



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE  
LA HAUTE-VIENNE

# Document Général d'Orientation (DGO) 2018-2022



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

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# L'édito



## Sommaire

<b>L'accident corporel de la circulation routière.....</b>	<b>6</b>
<b>1 – Présentation du territoire.....</b>	<b>7</b>
1.1 – Géographie.....	7
1.2 – Population et démographie.....	7
1.3 – Réseaux et trafic routiers.....	9
1.4 – Organisation de la communication sur l'accidentalité routière.....	10
<b>2 – L'accidentalité routière en Haute-Vienne de 2007 à 2016.....</b>	<b>11</b>
2.1 – Évolution de l'accidentalité corporelle du département.....	11
2.2 – Évolution des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode de transport et l'âge.....	12
2.3 – Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu.....	13
2.4 – Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie.....	14
2.5 – Les 10 communes du département les plus accidentogènes.....	15
<b>3 – L'évaluation du DGO 2013-2017.....</b>	<b>16</b>
3.1 – Indicateurs de suivi des actions du DGO par enjeu.....	16
3.2 – Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO.....	17
<b>4 – Les enjeux du DGO 2018-2022.....</b>	<b>18</b>
4.1 – Le risque routier professionnel.....	19
4.2 – Conduite après usage de substances psychoactives.....	20
4.3 – Les jeunes.....	21
4.4 – Les seniors.....	22
4.5 – Le partage de la voirie.....	23
4.6 – Les deux-roues motorisés.....	25
<b>5 – Les actions de communication.....</b>	<b>26</b>
5.1 – Les enjeux nationaux principaux.....	26
Le risque routier professionnel.....	26
La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	26
Les jeunes.....	27
Les seniors.....	28
5.2 – Les enjeux locaux complémentaires.....	28
Le partage de la voirie.....	29
Les deux-roues motorisés.....	29



## L'accident corporel de la circulation routière

La définition de l'accident corporel de la circulation routière est la suivante :

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- survient sur une **voie ouverte à la circulation publique** ;
- implique au moins un **véhicule roulant** ou se **déplaçant** ;
- provoque la **mort** ou la **blessure** d'une ou plusieurs personnes ;
- en **excluant les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides ...) et les catastrophes naturelles ;
- sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Un **accident corporel** implique un certain nombre d'usagers.

Parmi les usagers impliqués, on distingue :

- les **victimes** : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- les **indemnes** : personnes impliquées non-victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués à trente jours** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** :
  - blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital **plus de 24 heures**,
  - blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

Parmi les accidents corporels, on distingue :

- les **accidents mortels** : accidents ayant fait au moins 1 tué ;
- les **accidents graves** :
  - 1<sup>ère</sup> définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé ou 1 tué ;
  - 2<sup>ème</sup> définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé mais non mortel.

Le tableau suivant donne quelques exemples précisant la définition à retenir suivant les domaines usuels (infrastructure, véhicule et usagers) et en fonction de critères bien définis.

Domaine	Critère	Exemples d'application	Prise en compte comme accident corporel
Infrastructure	Circulation publique	chemin non carrossable	Non
		rallye fermé à la circulation publique	Non
		rallye ouvert à la circulation publique	Oui
		voie privée ouverte à la circulation (ex : parking centre commercial)	Oui
Véhicule	Véhicule en mouvement	piste cyclable matérialisée	Oui
		véhicule en stationnement	Non
Véhicule	Définition du véhicule	incendie d'un véhicule en stationnement	Non
		incendie d'un véhicule roulant	Oui
Usagers	Blessé	bicyclette	Oui : Véhicule
		patinette à moteur	Non : Piéton
Cause directe de la blessure ou de la mort	Evènements exceptionnels	soin médical	Oui
		simple observation sans traitement	Non : Indemne
		refus de soins	Non : Indemne
Cause directe de la blessure ou de la mort	Acte volontaire – homicide	blessure par accident	Oui
		Chute d'arbre sur un véhicule roulant	Non (pour les victimes directes) Oui (pour les victimes indirectes)
		Projectile volontairement lancé sur un véhicule roulant	
Malaise cardiaque			

# 1 – Présentation du territoire

## 1.1 – Géographie

Située au cœur de la France, à la limite du Massif central et du Bassin aquitain, la Haute-Vienne est un département traversé d'est en ouest par la rivière Vienne. Les principaux sommets sont situés dans le massif d'Eymoutiers, au sud-est du département. La Haute-Vienne abrite deux réserves naturelles nationales, deux réserves naturelles régionales ainsi que deux parcs naturels régionaux. Avec un taux de boisement de 28 %, la surface forestière haut-viennoise représente 6 % de la surface forestière totale de la Nouvelle-Aquitaine.

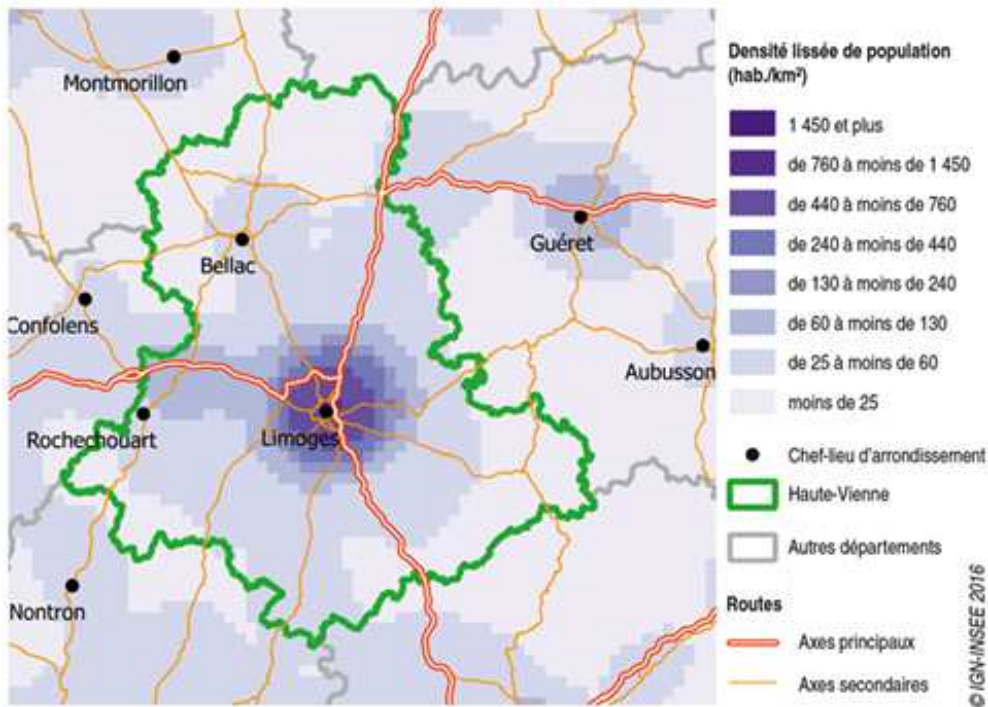
La Haute-Vienne est traversée du nord au sud par l'autoroute A20 (axe Barcelone-Paris) et d'est en ouest par la route Centre Europe Atlantique (axe Nantes-Genève). Dans le domaine ferroviaire, la Haute-Vienne demeure à l'écart des réseaux à grande vitesse, mais bénéficie d'un réseau de 348 km de lignes exploitées, dont la ligne Paris-Toulouse-Barcelone. L'aéroport de Limoges - Bellegarde propose des liaisons régulières directes, notamment vers l'Angleterre, et de nombreux vols charters ; 300 000 passagers y transitent chaque année.

Avec une surface de 5 520 km<sup>2</sup>, soit 6 % de la surface de la Nouvelle-Aquitaine, la Haute-Vienne est le plus petit département de la région après le Lot-et-Garonne. Elle compte 3 arrondissements, 21 cantons et 200 communes, dont trois de plus de 10 000 habitants : Limoges, Saint-Junien et Panazol.

## 1.2 – Population et démographie

En 2016, la Haute-Vienne compte 375 856 habitants, soit 6,4 % de la population de la Nouvelle-Aquitaine. Avec 68 habitants/km<sup>2</sup>, la densité de population est très proche de la moyenne régionale (70 habitants/km<sup>2</sup>) : c'est le 4<sup>ème</sup> département le plus densément peuplé de la Nouvelle-Aquitaine après la Gironde, la Charente-Maritime et les Pyrénées-Atlantiques. Près de la moitié de la population vit dans le seul grand pôle urbain du département, Limoges (49 %). Seules la Gironde et les Pyrénées-Atlantiques présentent une concentration plus élevée : respectivement, 65,5 % et 61,8 % de leur population vit dans un grand pôle urbain (contre 46 % en moyenne en Nouvelle-Aquitaine). Par ailleurs, plus d'un habitant sur quatre réside dans la couronne périurbaine de Limoges, alors qu'un habitant de la Nouvelle-Aquitaine sur cinq vit dans les couronnes des grandes aires urbaines. Seule la Vienne enregistre une proportion supérieure (36,4 %).





France				
âge	millions	%	% hommes	% femmes
<20	15,65	24,3	51,2	48,8
20-64	36,66	57,1	49,2	50,8
65 et plus	11,99	18,6	42,5	57,5
Total	<b>64,3</b>	100	48,4	51,6

Haute-Vienne				
âge	millions	%	% hommes	% femmes
<20	0,08	21,8	50,7	49,3
20-64	0,21	55,4	49	51
65 et plus	0,09	22,8	42,2	57,8
Total	<b>0,38</b>	100	47,8	52,2

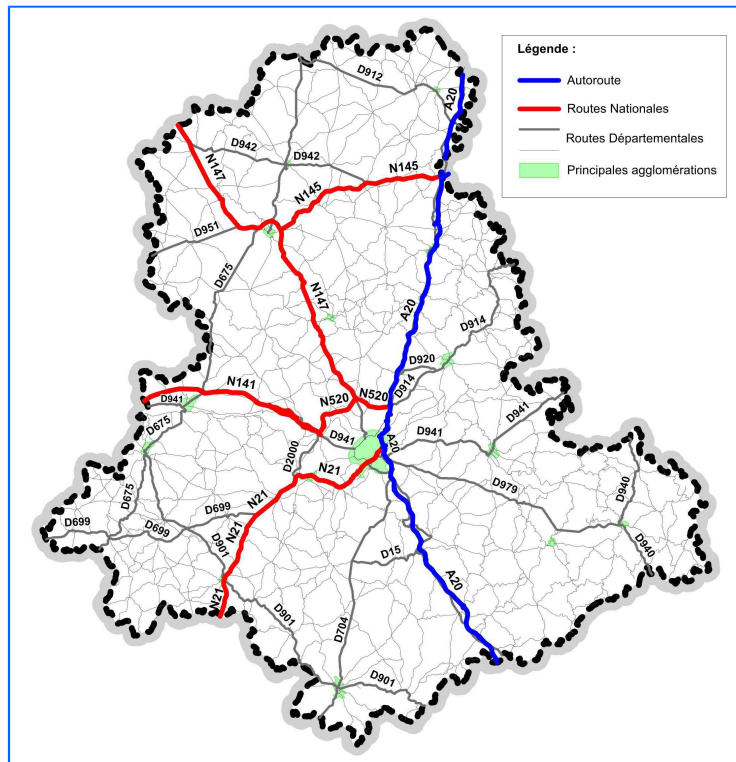
Entre 2008 et 2015, la population de la Haute-Vienne s'accroît en moyenne de 0,1 % par an. Cette croissance inférieure à celle de la région (+ 0,6 %) est portée exclusivement par l'apport migratoire, l'effet du solde naturel étant neutre. L'indicateur conjoncturel de fécondité (1,8) est l'un des plus faibles de la Nouvelle-Aquitaine, avec celui de la Creuse et derrière ceux de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques.

La population haut-viennoise est plus âgée que celle de la France : elle a 43,3 ans en moyenne contre 40,9 ans pour la France et le ratio homme/femme est plus fort (52,2 % contre 51,6 %).

La structure par âge de la population reflète cette situation : la part des moins de 20 ans est inférieure à la moyenne nationale (21,8 % contre 24,3 %) et celle des 65 ans et plus est sensiblement plus élevée (22,8 % contre 18,6 %).



### 1.3 – Réseaux et trafic routiers



La Haute-Vienne est traversée du nord au sud par l'autoroute A20 (axe Barcelone-Paris) et d'est en ouest par la route Centre Europe Atlantique (axe Nantes-Genève).

Le réseau routier est structuré en étoile, autour de l'agglomération de Limoges, avec l'autoroute A20, les routes nationales, N21 et N147, N141 et N145 qui s'interconnectent pour certaines avec la RN520, et les routes départementales principales D941, D947, D704, D979 et D914.

La longueur du réseau routier du département de la Haute-Vienne est de 12 150 kilomètres, se répartissant en :

- 98 kilomètres d'autoroute : le trafic moyen est de 29 800 véhicules/jour avec des pointes à 61 000 véhicules/jour dans la traversée de Limoges.
- 168 kilomètres de routes nationales dont le trafic moyen est de 9 800 véhicules/jour. A noter que la RN141, axe Limoges-Angoulême (Charente) possède un trafic supérieur à 16 000 véhicules jour.
- 3 998 kilomètres de routes départementales dont le trafic reste fluide malgré une forte concentration (de 5000 à 10 000 véhicules/jour aux abords de l'unité urbaine de Limoges).
- 8 984 km de routes communales et autres routes.

## 1.4 – Organisation de la communication sur l'accidentalité routière

La réflexion stratégique, la mise en œuvre et le suivi de la politique départementale de la sécurité routière font l'objet d'une concertation large et quasi-permanente avec les partenaires locaux et par la diffusion de publications :

- un pôle de compétence qui se réunit environ 3 fois par an, voire ponctuellement en fonction de l'actualité de la sécurité routière (accidentalité, concertation sur la mise en place des équipements de contrôles automatisés, plan départemental d'actions de sécurité routière, communication, etc) ;
- un chargé de mission deux-roues motorisés ;
- un « monsieur vélo sécurité routière » ;
- six intervenants départementaux de la sécurité routière (depuis 2017) ;
- deux chargés de mission pour les établissements de l'enseignement primaire et secondaire ;
- des réseaux de correspondants élus dans les communes (177 communes sur 200) ;
- des professionnels de santé ;
- des partenaires associatifs ;
- les médias ;
- la lettre bimestrielle de la sécurité routière, disponible en version numérique sur le site internet départemental de l'État, sert de lien entre les différents acteurs de la sécurité routière et donne de la visibilité à leurs actions ;
- le bilan mensuel de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) transmis aux partenaires et mis en ligne sur le site internet départemental de l'État ;
- le bilan annuel de l'ODSR mis en ligne sur le site internet départemental de l'État.

## 2 – L'accidentalité routière en Haute-Vienne de 2007 à 2016

### 2.1 – Évolution de l'accidentalité corporelle du département

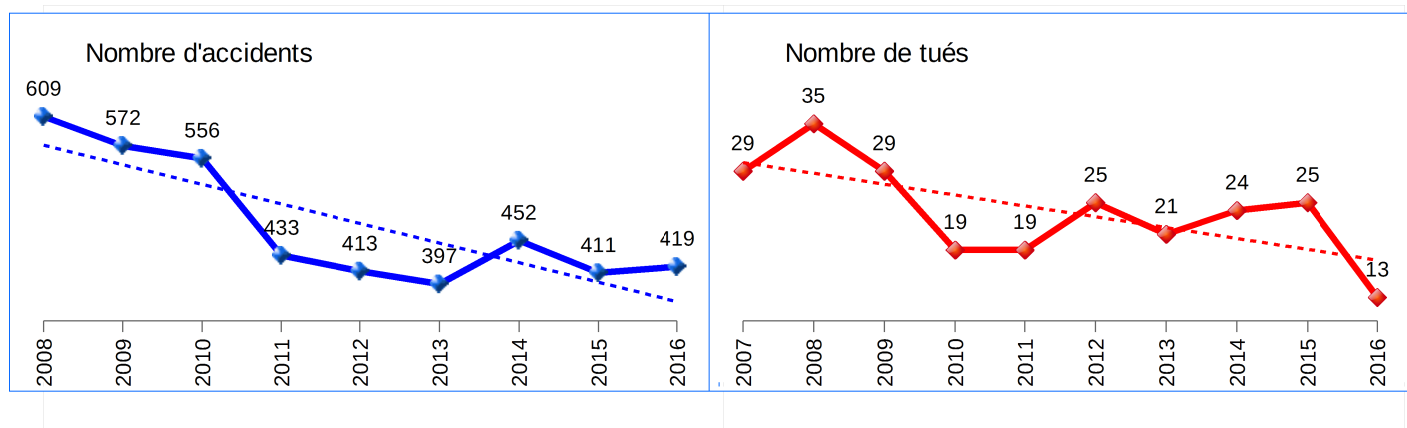
1 – Période d'étude	Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
					Tués	BH	BL	Total blessés
	2012	413	21	127	25	127	368	387
	2013	397	21	152	21	164	337	342
	2014	452	21	150	24	165	403	392
	2015	411	25	154	25	155	355	361
	2016	419	11	140	13	153	381	397
	<b>Ensemble</b>	<b>2092</b>	<b>99</b>	<b>723</b>	<b>108</b>	<b>764</b>	<b>1844</b>	<b>1879</b>
	<b>Moyenne 5 ans</b>	<b>418</b>	<b>20</b>	<b>145</b>	<b>22</b>	<b>153</b>	<b>369</b>	<b>376</b>

2 – Période antérieure	Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
					Tués	BH	BL	Total blessés
	2007	703	26	214	29	237	641	878
	2008	609	34	165	35	183	565	748
	2009	572	23	187	29	204	514	718
	2010	556	17	164	19	179	536	715
	2011	433	19	152	19	159	377	536
	<b>Ensemble</b>	<b>2873</b>	<b>119</b>	<b>882</b>	<b>131</b>	<b>962</b>	<b>2633</b>	<b>3595</b>
	<b>Moyenne 5 ans</b>	<b>575</b>	<b>24</b>	<b>176</b>	<b>26</b>	<b>192</b>	<b>527</b>	<b>719</b>

Evolution entre 1ère période et 2ème période	-156	-4	-32	-5	-40	-158	-343
	<b>-27,2%</b>	-16,8%	-18,0%	<b>-17,6%</b>	-20,6%	-30,0%	-47,7%
	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘



L'accidentalité routière sur la période 2007 à 2016 est en baisse générale, tant pour les accidents que pour les tués.

Sur la période 2012-2016, le département de la Haute-Vienne enregistre une très légère hausse des accidents (+6). Après une baisse les deux premières années, le nombre des accidents oscille selon les années avec un pic en 2014 (452 accidents) pour redescendre et se stabiliser les deux dernières années. Parallèlement, la tendance de la mortalité des cinq dernières années est orientée à une baisse sensible du nombre de tués (- 12, soit - 48 %).

## 2.2 – Évolution des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode de transport et l'âge

Les accidents et les tués selon la catégorie d'usagers :

Période 2012 – 2016	Accidents impliquant au moins 1 :						Ensemble
	Piéton	Cycliste	2 roues motorisés	VL / VU	PL + Bus	Autres	
Nombre d'accidents	291	98	669	1 762	127	38	2 092 (1)
%	14%	5%	32%	84%	6%	2%	> 100%
Nombre de tués	10	5	18	70	3	2	108
%	9%	5%	17%	65%	3%	2%	100%

(1) - un accident peut impliquer plusieurs usagers

Période 2007 – 2011	Accidents impliquant au moins 1 :						Ensemble
	Piéton	Cycliste	2 roues motorisés	VL / VU	PL + Bus	Autres	
Nombre d'accidents	344	126	930	2 365	179	38	2 873 (1)
%	16%	6%	44%	113%	9%	2%	> 100%
Nombre de tués	10	4	33	78	3	3	131
%	8%	3%	25%	60%	2%	2%	100%

(1) - un accident peut impliquer plusieurs usagers

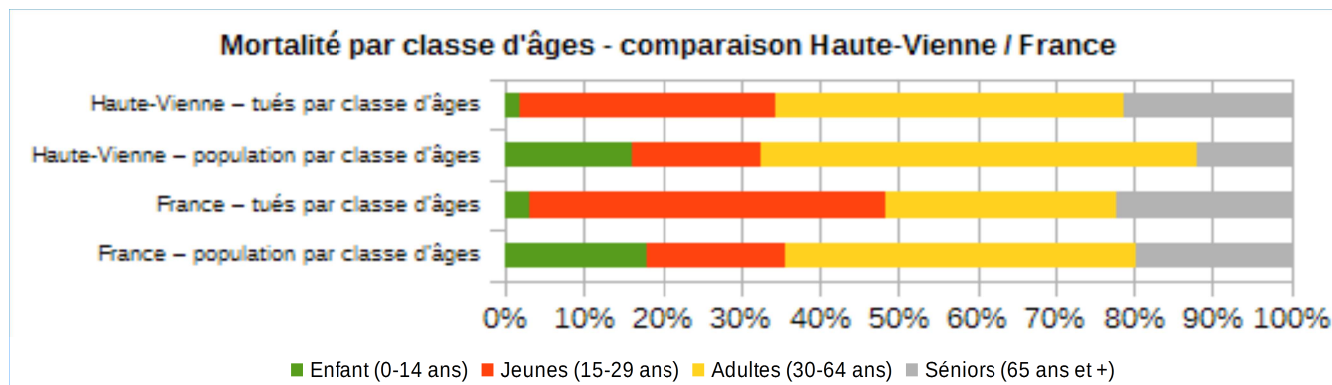
### Comparaison des accidents et tués de 2012 – 2016 avec la période 2007 – 2011

Évolution accidents	-53	-28	-261	-603	-52	0
	-15%	-22%	-28%	-25%	-29%	0%
Évolution tués	0	+1	-15	-8	0	-1
	-0%	+25%	-45%	-10%	-0%	-33%

Ces 2 périodes comparées permettent d'observer une baisse des accidents de 15 à 29 % sur l'ensemble des catégories d'usagers impliqués ainsi que 10 % de tués en moins pour les VL et 45 % en moins pour les 2 roues motorisés.

Malgré une baisse de l'accidentalité sur ces 2 périodes, les usagers de VL/VU sont les principaux impliqués, suivis des 2 roues motorisés et des piétons qui sont des usagers vulnérables.

## La mortalité par classe d'âge par rapport à la France métropolitaine



En France, la mortalité des jeunes est de 45 % mais de 32 % pour la Haute-Vienne.

A noter que la mortalité des jeunes et des seniors est sur-représentée par rapport à leur classe de population que cela soit en France ou sur le département.

### 2.3 – Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu

L'accidentalité routière en et hors agglomération, ainsi que sur autoroute :

Période 2012 - 2016	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Autoroute	Total
<b>Nombre d'accidents</b>	1 388	541	163	2 092
%	66%	26%	8%	100%
<b>Nombre de tués</b>	21	80	7	108
%	19%	74%	6%	100%

Période 2007 – 2011	En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Autoroute	Total
<b>Nombre d'accidents</b>	1 951	707	215	2 873
%	68%	25%	7%	100%
<b>Nombre de tués</b>	27	87	17	131
%	21%	66%	13%	100%

#### Comparaison des accidents et tués de 2012 – 2016 avec la période 2007 – 2011

<b>Évolution accidents</b>	-563	-166	-52	-781
	-29%	-23%	-24%	-27%
<b>Évolution tués</b>	-6	-7	-10	-23
	-22%	-8%	-59%	-18%

Sur la période 2012 - 2016, le milieu « en agglomération » représente les deux tiers des accidents corporels. Par contre la mortalité de ce milieu n'est que de 19 %, ce qui représente à peine 1 tué sur 5.

En revanche, la mortalité est sur-représentée dans le milieu « hors agglomération et hors autoroute » avec 3 tués sur 4 pour seulement 1 accident corporel sur 4.

Sur ces 2 périodes, on note une baisse de 27 % des accidents par rapport à la période 2007 - 2011 ainsi qu'une baisse considérable de 59 % du nombre de tués sur autoroute.

## 2.4 – Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie

L'accidentalité routière sur les divers types de réseau routiers :

2012 – 2016		Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux (1)
Accidents corporels	Nbre	162	131	588	1 184	27
	%	57	6	28	57	1
Accidents mortels	Nbre	7	14	57	21	0
	%	7	14	58	21	0
Linéaire voies (km)		98	168	3998	7886	-

2007 – 2011		Autoroute	RN	RD	VC	Autres réseaux (1)
Accidents corporels		215	242	747	1 632	37
Accidents mortels		11	25	66	17	0
Évolution Accidents corporels	Nbre	-53	-111	-159	-448	-10
	%	-24,7%	-45,9%	-21,3%	-27,5%	-27,0%
Évolution Accidents mortels	Nbre	-4	-11	-9	+4	0
	%	-36,4%	-44,0%	-13,6%	+23,5%	-

(1) - *parkings, hors réseau public ...*

Les voies communales (57 %) et les routes départementales (28 %) sont les plus impactées par les accidents corporels. Par contre, les accidents mortels se concentrent principalement sur les routes départementales (58 %).

En matière d'accidents corporels, la période 2012 - 2016 subit une baisse sensible par rapport à 2007 - 2011.

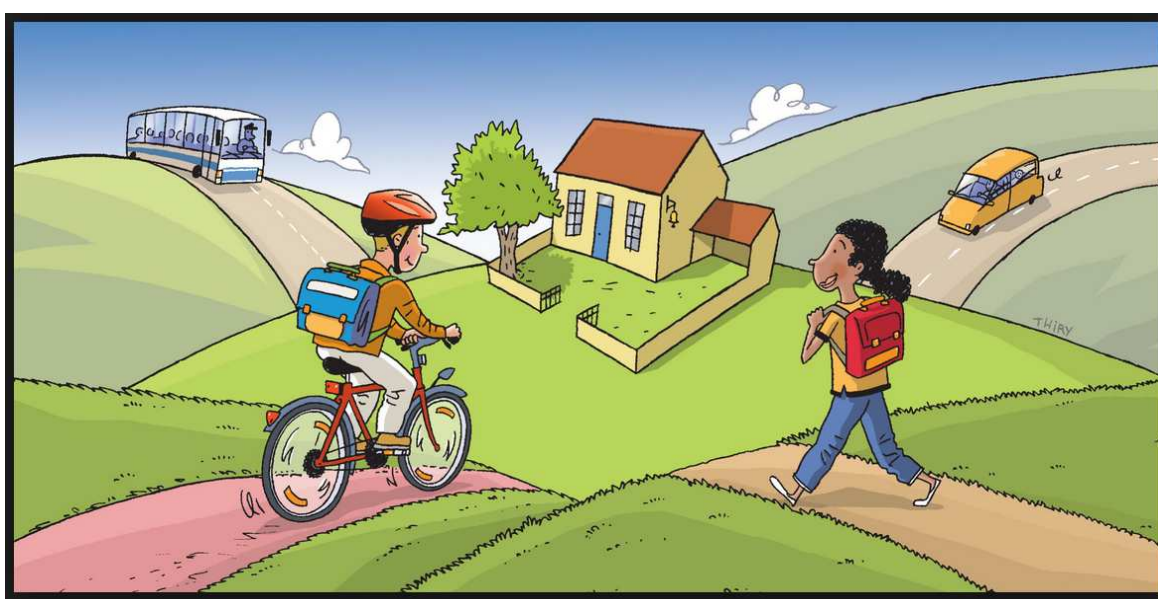
Hormis une augmentation de 23 % des accidents mortels sur les voies communales, le reste du réseau est en baisse, avec en particulier le réseau routier national (A20 + RN) pour lequel une baisse de 42 % est constatée.

## 2.5 – Les 10 communes du département les plus accidentogènes

### Les accidents corporels

Commune	Nombre d'accidents 2012-2016	Part des accidents du Dépt.	Nombre d'habitants	Part de la population du Dépt.
LIMOGES	1 219	58%	133 627	36%
COUZEIX	74	4%	9 048	2%
FEYTIAT	64	3%	6 156	2%
ISLE	61	3%	7 502	2%
PANAZOL	52	2%	10 931	3%
LE PALAIS-SUR-VIENNE	37	2%	6 044	2%
CONDAT-SUR-VIENNE	29	1%	5 088	1%
Total unité urbaine de Limoges	1 536	73%	178 396	47%
SAINT-JUNIEN	19	1%	11 156	3%
SAINT-YRIEIX-LA-PERCHE	14	1%	6 813	2%
NIEUL	12	1%	1 650	0%

L'unité urbaine de Limoges (composée des communes de Condat-sur-Vienne, Couzeix, Feytiat, Isle, Limoges, Le Palais-sur-Vienne et Panazol) représente 47 % de la population et correspond à plus de 70% de l'accidentalité routière de celle-ci avec la commune de Limoges qui comptabilise 79 % des accidents de l'unité urbaine et 58 % des accidents dans le département.



## 3 – L'évaluation du DGO 2013-2017

### 3.1 – Indicateurs de suivi des actions du DGO par enjeu

Le DGO 2013-2017 avait fixé 4 enjeux au vu de l'analyse de l'accidentologie sur le département :

- l'alcool et les produits psychoactifs ;
- le défaut de maîtrise ;
- le partage de la route ;
- les trajets quotidiens.

Ces enjeux ont été déclinés dans les domaines d'actions suivants :

- **Formation et éducation** : mettre en place un continuum éducatif à la sécurité routière depuis le plus jeune âge et tout au long de la vie par des actions par des ateliers sécurité routière dans les établissements scolaires et du secondaire.
- **Prévention et sensibilisation** : promouvoir la connaissance et le respect réciproque des usagers ainsi que le partage de la route par des actions telles que les reconstitutions d'accidents, la participation des acteurs de la sécurité routière au salon du 2 roues et au rallye moto, les relais A20 lors des 5 samedis rouges de juillet et août, des campagnes de communication sur les usagers vulnérables.
- **Contrôle et sanction** : adapter en permanence les contrôles routiers à l'évolution des comportements (le deuxième itinéraire protégé sur la route départementale n°704, du Vigen à la limite Dordogne, sera fonctionnel en 2018), continuer le déploiement des radars automatiques, promouvoir la sécurisation des chantiers par l'installation de radar autonome.

Parmi les opérations réalisées, les actions phares reconduites annuellement sont :

- Sensibilisation des jeunes à la sécurité routière avec la pièce de théâtre « Trotter en toute liberté sans se faire écrabouiller » : spectacle de marionnettes (compagnie gersoise POC POC) à destination des élèves de maternelle afin de les sensibiliser aux dangers de la route. Il y a six représentations par an et qui touchent environ 600 élèves.
- Reconstitutions d'accidents de la circulation à destination des élèves scolarisés dans tous les lycées de filière agricole, professionnelle, générale.
- Rallye Moto : l'unité sécurité routière de la DDT en partenariat avec l'escadron départemental de la sécurité routière de la gendarmerie nationale (EDSR) permettent à une centaine de motards de se perfectionner au maniement de leur deux roues sur les routes du département en participant à différents ateliers (ABS, maniabilité, sensibilisation aux risques de l'alcool, parcours sur route).
- CHS Esquirol : journée de sensibilisation à la sécurité routière pour les professionnels, patients et visiteurs (atelier alcool, voiture tonneau...).
- Relais A20 : les associations FNATH et Mouvement Vie Libre organisent, lors des samedis de grands départs, des relais de détente sur les aires de repos de l'autoroute A20 afin de permettre aux vacanciers de faire une pause et de s'entretenir avec les bénévoles sur les conduites à risques (fatigue, alcool, vitesse).
- Opération « cocktail à gogo » : cette opération consiste à sensibiliser et responsabiliser les élèves sur les conduites à risque à partir d'une pièce de théâtre interactive assurée par la troupe « Réactif Théâtre ». Depuis 2016, elle a été programmée dans six établissements scolaires de la Haute-Vienne touchant ainsi 462 élèves.



- Opération « Sortez-Revenez » pour la nuit de la Saint-Sylvestre. Cette opération, portée par la communauté d'agglomération de Limoges Métropole, consiste à mettre en place des navettes gratuites à l'occasion du réveillon de la Saint-Sylvestre afin de permettre aux usagers alcoolisés de ne pas être tentés de reprendre leur véhicule.
- Journées défense citoyenneté (1 jeudi sur 2 en période scolaire). Cette action réalisée en partenariat avec le centre du service national, a pour but de sensibiliser les jeunes sur les dangers de l'alcool et de la conduite, ainsi que sur le temps d'élimination.
- Les ateliers de la sécurité routière en collaboration avec les forces de l'ordre, l'ANPAA, les professionnels de santé abordant les thèmes de l'alcool, les distracteurs, le partage de la route au sein des établissements scolaires et des entreprises.

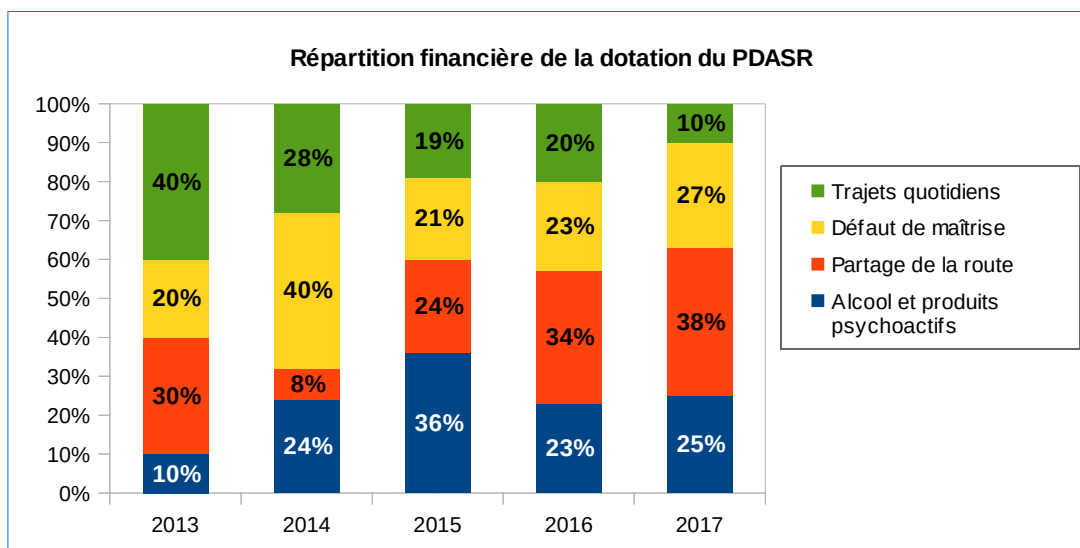
### 3.2 – Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu du DGO

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) permet chaque année de conforter la mobilisation des porteurs de projets autour des orientations du DGO et d'assurer la continuité avec les actions menées ces dernières années.

A travers le PDASR, les partenaires de la sécurité routière mettent en œuvre des actions de formation, de sensibilisation ou de répression dans un même but : faire changer les comportements afin que le nombre d'accidents de la circulation baisse.

Selon les orientations données notamment en pôle de compétence sur la base de l'analyse de l'accidentalité, l'accent peut être mis sur différents enjeux selon les années.

Ainsi, pour la période 2013-2017, la répartition financière de la dotation du PDASR a été la suivante :



## 4 – Les enjeux du DGO 2018-2022

Le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018 le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en présence de dix ministres et secrétaires d'État.

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

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

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Pour la période 2018-2022, deux catégories d'enjeux ont été retenus :

### → les enjeux nationaux principaux :

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

### → Les enjeux locaux complémentaires :

- le partage de la voirie ;
- les deux roues motorisées (2 RM).



## 4.1 – Le risque routier professionnel

Le risque routier est la première cause de décès au travail dont les 30-64 ans sont touchés à 59 %.

Le trajet professionnel se décompose en deux risques distincts :

- le risque mission, qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail ».

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec trajet professionnel	Accidents avec trajet connu	% accidents trajet professionnel
Accidents corporels	Haute-Vienne	937	2 082	45%
	France métropole	108 978	236 841	46%
Période d'étude 2012-2016		Tués avec trajet professionnel	Tués avec trajet connu	% tués trajet professionnel
Personnes tuées	Haute-Vienne	54	108	50%
	France métropole	6 446	16 079	40%
Période d'étude 2012-2016		Accidents trajet « mission »	Total accidents trajet professionnel	% accidents trajet mission / trajet professionnel
Accidents corporels	Haute-Vienne	388	937	41%
	France métropole	51 356	108 978	47%
Période d'étude 2012-2016		Tués liés à un trajet « mission »	Total de tués trajet professionnel	% tués trajet mission / trajet professionnel
Personnes tuées	Haute-Vienne	35	108	32%
	France métropole	3 746	16 079	23%

Parmi les risques routiers, les accidents liés aux trajets effectués en mission sont moins nombreux et moins meurtriers que ceux liés aux trajets domicile-travail. A noter que les trajets professionnels ont lieu majoritairement en agglomération.

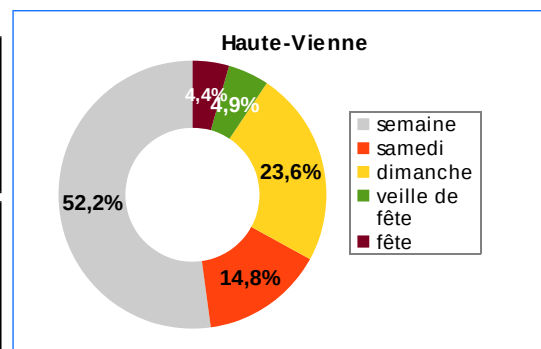
En France, les accidents impliquant un usager en « mission » représentent 23 % des personnes tuées et 20,9 % des victimes des accidents corporels de la circulation.



## 4.2 – Conduite après usage de substances psychoactives

### → L'alcool

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec conducteur Alcoolisé	Accidents avec tous conducteurs au taux connu	%alcool / Taux connu
Accidents corporels	Haute-Vienne	182	2 008	9%
	France métropole	24 499	228 461	11%
Période d'étude 2012-2016		Tués avec conducteur Alcoolisé	tués avec tous conducteurs au taux connu	%alcool / Taux connu
Personnes tuées	Haute-Vienne	29	85	<b>34%</b>
	France métropole	4 151	14 017	30%

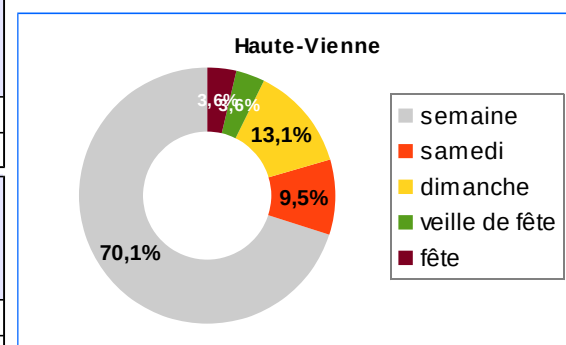


Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 34 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie supérieure à 0,50 g/l de sang.

À noter que l'accidentalité routière a lieu à 52 % en semaine et à 37 % le week-end notamment le dimanche.

### → Les stupéfiants

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Accidents avec tous conducteurs stupéfiants connu	%stupéfiants / Taux connu
Accidents corporels	Haute-vienne	57	274	<b>21%</b>
	France métropole	9 512	87 789	11%
Période d'étude 2012-2016		Tués avec conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Tués avec tous conducteurs stupéfiants connu	%stupéfiants / Taux connu
Personnes tuées	Haute-Vienne	11	77	14%
	France métropole	2 448	10 959	22%



Dans les accidents corporels le taux de stupéfiants s'élève à 21 %, largement supérieur aux taux de la France métropolitaine.



### 4.3 – Les jeunes

Dans cet enjeu, trois classes d'âge de jeunes sont étudiées : les adolescents âgés de 14 à 17 ans, les jeunes âgés de 18 à 24 ans et les jeunes adultes âgés de 25 à 29 ans.

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Haute-vienne	226	2 092	11%
	France métropole	25 853	289 565	9%

Période d'étude 2012-2016		Tués avec un usager de 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 14-17 ans
Personnes tuées	Haute-vienne	1	108	1%
	France métropole	635	17 243	4%

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Haute-vienne	676	2 092	32%
	France métropole	92 334	289 565	32%

Période d'étude 2012-2016		Tués avec un usager de 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 18-24 ans
Personnes tuées	Haute-vienne	17	108	16%
	France métropole	3 187	17 243	18%

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Haute-Vienne	425	2 092	20%
	France métropole	65 107	289 565	22%

Période d'étude 2012-2016		Tués avec un usager de 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 25-29 ans
Personnes tuées	Haute-Vienne	16	108	15%
	France métropole	1 665	17 243	10%

Les accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent plus du tiers des accidents en Haute-vienne et il est nécessaire de surveiller l'évolution future.

Un accident sur 5 implique un jeune adulte âgé de 25 à 29 ans et représente 15 % des tués.

A noter que la majorité des accidents a lieu en agglomération et concerne des hommes.

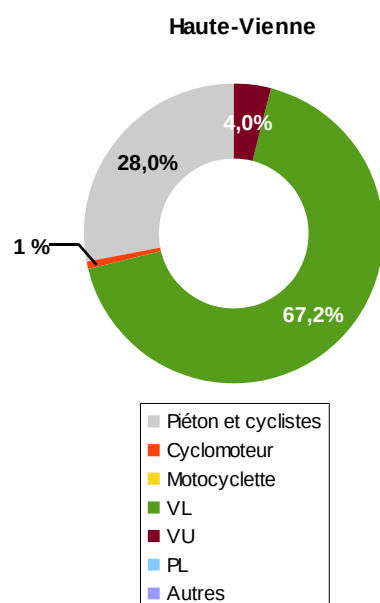


## 4.4 – Les seniors

Les deux classes d'âges étudiées ci-après sont les seniors âgés de 65 à 74 ans et les seniors âgés de 75 ans et plus.

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 65-74 ans
Accidents corporels	Haute-Vienne	248	2 092	12%
	France métropole	30 007	289 565	10%
Période d'étude 2012-2016		Tués avec un usager de 65-74 ans	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 65-74 ans
Personnes tuées	Haute-Vienne	10	108	9%
	France métropole	1 433	17 243	8%

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager de 75 ans et plus
Accidents corporels	Haute-Vienne	222	2 092	11%
	France métropole	25 802	289 565	9%
Période d'étude 2012-2016		Tués avec un usager de 75 ans et plus	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 75 ans et plus
Personnes tuées	Haute-Vienne	13	108	12%
	France métropole	2 488	17 243	14%



L'accidentalité chez les seniors est un enjeu absolu pour les plus de 75 ans, puisqu'on constate qu'ils sont touchés à 67 % en tant qu'automobilistes et à 28 % en tant que piétons.



## 4.5 – Le partage de la voirie

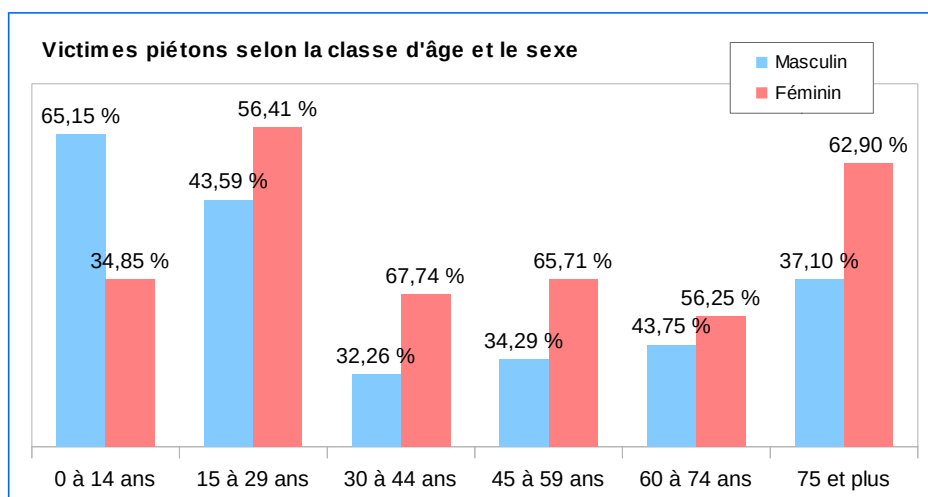
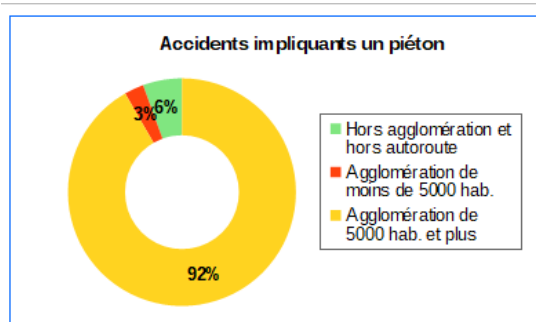
Le partage de la voirie est nécessaire à la bonne cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en rollers ou trottinette, soit les cyclistes, en milieu urbain et interurbain (autoroutes non concernées par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes).

### → Les piétons

Période d'étude 2012-2016		Accidents avec un piéton hors autoroute	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un piéton
Accidents corporels	Haute-Vienne	289	1 931	15%
	France métropole	54 616	264 856	21%

Période d'étude 2012-2016		Tués avec un piéton hors autoroute	Nombre total de tués	% de tués avec un usager de 75 ans et plus
Personnes tuées	Haute-Vienne	10	101	10%
	France métropole	2 292	15 930	14%



Les principales victimes sont les enfants et les personnes de plus de 75 ans.

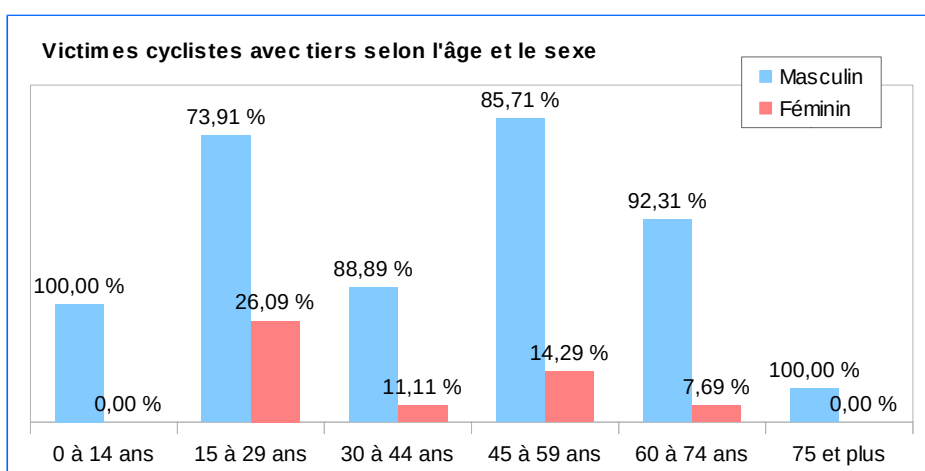
L'essentiel des accidents impliquant un piéton ont lieu dans des agglomérations de plus de 5 000 habitants.



## → Les cyclistes

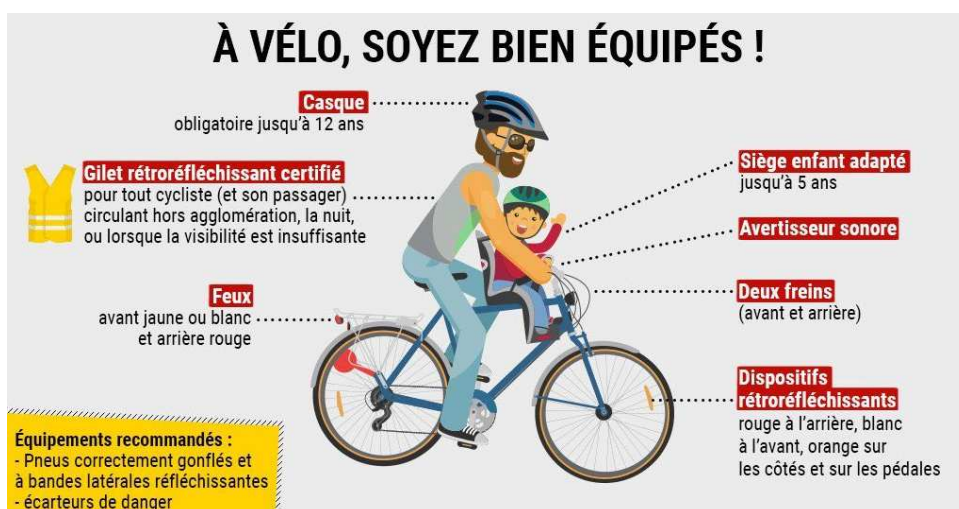
Période d'étude 2012-2016		Accidents de bicyclette hors autoroute	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un cycliste
Accidents corporels	Haute-Vienne	74	1 931	4%
	France métropole	18 529	264 856	7%
Période d'étude 2012-2016		Cyclistes tués hors autoroute	Nombre total de tués	% de tués avec un cycliste
Personnes tuées	Haute-Vienne	3	101	3%
	France métropole	666	15 930	4%

Période 2012-2016	Accidents avec cycliste	
	Nombre	%
Piéton	0	0%
Autre cycliste	1	1%
Deux roues motorisés	0	0%
VL / VU	68	92%
Poids-lourd	2	3%
Transports en commun	2	3%
Autres	1	1%
<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>100%</b>



Les victimes de la classe 15 à 29 ans et les 45 à 59 ans sont les plus nombreuses et majoritairement des cyclistes hommes.

Les accidents se produisent principalement dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants et hors agglomération avec 9 accidents sur 10 qui ont lieu avec un VL.

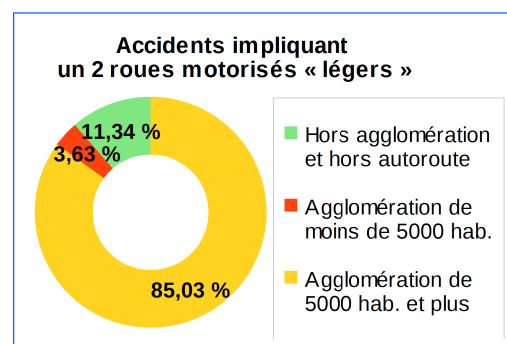




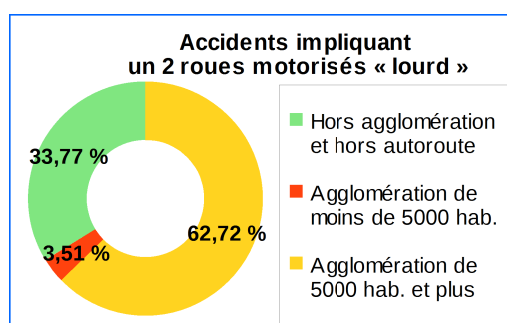
## 4.6 – Les deux-roues motorisés

Période d'étude 2012-2016		Accidents de 2 RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un 2 RM
Accidents corporels	Haute-Vienne	669	2 092	32%
	France métropole	106 245	289 565	37%
Période d'étude 2012-2016		Usagers 2RM tués	Nombre total de tués	% de tués chez les 2 RM
Personnes tuées	Haute-Vienne	18	108	17%
	France métropole	3 926	17 243	23%

2RM légers ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Période d'étude 2012-2016	Accidents de 2 RM Légers	Nombre total d'accidents de 2 RM	%
Accidents corporels	Haute-Vienne	441	669	66%
	France métropole	60 719	106 245	57%
2RM légers ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Période d'étude 2012-2016	Accidents de 2 RM Légers	Nombre total d'accidents de 2 RM	%
Personnes tuées	Haute-Vienne	8	18	44%
	France métropole	1 222	3 926	31%



2RM Lourds > 125 cm <sup>3</sup>	Période d'étude 2012-2016	Accidents de 2 RM Lourds	Nombre total d'accidents de 2 RM	%
Accidents corporels	Haute-Vienne	228	669	34%
	France métropole	46 614	106 245	44%
2RM Lourds > 125 cm <sup>3</sup>	Période d'étude 2012-2016	Accidents de 2 RM Lourds	Nombre total d'accidents de 2 RM	%
Personnes tuées	Haute-Vienne	10	18	56%
	France métropole	2 704	3 926	69%



En Haute-Vienne et sur 2012-2016, les usagers de 2 roues motorisés (2RM) représentent 17 % des personnes tuées et 32 % des victimes des accidents corporels de la circulation. La majorité des accidents se déroule en agglomération. On constate également que les 2RM légers sont impliqués dans 66 % des accidents corporels.

Pour les 2 catégories de motos, les accidents contre un VL représentent 61 % des accidents de 2RM et les accidents sans tiers représentent 33 % des accidents.

A noter que la part des accidents hors agglomération pour les 2RM lourds est trois fois plus importante que celle des 2 roues motorisés « légers ».

## 5 – Les actions de communication

Les enjeux déterminés sont déclinés, sur la période du DGO, en orientation d'actions.

Ces orientations d'actions doivent :

- contribuer à la réalisation des objectifs fixés ;
- participer à l'effort national de lutte contre l'insécurité routière ;
- réduire le nombre d'accidents et de victimes en Haute-Vienne entre 2018 et 2022 ;
- proposer des pistes d'actions innovantes et fédératrices pour des effets durables sur les six 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. C'est grâce à un fort partenariat avec tous les acteurs de la sécurité routière (services de l'État, collectivités, professionnels de santé et associations) que les différentes actions qui vont suivre pourront être mises en place. Il convient également de continuer à interpellier les médias locaux afin d'avoir une communication forte et élargie sur le département et ainsi obtenir un relais solide pour sensibiliser les usagers de la route.

### 5.1 – Les enjeux nationaux principaux

#### **Le risque routier professionnel**

##### Éducation – sensibilisation – formation :

- Développer l'engagement des entreprises du département par la signature de la charte des 7 engagements pour une route plus sûre ;
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements ;
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) afin de limiter les déplacements ;
- Promouvoir les ateliers à la conduite (stage/perfectionnement/remise à niveau/code de la route) ;
- Sensibiliser les professionnels aux risques routiers ;
- Etablir un partenariat avec la chambre de commerce et d'industrie, la chambre des métiers et de l'artisanat afin de promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations ;
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les lycées professionnels, dans les centres de formation d'apprentis (CFA), en lien avec le tissu professionnel ;
- Informer sur les obligations de l'employeur et sur sa responsabilité.

#### **La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)**

##### Éducation – sensibilisation – formation :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre ;

- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants ;
- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite ;
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises ;
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton ;
- 

#### Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest ;
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...).

### **Les jeunes**

#### Aménagement – infrastructure :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes en partenariat avec les chefs d'établissements ;
- Optimiser la circulation aux abords de ces établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements ;

#### Éducation – sensibilisation – formation :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes ;
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique ;
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements ;
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public autour des risques routiers ;
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants ;
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention ;
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...) ;

### Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes ;
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...) ;
- Opérations de communication sur une action de contrôle sur les 2RM et les jeunes

## **Les seniors**

### Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;

### Aménagement – infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégageant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.) ;

### Éducation – sensibilisation – formation :

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route ;
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...), avec interventions de professionnels de santé ;
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique ;
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit ;
- Informer les familles ainsi que les élus de la possibilité de signaler une situation au Préfet afin de demander une injonction à se soumettre à un contrôle médical ;

### Contrôle – sanction :

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave.

## **5.2 – Les enjeux locaux complémentaires**

Suite au travail d'analyse de l'observatoire départemental de la sécurité routière comprenant un état des lieux de l'accidentalité du département et ses particularités, il a été décidé de rajouter deux enjeux complémentaires pour la Haute-Vienne: le partage de la voirie et les deux-roues motorisés.

## **Le partage de la voirie**

### Aménagement – infrastructure :

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes);
- Développer des zones de circulation apaisées (regrouper les aires piétonnes, les zones de rencontre ainsi que les zones 30) ;

### Éducation – sensibilisation – formation :

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue ;
- Sensibiliser les piétons, les cyclistes et les 2RM sur leur propre comportement et leur responsabilité ainsi que sur l'intérêt de porter des équipements de sécurité et à être visible ;
- Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...) ;
- Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...);
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables suite aux différents signalements qui pourront être faits ;

### Contrôle – sanction :

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus, siège enfant...) ;
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ;
- Prévenir puis sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage ».
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque ;

## **Les deux-roues motorisés**

### Amélioration de la connaissance :

- Identifier les itinéraires accidentogènes ;
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;

### Aménagement – infrastructure :

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes ;
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers ;

### Éducation – sensibilisation – formation :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations ;

- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et recommandés (vêtements renforcés, chaussures,...) auprès des jeunes et de leurs parents ;
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule ;
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...) ;
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /réparation, enseignants de la conduite) ;

#### Contrôle – sanction :

- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels ainsi que la possession du permis AM, mais proposer une alternative aux peines telle qu'une présentation des risques encourus.

Il est nécessaire d'assurer la lisibilité, la clarté et l'efficacité des messages diffusés ; les actions de la Préfecture, du département et des partenaires veilleront à accompagner les actions de communication nationale et à les compléter en cohérence avec les orientations du DGO.

Le DGO fédère en effet l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de véritables projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité routière.

Par la signature du DGO, chacun s'associe au nouvel élan donné par le CISR du 9 janvier 2018.

Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les différents enjeux et suivant les orientations définies en commun.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains PDASR et des contrôles routiers.

Ce DGO est la feuille de route de la Haute-Vienne pour la sécurité routière et guidera les actions jusqu'en 2022.

Limoges, le **18 DEC. 2018**

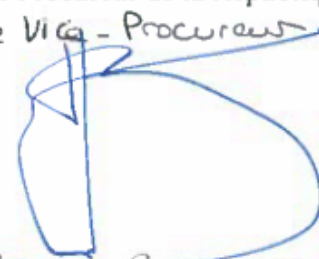
P Le Préfet



Seymour HORSY

Po Le Procureur de la République

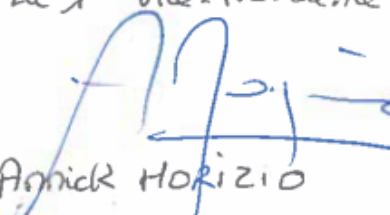
Le Vice-Procureur



BRUNO ROBINET

P Le Président  
du conseil départemental  
de la Haute-Vienne

La 1<sup>ère</sup> Vice-Présidente



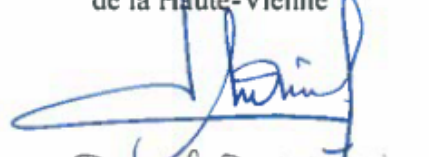
Annick HORIZIO

La Présidente de l'Association  
des maires de la Haute-Vienne



Isabelle BRIQUET

Le Président de l'Association  
des maires Ruraux  
de la Haute-Vienne



Daniel BOISSERIE







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

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA HAUTE-  
VIENNE  
Service Eau, Environnement, Forêt et Risques  
Unité Sécurité Routière  
22, rue des Pénitents-Blancs - CS 43217  
mél : ddt-see-fr@haute-vienne.gouv.fr  
tél:05 55 12 94 81

