



PRÉFET DE LA CHARENTE

Document Général d'Orientations 2018-2022

de la politique de sécurité routière en Charente

Le Préfet,



Pierre NEFHAÏNE

7, 9 rue de la préfecture - CS 92301 – 16023 ANGOULÊME CEDEX
Téléphone : 05.45.97.61.00 – Serveur vocal : 0.821.80.30.16
Site internet : www.charente.gouv.fr

Sommaire

Préambule.....	p.3
Définition du DGO.....	p.4
La démarche d'élaboration.....	p.5
Les caractéristiques de la Charente.....	p.6
L'accidentalité générale du département.....	p.8
Les enjeux départementaux de sécurité routière.....	p.12
• Le risque routier professionnel.....	p.13
• La conduite après usage de substances psychoactives.....	p.15
• Les jeunes de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans, de 24 à 29 ans.....	p.16
• Les seniors de 65 à 74 ans, de 75 ans et plus.....	p.17
• Les distracteurs de conduite.....	p.18
• Le partage de la voirie urbaine / interurbaine.....	p.19
• Les deux-roues motorisés.....	p.21
Les dispositifs de prévention et de répression.....	p.23
Les orientation d'action.....	p.28
La déclinaison du DGO en PDASR.....	p. 37

Préambule

Les objectifs et la démarche d'élaboration

L'objectif du gouvernement en matière de sécurité routière est de parvenir à moins de 2000 tués sur les routes d'ici 2020. (Pour rappel, le point culminant du nombre des tués à été de 16 545 morts en 1972).

Les accidents de la route représentent en outre un coût financier important. Pour l'année 2016 celui-ci atteint environ 50Md€, soit 2,2% du Produit Intérieur Brut (PIB), dont 11,3 millions d'euros au titre de la mortalité et 22 millions d'euros pour les hospitalisations.

2017 correspond à 45 années de mobilisation en faveur de la sécurité routière. Acteurs de terrain, acteurs publics, responsables politiques, associations, constructeurs, ont multiplié les initiatives pour que diminue l'accidentalité des véhicules motorisés, des bicyclettes comme des piétons.

Après deux années de hausse, la mortalité routière se stabilise en 2016 avec 3477 décès sur les routes. Ce chiffre illustre l'importance des résultats déjà obtenus mais également l'importance de l'action qu'il reste à mener.

Les comportements des usagers de la route doivent évoluer sur le long terme. Il est indispensable de faire comprendre les risques, d'expliquer la nécessité des règles et de s'assurer qu'elles soient respectées.

Pour cela, il convient d'agir sur tous les leviers : la formation, la communication et la prévention, les contrôles et donc, bien évidemment, la sanction.

Le DGO 16 s'inscrit totalement dans la continuité de la demande nationale.



Document Général d'Orientations de la Charente

Définition

Sous la responsabilité du préfet de département, le Document Général d'Orientations (DGO) constitue **la déclinaison à l'échelon départemental d'un plan d'action national** et de mesures locales qui s'articulent autour de **quatre priorités gouvernementale** :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- protéger les usagers les plus vulnérables
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi

Chacun de ces objectifs à été affirmé par le Gouvernement lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017.

Au niveau départemental, le DGO permet de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique en matière de sécurité routière, ainsi que la mise en œuvre d'actions pour les cinq prochaines années (2018 - 2022).

Il doit également permettre de fédérer l'ensemble des acteurs concernés autour des enjeux et des cibles spécifiques identifiés sur le territoire départemental. Ces acteurs sont associés à la validation des enjeux, à la définition des actions et à leur mise en œuvre dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation et de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière dans le département de la Charente.

La démarche d'élaboration du DGO :

- le bilan 2012 – 2016

- les attentes 2018 - 2022

La démarche d'élaboration du DGO a été lancée par la directrice de cabinet du préfet, chef de projet en matière de sécurité routière. La définition des enjeux a été arrêtée en concertation entre les services de l'État et les différents acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière.

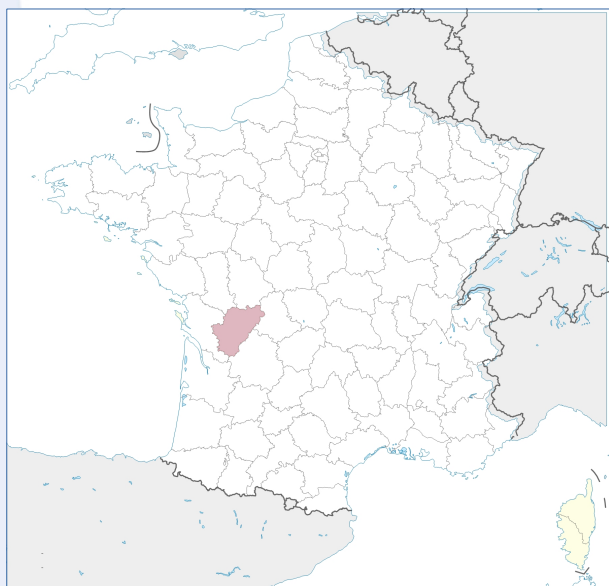
Les responsables des services de l'État, les techniciens compétents en matière de sécurité routière sont mobilisés en leur qualité d'expert, ainsi que l'ensemble des acteurs concernés, notamment dans le cadre du pôle de compétence sécurité routière auquel participent le Département, la ville d'Angoulême, les enseignants de la conduite, les assureurs, les associations et les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR). Tous sont associés au choix des enjeux, à la définition des orientations ainsi qu'à la mise en œuvre d'actions concertées.

Les réflexions menées pour l'élaboration du DGO se sont appuyées sur une étude d'enjeux réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la Direction Départementale des Territoires à partir des fichiers Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), afin de dresser un bilan de l'accidentalité départementale sur les cinq dernières années (2012-2016).

Les problématiques locales ayant un caractère pérenne, le DGO 2018-2022 s'inscrit dans le prolongement des orientations définies pour la période 2012-2016 et assure la continuité des actions déjà initiées. Celles-ci seront déclinées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) 2018.

Présentation de la Charente

Caractéristiques départementales



Géographie :

Région : Nouvelle-Aquitaine

Superficie : 5 956 km²

Démographie :

353 853 habitants

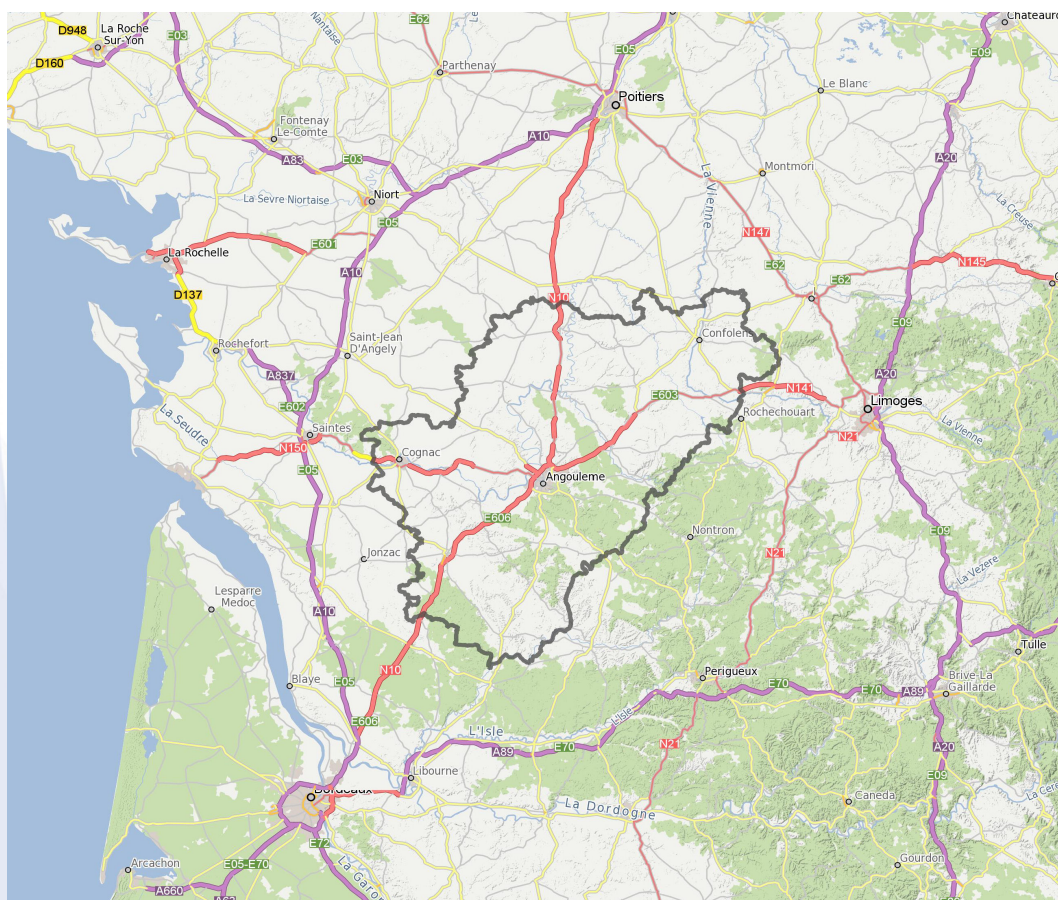
Densité démographique : 61 hab/km²

Réseau routier :

242 km de routes nationales

5200 km de routes départementales

8157 km de voies communales



Caractéristiques de l'accidentologie en Charente

L'étude de l'accidentologie est basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers BAAC (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 DDT.

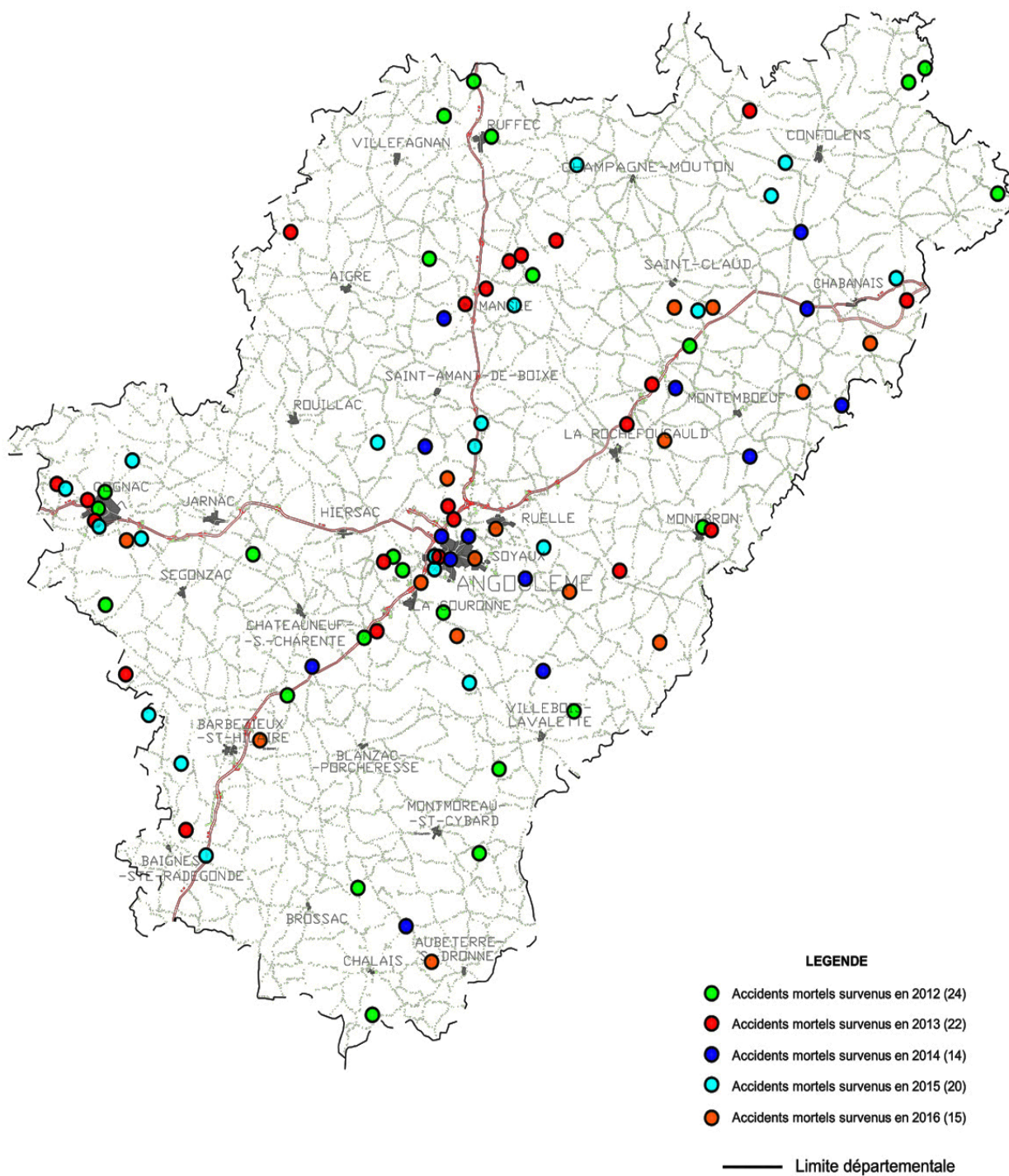
Quelques précisions sur les données exploitées dans la suite du document :

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est un accident qui entraîne au moins une victime nécessitant des soins médicaux, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule. Les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée en sont exclus.

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

- Les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état de santé ne nécessite aucun soin médical ;
- Les victimes impliquées non indemnes :
 - 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 admises comme patientes à l'hôpital plus de 24 heures.

Localisation des accidents mortels de la circulation dans le département de La Charente

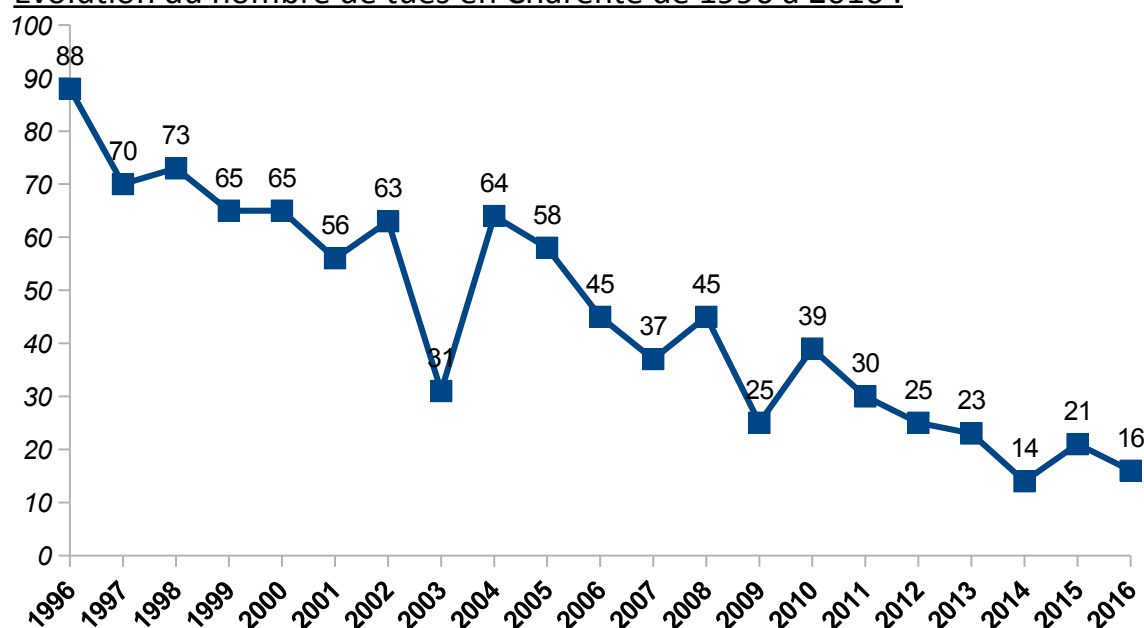


carte mise à jour le 13 octobre 2017

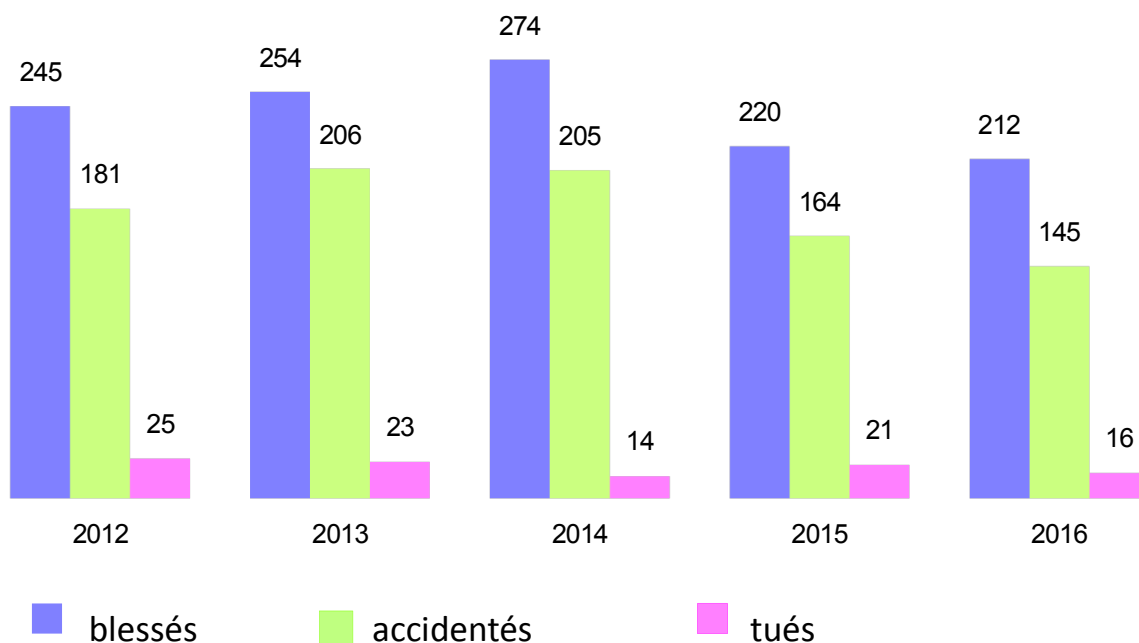
Bilan de l'accidentalité en Charente 2012 - 2017

En préambule, il est important de préciser qu'en Charente, la mortalité routière a diminué de 81 % en 20 ans.

Évolution du nombre de tués en Charente de 1996 à 2016 :



Évolution du nombre de blessés, d'accidentés et de tués en Charente de 2012 à 2016 :



La Charente est traversée par deux grandes routes nationales (RN 10 et RN 141) très fréquentées par les transporteurs routiers ce qui contribue au développement du sentiment d'insécurité des autres usagers.

Sur la période 2012-2016, on relève que les poids lourds sont impliqués dans 67 accidents corporels (soit 7,4% des accidents), et dans 15 accidents mortels (15%).

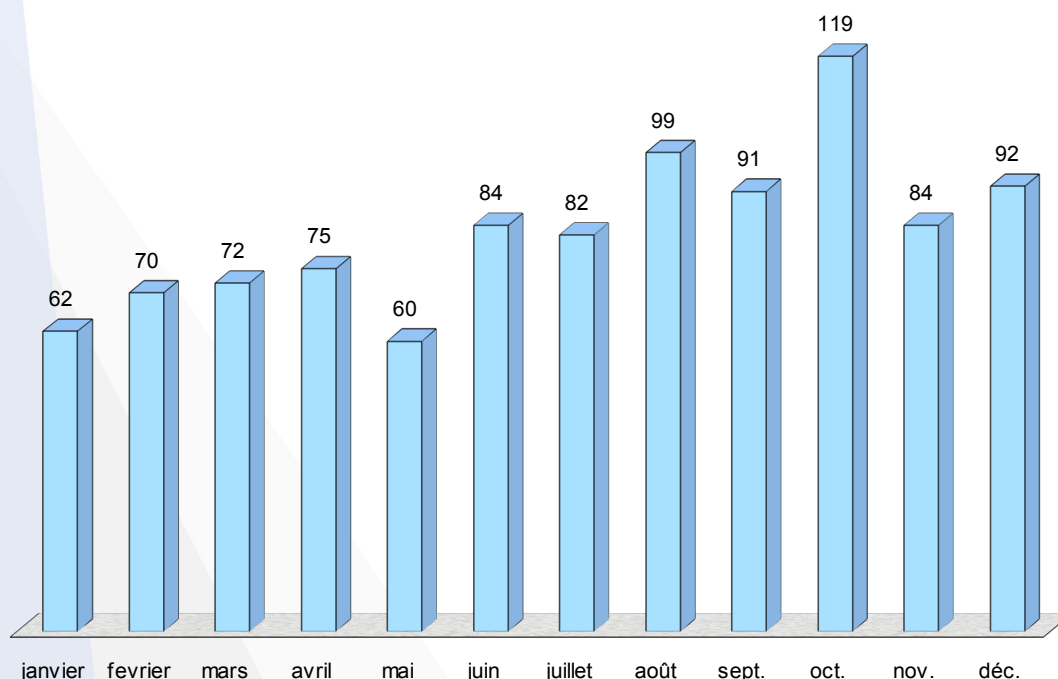
Sur 5 ans, 67 poids lourds sont entrés en collision avec :

- 40 véhicules légers (5 tués),
- 5 motos (1 tué),
- 1 cyclomotoriste (1 tué),
- 5 piétons (4 tués),
- 10 accidents ont concerné un poids lourd seul en cause (2 tués),
- 6 accidents contre des PL (2 tués).

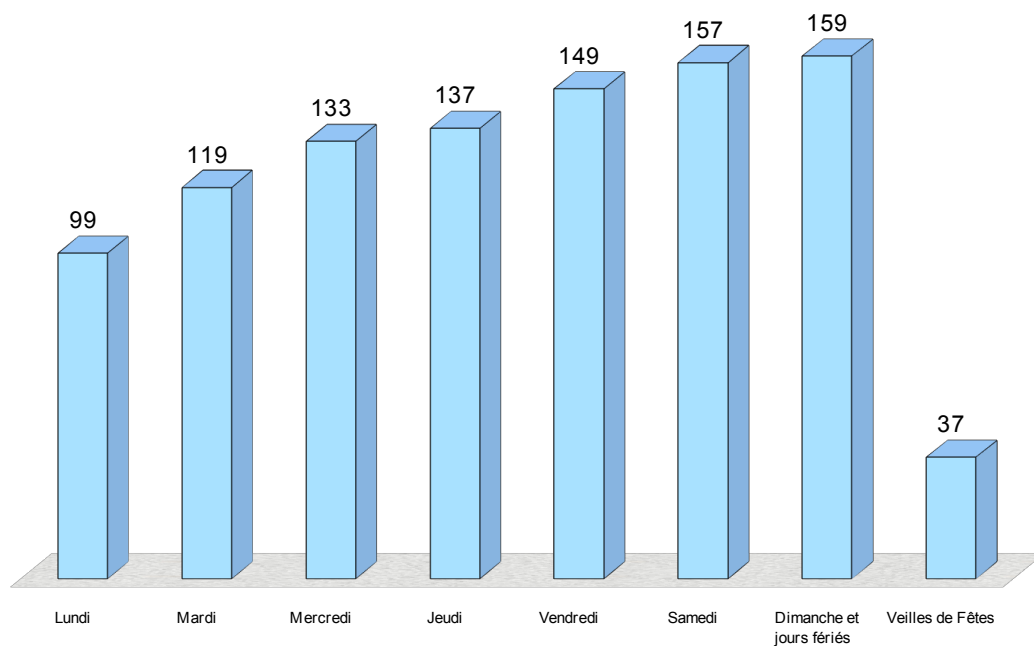
Accidents impliquant au moins un PL :

Nombre d'accidents corporels	67
Dont accidents mortels	4
Dont accidents avec tués ou blessés hospitalisés	38
Nombre de tués	4
Nombre de blessés	34

Répartition mensuelle des accidents 2012/2016 :

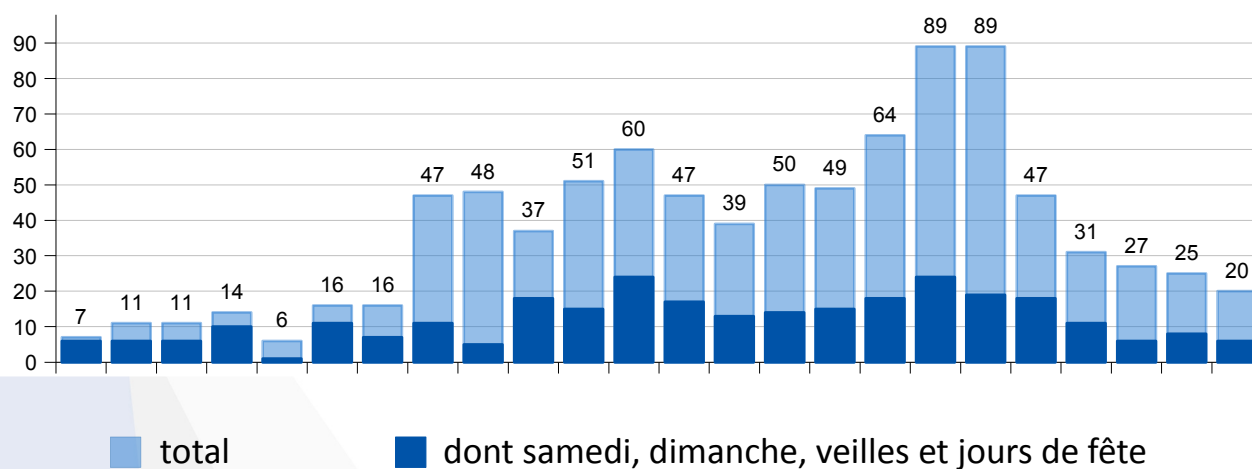


Répartition journalière des accidents 2012/2016 :



Répartition des accidents selon les heures :

En observant la répartition horaire des accidents corporels sur 5 ans, on constate que 20% des accidents (178) se sont produits entre 17 et 19h causant le décès de 13 personnes (13%).



Les enjeux de la sécurité routière Pour la période 2018 - 2022

Quatre enjeux nationaux doivent impérativement être repris dans tous les départements :

- Le risque routier professionnel
- La conduite après usage de substances psychoactives
- Les jeunes, (14/17, 18/24, 25/29 ans)
- Les seniors, (65/74 et +75 ans)

En complément, des enjeux facultatifs peuvent être choisis, selon leur pertinence au regard de la situation locale :

- Le partage de la voirie urbaine/interurbaine
- Les deux-roues motorisés (2RM)
- La vitesse
- Les distracteurs (téléphone, GPS, radio...)

Chacun de ces enjeux a été examiné afin d'en évaluer l'importance relative pour le département de la Charente, de les hiérarchiser et de déterminer leur développement dans le plan d'action.

Le risque routier professionnel

Enjeu national n°1

Le risque routier est un risque professionnel majeur. Il représente près de la moitié des accidents mortels dont sont victimes les salariés relevant du régime général de sécurité sociale pendant leur journée de travail.

Un sondage réalisé par la fondation VINCI autoroutes sur la sécurité routière et les trajets professionnels, portant sur la population de français actifs révèle que :

- 63% prennent la route le matin avec une sensation de fatigue (72% des moins de 35 ans) ;
-
- 25% consomment de l'alcool au cours des repas professionnels et reprennent leur véhicule ;
-
- 20% envoient des messages ou des courriels professionnels en conduisant (1/3 des moins de 35 ans).

La Charente est un département à dominante rurale situé au croisement de deux grands axes routier à forte densité de circulation :

- entre le Centre et le Sud-Ouest de la France (RN 141) empruntée par les poids lourds pour éviter les péages de l'A10 entre Bordeaux et Poitiers car le temps de trajet équivalent, voire plus favorable). Le trafic moyen journalier sur cette voie est de **20 033 véhicules** dont **41,85 % de poids lourd** ;
- entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe (RN 10) moyen journalier de **20 234 véhicules** dont **20 % de poids lourds**.

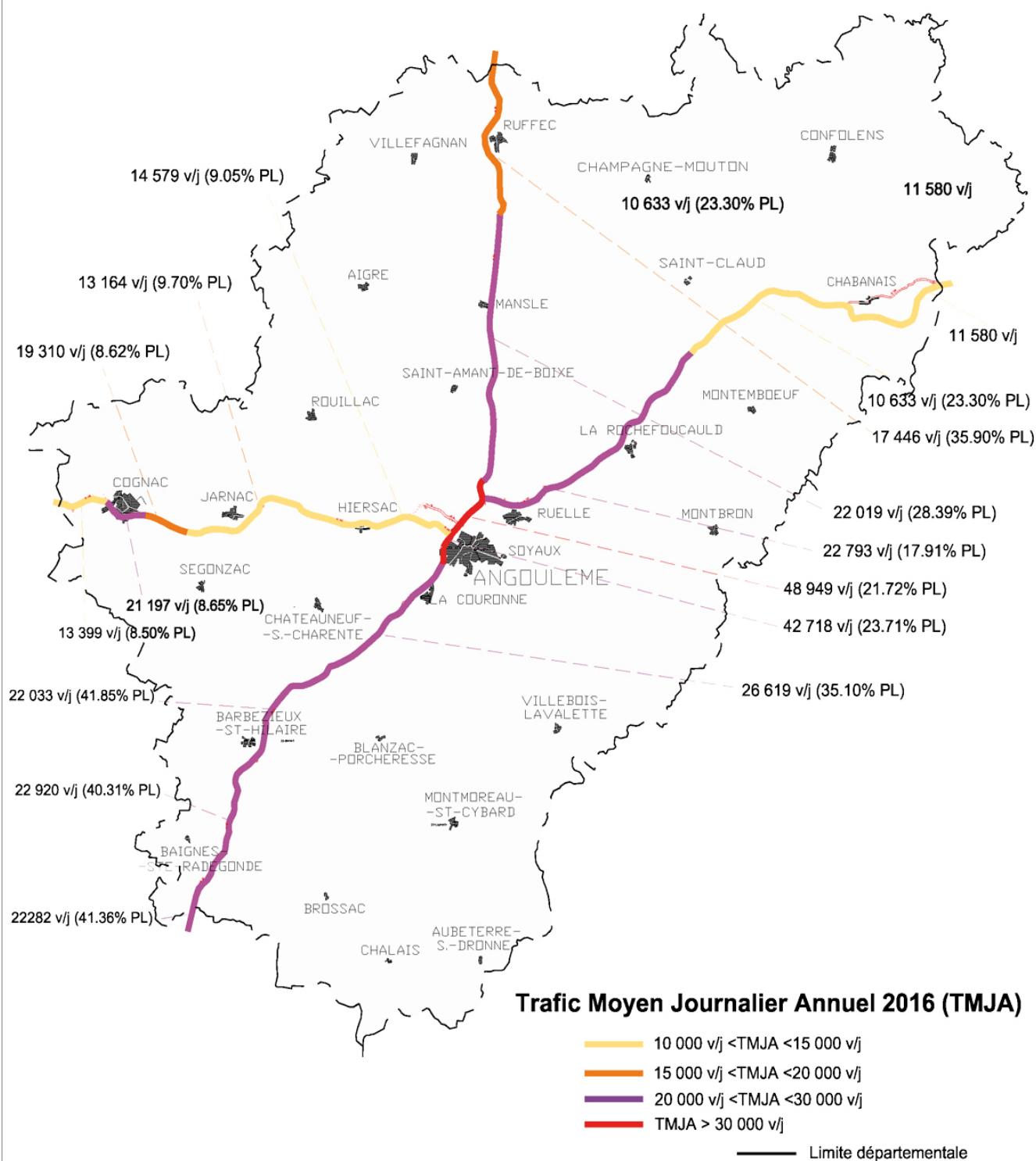


Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA CHARENTE
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
DIRECTION - SAAT - UCAT

Recensement de la circulation sur le Réseau National dans le département de La Charente



La conduite après usage de substances psychoactives

Enjeu national n°2

Dès que l'on atteint le taux de 0,5 g d'alcool par litre de sang, le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3. Il est multiplié par 8 pour une alcoolémie de 1g/l et par 32 pour 1,6 g/l. 2/3 des accidents mortels avec facteur alcool sont dus à la perte de contrôle du véhicule sur une route secondaire, hors agglomération.

L'alcoolémie des conducteurs impliqués dans des accidents n'est pas systématiquement renseignée dans les fichiers BAAC.

En France, l'étude SAM (Stupéfiants et Accidents Mortels) montre que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés.

En Charente, l'analyse des 99 accidents mortels, recensés sur la période 2012 à 2016 démontre que 33% d'entre eux impliquent des conducteurs avec une alcoolémie supérieure au taux légal. En outre, les analyses effectuées sur ces mêmes conducteurs révèlent fréquemment un usage associé de stupéfiants.

Sur cette période, on constate que 160 accidents corporels et mortels (18%) avec présence d'alcool et/ou de stupéfiants ont provoqué la mort de 68 personnes réparties comme suit :

- 42 conducteurs de VL ou passagers
- 7 conducteurs de motos
- 8 conducteurs de cyclomoteurs
- 9 piétons
- 2 autres

En 2016, la tranche d'âge la plus concernée par cette consommation de substances psychoactives et impliquée dans des accidents mortels (32) est celle des **25-44 ans (22)**, suivie de celle des **45-64 ans (7)**, alors que les **18-20 ans n'en représentent que 3**.

98% des conducteurs impliqués dans un accident mortel et testés positivement sont des hommes.

Statistiquement, en Charente, le profil de conducteur avec la plus forte probabilité d'être impliqué 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.

On constate une augmentation de la conduite sous l'emprise **de produits stupéfiants**, notamment grâce au nouveau kit de dépistage et à la multiplication des contrôles.

Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge

Enjeu national n°3

- Les Jeunes, sont répartis en 3 classes d'âge 14-17, 18-24 et 25-29 ans :

Sur la période 2012/2016, on relève que 60% des victimes sont âgées de moins de 29 ans alors que cette tranche d'âge représente 27% de la population de la Charente.

Depuis 5 ans, sur les routes de la Charente on comptabilise dans la tranche d'âge des 14 à 29 ans, 505 accidents corporels ayant généré :

- 716 blessés dont 400 blessés hospitalisés
- 47 décédés

Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons	Nombre total de tués (tous âges)	Nombre de tués 14-29 ans	%14-29 ans
2012	48	16	8	25	10	40%
2013	62	24	5	23	13	57%
2014	67	23	7	14	6	43%
2015	44	18	4	21	11	52%
2016	37	14	3	16	7	44%

La répartition des jeunes de 14 à 29 ans tués sur les routes de la Charente entre 2012 à 2016 est la suivante :

- 49% sont des automobilistes
- 14% sont des conducteurs de deux-roues motorisés
- 37 % autres (piétons, quad, voitures sans permis, poids-lourds...)
- 763 jeunes de 14 à 29 ans ont été blessés ou tués, soit 43% du nombre total durant ces 5 dernières années (1304 victimes)
- 149 accidents se sont produits en agglomération et 207 accidents hors agglomération
- 301 accidents se sont produits de jour (33 %) et 325 sur les routes départementales

Les seniors

Enjeu national n°4

Les personnes de **plus de 65 ans** représentent 23 % de la population Charentaise.

Sur la période 2012/2016, elles sont mises en cause dans 224 accidents corporels (25 %) représentant 311 blessés (25%).

Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons Vélo	Autres Voiturettes et tracteurs agricoles	Nombre Total de tués (tous âges)	Nombre de tués 65 ans et +	% tués 65 ans et +
2012	4	1	2	0	25	7	28%
2013	4	1	2	0	23	7	30%
2014	0	0	2	1	14	3	21%
2015	2	0	0	1	21	3	14%
2016	1	1	2	0	16	4	25%

En cinq ans, 28 personnes de plus de 65 ans sont ainsi décédées sur les routes charentaises :

- 11 en véhicules légers
- 3 à motos
- 1 à cyclo
- 2 à vélos
- 9 piétons
- 2 autres.

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors** (plus de 75 ans), 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 de l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme.

Selon une étude étude INRETS, l'accident mortel type impliquant un senior associe les circonstances suivantes de la part du conducteur :

- en attente en intersection, sur une voie secondaire hors agglomération ;
- qui s'engage sur la route principale en appréciant mal la vitesse d'approche des véhicules.

Les distracteurs de conduite

Enjeu facultatif n°1

La dernière étude de l'IFSTTAR-INSERM fait ressortir qu'une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et que près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone au volant (observatoire des comportements-résultats de l'année 2016, ONISR 2017).

L'hypovigilance (concept plus vaste que la somnolence) est un état intermédiaire entre veille et sommeil qui se traduit par une envie impérieuse de dormir (privation chronique du sommeil).

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 aides à la conduite telles que les régulateurs de vitesse. Enfin la distraction peut être d'ordre technologique, notamment par l'emploi de dispositifs avec écran ou clavier (téléphone portable, GPS).

Certaines études mettent en évidence qu'environ 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 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. Taper 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 IFSTTAR-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 la perte de vigilance correspond à un état de veille.

Les fiches BAAC 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 et reste stable ces cinq dernières années.

Le partage de la voirie urbaine / interurbaine

Enjeu facultatif n°2

Les usagers vulnérables : les cyclistes, les piétons, les seniors

1. Les Cyclistes

Le risque pour un cycliste d'être tué, calculé 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 8 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.

Les accidents de 2012 à 2016 impliquant au moins un cycle en Charente :

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 cycle (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
	46	4	35	50	4	46	35
victimes cycles				46	4	42	33

En Charente, sur la période donnée, les cyclistes représentent 12% du total des accidentés, victimes des accidents suivants :

- 25 en intersection ou à proximité ;
- 33 en agglomération, 13 hors agglomération ;
- 27 sur route départementale, 18 sur voie communale et 1 sur route nationale.

Toutes les tranches d'âge sont concernées :

- 9 accidents impliquent des enfants de moins de 14 ans ;
- 8 les 14-17 ans ;
- 3 les 18-24 ans ;
- 23 les 25-59 ans ;
- 3 des personnes de plus de 60 ans.

2. Les Piétons

Au cours de ces 5 dernières années on dénombre 139 accidents corporels (15%) ayant impliqué au moins un piéton, entraînant le décès de 13 personnes (13%) et causant 154 blessés (13%).

3. Les seniors

Les personnes de plus de 60 ans demeurent plus exposées aux risques encourus : 9 tués et 64 blessés.

On dénombre sur la période 2012/2016, 119 accidents en agglomération, 20 à proximité d'une école et 21 en intersection ou à proximité impliquant au moins un senior.

Les deux-roues motorisés

Enjeu facultatif n°3

Sous la dénomination « deux-roues motorisés » il convient de distinguer deux catégories : les cyclomotoristes et les motocyclistes.

En France, les motocyclistes ne représentent que 2% du trafic national mais 23% des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 18% des tués.

En Charente, on note pour la période 2012 – 2016 :

Période de 2012 à 2016	Cyclos	Motos
Nombre d'accidents corporels	114	155
- dont accidents mortels	8	12
- dont accidents mortels ou avec blessés hospitalisés	76	113
Nombre de tués	8	12
Nombre de blessés	132	172

Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons	Autre mode	Nombre total de tués (tous âges)	Nombre de tués 65 ans et +	% tués 60 ans et +
2012	4		2		25	6	24%
2013	4	1	2		23	5	22%
2014			2	1	14	3	21%
2015	2		1	1	21	4	19%
2016	1	1	2		16	4	25%
De 2012 à 2016	11	2	9	2	99	22	22%

Les cyclomotoristes :

Sur les 5 dernières années, 114 accidents se sont produits en intersection ou à proximité, 89 accidents en agglomération, 25 hors agglomération, 74 sur route départementale, 46 sur voie communale et 8 sur route nationale.

Les motocyclistes :

57 accidents de motos ont eu lieu en intersection ou à proximité, 76 accidents en agglomération, 78 hors agglomération, 105 accidents sur route départementale, 19 sur route nationale

En cinq ans sur les routes de Charente, 20 conducteurs de deux roues motorisés ont perdu la vie, et 300 ont été blessés. Cela représente 30% des accidents survenus dans le département, 20% de l'ensemble des tués et 25% de blessés.

On estime que le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est 24 fois plus élevée pour un conducteur de cyclomoteur et 20 fois pour le motocycliste (deux roues supérieur à 50 cm³) que pour conducteur de voiture. Conduire un deux-roues motorisé est une activité complexe compte tenu des particularités propres à ce véhicule.

Les dispositifs de prévention et de répression

La communication préventive

La sécurité routière organise chaque année des campagnes nationales de sensibilisation qui sont systématiquement relayées à l'occasion de grands rassemblements.

Des **stands de sécurité routière** sont aussi organisés lors de deux à trois événements majeurs du département : Circuit des Remparts, foire exposition, rencontres de la sécurité, etc.

Sur ces divers stands, le public peut accéder à un simulateur de conduite d'un deux roues et à un simulateur de choc frontal pour prouver l'utilité de la ceinture de sécurité. Un bar à alcool explique les doses « conviviales » et les doses « bar », un atelier informe sur le gonflage des roues, de la documentation et des tests de vision sont mis à disposition.

Ces événements sont également l'occasion de partenariats avec la police nationale et la gendarmerie nationale, les mutuelles d'assurances, les enseignants de la conduite et les associations. Les ateliers sont régulièrement animés par les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

Des soirées code de la route sont 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 les IDSR ou la police municipale sont l'occasion de répondre à de nombreuses questions du grand public.

Proposée en Poitou-Charentes depuis 2008, puis reprise par la région Nouvelle-Aquitaine en 2017, la pièce de théâtre « Cocktails à Gogo » rencontre un franc succès auprès des jeunes des lycées professionnels, des maisons familiales et rurales et des centres de formation.

Les journées de prévention au risque routier au profit des personnels de l'administration (PPRR), sur le thème des trajets de tous les jours et des trajets professionnels, ont été reprises au cours de l'année 2017. Il s'agit d'une formation théorique le matin, 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.

Les radars pédagogiques :

La Charente compte 74 radars pédagogiques (environ) : 63 ont été rétrocédés aux collectivités (1 CDC et 63 communes), 11 appartiennent à l'État (2 pour la DIRA, 9 sur les zones de vigilance active).

Une politique de subvention partagée a été mise en place en partenariat avec le Conseil Départemental depuis 2015 et sera reconduite en fonction de la demande et des orientations de la collectivité.

L'utilisation d'un drone :

La Préfecture a fait l'acquisition d'un drone courant septembre 2017, mis à disposition de la Direction Départementale de la Sécurité Publique (sous convention). Cet équipement peut être utilisé lors des contrôles routiers notamment pour vérifier le non respect des distances de sécurité par les poids-lourds, mais aussi en milieu urbain pour constater les infractions liées au code de la route la circulation (feux, passages piéton, stop...)

Les dispositifs de répression

Les contrôles effectués par les services de sécurité :

La sécurité routière est un engagement national décliné au plan départemental. Le Préfet de la Charente, La Directrice de cabinet du préfet, les sous Préfets d'arrondissement et les responsables des forces de l'ordre se rendent périodiquement sur le terrain, pour participer à des actions de prévention et à des contrôles routiers coordonnés et concertés .

En 2015, le nombre d'infractions relevées par les radars mobiles s'établissait à 35 479 ; il est de **30 680** pour l'année 2016, **représentant une baisse de 14%** .

Pour l'année 2016, le nombre d'infractions relevées par les radars mobiles concernant des véhicules immatriculés hors France s'élève à **1750** équivalent à **6% des infractions constatées**.

En complément de ces contrôles automatiques, les forces de l'ordre mettent en œuvre des actions tant dissuasives que répressives, orientées prioritairement 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 : vitesse excessive et non-respect des distances de sécurité.

Tout au long de l'année, des opérations de contrôle de vitesse, d'alcoolémie, de conduite sous l'emprise de stupéfiants sont régulièrement menées sur les routes de Charente.

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.

Ces contrôles récurrents amènent les usagers de la route à prendre conscience de la nécessité du strict respect des règles pour diminuer le nombre d'accidents et le nombre de tués.

Les contrôles automatiques

23 dispositifs automatisés de **contrôle-sanction** sont actuellement en service :

- 12 radars vitesse (8 sur des axes à vitesse limitée inférieure ou égale à 90 km/h et 4 sur des axes à vitesse limitée à 110 km/h)
- 6 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.
- 4 radars double sens sur les axes dont la vitesse limitée inférieure ou égale à 90 km/

Radars de feu

	2012	2013	2014	2015	2016	Variation 2012/2016
nombre d'infractions	14 382	14 333	13 767	13 660	12 907	0,90
dont étrangers	1 910	2 294	2 282	3 152	2 653	1,39
variation	0,13	0,16	0,17	0,23	0,21	

25 dispositifs de contrôles **radars feux rouges** fonctionnent en Charente et sont implantés sur les trois arrondissements :

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

En 2016, le nombre d'infractions relevées par les radars feux rouges est de **12 907 (dont 2 653 véhicules immatriculés hors France) ce qui représente 20,55% du total des infractions constatées.**

Bilan des opérations de sécurité routière

Les opérations de sécurité routière

En 2016, **720 permis de conduire ont été suspendus** : 494 pour alcoolémie positive, 68 pour vitesse excessive et 158 pour usages de stupéfiants.

197 permis ont été retenus pour « solde de points nul » 77, soit 39% concernaient de jeunes conducteurs ayant un permis de conduite probatoire (34% en 2015).

Infractions	2012	2013	2014	2015	2016	%
Nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués	75244	72000	74663	64897	59914	-20,37
Dépistages positifs	2534	1883	1785	1673	1441	-43,13
Procès-verbaux Infractions à la vitesse	7937	7020	6656	6422	5634	-29,01
Limitations du droit de conduire (réentions immédiates art.L224-1)	2012	2013	2014	2015	2016	%
Permis de conduire suspendus	902	827	828	871	720	-20,17
Dont alcool	714	635	615	586	493	-30,95
Dont excès de vitesse	126	115	135	130	68	-40,03
Dont stupéfiants	62	75	77	153	158	+154,83
Nombre de permis invalidés Pour solde de points nul	308	256	218	245	197	-36,03



Les orientations d'actions en Charente

Pour 2018 à 2022

Les orientations 2018 – 2022 correspondent aux enjeux nationaux obligatoires :

- Enjeu n° 1 : La conduite après usage de substances psychoactives
- Enjeu n° 2 : Les jeunes, de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans, de 25 à 29 ans)
- Enjeu n° 3 : Le risque routier professionnel
- Enjeu n° 4 : Les seniors, de 65 à 74 ans et de plus de 75 ans)

Aux enjeux facultatifs locaux :

- Les distracteurs
- Le partage de la voirie urbaine/interurbaine
- Les deux-roues motorisés (2RM)



La conduite après usage de substances psychoactives

Enjeu national n°1

Les orientations d'actions suivantes sont préconisées :

- 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 » ;
- **informer** les adultes en proposant des ateliers sur les risques de l'alcool et la route, les doses « bar », le temps d'élimination, la courbe d'alcoolémie sur des lieux où ils sont les plus attentifs (entreprises, associations sportives, ...) ;
- poursuivre les **stages** traitant l'alcoolémie routière en distinguant mieux, parmi les stagiaires, les primo-délinquants des récidivistes et, dans l'idéal, les dépendants ;
- sensibiliser les responsables des **clubs sportifs** et des fédérations locales aux dangers de la prise d'alcool après les compétitions (troisième mi-temps), après les rencontres et les matchs ;
- sensibiliser les **maires** à cette problématique, afin qu'ils 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 ;
- encourager la désignation de **correspondants sécurité routière** au sein des conseils municipaux et les former à la prise en compte des risques liés à la conduite ;
- informer sur les risques liés à la conduite lors de la prise de certains **médicaments** en impliquant les pharmaciens et les médecins.



Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière

Enjeu national n° 2

Les actions s'orienteront autour des trois tranches d'âges 14-17, 18-24, 25-29 ans, et leurs comportements à risque.

Les jeunes 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.

Les tranches d'âges de 14 à 29 ans.

Le nombre de victimes graves augmente fortement à partir de 14 ans, âge légal pour conduire un cyclomoteur. Parmi les 14-17 ans, 18% ont été gravement accidentés lors de trajets domicile-école et 9% entre leur domicile et leur lieu de travail (étude sur la santé des apprentis en Poitou-Charentes). Il est donc décidé de :

- 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, ...) dans une approche globale des thématiques de santé et de citoyenneté ;
- sensibiliser les **jeunes sortis du système scolaire**, qu'ils soient 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 parents des jeunes en **apprentissage anticipé de la conduite**, à la problématique vitesse pour agir sur le comportement ;
- les conducteurs novices sont davantage susceptibles d'avoir des accidents en raison de leur manque d'expérience de la conduite ;
- mettre en place des actions vers les jeunes, 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.

Le risque routier professionnel

Enjeu national n° 3 :

En Charente les accidents entre 2012 et 2016, liés au travail représentent 13% des usagers tués lors d'un trajet domicile-travail ou trajet professionnel, avec l'utilisation d'un VL, d'un utilitaire VU ou d'un deux roues motorisées (2RM).

Plus de la moitié des personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'ont été en Poids Lourds ou en véhicule utilitaire (au niveau national pour la période 2012-2016).

Les orientations retenues sont les suivantes:

- encourager et accompagner les **entreprises** à mettre en place des journées de prévention des risques routiers pour leur personnel, développer et proposer ses actions de sensibilisation sous formes de journée et/ou de demi-journée, en mutualisant par exemple les ateliers de prévention et de sécurité routière avec les partenaires ;
- 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 ;
- sensibiliser les **entreprises** sur les dangers des distracteurs comme l'utilisation du téléphone en voiture lors des déplacements professionnels ;
- inciter les **maires** à la mise en cohérence des limitations de vitesse et des infrastructures routières, et les sensibiliser sur les possibilités de créer des « zones de rencontre » et aménagement urbain adéquat ;
- 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 ;
- organiser un séminaire à l'aide de l'Institut NSERR à destination des entreprises pour les sensibiliser à la mobilité professionnelle et à ses risques.

Les seniors divisés en 2 classes d'âges 65-74 et + de 75 ans

Enjeu national n° 4 :

En augmentation de 9% depuis trois ans, les principales causes d'accidents des seniors sont imputables à leur état de santé (diminution des réflexes, somnolence, hypovigilance due à l'absorption de médicaments), à la méconnaissance des nouvelles règles du code de la route (autoroute à contre sens, règles de priorité), à des aménagements urbains parfois inadaptés. Les accidents des seniors surviennent souvent sur des trajets pendulaires, trajets connus et réguliers de courte distance. Les piétons de 75 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville.

Les orientations proposées :

- effectuer des actions de sensibilisation auprès de cette classe d'âge afin de prévenir les **risques liés au vieillissement** ;
- expliquer la problématique liée à la prise de médicament et la contre indication à la conduite ;
- sensibiliser lors d'atelier spécifique sur les réflexes et l'analyse des dangers liés aux comportements routiers ;
- organiser des ateliers lors de rencontres à destination des clubs seniors ou regroupement en salle municipale (à définir pour regrouper les associations et clubs).

L'inattention au volant et les distracteurs de conduite

Enjeu départemental facultatif n°1

Ne disposant pas de statistiques départementales fiables, il est donc décidé de :

- développer un volet « distracteurs » dans les bilans accidentologiques ;
- sensibiliser aux dangers du micro-sommeil et de la somnolence ;
- informer les seniors sur les risques de la conduite et les inciter à parler à leur médecin ou pharmacien des problèmes liés à la **prise de certains médicaments** ;
- lors des **grands départs**, inciter à faire une pause toutes les deux heures ;
- présenter 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 partage de la voirie urbaine/interurbaine

Enjeu départemental facultatif n°2

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. Le partage de la voirie est un enjeu majeur pour l'utilisateur de la route et particulièrement au sein des centres urbains, où voitures, 2 roues motorisés, cyclistes, piétons, trottinettes électriques et nouveaux modes de déplacements, se croisent là où il est désormais nécessaire de définir clairement de nouvelles règles :

- la former les différents usagers à la notion de **partage de la route** ;
- poursuivre les **soirées de révision du code de la route** pour le grand public ;
- adapter la signalisation aux nouveaux usages (place des cyclistes rue nationale, autorisation de passer au feu rouge, matérialisation des zones strictement piétonnes ou partagées) ;
- développer des campagnes d'information sur les nouvelles règles du code de la route et le défaut d'attention ;
- renforcer l'information des publics jeunes sur le partage de l'espace urbain et la fragilité des populations (conséquences sur les enfants, les personnes âgées).

Les deux roues motorisés (2RM)

Enjeu départemental facultatif n°4

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 constitue pas moins une manière de se comporter génératrice de risque d'accident, notamment pour les conducteurs de deux-roues motorisés.

Les orientations identifiées :

- développer la connaissance de l'accidentalité liée au partage de la voirie ;
- signaler les axes les plus accidentogènes pour les 2 RM ;
- adapter les ouvrages routiers (aménagements dangereux pour les 2RM) ;
- lutter contre les **excès de vitesse** ;
- sensibiliser 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...) ;
- accompagner les professionnels à risque (livreurs) à travers leurs employeurs (DIRECCTE et CARSAT avec des outils d'informations et de formation) ;
- informer sur la lutte contre le **débridage (- de 50cm3)** par la multiplication des contrôles par les forces de l'ordre ;
- mettre en place des actions de sensibilisation auprès des **motocyclistes** et inciter au port des équipements complémentaires bottes, blouson, veste air-bag, vêtements... ;
- sensibiliser les **familles** sur les risques des deux roues motorisés et notamment les familles en difficultés.

Le suivi et l'évaluation du DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur aux opérations de sécurité routière. Ils supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigations nouveaux et de mobiliser des partenaires actifs tout au long du DGO. Au-delà de l'élaboration du DGO, il semble à la fois logique et efficace de poursuivre cette démarche partenariale basée sur un pôle de compétence sécurité routière, présidées par le directeur de cabinet - chef de projet sécurité routière, composé par les services de l'État et les différents acteurs impliqués, en s'appuyant sur une étude d'enjeux réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la Direction Départementale des Territoires à partir des fichiers Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) et de différents acteurs proches du terrain .

Les analyses de l'ODSR permettront d'orienter les réflexions du comité de pilotage. Il s'appliquera notamment à :

- analyser l'évolution de l'accidentalité sur les routes du département (les effets de la limitation de vitesse à 80km/h) ;
- approfondir l'analyse départementale (affiner le travail sur les axes accidentogènes et les aménagements à mettre en place).

Ainsi il est proposé que chaque année une réunion du pôle de compétence se tienne juste avant le lancement du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Elle aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

La déclinaison du DGO en PDASR

Chaque année jusqu'en 2022 les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le fondement des actions proposées dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Le pôle de compétence, recentré autour des services de l'État, auquel sont associés le Conseil Général, la Ville d'Angoulême, les enseignants de la conduite, les associations et les IDSR est chargé d'orienter la politique locale.

Présidées par le directeur de cabinet - chef de projet sécurité routière, les réunions de ce groupe de travail partenarial permettent d'assurer le suivi des actions inscrites au PDASR, de superviser leur mise en œuvre, d'évaluer leur pertinence et leur efficacité et de valider les projets Label Vie.

Le PDASR 2018 sera élaboré par le pôle de compétence sécurité routière en tenant compte des enjeux définis au Document Général d'Orientations 2018 – 2022.

Les actions proposées au financement du PDASR seront analysées en fonction de ces enjeux et les propositions seront soumises au préfet.

La vitesse et le respect des règles sont 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 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.

Aussi les fichiers BAAC ne permettent-ils 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.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES