

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2013 - 2017

RAPPORT DE SYNTHÈSE



« L'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière doivent rester une priorité absolue. »

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Éditorial

En 40 ans, nos habitudes de conduite, notre perception de la route et les règles du code de la route ont beaucoup évolué. Avec 320 000 vies épargnées depuis 1972, les chiffres de la mortalité routière donnent toute la mesure du chemin parcouru.

Ces centaines de milliers de vies sauvées, tous ces drames évités sont le résultat d'une combinaison de facteurs : volonté constante de l'État, amélioration de la sécurité des véhicules, investissement de diverses collectivités locales sur les réseaux routiers et surtout prise de conscience des usagers qui ont changé de comportement. Les bons résultats de cette politique ne doivent cependant pas gommer la réalité : La France se situe juste dans la moyenne de ses voisins européens pour la mortalité routière par million d'habitants.

Après une décennie de baisse régulière de l'accidentalité routière, l'année 2012 a connu la mortalité routière la plus faible enregistrée depuis 1948. Néanmoins, l'objectif de descendre à moins de 3 000 tués par an n'a pas été atteint.

Il reste donc d'importants efforts à accomplir et de nombreuses vies à sauver.

Lors de l'installation du conseil national de la sécurité routière en novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a fixé l'objectif de descendre sous la barre des 2 000 morts par an sur les routes françaises d'ici à 2020, en concentrant les efforts sur :

- *les principaux facteurs accidentogènes ;*
- *les personnes les plus exposées.*

Nous le redisons avec force et conviction : la lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière que sont l'alcool, les stupéfiants et la vitesse doit constituer notre préoccupation permanente. **Aucun répit ne doit être accordé à la délinquance routière** et nous ne transigerons pas avec le respect des règles et l'application de la loi.

Par ailleurs, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route ce qui nous impose une réflexion profonde sur les modalités de formation les plus appropriées et ce, dès le plus jeune âge. **L'éducation et la sensibilisation des jeunes à la sécurité routière doivent rester une priorité absolue** contribuant à forger au plus tôt les comportements responsables et à rendre la route plus sûre.

Enfin, les **usagers de deux-roues** doivent faire l'objet de toute notre attention car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables.

Sur la période de 2008 à 2011, le nombre des accidents corporels et celui des victimes en Haute-Vienne ont baissé de près de 20 % ; celui des tués ont chuté d'environ 30 % : **50 vies ont ainsi été épargnées sur cette période.**



Mais ces chiffres ne peuvent totalement nous satisfaire :

- d'une part, parce qu'ils ne bénéficient pas aux usagers les plus vulnérables : les jeunes, les usagers de deux-roues et les piétons ;
- d'autre part, parce que les principales causes d'accidentalité demeurent inchangées : l'alcool, la conduite inadaptée et le refus de priorité représentent encore 75 % des accidents corporels.

Ne nous voilons pas la face : en matière d'accident de la route, il n'existe pas de fatalité. ***La plupart de ces accidents était parfaitement évitable !***

Dans le cadre du renouvellement de son document général d'orientation (DGO) et dans une démarche impliquant tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière qu'il convient ici de saluer pour leur engagement et leur action la plus souvent bénévole, l'État en Haute-Vienne a défini les enjeux prioritaires et les orientations de la politique à mener pour :

- ***contribuer à l'effort national de réduction de l'accidentalité routière ;***
- ***réduire d'un quart le nombre d'accidents et de victimes dans le département entre 2012 et 2016 (période d'observation du présent DGO).***

Le document général d'orientation constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière pour les cinq ans à venir. Il a vocation à être décliné opérationnellement, chaque année, dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Dans ce combat collectif contre l'insécurité et la délinquance routières, chacun d'entre nous est force de proposition, chacun peut actionner un levier d'action. Engageons-nous ensemble pour une route plus sûre,

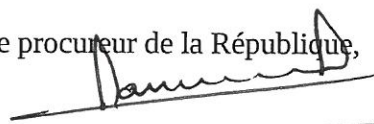
La sécurité routière, c'est l'affaire de tous.

Limoges, le 15 OCT. 2013

Le préfet,


Michel Jau

Le procureur de la République,


Michel Garrandaux

Le vice-président de l'association
des maires de la Haute-Vienne,


Pierre Allard

Le premier vice-président du conseil
général de la Haute-Vienne,


Bernard Brouille



Table des matières

La démarche d'élaboration du DGO	8
1. Les acteurs	8
<i>Le comité consultatif des usagers de la sécurité routière</i>	<i>8</i>
<i>Le pôle de compétence sécurité routière restreint.....</i>	<i>8</i>
<i>Les groupes de travail pour la définition des orientations.....</i>	<i>9</i>
2. L'organisation.....	9
<i>L'étude des enjeux.....</i>	<i>10</i>
<i>Les orientations d'actions.....</i>	<i>10</i>
L'étude des enjeux.....	12
1. Le bilan de l'accidentalité routière	12
<i>Évolution de l'accidentalité globale sur la période 2008 à 2011</i>	<i>12</i>
<i>Évolution des enjeux prioritaires du précédent DGO.....</i>	<i>13</i>
2. La détermination des enjeux prioritaires	18
<i>L'alcool et les produits psychoactifs.....</i>	<i>18</i>
<i>Le défaut de maîtrise</i>	<i>19</i>
<i>Le partage de la route.....</i>	<i>19</i>
<i>Les trajets quotidiens.....</i>	<i>20</i>
Les orientations d'actions	22
1. L'alcool et les produits psychoactifs	23
<i>En matière de formation et d'éducation</i>	<i>23</i>
<i>En matière de prévention et de sensibilisation</i>	<i>23</i>
<i>En matière de contrôle et de sanction.....</i>	<i>25</i>
2. Le défaut de maîtrise	25
<i>En matière de formation et d'éducation</i>	<i>25</i>
<i>En matière de prévention et de sensibilisation</i>	<i>26</i>
<i>En matière de contrôle et de sanction.....</i>	<i>27</i>
3. Le partage de la route	28
<i>En matière de formation et d'éducation</i>	<i>28</i>
<i>En matière de prévention et de sensibilisation</i>	<i>28</i>
<i>En matière de contrôle et de sanction.....</i>	<i>29</i>
4. Les trajets quotidiens	29
<i>En matière de formation et d'éducation</i>	<i>29</i>
<i>En matière de prévention et de sensibilisation</i>	<i>30</i>
<i>En matière de contrôle et de sanction.....</i>	<i>31</i>



La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du DGO	34
1. La mise en œuvre	34
2. Le suivi et l'évaluation	34
<i>Les objectifs chiffrés</i>	34
<i>L'évaluation des mesures mises en œuvre</i>	35
Composition du CCUSR.....	38





La démarche d'élaboration du DGO



Démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO

Pour l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux de la sécurité routière, l'élaboration du DGO constitue un moment privilégié pour partager la connaissance de l'accidentalité du département et des enjeux qui en découlent, définir des stratégies les plus appropriées, revisiter les modes d'action les plus pertinents et se mobiliser autour d'orientations communes. Le projet départemental partagé qui en découle fait par la suite l'objet de déclinaisons annuelles dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Les principaux protagonistes en sont les services de l'État, le conseil général, les principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires et, compte-tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs sociaux du risque professionnel.

Sous l'autorité du préfet, ils ont en charge la définition et l'affichage des enjeux et des axes prioritaires d'actions qui seront mis en œuvre au cours de la période considérée, ensemble ou de façon individuelle, tout en impliquant et en fédérant un maximum de partenaires afin de pleinement contribuer à l'atteinte des objectifs.

1. Les acteurs

L'élaboration du DGO est avant tout une démarche partenariale.

Elle s'est appuyée sur :

- *le comité consultatif des usagers de la sécurité routière ;*
- *le pôle de compétence « restreint » de sécurité routière ;*
- *des groupes de travail thématiques.*

Le comité consultatif des usagers de la sécurité routière

Ce comité est constitué du pôle de compétence sécurité routière élargi aux services de santé, aux chambres consulaires, aux associations partenaires, aux assureurs, aux entreprises, aux syndicats professionnels, aux correspondants de la sécurité routière et aux usagers.

Sous la présidence du préfet, son rôle est de définir les axes prioritaires de la politique de la sécurité routière pour les cinq prochaines années. Il participe au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du DGO.

Le pôle de compétence sécurité routière restreint

Émanation restreinte du pôle de compétence sécurité routière, son rôle est de préparer et de prévalider les éléments soumis à l'approbation du comité consultatif.



Les groupes de travail pour la définition des orientations

Les groupes sont constitués de personnes qualifiées, d'organismes et d'associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière.

Leur rôle consiste à définir pour chacun des enjeux prioritaires retenus au DGO, des orientations opérationnelles déclinables dans les futurs PDASR.

2. L'organisation

L'élaboration du DGO s'est déroulée en 8 étapes, suivant les 2 grandes phases inscrites dans la logique du guide 2008 :

- **Phase 1 « l'étude des enjeux »**
- **Phase 2 « les orientations d'actions »**

Cependant, la démarche suggérée pour ce nouveau DGO a été volontairement simplifiée. Elle s'est appuyée sur l'expérience et les résultats du précédent DGO en répondant à deux objectifs essentiels : être opérationnel et s'inscrire dans la continuité du DGO 2008-2012.

1 - Réflexion sur le précédent DGO

2 - Bilan et réactualisation des enjeux (DDT – CETE – pôle de compétence « restreint » de sécurité routière)	Septembre – octobre 2012	Phase 1
3 - Réunion du comité consultatif des usagers de la sécurité routière (préfet – chef de projet et coordinateur sécurité routière) : - Mobilisation des partenaires - Présentation de la démarche - validation des enjeux prioritaires et composition des groupes	13 décembre 2012	
4 - Réunions des groupes de travail : - Groupe « formation du futur usager » - Groupe « la sécurité routière tout au long de la vie » - Groupe « l'alcool et les produits psychoactifs » - Appel à contribution écrite sur la problématique spécifique des usagers de 2RM	22 mars 2013 25 mars 2013 28 mars 2013 Mai – juin 2013	Phase 2
5 - Rédaction du projet de DGO (Coordinateur sécurité routière)	Juillet – août 2013	
6 - Consultation et recueil d'avis sur le projet (pôle de compétence restreint et partenaires de la sécurité routière)	Août – septembre 2013	
7 - Signature		
8 - Application et suivi du DGO		



Démarche d'élaboration

L'étude des enjeux

Elle permet, à partir du bilan de l'accidentologie entre 2008 et 2011 et de son évolution, d'identifier :

- *les cibles concernées par un nombre anormal d'accidents absolu ou relatif ;*
- *les enjeux prioritaires pouvant déboucher sur une politique pluriannuelle et partenariale.*

Les orientations d'actions

Pour chacun des enjeux prioritaires, cette séquence permet de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.



Jeudi 13 décembre 2012, le préfet a présidé la commission consultative des usagers pour la sécurité routière, première étape de la démarche d'élaboration du DGO 2013-2017.



L'étude des enjeux

L'étude des enjeux

L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatifs caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre les dysfonctionnements, mais simplement de les identifier et de proposer aux membres du comité consultatif une hiérarchisation des enjeux et un argumentaire technique indispensable à leur réflexion. Cette étape est réalisée à partir du bilan accidentologique et d'une première analyse permettant de caractériser les problèmes.

1. Le bilan de l'accidentalité routière

Le bilan de l'accidentalité routière a été réalisé en 2012 par le centre d'études techniques de l'équipement (CETE) du sud-ouest en collaboration avec l'observatoire départemental de la sécurité routière de la direction départementale des territoires de la Haute-Vienne. Cette étude a permis de comparer l'évolution de l'accidentalité globale et celle des cibles prioritaires du précédent DGO entre les périodes 2004-2007 et 2008-2011 (cf bilan de l'accidentologie du CETE - janvier 2013).

Évolution de l'accidentalité globale sur la période 2008 à 2011

	2004-2007	2008-2011	évolution	tendance
Accidents	2 666	2 170	-496	↘ -19 %
Accidents mortels	138	93	-45	↘ -33 %
Tués	152	102	-50	↘ -33 %
Victimes	3 592	2 819	-773	↘ -22 %

Sur la période d'observation, la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents) diminue de 5,2 à 4,3. Cette dernière est inférieure à celle constatée en moyenne en région Limousin et en France métropolitaine.

Du point de vue de **la répartition temporelle**, on constate :

- un sur-risque d'accident pendant le mois d'octobre ;
- un sur-risque aux périodes de pointe du trafic du soir ;
- 3 accidents sur 4 dans la journée (en hausse de 2 % par rapport à période 2004/2007) ;
- 63 % des tués le sont dans des accidents de jour (+ 7 % par rapport à 2004/2007).



Reconstitution pédagogique d'accident en milieu urbain - DDT 87



Étude des enjeux

Sur le plan de **la géographie**, l'accidentalité départementale se caractérise par :

- une évolution en baisse du nombre d'accidents et de victimes quel que soit le type de réseau routier ;
- une part importante des accidents en agglomération (67 % en 2008-2011) ;
- une diminution du nombre d'accidents hors intersection alors que ceux intervenus au niveau d'une intersection restent stables ;
- une diminution du nombre de tués dans les accidents hors intersection mais augmentation des tués au niveau des intersections.

Dans le précédent DGO, la contribution du département de la Haute-Vienne à l'objectif national de descendre sous la barre des 3 000 tués par an à fin 2012 s'était traduite par la nécessité de maintenir un nombre de tués inférieur à 104 entre 2009 et 2012. Durant cette période, avec 92 tués, cet objectif est pleinement atteint.

Évolution des enjeux prioritaires du précédent DGO

Au précédent DGO, cinq enjeux prioritaires avaient été identifiés :

- Les jeunes de moins de 25 ans
- Les usagers de deux-roues motorisés
- La conduite sous l'emprise de l'alcool
- La vitesse
- L'unité urbaine de Limoges

• Évolution de l'accidentalité des jeunes de moins de 25 ans sur la période 2008-2011

	2004-2007	2008-2011	évolution	tendance
Accidents	1 410	1 103	-307	↘ -22%
Accidents mortels	42	25	-17	↘ -40%
Tués	43	27	-19	↘ -37%
Victimes	1 458	1 080	-378	↘ -26%

Sur la période 2008-2011 :

- Les jeunes de moins de 25 ans représentent 38 % des victimes et 26 % des tués
- Les accidents de cette tranche d'âge se concentrent sur l'unité urbaine de Limoges
- La tranche des 14 à 24 ans présente un sur-risque d'être victime d'un accident

Concernant plus spécifiquement les **jeunes de 14 à 17 ans**, on constate :

- une diminution globale du nombre d'accidents et de victimes ;
- une problématique deux-roues qui se confirme (hausse de 8 % des victimes d'un accident en deux-roues sur cette tranche d'âge) ;
- 61 % des victimes lors d'accidents de cyclomoteur ;
- moins de victimes dans les accidents impliquant un véhicule léger (VL) ou un véhicule utilitaire (VU) (- 5 points) ;
- 11 % des victimes graves étaient des piétons, 59 % circulaient à cyclomoteur, 11 % à moto et 19 % en VL/VU ;
- l'alcool n'est pas un enjeu pour cette classe d'âge.

Pour les **jeunes de 18 à 24 ans**, l'évolution de l'accidentalité se caractérise principalement par :

- une diminution du nombre d'accidents et de victimes ;
- 60 % des victimes lors d'accidents de VL/VU (part en baisse de 8 points) ;
- une augmentation de la part des victimes dans les accidents impliquant un deux-roues (+5 points), en particulier à bicyclette (+12 points) ;
- 4 % des victimes graves étaient des piétons, 4 % circulaient à vélo, 22 % à cyclomoteur, 19 % à moto et 51 % en VL/VU ;
- près de 10 % des conducteurs impliqués dans un accident sont sous l'emprise de l'alcool et occasionnent 29 % des tués de la catégorie ;
- 58 % des accidents impliquent un conducteur de cette tranche d'âge dans sa première année de permis de conduire pour les VL/VU et 67 % pour les motocyclettes. Cette situation est en dégradation par rapport à 2004-2007.

Malgré une franche amélioration des conséquences de l'accidentalité des jeunes moins de 25 ans sur la dernière période, l'objectif du précédent DGO de diviser par trois le nombre de victimes de cette tranche d'âge (soit moins de 496 victimes), n'a pas été atteint.

• Évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés sur la période 2008-2011

	2004-2007	2008-2011	évolution	tendance
Accidents	848	695	-153	↓ -18%
Accidents mortels	27	29	+2	↗ +7%
Tués	29	30	+1	↗ +3%
Victimes	946	772	-174	↓ -18%

Sur la période 2008-2011, les usagers de deux-roues motorisés (2RM) représentent :

- 32 % des accidents corporels
- 29 % des tués et 27 % des victimes

Concernant la catégorie des **cyclomoteurs**, les faits marquants sont :

- ils représentent 57 % des 2RM impliqués dans les accidents, mais leur part tend à diminuer ;
- Les victimes de ce mode de transport sont toujours majoritairement des usagers de 14 à 17 ans, mais la proportion des 18 à 24 ans est à la hausse.

En ce qui concerne la catégorie supérieure des **motocyclettes** :

- elles représentent 43 % des 2RM impliqués un accident, et cette part tend à augmenter ;
- Les victimes à moto se constatent majoritairement dans la classe d'âge de 25 à 39 ans, mais la classe des 40 à 59 ans est de plus en plus victime de la route avec ce type d'engin.

Dans le précédent DGO, l'objectif national concernant les usagers de deux-roues motorisés était de diviser par deux le nombre d'accidents mortels impliquant cette catégorie d'usagers. Compte-tenu de la faiblesse de nombre d'accidents mortels constatés chaque année en Haute-Vienne, l'objectif retenu pour le département a été d'appliquer ce ratio à l'ensemble des accidents corporels de deux-roues motorisées. Avec une diminution de 18 % des accidents et des victimes entre les deux périodes, la sécurité sur les routes de ce mode de déplacement s'est certes légèrement amélioré. Mais l'objectif défini localement est loin d'avoir été atteint.



• **Évolution de l'accidentalité impliquant un conducteur en infraction ou délit vis-à-vis de l'alcool sur la période 2008-2011**

	2004-2007	2008-2011	évolution	tendance
Accidents	244	214	-30	↘ -12%
Accidents mortels	34	22	-12	↘ -35%
Tués	35	23	-12	↘ -34%
Victimes	355	289	-66	↘ -19%

Sur la période 2008-2011, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool représentent :

- 10 % des accidents corporels
- 23 % des tués et 10 % des victimes

Concernant les **usagers** les plus concernés par cette problématique :

- le sur-risque d'accident est important pour les 18 à 24 ans, en second lieu pour les 25 à 39 ans ;
- 69 % des victimes étaient des conducteurs de VL/VU et 28 % des pilotes de 2RM.

Pour ce qui concerne **la répartition temporelle** des accidents impliquant l'alcool, la période 2008 à 2011 confirme les constats réalisés depuis 1998, à savoir un sur-risque d'accidentalité important de 4 à 7 heures du matin le week-end. Cependant une évolution des comportements a entraîné une diminution relative des accidents durant la pointe de 5 heures du matin et une augmentation entre 1 et 3 heures et de 17 à 20 heures.

Sur le plan **géographique**, la période de 2008 à 2011 se caractérise par une diminution importante du nombre d'accidents impliquant l'alcool hors agglomération ; ainsi, ce type d'accident est désormais plus fréquent en agglomération de plus de 5 000 habitants que hors agglomération.

Dans le précédent DGO, l'objectif national concernant cet enjeu était de diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool à fin 2012. Localement, il est apparu plus ambitieux d'appliquer cet objectif à l'ensemble des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool, soit moins de 121 accidents cumulés sur la période. Bien qu'en diminution appréciable de 12 % sur la dernière période, le nombre d'accidents impliquant l'alcool reste largement au-dessus de l'objectif fixé pour le département.



Conférence de presse d'inauguration du village de la sécurité routière 2011. Animation : Prévention MAIF, Association Prévention Routière, Groupama, ADATEEP87, ANPAA87, CHS Esquirol, Police, Gendarmerie, SDIS87, chargé de mission 2RM. Organisation : DDT87

- **Évolution de l'incidence de la vitesse dans les accidents corporels sur la période 2008-2011**

Bien que l'incidence de la vitesse soit difficile à identifier par l'exploitation des fichiers des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC), les données permet d'extraire les résultats suivants :

Année	Accidents corporels	Dont accidents «vitesse»	
		Nombre	%
2004	692	27	4
2005	644	240	37
2006	629	218	35
2007	701	329	47
2008	609	290	48
2009	572	250	44
2010	556	277	50
2011	433	163	38

Ainsi depuis 2004, 1 794 accidents font état d'au moins un usager, dont la nature de l'infraction relevée est la « conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances », sur un total de 4 836 accidents corporels sur la même période.

Toutefois, les valeurs ci-dessus ne peuvent être considérées exhaustives : l'année 2004, par exemple, présente des résultats très atypiques.

De plus, ce type d'infraction ainsi renseigné dans la base de données Accidents regroupe en fait à la fois des défauts de maîtrise du véhicule non liés à la vitesse et des vitesses excessives. Il est donc impossible d'approfondir strictement l'évolution spécifique de la variable vitesse dans l'accidentalité routière.



Dans le précédent DGO, aucun objectif particulier n'avait été affiché en matière de réduction de l'accidentalité liée à la vitesse. Mais ce thème demeurait un enjeu important.



« Rallye moto de la sécurité routière » organisé par la gendarmerie et la DDT, axé sur les trajectoires et les manoeuvres à basse vitesse.



Étude des enjeux

• Évolution de l'accidentalité dans l'unité urbaine de Limoges sur la période 2008-2011

L'unité urbaine de Limoges est composée de 7 communes : Condat-sur-Vienne, Couzeix, Feytiat, Isle, Limoges, Le Palais-sur-Vienne et Panazol.

Elle regroupe 48 % de la population du département.

	2004-2007	2008-2011	évolution	tendance
Accidents	2 094	1 741	-353	↓ -17%
Tués	33	22	-11	↓ -33%
Victimes	2 640	2 180	-460	↓ -17%

Sur la période 2008-2011, l'accidentalité routière dans l'unité urbaine de Limoges représente :

- 80 % des accidents corporels du département ;
- 22 % des tués du département ;
- 77 % des victimes du département.

La ville de Limoges concentre à elle seule 63 % des accidents, 16 % des tués et 59 % des victimes du département.

Le mois d'octobre et les heures de pointe du trafic du soir présentent un sur-risque d'accidents.

Les **victimes graves** (tués+ blessés hospitalisés) y sont globalement en diminution. Toutefois :

- elles augmentent pour les tranches d'âge de 40 ans et plus ;
- le nombre de piétons diminue très faiblement, avec des catégories plus particulièrement touchées que sont les personnes âgées de 60 ans et plus et les enfants de moins de 13 ans ;
- les usagers de deux-roues sont particulièrement concernés, notamment pour les usagers de 14 à 39 ans, et tout particulièrement les cyclomotoristes de 14 à 17 ans.

Les **jeunes** constituent une cible réelle de l'insécurité routière urbaine :

- entre 14 et 17 ans, en lien avec l'usage de la bicyclette (augmentation du nombre de victimes) et surtout du cyclomoteur ;
- entre 18 et 24 ans, également suite à l'usage d'une bicyclette et d'un cyclomoteur (augmentation du nombre de victimes) mais majoritairement en lien avec les premières années de conduite d'une automobile.

L'unité urbaine de Limoges a concentré 64 % des accidents du département impliquant une **conduite sous l'emprise de l'alcool** sur la période de 2008 à 2011.

Les accidents de **deux-roues** (motorisés ou non) sont très majoritairement localisés sur l'unité urbaine de Limoges :

- 89 % des accidents de bicyclette du département, et en augmentation (hausse de 20 % sur l'unité urbaine, « seulement » 10 % en Haute-Vienne) ;
- 87 % des accidents de cyclomoteur ;
- 80 % des accidents de motocyclette.

Compte tenu de son importance dans les chiffres de l'accidentalité départementale, l'unité urbaine de Limoges figurait parmi les enjeux prioritaires du précédent DGO. Si une diminution globale du nombre d'accidents et de victimes y est constatée, il convient de noter une stagnation des victimes graves chez les piétons ainsi qu'une augmentation des victimes à bicyclette.

2. La détermination des enjeux prioritaires

Un enjeu de sécurité routière se caractérise par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associés à une cible. Pour le déterminer, il est nécessaire d'évaluer son poids dans les accidents impliquant la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

L'analyse du bilan de l'accidentalité et des principaux dysfonctionnements conduisent à retenir quatre enjeux prioritaires pour la nouvelle période :

- **L'alcool et les produits psychoactifs ;**
- **Le défaut de maîtrise ;**
- **Le partage de la route ;**
- **Les trajets quotidiens.**

Ces axes ont été validés par le comité consultatif des usagers de la sécurité routière, lors de sa réunion plénière du 13 décembre 2012.

L'alcool et les produits psychoactifs

- **Le contexte**

Sur la période 2008-2011, la consommation d'alcool au volant a représenté 10 % des accidents corporels, 23 % des tués et 10 % des victimes du département.

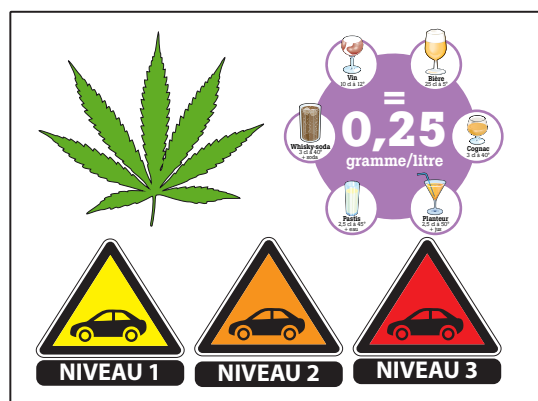
Depuis 2009, la conduite sous l'emprise d'alcool est la première cause des accidents mortels du département. La part de ces accidents croît régulièrement pour atteindre 37 % des accidents mortels en 2012.

- **Les problématiques associées**

- La consommation de produits stupéfiants au volant
- La prise de médicaments
- L'adaptation des contrôles routiers à l'évolution des modes de consommation et des comportements
- La prévention de la récidive

- **Les cibles particulières**

- Les jeunes de 18 à 24 ans
- Les usagers de 2RM
- L'unité urbaine de Limoges



Extrait de la campagne nationale 2008 :
« Alcool et produits psycho-actifs »



Étude des enjeux

Le défaut de maîtrise

• Le contexte

Sur la période 2008-2011, le défaut de maîtrise représente 45 % des accidents corporels et 25 % des accidents mortels. Il constitue la première cause des accidents corporels et la seconde cause des accidents mortels.



Extrait de la campagne nationale 2013 : « On ne naît pas motard »

• Les problématiques associées

- La vitesse excessive sur le réseau secondaire
- L'adaptation de la vitesse aux conditions de circulation
- Les comportements à risques
- Les distracteurs de la conduite (téléphone...)
- La somnolence et la vigilance
- La formation initiale et post-permis
- L'accès progressif à la conduite (bicyclette, 2RM, conduite accompagnée)
- L'infrastructure et sa perception
- La connaissance de son véhicule

• Les cibles particulières

- Les usagers de 14 à 24 ans (2RM et VL/VU)
- Les premières années de permis (2RM et VL/VU)

Le partage de la route

• Le contexte

Sur la période 2008-2011, le refus de priorité représente 25 % des accidents corporels et 19 % des accidents mortels. Il constitue la seconde cause des accidents corporels.

Les accidents hors intersection sont en diminution mais les intersections restent, de manière stable, une configuration critique dans ce type d'accident avec en outre une augmentation de la mortalité.

Les usagers vulnérables sont tout particulièrement représentés dans ces accidents :

- Les jeunes représentent 38 % des victimes et 26 % des tués ;
- Près d'un tiers des accidents, des victimes et des tués concernent l'usage d'un deux-roues motorisés ;
- Les cyclistes apparaissent désormais dans ce type d'accident ;
- Les piétons ne bénéficient pas de l'amélioration générale des données d'accidentalité routière.



Extrait de la campagne nationale 2007 : « Partageons la route »

Étude des enjeux

- **Les problématiques associées**
 - Le refus de priorité
 - Les intersections
 - La perception et la connaissance réciproque des usagers
 - Le continuum éducatif à l'usage de l'espace routier (piéton, cycliste, usager de 2RM, automobiliste)
 - L'adaptation des infrastructures aux usagers vulnérables
- **Les cibles particulières**
 - Les piétons de moins de 13 ans et de plus de 60 ans
 - Les usagers de deux-roues
 - Les cyclistes de 14 à 39 ans
 - Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans
 - Les motocyclistes de 25 à 39 ans
 - L'unité urbaine de Limoges

Les trajets quotidiens

- **Le contexte**

Sur la période 2008-2011, les trajets quotidiens constituent 80 % des accidents dans l'unité urbaine de Limoges et 63 % dans l'agglomération de Limoges. Ils représentent 77 % des victimes dans l'unité urbaine de Limoges et 59 % dans l'agglomération de Limoges. La période de pointe du trafic en soirée constitue le principal sur-risque d'accidents.

- **Les problématiques associées**
 - Les trajets domicile/travail
 - Les trajets domicile/établissement d'enseignement scolaire
 - La vigilance
 - Les distracteurs de la conduite



Extrait de la campagne nationale 2010 : « Téléphone au volant »



Extrait de la campagne nationale 2008 : « Risque routier professionnel »



Les orientations d'actions



Orientations d'actions

Les orientations d'actions

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en terme d'actions dans le cadre des PDASR.

Les orientations d'actions doivent :

- **contribuer à la réalisation des objectifs fixés :**
 - participer à l'effort national de lutte contre l'insécurité routière ;
 - réduire d'un quart le nombre d'accidents et de victimes en Haute-Vienne entre 2012 et 2016.
- **proposer des pistes d'actions innovantes et fédératrices** pour des effets durables sur les quatre enjeux prioritaires précédemment définis.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et déclinées dans les différents domaines : formation/éducation, prévention/sensibilisation et contrôles/sanctions.

Pour leur identification, trois groupes de travail ont été constitués dans le cadre de la démarche d'élaboration du nouveau DGO :

- Un groupe spécifique sur « **l'alcool et les produits psychoactifs** » afin de traiter spécifiquement ce premier enjeu en raison de son importance relative dans l'accidentalité de la précédente période ;
- Deux groupes relatifs à « **la formation du futur usager** » et « **la sécurité routière tout au long de la vie** » pour aborder plus spécifiquement les trois autres enjeux.

En outre, **des assises** traitant de la problématique spécifique des **usagers de deux-roues motorisés** étaient programmées le 13 mai 2013. En raison d'un nombre limité de participants annoncés, ces assises n'ont pu être maintenues mais ont été remplacées par un large appel à contribution écrite.

Le groupe « **alcool et produits psychoactifs** » s'est réuni le 28 mars 2013 et a mobilisé des représentants de la direction départementale de la sécurité publique (DDSP), du centre régional des œuvres universitaires et scolaires, des services départementaux d'incendies et de secours, de l'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie, du centre Bobillot-Esquirol, du centre d'information régional sur les drogues et les dépendances, de la ville de Limoges, de l'association prévention routière, du mouvement « Vie libre » ainsi que l'infirmière conseillère technique de l'Éducation nationale et le chargé de mission sécurité routière de l'Éducation nationale pour le second degré.

Le groupe « **formation du futur usager** » s'est réuni le 22 mars 2013 et a mobilisé des représentants de la DDSP, du conseil général de la Haute-Vienne, de Limoges-Métropole, de la mairie de Saint-Gence, de l'association prévention routière, de la prévention Maïf, de la fédération des conseils de parents d'élèves, de l'association limousine des moniteurs d'auto-écoles, ainsi que de 22 correspondants sécurité routière des collèges et lycées, le chargé de mission deux-roues motorisé de la Haute-Vienne et le chargé de mission sécurité routière de l'Éducation nationale pour le second degré.



Le groupe de travail « **la sécurité routière tout au long de la vie** » s'est réuni le 25 mars 2013 et a mobilisé des représentants de la DDSP, du conseil général de la Haute-Vienne, de Limoges-Métropole, de la direction interdépartementale des routes centre-ouest, de la mairie de Chaptelat, de l'automobile-club du Limousin, de la banque Postale, de la direction courrier de la Poste, du centre hospitalier régional universitaire de Limoges, de la mutualité sociale agricole, de l'association limousine des moniteurs d'auto-écoles ainsi qu'un conseiller en prévention du risque routier (Efficience prévention) .

1. L'alcool et les produits psychoactifs

En matière de formation et d'éducation

- Généraliser, à partir de l'évaluation de l'expérimentation ESPACE menée par le rectorat du Limousin, un programme de prévention précoce de l'alcoolisation chez les jeunes :
 - Promouvoir l'estime de soi et les capacités relationnelles des élèves leur permettant de résister aux sollicitations ;
 - Mettre en place un module spécifique renforçant la connaissance de l'alcool et de ses effets lors de l'enseignement des sciences et vie de la terre (SVT).
- Personnaliser les messages de prévention adressés aux jeunes en travaillant sur les bons vecteurs de compréhension, en les adaptant à leur perception de la problématique et mettant en place une communication positive.
- Former les personnels de direction et les correspondants sécurité routière des établissements d'enseignement scolaire à l'éducation aux comportements à risques. Rechercher des pistes d'outils et de nouveaux partenariats.

Principaux acteurs et partenaires : le rectorat de Limoges - la direction des services départementaux de l'Éducation nationale - les comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté et les correspondants sécurité routière d'établissements d'enseignement scolaire.

- Assister les familles dans leur rôle d'éducation.

Principaux acteurs et partenaires : le réseau d'écoute et d'aide à la parentalité (REAAP) – la caisse d'allocation familiale – le centre d'information jeunesse du Limousin – la maison des adolescents de la Haute-Vienne.

En matière de prévention et de sensibilisation

- Mettre en cohérence les politiques locales de prévention de l'usage de l'alcool et des drogues :
 - en répertoriant les sources de financement et en coordonnant les appels à projet ;
 - en organisant des espaces de travail communs et en élaborant des outils communs ;
 - en faisant connaître et en relayant l'action des partenaires ;
 - en capitalisant les actions et la ressource (plate-forme contributive).

Orientations d'actions

Principaux acteurs et partenaires : la préfecture – l'agence régionale de la santé – le centre d'information régional sur les drogues et les dépendances – la direction de la prévention et de la sécurité de la ville de Limoges – le coordonnateur du contrat local de sécurité et de prévention de la délinquance de Limoges.

- Encadrer l'accès au produit :
 - par la sensibilisation des agents de caisses et des gérants d'épicerie de nuit à la réglementation sur la vente d'alcool aux mineurs ;
 - en conditionnant les dérogations d'ouvertures tardives des bars de nuit à la signature d'une charte de bonnes pratiques et au suivi d'une sensibilisation sur la problématique alcool ;
 - par l'information des consommateurs de médicaments de la présence des pictogrammes sur les emballages et la sensibilisation sur les risques pour la conduite.

Principaux acteurs et partenaires : les syndicats professionnels des restaurateurs et cafetiers – les syndicats professionnels des grandes surfaces et des épicerie – la préfecture – les conseils de l'ordre des médecins et des pharmaciens – le syndicat des pharmaciens – les associations de prévention.

- Encadrer les événements culturels de masse :
 - par l'interdiction ponctuelle de vente d'alcool dans certains secteurs à certaines périodes sensibles ;
 - par des actions systématiques de prévention spécifique à l'occasion d'événements de masse.

Principaux acteurs et partenaires : les communes et les correspondants sécurité routière communaux – les comité organisateurs d'événement – la préfecture – les associations de prévention – les équipes SAM.

- À l'occasion des rendez-vous pédagogiques de la conduite accompagnée, bien informer les jeunes et leurs parents sur les chiffres de l'accidentalité routière et les risques de la conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants.

Principaux acteurs et partenaires : les syndicats professionnels d'auto-écoles et d'enseignants à la conduite – les unités éducation routière et sécurité routière de la DDT 87 – les auto-écoles.



Là c'est sûr, t'as pas l'air d'une princesse...

LES SOIRÉES, LES COPAINS, L'ALCOOL ET MOI...

Les services de la vie étudiante
CROUS Limoges et les associations étudiantes

Stands de sensibilisation et de prévention 11h30 - 13h30 :
 - lundi 1er octobre RU Guérin
 - mardi 2 octobre RU les Pyramides
 - mercredi 3 octobre RU la Borie

Reconstitutions d'accidents 12h15 - 14h00 :
 - jeudi 4 octobre 2012 sur le site du RU la Borie

Logos partenaires : Sécurité Routière Tous Responsables, Centre Sobriété, Association Nationale de Prévention de l'Alcoolisme et de l'Addiction, CIRDD, LMDE, SDIS 87, Vittavi, Réseau eMeVIA, Association Prévention Routière.

Affiche de la campagne « Les soirées, les copains, l'alcool et moi » - CROUS de Limoges (2011-2012)

Illustration de Johann Sense



- Favoriser le dépistage précoce et l'intervention brève en alcoologie/addictologie.

Principaux acteurs et partenaires : les forces de l'ordre – le procureur de la République – les entreprises et la médecine du travail – les associations de prévention de l'alcoolisme – les centres de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie.

En matière de contrôle et de sanction

- S'assurer du respect de la réglementation en vigueur : contrôle des points de vente et du transport de l'alcool, contrôle des établissements de nuits.
- Encadrer les événements culturels de masse.
- Adapter les contrôles routiers à l'évolution des modes de consommation et des comportements.
- Améliorer la connaissance sur la consommation de stupéfiants et de médicaments au volant.

Principaux acteurs et partenaires : les forces de l'ordre – les polices municipales.

2. Le défaut de maîtrise

En matière de formation et d'éducation

- Promouvoir l'usage de la bicyclette pour développer les compétences des plus jeunes à la circulation ;
- valider la compétence « l'enfant cycliste » de l'attestation de première éducation à la route (APER) ;
- développer l'utilisation des 14 vélos (élèves de 6^{ème}/5^{ème}) de l'Éducation nationale pour découvrir l'environnement proche des établissements d'enseignement scolaires ;
- développer les lignes de « vélo-bus ».

Principaux acteurs et partenaires : les conseillers pédagogiques de circonscription – les personnels de direction des établissements d'enseignement scolaire – les correspondants sécurité routière de l'Éducation nationale et des communes – l'union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP) – l'union française des œuvres laïques d'éducation physique (UFOLEP) – les clubs cyclistes et cyclotouristes – les associations de prévention du risque routier.

- Améliorer la formation aux permis AM, A et B.

Affiche de l'opération « Laissez-nous conduire » - DDT 87 (2012)

Orientations d'actions

- Accompagner la formation au permis AM dans les lycées professionnels et agricoles et les centres de formation d'apprentis.
- Promouvoir la conduite accompagnée/supervisée auprès des jeunes, des parents et des entreprises, notamment :
 - par le biais du conseil de la vie lycéenne (CVL) ;
 - à l'occasion de l'attestation scolaire de sécurité routière 2 (ASSR 2) ;
 - à l'occasion de la journée défense et citoyenneté ;
 - par le biais de l'action sociale en entreprise/administration ;
 - lors de la préparation des stages d'immersion en entreprise ou d'insertion professionnelle.

Principaux acteurs et partenaires : les syndicats professionnels d'auto-écoles et d'enseignants à la conduite – les auto-écoles – les personnels de direction des lycées professionnels et agricoles – le chargé de mission deux-roues motorisé – les correspondants sécurité routière de l'Éducation nationale – les délégués du CVL – les assureurs et mutuelles – les centres de formation d'apprentis – le centre du service national – les comités d'entreprises ou d'actions sociales – les fédérations de parents d'élèves – les unités éducation routière et sécurité routière de la DDT 87.

En matière de prévention et de sensibilisation

- Sécuriser les premières années d'obtention du permis de conduire :
 - par la mise en place des formations post-permis pour les motards ;
 - par la mise en place d'une communication spécifique de sensibilisation des jeunes usagers (utilisation des réseaux sociaux, organisation de « happening » sur des thématiques de sécurité routière...).

Principaux acteurs et partenaires : les associations et fédérations de motards – le chargé de mission deux-roues motorisés – les assurances et mutuelles – les chargés de communication de la préfecture et des collectivités – l'unité sécurité routière de la DDT 87 – la direction des services départementaux de l'Éducation nationale – les établissements d'enseignement scolaire.



Salon régional du 2 roues - DDT 87 et chargé de mission 2RM (2012)

- Maintenir les compétences à la conduite tout au long de la vie :
 - en informant des nouvelles dispositions en matière de conduite et de sécurité routière ;
 - en rappelant les grands enjeux de la sécurité routière.
 - en maintenant la sécurité routière parmi les premières préoccupations des usagers par la diffusion régulière de messages de prévention.

Principaux acteurs et partenaires : les entreprises et administrations – les assureurs du risque professionnel – les assurances et mutuelles – les clubs d'aînés – les associations de prévention du risque routier – les médias locaux - l'unité sécurité routière de la DDT 87 – les services de communication de la préfecture et des collectivités.



- Maintenir les capacités à la conduite tout au long de la vie :
 - par l'information des patients, de leurs familles, des médecins et des pharmaciens des pathologies incompatibles avec la conduite ou nécessitant une adaptation du véhicule (arrêté du 31 août 2010 fixant les conditions requises pour la délivrance ou le maintien du permis de conduire) ;
 - en favorisant un dépistage et une prise en charge précoce des affections ;
 - en rappelant aux usagers l'obligation d'être **en état** et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent (cf article R412-6 du code de la route).
- Sensibiliser les seniors à l'adaptation de leurs comportements et/ou la modification de leurs habitudes de conduite en fonction de l'évolution de leurs capacités physiques et cognitives.
- Informer les familles et les élus de la possibilité d'information du préfet de l'état de santé d'un usager en vue d'une injonction à se soumettre à un contrôle médical (cf article R221-14 du code de la route).

Principaux acteurs et partenaires : les associations de patients – le réseau COGLIM – l'unité de prévention de suivi et d'analyse du vieillissement du CHRU de Limoges – les conseils de l'ordre des médecins et des pharmaciens – le syndicat des pharmaciens - les correspondants sécurité routière communaux – les associations de prévention du risque routier – les clubs d'aînés – les assureurs du risque professionnel – les assurances et mutuelles.

- Vérifier la cohérence et la lisibilité de la signalisation et des vitesses.

Principaux acteurs et partenaires : les gestionnaires de voiries – les forces de l'ordre – les associations d'usagers – le chargé de mission deux-roues motorisés – le comité consultatif des usagers de la sécurité routière – l'unité sécurité routière de la DDT 87.

En matière de contrôle et de sanction

- Améliorer la compréhension des accidents relevant d'un défaut de maîtrise en vue de leur classification dans les bulletins d'analyse des accidents corporels.
- Lutter contre le kitage ou le débridage des cyclomoteurs par le contrôle des usagers et des concessionnaires.
- Informer le préfet pour saisine de la commission médicale, en cas de doute sur les aptitudes à la conduite d'un usager contrôlé ou ayant été victime d'un accident de la circulation.
- Maîtriser les vitesses sur les axes secondaires.
- Contrôler l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant.

Principaux acteurs et partenaires : les forces de l'ordre – les polices municipales.



Orientations d'actions

3. Le partage de la route

En matière de formation et d'éducation

- Mettre en place un véritable continuum éducatif à la sécurité routière :
 - en développant de réelles formations aux attitudes citoyennes ;
 - en généralisant dans toutes les écoles primaires la validation des acquis de l'APER ;
 - en favorisant la mise en place d'actions de sécurité routière dans les temps péri-scolaires
 - en accompagnant la formation aux ASSR 1 et 2 ;
 - en formalisant et en valorisant la formation à la sécurité routière (APER - ASSR1 et 2)
 - en intégrant la sécurité routière dans les réflexions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté des établissements d'enseignement scolaire du second degré et du conseil académique de la vie lycéenne ;
 - par la consolidation du réseau de correspondants sécurité routière de l'Éducation nationale, en matière de rôle et de compétences (lettre de mission, formation prise de poste, formation à utilisation des outils et des simulateurs), de mise à disposition d'outils pédagogiques, de sensibilisation des délégués du CVL et de visibilité des actions mises en place dans les établissements scolaires ;
 - en intégrant un volet sécurité routière dans le cadre de la formation des enseignants à l'école supérieure du professorat et de l'éducation ;
 - par la poursuite du partenariat avec le CROUS de Limoges, le développement du travail avec les bureaux d'étudiants et la mise en place d'un partenariat avec le carrefour des étudiants.

Principaux acteurs et partenaires : les conseillers pédagogiques de circonscription – les personnels de direction des établissements d'enseignement scolaire – les chargés de mission sécurité routière du premier et second degré de l'Éducation nationale – les correspondants sécurité routière – l'unité sécurité routière de la DDT 87 – le CROUS de Limoges – les associations de prévention du risque routier – l'association de prévention des addictions.

- Promouvoir l'usage du vélo afin d'appréhender les problématiques spécifiques de circulation des usagers de deux-roues (cf volet éducation et formation du chapitre « défaut de maîtrise »).

En matière de prévention et de sensibilisation

- Promouvoir les principes fondamentaux du code de la rue (respect réciproque des usagers, prise en compte de l'ensemble des usagers dans les infrastructures, promotion des modes de transports doux et collectifs).
- Promouvoir et expliquer aux usagers les nouvelles règles de circulation et la nouvelle signalisation issues de la mise œuvre du code de la rue (zones de partage, contre-sens cyclistes, tourne-à-droite cycliste, sas...).
- Associer les usagers vulnérables aux projets d'aménagement des infrastructures ou aux diagnostics de sécurité des voies existantes.



Principaux acteurs et partenaires : les correspondants sécurité routière communaux – les gestionnaires de voiries – les autorités organisatrices de transports – les associations de promotion du vélo – les associations de motocyclistes – le chargé de mission deux-roues motorisés – les associations de prévention du risque routier – l'unité sécurité routière de la DDT 87.

- Utiliser les relations parents/enfants pour sensibiliser les parents.

Principaux acteurs et partenaires : la direction des services départementaux de l'Éducation nationale – les établissements d'enseignement scolaire et leurs correspondants sécurité routière – les conseillers pédagogiques de circonscription.

En matière de contrôle et de sanction

- Contrôler le respect des règles de priorité aux intersections.
- Contrôler l'usage du clignotant.
- Contrôler les traversées piétonnes (respect des piétons par les usagers de la route, respect des feux et des passages protégés par les piétons).

Principaux acteurs et partenaires : les forces de l'ordre – les polices municipales.

4. Les trajets quotidiens

En matière de formation et d'éducation

- Sensibiliser dès le plus jeune âge à l'utilisation de l'espace public :
 - par l'acquisition des compétences de l'APER ;
 - en faisant découvrir aux élèves les particularités et/ou les dangers de la circulation aux abords des écoles et des établissements d'enseignement scolaire, particulièrement lors des changements d'établissement ou de modes de transport (rentrée au CP, en 6^{ème} et en seconde) ;
 - par la formation des élèves concernés à l'usage des transports scolaires (montée, descente, évacuation, comportement à bord, dispositifs de retenue...).



Formation des référents sécurité routière du CHS Esquirol en 2012

Principaux acteurs et partenaires : la direction des établissements scolaires et les correspondants sécurité routière – les conseillers pédagogiques de circonscription – les autorités organisatrices de transports – les associations de prévention du risque routier et des transports.

En matière de prévention et de sensibilisation

- Réaliser des diagnostics de circulation et de sécurité aux abords des établissements d'enseignement scolaire en visant :
 - l'optimisation de la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement les piétons ;
 - la sécurisation de la montée et de la descente des transports scolaires ;
 - l'organisation des rotations des bus de ramassage scolaire ;
 - les rencontres avec les parents d'élèves (liaisons CM2/6^{ème} et collège/lycée, portes ouvertes, pré-rentree, conseil d'administration...) pour évoquer les problèmes de circulation.
- Sensibiliser les parents par le biais des enfants.
- Sensibiliser les riverains aux problèmes de circulation.

Principaux acteurs et partenaires : la direction des établissements d'enseignement scolaire et leurs correspondants sécurité routière – les conseils d'administration – les fédérations de parents d'élèves – les gestionnaires de voiries – les communes – les autorités organisatrices de transports.



Campagne « Circuler sans se faire écrabouiller » (compagnie Poc-Poc) - éducation nationale 2011-2012

- Promouvoir la réalisation de plans de prévention des risques routiers dans les petites et moyennes entreprises intégrant :
 - l'organisation des déplacements, y compris la prise en compte des trajets domicile/travail ;
 - la gestion des compétences à la spécificité de conduite des véhicules de l'entreprise, à la réglementation et à la sécurité routière ;
 - la détection des incapacités à la conduite en lien avec des pathologies et atteintes motrices temporaires ou permanentes ou avec des addictions ;
 - la gestion et l'état du parc automobile ;
 - l'organisation des communications professionnelles et personnelles lors des déplacements.
- Réaliser des diagnostics d'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises permettant de détecter d'éventuels problèmes :
 - d'aménagements ou d'infrastructures ;
 - d'organisation ou d'horaires de travail.
- Promouvoir les modes de transports doux et collectifs.

Principaux acteurs et partenaires : la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi – l'agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail – les assureurs du risque professionnel – les organismes consulaires – les syndicats professionnels des petites et moyennes entreprises et de l'artisanat.



Orientations d'actions

En matière de contrôle et de sanction

- Faire respecter les règles de circulation aux abords des établissements d'enseignement scolaire et sanctionner les abus.
- Accentuer la présence policière aux abords des établissements d'enseignement scolaire.
- Contrôler le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs réglementaires pour le transport des enfants.
- Sécuriser les flux pendulaires sur les voies pénétrantes de l'agglomération de Limoges aux heures de pointes du soir.

Principaux acteurs et partenaires : les forces de l'ordre – les polices municipales.





La mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation du DGO



Mise en œuvre, suivi et évaluation

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

1. La mise en œuvre

Le présent document stratégique constitue la référence de chaque PDASR, décliné annuellement suivant une logique de projet. Tous les acteurs et partenaires de la sécurité routière, qu'ils soient signataires ou non du DGO peuvent répondre à l'appel à projets annuel pouvant donner lieu à un accompagnement technique et/ou financier de l'État.

En matière d'efficience et de bonne utilisation des deniers publics, chaque proposition d'action présente obligatoirement des indicateurs d'évaluation permettant de juger de sa pertinence et de ses effets en réponse aux enjeux prioritaires du DGO.

Les opérations innovantes et fédératrices sont privilégiées.

De la même façon, une attention particulière est portée à la communication mise en place autour de l'action, afin de lui donner un écho le plus large possible auprès des usagers de la route.

2. Le suivi et l'évaluation

Les objectifs chiffrés

La réduction d'un quart du nombre d'accidents et de victimes se traduit en terme d'objectifs chiffrés de la façon suivante :

Indicateurs	Données 2008-2012	Objectifs DGO 2013 - 2017	
		Nombre maximum	Diminution minimum
Accidents	2 581	1 936	-645
Accidents mortels	114	85	-29
Tués	127	95	-32
Victimes	3 326	2 494	-832

L'atteinte de ces objectifs nécessite de maintenir durant la période de référence une moyenne :

- mensuelle de moins de 32 accidents et de moins de 42 victimes ;
- annuelle de moins de 17 accidents mortels et de moins de 19 tués.



Mise en œuvre, suivi et évaluation

Chaque année, le bilan de l'accidentalité routière en Haute-Vienne intègre un suivi spécifique de l'évolution des indicateurs les plus représentatifs du DGO :

- les objectifs de réduction des accidents et des victimes ;
- l'alcool et les stupéfiants (uniquement dans les accidents mortels pour les stupéfiants) ;
- les refus de priorité et les accidents en intersection ;
- le défaut de maîtrise ;
- l'accidentalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés).

L'évaluation des mesures mises en œuvre

Le suivi de la mise en œuvre du DGO réunit périodiquement le comité consultatif des usagers de la sécurité routière.

En fonction des mesures mises en œuvre et de l'évolution de l'accidentalité locale, certaines orientations peuvent être affinées, modulées ou priorisées.





Composition du comité consultatif des usagers de la sécurité routière



Composition du CCUSR

Composition du comité consultatif des usagers de la sécurité routière

Le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière

Le coordinateur sécurité routière

Le chargé de mission deux-roues motorisés

Les membres du pôle de compétence SR restreint

Les correspondants communaux de la sécurité routière

La déléguée au permis de conduire

Le commandant du groupement de gendarmerie

Le directeur de la sécurité publique

Le directeur des services d'incendie et de secours

Le directeur des territoires

Le directeur de la cohésion sociale et de la protection des populations

Le directeur de la DIRECCTE

Le procureur de la République

La directrice des services de l'Éducation nationale

Le recteur de l'académie de Limoges

Le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La directrice régionale de l'alimentation, l'agriculture et la forêt

Le directeur interdépartemental des routes centre-ouest

Le président de l'université de Limoges

Le directeur du CROUS du Limousin

Le directeur de l'ARS

Le directeur du CHRU

Le directeur du centre hospitalier Esquirol

Le représentant de la MILDT

La directrice du CIRDD

Le délégué régional de la poste

Le directeur de ERDF

Le directeur de Freudenberg-Meillor

Le président de l'association des maires



Composition du CCUSR

Le président de Limoges Métropole

La présidente du conseil général

Le président de la CCI

Le président de la chambre des métiers et de l'artisanat

Le président de la chambre d'agriculture

Le président de l'association Prévention Routière

Le président de la Prévention Maïf

Le directeur de l'ANPAA 87

Le président de l'ADATEEP 87

Le président de la fédération départementale de Groupama Centre-Atlantique

Le président de la FFMCS7

La directrice de la CARSAT

Le directeur de la CPAM

Le directeur de la MSA

Le président de l'automobile-club du Limousin

Le représentant de la fédération nationale des syndicats d'agents généraux d'assurance

Le représentant de l'association Véli-vélo

Le président de la fédération nationale des transporteurs routiers du Limousin

Le délégué de la fédération nationale de transports de voyageurs

Le délégué de la fédération des entreprises de transport et de logistique de France

Le délégué de la fédération française du bâtiment et des travaux publics

Le directeur de la CAPEB 87

le délégué du conseil national des professionnels de l'automobile

Le délégué du conseil national des professionnels de l'automobile branche enseignement de la conduite (auto-école Gourserol)

Le président de l'association Limousine des Moniteurs auto-écoles (auto-école Panazol)

Le délégué de l'union nationale des indépendants de la conduite (auto-école AEF)

La déléguée de la chambre nationale des salariés responsables dans l'enseignement de la conduite et l'éducation à la sécurité routière (ECF)

Le délégué de l'union des métiers de l'industrie hôtelière (branche discothèque et débits de boissons)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA HAUTE-VIENNE
Service Eau, Environnement, Forêt et Risques
Unité Sécurité Routière
22, rue des Pénitents Blancs - CS 43217
87032 LIMOGES Cedex 1
mél : ddt-see-fr-sr@haute-vienne.gouv.fr
tél : 05.55.12.94.81



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE
LA HAUTE-VIENNE