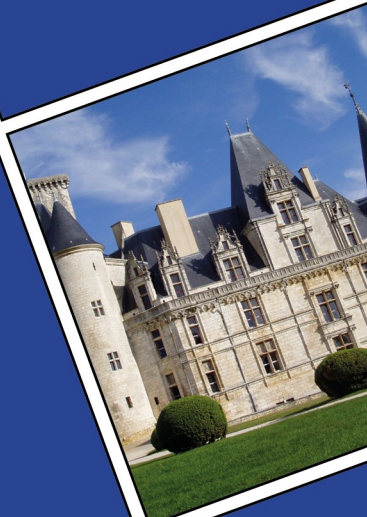


# DOSSIER DE PRESSE



**Opération de contrôles  
routiers coordonnées Police  
- Gendarmerie nationales**

*Vendredi 2 août 2019 à 20h00  
RN10 – Aire des Berguilles  
Roulet-Saint-Estèphe*



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE  
DE LA CHARENTE



## SOMMAIRE

<u>Bilans de l'accidentologie.....</u>	<u>3</u>
<u>Les dernières recommandations adoptées par le Conseil national de la sécurité routière.....</u>	<u>6</u>
<u>Rappel sur les infractions aux règles de la circulation.....</u>	<u>10</u>

### Contacts presse

Pierre GÉ

[pierre.ge@charente.gouv.fr](mailto:pierre.ge@charente.gouv.fr)

☎ 05.45.97.62.37 – ✉ 06.49.00.12.76

Préfecture de la Charente

Service départemental de la communication interministérielle  
7-9, rue de la préfecture – CS 92301 – 16023 Angoulême Cedex

[www.charente.gouv.fr](http://www.charente.gouv.fr)



Préfète de la Charente



@Prefet16

# BILANS DE L'ACCIDENTOLOGIE

## Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juillet 2019

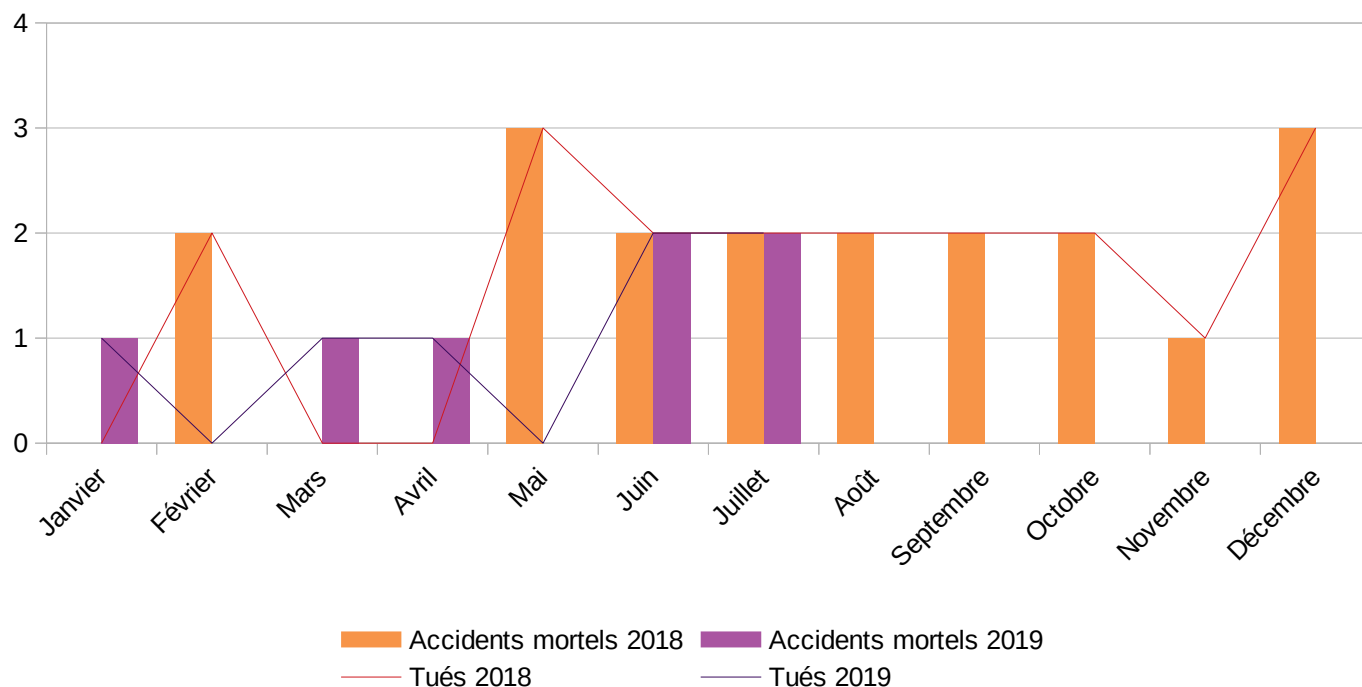
Accidents corporels			Tués			Blessés hospitalisés			Blessés légers			Total blessés		
2019	2018	%	2019	2018	Diff.	2019	2018	%	2019	2018	%	2019	2018	%
159	83	+91 %	7	9	-2	78	86	-9 %	115	11	+945 %	193	97	99,00 %

Sur la période de janvier à juillet 2019, le nombre d'accidents corporels est en forte augmentation (+91 % par rapport à 2018). Le nombre de blessés a presque doublé.

En revanche, malgré deux décès ces derniers jours, le nombre de tués sur la route connaît une accalmie, avec 7 accidents mortels contre 9 l'année dernière à la même période.

## Evolution de l'accidentologie

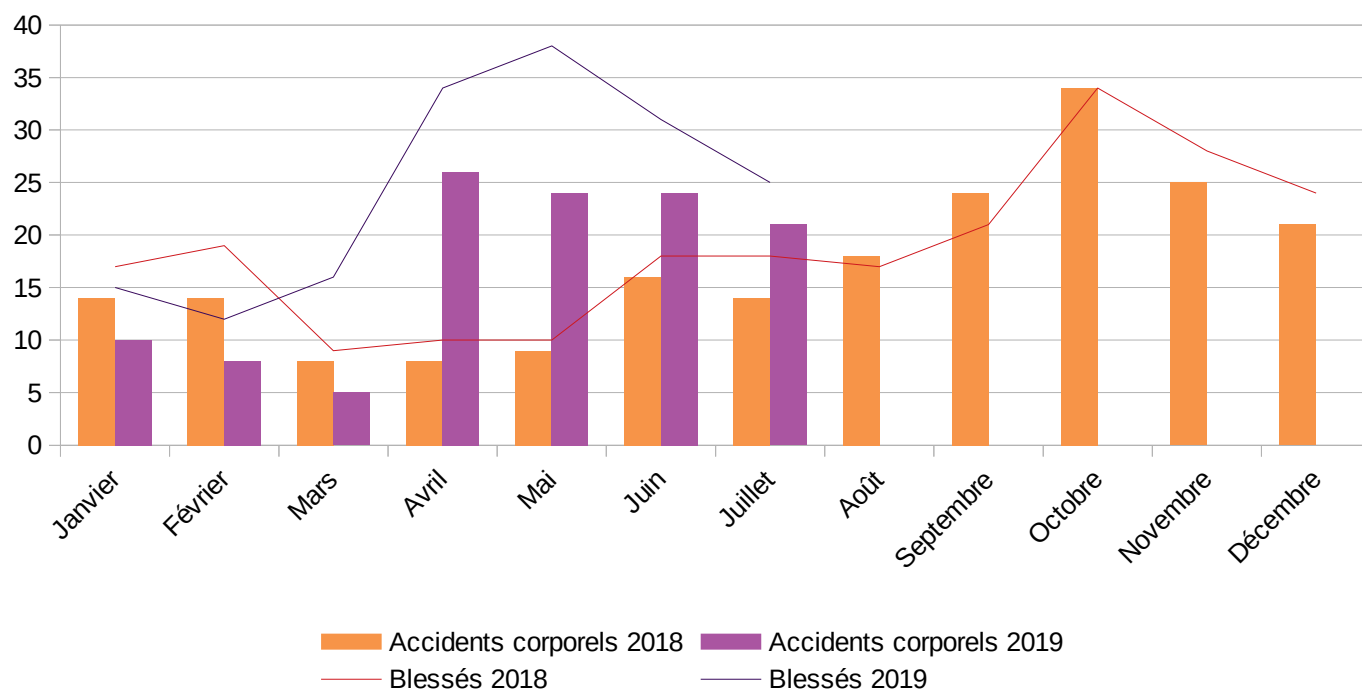
Evolution du nombre d'accidents mortels et de tués



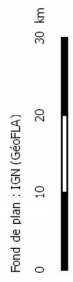
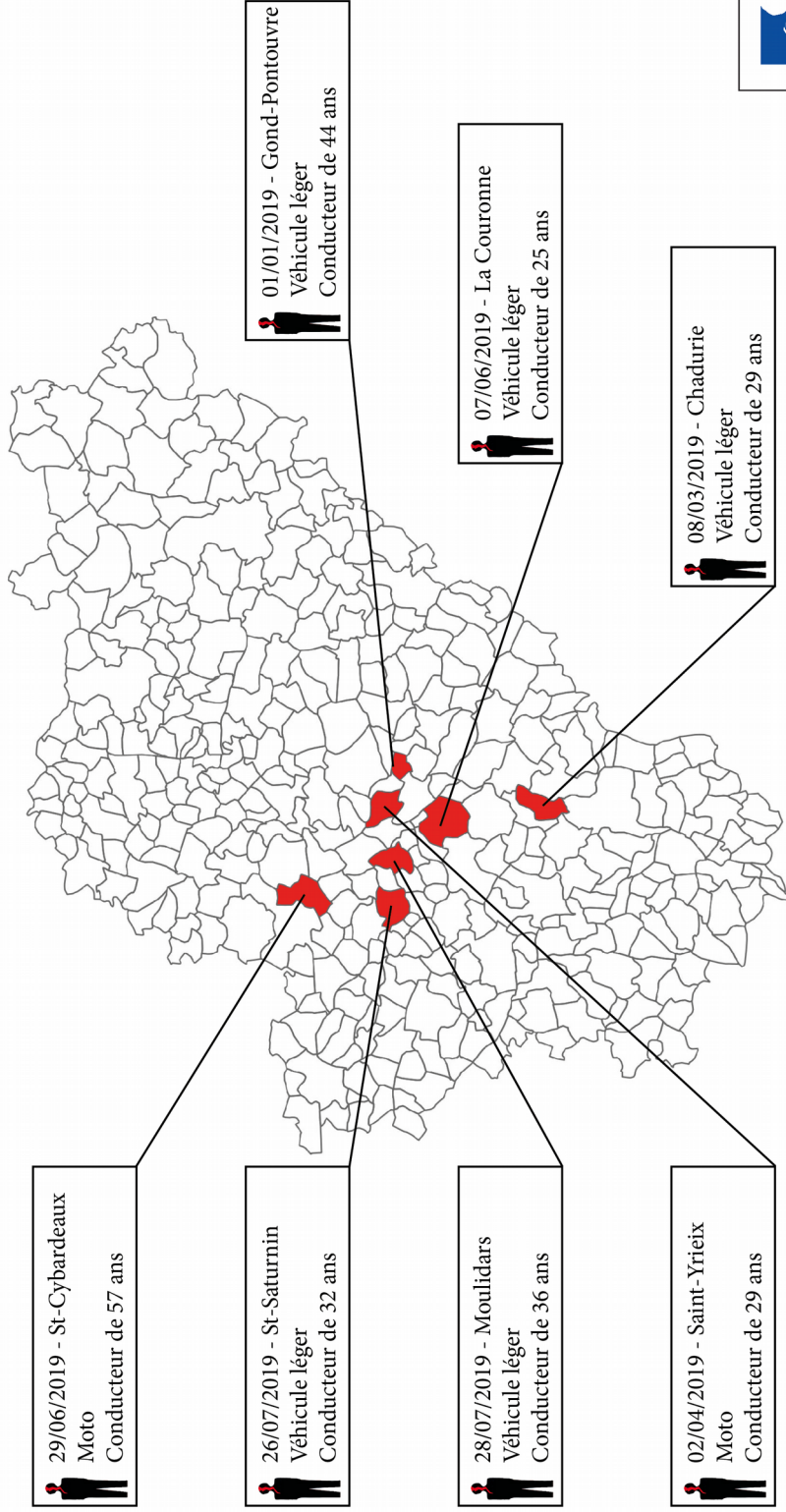
Depuis le début de l'année, on peut constater que :

- l'ensemble des accidents mortels a eu lieu hors agglomération (2 sur les routes nationales, 5 sur le réseau secondaire) ;
- 85 % des personnes tuées sont des hommes ;
- 86 % des personnes tuées sont originaires de Charente ;
- 70 % des victimes d'accidents mortels ont entre 25 et 44 ans ;
- 2 accidents mortels ont eu lieu à moto.

## Evolution du nombre d'accidents corporels et de blessés



# Accidents mortels en Charente du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juillet 2019





## **LES DERNIÈRES RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Lors de sa session du 9 juillet 2019, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a adopté 8 nouvelles recommandations en faveur d'une route plus sûre.

### **Recommandation n° 1 : lutter contre la circulation à contresens sur les routes à chaussées séparées**

Très accidentogène, la circulation à contresens sur autoroutes et voies express à chaussées séparées est à l'origine d'environ 25 morts par an. Le CNSR propose des mesures concrètes de prévention pour prévenir au mieux dans les conditions les plus à risque (conduite nocturne et personnes âgées « désorientées ») : des signalisations spécifiques (panneaux sur fond jaune, marquage horizontal...), la généralisation de messages d'alerte et de prévention, diffusés sur les panneaux à affichage variable ou automatiquement via la fonction TA « Trafic Announcement » qui équipe les véhicules.

### **Recommandation n° 2 : créer un observatoire des modes de déplacement doux**

L'usage des « modes de déplacement doux » (piétons, vélos, engins de déplacement personnels...), moins polluants, connaît une augmentation notable en agglomération et milieux urbains. Ces déplacements concernent des usagers particulièrement vulnérables. Pour mieux les protéger, il importe de quantifier cette progression et d'en mesurer les effets. La création de cet observatoire doit permettre de mettre en place une méthodologie d'observation afin de centraliser des données et des études pour jauger l'exacte ampleur de ces modes de déplacement et identifier les nouvelles vulnérabilités qui émergent. À terme cette connaissance permettra de déployer des actions correctives ciblées au niveau de la sécurité.

### **Recommandation n° 3 : impliquer les constructeurs dans l'information et la formation à la bonne utilisation des aides à la conduite**

Alors que de plus en plus de véhicules sont équipés de dispositifs d'aide à la conduite (ADAS), comme par exemple le régulateur adaptatif de vitesse, le « Lane Departure Warning » ou le freinage d'urgence automatisé, il semble essentiel d'agir en faveur d'un emploi correct et éclairé de ces derniers par les conducteurs. En effet, pour être gage d'une réelle sécurité ils doivent être utilisés en toute connaissance de leurs potentialités et de leurs limites par le plus grand nombre. Pour y parvenir, cette recommandation propose d'inciter les constructeurs à s'engager dans le financement et la diffusion de tutoriels qui seraient mis à disposition des conducteurs sur une plateforme officielle dédiée. Ces tutoriels pédagogiques, aisément accessibles, présenteraient ainsi l'utilisation des ADAS de chaque marque et modèle de véhicule.

### **Recommandation n° 4 : préserver la mobilité et la conduite des seniors**

Cette recommandation identifie des voies pour préserver au mieux, dans les meilleures conditions de sécurité, la mobilité des seniors et notamment leur capacité de conduire. En effet une mobilité préservée est un gage de lien social et de bonne santé physique, notamment dans les territoires où les transports publics font défaut.

La recommandation démontre qu'il n'y a pas d'efficacité à mettre en place des visites médicales systématiques et obligatoires à partir d'un certain âge. Elle promeut le repérage des situations à risque, les auto-évaluations, les bilans de compétences et les remises à niveau des connaissances en fonction de l'avancée en âge et pouvant déboucher sur des alternatives à la conduite individuellement acceptées.

## **Recommandation n° 5 : sensibiliser au risque routier professionnel les personnels entrant dans l'entreprise**

L'arrivée de nouveaux salariés dans l'entreprise constitue un moment privilégié pour sensibiliser et évaluer ceux appelés à se déplacer dans le cadre de leurs fonctions et sur les trajets domicile/travail. Sont ciblés les jeunes en début de carrière, mais aussi ceux qui changent d'employeur. Cette recommandation, en proposant une méthode et des outils pratiques à définir avec l'appui des branches professionnelles, vise à prévenir plus efficacement les risques routiers tels qu'ils se présentent dans chaque entreprise en fonction des particularités liées à son activité.

## **Recommandation n° 6 : définir un cadre d'évaluation pour les expérimentations de véhicules à délégation de conduite (dits autonomes) sur les voies ouvertes à la circulation**

Les expérimentations de véhicules dits autonomes (à délégation totale ou partielle de conduite), dans les conditions réelles de circulation s'intensifient. Actuellement les bilans issus de ces expérimentations s'avèrent peu développés (se limitant aux incidents ou accidents déclarés). La recommandation propose de réaliser une évaluation complète en définissant, avec l'appui d'experts, un cadre précis et une méthode d'évaluation qui englobe tout à la fois les volets techniques, mais aussi les aspects comportementaux et la perception par tous les usagers de la route. Il est préconisé de rendre publique une synthèse annuelle de ces évaluations.

## **Recommandation n° 7 : améliorer la protection des cyclistes**

Cette recommandation contient trois objectifs :

- étendre le continuum éducatif cycliste bien au-delà des seuls jeunes, comme c'est actuellement le cas en proposant de mieux former les adultes et les seniors à une pratique sécurisée du vélo ;
- sensibiliser davantage les autres usagers de la route pour un meilleur partage de l'espace avec les cyclistes, compte tenu de leur vulnérabilité ;
- intensifier le développement de pistes cyclables conçues, aménagées et entretenues selon les standards des pays européens « en pointe » en ce domaine (Pays-Bas, Danemark, Suisse...).

## **Recommandation n° 8 : former aux gestes qui sauvent sur la route**

Afin de former, à différentes étapes de la vie, le plus grand nombre de nos concitoyens aux gestes qui sauvent, cette recommandation propose d'instaurer une formation pratique en lien direct avec la nature des risques et des accidents routiers. Cette formation reposerait sur un volet théorique (à distance à l'aide de tutoriels adaptés) suivi d'un volet pratique (2 heures de formation en présentiel et dispensé par des organismes agréés pour l'enseignement du secourisme). La validation de cette formation serait un prérequis pour passer l'épreuve pratique du permis.

## L'application « Ma route en deux-roues motorisé »

Simple et intuitive, l'application professionnelle « Ma route en deux-roues motorisé » (MR2RM) est destinée à localiser et suivre les éléments d'infrastructures pouvant aggraver ou favoriser la survenue d'accidents, impliquant les usagers vulnérables, et notamment ceux en deux-roues motorisé.

Fruit d'une démarche collaborative, MR2RM associe l'ensemble des acteurs de la sécurité routière : gestionnaires de voiries, forces de l'ordre, associations d'usagers, enseignants de la conduite, etc.

La remontée des signalements et le partage des informations est réalisée par des « motards de vigie », désignés et formés par les structures partenaires. Ces motards ainsi que les gestionnaires de voiries sont identifiés sur l'application, par le référent département. Pour chaque signalement, ce dernier reçoit une alerte géolocalisée et la transmet au gestionnaire de voirie pour qu'il puisse y apporter une réponse adaptée.

Testée dans le Calvados en début de l'année dernière l'application est opérationnelle depuis la fin 2018 et prête pour un déploiement par dans les autres départements.



## L'éthylotest antidémarrage : une alternative à la suspension du permis de conduire

Le dispositif de l'éthylotest antidémarrage (EAD) est un nouvel outil destiné à lutter contre les conduites addictives, et plus particulièrement contre l'abus d'alcool au volant.

### Comment ça marche ?

L'EAD est un instrument de mesure du taux d'alcool dans l'air expiré par le conducteur, associé au système de démarrage du véhicule. Il empêche la mise en route du moteur si le taux d'alcool enregistré est supérieur à celui autorisé par la législation :

- 0,1 mg par litre d'air expiré (soit 0,2g par litre de sang) pour les titulaires d'un permis probatoire ;
- 0,25 mg par litre d'air expiré (soit 0,5g par litre de sang) pour les autres conducteurs.

L'EAD prend en compte le fonctionnement des dispositifs automatiques d'arrêt et de redémarrage d'un moteur en circulation (dits « start and stop »). Il empêche le démarrage du moteur, mais il n'arrêtera en aucun cas un moteur en marche.

### Pour quels conducteurs ?

En cas de contrôle d'un conducteur présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 g et inférieure à 1,8 g par litre de sang, le préfet a la possibilité de limiter son droit de conduire à des véhicules équipés d'un EAD, et ce pour une durée pouvant aller jusqu'à 6 mois. Cette mesure se substitue à la suspension administrative encourue jusqu'alors. Le conducteur peut décider d'installer et d'utiliser le dispositif, ou bien de ne pas conduire.

Le préfet, en accord avec le procureur de la République, peut décider d'adapter localement le dispositif, par exemple en l'excluant en cas de cumul d'infractions pouvant entraîner une suspension administrative du permis de conduire (excès de vitesse supérieur à 40km/h, délit de fuite, contrôle positif aux stupéfiants, etc.) ou de récidive.

Le tribunal, au moment où le contrevenant lui sera présenté, pourra décider de prolonger cette obligation, pour une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. Il pourra également tenir compte de l'installation de l'EAD pour déterminer le montant de l'amende.

Le non-respect de l'interdiction de conduire un véhicule non-équipé d'un EAD, ainsi que tout contournement ou aide au contournement de l'EAD sont pénalement sanctionnés.

## RAPPEL SUR LES INFRACTIONS AUX RÈGLES DE LA CIRCULATION

Infraction	Disposition du code de la route applicable	Amende forfaitaire	Retrait de points
Chevauchement de ligne continue	art. R412-9	135 €	Aucun
Franchissement de ligne continue	art. R412-19	135 €	3 points
Refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter	art. L233-1	7 500 €	6 points
Circulation en sens interdit	art. R412-28	135 €	4 points
Non-respect de l'arrêt au feu rouge	art. R412-30	135 €	4 points
Non-respect de l'arrêt au stop	art. 415-6	135 €	4 points
Non-respect d'un cédez-le-passage	art. 415-7	135 €	4 points
Circulation de nuit ou par visibilité insuffisant sans éclairage	art. 416-11	135 €	4 points
Refus de priorité	art. R415-5	135 €	4 points
Circulation sur bande d'arrêt d'urgence	art. R412-8	135 €	3 points
Changement de direction sans clignotant	art. R412-10	35 €	3 points
Refus de céder le passage aux piétons	art. R415-11	135 €	6 points
Non-respect des distances de sécurité	art. R412-12	135 €	3 points
Dépassement dangereux	art. R414-4	135 €	3 points
Usage du téléphone mobile, d'oreillette, écouteurs ou kit main-libre	art. R412-6-1	135 €	3 points
Excès de vitesse inférieur à 20km/h (en agglomération)	art. R413-14	135 €	1 point
Excès de vitesse inférieur à 20km/h (hors agglomération)	art. R413-14	68 €	1 point
Excès de vitesse supérieur à 20km/h	art. R413-14	135 €	2 points
Excès de vitesse supérieur à 30km/h	art. R413-14	135 €	3 points
Excès de vitesse supérieur à 40km/h	art. R413-14	135 €	4 points
Excès de vitesse supérieur à 50km/h	art. R413-14-1	1 500 €	6 points
Conduite sous l'emprise d'un état alcoolique entre 0,5 et 0,8g/litre de sang	art. R234-1	135 €	6 points
Conduite sous l'emprise d'un état alcoolique supérieur à 0,8g/litre de sang	art. L234-1	4 500 €	6 points
Conduite sous l'emprise de produits stupéfiants	art. L235-1	4 500 €	6 points