



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA
CHARENTE-MARITIME



Département de la Charente-Maritime

Document Général d'Orientations 2018-2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Sommaire

● Préface.....	2
● Le DGO 2018-2022.....	3
● La démarche d'élaboration.....	4
● Présentation de la Charente-Maritime.....	5
● Caractéristiques de l'accidentologie en Charente-Maritime.....	6
● Bilan de l'accidentalité sur la période 2012-2016.....	7
● Analyse de l'accidentalité propre aux enjeux du DGO 2018-2022.....	14
● Le risque routier professionnel.....	14
● L'alcool et les stupéfiants.....	17
● Les jeunes.....	20
● Les seniors.....	23
● Les usagers vulnérables.....	25
● Les orientations d'actions pour la période 2018-2022.....	28
● Le risque routier professionnel.....	29
● La conduite après usage de substances psychoactives.....	30
● Les jeunes.....	31
● Les seniors.....	32
● Les usagers vulnérables dont les deux-roues motorisés.....	33

Préface



La sécurité de nos concitoyens sur les routes comme aux abords des routes est une priorité pour l'État. Face aux évolutions annuelles contrastées que connaît la Charente-Maritime en matière d'accidentologie, nous devons redoubler nos efforts et les conjuguer pour diminuer durablement le nombre d'accidents, de tués et de blessés sur les routes du département. Dans ce contexte, l'élaboration du nouveau Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022 constitue une opportunité de nous fixer un cadre commun, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond.

Il s'agit d'un document stratégique qui nous permettra de repenser et de renforcer nos actions sur les cinq enjeux majeurs pour le département qui ont été identifiés : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants), les jeunes, les seniors, les usagers vulnérables au premier rang desquels les conducteurs de deux-roues motorisés.

La méthode collaborative d'élaboration de ce document a permis de dresser collectivement un état des lieux précis de l'accidentologie. Elle nous a conduit à imaginer de nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département, qui ne se substitueront en rien aux actions déjà à l'œuvre. Elles auront au contraire vocation à promouvoir l'ensemble des initiatives prises par l'État, les collectivités territoriales, le monde associatif, les entreprises et les sociétés d'assurance.

Les bénéfices de cette démarche partenariale invitent à poursuivre la mobilisation dans la mise en œuvre des prochains Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Je remercie vivement le Conseil départemental, l'Association des maires du département, les Procureurs de la République du département qui ont accepté de cosigner ce document, poursuivant ainsi leur engagement aux côtés de la préfecture, des forces de sécurité et des acteurs du secours de la Charente-Maritime dans la lutte contre l'insécurité routière.

C'est notre volontarisme et notre engagement conjoint qui permettront de réduire l'accidentologie sur les routes de la Charente-Maritime.

Fabrice RIGOULET-ROZE
Préfet de la Charente-Maritime



Document Général d'Orientations 2018-2022 de la Charente-Maritime

Dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, le Gouvernement a réaffirmé les priorités d'actions pour réduire l'accidentalité sur les routes :

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

L'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de conforter l'existence du Document Général d'Orientations (DGO).

Élaboré sous la responsabilité du préfet de département, le DGO constitue le projet départemental de sécurité routière pour les cinq années à venir.

Il permet à l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière de se mobiliser autour d'orientations d'actions qui seront déclinées annuellement dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les actions du PDASR se déclinent en trois niveaux :

- les actions directes de la coordination sécurité routière,
- les actions soutenues matériellement par la coordination sécurité routière,
- les actions soutenues financièrement par la coordination sécurité routière.

Ces deux derniers niveaux du PDASR interviennent dans le cadre d'un appel à projets lancé conjointement avec le Conseil départemental de Charente-Maritime.

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

La démarche d'élaboration

Conformément au guide méthodologique élaboré par le Ministère de l'Intérieur, une réunion de lancement du DGO 2018-2022 a été présidée par le directeur de cabinet du préfet, chef de projet sécurité routière, en présence de l'ensemble des acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière.

La définition des enjeux et les principales orientations d'actions ont ainsi été arrêtés en concertation entre les services de l'État et les différents acteurs partenaires locaux.

Les enjeux retenus pour le département sont :

- les 4 enjeux obligatoires définis au niveau national :
 - le risque routier professionnel
 - la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
 - les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
 - les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus).
- un enjeu facultatif retenu pour la Charente-Maritime : les usagers vulnérables et plus particulièrement les deux-roues motorisés.

En application du guide méthodologique, l'élaboration du présent DGO s'appuie sur une étude de l'accidentologie réalisée sur les cinq dernières années (2012-2016). De ce fait, l'année 2017, année de référence en Charente-Maritime en ce qui concerne le nombre de tués sur les routes (40), est exclue de cette étude. Toutefois, les différentes orientations retenues dans le cadre de la Grande cause départementale 2017 viendront enrichir les réflexions du DGO 2018-2022.

Présentation de la Charente-Maritime

La Charente-Maritime est un département situé dans la région Nouvelle-Aquitaine.

D'une superficie de 6 864 km², elle occupe 8 % du territoire de la région Nouvelle-Aquitaine.

Elle est bordée à l'Ouest par 470 km de côtes dont 170 km de plages.

Elle s'étend de l'anse de l'Aiguillon à l'estuaire de la Gironde.

Quatre îles sont rattachées au département : Oléron, Ré, Aix et Madame. Les marais, dont le marais poitevin et les marais de Rochefort, s'étendent du 1/5e du département.

Quatre fleuves, la Seudre, la Charente, la Sèvre niortaise et la Gironde, ainsi que de nombreux canaux irriguent le territoire. Les terres sont partagées entre les anciennes provinces de l'Aunis au nord et de la Saintonge au sud.

La Charente-Maritime compte 643 654 habitants au 1^{er} janvier 2017 (11 % de la population régionale).

La densité moyenne est de 92 habitants/km² (118 hab/km² pour la France).

Le parc de voitures particulières âgées de moins de 15 ans est estimé à 333 038 véhicules au 1^{er} janvier 2017, soit 0,52 voiture/habitants (0,50 voiture/hab pour la France).

Le réseau routier comprend 136 km d'autoroutes, 124 km de routes nationales, 6 088 de routes départementales et 11 997 km de voies communales.



Carte du réseau principal des voies de communication

Caractéristiques de l'accidentologie en Charente-Maritime

Quelques définitions sur les données exploitées dans le document :

Un accident s'entend comme un accident corporel de la circulation routière, c'est-à-dire :

- provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant.

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.

Les réflexions menées pour l'élaboration du présent DGO s'appuient sur une étude de l'accidentologie réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) sur les cinq dernières années (2012-2016).

Bilan de l'accidentalité en Charente-Maritime sur la période 2012-2016

Sur la période 2012-2016, on recense 3200 accidents corporels et 294 personnes tuées en Charente-Maritime.

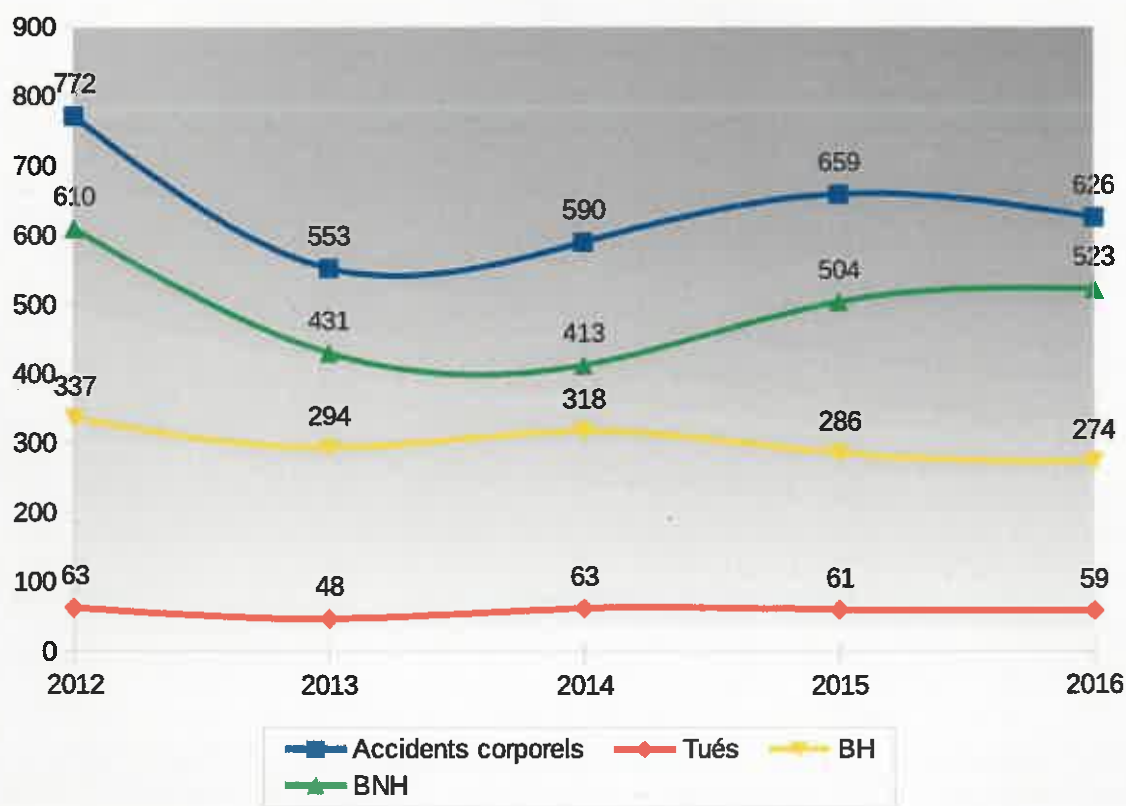
Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents corporels a baissé de 19 %, celui des blessés non hospitalisés de 14 % et celui des tués de 6 %.

Le nombre de tués reste stable avec une moyenne annuelle de 59 tués (66 tués sur la période 2008-2012). L'année 2013 constitue une année exceptionnelle, tant au regard du nombre de tués (48), que des nombres d'accidents (553) et de blessés (725).

Cependant, l'évolution comparée des 5 dernières années montre que l'inflexion à la baisse des indicateurs (particulièrement accidents et blessés), initiée depuis 2007, cesse à partir de 2014.

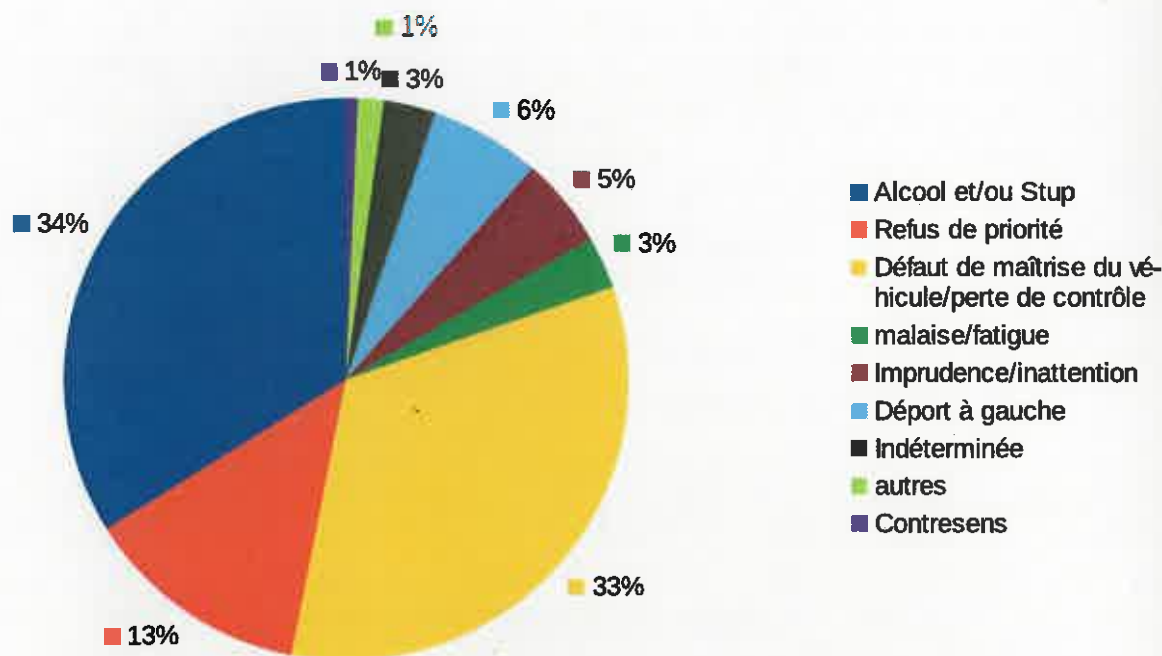
Sur la période 2012-2016, on compte en moyenne chaque mois en Charente-Maritime : 53 accidents corporels, 5 tués et 67 blessés (dont 25 blessés hospitalisés).

Evolution des accidents, tués, blessés de 2012 à 2016



Parmi les principales causes des accidents mortels, on retrouve l'alcool, les stupéfiants, les pertes de contrôles de véhicules et les refus de priorités. La vitesse reste difficilement identifiable et n'apparaît pas comme une des principales causes des accidents mortels. Cependant, les défauts de maîtrise ou pertes de contrôle sont vraisemblablement, pour une part non négligeable, consécutifs à des vitesses excessives ou inadaptées à l'infrastructure ou aux conditions de circulation.

Principales causes d'accidents mortels de 2012 à 2016



Les catégories d'usagers

De 2012 à 2016, l'accidentalité routière a touché en premier lieu les automobilistes. Suivent en suite les deux-roues motorisés et les cyclistes.

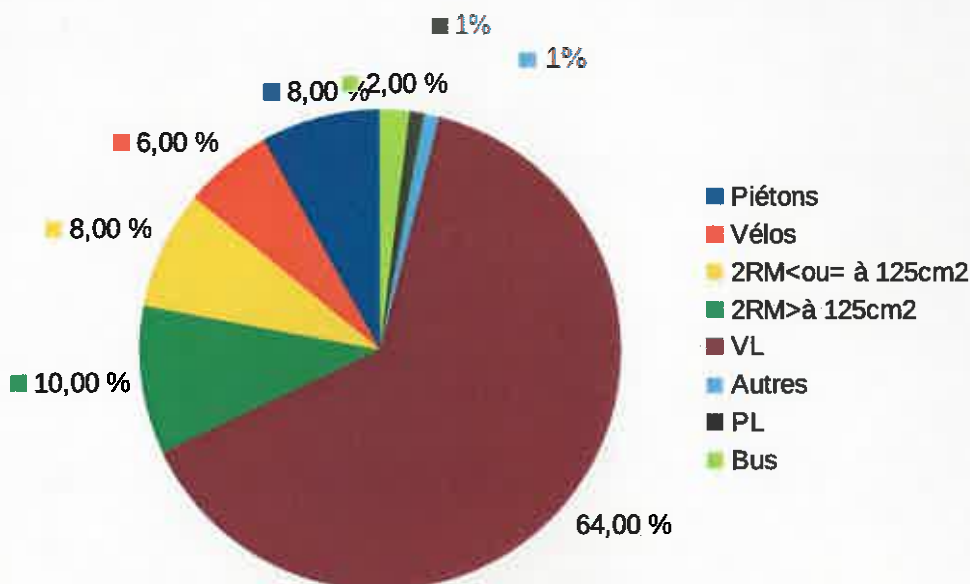
Période 2012-2016		Accidents impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM	Automobiliste (VL+VU)	Autre usager	
Charente-Maritime	Nombre d'accidents corporels	392	326	1065	2794	247	3200
	%	12 %	10%	33 %	87%	8 %	>100% (*)

(*)un accident peut impliquer plusieurs usagers

Si naturellement la majorité des tués sont des usagers de véhicules légers, il est à relever que près d'un tiers des tués sont des usagers vulnérables (deux-roues

motorisés, cyclistes, piétons). Au sein de cette catégorie d'usagers, les deux-roues motorisés sont particulièrement impactés avec 18 % des tués, alors qu'ils occupent une faible part du trafic.

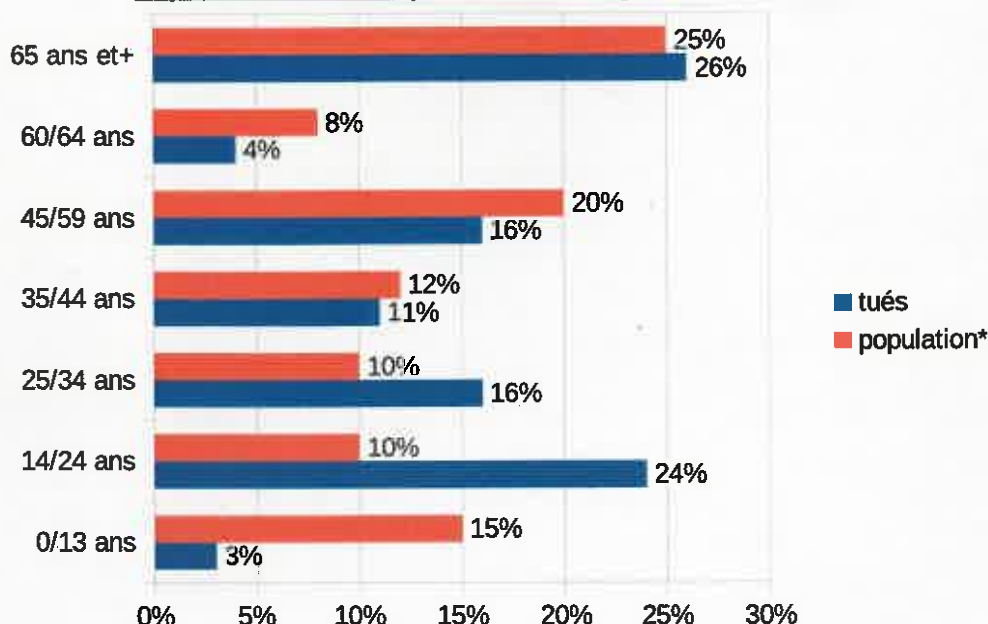
Répartition des tués selon le mode de déplacement de 2012 à 2016



L'âge des usagers

Les classes d'âge les plus impactées par la mortalité routière sont les 65 ans et plus (26%) et les 14/24 (24%). Par rapport à la composition de la population, la classe d'âge des 14/24 ans apparaît sur-représentée avec 24% des tués alors qu'elle ne représente que 10 % de la population départementale.

Répartition des tués par tranche d'âge de 2012 à 2016



*Source INSEE

Localisation des accidents corporels

Les accidents corporels recensés sur la période 2012-2016 se concentrent principalement dans les grandes agglomérations du département et leur périphérie (La Rochelle, Saintes, Rochefort, Royan, Saint-Jean-d'Angély, Jonzac).

Les axes routiers principaux des Îles de Ré et Oléron concentrent également un nombre significatif d'accidents.

Charente-Maritime

Accidents corporels de la circulation routière de 2012 à 2016 (3200 accidents)



Source : Censier
Fonds de plan : © IGN-BD CARTO © 2015
cartographie : V0dln-11gcartSécurité routière/Accidents/2017/IGS/Charte Tuis 2012_2016 per Ant.oge

Source : Agence Régionale
Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Localisation des accidents mortels

A l'inverse de ce qui peut être observé pour les accidents corporels, les accidents mortels se situent très majoritairement hors agglomération.

Les parties Nord (RD137, île de Ré), centrale (axe Rochefort/Saintes/Royan) du département sont particulièrement impactées, ainsi que, dans une moindre mesure, les parties Est et Sud.

Charente-Maritime

Accidents mortels de la circulation routière de 2012 à 2016

(294 Tués dans 269 accidents)

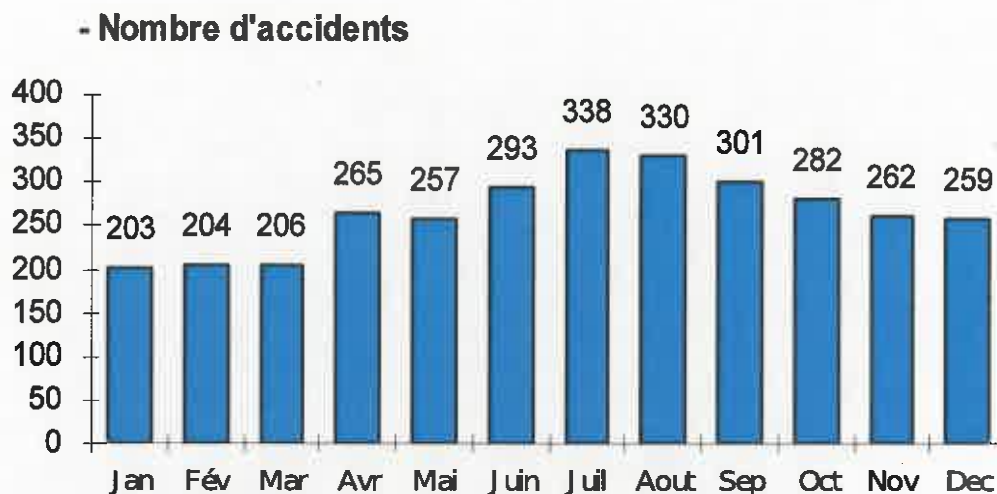


Source : Concerlo
Fonds de plan : © IGN-BD CARTO © 2015
cartographie : W4dm-1igor854ourité routière/Accidents2017/GSocle Tués 2012_2016 par Arrt.agg

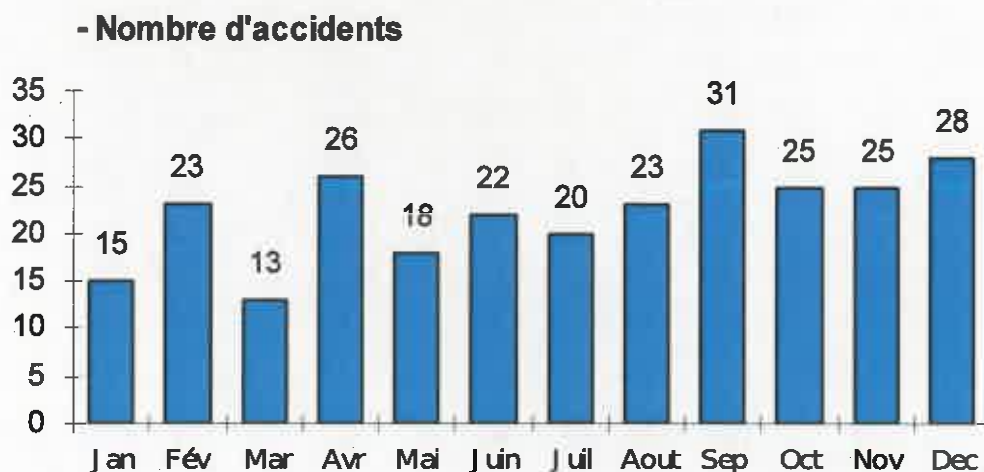
Temporalité des accidents

Si les mois les plus accidentogènes se situent en période estivale (juillet et août), les pics d'accidents mortels se situent, pour leur part, en avril (26) et en fin d'année (31 en septembre, 25 en octobre et novembre et 28 en décembre).

Répartition des accidents corporels selon le mois



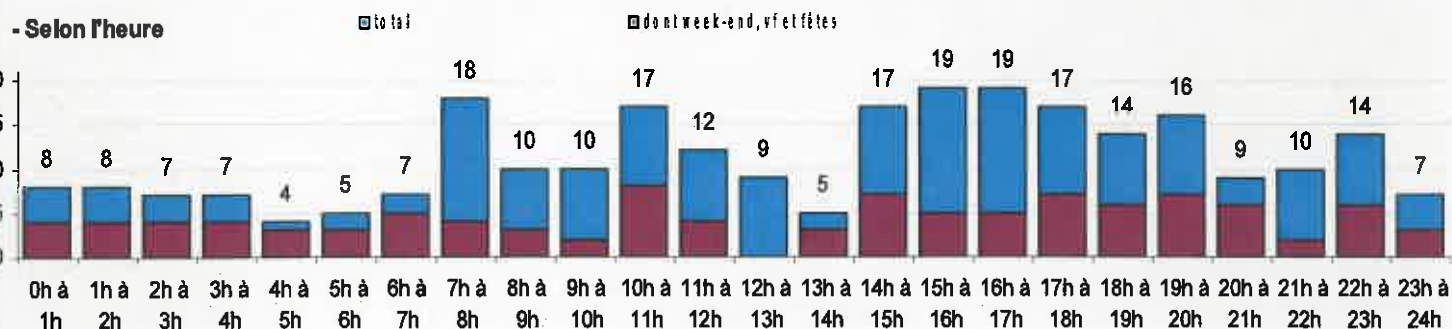
Répartition des accidents mortels selon le mois



En semaine, les tranches horaires pendant lesquelles interviennent majoritairement les accidents mortels se situent le matin aux heures d'embauche (notamment la tranche 7h/8h), en fin de matinée (avec un pic sur la tranche 10h/11h) et tout au long de l'après-midi et du début de soirée (14h/20h).

Le week-end, on retrouve une forte accidentologie sur les tranches horaires de la nuit mais également tout au long de l'après-midi et du début de soirée (14h/21h).

Répartition des accidents mortels selon les heures



Si les accidents mortels se produisent tout au long de la semaine, ils apparaissent en légère augmentation le samedi et le dimanche (+9%).

Analyse de l'accidentalité propre aux enjeux retenus pour le DGO 2018-2022

Le risque routier professionnel

Au niveau national, le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail.

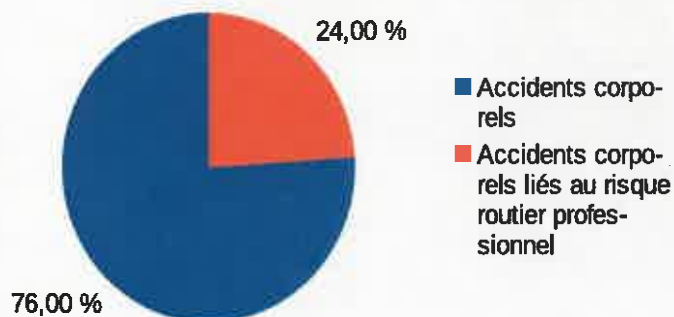
Ce risque comprend :

- les accidents survenus lors de déplacements dans le cadre de l'activité professionnelle : trajets professionnels,
- les accidents survenus sur le trajet domicile-travail ou travail-restauration.

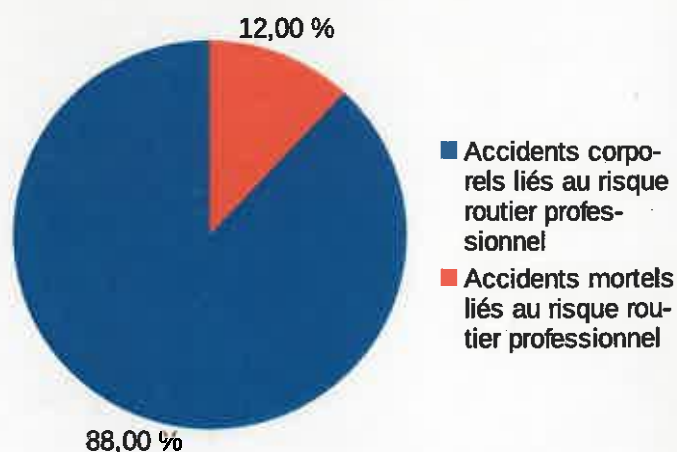
De 2012 à 2016, près d'1/4 des accidents corporels impliquent un trajet domicile-travail ou trajet professionnel.

12 % des accidents corporels survenus dans le cadre du risque routier professionnel sont des accidents mortels ayant fait 96 tués.

Répartition des accidents corporels



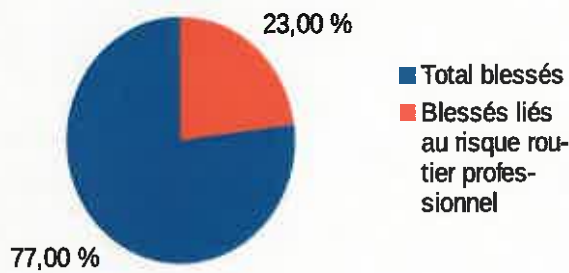
Répartition des accidents corporels liés au risque routier professionnel



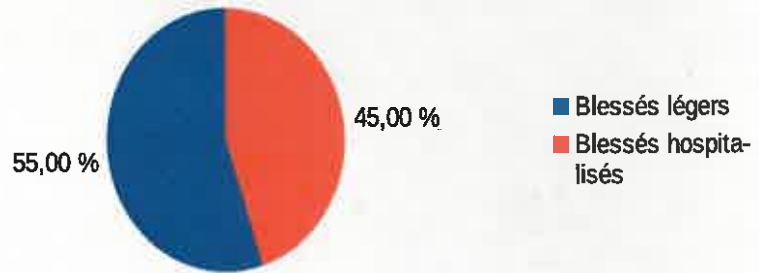
Les accidents liés au risque routier professionnel ont engendré près d'1/4 des blessés recensés sur la période 2012-2016.

Parmi l'ensemble de ces blessés, 45 % sont hospitalisés.

Part des blessés liés au risque routier professionnel



Répartition des blessés liés au risque routier professionnel



Les catégories d'usagers

Les véhicules légers et les deux-roues motorisés sont les catégories les plus impactées par le risque routier professionnel dans le département. À noter que parmi les accidents liés au risque routier professionnel, 16 % impliquent au moins un véhicule utilitaire et 13 % un poids-lourd.

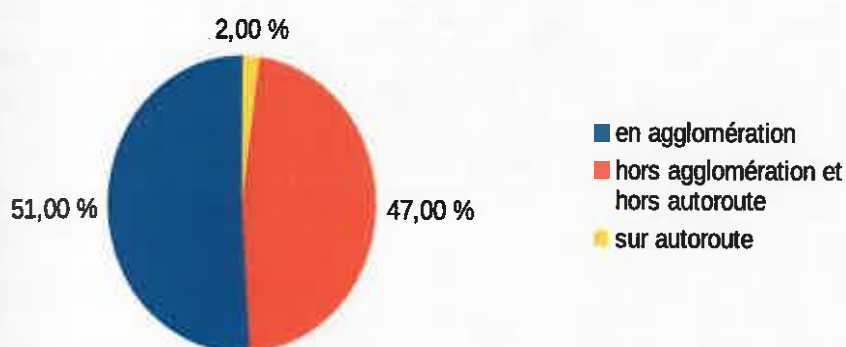
Période 2012-2016		Accidents impliquant au moins 1...								Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM	VL	VU	PL	Bus	Autres usagers	
Charente-Maritime	Nombre d'accidents corporels	75	82	222	544	123	103	28	33	764
	%	10%	11%	29%	71%	16%	13%	4%	4%	>100% (*)

(*)un accident peut impliquer plusieurs usagers

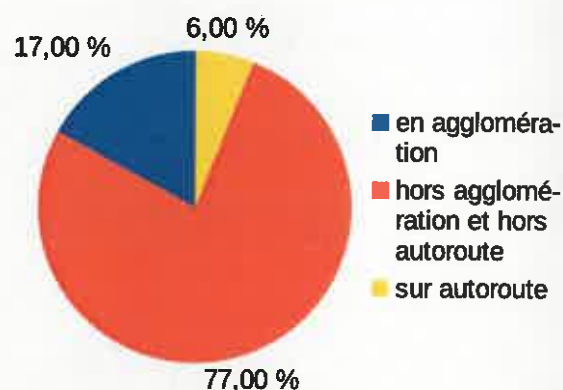
Localisation des accidents

Les accidents liés au risque routier professionnel se produisent quasiment à parts égales en et hors agglomération, alors que 3/4 des accidents mortels se produisent hors agglomération et hors autoroute.

Répartition des accidents selon le milieu



Répartition des accidents mortels selon le milieu

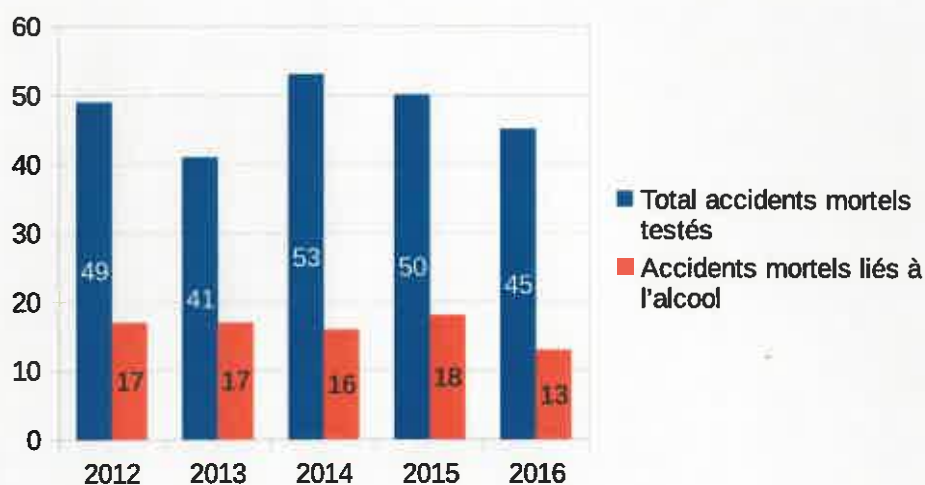


L'alcool est peu présent dans les accidents recensés dans le cadre du risque routier professionnel (5%) par rapport au taux général du département (11%).

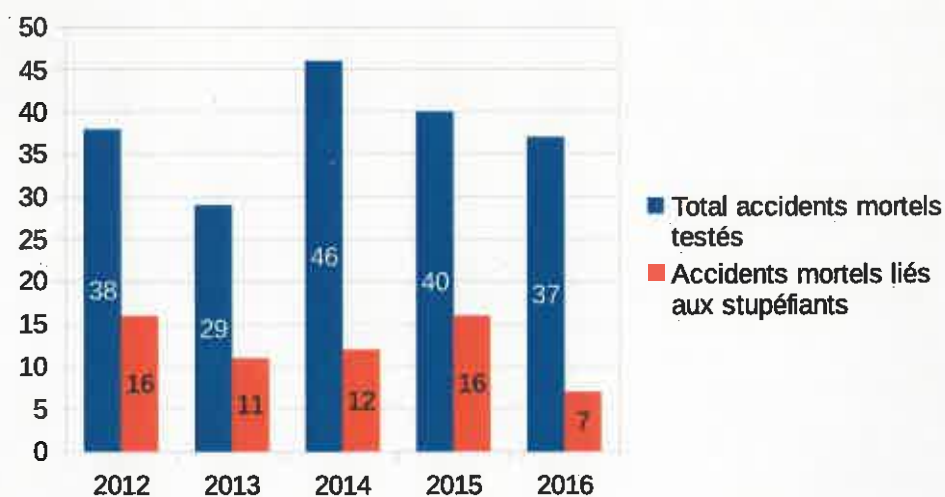
L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est plus élevé (12,5%) que celui du département (9,1%).

L'alcool et les stupéfiants

Sur la période 2012-2016, **81 accidents mortels** sont liés à une alcoolémie positive, soit **34 %** de l'ensemble des accidents mortels dont le taux d'alcool des conducteurs est connu.



Sur la période 2012-2016, **62 accidents mortels** sont liés aux stupéfiants, soit **33 %** de l'ensemble des accidents mortels impliquant un conducteur sur lequel la présence de stupéfiants a été testée.

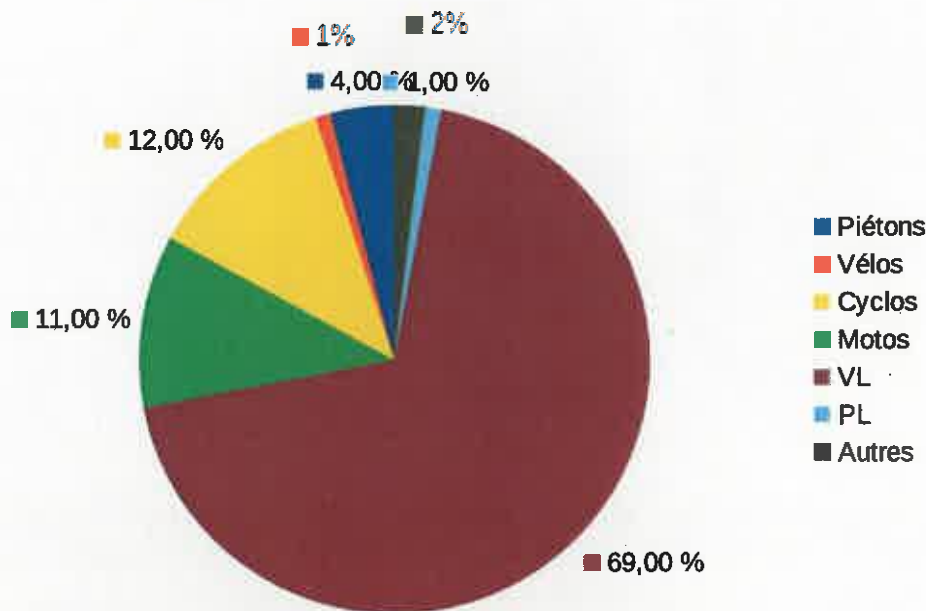


Au total, dans plus de la moitié des accidents mortels, la présence d'alcool et/ou de stupéfiants a été détectée.

Les catégories d'usagers

Les accidents liés à l'alcool et/ou aux stupéfiants impliquent majoritairement les véhicules légers et, dans une moindre mesure, les deux-roues motorisés (23%).

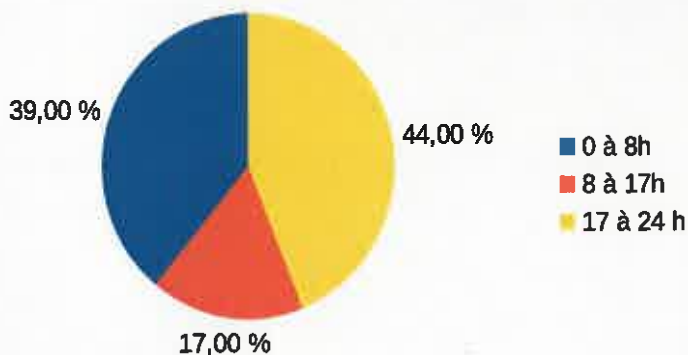
Répartition des accidents impliquant de l'alcool et/ou des stupéfiants selon le mode de déplacement de 2012 à 2016



Temporalité des accidents

Les accidents liés à l'alcool et/ou aux stupéfiants se produisent très majoritairement à partir de la fin de journée (17h) et durant la nuit, jusqu'au début de matinée (8h).

Répartition des accidents impliquant de l'alcool et/ou des stupéfiants selon les tranches horaires de 2012 à 2016



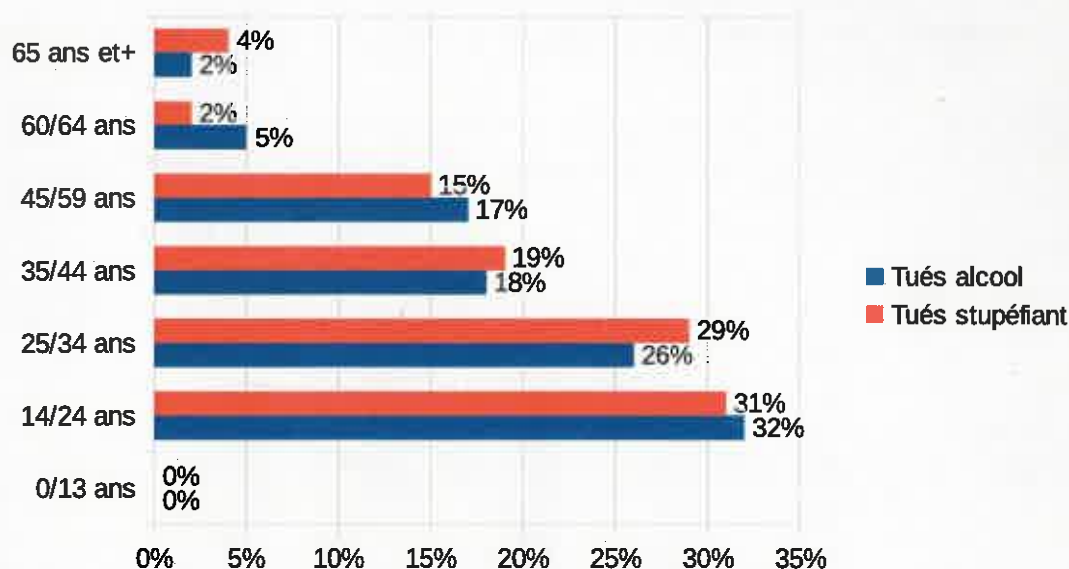
Les accidents avec présence d'alcool et/ou de stupéfiants se produisent de manière linéaire tout au long de la semaine, avec une légère augmentation le dimanche.

L'âge des usagers

La très grande majorité des conducteurs tués sous l'emprise de l'alcool sont issus des classes d'âges 14/24 ans (32%) et 25/34 ans (26%).

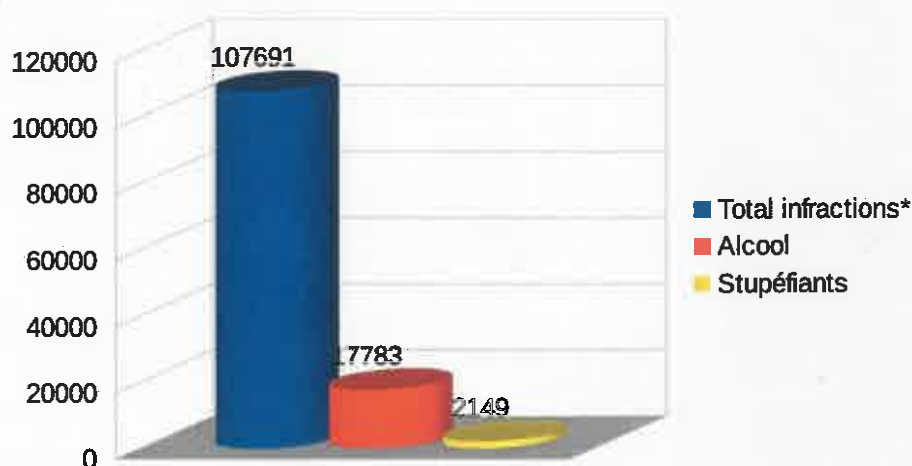
Ces mêmes classes d'âges sont également largement majoritaires en ce qui concerne les conducteurs tués sous l'emprise des stupéfiants (31 % pour les 14/24 ans et 29 % pour les 25/34 ans).

Répartition des conducteurs tués
sous emprise de l'alcool ou des stupéfiants
de 2012 à 2016



Les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants

Sur la période 2012-2016, la part des infractions liée à l'alcool et aux stupéfiants représente 19 % du total des infractions relevées lors des contrôles des forces de l'ordre (gendarmerie - police).



* (vitesse, alcool, stupéfiants, téléphone, refus de priorités)

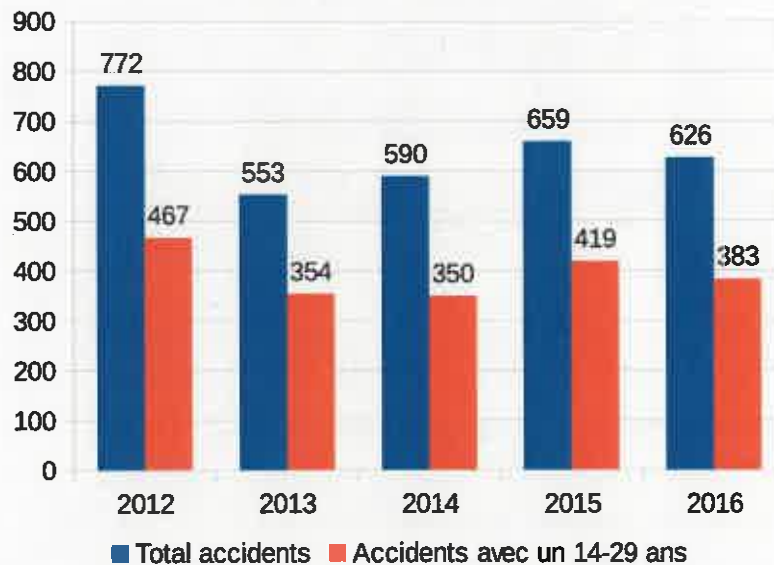
Les jeunes

L'enjeu « jeunes » est réparti en 3 classes d'âge :

- les adolescents âgés de 14 à 17 ans,
- les jeunes de 18 à 24 ans,
- les jeunes adultes de 25 à 29 ans.

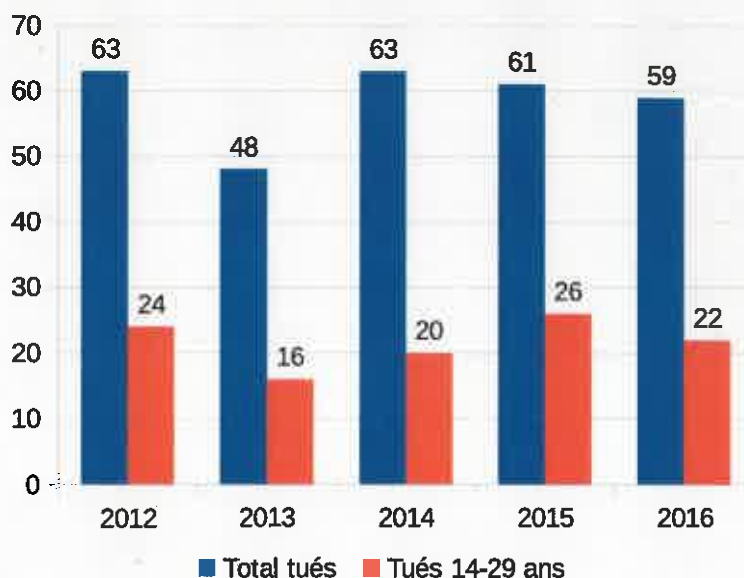
En Charente-Maritime, sur la période de 2012 à 2016, 1973 accidents corporels ont impliqué un jeune, soit 62 % de l'ensemble des accidents. La classe d'âge des 18-24 ans y apparaît surreprésentée en concentrant 32 % de l'ensemble des accidents recensés sur la période (17 % pour les 25-29 ans et 13% pour les 14-17 ans).

Répartition des accidents corporels
chez les jeunes de 2012 à 2016



Les jeunes usagers sont très impactés par la mortalité routière (37% de l'ensemble des tués). Sur cet enjeu, les 18-24 ans représentent 52% des tués (33 % pour les 25-29 ans et 15% pour les 14-17 ans).

Répartition des tués
chez les jeunes de 2012 à 2016



Les catégories d'usagers

Deux catégories de jeunes usagers sont particulièrement impactées par l'accidentalité routière :

- les VL (71% des victimes pour la tranche 18-24 ans et 69 % pour la tranche 25-29 ans),
- les cyclomoteurs (53% des victimes pour la tranche 14-17 ans).

Répartition des jeunes usagers selon les catégories d'usagers impliqués

Type d'utilisateur impliqué	14-17 ans		18-24 ans		25-29 ans	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piétons	23	5%	39	3%	21	3%
Cyclistes	49	10%	56	4%	23	4%
Cyclomoteurs	258	53%	157	12%	58	10%
Motos	29	6%	98	7%	61	10%
VL	111	23%	938	71%	428	69%
PL	0	0%	12	1%	8	1%
Bus	11	2%	12	1%	5	1%
Autres	2	1%	8	1%	12	2%
Total	483	100%	1320	100%	616	100%

Alcool et stupéfiants

60 % des accidents avec alcool et stupéfiants impliquent un jeune de moins de 30 ans.

Dans plus d'1/3 des accidents mortels impliquant de jeunes usagers (14-29 ans), la présence d'alcool et/ou de stupéfiants est identifiée.

Temporalité des accidents

La majorité des accidents mortels impliquant des jeunes se produisent le week-end.

Cela est particulièrement vrai pour la tranche d'âge des 18-24 ans pour laquelle la moitié des accidents mortels recensés se sont produits le week-end.

Répartition des jeunes tués selon le jour de la semaine de 2012 à 2016

	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
lundi	6%	7%	22%
mardi	20%	5%	14%
mercredi	6%	10%	8%
jeudi	25%	12%	11%
vendredi	6%	16%	17%
samedi	31%	21%	17%
dimanche	6%	29%	11%
Total	100%	100%	100%

Les seniors

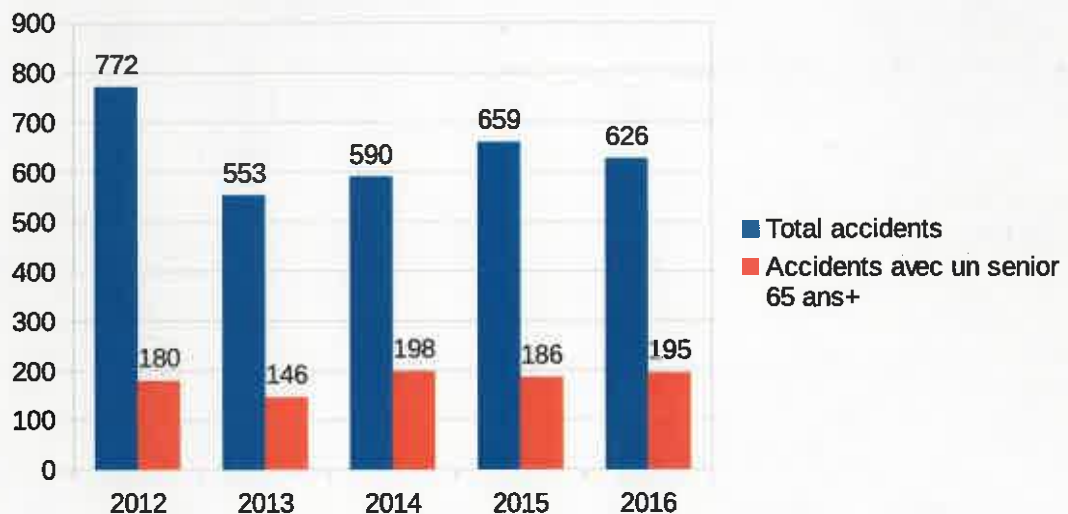
L'enjeu « seniors » est réparti en deux classes d'âge :

- les seniors âgés de 65 à 74 ans,
- les seniors âgés de 75 ans et plus.

Les personnes de plus de 65 ans représentent 25 % de la population de Charente-Maritime.

De 2012 à 2016, elles sont mises en cause dans 28 % des accidents corporels représentant 14 % des blessés.

Répartition des accidents corporels
chez les seniors de 2012 à 2016

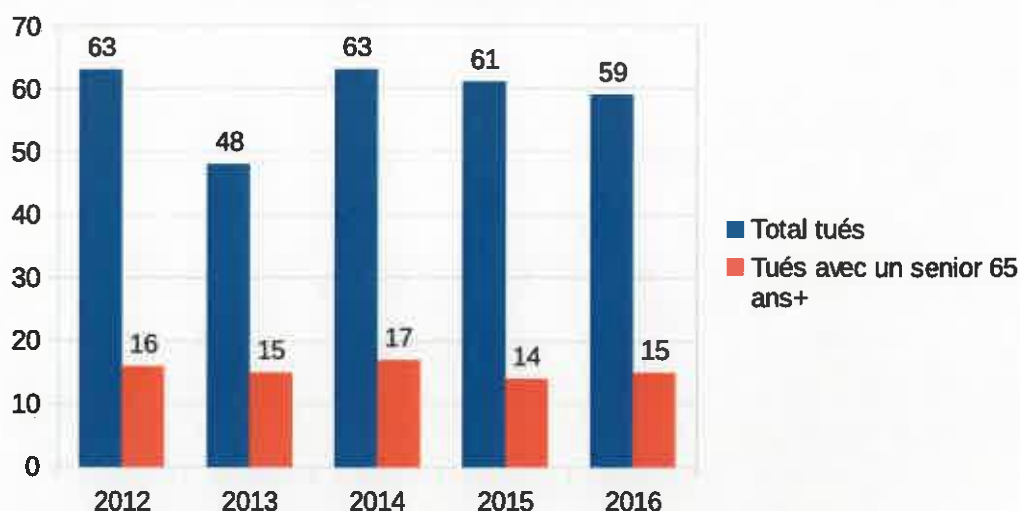


Avec 26 % du nombre total des tués, les seniors sont très impactés par la mortalité routière.

Les plus de 75 ans apparaissent les plus touchés avec 17 % du nombre total de tués (10 % pour les 65-75 ans), alors qu'ils ne représentent que 12 % de la population départementale.

Cette sur-représentation est d'autant plus notable qu'une part non négligeable de cette population ne conduit plus de véhicule.

Répartition des tués
chez les seniors de 2012 à 2016



Les catégories d'usagers

Les accidents impliquant les seniors concernent très majoritairement les conducteurs de VL (74%), puis les piétons (15 %).

Répartition des seniors (65 et +) selon les catégories d'usagers impliqués

Usagers impliqués	Nombre	%
Piétons	158	15%
Cyclistes	76	7%
Cyclomoteurs	13	1%
Motos	20	2%
VL	784	74%
PL	1	0%
Bus	1	0%
Autres	9	1%
Total	1062	100%

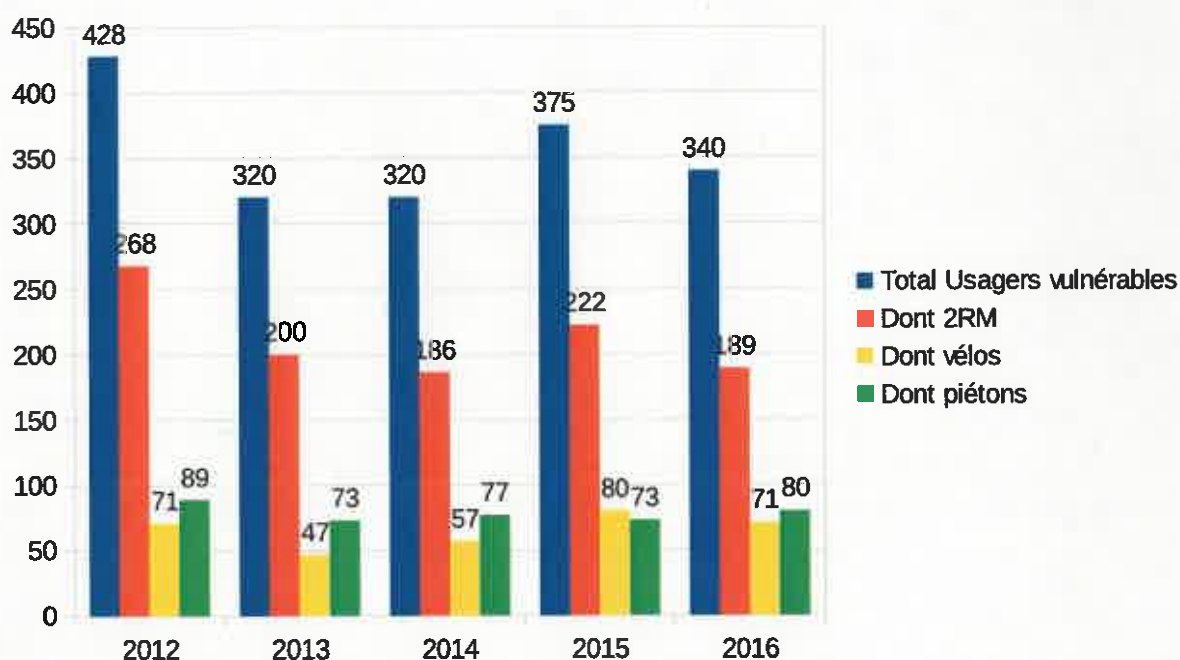
Les usagers vulnérables

En Charente-Maritime, sur la période 2012-2016, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés) représentent 31 % des tués.

Sur cette période, les usagers vulnérables sont impliqués dans 55 % des accidents corporels recensés, selon la répartition suivante :

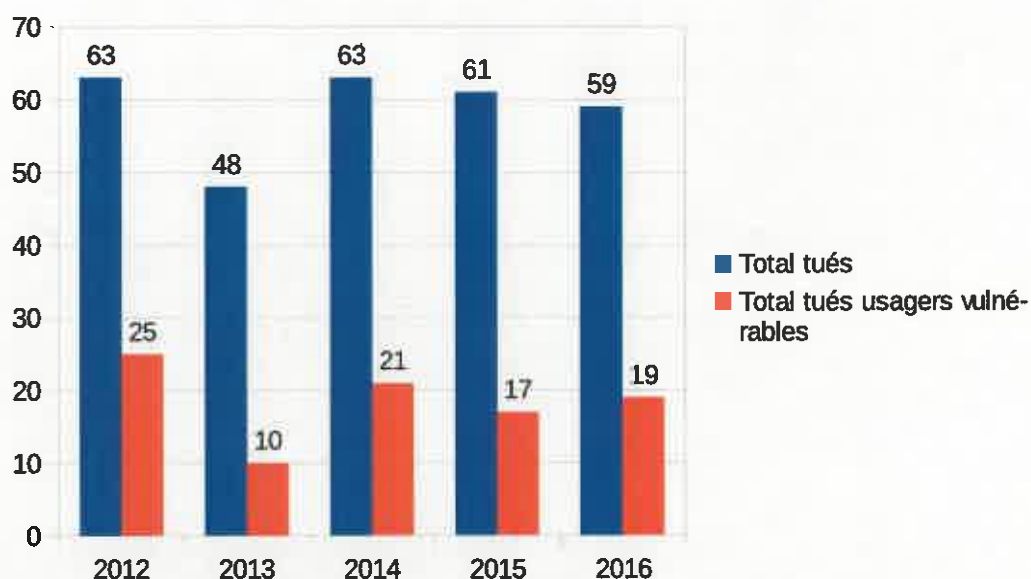
- 60 % impliquent un deux-roues motorisés.
- 22 % impliquent des piétons
- 18 % impliquent un cycliste

Répartition des accidents impliquant des usagers vulnérables de 2012 à 2016



Sur les 5 dernières années, le nombre d'usagers vulnérables tués est fluctuant. Il représente sur la période 31 % des tués. La part des seuls deux-roues motorisés tués est de 18 %.

Répartition des usagers vulnérables tués de 2012 à 2016



Localisation des accidents

Pour l'ensemble des usagers vulnérables, les accidents interviennent majoritairement en agglomération.

Les agglomérations de plus de 5000 habitants cumulent 87 % des accidents de cyclistes, 75 % de piétons et 86 % des accidents de 2RM.

Période 2012-2016	% d'accidents de cyclistes	% d'accidents de piétons	% d'accidents de 2RM
Hors agglomération et hors autoroute	20%	11%	25%
En agglomération	80%	89%	75%
Autoroute	-	-	-
Total	100%	100%	100%

Les deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 1/3 des accidents corporels recensés sur la période 2012-2016.

Les 2/3 des accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés concernent des engins légers (cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³).

Il est toutefois à relever que plus de la moitié des usagers de deux-roues motorisés se tuent avec un engin lourd (cylindrée supérieure à 125 cm³).

Age des usagers

Les classes d'âge majoritairement impliquées dans les accidents de 2 roues motorisés sont :

- pour les engins légers : la tranche d'âge des 14-17 (35%) et celle des 25-59 ans (36%)
- pour les engins lourds : la tranche d'âge des 25-59 (72%).

	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans
Engins légers	1 %	35 %	23 %	36 %	5 %
Engins lourds	-	1 %	18%	72 %	9 %

Les orientations d'actions en Charente-Maritime Pour 2018-2022

Les orientations 2018-2022 correspondent aux enjeux nationaux obligatoires :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)

Et à un enjeu facultatif local :

- Les usagers vulnérables et plus particulièrement les deux-roues motorisés (2RM)

Le risque routier professionnel

Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité au travail.

Dans cet esprit, le Gouvernement a lancé, le 11 octobre 2016, un appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière. À ce jour, plus de 800 entreprises ont répondu à cet appel au niveau national.

Afin de marquer l'engagement du niveau local dans cette dynamique de lutte contre l'insécurité routière, cet appel a été décliné aux employeurs publics et privés de la Charente-Maritime. Plus de 100 établissements ont ainsi accepté de s'engager en faveur de la sécurité des salariés et agents publics.

Les orientations d'actions pour cet enjeu sont les suivantes :

- ◆ Poursuivre la mobilisation de l'ensemble des acteurs par le biais de signature de chartes de partenariat avec les entreprises et les collectivités publiques
- ◆ Animer un réseau des entreprises et collectivités signataires de la charte portant engagement en faveur de la sécurité routière afin de favoriser le partage d'expérience et encourager la mise en œuvre d'actions de sécurité routière communes à plusieurs structures
- ◆ Encourager les employeurs, signataires ou non d'une charte de partenariat, à mettre en œuvre des actions de sensibilisation à la sécurité routière de leurs agents
- ◆ Poursuivre les actions répressives en ciblant les « conducteurs professionnels » (actions ciblées visant notamment les véhicules de société, les VRP, les poids-lourds (respect des temps de conduite, de la vitesse, des distances de sécurité, du chargement...))
- ◆ Développer une communication auprès des instances paritaires, fédérations professionnelles, chambres consulaires...



La conduite après usage de substances psychoactives

Les orientations d'actions pour cet enjeu sont les suivantes :

- ◆ Faire prendre conscience à tous les usagers des effets de l'alcool et des drogues (effets sur le champ visuel, allongement du temps de réaction...) et des conséquences possibles de la conduite après usage de substances psychoactives (accidents, blessures mortelles ou graves (handicap à vie), retrait de permis, poursuites pénales...)
- ◆ Continuer la sensibilisation, notamment du jeune public par le biais des actions de prévention « SAM, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas »
- ◆ Poursuivre et renforcer les partenariats avec les professionnels (débits de boissons, discothèques, supermarchés...)
- ◆ Encourager le développement d'actions pédagogiques (forum santé, « cocktail à gogo »...)
- ◆ Poursuivre les actions répressives (heures bleues, cibler une opération d'envergure par arrondissement...)
- ◆ Augmenter les opérations de lutte contre les conduites addictives aux abords des établissements de nuit (vendredi et samedi soir, veille de jour férié...)



Les jeunes

Les orientations d'actions s'orienteront autour des trois classes d'âge ciblées : 14-17, 18-24 et 25-29 ans.

- ◆ Pour les 14-17 :
 - développer des partenariats avec les acteurs intervenant en milieu scolaire
 - multiplier les actions en milieu scolaire : sensibilisation aux risques routiers concernant notamment l'usage du cyclomoteur et le partage de la route
- ◆ Pour les 18-24 :
 - . multiplier les actions en milieu universitaire : sensibilisation sur les addictions et les risques encourus par les conducteurs novices et les jeunes adultes
 - . développer des partenariats avec les organisations étudiantes (bureaux des étudiants, associations d'élèves...)
 - . poursuivre les actions de prévention et les actions répressives dans les lieux festifs (festivals, discothèques...)
 - . développer des actions post-permis
- ◆ Pour les 25-29 :
 - . multiplier les actions en milieu universitaire : sensibilisation sur les addictions
 - . encourager les employeurs à mettre en œuvre des actions de sensibilisation de leurs jeunes salariés



Les seniors

Les orientations d'actions pour cet enjeu sont les suivantes :

- ◆ Mener des actions de sensibilisation, associant notamment le corps médical, afin d'expliquer aux seniors les effets de l'âge sur les capacités à conduire en toute sécurité
- ◆ Organiser des actions pédagogiques et pratiques afin d'aider les seniors à améliorer leur sécurité lors de leurs déplacements (remise à niveau code de la route, audit de conduite, simulateur de conduite, entraînement à la traversée de chaussée pour les piétons)
- ◆ Mobiliser le réseau des élus référents sécurité routière pour organiser la diffusion d'informations aux seniors (guide « Seniors, faisons le point »)
- ◆ Sensibiliser les seniors sur la problématique liée à la prise de médicaments et la contre-indication à la conduite
- ◆ Poursuivre les actions répressives en ciblant les infractions suivantes : règles de priorité, respect de la réglementation, utilisation des indicateurs de changement de direction...



Les usagers vulnérables dont les deux-roues motorisés (2RM)


Les orientations d'actions pour cet enjeu sont les suivantes :

- ◆ Accentuer l'information des usagers de deux-roues motorisés sur le respect des règles et notamment l'obligation des équipements de sécurité (sensibiliser les jeunes sur les conséquences de la prise de risque à cyclomoteur et à moto et sur la nécessité des équipements de protection, casque, gants...)
- ◆ Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des motocyclistes (formations post-permis, reprise de guidon, journée de la moto) et inciter au port des équipements complémentaires (bottes, blouson, veste ou gilet airbag...)
- ◆ Mettre en œuvre des actions favorisant le partage de la route et l'échange d'expérience entre les différents usagers (deux-roues motorisés/véhicules légers, véhicules légers/poids lourds, véhicules légers/piétons/cyclistes...)
- ◆ Poursuivre les actions dans le milieu scolaire (permis piéton, piste éducation routière vélo...)
- ◆ Poursuivre les opérations sur la visibilité de l'ensemble des usagers vulnérables (opérations « Bien vu ensemble », « Cyclistes brillez »...)
- ◆ Poursuivre les actions répressives en ciblant les infractions suivantes : port des équipements de sécurité, conduites addictives, respect des règles de circulation, mise en conformité des véhicules...





Fabrice RIGOULET-ROZE
Préfet de Charente-Maritime




Loïc GIRARD
Pour le Président du Conseil départemental, le Conseiller
départemental, Vice-Président de la commission des
infrastructures et Maire de Gémozac



Isabelle PAGENELLE
Procureure de La Rochelle



Mathieu AURIOL
Vice-Procureur de Saintes



Michel DOUBLET
Président de l'Association des Maires du département
AMF17



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA
CHARENTE-MARITIME



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE
LA JUSTICE



ASSOCIATION DES MAGISTRATS
DE LA CHARENTE-MARITIME 17