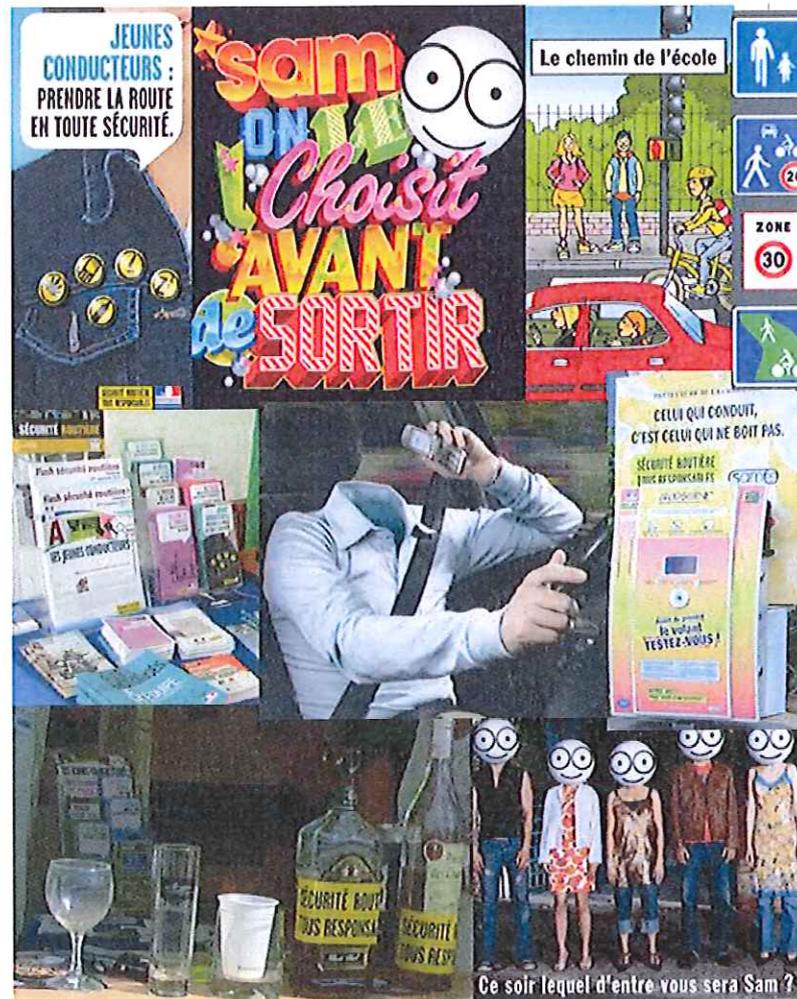


# La sécurité routière en Charente



PRÉFET  
DE LA CHARENTE

## Document général d'orientations (D.G.O.) 2013 - 2017



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# Document général d'orientations 2013—2017

## SOMMAIRE

### Préambule

Les objectifs du D.G.O. et la démarche d'élaboration p. 3

### 1 - Le bilan de l'accidentalité en Charente

Le réseau routier national en Charente p. 5  
L'accidentalité générale en Charente p. 7  
L'accidentalité selon les enjeux du D.G.O. p. 12

### 2 - Les dispositifs de prévention et de répression

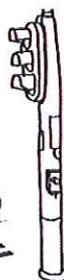
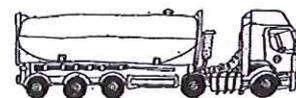
La communication préventive p. 22  
Les actions de sensibilisation par public cible p. 23  
Les contrôles automatiques p. 24  
Les contrôles des services de sécurité p. 25  
Les sanctions administratives liées à l'activité des services p. 26

### 3 - Les orientations d'actions

Enjeu n° 1 : p. 28  
Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière p. 29  
Enjeu n° 2 :  
L'alcool, les addictions et la prévention des comportements  
à risques p. 30  
Enjeu n° 3 :  
La vitesse et le respect des règles p. 31  
Enjeu n° 4 :  
Les usagers vulnérables : les deux-roues motorisés,  
les cyclistes, les piétons et les seniors p. 32  
Enjeu n° 5 :  
L'inattention au volant et les distracteurs de conduite p. 33

### 4 - Le financement, le suivi et l'évaluation du D.G.O.

p. 34



## Préambule

### Les objectifs du D.G.O.

L'objectif national en matière de sécurité routière est de parvenir à moins de 2 000 tués sur les routes en France, d'ici 2020.

Le bilan de l'accidentalité en 2013 correspond à plus de quatre décennies de mobilisation en faveur de la sécurité routière. Tout au long de ces années, responsables politiques et acteurs publics, acteurs de terrain, associations, constructeurs, ont multiplié les initiatives pour que diminue l'accidentalité, aussi bien des véhicules motorisés et des bicyclettes que des piétons.

En 1972, la mortalité routière en France culminait à 16 545 morts, comptabilisés à 6 jours de l'accident, soit plus de 18 000 à 30 jours\*.

En 2013, 3 250 personnes ont perdu la vie sur les routes, c'est-à-dire une moyenne de 9 personnes tuées par jour. Ce chiffre, à lui seul, montre l'importance des résultats déjà obtenus mais également les difficultés de l'action qui doit être encore menée.

L'enjeu est de faire cohabiter harmonieusement tous les modes de transports dans cet espace public qu'est la route et de convaincre qu'il est encore possible de progresser, en agissant sur les principales causes de la mortalité routière.

Les priorités fixées sont :

- lutter inlassablement contre les premiers facteurs d'accidents que sont la vitesse excessive et la consommation d'alcool ou de stupéfiants ;
- réduire la surmortalité des jeunes au volant et des conducteurs de deux roues motorisés.

La volonté de modification sur le long terme des comportements rend indispensable de faire comprendre les risques, d'expliquer la nécessité des règles et de s'assurer de leur respect. Pour cela, il convient d'agir sur tous les leviers : la communication, la formation et la prévention, mais aussi les contrôles et la répression.

\* les accidents sont comptabilisés à 30 jours depuis le 1er janvier 2005

### La démarche d'élaboration du D.G.O.

La démarche d'élaboration du D.G.O. et la détermination des enjeux de la sécurité routière en Charente ont été arrêtées par les services de l'État en concertation avec les différents acteurs impliqués.

Le D.G.O. constitue l'outil de programmation mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Il permet aux services de l'État et à l'ensemble des acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentalité et des risques de la Charente et les enjeux qui en découlent, afin de se mobiliser autour d'orientations communes et de s'impliquer dans de véritables projets départementaux, déclinés dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (P.D.A.S.R.).

Son élaboration permet de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels concernés, notamment dans le cadre du pôle de compétence sécurité routière auquel participent le conseil général, la ville d'Angoulême, les enseignants de la conduite, les assureurs, les associations et les intervenants départementaux de sécurité routière (I.D.S.R.). Ils sont associés au choix des enjeux, à la définition des orientations et à leur mise en œuvre.

Elle s'est appuyée sur une étude d'enjeux réalisée par l'observatoire départemental de la sécurité routière (O.D.S.R.) de la direction départementale des territoires, à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels (B.A.A.C.), visant à dresser un état des lieux de l'accidentalité charentaise pour la période 2008 - 2012.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du D.G.O. 2009 – 2012 assurant ainsi la continuité de l'action locale.

## 1 - Le bilan de l'accidentalité en Charente

### Le réseau routier de la Charente

Le département de la Charente à une superficie de 5 956 km<sup>2</sup> pour une population de 364 429 habitants soit 61 habitants/km<sup>2</sup>. A dominante rurale, il comprend deux unités urbaines ou agglomérations, de plus de 20 000 habitants : **Angoulême** (105 000 habitants dont 43 000 pour la ville-centre ) et **Cognac** (23 000 habitants dont 19 000 pour la ville-centre).

Autour d'Angoulême, la densité de population franchit aisément les 200 habitants par km<sup>2</sup>, soit pratiquement le quadruple de la moyenne départementale. Autour de Cognac la densité est supérieure à 150 habitants par km<sup>2</sup>, soit le triple de celle du département.

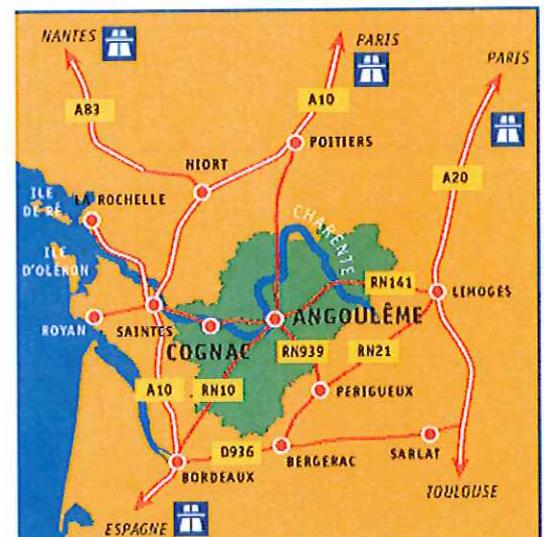
Département de transit entre le Centre et le Sud-Ouest de la France, mais aussi entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe, la Charente est située au croisement de deux grands axes routiers :

- La **RN 10** reliant Paris à la frontière espagnole avec un trafic moyen journalier (à Barbezieux) de **20 759 véhicules** par jour dont **42,05 % de poids lourds** (soit 8 729).

- La **RN 141** (axe Centre-Europe-Atlantique) reliant Lyon et Clermont-Ferrand à l'Atlantique, avec un trafic moyen journalier (à La Péruse) de **10 033 véhicules** par jour dont **23,50 % de poids lourds** (soit 2 357).

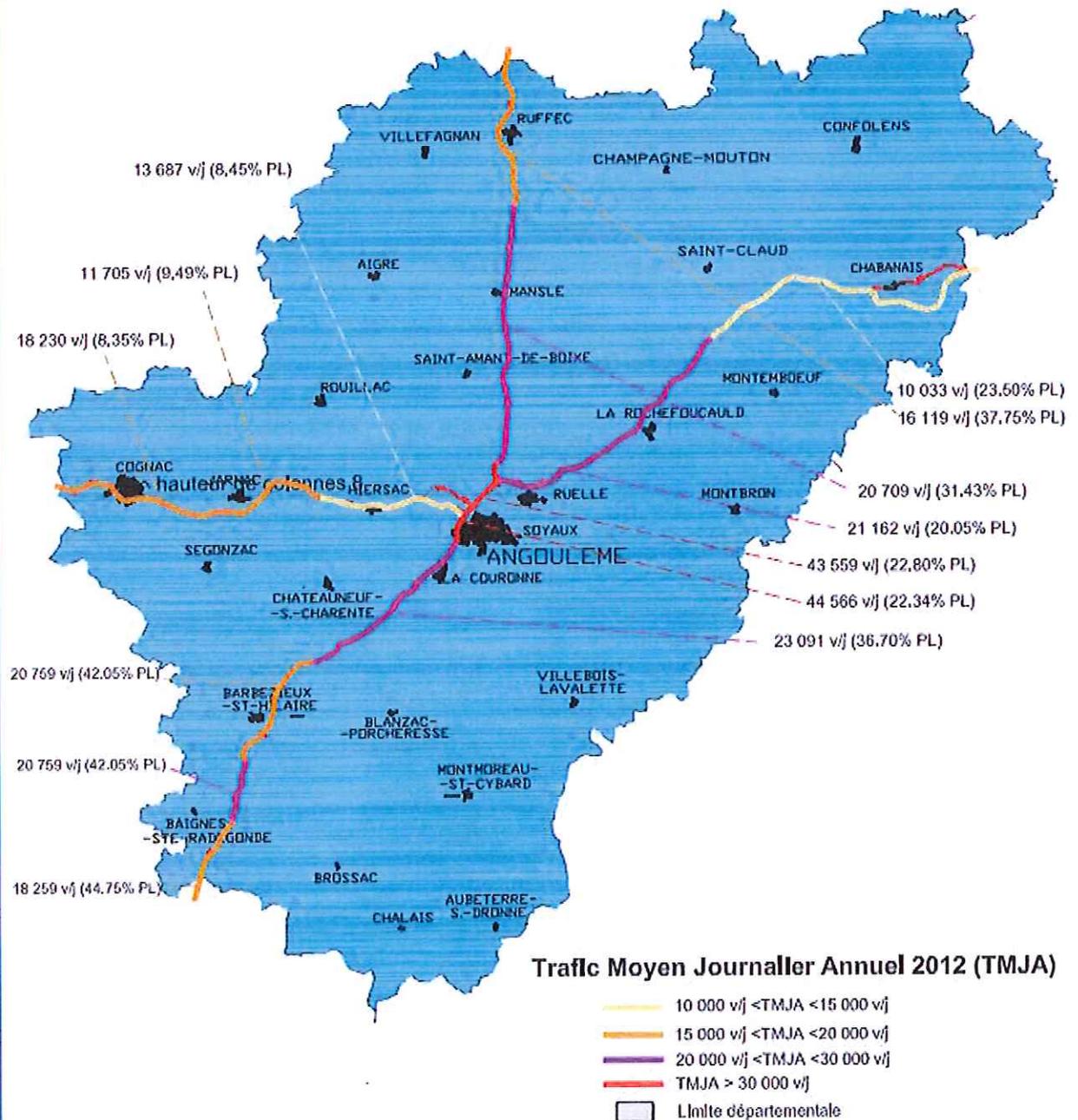
Ces deux routes nationales totalisent 219 km. Le reste du réseau routier est constitué de 5 130 km de routes départementales et de 8 000 km de voies communales.

Angoulême se situe à 450 km de Paris et à environ 120 km des chefs lieux de départements limitrophes (Bordeaux, Poitiers, Niort, Limoges et La Rochelle).



## Le réseau routier national en Charente

Le bilan de l'accidentalité



carte n°106 de 17 Février 2014

Trafic moyen journalier annuel en 2012 sur le réseau routier national en Charente

## L'accidentalité générale en Charente

### Introduction

L'étude accidentologique de la Charente est basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers B.A.A.C. (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation), synthèse informatique des procès-verbaux des forces de l'ordre, exploités par le logiciel CONCERTO, les statistiques radars (site Infocentre), les données de l'observatoire national de la sécurité routière et de l'observatoire départemental de la sécurité routière de la D.D.T.



Un accident corporel, (mortel ou non mortel), de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

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

Parmi celles-ci, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés hospitalisés : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

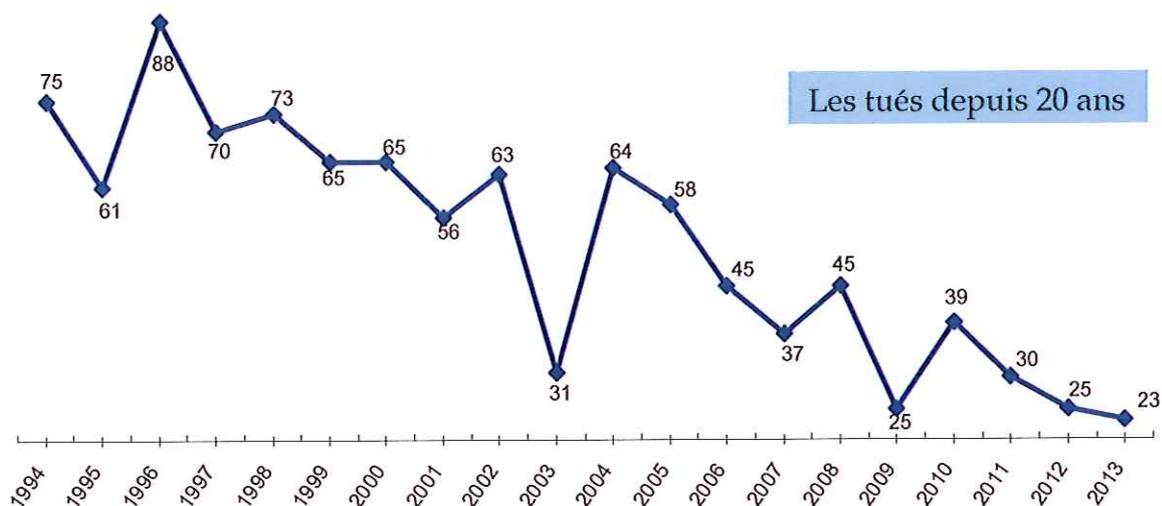


## Les accidents corporels

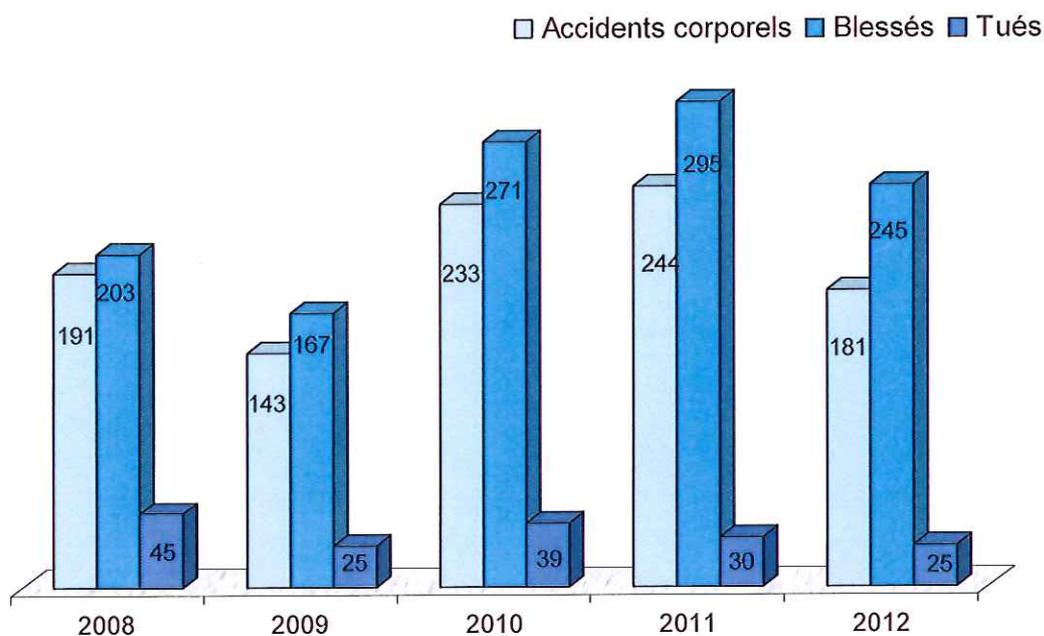
Sur la période 2008 - 2012 : 990 accidents corporels ont été recensés. Ils ont provoqué 164 tués et 1 175 blessés.

En Charente, en 20 ans, la mortalité routière a diminuée de 67 %.

Même si le nombre de tués a baissé, le nombre d'accidents corporels et de blessés a globalement stagné, voire légèrement augmenté.



Évolution de la mortalité de la circulation routière en Charente de 1994 à 2013



Évolution des accidents, tués et blessés de la circulation routière en Charente entre 2008 et 2012

## Localisation des accidents mortels en Charente



Localisation des accidents mortels de la circulation routière  
en Charente entre 2008 et 2012

## L'influence du trafic routier des poids-lourds (P.L.)

La Charente est traversée par deux routes nationales très fréquentées par les transporteurs routiers ce qui favorise le sentiment d'insécurité des autres usagers.

Sur la période 2008-2012, les poids-lourds (P.L.) sont impliqués dans 9% des accidents corporels, mais dans plus de 18% des accidents mortels. Les accidents impliquant un P.L. comptabilisent donc ainsi à eux seuls 20% des tués.

Sur la période de 2008 à 2012, 58 accidents impliquant un poids-lourd ont eu lieu contre des véhicules légers (6%), 9 contre des poids-lourds (1%), 9 contre des motos (1%), 1 contre des cyclomoteuristes, 4 contre des piétons et 2 contre des cyclistes.

12 accidents ont concerné un poids-lourd seul en cause (1%).

- 54 accidents se sont produits sur les routes nationales
- 30 sur des routes départementales
- 8 sur des voies communales
  
- 74 accidents ont eu lieu hors agglomération et 18 en agglomération



Nombre d'accidents corporels	92
Dont accidents mortels	29
Dont accidents avec blessés hospitalisés	82
Nombre de tués	33
Nombre de blessés	98

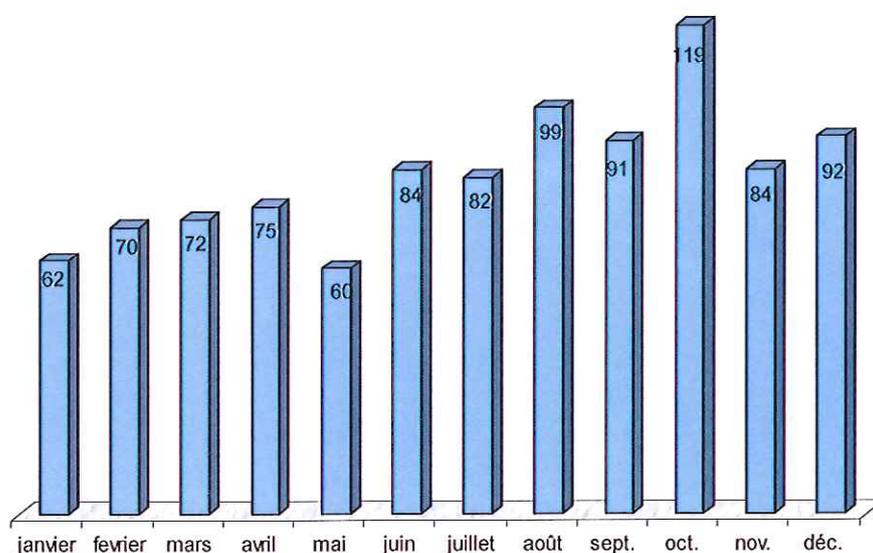
Accidents impliquant au moins un P.L. entre 2008 et 2012

## L'influence saisonnière et journalière

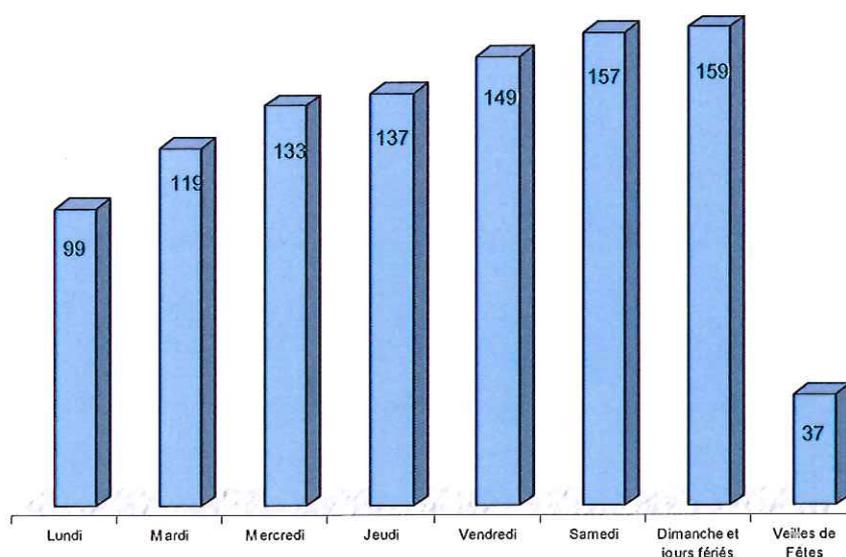
L'analyse des répartitions temporelles des accidents montre que sur 5 ans, le mois d'octobre est le mois le plus accidentogène.

On constate globalement une concentration des tués en août, octobre et décembre.

Les fins de semaine (vendredi, samedi, dimanche et jours fériés) comptabilisent à eux seuls 50% des accidents et 43% des tués.



Répartition mensuelle des accidents en Charente entre 2008 et 2012



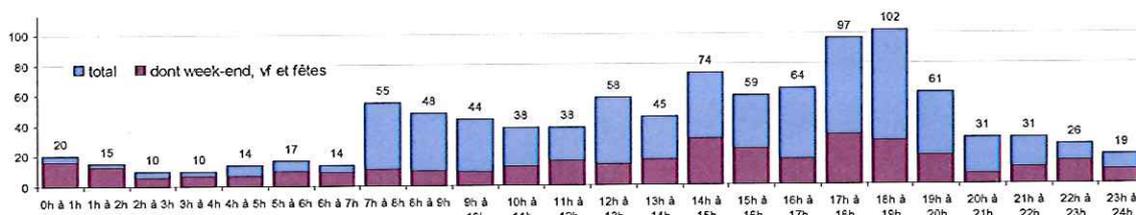
Répartition hebdomadaire des accidents en Charente entre 2008 et 2012

## L'influence des conditions de circulation

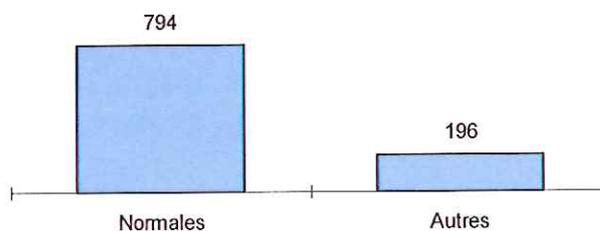
Les accidents corporels se produisent essentiellement de jour (63%) dans des conditions normales de circulation, par beau temps (80%) et sur routes sèches (81%).

En observant la répartition selon les horaires des accidents corporels sur 5 ans, on constate que 26% des accidents (260) se sont produits dans le créneau 17 - 20h et ont provoqué 40 tués (24%).

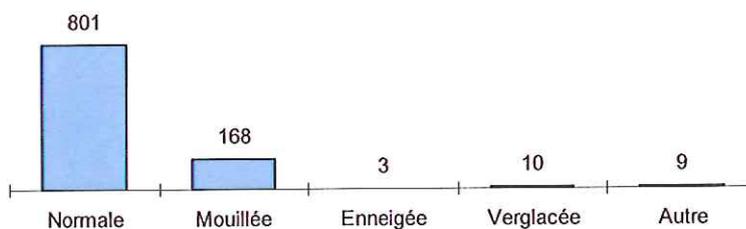
Les accidents de nuit (de 21h -7h) représentent 17% des accidents corporels (176) et sont responsables de 27% des tués (45).



Répartition horaire des accidents en Charente entre 2008 et 2012



Répartition selon les conditions atmosphériques des accidents en Charente entre 2008 et 2012



Autre = Pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, etc...

Répartition selon l'état de la chaussée des accidents en Charente entre 2008 et 2012

## L'accidentalité selon les enjeux du D.G.O.

L'étude de l'accidentalité, réalisée à partir des fiches accidents renseignées par les forces de l'ordre, a permis de caractériser l'accidentalité selon les **quatre enjeux retenus au niveau national** :

- les jeunes et l'éducation à la sécurité routière ;
- l'alcool, les addictions et la prévention des comportements à risques ;
- la vitesse et le respect des règles ;
- les usagers vulnérables : les deux-roues motorisés, les cyclistes, les piétons et les seniors.

complétés d'un enjeu local, reflet des préoccupations actuelles :

- l'inattention au volant et les distracteurs de conduite.

Ces enjeux ont été retenus, soit parce qu'ils correspondent aux principales causes d'accidents mortels, soit parce qu'ils représentent une catégorie d'usagers ou de victimes, dont la surmortalité est notoire.

## Les jeunes de 18 à 24 ans :

Les jeunes conducteurs sont généralement considérés plus à risque d'avoir des accidents, du fait de leur inexpérience dans la conduite et d'une plus grande propension à prendre des risques.

Sur la période 2008 à 2012, 39% des victimes corporelles avaient moins de 25 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 10% de la population de la Charente. 271 jeunes de 18 à 24 ans ont été blessés, soit 23%.

En 5 ans, entre 2008 et 2012, 37 jeunes de moins de 25 ans sont décédés sur les routes de Charente (23%), dont 28 tués dans la tranche d'âge des 18-24 ans (17%) :

- 22 dans des véhicules légers ;
- 3 conducteurs de motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> ;
- 1 cyclomotoriste ;
- 1 piéton ;
- 1 chauffeur de poids lourd.

Sur cette période, les jeunes de 18 à 24 ans décédés sur les routes en Charente sont, pour 79% des automobilistes et 14% des conducteurs de deux-roues motorisés.

89 % des accidents se sont produits sur les routes départementales, hors agglomération.

Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons	Nombre total de tués (tous âges)	Nombre de tués 18 - 24 ans	% tués 18 - 24 ans
2008	4	2	1	45	7	16%
2009	5	1	0	25	6	24%
2010	3	1	0	39	4	10 %
2011	8	0	0	30	8	27%
2012	3	0	0	25	3	12%

Proportion des moins de 25 ans dans les accidents mortels de la circulation routière en Charente entre 2008 et 2012



## L'alcool et les produits psychoactifs

En France, l'étude SAM (stupéfiants et accidents mortels) a mis en évidence que le risque d'être responsable d'un accident mortel est en moyenne multiplié par 8,5 chez les conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux autorisé. Dès 0,5 g/l de sang le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3. Il passe à 8 pour une alcoolémie de 1g/l et à 32 pour 1,6 g/l.

Deux accidents mortels avec facteur alcool sur trois, consistent en une perte de contrôle du véhicule sur une route secondaire hors agglomération. Le véhicule termine alors sa course contre un obstacle.

**En Charente, sur les 157 accidents mortels recensés entre 2008 et 2012, 68 soit 44 %, ont révélé un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal associé fréquemment à la présence de stupéfiants.**

**Ils ont provoqué la mort de 69 personnes :**

- 46 conducteurs de VL ou passagers et 1 de voiturette ;
- 11 conducteurs de cyclomoteurs ;
- 6 pilotes de motos ;
- 3 piétons ;
- 2 conducteurs de poids lourds (1 P.L. et 1 autocar).

La présence d'alcool et/ou stupéfiants évolue légèrement au fil des années. En 2008 la présence d'alcool a généré 18 tués (40%), 17 en 2009 (68%), 16 en 2010 (41%), 7 en 2011 (23%) et 11 tués en 2012 (44%).

La tranche d'âge la plus concernée des personnes ayant consommé de l'alcool et/ou des stupéfiants et impliquée dans des accidents mortels est celle des 25-44 ans (20%) suivi des 45-64 ans (11%) alors que les 18-24 ans ne représentent que 7%.

**93% des conducteurs, ayant un test positif, impliqués dans un accident mortel sont des hommes.**

Statistiquement, en Charente, le profil le plus probable d'une personne impliquée dans un accident de la route avec une alcoolémie positive est un homme adulte, âgé de 25 à 64 ans, conduisant un véhicule léger, sur une route départementale.

Concernant la **conduite sous l'emprise de produits stupéfiants**, peu de données existent. Une rubrique « drogues » a été ajoutée depuis 2008 au recueil des données accidents mais les résultats sont encore peu représentatifs. Au niveau national, dans 38% des accidents mortels le résultat du test n'est pas enregistré dans les fiches B.A.A.C.

En France, dans les accidents mortels, près d'un cyclomotoriste sur trois (34,4%), un motocycliste sur cinq (18,2%) et un conducteur d'automobiles sur sept (14,2%) présente un test aux stupéfiants positif. (source observatoire national interministériel de sécurité routière).



## La vitesse et le respect des règles

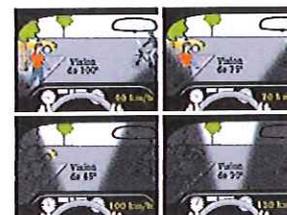
La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Elle est un facteur potentiel de risque d'accident dans la mesure où elle intervient sur la distance parcourue pendant le temps de réaction et de freinage et/ou la gravité de choc.

L'estimation de la vitesse d'un véhicule lors d'un accident de la route est particulièrement difficile. Les forces de l'ordre ne disposent pas de moyens efficaces et fiables permettant d'estimer de manière systématique la vitesse d'un véhicule avant l'impact.

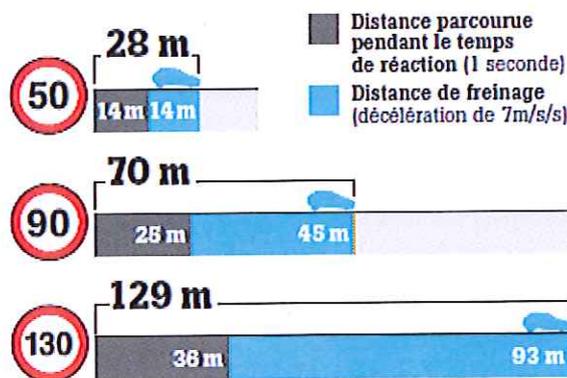
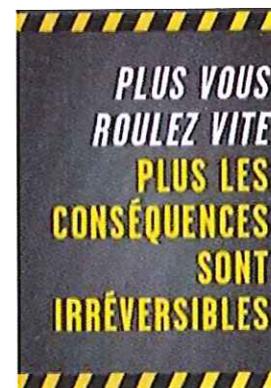
En outre, les fichiers B.A.A.C. ne permettent pas d'établir une distinction entre deux causes distinctes : une vitesse excessive c'est-à-dire supérieure à la vitesse limitée autorisée ou bien une vitesse inadaptée aux circonstances.

Depuis 2000, en France la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a été réduite de 9,7 km/h. Dans le même temps la mortalité a été réduite de 55,3%. (source observatoire national interministériel de sécurité routière).

Ces études estiment que si l'ensemble des conducteurs et notamment ceux commettant de grands excès, respectaient les limitations de vitesse, près de 20% des tués pourraient être évités, soit 900 vies sauvées.



- Rouler vite fatigue, obligeant le conducteur à traiter un grand nombre d'informations dans un minimum de temps et à adapter en permanence sa vision. La vitesse induit un stress qui entraîne fatigue et perte de vigilance, deux facteurs importants d'accidents.



Distance d'arrêt d'un véhicule en fonction de sa vitesse initiale

## Les usagers vulnérables : les deux-roues motorisés, les cyclistes les piétons et les seniors

### Les deux roues motorisés :

En cinq ans sur les routes de Charente, 20 motards et 14 cyclomotoristes ont perdu la vie.

L'ensemble des deux-roues motorisés représente 37% des accidents survenus dans le département, 21% de l'ensemble des tués et 34% de blessés.

Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué lors d'un accident est 23 fois plus élevé pour un conducteur de deux-roues motorisé que pour un utilisateur de voiture de tourisme. Conduire un deux-roues motorisé est une activité complexe compte tenu des particularités de ce véhicule.

Le risque particulier des conducteurs de deux-roues motorisés et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque.

En France, les motocyclistes ne représentent que 2% du trafic national mais 20% des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 12% des tués.

Sous le terme « deux-roues motorisés » il convient de distinguer deux catégories : les cyclomotoristes (moins de 50cm<sup>3</sup>) et les motocyclistes.

En Charente, entre 2008 et 2012 :

- 63 accidents de cyclomoteurs se sont produits en intersection ou à proximité, 140 accidents en agglomérations, 36 hors agglomération, 119 sur route départementale, 46 sur voie communale et 8 sur route nationale ;
- 57 accidents de motos ont eu lieu en intersection ou à proximité, 114 accidents en agglomération, 82 hors agglomération, 127 accidents sur route départementale, 48 sur voie communale et 20 sur route nationale.

	Cyclos	Motos
Nombre d'accidents corporels	176	196
Dont accidents mortels	14	20
Dont accidents avec blessés hospitalisés	138	165
Nombre de tués	14	20
Nombre de blessés	191	212

Accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés  
en Charente entre 2008 et 2012



## Les cyclistes :

Le risque pour un cycliste d'être tué, par heure passée dans la circulation, est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins élevé que pour un usager de deux-roues motorisé.

Le risque d'être gravement blessé est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste et 7 fois moins élevé que pour un usager de deux-roues motorisé (étude IFSTTAR 2012).

Les blessures les plus graves pour un cycliste concernent les traumatismes de la tête.

En Charente, les cyclistes représentent 4% du total des accidents.

19 accidents se sont produits en intersection ou à proximité, 31 accidents en agglomération, 14 hors agglomération, 19 accidents sur route départementale, 23 sur voie communale et 1 sur route nationale.

Toutes les tranches d'âge sont concernées et plus particulièrement les plus fragiles : 10 accidents impliquent des enfants de moins de 14 ans et 10 accidents des personnes de plus de 60 ans (23%).



Accès interdit  
aux cyclistes



Piste ou bande cyclable  
pour les cycles

Nombre d'accidents corporels	44
Dont accidents mortels	4
Dont accidents avec blessés hospitalisés	36
Nombre de tués	4
Nombre de blessés	42

Accidents corporels impliquant des cyclistes en Charente, entre 2008 et 2012



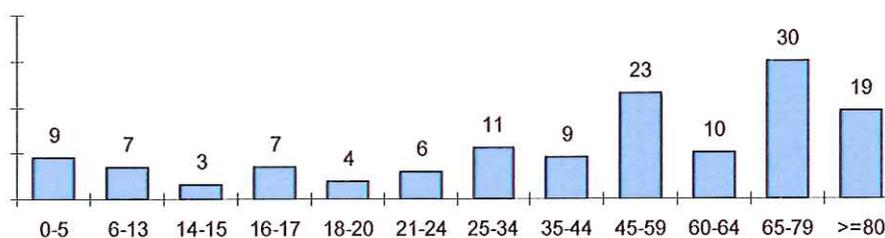
## Les piétons :

Au cours de ces 5 dernières années en Charente 129 accidents corporels (13%) ont impliqués au moins un piéton, provoquant le décès de 13 personnes (8%) et 130 blessés (11%).

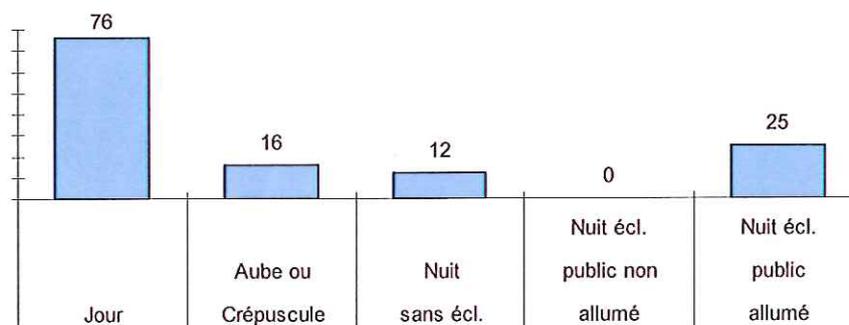
- Les personnes de plus de 65 ans demeurent plus exposées aux risques encourus : 7 tués et 42 blessés.
- Chez les enfants : 1 piéton tué et 15 blessés de moins de 14 ans.
- 109 accidents en agglomération, 15 à proximité d'une école et 15 en intersection ou à proximité.

Nombre d'accidents corporels	129
Dont accidents mortels	13
Dont accidents avec blessés hospitalisés	105
Nombre de tués	13
Nombre de blessés	130

Accidents corporels impliquant un piéton en Charente, entre 2008 et 2012



Répartition par âge, des accidents impliquant un piéton en Charente, entre 2008 et 2012



Répartition selon la luminosité, des accidents impliquant un piéton en Charente, entre 2008 et 2012



## Les seniors

Les personnes de **plus de 65 ans** représentent 22 % de la population Charentaise.

Entre 2008 et 2012, ils sont mis en cause dans 184 accidents en Charente (19 %) et représentent 126 blessés (11%)

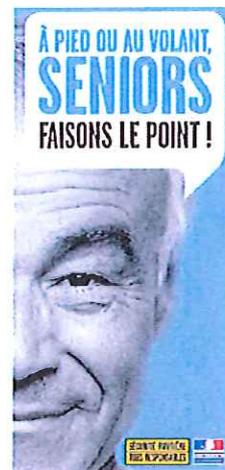
19 accidents se sont produits sur des passages piétons et 17 véhicules légers étaient en cause.

**En cinq ans, 37 personnes de plus de 60 ans (23%) sont décédées en Charente dont 19 avaient plus de 65 ans (12%) :**

- 25 en véhicules légers et 1 en voiturette
- 1 cyclomotoriste,
- 1 motocycliste,
- 2 à vélo,
- 7 piétons.

Les seniors du 4<sup>ème</sup> âge (**plus de 75 ans**) sont souvent représentés dans la mortalité des passagers. Rapporté au kilomètre parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur senior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme, notamment du fait de leur plus grande fragilité (source la sécurité routière en France- bilan 2012).

Un accident mortel type est un conducteur senior en attente en intersection, sur une voie secondaire hors agglomération et qui s'engage sur la route principale en appréciant mal la vitesse d'approche des véhicules (étude INRETS).



Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons	Autres (Voiturettes et tracteurs agricoles)	Nombre de tués 60 ans et +	% tués 60 ans et +
2008	6	0	0	0	6	13%
2009	0	0	1	0	1	4%
2010	8	1	3	0	12	31%
2011	7	2	1	1	11	37%
2012	4	1	2	0	7	28%

Répartition par nature d'usagers des victimes seniors en Charente, entre 2008 et 2012

## L'inattention au volant et les distracteurs de conduite

Peu de données chiffrées existent sur ces problématiques.

Le manque d'attention peut avoir plusieurs causes. Il peut être généré par la monotonie et la routine qui entraînent chez l'automobiliste une conduite automatique.

Cette monotonie peut être accentuée par l'utilisation des outils d'aide à la conduite tels que les régulateurs de vitesse. Enfin la distraction peut être d'ordre technologique, notamment due à l'emploi de dispositifs avec écran ou clavier (téléphone portable, GPS).

25 à 50 % des accidents corporels, selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée, seraient dus à un défaut d'attention qui conduirait à un retard dans la prise de décision et à un allongement significatif du temps de réaction.

Le dernier sondage exclusif TNS-Sofres/sécurité routière révèle que 61% des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant et 32 % en écrivent. Écrire un message multiplie par 23 le risque d'accident. Pour 38% des conducteurs, regarder son téléphone lorsqu'il émet un son est un réflexe (67% pour les moins de 35 ans).

Parce qu'elle capte l'attention, **une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident** matériel ou corporel selon une expertise collective IFS'ITAR-INSERM. D'après cette même source, près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

L'inattention au volant ou perte de vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau de vigilance. Les fiches B.A.A.C. prévoient le facteur « malaise et fatigue », que les forces de l'ordre intervenues sur l'accident renseignent si ce motif est manifeste et déterminant dans l'occurrence de l'accident.

Ce facteur « malaise et fatigue » est enregistré au niveau national dans 8% des décès routiers, de façon stable ces cinq dernières années.



## 2 -Les dispositifs de prévention et de répression

### La communication préventive

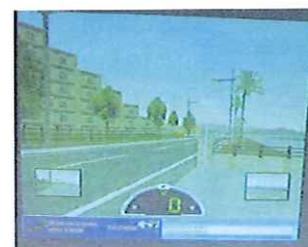
La Sécurité routière organise chaque année des campagnes nationales de sensibilisation sur les grands enjeux que sont la vitesse, l'alcool, les jeunes, le téléphone au volant.

Les messages de ces campagnes sont systématiquement relayés localement à l'occasion de grands rassemblements. Chaque année des stands sont organisés sur deux à trois événements majeurs du département : circuit des remparts, foire exposition, journée de la sécurité, etc.

Lors de ces rassemblements, le public accède aux simulateurs de conduite d'un deux roues et d'une voiture, un simulateur de choc frontal, pour prouver l'utilité de la ceinture de sécurité, un bar-alcool pour expliquer les doses-conviviales et les doses-bar, un atelier d'information sur le gonflage des roues, de la documentation.

Ces stands sont également l'occasion de partenariat avec la police nationale et la gendarmerie nationale, les sociétés d'assurances, les enseignants de la conduite, les associations et sont animés par les intervenants départementaux de la sécurité routière (I.D.S.R.).

Des soirées code de la route sont également organisées tout au long de l'année. Ces manifestations ouvertes au public, permettent de repasser l'épreuve théorique du code de la route. Ces soirées animées par des enseignants de la conduite IDSR ou la police municipale permettent de répondre à de nombreuses questions et de passer des messages de sécurité et de prévention.



### Les actions de sensibilisation par public-cible

Des soirées « réactualisation des connaissances » permettent de présenter aux **seniors ou au grand public** un rappel du code de la route, les nouveaux panneaux et l'utilisation des giratoires, en collaboration avec les forces de l'ordre, les écoles de conduite et les intervenants départementaux de sécurité routière (I.D.S.R.).



Pour les enfants des **écoles primaires**, la mise en place du « permis piéton » animé par la gendarmerie nationale et les polices municipales, permet un important travail de prévention auprès des plus jeunes.

Dans les **établissements scolaires**, de très nombreuses journées de sensibilisation sont mises en place : un mode de sensibilisation ludique, non moralisateur et adapté est proposé en fonction de l'âge, films suivis de débats pour les plus grands ou marionnettes pour les plus petits.



Depuis trois ans, une pièce de théâtre « cocktails à gogo » est proposée aux **jeunes des lycées professionnels**, des maisons familiales et rurales (M.F.R.) et des centres de formation. Ce dispositif rencontre un franc succès. Il a fait l'objet d'une évaluation régionale visant à réfléchir sur l'opportunité de le prolonger et de le développer.

Depuis deux ans, des journées de **prévention du risque routier au profit des personnels des services de l'État** sur le thème des trajets de tous les jours et des trajets professionnels. Il s'agit d'une formation théorique, suivie de tests pratiques, réflexes, alcool et évaluation individuelle de conduite par des professionnels.

Plusieurs **entreprises**, organismes et mutuelles d'assurance ont également bénéficié de l'aide technique et matérielle de la mission sécurité routière de la préfecture pour la mise en place de journées de prévention.

La mise en place de ces nombreuses actions initiées par la mission sécurité routière de la préfecture ne peut exister que grâce à un réseau de partenariat constitué de l'ensemble des services de l'État, de l'Éducation nationale, des services de police et de gendarmerie, de ceux du conseil général et de la ville d'Angoulême.

L'animation est assurée par les acteurs sécurité routière de la Charente et un réseau de partenaires d'associations, de mutuelles d'assurance, d'enseignants de la conduite et surtout grâce aux I.D.S.R.

## Les contrôles automatiques

Le déploiement des radars automatiques est désormais satisfaisant quantitativement. Les équipements les plus anciens seront progressivement remplacés par des modèles de nouvelle génération, tels que les dispositifs permettant d'identifier un véhicule en excès de vitesse dans sa voie de circulation, ceux contrôlant la vitesse moyenne, ou encore les radars semi fixes sur les zones de travaux.



En Charente 21 dispositifs de **contrôle sanction automatisés** sont actuellement en service :

- 17 radars vitesse (14 sur des axes à vitesse limitée inférieure ou égale à 90 km/h et 3 sur des axes à vitesse limitée à 110 km/h)
- 3 radars discriminants sur des axes où la limitation de vitesse est inférieure pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.
- 1 radar vitesse moyenne ou radar tronçon.



Deux nouveaux radars discriminants implantés à Lessac et Villegats seront opérationnels pour l'année 2014.

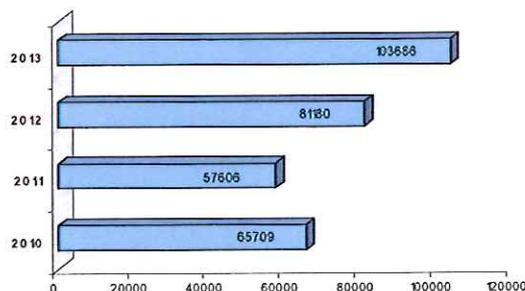
25 dispositifs de contrôles **radars feux rouges** fonctionnent en Charente et sont implantés à

- Angoulême : 18 radars ;
- Cognac : 5 radars ;
- Confolens : 2 radars.

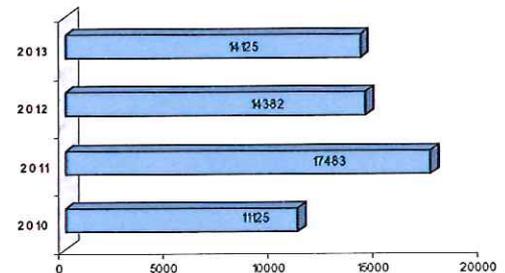


Pour l'année 2013, le nombre d'infractions relevées par les radars feux rouges est de **14 125** soit une **baisse de 1,8%** du nombre d'infractions constatées.

En 2012, il s'établissait à 14 382. Le nombre d'infractions relevées par les radars feux rouges concernant des **véhicules immatriculés hors France** est de **2 259** et représente **15,6%** du nombre d'infractions constatées.



Radars fixes vitesse



Radars feux rouges

Nombre d'infractions relevées par les radars fixes en Charente entre 2010 et 2013

### Les contrôles des services de sécurité

Tout au long de l'année, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, des opérations de contrôle de vitesse, d'alcoolémie, de conduite sous l'emprise de stupéfiants, sont régulièrement menées sur les routes de Charente par les services de sécurité de la police nationale et de la gendarmerie nationale.



Par ces contrôles récurrents, les usagers de la route sont amenés à prendre conscience que seul le strict respect des règles pourra permettre de diminuer le nombre d'accidents et le nombre de tués, limitant d'autant le nombre de vies brisées.

Aussi, policiers et gendarmes sont mobilisés à travers des dispositifs préventifs et répressifs, sur les axes principaux, mais également sur le réseau secondaire. Ils assurent ainsi des missions de surveillance, de contrôle, d'interception et d'assistance.

En complément de ces contrôles, ils mettent en œuvre des actions tant dissuasives que répressives, orientées prioritairement d'une part, vers la sécurisation des flux lors des grands chassés-croisés des départs en vacances, et d'autre part, vers la lutte contre les comportements les plus dangereux propres à ces périodes.

A ces occasions, le préfet et les membres du corps préfectoral se rendent régulièrement sur les contrôles pour marquer les priorités de l'État.

Pour l'année 2012, le nombre d'infractions relevées par les radars mobiles s'établissait à 35 283, il est de 27 765 pour l'année 2013 soit une baisse de 21,31% du nombre d'infractions constatées.

Pour l'année 2013, le nombre d'infractions relevées par les radars mobiles concernant des véhicules immatriculés hors France est de 1 893 et représente 6,82 % des infractions constatées.

A partir du mois de mai 2014, les services de la gendarmerie départementale disposeront d'un radar mobile de nouvelle génération intégré dans une voiture banalisée.

# Document général d'orientations 2013—2017

## Les sanctions administratives liées à l'activité des services

En 2013, 827 permis de conduire ont été suspendus : 77 % pour alcoolémie positive, 14 % pour vitesse excessive et 9% pour usage de stupéfiants.



Sur les 256 permis retenus pour « solde de points nul », 30 soit 12 %, concernaient de jeunes conducteurs ayant un permis de conduite probatoire (8% en 2012).

- 443 conduites sans permis de conduire ont été relevées.
- 73 grands excès de vitesse.



Infractions	2012	2013	évolution	%
Nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués	75 244	72 000	-3 244	-4%
Dépistages positifs	2 534	1 883	-651	-26%
Procès-verbaux infractions à la vitesse	7 937	7 020	-917	-12%

### Évolution des infractions relevées par l'activité des services en Charente entre 2008 et 2012

Limitations du droit de conduire (rétections immédiates art. L224-1)	2012	2013	évolution	%
Permis de conduire suspendus	902	827	-75	-8%
dont alcoolémie	714	635	-79	-11%
dont excès de vitesse	126	115	-11	-9%
dont stupéfiants	62	75	13	21%
Nombre de permis invalidés pour solde de points nul	308	256	-52	-17%

### Répartition des permis de conduire suspendus par l'activité des services en Charente entre 2012 et 2013



## 3 - Les orientations d'actions

Enjeu n° 1 :

**Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière**

Enjeu n° 2 :

**L'alcool, les addictions et la prévention des comportements à risques**

Enjeu n° 3 :

**La vitesse et le respect des règles**

Enjeu n° 4 :

**Les usagers vulnérables : les deux roues motorisés, les cyclistes et les seniors**

Enjeu n° 5 :

**L'inattention au volant et les distracteurs de conduite**

## Enjeu n° 1 :

### Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière 1/2

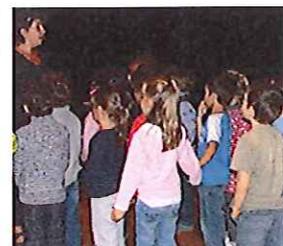
Les actions à mettre en œuvre sur le département de la Charente s'orientent autour de deux axes principaux : les enfants, les adolescents, les jeunes adultes et leur comportement à risques.

L'effort devra porter sur les enfants dès leur plus jeune âge parce qu'ils sont particulièrement vulnérables et souvent inconscients des risques qu'ils prennent. Cette éducation est également un bon moyen de rappeler aux parents leur devoir d'exemplarité vis-à-vis des enfants.

#### Les enfants

L'éducation des comportements des enfants de moins de 12 ans reste ancrée tout au long de la vie. Il convient donc dans une démarche à long terme de :

- Renforcer l'éducation citoyenne à la route dans les structures accueillant les enfants de moins de 12 ans.
- Encourager et accompagner les professeurs des écoles qui engagent des projets de sécurité routière, notamment dans les écoles où cette thématique n'a jamais été abordée.
- Former les enfants dans les écoles, grâce au permis piéton.
- Sensibiliser les élus et les directeurs d'écoles, les enseignants à la nécessité de mettre en place des projets d'écoles sur les risques liés aux déplacements domicile-école et l'éducation citoyenne.
- Sensibiliser les assistantes maternelles à la sécurité routière et notamment à la réglementation et aux systèmes de protection des enfants dans les véhicules.
- Organiser des journées de sensibilisation pour les animateurs de centres de loisirs afin de favoriser la mise en place d'animations autour du risque routier.
- Associer les familles par le biais des associations de parents d'élèves dans toutes les actions de prévention.



## Les adolescents et leur comportement à risque

2/2

Les adolescents devront être encouragés aussi bien dans les lycées, les universités, les structures d'insertion et les centres de formation à devenir les auteurs de leur propre sécurité et de celle des autres.

Même si les garçons représentent les trois quarts des accidentés de la route, il apparaît important d'avoir une démarche pédagogique envers les filles, qui sont un des éléments déclencheurs des changements de comportement.

L'enjeu sur les années à venir est de :

- Se mobiliser sur des actions auprès des **élèves de 6ème** pour travailler sur les déplacements piétons, cyclistes, passagers d'automobiles et de bus. L'entrée au collège est un moment important, pour les élèves, en matière d'acquisition d'autonomie. Il s'agit de compléter les mesures, comme l'attestation scolaire de sécurité scolaire de premier et de deuxième niveau, déjà prises au sein de l'éducation nationale pour les classes de 5<sup>ème</sup> et de 3<sup>ème</sup>.
- Former les jeunes dans les **collèges et lycées** grâce à l'attestation scolaire de sécurité routière et les journées de prévention.
- Lutter contre la **prise de risques** chez les jeunes par la mise en place d'actions transversales sur les comportements à risques (alcool, violence, etc) dans une approche globale des thématiques de santé et de citoyenneté.
- Sensibiliser les **jeunes** en situation d'apprentissage ou en formation professionnelle (CFA, MFR, lycées professionnels) puisqu'ils représentent une population impliquée dans les accidents de la route, notamment en cyclomoteur.
- Inciter à la **nomination et la formation de relais** (maître de stage ou d'apprentissage) dans les entreprises et les centres de formation sur le thème « Conduire est un acte professionnel ».
- Sensibiliser les **familles** sur les risques des deux roues motorisés et notamment les familles en difficulté.
- Mettre en place des actions vers les adolescents, menées par les **clubs ou associations sportives** ou initiées par les jeunes eux-mêmes qui pourront être soutenues dans le cadre de projets Label Vie.



## Enjeu n° 2 :

### L'alcool, les addictions et la prévention des comportements à risques

Dans la cadre du D.G.O., il convient de n'écarter aucun risque mais de tenter de mener des actions croisées en fonction des publics auxquels on s'adresse.

Sous le thème des comportements à risque, il sera privilégié des actions dirigées vers les conducteurs de deux roues du fait de leur vulnérabilité particulière ou des actions permettant de combattre la conduite sans permis.

Les orientations d'actions suivantes sont préconisées :

- Poursuivre les **stages** traitant l'alcoolémie routière en distinguant mieux, parmi les stagiaires, les primo-délinquants des récidivistes et, dans l'idéal, les dépendants.
- Continuer la **sensibilisation des jeunes** et les actions de prévention « **SAM** ». Les jeunes ont intégré le message « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». Leur consommation d'alcool pose encore problème mais elle n'est pas forcément liée à la conduite routière.
- Sensibiliser les **clubs sportifs** aux dangers de la prise d'alcool à l'occasion ou après les compétitions, les rencontres et les matches.
- **Inform**er les adultes (risque alcool et route, dose-bar, temps d'élimination, courbe d'alcoolémie) sur des lieux où ils sont les plus attentifs (entreprises, associations sportives, etc).
- Informer sur les risques liés à la conduite lors de la prise de certains **médicaments** en impliquant les pharmaciens et les médecins.
- Travailler avec les **collectivités locales** pour les sensibiliser à cette problématique, afin qu'elles l'intègrent dans leurs pratiques (clause d'engagement à insérer dans les contrats de location de salle, politique associative et sportive) et les informer sur leurs droits et leurs devoirs.
- Désigner des **correspondants sécurité routière** au sein des conseils municipaux et les former à la prise en compte des risques liés à la conduite.



## Enjeu n° 3 :

### La vitesse et le respect des règles

Afin de mettre l'accent sur la responsabilité individuelle de chaque conducteur, le respect des règles, l'importance d'une vitesse adaptée en fonction des usagers rencontrés, du lieu traversé et des circonstances climatiques, les actions suivantes sont proposées :

- Poursuivre les **contrôles sanctions** et développer les contrôles aléatoires.
- Développer les stages alternatifs aux poursuites pour excès de vitesse (<à 50 km/h) pour les primo-délinquants.
- Inciter les **maires** à la mise en cohérence des limitations de vitesse et des infrastructures routières. Développer l'information aux maires sur les possibilités de créer les nouvelles « zones de rencontre ».
- Susciter des liens entre les services voirie et le **réseau des élus référents** sécurité routière afin d'obtenir une meilleure adaptation des infrastructures aux impératifs de sécurité routière.
- Sensibiliser les parents des jeunes en **apprentissage anticipé de la conduite**, à la problématique vitesse pour agir sur le comportement.
- Promouvoir la conduite apaisée au sein des entreprises et développer une meilleure prise en compte du **risque routier en entreprise**, dans les collectivités et les services publics.
- Encourager et accompagner les **entreprises** à mettre en place des journées de prévention des risques routiers pour leur personnel.



## Enjeu n° 4 :

### Les usagers vulnérables : les deux-roues motorisés, les cyclistes, les piétons et les seniors

Une part significative des progrès à accomplir concerne les rapports en circulation entre conducteurs de deux-roues motorisés et automobilistes. La multiplicité des véhicules met en évidence la nécessité de partage de l'espace.

L'observation journalière des comportements des usagers de la route montre la multitude de petites incivilités qui, pour ne pas toujours présenter de dangers graves, n'en constituent pas moins une manière de se conduire génératrice de risque d'accident, notamment pour les conducteurs de deux-roues motorisés, les piétons et les seniors.

L'accent devra être mis sur la responsabilité individuelle de chaque conducteur, sur le respect des règles, l'importance d'une vitesse adaptée en fonction des usagers rencontrés, du lieu traversé et des circonstances climatiques.

Les actions à mettre en œuvre s'orienteront vers :

- La lutte contre les excès de vitesse.
- La sensibilisation des jeunes sur les conséquences de la **prise de risque à cyclo et à moto** et sur la nécessité des équipements de protection passive (casques, blousons...).
- L'organisation de **stands sécurité routière** à l'occasion des grands événements pour aller vers le grand public.
- La formation à la notion de **partage de la route** pour les différents usagers.
- L'information et la lutte contre le **débridage** par la multiplication des contrôles par les forces de l'ordre.
- Poursuivre les **soirées de révision du code de la route** pour le grand public et les seniors.
- Inciter à parler avec les médecins ou pharmaciens des problèmes liés à la prise de médicaments.
- Effectuer des actions de sensibilisation auprès de la classe d'âge 55-65 ans afin de prévenir les **risques liés au vieillissement**.
- Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des **cyclo-touristes** et inciter au port du casque à vélo.



## Enjeu n° 5 :

### L'inattention au volant et les distracteurs de conduite

Les actions à mettre en place sont :

- Développer un volet « **distracteurs** » dans les bilans accidentologiques.
- Sensibiliser aux dangers du **micro-sommeil** et de la somnolence.
- Lors des **grands départs**, inciter à faire une pause toutes les deux heures.
- Monter des **ateliers ludiques** pour tous, sur le thème du danger du téléphone au volant.
- Sensibiliser les **entreprises** sur les dangers du téléphone en voiture lors des déplacements professionnels.
- Développer la prévention sur les dangers du téléphone au volant lors des **stages** de récupération de points.
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul etc...) sont un plus pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance accrue.



## Le Financement

Les orientations retenues dans le D.G.O. constituent les domaines de mobilisation privilégiée de l'ensemble des services de l'État.

Le financement par l'État, à travers les crédits de sécurité routière, constitue l'outil spécifique de mise en œuvre des actions qui découlent du D.G.O.

Ces fonds ne doivent toutefois pas être les seules sources de financement des actions. Une articulation, la plus cohérente possible doit être recherchée avec les autres financements apportés par les collectivités territoriales et les partenaires.

De même, la recherche de cofinancement doit permettre de rendre plus homogène et efficaces les différentes actions menées. Ce cofinancement constitue un des facteurs de réussite de ces dernières.

## Le suivi et l'évaluation du D.G.O.

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives, y compris dans des champs d'investissements nouveaux et de mobiliser des partenaires actifs tout au long de la période de mise en œuvre du D.G.O.

Au-delà de l'élaboration du D.G.O., il semble à la fois cohérent et efficace de poursuivre cette démarche partenariale, basée sur un pôle de compétence sécurité routière.

Ainsi, chaque année, une réunion du pôle de compétence se tiendra juste avant le lancement du plan départemental d'actions de sécurité routière (P.D.A.S.R.). Cette réunion aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du D.G.O. et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

## La déclinaison du D.G.O en P.D.A.S.R.

Chaque année, jusqu'en 2017, les orientations d'actions définies dans le D.G.O. constitueront le fondement des actions proposées dans le Plan départemental d'actions de sécurité routière P.D.A.S.R.).

Le pôle de compétence, recentré autour des services de l'État, auxquels sont associés le conseil général, la ville d'Angoulême, les enseignants de la conduite, les associations et les I.D.S.R. est chargé d'orienter la politique locale.

Les réunions du pôle de compétence sécurité routière, présidées par le directeur de cabinet du préfet - chef de projet sécurité routière - permettent d'assurer le suivi des actions inscrites au P.D.A.S.R., de superviser leur mise en œuvre, d'évaluer leur pertinence et leur efficacité et de valider les projets Label Vie.

Le P.D.A.S.R. 2014 sera élaboré par le pôle de compétence sécurité routière en tenant compte des enjeux définis au document général d'orientations 2013 – 2017.

Les actions proposées au financement du P.D.A.S.R. seront analysées en fonction de ces enjeux et les propositions seront soumises au préfet.



Angoulême, le 21 MAI 2014

Le Préfet,

Salvador PÉREZ