



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA DORDOGNE

**Direction du Cabinet  
Mission Sécurité Routière**

# **DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2018-2022**



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## *Mot de Mme la Préfète*

Depuis près de 50 ans de campagnes et de mesures de sécurité routière, le nombre de tués sur les routes est passé, au niveau national, de 18 000 à moins de 3 480, alors même que le trafic a été multiplié par 3 dans le même temps.

Ce résultat est le fruit d'une implication constante et volontaire de l'État et de l'ensemble des acteurs de la Sécurité Routière, qui a permis, année après année, de sauver de nombreuses vies. Il faut s'en féliciter.

Mais il faut également ne pas relâcher cet effort et poursuivre ce travail. Car, après plusieurs décennies de baisse, la mortalité routière est orientée à la hausse depuis 3 ans (+3,6% en 2014, +2,3% en 2015 et +0,5% en 2016). La route reste la première cause de mortalité violente du pays : ce sont ainsi 9 tués et 65 blessés graves **par jour** en 2016. Et malheureusement, l'année 2017 confirme cette tendance.

Dans ce contexte, un comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a été réuni le 9 janvier 2018, sous la présidence du Premier Ministre.

Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière ont été retenus :

- L'engagement de chaque citoyen en matière de sécurité routière
- La protection de l'ensemble des usagers de la route
- L'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes sont déclinés en 18 mesures, parmi lesquelles la baisse de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage du téléphone mobile en conduisant, et une protection accrue des piétons.

En Dordogne, après une année 2016 particulièrement meurtrière sur les routes (43 tués), l'année 2017 est marquée par une mortalité routière en recul (31 tués) mais une augmentation des accidents et des blessés. Le début de l'année 2018 connaît un regain de l'accidentalité, avec 20 personnes tuées sur les routes au 20 mai 2018.

Le constat du relâchement des comportements des usagers de la route est confirmé par l'analyse de l'accidentalité. La lutte contre l'insécurité routière est une priorité que je souhaite réaffirmer, en soutenant les actions visant à réduire les conduites à risque, le relâchement des comportements et sensibiliser les conducteurs au partage de la route et aux usagers vulnérables.

Il s'agit de poursuivre et intensifier la mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration de Document général d'orientations (DGO).

Le document stratégique que nous devons élaborer pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définit, d'après l'analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité de notre département, les orientations d'actions à mener. Il est également un outil de mobilisation au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

J'ai souhaité que l'élaboration de ce document permette à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière de notre département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

À cette fin, j'ai demandé que la préparation et la mise en œuvre du DGO se fasse dans le cadre d'une démarche partenariale, pour en faire un vrai outil de programmation et de mobilisation. Il s'agira pour nous tous – responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, élus, association des maires, assureurs du risque routier professionnel, Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), Mutualité sociale agricole (MSA), Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACI) et bien évidemment Caisses primaires d'assurance maladie (CPAM) – d'œuvrer de concert pour faire prendre conscience des dangers de la route et la rendre plus sûre.

Il s'agit donc de définir ensemble les axes prioritaires d'actions que nous mettrons en œuvre au cours de la période 2018-2022, et ainsi contribuer à la réalisation de l'objectif national et local de faire diminuer le nombre de morts sur nos routes et le nombre de familles brisées et endeuillées.

La sécurité routière est l'affaire de toutes et de tous, elle repose sur une prise de conscience partagée pour pouvoir « *Sauver plus de vies sur nos routes* ».

**Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC**

## TABLE DES MATIÈRES

### Mot de la Préfète

### Bilan du Document général d'orientation 2013-2017 dans le département de la Dordogne

<u>1 LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE.....</u>	<u>6</u>
1.1 Présentation générale.....	6
1.2 Données départementales.....	6
1.2.1 Population.....	7
1.2.2 Parc automobile.....	8
1.2.3 Réseau routier.....	8
<u>2 LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE.....</u>	<u>10</u>
2.1 Données générales de l'accidentalité.....	11
2.2 La répartition temporelle.....	12
2.2.1 La répartition mensuelle.....	12
2.2.2 La répartition journalière.....	12
2.2.3 La répartition horaire.....	12
2.2.4 La répartition jour/nuit.....	12
2.3 Evolution de l'accidentalité.....	13
2.3.1 Evolution des accidents et personnes tuées.....	13
2.3.2 Evolution du nombre de victimes graves (personnes tuées et blessés hospitalisés) selon le mode et l'âge.....	15
2.3.3 Evolution des accidents et personnes tuées selon le milieu.....	16
2.3.4 Evolution des accidents et personnes tuées selon la catégorie de voie.....	17
2.3.5 Evolution des accidents et personnes tuées dans les accidents survenus contre des obstacles fixes.....	18
2.4 Répartition par commune.....	18
<u>3 ANALYSE DES 4 ENJEUX DU DGO 2013-2017 DANS LE DÉPARTEMENT.....</u>	<u>20</u>
3.1 Enjeu « Jeunes 15/24 ans ».....	20
3.1.1 Les victimes.....	20
3.1.2 Les conducteurs.....	21
3.1.3 Les conducteurs 18/24 ans.....	21
3.1.4 Évolution Réglementaire.....	22
3.1.5 Actions retenues.....	23
3.2 Enjeu « 2 roues motorisés ».....	24
3.2.1 Les 2RM < 50 cm <sup>3</sup> .....	25
3.2.2 Les 2RM > 50 cm <sup>3</sup> .....	25
3.2.3 Évolution Réglementaire.....	26
3.2.4 Actions retenues.....	26
3.3 Enjeu « Les risques routiers professionnels ».....	27
3.3.1 Victimes.....	27
3.3.2 Trajet « domicile-travail ».....	29
3.3.3 Trajet « utilisation professionnelle ».....	29
3.3.4 Evolution réglementaire .....	30
3.3.5 Actions retenues.....	30
3.4 Enjeu « Seniors ».....	31
3.4.1 Les victimes.....	31
3.4.2 Les conducteurs.....	32
3.4.3 Actions retenues.....	32

<u>4 ANALYSE DES THÉMATIQUES TRANSVERSALES ENTRANT DANS LES ENJEUX DU DGO 2013-2017.....</u>	<u>34</u>
<u>4.1 Alcool-Stupéfiants.....</u>	<u>34</u>
4.1.1 Alcool.....	34
4.1.2 Stupéfiants.....	35
4.1.3 Actions retenues.....	35
<u>4.2 Vitesse.....</u>	<u>36</u>
4.2.1 Actions retenues.....	38

**Orientations d’actions du Document général d’orientation (DGO) 2018-2022 pour le département de la Dordogne**

<u>5 ENJEU « RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL ».....</u>	<u>43</u>
5.1 Constat.....	43
5.2 Éducation et Sensibilisation.....	43
5.3 Formation et information.....	43
5.4 Contrôles.....	43

<u>6 ENJEU « CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES : ALCOOL ET STUPÉFIANTS ».....</u>	<u>44</u>
6.1 Constat.....	44
6.2 Éducation et sensibilisation.....	44
6.3 Formation et Information.....	44
6.4 Contrôles.....	44

<u>7 ENJEU « JEUNES » : 14-17 ans ; 18-24 ans ; 25-29 ans.....</u>	<u>45</u>
7.1 Constat.....	45
7.2 Éducation, sensibilisation.....	45
7.3 Formation et information.....	45
7.4 Contrôles.....	45

<u>8 ENJEU « SENIORS ».....</u>	<u>46</u>
8.1 Constat.....	46
8.2 Éducation et Sensibilisation.....	46
8.3 Formation et information.....	46
8.4 Contrôles.....	47

<u>9 ENJEU « PARTAGE DE LA VOIRIE » : les piétons et les cyclistes.....</u>	<u>48</u>
9.1 Constat.....	48
9.2 Éducation, sensibilisation.....	48
9.3 Formation et Information.....	48
9.4 Contrôles.....	48

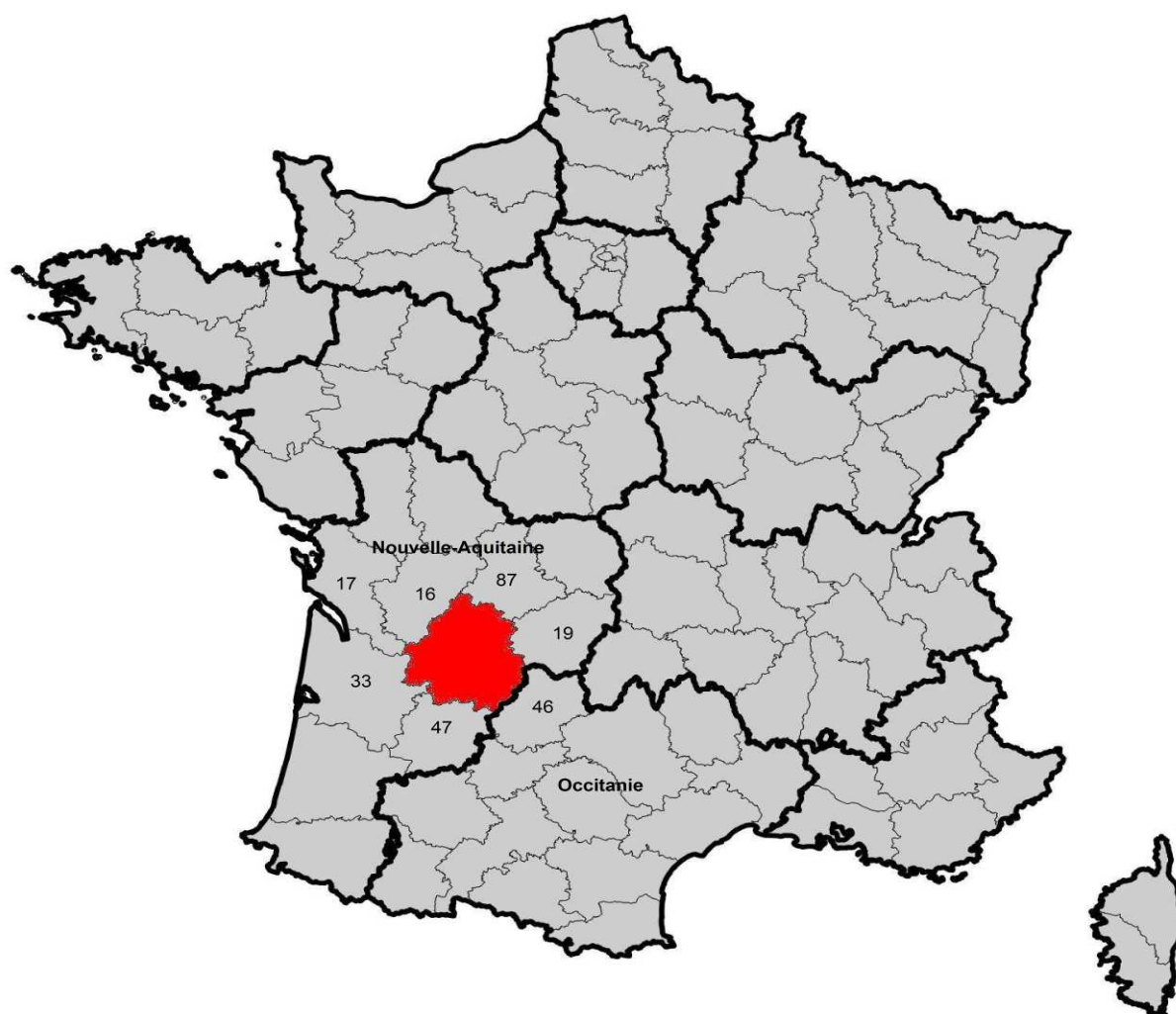
<u>10 ENJEU « 2 ROUES MOTORISEES ».....</u>	<u>49</u>
10.1 Constat.....	49
10.2 Éducation et Sensibilisation.....	49
10.3 Formation et information.....	49
10.4 Contrôles.....	49

# Le Bilan du Document général d'orientation 2013-2017 dans le département de la Dordogne

## 1 LE DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

### 1.1 Présentation générale

Le département de la Dordogne se situe au centre-est de la région nouvelle-Aquitaine, au sud-ouest de la France, riverain de la région Occitanie par le département du Lot (46)



### 1.2 Données départementales

Superficie : 9 060 km<sup>2</sup>

Population : 416 350 habitants recensement INSEE 2014, soit 46 habitants/ km<sup>2</sup> (70 en nouvelle-Aquitaine, 104 en France Métropole)

**Un département rural et agricole qui se caractérise par sa grande superficie, sa population âgée et une longueur importante du réseau routier secondaire.**

## 1.2.1 Population

### Un département à la faible densité et à la population vieillissante.

Le département compte 520 communes depuis le 1er janvier 2017. 4 communes ont moins de 50 habitants, une trentaine de communes ont moins de 100 habitants et seulement 34 communes dépassent 2 000 habitants.

Périgueux, préfecture, 31 540 habitants et Bergerac, sous-préfecture, 28 755 habitants sont les 2 principales agglomérations

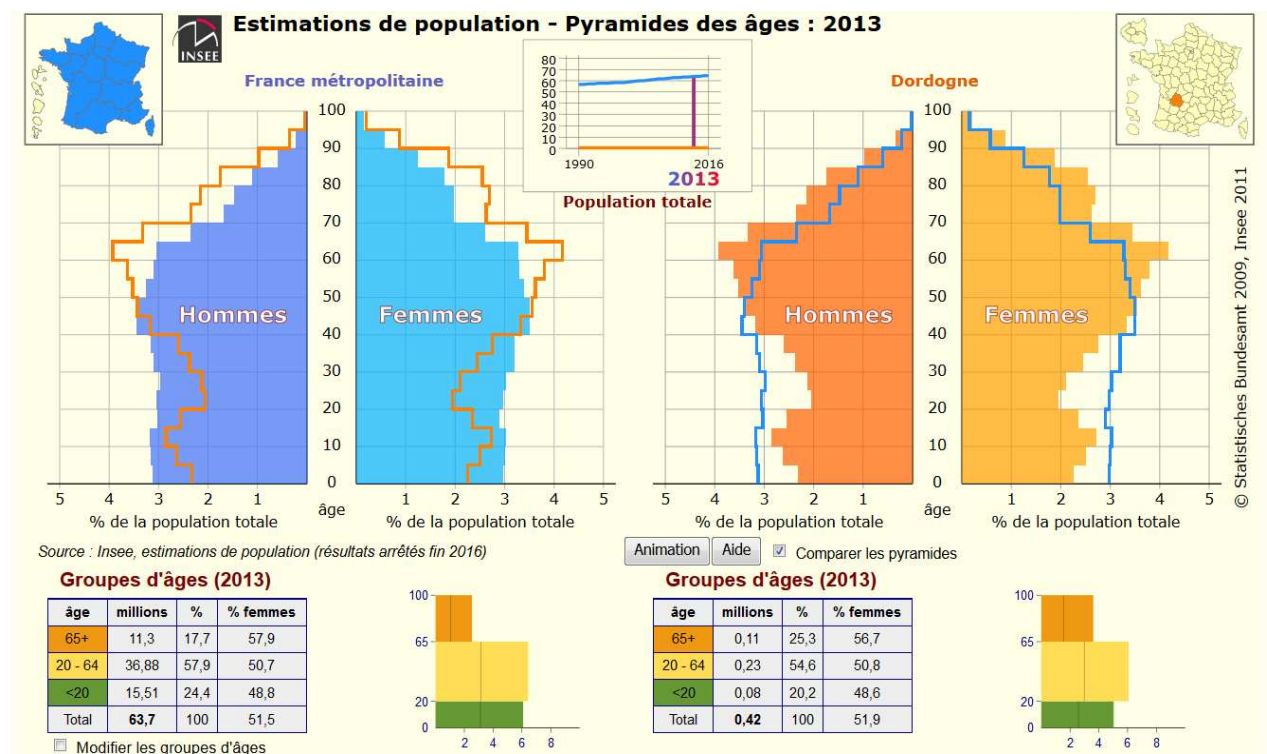
#### Répartition de la population par tranches d'âges – recensement INSEE 2014

	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 Ans et+
Population Dordogne	62 581	21 018	15 921	17 586	68 036	122 359	51 684	57 165
% Dordogne	15 %	5%	4%	4%	16%	29%	13%	14%
% Nouvelle-Aquitaine	17 %	6%	5%	5%	18%	27%	10%	12%
% France Métropole	19 %	6%	6%	6%	19%	26%	9%	9%

De 2008 à 2013 a été relevé un faible taux de natalité (8,9 naissances pour 1 000 habitants), inférieur au taux de mortalité (12,3 décès pour 1 000 habitants).

De plus, au vu des comparaisons avec les chiffres de la Nouvelle Aquitaine et de la France Métropole, la Dordogne apparaît un département vieillissant.

Les graphes ci-après (*source INSEE*) illustrent ces écarts.



### 1.2.2 Parc automobile

Le parc automobile des voitures particulières de moins de 15 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

2017	Dordogne	Nouvelle-Aquitaine	France métropole
Voitures particulières	209 317	3 120 920	32 074 202
Taux de motorisation	50	53	50

*Taux de motorisation=nombre de véhicules particuliers pour 100 habitants*

Le taux de motorisation du département de la Dordogne est égal au taux national et inférieur au taux de la région Nouvelle-Aquitaine.

### 1.2.3 Réseau routier

**Un réseau routier secondaire important.**

Répartition du réseau routier par type de route, source : SETRA (Service d'études techniques des routes et autoroutes)

Réseau routier au 31/12/2015	Dordogne		Nouvelle-Aquitaine		France métropole	
	km	%	km	%	km	%
Autoroute	110	0.6%	1 455	0.8%	11 599	1.1%
RN	123	0.6%	1 283	0.7%	9 633	0.9%
RD	4 944	25.5%	68 562	36.8%	311 797	35.09%
Voies communales	14 233	73.3%	115 073	61.7%	679 594	63.0%
Total	19 410	100.0%	186 373	100.0%	1 078 023	100.0%

Le département de la Dordogne est structuré autour de 2 principaux axes routiers :

- la RN21 du nord au sud
- l'A89 d'ouest en est.

Ils se croisent à l'est de Périgueux.

Les principaux axes routiers départementaux sont :

- la RD 936, relie Bergerac à Bordeaux
- la RD 939, relie Périgueux à Angoulême
- la RD 6089, parallèle à l'A89, relie Brive à Bordeaux
- la RD 933, relie Bergerac à Marmande
- la RD 704, relie Limoges à Sarlat et l'A20





source Géoportail

## 2 LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACCIDENTALITE EN DORDOGNE

L'étude de l'accidentalité est basée sur l'exploitation et l'analyse de la base de données accidents, établie à partir des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation routière).

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC par le service de police ou de gendarmerie territorialement compétent.

La fiche BAAC comprend quatre chapitres qui permettent de décrire les éléments ayant joué un rôle dans la survenue de l'accident : caractéristiques et lieux de l'accident, les véhicules et usagers impliqués.

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation donne les définitions suivantes :

### Accident :

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

### Usagers :

un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Le traitement statistique des données de la base de données accidents est réalisé à partir de l'outil informatique Concerto1.

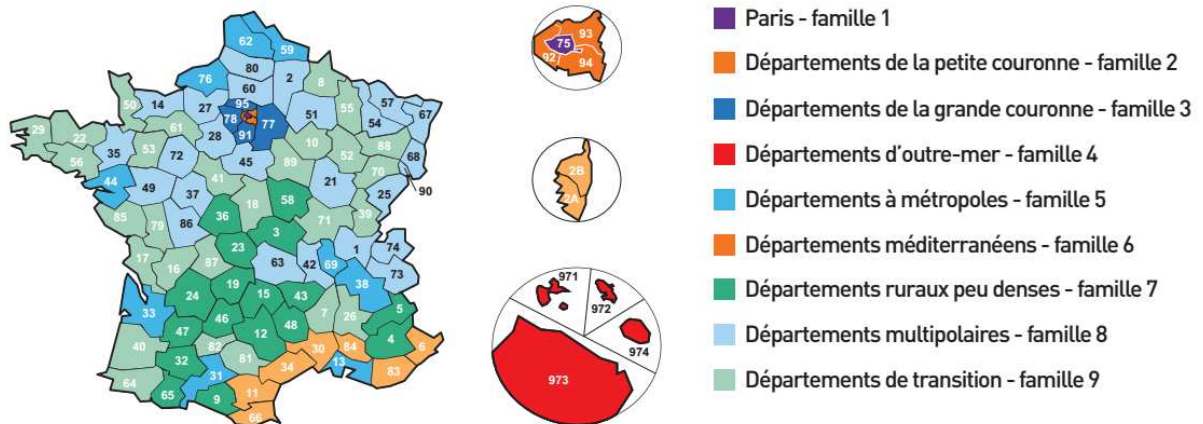
Les données départementales seront comparées à d'autres afin d'apporter un éclairage objectif.

Ces comparaisons seront réalisées avec la France d'une part mais aussi avec des indicateurs locaux de sécurité routière.

Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), ensemble d'indicateurs qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale, ont été élaborés selon une typologie des départements, elle-même basée sur 80 indicateurs extérieurs à l'accidentalité.

**Le département de la Dordogne est classé dans la famille 7 « départements ruraux peu denses », au même titre que 16 autres départements, comme l'indique la carte ci-après :**

↓ LES 9 FAMILLES DE DÉPARTEMENTS SELON LEUR PROFIL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Source : ONISR, fichier des accidents.

La famille 7 se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée. On y retrouve également les départements les plus montagneux.

Toutefois, la Dordogne se différencie par sa grande superficie et une longueur importante du réseau routier secondaire.

L'analyse ci-après permet de mettre en évidence un certain nombre de particularités de l'accidentalité locale qui permettra aux acteurs locaux d'orienter leurs actions de sécurité routière.

## 2.1 Données générales de l'accidentalité

73 % des accidents mortels sont répertoriés sur routes départementales, la plupart hors agglomération (79 %) la commune de Bergerac compte 14 accidents mortels

67 % des usagers impliqués sont masculins et représentent 93 % des personnes tuées, très présents également dans les accidents impliquant 1 véhicule seul sans piéton (71 %)

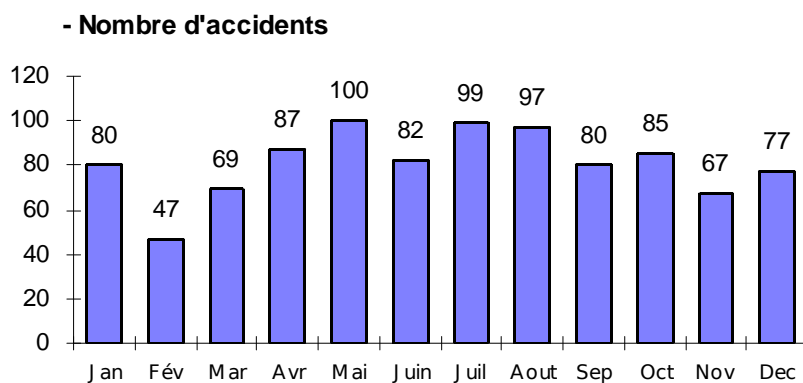
Accidents avec 1 véhicule seul sans piéton : 34 % des accidents corporels ; 43 % des accidents mortels ; 42 % des tués, 29 % du total des blessés dont 32 % des blessés hospitalisés

24 % des victimes ont entre 14 et 24 ans, on dénombre 14 % des tués dans cette tranche d'âge alors que les 45- 59 ans atteignent 27 % des tués.

## 2.2 La répartition temporelle

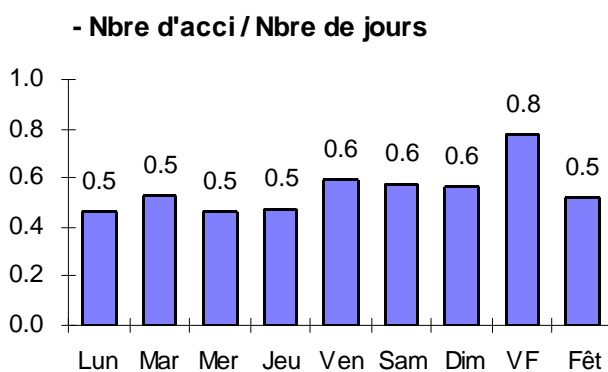
### 2.2.1 La répartition mensuelle

Les accidents se produisent particulièrement au mois de mai, juillet et août.



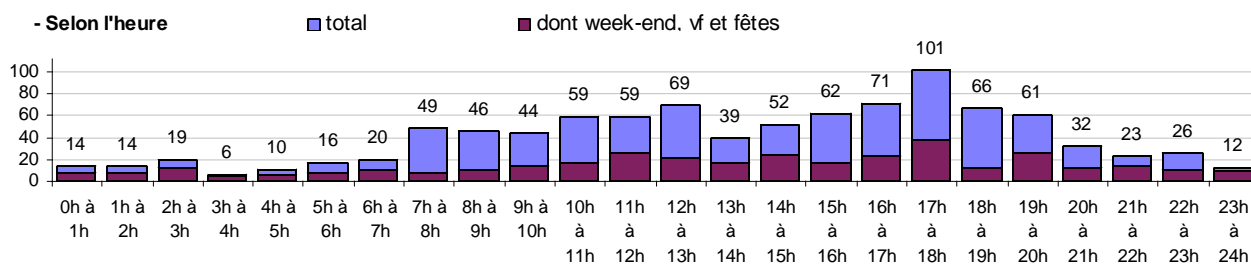
### 2.2.2 La répartition journalière

Principalement, les veilles de fête, le vendredi et le week-end.



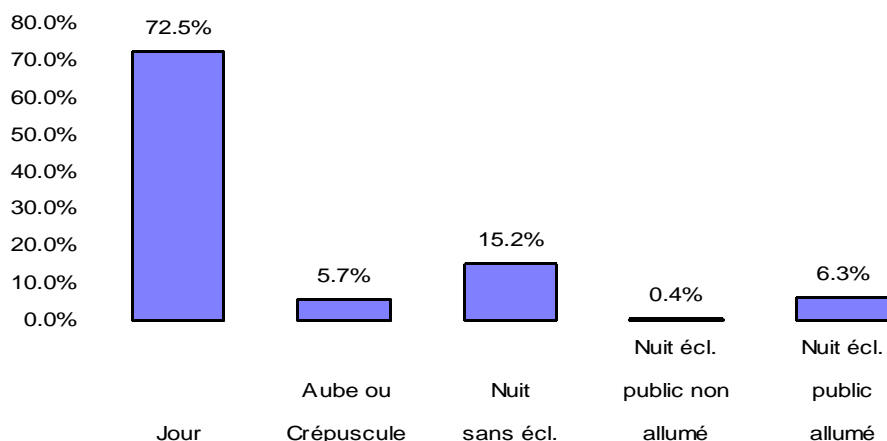
### 2.2.3 La répartition horaire

Et, le plus souvent, entre 17 et 18 h.



### 2.2.4 La répartition jour/nuit

72 % des accidents corporels ont lieu en plein jour.

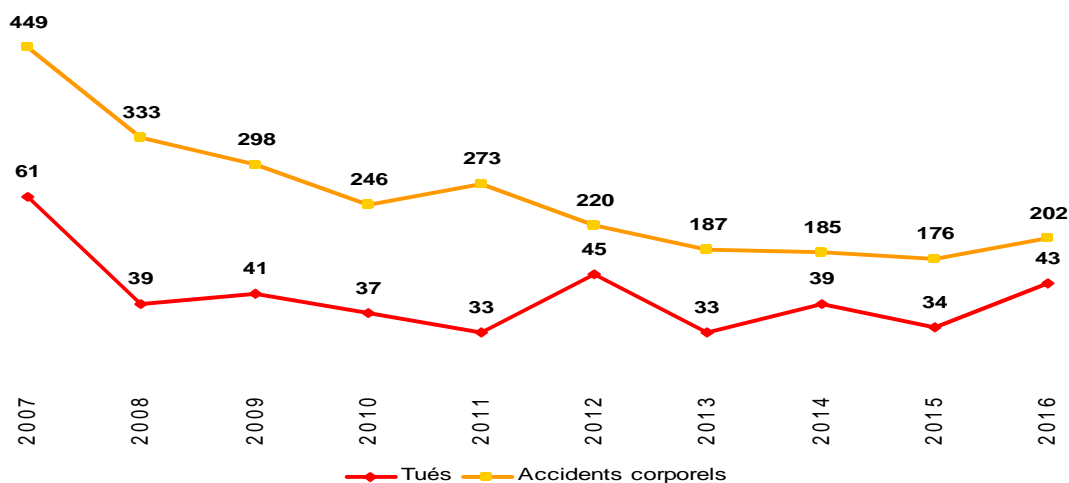


## 2.3 Evolution de l'accidentalité

### 2.3.1 Evolution des accidents et personnes tuées

Des chiffres qui demeurent élevés malgré une baisse de l'accidentalité entre les deux périodes.

	2016	total 2012-2016	Moyenne 2012-2016	total 2007-2011	Moyenne 2007-2011
accidents	202	970	194	1 599	320
accidents mortels	40	179	36	198	40
Tués	43	194	39	211	42
Blessés	254	1 275	255	2 085	417
Blessés Hospitalisés	179	875	175	1 317	263



Alors que sur la période 2007-2011, le département enregistre une baisse de 13,8 % par an en moyenne sur le nombre d'accidents, elle n'est plus que de 2,4 % sur la période 2012-2016, d'après le graphique ci-dessus cette baisse paraît « instable » de même que pour la tendance générale de la mortalité.

Par comparaison, la Dordogne présente une accidentalité et une mortalité plus élevées que celle de sa famille. (pour rappel : la famille 7, dont fait partie la Dordogne, se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée).

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dordogne	Accidents	449	333	298	246	273	220	187	185	176	202
	Tués	61	39	41	37	33	45	33	39	34	43
Famille 7	Accidents	236	206	197	165	165	151	143	151	141	146
	Tués	25	20	21	21	23	18	18	19	19	21

Nombre de tués rapportés à la population et indicateurs concernant certaines « typologies de tués » parmi l'ensemble des tués

		Personnes tuées			en moyenne part dans la mortalité des personnes tuées					
		tous âges pour 1 million habitants (pop. 2011)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2011)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2011)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu	tués non ceinturés / tués au port de la ceinture connu	tués non casqués / tués au port du casque connu
2012-2016	Dordogne	93	192	92	16%	14%	30%	19%	21%	6%
	F7-Ruraux peu denses	88	235	104	17%	21%	28%	19%	22%	2%
2007-2011	Dordogne	102	368	108	15%	25%	29%	24%	23%	3%
	F7-Ruraux peu denses	102	338	114	18%	22%	25%	19%	22%	6%

Les indicateurs ci-dessus portent, d'une part, sur le nombre de tués rapportés à la population et, d'autre part, sur les proportions que représentent certaines « typologies de tués » parmi l'ensemble des tués.

Pour les personnes tuées, le département de la Dordogne présente des résultats peu satisfaisants par rapport à sa famille de référence sur la période 2007-2011 ; une amélioration se dessine pour les 18-24 ans et les 65 ans et plus sur la période 2012-2016.

Sur la période 2007-2011, les tués en 2RM et les « non casqués » présentent des résultats satisfaisants alors que pour les « conducteurs novices », « alcoolisés », « drogués » et/ou « non ceinturés » affichent des résultats négatifs.

La situation s'améliore sur la période 2012-2016 excepté pour les « conducteurs alcoolisés » et les « non casqués ».

Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Période 2012-2016		Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre Usager	
Dordogne	Nombre d'accidents corporels	117	50	275	854	82	970 (*)
	%	12%	5%	28%	88%	8%	>100% (*)
Dordogne	Nombre de personnes Tués	20	7	32	126	9	194
	%	10%	4%	16%	65%	5%	100%

(\*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

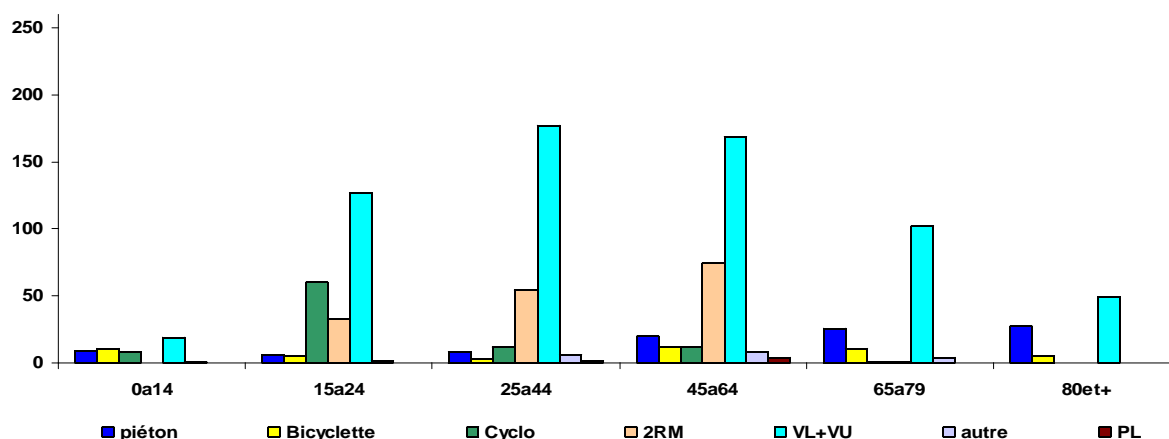
Période 2007-2011		Accident impliquant au moins 1...					Ensemble
		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre Usager	
Dordogne	Nombre d'accidents corporels	157	58	557	1352	167	1599 (*)
	%	10%	4%	35%	85%	11%	>100% (*)
Dordogne	Nombre de personnes Tués	13	5	32	149	12	211
	%	6%	2%	15%	71%	6%	100%

(\*) 1 accident peut impliquer plusieurs usagers

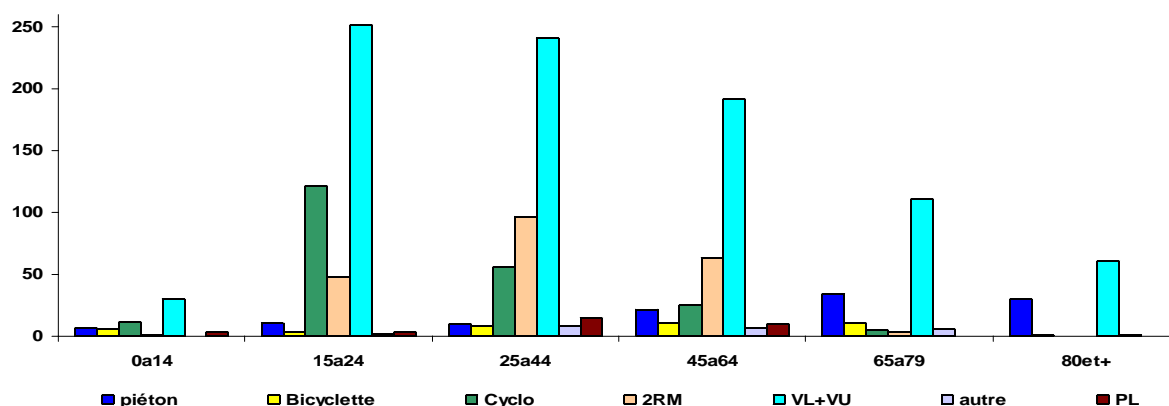
### 2.3.2 Evolution du nombre de victimes graves (personnes tuées et blessés hospitalisés) selon le mode et l'âge

Un nombre de « victimes graves » qui diminue pour toutes les classes d'âge entre les deux périodes d'observation.

#### Victimes graves (Tués+BH) 2012-2016



#### Victimes graves (Tués+BH) 2007-2011



#### **Nota :**

Toutes les classes d'âge ne représentent pas le même nombre d'années et donc ont des poids de population variés. Il est donc important d'analyser les proportions plus que les valeurs observées :

Victimes graves	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-79 ans	80 ans et +
2007-2011	9	58	71	97	21	13
2012-2016	7	31	43	88	18	11
population	62581	54525	68036	122359	51684	57165

Ces graphes mettent en évidence :

- Les jeunes de 0 à 14 ans sont les moins présents parmi les victimes graves.
- Les jeunes de 15 à 24 ans sont victimes graves principalement usagers des véhicules de tourisme, en forte baisse par rapport à la période 2007-2011.
- Les 45 à 64 ans ont une proportion de victimes graves en véhicules de tourisme qui est quasiment égale ou en très faible baisse par rapport à la période 2007-2011 et en hausse en deux roues motorisés.
- Les piétons victimes graves sont principalement des personnes âgées.

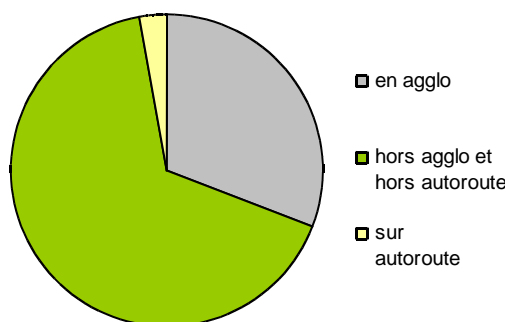
### 2.3.3 Evolution des accidents et personnes tuées selon le milieu

**Une accidentalité et une mortalité routières constatées surtout « hors agglomération et hors autoroute ».**

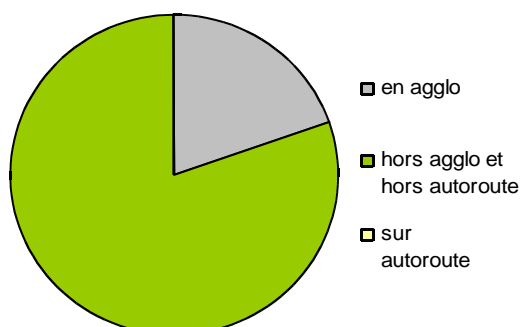
Répartition selon le milieu :

Période 2012-2016	en agglo	hors agglo et hors autoroute	sur autoroute	Total
Nbre d'accidents corporels	299	643	28	970
%	31%	66%	3%	100%
Nbre de personnes Tués	38	156	0	194
%	20%	80%	0%	100%

Période 2012-2016: répartition des accidents corporels selon le milieu



Période 2012-2016: répartition des tués selon le milieu



Sur la période 2012-2016, dans le département de la Dordogne, le milieu « hors agglo et hors autoroute » recense 66 % des accidents. Ce milieu est particulièrement sur-représenté dans la mortalité puisqu'il enregistre 80 % des tués.

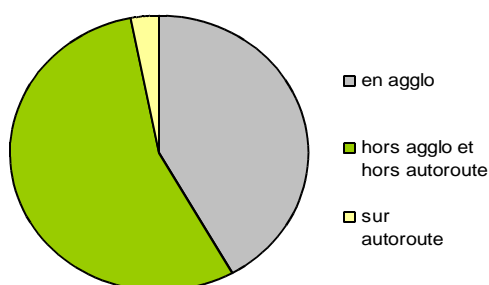
En revanche, le milieu « en agglo » est sous-représenté dans la mortalité avec 20 % des personnes tuées. On y décompte 31 % des accidents.

Le milieu « sur autoroute » n'enregistre aucune personne tuée pour 3 % des accidents.

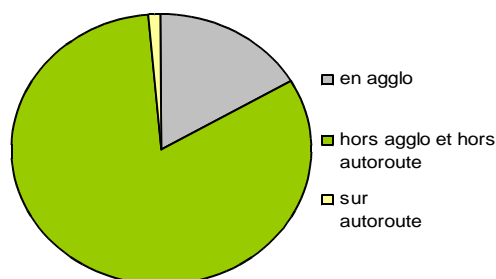


Période 2007-2011	en agglo	hors agglo et hors autoroute	sur autoroute	Total
Nbre d'accidents corporels	672	878	49	1599
%	42%	55%	3%	100%
Nbre de personnes Tués	35	173	3	211
%	17%	82%	1%	100%

Période 2007-2011: répartition des accidents corporels selon le milieu



Période 2007-2011: répartition des tués selon le milieu



Sur la période 2007-2011, le milieu « hors agglo et hors autoroute » recense 55 % des accidents et 82 % des tués

Le milieu « en agglo » enregistre 17 % des personnes tuées pour 42 % des accidents corporels. On dénombre, pour le milieu « sur autoroute », 1 % des personnes tuées pour 3 % des accidents.

### 2.3.4 Evolution des accidents et personnes tuées selon la catégorie de voie

**Des accidents corporels et mortels qui se produisent en majorité sur le réseau départemental.**

Période 2012-2016	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Nbre d'accidents corporels	28	62	689	180	11
%	3%	6%	71%	19%	1%
Nbre d'accidents mortels	0	17	134	26	2
%	0%	9%	75%	15%	1%
linéaire (km)	110	123	4944	14233	NC

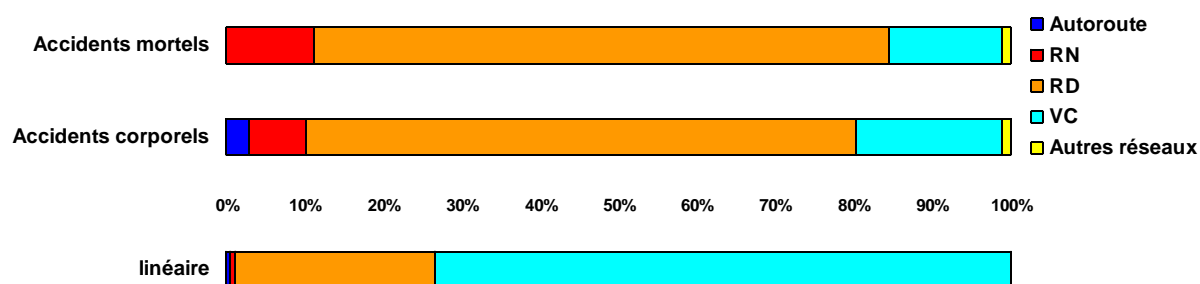
Période 2007-2011	Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux
Nbre d'accidents corporels	49	100	1120	563	47
%	3%	5%	60%	30%	3%
Nbre d'accidents mortels	2	18	160	25	0
%	1%	9%	78%	12%	0%
linéaire (km)	110	123	4944	14233	NC

*Nota : un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voie, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie, il y a donc « double-compte »*

Sur la période 2012-2016, la majorité des accidents corporels (71 %) et mortels (75 %) s'est produite sur le réseau départemental, de même que sur la période 2007-2011 (respectivement 60 % et 78 %)

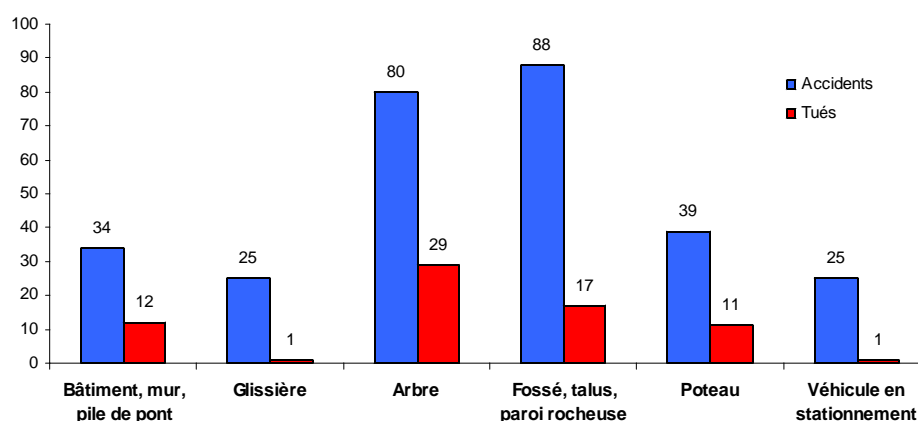
L'Autoroute enregistre 3 % des accidents corporels et 0 % des accidents mortels.

On constate une baisse des accidents corporels et alors qu'une hausse des accidents mortels apparaît sur le réseau routier national par rapport à la période précédente.



### 2.3.5 Evolution des accidents et personnes tuées dans les accidents survenus contre des obstacles fixes

Les arbres constituent les obstacles fixes les plus mortels.



Les collisions avec un obstacle fixe concernent 523 véhicules sur la période 2007-2011 et 325 sur la période 2012-2016

Les obstacles les plus heurtés restent les « Fossé, talus, paroi rocheuse », (passent de 133 à 88) suivis des « Arbre » (de 113 à 80). Viennent ensuite les « Poteau » (de 60 à 39), « Bâtiment, mur, pile de pont » (de 63 à 34) et « Véhicule en stationnement » (de 43 à 25).

C'est contre l'obstacle fixe « arbre » qu'on dénombre le plus de personnes tuées : 38 sur la période 2007-2011, 29 sur la période 2012-2016.

## 2.4 Répartition par commune

Des grandes agglomérations qui comptent davantage d'accidents corporels et mortels.

Communes du département comptant un grand nombre d'accidents sur la période 2012-2016 :

Agglomération principale du département: Périgueux					
Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'accidents mortels	Part des accidents mortels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
59	6.08%	5	2.79%	31540	7.36%

<b>les 10 communes comptant le plus d'accidents corporels</b>					
Commune	fait partie d'une aggro principale	Nombre d'accidents corporels	Part des accidents corporels du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
Périgueux		59	6.08%	31540	7.36%
Bergerac		43	4.43%	28755	6.71%
Montpon-Ménéstérol		20	2.06%	5558	1.30%
Sarlat-la-Canéda		19	1.96%	9680	2.26%
Trélissac	x	19	1.96%	6992	1.63%
Boulazac	x	18	1.86%	7152	1.67%
Coulounieix-Chamiers	x	14	1.44%	8625	2.01%
Nontron		12	1.24%	3312	0.77%
Carsac-Aillac		11	1.13%	1620	0.38%
Le Bugue		10	1.03%	2760	0.64%

<b>les 10 communes comptant le plus de personnes tuées</b>					
Commune	fait partie d'une aggro principale	Nombre de personnes tuées	Part des personnes tuées du dépt. (%)	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
Bergerac		15	7.73%	28755	6.71%
Saint-aurent-des-Vignes	x	6	3.09%	907	0.21%
Périgueux		5	2.58%	31540	7.36%
Angoisse		5	2.58%	646	0.15%
Montpon-Ménéstérol		4	2.06%	5558	1.30%
Nontron		4	2.06%	3312	0.77%
Brantôme		4	2.06%	2297	0.54%
Firbeix		4	2.06%	301	0.07%
Mensignac		3	1.55%	1572	0.37%
Saint-Pierre-d'Eyraud		3	1.55%	1796	0.42%

**À noter :**

4 piétons tués à Bergerac

2 piétons tués à Saint-Laurent-des-Vignes

3 piétons tués à Montpon-Ménéstérol (3 sur 4 personnes tuées)

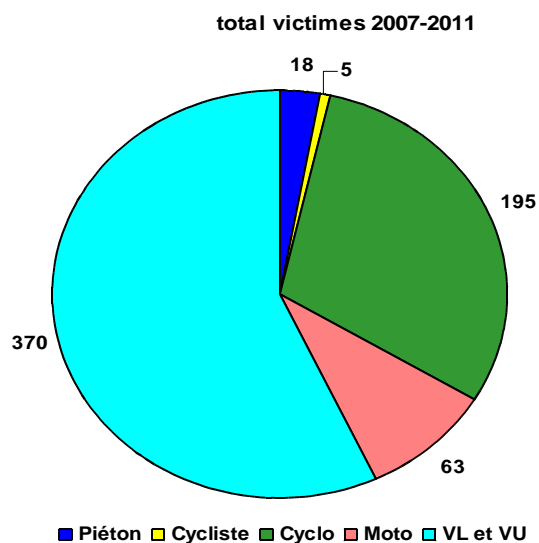
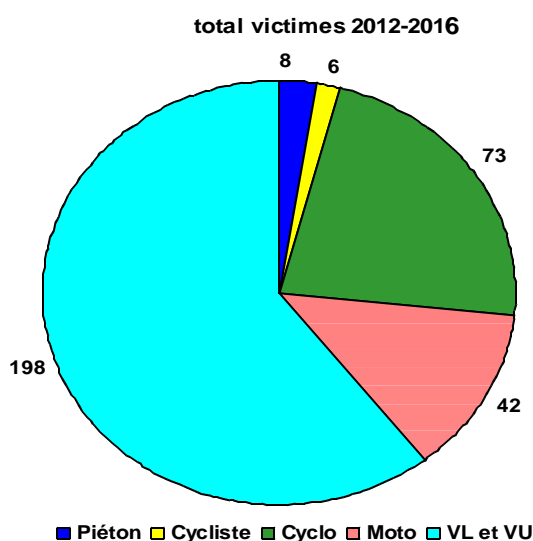
### 3 ANALYSE DES 4 ENJEUX DU DGO 2013-2017 DANS LE DÉPARTEMENT

#### 3.1 Enjeu « Jeunes 15/24 ans »

##### 3.1.1 Les victimes

Une diminution importante du nombre d'accidents dans lesquels les victimes 15/24 ans sont impliquées.

15/17 et 18/24 ans	2012-2016						2007-2011						Evolution Tués 2012-2016 /2007-2011	
	Tués		BH		BL		Tués		BH		BL		15/17	18/24
	15/17	18/24	15/17	18/24	15/17	18/24	15/17	18/24	15/17	18/24	15/17	18/24		
Piéton	0	0	4	2	1	1	1	0	2	6	5	4	-1	/
Cycliste	1	0	2	2	1	0	0	0	1	1	1	2	+1	/
Cyclo	1	3	38	14	10	7	0	1	74	49	46	25	+1	+2
Moto	0	2	7	27	1	5	0	6	9	34	5	9	/	-4
VL et VU	2	18	13	94	15	56	5	39	24	182	21	99	-3	-21



Les jeunes de la tranche d'âge 15/24 ans représentent 9 % de la population du département.

Durant la période 2012-2016, les victimes sont impliquées dans 261 accidents soit 27 % des accidents corporels ; durant la période 2007-2011 ceux-ci sont impliqués dans 546 accidents soit 34 % des accidents corporels.

Le nombre d'accidents dans lesquels les victimes 15/24 ans sont impliquées est en baisse (-285).

Parmi les tués, entre 2012-2016 : 1 cycliste, 4 conducteurs cyclo, 2 conducteurs Moto et 20 tués en VL, soit 27 tués pour cette population, ce qui représente 14 % des tués sur cette période, 52 tués entre 2007-2011 soit 25 %.

Une diminution est constatée sur le total, mais on déplore 1 cycliste Tué sur la période étudiée alors qu'il n'y en avait pas précédemment et 3 conducteurs de Cyclomoteurs Tués en plus.

On recense 203 blessés hospitalisés dans cette tranche d'âge, soit 23 % des blessés hospitalisés entre 2012-2016 (382 blessés hospitalisés entre 2007-2011, soit 29 %).

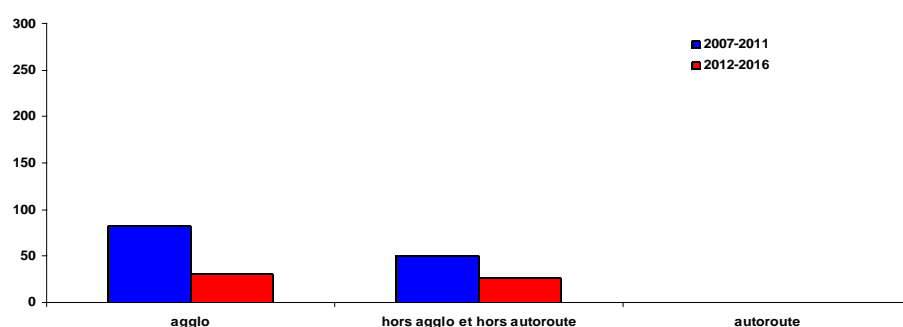
### 3.1.2 Les conducteurs

**Des accidents qui se produisent en majorité de jour, par temps sec, et sur routes secondaires.**

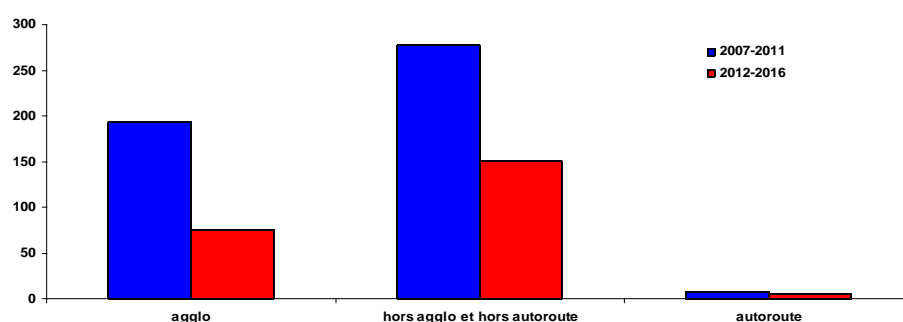
Les accidents impliquant un conducteur appartenant à cette tranche d'âge (15-24 ans) se sont déroulés pour la plupart de jour (66 %) dans des conditions météorologiques normales (79 %) et sur chaussée normale (77 %), hors agglomération (63 %), hors intersection (70 %), principalement sur route départementale (72 %).

Les accidents ont eu lieu majoritairement aux mois de mai et octobre, principalement le week-end et les veilles de fête, entre 12h-13h et 17h-18h.

#### Répartition des accidents impliquant des conducteurs 15-17 ans selon le milieu



#### Répartition des accidents impliquant des conducteurs 18-24 ans selon le milieu



Les 15-17 ans ont quasiment autant d'accidents en agglomération que hors agglomération durant la période 2012-2016 et pas du tout sur autoroute alors que les 18-24 ans ont plus d'accidents hors agglomération sur les 2 périodes

### 3.1.3 Les conducteurs 18/24 ans

**Une forte baisse des accidents, tués et blessés par rapport à la période 2007/2011.**

#### Accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs âgés de 18 à 24 ans

	Accidents	Tués	blessés	dont BH
2012-2016	232	36	329	222
2007-2011	478	65	663	416

On constate une forte baisse de tous les chiffres lors de la comparaison avec la période précédente

De même lors de la comparaison des accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs âgés de 18 à 24 ans présumés responsables.  
21 personnes sont tuées dans ces accidents.

Accidents impliquant 1 véhicule seul en cause sans piéton et dont le conducteur fait partie de la tranche d'âge 18-24 ans

	2012-2016						
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	alcool	stup	vitesse
<b>VL-VU</b>	65	13	89	58	27	13	25
<b>MOTO</b>	8	0	10	10	2	1	3

	2007-2011						
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	alcool	stup	vitesse
<b>VL-VU</b>	122	29	159	126	42	15	46
<b>MOTO</b>	10	3	8	8	1	0	2

Le nombre d'accidents impliquant un VL ou VU seul en cause a baissé, par contre, le nombre d'accidents impliquant une moto « stagne »

On trouve de l'alcool dans 29 de ces accidents (43 entre 2007 et 2011), dont 5 mortels, (11 entre 2007 et 2011).

14 accidents avec présence de stupéfiant ont été constatés (15 entre 2007 et 2011).

1 accident mortel dans lesquels le conducteur était en infraction alcool + stupéfiants (5 entre 2007 et 2011).

Ces accidents se produisent plutôt de nuit (73 %), hors agglomération (93 %). Et 60 % sont recensés en virage.

### 3.1.4 Évolution Réglementaire

**Depuis le 1<sup>er</sup>/07/15 : 0.2 g/l de sang pour tous les permis probatoires (soit 0 verre d'alcool).**

La réglementation s'applique à tous les jeunes conducteurs pendant :

- 3 ans après l'obtention du permis
- 2 ans si celle-ci est précédée d'un apprentissage par conduite accompagnée

Quelles sont les sanctions prévues ?

Les jeunes conducteurs contrôlés avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 0,2 g/l encourent :

- un retrait de 6 points sur leur permis.
- une amende forfaitaire de 135 €.
- une immobilisation du véhicule.

Pourquoi les conducteurs novices ?

Les accidents de la route sont la 1<sup>ère</sup> cause de mortalité et de handicap des 18-25 ans dans un 1 accident sur 4, une alcoolémie excessive en est la cause. Un conducteur novice a 4 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident mortel et ils sont impliqués dans 24% des accidents mortels.

### 3.1.5 Actions retenues

#### **Des actions qui ont tenu compte du phénomène de prise de risque chez les jeunes, tout en s'inscrivant dans une approche globale.**

La prise de risque est un phénomène plus important chez les jeunes, constante qui se vérifie dans tous les pays. Par ailleurs les jeunes suivent l'exemple de leur environnement.

Les orientations d'actions retenues dans le DGO 2013-2017 ont tenu compte de cet aspect en s'inscrivant dans une approche plus globale intégrant toutes les classes d'âge :

- Sensibiliser sur le risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire,
- Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple,
- Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes,
- Soutenir les projets Sécurité Routière portés en partenariat avec des jeunes ;

La mission sécurité routière (MSR) s'engage dans de nombreuses actions avec les partenaires institutionnels (Gendarmerie, Police nationale, Police municipale, SDIS), les associations et les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

En ce qui concerne les jeunes, la mission sécurité routière s'investit en co-animant certaines interventions ou en participant au financement d'actions dans le cadre du programme départemental d'actions sécurité routière (P.D.A.S.R) arrêté annuellement.

À ce propos, le continuum éducatif est présent à toutes les étapes des parcours scolaire et étudiant (dans les écoles maternelles et primaires, les collèges, les lycées, pour les élèves post-BAC et dans les Centres d'Apprentissage).

A titre d'exemples, les opérations suivantes ont bénéficié de financements :

- Prévention-MAIF : interventions en milieu scolaire, animation de séances de sensibilisation auprès des classes maternelles et primaires ou encore en collèges et lycées (danger de la route, prévention sur les drogues et alcool).
- Groupama-Prévention : organisation de l'opération « 10 de conduite rurale » en maisons familiales rurales et lycées agricoles. Durant l'année scolaire, une piste de conduite rurale itinérante parcourt les établissements de France (50 par an), l'objectif étant de favoriser l'apprentissage de la conduite agricole mais aussi, grâce à la participation de la Police nationale, de sensibiliser les jeunes aux règles de la circulation et aux risques dus à la vitesse, l'alcool ou la drogue.
- L'ADATEEP 24 : intervention de la maternelle au collège, notamment avec « Transports Attitude », action relative à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports collectifs.
- L'AEF 24 : « Carton vert Attitude + » sensibilise les jeunes footballeurs à une conduite exemplaire, non seulement sur le terrain de football mais aussi sur la route.

Par ailleurs, la MSR a créé différents modules utilisés dans les établissements de l'Éducation nationale par les IDSR, en partenariat avec les Forces de l'Ordre et le SDIS, tels que :

- Le module Collège qui comprend trois ateliers : le simulateur deux roues ainsi que la réglementation y afférant, les premiers secours (en partenariat avec les sapeurs-pompiers) et la prévention Alcool et Stupéfiants.
- Le module Lycée, en partenariat avec les Forces de l'Ordre (polices nationale et municipales, Gendarmerie), qui repose sur un travail interactif, entre les animateurs et les lycéens, ayant pour point de départ l'évocation d'un accident mortel survenu en Dordogne à l'issue d'une soirée où alcool et stupéfiants ont été consommés.

- Le module Post Bac et Centres d'apprentissage qui, en partant des expériences des jeunes présents, leur permet de réfléchir sur les risques majeurs en conduite automobile (alcool, stupéfiants, vitesse, fatigue, téléphone) et sur ce qui aurait permis d'éviter l'accident ou l'infraction.

- Le module « Comprendre l'accident pour mieux l'expliquer »: à partir d'un accident cyclomoteur (jeunes), travail inter-actif avec les élèves pour tenter de comprendre les multiples raisons qui ont causé cet accident. Il est aussi abordé le thème de la prise de risque chez les jeunes.

La MSR intervient également auprès des lycéens par le biais d'une pièce de théâtre appelée « Cocktails à gogo », outil mis en place par le Pôle d'appui Sécurité Routière de la Nouvelle Aquitaine. Cette pièce de théâtre interactive associe débat avec le public et information préventive. Cet outil permet d'échanger, de façon ludique et dynamique, sur les thématiques sécurité routière, citoyenneté et addictologies.

On constate une carence dans les disponibilités des IDSR ou encore un manque de volontaires, ce qui limite le nombre des interventions.

Faire bénéficier les IDSR de formations, leur permettant d'appréhender plus facilement le rôle d'animateur ou de se spécialiser dans certains thématiques, permettrait de favoriser l'engouement et l'engagement des IDSR.

On peut souligner le partenariat avec la Gendarmerie, les polices nationales et municipales ainsi qu'avec le SDIS.

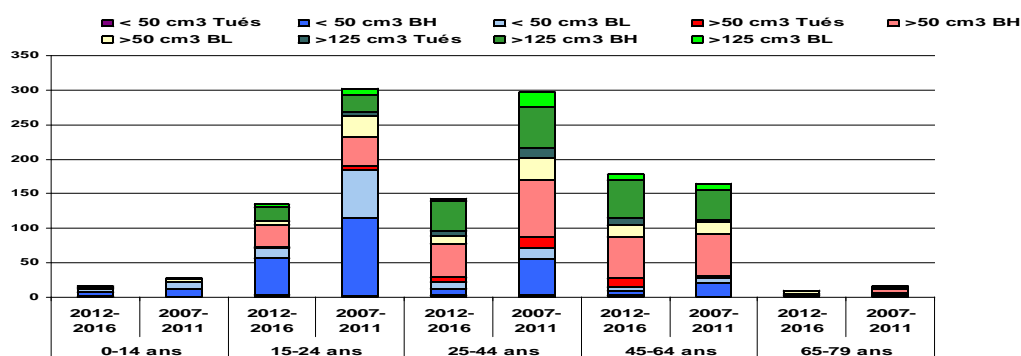
Toutefois, les Forces de l'Ordre, très sollicitées dans l'exercice de leurs missions, ont des difficultés à se rendre disponibles pour les actions de Sécurité Routière.

Cependant l'EDSR projette de créer une équipe de gendarmes retraités réservistes afin de pallier cette situation.

### 3.2 Enjeu « 2 roues motorisés »

**Sur l'ensemble des 2RM, le nombre d'accidents et de victimes usagers de 2RM a baissé par rapport à la période précédente.**

les victimes		0-14 ans		15-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65-79 ans	
		2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011
< 50 cm3	Tués	1	0	4	1	3	4	2	0	0	1
	BH	7	12	52	115	9	51	8	21	2	4
	BL	4	10	15	68	10	16	5	7	1	1
>50 cm3	Tués	0	0	2	6	7	17	13	3	0	0
	BH	0	1	32	42	49	83	60	61	2	6
	BL	3	3	5	31	11	31	16	17	4	1
>125 cm3	Tués	0	0	1	6	7	14	12	3	0	0
	BH	0	0	19	25	43	60	53	44	1	2
	BL	1	1	4	8	4	21	9	8	0	1





Les 2 roues motorisées (2RM) regroupent les cyclos de moins de 50 cm<sup>3</sup>, les motos de plus de 50 cm<sup>3</sup> ainsi que les scooters.

Entre 2012 et 2016, 260 accidents corporels impliquant des 2RM ont été recensés, ce qui représente 27 % des accidents corporels survenus en Dordogne (33 % entre 2007 et 2011).

Sur la globalité des 2RM, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de victimes usagers de 2RM a baissé par rapport à la période précédente. Toutefois, le nombre de personnes tuées parmi les 0-24 ans en 2RM < 50 cm<sup>3</sup> a augmenté (+4), de même pour les 45-64 ans en 2RM > 50 cm<sup>3</sup> (+10).

Le nombre d'accidents et de victimes est plus important dans la catégorie > 50 cm<sup>3</sup> notamment les > 125 cm<sup>3</sup> qui sont surreprésentés, avec 20 tués entre 2012 et 2016 (-3).

Dans la catégorie < 50 cm<sup>3</sup>, entre 2012 et 2016 comme entre 2007 et 2011, c'est la tranche d'âge des 15-24 ans (particulièrement parmi les 16-17 ans) qui est la plus représentée, alors que dans la catégorie des plus de 50 cm<sup>3</sup>, c'est la tranche d'âge des 45-64 ans qui est la plus impactée durant les 2 périodes considérées.

Les 80 ans et + ne sont pas présents dans cette catégorie d'impliqués, cependant ils apparaissent dans des accidents impliquant des piétons et 2RM, ces derniers accidents sont évoqués dans la rubrique « enjeu Seniors ».

### 3.2.1 Les 2RM < 50 cm<sup>3</sup>

**Une augmentation du nombre de tués (+ 4) dans la catégorie < 50 cm<sup>3</sup> par rapport à la période 2007/11, et qui impacte particulièrement la catégorie des jeunes (+ 4).**

Au total, on dénombre 10 tués entre 2012 et 2016 dans la catégorie < 50 cm<sup>3</sup> (+4) et 22 tués dans la catégorie > 50 cm<sup>3</sup> (-4).

90 % des impliqués sont de sexe masculin, 33 % ont entre 16 et 17 ans, 9 % ne portait pas de casque, 8 % des conducteurs ont une alcoolémie positive et 3 % ont un résultat positif pour au moins 1 produit stupéfiant.

Ces accidents impliquant au moins un 2RM < 50cm<sup>3</sup> se sont produits à 30 % en intersection, 30 % en agglomération (Périgueux, Sarlat et Tréllissac sont les communes qui en compte le plus grand nombre)

Ils sont survenus le plus souvent de jour (72 %) sur un état de chaussée normale (81 %).

Les accidents impliquant un 2RM < 50cm<sup>3</sup> seul représente 17 % de ces accidents.

### 3.2.2 Les 2RM > 50 cm<sup>3</sup>

**Une classe d'âge des 45-64 ans fortement impactée (+ 10 tués / à 2007-11) malgré la baisse générale du nombre de tués dans la catégorie > 50 cm<sup>3</sup> (- 4).**

Au total, on dénombre 22 tués entre 2012 et 2016 dans la catégorie > 50 cm<sup>3</sup> (- 4). Le nombre de personnes tuées parmi les 45-64 ans a néanmoins fortement augmenté (+10).

87 % des impliqués sont de sexe masculin, 42 % ont entre 45 et 59 ans, 1,5 % ne portait pas de casque, 10 % des conducteurs ont une alcoolémie positive et 0,6 % ont un résultat positif pour au moins 1 produit stupéfiant

Ces accidents impliquant au moins un 2RM > 50cm<sup>3</sup> se sont produits à 48 % en intersection, 65 % en agglomération (Périgueux, Sarlat, Carsac-Aillac et Tréllissac sont les communes qui en compte le plus grand nombre).

Ils sont survenus le plus souvent de jour (82 %) sur un état de chaussée normale (88 %).

Les accidents impliquant un 2RM > 50cm<sup>3</sup> seul représente 27 % de ces accidents.

### 3.2.3 Évolution Réglementaire

#### **Des mesures pour protéger au mieux les deux roues motorisés.**

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de 2015 a présenté un plan d'action comprenant différentes mesures pour protéger au mieux les deux roues motorisées.

Depuis des mesures ont été validées :

- Décret du 31 mai 2016 : modification des conditions d'obtention des catégories A du permis de conduire avec la fin du permis A. **Le permis A2** (puissance max 35kw) **se généralise à tous les candidats**. Même les plus de 24 ans doivent passer le permis A2 dans un 1<sup>er</sup> temps avant d'accéder à la catégorie A, après 2 ans et une formation post-permis de 7 h.

**Objectif** : conditionner la possibilité de conduire une moto de forte puissance (supérieure à 35 kw soit 56 CV) à une formation qui ne pourra être effectuée qu'après 2 ans de détention de permis.

- Décret du 19 septembre 2016 relatif à l'**obligation de porter des gants** pour les conducteurs et les passagers de moto, tricycle à moteur, quadricycle à moteurs sans carrossage ou cyclomoteur.

**Objectif** : afin de limiter les blessures graves, il s'agit de rendre obligatoire le port des gants homologués pour les usagers de 2RM.

- Arrêté du 6 décembre 2016 : « uniformiser les dimensions des plaques d'immatriculation des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et quadricycles à moteur non carrossés ». Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, tous les 2 roues doivent porter une plaque 210×130 mm.

**Objectif** : améliorer la photo des 2RM par les radars afin de simplifier le contrôle des forces de l'ordre et de permettre une égalité de traitement des usagers vis-à-vis des radars. Selon l'ONISR, les usagers de 2RM circulent en moyenne plus vite que les automobilistes (+10 km/h).

### 3.2.4 Actions retenues.

#### **Des actions orientées vers la sensibilisation et la formation pour éviter des erreurs de conduite pouvant être fatales.**

Les 2 roues motorisées (motos et scooters) sont des engins « passion », difficiles à maîtriser, pardonnant rarement les erreurs de conduite. Ils requièrent donc une solide formation.

Les orientations du DGO 2013-2017 étaient les suivantes dans ce domaine :

- Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post-permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité.
- Lutter contre la transgression de la règle, notamment contre le débridage des cyclomoteurs,
- Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues.

La MSR organise, en partenariat avec l'EDSR, des rallyes motos : l'objectif est de consacrer une journée avec ce public afin d'aborder différentes thématiques : recyclage code de la route spécifique 2RM, gestes de premiers secours spécifique 2RM, échanges sur la prise de risque, la vitesse, les équipements, l'entretien du 2RM, etc. et enfin volet pratique sur route pour étudier les trajectoires en 2RM (EDSR) et travailler la maniabilité avec les professionnels des auto-écoles.

L'EDSR effectue des journées sécurité « Deux roues » avec épreuve de conduite sur piste éducation routière.

Le Comité Départemental Motocycliste de Dordogne a sollicité la présence de la MSR lors de la 1<sup>ère</sup> étape du Moto Tour (Tour de France moto Trial) à Boulazac en 2016. Le stand de la MSR, en partenariat avec la Police nationale, y était présent lors des animations multiples de la caravane Moto Tour. Le public a été sensibilisé notamment grâce au simulateur deux roues.

Les IDSR interviennent également dans le cadre du continuum éducatif sur le thème des deux roues par le biais du module collège en utilisant également le simulateur deux roues et en rappelant la réglementation deux roues, l'importance de l'équipement et de l'entretien du deux roues.

On constate là aussi une carence dans les disponibilités des IDSR. Il serait judicieux de mettre à leur disposition une formation spécifique deux roues.

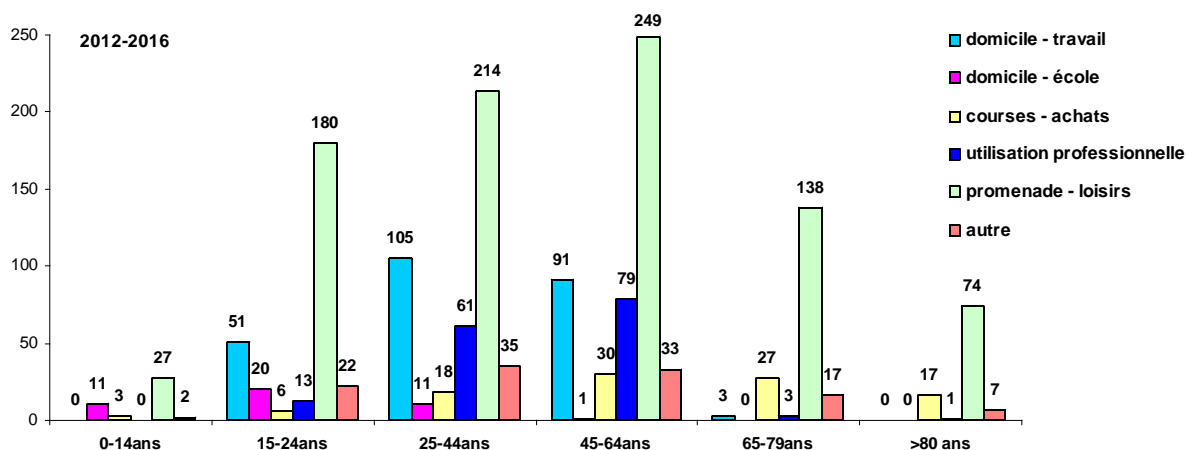
Il faut ajouter que le poste du Chargé de Mission « M. Moto » est resté vacant trois ans mais qu'une nomination prochaine permettra une dynamisation des actions « deux roues ».

### 3.3 Enjeu « Les risques routiers professionnels »

#### 3.3.1 Victimes

**Les classes d'âge « 25-44 ans » et « 45-64 ans » principales victimes des accidents professionnels.**

	2007-2011						2012-2016					
	0-14ans	15-24ans	25-44ans	45-64ans	65-79ans	>=80ans	0-14ans	15-24ans	25-44ans	45-64ans	65-79ans	>=80ans
domicile - travail	1	103	154	102	5	0	0	51	105	91	3	0
domicile - école	10	36	9	3	1	0	11	20	11	1	0	0
courses - achats	0	10	28	36	38	18	3	6	18	30	27	17
utilisation professionnelle	0	24	131	87	4	2	0	13	61	79	3	1
promenade - loisirs	32	320	352	288	154	79	27	180	214	249	138	74
autre	1	55	88	77	36	13	2	22	35	33	17	7
<b>Ensemble</b>	<b>44</b>	<b>548</b>	<b>762</b>	<b>593</b>	<b>238</b>	<b>112</b>	<b>43</b>	<b>292</b>	<b>444</b>	<b>483</b>	<b>188</b>	<b>99</b>



Cet enjeu regroupe les déplacements effectués dans le cadre du trajet domicile travail et dans le cadre des missions professionnelles.

Plus nombreux dans la population active, ce sont, sans surprise, les 25-44 ans et les 45-64 ans les plus représentés parmi les victimes dans ces accidents « professionnels »

Durant la période 2012-2016, 349 accidents liés à ces deux types de déplacements ont été recensés, soit 36 % des accidents corporels dont le type de trajet est connu (36 % entre 2007 et 2011).

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/total accidents trajet connu	Accidents "professionnels"	Total accidents avec trajet connu	Part des accidents "professionnels"/total accidents trajet connu
Dordogne	519	1 461	36%	349	954	36%
F7-Ruraux peu denses	5 433	15 256	36%	3 943	11 614	34%
<b>Total France métropole</b>	<b>137 805</b>	<b>304 988</b>	<b>45%</b>	<b>108 978</b>	<b>236 841</b>	<b>46%</b>

Chaque accident peut impliquer un ou plusieurs véhicules en déplacement « domicile-travail » et/ou en « utilisation professionnelle », ce qui explique que la totalité des accidents répartis selon le trajet ne correspond pas à la somme des accidents recensés : 222 accidents pour le « domicile-travail » et 148 accidents dans le cadre « utilisation professionnelle ».

Ces accidents ont engendré 74 tués (-6 par rapport à 2007-2011), 434 blessés (-841 par rapport à 2007-2011), soit une baisse importante du nombre de blessés mais faible en ce qui concerne le nombre de tués.

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu	Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu
Dordogne	80	207	39%	74	192	39%
F7-Ruraux peu denses	706	1 828	39%	585	1 575	37%
<b>Total France métropole</b>	<b>7 952</b>	<b>19 990</b>	<b>40%</b>	<b>6 446</b>	<b>16 079</b>	<b>40%</b>

Les accidents recensés sur ces deux types de trajet se sont déroulés pour la plupart de jour (75 %), dans des conditions météorologiques normales (70 %) et sur chaussée normale (71 %).

72% des accidents ont eu lieu hors agglomération, 74 % hors intersection et principalement sur routes départementales (69 %) ; l'accidentalité relative à ces trajets est plus présente en mai, juin et septembre, octobre avec une gravité élevée en février, puis surtout les jeudi (gravité élevée), les mardi et vendredi avec des pics horaires à 7h-8h, 12-13 h et 17h-18h.

### 3.3.2 Trajet « domicile-travail »

**Une baisse des accidents (- 101) et du nombre de blessés (- 138) sur les trajets « domicile - travail »**

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"	Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"
Dordogne	323	519	62%	222	349	63%
F7-Ruraux peu denses	3 264	5 433	60%	2 270	3 943	49%
<b>Total France métropole</b>	<b>83 526</b>	<b>137 805</b>	<b>61%</b>	<b>66 901</b>	<b>108 978</b>	<b>61%</b>

Entre 2012 et 2016 : 44 tués (+2) 271 blessés (-138).

Les accidents impliquant des usagers en trajet « domicile-travail » surviennent principalement de jour (70 %) aux mois de septembre et novembre, le jeudi et le mardi, le plus souvent entre 7h-8h et 17h-18h.

72 % se produisent hors intersection, 73 % sur routes départementales, 72 % hors agglomération

Dans les accidents impliquant un véhicule seul sans piéton, 16 % des conducteurs ont une alcoolémie positive et 36 % des conducteurs ont entre 45 et 59 ans.

18 accidents corporels se sont produits impliquant au moins un conducteur en trajet « domicile-travail » conduisant avec une vitesse inadaptée (3 tués).

### 3.3.3 Trajet « utilisation professionnelle »

**Une baisse des accidents (- 84), du nombre de blessés (- 90) et de tués (- 10) sur les trajets « mission ».**

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accidents "Utilisation Professionnelle"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Utilisation Professionnelle"/ Total accidents "professionnel"	Accidents "Mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Utilisation Professionnelle"/ Total accidents "professionnel"
Dordogne	232	519	45%	148	349	42%
F7-Ruraux peu denses	2 531	5 433	47%	1 922	3 943	49%
<b>Total France métropole</b>	<b>65 795</b>	<b>137 805</b>	<b>48%</b>	<b>51 356</b>	<b>108 978</b>	<b>47%</b>

Entre 2012 et 2016 : 39 tués (-10) 187 blessés (-90).

La plupart des accidents impliquant des usagers en trajet « utilisation professionnelle » surviennent de jour (82 %) essentiellement aux mois de mai, juin et octobre, le vendredi et le lundi, le pic horaire est entre 10h-11h, puis entre 15h-17h.

78 % se produisent hors intersection, 65 % sur routes départementales, 72 % hors agglomération.

Dans les accidents impliquant un véhicule seul sans piéton, 6 % des conducteurs ont une alcoolémie positive et 47 % des conducteurs ont entre 45 et 59 ans.

16 accidents corporels se sont produits impliquant au moins un conducteur en trajet « utilisation professionnelle » conduisant avec une vitesse inadaptée (1 tué).

### 3.3.4 Evolution réglementaire

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 *“Lorsqu’une infraction constatée selon les modalités prévues à l’article L.130-9 a été commise avec un véhicule dont le titulaire du certificat d’immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer, par lettre recommandée avec demande d’avis de réception ou de façon dématérialisée, selon des modalités précisées par arrêté, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l’envoi ou de la remise de l’avis de contravention, à l’autorité mentionnée sur cet avis, l’identité et l’adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu’il n’établisse l’existence d’un vol, d’une usurpation de plaque d’immatriculation ou de tout autre événement de force majeure. Le fait de contrevenir au présent article est puni de l’amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.*

### 3.3.5 Actions retenues

#### **Les accidents de la route dans le cadre du travail : un enjeu majeur pour les entreprises.**

La ruralité du département de la Dordogne et la précarisation des emplois, impliquant une augmentation des distances à parcourir, peuvent être des facteurs de l’importance des accidents « domicile-travail » et « utilisation professionnelle ».

En outre, les accidents de la route dans le cadre du travail sont aujourd’hui un enjeu majeur pour les entreprises, car ces accidents représentent la première cause de mortalité au travail.

Le DGO 2013-2017 a voulu soutenir les actions conduites par les acteurs de la prévention pour le risque « utilisation professionnelle », initier des actions répondant au risque « domicile-travail » et prioriser les actions de prévention pour les secteurs d’activités à fort enjeux et aux problématiques les plus importantes.

Par ailleurs, en octobre 2016, le Ministère de l’Intérieur a lancé un appel national aux entreprises en faveur de la sécurité routière au travail. Cet appel se concrétise au travers de 7 engagements concrets et opérationnels pris par les chefs d’entreprises signataires de cet appel (limiter aux cas d’urgence les conversations téléphoniques au volant, prescrire la sobriété sur la route, exiger le port de la ceinture de sécurité, ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées, intégrer des moments de repos dans le calcul du temps de trajet, favoriser la formation à la sécurité routière des salariés, encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s’équiper.

En juin 2017, la Mission Sécurité Routière a animé un atelier de sensibilisation aux risques routiers chez la Société EIFFAGE à Bergerac, lors de leur 1<sup>ère</sup> journée annuelle de prévention. Cette journée s’est déroulée sous forme d’ateliers animés par différents intervenants (CARSAT pour la prévention des chutes, médecin, infirmière pour les TMS et risques liés au travail sur écran...).

L’intervention de la MSR quant à elle s’est organisée autour des thèmes suivants : l’alcool, l’éco-conduite et l’attention.

La MSR était également présente lors d'une journée de prévention destinée aux agents de la Poste, en collaboration avec l'AMSRA (association maison sécurité routière d'Aquitaine) divers ateliers étaient proposés aux employés, voiture tonneau, crash test, simulateur alcoolémie et réflexomètre, vidéo et échanges sur le comportement au volant.

En mars, une action de sensibilisation animée par la gendarmerie a eu lieu à l'entreprise HERMES, rappel des règles de conduite, des obligations de l'employeur (déclaration des noms des conducteurs), des comportements à risques, des gestes pratiques pour adopter une conduite sûre et économe.

Développer le partenariat avec la CARSAT : lancement d'une réflexion avec les partenaires sur les risques professionnels pour établir un état des lieux précis, une charte mobilisant les entreprises fleurons du département et des échanges de bonnes pratiques. Une première réunion s'est tenu en janvier 2017. 2018 devrait faire l'objet d'une intensification des actions vis-à-vis des entreprises, afin d'institutionnaliser un club d'échanges de bonnes pratiques pour faire évoluer les comportements (utilisation du téléphone, lutte contre la vitesse excessive, état du matériel roulant, etc.).

Difficultés rencontrées : identifier les besoins non satisfaits, les hiérarchiser et fixer une stratégie de mise en œuvre.

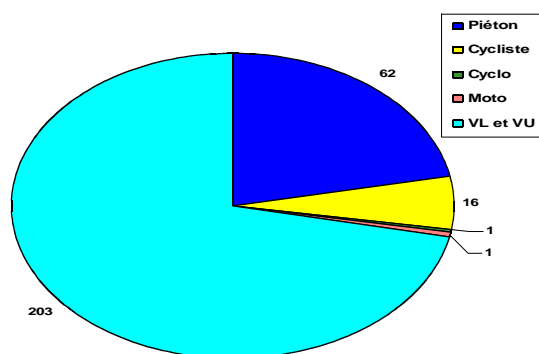
### 3.4 Enjeu « Seniors »

#### 3.4.1 Les victimes

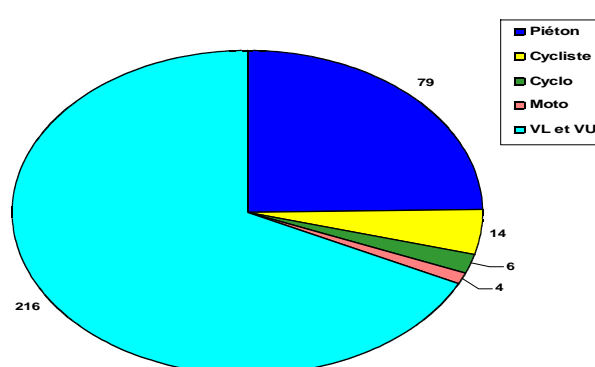
**Une année 2016 particulièrement meurtrière pour les séniors.**

**Une augmentation du nombre de séniors tués sur les routes malgré une baisse constatée des blessés légers et hospitalisés.**

	2012-2016			2007-2011			Evolution Tués 2012-2016 / 2007-2011
>ou=65 ans	Tués	BH	BL	Tués	BH	BL	
Piéton	13	41	8	8	57	14	+ 5
Cycliste	2	14	0	2	10	2	+ 0
Cyclo	0	1	0	1	4	1	-1
Moto	0	1	0	0	3	1	0
VL et VU	48	103	52	40	131	45	+ 8
PL	0	0	0	0	0	0	0
autres	2	2	0	3	4	2	-1



victimes 2012-2016



victimes 2007-2011

Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 27 % de la population du département.

Le nombre de victimes seniors entre 2012 et 2016 est inférieur au nombre relevé entre 2007-2012 (-41) mais on constate un nombre plus élevé de personnes tuées parmi les Piétons (+5) et les usagers des VL ou VU (+8).

### 3.4.2 Les conducteurs

#### **Des conducteurs seniors impliqués dans près d'1/3 des accidents mortels et 1/4 des accidents corporels.**

Entre 2012 et 2016, les conducteurs seniors sont impliqués dans 225 accidents, soit 23 % des accidents corporels (18 % entre 2007 et 2012) dont 56 accidents mortels, soit 31 % (24 % entre 2007 et 2012).

Ils sont conducteurs de VL ou VU dans 207 accidents.

Les accidents impliquant un conducteur senior se sont déroulés pour la plupart de jour (86 %) dans des conditions météorologiques normales (80 %), sur chaussée normale (80 %), hors agglomération (57 %), hors intersection (73 %), principalement sur routes départementales (75 %).

29 accidents avec refus de priorité dont 8 à des 2RM > 125 cm<sup>3</sup> (2 Tués, 7 BH et 2 BL) de la part de ces conducteurs.

On observe une hausse des accidents en mai et juillet et un fléchissement en février et mars ; le mardi est le jour où se produisent le plus d'accidents, suivi du jeudi et du samedi – les jours de fête étant plus impactés en termes de gravité ; ils surviennent le plus souvent entre 12h-13h et 16h-18h.

#### Alcool, Vitesse, téléphone et ceinture de sécurité :

9 accidents avec un conducteur alcoolisé (3 tués)

14 accidents corporels se sont produits avec un conducteur senior conduisant avec une vitesse inadaptée (2 tués), 1 conducteur faisant usage du téléphone, 13 usagers seniors ne portaient pas la ceinture de sécurité (6 tués).

#### Conducteurs seniors présumés responsables :

conducteurs âgés de 65 ans et + : 163 accidents dont 45 mortels (50 tués, 126 BH, 79 BL)

conducteurs âgés de 75 ans et + : 89 accidents dont 24 mortels (26 tués, 63 BH, 40 BL)

### 3.4.3 Actions retenues

#### **Un travail important réalisé sur la perte de vigilance, le handicap, et la fragilité physique et psychologique.**

La Dordogne a une population vieillissante mais qui a besoin de son permis de conduire en raison de la ruralité du territoire.

Les Seniors sont souvent responsables d'accidents corporels avec pour cause principale un comportement induit par la perte de vigilance, le handicap ou l'état psychologique lié à l'âge. Ils sont aussi souvent tués pour ces raisons et leur fragilité physique.



Le DGO 2013-2017 avait pour orientations :

- Poursuivre et développer les actions de prévention,
- Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser,
- Développer un partenariat entre les différents acteurs.

De nombreuses actions ont été menées par les partenaires associatifs tels que la Prévention Routière, Agir ABCD, Automobile Club Association ou CASSIOPEA sur les thèmes suivants :

Le piéton âgé, les Seniors et la conduite, Conduite Seniors – Restez mobiles, Se comprendre pour mieux agir...

L'année 2016 a été particulièrement meurtrière pour les Seniors et de nouvelles actions pour ce public vulnérable ont été mises en place par la Mission Sécurité Routière dès septembre 2016 :

- Présence du stand de la MSR à la journée « Seniors soyez sport » à Trélissac (2016 et 2017) avec notamment les ateliers alcool et réactiomètre.
- Création du module Seniors à l'intention des clubs de Seniors : ce module comporte différents ateliers : « pour bien conduire, bien se connaître (troubles de la vision, médicaments...) », « bien connaître le code de la route », « les 1<sup>ers</sup> secours », « le constat amiable », « l'importance du temps de réactivité » ou autres ateliers selon la demande du Club.
- Journée Alternative aux Poursuites (JAP) spéciale Seniors à Sarlat (1<sup>er</sup> avril 2017), en partenariat avec la gendarmerie : il a été proposé à un certain nombre de personnes verbalisées soit le paiement de la contravention, soit la participation d'une demi-journée à une JAP. Cette JAP est composée de plusieurs ateliers (Code de la route, premiers secours, risques comportementaux, médicaments, alcool, temps de réaction).
- Rallyes Seniors, à Saint Astier et Saint-Martial-de-Valette, en partenariat avec la gendarmerie, la Prévention Routière, l'Unass, des auto-écoles et des opticiens. Ces rallyes sont organisés sur deux jours. Les Seniors s'inscrivent pour une demi-journée au cours de laquelle ils peuvent participer aux différents ateliers (conduite en milieu ouvert avec des moniteurs auto-écoles, contrôle de la vue, révision du code de la route, risques routiers, alcool, médicaments, premiers secours).
- Un projet de co-pilotage d'actions avec le Conseil Départemental. À ce propos, un projet de convention (relatif aux actions de prévention routière destinées aux Seniors) entre la Conférence des Financeurs (CDF 24) et l'État a été élaboré. La CDF a en effet été installée le 25 mai 2016 et a notamment retenu le thème de la sécurité routière dans ses pré-programmes 2016 et 2017 de financement d'actions de prévention de la perte d'autonomie des personnes de 60 ans et plus.

Pour les interventions Seniors, il faut là encore signaler une carence en matière de disponibilité des IDSR pour les interventions dans les clubs de Seniors.

Les intervenants s'accordent sur la difficulté d'approche du public des Seniors qui craignent souvent la suppression de leur permis et par là-même leurs possibilités de mobilité sur un territoire rural où la voiture est primordiale dans les déplacements.

Cependant il faut souligner les retours très positifs de la part des Seniors et leur engouement lors de leur participation aux actions de prévention.

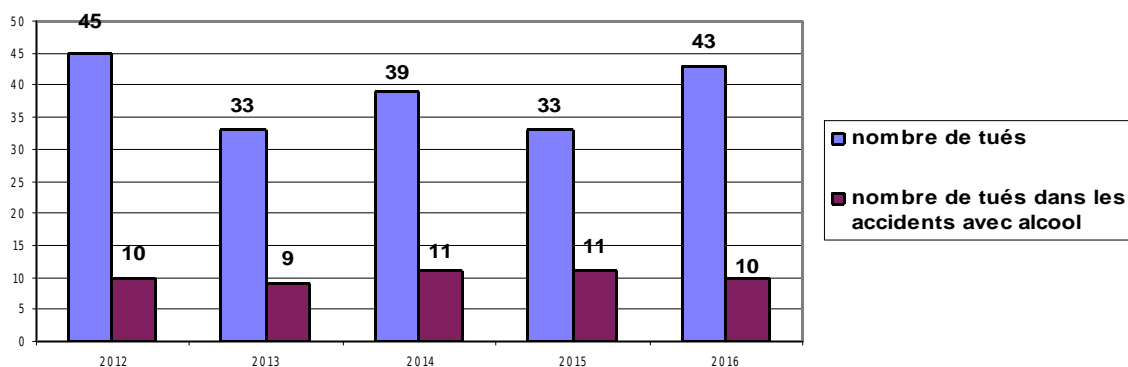
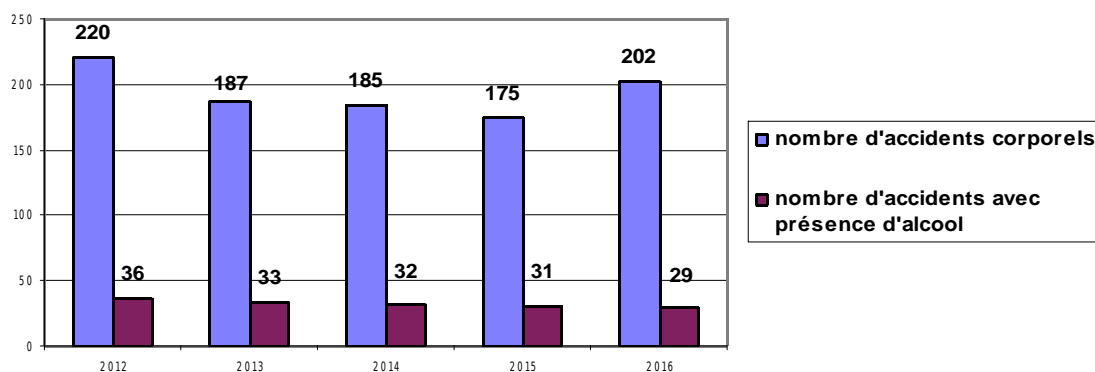
## 4 ANALYSE DES THÉMATIQUES TRANSVERSALES ENTRANT DANS LES ENJEUX DU DGO 2013-2017

### 4.1 Alcool-Stupéfiants

#### 4.1.1 Alcool

Une baisse lente et régulière du nombre d'accidents avec présence d'alcool, mais un nombre de tués dans ce type d'accidents toujours constant.

année	nombre d'accidents corporels	nombre de tués	nombre de blessés	nombre d'accidents avec présence d'alcool	pourcentage d'accidents avec présence d'alcool	nombre de tués dans les accidents avec alcool	pourcentage de tués dans les accidents avec alcool	nombre de blessés dans les accidents avec alcool	pourcentage de blessés dans les accidents avec alcool
2012	220	45	288	36	16%	10	22%	35	12%
2013	187	33	232	33	18%	9	27%	37	16%
2014	185	39	256	32	17%	11	28%	40	16%
2015	175	33	245	31	18%	11	33%	35	14%
2016	202	43	254	29	14%	10	23%	35	14%



#### Nombre de conducteurs impliqués positifs à l'alcool

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Dordogne	232	1318	18%	160	885	18%
Ruraux peu denses	2103	14535	14%	1620	11144	15%
Total France métropole	30664	285638	11%	24499	228461	11%

...selon le mode de déplacement

	2007 - 2011							2012 - 2016						
	Piétons cyclistes	VL	Cyclo	Moto	VU	PL	Autres	Piétons cyclistes	VL	Cyclo	Moto	VU	PL	Autres
Dordogne	3	158	43	22	4	6	3	8	114	9	17	13	2	6
F7 Ruraux peu denses	78	1441	285	208	101	26	50	66	1181	124	146	101	13	50
<b>Total France métropole</b>	<b>1789</b>	<b>20654</b>	<b>4351</b>	<b>3401</b>	<b>1412</b>	<b>250</b>	<b>609</b>	<b>1589</b>	<b>16892</b>	<b>2692</b>	<b>2915</b>	<b>1273</b>	<b>173</b>	<b>451</b>

#### 4.1.2 Stupéfiants

Près de 20 % des tués l'ont été dans un accident impliquant un conducteur sous stupéfiant

Accident impliquant un conducteur drogué

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu
Dordogne	78	269	29%	88	405	22%
F7 Ruraux peu denses	453	2 126	21%	692	4 854	14%
<b>Total France métropole</b>	<b>7 424</b>	<b>30 451</b>	<b>24%</b>	<b>9 512</b>	<b>87 789</b>	<b>11%</b>

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur drogué

	2007 - 2011			2012 - 2016		
	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu
Dordogne	31	127	24%	27	140	19%
F7 Ruraux peu denses	180	950	19%	205	1 066	19%
<b>Total France métropole</b>	<b>2 480</b>	<b>10 346</b>	<b>24%</b>	<b>2 448</b>	<b>10 959</b>	<b>22%</b>

#### 4.1.3 Actions retenues

Des actions à destination de toutes les générations.

Même si les jeunes sont sur représentés dans les accidents avec alcool et usage de stupéfiants, cette problématique concerne toutes les générations et renvoie à l'importance et à la valeur d'exemple des aînés.

L'alcool et la vitesse était donc une thématique transversale du DGO 2013-2017 touchant tous les publics en matière de prévention et s'est traduite par de nombreuses actions que ce soit en direction des jeunes ou du grand public ;

Les actions mises en place :

- Module lycées : en partenariat avec les Forces de l'Ordre (Polices nationale et municipales, Gendarmerie), il repose sur un travail interactif, entre les animateurs et les lycéens, ayant pour point de départ l'évocation d'un accident mortel survenu en Dordogne à l'issue d'une soirée où alcool et stupéfiants ont été consommés.
- Actions SAM dans les discothèques,
- Mise à disposition gratuite d'éthylotests dans les manifestations ou soirées festives,
- Partenariat avec Alcool Assistance lors de festivals et autres manifestations,
- Module alcool comprenant plusieurs ateliers : les doses « bar », le temps de réaction, utilisation de lunettes simulant un état alcoolique,
- Charte de la vie nocturne signée par la ville de Périgueux,
- Pièce de théâtre inter active « Cocktails à gogo » mise à disposition des lycées depuis 2016.

## 4.2 Vitesse

**La vitesse : un facteur aggravant dans 17 % des accidents corporels et 11 % des mortels.**

Sur la période d'étude 2012-2016, la vitesse excessive ou inadaptée apparaît comme un des facteurs aggravant dans 17 % des accidents corporels recensés et dans 11 % des accidents mortels.

**Pour lutter contre l'irrespect des vitesses limites autorisées, il a été décidé notamment la poursuite du déploiement des radars automatisés.**

La politique nationale privilégiait jusqu'à 2015 la stabilisation du parc et sa modernisation avec notamment la mise en service de la fonctionnalité double sens sur les radars fixes existants techniquement éligibles.

Depuis 2016, il a été décidé la réorientation de déploiement des radars avec pour objectif de sécuriser une zone en organisant la rotation de différents moyens de contrôles tels que les radars autonomes, qui n'ont pas vocation à rester en permanence, permettant ainsi la protection d'un itinéraire.

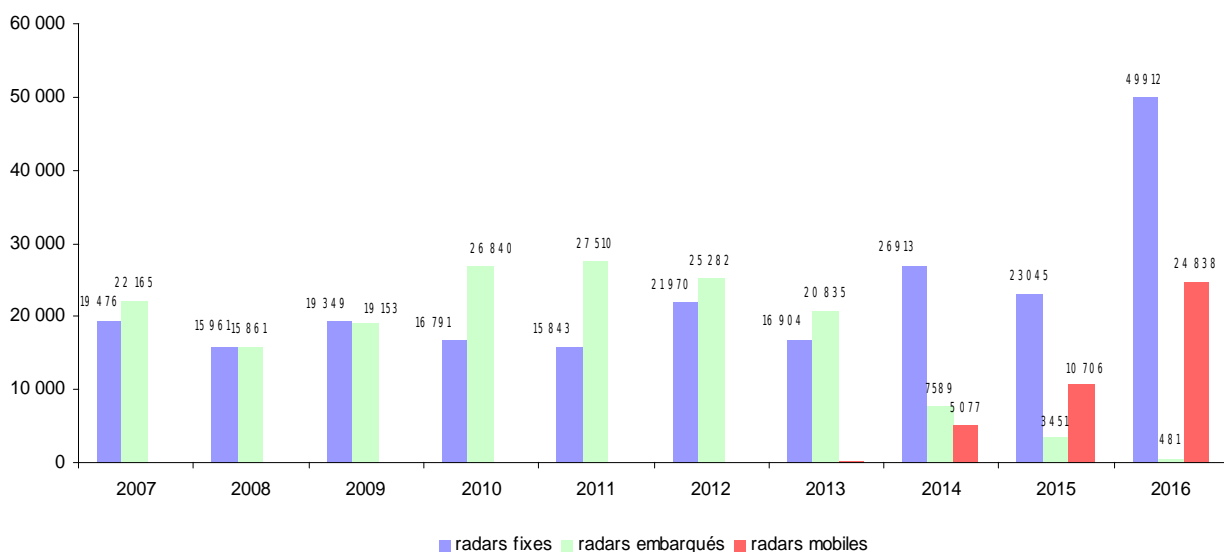
L'objectif est d'en finir avec le mauvais comportement de certains usagers qui ralentissent à l'approche d'un radar pour ré-accélérer après, sans respecter les limitations de vitesse.

Le choix des sites ou zones d'implantation s'effectue en étroite collaboration avec les forces de l'ordre et les gestionnaires routiers et concernent principalement :

- les sections accidentogènes sur lesquels des accidents dus à la vitesse sont régulièrement déplorés,
- les itinéraires sur lesquels la limitation de vitesse est fréquemment ignorée,
- les sections de route dont la configuration justifie un contrôle particulièrement strict.

Le tableau et le graphique suivant montrent les évolutions des infractions :

	2012		2013			2014			2015			2016		
Type	Fixes	Mobiles	Fixes	Embarqués	Mobiles	Fixes	Embarqués	Mobiles	Fixes	Embarqués	Mobiles	Fixes	Embarqués	Mobiles
Nombre de dispositifs	22	8	24	8	1	22	8	3	22	8	3	22	8	6
Nombre d'infractions	21970	25282	16904	20835	241	26913	7589	5077	23045	3451	10706	49912	481	24838
%	46%	54%	45%	55%	1%	68%	19%	13%	62%	9%	29%	66%	1%	33%
Total	47252		37980			39579			37202			75231		



Il est à noter que le nombre d'infractions relevées par les radars fixes en 2016 a plus que doublé par rapport à 2015 : ceci est dû en grande partie à la fonctionnalité double sens qui équipe désormais 12 radars vitesse, ainsi qu'à l'augmentation de l'activité de l'ETVM implanté sur le contournement de Périgueux.

Les infractions de moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée (VLA) sont les plus fréquentes et représentent 95 % des messages d'infraction relevés.

Sur les 22 radars vitesse, 17 ont tout de même enregistré des dépassements de plus de 50 km/h au-dessus la VLA autorisée sur la zone contrôlée.

Le radar autonome plus communément dénommé radar chantier est à disposition depuis le 2<sup>e</sup> trimestre 2016 ; il a été stationné sur différents sites pré identifiés notamment sur la RN21.

Il a relevé 11 390 messages d'infraction en 2016, ce qui correspond au quart des messages relevés par la totalité des radars fixes sur cette même année.

#### Infractions hors contrôle automatisé et infractions CA (Contrôle Automatisé "radars")

	Population	Total infractions "Vitesse" CA et hors CA	Total des 4 principales infractions	Part des infractions "Vitesse" CA et hors CA / Total des 4 principales infractions	Total infractions "Vitesse" CA et hors CA Pour 1 million d'habitants	Total des 4 principales infractions Pour 1 million d'habitants
<b>Dordogne</b>	<b>416 350</b>	<b>60 802</b>	<b>67 322</b>	<b>90.3%</b>	<b>146 036</b>	<b>161 696</b>
<b>F7 - Départements ruraux peu denses</b>	<b>3 662 614</b>	<b>835 674</b>	<b>887 646</b>	<b>94.1%</b>	<b>228 163</b>	<b>242 353</b>

*(Les quatre principales infractions concernent l'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le non-respect du feu rouge)*

#### 4.2.1 Actions retenues

**La vitesse : un sujet prioritaire abordée dans toutes les actions de prévention et à destination de tous les publics.**

Dans notre société, la vitesse et le gain de temps sont perçus de manière positive. Sur la route aussi, la vitesse est perçue comme une valeur positive associée au plaisir. C'est cette image qu'il faut s'attacher à modifier en rappelant les réalités.

La vitesse est elle aussi une thématique du DGO 2013-2017 touchant tous les publics.

Il s'agit d'un sujet prioritaire qui a été abordé dans toutes les actions de prévention.

Ce thème est notamment présent dans :

- le continuum éducatif,
- les actions grand public,
- les JAP,
- les actions Seniors.
- les contrôles routiers organisés par les forces de sécurité

Tableau récapitulatif annuel des infractions relevées entre 2012 et 2016

Sécurité Routière toutes FS	2012	2013	2014	2015	2016
Défaut de casque	159	129	199	163	133
Ceinture de sécurité	1912	1853	1571	1450	1266
Feux rouges et stop	577	777	969	1093	1115
Infractions limitation de vitesse (interception)	6627	6545	6881	6851	5895
Téléphone		3132	2086	1808	1924
Nombre de rétentions de permis de conduire	1188	1088	1315	1288	1278
Infractions stupéfiants	427	447	753	733	775
Infractions alcoolémie	1611	1631	1783	1908	2415
Nombre dépistages	68103	69211	85396	88106	83207
Nbre d'opérations de contrôle alcol-stup	2943	3372	3131	3247	2818
Nbre d'opérations de contrôle de vitesse	4874	4691	6115	5901	6120
Infractions CSA fixes	21855	16725	26913	23045	49721
Infractions CSA embarqués	25529	20044	7589	3451	481
Infractions CSA mobiles	0	193	5077	10706	24838
Infractions CSA autonomes (chantier)					11388

APAM - Auteurs présumés des accidents mortels, Multi causes des APAM en 2015 et 2016

	Alcool	Vitesse	Stup	Priorité	Téléphone Inattention	Contre sens	Dépassement dangereux	Malaise	Somno. fatigue	Obstacle sur voie circulée	Facteurs liés au véhicule	Change de file	Autres causes	Cause indéterminée
Dordogne	23%	19%	3%	7%	3%	3%	1%	7%	0%	3%	1%	13%	19%	19%
F7-Départements ruraux peu denses	19%	33%	9%	14%	10%	1%	3%	4%	5%	0%	1%	1%	0%	13%

# Les orientations d'actions du Document général d'orientation (DGO) 2018-2022 pour le département de la Dordogne

Au vu du bilan ci-dessus, les enjeux retenus comme importants, à reprendre dans le DGO départemental 2018-2022, sont :

- **Les quatre enjeux impératifs :**
  1. Le risque routier professionnel
  2. Les addictions (l'alcool et les stupéfiants)
  3. Les jeunes (14-17 ans ; 18-24 ans et 25-29 ans)
  4. Les seniors

Il est aussi décidé de traiter **2 autres enjeux**, à savoir :

- Le partage de la voirie (urbain/interurbains)
- Les deux-roues motorisés (2RM)

Pour précision la vitesse sera une thématique abordée sur chaque enjeu, elle ne sera donc pas retenue comme enjeu spécifique.

Il s'agit d'élaborer, avec l'ensemble des partenaires, les orientations qui permettront de lutter contre l'insécurité routière et qui se trouveront déclinées en action, chaque année, dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) mais aussi dans le plan départemental des contrôles routiers (PDCR proposé par les forces de l'ordre).

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

\*

Les orientations du document général d'orientation – et les déclinaisons dans le PDASR – s'appuieront également sur les mesures définies lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

**L'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans terre plein central (Mesure n°5 du CISR).**

L'objectif est de faire baisser le nombre d'accidents en réduisant la vitesse moyenne et enrayer la hausse de la mortalité routière constatée depuis 2014.

La vitesse est la 1<sup>ère</sup> cause des accidents mortels en France (31 %) suivie de l'alcool (19 %) ; les accidents mortels sont plus fréquents sur les routes à double sens sans séparateur central hors agglomération (55 % mortalité routière soit 1911 morts en 2016).

En Dordogne, la vitesse est clairement identifiée comme une cause accidentogène.

Sur la période 2012-2016, la vitesse apparaît comme un des facteurs aggravant dans 17 % des accidents corporels recensés et dans 11 % des accidents mortels. Sur cette période, il s'est produit 592 accidents corporels dont 131 mortels engendrant 145 tués sur les routes bidirectionnelles du département hors agglomération.



L'infrastructure routière de la Dordogne est constituée d'un réseau particulièrement dense composée d'une section d'autoroute (A89 : 115 km), de routes nationales (RN21-RN221 : 145 km), de routes départementales (RD : 5 070 km dont 1 400 km de voies principales) et environ 10 000 km de voies communales.

L'application de la mesure 5 a nécessité, à la demande de la DSR, un travail de recensement auprès des gestionnaires routiers, portant sur le relevé des sections de routes hors agglomération à 3 ou 4 voies sans séparateur central où la vitesse peut être maintenue à 90 km/h sur les 2 voies du même sens de circulation.

La demande portait également sur le nombre de panneaux 80 à mettre en lieu et place des panneaux 90 ou à rajouter.

Plusieurs mesures techniques ont été déployées pour procéder au recensement des sections concernées et des panneaux à changer :

Ainsi, un courrier de la Préfète a été adressé à l'ensemble des élus du Département et accompagné d'infographies pour expliquer la mesure 5 et les modalités pratiques mises en place pour recueillir les données. Les Maires ont reçu, à l'appui de ce courrier, une fiche questionnaire pour le recensement des sections et panneaux sur les voies de leur commune autres que nationales et départementales hors agglomération.

Par ailleurs, une réunion technique a été organisée à la Préfecture avec les principaux gestionnaires routiers (Autoroute du Sud de la France, Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest, Conseil Départemental et Union des Maires) afin d'explicitier en détail la mesure et les contributions attendues.

Enfin, un effort de pédagogie est mené lors de réunions avec les élus. Depuis l'annonce de la mesure lors du comité interministériel de la sécurité routière, la Préfète utilise les rencontres EPCI (déplacement hebdomadaire dans les intercommunalités) pour évoquer le sujet du 80 km/h et plus largement de la sécurité routière.

Les retours effectués par les communes et le CD24 (principal contributeur) ont permis de faire remonter les recensements demandés par la DSR fin mars 2018.

### **Le déploiement effectif des éthylotests anti-démarrage (EAD)**

Le dispositif EAD existe dans le cadre judiciaire depuis le 18 novembre 2016 (Loi de modernisation de la Justice).

La mise en œuvre de ces mesures judiciaires implique l'agrément, par le préfet de département, d'une entreprise d'installation de dispositifs d'anti-démarrage ou d'un réseau d'installateurs en nombre suffisant.

Une première société a obtenu son agrément en Dordogne par arrêté préfectoral du 7 novembre 2017 pour procéder à ces installations. Elle est en capacité d'installer jusqu'à 3 dispositifs d'EAD par semaine.

Lors du CISR du 9 janvier 2018, le Premier Ministre a demandé de favoriser l'usage de l'EAD, et d'étendre la possibilité judiciaire à la partie administrative, à savoir :

- rendre obligatoire la pose d'un EAD avec suivi médico-psychologique en cas de récidive d'infraction de conduite en état alcoolique (échéance 2018),
- donner la possibilité à un conducteur contrôlé avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/l dans le sang dont le permis a été suspendu par décision préfectorale de conduire pendant le temps de cette suspension à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, à ses frais (échéance 2018).

## **Le projet d'expérimentation pour les commissions médicales, en lien avec la problématique Seniors.**

Le département de la Dordogne a été retenu pour expérimenter un travail de préfiguration et d'évaluation d'un organisme spécialisé de santé publique, qui sera chargé de sensibiliser la commission médicale et les médecins agréés aux risques de sécurité routière des Seniors.

Cette expérimentation devrait débuter à l'été 2018, sous la forme de réunions de discussion, d'échanges et de recherche de résolution de problèmes rencontrés par les médecins, sur la base de la situation du département

\*

Enfin, sur la méthode, le document général d'orientation – et ses déclinaisons dans le PDASR – devront s'appuyer sur l'ensemble des acteurs de la sécurité routière (forces de l'ordre, procureurs, élus, Conseil départemental, associations, entreprises, etc.) : cette démarche partenariale est la réponse concertée d'un département uni pour lutter contre la mortalité et l'accidentologie sur la route, en combinant des actions préventives, des actions répressives et une communication axée sur la prise de conscience des risques

## **La réactivation du réseau des élus référents sécurité routière.**

Afin de mobiliser tous les acteurs potentiels pour lutter contre l'insécurité routière, le réseau des élus référents, mis en veille depuis fin 2015, a été relancé depuis la fin de l'année 2017.

Quatre réunions d'information ont été assurées, une par arrondissement, en début d'année 2018, afin d'apporter à ces correspondants sécurité routière des éléments pour mener à bien le rôle :

- être le relais privilégié entre les services de l'État et les autres acteurs locaux (population, entreprises, etc.)
- veiller à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière
- être le porteur d'une politique sécurité routière avec une identification des problèmes locaux au sein de la collectivité et être force de propositions qui pourront être adaptées.

## **Le partenariat avec le Conseil départemental pour déployer des actions Seniors.**

Dans le cadre du PDASR, un appel d'offres conjoint spécifique entre la Préfecture et le comité de financeurs du Conseil départemental est lancé afin de sélectionner les actions de prévention pour les Seniors qui seront co-financées par la Préfecture et le Comité des financeurs.

## **Une communication axée sur les dangers, l'appel à la responsabilité mais aussi sur la promotion des actions de prévention, les bonnes pratiques et les comportements vertueux.**

La multiplication des contrôles coordonnés entre les forces de l'ordre (incluant parfois les polices municipales), les campagnes de presse thématiques du ministère seront relayées par les différents vecteurs de communication (presse, réseaux sociaux, fil infos, etc.) mais également aux réseaux partenaires (élus référents, associations, etc.).

Le DGO 2018-2022 s'emploiera à valoriser également les bonnes pratiques et démarches préventives développées et mises en œuvre par les différents acteurs : opération « quand la conduite est bonne » de la gendarmerie, journée de sensibilisation des partenaires (entreprises, associations, etc.).

## **5 ENJEU « RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL »**

### **5.1 Constat**

Les accidents « professionnels » représentent 37 % des accidents avec trajet connu sur la période 2012-2016. Les accidents domicile-travail sont plus nombreux que ceux en utilisation professionnelle. Ils surviennent pour la plupart hors agglomération. Ces accidents ont engendré 74 tués, soit 38 % du nombre total des tués.

### **5.2 Éducation et Sensibilisation**

- Promouvoir les plans de prévention du risque routier dans les entreprises et les fonctions publiques : sensibiliser sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité
- Sensibiliser sur la connaissance de risques spécifiques : travaux, intempéries...
- Développer l'adhésion à la charte « entreprises engagées » (conférence, actions de prévention en entreprise...)
- Inviter au dialogue entre gestionnaire et entreprises sur le thème de l'accès aux entreprises (améliorer l'infrastructure et l'information routière)
- Sensibiliser les entreprises à la planification des déplacements (préparation à l'avance, les limiter...) et à l'utilisation du numérique (visioconférence...)

### **5.3 Formation et information**

- Promouvoir les formations à la conduite et à l'utilisation des véhicules (notamment de service : hybrides, électriques, covoiturage...)
- Promouvoir l'éco-conduite comme mode de changement des comportements routiers, développer le covoiturage et les modes alternatifs de déplacement (réflexion sur les déplacements liés à l'activité de l'entreprise)
- Valoriser les bons comportements en entreprise
- Soutenir la communication sur cette thématique : exemple semaine SR au travail (réseau sociaux, site internet, presse)

### **5.4 Contrôles**

- Renforcer le contrôle de l'état des véhicules et leur chargement

## **6 ENJEU « CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES : ALCOOL ET STUPÉFIANTS »**

### **6.1 Constat**

L'alcool est présent dans 160 accidents pour la période 2012-2016. Avec 49 accidents mortels, ces accidents représentent 27 % du total des accidents mortels. Le bilan est de 51 tués et de 182 blessés. La plupart de ces accidents se produisent de nuit le week-end. 11 accidents corporels (3 tués) avec alcool et stupéfiants sont recensés sur la période 2012-2016.

### **6.2 Éducation et sensibilisation**

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool et donc avoir une meilleure connaissance des doses « bar »
- Sensibiliser les parents pour une meilleure prise de conscience de l'état de leurs enfants et des conséquences
- Promouvoir et valoriser l'image de « SAM » (« celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas ») lors de soirées festives : échanger avec les jeunes et sensibiliser sur les risques et conséquences de la consommation d'alcool, boissons énergisantes...
- Poursuivre les actions de sensibilisation auprès du grand public : en fonction des événements
- Poursuivre les journées de sensibilisation auprès des professionnels des centres sociaux qui œuvrent à la prévention des conduites addictives en direction des populations les plus vulnérables

### **6.3 Formation et Information**

- Mobiliser les organisateurs de manifestations festives et les débits de boissons : informer les clients sur les risques encourus, les inciter à l'autocontrôle, veiller au retour et systématiser les bornes éthylomètres lors des soirées festives
- Développer les actions d'information sur cette thématique dans les entreprises mais également dans les établissements scolaires
- Relayer activement les campagnes nationales de communication (notamment par le réseau des élus référents SR)

### **6.4 Contrôles**

- Maintenir les contrôles ciblés et réguliers à la sortie des lieux festifs (discothèques...)
- Poursuivre la mise en place d'alternatives à la sanction (EAD...), développer des modalités d'action spécifiques préventives pour les conducteurs fautifs ...

## **7 ENJEU « JEUNES » : 14-17 ans ; 18-24 ans ; 25-29 ans**

### **7.1 Constat**

On dénombre 77 accidents corporels impliquant des jeunes de 14 à 17 ans pour la période 2012-2016. Le bilan est de 5 tués, 118 blessés dont 78 blessés hospitalisés, essentiellement des cyclomotoristes. Les 18-24 ans sont impliqués dans 24 % des accidents et représentent 12 % des tués et 16 % des blessés.

### **7.2 Éducation, sensibilisation**

- Mobiliser les structures éducatives, culturelles, sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
- Développer les actions à destination des jeunes fondées sur l'interaction et la participation : pièces de théâtre, analyse d'accident dans un cadre pédagogique
- Promouvoir la conduite accompagnée comme mode de formation : sensibiliser les apprenants et accompagnateurs aux valeurs de comportement dans la conduite
- Favoriser et valoriser l'implication des jeunes, notamment par le biais du bénévolat (association étudiant...) et du service civique
- Mobiliser les associations sur un module de prévention lors des sorties en car dans les écoles primaires, maternelles et collèges (associations)

### **7.3 Formation et information**

- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents et des causes de la prise de risques chez les jeunes (développer module « Comprendre l'accident pour mieux l'éviter »)
- Sensibiliser et informer les jeunes sur les stupéfiants
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants...dans le but de sécuriser leur déplacement : développer les aménagements sécurisés
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements
- Promouvoir l'information sur la prise de risque, l'alcool, les stupéfiants... dans les CFA, établissements scolaires (Lycées)...

### **7.4 Contrôles**

- Mobiliser les polices municipales sur le contrôle des éclairages des jeunes qui viennent au collège en 2 roues

## **8 ENJEU « SENIORS »**

### **8.1 Constat**

De 2012-2016, les personnes vulnérables que représentent les Seniors de plus de 65 ans ont été fortement impactées par les accidents de la route : on dénombrait 65 tués pour cette tranche d'âge (soit 34 % du total des tués pour la même période) et 15 tués parmi les 78 victimes piétons et cyclistes. De plus on a recensé 319 accidents impliquant un usager de plus de 65 ans (soit 33 % du total).

### **8.2 Éducation et Sensibilisation**

- Sensibiliser sur l'accidentalité liée aux déplacements des Seniors selon les différents modes de déplacement (travailler avec les gestionnaires de réseaux et voirie afin de disposer de cheminements piétons libres d'obstacles tels que poteaux ou mobiliers urbains, favoriser la prévention sur les comportements à adopter dans les cars).
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents (expliquer les modalités à respecter pour le bon usage sécurisé de la route, sensibiliser sur le partage de la voirie et les nouveaux dangers tels que les voitures électriques ou les zones d'échange).
- Sensibiliser sur l'accidentalité des conducteurs et piétons « Seniors » liée à une diminution des réflexes et de la mobilité (organiser des actions « santé et conduite » : sur le thème du « mieux se connaître » en prenant conscience de la diminution de la vue ou de l'audition et prévenir sur les risques induits par la prise de médicaments ou alcool).
- Expérimentation sur le travail des commissions médicales en lien avec la problématique « Seniors ».
- Encourager le partenariat entre la MSR et les compagnies d'assurance pour des actions relatives aux aptitudes du conducteur et au recyclage du code et de la conduite.

### **8.3 Formation et information**

- Encourager la remise à niveau théorique du Permis de Conduire (rond-point, zone d'échanges, nouveaux panneaux, etc.)
- Promouvoir la remise à niveau pratique du Permis de Conduire par l'utilisation du simulateur de conduite, la pratique de la conduite sur circuit accompagnée d'un moniteur auto-école (organisation de Rallyes Seniors ou actions dans des Clubs de Seniors, présence d'un stand Sécurité routière lors d'évènements dédiés aux Seniors tels que « Seniors soyons sport »).
- Préserver la mobilité des Seniors en encourageant l'initiative innovante « CAR 24 » qui permettra au Senior de conserver son véhicule et de se déplacer en fonction de ses

besoins (l'idée est de mettre en relation le Senior avec un retraité apte à la conduite et rémunéré par Chèque Emploi Service Universel [CESU] afin de faciliter les déplacements des Seniors en zone rurale).

#### **8.4 Contrôles**

- Organiser des JAP (Journées Alternatives aux Poursuites) consistant à verbaliser sur une période donnée une cinquantaine de Seniors commettant des infractions puis de leur proposer soit d'opter pour la contravention, soit de participer à une demi-journée d'ateliers spécifiques (code de la route, risques comportementaux, alcool, vision et audition).

## **9 ENJEU « PARTAGE DE LA VOIRIE » : les piétons et les cyclistes**

### **9.1 Constat**

Les accidents impliquant au moins 1 piéton représentent 12 % de l'ensemble des accidents. Sur la période 2012-2016, les seniors de 65 ans et plus représentent 48 % des victimes piétons. Les 50 accidents sur la période 2012-2016 avec au moins 1 vélo se produisent à 56 % hors agglomération.

### **9.2 Éducation, sensibilisation**

- Favoriser la courtoisie dans les déplacements routiers et l'esprit du partage de la rue par des campagnes de sensibilisation
- Améliorer la connaissance des causes de l'accidentalité des cyclistes et des piétons et également sur les spécificités de déplacement, en fonction du type d'utilisation (vélo, VL, 2RM...)
- Sensibiliser les usagers sur leurs responsabilités et leur propre comportement dans le partage de la route
- Éduquer sur les notions plus spécifiques de partage de la rue (notion angles morts sur VL, PL...)
- Relancer les actions auprès des seniors piétons

### **9.3 Formation et Information**

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant et/ou sécurisant les modes de déplacements doux (mobilisation des élus référents...)
- Informer les aménageurs et gestionnaires de voirie aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables et développer les zones de circulation apaisées
- Informer les usagers sur l'importance des équipements : inciter les piétons et cyclistes à être plus visibles (port de vêtements clairs, équipements rétro-réfléchissants, port du casque...)
- Former les cyclistes sur l'importance d'avoir un vélo en bon état et bien équipé (écarteur de danger, éclairage...)

### **9.4 Contrôles**

- Effectuer des contrôles sur le respect des règles du partage de la rue (respect des usagers vulnérables, respect du stationnement sur trottoirs ou sur bandes cyclables...)



## 10 ENJEU « 2 ROUES MOTORISEES »

### 10.1 Constat

Sur la période 2012-2016, on comptait 270 accidents en 2 roues motorisées (soit 28 % des accidents) avec 32 tués (soit 16 % du nombre total des tués). Deux tranches d'âge ont été particulièrement impactées parmi les 2 roues motorisées impliquées dans un accident :

- les 14-17 ans (2 roues motorisées inférieures à 50 cm<sup>3</sup>) chez qui l'on constate 69 conducteurs impliqués (soit 56 % du total des personnes impliquées) dont 2 tués.
- les 45-59 ans (2 roues motorisées supérieures à 50 cm<sup>3</sup>), avec 85 conducteurs impliqués (soit 41 % du total des personnes impliquées) dont 13 tués.

### 10.2 Éducation et Sensibilisation

- Développer la connaissance de l'accidentalité des 2RM (au travers de sensibilisations portant sur la vitesse, le code de la route spécifique aux 2RM, l'entretien).
- Mobiliser les structures éducatives et associatives des jeunes (organiser des actions comprenant l'utilisation du simulateur de conduite 2RM et la réglementation spécifique du 2RM [équipements...]).
- Impliquer les parents pour une meilleure prise de conscience.
- Sensibiliser les gestionnaires de voiries et élus aux difficultés rencontrées par les 2RM.
- Encourager les assureurs à pratiquer un entretien de prévention avec les jeunes, en présence des parents, avant la souscription à un contrat d'assurance pour cyclomoteurs.

### 10.3 Formation et information

- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents et des conséquences de la prise de risque (organiser des rallyes motos permettant notamment une pratique sur route et un travail de la maniabilité avec des professionnels d'auto-écoles).
- Relayer activement les campagnes nationales de communication sur les équipements et les comportements.
- Sensibiliser au partage de la route et à la cohabitation entre usagers (journées « sécurité 2RM » avec épreuves de conduite sur piste)
- S'appuyer sur le rôle du Chargé de Mission 2 Roues pour faire le lien avec les associations de motards (mettre en place des « reprises de guidon » après la période hivernale, des actions de sensibilisation sur l'entretien, les trajectoires de sécurité, les causes d'accidentalité des 2RM).

### 10.4 Contrôles

- Renforcer les contrôles sur les 2RM (comportements, équipements)

# Les Signataires du Document Général d'Orientation (DGO) 2018-2022 pour la sécurité routière en Dordogne

À Périgueux, le **06 JUIN 2018**

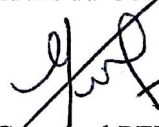
La Préfète de la Dordogne



Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC

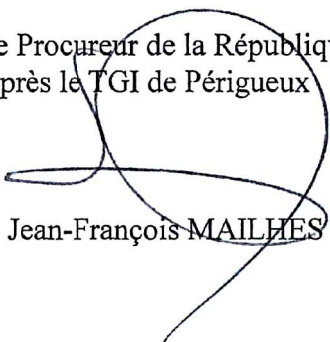
représentant

Le Président du Conseil Départemental



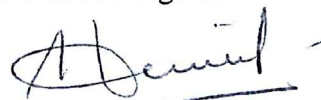
Germinal PEIRO

Le Procureur de la République  
près le TGI de Périgueux



Jean-François MAILHES


La procureure de la République  
près le TGI de Bergerac



Odile DE FRITSCH

représentant

Le Président de l'Union des Maires



Bernard VAURIAC



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**