



Janvier 2013

# Document Général d'Orientations 2013 – 2017 de la politique locale de sécurité routière *Département des Ardennes*



## Préface de Monsieur le Préfet des Ardennes

Des efforts conséquents ont été accomplis afin de contenir, et même de réduire, le nombre d'accidents sur la route.

Ils semblent produire les effets attendus, puisque la tendance de l'accidentologie s'oriente à la baisse.

Toutefois, les accidents demeurent et leur persistance justifie les actions menées, avec la détermination qu'il se doit, par les pouvoirs publics (alcool, jeunes, motocyclistes, vitesses excessives ou inadaptées).

En outre, de nouveaux enjeux apparaissent, comme l'accidentologie des seniors dont les origines et les facteurs sont différents des autres accidents.

Par ailleurs, une recrudescence d'accidents sur une frange d'utilisateurs en particulier a été observée. L'exemple du mois d'août 2012 en est une illustration : 3 cyclistes ont trouvé la mort en l'espace d'un mois alors que sur les 5 années précédentes, 1 seul était décédé.

Dès lors, face à ces nouveaux enjeux, le DGO se doit de proposer une réponse stratégique appropriée aux circonstances. Il doit être évolutif et adaptable à eux sur notre territoire.

Il y a donc une évolution significative par rapport au précédent DGO, plus tournée vers des enjeux nationaux (alcool, jeunes, deux-roues motorisés, vitesses). Des progrès réguliers ont été effectués, dans ces domaines, lors de la période 2008-2012.

Toute l'ambition du DGO est là : concilier les actions pour répondre à la réalité afin de prévenir l'apparition de nouveaux phénomènes ou comportements dangereux pour la population dont la santé dépend de notre implication et de notre vigilance.

Le Préfet des Ardennes

Pierre N'GAHANE



# Sommaire

<b>1. Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1. Le contexte</b>	
<b>1.2. Le département des Ardennes</b>	
<b>2. L'étude des accidents sur la période 2007 à 2011</b> .....	<b>3</b>
<b>2.1. Analyse temporelle</b>	
<b>2.2. Analyse spatiale</b>	
<b>2.3. Analyse par catégorie d'usagers</b>	
<b>2.4. Les accidents avec alcool</b>	
<b>3. Les enjeux retenus pour le DGO 2013 – 2017</b> .....	<b>14</b>
<b>3.1. Cinq enjeux ciblés</b>	
Enjeu N°1 – La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants	
Enjeu N°2 – La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées	
Enjeu N°3 – Les jeunes (15 – 24 ans) : une population à risque et un investissement pour l'avenir	
Enjeu N°4 – Les motocyclistes : une situation qui s'est dégradée dans les Ardennes	
Enjeu N°5 – Les seniors : une population de plus en plus exposée	
<b>3.2. Des enjeux transversaux à ne pas négliger</b>	
Enjeu N°6 – Le partage de la route et de la rue	
Enjeu N°7 – Les comportements à risque	
<b>4. Les orientations d'actions</b> .....	<b>19</b>
<b>4.1. La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants</b>	
<b>4.2. La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées</b>	
<b>4.3. Les jeunes de 15 à 24 ans</b>	
<b>4.4. Les motocyclistes</b>	
<b>4.5. Les seniors</b>	
<b>4.6. Le partage de la route et de la rue</b>	
<b>4.7. Les comportements à risque</b>	
<b>5. La mise en œuvre et le suivi du DGO</b> .....	<b>21</b>
<b>5.1. La mise en œuvre</b>	
<b>5.2. Le suivi du DGO</b>	
<b>5.3. Les 1er éléments de l'accidentologie 2012</b>	

## 1. Introduction

### 1.1. Le contexte

Le DGO 2008 – 2012 arrive à terme. L'étude d'enjeu de celui-ci portait sur la période 2003 – 2007 où avait été recensés 1083 accidents causant la mort de 112 personnes et en blessant 1368.

Nous constatons une évolution de l'accidentalité en comparant la période 2003 – 2007 à la période 2007 – 2011 (dernières données disponibles).

Entre 2007 et 2011 il y a eut 746 accidents qui ont fait 101 tués et 928 blessés soit, entre les 2 périodes d'étude, une diminution de 31 % des accidents, 32 % des blessés et 9,3 % des décès.

Ce résultat est encourageant mais il est indispensable de poursuivre les efforts en matière de lutte contre l'insécurité routière afin de les améliorer.

C'est pourquoi il a été décidé de réaliser un nouveau document général d'orientation qui portera sur la période 2013 – 2017.

### 1.2. Le département des Ardennes

Le département des Ardennes compte 283 296 habitants en 2009. C'est un département peu peuplé avec une densité de la population de 54 habitants au km<sup>2</sup> (114 habitants au km<sup>2</sup> pour la France).

Le département se caractérise dans sa moitié nord par la vallée de la Meuse et concentre la majorité de la population dont les 2 principales agglomérations : Charleville-Mézières (50 000 habitants) et Sedan (20 000 habitants).

La partie sud, moins peuplée, a un paysage de plaine de champagne. Les principales villes sont Rethel (7 600 habitants) et Vouziers (4 200 habitants).

Le réseau routier compte 52 km d'autoroute et 74 km de routes nationales (RN) dont la gestion est assurée par la direction interdépartementale des routes du nord (DIR Nord) et plus de 3200 km de routes départementales (RD) dont la gestion est assurée par le Conseil Général des Ardennes.

La gestion de la voirie communale est assurée, quant à elle, par les communes.

## 2. L'étude des accidents sur la période 2007 à 2011.

Pour l'élaboration de la partie statistique du DGO, l'étude porte sur 5 ans afin d'avoir un échantillon d'accidents suffisamment pertinent.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des accidents de 2007 à 2011.

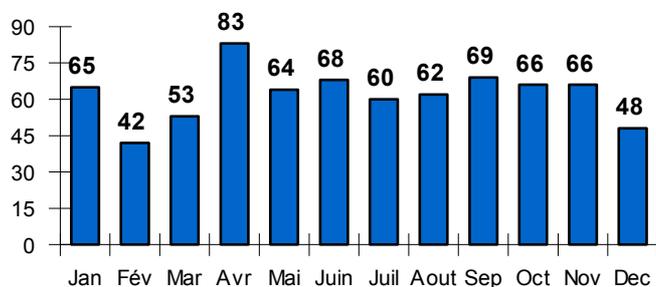
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	BH	BL
<b>2007</b>	164	17	17	131	70
<b>2008</b>	167	20	21	150	57
<b>2009</b>	143	26	28	129	47
<b>2010</b>	126	14	15	114	45
<b>2011</b>	146	20	20	137	48
<b>Ensemble</b>	<b>746</b>	<b>97</b>	<b>101</b>	<b>661</b>	<b>267</b>

En 5 ans, il y a eu 746 accidents qui ont fait 101 tués et 928 blessés dont 661 blessés hospitalisés.

## 2.1. Analyse temporelle

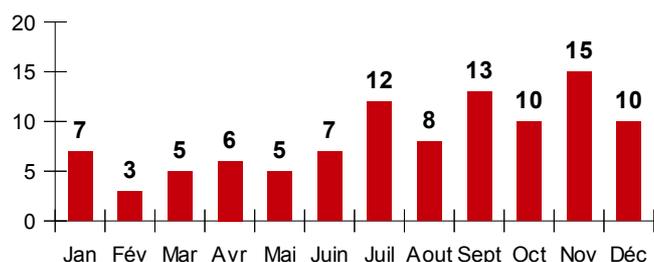
### Répartition selon le mois

Nombre d'accidents par mois.



Lors des 5 dernières années, le mois d'avril concentre le plus d'accidents.

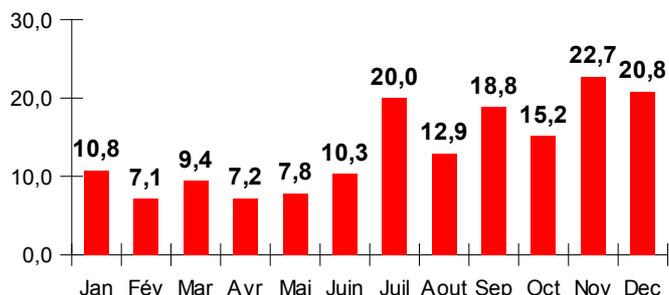
Nombre de tués par mois.



Le 2<sup>ème</sup> semestre concentre 2/3 des tués pour un nombre d'accidents équivalent au 1<sup>er</sup> semestre.

Gravité des accidents selon le mois.

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

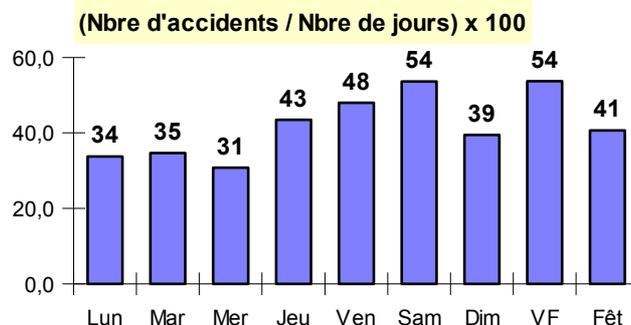


Ce sont lors des mois de novembre, décembre et juillet que les accidents sont les plus graves : 1 accident sur 5 est mortel.

### Répartition selon le type de jours

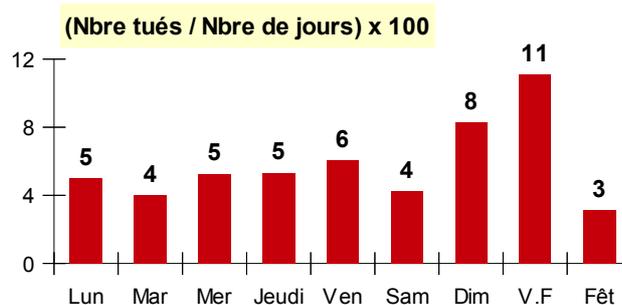
(VF : veille de jour férié. F : jour férié)

Taux d'accidents par type de jours.



Les samedis et les veilles de jours fériés concentrent le plus grand nombre d'accidents.

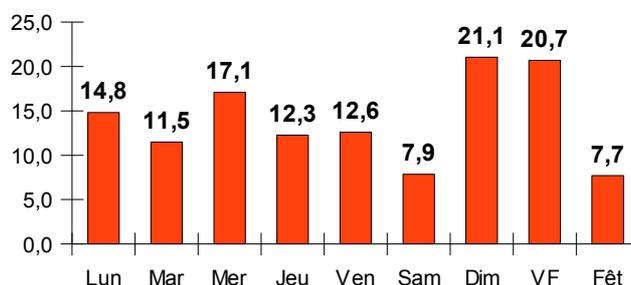
Taux de tués par type de jours.



Les dimanches et les veilles de jours fériés concentrent le plus grand nombre de tués.

Gravité des accidents selon le type de jours.

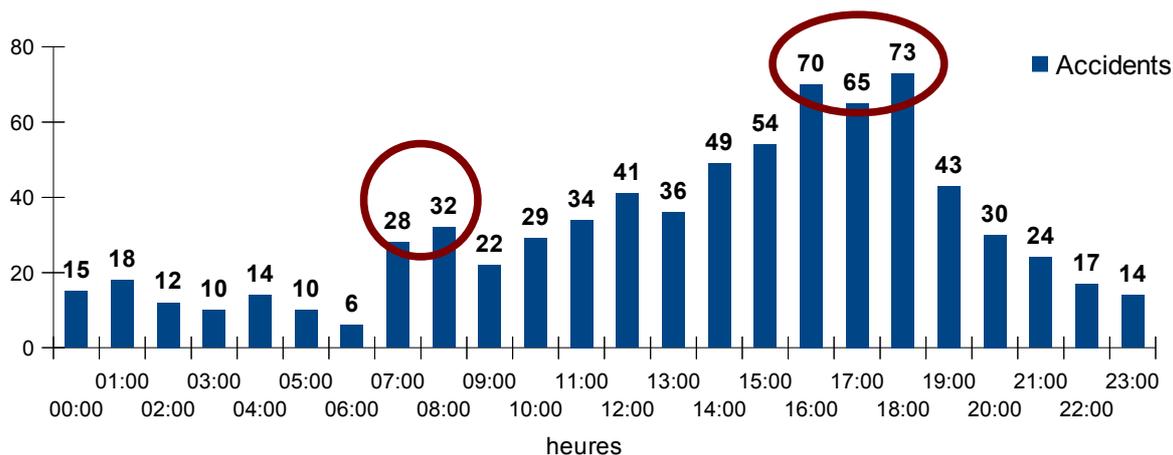
Indice de gravité = (nbre de tués / nbre d'accidents) x 100.



Les accidents les plus graves se déroulent le dimanche et les veilles de jours fériés.

On peut noter la particularité du mercredi. Ce jour compte le moins d'accidents, mais ceux-ci sont plus graves que lors des autres jours de la semaine.

### Répartition des accidents selon l'heure.



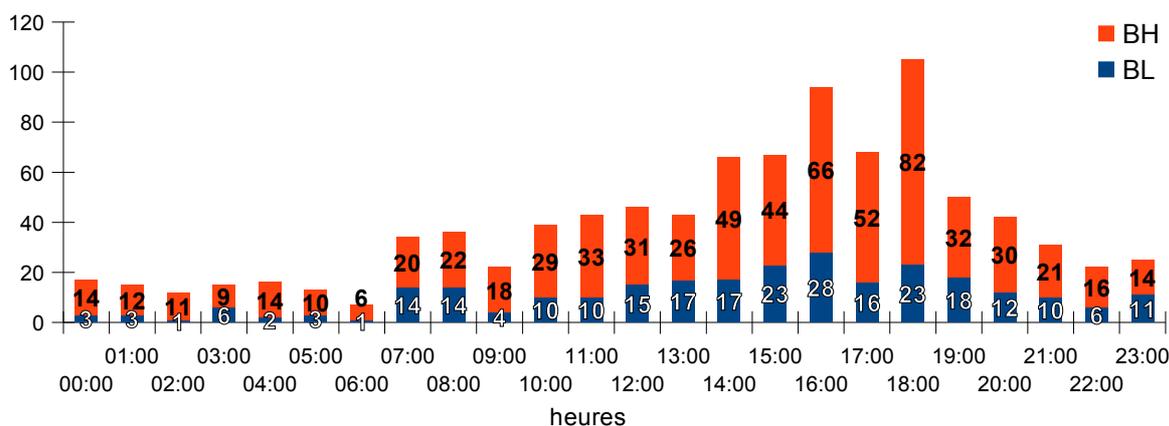
Nota : L'abscisse 00h00 correspondant à la tranche horaire allant de 00h00 à 01h00 et ainsi de suite.

La tranche horaire entre 16h00 et 19h00 concentre le plus grand nombre d'accidents. Il s'agit des heures de pointe de trafic de fin de journée.

On constate également une augmentation des accidents pendant les heures de pointe du matin de 07h00 à 09h00.

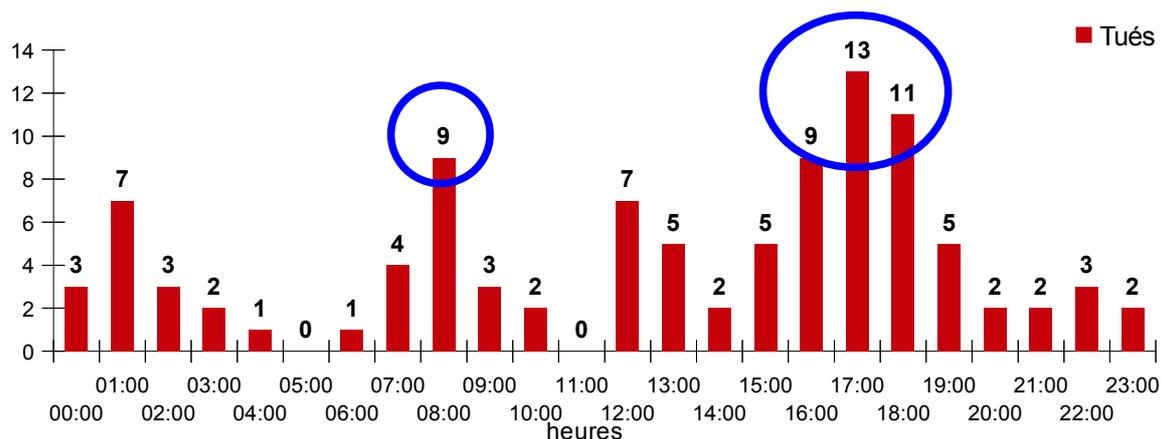
La répartition des accidents est cohérente avec les volumes de trafic selon le moment de la journée.

### Répartition des blessés selon l'heure.

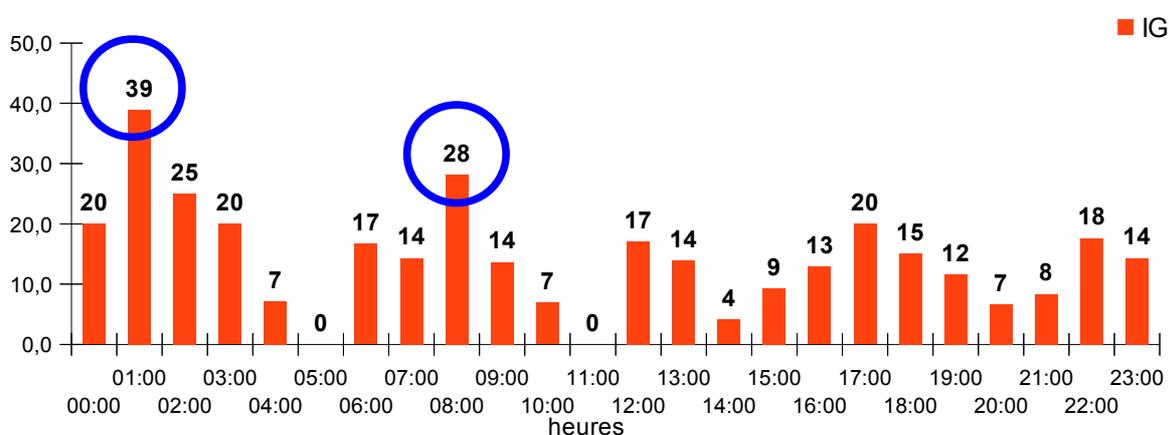


La répartition des blessés suit la distribution des accidents dans les créneaux horaires. On y retrouve les pics correspondant aux heures de pointes.

### Répartition des tués selon l'heure.



### Indice de gravité = (nombre de tués / nombre d'accidents) X 100.



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

- ✓ 33 tués, soit un tiers des 101 tués de ces 5 dernières années.
- ✓ 267 blessés, soit 29 % des 928 blessés de ces 5 dernières années.

Cette tranche horaire est cohérente avec la période où nous constatons le plus grand nombre d'accidents et correspond aux heures de pointe du soir.

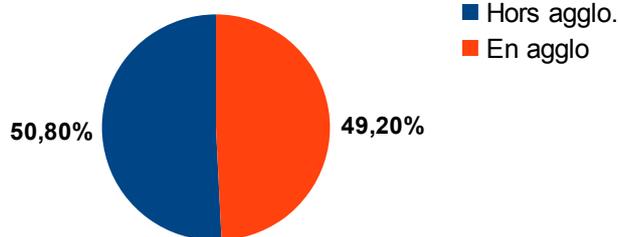
Entre 08h00 et 09h00 (heure de pointe du matin) nous constatons également un pic de tués. De plus cette tranche horaire possède le 2<sup>ème</sup> indice de gravité le plus élevé : les accidents sont plus graves entre 08h00 et 09h00 qu'à tout autre moment de la journée, excepté entre 01h00 et 02h00.

C'est entre 01h00 et 02h00 que les accidents sont les plus graves. En effet, dans cette plage horaire nous avons relevé 18 accidents qui ont fait 7 morts et 15 blessés.

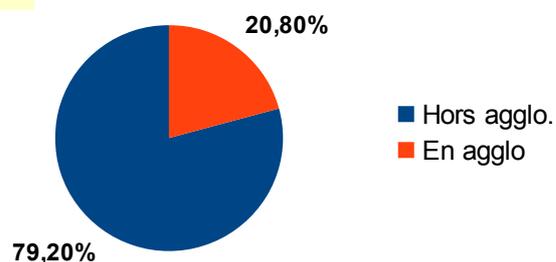
## 2.2. Analyse spatiale.

### Répartition des accidents et des tués en et hors agglomération.

#### Accidents



#### Tués



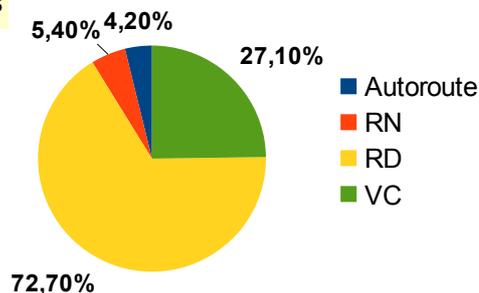
Le département des Ardennes se caractérise par une répartition homogène entre les accidents en agglomération et hors agglomération.

Cette répartition diffère du niveau national où 70 % des accidents ont lieu en agglomération. Cette différence s'explique par le caractère rural des Ardennes.

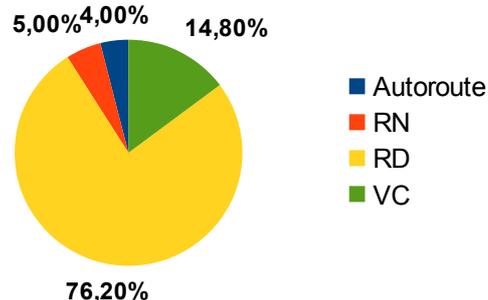
8 tués sur 10 dans le département sont hors agglomération. Au niveau national cette part est de 71,6 %. Hors agglomération, les vitesses sont plus élevées, la gravité des accidents est donc plus importante.

### Répartition des accidents et des tués par type de réseau.

#### Accidents



#### Tués



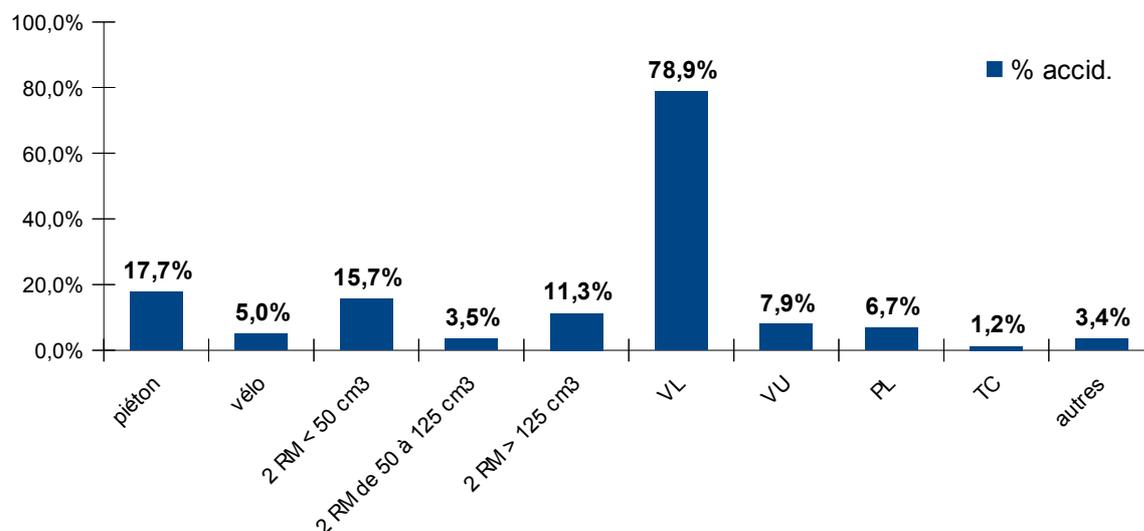
Le réseau départemental, qui est le plus long, concentre 72 % des accidents et plus de 3/4 des tués.

La comparaison avec le niveau national n'est pas pertinente. Les aires urbaines font que la part de voirie communale est beaucoup plus importante au niveau national que dans les Ardennes.

### 2.3. Analyse par catégorie d'usagers.

#### Répartition des véhicules impliqués dans les accidents.

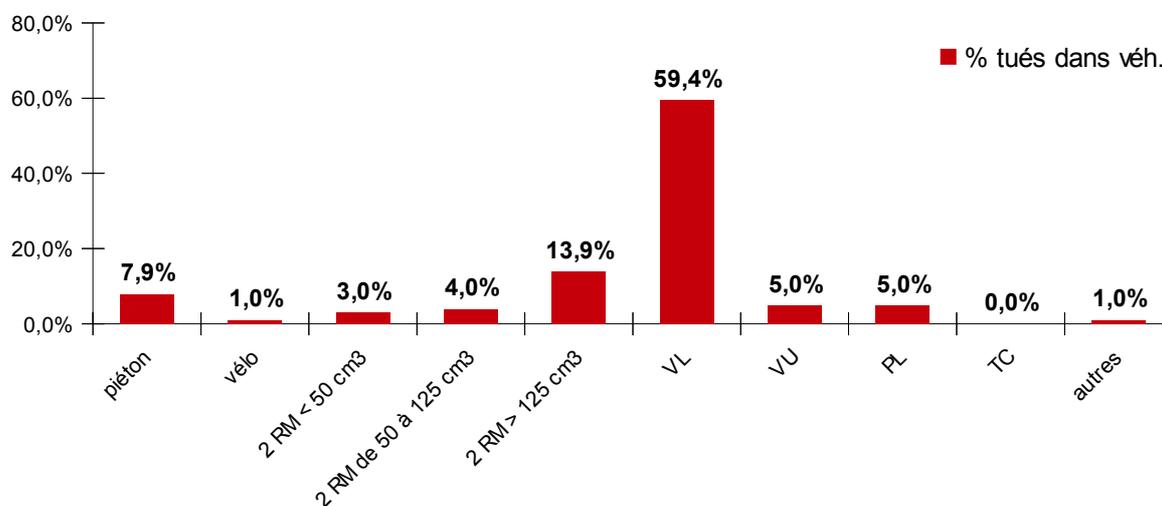
Un accident peut impliquer plusieurs véhicules, c'est pourquoi le total dépasse 100 %.



Les VL sont impliqués dans 78,9 % des accidents, viennent ensuite les piétons avec 17,7 % puis les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> avec 15,7 %.

Les motos sont impliquées dans 14,8 % des accidents : respectivement 3,5 % pour les moins de 125 cm<sup>3</sup> et 11,3 % pour les plus de 125 cm<sup>3</sup>.

#### Répartition des tués dans les véhicules concernés.



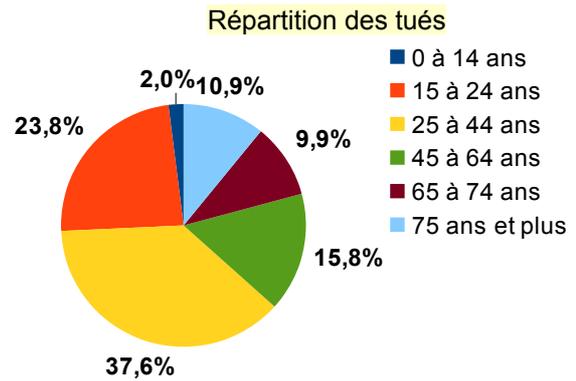
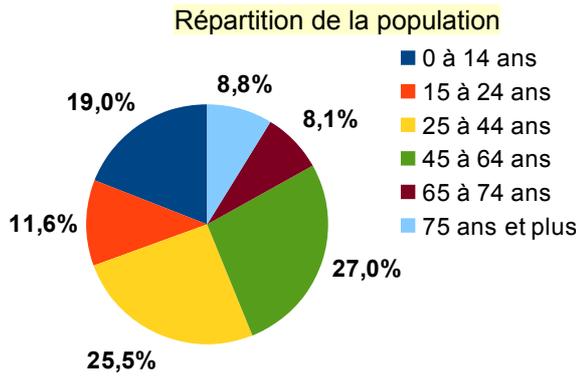
Les usagers de VL représentent le plus grand nombre de tués avec 59,4 % (53 % au niveau national).

17,9 % des tués sont des usagers de motocyclette (17,6 % au niveau national)

Dans cette catégorie nous pouvons distinguer :

- ✓ Les tués en deux-roues motorisés de 50 à 125 cm<sup>3</sup> avec 4,0 % des tués (2,8 % au niveau national)
- ✓ Les tués en deux-roues motorisés supérieures à 125 cm<sup>3</sup> avec 13,9 % des tués (14,8 % au niveau national)

**Répartition de la population et des tués par classes d'âges.**



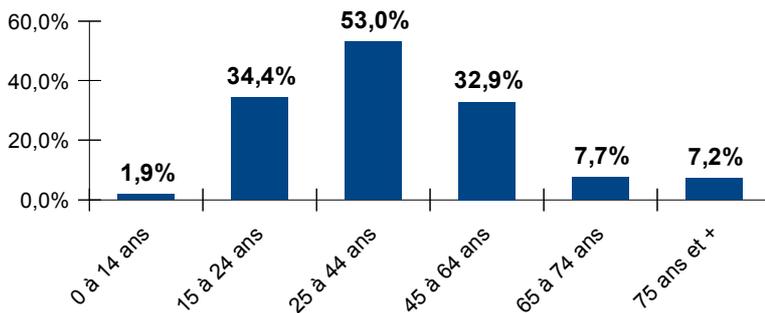
Les 15 – 24 ans représentent 11,6 % de la population ardennaise et 23,8 % des tués.

Les 25 – 44 ans sont 25,5 % dans les Ardennes, mais représentent 37,6 % des tués.

Bien que les seniors (65 ans et plus) ne soient pas sur-représentés par rapport à leur part dans la population, nous savons qu'ils sont de plus en plus victimes du fait du vieillissement de la population. Ils représentent près de 21 % des décès.

**Répartition des accidents selon l'âge des conducteurs.**

Part des accidents avec un conducteur âgé de ...

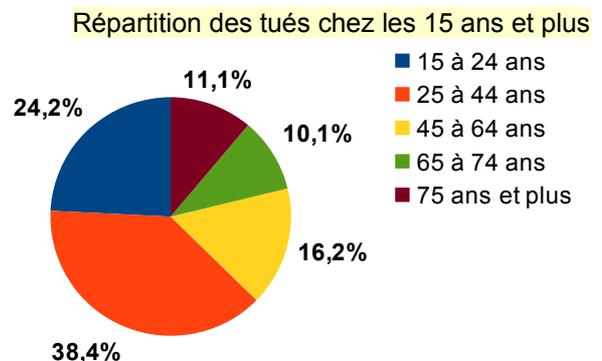
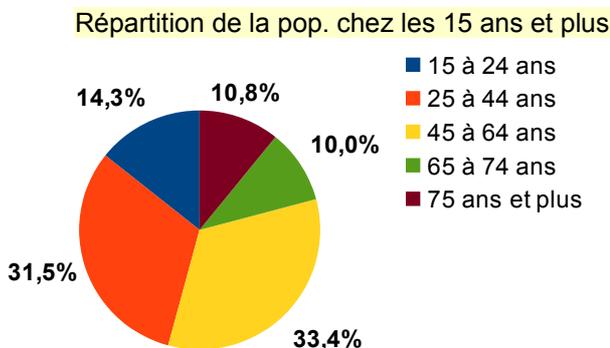


Les 0-14 ans ne sont pas acteur de l'accident la plupart du temps.

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

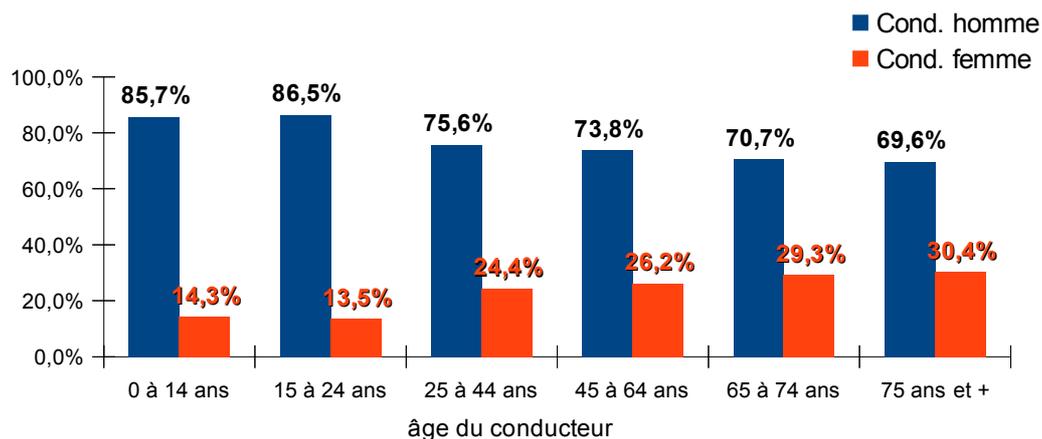
Cette méthode est fréquemment utilisée par l'INSEE.

**Répartition de la population et des tués par classes d'âges chez les 15 ans et plus.**



En analysant uniquement la population de 15 ans et plus, nous constatons que les 15 – 24 ans sont toujours sur-représentés (14,3 % de la population mais 24,2 % des tués). Dans une moindre mesure, les 25 - 44 ans sont également sur-représentés ( 31,5 % de la population et 38,4 % des tués).

### Répartition des conducteurs impliqués dans un accident par sexe selon la classe d'âges.



L'écart entre les hommes et les femmes s'amenuise au fur et à mesure que la population vieillit.

Chez les 15 – 24 ans, on recense 6,4 fois plus d'hommes que de femmes conducteurs impliqués dans un accident.

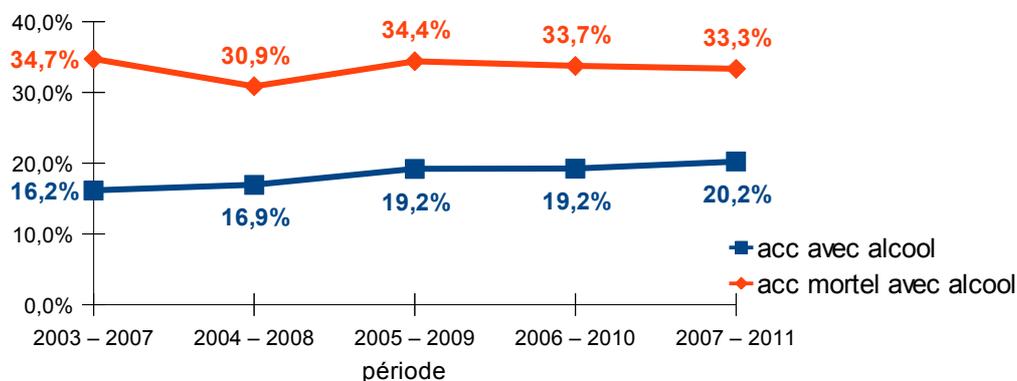
Ce facteur diminue à 3,1 chez les 25 – 44 ans, puis à 2,8 chez les 45 à 64 ans.

Chez les seniors, on recense 2,4 fois plus d'hommes que de femmes conducteurs impliqués dans un accident.

## 2.4. Les accidents avec alcool.

Afin de suivre l'évolution des accidents avec le facteur alcool, cette partie de l'étude est une comparaison de période de 5 années glissantes de 2003 à 2011.

### Part des accidents et des accidents mortels avec alcool.



Nous avons vu précédemment que le nombre d'accidents avait considérablement diminué entre les périodes d'étude 2003 – 2007 et 2007 – 2011.

En revanche, la part des accidents avec alcool a augmenté de 4 points entre les 2 périodes d'étude pour s'établir à 20,2 %, soit 1 accident sur 5 imputable à l'alcool au volant.

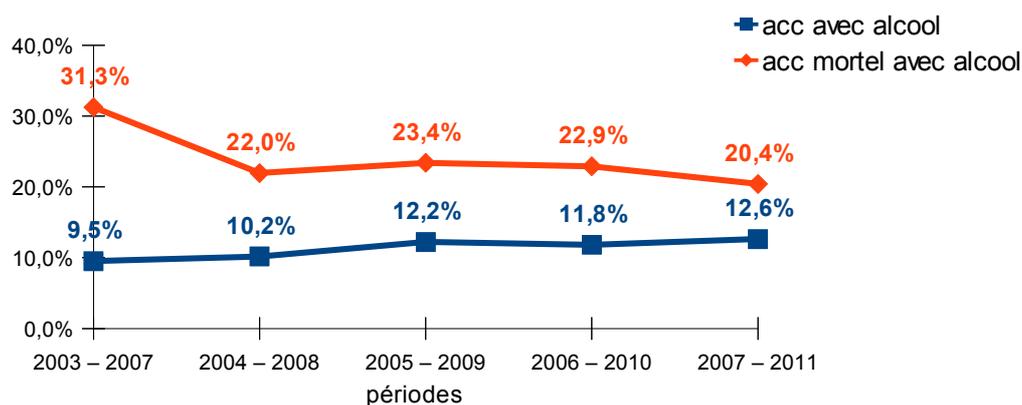
La diminution du nombre d'accidents avec alcool est moins rapide que pour l'ensemble des accidents.

La part des accidents mortels, quant à elle, reste stable. 1 mort sur 3 est dû à la conduite sous l'emprise de l'alcool.

### Les accidents avec alcool selon le moment de la journée.

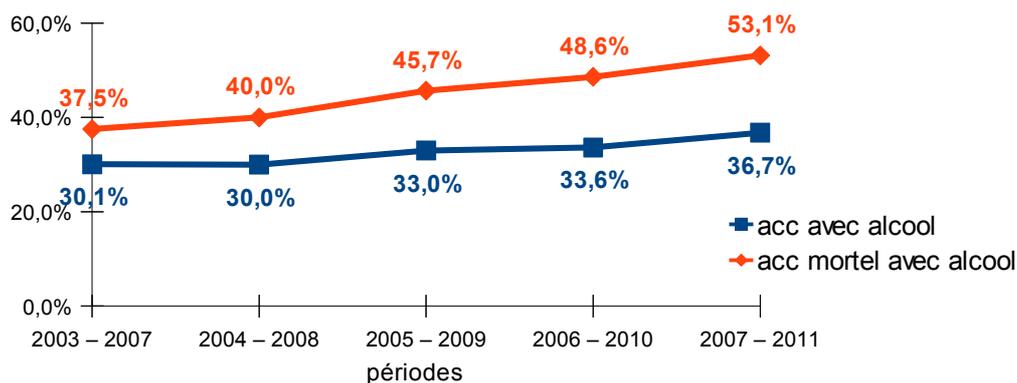
Nota : le code lumière définit le jour et la nuit selon la luminosité. Ainsi à 19h00, en été, il fait jour et à 19h00, en hiver, il fait nuit. 4 codes lumière sont utilisés dans la base accidents : jour, nuit, aube et crépuscule.

### Part des accidents et des accidents mortels avec alcool de jour (code lumière).



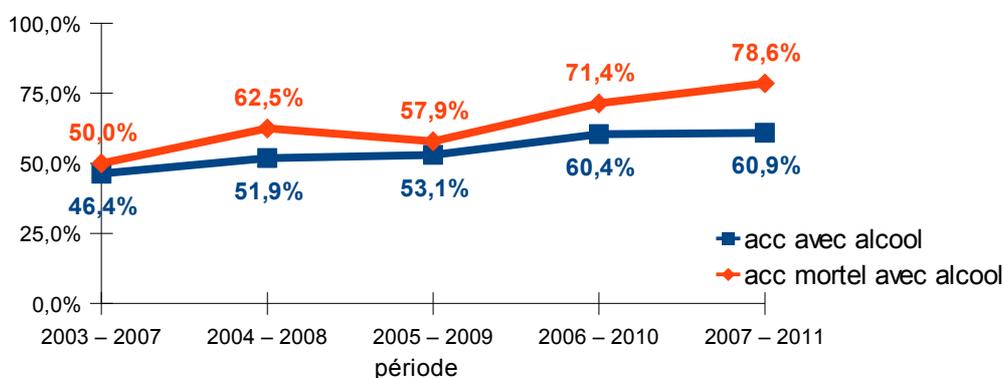
La part des accidents avec alcool de jour augmente de 3 %. Dans le même temps, la part des accidents mortels avec alcool de jour a diminué de 11 %.

Part des accidents avec alcool de nuit (code lumière). Ici, la nuit englobe l'aube et le crépuscule.



Nous constatons une augmentation constante de la part des accidents et accidents mortels avec alcool de nuit. Plus d'un accident mortel sur 2 la nuit implique un conducteur en état d'alcoolémie.

Part des accidents avec alcool entre 22h00 et 06h00.



Dans près de 61 % des accidents entre 22h00 et 06h00 et dans 78,6 % des accidents mortels le conducteur est en état d'alcoolémie.

**Attention** : ces pourcentages sont à mettre en parallèle avec les données en valeur absolue des accidents. Voir tableau ci-dessous.

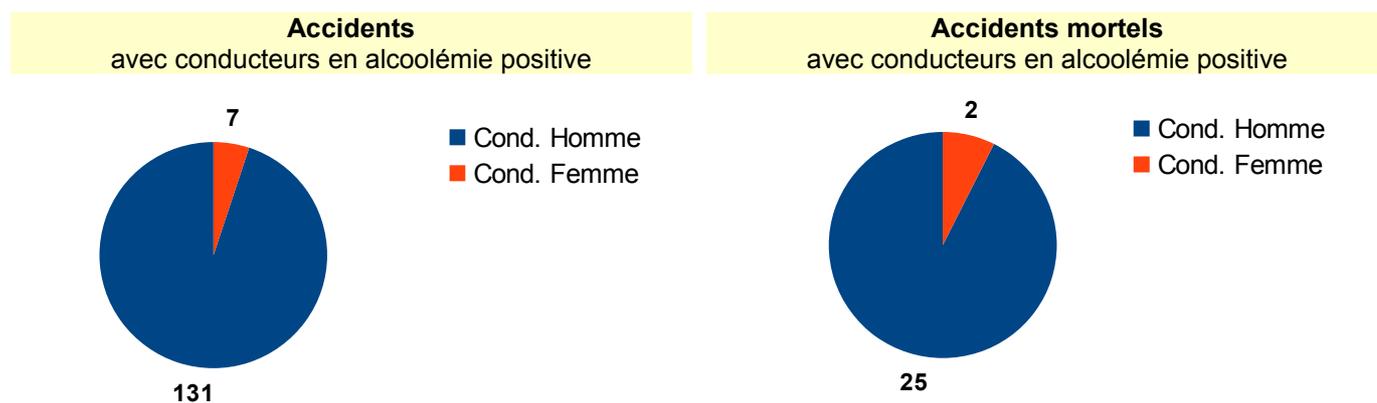
Synthèse des accidents avec alcool sur la période 2007 – 2011.

Période 2007 – 2011				
	avec alcool	sans alcool	avec alcool connu	Part Acc. Avec alcool
<b>Accidents de jour</b>				
Nb. accident	59	408	467	12,6%
Nb. accident mortel	10	39	49	20,4%
<b>Accidents de nuit</b>				
Nb. accident	79	136	215	36,7%
Nb. accident mortel	17	15	32	53,1%
<b>Accidents entre 22h00 et 06h00</b>				
Nb. accident	53	34	87	60,9%
Nb. accident mortel	11	3	14	78,6%

Nota : Le tableau ci-dessus récapitule le nombre d'accidents avec alcool et sans alcool afin de pouvoir calculer la part des accidents avec alcool. Sont mis de côté, pour cette estimation, les accidents où il n'a pas été possible d'établir la présence ou non d'alcool.

Les accidents avec alcool selon le sexe du conducteur.

Période 2007 - 2011



La disparité entre les hommes et les femmes conducteurs impliqués, en état d'alcoolémie, dans des accidents corporels ou mortels de la route est très marquée.

7 femmes ont provoqué un accident en état d'alcoolémie, alors que dans le même temps il y a eu 131 hommes. Ces derniers sont donc 18 fois plus concernés que les femmes. Seulement 2 femmes ont provoqué un accident mortel contre 25 hommes.

Les 27 accidents mortels ont causé la mort de 29 personnes ( 26 conducteurs et 3 passagers) entre 2007 et 2011.

### 3. Les enjeux retenus pour le DGO 2013 – 2017.

Sur la base de l'étude accident, le comité de pilotage a mené un travail de réflexion qui a conduit à retenir 7 enjeux pour le DGO 2013 – 2017 :

- ✓ 5 enjeux spécifiques à des catégories d'usagers fortement exposés et à des comportements particulièrement dangereux,
- ✓ 2 enjeux transversaux qui doivent permettre d'impliquer l'ensemble de la population dans la lutte contre l'insécurité routière et veiller à une cohérence accrue de la politique locale en ne négligeant aucune piste d'action.

#### 3.1. Cinq enjeux ciblés.

##### **Enjeu N°1 – La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiant.**

*« Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux. Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis et autres drogues, certains médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux, induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu. »*

*Extrait du bilan 2010 de la sécurité routière en France édité par l'ONISR.*

##### **L'alcool.**

Avec 1 mort sur 3, l'alcool au volant est le principal facteur d'accidents mortels dans les Ardennes. Au niveau national, ce taux est de 30,4 %.

Les accidents corporels causés par un conducteur en état d'alcoolémie s'élèvent à 20,2 % dans les Ardennes contre 10,8 % au niveau national.

La lutte contre l'alcool au volant reste une priorité tant au niveau national que local.

##### **Les stupéfiants.**

La consommation de stupéfiants fait l'objet de contrôles systématiques par les forces de l'ordre lors d'un accident de la route. Cependant, jusqu'en 2010, les statistiques relatives aux accidents avec conduite sous l'emprise de produits stupéfiants étaient encore peu exploitables : tests pas toujours pratiqués et retours des résultats souvent trop tardifs pour renseigner la fiche BAAC.

L'étude SAM (stupéfiants et accidents mortels) de septembre 2005 met en évidence la dangerosité de l'effet cumulé de l'alcool et du cannabis. Le risque de causer un accident mortel chez les conducteurs à la fois positifs au cannabis et à l'alcool est estimé dans cette recherche à 14 soit très proche du produit des risques (15,1), attachés au cannabis seul (1,8) d'une part et à l'alcool seul (8,5) d'autre part.

Depuis quelques années, il est possible d'effectuer des contrôles préventifs salivaires permettant de détecter si un conducteur est sous l'emprise de stupéfiants au même titre que l'alcool.

##### **Enjeu N°2 – La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées.**

La base accident sur laquelle nous travaillons ne permet pas une exploitation fine sur la relation vitesse et accidents au niveau local.

Dans son bilan annuel 2010 de la sécurité routière, l'ONISR consacre un chapitre sur les vitesses pratiquées.

##### Extrait de ce chapitre :

*« La vitesse n'est pas un facteur d'accident comme les autres, puisque inhérent à la notion même de déplacement. La vitesse constitue le seul facteur réellement causal d'accidents, les autres facteurs habituellement avancés comme tels n'étant que des facteurs secondaires (ne serait-ce que parce qu'ils sont inopérants à vitesse nulle) venant « seulement » accentuer la relation vitesse-accident (ou l'atténuer pour les facteurs protecteurs).*

*Des limitations généralisées des vitesses ont été mises en place pour tenir compte de l'usage des voies et de leurs caractéristiques techniques. Le respect de ces limitations de vitesse limite le risque de collision et leur gravité sans pour autant les annuler.*

*Un lien entre baisse des limitations de vitesse réglementaires et accidents a été mis en évidence par de nombreux chercheurs. L'étude de Nilsson de l'institut suédois des routes en 1982 constitue la référence en la matière.*

*Sur la base d'une excellente modélisation « en puissance », il a démontré qu'une variation de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une variation de 2 % du nombre d'accidents et de 4 % du nombre d'accidents mortels.*

*Ainsi une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents et une variation encore plus consistante du risque d'accidents mortels. Sur la base de cette hypothèse, l'ONISR évalue, depuis 2001,*

*l'impact sur le nombre de personnes tuées si tous les usagers respectaient les limitations de vitesse. En 2010, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, le gain aurait été de – 3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait pour effet (en appliquant l'hypothèse de Nilsson) une baisse de 18 % du nombre d'accidents mortels. On en déduit qu'au moins 665 accidents mortels en 2010 ne se seraient pas produits et que 717 personnes auraient pu avoir la vie préservée, soit 18 % de la mortalité routière.*

*Ce nombre de vies préservées est bien plus important si l'on considère également les accidents mettant en jeu une vitesse inappropriée aux circonstances rencontrées. Aucune étude récente en France ne permet d'évaluer la proportion de la mortalité prenant en compte la vitesse pratiquée avant le choc. Deux pays, l'Allemagne et la Suisse, mentionnent dans leur statistique une proportion de l'ordre de 40 %.* »

De ce chapitre il ressort que si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesses, 18 % des décès auraient pu être évités.

Sur la période d'étude 2007 – 2011, 18 vies auraient pu être épargnées dans les Ardennes.

Comme l'indique l'ONISR, ces 18 % ne prennent pas en compte les vitesses inadaptées au regard des circonstances rencontrées, ce qui nous laisse aisément penser que le facteur vitesse est très présent dans les accidents.

L'ONISR estime pour sa part que 1 accident mortel sur 5 est dû à une infraction liée à la vitesse.

### **Enjeu N°3 – Les jeunes (15 – 24 ans) : une population à risque et un investissement pour l'avenir.**

Entre les 2 périodes d'étude, le nombre d'accidents impliquant un jeune conducteur a diminué de 38,5 % ( - 31 % pour l'ensemble des accidents) et le nombre de personnes décédées dans ces accidents a diminué de 35 % ( - 9,8 % pour l'ensemble des accidents).

L'implication des jeunes dans les accidents a diminué plus rapidement que l'ensemble des accidents.

Ces résultats encourageants sont le fruit d'un long travail et d'une éducation qui prend en compte dorénavant le risque routier à toutes les étapes importantes de la vie depuis le permis piéton en primaire jusqu'au permis VL.

Les actions entreprises vers les jeunes doivent continuer. L'éducation dès le plus jeune âge à la sécurité routière joue un rôle prépondérant dans cette baisse.

La sensibilisation régulière des adolescents et jeunes adultes doit permettre de gagner encore des points dans cette frange de la population.

De plus les jeunes sont les adultes et parents de demain, il s'agit donc d'éduquer des générations entières à la pratique d'une conduite apaisée et au respect des autres usagers.

### **Enjeu N°4 – Les motocyclistes : une situation qui s'est dégradée dans les Ardennes.**

En France, les motocyclettes représentent 1,5 % du trafic mais 20 % des tués. Ainsi, le risque d'être tué lors d'un accident est 20 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un occupant de VL.

Dans les Ardennes, les accidents impliquant une moto ont diminué de 19,7 % entre les 2 périodes d'étude alors que dans le même temps, l'ensemble des accidents a diminué de 31 %. Les accidents impliquant une moto diminuent moins rapidement que l'ensemble des accidents.

Sur la période 2007 – 2011, on dénombre 3 tués de plus que sur la période 2003 - 2007.

Avec 5 personnes décédées, les années 2009 et 2011 sont les plus meurtrières pour les motards.

L'effort doit être porté sur le partage de la route entre tous les usagers.

En effet, lors d'un accident entre une moto et un autre véhicule, la responsabilité se partage de l'ordre de 50 % entre les protagonistes.

Dans la moitié des cas, c'est donc l'autre usager qui est responsable. Ce rapport se retrouve au niveau national (48 % de responsabilité présumée pour les motocyclistes, contre 52 % pour les autres usagers).

Dans les Ardennes, entre 2007 et 2011, 14 motards sont décédés dans un accident. 12 l'ont été dans une collision avec un autre véhicule.

Au niveau national, plus d'un tiers des victimes à motocyclette se tuent seules et près des deux tiers meurent à la suite d'une collision.

## **Enjeu N°5 – Les seniors : une population de plus en plus exposée.**

Dans les statistiques accidents, les seniors sont regroupés dans la classe d'âge des + de 65 ans. Nous pouvons néanmoins distinguer 2 sous-classes : les personnes âgées de 65 à 74 ans et les personnes âgées de + de 75 ans. En effet, depuis quelques années les plus de 75 ans représentent la moitié des 65 ans et plus.

Selon l'INSEE, la population française a augmenté de 6,8 % entre 1999 et 2009. Dans le même temps, les 65 - 74 ans ont vu leur population diminuer de 4,1 % alors que les 75 ans et plus ont bondi de 32,8 % (+ 20 % pour les Ardennes).

Ainsi, la part des 65 - 74 ans (7,9 %) et des 75 ans et plus (8,8 %) en France est équivalente à la répartition dans les Ardennes : 8,1 % pour les 65 - 74 ans et 8,6 % pour les plus de 75 ans.

L'ONISR a édité une note synthétique intitulée « Vieillesse de la population et sécurité routière » en février 2010.

Les principaux enseignements à retenir sont :

- ✓ Les + de 65 ans, pour une part de population de 16,7 %, représentent 19 % des personnes tuées sur les routes, 8,1 % des personnes blessées et 10,9 % des personnes hospitalisées.
- ✓ Les 65/74 ans, pour une part de population de 7,9 %, représentent 6,6 % des personnes tuées sur les routes, 3,9 % des personnes blessées et 4,9 % des personnes hospitalisées.
- ✓ Les plus de 75 ans, pour une part de population de 8,8 % représentent 12,4 % des personnes tuées sur les routes, 4,2 % des blessés et 6 % des hospitalisés.
- ✓ Les plus de 65 ans présentent une bien plus grande fragilité face à l'accident.

La fragilité des personnes âgées peut être mise en évidence en examinant l'indicateur de gravité suivant : nombre de personnes tuées sur 100 victimes. Par rapport à sa valeur d'ensemble, l'indice de gravité est pratiquement multiplié par deux pour les plus de 65 ans, respectivement par 1,5 pour les 65/74 ans et par 2,5 pour les plus de 75 ans.

- ✓ Un piéton tué sur trois a plus de 75 ans.

L'ODSR 08 a, de son côté, mené une étude statistique sur les accidents de la route des seniors dans les Ardennes entre 2007 et 2011.

Les principaux enseignements à retenir sont :

- ✓ Plus l'âge augmente, plus les accidents en tant que piéton sont nombreux.
- ✓ L'alcool n'est pas un facteur déterminant dans l'accidentalité des seniors.
- ✓ La moitié des décès de seniors est concentrée dans le rethelais et l'arrondissement de Vouziers.
- ✓ Les seniors ont peu d'accidents de nuit.
- ✓ Les seniors ont plus d'accidents en agglomération.
- ✓ La part des 75 ans et + dans les accidents augmente en même temps que leur population.
- ✓ Les victimes de 75 ans et + sont principalement piétonnes.

La note de l'ONISR et l'étude de l'ODSR 08 montrent la particularité des accidents impliquant un senior. Les actions à décliner au niveau départemental vers cette population devront en tenir compte.

## 3.2. Des enjeux transversaux à ne pas négliger

### Enjeu N°6 – Le partage de la route et de la rue.

S'il est un domaine où le partage de l'espace est recentré, il s'agit bien de la circulation routière : voitures, poids-lourds, engins agricoles, moto, vélo, piétons, etc... tous devant s'entendre pour circuler en toute sécurité tout en respectant les règles du code de la route.

Cette difficulté de partage place les usagers vulnérables en situation difficile. Si les motocyclistes font l'objet d'un enjeu spécifique, on peut noter ici les conflits entre véhicules motorisés et piétons ou cyclistes notamment.

#### Les piétons.

Entre 2007 et 2011, les piétons ont été impliqués dans 132 accidents qui ont fait 8 tués, 142 blessés dont 108 hospitalisés.

Les 8 piétons décédés représentent 7,8 % du total des tués (12 % des tués au niveau national en 2010). Cette différence s'explique par l'absence de grandes agglomérations dans les Ardennes, or les accidents avec piétons sont plus nombreux dans celles-ci.

#### Les cyclistes.

Entre 2007 et 2011, 37 accidents impliquant un cycliste ont été recensés. Ils ont fait 1 tués et 39 blessés, dont 30 hospitalisés.

Malheureusement l'année 2012 est dramatique avec 4 usagers de bicyclettes décédés dont 3 pour le seul mois d'août.

### Enjeu N°7 – Les comportements à risque.

Certains comportements augmentent le risque d'accidents. Si la consommation d'alcool et la vitesse font l'objet d'enjeux à part entière, il est nécessaire de ne pas oublier tous les comportements qui peuvent accroître le risque d'accidents ou de lésions en cas d'accidents.

Nous pouvons notamment citer la fatigue et la somnolence, l'utilisation du téléphone portable, le non respect des distances de sécurité ou encore le non port des équipements de sécurité obligatoires ou recommandés.

#### La fatigue et la somnolence.

La fatigue et la somnolence au volant augmentent le risque d'accident.

Le danger est réel : 1 accident mortel sur 3 sur autoroute est associé à la somnolence. Pourtant, les usagers de la route ont souvent du mal à évaluer ce risque et ses conséquences.

La fatigue, c'est la difficulté à rester concentré. Ses signes annonciateurs sont le picotement des yeux, le raidissement de la nuque, les douleurs de dos et le regard qui se fixe.

La somnolence, c'est la difficulté à rester éveillé, avec le risque d'endormissement, quelle que soit la longueur du trajet. Elle se manifeste par des bâillements et des paupières lourdes. En outre, la somnolence entraîne des périodes de « micro-sommeils » (de 1 à 4 secondes) pouvant être extrêmement dangereuses pour la sécurité de tous.

#### L'utilisation du téléphone portable.

1 personne sur 2 déclare qu'il lui arrive d'utiliser son téléphone en conduisant or, près d'un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant.

Téléphoner au volant c'est être ailleurs que sur la route alors que la conduite réclame 100 % de notre attention. Une seconde d'inattention peut être fatale.

La conduite d'une voiture, d'un camion ou d'un deux-roues nécessite une concentration permanente pour pouvoir interpréter correctement les nombreuses informations provenant de la route ou du véhicule. Un instant d'inattention, une seconde de distraction peuvent avoir des conséquences dramatiques. 1/3 des accidents aurait pour origine un défaut d'attention du conducteur.

Téléphoner en conduisant, avec un mobile ordinaire ou un kit mains-libres, altère fortement la concentration en détournant l'attention. En cas d'imprévu, le temps de réaction augmente de 50 % en moyenne. La distance d'arrêt est donc plus grande et le choc plus violent. L'usage du téléphone au volant (portable ordinaire ou kit mains-libres) multiplie ainsi par 3 le risque d'accident matériel ou corporel.

#### Le non respect des distances de sécurité.

Selon l'ONISR, 14 % des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité réglementaire. Or cette dernière est primordiale afin de pouvoir réagir lorsqu'un événement survient.

Selon l'ONISR, près de 6 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne provoquant le décès de plus de 200 personnes par an. Outre la vitesse, ces accidents peuvent s'expliquer par une distance de sécurité insuffisante entre les véhicules.

**Le non-port des équipements de sécurité obligatoires ou recommandés.**

Si le non-port d'équipement de sécurité n'est pas en soit une cause d'accident, il entraîne des conséquences plus graves à l'encontre des personnes victimes d'accident.

Plus de 9 personnes sur 10 bouclent leur ceinture de sécurité à l'avant, mais encore 14% des passagers déclarent ne pas le faire systématiquement à l'arrière.

Or, plus le taux de port de la ceinture diminue, plus la gravité des blessures causées par un accident augmente. Un quart des automobilistes tués ne portaient pas de ceinture.

## 4. Les orientations d'actions.

### **4.1. La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants**

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

### **4.2. La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées**

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées.
- Aborder la problématique vitesse dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale.
- Veiller à la cohérence et à l'harmonisation des vitesses sur l'ensemble du réseau, en relation avec les gestionnaires de réseaux (DIR, CG08, communes).
- Accompagner les conducteurs en excès par le biais de documentation ou de journées de sensibilisation.
- Communiquer sur les zones à risques (Zones de Vigilance Accrue, itinéraires les plus exposés).
- Communiquer sur le risque de mauvaises influences des groupes d'amis.
- Promouvoir, en collaboration avec les autorités judiciaires, des mesures éducatives en alternative aux poursuites pénales.
- Mobiliser les transporteurs et les chauffeurs PL au respect des vitesses et des distances de sécurité.
- Promouvoir la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité de vie.

### **4.3. Les jeunes de 15 à 24 ans**

- Améliorer la connaissance des accidents qui impliquent des jeunes.
- Améliorer la connaissance des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés < 50 cm<sup>3</sup> dans les associations de quartier.
- Lutter contre le débridage des cyclomoteurs.
- Promouvoir des rencontres d'échanges entre « jeunes usagers » et « usagers confirmés » de deux-roues motorisés.
- Renforcer l'efficacité des messages à l'attention de ce public.
- Impliquer les jeunes en les rendant acteurs et responsables (actions pour les jeunes faites par des jeunes).
- Sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool et des stupéfiants, aux risques liés à des vitesses excessives ou inadaptées et aux règles du partage de la route.
- Sensibiliser les jeunes en dehors du réseau habituel (éducation nationale) via le milieu associatif.
- Promouvoir le « co-voiturage responsable » auprès des jeunes permis (SAM).
- Promouvoir l'auto-contrôle par éthylotest avant de reprendre la route.
- Promouvoir la conduite accompagnée par tous les canaux possibles (école, assureurs, etc...), et par l'environnement professionnel auprès des parents.
- Favoriser les échanges d'expériences entre « jeunes sans permis » et les « jeunes permis ».
- Développer la communication sécurité routière via les réseaux sociaux (facebook, twitter) notamment lors de la diffusion d'événements festifs.
- Sensibiliser les jeunes par des témoignages d'accidentés de la route, par des vidéos chocs et des tests dans les lycées.
- Renforcer les interventions en milieu scolaire et para-scolaire (UNSS, associations).
- Formaliser et suivre ces interventions.

#### **4.4. Les motocyclistes**

- Améliorer la connaissance des accidents des motocyclistes.
- Aborder la problématique deux-roues motorisés dans le continuum éducatif via l'Éducation Nationale.
- Désigner un interlocuteur unique pour les usagers de motos qui servira de lien entre les autorités et les conducteurs de motos.
- Prendre en compte les remarques des usagers de motos dans le cadre de la commission consultative de la signalisation routière (CCUSR).
- Sensibiliser les motocyclistes aux méfaits de la vitesse.
- Rappeler les règles de conduite en agglomération.
- Impliquer les gestionnaires de réseau pour la prise en compte des deux-roues motorisés.
- Impliquer les concessionnaires de deux-roues motorisés et les organisateurs de sorties comme relais d'informations de la sécurité routière.
- Promouvoir le port des équipements de sécurité obligatoires ou non.
- Sensibiliser les autres usagers à la présence et à la vulnérabilité des deux-roues motorisés sur la route (lien avec l'enjeu partage de la route et de la rue).
- Réaliser un suivi pédagogique des jeunes permis moto.

#### **4.5. Les seniors**

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

#### **4.6. Le partage de la route et de la rue**

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

#### **4.7. Les comportements à risque**

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

## 5. La mise en œuvre et le suivi du DGO

### 5.1. La mise en œuvre

Le plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) est la déclinaison annuelle du DGO. Il devra donc répondre aux orientations d'actions citées précédemment.

Un soutien financier, matériel et humain sera apporté dans ce cadre aux actions qui répondent aux objectifs fixés par le DGO.

Des groupes de travail spécifiques seront créés si nécessaire afin de réfléchir à des actions sur des thématiques particulières.

Un groupe de travail spécifique aux cyclistes est d'ores et déjà constitué. Celui-ci se réunit depuis début janvier afin de définir des actions à l'attention des cyclistes sportifs ou cyclotouristes.

### 5.2. Le suivi du DGO

Le suivi du DGO sera assurée par le comité de pilotage qui est composé des mêmes membres que le pôle de compétence sécurité routière déjà existant.

Ce dernier se réunit mensuellement et aborde notamment :

- l'accidentalité
- les propositions et les validations d'actions au titre du PDASR
- l'état de consommation des crédits PDASR

Afin de suivre l'évolution des enjeux du DGO, une mise à jour annuelle sera effectuée par l'observatoire départemental de la sécurité routière sur la base des accidents corporels recensés. Cette mise à jour ainsi qu'un bilan des actions réalisées dans le cadre du PDASR seront présentés au comité de pilotage.

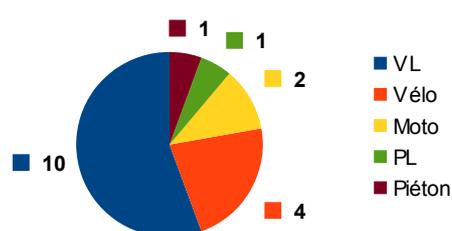
Ce dernier analysera et appréciera l'impact des actions réalisées et pourra émettre des recommandations afin de faire évoluer les orientations d'actions si nécessaire.

### 5.3. Les 1<sup>er</sup> éléments de l'accidentologie 2012.

Les données non-consolidées de 2012 font état de 110 accidents qui ont causé le décès de 18 personnes et en ont blessé 133. Ainsi nous constatons, par rapport à 2011, une baisse de 25 % des accidents, de 28 % des blessés et 2 tués de moins.

Au moment de la rédaction du document, il est prématuré de proposer une analyse précise des accidents de l'année 2012. Néanmoins, nous avons une 1<sup>ère</sup> tendance concernant les 18 tués.

Les tués par mode de déplacement.



Sur les 10 tués en VL, 6 étaient des passagers. Parmi ces 6 passagers, il y avait 4 enfants de 6, 10, 12 et 13 ans.

Les 2 motards tués étaient conducteurs d'une moto de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

L'année 2012 est marquée par la mort de 4 cyclistes alors qu'entre 2007 et 2011 nous n'avions recensé qu'un seul décès de cycliste.

Ces 4 cyclistes sont décédés lors d'une collision avec un autre véhicule.

L'année 2012, en termes de tués sur la route, contraste avec les années précédentes : 4 enfants de moins de 14 ans et 4 cyclistes sont décédés, il en est de même des passagers de VL. Il s'agit d'usagers peu présents habituellement dans les accidents mortels. Il est difficile d'en tirer des conclusions immédiates, mais il faudra être vigilant en ce début d'année 2013.

En revanche l'alcool est toujours trop présent dans les accidents corporels ou mortels.

05 FEV. 2013

Le Préfet des Ardennes

Pierre N'GABANE

# ***Vous souhaitez inscrire une action de sécurité routière dans le PDASR***

Contactez le coordinateur de la sécurité routière à la Direction Départementale des Territoires des Ardennes

**Monsieur Jean Carpentier**  
**3 rue des Granges moulues**  
**08000 Charleville-Mézières**  
**03 51 16 51 23**  
**Mail : [jean.carpentier@ardennes.gouv.fr](mailto:jean.carpentier@ardennes.gouv.fr)**

Le coordinateur a pour mission d'aider au montage d'actions de sécurité routière. A ce titre, il est le référent pour vous accompagner dans tous vos projets. Il saura vous mettre en relation avec les personnes ressources (Intervenants départementaux de sécurité routière ou institutionnels) et vous assister pour le montage financier afin d'inscrire votre action dans le PDASR.

