

Plan
départemental
de lutte contre
l'insécurité
routière
2014



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

Introduction	2
1 - Bilan de l'accidentologie en 2013	3
2 - Bilan des actions de prévention menées en 2013	14
3 - Bilan de la gouvernance départementale en matière de sécurité routière	18
4 - Les priorités départementales pour 2014	19
5 - Le plan départemental de contrôle routier	21
6 - La politique d'implantation de radars	21
7 - Les actions de prévention	28
8 - Une politique de communication	29
9 – Evaluation	29

Introduction

Le présent document définit les orientations de la politique de lutte contre l'insécurité routière en Charente-Maritime pour 2014. Il s'inscrit dans la continuité des dispositions adoptées par le Plan Départemental de Lutte contre l'Insécurité Routière (PDLIR) pour 2013 et s'appuie sur l'analyse de l'accidentologie des onze premiers mois de l'année 2013.

Il est d'ores et déjà possible de considérer 2013 comme une année historique pour la sécurité routière dans notre département : au 30 novembre, 42 tués ont été enregistrés, laissant penser que l'on se situera aux alentours des 50 tués pour l'année alors que le meilleur chiffre était jusqu'alors de 61 tués en 2011 (et de 73 en 2010). Le nombre des tués connaît donc enfin une forte baisse, suivant la tendance des autres indicateurs ces dernières années. Ainsi, **les chiffres définitifs pour 2013 devraient être les meilleurs jamais enregistrés** avec une baisse de l'ordre de 20% pour tous les indicateurs, en avoisinant les 50 tués, les 550 accidents et les 730 blessés.

Enfin, d'autres chiffres sont très favorables comme le nombre de tués de moins de 25 ans, qui s'inscrit à 12 à la fin novembre contre 18 pour l'année 2012 et 24 pour l'année 2011, et celui des deux-roues motorisés (7 tués contre 13 pour l'année 2012). Un résultat emblématique de cette année est l'absence de tués, au 30 novembre, sur l'île d'Oléron, alors que le bilan dramatique de 13 tués en 2010 nous avait incités à organiser à St-Denis-d'Oléron le premier Forum de Sécurité Routière.

Cette analyse est complétée par un bilan des actions de prévention, et en particulier de celles financées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) 2013. Pour cette période, en plus des quatre enjeux retenus pour tous les départements (l'alcool au volant, la prévention et la sensibilisation des jeunes de moins de 25 ans sur des comportements à risque, les deux-roues motorisés et la vitesse), trois thématiques avaient été jugées prioritaires pour le département : les seniors, les cyclistes (Ile de Ré et La Rochelle) et la lutte contre la conduite sous l'influence de stupéfiants. .

L'ensemble de ces éléments permettra d'identifier les priorités départementales pour 2014 ainsi que leur traduction opérationnelle, tant sur le plan de la prévention au moyen du PDASR qu'en termes de répression avec le plan départemental de contrôle routier et la stratégie d'implantation de nouveaux radars. Ces modalités opérationnelles auront par ailleurs tiré profit des travaux menés sur les zones de vigilance accrue et sur la cohérence des limitations de vitesse.

Enfin, la communication est depuis plusieurs années un élément clé de la politique de lutte contre l'insécurité routière. L'année 2013 a vu se multiplier les actions de sensibilisation et d'information auprès de tous les publics : Forums de sécurité routière, stands dans les grands événements (Francofolies et Match de Rugby du Stade Rochelais, Festival Fashion Night Couture de St-Martin de Ré..), présence dans les médias... Cet effort sera poursuivi en 2014 de manière à ce que les usagers de la route puissent prendre pleinement leur part dans la réussite des objectifs fixés.

La dynamique impulsée par les résultats de l'année 2013 doit constituer une source de motivation mais aussi une responsabilité accrue pour tous les acteurs de la sécurité routière pour faire de 2014 une nouvelle année de référence.

1 – Bilan de l'accidentologie 2013 (au 30/11) :

1.1 - Les chiffres et évolutions 2013 :

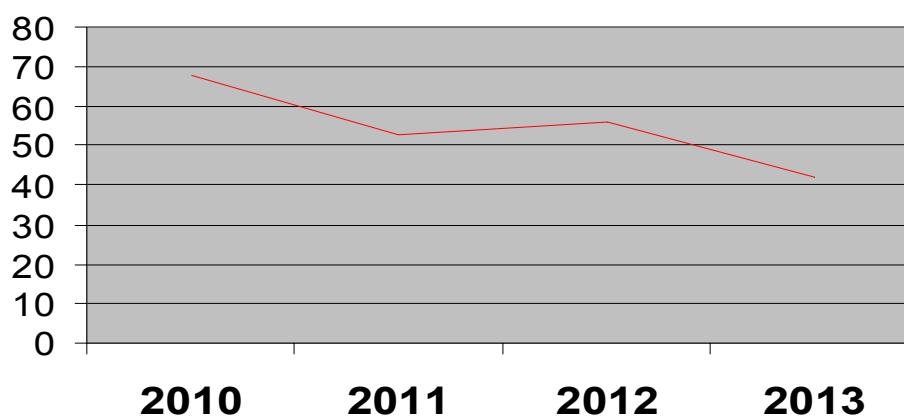
	2011	2012	2013	Evolution 12/13	Evolution 11/13
accidents	806	707	504	-29%	-37%
tués	53	56	42	-25%	-21%
BH	336	307	242	-21%	-28%
BNH	670	566	425	-25%	-37%
Total blessés	106	873	667	-24%	529%

Tous les indicateurs « Accidents-Tués-Blessés » (ATB) pour l'année 2013 sont en baisse d'au moins 20 % par rapport aux deux années précédentes et atteignent leur minimum depuis que les mesures existent.

Le nombre d'accidents enregistre la baisse la plus significative (- 29 %) avec 504 accidents au 30/11/2013.

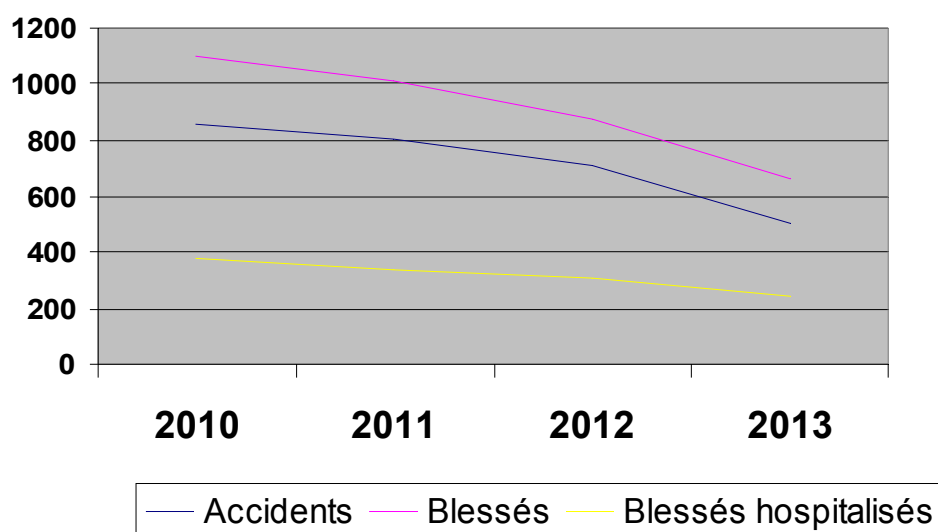
A noter que la gravité des accidents, définie comme le rapport *nombre de tués / nombre d'accidents corporels*, est en légère progression¹ du fait d'une baisse plus rapide du nombre d'accidents que du nombre de tués.

Evolution du nombre de tués de 2010 à 2013

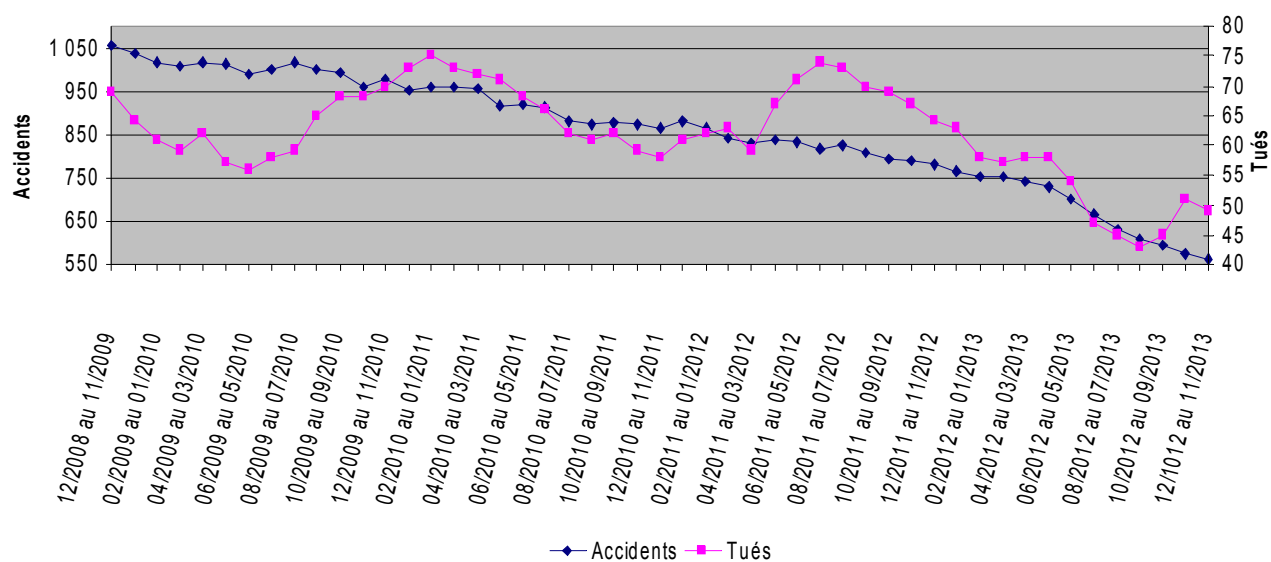


¹ Gravité* 2011: 6,6 % ; 2012: 7,9 % ; 2013: 8,3 %

Evolution des indicateurs ABH de 2010 à 2013



Evolution sur 12 mois glissants des accidents et des tués pour la période de décembre 2008 à novembre 2013



Depuis novembre 2009, le nombre d'accidents est en nette régression avec une baisse quasiment linéaire. Le nombre de tués demeure très fluctuant. On observe toutefois une tendance générale à la baisse engagée au milieu de l'année 2012.

1.2 - La localisation des accidents mortels :

Accidents mortels du 1er dec 2012 au 30 nov 2013

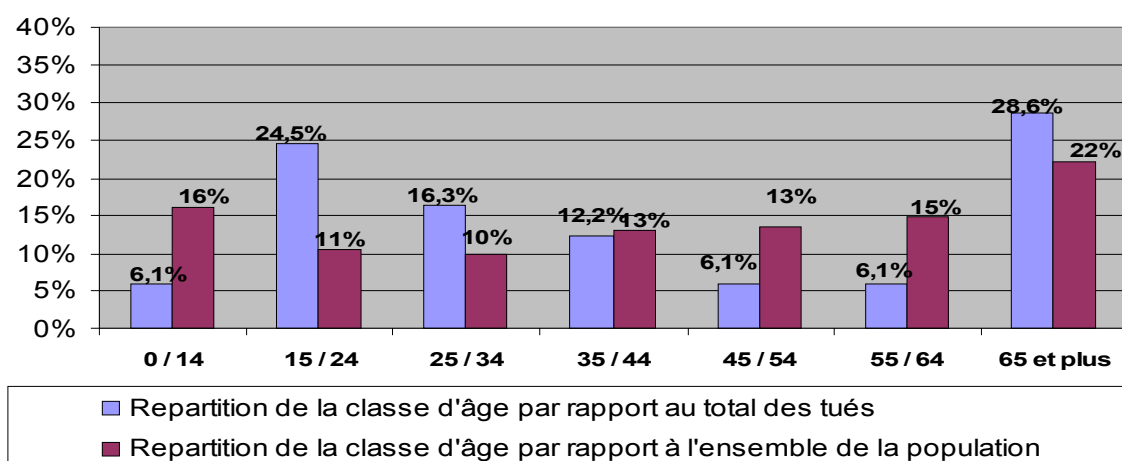
49 tués dans 44 accidents



L'île d'Oléron, très touchée ces dernières années par la mortalité routière, a été préservée en 2013. Les parties Est et Sud du département ont, elles aussi, été relativement épargnées.

1.3 - Les tués par tranche d'âge

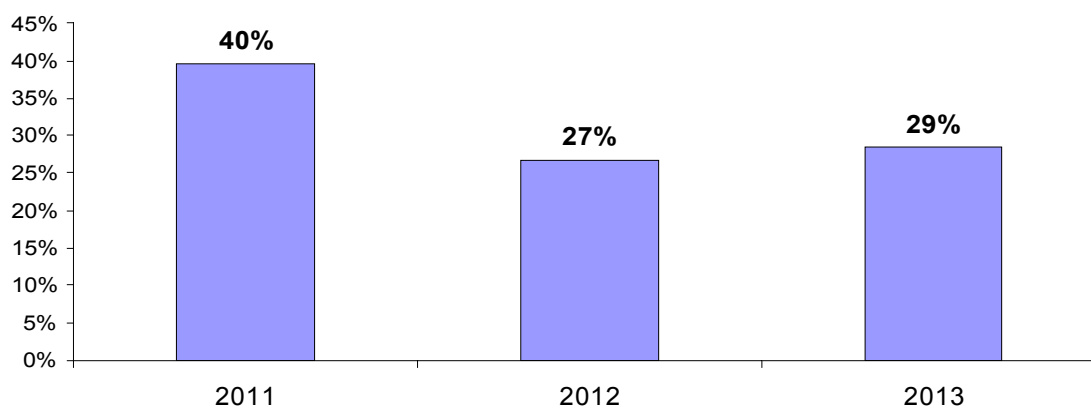
Répartition par tranche d'âge des tués pour la période du 1er décembre 2012 au 30 novembre 2013



Les séniors sont la classe d'âge la plus touchée en 2013 (28,6% des tués). Cela est encore plus marqué qu'en 2012, tandis que durant les années précédentes c'est la classe d'âge 15/24 ans qui était la plus nettement sur-représentée. Compte tenu du fait que, dans cette tranche d'âges, beaucoup de personnes, particulièrement les plus âgées d'entre elles, ne conduisent plus de véhicule, on peut considérer que les séniors sont encore plus touchés que ne le montrent les statistiques. Dans cette tranche d'âge, les plus de 75 ans sont les plus touchés (69 %).

1.4 - Les jeunes :

Part des jeunes dans l'ensemble des tués de janvier à novembre



Le nombre de jeunes de moins de 25 ans tués sur les routes de Charente-Maritime est en très nette régression par rapport aux 2 années précédentes (12 tués en 2013 pour 24 en 2011), même s'il demeure important.

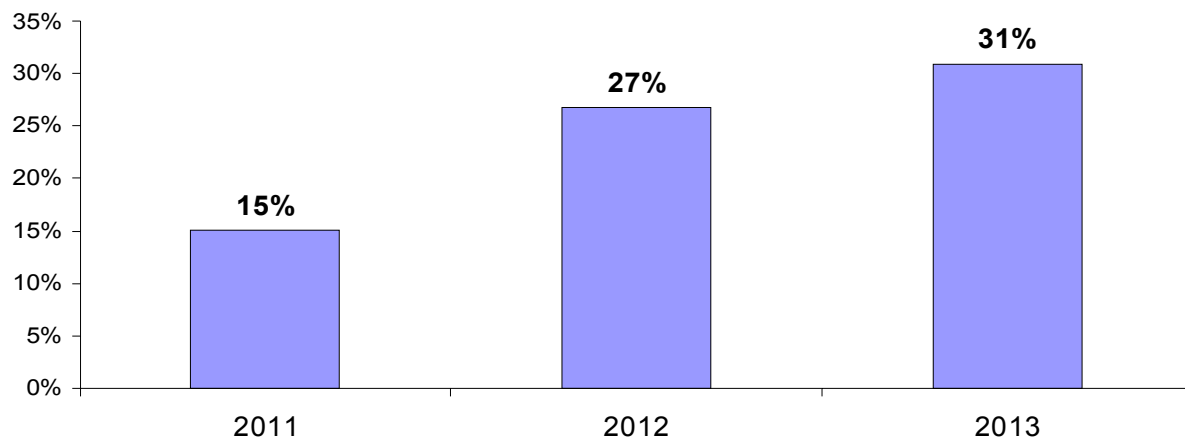
Après une année 2011 particulièrement préjudiciable aux jeunes, la part des tués de moins de 25 ans s'est stabilisée en 2013 légèrement en dessous de 30 %. Alors que le nombre global de tués est en hausse, les jeunes ont été relativement épargnés même s'ils représentent encore plus d'un quart des tués sur les routes du département. Il faut noter que la classe d'âge des moins de 25 ans représente 26,5 % de la population et qu'une grande partie d'entre elle n'a pas encore accès à la conduite d'un véhicule.

En 2013, parmi les 12 tués de moins de 25 ans, 7 étaient conducteurs d'un véhicule et 5 étaient passagers. **Tous les conducteurs avaient une part de responsabilité identifiée dans l'accident** (alcool et stupéfiants principalement).

Une vigilance doit donc être maintenue pour cette catégorie d'usagers, afin de conforter cette tendance favorable mais fragile.

1.5 - Les séniors :

Part des séniors dans l'ensemble des tués de janvier à novembre



En valeur absolue, le nombre de séniors tués en 2013 diminue légèrement par rapport à 2012 (13 contre 15), qui avait été une très mauvaise année. En revanche, **leur poids dans le bilan total s'accroît de 27 % à 31 %**.

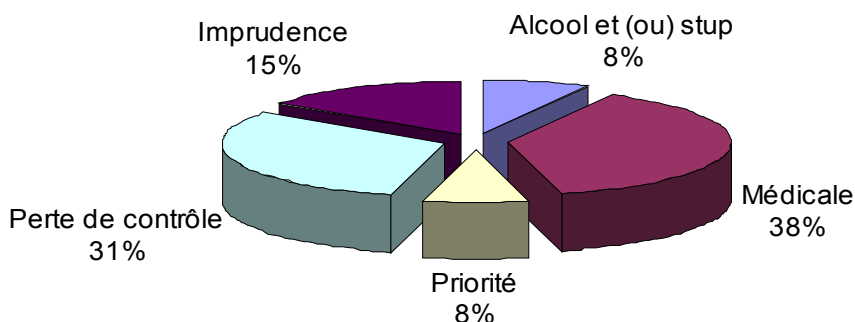
Les séniors tués sont majoritairement des conducteurs d'automobiles (69 %). 2 étaient conducteurs de voitures et 2 étaient passagers.

Comme pour les jeunes, la responsabilité des séniors est engagée dans tous les accidents où ils ont trouvé la mort. Bien qu'elles ne soient pas identifiées en tant que telles, les défaillances physiques (capacités motrices et sensorielles) sont probablement à

l'origine de ces accidents mortels. Des malaises (cardiaques ou AVC) sont à l'origine de 3 accidents mortels ayant fait 3 morts en 2013. De la même façon, les dépôts à gauche et pertes de contrôle peuvent résulter de malaises non identifiés, somnolences, ou défauts de vigilance qui affectent de manière plus prégnante les personnes âgées.

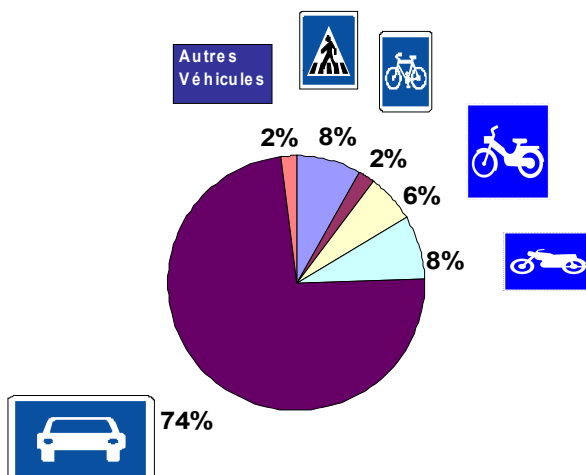
Cette catégorie d'usagers requiert donc le déploiement d'actions de prévention ciblées.

Répartition par cause des séniors tués en 2013

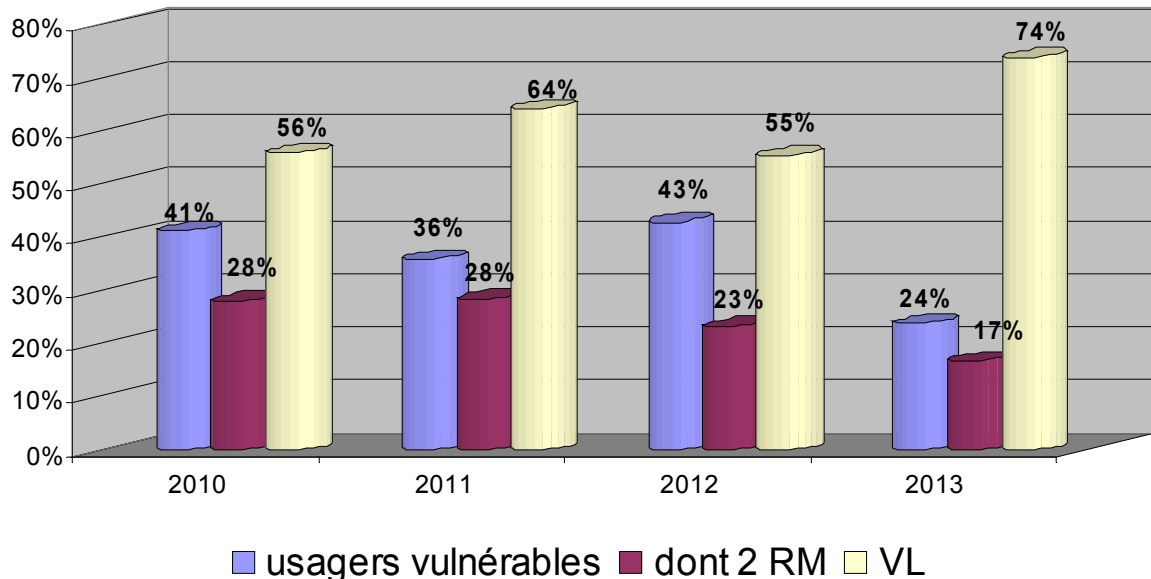


1.6 - Les usagers vulnérables :

Répartition du nombre de tués par type de véhicule en 2013



Répartition des victimes tuées de janvier à novembre pour les années 2010 à 2013



UV: Usagers vulnérables (piétons, vélo, 2RM)

On constate en 2013 une **nette diminution de la part des usagers vulnérables** et parmi eux des 2RM dans l'ensemble des tués par rapport aux années précédentes.

Le nombre de tués en 2RM est en baisse depuis plusieurs années : 19 en 2010, 15 en 2011, 13 en 2012 et 7 en 2013, soit une baisse de 63 % entre 2010 et 2013. Leur part dans le bilan total est, elle aussi, en nette diminution (-26 %) par rapport à 2012.

Toutefois, il convient de maintenir une vigilance particulière sur ce type d'usagers, très sensibles notamment aux conditions de circulation. Parmi tous les usagers vulnérables, le 2RM reste surreprésenté (70% en 2013).

En 2011, 80 % des tués en 2RM étaient des motocyclistes. En 2013, comme en 2012, les tués sont presque répartis de manière égale entre cyclomotoristes (3) et motocyclistes (4).

Quelques informations complémentaires sur l'accidentologie moto:

Depuis plusieurs années, on constate une augmentation de l'âge des motocyclistes victimes de la route. En 2011, leur âge moyen était de 35 ans et leur âge médian de 33 ans. En 2012, leur âge moyen est de 40 ans et leur âge médian de 45 ans. En 2013, 1 seul sur les 4 tués avait moins de 25 ans.

Cette évolution s'explique par de nombreux facteurs cumulatifs: excès de confiance de motards confirmés, manque de réflexes de motards occasionnels ou erreurs de conduite de personnes venant à la moto sur le tard... autant de cibles pour la prévention.

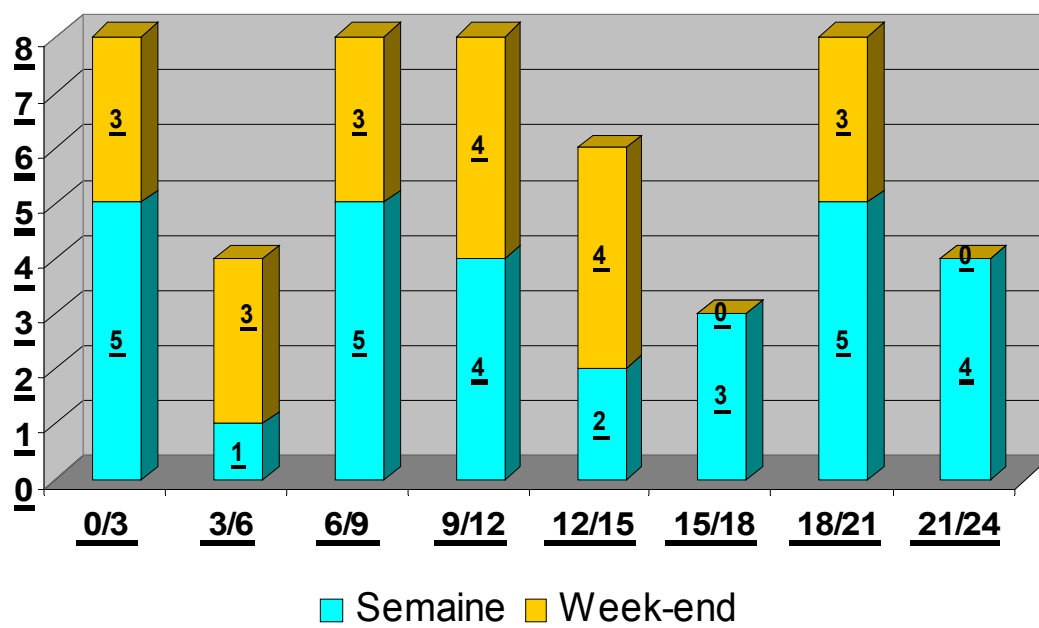
Les causes principales d'accidents mortels en 2RM sont:

- alcool et (ou) stupéfiant: 3 (43 %)
- vitesse: 2 (29 %)
- imprudence: 1 (14 %)
- perte de contrôle*: 1 (14 %)

* lorsque la cause des accidents n'est pas identifiée, ils sont classés dans le thème « perte de contrôle ».

1.7 - Les tués par tranche horaire :

**Répartition des tués par tranches horaires et jours de la semaine
du 1er décembre 2012 au 30 novembre 2013**

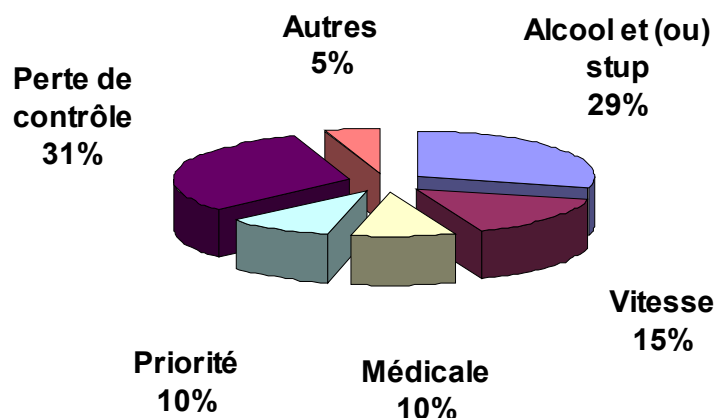


En 2013, aucune tranche horaire ne se distingue réellement des autres. En 2012, les accidents mortels s'étaient surtout produits en fin de matinée et début d'après-midi, alors que la tendance générale depuis de nombreuses années se fixait sur la fin de journée (trajets travail-domicile).

On observe toutefois de nombreux accidents mortels le week-end (48 %) et pas uniquement sur les tranches horaires de nuit comme généralement.

1.8 - Les causes principales d'accidents mortels :

Causes principales des accidents mortels en 2013



Les causes principales d'accident demeurent l'alcool, les stupéfiants (qui sont parfois cumulés) et les **pertes de contrôle**, pouvant notamment résulter d'une vitesse excessive².

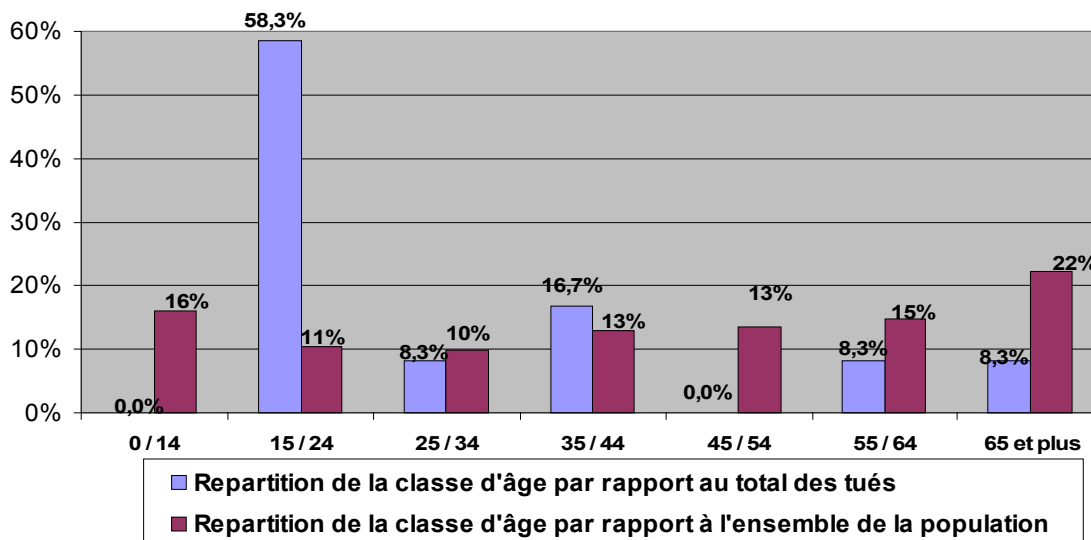
L'alcool et (ou) les stupéfiants ont été identifiés par les forces de l'ordre dans 12 accidents mortels ayant fait 12 victimes, soit 29 % du total des tués en 2013. On observe une très nette baisse du nombre de tués dans cette catégorie par rapport à 2012 (de 17 en 2012 à 12 en 2013). Leur part reste sensiblement identique (29 % en 2013 contre 27 % en 2012). La plupart des taux d'alcool mesurés sont délictueux.

Les jeunes victimes sont concernées de manière très large par l'absorption d'alcool et/ou de stupéfiants dans les accidents mortels de la circulation.

La grande majorité des tués sous l'emprise d'alcool et (ou) de stupéfiants circulaient en VL (11 pour 92 %).

² Même si la vitesse excessive est souvent difficile à caractériser *a posteriori*, des indices permettent de la déceler.

Répartition par tranche d'âge des tués dans un accident avec alcool et (ou) stup en 2013

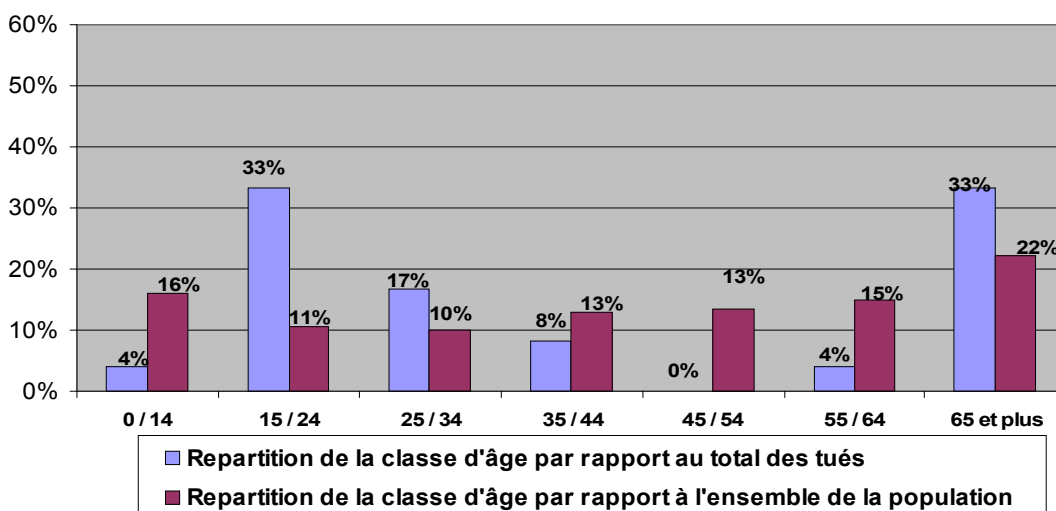


1.9 - Les accidents sans tiers :

La proportion d'accidents mortels sans tiers augmente : 24 tués pour 20 accidents mortels impliquant un véhicule seul (soit 53 % pour 47 % en 2012 et 41 % en 2011).

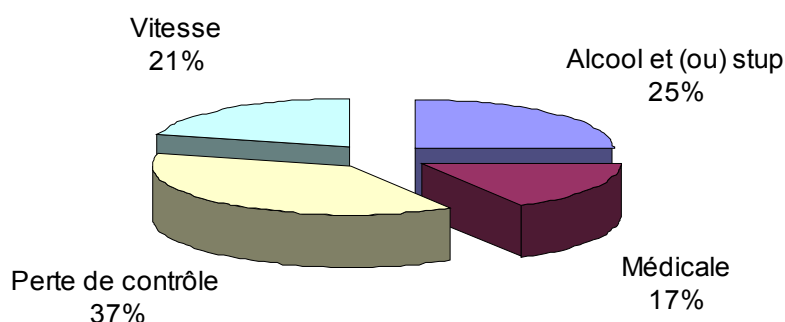
Cette typologie d'accidents est observée de façon aussi marquée depuis peu (2011) et semble se conforter. Les jeunes et les seniors sont très majoritairement représentés dans ce type d'accident (65 %).

Répartition par tranche d'âge des tués dans un accident sans tiers en 2013



Les causes de cette typologie d'accidents mortels restent identiques d'une année à l'autre : alcool, stupéfiants, pertes de contrôle, vitesse.

Répartition par cause des accidents sans tiers en 2013



« perte de contrôle » est renseignée comme cause lorsqu'une cause précise n'est pas identifiée par les forces de l'ordre.

1.11 – Bilan (au regard des objectifs du PDLIR 2013) :

	accidents	tués	blessés	BH	Jeunes	2RM	Alcool/stup	+ 75 ans	Sans tiers
Objectifs PDLIR	700	60	850	300	15	11	17	7	23
Année 2012	767	63	943	331	18	13	17	10	30
Année 2013	504	42	667	242	12	7	12	9	23
Taux	72 %	70 %	78 %	81 %	80 %	64 %	71 %	129 %	100 %

Au regard des objectifs fixés dans le PDLIR 2013, **les résultats obtenus sont très satisfaisants** notamment en ce qui concerne les indicateurs ATBH et les enjeux identifiés depuis de nombreuses années que sont les jeunes, le 2RM et l'alcool.

Le sujet des séniors et celui des accidents sans tiers se révèlent plus aigus que par le passé.

1.12 - Conclusion :

En Charente-Maritime, depuis trois ans, le nombre d'accidents et de blessés est en baisse constante. Le nombre de tués a rejoint cette tendance en 2013 pour atteindre son meilleur résultat jamais obtenu.

Si l'on peut être satisfait de ces bons résultats, ils demeurent fragiles et l'effort doit être maintenu pour espérer les améliorer encore. Pour cela, il convient de s'intéresser de près aux caractéristiques des accidents et au profil des victimes.

Ainsi, au regard de l'accidentologie, l'action locale doit se consacrer sur les 5 priorités suivantes :

- **les séniors**
- **les accidents sans tiers**
- **l'alcool et les stupéfiants**
- **les jeunes**
- **les 2RM**

Le bilan de l'année écoulée met en exergue des tendances connues qui s'orientent à la baisse : c'est le cas pour les jeunes, les 2RM et pour l'alcool et les stupéfiants. Ces domaines, qui concentrent malgré tout un grand nombre de tués, devront continuer à être suivis en 2014. La thématique des séniors et les accidents sans tiers en progression constante devront recevoir toute l'attention des acteurs de la sécurité routière en Charente-Maritime. L'ensemble de ces résultats seront pris en compte pour établir les objectifs 2014 en matière d'accidentalité.

2 - Bilan des actions de prévention menées en 2013 :

2.1 - Les actions soutenues par le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) 2013

2.1-1 - Présentation :

L'appel à projets relatif au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière a été lancé le 5 février 2013 conjointement à ceux relatifs à la prévention de la délinquance (FIPD) et à la lutte contre la toxicomanie (MILDT). Il s'est naturellement appuyé sur les enjeux retenus dans le Plan Départemental de Lutte contre l'Insécurité Routière pour 2013 répartis comme suit :

Au niveau national :

- la prévention et la sensibilisation des jeunes de moins de 25 ans sur les comportements à risque ;

- le sur-risque lié à la consommation d'alcool au volant ;
- les deux roues motorisés ;

Au niveau local :

- les séniors ;
- la circulation des cyclistes (notamment sur l'île de Ré et dans la commune de La Rochelle)
- la lutte contre les stupéfiants ;

51 projets ont été déposés. Le nombre croissant de demandes résulte des efforts entrepris en terme de sensibilisation et de communication depuis deux ans par les services de l'Etat (notamment au travers des « forums de sécurité routière ») et reflète une réelle implication de l'ensemble des partenaires sur le département.

Le comité stratégique départemental de sécurité routière a retenu 22 projets axés sur la prévention. Certains d'entre eux bénéficient d'un financement du conseil général de la Charente-Maritime.

La contribution du conseil général à l'élaboration du PDASR 2013 a permis d'étoffer la programmation, notamment en milieu scolaire et dans les centres sociaux, sur les enjeux relatifs aux jeunes et aux deux roues motorisés.

- Volet « sensibilisation et communication »

L'année 2013 a vu se confirmer la politique de communication mise en place depuis 2011.

➤ **Les forums de sécurité routière :**

Organisés sur le même principe que les Forums de 2009 pour la Sécurité ("Vos Libertés, Votre Sécurité, Parlons-en"), des forums de la Sécurité Routière avaient été programmés dans les cinq arrondissements du département ainsi que sur les Iles d'Oléron et de Ré.

L'année 2013 a vu se conclure cette série de Forums de Sécurité Routière avec l'organisation d'un Forum à Saint-Jean d'Angély le 7 mars 2013 et d'un dernier Forum à La Rochelle le 10 octobre dernier avec des ateliers organisés à l'intention des étudiants dans la Bibliothèque universitaire et ses abords.

Chaque Forum a permis de sensibiliser le public dans des ateliers de sécurité routière avant le Forum du soir plus particulièrement destiné aux élus et associations ou partenaires de la sécurité routière, avec une présentation de l'accidentologie (départementale et locale), et des actions de prévention menées par la coordination sécurité routière et par .les responsables des projets financés en partie par le PDASR.

➤ **Communiqués de presse :**

Chaque début de mois, la note de conjoncture mensuelle sur les chiffres de la sécurité routière (tués, accidents, blessés) faisait l'objet d'un communiqué de presse. Une **Lettre de la sécurité routière** est désormais publiée chaque mois sur le site de la préfecture et largement diffusée, faisant le point sur l'accidentologie et apportant un éclairage sur les actions de sécurité routière organisées dans le département.

Les opérations de contrôles renforcés font également l'objet d'une information presse (invitation des journalistes à couvrir l'événement, diffusion des résultats des contrôles).

➤ **Présence dans des publications :**

Une action de communication a été organisée comme l'an dernier à destination du public étudiant sous la forme d'un encart inséré dans le Guide SPIRAL distribué largement dans ce public (proposant des réductions diverses, des informations de toutes sortes spécifiques aux étudiants) basé sur la communication ministérielle sur "Sam , celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas".

➤ **Grands événements :**

La Sécurité Routière a été, comme les années précédentes, présente sur les grands événements comme sur les Francofolies de La Rochelle en juillet (avec un public potentiel dépassant les 100.000 personnes dont les 85.000 personnes présentes aux concerts organisés sur les cinq jours) ainsi que le Festival Fashion Night Couture de St-Martin de Ré avec une communication ciblée sur la circulation des vélos sur l'île.

Une action originale a été organisée à l'occasion du match de rugby La Rochelle-Tarbes visant à sensibiliser les spectateurs à une bonne conduite sur la route comme sur un stade.

Lors de certaines de ces occasions, le pôle sécurité routière a été présent avec un ou plusieurs stands et des animations de qualité (voiture-tonneau, voiture choc, piste-alcool...) permettant de toucher un public important et de faire passer les principaux messages de sécurité routière.

2.2- Les autres actions de prévention :

La Coordination Sécurité Routière de la préfecture est également présente sur des actions dites "de prévention interministérielles", par la participation personnelle des agents de la Coordination sécurité routière et le plus souvent par celle d'un ou plusieurs Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) qui animent des ateliers au sein des structures bénéficiaires (établissements scolaires, entreprises, associations..) et font passer les principaux messages de sécurité routière.

Une soixantaine d'actions, représentant plus d'une centaine de journées d'intervention, ont été assurées à ce titre, le PDASR prenant en charge les frais de déplacement des IDSR.

Une partie des actions non retenues au PDASR 2013 en raison de leur inadéquation avec les orientations définies ou d'une évaluation insuffisante des actions menées les années précédentes, ont pu recevoir une aide, soit par l'intervention des IDSR bénévoles, soit par la remise de documentation de la part du pôle sécurité routière de la préfecture.

3 – Bilan de la gouvernance départementale en matière de sécurité routière :

La recherche d'une plus grande efficacité dans la conduite de la politique de sécurité routière s'est traduite par la mise en place en 2011 d'une nouvelle gouvernance, autour de la Coordination Sécurité Routière de la préfecture composée du coordinateur départemental et de deux agents, placés sous l'autorité du directeur de cabinet du Préfet, chef de projet.

3.1 - La cellule sécurité routière :

La cellule sécurité routière, qui réunit, sous la responsabilité du directeur de cabinet, les agents du bureau de la sécurité routière de la préfecture et ceux de la direction départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) en charge de ces problématiques, a veillé, conformément à sa mission, au suivi statistique et cartographique de l'accidentologie routière, à la gestion des dossiers (notamment ceux retenus dans le cadre du PDASR) et à la préparation des réunions des autres instances.

3.2 - Le comité stratégique :

Un comité stratégique a été installé le 30 juin 2011. Il réunit régulièrement l'ensemble des services de l'Etat impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière (cellule sécurité routière, direction départementale de la sécurité publique, groupement de la gendarmerie départementale, service départemental d'incendie et de secours) ainsi que les deux parquets du département, de manière à proposer une approche globale des problématiques à traiter. Il s'est réuni quatre fois en 2013 (23 janvier, 19 mars, 16 mai et 19 septembre).

Il permet une coordination et des échanges d'information entre les services de l'état et les deux parquets.

3.3 - Le comité départemental :

Traditionnellement rattachée au conseil départemental de prévention de la délinquance, la politique de sécurité routière fait l'objet en Charente-Maritime d'un traitement spécifique compte tenu de la priorité qu'elle représente au niveau national et départemental.

Ainsi un comité départemental de sécurité routière a été institué de manière à offrir la coopération la plus large sur la définition des objectifs de la lutte contre l'insécurité routière et de ses modalités de mise en œuvre, tant sur le plan de la prévention qu'au niveau de la répression. Présidé par le Préfet, il s'est réuni pour la première fois le 15 novembre 2011 avec l'ensemble des acteurs concernés : élus locaux, parquets, services de l'Etat et associations.

Cette instance permet de présenter à chacun une synthèse de l'accidentologie pour l'année, le bilan des actions de prévention, la situation en matière de radars fixes et pédagogiques ainsi que le projet de PDLIR pour l'année à venir.

4 - Les priorités départementales pour 2014:

4.1 - Sur le plan de l'accidentalité :

Il faut rappeler que l'objectif national de passer sous la barre des 3 000 tués d'ici 2012 n'a pas été atteint. Il avait été reconduit pour 2013. En revanche, le Ministre de l'Intérieur a fixé l'objectif très ambitieux de passer sous le seuil de 2 000 tués à l'horizon 2020.

La Charente-Maritime a pris cette année toute sa place dans la réalisation de ces objectifs nationaux, avec une baisse de 20% du nombre de tués. Les objectifs fixés pour 2013 ont été respectés pour les trois principaux indicateurs (nombre de tués, nombre d'accidents et nombre de blessés)/

Sur la base des résultats satisfaisants obtenus en 2013, **les objectifs retenus pour le département en 2014 sont les suivants :**

- poursuivre la baisse du nombre de tués ;
- passer sous la barre des 550 accidents corporels en 2014 ;
- compter moins de 700 blessés ;
- passer sous les 250 blessés hospitalisés.

Un effort tout particulier sera porté en direction des publics les plus fragiles. Ainsi il est proposé de retenir les objectifs suivants :

- confirmer la baisse du nombre de tués pour les jeunes de moins de 25 ans,
- descendre sous la barre des 7 tués de plus de 75 ans,
- rester sous les 10 tués en deux-roues motorisés ;
- maintenir les résultats encourageants sur le nombre de tués dans un accident avec présence d'alcool ou de stupéfiants (14 tués).

4.2 - En matière de prévention :

Quatre thématiques locales sont proposées pour compléter les actions traditionnellement menées au niveau national :

Ces orientations avaient été complétées en 2012 par trois thématiques plus locales :

- les cyclistes (notamment sur la ville de La Rochelle et l'île de Ré) ;
- les séniors ;
- les 2 Roues Motorisées
- les Jeunes.

Au regard des chiffres de 2013, il est proposé de confirmer ces orientations locales en y ajoutant une vigilance sur les accidents sans tiers.

5 - Le plan départemental de contrôle routier :

Si l'efficacité des contrôles routiers réside en grande partie dans leurs effets de surprise, il est nécessaire toutefois de fixer les objectifs prioritaires de ces contrôles de manière à améliorer les comportements des usagers de la route.

Par ailleurs, l'efficacité de la politique de contrôle et de sanction exige une coopération renforcée entre tous les services concernés. En 2013, au-delà des actions quotidiennes mises en œuvre par les forces de sécurité départementales, plusieurs opérations de contrôle de grande envergure ont été organisées en Charente-Maritime en présence du Préfet et des Procureurs de la République.

Elle nécessite également la mise en place de contrôles ciblés en fonction des enjeux locaux de sécurité routière, des lieux et heures des infractions les plus dangereuses et des comportements les plus graves responsables d'accidents.

A ce titre, plusieurs actions ont été menées pour lutter contre les accidents survenant à la sortie des boîtes de nuit et dancings.

Les contrôles opérés en 2014 veilleront en particulier, comme en 2013

:

- à la mobilisation optimale des moyens au moment des longs week-ends et des départs en vacances, où l'augmentation des accidents est avérée ;
- au rappel des sanctions administratives et des réponses pénales auxquelles sont exposés les auteurs d'infractions routières. La mise en œuvre en mai 2012 d'un nouveau barème des sanctions administratives en matière de suspension du permis de conduire élaboré en liaison avec les autorités judiciaires, a été un élément important de la cohérence entre ces décisions administratives et les sanctions prises par les autorités judiciaires ;
- à la communication auprès des acteurs institutionnels d'une part et auprès du grand public d'autre part.

Conformément aux priorités fixées pour 2014, le plan départemental de contrôle routier retient huit objectifs :

5.1 - La vitesse :

L'objectif est la réduction des vitesses, y compris en agglomération par la mise en place de contrôles de vitesse journaliers sur l'ensemble du département, de jour comme de nuit, sur les axes principaux et les axes secondaires. La poursuite voire l'intensification de la politique de déploiement de nouveaux radars devrait permettre de rattraper le retard dont souffrait le département en ce domaine.

Cela implique en particulier :

- le renforcement des contrôles de nuit : organisation de contrôles de vitesse chaque nuit sur les axes accidentogènes avec tous les radars automatiques disponibles.
- l'optimisation des contrôles coordonnées gendarmerie / police / CRS motocyclistes par la planification d'opérations conjointes :
 1. de contrôles d'itinéraires : par le positionnement de série de postes de contrôles, échelonnés le long d'un axe routier particulièrement accidentogène ;
 2. de contrôles « Visibilité-Responsabilité » par la mise en place de postes de contrôles simultanés sur tous les axes menant à une commune (chef-lieu de canton). Visibilité : par une présence marquée et visible des forces de police et de gendarmerie sur le terrain. Responsabilité : des conducteurs appelés, pour leur sécurité, à la prudence et au plus grand respect du Code de la Route, sur leurs trajets quotidiens domicile-travail (heures d'embauches et de débauches).

5.2 - L'alcool :

L'objectif est de varier les services en exerçant une pression tous les jours et à toute heure, avec une attention particulière pour les conducteurs récidivistes. Seront particulièrement ciblées les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, à la sortie des lieux festifs sur le département, sur la tranche horaire 4h00-7h00.

Des opérations renforcées de contrôle seront organisés en 2014, comme elles l'ont été en 2013, associant les forces de police et les services des douanes.

5.3 - La conduite sous l'emprise de stupéfiants :

L'objectif est d'amplifier les contrôles grâce aux tests salivaires, le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool n'ayant toutefois pas progressé en 2013.

5.4 - Priorité, gêne à la conduite, ceinture :

L'une des évolutions inquiétantes observées en 2013 a été la multiplication, comme en 2012, des tués sur la route ne portant pas leur ceinture de sécurité. La surveillance en tenue civile des flux routiers, notamment par l'utilisation de motos banalisées, s'est révélée efficace en matière de répression pour ce type d'infractions. Complétant les dispositifs des unités en charge de la lutte contre l'insécurité routière, elle constitue un moyen particulièrement dissuasif.

5.5 - Les deux-roues motorisés :

Des contrôles ciblés sur ces usagers seront menés à échéance régulière par :

- la multiplication des contrôles de vitesse avec interception afin de lutter contre la vitesse excessive de nombreux conducteurs de deux-roues motorisés ;
- les contrôles de conformité des plaques d'immatriculation ;

- les contrôles spécifiques portant sur le port du casque et du gilet rétro-réfléchissant.

5.6 - La conduite sans permis :

L'objectif est d'assurer un meilleur suivi des conducteurs récidivistes. L'année écoulée a vu les premières confiscations de véhicules opérées par le Préfet en application de la loi LOPSI II qui ont produit des effets manifestes sur les comportements. Parallèlement, les autorités judiciaires sont particulièrement soucieuses du suivi des récidivistes pour lesquels les sanctions sont systématiques et toujours aggravées.

5.7- Les séniors :

L'année 2013 a vu se confirmer l'émergence des séniors dans les chiffres de l'accidentologie : la part des +de 65 ans et notamment des plus de 75 ans dans les tués a beaucoup augmenté pour devenir équivalente à celle des jeunes de moins de 25 ans, qui est en baisse. Les défauts de vigilance ou les défaillances physiques affectent davantage cette catégorie de conducteurs. Cela justifie le renforcement des actions de prévention engagées en 2014 vers ces publics.

5.8- Les cyclistes :

Cette catégorie avait été choisie comme une des trois priorités locales du PDLIR 2013, et les chiffres ont confirmé la nécessité de mener des actions vers ces publics qui constituent des victimes trop nombreuses sur les routes du département.

L'action menée en août au Festival Fashion Night Couture, qui a permis de toucher plus de 800 participants, sera renouvelée en 2014, et une action devrait être engagée au niveau de l'Agglomération de La Rochelle

6 - La politique d'implantation de radars :

En complément des contrôles routiers, les radars fixes (vitesse et feux rouges), tout comme les radars pédagogiques, contribuent à la réduction de la vitesse et à une plus grande sécurisation des routes.

La Charente-Maritime comptait dix-neuf radars fixes et six radars feux rouges en 2012. Ce nombre révélait un faible taux de couverture de la Charente-Maritime en matière de contrôle sanction automatisé (CSA) par rapport à des départements de taille et d'accidentalité identiques. C'est pourquoi un renforcement de ces dispositifs a été décidé par le Préfet.

En 2013, trois radars discriminants et un radar vitesse moyenne ont été mis en service, portant ainsi à 29 le nombre d'équipements de contrôle sanction automatisé sur le département de Charente-Maritime. Dans le cadre de la programmation 2013, la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) n'a retenu aucun déploiement de radar dans le département de Charente-Maritime.

6.1 - Radars vitesse fixes :

- 19 radars fixes

Commune	Libellé voie	Repère kilométrique	Sens de circulation	VLA	Mise en service
AYTRE	RD 137	111 + 415	Rochefort → Ré	90	2003
LAGORD	RN 237	1 + 911	Ré → Rochefort	90	2004
MARANS	RD 137	131 + 920	Vendée → Marans	70	2005
MEDIS	RN 150	77 + 090	Saintes → Royan	90	2005
ECHILLAIS	RD 733	7 + 804	Royan → Rochefort	90	2005
LA CLISSE	RD 728	4 + 816	Saintes → Marennes	70	2005
ST ANDRE DE LIDON	RD 732	34 + 220	Pons → Gemozac	90	2005
PONS	RD 137	25 + 440	Bordeaux → Saintes	70	2006
MURON	RD 911	23 + 880	Rochefort → Muron	90	2005
VOUHE	RD 115	15 + 464	St Sauveur → Surgères	90	2007
SAINTES	RN 141	19 + 567	Angoulême → Royan	110	2007
ST GEORGES DES COTEAUX	RD 137	54 + 226	Saintes → Rochefort	90	2008
LE GUA	RD 733	30 + 150	Royan → Rochefort	90	2008
ST JUST LUZAC	RD 728	33 + 858	Saintes → Marennes	90	2008
CHANIERES	RD 24	6 + 315	Saintes → Chaniers	50	2009
CHANIERES	RD 24	6 + 459	Chaniers → Saintes	50	2009
ROCHEFORT	RD 137	85 + 085	Rochefort → Tonnay-Charente	90	2011
ST GEORGES DU BOIS	RD 911	4 + 336	Mauzé → Surgères	90	2011
SALLE SUR MER	RD 939	83 + 902	Surgères → Aytré	90	2011

- 3 radars discriminants

3 radars discriminants déployés dans le cadre du programme 2012 ont été mis en service début 2013.

Les radars discriminants permettent de contrôler des poids lourds qui circulent à une vitesse inférieure à la vitesse maximum autorisée de la voie mais au delà de leur vitesse maximum propre (exemple : un poids lourd peut être flashé à une vitesse comprise entre 90 et 110 km/h sur une 2X2 voies limitée à 110 km/h).

Commune	Libellé voie	Repère kilométrique	Sens de circulation	VLA	Mise en service
AYTRE	RN 137	112 + 787	Rochefort → Ré	90	2013
STE SOULLE	RN 11	27 + 574	La Rochelle → Niort	110	2013
CHEVANCEAUX	RN 10	2 + 526	Montlieu la G. → Chevanceaux	110	2013

- 1 radar « vitesse moyenne »

Le radar « vitesse moyenne » également appelé radar tronçon mesure la vitesse de circulation moyenne des véhicules sur un tronçon de route.

Deux sites ont été proposés et retenus par la DSCR en 2012 :

- RD 26 sur le pont d'Oléron.
- RD 735 sur le pont de Ré

L'équipement sur le pont d'Oléron a été mis en place fin 2012 et mis en service le 14 mars 2013. Les mesures sont réalisées dans le sens Oléron – continent et les véhicules sont contrôlés au rapprochement (de face).

Pour Ré, le déploiement devrait être réalisé fin 2013 et mis en service au cours du 1^{er} semestre 2014. Les mesures seront réalisées dans le sens continent - île et les véhicules seront contrôlés à l'éloignement (par l'arrière).

6.2 - Pré-signalisation des radars vitesse fixes :

Suite aux recommandations du conseil national de la sécurité routière réuni le 15 février 2013, le ministre de l'Intérieur a décidé la mise en place d'une signalisation annonçant les zones où la vitesse est contrôlée par un ou plusieurs dispositifs de contrôle automatisé.

Ainsi, tous les nouveaux radars fixes installés après le 4 mars 2013 sont signalés par un dispositif d'annonce réglementaire (panneau SR3b) et tous les radars pédagogiques installés en amont des radars fixes sont progressivement remplacés par ce type de dispositif. Fin novembre 2013, 15 des 19 radars pédagogiques implantés dans le département ont été remplacés par des panneaux SR3b.

Les radars pédagogiques démontés dans ce cadre ont vocation à être installés prioritairement dans les zones dangereuses du département en complément d'un premier déploiement de 11 équipements réalisé en 2012.

Afin d'utiliser au mieux les équipements démontés et pour renforcer la sécurité sur les zones dangereuses non encore pourvues, ils ont été proposés et seront cédés gratuitement aux communes volontaires au fur et à mesure de leur dépose.

6.3 - Radars feux rouges :

Six radars de feux sont implantés en Charente-Maritime :

- 4 ont été mis en service en janvier 2011 à La Rochelle aux abords des lycées Valin (2) et Vieljeux (2)
- 2 ont été mis en service à Royan en février 2011 sur le boulevard de La Grandière et en février 2012 sur le boulevard de la République.

6.4 - Radars pédagogiques :

N° Équipement	Mise en service	Commune	Voie	Sens de circulation
335	2012	AIGREFEUILLE-D-AUNIS	RD 939	Croix Chapeau → Forges
336	2012	LA CHAPELLE DES POTS	RD 131	Saintes → La Rochelle
337	2012	ROYAN	RD 25	Vaux-sur-Mer → St Georges de Didonne
338	2012	PERIGNY	RD 108	St Rogatien → Perigny
339	2012	FORGES	RD 739	Surgères → La Rochelle
340	2012	CLAVETTE	RD 108	La Jarrie → Clavette
341	2012	ST GEORGES D'OLERON	RD 273	St Pierre d'Oléron → St Georges d'Oléron
342	2012	LA FLOTTE EN RE	RD 735	St Martin de Ré → Rivedoux
343	2012	DOLUS D'OLERON	RD 734	Dolus d'Oléron → St Pierre d'Oléron
344	2012	ST GERMAIN DE LUSIGNAN	RD 142	Pons → Jonzac
PDASR	2012	TRIZAY	RD 238	Trizay → Echillais

En 2013, aucun déploiement de radar pédagogique n'a été programmé par la DSCR.

Suite à une étude réalisée par la DDTM, en collaboration avec l'association départementale des maires, 11 radars pédagogiques seuls sont implantés depuis 2012 dans des zones dangereuses du réseau routier du département de Charente-Maritime.

6.6 - Récapitulatif des radars installés :

Types de radars	En service		Écart
	2012	2013	
Radars sanctions automatiques (CSA)	25	29	4
- Radars vitesse classiques	19	19	0
- Radars vitesse discriminants	0	3	3
- Radars « vitesse moyenne »	0	1	1
- Radars feux rouges	6	6	0
Radars pédagogiques	26	15	-11
- Radars pédagogiques (amont CSA)	15	4	-11
- Radars pédagogiques seuls	11	11	0

Suite à la décision du ministre de l'Intérieur de remplacer les radars pédagogiques situés en amont des radars fixes par des panneaux SR3b, 15 équipements pédagogiques ont été déposés en 2013 et remplacés par des panneaux SR3b annonçant une zone de contrôle automatisé.

6.7 – Bilan 2013 des infractions radars :

- Les radars fixes

Relevés des infractions radars vitesse classique* pour les 11 premiers mois de 2013

N° ET	Commune	Nombre d'infractions relevées par jour	Evolution 2012/2013
290	ÉCHILLAIS	19,9	-19,00%
153	AYTRÉ	13,7	-66,00%
604	LA CLISSE	12,9	-12,00%
932	PONS	12,5	10,00%
152	LAGORD	8,3	-70,00%
8734	SALLES SUR MER	5,7	-51,00%
4637	CHANIERS	5,4	-32,00%
303	MARANS	3,5	-10,00%
4612	CHANIERS	2,0	-18,00%
6527	SAINTES	2,0	3,00%
8733	ST GEORGES DU BOIS	1,7	-16,00%
993	MURON	0,9	0,00%
302	MÉDIS	0,7	-20,00%
304	ST ANDRÉ DE LIDON	0,6	19,00%
7209	ST GEORGES DES COTEAUX	0,6	-63,00%
6701	VOUHÉ	0,6	-15,00%
8732	ROCHEFORT	0,5	-34,00%
4000	ST JUST LUZAC	0,5	- 42 %
4001	LE GUA	0,2	0,00%

* les infractions relevées (flashes) ne donnent pas toutes lieu à l'établissement d'un procès verbal (analyse par le centre de traitement des infractions).

Sur les 11 premiers mois de 2013, 30 736 infractions vitesse ont été relevées sur les 19 équipements en fonction en Charente-Maritime soit 92 en moyenne par jour. Ce chiffre est en diminution (- 40,2 %) par rapport au 11 premiers mois de 2012 où 51 420 infractions avaient été relevées. Ce sont majoritairement des petites infractions : 93,7 % concernent des dépassements de la vitesse maximale autorisée entre 0 et 20 km/h.

Relevés des infractions radars vitesse discriminant*

Pour les 3 radars discriminants mis en service début 2013, aucun comparatif ne peut être fait par absence d'antériorité. Il n'est également pas possible d'évaluer le nombre d'infractions réelles car un grand nombre des infractions relevées font l'objet d'un classement sans suite au Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières de Rennes.

Relevés des infractions radars vitesse moyenne*

Depuis sa mise en service, 756 infractions ont été relevées sur l'équipement en fonction sur le pont d'Oléron, soit 2,9 en moyenne par jour.

N° ET	Commune	Période	Nombre d'infractions relevées par jour
20099	BOURCEFRANC LE CHAPUS	14 mars au 30 novembre 2013	2,9

* les infractions relevées (flashes) ne donnent pas toutes lieu à l'établissement d'un procès verbal (analyse par le centre de traitement des infractions).

Relevés des infractions radars feux rouge*

Sur les 11 premiers mois de l'année 2013, 7 850 infractions feux rouge ont été relevées sur les 6 équipements en fonction en Charente-Maritime soit 23,5 en moyenne par jour. Ce chiffre est en hausse (+ 6,3 %) par rapport à 2012 où 7 385 infractions avaient été relevées. Le tableau ci-dessous donne les renseignements par équipement :

N° ET	Communes	Nombre d'infractions relevées par jour	Evolution 2012/2013
317004	La Rochelle (Valin)	5,7	20,30%
317005	La Rochelle (Vieljeux)	5,3	0,00%
317003	Royan (République)	4,8	21,0 %
317000	La Rochelle (Valin)	3,3	-4,80%
317001	La Rochelle (Vieljeux)	3,3	-3,70%
317002	Royan (La Grandière)	1,1	-13,60%

* les infractions relevées (flashes) ne donnent pas toutes lieu à l'établissement d'un procès verbal (analyse par le centre de traitement des infractions).

- Les radars mobiles

Forces de l'ordre	Nombre d'infractions relevées de janvier à novembre 2013
Gendarmerie	32 822 *
DDSP	9 669 *
CRS 19	5 613 *

* (source ICARE)

Les résultats fluctuent en fonction du nombre d'équipements et de contrôles réalisés.

7 - Les actions de prévention :

Comme chaque année, un programme d'actions de prévention sera élaboré pour toucher le plus large public et continuer à assurer sa sensibilisation aux enjeux de la sécurité routière tels que définis dans le présent plan.

En matière de financement, le PDASR 2014 a fait l'objet d'un Appel à Projets lancé début novembre, avec une date de remise des projets fixée au 14 février 2014. Il veillera à accompagner au mieux les porteurs de projets et à faciliter la bonne mise en œuvre des actions. L'appel à projets s'est concentré sur les thèmes prioritaires pour 2014 et soutiendra en particulier les actions à la fois innovantes et concrètes.

8 - Une politique de communication :

Une politique de sécurité routière efficace doit s'appuyer sur une communication régulière et adaptée aux différents publics cibles tels qu'identifiés dans les priorités départementales.

Aussi, le développement de la communication pour la sécurité routière est une priorité pour 2014.

Cette politique s'articulera autour de cinq axes principaux :

- la présence dans les médias (communiqués de presse, publication d'un 4 pages central dans la presse locale, événements médiatiques)
- le maintien de la participation aux Francofolies de La Rochelle et aux autres manifestations comme le Festival Fashion Night Couture,
- une présence accrue auprès des étudiants, notamment par le renouvellement de la parution dans le guide SPIRAL destiné au public étudiant, qui sera complétée par une parution dans un Almanach de la Charente Maritime qui devrait sortir en mars 2014 et intéresser un public plus large ; des partenariats avec l'université de La Rochelle et d'autres établissements d'enseignement supérieur seront recherchés.
- la réalisation d'une campagne d'affichage à destination des utilisateurs de vélos, en liaison avec la ville de La Rochelle et la Communauté de Communes de l'île de Ré ;
- la création d'une exposition sur la sécurité routière en Charente-Maritime

9 - Evaluation:

9.1 - Evaluation des résultats :

L'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la DDTM est chargé d'un travail d'analyse statistique et cartographique sur le long terme. Il assure un suivi journalier des accidents et des infractions constatées. A partir des données fournies par la police et la gendarmerie, il assure la remontée rapide des données (hebdomadaires, mensuelles et des bilans consolidés) au ministère de l'Intérieur conformément à la circulaire du 19 janvier 2010.

Par ailleurs, la production d'une Lettre mensuelle de Sécurité Routière sera poursuivie chaque début de mois pour l'information de tous avec les chiffres du mois précédent (tués, accidentés, blessés) et l'analyse de la situation (sur un mois, sur la période annuelle, comparativement avec les années précédentes).

9.2 - Révision :

Le plan départemental de lutte contre l'insécurité routière (PDLIR) est annuel. Par voie de conséquence, il est établi tous les ans à partir des objectifs nationaux, de l'analyse de l'accidentalité départementale et des priorités retenues en conséquence par le comité départemental de sécurité routière. Ce dernier approuve les orientations stratégiques pour l'année suivante. Le PDLIR n'est toutefois arrêté qu'en début d'année sur la base des résultats définitifs de l'année écoulée. Il fait l'objet d'une communication à la presse.

* * * * *