...) sur un axe déterminé (en 2008 Rethel – Le piquet par RD985 et RD978) a permis la signature de conventions avec les concessionnaires des réseaux aériens (EDF et France Télécom) afin de déplacer ou d'isoler des poteaux dangereux,
- l'élimination des têtes d'aqueduc dangereuses et la pose de têtes de sécurité,
- l'amélioration des dispositifs de retenu par abaissement et enfouissement des extrémités, par remplacement d'ancien modèle et par mise en place de protection pour les motards (écran moto dans les virages dangereux),
- dans le cadre des accès riverains (permission de voirie), il est demandé la mise en place de têtes de sécurité.
- le Conseil Général sensibilise les maires lors des aménagements des RD en agglomération.

Les maires, en revanche, ne sont pas tous sensibilisés à cette problématique. Il est courant de voir les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération embellis de bacs à fleurs ou autres aménagements « agressifs ».

De plus, des aménagements en agglomération se retrouvent parfois être potentiellement très dangereux notamment pour les usagers de deux-roues motorisés.

L'étude d'accidentologie a établi que 52 personnes ont trouvé la mort contre un obstacle latérale. Le traitement de ces derniers doit être poursuivi sur les routes départementales et nationales et faire l'objet d'une approche auprès des Maires pour le réseau à l'intérieur de leurs agglomérations.

5. ORIENTATIONS D' ACTIONS

Après l'analyse et la compréhension des enjeux, les groupes de travail ont déterminé des orientations d'action pour les 4 années à venir.

Une orientation d'action fixe l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites. Les orientations d'actions définies dans le présent DGO constituent donc la fondation des projets d'actions qui seront élaborés au titre du PDASR.

En outre, une orientation d'action doit également permettre une sensibilisation des acteurs.

5.1 L'alcool.

- Améliorer la connaissance des accidents avec alcool.
- Aborder la problématique alcool dans le continuum éducatif via l'éducation nationale.
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné.
- Promouvoir l'autocontrôle par éthylotest.
- Informer et mobiliser les entreprises et les collectivités territoriales sur le risque alcool (santé public et risque routier).
- Sensibiliser et impliquer les organisateurs de soirée, l'ensemble du milieu associatif et les élus locaux.
- Sensibiliser et impliquer les professionnels (établissement de nuit, cafetier, restaurant)
- Communiquer de façon ciblée vers le grand public.

5.2 La vitesse.

- Améliorer la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées.
- Aborder la problématique vitesse dans le continuum éducatif via l'éducation nationale.
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.
- Mobiliser les transporteurs et les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité.
- Impliquer les médias locaux pour la valorisation du respect des limites de vitesse.
- Impliquer les gestionnaires de voiries en vue de la pertinence et de la cohérence de la signalisation routière.

5.3 Les deux roues motorisées.

- Améliorer la connaissance des accidents de deux-roues motorisés.
- Désigner un Monsieur Moto au sein de la DDE.
- Aborder la problématique deux-roues motorisés dans le continuum éducatif via l'éducation nationale.
- Promouvoir le port systématique des équipements de protection obligatoire ou pas.
- Améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés dans les aménagements routiers.
- Sensibiliser les conducteurs de VL à la présence des deux-roues motorisées dans la circulation.
- Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés sur les risques auxquels ils s'exposent.
- Sensibiliser les parents aux risques liés à l'utilisation de cyclomoteurs par leurs enfants.
- Prendre en compte les remarques des conducteurs de deux-roues motorisés, notamment via la CCUSR.
- Impliquer les concessionnaires et les motos-écoles comme relais de sensibilisation.

5.4 Les jeunes.

- Améliorer la connaissance des accidents qui impliquent un jeune.
- Renforcer l'efficacité des messages diffusés en matière d'insécurité routière.
- Impliquer les jeunes en les rendant acteurs et responsables.
- Sensibiliser les jeunes en dehors du réseau habituel (éducation nationale) via le milieu associatif.
- Améliorer la formation du conducteur par la promotion de l'AAC.
- Sensibiliser et impliquer les parents accompagnateurs des jeunes en AAC.

- Formaliser les interventions aux seins du milieu scolaire (élaboration d'un calendrier, ciblage des classes, etc...)
- Encourager la conclusion de « contrats moraux » entre l'assureur et l'assuré (formation post-permis entraînant un diminution de la prime d'assurance par exemple).

5.5 Les obstacles latéraux.

- Poursuivre les efforts déjà entrepris par le Conseil Général pour le réseau départemental et la Direction Interdépartementale des Routes du Nord pour le réseau national.
- Sensibiliser les Maires sur cette problématique à l'intérieur de leur zone de compétence.
- Sensibiliser les gestionnaires sur la prise en compte des usagers vulnérables.

6. DEMARCHE DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

L'objectif ambitieux de passer sous la barre des 3000 tués en 2012 en France implique une baisse moyenne de 8 % par an par département.

Pour y parvenir, nous devons faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux, et mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

L'élaboration du DGO a permis un travail partenarial basé sur un comité de pilotage et des groupes techniques spécifiques à chaque enjeu. Grâce aux groupes techniques, de nouveaux partenaires ont pris une part active à l'élaboration du DGO. Il semble à la fois logique et efficace de poursuivre cette démarche partenariale.

Chaque année le comité de pilotage se réunira avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'action.

Avant la réunion du comité de pilotage, les groupes de travail se réuniront pour faire un point sur les actions menées. Cette réunion permettra également d'analyser les orientations d'action, de les réactualiser si nécessaire et d'en proposer de nouvelles le cas échéant.

Les conclusions des groupes de travail seront présentées au comité de pilotage pour validation.

7. EVALUATION

La mise en œuvre du DGO fera l'objet d'une évaluation annuelle et en fin de période de validité.

Cette évaluation se fera au regard des résultats des ATB et des actions mises en œuvre dans le cadre du PDASR pour chacun des enjeux identifiés dans le présent document.

Cette évaluation sera partenariale en associant le comité de pilotage et les groupes techniques spécifiques à chaque enjeu.

Les outils de cette évaluation seront les suivants :

- l'analyse de l'évolution de l'accidentologie par le biais des ATB, analyse renforcée périodiquement, au moins 1 fois par an, sur les enjeux du DGO, avec une cartographie des accidents ;
- le bilan de chaque action du PDASR, qui devra être établi par l'organisateur de l'action subventionnée, sur la base d'éléments d'objectifs et de critères d'évaluation proposés lors de la demande de subvention ;
- l'état de la consommation des crédits du PDASR ;

le Directeur interdépartemental
des routes Nord,

signé

François Delebarre

le Procureur de la République,

signé

Daniel Bouriaud

le Président du conseil général,

signé

Benoît Huré

Le Préfet,

signé

Jean-François Savy

8 REMERCIEMENTS

L'élaboration du DGO a été rendue possible grâce à la contribution de nombreux partenaires. Ils ont participé activement à des groupes de travail, à la réflexion engagée puis à sa formalisation. Merci pour leur aide à

- L'Inspection Académique,
- La Poste,
- La Fédération Nationale des Transports Routiers des Ardennes (FNTR 08),
- L'association prévention routière,
- La Régie Départementale des Transports Ardennais (RDTA),
- La Caisse Régionale d'Assurance Maladie du nord-est (CRAM),
- L'entreprise PSA,
- La Mutuelle d'Assurance des Instituteurs de France (MAIF 08),
- L'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie des Ardennes (ANPAA 08),
- L'Escadron Départemental de la Sécurité Routière de la gendarmerie nationale(EDSR 08),
- La Direction Départementale de l'Équipement de l'Agriculture des Ardennes (DDEA 08),
- La Mutualité Sociale Agricole (MSA),
- La ligue de l'enseignement,
- La Direction Départementale de la Jeunesse et des Sport des Ardennes (DDJS 08),
- Le Centre de Réadaptation Fonctionnel (CRF)
- La police municipale de Charleville-Mézières,
- Le moto-club les garennes blues,
- La Fédération Française des Motards en Colères (FFMC),
- la Fédération Française de Moto (FFM) - ligue moto,

9 ANNEXES

Définition

L'étude d'enjeux est l'analyse du bilan accidentologique qui aboutit à la détermination et la hiérarchisation des enjeux.

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers)

Accident corporel de la circulation routière: accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont donc pas inclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles.

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les **victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les **victimes** on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.
- les **blessés hospitalisés** : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite moins de 24 heures d'hospitalisation

Accident grave : accident ayant fait au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

Gravité : nombre de tués pour 100 accidents.

Ce document a été réalisé par :

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

3, rue des Granges Moulues BP852

08011 Charleville-Mézières cedex

Tél. : 03 24 52 49 49

Fax : 03 24 37 51 17

Courriel : ODSR08@equipement-agriculture.gouv.fr

Site internet : www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr

Photo couverture : DDEA08

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES