

Document Général d' Orientations

de sécurité routière
dans l' Aisne

2023 - 2027



La politique publique de sécurité routière a pour priorité la protection de la vie humaine. Cette politique vise à réduire l'accidentalité et donc le nombre de morts et de blessés sur la route par l'instauration de règles de partage de la voie publique.

En quelques décennies, cette politique volontariste a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route, en le ramenant de 18 000 au début des années 1970 à 8 000 en 2000 et 3 219 en 2021 (2 944 en France métropolitaine). Pour atteindre ces résultats, des mesures fortes, parfois impopulaires, destinées à combattre l'insécurité routière ont été adoptées : fixation des seuils de taux d'alcool dans le sang, instauration de limitations de vitesse, port obligatoire de la ceinture ou du casque, création du système de bonus-malus sur les primes d'assurance, instauration du permis à points, du permis probatoire et du contrôle technique obligatoire, pénalisation de certains délits routiers, automatisation des sanctions et du traitement des infractions... Dans le même temps, les actions de prévention se sont multipliées.

Malgré les efforts entrepris depuis de nombreuses années en termes d'aménagement des infrastructures, d'actions de prévention et de répression, le nombre d'accidents mortels et corporels reste trop important dans notre département.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour relancer une dynamique. La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées et que des familles ne soient pas brisées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence et requiert l'échange et la coordination des actions.

Le document général d'orientations (DGO) a été élaboré sur la base d'un diagnostic précis. Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière dans l'Aisne et s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires, lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. Cette politique se décline annuellement dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Quatre enjeux nationaux fixés par la Délégue Interministérielle à la Sécurité Routière ont été retenus pour le département de l'Aisne sur la période 2023-2027 :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- Le risque routier professionnel.

Les participants à la rédaction du DGO s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à s'assurer de leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie pour chacun des enjeux.

Thomas CAMPEAUX

Sommaire DGO

1. Cadre général de la démarche	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Diagnostic territorial	4
2.1. Présentation générale du département.....	4
2.1.1. Situation démographique et économique.....	5
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	9
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	12
2.1.4. Risque routier professionnel.....	15
2.1.5. Réseau routier.....	15
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	18
2.2.1. Typologie des accidents.....	18
2.2.2. Modes doux.....	20
2.2.3. Deux-roues motorisés.....	22
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	25
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	26
2.3.1. Typologie des accidents.....	26
2.3.2. Modes doux.....	27
2.3.3. Deux-roues motorisés.....	28
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	31
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute	31
2.4.1. Typologie des accidents.....	32
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience	33
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	33
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	34
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027	35
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	35
4.2. Les orientations d'actions.....	37
4.3. Indicateurs de suivi du DGO 2023-2027.....	42
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	43
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	43
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	43
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	43
6. Signature	44

1. Cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture est invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, **les chefs de projets sécurité routière, dans l'Aisne, le directeur de cabinet du préfet, piloteront la démarche.** Une phase de lancement permettra de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes seront à cette occasion partagés. Cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le **31 mars 2023.**

2. Diagnostic territorial

2.1. Présentation générale du département

Le département de l'Aisne appartient à la région des Hauts-de-France, il compte 5 arrondissements et 19 EPCI. La préfecture du département est située à Laon.

L'Aisne est entourée par les départements du Nord, de la Somme, de l'Oise, de Seine-et-Marne, de la Marne et des Ardennes, ainsi que par la Belgique.

Le département de l'Aisne est traversé par nombreux cours d'eau : l'Escaut (qui prend sa source près du Catelet), l'Aisne, la Marne, l'Ourcq, la Vesle, la Somme qui prend naissance à Fonsomme, l'Oise, la Serre. Dans le sud du département, on trouve le Surmelin, la Verdonnelle et la Dhuys (cette rivière est canalisée dans l'aqueduc de la Dhuys de 131 km, au sud du département, pour alimenter en eau potable Paris depuis le 1^{er} octobre 1865, ainsi que le parc de loisirs de Marne-la-Vallée plus récemment). Le département est traversé par de nombreux canaux (par exemple le canal de Saint-Quentin, long de 93 km).

Selon le recensement de 2003, la surface boisée du département est de 123 392 hectares, soit 16,6 % pour une moyenne métropolitaine de 27,4 %. La surface du territoire axonais est composée aux deux tiers de terres agricoles, principalement ouvertes.

Villes principales : Laon (préfecture), Saint-Quentin, Soissons, Château-Thierry, Tergnier, Chauny, Hirson, Villers-Cotterêts, La Fère, Vervins et Guise.

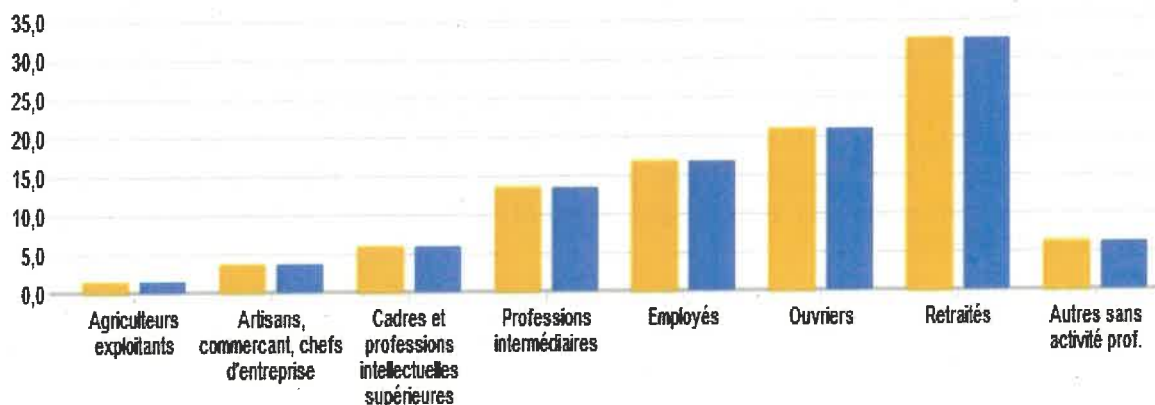


2.1.1. Situation démographique et économique

Le département de l'Aisne compte 531 345 habitants (donnée 2019) sur 798 communes et une densité de population, très faible, de 72 hab/km² sur une superficie de 7 361,68 km².

Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence (en %)

Seuil d'utilisation à 2000 hab.



En 2019, le taux de chômage est de 12,2 % et 19 % des habitants vivent en dessous du seuil de pauvreté.

Le département est traversé par trois lignes de chemin de fer au départ de Paris, les deux premières de la gare du Nord et la dernière de la gare de l'Est :

- la ligne de Paris à Maubeuge, qui dessert notamment les villes de Chauny, Tergnier et Saint-Quentin ;
- la ligne de Paris à Laon, qui dessert notamment les villes de Soissons, d'Anizy-le-Château et de Laon (préfecture) ;
- la ligne de Paris à Strasbourg, qui dessert notamment la ville de Château-Thierry.

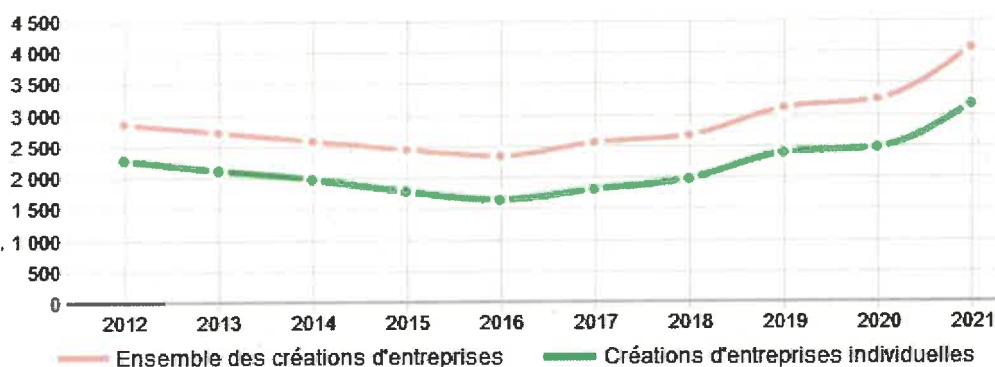
Le département est composé au total de 258 passages à niveau dont 204 sur le réseau SNCF.

Établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé et taille au 31/12

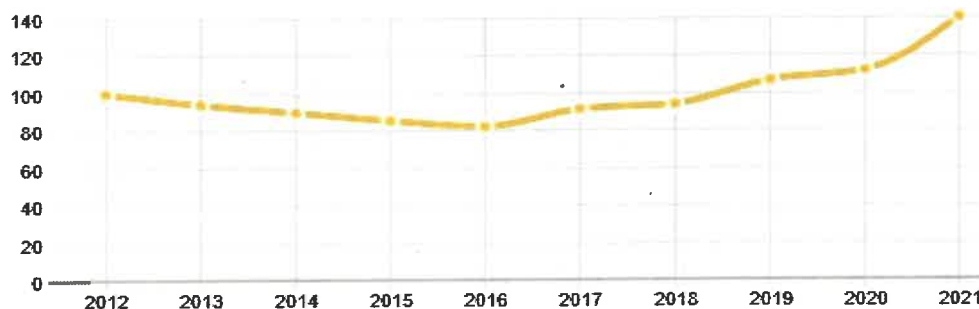
	Ensemble	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 salariés ou plus
Ensemble	14 285	1 148	10 536	2 601
Agriculture, sylviculture et pêche	1 688	244	1 413	31
Industrie	1 112	64	664	384
Construction	1 424	139	1 085	200
Commerce, transport, services divers	7 247	639	5 535	1 073
- dont commerce et réparation automobile	2 431	167	1 851	413
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	2 814	62	1 839	913

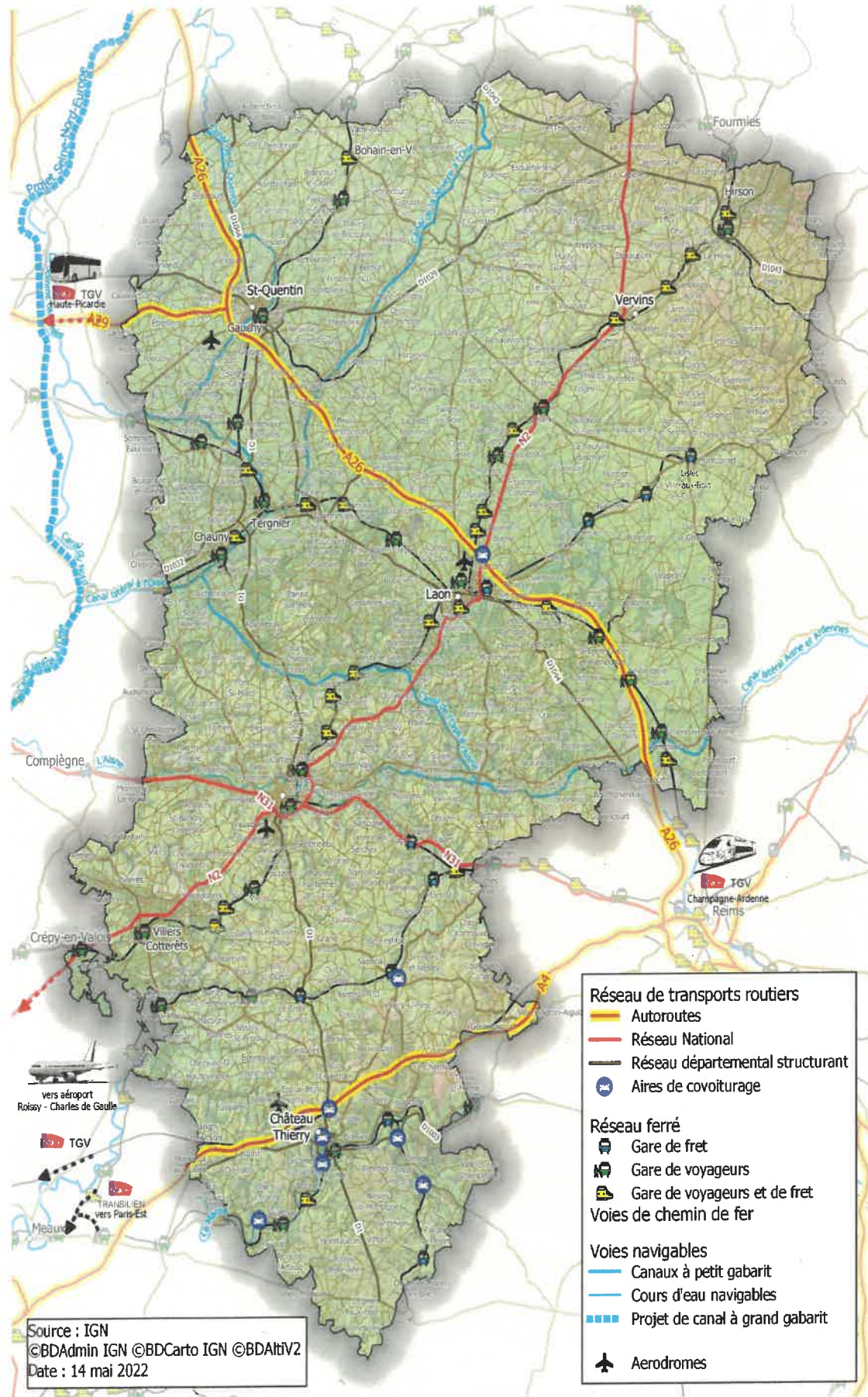
Source : Insee, Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié (Flores) - 2019

Évolution des créations d'entreprises



Évolution des créations d'établissements





Une nouvelle classification des familles de départements a été réalisée avec 21 variables permettant de déterminer le profil des différents départements, comme la densité de population, le pourcentage de résidences secondaires ou de 18-24 ans, le nombre de véhicules et de deux-roues motorisés par personne, le pourcentage de départementales sur le réseau routier local, le pourcentage de communes périurbaines... Des facteurs météorologiques sont aussi pris en compte : l'ensoleillement, les précipitations et les températures minimales.

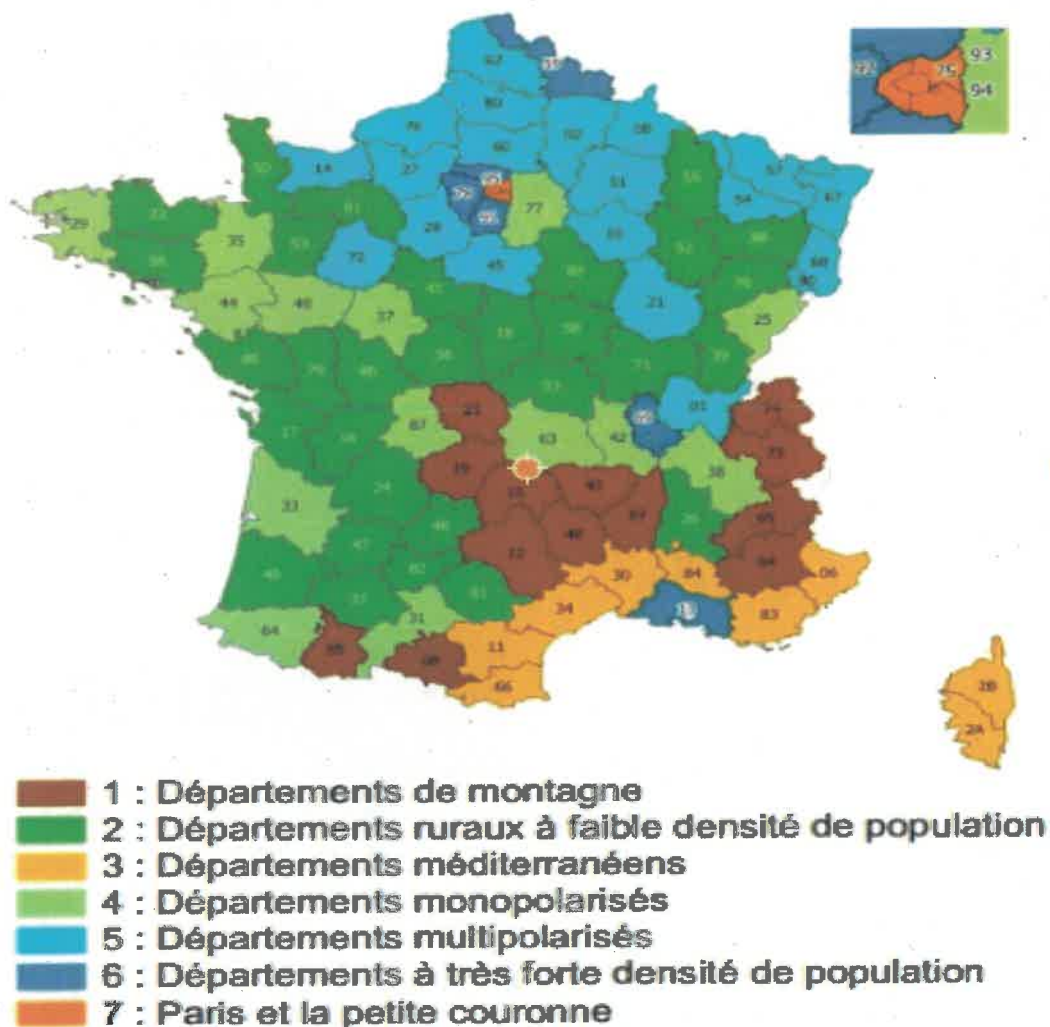
Les caractéristiques d'accidentologie des différentes catégories de départements ont été prises en compte.

Cette classification permet désormais aux gestionnaires de réseaux routiers départementaux de se **comparer** avec un autre département dont les **caractéristiques sont proches**.

7 grandes familles de départements ont ainsi été définies:

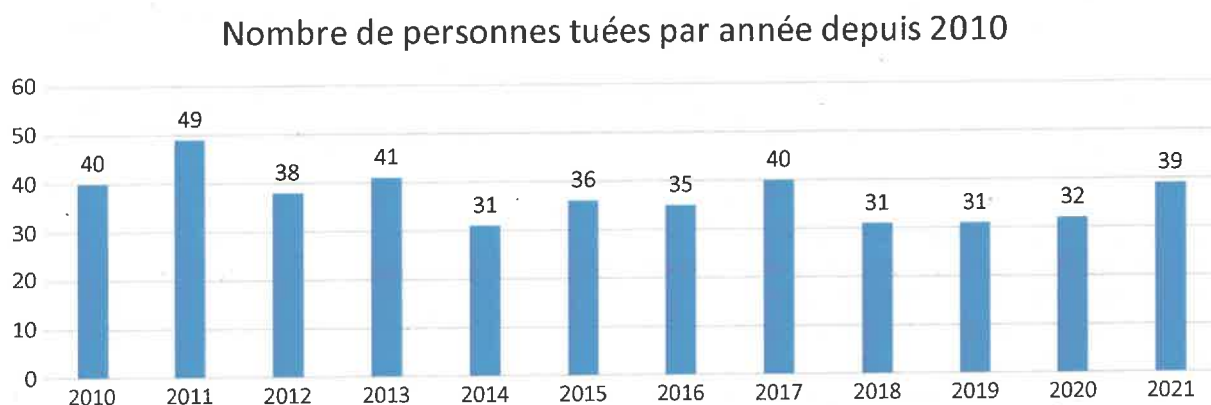
- 13 départements de montagne,
- 30 départements ruraux avec une faible densité de population,
- 9 départements méditerranéens,
- 14 départements monopolarisés,
- 20 départements multipolarisés,
- 6 départements à très forte densité de population,
- Paris et la petite couronne.

Le département de l'Aisne fait partie des départements multipolarisés.



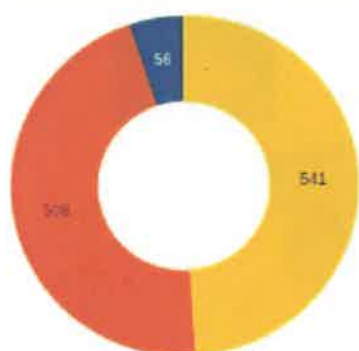
2.1.2. Mortalité routière, les victimes

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année.

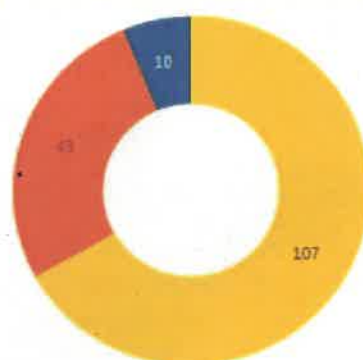


- Répartition des accidents corporels par milieux de 2017 à 2021.

Nombre d'accidents corporels suivants le milieu



Nombre d'accidents mortels suivants le milieu



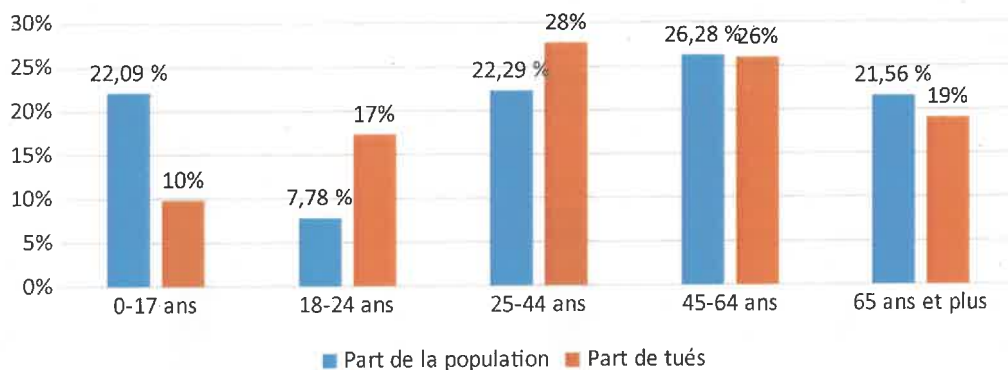
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 173
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national.

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Aisne	35	66
Famille ILSR - Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

On constate que le département de l'Aisne a un taux moyen de tués par département par an et par millions d'habitants par an plus élevé que sa famille ILSR : multipolarisés.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021).

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

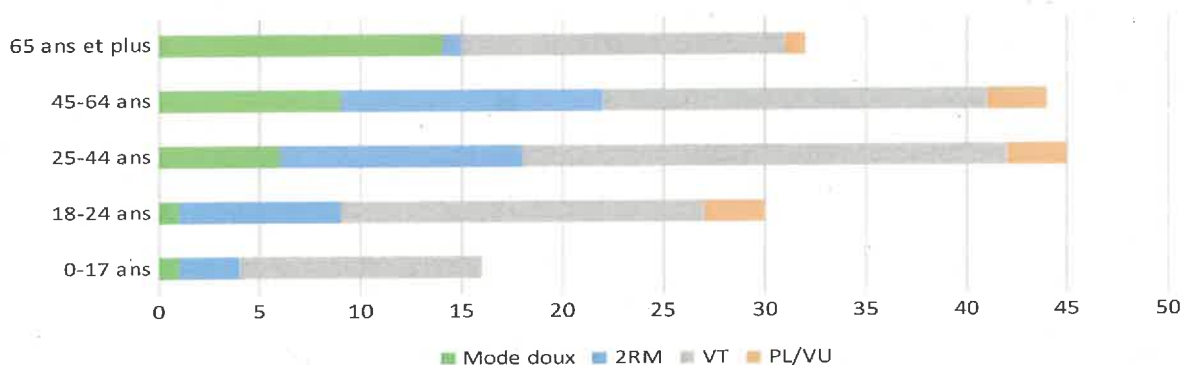


N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

On observe une surreprésentation des tués dans les tranches d'âge 18-24 et 25-44 ans.

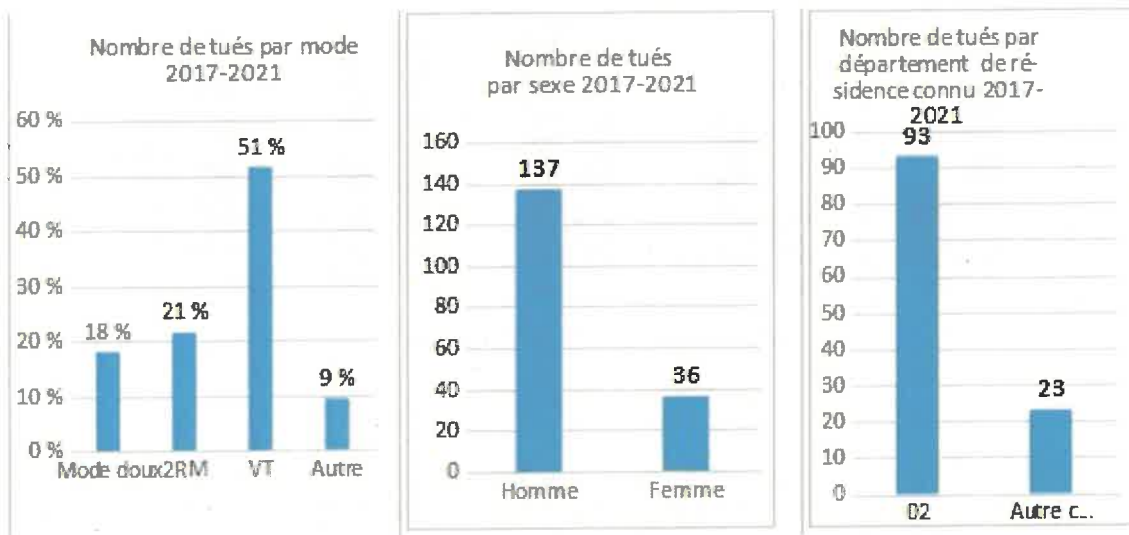
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021).

Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021

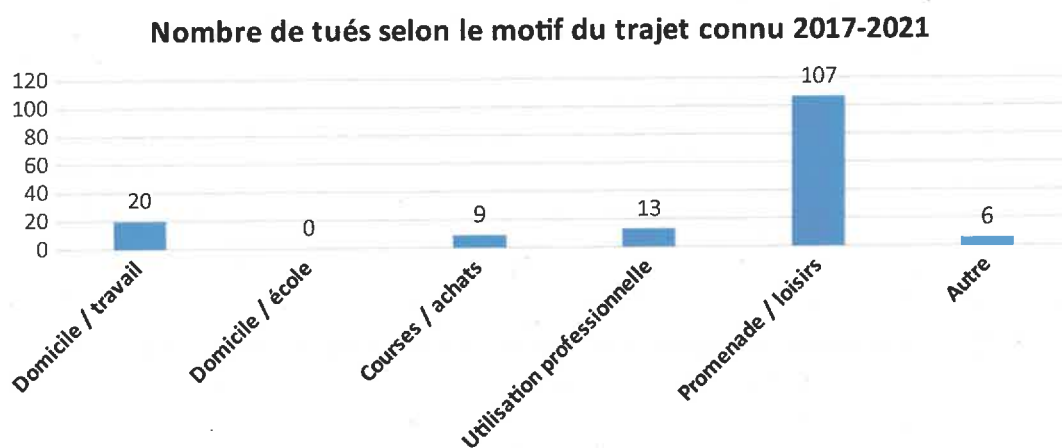


N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

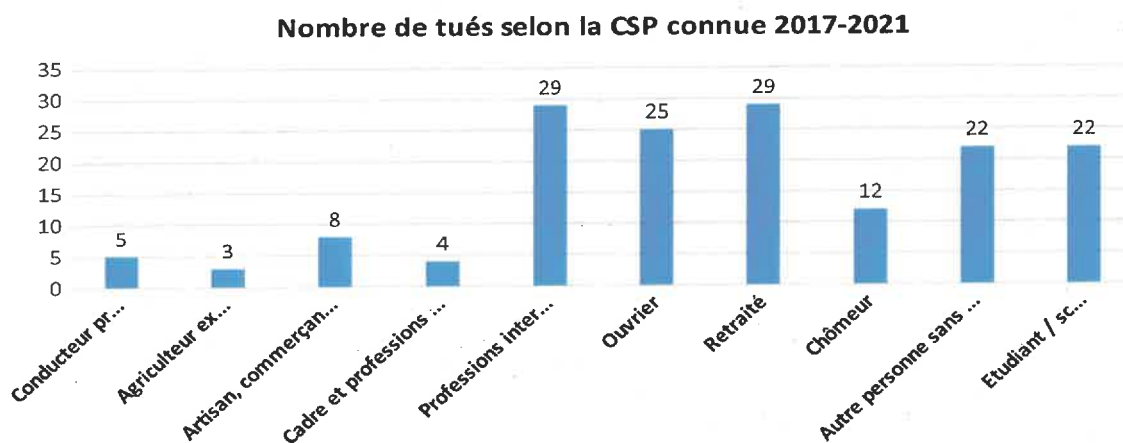
- Nombre de tués (2017-2021) par mode.
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe.
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence.



- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet.

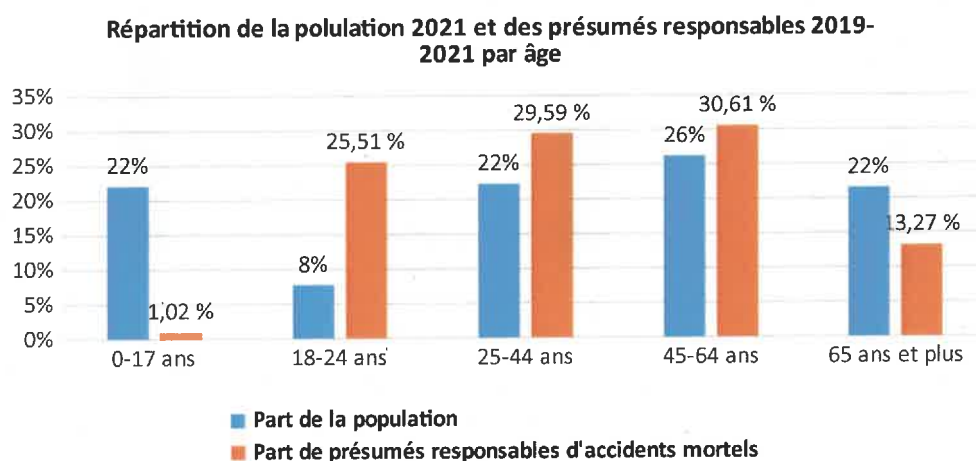


- Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle (CSP).



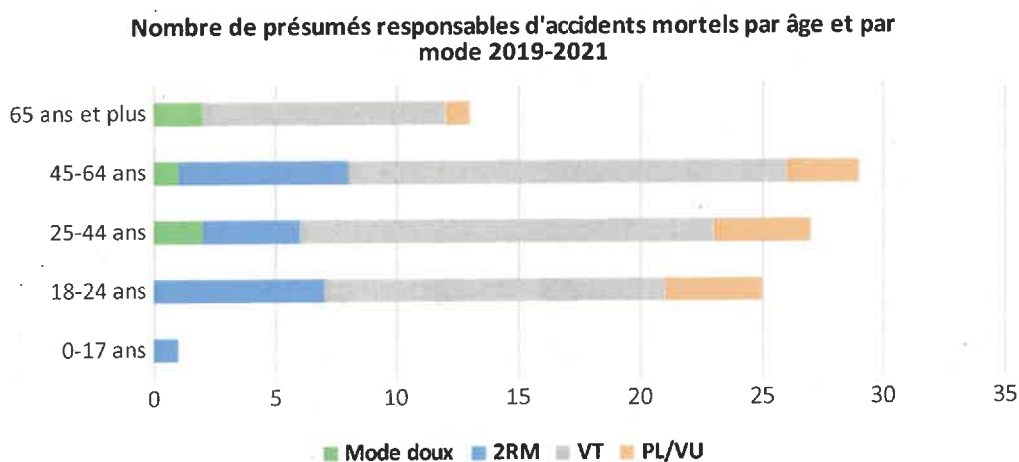
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021).

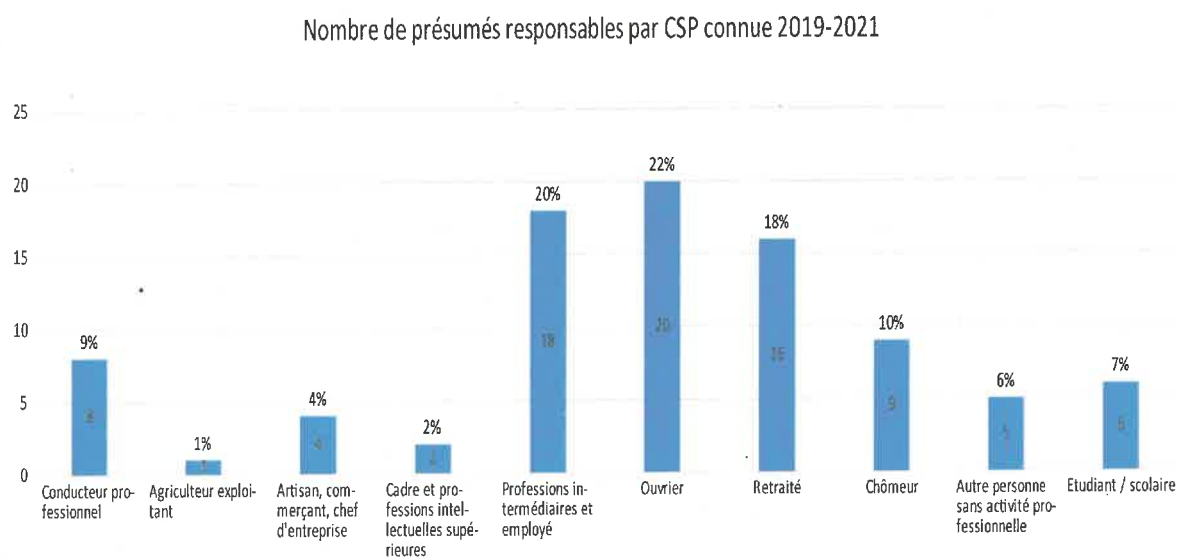
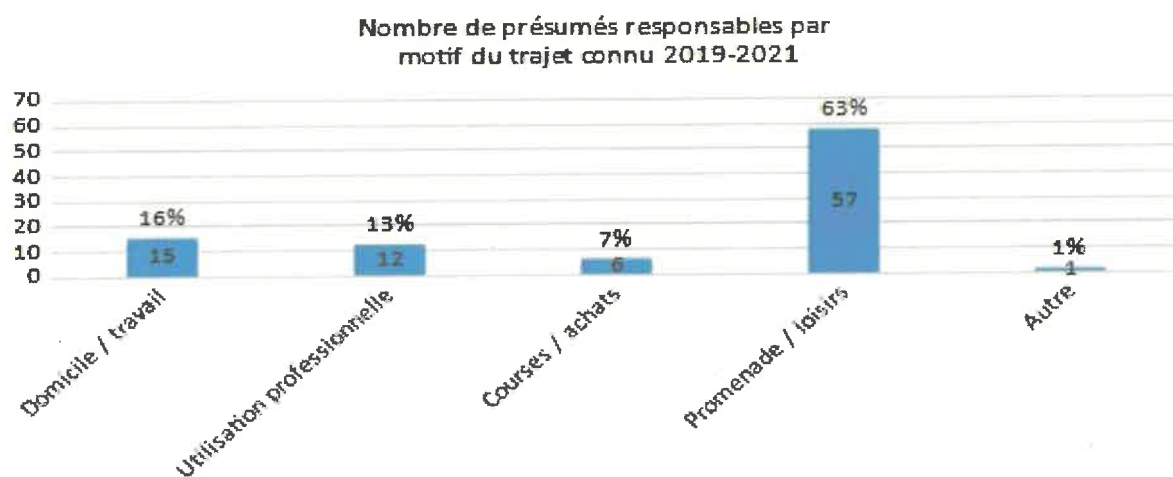
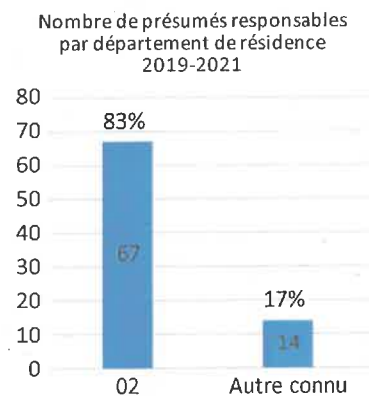
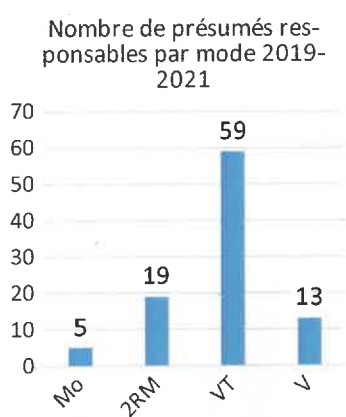


On observe une surreprésentation des présumés responsables d'accidents mortels chez les 18-24 ans et 25-44 ans.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021).



- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode/ sexe/ CSP/motifs du trajet/ départements de résidence.

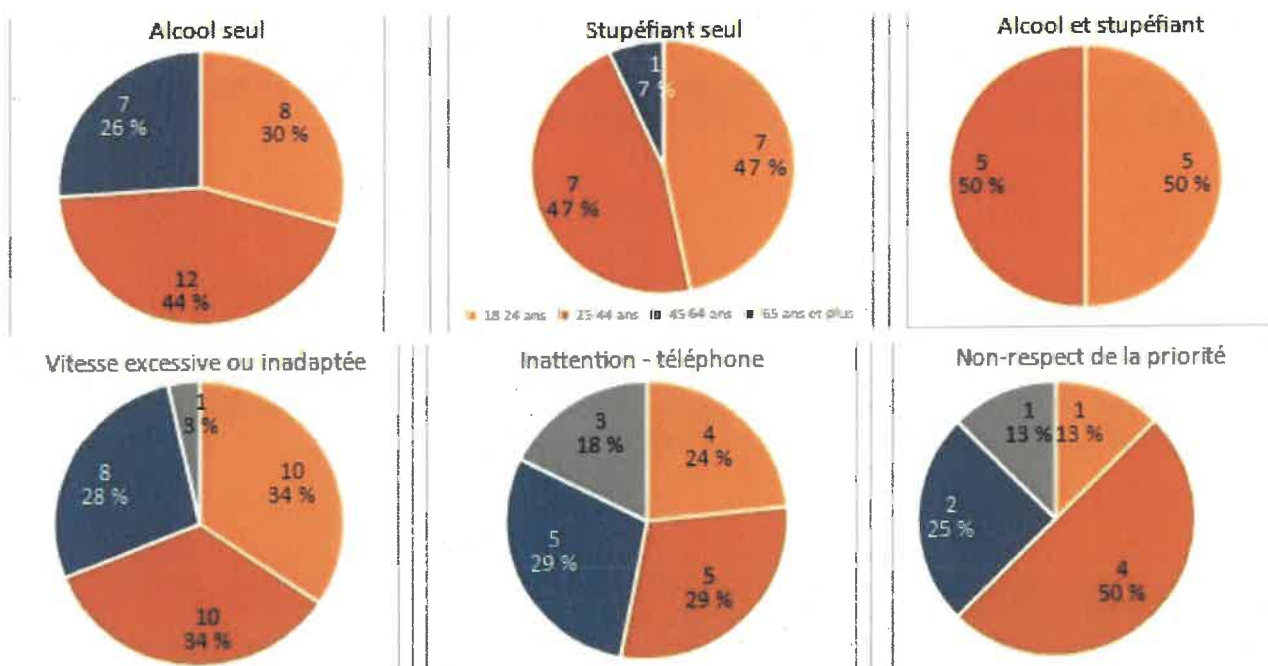


Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

- Répartition de l'ensemble des facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021), avec une distinction homme/femme.

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	28	2	30
Alcool seul	26	1	27
Stupéfiant seul	15	0	15
Alcool et stupéfiant	10	0	10
Inattention - téléphone	15	2	17
Non respect de la priorité	5	3	8
Malaise/Somnolence – fatigue	10	0	10
Médicaments	1	0	1
Contresens	3	1	4
Dépassement dangereux	4	2	6
Changement de file	2	0	2
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	3	0	3
Autre cause/Cause indéterminée	21	5	26
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	9	2	11

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.

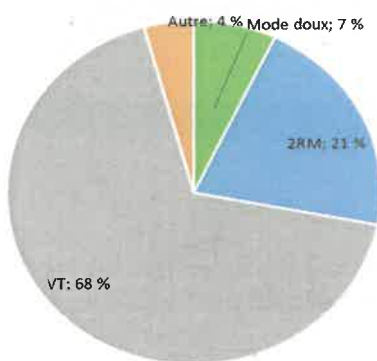


2.1.4. Risque routier professionnel

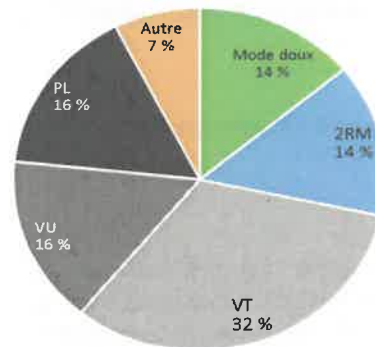
Sur les routes axonaises :

- Le nombre de victimes liées à un déplacement domicile-travail, sur la période 2017-2021 est de 210 victimes.
- Le nombre de tués dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur la part de l'ensemble des tués (2017-2021) est de 83 personnes soit 48 % des tués.
- Le nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel (2017-2021) est de 33 personnes soit 19 % des tués.
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail ainsi qu'en utilisation professionnelle selon leur mode de déplacement (2017-2021).

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



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



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

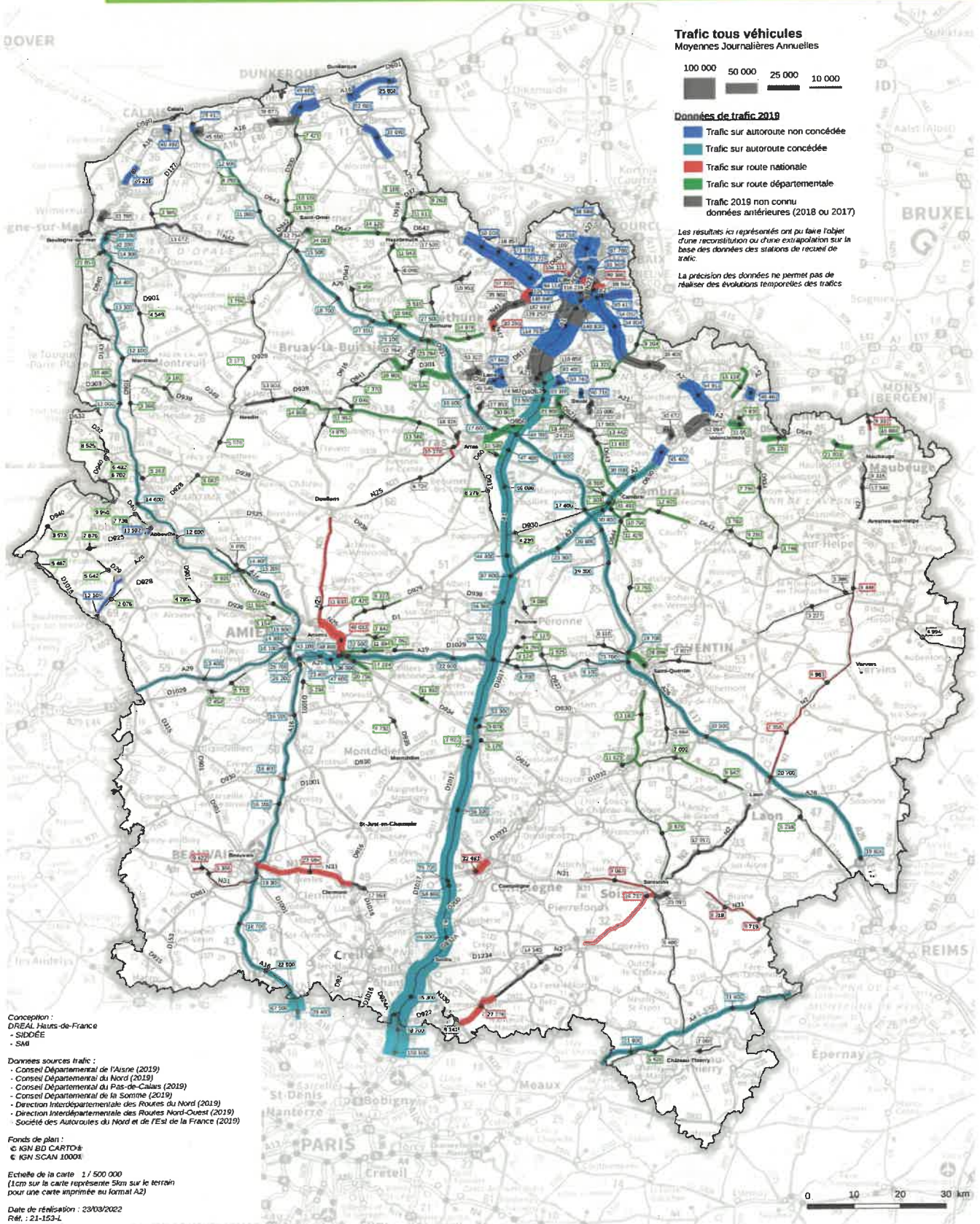
2.1.5. Réseau routier

La longueur totale du réseau routier du département de l'Aisne est de 11 417 kilomètres, se répartissant en 146,3 kilomètres d'autoroutes, 164 kilomètres de routes nationales, 5 438 kilomètres de routes départementales et 5 670 kilomètres de voies communales.

- La carte des trafics et les linéaires de voirie par gestionnaire en 2019.

PLANNET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Libre
Accès
Premier

Recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France
Tous véhicules
Données de l'année 2019



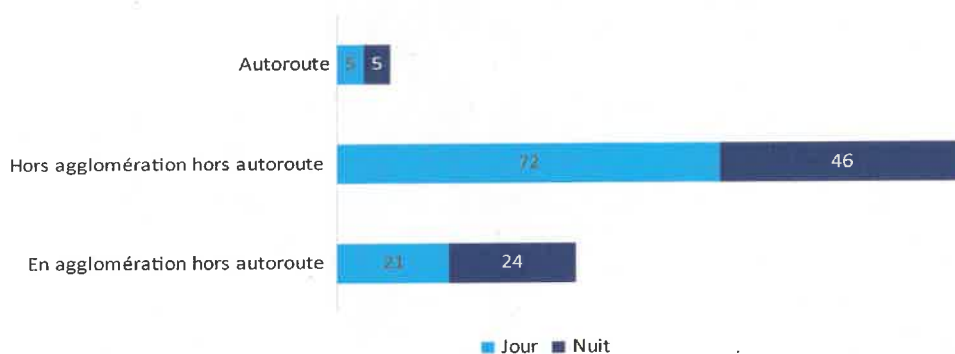
- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021).

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



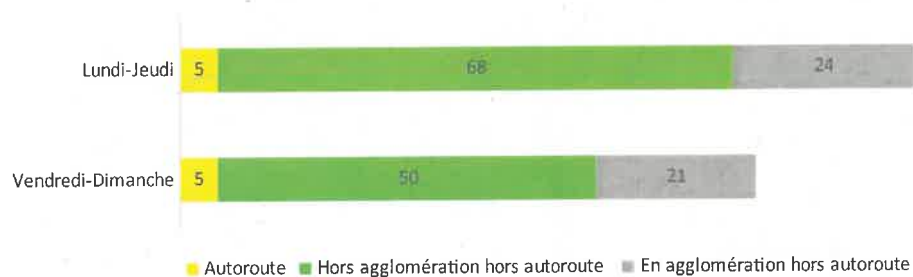
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021).

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



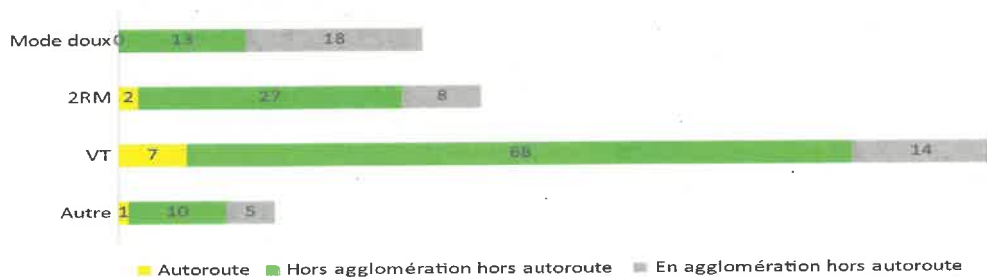
- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021).

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



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021).

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

L'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les « victimes » désignent les tués plus les blessés.

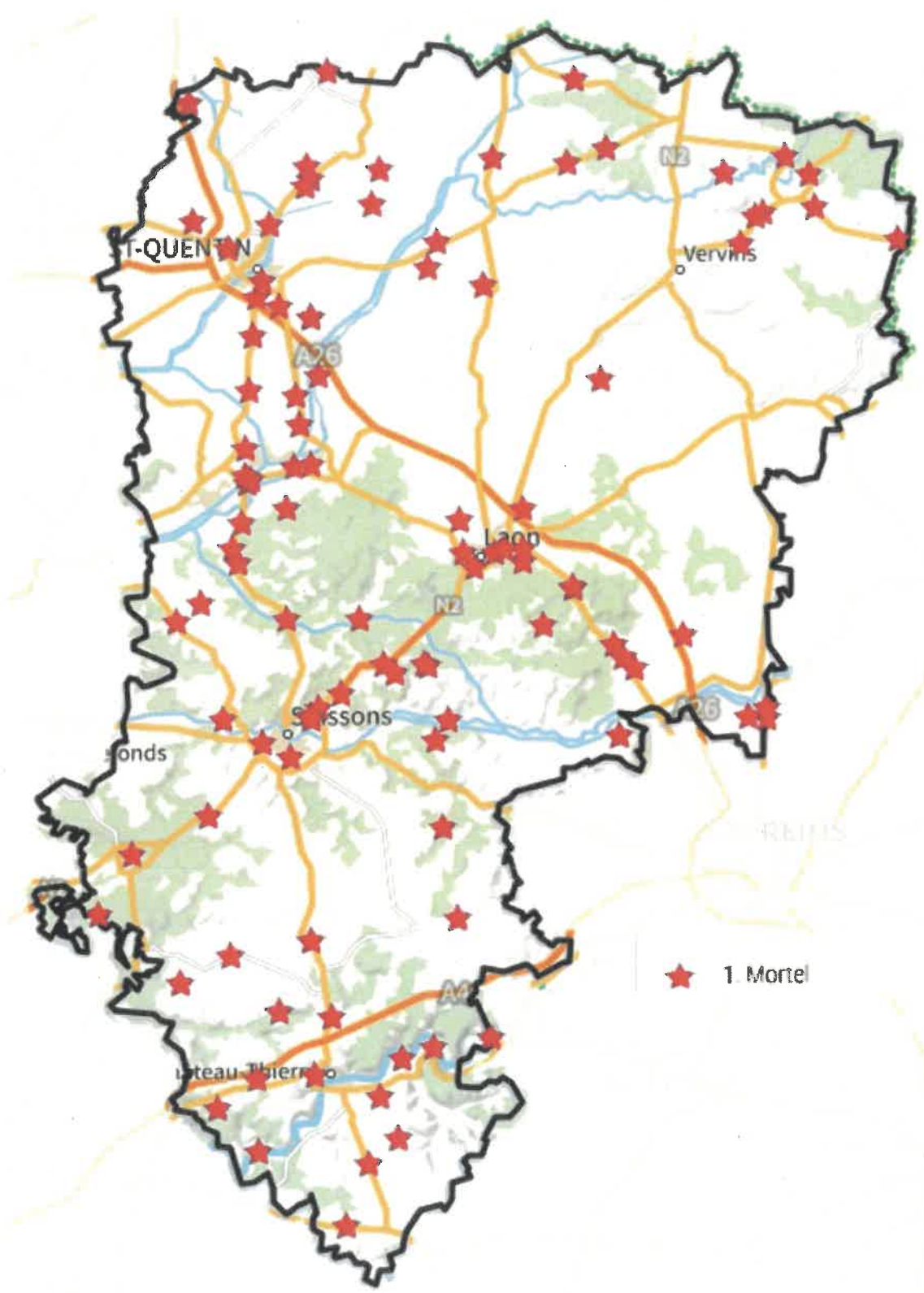
Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue et blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021).

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	6	29	97	246	12	5	0	10	405
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Cyclo	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Moto	0	1	0	0	10	0	0	0	0	11
VL	10	21	16	49	246	5	4	0	2	353
VU	2	1	1	4	20	5	0	0	2	35
PL	1	3	0	2	38	3	0	0	5	52
TC	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
Autre	2	2	1	7	13	0	0	0	0	25
MULTICOLLISION	1	5	0	7	67	8	3	1	2	94
TOTAL	16	35	40	115	553	34	9	2	21	825
Part de victimes	2%	4%	5%	14%	67%	4%	1%	0%	3%	100,00%

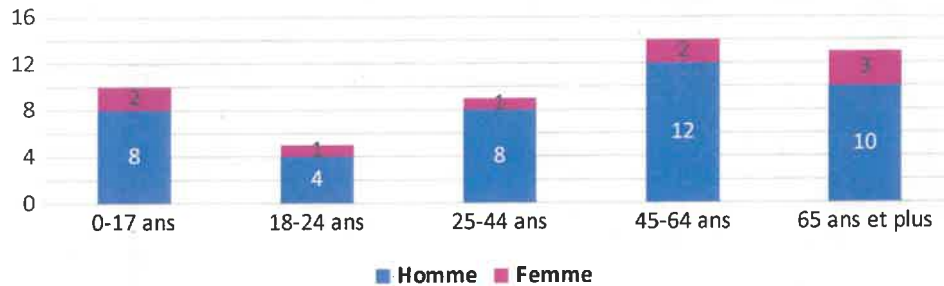
- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération 2017-2021.



2.2.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm*, EDPm*, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021).

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



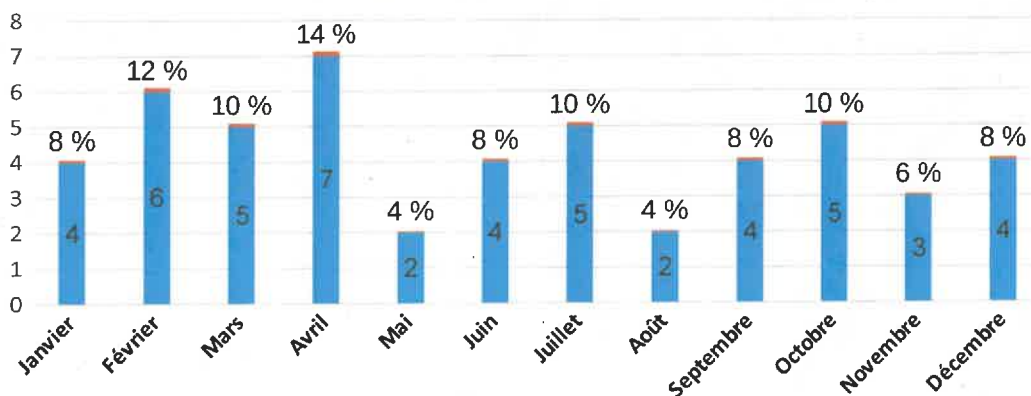
On observe que les 45 ans et plus représentent une part significative des victimes en mode doux.

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %.

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (5 personnes) et la référence 2019 (8 personnes) : -38 %

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021).

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

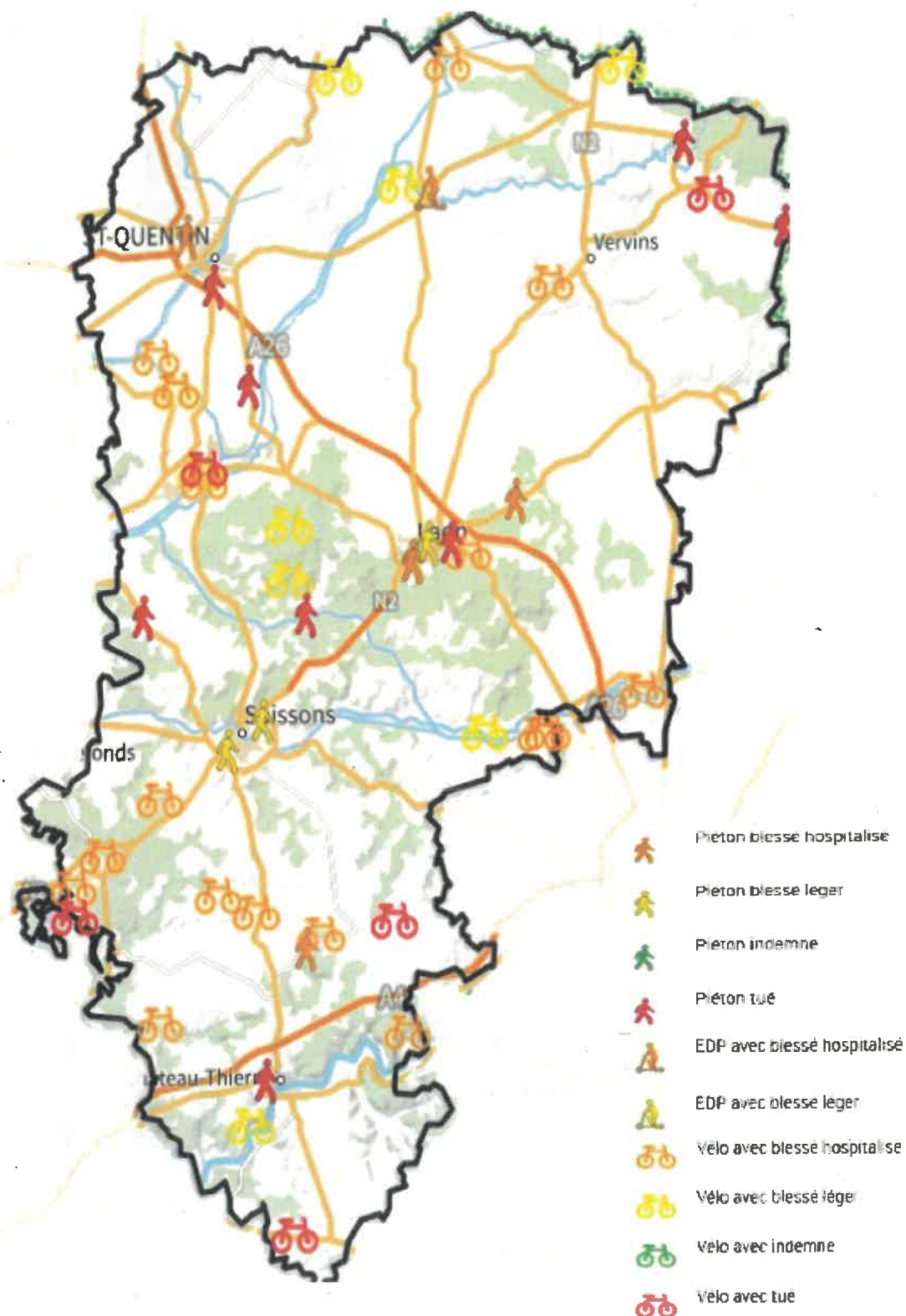


* Engin de déplacement personnel sans moteur

* Engin de déplacement personnel motorisé

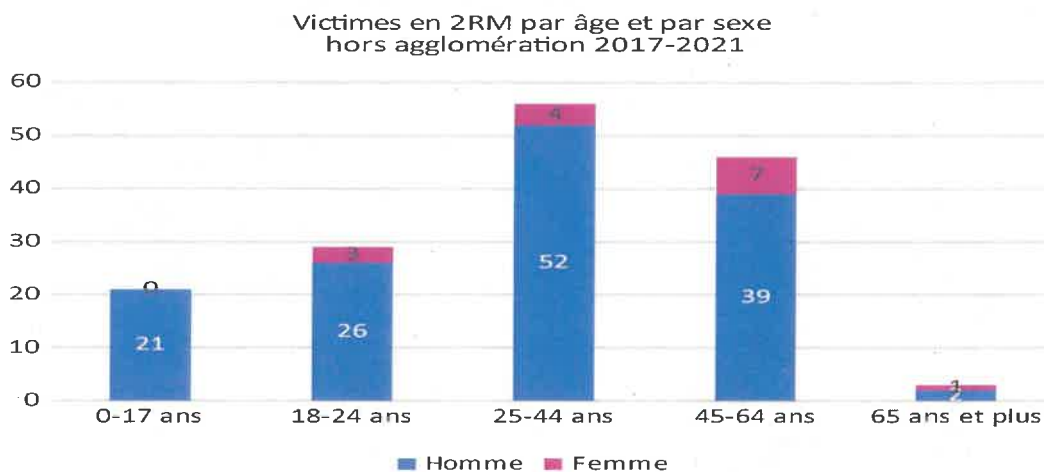
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département en fonction de la volumétrie).

On constate dans l'Aisne la faible présence d'accident impliquant un engin de déplacement personnel.



2.2.3. Deux-roues motorisés

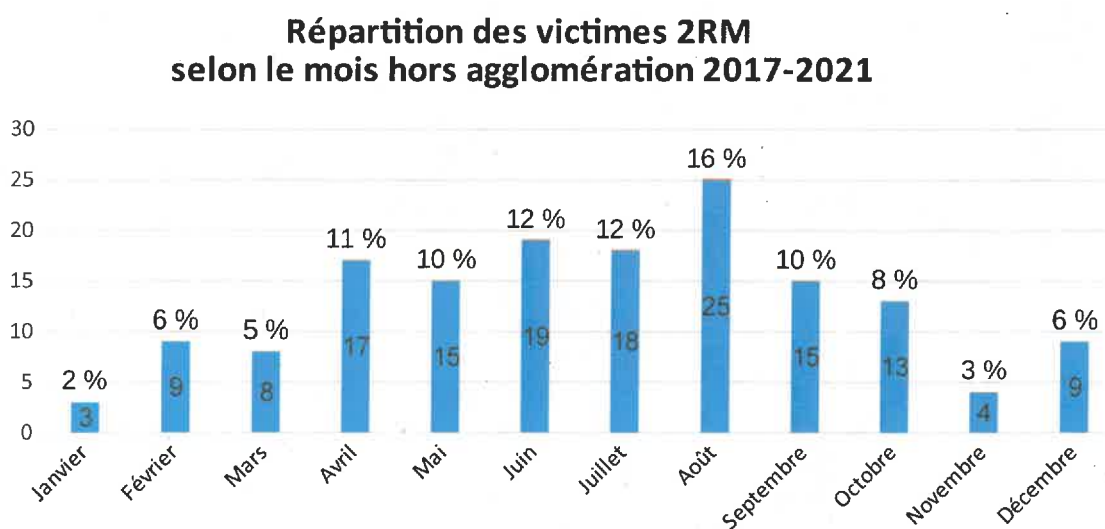
- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021).



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %.

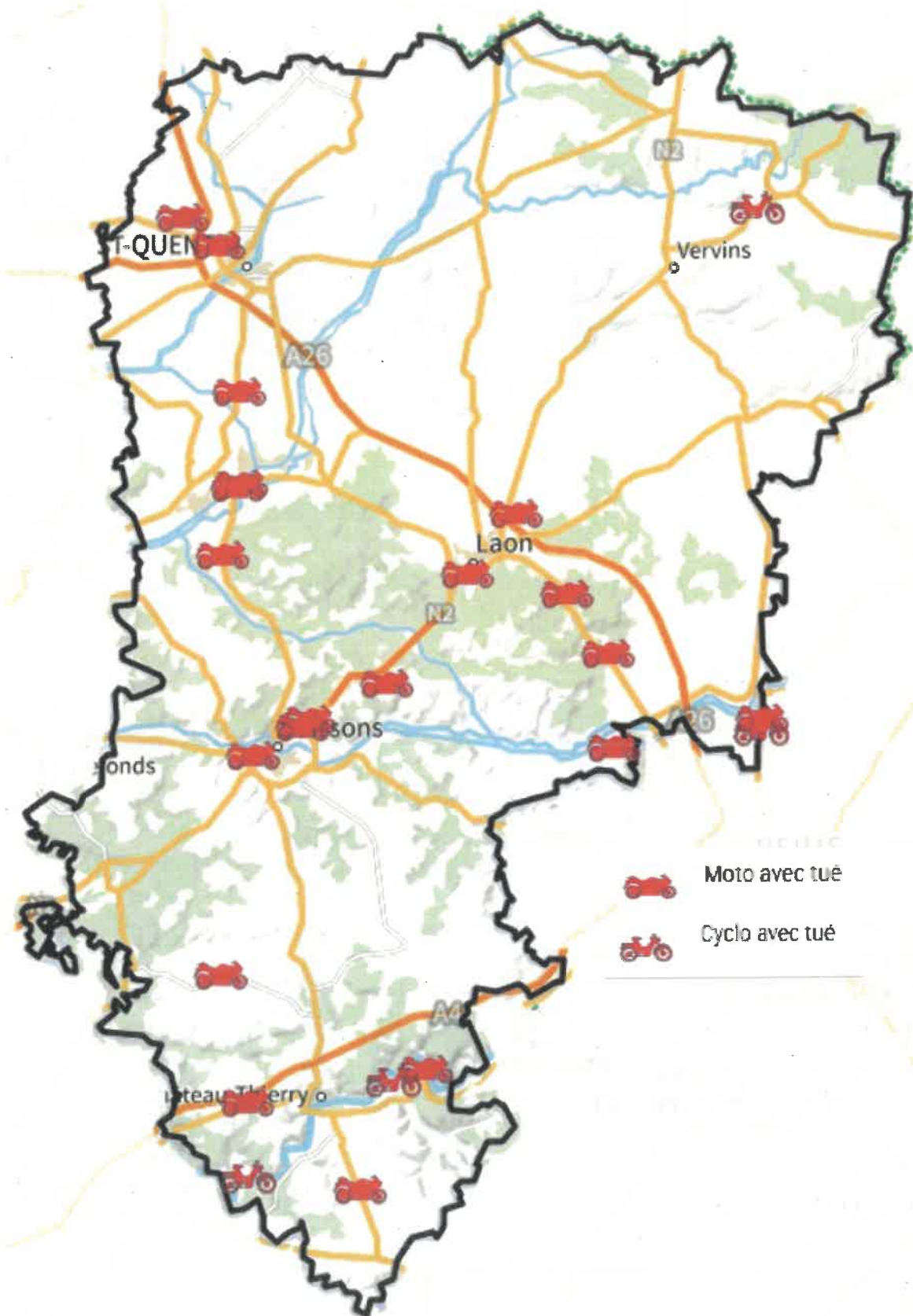
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (22 personnes) et la référence 2019 (35 personnes) : -37 %.

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021).

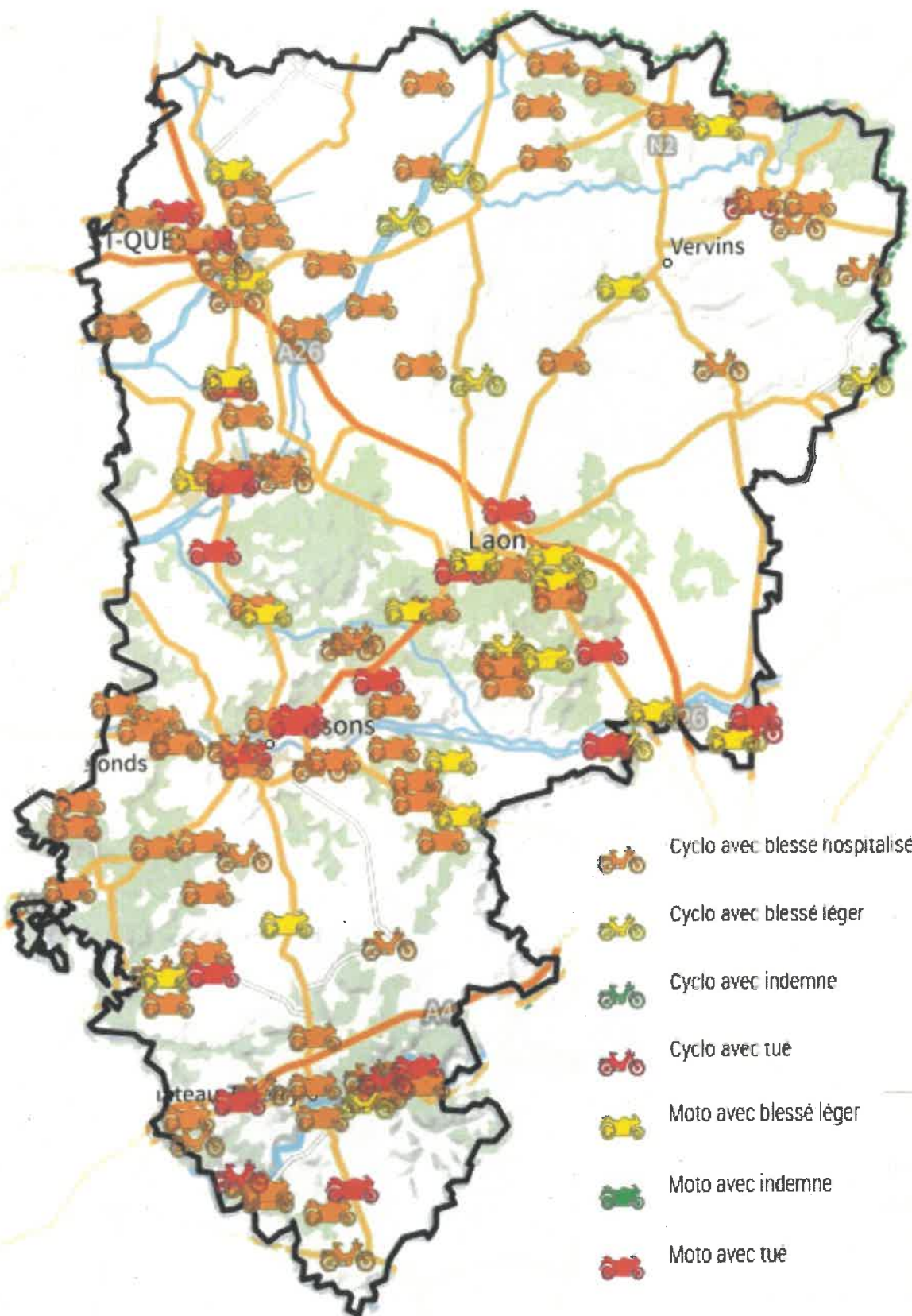


- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour un deux-roues motorisé impliqué dans l'accident.

Accidents mortels



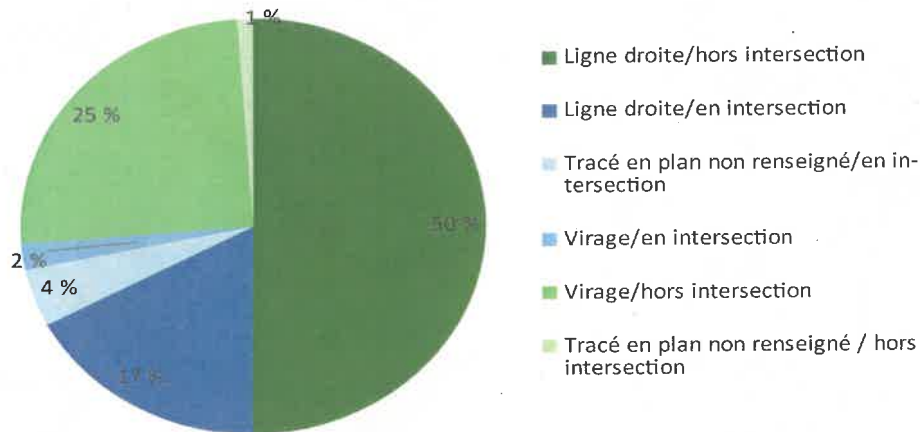
Accidents corporels



2.2.4. Facteurs spécifiques

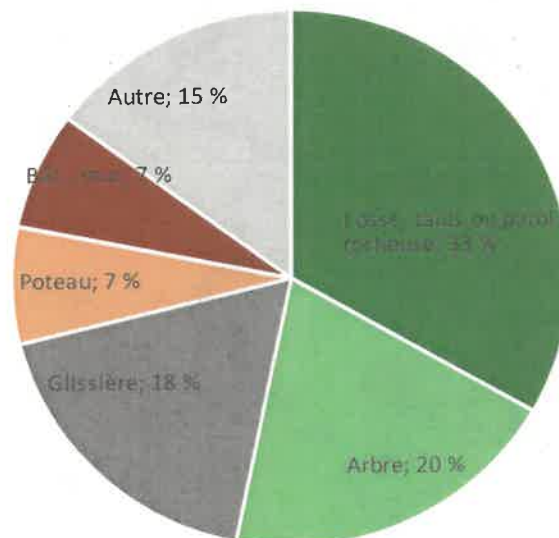
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021).

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



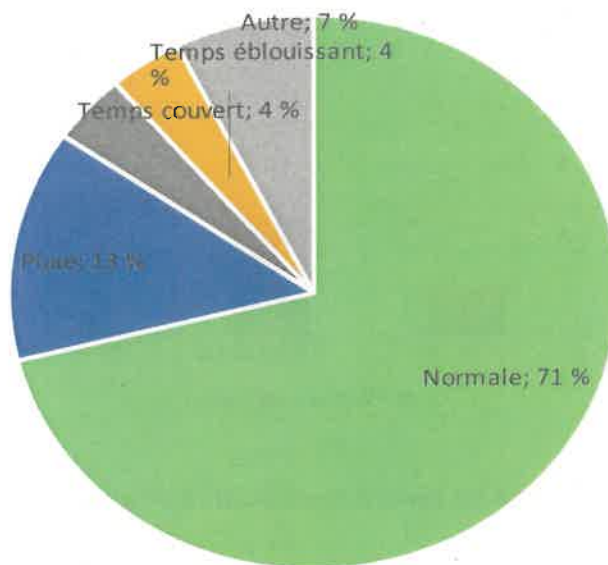
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021)(accident avec véhicule seul).

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



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021).

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



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

Seuls les accidents en agglomération sont pris en compte dans cette partie.

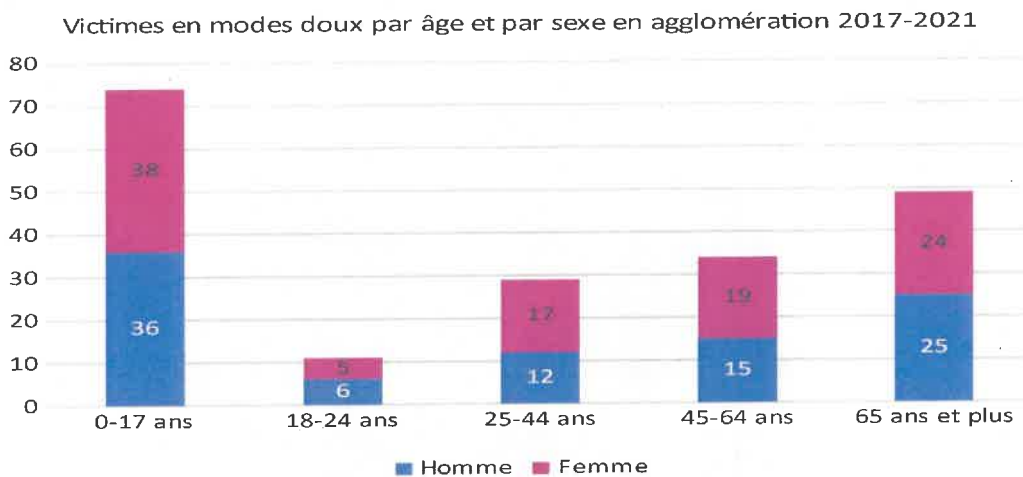
2.3.1. Typologie des accidents

- Qui tue et blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021).

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	8	20	34	82	6	1	1	10	154
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Cyclo	6	0	4	1	1	0	0	0	0	12
Moto	2	0	1	1	3	0	0	0	1	8
VL	119	35	61	43	95	2	0	0	2	357
VU	12	2	4	3	9	0	0	0	0	30
PL	0	2	1	3	7	0	0	0	0	13
TC	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Autre	3	0	1	2	4	0	0	0	1	11
MULTICOLLISION	3	1	2	2	7	0	0	0	0	15
TOTAL	148	49	95	81	209	8	1	1	14	606
Part de victimes	24,42 %	8,09 %	15,68 %	13,37 %	34,49 %	1,32 %	0,17 %	0,17 %	2,31 %	100,00 %

2.3.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm*, EDPm*, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021).



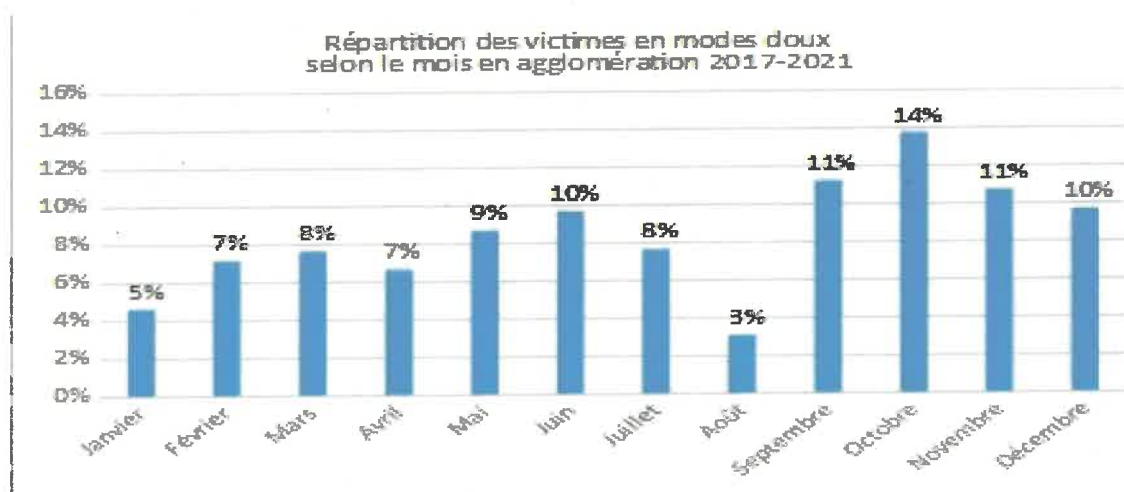
On constate que les plus jeunes et les seniors représentent une part significative des victimes en mode doux.

- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %.

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (35 personnes) et la référence 2019 (33 personnes) : +6 %.

Le nombre des victimes en agglomération n'a pas diminué de 2019 à 2021 en dépit de la mise en place par de nombreuses collectivités d'aménagements destinés aux modes doux (voies cyclables, ...).

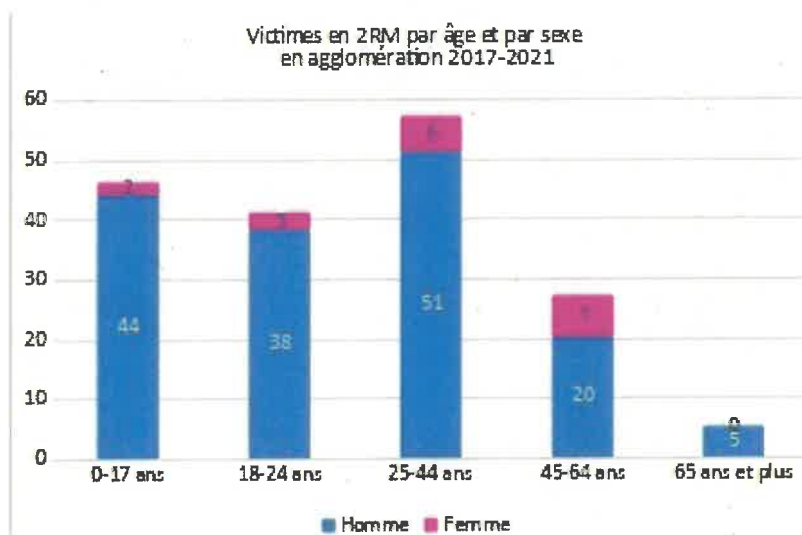
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021).



* Engin de déplacement personnel sans moteur
 * Engin de déplacement personnel motorisé

2.3.3. Deux-roues motorisés

- victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021).

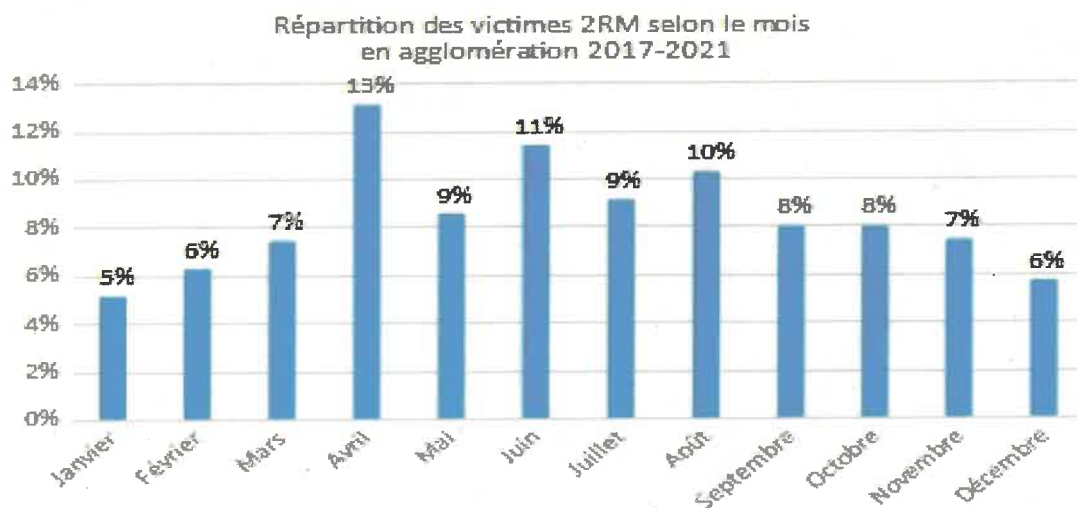


- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %.

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (31 personnes) et la référence 2019 (37 personnes) : -16 %.

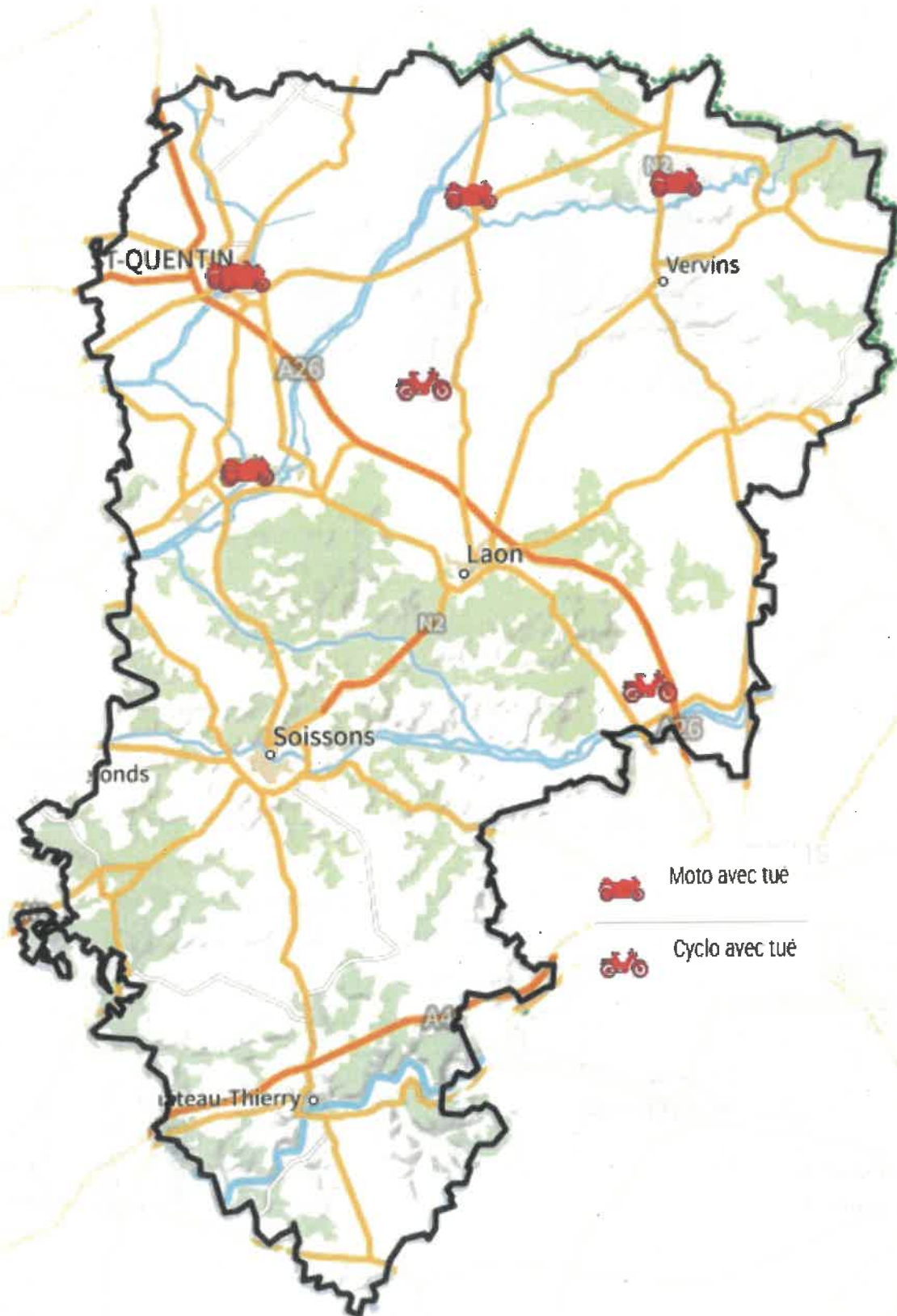
Sur les 5 dernières années le nombre de victimes a été en baisse chaque année.

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021).

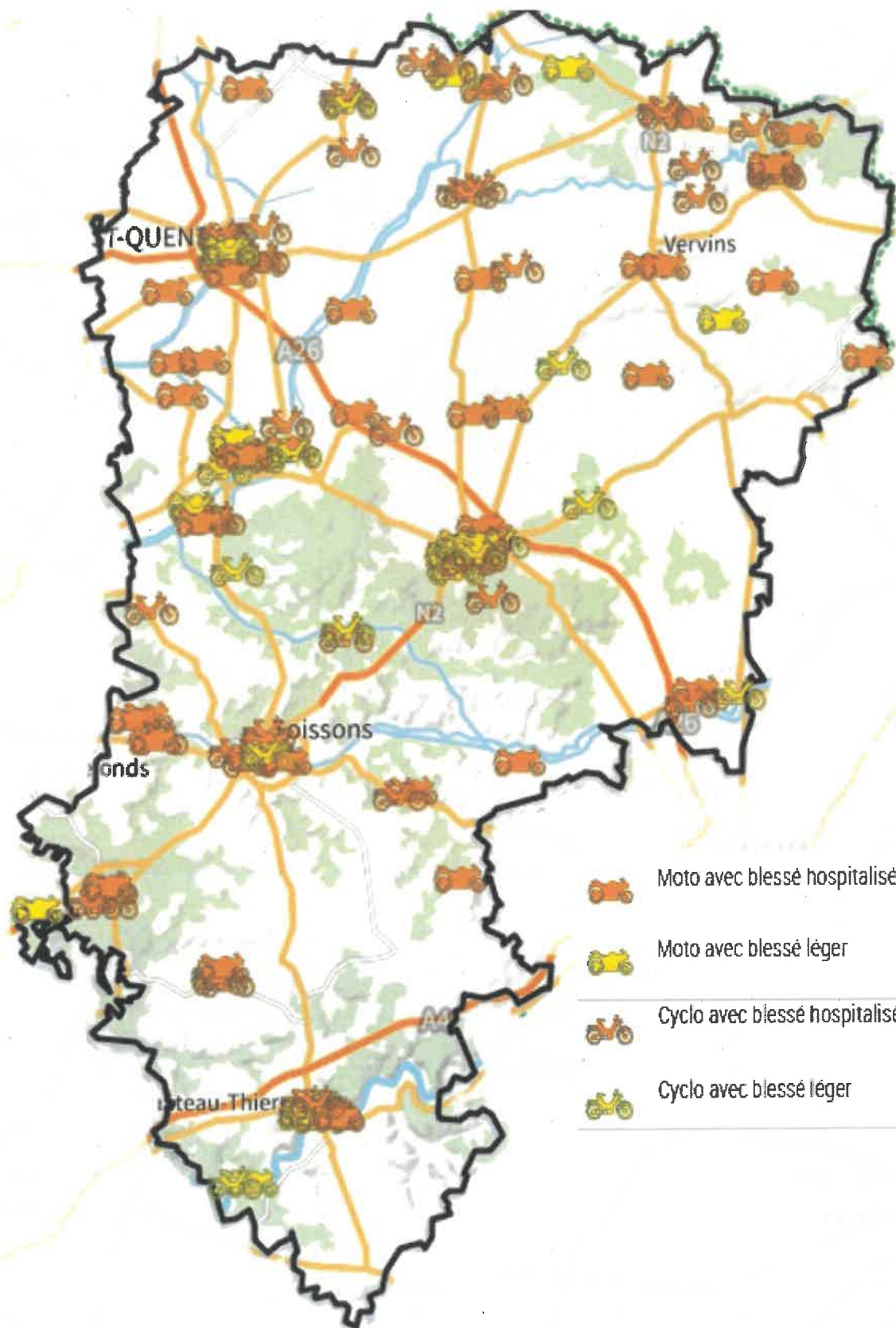


- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident.

Accidents mortels



Accidents corporels

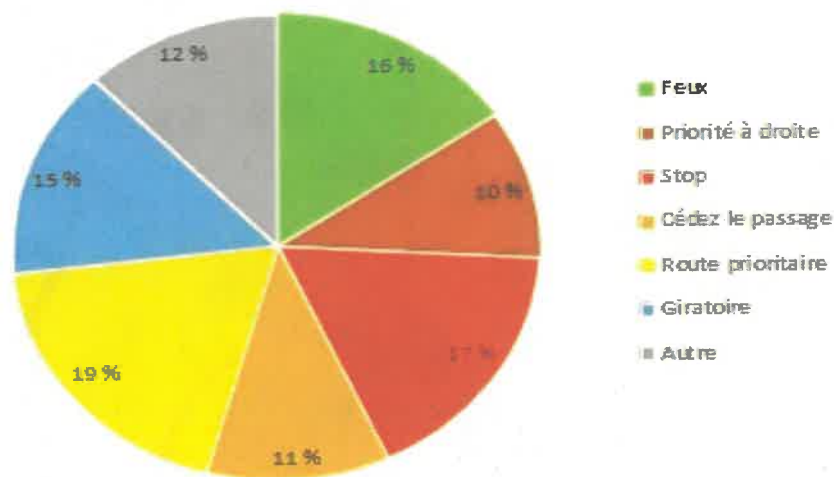


2.2.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021).

La part des accidents en intersection est de 40 %.

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



2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Le nombre d'accidents corporels sur autoroute entre 2017 et 2021 est de 56. Ces accidents ont fait 106 victimes.

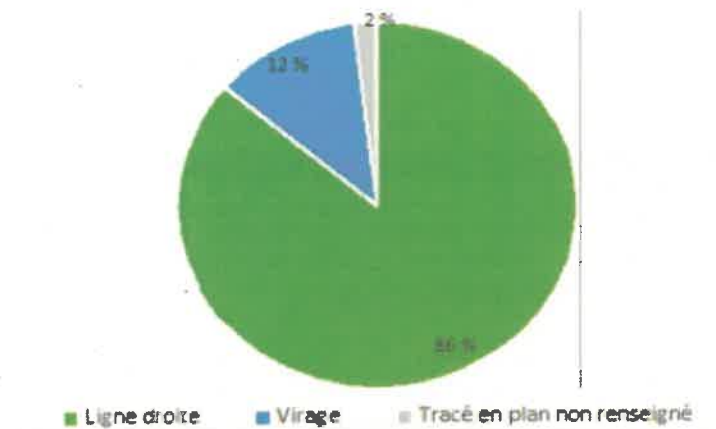
	linéaire en Km /Aisne	trafic/ jour	Accidents	Victimes dans les accidents		
				Tués	Blessés	BH
A26	95,5	21700	32	5	43	16
A29	10,8	8100	1	0	3	1
A4	40	21600	23	5	56	23
Total	146,3	51400	56	10	96	40

2.4.1. Typologie des accidents

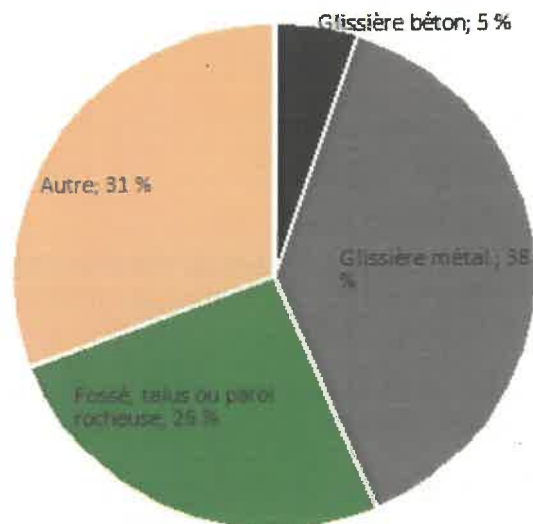
- Qui tue et blesse qui sur autoroute par mode de déplacement (2017-2021).

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	5	35	1	2	0	0	43
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	2	28	0	1	0	0	32
VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	1	0	0	0	16	5	1	7	0	30
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL	2	0	0	7	80	6	4	7	0	106
<i>Part de victimes</i>	2%	0%	0%	7%	75%	6%	4%	7%	0%	100,00%

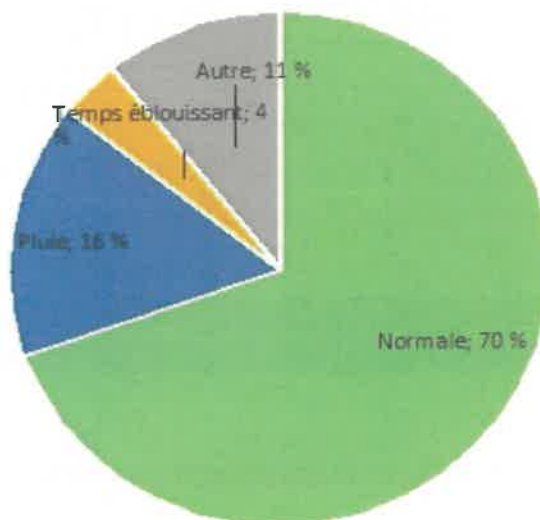
- Répartition des victimes en ligne droite/virage/tracé en plan non renseigné sur autoroute (2017-2021).



- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroute (accident avec véhicule seul) entre 2017 et 2021.



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021).



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

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

Dans le cadre du DGO 2018-2022, 7 enjeux avaient été retenus :

Enjeux nationaux :

- Risques routiers professionnels ;
- Addictions (alcool et stupéfiants) ;
- Jeunes ;
- Seniors.

Enjeux locaux :

- Les deux-roues motorisés ;
- Faute de comportement / vitesse excessive / emploi des distracteurs technologiques ;
- Le partage de la voirie pour la protection des piétons et cyclistes.

Le recensement du nombre des actions de sécurité routière réalisées est incomplet et non exhaustif. En effet, la coordination sécurité routière n'est pas informée de toutes les actions réalisées dans le département.

Au total, **2070 actions** ont ainsi été recensées et sont connues de la coordination sécurité routière sur la période 2018-2022.

Enjeux	Nombre d'actions
Les risques routiers professionnels	7
Addictions (alcool et stupéfiants)	224
Jeunes	561
Seniors	36
Les deux-roues motorisés	22
Faute de comportement / vitesse excessive / emploi des distracteurs technologiques	23
Le partage de la voirie pour la protection des piétons et cyclistes.	1197
Total :	2070

Mentionnons que dans la majorité des actions à destination des jeunes, l'on inclut des ateliers sur le partage de la voirie, les addictions, les deux-roues motorisés (simulateurs de conduite) et les fautes de comportement, ce qui explique le nombre faible des autres enjeux.

La totalité de ces actions a permis de sensibiliser plus de **120 000 personnes**.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Au cours de la période 2018-2022, **178 653,57 euros** (sur total de 341 457 euros) de crédits PDASR ont été consacrés à l'accompagnement d'une partie des actions de sécurité routière dans le département, soit 52,3 %.

Enjeux	Crédits PDASR consacrés au financement d'actions
Les risques routiers professionnels	0
Addictions (alcool et stupéfiants)	20270
Jeunes	63376
Seniors	7327,8
Les deux-roues motorisés	50358,4
Faute de comportement / vitesse excessive / emploi des distracteurs technologiques	3123
Le partage de la voirie pour la protection des piétons et cyclistes.	34198,37
Total :	178653,57

L'enjeu « Les Risques Routiers Professionnels » n'a pas fait l'objet de financement particulier.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Sur la base de l'étude de l'accidentalité conduite par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, les quatre enjeux prioritaires suivants ont été retenus :

- **Les deux-roues motorisés ;**

Le deux-roues motorisé, au niveau national, ne représente qu'environ 2 % du trafic mais près de 45 % des blessés graves sur la route.

Dans l'Aisne, la catégorie deux-roues motorisé, représente 21 % des tués (37 tués) sur la période 2017-2021. Les conducteurs de motocyclettes comptent à eux seuls 31 de ces tués sur les 37.

Ces accidents trouvent leurs causes principales dans les vitesses excessives ou inadaptées (35%) et les conduites addictives (38%).

Ce constat nous impose de conduire des actions fortes de prévention avec pour objectif de faire évoluer le comportement sur la route de ces usagers vulnérables et de faire prendre conscience à ces conducteurs de l'importance du port des équipements de protections individuels. Des études ont en effet démontré que les patients les moins gravement blessés sont ceux qui portaient du matériel adapté.

- **Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;**

Cet enjeu rassemble les principales causes d'accidents mortels et le département de l'Aisne n'est malheureusement pas épargné.

Dans le département de l'Aisne, l'alcool est ainsi présent dans (31 %) des accidents mortels de la circulation routière et les produits stupéfiants dans près de 13 %. La vitesse excessive ou inadaptée est quand à elle en cause dans 24 % des accidents.

Ce constat nous impose une nouvelle fois de mener des actions fortes de prévention afin de changer les comportements des usagers de la route, et ceci quel que soit leur âge ou leur mode de déplacement. Ces actions ont vocation à être transversales, tant en établissement scolaire que auprès des adultes. Certaines d'entre elles se dérouleront directement à la sortie de lieux festifs et grands événements.

- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;**

De plus en plus d'usagers de la route font le choix de se tourner vers ces formes de mobilité, que ce soit pour des raisons écologiques, de santé ou pour faciliter leurs déplacements. Cependant, ces modes de déplacement ne sont pas sans risque.

Sur les routes axonaises, les modes de mobilité dits « doux » représentent 18 % des tués sur la période 2017-2021 (31 tués).

Ce type de déplacements étant en constante augmentation, il est de notre devoir d'agir en sensibilisant d'une part cette catégorie d'usagers, que ce soit sur l'aspect réglementaire ou comportemental, et d'autre part en sensibilisant les automobilistes à la présence sur nos routes de ces nouveaux modes de déplacement.

- **Le risque routier professionnel.**

De nombreux salariés conduisent un véhicule dans le cadre de leur travail, de façon occasionnelle ou régulière. La dispersion géographique croissante du monde du travail augmente les distances parcourues par un salarié pour ses trajets domicile-travail ou pour l'exercice de ses missions.

Le risque d'accident du travail sur la route est souvent en relation avec la nature et les exigences du métier qu'exerce le salarié. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décision lors de la conduite. Ce risque routier a souvent des origines « multifactorielles » : environnement, véhicules, organisation, conducteur...

Dans le département de l'Aisne, sur la période 2017-2021, 48 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel et 19 % des tués avaient pour motif de déplacement un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

L'étude de l'accidentalité dans l'Aisne a permis au comité opérationnel de retenir 2 enjeux locaux. Ces deux enjeux ont été travaillés lors des 4 groupes de travail et sont déclinés en orientations d'actions au sein des enjeux prioritaires :

- **Les seniors**

Dans l'Aisne, les seniors (+ de 65 ans) sont impliqués sur la période 2017-2021 dans 216 accidents de la circulation routière (19,5 % des accidents). Le nombre de tués dans cette catégorie s'élève à 44, soit 25 % des tués.

Outre les fautes de comportement, on constate que cette catégorie représente à elle seule 18 % des tués en modes doux.

Suite à ce résultat, il est important de poursuivre nos actions de prévention envers ce type de public, ceci afin de les sensibiliser sur leur vulnérabilité.

- **Les jeunes**

La catégorie d'usager « jeune » (18/24 ans) représente 7,8 % de la population mais 25,5 % des présumés responsables.

Sur la période 2017-2021, 51 jeunes ont perdu la vie sur les routes axonaises, soit près de 32 % des tués.

Ce constat démontre qu'il est impératif de poursuivre les actions de prévention au profit de ce jeune public.

4.2. Les orientations d'actions

Chaque enjeu prioritaire a fait l'objet d'un groupe de travail mené par le coordinateur sécurité routière, et réunissant des partenaires volontaires.

La liste de ces partenaires est établie comme suit :

Groupes de travail	Enjeu n°1	Enjeu n°2	Enjeu n°3	Enjeu n°4
	Deux-roues motorisés	Conduites à risques	Risque routier professionnel	Mobilités douces
Gendarmerie GGD02	x	x	x	
Police DDSP 02	x	x		
Education nationale		x		
Police Municipale de Laon	x			
Police Municipale de Soissons	x			x
Police Municipale Villers-Cotterêts				x
Ville Saint-Quentin (Directeur sécurité)				x
Mairie de Braine			x	
SDIS 02				
DDT 02				x
IDSR			x	x
CIJ de l'Aisne		x		x
Prévention routière	x	x		
Prévention Maif		x		x
FFMC 02	x			
SANEF		x		
DIR Nord		x		
DVD		x		
MSA de Picardie			x	

Les groupes de travail constitués ont ainsi permis de mettre en exergue les spécificités de l'accidentologie départementale des cinq dernières années. Au regard des quatre enjeux nationaux retenus, les acteurs en présence, dans une démarche partagée, ont défini les orientations d'actions relatives à chaque enjeu de sécurité routière pour la période 2023-2027.

Ces orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière, ainsi que dans la conception des projets.

Enjeu n° 1 : Les deux-roues motorisés

Améliorer la pratique du motocyclisme : l'objectif est de promouvoir une pratique sécurisée de l'activité sur le long terme en agissant sur l'information, la formation et la responsabilisation, l'équipement approprié et la visibilité de ces usagers sur la route.

Modalités d'actions	Publics visés	Orientations d'actions
Sensibilisation/ Prévention	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)	Réaliser des actions post-permis (reprise de guidon, perfectionnement,...), en mobilisant notamment les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations
Sensibilisation	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)	Sensibiliser les usagers sur l'entretien de leur véhicule
Sensibilisation/ Communication	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters) et conducteur de tous véhicules	Sensibiliser les usagers au partage de la route et sur la vulnérabilité liée à la conduite d'un deux-roues motorisé
Communication/ Prévention	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)	Promouvoir l'importance du port des équipements individuels (gants, casques, gilet airbag,...)
Communication	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)	Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisés sur l'inefficacité du bruit pour leur sécurité et la gêne occasionnée pour leur environnement
Contrôle/ Sanction	Usagers des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)	Réaliser des opérations de contrôle sur les deux-roues motorisés (assurances, équipements de sécurité obligatoires et recommandés,...)

Enjeu n° 2 : Les conduites à risques

Changer les comportements : l'objectif est d'informer et de responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne (consommateurs d'alcool et/ou de stupéfiants, usagers de la route indéclicats...) sur les comportements les plus à risque.

Modalités d'actions	Publics visés	Orientations d'actions
Sensibilisation/ Prévention	Les jeunes	Développer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires
Sensibilisation/ Prévention	Les jeunes	Développer le nombre d'actions chez les jeunes hors champ scolaires (mission locales, centre aérés,...)
Sensibilisation/ Prévention	Tout public	Apprendre aux usagers, quel que soit leur âge, à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
Sensibilisation/ Prévention	Tout public	Sensibiliser les conducteurs, quel que soit leur âge, aux dangers de l'utilisation des distracteurs durant leurs déplacements
Sensibilisation/ Prévention/ Contrôle sanction/ Communication	Tout public	Organiser des opérations « alternatives aux poursuites » en lien avec les parquets
Contrôle/ Sanction	Tout public	Poursuivre les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs, les soirs de fêtes et lors des grands événements

Enjeu n° 3 : Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Apprendre à partager l'espace : l'objectif est de sensibiliser et de responsabiliser l'ensemble des usagers de l'espace public sur l'importance du « vivre ensemble ».

Modalités d'actions	Publics visés	Orientations d'actions
Sensibilisation/ Prévention	Les jeunes	Intensifier les actions au sein des établissements scolaires et développer des actions hors champ scolaires (mission locales, centre aérés,..)
Sensibilisation/ Prévention	Tout public dont les seniors	Sensibiliser les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclo mobiles) sur leur propre comportement (angles morts, sens unique)
Sensibilisation/ Prévention	Tout public dont les seniors	Inciter les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, EDPM, cyclomobiles) à se rendre visibles (éclairage, gilet, brassard) et rappeler la réglementation concernant l'assurance et le port des équipements de protection individuels obligatoires ou facultatifs
Sensibilisation/ Prévention	Tout public dont les seniors	Sensibiliser les automobilistes à la présence sur les routes de ces nouveaux modes de mobilité dite « douce »
Communication/ Prévention	Tout public	Développer des actions de communication en utilisant les réseaux sociaux ou tout autre moyen sur différents thèmes
Communication/ Prévention	Tout public	Diffuser aux revendeurs d'EDPM et de cyclomobiles des informations concernant la réglementation
Contrôle/ Sanction	Tout public	Réaliser des contrôles préventifs sur les équipements, éclairages et sur leurs états

Enjeu n° 4: Les risques routiers professionnels

La conduite d'un véhicule est une activité à plein temps : l'objectif est de réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail en informant les salariés et leurs employeurs des risques et règles en vigueur.

Modalités d'actions	Publics visés	Orientations d'actions
Sensibilisation/ Prévention	Tout public	Développer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de formation d'apprentis (CFA), les lycées professionnels et agricoles
Sensibilisation/ Prévention	Les entreprises et administrations	Informers sur les risques inhérents à la conduite (fatigue, substances psychoactives, distracteurs) par des remises à niveaux théoriques et pratiques
Sensibilisation/ Prévention	Les entreprises et administrations	Sensibiliser et informer les entreprises et les artisans, en partenariat avec les chambres consulaires, sur la prévention du risque routier en entreprise (proposer un accompagnement aux entreprises et plus particulièrement aux petites et moyennes entreprises)
Sensibilisation/ Prévention	Les entreprises et administrations	Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence,..) afin de limiter les déplacements
Sensibilisation/ Prévention	Les entreprises et administrations	Promouvoir les actions de sensibilisation des salariés aux risques routiers professionnels y compris aux risques liés à l'usage des deux-roues motorisés
Communication/ Sensibilisation	Les salariés et agents	Sensibiliser les salariés à la préparation de leurs déplacements (avant le départ et pendant le trajet)

4.3. Indicateurs de suivi du DGO 2023-2027

Pour toute la durée du présent document, il a été décidé de mettre en œuvre des orientations d'actions qui se veulent quantifiables et évaluables.

Afin de mesurer avec efficacité l'évolution de l'accidentologie du département de l'Aisne, les indicateurs de suivi mentionnés ci-dessous seront plus particulièrement observés pour chacun des enjeux.

Enjeu	Indicateurs de suivi
Les deux-roues motorisés	<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'actions post-permis réalisées à destination de cette catégorie d'utilisateur• Part des accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé parmi l'ensemble des accidents corporels du département• Nombre de victimes en 2RM (tués + blessés) selon l'âge, le sexe

Enjeu	Indicateurs de suivi
Les conduites à risques	<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'actions réalisées• Part des accidents corporels comportant un ou plusieurs des facteurs suivants : alcool, stupéfiants, vitesse excessive ou inadaptée, non respect des règles de priorité, distracteurs technologiques• Nombre de victimes avec la présence d'un ou plusieurs facteurs d'accident mentionnés ci-dessus.

Enjeu	Indicateurs de suivi
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'actions réalisées• Part des accidents impliquant ces nouveaux modes de mobilité dite « douce » du département, en fonction des catégories d'utilisateurs (piéton, vélo et engin de déplacement personnel motorisé)• Nombres de victimes correspondant à ces catégories d'utilisateurs, selon l'âge, le sexe

Enjeu	Indicateurs de suivi
Les risques routiers professionnels	<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'actions réalisées• Nombre de tués ayant pour motif de déplacement un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.• Répartition des victimes (tués + blessés), que ce soit en trajet professionnel ou en trajet domicile/travail, selon leur mode de déplacement.

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

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO 2023-2027 devront servir de support aux projets d'actions élaborés au titre du plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR).

Pour cela, en début de chaque année, la préfecture lancera un appel à projet auprès de l'ensemble des partenaires.

Seules les actions s'inscrivant dans les orientations d'actions seront retenues.

Un bilan annuel détaillé des actions devra être fourni en fin d'année par les différents partenaires.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Connaître et comprendre l'accidentalité sont deux étapes importantes afin d'orienter l'action en sécurité routière. La connaissance porte sur les accidents, mais également sur un certain nombre de facteurs comportementaux qui participent à l'accidentalité.

C'est par l'analyse de l'ensemble de ces données et leur compréhension, que l'on peut apprécier les politiques menées et proposer de nouvelles actions ciblées.

Le suivi régulier de l'accidentalité routière portera notamment sur le nombre de tués et de blessés, le type d'usager, le lieu de l'accident et le type de collision.

Une attention particulière sera également portée sur les accidents impliquant les deux-roues motorisés ainsi que les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».

5.3. Modalités de suivi du DGO

Un bilan intermédiaire du présent DGO, après deux années de fonctionnement, pourra conduire à modifier la liste des orientations d'actions.

6. Signature

Laon, le



Thomas CAMPEAUX
Préfet de l'Aisne

