

Préfecture de la Charente-Maritime

Plan **2012**
départemental
de

**Lutte contre
l'insécurité
routière**

Rapport à mi-parcours



**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

Comme mentionné à l'article 9.2 du plan départemental de lutte contre l'insécurité routière (PDLIR), un bilan à mi-parcours est réalisé sous l'égide du comité stratégique pour apprécier les résultats obtenus au regard des objectifs fixés. En fonction des écarts constatés, des adaptations sur les actions à mener et (ou) sur les objectifs à atteindre peuvent être proposées.

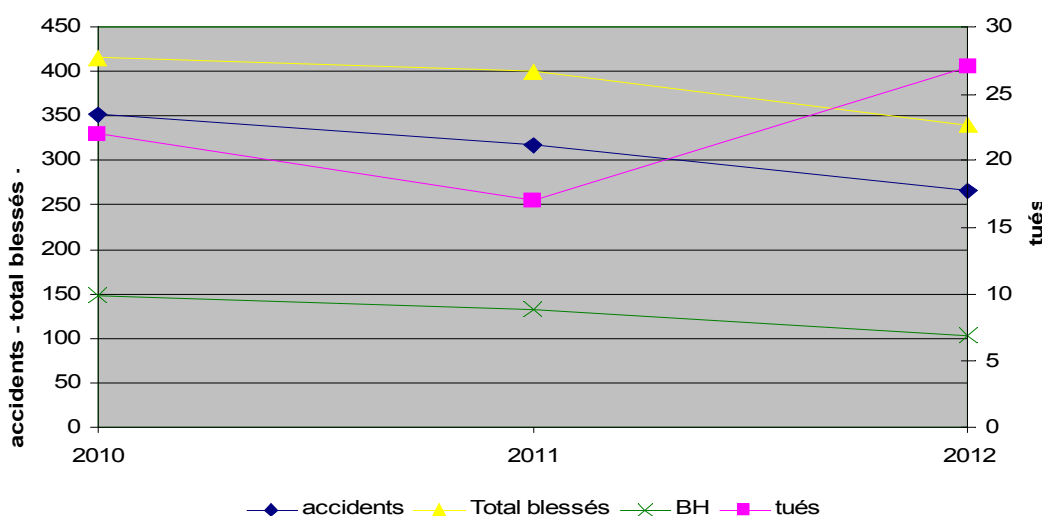
Le présent document a vocation à établir ce bilan intermédiaire. Il est adressé aux membres du conseil départemental.

1. Bilan de l'accidentologie 2012 au 31/05

1.1 - Les chiffres et évolution de l'accidentologie de janvier à mai

	2010	2011	2012	Évolution 11/12	Région 11/12	France 11/12
accidents	352	317	266	-16%	-23%	-12%
tués	22	17	27	59%	16%	-13%
BH	148	133	104	-22%		-13%
BNH	267	267	235	-12%		-10%
Total blessés	415	400	339	-15%	-23%	-11%
Indice de gravité	6,25 %	5,36 %	10,15 %	89 %	50 %	17 %

Evolution de l'accidentologie de janvier à mai pour les années 2010 à 2012



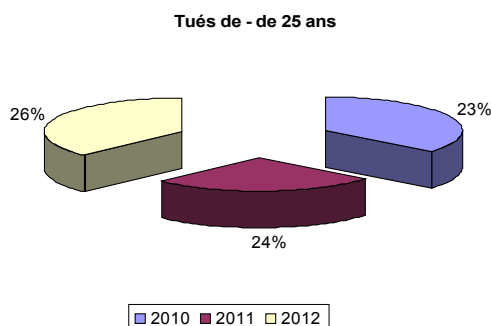
Pour les 5 premiers mois de l'année 2012, le nombre d'accidents et le nombre de blessés sont en baisse par rapport à la même période des 5 années précédentes, 2011 étant

l'année de référence avec les meilleurs chiffres jamais atteints.

Le nombre de tués enregistré, quant à lui, une forte hausse (+ 10 tués par rapport à 2011) avec 27 tués depuis le début de l'année. L'indice de gravité (nombre de tués/nombre d'accidents) en 2012 est en forte hausse par rapport aux années précédentes.

1.2 - Les jeunes

Le nombre de jeunes de moins de 25 ans tués sur les routes de Charente-Maritime (7) est en augmentation par rapport à la même période des 2 années précédentes: 4 en 2011 et 5 en 2010.

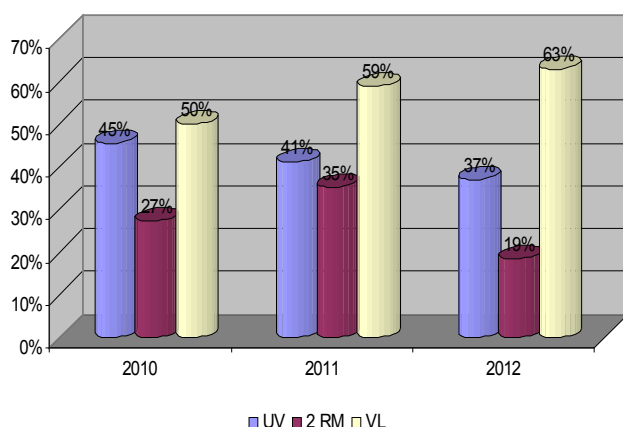


Sur la période, leur part dans l'ensemble des tués est en progression constante sur les 3 dernières années (26 % en 2012). Même si ce chiffre s'avère très en deçà du chiffre annuel 2011 (39 %), la saison estivale, propice aux déplacements et aux soirées festives, est souvent très défavorable à cette classe d'âge.

1.3 – Les séniors

Depuis le début de l'année, 9 personnes de 65 ans et + se sont tués sur les routes du département. Cela représente 33 % de l'ensemble des tués: taux en progression par rapport aux 2 années précédentes.

Répartition des victimes tuées de janvier à mai pour les années 2010 à 2012



Le nombre d'usagers vulnérables tués en 2012 (10) représente 37 % de l'ensemble des tués.

Parmi eux, le nombre de 2RM tués (5) est identique aux 2 années précédentes et représente 50 % des usagers vulnérables tués. Leur part dans l'ensemble des tués (18,5 %) a donc baissé mais demeure très significative au regard du faible trafic de ce type de véhicule (quelques % seulement).

1.4 – Les causes

Les causes principales d'accident sont les pertes de contrôle (8), les dépôts à gauche (6), l'alcool et (ou) les stupéfiants (5) et les refus de priorité (4). La vitesse, excessive ou inadaptée (1), reste très difficile à identifier comme cause principale d'accidents mortels. On peut supposer qu'elle est souvent à l'origine des pertes de contrôle et qu'elle est

associée parfois à l'alcool et (ou) stupéfiants.

1.5 - Les accidents sans tiers

Sur les 26 accidents ayant fait 27 morts en 2012, 14 (54 %) concernent des véhicules seuls (sans autre tiers). Leur part dans l'ensemble des accidents mortels est en hausse (41 % en 2011).

1.6 – Conclusion

Le nombre d'accidents et le nombre de blessés poursuivent leur baisse engagée en fin d'année 2009. Le nombre de tués est alarmant: sa diminution constitue la priorité absolue en Charente-Maritime.

Les jeunes et les 2RM restent les cibles prioritaires, auxquelles il faut ajouter « les seniors » pour réduire de manière significative l'accidentologie en Charente-Maritime.

Le non port de la ceinture de sécurité, recensé déjà en 2011 dans 7 accidents mortels ayant fait 7 morts est encore observé en 2012: 5 personnes décédées (18,5 % de l'ensemble des tués).

2 - Les priorités départementales pour 2012

2.1 - Sur le plan de l'accidentalité :

L'objectif national est de passer sous la barre des 3 000 tués d'ici 2012.

- Rappel des objectifs:

- 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 (BH), soit une baisse de 17 % par rapport à 2011.

- Situation au 31/05/2012

	2011	2012	Evolution 11/12	Objectifs 2012	Taux / objectifs
Tués	17	27	59 %	60	45 %
Accidents	317	266	- 16 %	800	33 %
Blessés	400	339	- 15 %	1000	34 %
BH	133	104	- 22 %	300	35 %

Les chiffres des accidents et des blessés (dont BH) peuvent permettre d'espérer atteindre les objectifs fixés. Par contre, il convient de renforcer la vigilance sur les tués même si cet indicateur est très fluctuant et peut évoluer à la baisse en 2ème partie d'année.

- La stratégie « 15-15-15 » appliquée aux publics les plus fragiles:

- 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.

- Situation au 31/05/2012

	2010	2011	2012	Evolution 11/12	Objectifs 2012	Taux / objectifs
Jeunes	5	4	7	75 %	20	35 %
2RM	5	5	5	0 %	13	38 %
Alcool et (ou) stup	8	8	2	- 75 %	26	8 %

Une attention particulière devra être portée aux jeunes et aux 2RM pour atteindre les objectifs fixés, la saison estivale étant souvent propice à une accidentalité accrue de ces publics spécifiques. Les chiffres relatifs à l'alcool et (ou) stupéfiants méritent, quant à eux, d'être consolidés.

3. La politique d'implantation des radars

3.1 – Les radars fixes

19 radars CSA vitesse fixes sont implantés en Charente-Maritime.

Un seul radar en limitation à 110km/h sur la commune de Saintes sur la RN141, 13 à 90 km/h, 3 à 70km/h et 2 à 50km/h.

La liste des 17 propositions de nouveaux radars CSA vitesse fixes (dont 5 radars discriminants PL) ainsi que les dossiers techniques ont été transmis au ministère. A ce jour, 3 radars discriminants (Chevanceaux, Aytré et Sainte Soulle) parmi les 5 proposés ont été retenus et seront déployés avant la fin d'année.

6 radars de feux sont implantés en Charente-Maritime

- 4 à La Rochelle
- 2 à Royan

3.2 – Les radars pédagogiques

14 radars pédagogiques ont été installés en amont de CSA existants.

Parmi les 11 radars pédagogiques à déployer, 4 radars pédagogiques ont été installés seuls dans des zones dangereuses préalablement identifiées sur le réseau routier du département (Aigrefeuille, la Chapelle des Pots, Royan et Périgny). Les autres seront mis en service à partir du mois de juin.

4. La cohérence des limitations de vitesse

Afin de rendre les limitations de vitesse lisibles et compréhensibles sur l'ensemble du réseau routier du département dans le but d'être acceptées et respectées par le plus grand nombre d'usagers, les limitations de vitesse en place doivent notamment être en adéquation avec les risques réels.

L'objectif est donc de recenser les aménagements en place qui ne répondent pas à ces exigences.

Pour cela, une démarche en 3 phases a été mise en place:

- 1 - Traitement du réseau routier de l'État (routes nationales et autoroutes),
- 2 - Traitement du réseau routier du Conseil Général (routes départementales) et des

communes (voies communales),

3 - En fonction du nombre de dossiers à traiter, consultation ou réunion des membres du comité départemental de sécurité routière (CDSR) pour délibérer.

Le traitement du réseau routier de l'Etat s'est concrétisé par une réunion de travail avec les gestionnaires de voirie concernés et est en cours de réalisation.

En ce qui concerne les routes départementales, un courrier préfet a été transmis au président du conseil général pour mobiliser ses services sur ce thème.

Le traitement du réseau des voies communales et des routes départementales en agglomération a fait l'objet d'une réflexion sur la manière de procéder au regard du nombre important de communes dans le département: l'association départementale des maires va procéder à une enquête (formulaire d'enquête établi par la DDTM) auprès de l'ensemble des communes. Les résultats seront exploités par la DDTM.

5. L'identification des zones dangereuses

Suite au protocole signé en juillet 2011 entre le ministre de l'intérieur et l'association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (AFFTAC) afin que cette dernière s'engage à signaler les sections de voies dangereuses sur l'ensemble du réseau routier français, un travail de recueil et d'analyse de ces zones identifiées par l'ensemble des gestionnaires des routes nationales, départementales et des grandes agglomérations du département a été réalisé. Les résultats de ce travail ont été transmis en début d'année à la DSCR pour prise en compte.