

Préfecture de la Charente-Maritime

Plan 2012 départemental de

Lutte contre l'insécurité routière



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Préfecture de la Charente-Maritime
38 rue Réaumur - 1701 La Rochelle CEDEX 01 - tél: 05 46 27 43 00
www.charente-maritime.pref.gouv.fr

Introduction

Le présent document a pour objet de définir les orientations de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département de la Charente-Maritime pour 2012.

Il s'appuie sur une analyse de l'accidentologie de l'année 2011 permettant de constater une amélioration sensible et durable des indicateurs s'agissant du nombre de tués comme celui des accidents et des blessés.

Cette analyse est complétée par un bilan des actions financées dans le cadre du Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour 2011 sur la base des orientations fixées par le Document Général d'Orientations (DGO) élaboré pour la période 2009-2012 en application de la circulaire ministérielle du 15 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière. Pour cette période, quatre enjeux sont 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.

Par ailleurs, pour réagir efficacement aux résultats décevants de l'année 2010, une nouvelle gouvernance de la politique départementale a été mise en place avec la constitution d'outils de suivi et d'analyse statistique et cartographique de l'accidentologie, la définition de nouvelles actions de prévention et de répression grâce à un partenariat relancé avec les autorités judiciaires, et l'instauration d'une concertation élargie avec les acteurs essentiels que sont les élus et les associations. L'ensemble de ces éléments permet d'identifier les priorités départementales pour 2012 ainsi que leurs traductions opérationnelles, tant sur le plan de la prévention au moyen du PDASR qu'au niveau répressif avec le plan départemental de contrôle routier et l'implantation de nouveaux radars.

Enfin, la communication demeure un aspect essentiel de la politique de lutte contre l'insécurité routière. L'année 2012 verra se multiplier les actions de sensibilisation et d'information auprès de tous les publics, usagers de la route, de manière à ce qu'ils puissent prendre pleinement leur part dans la réussite des objectifs fixés.

La dynamique impulsée par les résultats de l'année 2011 constitue une source de motivation mais aussi une responsabilité accrue pour tous les acteurs de la sécurité routière pour faire de 2012 une nouvelle année de référence.

1 – Bilan de l'accidentologie 2011 :

1.1 - Les chiffres et évolutions 2011 :

	2009	2010	Evolution 09/10	2011	Evolution 10/11	Evolution 09/11
accidents	1038	954	-8%	881	-8%	-15%
tués	64	73	14%	61	-16%	-5%
BH	425	391	-8%	360	-8%	-15%
BNH	866	776	-10%	736	-5%	-15%
Total blessés	1291	1167	-10%	1096	-6%	-15%

Gravité 2009: 6,2 %

Gravité 2010: 7,6 %

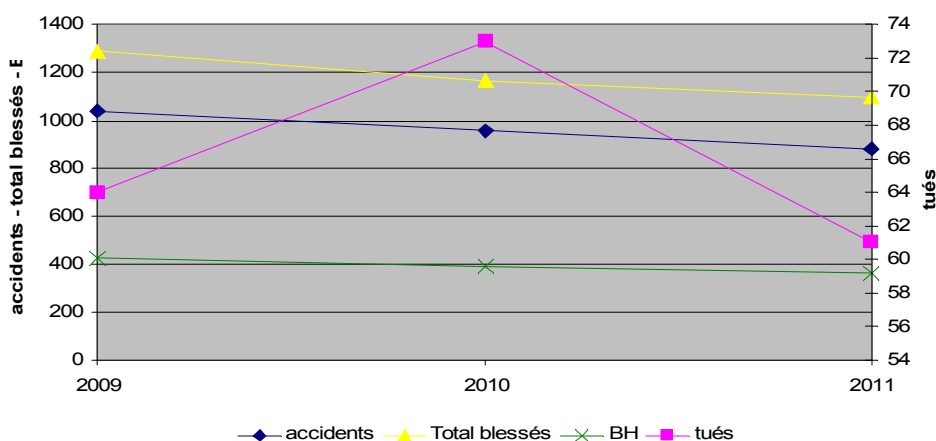
Gravité 2011: 6,9 %

Tous les indicateurs ATB de l'année 2011 sont en baisse par rapport aux 2 années précédentes.

Le nombre de tués enregistre la baisse la plus significative (- 16 %) avec 61 tués en 2011. Il s'agit du meilleur résultat jamais réalisé en Charente-Maritime. Globalement, les accidents en 2011 sont moins graves qu'en 2010, leur nombre ayant de plus baissé de 8%.

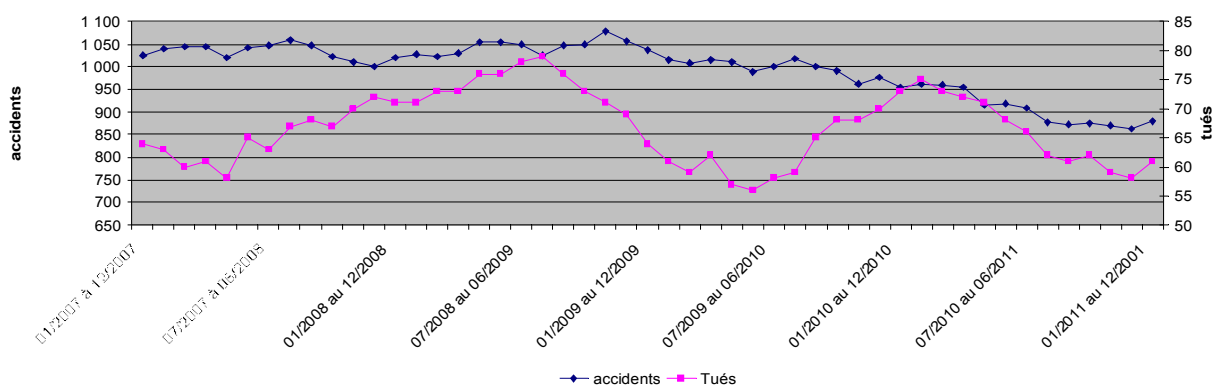
L'année 2011 est donc très positive.

Evolution de l'accidentologie
pour les années 2009 à 2011



La baisse significative du nombre de tués (-12) en Charente-Maritime comparée au chiffre national (-22) permet indéniablement de classer le département dans les tendances les plus positives au niveau national.

Evolution sur 12 mois glissants des accidents et des tués pour la période de janvier 2007 à décembre 2011

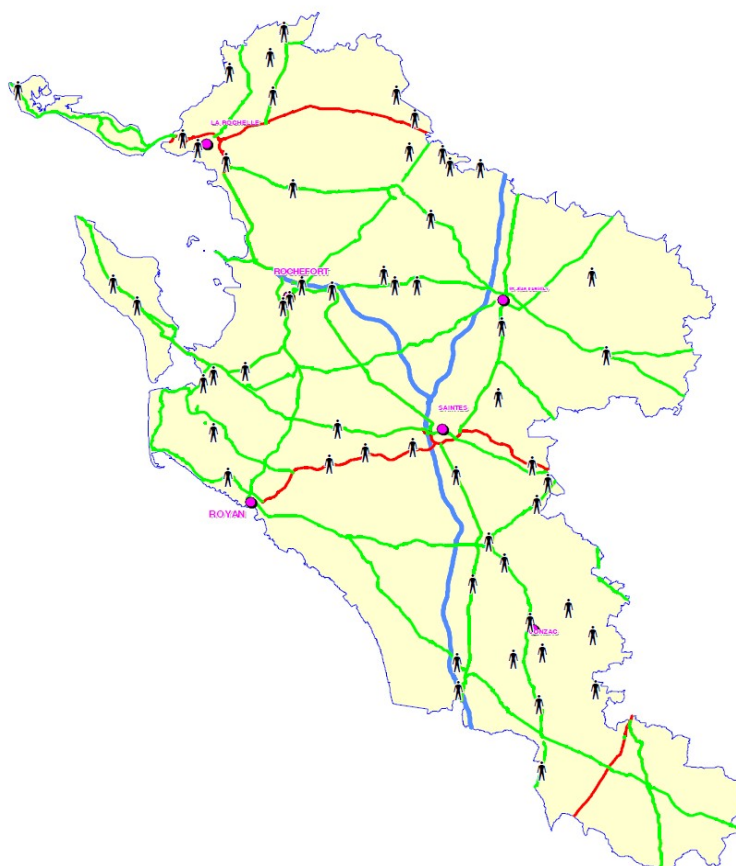


Depuis novembre 2009, le nombre d'accidents est en nette régression (courbe bleue). Le nombre de tués demeure très fluctuant. Toutefois, on constate une baisse de cet indicateur depuis janvier 2011 (courbe rose).

1.2 - La localisation des accidents mortels :

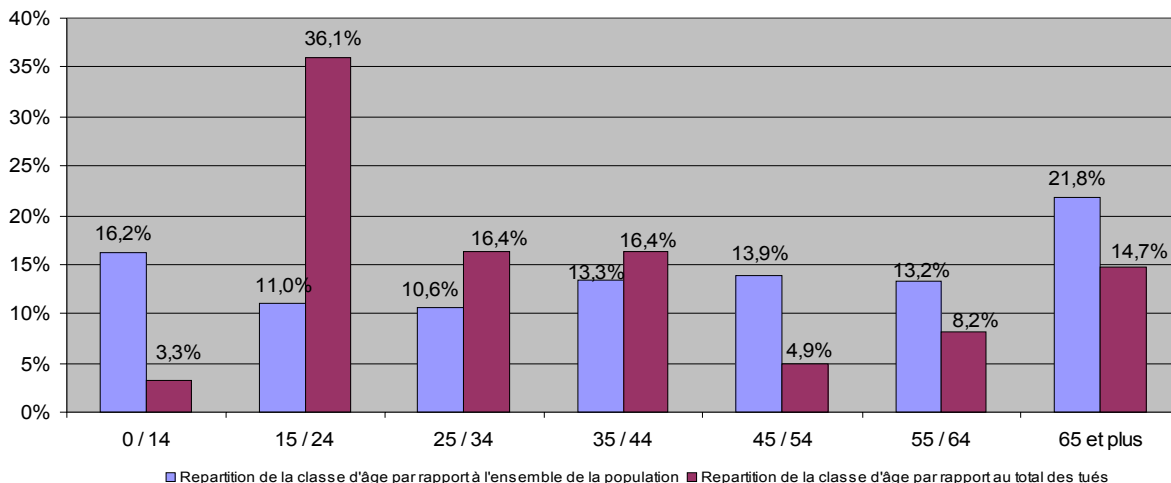
Accidents mortels 2011

61 tués dans 56 accidents



1.3 - Les tués par tranche d'âge

Répartition par tranche d'âge des tués pour l'année 2011



La classe d'âge 15/24 ans est très nettement sur-représentée. Sur 10 tués dans un accident de la route, 4 sont des jeunes de moins de 25 ans.

La part des séniors (+ de 65 ans) est similaire au chiffre de 2009 (14%) mais surtout en forte baisse par rapport à 2010 où elle atteignait 23 % de l'ensemble des tués.

Dans cette tranche d'âge, ce sont les plus de 75 ans les plus impactés (67 %).

1.4 - Les jeunes :

Représentation des jeunes de moins de 25 ans pour les années 2009 à 2011



En 2011, le nombre de tués de moins de 25 ans (24) est le moins bon résultat des 5 dernières années devant 2007 (23) alors que le nombre global de tués est le meilleur jamais atteint. La part des jeunes de moins de 25 ans dans l'ensemble des tués est en progression constante sur les 3 dernières années avec une explosion en 2011 (39 %)

pour une classe d'age représentant seulement 28 % de la population dont une grande partie n'a pas accès à la conduite d'un véhicule.

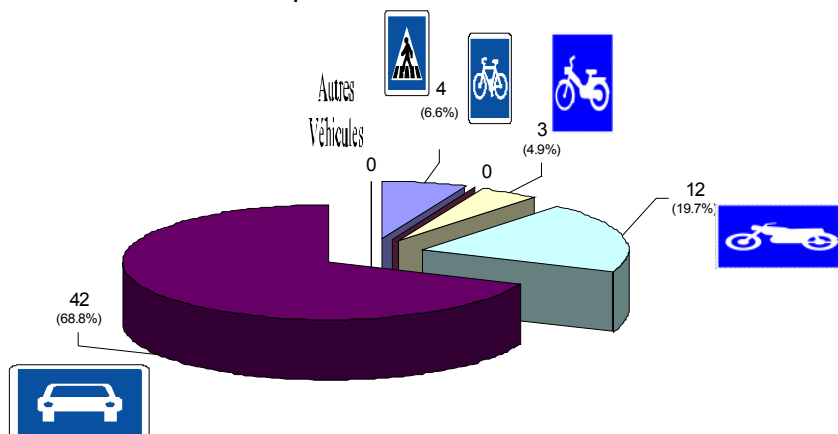
Depuis 2009, cette part a progressé de 69%.

En 2011, parmi les 24 tués de moins de 25 ans, 18 étaient conducteurs d'un véhicule, 5 étaient passagers et 1 était piéton. Parmi les conducteurs, 12 avaient une part de responsabilité identifiée dans l'accident (alcool, stupéfiants ou vitesse). Parmi les 6 conducteurs n'ayant pas de responsabilité reconnue, 3 étaient des usagers vulnérables (cyclos) et 3 ont perdu le contrôle de leur véhicule (2VL et 1 moto) sans qu'il soit possible d'en identifier la cause.

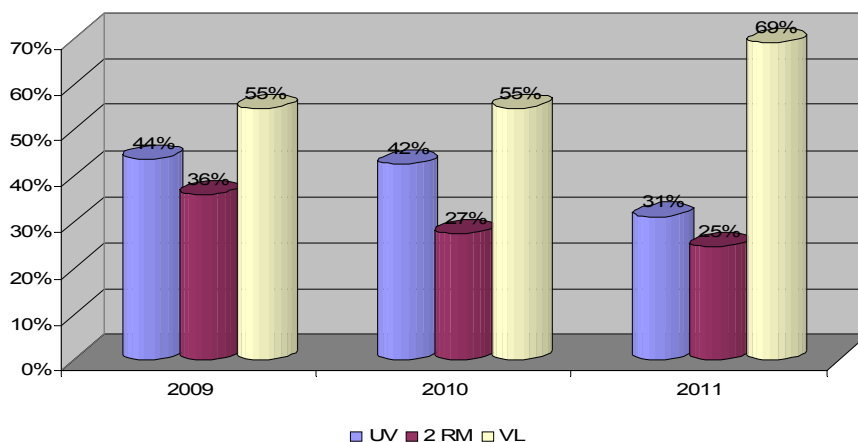
De manière prioritaire, une attention particulière doit être portée à cette catégorie d'usagers car la baisse significative de l'accidentologie observée cette année ne profite absolument pas aux jeunes.

1.5 - Les usagers vulnérables :

Répartition du nombre de tués par type de véhicules pour l'année 2011



Répartition des victimes tuées pour les années 2009 à 2011



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

On constate en 2011 une baisse significative de la part des usagers vulnérables dans l'ensemble des tués par rapport aux deux années précédentes, passant de plus de 40% à 31% en 2011. Globalement cette baisse se traduit par une augmentation de la part des VL dans une proportion légèrement supérieure, passant de 55% à 69% en 2011.

1.5.1 - Les 2 RM:

En 2011, la part du 2RM dans l'ensemble des tués est en légère baisse (-2 %) par rapport à 2010 entraînant une baisse plus marquée en nombre de tués (15 tués en 2011 contre 20 en 2010 et 23 en 2009).

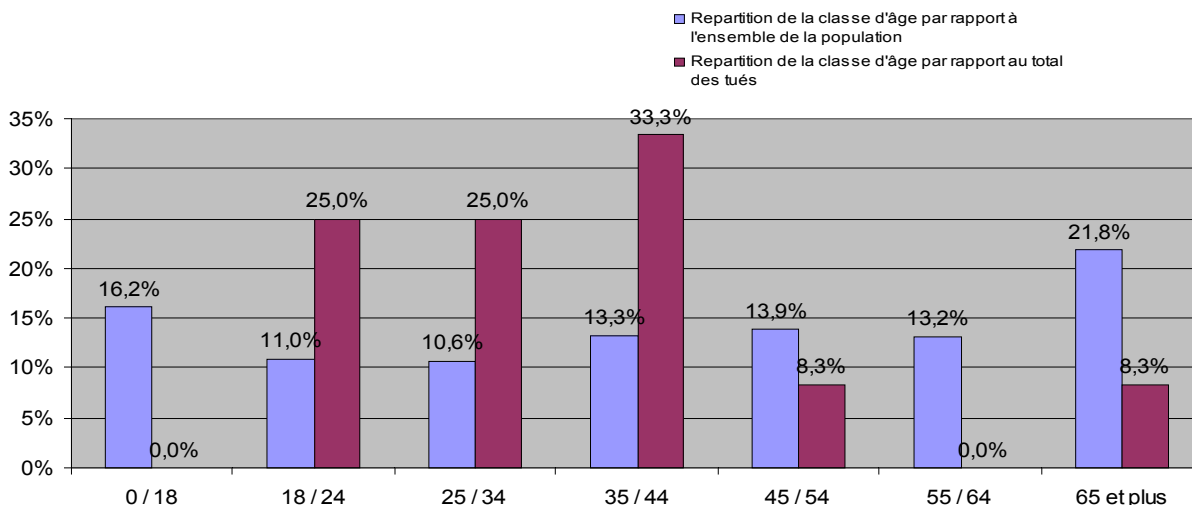
Toutefois, même si la part de tués en 2RM est en baisse, elle représente néanmoins environ 1/4 du nombre total des tués alors que le trafic 2RM est de l'ordre de quelques % du trafic global.

Parmi tous les usagers vulnérables, le 2RM reste très majoritairement représenté (79% en 2011). Ceci s'explique en partie par le fait, qu'en plus d'être fragile, un 2RM peut atteindre des vitesses élevées qui, si elles ne sont pas à l'origine de l'accident, constitue indéniablement un facteur aggravant (sur les 15 tués en 2011, 12 étaient conducteurs de 2RM de plus de 50 cm³ de cylindrée).

Une vigilance doit être maintenue sur ce type d'usagers.

Quelques informations complémentaires sur l'accidentologie moto:

Répartition par tranche d'âge des tués en moto en 2011



Contrairement à certaines idées reçues, dans le domaine du 2RM, ce ne sont pas les jeunes motocyclistes (< 25 ans) les plus impactés par la mortalité routière. Depuis plusieurs années, on constate une augmentation de l'âge des motocyclistes victimes de la route. En 2011, leur âge moyen est de 35 ans et leur âge médian de 33 ans. Sur les 12 tués en moto en 2011, 3 avait moins de 25 ans (25 %).

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

- alcool et (ou) stupéfiant (33 %)
- vitesse (25 %)

- perte de contrôle* (8 %)

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

Les causes principales ci-dessus étant données sans double compte, on peut noter également que la vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 6 accidents mortels sur 12 et que la perte de contrôle ou le défaut de maîtrise de la moto l'est dans 3 cas (dont 2 sans tiers).

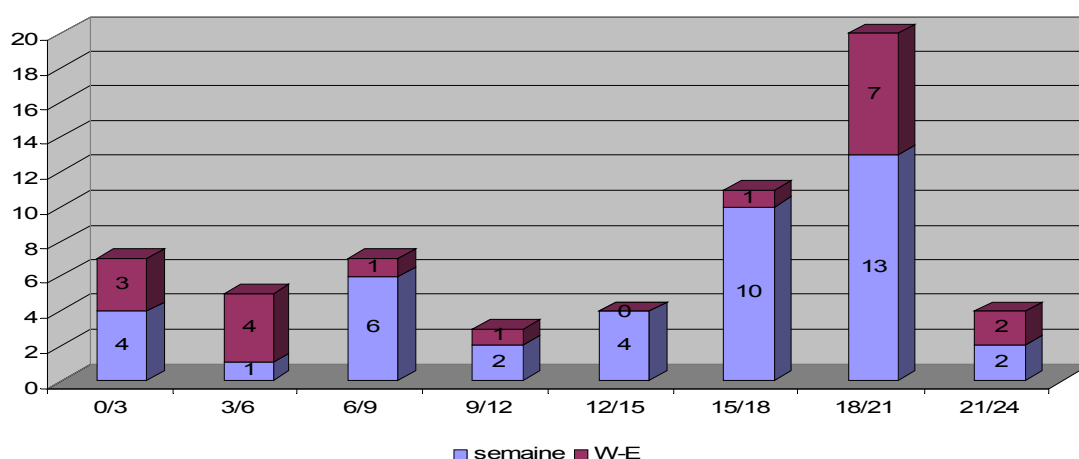
Les jeunes motocyclistes de moins de 25 ans tués en 2011 circulaient tous les 3 à vitesse excessive (identifiée par les forces de l'ordre).

1.5.2 - Les autres usagers vulnérables:

En 2011, en dehors des 2 RM, on dénombre 4 usagers vulnérables tués (4 piétons) contre 11 en 2010 (8 piétons et 3 vélos) et 5 en 2009 (5 vélos). Leur part dans l'ensemble des usagers vulnérables (21 %) a considérablement diminué par rapport à 2010 (35 %).

1.6 - Les tués par tranche horaire:

Répartition des tués par tranches horaires et semaine/ week-end pour l'année 2011



Les accidents mortels se produisent majoritairement sur les tranches horaires de fin de journée (correspondant notamment à la circulation liée au trajet domicile-travail), même si les nuits du week-end (minuit – 6H) sont également meurtrières mais dans une moindre mesure.

1.7 - Les causes principales d'accidents mortels:

Les causes principales d'accident restent similaires sur les 3 dernières années: on retrouve toujours l'alcool et les stupéfiants (qui sont parfois cumulés) en tête. En 2011, la vitesse a été identifiée comme la 2ème cause d'accident mortel même si elle est souvent difficile à déterminer.

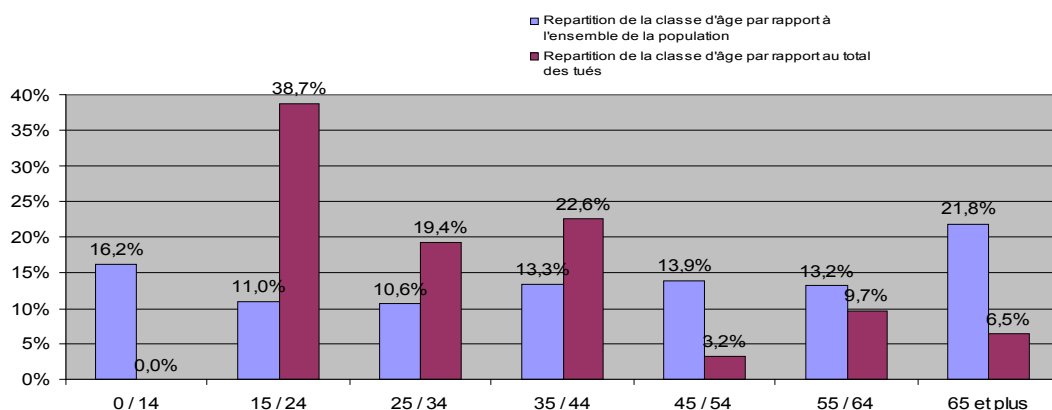
En 2011, la précision des données recueillies permet une meilleure distinction des causes qui faisaient, les années précédentes, l'objet d'une classification dans la thématique « perte de contrôle ».

On peut noter que certains accidents sont la conséquence, non pas de vitesses excessives, mais plutôt de vitesses inadaptées à l'infrastructure ou aux conditions de circulation.

1.7.1 - L'alcool et les stupéfiants:

L'alcool et (ou) les stupéfiants ont été identifiés par les forces de l'ordre dans 29 accidents mortels ayant fait 31 victimes, soit plus de la moitié (51 %) du total des tués en 2011. Les taux d'alcool mesurés vont de 0,99 à 3,21 g/l. Ils sont donc tous délictueux.

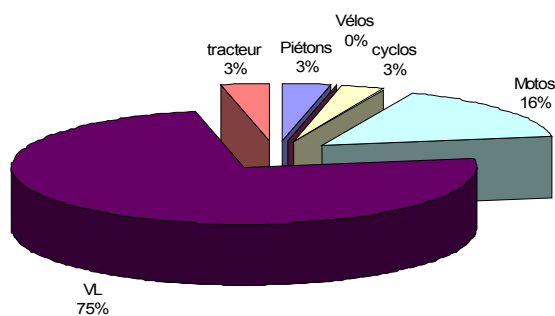
Répartition par tranche d'âge des tués avec alcool et (ou) stupéfiants en 2011



Les jeunes principalement et dans une moindre mesure la classe d'âge 25/44 ans, sont concernés par l'absorption d'alcool et (ou) de stupéfiants dans les accidents mortels de la circulation.

Même si la grande majorité des tués sous l'emprise d'alcool et (ou) de stupéfiants circulaient en VL (75 %), 19 % étaient conducteurs de 2RM. Les effets de l'alcool et (ou) des stupéfiants ne permettent pas la vigilance accrue requise pour la conduite d'un véhicule et particulièrement d'un 2RM.

Répartition du nombre de tués avec alcool et (ou) stupéfiants par type de véhicules en 2011



1.7.2 - La vitesse :

La vitesse est la cause identifiée de 8 accidents mortels ayant fait 8 morts en 2011. Les véhicules impliqués sont 5 motos et 3 VL.

La moyenne d'âge des tués en moto est de 36 ans (3 de moins de 25 ans, 1 de 36 ans et 1 de 71 ans)

La moyenne d'âge des tués en VL est de 28 ans.

1.8 - Le profil des tués:

1.8.1 - En VL:

Sexe:	Masculin
Tranche d'âge:	18/24 ans
Catégorie socio-professionnelle:	indéterminée
Tranche hebdomadaire:	semaine
Tranche horaire:	15H - 21H
Département de résidence:	Charente-Maritime
Type de voie:	Route départementale
Causes principales:	Alcool et (ou) stupéfiants

1.8.2 - En moto:

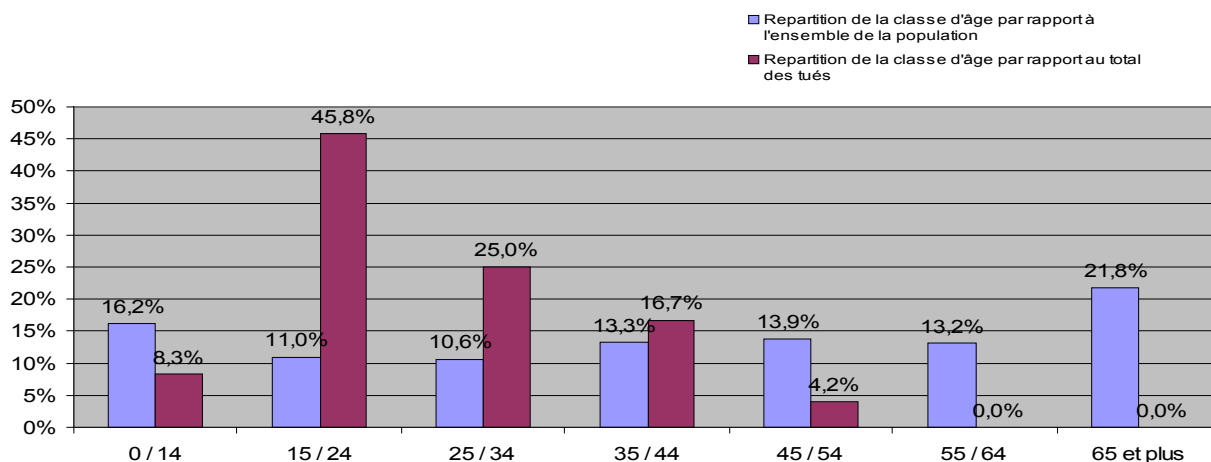
Sexe:	Masculin
Tranche d'âge:	25/44 ans
Catégorie socio-professionnelle:	indéterminée
Tranche hebdomadaire:	jeudi-samedi
Tranche horaire:	18H - 21H
Département de résidence:	Charente-Maritime
Type de voie:	Route départementale
Causes principales:	Alcool et (ou) stupéfiants / vitesse

1.9 - Les accidents sans tiers:

Les accidents impliquant un véhicule seul suppose très souvent que le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule de son propre fait ou en raison d'évènements extérieurs.

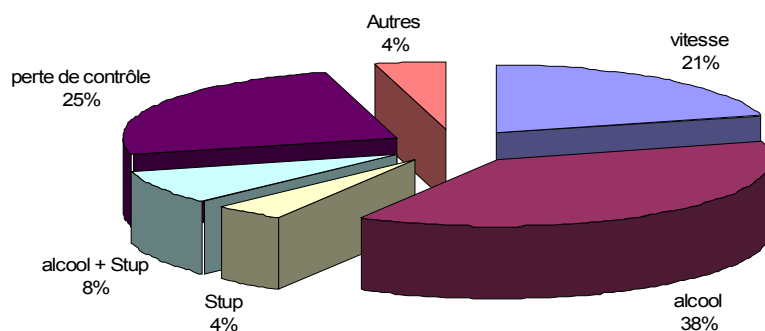
En 2011, on dénombre 24 tués (dont 4 passagers) pour 23 accidents mortels impliquant un véhicule seul (41 %).

Répartition par tranche d'âge des tués dans un accident impliquant un véhicule seul en 2011



Les jeunes sont très majoritairement représentés dans ce type d'accident. Les plus de 55 ans ne sont pas concernés.

Causes des accidents mortels impliquant un véhicule seul en répartition du nombre de tués en 2011



L'alcool et (ou) les stupéfiants sont la cause de 50 % des accidents mortels impliquant un véhicule seul. Si l'on ajoute **la vitesse**, le total représente près de $\frac{3}{4}$ de ce type d'accidents mortels.

« *perte de contrôle* » est renseignée comme cause quand la cause précise n'est identifiée par les forces de l'ordre.

« *autres* » 4 % : il s'agit d'un accident mortel causé par la présence de verglas sur la chaussée.

1.10 - Conclusion:

En Charente-Maritime, depuis plus de 2 ans, les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse constante.

Le nombre de tués en 2011 sur les routes du département est le meilleur résultat jamais obtenu.

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

Ainsi, l'action locale doit s'intéresser en priorité aux 4 thèmes suivants:

- **les jeunes:** sur 10 tués, 4 ont moins de 25 ans. La part des jeunes tués est en constante évolution depuis plusieurs années. Les jeunes ne profitent pas de la baisse de l'accidentologie, leur nombre est également en augmentation depuis 2 ans.
- **les motocyclistes:** la part d'usagers vulnérables tués est en baisse. Les 2RM et principalement les motocyclistes, très majoritairement représentés à l'intérieur des usagers vulnérables, profitent un petit peu de cette baisse mais représentent toujours environ 25% des tués sur la route pour un trafic très faible.
- **l'alcool et les stupéfiants:** l'absorption d'alcool et (ou) de stupéfiants reste la cause principale des accidents mortels (51 % des tués et 50% des accidents sans tiers) et concerne principalement les jeunes.
- **les accidents sans tiers:** ils représentent 41% des accidents mortels. Pour les ¾, ils sont la conséquence d'un taux d'alcool délictueux ou d'une vitesse excessive.

Le bilan de l'année écoulée met en exergue des tendances connues mais qui tendent à progresser souvent à la hausse: c'est le cas pour les jeunes et pour l'alcool et les stupéfiants. Ces 2 axes devront recevoir toute l'attention des acteurs de la sécurité routière en Charente-Maritime.

Si la diminution du nombre de tués sur les routes constitue la priorité absolue du Gouvernement, celle du nombre d'accidents et de blessés doit être également considérée comme un indicateur de référence en ce qu'il contribue à révéler une double évolution majeure de la lutte contre l'insécurité routière : la diminution du nombre des accidents et de leur gravité. Ces objectifs seront naturellement repris dans les priorités pour 2012.

2 – Bilan des actions de prévention et de celles soutenues dans le cadre du PDASR 2011 :

Chaque année, un programme d'actions de prévention est élaboré par le bureau sécurité routière de la préfecture. Pour 2011, 76 actions, représentant 105 jours d'intervention, ont été organisées tout au long de l'année, et plus de 7000 personnes ont été sensibilisées sur les thèmes suivants : 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.

37 établissements scolaires (18 collèges, 12 lycées et 7 CFA) du département ont accueilli des ateliers de sensibilisation pour la préparation aux attestations de sécurité routière ou des interventions sur les sur-risques liés à la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

D'autres actions ont été dirigées vers un public plus large, telles l'organisation du stand sécurité routière lors des Francofolies ou la « journée sans voiture » de La Rochelle. Les thématiques du comportement routier (téléphone au volant, consommation d'alcool, règles du code de la route) y sont abordées à l'occasion d'échanges pédagogiques et ludiques.

Les usagers de deux roues motorisés étant sur-représentés dans l'accidentalité du département, huit sessions de formations abordant les différentes problématiques liées à ce mode de déplacement (temps de réaction, évitement, distances de freinage) ont été organisées sur circuit sécurisé.

Ces interventions ne sont possibles que par l'engagement et le soutien d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), personnes bénévoles sollicitées suivant leur domaine de compétences : sensibilisation sur la prise de risque avec alcool et stupéfiants, comportement en deux roues motorisés, remise à niveau du code de la route.

Certains partenaires de la sécurité routière sollicitent des aides financières pour la mise en œuvre de leurs actions. C'est la finalité du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), élaboré en concertation entre l'ensemble des partenaires (conseil général, inspection d'académie, services de l'Etat, organismes sociaux professionnels et associations). Il prend la forme d'un appel à projets lancé par la préfecture en début d'année.

Le PDASR constitue la part opérationnelle annuelle de la politique fixée par le Document Général d'Orientations (DGO). Il est un outil essentiel pour assurer un affichage de la politique de sécurité routière née de la concertation et de la coordination des différents acteurs.

Pour 2011, 29 opérations de sensibilisation ont été financées par l'Etat dont 5 en cofinancement avec le conseil général (lequel a pris entièrement à sa charge 5 autres opérations où les collectivités étaient fortement impliquées), traduisant la coopération nouée avec la collectivité départementale depuis plusieurs années dans ce domaine.

L'enveloppe budgétaire totale allouée pour le financement de ces actions est de 94 900 € pour l'Etat et de 26 000 € pour le Conseil Général. 27 800 € supplémentaires ont alimenté une dotation spécifique allouée aux forces de l'ordre pour leurs missions de prévention.

L'ensemble de ces dispositifs sera renouvelé en 2012. L'appel à projets relatif au PDASR 2012 sera lancé en janvier, suivant le calendrier suivi depuis plusieurs années.

3 - Une nouvelle 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 d'une nouvelle gouvernance, autour du bureau de la sécurité routière de la préfecture composé du coordinateur départemental et de deux agents, placés sous l'autorité du directeur de cabinet du Préfet, chef de projet. Cette nouvelle gouvernance s'articule autour de nouvelles instances de concertation et d'animation de la politique départementale. Le pilotage global de la politique locale de sécurité routière est assuré par le Préfet.

3.1 - La cellule sécurité routière :

La cellule sécurité routière réunit tous les quinze jours sous la présidence 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. Elle veille au suivi statistique et cartographique de l'accidentologie routière, à la gestion quotidienne 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 instauré. Il réunit tous les trimestres 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.

La coopération entre police administrative et réponse pénale constitue en particulier un atout essentiel de la lutte contre l'insécurité routière, en veillant à la cohérence des réponses vis à vis des auteurs d'infractions. Il constitue en quelque sorte le « comité de pilotage » de la sécurité routière dans le département.

3.3 - Le conseil 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 conseil départemental de sécurité routière est 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 réunit l'ensemble des acteurs concernés : élus locaux, parquets, services de l'Etat et associations. Il est institué par un arrêté du Préfet et se réunit au moins une fois par an. La composition du conseil départemental figure en annexe du présent plan.

4 - Les priorités départementales pour 2012 :

Les priorités départementales ont vocation à la fois à s'inscrire dans celles fixées au plan national et à faire valoir les réalités locales à prendre en considération pour élaborer une politique pertinente au regard du territoire départemental et efficace dans sa mise en œuvre.

4.1 - Sur le plan de l'accidentalité :

Il faut rappeler que l'objectif national est de passer sous la barre des 3 000 tués d'ici 2012.

La Charente-Maritime prend toute sa place dans la réalisation de cet objectif national. Sur la base des résultats obtenus en 2011, les objectifs retenus pour le département en 2012 sont les suivants :

- poursuivre la baisse du nombre de tués et passer sous la barre des 60 tués ;
- passer sous la barre des 800 accidents corporels, soit une baisse de 10 % par rapport à 2011;
- passer sous la barre des 1000 blessés, soit une baisse de 9 % et des 300 blessés hospitalisés, soit une baisse de 17 % par rapport à 2011.

Un effort tout particulier sera porté en direction des publics les plus fragiles. Ainsi il est proposé d'adopter la stratégie « 15-15-15 » dont l'objectif est le suivant :

- une baisse de 15 % du nombre de tués pour les jeunes de moins de 25 ans, soit passer sous la barre des 20 tués ;
- une baisse de 15 % du nombre de tués en deux-roues motorisés, soit passer sous la barre des 13 tués ;
- une baisse de 15% du nombre de tués dans un accident avec présence d'alcool ou de stupéfiants pour passer sous la barre des 26 tués.

4.2 - En matière de prévention :

De manière corollaire, la politique départementale de prévention s'élabore à partir du cadre national fixé par le Document Général d'Orientation et ses priorités pour la période 2009 – 2012, à savoir : 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.

Ces orientations seront complétées par trois thématiques mises en évidence par les comités stratégiques des 30 juin et 21 septembre 2011. Il s'agit en l'occurrence de porter les efforts au profit :

- des cyclistes (notamment sur la ville de La Rochelle et Ile de Ré) ;
- des seniors ;
- de la lutte contre la conduite sous l'influence de stupéfiants.

La prévention des risques routiers professionnels évoquée lors du Comité Départemental de Sécurité Routière réunie le 15 novembre 2011 a mis en évidence le Plan Régional de

Santé au Travail en Poitou-Charentes (PRST) 2010-2014; une attention particulière sera donc portée sur les publics suivants :

- salariés sur le trajet domicile-travail ;
- saisonniers conducteurs de deux-roues motorisés.

Ces priorités guideront les actions menées par l'Etat dans le département en 2012 et permettront une meilleure coordination des interventions des acteurs. Elles constitueront en particulier un cadre d'orientation pour la politique de sécurité routière, l'implantation de nouveaux radars et les actions de prévention.

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 2011, au-delà des actions quotidiennes mises en œuvre par les forces de sécurité départementales, une dizaine d'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 routiers 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.

Ce plan, élaboré par les forces de l'ordre sous l'autorité du Préfet et en concertation avec les Procureurs de la République, est mis en œuvre en prenant en considération trois éléments :

- l'analyse de l'accidentalité ;
- l'optimisation des capacités d'action par rapport aux objectifs fixés par le plan départemental ;
- l'évaluation des résultats.

Il met en évidence l'importance d'un ciblage des contrôles en fonction des enjeux locaux de sécurité routière, de maintenir à un niveau constant la probabilité pour un usager d'être contrôlé sur la route et d'être éventuellement sanctionné.

Les contrôles opérés en 2012 veilleront en particulier :

- 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 - une harmonisation entre les sanctions administratives et judiciaires est actuellement recherchée pour les suspensions de permis de conduire ;
- à la communication auprès des acteurs institutionnels d'une part et auprès du grand public d'autre part.

Conformément aux priorités fixées pour 2012, le plan départemental de contrôle routier retient six 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.

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 :
 - de contrôles d'itinéraires : par le positionnement de série de postes de contrôles, échelonnés le long d'un axe routier particulièrement accidentogène ;
 - 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. Cela nécessite une généralisation des opérations de contrôles de dépistage d'alcoolémie et de la consommation de stupéfiants pendant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, à la sortie de tous les lieux festifs sur le département, plus particulièrement sur la tranche horaire 4h00-7h00.

5.3 - La conduite sous l'emprise de stupéfiants :

L'objectif est d'amplifier les contrôles grâce aux tests salivaires.

5.4 - Priorité, gêne à la conduite, ceinture :

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 qui permet de sensibiliser l'ensemble des usagers, générant ainsi un sentiment d'insécurité pour les délinquants de la route.

L'objectif est de poursuivre et d'amplifier ce mode opératoire, particulièrement adapté aux caractéristiques de l'accidentologie locale, quotidiennement sur les routes du département.

5.5 - Les deux-roues motorisés :

L'objectif est de mettre en place des contrôles ciblés vers cette catégorie d'usagers 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 vers les cyclistes (port du casque et du gilet retro-réfléchissant).

5.6 - La conduite sans permis :

L'objectif est d'assurer un meilleur suivi des conducteurs récidivistes.

6. La politique d'implantation des radars :

En complément des contrôles routiers, les radars fixes et de 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 compte dix-neuf radars fixes et cinq radars feux rouges. Le sixième radar feux rouges sera mis en service le 1er février 2012 à Royan. Ce nombre révèle un faible taux de couverture de la Charente-Maritime en matière de contrôle sanction automatisé (CSA) par rapport à des départements de taille identique. C'est pourquoi un renforcement de ces dispositifs a été proposé par le ministère de l'Intérieur. Il fera l'objet d'un plan de déploiement de radars fixes et pédagogiques en 2012.

Ces propositions adoptées par le conseil départemental de sécurité routière du 15 novembre 2011 doivent être transmises au ministère de l'Intérieur pour validation. La liste définitive des sites retenus sera ensuite notifiée au Préfet. Ces propositions ne sont pas exhaustives. D'autres suggestions pourront être présentées, notamment à l'initiative des gestionnaires de réseaux (conseil général, autoroutes du sud de la France, direction interrégionale Atlantique, mairies).

6.1 - Radars fixes :

17 sites supplémentaires ont été identifiés à partir des zones d'accumulation des accidents corporels (ZAAC) en concertation avec les forces de l'ordre. Parmi ces 17 sites, 5 sont susceptibles de recevoir des radars discriminants qui 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).

Les gestionnaires de voirie sont également concertés notamment sur la faisabilité technique.

La liste des 17 sites a été transmise au ministère en décembre 2011 après validation par le comité départemental de sécurité routière (CDSR) réuni le 15 novembre 2011 et information des communes concernées.

Les dossiers techniques de tous les équipements sont en cours d'élaboration et seront transmis à la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) fin janvier 2012.

Les 17 sites potentiels:

A10 – commune de Saint Martial de Mirambeau – (discriminant PL)

RN10 – commune de Chevanceaux (discriminant PL)

RN11 – commune de Ste Soulle – (discriminant PL)

RN11 – commune de Puilboreau

RN137 – commune d'Aytré (discriminant PL)

RN137 – commune de Saintes

RD142 – commune de Clam

RD273 – commune de St Georges d'Oléron

RD730 – commune de St Georges de Didonne

RD730 – commune de Sémussac

RD733 – commune de Rochefort

RD734 – commune de Dolus d'Oléron

RD735 – commune de La Couarde-sur-Mer

RD735 – commune de La Flotte-en-Ré

RD939 – commune de Aigrefeuille-d'Aunis

RD939 – commune de La Jarne

RD939 – commune de Varaize (discriminant PL)

Concernant la pré-signalisation des radars fixes, les principes suivants ont été retenus par le Gouvernement :

- la dépose des panneaux de pré-signalisation des radars fixes est conditionnée par l'installation de radars pédagogiques, dans la zone amont des radars fixes. La zone concernée peut être étendue de plusieurs centaines de mètres à plusieurs kilomètres, afin d'éviter toute normalisation qui serait préjudiciable à l'effet dissuasif du radar fixe ;

- l'installation des nouveaux radars fixes doit également être concomitante à celle d'un radar pédagogique.

Désormais le dispositif « radar fixe précédé d'un radar pédagogique » s'impose dans tous les cas.

La liste définitive des sites retenus sera notifiée par le ministère au préfet de département. Le déploiement des nouveaux CSA devrait se faire au cours de l'année 2012.

6.2 - Radars pédagogiques :

Suite aux décisions du comité interministériel de sécurité routière (CISR) de mai 2011, des radars pédagogiques doivent remplacer les panneaux de pré-signalisation en amont des CSA.

Au total, 9 radars pédagogiques de ce type ont été implantés en Charente-Maritime (le premier a été implanté en juillet 2011 sur la RD 939 en amont du CSA de Salles sur Mer). D'autres radars pédagogiques doivent être implantés dans les zones dangereuses du réseau routier en dehors de tout CSA.

Après un cadrage technique effectué par la DDTM, la définition des zones dangereuses a été réalisée en collaboration avec l'association départementale des maires et les 46 communes pré-identifiées du département. 11 sites ont ainsi été repérés.

Les 11 sites potentiels:

Aigrefeuille-d'Aunis sur la RD939
Clavette sur la RD108
Dolus d'Oléron sur la RD734
Forges sur la RD739
La Chapelle des Pots sur la RD131
La Flotte en Ré sur la RD735
Périgny sur la RD108
Royan sur la RD25
St Georges d'Oléron sur la RD273
St Germain de Lusignan sur la RD142
Trizay sur la RD 238

La liste des propositions des 11 radars pédagogiques a été envoyée au ministère en décembre 2011 après validation par le comité départemental de sécurité routière (CDSR) du 15/11/ 2011 et information des communes concernées.

4 radars de ce type seront installés dès le mois de février 2012.

7. Les actions de prévention :

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

En matière de financement, le PDASR 2012 sera lancé en tout début d'année de manière à accompagner au mieux les porteurs de projets et faciliter la bonne mise en œuvre des actions.

L'appel à projets se concentrera sur les thèmes prioritaires pour 2012 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 2012.

Cette politique s'articulera autour de quatre axes :

- la diffusion de brochures d'informations sur les thématiques sécurité routière (alcool, deux roues motorisés, comportement) et de la lettre trimestrielle, intitulée « Flash sécurité routière Charente-Maritime » à destination de tous les acteurs départementaux de la sécurité routière ;
- des campagnes de sensibilisation au moyen de partenariats ciblés avec les différents médias (PQR, radios, TV) ;
- des animations à l'occasion de grands rassemblements comme les Francofolies, la « Journée de la Sécurité Intérieure » ou la « Journée sans voiture » ;
- des « forums de sécurité routière » : ces forums sont organisés au niveau des arrondissements, ainsi que sur les îles de Ré et d'Oléron. Le schéma d'organisation de ces forums s'inspire de celui des forums "Vos libertés, votre sécurité, parlons-en...!" organisés en 2009 pour expliquer la politique gouvernementale en matière de sécurité. Des animations y sont proposées ainsi que des démonstrations de radars par les forces de l'ordre.
- Un forum a déjà eu lieu à Saint Pierre d'Oléron le 2 décembre dernier, et deux autres vont se dérouler les 16 et 23 février prochains, respectivement sur l'île de Ré et sur l'arrondissement de Jonzac.

9. Evaluation, suivi et révision :

9.1 - Evaluation des résultats :

L'observatoire départemental de la sécurité routière de 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 ;
- la production d'une note de conjoncture élaborée chaque début de mois pour information du corps préfectoral et des parquets avec les chiffres du mois précédent (tués, accidentés, blessés) et propose une analyse de la situation (sur un mois, sur la période annuelle, comparativement avec les années précédentes) ;

- la production d'une note d'analyse trimestrielle, intitulée « Flash sécurité routière Charente-Maritime », à destination de l'ensemble des acteurs départementaux de la sécurité routière.

9.2 – Suivi :

Un bilan à mi-parcours est réalisé sous l'égide du comité stratégique pour apprécier les résultats obtenus au regard des objectifs fixés dans le présent plan départemental. Au besoin, des adaptations sont proposées pour corriger les écarts constatés. Ce bilan est adressé aux membres du conseil départemental.

9.3 – 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 conseil 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.

* * * * *