



PRÉFECTURE DE LA CHARENTE

DOCUMENT

GÉNÉRAL

D'ORIENTATIONS

(DGO)

relatif à la politique de
sécurité routière en Charente
2009 – 2012

SOMMAIRE

■	Le contexte	2
■	Les objectifs	3
■	La démarche d'élaboration	4
■	Les enjeux	5
■	Les orientations d'actions	6
■	Enjeu n° 1 : Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière	7
■	Enjeu n° 2 : L'alcool, l'addiction et la prévention des comportements à risques	9
■	Enjeu n° 3 : La vitesse et le respect des règles	10
■	Enjeu n° 4 : Les deux roues motorisés : usagers vulnérables	11
■	Enjeu n° 5 : Les poids lourds et le partage de la route	13
■	Le suivi et l'évaluation du DGO	14
■	Les statistiques en Charente	15

■ Le contexte

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés, et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne voisine de 8 % par an.

Dans ce contexte chaque département définit dans son Document Général d'Orientations, les orientations de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à atteindre les objectifs fixés.

■ Les objectifs

Le Document Général d'Orientations permet aux services de l'État et à l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière de partager la connaissance de l'accidentalité 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 (PDASR).

Les principaux protagonistes du Document Général d'Orientations sont les responsables des administrations de l'État. 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 associations et les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR). Ils sont associés au choix des enjeux, à la définition des orientations et à leur mise en œuvre.

Le Document Général d'Orientations constitue l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

■ La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO a été lancée par le directeur de cabinet du préfet, chef de projet sécurité routière, lors de la réunion du 3 décembre 2008. La proposition des enjeux a été arrêtée en concertation entre les services de l'État et les différents acteurs impliqués.

Elle s'est appuyée sur une étude d'enjeux réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la Direction Départementale de l'Équipement, à partir des fichiers Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), visant à dresser un état des lieux de l'accidentalité charentaise pour la période 2003 – 2007 afin de mettre en évidence les écarts constatés avec les ratios nationaux.

Cette étude est consultable auprès de la mission sécurité routière au cabinet du préfet ou de la Direction Départementale de l'Équipement.

Il a été proposé de retenir les quatre enjeux nationaux que sont :

- les jeunes,
- l'alcool,
- la vitesse,
- les deux roues motorisés.

Quatre groupes de travail ont été mis en place. Les animateurs des groupes de travail ont constitué une large liste de personnes ressources incluant tous les partenaires susceptibles d'apporter leur expérience professionnelle et leurs compétences.

Le comité de pilotage a souhaité mettre à l'étude un cinquième enjeu local sur le thème des poids lourds qui représentent un vrai sujet de préoccupation pour les usagers.

Ces cinq groupes de travail se sont réunis autant que de besoin au cours des mois de janvier et février et ont présenté leurs conclusions lors d'une réunion de restitution le 26 février 2009.

■ Les enjeux

L'étude d'enjeux produite par la Direction Départementale de l'Équipement et portant sur les années 2003 – 2007 permet de dresser un état des lieux de l'accidentalité charentaise par rapport à l'accidentalité nationale.

On remarque :

- Une forte baisse départementale des accidents corporels (-30%) par rapport à la baisse nationale (-7%)
- Une baisse similaire des tués en Charente et en France (-18%)
- Une baisse départementale des blessés (-29%) par rapport à la baisse nationale (-10%)

En Charente, la gravité des accidents est supérieure pour les poids lourds et inférieure pour les véhicules légers par rapport aux moyennes nationales. L'implication des poids lourds dans les accidents est supérieur à la moyenne française.

Le pourcentage de jeunes tués (18 - 24 ans) et le pourcentage d'accidents corporels avec présence d'alcool sont également supérieurs à la moyenne.

L'analyse des statistiques des accidents mortels, réalisée par la mission sécurité routière sur les années 2004 à 2008, permet de noter un fort pourcentage d'accidents avec une alcoolémie supérieure au taux légal, associée fréquemment à la présence de stupéfiants.

Cinq enjeux départementaux essentiels ont été dégagés, reflets de préoccupations actuelles et préfigurant les domaines d'actions qui feront la politique locale de sécurité routière dans les mois et les années à venir :

- **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 deux roues motorisés : usagers vulnérables,**
- **les poids-lourds et le partage de la route.**

■ Les orientations d'actions

- Enjeu n° 1 : Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière
- Enjeu n° 2 : L'alcool, l'addiction et la prévention des comportements à risques
- Enjeu n° 3 : La vitesse et le respect des règles
- Enjeu n° 4 : Les deux roues motorisés : usagers vulnérables
- Enjeu n° 5 : Les poids lourds et le partage de la route

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Enjeu n° 1

Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière

Au vu des éléments statistiques et de nombreux témoignages, les membres du groupe de travail ont orienté les actions à mettre en œuvre sur le département de la Charente autour de trois axes principaux : les enfants, les adolescents et les comportements à risques.

■ 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 ces populations.
- 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.
- Sensibiliser **les élus et les directeurs d'écoles** à la nécessité de mettre en place des projets d'écoles sur les risques liés aux déplacements domicile / école.
- **Sensibiliser les assistantes maternelles** à la sécurité routière et notamment à la réglementation et aux systèmes de protection des enfants dans les véhicules.
- Négocier avec les responsables de la **formation des enseignants** du 1^{er} degré pour la mise en place d'un module de formation à l'éducation citoyenne à la route.
- Organiser des journées de sensibilisation des **animateurs de centres de loisirs** pour 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.

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 adolescents

L'enjeu sur les quatre années à venir est de venir 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^{ème} et de 3^{ème}.

L'entrée au collège est un moment important, pour les élèves, en matière d'acquisition d'autonomie. Il convient de se mobiliser sur des actions auprès des **élèves de 6^{ème}** pour travailler sur les déplacements piétons, cyclistes, passagers d'automobiles et d'autocars et en partenariat avec les parents d'élèves aborder les problèmes de circulation autour du collège.

■ La lutte contre les comportements à risques

La lutte contre la prise de risques chez les jeunes implique pour être efficace, 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.

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'effort devra porter vers les jeunes sortis du système scolaire, qu'ils soient en situation d'apprentissage ou **en formation professionnelle** (CFA, MFR, lycées professionnels) puisqu'ils représentent la population la plus impliquée dans les accidents de la route, notamment en cyclomoteur.

Des actions pourraient être menées avec l'aide des **organismes consulaires** (CCI, Chambre des métiers, ...) et des **organismes professionnels** (CAPEB, ...) pour l'organisation d'actions de sensibilisation des jeunes en formation dans leurs structures.

En partenariat avec la CRAMCO et la MSA, il conviendra d'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 ».

Il est nécessaire également de **sensibiliser les familles** sur les risques des deux roues motorisés et notamment les familles en difficulté par l'intermédiaire de l'UDAF.

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 actions vers les jeunes, menées par les clubs ou associations sportives, devront être développées de même que celles initiées par les jeunes eux-mêmes qui pourront être soutenues dans le cadre de projets Label Vie.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Enjeu n° 2

L'alcool, l'addiction et la prévention des comportements à risques

L'étude de l'observatoire de la DDE montre une prévalence des accidents avec alcoolémie le week-end, sur les agglomérations d'Angoulême et de Cognac et sur la RN10 entre Angoulême et le Sud Charente. En Charente, le pourcentage d'accidents corporels (15,6%) avec présence d'alcool, est supérieur à la moyenne nationale (10%) et classe le département dans les quinze derniers.

Statistiquement, en Charente le profil le plus probable d'une personne impliquée dans un accident de la route avec une alcoolémie positive est un adulte, âgé de 25 à 59 ans, conduisant un véhicule léger, sur une route départementale le samedi ou le dimanche entre 18 et 24 heures.

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. Les questionnaires remis lors de ces stages doivent être complétés afin de mieux traiter la problématique alcool. Il convient de savoir dans quel cadre les personnes s'alcoolisent (repas de famille ou amis, troisième mi-temps ou sorties en discothèque) afin de définir plus précisément les actions à mettre en place.
- 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.
- **Inform** 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, ...).
- Travailler avec les **collectivités locales** (via la préfecture et les groupements de maires) 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.

Dans la cadre du DGO, 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, pourront être validées 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 et ayant une véritable démarche pédagogique d'explication sur le respect de la règle par exemple.

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Enjeu n° 3

La vitesse et le respect des règles

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Les conducteurs ne réduisent pas leur vitesse en cas d'intempéries ou la réduisent insuffisamment. Le lien entre vitesse et accident a été prouvé par de nombreuses études.

En étudiant les vitesses relevées sur tous les types de réseaux pour les différentes catégories de véhicules, on observe une diminution régulière de la vitesse depuis le début de l'année 2002 pour les véhicules légers, motos et poids lourds, avec une stagnation depuis deux ans. Entre 2002 et 2007 ce sont près de 9 km/h qui ont été gagnés sur les véhicules légers. (source observatoire interministériel national de sécurité routière : la sécurité routière en France).

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.

De même sur le non respect des règles, on relève une augmentation importante de l'utilisation du téléphone au volant. 2% des conducteurs circulent avec un téléphone à l'oreille et tenu en main. Le nombre d'infractions relevées est supérieur aux infractions pour non port de la ceinture de sécurité. L'usage du seul téléphone tenu en main est estimé responsable de 6 à 7 % des accidents.

Les éléments statistiques de l'observatoire départemental ont permis aux membres du groupe de travail de proposer les actions à mettre en œuvre dans le département de la Charente :

- Poursuivre les équipements dans le cadre du **contrôle sanction automatisé** : fin 2008, 15 radars automatisés sont en service et l'installation de 3 nouveaux radars est prévue en 2009.
- Développer les **stages alternatifs** aux poursuites pour excès de vitesse (<à 50 km/h) pour les primo délinquants. En contrepartie, réprimer plus sévèrement les grands excès de vitesse par l'immobilisation judiciaire du véhicule à la charge du contrevenant.
- Inciter les **maires et gestionnaires routiers** 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 ».
- 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.

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 ORIENTATIONS D'ACTION

Enjeu n° 4

Les deux-roues motorisés : usagers vulnérables

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 motorisés que pour un utilisateur de voiture de tourisme.

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.

Sous le terme « deux-roues motorisés » il convient de distinguer deux catégories : les cyclomotoristes et les motocyclistes. Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 44% des tués.

Les motocyclistes ne représentent que 1,1% du trafic national mais 10,1% des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 18 % des tués. En terme de cylindrées le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125cm³ que pour les motos plus puissantes.

Une part de l'accidentalité des deux-roues motorisés, au plan national, s'explique également par des problèmes de comportement pour lesquels il faut distinguer :

- Le comportement des motocyclistes qui respectent moins bien les limitations de vitesse que les autres conducteurs. De plus, la part de conducteurs de motocyclettes avec un taux d'alcoolémie positif dans les accidents mortels est légèrement supérieure à celle des véhicules légers (20,1% contre 18,8%).
- Le comportement des usagers de véhicules légers qui ne détectent pas toujours ou trop tardivement les conducteurs de deux roues.

Les statistiques de l'observatoire de la DDE sur 5 ans montrent en Charente moins d'accidents impliquant un deux roues motorisé (13,6%) qu'en France (20,3%) avec cependant une mortalité similaire 17% contre 17,9 % en France. On y note également une implication dans les accidents deux fois plus élevée des cyclomotoristes que des motocyclistes, mais une mortalité double chez les motocyclistes.

En Charente, la mortalité des utilisateurs de deux-roues motorisés représente près du quart de la mortalité routière.

Conduire un deux-roues motorisé est une activité complexe compte tenu des particularités de ce véhicule. Les enjeux de l'éducation routière comme ceux de la formation à la conduite dépassent la simple acquisition de compétences techniques.

Il paraît indispensable de dégager ces quelques axes d'actions prioritaires pour faire baisser l'accidentalité des deux-roues motorisés :

- La **lutte** impitoyable contre les excès de **vitesse**.
- La **formation des jeunes** dans les écoles, collèges et lycées par l'approfondissement de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) et du Brevet de Sécurité Routière (BSR) ainsi que l'utilisation de simulateurs de conduite. L'idéal serait la mise en place d'un rendez-vous pédagogique après 6 mois de conduite.
- 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 la **semaine de sécurité routière** et la pérennisation des « relais Calmos » pour tous les grands rassemblements de motards.
- 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.
- La création d'une **piste dédiée à la formation** des motards à Angoulême.
- Le développement d'un circuit pour y inclure une **piste pédagogique** pour les cyclomoteurs et scooters afin d'initier les jeunes à la pratique des deux roues motorisés en toute sécurité.
- La prise en compte des deux-roues motorisés dans les **plans de déplacements urbains**.

Une part significative des progrès à accomplir concerne les rapports en circulation entre conducteurs de deux-roues motorisés et automobilistes notamment en ville ou en zone périurbaine où 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 ORIENTATIONS D' ACTIONS

Enjeu n° 5

Les poids lourds et le partage de la route

En France, le trafic des poids-lourds augmente comme celui des véhicules légers. Le trafic des poids lourds étrangers augmente, lui, beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français. Sur le réseau national, il a atteint en 2007 plus de 29 % du trafic total des poids lourds.

La Charente est traversée par deux grandes routes nationales très fréquentées par les transporteurs routiers ce qui favorise le sentiment d'insécurité des autres usagers de ces routes, de même que sur la RD 951 (Angoulême-Bellac).

Les aires de repos y sont insuffisantes et les parkings saturés : les camions sont très souvent stationnés en bord de route le long de bretelles d'accès. Le trafic sur l'axe Bordeaux Angoulême est deux fois plus important que sur celui d'Angoulême à Poitiers.

L'étude de l'observatoire de la DDE dresse l'état de l'accidentalité charentaise. L'implication des poids lourds dans les accidents et le nombre de victimes sont supérieurs à la moyenne nationale. Sur 5 ans, 69 accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu contre des véhicules légers, 17 contre des poids lourds, 10 contre des motos, 7 contre des cyclomotoristes, 5 contre des piétons et 1 contre un vélo. 13 accidents ont concerné un poids lourds seul en cause.

Les poids lourds français ne représentent pas forcément une problématique à eux seuls. Il ne semble pas nécessaire de mettre en place une politique d'actions spécifiques pour les conducteurs charentais.

Les poids lourds français sont la plupart du temps équipés de limiteurs de vitesse contrairement aux transporteurs étrangers ce qui explique les nombreux dépassements par ces derniers et les nombreux excès de vitesse (on estime à 47 % les poids lourds en dépassement de vitesse).

Les orientations d'actions proposées relèvent essentiellement du domaine de la sensibilisation des publics concernés par la présence des poids-lourds :

- Renforcement des **contrôles de vitesse** et des **distances de sécurité**, par les forces de l'ordre.
- Mise en place **d'actions de communication** afin de rassurer les autres usagers de la route (automobilistes et motocyclistes).
- Renforcement de la **signalétique** permanente et schématique le long des routes nationales.
- Information de tous les usagers de la route sur la conduite particulière d'un poids lourds, affichage, animation d'un stand d'information, distribution de dépliants.
- Diffusion de **spots sécurité routière** sur les télévisions des restaurants routiers.
- Réalisation d'un **autocollant** à apposer à l'arrière des camions : « si vous ne voyez pas mes rétroviseurs, je ne vous vois pas non plus ».
- Mise en place **d'actions de prévention sur les centres routiers**, avec les forces de l'ordre pour contrôler, avertir et prévenir l'ensemble des conducteurs routiers traversant la Charente qu'ici ils sont sous haute surveillance. Il s'agit de sensibiliser les chauffeurs au respect des règles de conduite et limiter les dépassements interdits.

■ Le suivi et l'évaluation du DGO

Les objectifs nationaux affichés et les objectifs locaux doivent servir de fil conducteur. 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.

Ainsi il est proposé que chaque année une réunion du pôle de compétence se tienne vers le mois de novembre juste avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Cette réunion 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 2012 les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront le fondement des actions proposées dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

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.

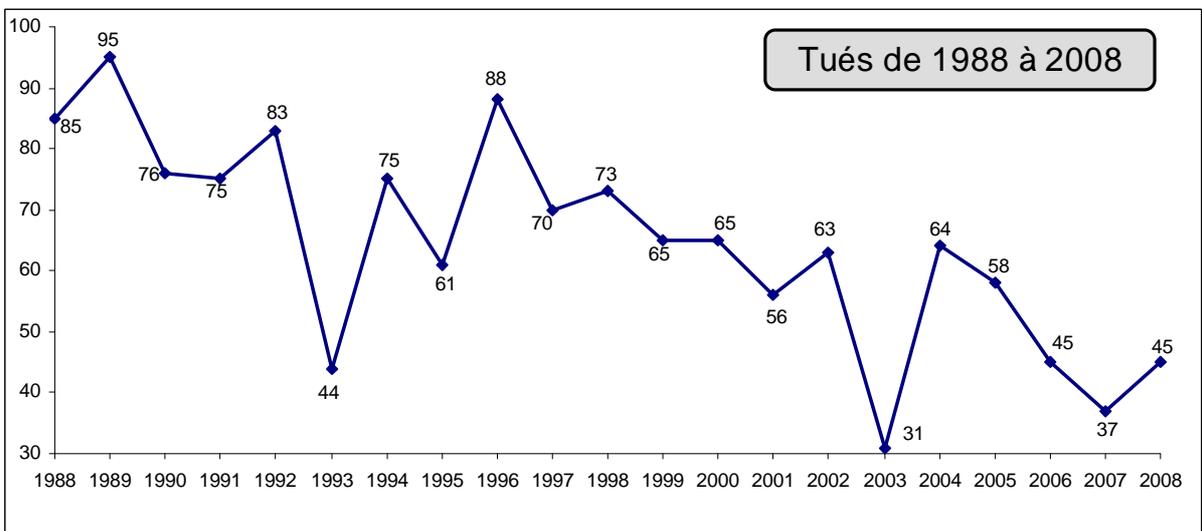
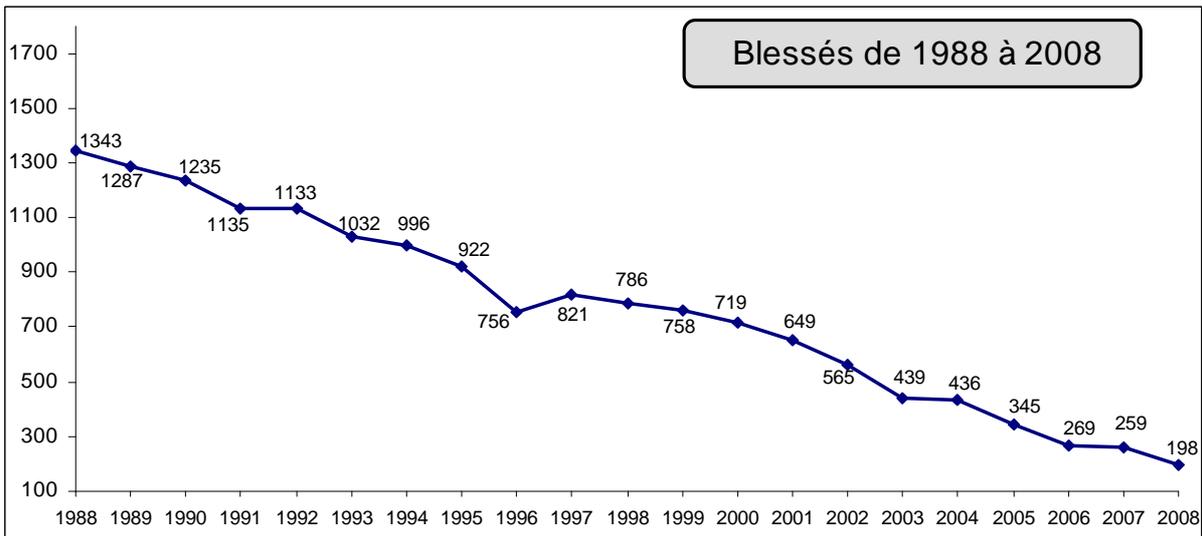
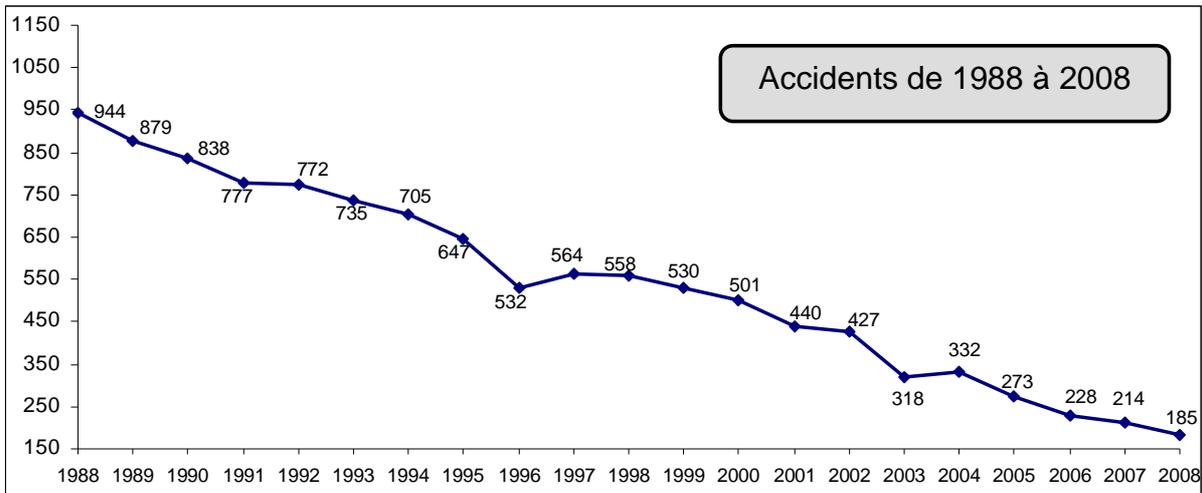
Les réunions du pôle de compétence sécurité routière, présidées par le directeur de cabinet - chef de projet sécurité routière - permettent d'assurer le suivi des actions inscrites au PDASR, de superviser leur mise en œuvre, d'évaluer leur pertinence et leur efficacité et de valider les projets Label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

Le PDASR 2009 sera élaboré par le pôle de compétence sécurité routière en tenant compte des enjeux définis au Document Général d'orientations 2009 – 2012.

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

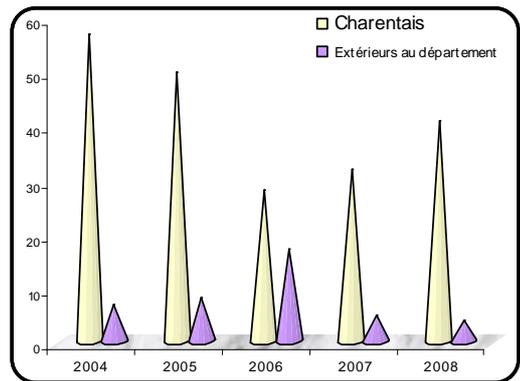
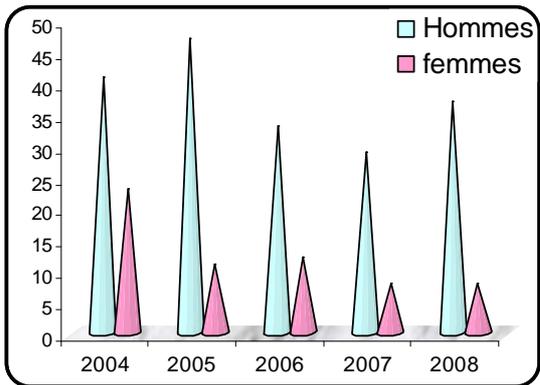
■ Les statistiques en Charente

L'accidentalité en Charente depuis 20 ans



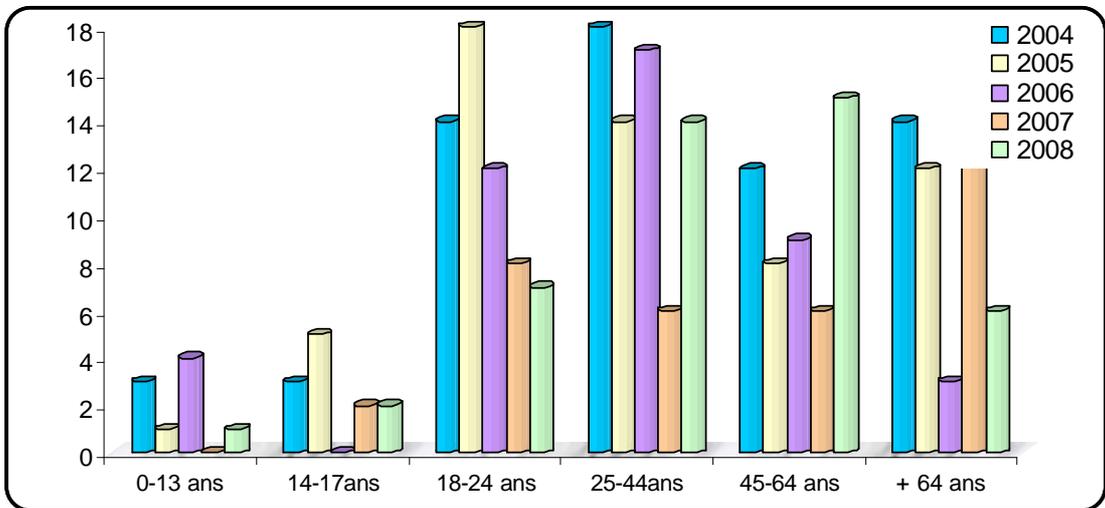
Répartition des tués par sexe et domicile

	HOMMES	FEMMES	Charentais	Extérieurs au département	Total
2004	41	23	57	7	64
2005	47	11	50	8	58
2006	33	12	28	17	45
2007	29	8	32	5	37
2008	37	8	41	4	45



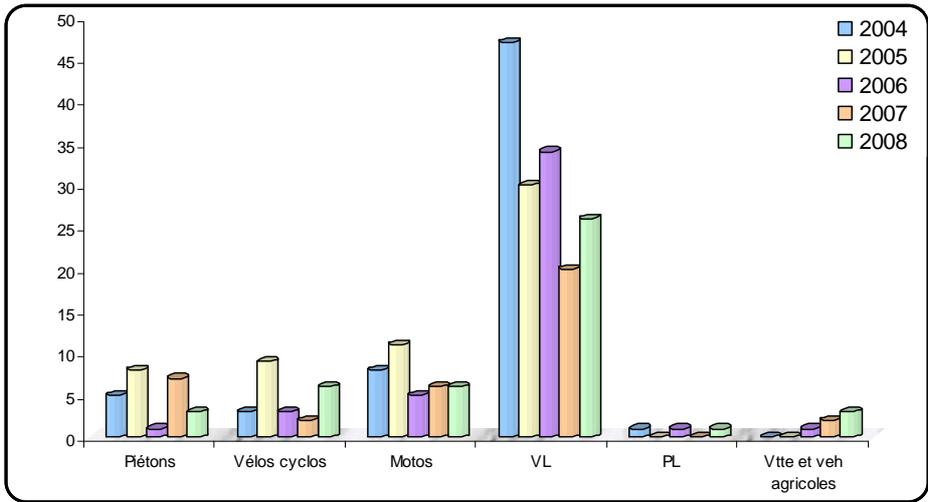
Répartition des tués par tranches d'âge

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	+ de 64 ans	TOTAL
2004	3	3	14	18	12	14	64
2005	1	5	18	14	8	12	58
2006	4	0	12	17	9	3	45
2007	0	2	8	6	6	15	37
2008	1	2	7	14	15	6	45



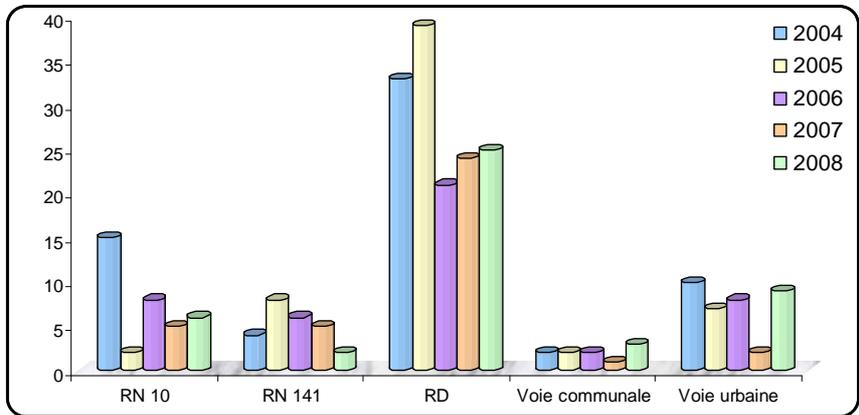
Répartition des tués par mode de déplacement

	Piétons	Vélos-Cyclos	Motos	VL	PL	Autres	TOTAL
2004	5	3	8	47	1	0	64
2005	8	9	11	30	0	0	58
2006	1	3	5	34	1	1	45
2007	7	2	6	20	0	2	37
2008	3	6	6	26	1	3	45



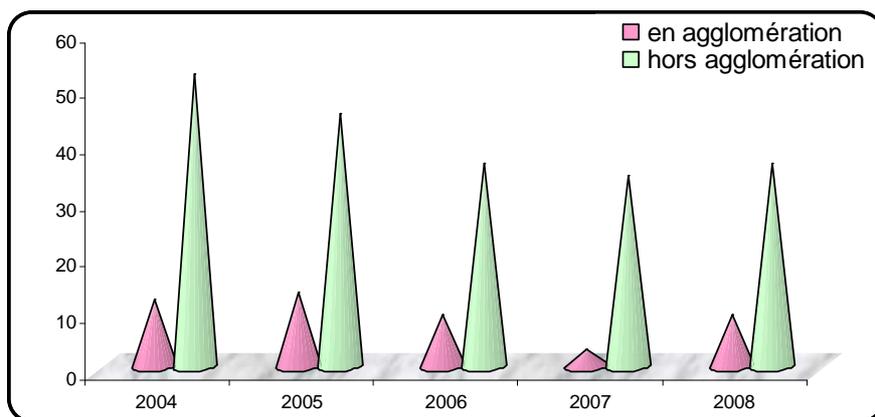
Répartition des tués en fonction du réseau

	RN 10	RN 141	Route département.	Voie communale	Voie urbaine	Total
2004	15	4	33	2	10	64
2005	2	8	39	2	7	58
2006	8	6	21	2	8	45
2007	5	5	24	1	2	37
2008	6	2	25	3	9	45



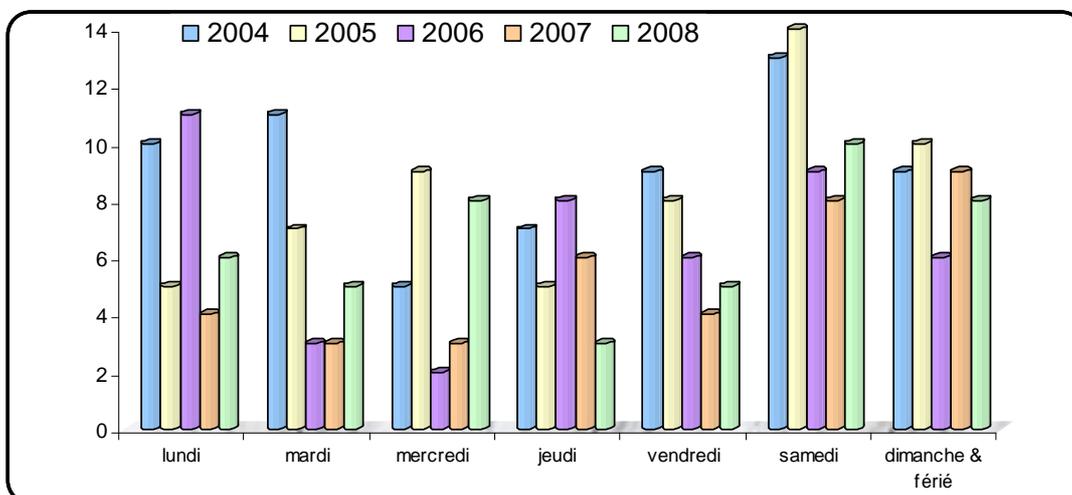
Répartition des tués par site

	TOTAL des tués	AGGLOMÉRATION			HORS AGGLOMÉRATION	
		+5000 hab.	-5000 hab.	% des tués	Nombre de tués	% des tués
2004	64	6	6	18,75%	52	81,25%
2005	58	6	7	22,41%	45	77,59%
2006	45	3	6	20,00%	36	80,00%
2007	37	2	1	8,11%	34	91,89%
2008	45	6	3	20,00%	36	80,00%



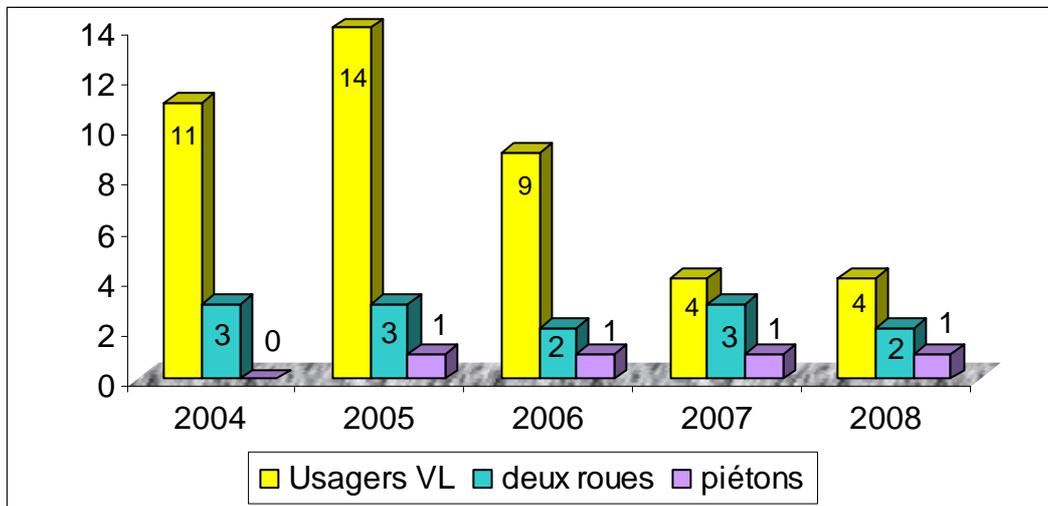
Répartition des tués en fonction du jour

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche & férié	Total
2004	10	11	5	7	9	13	9	64
2005	5	7	9	5	8	14	10	58
2006	11	3	2	8	6	9	6	45
2007	4	3	3	6	4	8	9	37
2008	6	5	8	3	5	10	8	45



**Les jeunes de 18 à 24 ans tués
dans des accidents en CHARENTE**

Année	Usagers de VL	Deux roues	Piétons	Nombre de tués	% tués 18 - 24 ans
2004	11	3	0	14	22%
2005	14	3	1	18	31%
2006	9	2	1	12	27%
2007	4	3	1	8	22%
2008	4	2	1	7	16%



**Les jeunes de 17 à 25 ans tués dans les accidents de la route
les vendredi, samedi et dimanche entre 23 h et 7 h en Charente**

Année	Nombre total d'accidents mortels (de 23h – 7 h les vendredi, samedi, dimanche)	Nombre de tués 17 à 25 ans	Nombre total de tués (de 17 à 25 ans) dans l'année
2005	8	8	19
2006	9	5	12
2007	7	4	13
2008	5	3	9

■ Implantation des radars automatiques

Situation au 15 janvier 2009

Voies	Communes	Date d'installation	Mise en service
RN 10	Saint Yrieix	2003	Décembre 2003
	La Couronne	2003	Décembre 2003
	Nonaville (démonté)	2005	Octobre 2005
	Maine de Boixe	2007	Novembre 2007
RN 141	St Projet/St Constant	2004	Novembre 2004
	St Saturnin	2004	Décembre 2004
	Exideuil	2006	Juin 2006
	Gensac la Pallue	2007	avril 2007
	Saint Yrieix Les Planes	2008	Janvier 2009
RD951	St Laurent de Cérès	2006	Juillet 2006
RD939	Sonneville	2006	Juin 2006
RD939	Dirac	2007	Mars 2007
RD731	Barret	2008	2008
RD674	Chalais	2008	Fin 2008
RD 731	Angeac Champagne	2008	janvier 2009
Voie de l'Europe	Angoulême	2005	Aôut 2006

■ Les infractions relevées

Au cours de l'année 2008, **63 100 infractions** ont été relevées à partir des radars automatisés implantés dans le département de la Charente :

43 487 sur la RN 10	12 426 sur la RN 141	7 187 sur les RD et voie urbaine :
St Yrieix sur Charente : 4 374	Saint Projet : 651	Angoulême : 765
La Couronne : 2 330	Saint Saturnin : 2 239	Barret : 309
Maine de Boixe : 36 783	Exideuil : 7 678	Sonneville : 3 857
Nonaville : hors service	Gensac la Pallue : 1 858	St Laurent de Ceris : 942
		Dirac : 1 290
		Chalais : 24

■ Les opérations de sécurité routière

Infractions	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués	78 524	74 800	75 653	84 533	85 341
Dépistages positifs	1 402	1 625	1 817	2 607	2 588
Procès-verbaux infractions à la vitesse	9 575	10 206	11 840	9 587	7 876

Limitations du droit de conduire (rétentions immédiates - art. L224-1)	2004	2005	2006	2007	2008
Permis de conduire suspendus	812	787	914	932	997
dont alcoolémie	613	604	677	718	750
dont excès de vitesse	199	183	237	214	247