



PRÉFÈTE  
DE LA  
CHARENTE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**

La Sécurité Routière en Charente

# Document Général d'Orientations 2023-2027





# Introduction

La baisse de l'accidentalité routière au niveau national, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire survenue en mars 2020. La mortalité routière nationale a ainsi diminué de 4,9 % entre 2017 et 2022, passant de 3 448 décès sur les routes à 3 280 en 2022. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 14,2 %, passant de 73 384 à 62 496.

Bien que 168 vies aient pu être épargnées en 2022 par rapport à 2017, la prudence et le maintien des efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation, de contrôle et de sanction doivent être maintenus. D'autant que l'aggravation récente de la mortalité routière entre 2021 et 2022 (+336 morts), ramenant celle-ci au niveau connu en 2019, constitue un indicateur nécessitant une grande vigilance de notre part.

Pour la Charente, les statistiques au 31 décembre 2022 font état de 19 tués (-2 par rapport à 2021, et un niveau équivalent à la moyenne de la période 2017-2021), 145 accidents et 175 blessés (soit respectivement -8 et -11 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes). Ce bilan est globalement positif, mais des marges de progression demeurent et il est nécessaire de ne pas relâcher nos efforts.

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière et particulièrement des acteurs locaux. Cette idée de continuité de l'action locale a guidé l'élaboration du présent document général d'orientations (DGO), afin qu'il s'inscrive dans la continuité du précédent, qui se rapporte à la période 2018-2022.

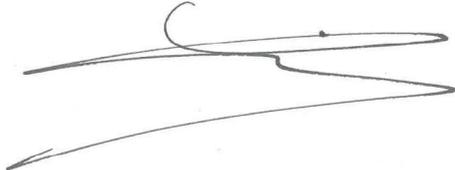
L'élaboration de cet outil de programmation et de mobilisation, adapté à la réalité de chaque territoire, a permis d'analyser l'accidentologie dans notre département. Elle a également offert la possibilité d'échanger les points de vue et les retours d'expérience, que ce soit au cours des deux comités de pilotage ou des groupes de travail instaurés pour chacun des 5 grands enjeux dont ce DGO traite.

Ce document ne constitue pas une fin. Il n'est au contraire qu'une étape, car les orientations qu'il définit seront ensuite déclinées annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

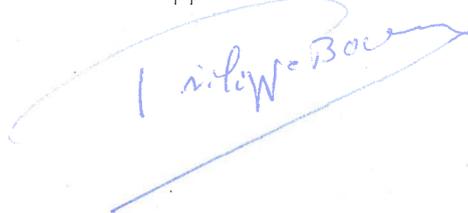
Il représente surtout la marque de l'engagement indéfectible de tous les acteurs de la sécurité routière, ensemble tournés vers l'ambition fondamentale de rendre nos routes plus sûres et de sauver des vies.

Fait à Angoulême le 5 avril 2023,

La préfète de la Charente,  
Martine CLAVEL

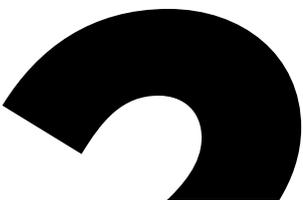
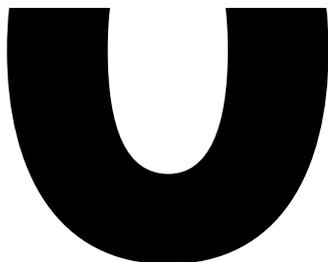


Le président du Conseil départemental,  
Philippe BOUTY



Le procureur de la République  
près le tribunal judiciaire d'Angoulême,  
Stéphanie AOUINE





# Le cadre général de la démarche

En mai 2022, chaque préfecture a été invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité. Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent.

## IDENTIFICATION D'ENJEUX

L'élaboration du DGO a été engagée à compter du mois de juin 2022 par la réalisation d'une analyse de l'accidentologie de la Charente, assurée par l'observatoire départemental de la sécurité routière de la Charente (ODSR16), rattaché à la direction départementale des territoires.

Ce travail d'analyse a permis de caractériser les 4 enjeux retenus au niveau national, et de dégager un enjeu de niveau local. Ces enjeux ont été retenus, soit parce qu'ils correspondent aux principales causes d'accidents mortels, soit parce qu'ils représentent une catégorie d'usagers ou de victimes dont la surmortalité est notoire.

### Enjeux nationaux :

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

### Enjeu local :

- les seniors.

## MOBILISATION DES PARTENAIRES

Après une phase d'identification des acteurs locaux et institutionnels, ayant pour objectif le renforcement de la démarche partenariale et la mobilisation de l'intelligence locale, ceux-ci ont été invités à assister à un premier comité de pilotage, présidé par Madame la directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière.

Ce premier comité de pilotage, qui s'est tenu en préfecture le 28 novembre 2022, a eu pour objet :

- la présentation des caractéristiques de l'accidentalité en Charente sur la période 2017-2021,
- le bilan du DGO 2018-2022,
- la présentation de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027 (présentation des enjeux, de la méthode de travail, du calendrier et de l'organisation des groupes de travail, impulsion de la constitution de ces groupes).

## ANALYSE DES ENJEUX – DÉFINITION DES ORIENTATIONS D'ACTION

Cinq groupes de travail se sont constitués dans les 10 jours qui ont suivi la réunion du premier comité de pilotage.

Le pilotage de chaque groupe de travail a été proposé à une ou deux personnes, avec pour objectif d'y retranscrire la diversité des acteurs de la sécurité routière (police nationale, gendarmerie, DIR, assureurs, intervenants départementaux de sécurité routière, chargé de mission deux-roues motorisés...).

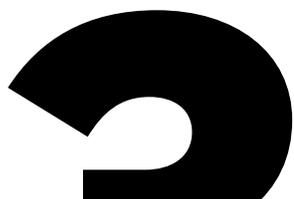
Chaque groupe s'est réuni à deux reprises – à l'exception du groupe portant sur le risque routier professionnel dont les travaux étaient aboutis après la première réunion du groupe de travail – les échanges s'étant poursuivis après chaque séance, notamment par voie de courrier électronique.

Les personnels de la préfecture et de la DDT ont assisté à chaque séance de travail, notamment afin d'alimenter la réflexion du groupe avec des données pertinentes (éléments statistiques par exemple).

Les travaux des groupes de travail ont fait l'objet d'une restitution par leurs pilotes lors du second comité de pilotage, qui s'est tenu le 22 février 2023 en préfecture sous la présidence de la préfète de la Charente.



**Le diagnostic  
territorial  
partagé**



## Le département de la Charente :

Région : Nouvelle-Aquitaine

Superficie : 5 956 km<sup>2</sup>

Démographie : 350 240 habitants (Insee, 2019)

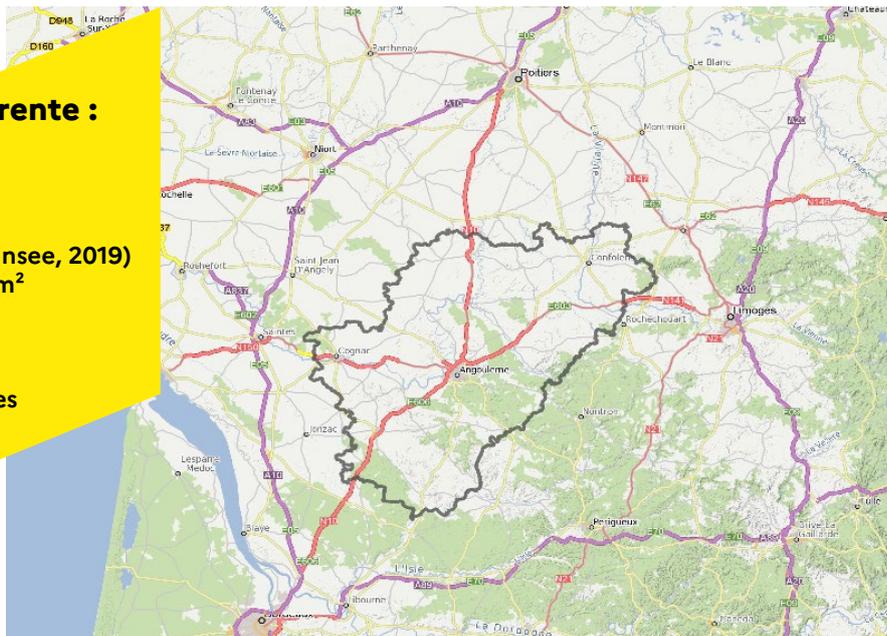
Densité démographique : 59 hab/km<sup>2</sup>

Réseau routier :

216 km de routes nationales

5 100 km de routes départementales

8 800 km de voies communales



## PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT

Le département de la Charente est constitué de 364 communes, de taille très variables. 83 % d'entre elles comptent moins de 1 000 habitants.

Il est articulé autour de deux grandes agglomérations, qui représentent près de 61 % de la population départementale :

- Angoulême, chef-lieu du département et préfecture (41 603 habitants pour la commune, 142 267 habitants pour le Grand'Angoulême),
- Cognac, sous-préfecture (18 670 habitants pour la commune, 71 182 habitant pour le Grand Cognac).

La structure de la population du département met en évidence une population composée de 34 % de seniors (65 ans et plus), ce qui est sensiblement plus important que pour la région Nouvelle-Aquitaine (29%) ou pour la France métropolitaine (25%).

La population est composée de 52 % de femmes et de 48 % d'hommes.

Le département de la Charente a la particularité d'être traversé par deux routes nationales (RN) d'importance internationale, qui se croisent à Angoulême. Ils constituent les axes principaux du département, dépourvu d'autoroute. Ces axes sont :

- la RN 10 qui relie l'Espagne à l'Europe du nord, et qui est empruntée par 53 000 véhicules par jour, dont 23 % de poids-lourds, leur évitant ainsi les péages de

l'A10 entre Bordeaux et Poitiers (alors même que le temps de trajet est le même, voire plus favorable),

- la RN 141 qui relie le centre-Europe à la côte Atlantique, et qui est utilisée par 26 000 véhicules par jour, dont 22 % de poids-lourds.

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTOLOGIE EN CHARENTE

Quelques précisions sur les données exploitées dans la suite du document doivent être apportées au préalable :

**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.

Il réunit ainsi 3 critères :

- une voie ouverte à la circulation publique,
- un véhicule,
- une victime.

Un accident corporel peut impliquer 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 tués** : toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- **les blessés hospitalisés (BH)** : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- **les blessés légers (BL)** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patientes à l'hôpital plus de 24 heures ;
- **les victimes** regroupent les tués et les blessés.

Par ailleurs, les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale, ont été élaborées selon une typologie de départements, elle-même établie selon plusieurs

variables extérieurs à l'accidentalité. Le but est de réunir les départements dans des familles homogènes (il existe 7 familles au total), afin de faciliter les comparaisons en leur sein.

Le département de **la Charente appartient à la famille 2**, dénommée « **départements ruraux à faible densité de population** », au même titre que 29 autres départements, dont de nombreux limitrophes (Dordogne, Charente-Maritime, Vienne, Deux-Sèvres).

On notera que, sur la période 2017-2021, la moyenne annuelle des tués en Charente est inférieure à la moyenne nationale, ainsi qu'à celle des départements appartenant à la famille 2.

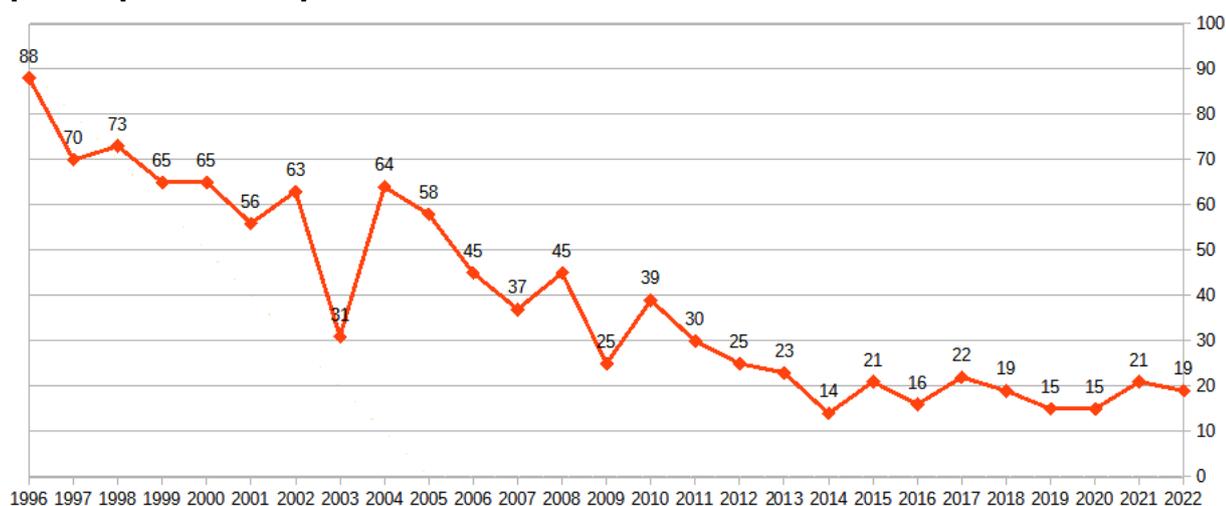
	Total tués 2017-2021	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Charente	92	18	52
ILSR 2*	3 849	26	69
France métropolitaine	15 542	32	47

\*ILSR 2 : familles des départements ruraux à faible densité de population (30 départements : 03;16;17;18;22;24;26;32;36;39;40;41;46;47;50;52;53;55;56;58;61;70;71;79;81;82;85;86;88;89)

### Evolution des ATB (Accidents, Tués, Blessés) pour la période comprise entre 2017 et 2021

Année	Accidents	Tués	Blessés
2017	134	22	148
2018	147	19	199
2019	188	15	240
2020	136	15	163
2021	140	21	196
<b>Somme</b>	<b>772</b>	<b>92</b>	<b>946</b>

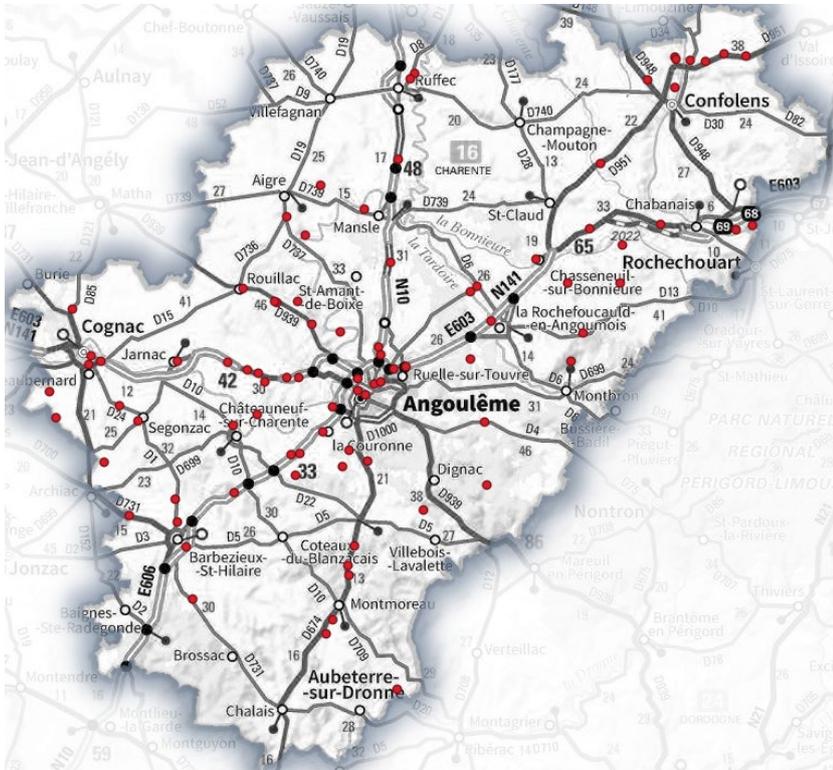
### Evolution des ATB (Accidents, Tués, Blessés) pour la période comprise entre 2017 et 2021



**Nombre total de tués  
sur le période 2017-2021 :**

**92**

## Carte de la mortalité routière en Charente pour la période 2017-2021 (morts signalés par les points rouges)



### Caractéristiques de l'accidentalité charentaise (période 2017-2021)

**35 %**  
des accidents  
en agglomération

**59 %**  
en ligne droite

**79 %**  
par temps  
normale

**OÙ ?**

**22 %**  
en zone police  
(Angoulême et Cognac)

**79 %**  
hors intersection

---

**85 %**  
des tués sont  
des hommes

**55 %**  
à bord  
d'un véhicule  
de tourisme

## **QUI ?**

**74 %**  
sont résidents  
charentais

**37 %**  
de retraités

---

**51 %**  
du vendredi  
au dimanche

## **QUAND ?**

**62 %**  
en plein jour

**78 %**  
lors de déplacement  
promenade/loisirs



## Le bilan du DGO 2018-2022

Les enjeux du DGO 2018-2022 étaient décomposés en 4 enjeux nationaux et 3 enjeux locaux, exposés ci-dessous.

Les orientations d'actions sur ces enjeux ont été structurées autour des axes suivants :

- Amélioration de la connaissance,
- Infrastructures,
- Éducation, sensibilisation, formation et information,
- Contrôles et sanctions.

## QUATRE ENJEUX NATIONAUX

1. **La conduite après l'usage de substances psychoactives**
2. **Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière (14/17, 18/24, 25/29 ans)**
3. **Le risque routier professionnel**
4. **Les seniors (65/74 et +75 ans)**

### La conduite après l'usage de substances psychoactives

Les principales orientations d'actions étaient les suivantes :

- continuer la sensibilisation des jeunes et les actions de prévention en leur direction,
- informer les adultes sur les risques de ces substances.

Les principales actions menées autour de cet enjeu ont été :

- ateliers sur les thèmes de l'alcool et des stupéfiants lors des grands événements (festivals, circuit des remparts...), avec participation des auto-écoles et des IDSR,
- mise en place de l'application « Trouve ton SAM », pilotée par la région Nouvelle-Aquitaine,
- mise à disposition régulière d'éthylotests et de matériels (flyers, affiches, goodies).

### Les jeunes et l'éducation à la sécurité routière (14/17, 18/24, 25/29 ans)

Les principales orientations d'actions retenues ont été les suivantes :

- inciter les jeunes à devenir les acteurs de leur propre sécurité et de celles des autres,
- lutter contre la prise de risques.

Les principales actions menées en application de ces orientations ont été les suivantes :

- spectacle pédagogique « Cocktail à gogo », ciblant les lycéens, sous forme d'une pièce de théâtre interactive, se rapportant principalement la poly-consommation et aux conduites addictives,
- opérations « Label Vie », aide aux collèves et aux lycées pour des opérations de sécurité routière,
- rallye citoyen des lycéens, organisé par le trinôme académie/IHEDN/ ministère des armées.

### Le risque routier professionnel

Les principales orientations d'actions mises en avant consistaient à :

- encourager et accompagner les entreprises dans la mise en place des journées de prévention des risques routiers pour leur personnel,
- promouvoir la conduite apaisée au sein des entreprises et les sensibiliser aux dangers des distracteurs.

Les principales actions menées en rapport avec cet enjeu ont été les suivantes :

- action du MEDEF, avec participation des IDSR, à destination des chefs d'entreprise,
- action de l'entreprise SAFRAN, avec usage du testochoc, et intervention sur la charge mentale...

### Les seniors (65/74 et +75 ans)

Les orientations d'actions principales ont été :

- effectuer des actions de sensibilisation afin de prévenir les risques liés au vieillissement,
- sensibiliser, lors d'ateliers spécifiques, sur les réflexes et l'analyse des dangers liés aux comportements routiers.

Principales actions menées :

- journée annuelle « remise en confiance », avec des animations ludiques et des conseils adaptés délivrés par les auto-écoles, l'association Groupama prévention, les IDSR et la police municipale de Cognac,
- révision du code de la route et traitement approfondi du thème des carrefours giratoires par les auto-écoles (Angoulême, La Couronne, Garat...).

## TROIS ENJEUX LOCAUX

1. L'inattention au volant et les distracteurs de conduite
2. Le partage de la voirie urbaine/interurbaine
3. Les deux roues-motorisés

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

Principales orientations d'actions :

- développer un volet distracteurs dans les bilans accidentologiques,
- présenter des ateliers ludiques pour tous, sur le thème du danger du téléphone au volant.

Principales actions menées :

- apparition d'un volet distracteurs dans les bilans accidentologiques,
- journée dédiée aux thématiques angles morts et distracteurs (auto-écoles et police municipale de Cognac).

### Le partage de la voirie urbaine/interurbaine

Principales orientations d'actions :

- poursuivre les soirées de révisions du code de la route auprès du grand public,
- former les différents usagers à la notion de partage de la route.

Principales actions menées :

- organisation annualisée de « grands code de la route », à Cognac (jusqu'à 900 personnes), Angoulême, Barbezieux, Garat... (Auto-écoles locales, Groupama Prévention, préfecture), « Une route pour tous », action portée par le conseil départemental, fédérateur autour du monde du vélo.

### Les deux roues motorisés

Principales orientations d'actions :

- mettre en place des actions de sensibilisation auprès des motocyclistes et inciter au port des équipements complémentaires,
- sensibiliser les jeunes sur la prise de risques à cyclomoteur et à moto et sur la nécessité des

équipements de protection passive.

Principales actions menées :

- opération « reprise de guidon », organisée en lien avec la gendarmerie, à la fin du printemps. Elle regroupe 100 motards environ sur un week-end, autour de Barbezieux. Dispositif avec plateau de maniabilité, geste de secours, mécanique et roulage,
- journée régionale de la sécurité à moto en Nouvelle-Aquitaine.

## AUTRES ACTIONS MARQUANTES DE PRÉVENTION

Bien que le DGO mette l'accent sur les thématiques à traiter prioritairement en matière de sécurité routière, il n'a pas pour vocation ou pour ambition de limiter les actions à ces seuls enjeux. Dans cet esprit, et au regard des particularités locales, des actions supplémentaires ont été mises en place :

### Les actions en faveur des très jeunes

Spectacle pédagogique, sous forme d'une pièce de théâtres avec marionnettes, pour les classes du primaire, sur le thème de « traverser la route sans se faire écrabouiller », pièce visant le comportement fondamental du piéton pour 700 élèves environ (DSDEN, Prévention Maif).

Le permis piéton : action visant à responsabiliser les enfants du primaire sur leur propre sécurité et sur le respect des usagers les plus vulnérables, avec remise du permis en fin d'atelier. Cette formation est organisée par la police municipale, la police nationale et divers assureurs (association prévention Maif, Groupama Prévention).

### Le circuit des remparts

Le circuit des remparts est une manifestation internationale. Il constitue l'un des deux derniers circuits en centre-ville en France et touche plus de 50 000 personnes. La préfecture dispose d'un stand consacré à la sécurité routière durant deux jours : tests d'alcoolémie, atelier bar à alcool et lunette de simulation, déclenchement d'air-bags (motards de l'EDSR et de la police nationale, IDSR).

### CRS attitudes prévention

À destination des collégiens (environ 350) la piste CRS

---

attitudes prévention est centrée autour de la découverte des commandes et des gestes élémentaires de conduite d'un deux-roues, avec une initiation à la conduite sur un véhicule équipé de double commande avec moniteur. Cette action traite également de la circulation en solo, de la maîtrise de son véhicule et de la conduite à tenir en cas d'accidents.

Enfin, pour la période donnée, il est indiqué le nombre des IDSR a varié entre une vingtaine et une trentaine.

## LE PDASR

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est financé par des crédits délégués par le niveau régional, afin de soutenir des actions de sécurité routière, et en priorité celles se rapportant au DGO. Nombre des actions mentionnées ci-dessus ont été financées intégralement ou partiellement par l'intermédiaire de ce plan.

Il permet également l'achat, l'entretien et la mise à disposition de nombreux matériels :

- le testochoc, simulateur de choc frontal ,
- le simulateur de conduite de « deux roue motorisé »,
- le simulateur de conduite de « quatre roues motorisé »,
- éthylotest électronique, éthylotest à usage unique,
- kakemonos avec visuel sécurité routière,
- drapeaux « sécurité routière », affiches, stickers et dépliants nationaux.

Sur la période 2018-2022, le montant des crédits obtenus a été le suivant :

- 46 400 € pour l'année 2018
- 42 000 € pour l'année 2019
- 37 425 € pour l'année 2020
- 38 577 € pour l'année 2021
- 45 400 € pour l'année 2022

**Soit un total de**

**209 802€**

**pour ces cinq années**



**Les enjeux  
et orientations  
pour  
2023-2027**

## ANALYSE DES ENJEUX

### L'enjeu des deux-roues motorisées

La catégorie des deux-roues motorisées (2RM) regroupe les cyclos/scooters, les motos légères (d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>) et les motos lourdes (cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>).

L'étude de l'accidentologie des deux-roues motorisées dans le département de la Charente fait apparaître un nombre réduit d'usagers tués en utilisant ce mode de déplacement sur la période 2017-2021 : 11 sur 92, soit un peu moins de 12%.

Le nombre d'accidents ayant abouti à des dommages corporels ou à des décès les impliquant est également contenu : 133 sur 1 026, soit 13%.

#### Où ?

Les accidents impliquant des deux-roues motorisées se produisent très majoritairement hors agglomération. En effet, sur la période 2017-2021, 87 de ces accidents ont eu lieu hors agglomération, pour 46 en agglomération.

La part dans le total des accidents est toutefois équivalente en agglomération (45 sur 331, soit 14%) et hors agglomération (87 sur 695, soit 13%). A noter toutefois une baisse sensible en ce qui concerne cette dernière donnée entre 2019 et 2021, le nombre des victimes hors agglomération ayant baissé de 42 % sur cette période.

#### Qui ?

La part des usagers masculins est prépondérante dans chacun des classes d'âge, que les accidents considérés se soient produits dans ou hors agglomération. Les femmes représentent en effet seulement 17 des 256 victimes d'accidents impliquant un 2RM (soit 7%).

Une différence de situation apparaît sur le profil des victimes selon que l'accident impliquant un 2RM se produit en agglomération ou hors agglomération. En effet, si les 0-17 constituent la tranche d'âge la plus concernée en agglomération (40 sur 111, soit 36%), celle regroupant les 25-44 est la plus touchée hors agglomération (46 sur 125, soit 37%). Cette différence peut s'expliquer par le fait que les accidents de 2RM se produisant en agglomération implique de manière bien plus fréquente un cyclomoteur ou un scooter.

#### Quand ?

Si les accidents impliquant des 2RM ont eu lieu tout au long de l'année (aucun mois de l'année n'est exempté), il convient de souligner que la période comprise entre les mois de mai et septembre est la plus propice à ceux-ci. En effet, 59 % des accidents se produisent durant cette période, il est vrai plus adaptée à l'utilisation des 2RM.

### L'enjeu des conduites à risques

Les conduites à risques représentent un facteur très important d'insécurité routière et d'accidents de la route.

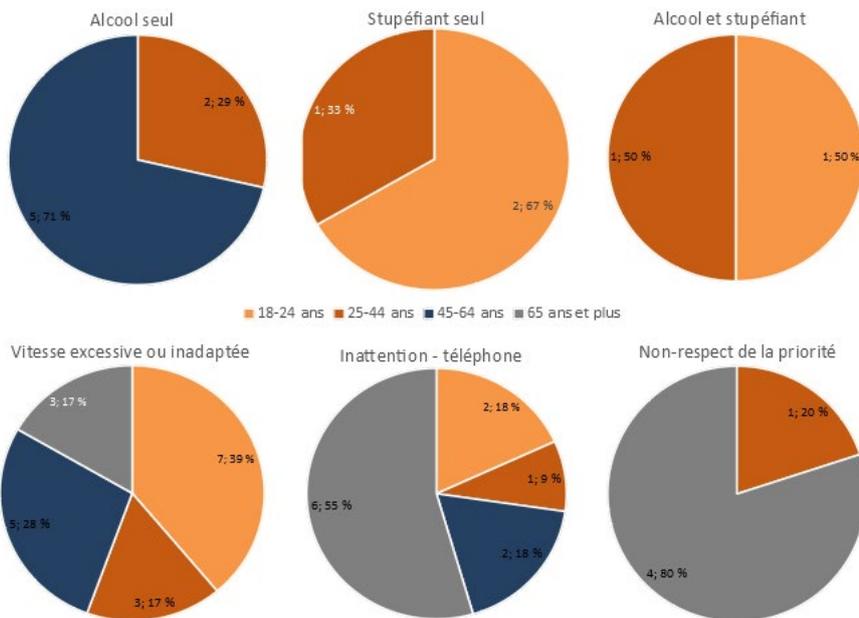
En Charente, elles sont en tout ou partie à l'origine de 41 des 52 accidents mortels survenus sur la période 2019-2021, soit 79% des cas.

Les données statistiques font apparaître que la vitesse excessive ou inadaptée constitue la cause majoritaire imputée aux présumés responsables de ces accidents mortels (19 cas recensés), devant l'usage des distracteurs et la perte d'attention (11 cas relevés).

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	18	1	19
Alcool seul	7	0	7
Stupéfiant seul	2	1	3
Alcool et stupéfiant	2	0	2
Inattention - téléphone	11	0	11
Non respect de la priorité	3	2	5
Malaise	4	0	4
Somnolence - fatigue	3	1	4
Médicaments	0	0	0
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	2	2	4
Changement de file	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	1	1	2
Autre cause	2	0	2
Cause indéterminée	4	1	5
<b>Nombre de PR avec au moins 1 facteur</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>48</b>

(Période 2019-2021) - (PR = Présumé Responsable)

Par ailleurs, une disparité d'âge se fait nettement jour en ce qui concerne certaines conduites à risques relevées chez les présumés responsables d'accidents mortels. Ainsi, si l'alcool comme seul facteur d'accident concerne majoritairement les 45-64 ans (71 % des cas), les stupéfiants sont eux relevés prioritairement chez les jeunes conducteurs (67 % des cas), alors que le non-respect de la priorité se rapporte en grande partie au comportement des seniors (80%).



(période 2019-2021)

Les accidents en intersection représentent 40 % des accidents survenus en agglomération en Charente sur la période 2017-2021.

### L'enjeu des nouveaux modes de mobilités dites « douces »

Les nouveaux modes de mobilités dites « douces » ont récemment fait l'objet d'une importante promotion de la part des pouvoirs publics, dans des logiques de sobriétés énergétique et économique. On peut en prendre pour exemple le plan vélo, débuté en 2018 et dont le second volet a été présenté par la Première Ministre le 11 janvier 2023, ou encore le forfait mobilité durable, mis en place en 2022.

Cette catégorie des nouveaux modes de mobilité dites douces regroupe toutefois des modes de déplacements de différentes natures (vélo, engins de déplacement personnel motorisés, dit EDPM, et marche), eux-mêmes parfois très hétérogènes (trottinette, trottinette électrique, gyroroue, hoverboard, gyropode...). Elle pose aussi la question du partage de la voirie, en particulier dans les agglomérations.

Ce développement des nouveaux modes de mobilités dites douces s'accompagne presque mécaniquement d'une augmentation de l'accidentologie pour leurs usagers. Ils sont en effet davantage exposés aux risques liés à la conception et à l'entretien des infrastructures où ils évoluent.

Ce constat a pu être caractérisé au niveau national, et touche tous les usagers des mobilités douces. Ainsi, en 2022, 244 cyclistes ont perdu la vie, soit une augmentation de 30 % par rapport à l'année 2019,

considérée comme année de référence (57 décès supplémentaires). 34 utilisateurs d'EDPM ont été tués, contre 10 en 2019 (soit une augmentation de 240%). Seul le nombre de piétons décédés est resté stable (484 en 2022, contre 483 en 2019), la majorité de ces accidents mortels ayant eu lieu en agglomération (63 % des cas).

La Charente n'échappe pas à cette tendance. 17 usagers des modes de mobilité douce ont perdu la vie sur les routes du département entre 2017-2021, ce qui représente le second mode de transport en terme de décès, derrière les véhicules de tourisme, mais devant les deux-roues motorisés. De plus, 138 personnes utilisant ces modes de déplacements ont été victimes d'un accident sur la même période.

#### Où ?

La majorité des accidents causant des victimes parmi les usagers des mobilités douces se produisent en agglomération. Cela concerne 94 des 138 victimes recensées sur la période 2017-2021, soit 68 % des cas. Cela peut s'expliquer par le fait que ces modes de déplacement sont plus adaptés à un environnement urbain et sont donc davantage employés dans celui-ci.

#### Qui ?

A l'instar de l'accidentologie générale, les usagers des mobilités douces sont plus souvent victimes d'un accident que les usagères de ces mêmes modes. Cette coloration masculine est toutefois bien plus nuancée que pour d'autres modes de déplacement, les hommes représentant ici 59 % des victimes, et les femmes 41 %.

Les usagères de modes de mobilité douce constituent même la majorité des victimes en agglomération, représentant 52 % des cas.

En ce qui concerne les tranches d'âge des victimes, les seniors (65 ans et plus) sont les plus concernés, que ce soit hors (13 sur 44, soit 30%) ou en agglomération (30 sur 94, soit 32%). A l'inverse, la tranche des 18-24 ans est la moins concernée, que l'on considère là encore les victimes recensées en agglomération (5 sur 94, soit 5%) ou hors de celles-ci (5 sur 44, soit 11%).

### Quand ?

En dehors des agglomérations, le mois de décembre est le plus concerné (18 % des victimes constatées). Ce mois est celui qui concentre les jours où la période diurne est la plus courte de l'année, et où les problématiques d'éclairage et de visibilité sont les plus marquées.

A noter que le mois de juin représente également un mois très accidentogène hors agglomération (14 % des victimes), donnée qui peut s'expliquer par le fait que le contexte est très favorable à l'emploi des mobilités douces, avec les périodes diurnes les plus longues de l'année.

En ce qui concerne les accidents en agglomération, la répartition temporelle est bien plus hétérogène, 6 des 12 mois de l'année concentrant entre 10 et 14 % des victimes recensées. Seuls les mois de mars, juillet et novembre concentrent 5 % ou moins des victimes.

## L'enjeu du risque routier professionnel

Le risque routier professionnel se définit, dans les statistiques accessibles, à travers deux variables :

- la variable domicile-travail, qui correspond au déplacement effectué pour se rendre de son domicile à son lieu de travail, et inversement,
- la variable utilisation professionnelle, qui se rapporte à tout déplacement effectué dans le cadre d'une activité professionnelle.

Le risque routier professionnel a représenté au niveau national en 2021 un accident de la route toutes les dix minutes, 56 390 victimes et 5 millions de journée d'arrêt de travail (soit 18 000 salariés arrêtés toute une année). Il s'agit donc d'un enjeu présentant un impact très important sur la sécurité routière, mais également sur la vie économique de notre pays. Il est donc d'autant plus important de bien le cerner et de tenter de le circonscrire par des actions adaptées. Le ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion a ainsi inclus le risque routier professionnel au sein du 4ème plan « santé au travail », couvrant la période 2021-2025.

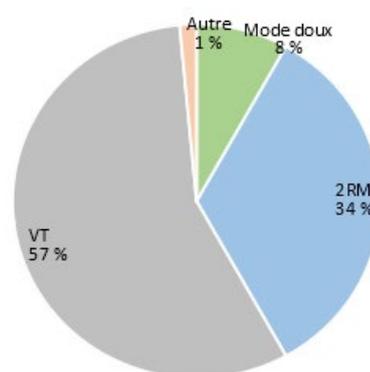
L'importance de ce risque peut également être constatée en Charente. Si le nombre de morts liés au risque routier professionnel reste contenu sur la période 2017-2021 (14 morts sur les 92 recensés, avec respectivement 8 morts dans le cadre de l'utilisation professionnelle, et 6 pour les trajets domicile-travail), il convient de relever 36 % des tués (33 sur 92) l'ont été dans un accident

impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel.

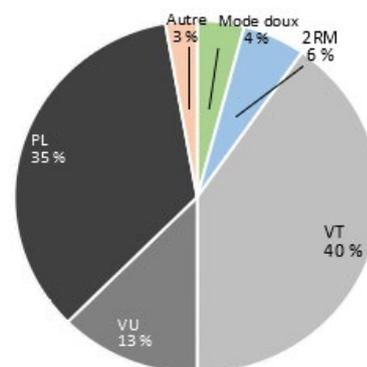
En ce qui concerne les modes de déplacement utilisés par les victimes liés au risque routier professionnel, les deux graphiques reproduits ci-dessous font apparaître la part prépondérante des véhicules de tourisme, majoritaire tant sur les trajets domicile-travail que dans le cadre de l'utilisation professionnelle.

Ces mêmes éléments démontrent également la surreprésentation des deux-roues motorisés, mode de transport qui concentre 34 % des victimes en ce qui concerne les trajets domicile-travail, alors pourtant qu'il n'est utilisé que dans 2 % de ceux-ci.

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



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



## L'enjeu des seniors

Unique enjeu facultatif local, la question des seniors (65 ans et plus) est centrale en termes de sécurité routière en Charente. Les données statistiques démontrent qu'une attention particulière doit toujours être portée à ceux qui représentaient un enjeu national dans le précédent DGO, d'autant que cette tranche d'âge présente un sur-risque, notamment lié aux problématiques de santé et de handicap.

Les seniors représentent 37 % des tués sur la période 2017-2021, soit la proportion la plus importante au sein de cette catégorie. Cette surreprésentation se constate également lorsqu'est étudiée la question des victimes (tués + blessés) pour de nombreux modes de déplacement, comme les modes doux (Cf supra), les deux-roues motorisées faisant figure d'exception (aucune victime chez les seniors).

Par ailleurs, les seniors ne sont pas seulement les victimes les plus nombreuses sur les routes de Charente, mais également les usagers qui sont le plus souvent présumés responsables des accidents. En effet, les 65 ans et plus constituent la plus importante catégorie des présumés responsables sur la période 2019-2021 (33%), devant les 25-44 ans (25%), alors pourtant qu'elle n'est pas la tranche d'âge la plus représentée au sein de la population (26 %, derrière les 45-64 ans, qui représentent eux 28%).

## LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

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

Les orientations d'actions définies par les groupes de travail se sont articulés autour de ces axes forts.

### Les deux-roues motorisées

L'analyse de cet enjeu a montré une accidentologie contenue pour les deux-roues motorisées en Charente. Les efforts portés envers les usagers de ce mode de déplacement y ont certainement contribué.

Il ne saurait toutefois être question de relâcher les efforts en la matière, mais au contraire de les accentuer autour des deux piliers principaux que représentent les actions d'éducation et de communication, afin d'exploiter les marges de progression encore disponibles, notamment en mettant en avant les équipements de protection adéquats (airbags blousons et pantalons, casques intégraux, chaussures montantes, gants...).

## Éducation

Modalités d'action	Prévention / Sensibilisation		
Public(s) visé(s)	Les scolaires	Du scolaire à l'adulte	Les primo-accédants au permis moto
Orientation d'action	<p>Aller à la rencontre des lycéens et des collégiens, en proposant des ateliers autour du deux-roues motorisé (cascochoc, lunettes alcoolémie...)</p>	<p>Initier et entretenir un continuum éducatif, du permis piéton au permis moto, en passant par les nombreuses actions d'apprentissage intermédiaires (Attestation scolaire de sécurité routière 1 et 2...)</p>	<p>Développer des actions en direction des primo-accédants au permis moto, comme les journées «reprises de guidon» ou des conseils au roulage.</p>

## La communication

Modalités d'action	Communication / sensibilisation		
Public(s) visé(s)	Usagers des deux-roues motorisées		
Orientation d'action	<p>Développer des actions de sensibilisation portant sur les équipements spécifiques de protection dédiés aux usagers des deux-roues motorisées (casques, gants, airbags...)</p>	<p>Assurer le relais des campagnes de communication et les messages régionaux/nationaux vers les associations et les clubs de deux-roues motorisés</p>	<p>Assurer une visibilité des acteurs de la prévention lors des événements festifs, publics ou privés, par une présence sur place d'un stand de sensibilisation, ou le prêt/don de matériel dédié (éthylotest, flyers, affiches, goodies...).</p>

## Les conduites à risques

Bien que les conduites à risques puissent se cumuler, elles restent globalement hermétiques les unes par rapport aux autres, ce qui conduit à proposer des orientations d'action pour chacune d'entre elles.

### L'alcool

Modalités d'action	Communication / Sensibilisation	Communication / Contrôle et sanction
Public(s) visé(s)	Tous les usagers	Tous les usagers Les usagers particulièrement soumis au risque de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, notamment à l'occasion d'un évènement sportif
Orientation d'action	Poursuivre l'action du SAM (Campagne contre l'alcool au volant, ciblant les jeunes conducteurs, autour du slogan «Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas»), les retours d'expérience en matière de contrôles routiers autour des évènements importants ayant démontré la connaissance et l'appropriation du dispositif par nombre de conducteurs.	Diffuser sur les réseaux sociaux des acteurs concernés (Police, gendarmerie, préfecture) des messages d'information annonçant des périodes de contrôle, afin de responsabiliser les usagers. Communiquer auprès des instances sportives concernées (football, rugby...) lors de la tenue des grandes manifestations sportives, indiquant que des contrôles seront réalisés, avec la présence de forces de sécurité intérieure aux abords des lieux dédiés.

Modalités d'action	Communication / Sensibilisation
Public(s) visé(s)	Les restaurateurs et leurs clients
Orientation d'action	Prendre contact avec les restaurateurs afin qu'ils relaient des messages de prévention et qu'ils communiquent, par exemple, auprès de leurs clients sur la possibilité d'emporter chez eux une bouteille de vin non terminée (ex : message sur la carte).

### Les stupéfiants

Modalités d'action	Communication / sensibilisation	
Public(s) visé(s)	Tous les usagers	Les jeunes
Orientation d'action	Développer des actions de communication envers les catégories d'usagers particulièrement exposés, par l'intermédiaire des chambres des métiers, des centres de formation des apprentis...	Développer des actions de communication sur les effets du CBD et le cannabis, en lien avec les instances hospitalières (centre hospitalier d'Angoulême notamment).

## La vitesse

<b>Modalités d'action</b>	Contrôle / Sanction	Communication / Sensibilisation
<b>Public(s) visé(s)</b>	Tous les usagers	Les jeunes
<b>Orientation d'action</b>	Renforcer les contrôles sur les secteurs où les relevés de vitesse et l'accidentologie sont importants, y compris par le déploiement de la voiture-radar.	Développer des actions de communication envers les catégories d'usagers particulièrement concernées, en s'appuyant sur des acteurs qui n'étaient pas ou peu ciblés jusqu'à présent (ex : établissements scolaires relevant de la compétence de la DRAAF).

## Les distracteurs

<b>Modalités d'action</b>	Contrôle / Sanction	Communication / Prévention
<b>Public(s) visé(s)</b>	Tous les usagers	
<b>Orientation d'action</b>	Renforcer les contrôles des forces de sécurité intérieure portant sur les distracteurs, voire consacrer des opérations de contrôle à cette thématique.	Utilisation par les gestionnaires de voirie des panneaux à message variable (PMV) pour diffuser des messages d'avertissement sur cette thématique.

## Les nouveaux modes de mobilités dites douces

### Mobilités douces

<b>Modalités d'action</b>	Prévention	Prévention / Sensibilisation
<b>Public(s) visé(s)</b>	Les usagers des mobilités douces	Tous les usagers Les usagers des mobilités douces
<b>Orientation d'action</b>	Améliorer la connaissance des services de l'État concernant les causes de l'accidentalité sur les modes doux (types de déplacement, perception du danger...).	Faire du partage de la voirie un sujet de réflexion pour les gestionnaires, notamment les aménagements spécifiques dédiés aux mobilités douces.  Sensibiliser et inciter les usagers des mobilités douces à améliorer leur sécurité, notamment en abordant la thématique centrale de la visibilité (en insistant sur la période nocturne, dans un contexte de diminution de l'éclairage public).

## Mobilités douces

Modalités d'action	Contrôle et sanction	Communication	Prévention / Sensibilisation
Public(s) visé(s)	Les usagers des mobilités douces		
Orientation d'action	Mener des actions régulières de contrôles des forces de sécurité intérieure autour des thématiques de la visibilité et de la vitesse (pour les EDPM).	Favoriser la courtoisie dans les déplacements routiers et développer l'esprit de partage de la voirie par des campagnes d'informations, portant notamment sur les comportements à adopter par les piétons, cyclistes et usagers d'EDPM.	Accroître les actions se rapportant aux piétons seniors, particulièrement concernés par l'accidentologie des usagers de mobilités douces.

### Le risque routier professionnel

L'analyse de l'accidentologie a permis de démontrer que le risque routier professionnel demeure un sujet à fort enjeu en termes de mortalité et d'accidents.

Elle permet de confirmer l'intérêt de construire, avec les branches professionnelles les plus concernées, une stratégie visant la mise en œuvre par les entreprises d'actions de prévention concrètes pour les métiers les plus touchés. Il est à cet égard indispensable de renforcer la prévention primaire au travail et la culture de la prévention, le tout autour des plans de prévention des risques routiers (PPRR).

Il en ressort que les orientations d'actions doivent être articulées autour des dominantes suivantes : les trajets domicile-travail, les trajets professionnels, et les professionnels exposés à la circulation routière.

## Les trajets domicile-travail

Modalités d'action	Prévention / Sensibilisation	Sensibilisation / Communication	Prévention / Sensibilisation
Public(s) visé(s)	Les entreprises	Les employeurs, les salariés des entreprises privées et les agents publics	Les employeurs privés et publics
Orientation d'action	Développer la formation au risque routier au sein des entreprises.	Informier l'employeur sur ses obligations et sur sa responsabilité dans la prise en compte du risque routier dans l'entreprise ou l'administration (mention au document unique d'évaluation des risques professionnels).	Promouvoir les ateliers à la conduite (remise à niveau au code de la route / stage de conduite), les modes de déplacement alternatifs (transports en commun, covoiturage), et le télétravail.

## Les trajets professionnels

Modalités d'action	Prévention / Sensibilisation	Sensibilisation	Contrôle et sanction
Public(s) visé(s)	Les élèves des établissements d'enseignement professionnel	Les employeurs, les salariés des entreprises privées et les agents publics	Les chauffeurs professionnels
Orientation d'action	Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les établissements de formation des jeunes (lycée pro, CFA, autres ...)	Sensibiliser les professionnels aux risques routiers (journée d'information et de sensibilisation).	maintenir un haut niveau de contrôle des forces de sécurité intérieure et des autres services habilités à réaliser des contrôles sur le transport routier, en ciblant notamment les entreprises à risques et les secteurs les plus concernés par l'accidentologie.

## Les professionnels exposés à la circulation routière

(Sont ici visés les personnels des gestionnaires de voirie, amenés à intervenir sur les routes ouvertes à la circulation et donc exposés à un risque particulier.)

Modalités d'action	Communication / Sensibilisation	Sensibilisation	Contrôle et sanction
Public(s) visé(s)	Tous les usagers	Les employeurs, les salariés des entreprises privées et les agents publics	Les chauffeurs professionnels
Orientation d'action	Fédérer l'ensemble des exploitants de voirie et des intervenants sur le domaine routier afin organiser des journées d'information grand public sur les risques de leurs métiers.	Sensibiliser les professionnels aux risques routiers (journée d'information et de sensibilisation).	maintenir un haut niveau de contrôle des forces de sécurité intérieure et des autres services habilités à réaliser des contrôles sur le transport routier, en ciblant notamment les entreprises à risques et les secteurs les plus concernés par l'accidentologie.

## Les seniors (65 ans et plus)

Unique enjeu facultatif local, la question des seniors est centrale en termes de sécurité routière en Charente, ainsi que cela a été démontré lors de l'analyse réalisée ci-dessus. Ce qui ne saurait surprendre, si l'on se rappelle que les seniors représentent 34 % de la population charentaise.

Il convient également de ne pas perdre de vue que le permis de conduire est un instrument d'autonomie pour les seniors, qui plus est dans un département rural où il est difficile de se tourner vers d'autres modes de déplacement, notamment hors agglomération.

La conduite des seniors se caractérise également par une fréquence moindre que celle des actifs, parfois articulée autour de stratégies d'évitement (ex : les giratoires), et par la survenance progressive de problèmes de santé, voire l'apparition de handicap.

Dès lors, les orientations d'action pour cet enjeu sont articulées autour de la santé des seniors et de la mise à niveau de leurs connaissances en ce qui concerne l'éducation routière.

## La santé

Modalités d'action	Prévention / Sensibilisation		Sensibilisation / Communication
Public(s) visé(s)	Les seniors	Le corps médical	La cellule familiale
Orientation d'action	Développer des actions de sensibilisation aux problèmes de santé touchant les seniors qui peuvent avoir une incidence sur la conduite (tous véhicules), et les inciter à effectuer un contrôle médical régulier.	Associer le corps médical aux actions de sécurité routière menées auprès des seniors, notamment sur les interactions médicamenteuses et certaines pathologies pouvant altérer les capacités à la conduite.	Développer des actions de communication et de sensibilisation en direction des familles des seniors, afin de leur permettre d'identifier les facteurs de dangerosité et d'inaptitude à la conduite.

## La mise à niveau en matière d'éducation routière

Modalités d'action	Prévention / Sensibilisation	Sensibilisation	Prévention / Sensibilisation
Public(s) visé(s)	Les seniors, les associations, les collectivités territoriales	Les seniors, les associations	Les seniors, les constructeurs automobiles
Orientation d'action	Favoriser les actions collectives d'actualisation des connaissances, de type grand code de la route.	Favoriser les actions d'information permettant d'appréhender les aménagements perçus comme dangereux ou difficiles (giratoires, zones de rencontre, zones d'insertion...), dans un souci de meilleur partage de la voirie.	Développer des actions d'information et de communication sur les nouvelles fonctionnalités des véhicules (notamment ceux d'aide à la conduite).



4

5

## Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Les objectifs nationaux et locaux développés au sein du présent document doivent servir de fil conducteur aux opérations de sécurité routière, qu'il s'agisse d'opérations de prévention ou de contrôle/sanction.

Ils supposent de faire émerger des initiatives fortes et de mobiliser les partenaires tout au long de la période quinquennale d'application du présent DGO. Dès lors, la démarche partenariale qui a présidé à l'élaboration de ce document doit être poursuivie tout au long de sa période de mise en œuvre (2023-2027).

---

## **MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PLAN DÉPARTEMENTAL D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR)**

Les orientations définies dans le présent DGO pour la période 2023-2027 seront déclinées chaque année dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Les actions et les projets partenariaux qu'il portera mobiliseront l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le département.

Un appel à projets sera diffusé annuellement par la préfecture auprès de ces acteurs. Les actions proposées au financement du PDASR seront analysées en fonction des orientations du DGO 2023-2027 et les projets répondant à celles-ci seront retenus en priorité.

Les crédits mobilisés par l'État dans le cadre du PDASR ne doivent toutefois pas être les seules sources de financement des actions. Une articulation, la plus cohérente possible doit être recherchée avec les autres financements apportés par les collectivités territoriales et les autres partenaires. La recherche de cofinancements doit en effet permettre de rendre plus homogènes et efficaces les différentes actions menées. Elle constitue un des facteurs de réussite de ces dernières.

## **SUIVI DE L'ACCIDENTALITÉ DÉPARTEMENTALE**

Le suivi de l'accidentalité départementale sera assuré par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).

Au sein de ce suivi, une attention particulière sera portée aux données suivantes :

- celles relatives aux ATB (accidents, tués, blessés),
- celles se rapportant aux accidents des deux-roues motorisés et des modes de mobilité dite « douce » (en particulier les accidents survenus seuls),
- celles ayant trait aux seniors,
- l'analyse du « qui tue / blesse qui »,
- les accidents causés par les conduites à risques, en veillant à distinguer chacune d'entre elles.

Par ailleurs, le principe « des enquêtes flash », qui consiste en une analyse des accidents mortels réunissant les services préfectoraux, ceux de la DDT, du gestionnaire de voirie et les forces de sécurité intérieure, sera conservé.

## **MODALITÉS DE SUIVI DU DGO**

Le comité de pilotage du DGO, dans sa composition élargie retenue dans le cadre de l'élaboration du présent document, se réunira à la mi-2025. Cette réunion aura pour objet l'évaluation des actions déjà menées, à travers la présentation de leurs résultats, et d'orienter celles à porter jusqu'à la fin 2027.

Le présent document a été élaboré par le bureau de la police administrative et de l'ordre public (BPAOP) de la préfecture de la Charente, sous l'autorité de Sarah GEORGE, directrice de cabinet de la préfète de la Charente et cheffe de projet sécurité routière. Ce document s'appuie sur les échanges qui se sont tenus au sein de groupes de travail associant l'ensemble des partenaires locaux et institutionnels de la sécurité routière dans le département, dont l'implication est à souligner.

**Préfecture :**

M. Jean-Pierre BOURGOIN, directeur des sécurités, adjoint de la directrice de cabinet.

Bureau de la police administrative et de l'ordre public :

M. Freddy LOPES, chef de bureau,

M. Jacques MARCOUX, coordonnateur départemental de sécurité routière.

M. Christophe ROBERT, chargé de mission aménagement routier et sécurité routière.

**ODSR16 (DDT) :**

M. Franck GROSZ, chef d'unité, transports exceptionnels et sécurité routière.

**Partenaires locaux et institutionnels ayant participé à la démarche au sein des comités de pilotage et des groupes de travail :**

- Agence régionale de santé (ARS) – délégation départementale de la Charente,
- Association des maires de la Charente,
- Association des paralysés de France (APF),
- Association prévention MAIF,
- Association prévention routière,
- Auto-école Birot,
- Auto-école Laurent,
- Centre hospitalier d'Angoulême,
- Centre de soins de suite et de réadaptation Les Glamots,
- Chargé de mission deux-roues motorisées (CDM2RM),
- Communauté d'agglomération de GrandAngoulême,
- Communauté de communes Porte du Périgord,
- Commune d'Angoulême,
- Conseil départemental de la Charente,
- Direction départementale des territoires (DDT),
- Direction départementale de la sécurité publique (DDSP),
- Direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA),
- Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (DIRCO),
- Direction des services départementaux de l'éducation nationale (DSDEN),
- Fédération française de cyclotourisme (FFCT),
- Fédération française des motards en colère (FFMC),
- Fédération française de motocyclisme (FFM),
- Fédération nationale des transporteurs routiers Poitou-Charentes (FNTR),
- Groupama prévention,
- Groupement de gendarmerie départementale (GGD),
- Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR),
- Parquet du tribunal judiciaire d'Angoulême,
- Police municipale de Cognac,
- Police municipale de Saint-Michel,
- Service départemental d'incendie et de secours (SDIS),
- Union départementale des associations familiales de la Charente (UDAF),
- Union française des œuvres laïques d'éducation physiques Charente (UFOLEP)

**Données statistiques sur les accidents :**

- Groupement de gendarmerie départementale de la Charente (GGD)
- Direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
- Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR), placé auprès de la DDT.



