



Document Général d'Orientations 2013-2017 pour la sécurité routière

Crédits photos :

© Arnaud Bouissou, Laurent Mignaux, MELT-MEDDE

© Freeprod Fotolia

© DDT de la Corrèze / MESRDGC

Conception : Préfet de la Corrèze - DDT / MESRDGC

Réalisation et mise en page : DDT / SG / CGMC



Éditorial

En matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : tous les accidents de la route doivent pouvoir être évités.

Lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière le 27 novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a fixé comme objectif de faire passer sous la barre des 2000 le nombre de morts sur les routes françaises d'ici à 2020. La politique de sécurité routière dans le département de la Corrèze doit donc être ambitieuse.

En France, en 15 ans, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a été divisé par 2,5, passant de 8437 tués en 1998 à 3645 tués en 2012.

En Corrèze, cette tendance à la baisse du nombre de tués sur les routes est encore plus marquée, le nombre de tués a été divisé par trois puisqu'on est passé de 47 tués en 1998 à 16 tués en 2012, grâce à l'engagement de tous les partenaires de la sécurité routière : services de l'État, élus, associations, collectivités territoriales, gestionnaires de voirie, sans oublier les citoyens eux-mêmes. Il faut néanmoins poursuivre les efforts. Nous pouvons toujours faire mieux.

Dans ce contexte et dans le cadre de l'élaboration de son document général d'orientations (DGO) pour les années 2013 à 2017, l'État en Corrèze a défini les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Ce nouveau document s'inscrit dans le prolongement du DGO 2009 – 2012 assurant ainsi la continuité de l'action locale.

Ce document vise également à fédérer, autour des partenaires principaux de l'État et de l'autorité judiciaire dans le domaine de la sécurité routière que sont le Conseil général et l'Association des Maires, d'autres partenaires tels que les associations, les établissements scolaires autour d'axes prioritaires.

Chaque année, le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO. Une démarche d'évaluation sera intégrée pour mesurer l'impact des actions conduites.



Le Document Général d'Orientations constitue l'outil stratégique de programmation et l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Ensemble, luttons pour favoriser la sécurité sur les routes de la Corrèze.

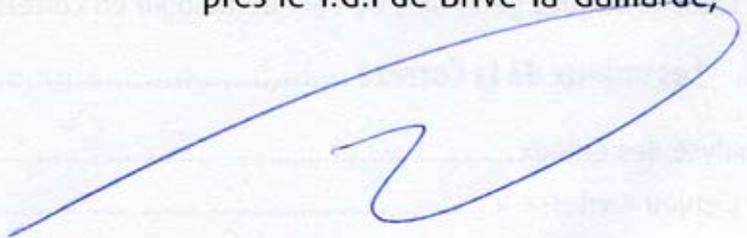
Tulle, le 1er juillet 2013

Le préfet de la Corrèze,



Sophie THIBAUT

Le procureur de la République
près le T.G.I de Brive-la-Gaillarde,



Jean-Pierre LAFITTE

Le président du Conseil Général
de la Corrèze,



Gérard BONNET

Le président de l'association
des maires de la Corrèze,



Daniel CHASSEING

Sommaire

I. Présentation de la démarche d'élaboration du DGO.....	7
1 - La réalisation d'une étude d'enjeux.....	8
2 - La mobilisation des partenaires.....	9
3 - L'analyse des enjeux et la définition des orientations d'action	10
4 - Le choix des orientations	11
II. Le contexte corrézien.....	13
1 - Présentation du département.....	14
2- Caractéristiques générales de l'accidentologie en Corrèze.....	15
III. Les enjeux de la Corrèze	21
Analyse des enjeux	22
1- L'enjeu « vitesse »	22
2- L'enjeu « alcool et produits psychoactifs »	23
3 - L'enjeu « jeunes »	24
4 - L'enjeu « 2 roues motorisés ».....	26
5 - L'enjeu « usagers vulnérables »	26
6- L'enjeu « attention au volant et distracteurs de conduite »	27
IV. Les orientations d'actions	31
1- La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées	32
2- La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs	34
3 - Les jeunes : une population à risque.....	36
4 - Les deux-roues motorisés.....	38
5- Seniors, piétons, cyclistes : des usagers vulnérables à plus prendre en compte.....	40
6 - L'attention au volant et les distracteurs de conduite	43
7 - Communiquer, former et sensibiliser à la sécurité routière.....	45
V. La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du DGO	47
Remerciements	49
VI. ANNEXES	51





I. Présentation de la démarche d'élaboration du DGO

L'élaboration du document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).



Initiation à la conduite - © DDT / MESRDGC

1 - La réalisation d'une étude d'enjeux

L'élaboration du DGO a été engagée mi-2012. Celle-ci a débuté par la réalisation d'un travail d'analyse du bilan accidentologique qui a été effectué à la fois par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest et par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) de la DDT de la Corrèze.

Il a permis notamment, à partir des fiches accidents renseignées par les forces de l'ordre, de caractériser les 4 enjeux retenus au niveau national. Ces enjeux ont été retenus, soit parce qu'ils correspondent aux principales causes d'accidents mortels, soit parce qu'ils représentent une catégorie d'usagers ou de victimes dont la surmortalité est notoire. Ces 4 enjeux sont les suivants :

- **l'alcool et les produits psychoactifs**, ceux-ci étant le premier facteur d'accident mortel au niveau national ;
- **la vitesse**, enjeu qui est le premier facteur d'accidents mortels en Corrèze, second sur le plan national ;
- **les jeunes** ;
- **les 2-roues motorisés**, ces deux catégories d'usagers étant particulièrement impliquées dans des accidents mortels.

Deux autres enjeux locaux ont été retenus suite à l'analyse des données du département :

- **les usagers vulnérables** (seniors, piétons, cyclistes), étant donné que ces catégories d'usagers représentent une part du trafic de plus en plus importante et qu'elles sont plus sujettes aux accidents ;
- **l'attention au volant et les distracteurs de conduite**, étant donné que ces deux causes liées sont en train de devenir de plus en plus importantes dans les facteurs d'accidentologie.



2 - La mobilisation des partenaires

Un comité de pilotage regroupant les différents acteurs institutionnels du département a été constitué. Il s'est réuni une première fois le 18 décembre 2012, afin de valider le choix des enjeux et également d'avaliser la composition des groupes de travail relatifs à chacun de ces enjeux. Cet organe décisionnel était présidé par le Directeur des services du Cabinet du Préfet, chef de projet sécurité routière.

Ce comité de pilotage était composé de différents acteurs issus des organismes suivants :

- Préfecture de la Corrèze
- Tribunal de Grande Instance de Brive-la-Gaillarde - Parquet
- Conseil Général de la Corrèze
- Association des Maires de la Corrèze
- Villes de Tulle, Brive et Ussel
- Groupement de Gendarmerie Départemental
- Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)
- Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)
- Direction Départementale des Territoires (DDT)
- Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP)
- Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
- SAMU
- Délégation territoriale de l'Agence Régionale de Santé (DTARS)
- Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances de la Corrèze
- Association Prévention Routière
- Fédération Française des Motards en Colère 19
- Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie 19 (ANPAA)



Silhouettes noires - © DDT / MESRDGC

3 - L'analyse des enjeux et la définition des orientations d'action

A l'issue de la première réunion du comité de pilotage, des groupes de travail ont été constitués, animés par le coordinateur sécurité routière :



Finale de la piste d'éducation routière
© DDT / MESRDGC

- **groupe « alcool et produits psychoactifs »** : Prévention Routière, ANPAA, IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière), Discothèque Le Rétro, Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation (SPIP), Conseil Général, Institut de Formation aux Soins Infirmiers de Tulle, DDSP, ARS, UMIH (Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière), Centre d'accueil toxicomanie, Éducation nationale, Familles Rurales, Conseil Général des Jeunes.
- **groupe « jeunes »** : Ville d'Ussel, Prévention Routière, Éducation Nationale, Institut de Formation aux Soins Infirmiers d'Ussel, Lycée agricole de Naves, Collège Cabanis, École d'infirmières d'Ussel, Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances, IDSR, Conseil Général (collèges), AFTC (Association des Familles de Traumatisés Crâniens), Maison des Ados 19, Foyer de jeunes travailleurs de Tulle, AFDM (Association pour la Formation Des Motards).
- **groupe « vitesse »** : CFA des 13 Vents, Expert-auto, Déléguée au permis de conduire, SAMU 19, Prévention Routière, Conseil général, DIRCO (Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest), ASF, Gendarmerie Nationale, DDSP, Fondation de la Route, Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances, IDSR, ODSR-DDT19.
- **groupe « 2 roues motorisés »** : M. Moto (Gendarmerie Nationale et Police Nationale), IDSR, Prévention Routière, SDIS, 126^e Régiment d'Infanterie de Brive, Discothèque le Sunshine, Auto-école Vergne, FFMC de la Corrèze, Conseil Général, Éducation Nationale, Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances.
- **groupe « seniors »** : Fédération Départementale des Aînés ruraux, Association des maires, Familles Rurales, Déléguée régionale au permis de conduire, Conseil Général, Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances, Gendarmerie Nationale, DDSP, Conseil départemental de l'ordre des médecins.
- **groupe « distracteurs de conduite »** : Éducation Nationale, AIST 19 (Association Inter-entreprises pour la Santé au travail), FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers), AFPA Limousin, Familles rurales, Gendarmerie



Nationale, DDSP, Conseil Général des jeunes, Chargé de mission sécurité routière en DREAL.

Ces groupes ont travaillé avec des objectifs communs :

Approfondir et mieux connaître l'enjeu les réunissant ;

Proposer des orientations d'actions, qui pourraient être mises en œuvre au cours des prochaines années par les différents partenaires ;

Préciser des recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions.

4 - Le choix des orientations

Les pistes d'actions ainsi proposées en matière d'infrastructure, d'éducation, de formation, d'information, de communication ou de contrôles et sanctions, ont été examinées et validées au sein du comité de pilotage qui s'est réuni le 15 mai 2013. Il a été décidé d'élargir l'enjeu « seniors » en modifiant le public visé. Ainsi, il est devenu l'enjeu « usagers vulnérables », qui inclut également les piétons et les cyclistes.







II. Le contexte corrézien

1 - Présentation du département

Le département de la Corrèze est situé à l'extrémité sud de la région Limousin. Les départements limitrophes sont la Haute-Vienne, la Creuse, le Puy-de-Dôme, le Cantal, le Lot et la Dordogne.

Il compte 243 551 habitants en 2010, ses 3 villes principales sont Brive-la-Gaillarde (sous-préfecture avec 49 000 habitants), Tulle (préfecture avec 15 000 habitants) et Ussel (sous-préfecture avec 10 000 habitants).

Le département d'une superficie de 5857 km² a une densité moyenne de 42 hab/km², soit bien en deçà de la moyenne française (114 hab/km²).

Le taux de motorisation est, au 1er janvier 2010, de 53 véhicules particuliers pour 100 habitants, en ne considérant que les véhicules de moins de 15 ans. Il est donc légèrement supérieur au taux national (50 véhicules pour 100 habitants)

Le réseau routier corrézien est constitué de 177 km d'autoroutes, 4766 km de routes départementales et 6 359 km de voies communales.

La Corrèze présente la spécificité d'être située à un carrefour autoroutier majeur au niveau national. En effet, deux autoroutes se croisent :

- l'A20, d'axe nord-sud, qui relie Paris à Toulouse. Le trafic se situe entre 26 000 et 32 000 véhicules/jour.
- l'A89, d'axe ouest-est, qui relie Bordeaux à Clermont-Ferrand et à plus grande échelle Lyon et Genève, avec un trafic quotidien de 7 000 à 10 000 véh/j.

Au niveau des routes départementales, le département présente deux axes structurants :

- la RD1089 qui traverse le département du nord-est au sud-ouest, en parallèle de l'A89 et qui présente la spécificité de relier entre elle les villes d'Ussel, d'Egletons, de Tulle et de Brive-la-Gaillarde.
- la RD1120 qui relie Uzerche, Tulle, Argentat et qui assure la liaison avec le Cantal voisin.



Les voies de circulation de la Corrèze
© DDT / SAET-UACT



2- Caractéristiques générales de l'accidentologie en Corrèze

L'étude accidentologique est basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation), synthèse informatique des procès-verbaux des forces de l'ordre, exploités par le logiciel CONCERTO ainsi que sur les résultats des contrôles routiers, les relevés des stations de comptages SIREDO (implantées sur le réseau principal corrézien), les statistiques radars (Site Infocentre), les données de l'observatoire national de la sécurité routière et de l'observatoire départemental de la sécurité routière de la DDT, enfin les données de l'INSEE.

Quelques définitions afin de mieux comprendre les données exploitées dans la suite du document :

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, qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état n'a nécessité aucun soin médical ;
- les victimes impliquées non indemnes :

Parmi celles-ci, on distingue :

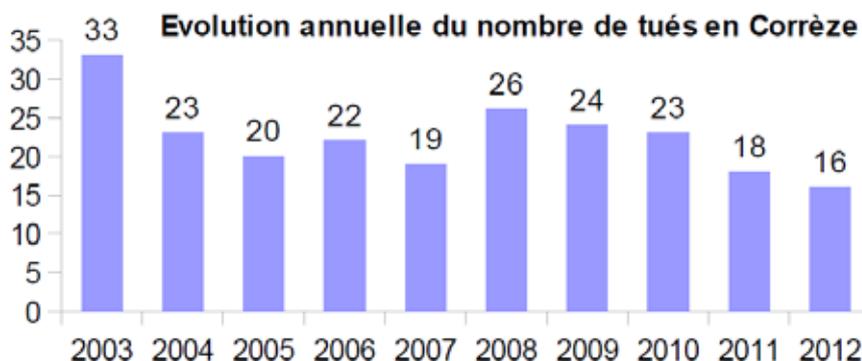
- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés hospitalisés (BH) : victimes non tuées, admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers (BL) (ou non hospitalisés BNH) : victimes non tuées, ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Les victimes graves regroupent les tués et les blessés hospitalisés.



Action de communication des forces de l'ordre - © DDT / MESRDGC

On entend par milieu urbain (ou en agglomération), l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

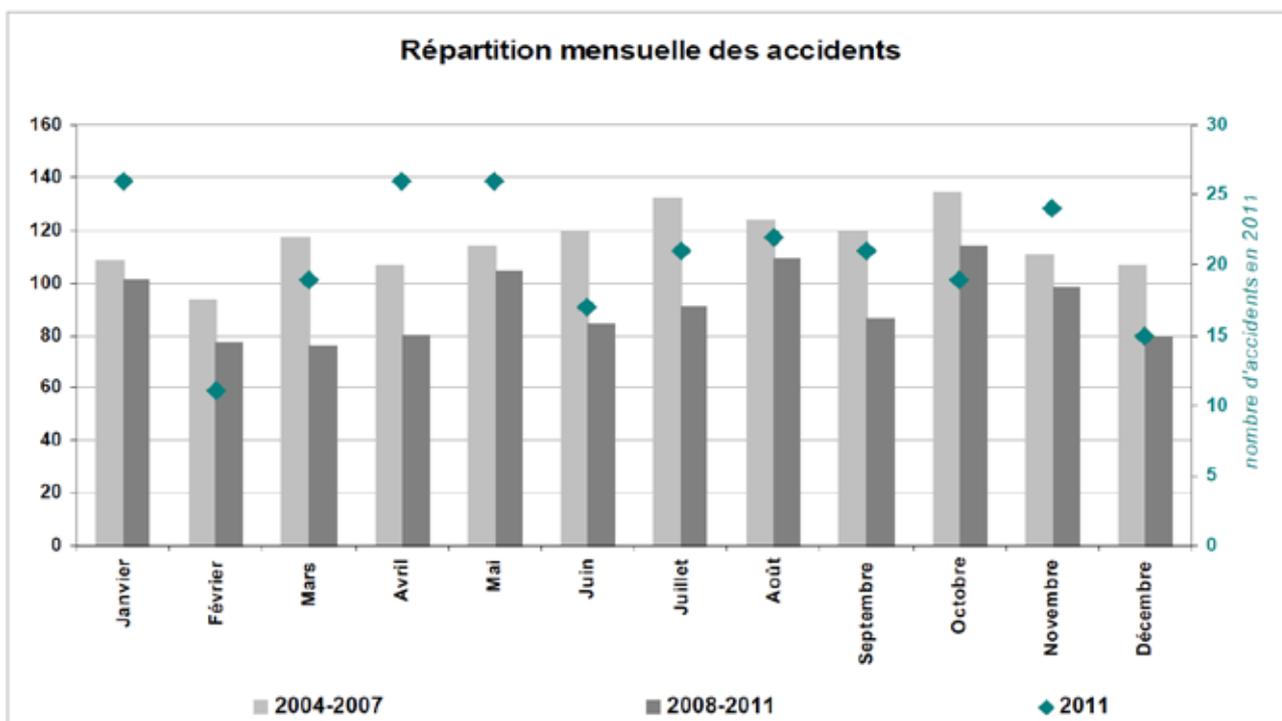


Sur la période 2008-2011, en Corrèze, 1099 accidents corporels ont été recensés et ils ont fait 91 tués et 1396 blessés.

Même si le nombre de tués a baissé depuis 2003 comme le montre le graphique ci-contre, le nombre d'accidents corporels et de blessés a globalement stagné.

Nous allons étudier à présent la répartition des accidents corporels selon différentes thématiques de la sécurité routière : le temps, le lieu, le véhicule, la nature des victimes.

▣ Le temps

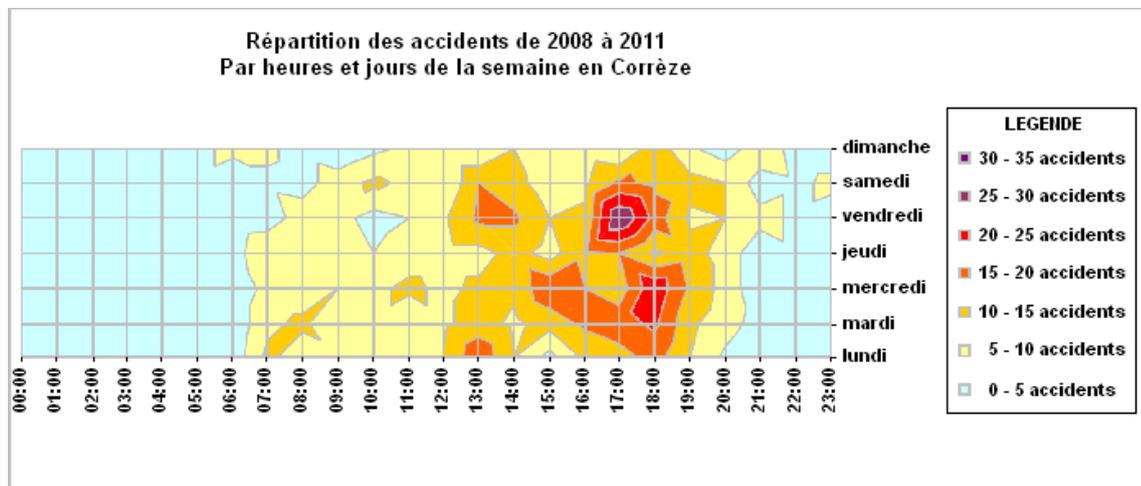


L'analyse des répartitions temporelles des accidents montre qu'il n'y a pas de mois qui se distinguent nettement des autres par leur forte accidentalité.



En revanche, sur les 4 dernières années, on observe une forte mortalité en période estivale sur les routes corréziennes.

En analysant la répartition journalière des accidents, on constate que ceux-ci ont majoritairement lieu entre 15h et 19h, quel que soit le jour de la semaine, et que les jours où ceux-ci sont les plus nombreux sont les mardi, mercredi et vendredi.



Enfin, sur cette période 2008-2011, les accidents de nuit, qui constituent environ 30% de l'ensemble des accidents, ont provoqué 1/3 des tués.

▣ Le lieu

Au fil des ans, la répartition des accidents suivant le type de réseau sur lesquels ils surviennent est stable.

Hors agglomération, les axes routiers les plus accidentogènes au cours des 5 dernières années sont : la RD1089 (109 accidents corporels), la RD1120 (40), l'A20 (37), les RD920 et RD38 (35), la RD59 (29) et la RD940 (23).

La répartition des accidents sur la période 2008-2011 s'établit comme suit :

2008-2011	Accidents corporels	Tués	Victimes
En agglomération	67%	21%	61%
Hors agglomération	33%	79%	39%



Conduite en milieu urbain
© DDT / MESRDGC

Ainsi, les accidents sont beaucoup plus nombreux en agglomération mais sont bien plus graves en rase campagne puisque 79% des tués le sont hors agglomération.

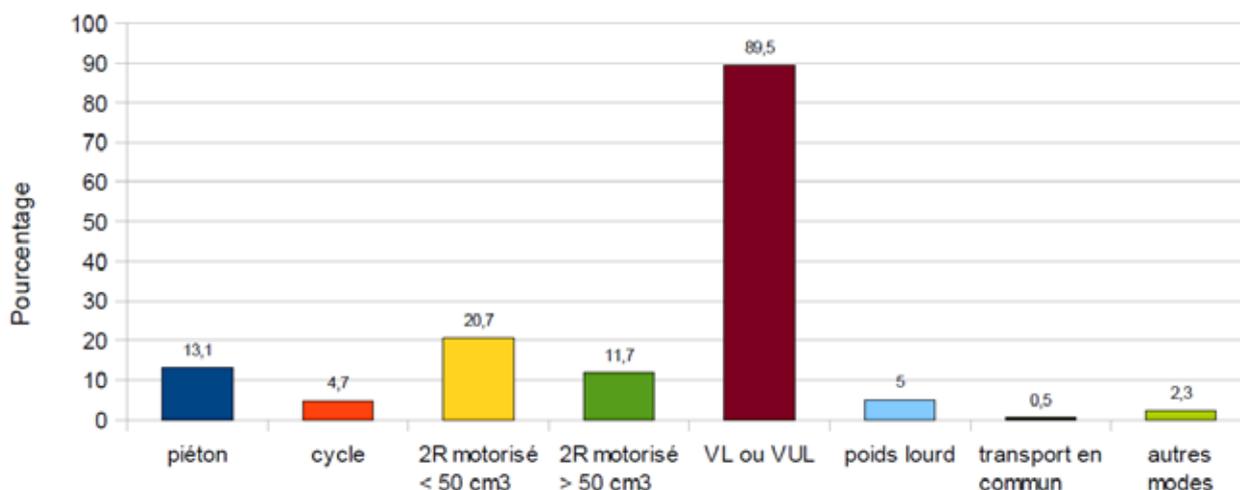
Entre 2008 et 2011, 740 accidents se sont produits en agglomération (soit 67% des accidents) :

- ils ont fait 19 tués (soit 21%) et 887 blessés (soit 63%) ;
- 23,7% ont impliqué un 2-roues motorisé, 11,9% un piéton ;
- 27,7% se sont produits de nuit ;
- 585 accidents ont eu lieu à Brive-la-Gaillarde, soit 79% des accidents en agglomération.

▣ Le véhicule

Entre 2008 et 2011, ce sont sans surprise les véhicules légers (VL) ou les véhicules utilitaires légers (VUL) et les cyclomoteurs les plus concernés par les accidents. Ils sont respectivement représentés dans 9 cas sur 10 et dans 1 cas sur 5. Sur cette période, les deux modes de déplacement les plus concernés ont été les piétons et les motos (respectivement 13% et 11,7%).

Répartition des victimes d'accidents selon leur mode de déplacement

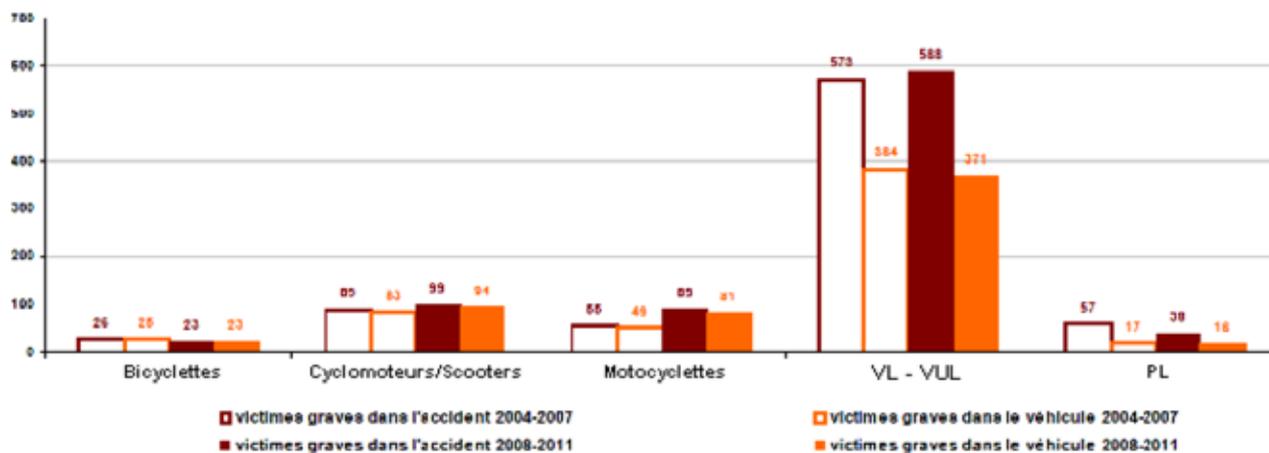


«L'agressivité» des différents modes de transport a aussi été étudiée. Celle-ci peut se définir comme la comparaison entre le nombre de victimes recensées dans les accidents et le nombre de victimes usagers de ces modes de transport. Aussi, un mode de transport sera d'autant plus agressif que le rapport «nombre de victimes recensées dans l'accident impliquant le mode de transport / nombre de victimes usagers du mode de transport» sera élevé. Les victimes retenues sont les victimes graves.

Les deux-roues sont particulièrement vulnérables : les victimes graves recensées dans les accidents les impliquant sont majoritairement les usagers de ces modes de transport. Les



Agressivité 2004 - 2007 et 2008 - 2011 des modes de transports en Corrèze



nombre d'accidents et de victimes graves des deux-roues motorisés sont en augmentation entre les deux périodes étudiées.

Les véhicules de type poids lourds sont eux aussi agressifs pour les autres modes de transport : les victimes graves recensées lors des accidents les impliquant sont majoritairement des usagers d'un autre mode de transport.

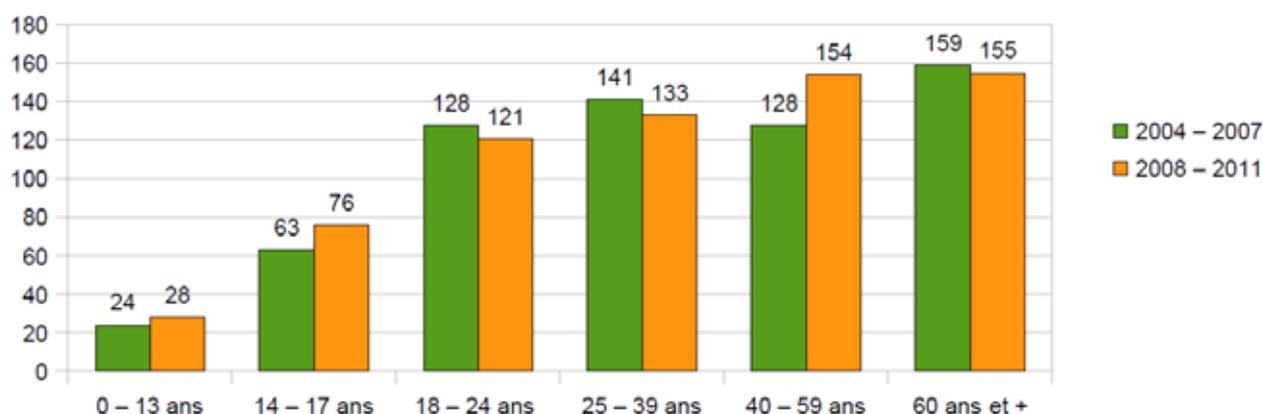
Les victimes

La lecture du graphique suivant permet de constater que le nombre de victimes graves de certaines classes d'âge a augmenté entre 2004-2007 et 2008-2011.

Ainsi, il apparaît que le nombre de victimes graves augmente pour les 0 à 17 ans et les 40 à 59 ans, et diminue pour les autres tranches d'âges.

Victimes graves (tués et blessés hospitalisés)

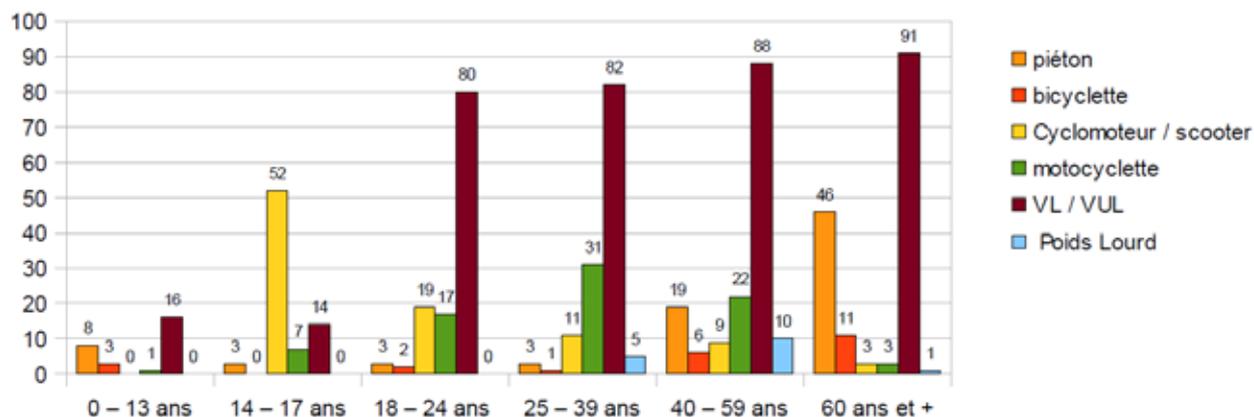
Répartition par classes d'âges



Afin d’avoir une idée du mode de déplacement des victimes graves selon leur âge, ces deux informations ont été recoupées dans le graphique suivant :

Victimes graves (tués et blessés hospitalisés) de 2008 à 2011

Répartition par classes d'âges et catégories d'usagers



Ce graphe met en évidence des enjeux en termes de victimes graves dans les accidents de la circulation, qui sont :

- la part prépondérante des victimes d’accident de cyclomoteurs chez les 14-17 ans ;
- la part élevée des victimes en motocyclette chez les 25-39 ans ;
- le nombre important de piétons et d’utilisateurs de bicyclette chez les personnes de plus de 60 ans.





III. Les enjeux de la Corrèze

Analyse des enjeux

Les quatre enjeux retenus au niveau national sont :

- la vitesse ;
- l'alcool ;
- les jeunes ;
- les 2-roues motorisés.

Pour la Corrèze, deux autres enjeux s'y ajoutent :

- les usagers vulnérables ;
- les distracteurs de conduite.

1- L'enjeu « vitesse »

En Corrèze, sur la période 2008-2011, les accidents dus à la vitesse sont généralement graves. En effet, il ressort que plus de 37% des tués le sont dans un accident où la cause principale est la vitesse alors que tous accidents corporels confondus, la vitesse est la principale cause dans seulement 10 % des cas.

Année	Accidents corporels	dont accidents vitesse		Tués	dont vitesse	
		Nombre	%		Nombre	%
2008	302	16	5,3%	26	11	42%
2009	291	14	4,8%	24	6	25%
2010	259	46	17,8%	23	12	52%
2011	247	29	11,7%	18	5	28%
2008-2011	1099	105	9,5%	91	34	37,3%
2012	218	21	9,6%	16	8	50%

L'estimation de la vitesse d'un véhicule lors d'un accident de la route est particulièrement difficile. Elle relève souvent du subjectif : sentiment d'une personne ayant été témoin de l'accident, estimation par les forces de l'ordre compte tenu des dégâts observés sur le(s) véhicule(s) en cause, éventuellement de l'interprétation scientifique de données terrain (traces de freinage)...

Actuellement, les forces de l'ordre ne disposent pas de moyens efficaces et fiables permettant d'estimer de manière systématique la vitesse d'un véhicule avant l'impact. Aussi les fichiers BAAC ne permettent-ils pas d'établir une distinction entre deux causes distinctes : une vitesse excessive, c'est-à-dire supérieure à la vitesse limite autorisée ou bien une vitesse



inadaptée, c'est-à-dire que le véhicule n'était pas en infraction mais que sa vitesse n'était pas adaptée aux circonstances (conditions météorologiques, configuration de la route, etc...)

Cependant, quelle que soit la situation, *« la vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leur vitesse. De plus, la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie du choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc »*. (La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2011, ONISR)

2- L'enjeu « alcool et produits psychoactifs »

La part de l'alcoolémie augmente dans les causes d'accidents corporels survenus en Corrèze (10.5 % entre 2008 et 2011, 7% entre 2004 et 2007)

Au total, en 4 ans, 115 accidents avec alcool (10.5 % du total) se sont produits en Corrèze : ils ont fait 19 tués et 155 blessés, soit 21 % de l'ensemble des tués du département.

La répartition des accidents avec alcool selon la zone où ils se sont produits est relativement équilibrée puisque 47% ont eu lieu en agglomération et 53% hors agglomération.

Les accidents de nuit représentaient 29 % de l'ensemble : ils passent à 55 % lorsque l'alcool est présent chez au moins l'un des conducteurs.

Les accidents avec alcool sont survenus essentiellement les week-ends, entre 18h et 7h du matin. 70% de ces accidents avec alcool surviennent avec un véhicule léger.

Chez les victimes d'accidents avec alcool, il est relevé que 40% d'entre elles ont moins de 3 ans de permis. Cependant, ce ne sont pas systématiquement des conducteurs tout juste majeurs. En effet, la moyenne d'âge de ces primo-conducteurs alcoolisés qui sont victimes d'accidents est de 31 ans.

Concernant la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants, peu de données existent. Les choses sont cependant en train de changer. En effet, *« une rubrique « drogue » a été ajoutée au recueil des données accidents. Elle est exploitée depuis 2008 mais les résultats issus de cette rubrique restent encore non représentatifs de la présence de drogue dans les accidents, car*



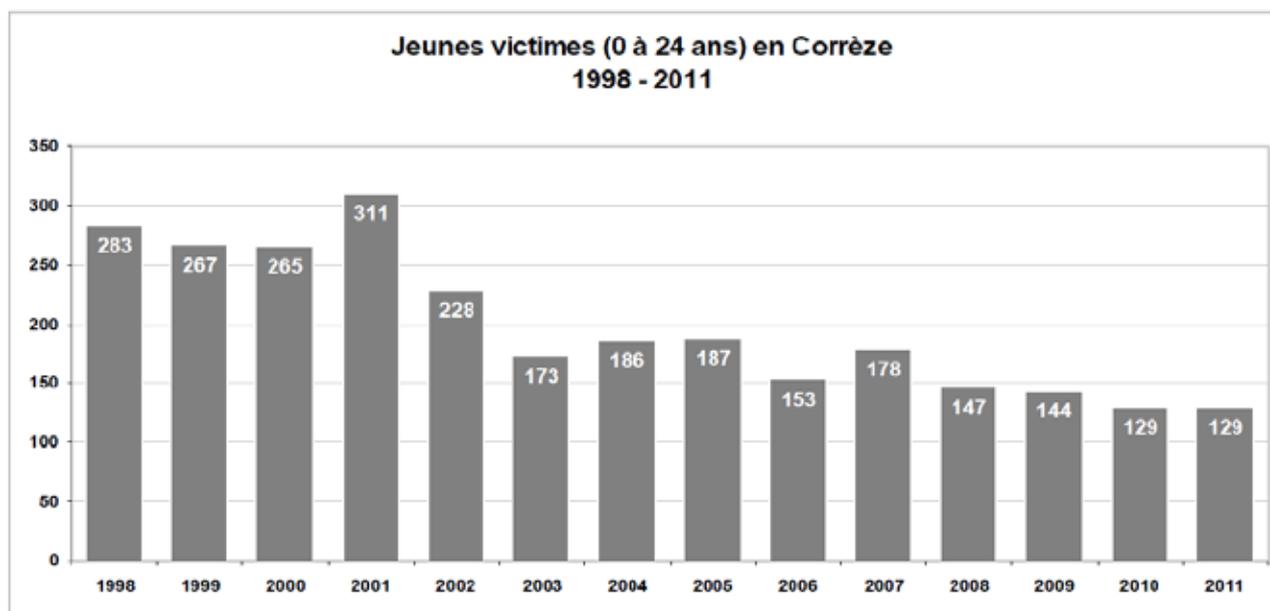
Valise alcool
© DDT / MESRDGC

cette rubrique du fichier BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel) n'est renseignée au niveau national que dans 5 cas sur 10. » (La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2011, ONISR).

En Corrèze, entre 2008 et 2011, sur l'ensemble des contrôles réalisés par les forces de l'ordre, le dépistage de produits stupéfiants a été réalisé dans 8% des cas. Sur l'ensemble des contrôles effectués, le test s'est révélé positif dans 7,5% des cas.

3 - L'enjeu « jeunes »

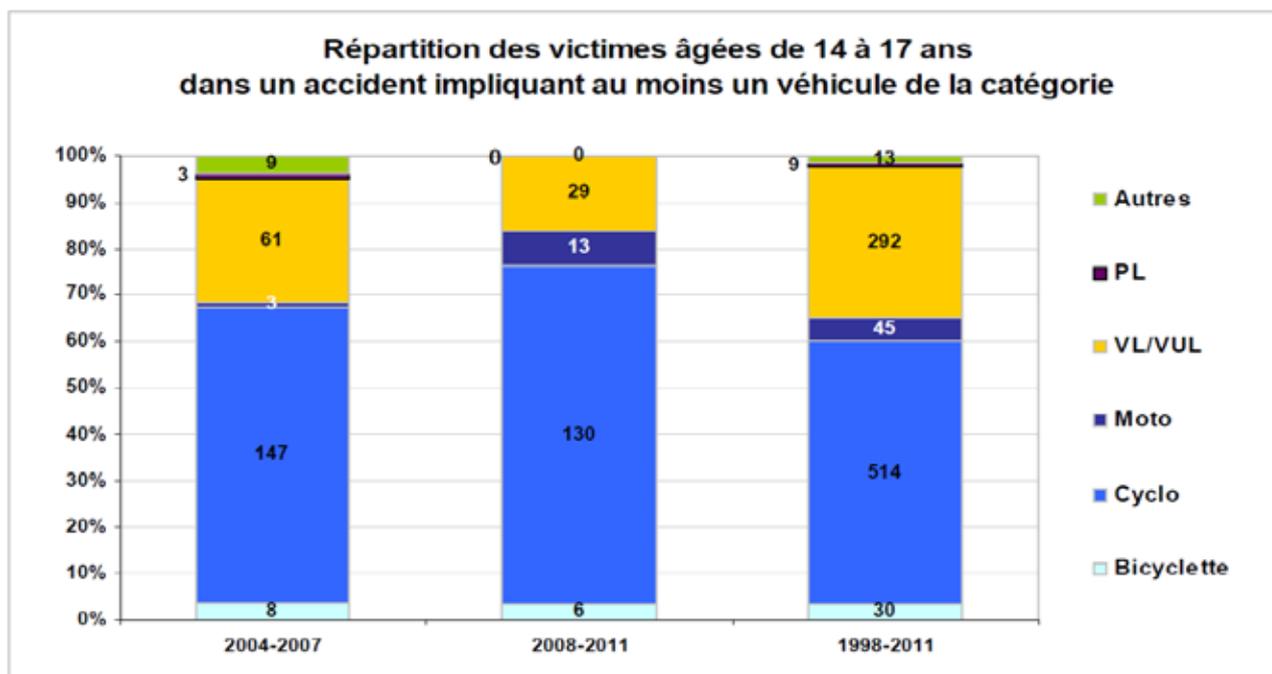
En Corrèze, le nombre de jeunes victimes d'accidents observe une tendance à la baisse.



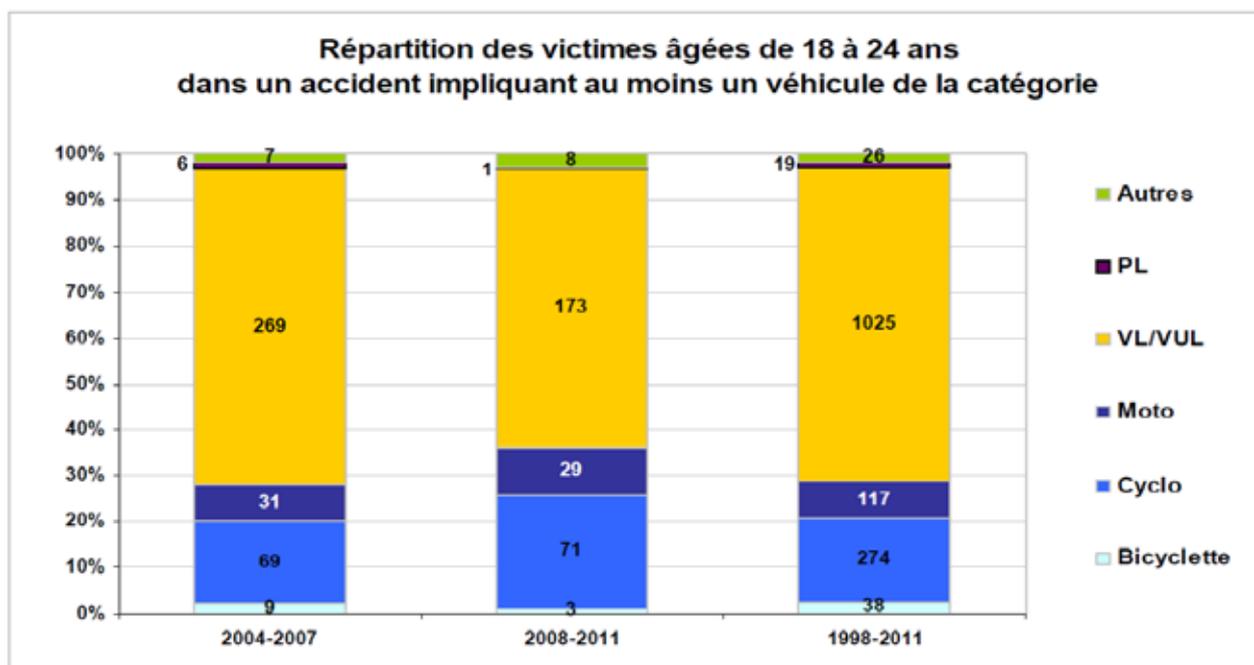
Cependant, sur la période 2008-2011, 37% des victimes ont moins de 24 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 25 % de la population corrézienne. La tranche 18-24 ans est avec la tranche des 14-17 ans celle qui présente le plus fort risque d'accidents puisque 19 % des victimes en sont issues alors qu'elle ne concentre que 7% de la population. Les 14-17 ans ne représentent que 4 % des corréziens alors qu'ils correspondent à 12 % des victimes.

Pour la période 2008-2011, chez les 14-17 ans, 62,5 % des accidents ont eu lieu avec un cyclomoteur. Cette part a augmenté par rapport à la période 2004-2007.





Chez les 18-24 ans, c'est le véhicule léger qui est le premier vecteur d'accident avec une implication dans 58 % d'entre eux, soit une baisse par rapport à la période 2004-2007 (67%).



En analysant les conditions des accidents impliquant des jeunes, il convient de distinguer deux groupes : les accidents de cyclomoteurs chez les 14-17 ans et les accidents de voiture chez les 18-24 ans.

Ainsi, il ressort que pour le premier groupe, entre 2008 et 2011, 86 % surviennent en agglomération, 9/10 dans de bonnes conditions météorologiques, les ¾ de jour, principalement sur

le créneau 16h-19h et que 6% des conducteurs ne portaient pas de casque.

Pour les automobilistes âgés de 18 à 24 ans, sur cette même période, il a été constaté que les accidents surviennent pour 72% en agglomération, 21% sur chaussée mouillée, 36% de nuit. Les conducteurs ne portent pas la ceinture dans 3,5% des cas et sont positifs au test d'alcoolémie dans 7% des accidents.

4 - L'enjeu « 2 roues motorisés »



Épreuve de maniabilité
© DDT / MESRDGC

Entre 2008 et 2011, 32.5 % des accidents corporels survenus en Corrèze ont impliqué un 2-roues motorisé : ils ont fait 17 tués et 397 blessés :

- 78% ont eu lieu en agglomération, dont 62% à Brive la Gaillarde. (70% à Brive, Tulle et Ussel) ;
- 36,5% de ces accidents se sont produits en intersection (27% pour l'ensemble des accidents).

Les accidents de cyclomoteurs (- 50 cm³) sont deux fois plus nombreux que les accidents de motos (+ de 50 cm³) et ils surviennent en grande majorité en agglomération (84%). (voir carte en annexe)

2008 - 2011	+ 50 cm ³	- 50 cm ³
Agglomération	85 (66%)	215 (84%)
Rase campagne	44 (34%)	41 (16%)

Quel que soit l'accident de 2-roues motorisé considéré, 90% surviennent dans des conditions atmosphériques normales et 75 % en plein jour.

Les accidents impliquant au moins un cyclomoteur surviennent essentiellement entre 16h et 19h quel que soit le jour et également entre 6h et 9h en semaine. Pour les motocyclettes, les accidents se produisent surtout entre 15h et 19h en fin de semaine.

Chez les conducteurs qui ont le permis A et qui sont impliqués dans un accident, 55% le détiennent depuis moins de 5 ans, 18 % depuis moins de 1 an.

5 - L'enjeu « usagers vulnérables »

Le terme « usagers vulnérables » regroupe plusieurs types d'usagers de la route, à savoir les seniors, les cyclistes et les piétons.



Ce regroupement sous le même vocable peut d'ailleurs impliquer l'inclusion d'une même personne dans deux sous-catégories. En effet, en Corrèze entre 2008 et 2011, 30% des victimes ayant plus de 75 ans sont des piétons.

Toujours sur cette même période, la part des tués issus du 4^e âge (75 ans et plus) est de 22% alors qu'ils ne représentent que 13,5 % de la population. Cette part des tués était de 20 % entre 2004 et 2007.

L'ensemble des tués du 3^e âge (65-74 ans) sur la période 2008-2011, 83% étaient conducteurs alors que chez les tués du 4^e âge, ils ne sont plus que 49 % à être conducteurs.

Qu'ils soient vulnérables par une diminution de leurs acuités visuelle ou auditive pour les seniors ou par leur fragilité vis-à-vis des autres usagers pour les piétons ou cyclistes, les « usagers vulnérables » représentent une part importante des victimes.

Année	Pourcentage de victimes			
	Piétons	Cyclistes	Seniors	Total
2008	9,5 %	4,5 %	12,4 %	26,4 %
2009	10,3 %	3,4 %	15,7 %	29,4 %
2010	9,9 %	3,7 %	13,8 %	27,4 %
2011	11,3 %	2,5 %	11 %	24,8 %

En effet, l'ensemble de ces usagers représente sur la période 2008-2011 en moyenne 27 % des victimes de la route en Corrèze. Les seniors sont globalement les plus nombreux. Leur part parmi les victimes n'évolue pas significativement. A contrario, le pourcentage de victimes piétons augmente et celui des cyclistes diminue. Les accidents impliquant ces usagers ont très généralement lieu en agglomération (voir carte en annexe).



Permis piétons
© DDT / MESRDGC

6- L'enjeu « attention au volant et distracteurs de conduite »

« Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques, notamment lorsque intervient à ce moment précis un événement de circulation non routinier, que le conducteur est censé détecter et interpréter avant d'y réagir de façon appropriée, le tout très rapidement. Encore faut-il que son attention soit intégralement disponible, et non pas mobilisée ailleurs. » (La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2011, ONISR)

Le manque d'attention peut avoir plusieurs causes. Ainsi, il peut être généré par la monotonie et la routine qui entraînent



l'automobiliste dans une conduite automatique. Cette monotonie peut être accentuée par l'utilisation des outils d'aide à la conduite tels que les régulateurs de vitesse. Une charge mentale peut aussi générer une baisse d'attention. Enfin, la distraction peut être d'ordre technologique, notamment due à l'emploi de dispositifs avec écran ou clavier (téléphone portable, GPS).

Peu de données chiffrées existent sur cette problématique. Toutefois, certaines commencent à émerger. Ainsi, une étude menée par les associations «Prévention Routière» et «Assureurs prévention» révèle une très forte progression de l'usage du téléphone au volant, notamment chez les 18-24 ans, comme le montre le tableau ci-dessous :



Téléphone au volant
© FreeProd - Fotolia.com

Année	1999	2004	2012
Part des 18-24 ans déclarant utiliser leur téléphone au volant	30 %	44 %	76 %

De plus, une étude lancée par la DSCR et conduite conjointement par l'institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) et l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 2010 fait ressortir plusieurs traits majeurs :

Téléphoner en conduisant multiplie par 3 le risque d'accident. En France, près d'un accident corporel sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone ;

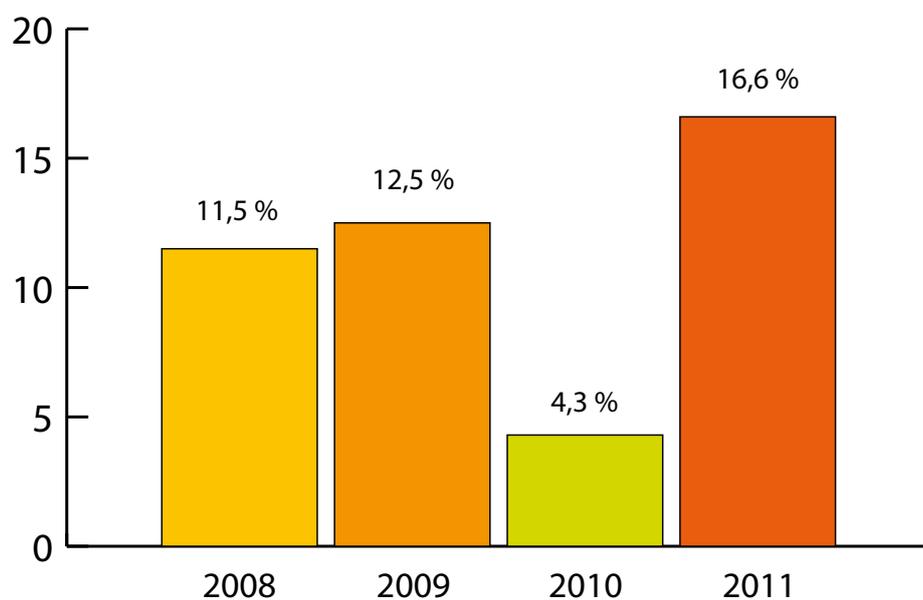
La téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles et visuels du téléphone (SMS, Internet, utilisation d'applications sur terminaux type smartphones) ce qui accapare encore plus fortement l'attention du conducteur mais également sa vision.

Les distracteurs de conduite sont donc un enjeu nouveau dont les conséquences sur les routes sont de plus en plus probantes. Ainsi, en Corrèze, entre 2008 et 2011, la part des accidents ayant pour motif principal le défaut d'attention a progressé.

Année	2008	2009	2010	2011
Part des accidents ayant pour cause principale le « défaut d'attention »	11,5 %	12,5 %	4,3 %	16,6 %



Part des accidents ayant pour cause principale le « défaut d'attention »







IV. Les orientations d'actions

Comme indiqué précédemment, 6 groupes de travail correspondant aux 6 enjeux définis en comité de pilotage ont travaillé à la définition d'orientations d'actions qui portent sur :

- l'information et la communication ;
- les infrastructures ;
- les contrôles et sanctions ;
- la formation et l'éducation ;
- l'implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière.

1- La lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées

Constats et/ou données chiffrées



Contrôle de vitesse automatique
© Laurent Mignaux - METL/MEDDE

- Les retraits de permis en 2012 ont augmenté de 10%. Le nombre de retraits de permis liés uniquement à la vitesse croit, quant à lui, de 30%.
- Sur le réseau routier départemental, beaucoup de jeunes sont en infraction vis-à-vis de la vitesse, phénomène plus marqué que sur le réseau autoroutier.
- En 2012, il y a eu une augmentation de 24% du nombre de personnes contrôlées sans permis.
- En Limousin, environ 20% des jeunes bénéficient de la conduite accompagnée. Ce chiffre est en légère baisse. Cela est dû au fait que ce dispositif reste assez contraignant, notamment pour les parents.

Information et communication

- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité.
- Distinguer, lors de l'analyse accidentologique, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances.
- Effectuer de la prévention sur les effets de la vitesse avec un ciblage particulier sur le respect des distances de sécurité.
- Promouvoir la conduite accompagnée, la conduite supervisée (formation en conduite accompagnée pour les plus de 18 ans où l'élève va pouvoir acquérir de l'expérience de conduite avec un accompagnateur, avant de passer ou



repasser l'examen) et la conduite encadrée (formation à la conduite de véhicule pour les jeunes qui préparent un diplôme professionnel de la route (BEP, CAP de conducteur routier) dans un établissement de l'Éducation nationale) lors de forums ou en auto-écoles.

- Faire de la communication sur la nécessité d'avoir des pneus en bon état et sur la localisation des stations de gonflage.

Infrastructures

- Examiner et veiller à la pertinence et à la cohérence de la signalisation, notamment sur les principaux axes du département.
- Susciter des liens entre les services voirie et le réseau des élus référents sécurité routière afin d'obtenir une meilleure adaptation des infrastructures aux impératifs de sécurité routière.

Contrôles et sanctions

- Cibler les contrôles selon les créneaux horaires, les lieux, la population que l'on veut contrôler afin de gagner en efficacité.
- Développer des contrôles aléatoires géographiquement.
- Déployer des radars chantiers car les limitations au niveau des chantiers mobiles ne sont que très rarement respectées.

Formation et éducation

- Insister sur la formation et la sensibilisation des lycéens à la vitesse car ce sont les primo-conducteurs : cible = 16-18 ans.



circulation dans un tunnel
© Laurent Mignaux - METL/MEDDE

2- La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs

Constats et/ou données chiffrées



Sam, le conducteur responsable
© DDT / MESRDGC

- Manque d'informations des patients sur les risques liés à la prise de médicaments.
- Déficit d'informations auprès de trois types de débitants d'alcool qui entraîne une consommation d'alcool inadaptée :
 - les bars où l'alcool est peu cher alors que leur horaire de fermeture est tardif.
 - les club-houses possédant une licence IV .
 - les clubs de sport servant de l'alcool le dimanche.
- Chez les 30-50 ans, une insuffisante prise de conscience des risques de la conduite sous l'emprise d'alcool.

Information et communication

- Informer sur les risques liés à la conduite lors de la prise de certains médicaments.
- Informer sur la possibilité de prêt de bornes éthylomètres.
- Organiser des séances de prévention à destination du grand public en sortant du cadre scolaire pour inciter, notamment les parents, à plus communiquer sur ce sujet avec leur enfants.
- Développer le principe du conducteur sobre désigné auprès des 30-50 ans.
- Organiser des interventions en entreprises.
- Transmettre l'échelle des sanctions auprès des responsables de discothèques et de bars pour qu'ils deviennent vraiment acteurs de la lutte contre l'alcool au volant.
- Renforcer les données statistiques sur le volet « stupéfiants ».



Contrôles et sanctions

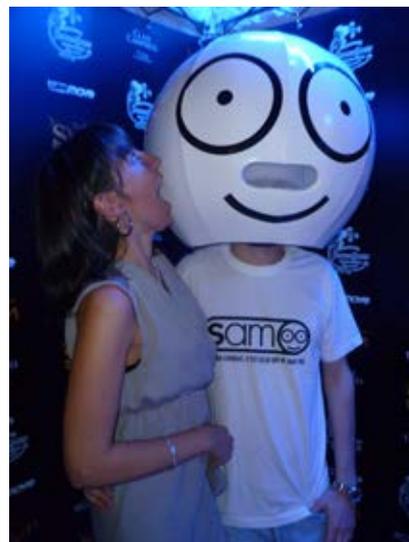
- Renforcer les contrôles alcoolémie sur des jeunes usagers de la route le mercredi après-midi.
- Renforcer les contrôles alcoolémie dans la tranche horaire 22h-2h.
- Maintenir et développer les actions partenariales destinées à prévenir le risque de récidive : stages de sensibilisation à la sécurité routière et actions de sensibilisation lors des audiences pénales consacrées au jugement des délits routiers.

Formation et éducation

- Organiser des formations à l'utilisation des bornes éthylomètres auprès des employés de discothèques, des gérants de bar et des organisateurs de manifestations.

Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Impliquer les médecins et les pharmaciens dans la sensibilisation aux dangers de la conduite sous l'emprise de médicaments.
- Organiser des opérations Sam en partenariat avec les bars en adaptant ce qui se fait avec les discothèques.
- Sensibiliser les élus, par exemple lors de l'assemblée des maires du département, sur leur responsabilité lorsqu'ils louent une salle communale.
- Informer et inciter les parents à aller chercher leurs enfants alcoolisés en discothèque. Ce sont les premiers partenaires.



Soirée SAM
© DDT / MESRDGC

3 - Les jeunes : une population à risque

Constats et/ou données chiffrées

- L'information des jeunes par des supports papier n'est pas efficace.
- Le débridage des cyclomoteurs, bien que celui-ci soit interdit, est une problématique toujours d'actualité.
- Il est nécessaire de responsabiliser les jeunes en les informant notamment sur le rôle qu'ils peuvent jouer dans la lutte contre l'insécurité routière.
- La peur du gendarme fonctionne encore.
- L'alcoolisation des jeunes à domicile ou au sein de soirées étudiantes est un problème croissant.



Sensibilisation en lycée
© DDT / MESRDGC

Information et communication

- Communiquer via des supports utilisés par les jeunes (smartphones, tablettes, internet, utilisation de l'adresse mail donnée par le Conseil général lors de la distribution d'Ipads en 6° pour diffuser des informations, ...)
- Organiser des séances de théâtre interactives car l'information diffusée de manière non conventionnelle est mieux retenue.

Contrôles et sanctions

- Mettre en place des contrôles à caractère préventif auprès des cyclomoteurs débridés (curvomètre) et, dans le cadre de la politique pénale définie par le parquet, en cas d'infractions pénales, privilégier les réponses alternatives à caractère pédagogique.

Formation et éducation

- Axer une partie de la formation à destination des parents souvent trop éloignés de l'univers de la jeunesse.
- Étudier la possibilité de créer un brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur (BAFA) avec une mention «sécurité routière» pour former les jeunes à la moto dans le cadre des centres de loisirs.
- Sensibiliser les jeunes aux risques liés à la conduite des deux-roues motorisés.



- Maintenir et développer les actions collectives de formation en direction des publics scolaires coordonnées par le conseil départemental d'accès au droit (CDAD) et consacrées à la lutte contre la violence routière : simulations d'audiences pénales, actions «découverte de la justice», action-projet «et si c'était vous» comportant la réalisation d'une vidéo à partir d'un scénario relatif à la sécurité routière.

Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Diffuser des messages de prévention aux élèves et aux parents par la mise en place d'un partenariat avec le Conseil Général pour utiliser les adresses mail fournies lors de la distribution des Ipads aux collégiens.
- S'appuyer sur le réseau des élus référents sécurité routière.
- Impliquer davantage les professeurs et les parents lors d'actions organisées en milieu scolaire.



Simulation d'audience pénale
© DDT / MESRDGC



Campagne SAM «celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas»
© sécurité routière - 2012

4 - Les deux-roues motorisés

Pour cette catégorie d'usagers, il convient de distinguer les cyclomoteurs de petite cylindrée souvent conduits par les jeunes (14-17 ans) et les motocyclettes de cylindrée plus importante souvent pilotées par des usagers plus expérimentés (+de 18 ans).

Cas des cyclomoteurs :



*Jeune conducteur sur un scooter
@ Arnaud Bouissou - METL/MEDDE*

Constats et/ou données chiffrées

- La pratique du cyclomoteur diminue car il est de plus en plus coûteux de posséder un 2-roues motorisé.
- Les actions de prévention doivent cibler les cyclomoteurs. Cependant, elles sont limitées notamment à cause du problème de la responsabilité des utilisateurs de ce mode de transport qui sont mineurs.
- Les assurances peuvent être un frein au développement de la pratique des cyclomoteurs. En effet, de plus en plus de compagnies ne veulent plus assurer les cyclomotoristes.

Information et communication

- Faire de l'information auprès des parents.

Infrastructures

- Inciter à utiliser d'autres modes de transport surtout en hiver.

Contrôles et sanctions

- Dans le cadre de la politique pénale définie par le parquet, développer les alternatives à la sanction pour les petites infractions comme, par exemple, des stages sur piste.

Formation et éducation

- Organiser un rallye spécial 125 cm³ en partenariat avec la fédération française des motards en colère (FFMC).



Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Mettre en relation les correspondants sécurité routière en établissements scolaires et les forces de l'ordre pour mettre en place des opérations de contrôle de la conformité des cyclomoteurs.

Orientations communes à l'ensemble des deux-roues motorisés :

Information et communication

- Sensibiliser au problème des angles morts.
- Informer les automobilistes du problème de la fragilité des deux-roues motorisés.
- Insister sur le port des équipements de protection.
- Faire de la pédagogie sur les sanctions en cours.
- Créer un forum deux-roues motorisés en partenariat avec les principaux acteurs.

Infrastructures

- Identifier au sein des principaux gestionnaires de voirie des référents deux-roues motorisés qui donneraient leur avis lors de la réalisation d'ouvrages routiers.

Contrôles et sanctions

- Poursuivre les alternatives à la sanction pour les petites infractions comme, par exemple, des stages sur piste.

Formation et éducation

- Mettre en place un parrainage des nouveaux titulaires du permis A par des motards des forces de l'ordre ou de la FFMC et qui ont une expérience reconnue afin de se perfectionner (positionnement, trajectoire, freinage).
- Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière
- Activer un réseau de référents entreprise qui pourrait être mis en lien avec la CARSAT afin de sensibiliser à différents risques en mettant en place des actions de prévention.



Motards
© DDT / MESRDGC

5- Seniors, piétons, cyclistes : des usagers vulnérables à plus prendre en compte

Constats et/ou données chiffrées

- L'assimilation des informations devient plus difficile avec l'âge
- En milieu rural, la voiture est un véritable lien social.
- Au fil des ans, le code de la route se complexifie, notamment par l'apparition de nouveaux panneaux.
- Les personnes âgées n'ont généralement pas conscience d'être moins performantes au volant.
- Une succession de petits accidents est généralement le préalable à un accident plus important.
- La pratique du vélo en ville est très dangereuse, notamment à cause d'infrastructures qui ne sont pas ou peu adaptées.



Cyclistes en ville
© Arnaud Bouissou - METL/MEDDE

Information et communication

- Inciter les personnes âgées à parler à leur médecin ou pharmacien des problèmes liés à la prise de médicaments et réciproquement.
- Inciter les proches à parler directement au médecin de la personne concernée si elles constatent des problèmes liés à la baisse des réflexes.
- Sensibiliser tous les usagers sur le partage de la route, sur la notion de cohabitation entre les usagers (zones de rencontre, double-sens cyclable, etc...).
- Mobiliser les personnes âgées pour qu'elles participent à ces actions par le biais d'associations.
- Réorienter la communication qui est trop ciblée jusqu'à présent à l'adresse des associations et des administrations.
- Faire de l'information lors des repas annuels des anciens, sur l'intérêt du port de la ceinture de sécurité.
- Utiliser les médias et supports de communication adaptés : France 3 Limousin, les revues des villes, du Conseil Général. Insérer des articles dans la Montagne.
- Créer des actions de sensibilisation auprès des cyclotouristes, la pratique du vélo se développant de plus en plus.



Infrastructures

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie à la nécessité de créer des infrastructures simples, avec des signalisations facilement compréhensibles.
- Sensibiliser les gestionnaires de voirie à une meilleure intégration des pistes ou bandes cyclables et des voies pour les piétons au sein de l'infrastructure globale.
- Mettre en place une signalisation plus claire ou des dispositifs de retenue pour éviter de prendre les autoroutes à contre-sens (notamment sur l'A20 car il n'y a pas de barrières de péage).
- Mise en place par les autorités organisatrices de transports de services de transport à la demande, notamment en milieu rural, où la voiture est un lien social.

Contrôles et sanctions

- Multiplier la saisine de la commission médicale par le préfet, après signalement par les forces de l'ordre d'une personne à risque repérée lors d'un contrôle.
- Informer la personne sanctionnée des raisons de la sanction.
- Sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage », ce qui crée de vrais problèmes de sécurité pour les piétons.

Formation et éducation

- Organiser des stages de formation à destination des seniors.
- Réactualiser les connaissances du code de la route qui évolue en permanence.
- Renforcer la communication sur les actions de formation.
- Effectuer des actions de formation auprès de la classe d'âge 55-65 ans afin de prévenir les risques liés au vieillissement.

Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Organiser des sessions d'information lors des repas annuels des anciens qui drainent beaucoup de monde.
- Mise en place par des partenariats entre les communes et le Conseil Général de transports à la demande.



Piétons
© Laurent Mignaux METL / MEDDE

- Travailler avec le comité départemental des retraités et personnes âgées (CODERPA) au Conseil Général, notamment via sa lettre périodique qui est diffusée au sein des mairies et des maisons de l'autonomie.
- Collaborer avec les clubs des aînés ruraux.
- Collaborer avec les collectivités pour faire passer des messages via leurs magazines (Corrèze magazine, Tulle mag, Brive magazine, etc...).
- Créer un partenariat avec les associations de cyclotourisme.



Panneau de voies réservée aux vélos et aux piétons

© Laurent Mignaux - METL/MEDDE



6 - L'attention au volant et les distracteurs de conduite

Constats et/ou données chiffrées

- Il est difficile de classier précisément les distracteurs de conduite, notamment de distinguer ce qui est interdit au volant de ce qui ne l'est pas.
- Les jeunes commencent à prendre conscience des risques liés à l'alcool, ce qui n'est pas encore le cas pour les distracteurs.
- En entreprise, les ordres de la hiérarchie passent à 80 % par téléphone, la voiture devenant de plus en plus un bureau.
- Les conducteurs de véhicules utilitaires légers sont une catégorie d'usagers à cibler en priorité car ils reçoivent beaucoup d'appels, notamment pour les livraisons.
- La gendarmerie sanctionne environ 10 conducteurs par jour utilisant le portable au volant.
- Le micro sommeil et la somnolence sont la première cause d'accident sur autoroute au niveau national.

Information et communication

- Détailler les distracteurs interdits et les sanctions correspondantes, les distracteurs autorisés et aussi les règles de bonne utilisation comme par exemple ne pas régler un GPS en conduisant.
- Développer un volet distracteurs dans les bilans accidentologiques.
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points.
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc...) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue.
- Sensibiliser aux dangers du micro-sommeil et de la somnolence.
- Expliquer que la visibilité à l'avant du véhicule est obligatoire.



Campagne «téléphoner au volant, c'est être ailleurs que sur la route»
© MEDDM - septembre 2010

Contrôles et sanctions

- Développer les contrôles banalisés afin de relever ce type d'infraction.

Formation et éducation

- Inclure dans les formations les risques de la conduite avec portable.
- Monter des ateliers ludiques sur le thème du danger du téléphone au volant.



Consultation de smartphone au volant
© Firma V - Fotolia.com

Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Inciter les auto-écoles à faire de l'information sur les dangers du téléphone au volant.
- Poursuivre le partenariat avec l'association inter-entreprises pour la santé au travail (AIST) qui organise, en entreprise, des sessions prévention de la conduite avec téléphone.
- Sensibiliser les référents entreprises aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable.



7 - Communiquer, former et sensibiliser à la sécurité routière

Les orientations d'actions ci-après sont transversales et concernent plusieurs enjeux à la fois.

Information et communication

- Renforcer la communication sur les actions de sécurité routière qui sont menées au sein du département, notamment celles inscrites au PDASR, afin d'assurer une plus grande lisibilité.
- Diffuser des spots prévention sur les radios info trafic (107.7 FM ou France Bleu)
- Sensibiliser le public jeune en communiquant via les réseaux sociaux
- Communiquer sur les sanctions et le montant des contraventions

Formation et éducation

- Étendre les forums « sécurité routière » dans les lycées
- Poursuivre le partenariat avec l'association «Prévention Routière» qui se charge de la prévention auprès des collèves.
- Utiliser les films du festival « je tourne pour plus de sécurité » pour faire de la prévention dans les établissements scolaires ou les forums sur différentes thématiques.

Implication des usagers et des partenaires de la sécurité routière

- Création d'un réseau de référents au sein de l'enseignement supérieur afin de sensibiliser les étudiants à l'ensemble des enjeux.
- Renforcer le réseau des correspondants en entreprises en visant au moins toutes les entreprises de plus de 100 salariés. Former ces référents entreprises pour qu'ils effectuent à leur tour des formations dans leur structure sur différents enjeux : alcool, vitesse, distracteurs.
- Recruter et former de nouveaux IDSR.
- Poursuivre la démarche collaborative « la parole à l'utilisateur » qui consiste à mettre à la disposition des Corrèziens une rubrique adaptée sur le site Internet de la préfecture pour



Festival du film de sécurité routière
© DDT / MESRDGC

signaler toute préoccupation en matière de sécurité routière (signalisation, infrastructure, visibilité,...).



Simulateur de retournement
© DDT / MESRDGC





V. La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du DGO

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré chaque année en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets basés sur des partenariats et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs.

Annuellement, un appel à projets sera diffusé auprès des mairies, des différentes collectivités, des établissements scolaires et de tous les partenaires de la sécurité routière en fin d'année pour élaborer le PDASR de l'année suivante. Les enjeux et orientations d'actions du département pour l'année à venir seront mentionnées. Parmi les projets reçus, ceux répondant aux orientations du DGO 2013 - 2017 seront traités en priorité.

La mise en œuvre d'une grande partie de ces actions repose sur le concours des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière. De plus, des groupes de travail thématiques pourront se réunir occasionnellement et déterminer les actions à mettre en œuvre périodiquement.

Un suivi de la mise en œuvre du DGO à partir des orientations proposées sera effectué en réunissant périodiquement le comité de pilotage afin d'évaluer les actions.

En fonction des actions déjà mises en œuvre et compte tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être modulées ou priorisées par rapport à d'autres.

Le comité de pilotage se réunira également régulièrement afin de faire un bilan d'étape sur les actions mises en place, celles en cours et celles à développer.



Action auprès des seniors
© DDT / MESRDGC



Remerciements

Ce Document Général d'Orientations (DGO) est le fruit de l'implication des partenaires locaux de la sécurité routière. Il a pu être réalisé grâce au travail remarquable des différents acteurs qui ont composé les groupes de réflexion.

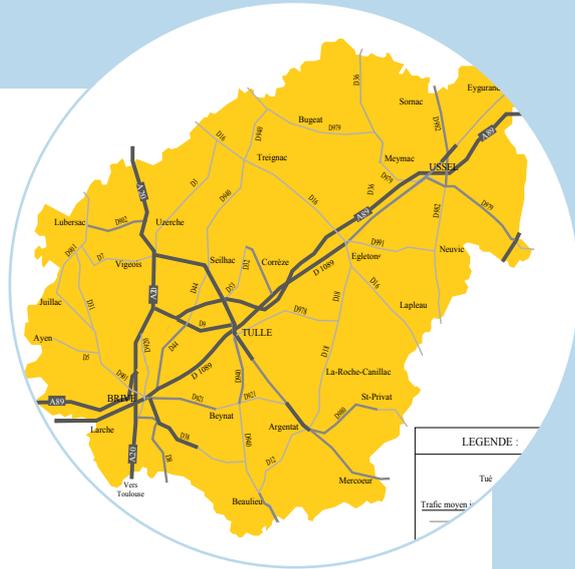
Mme Valleix, directeur de cabinet du préfet, M. Lescat, vice-procureur près le Tribunal de Grande Instance de Brive, M. Fatisson, Coordinateur Sécurité Routière, remercient pour leur précieuse collaboration et leur participation active l'ensemble des membres des groupes de travail et du comité de pilotage, à savoir :

M. Delmas (DDCSPP), MM. Pérot, Cyrot, Chassang, Lachaud, Issartier et Froidefond (DDT), Mesdames Sibel et Saby (CETE Sud-Ouest), Capitaine Toire et MM. Porcher et Bruneau (Gendarmerie Nationale), MM. Germain et Laguillaumie (MM. Moto), Capitaine Richard, MM. Monje et Laviale (Police Nationale), MM. Vigouroux et Brajou (Association des Maires de la Corrèze), Mesdames Oriol et Trémouille (Association Nationale pour la Prévention en Alcoologie et Addictologie), MM. Peyrodes, Berger et Datin (Association Prévention Routière), MM. Perret, Chaumeil et Laplace (Intervenants Départementaux de Sécurité Routière), M. Chiona (Discothèque Le Rétro), M. Soleilhavoup (Discothèque le Sunshine), Mme Froidefond et MM. Savary et Bartoli (Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de la Corrèze), Dr Diederichs (ARS), Dr Rivière (Gérialtre - Centre Hospitalier de Tulle), Mme Cortiama (SAMU), M. Goux (CARSAT), M. Fulminet (AIST 19), M. Trémouille (AFPA Limousin), M. Béchade (Justice, SPIP), M. Chauviniat (SDIS 19), MM. Certain, Litaie et Pauly (Chambre professionnelle des agents généraux d'assurances de la Corrèze), M. Boblet (Fédération des Aînés ruraux), MM. Chammard, Daudy, Deshors et Monjanel (Conseil Général de la Corrèze), M. Suspène (DIRCO), Mme Tonel et M. Roudier (ASF), M. Cossard et Mlle Val (Conseil Général des jeunes), Mme Redondin (Familles Rurales), MM. Lebigot, Hebrard et Mme Hom (Fédération Française des Motards en Colère), Mme Cailhol (Déléguée régionale au permis de conduire), M. Lacroix (Auto-école Vergne), M. Martinez (Chargé de mission sécurité routière), M. Roux (Mairie d'Ussel), MM. Miras et Guicharnaud (Mairie de Brive), Mme Coelho (Lycée Cabanis), Mesdames Albin et Bordes-Galvaing (Lycée Edmond Perrier), Mme Boussac (LEGTPA Brive-Voutezac), Mme Bach-Besse (Foyer de Jeunes Travailleurs - Formation), Mme Nowak (Maison des Ados de Tulle), Mme Lacroix (Association des Familles de Traumatés Crâniens), Mme Vinatier (CSAPA 19).

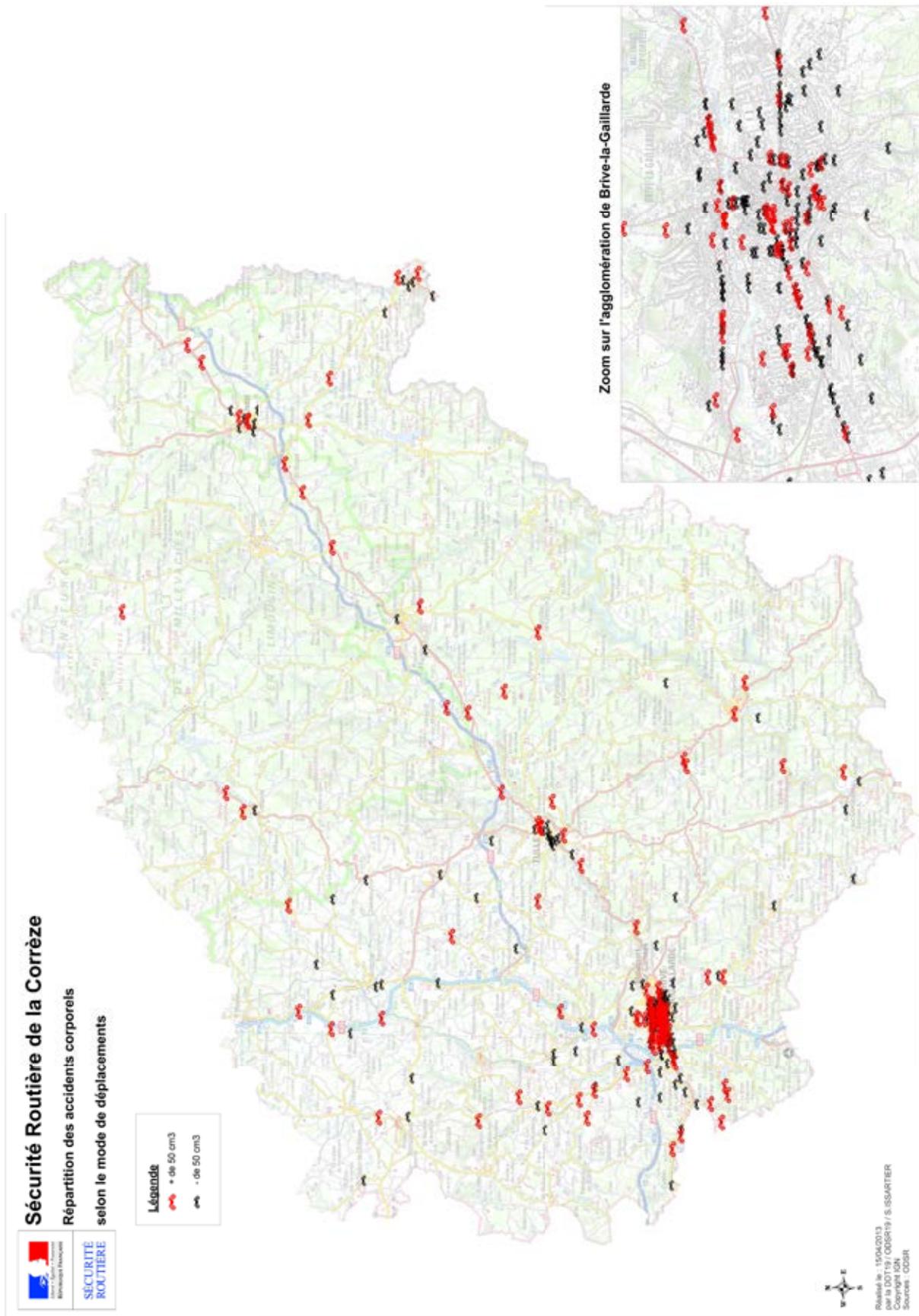


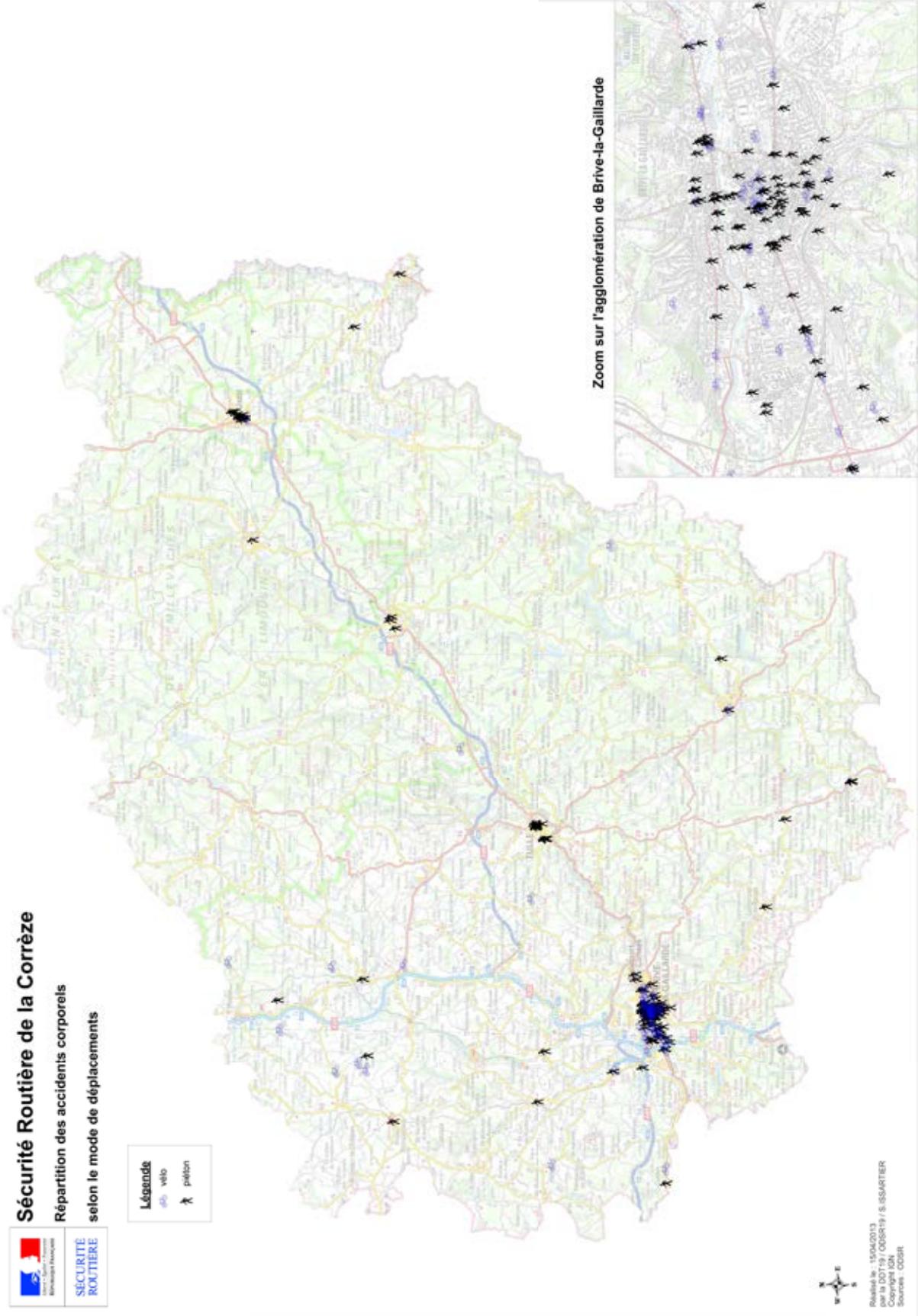
Réunion de concertation
© DDT / MESRDGC





VI. ANNEXES







PRÉFET DE LA
CORRÈZE