



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L' AISNE

## Dossier de presse

# Lutte contre l'insécurité routière : Utilisation de radars pédagogiques dans l'Aisne

Avec 49 tués sur les routes du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2011, et 12 tués depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la sécurité routière est un enjeu majeur dans le département de l'Aisne.

L'analyse accidentologique révèle une **vulnérabilité particulière des piétons**. En 2011, 58 accidents corporels avaient impliqué des piétons sur nos routes, pour un bilan de 4 piétons tués. **Et, depuis le début de l'année, 2 piétons ont trouvé la mort sur les routes de notre département.**

Une évolution qui justifie d'une part le renforcement des contrôles routiers par les forces de police et de gendarmerie, mais également **l'installation de radars pédagogiques en agglomération**, à l'instar de l'appareil mobile qui vient d'être mis en place temporairement sur la D35 à Remies et qui fait aujourd'hui l'objet d'une présentation par Pierre Bayle, préfet de l'Aisne.

- P. 2 ► Sécurité routière : les principaux chiffres au 15 avril 2012
- P. 3-4 ► Piétons : une vulnérabilité particulière
- P. 5 ► Piétons et véhicules : pour un partage de la route
- P. 6 ► Le radar pédagogique, une arme contre l'insécurité routière

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

- Service départemental de la communication interministérielle - Cabinet -  
- Préfecture de l'Aisne -  
- 2 rue Paul Doumer 02010 Laon Cedex -  
- Contacts 03.23.21.82.15 ou 82.18 ou [pref-communication@aisne.gouv.fr](mailto:pref-communication@aisne.gouv.fr) -

# **Sécurité routière : les principaux chiffres au 15 avril 2012**

## **► Une insécurité routière qui demeure élevée dans l'Aisne**

D'après les données temporaires de la sécurité routière, **71 accidents corporels (dont 12 mortels) sont survenus dans l'Aisne du 1<sup>er</sup> janvier au 15 avril 2012**, pour un bilan de 75 blessés et 12 tués.

Notre département se caractérise donc toujours par une insécurité routière importante, qu'il s'agit de comprendre pour mieux la combattre.

## **► Des causes essentiellement comportementales**

L'insécurité routière n'est pas une fatalité : **sur les routes, le comportement des conducteurs est la première source de danger : la lutte contre l'insécurité routière nécessite donc l'implication de chacun, partout et tout le temps.**

**Les principales causes des accidents corporels** recensés dans l'Aisne au cours du premier trimestre 2012 sont **l'imprudence** (26% des collisions), **la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants** (24%) et **le refus de priorité** (15%).

**S'agissant des accidents mortels**, la principale cause est la **consommation d'alcool et/ou de stupéfiants, à l'origine de la moitié des accidents mortels** depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 (6 collisions sur 12).

**Parmi les autres facteurs d'accidents mortels, figurent la vitesse** (2 collisions), **l'imprudence des conducteurs** (1 collision), **la circulation à gauche** (1 collision) et **l'imprudence ou la circulation irrégulière de piétons** (2 collisions).

**La quasi-totalité des drames de la route s'expliquent par des facteurs humains.**

**Les Axonais doivent faire preuve de comportements responsables pour assurer la sécurité de tous et sauver des vies.**

# Piétons : une vulnérabilité particulière

## ► L'accidentologie piétonnière : un enjeu réel dans notre département

La politique de lutte contre l'insécurité routière dans l'Aisne fait face à un **enjeu spécifique : le grand nombre d'accidents corporels impliquant des piétons.**

En 2011, dans l'Aisne, 58 accidents corporels ont impliqué un piéton, pour un bilan de 4 piétons tués : des chiffres en nette augmentation par rapport à l'année 2010, au cours de laquelle 40 accidents corporels impliquant des piétons avaient été recensés, pour un bilan de 2 tués.

	2007	2008	2009	2010	2011
Accidents corporels impliquant des piétons	54	66	48	40	58

## ► Un premier trimestre 2012 préoccupant

**Cette recrudescence de l'accidentologie piétonnière n'a que très légèrement fléchi au cours du premier trimestre 2012, comme en témoignent les chiffres suivants.**

	Premier trimestre 2011	Premier trimestre 2012	Evolution
Accidents corporels impliquant des piétons	11	9	-2
Tués	2	2	+0
Blessés	10	7	-3

## ► L'imprudence, principal risque pour les piétons

**Au cours de ces deux périodes, les principaux facteurs en cause dans les accidents impliquant des piétons s'avèrent l'imprudence (6 collisions au premier trimestre 2012, 4 au premier trimestre 2011) et le refus de priorité à un piéton (3 collisions au premier trimestre 2012, 4 au premier trimestre 2011).**

► **Retour sur les accidents mortels des 5 et 29 janvier 2012**

► **Le 5 janvier 2012**, à 8 heures 10, sur le territoire de la commune de Seboncourt, un homme de 65 ans est percuté par une automobile alors qu'il circule sur la chaussée de la D13, hors agglomération. Il ne portait pas de gilet réfléchissant et ne faisait pas face aux véhicules.

► **Le 29 janvier 2012**, à 18 heures, sur le territoire de la commune d'Ambleny, un homme de 49 ans est percuté par un véhicule léger alors qu'il circule sur la chaussée de la RN31, hors agglomération, au niveau d'un créneau de dépassement en ligne droite.

► **A l'origine des drames : une responsabilité partagée ?**

A l'origine des accidents corporels impliquant des piétons, les chiffres de la sécurité routière indiquent **une responsabilité partagée entre les piétons et les conducteurs**.

Ainsi, au premier trimestre 2012, les conducteurs se sont avérés responsables dans 5 des 9 collisions recensées. Au cours de la même période en 2011, les conducteurs étaient responsables de 5 des 11 collisions recensées.

Toutefois, **il est souvent difficile de juger du niveau de responsabilité des conducteurs dans les accidents impliquant un piéton**, dès lors que le piéton circule sur la chaussée et compte tenu du fait que les conducteurs doivent rester maîtres de leur véhicule en toutes circonstances.

Aux piétons comme aux conducteurs, **il convient donc de rappeler que la route est un espace partagé**, qui exige le respect mutuel entre ses usagers.

# **Piétons et véhicules : pour un partage de la route**

La route est un espace partagé qui exige le respect mutuel de ses usagers : automobilistes, cyclistes, motocyclistes, piétons...

Les piétons doivent eux aussi respecter le code de la route, au même titre que les autres usagers. S'ils n'en respectent pas les règles, ils encourent une amende de première classe.

## **► Pour traverser la chaussée, redoublez de prudence**

- Tenez compte de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules (*article R.412-37 du Code de la route*).
- S'il existe un passage piéton avec feux de signalisation à moins de 50 mètres, vous êtes tenu de l'utiliser (*article R.412-37*) ; en leur absence, ne traversez jamais la route en diagonale.
- Traversez au signal de l'agent chargé de la circulation.

## **► A la campagne, tenez-vous près du bord gauche de la chaussée**

- En l'absence de trottoirs, les piétons doivent circuler près du bord de la chaussée en sens contraire de celui suivi par les autres usagers de la route (*articles R.412-34, 35 et 36 du Code de la route*).

## **► Redoublez d'attention la nuit et en cas de faible éclairage**

- Les piétons distinguent les phares à plusieurs centaines de mètres, alors que les conducteurs ne voient les piétons qu'à une dizaine de mètres de distance.
- En fin de journée et l'hiver, la luminosité faiblit et l'on discerne moins bien les obstacles.
- Pour être vu, préférez des vêtements clairs ou réfléchissants.

## **► Enfants et seniors : des piétons vulnérables**

- La qualité des réflexes faiblit avec l'âge.
- A 60 ans, on a besoin de quatre fois plus de lumière qu'à 20 ans pour bien voir.
- Si le champ visuel est de 180° au plan horizontal chez l'enfant, il n'est plus que de 120° à 70 ans.
- Un enfant met 3 à 4 secondes à distinguer un véhicule à l'arrêt d'un véhicule en mouvement, contre une demi-seconde pour un adulte.
- Le champ visuel de l'enfant est limité par sa petite taille.
- Les adultes doivent apprendre les dangers de la route aux enfants.

# **Le radar pédagogique, une arme contre l'insécurité routière**

## **► Le déploiement des radars pédagogiques : une décision nationale...**

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011 a pris de nombreuses mesures visant à lutter contre l'augmentation de la mortalité routière constatée sur les routes françaises et au relâchement des comportements qui en est la cause.

**Il a ainsi été prévu le retrait progressif des avertisseurs de radars fixes et la non publication des cartes d'implantation des radars**, qui sont une incitation à enfreindre les règles en matière de limitation des vitesses. L'information sur le positionnement des radars fixes incite en effet certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité.

Sur l'ensemble du réseau routier national, **les panneaux avertisseurs de radar sont actuellement remplacés par des radars dits « pédagogiques »**, renseignant les conducteurs sur la vitesse qu'ils pratiquent. **Ces équipements seront également installés dans des zones dangereuses, mais non couvertes par un radar automatique.**

## **► ...et une mise en œuvre locale**

**Dans l'Aisne, 5 radars pédagogiques ont déjà été mis en place** par les services de l'Etat, dont 1 dans une zone dangereuse non couverte par un radar automatique.

## **► Présentation du radar mis en place à Remies**

Ce radar pédagogique mobile, mis en place pour une durée d'un mois dans le cadre d'une convention entre la mairie de Remies et le service sécurité routière de la direction départementale des territoires (DDT), poursuit deux objectifs essentiels :

- **la baisse du nombre d'accidents** dus à la vitesse et la réduction de leur gravité (grâce à l'information du conducteur),

- **le recueil et le stockage de données statistiques sur la vitesse** pratiquée par les conducteurs sur l'axe routier. Ces données permettront alors d'étudier avec attention le comportement des conducteurs, de mesurer avec précision les changements et d'en tirer les conclusions.