



# Document Général d'Orientations 2013 – 2017

**BILAN DGO 2009 – 2012**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>EVALUATION – BILAN.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>RAPPEL DU CONTEXTE 2008.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>TRADUCTION DES OBJECTIFS NATIONAUX EN DORDOGNE.....</b>	<b>4</b>
2.2.1	L'ALCOOL.....	5
2.2.2	LA VITESSE.....	7
2.2.3	LES JEUNES.....	9
2.2.4	2 ROUES MOTORISES.....	12
<b>2.3</b>	<b>L'OBJECTIF COMPLEMENTAIRE DE LA DORDOGNE.....</b>	<b>15</b>
2.3.1	LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL.....	15
<b>2.4</b>	<b>LES SENIORS.....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>CHOIX DES ENJEUX POUR LE DGO 2013 - 2017.....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>CHOIX DES ENJEUX POUR LE DGO 2013 - 2017.....</b>	<b>18</b>

# 1 Introduction

Dans le cadre de la réalisation du Document Général d'Orientations 2013 – 2017, l'opportunité est donnée de mener une réflexion globale et objective sur le DGO 2009 – 2012.

Cette réflexion portera sur ce qui a été réalisé conformément aux préconisations du précédent DGO, les facilités et difficultés de mises en œuvre dans le cadre des PDASR, l'obtention de résultats suivant les objectifs fixés, en fonction de chaque enjeu d'une part et globalement d'autre part.

Tous ces enseignements seront à prendre en compte dans l'élaboration du DGO 2013 – 2017.

De cette analyse fine découlera une proposition d'enjeux à étudier pour l'élaboration du prochain DGO alimenté d'une réflexion sur les possibilités de mises en œuvre annuelle des actions dans le cadre des PDASR.

## 2 Evaluation – Bilan

### 2.1 Rappel du contexte 2008

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à **moins de 3000** d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé les mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi, des mesures ont été prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

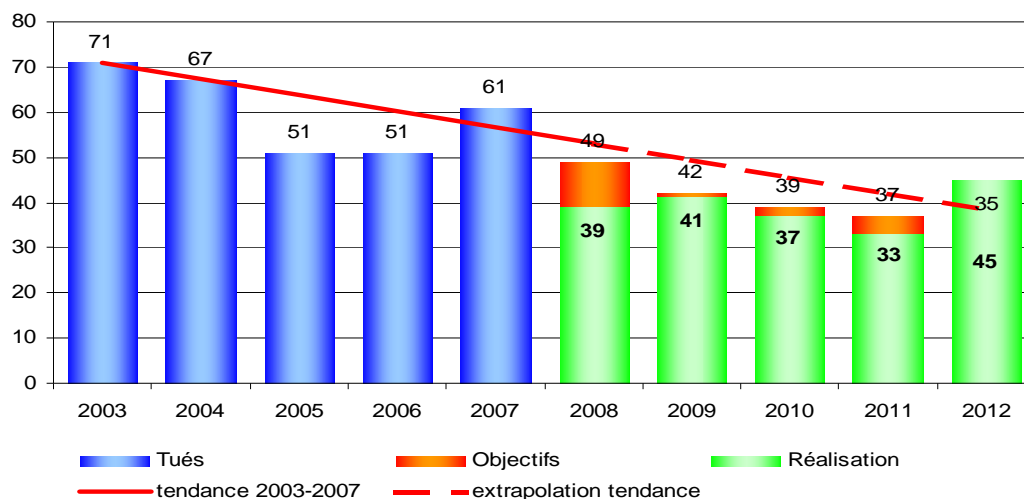
Dans ce contexte, chaque département a défini, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO), pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

### 2.2 Traduction des objectifs nationaux en Dordogne

Le DGO établi du département de la Dordogne avait fixé un objectif ambitieux en extrapolant sa contribution nécessaire et indispensable pour atteindre l'objectif national de moins de 3000 morts. L'objectif ainsi fixé était de tendre vers 35 tués en 2012.

Le graphique ci-dessous illustre cet objectif général :

réalisation des objectifs au 31 décembre 2012



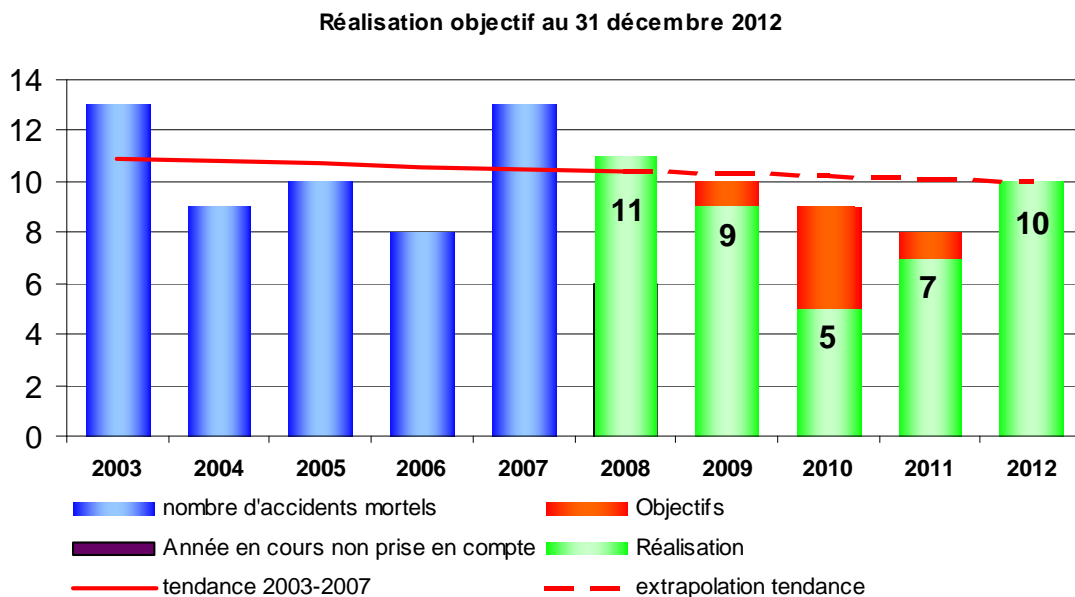
La lecture du graphique permet de remarquer que l'objectif fixé semblait atteint, voire dépassé avant l'année 2012. Cependant, la hauteur des nombres est telle que ce résultat est fragile et peut rapidement fluctuer, tant à la hausse qu'à la baisse, certaines années passées, représentées sur le graphique le confirme (2007, 2009).

L'année 2012 confirme cette fragilité avec une augmentation significative du nombre de tués malgré une baisse notable des accidents corporels recensés. Cela augmente la gravité des accidents de la route, en particulier avec 2 accidents qui ont provoqué 6 morts, soit 13 % des tués, et une mortalité importante des piétons âgés (5 tués) jamais atteinte jusqu'en 2012.

Les enjeux qu'avait fixé le précédent DGO Dordogne sont au nombre de 5 ; 4 fixés nationalement, donc communs à tous les départements, **Alcool, Vitesse, Jeunes et 2 roues motorisés**, et 1 spécifique pour le département, **le risque routier professionnel**.

## 2.2.1 L'Alcool

L'objectif est atteint pour 2011, de façon fragile, au regard du graphique ci-dessous superposant l'objectif extrapolé et la réalisation au 31 décembre 2011 montrant l'évolution des accidents mortels avec présence d'alcool.



Cependant, comme dans toutes les analyses sur le département, les nombres sont faibles et il faut relativiser ce bon résultat, sans le minimiser. L'année 2012 a ramené à la proportion disparue depuis 2 ans mais équivalente aux années 2008 et 2009 le nombre d'accidents mortels.

### Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- combattre l'alcoolisation en corrélation avec d'autres phénomènes addictifs
- créer et banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant
- étendre et développer certaines actions existantes sur une tranche d'âge supérieure (au delà des lycéens, les étudiants par exemple)
- renforcer, développer, diversifier et évaluer l'information sur la conduite en état alcoolisé dans les points occasionnels de consommation (salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association, etc.)

### Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO :

Les deux actions mises en œuvre dans le cadre du DGO ciblent l'alcoolisation festive et occasionnelle pour laquelle la promotion du geste d'autocontrôle de sa propre alcoolémie et la démarche « conducteur désigné ». Elles constituent les réponses les plus appropriées en termes de sécurité routière :

#### **a) Actions SAM dans les discothèques.**

Financement des soirées aux associations partenaires (22 soirées financées tous les ans qui concernent une dizaine d'établissements)

**b) Mise à disposition gratuite d'éthylotests** dans les manifestations festives organisées par les collectivités et les associations, environ 60 manifestations annuelles.

De plus ont été rajoutées :

- Amélioration du module alcool pour les classes de 3ème en collèges.
- Construction d'un module de sensibilisation ciblant les 18/24 ans

Ces actions sont typiques de la façon efficace de toucher les usagers sur le problème alcool et doivent être poursuivies.

Compte tenu de l'importance des sommes affectées aux actions Sam dans les discothèques, il sera intéressant de porter un regard sur l'évolution éventuelle de ces actions et d'en tirer une analyse sur la pertinence de la poursuite ou de l'amélioration de ces actions.

**Préconisation difficile à tenir :**

- *Combattre l'alcoolisation en corrélation avec d'autres phénomènes addictifs*

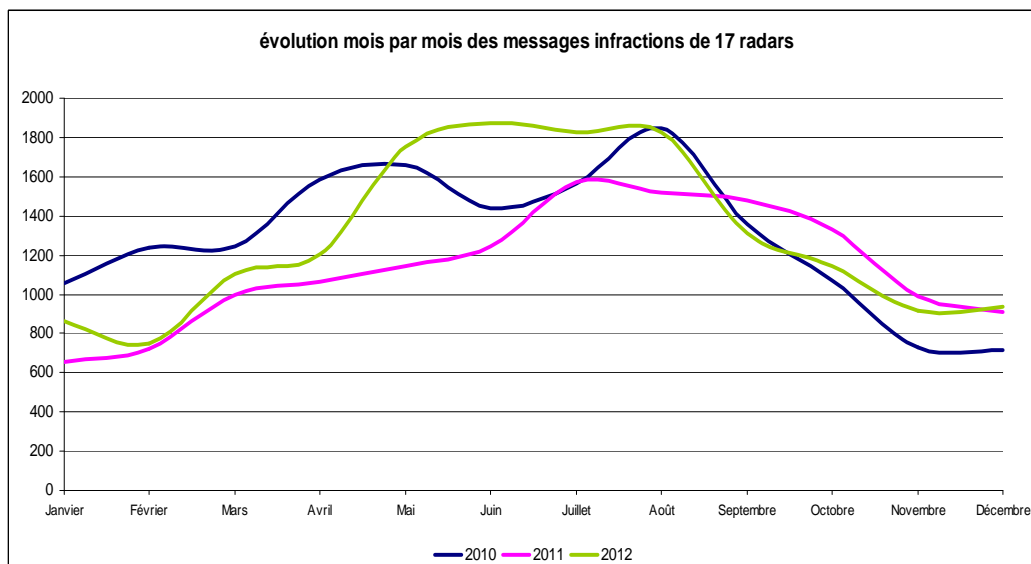
L'alcoolisation chronique constatée, constitue un problème de société et de santé publique qui nécessite des actions en termes de sanctions mais aussi de traitement médical, de suivi social... et ne peut être traitée uniquement sur le volet sécurité routière.

Cet enjeu dépasse les attributions d'un DGO Sécurité Routière, il relève du traitement des addictions et doit être traité par d'autres services de l'Etat en favorisant leur coordination ainsi que les échanges avec les différents partenaires concernés, dont la Sécurité Routière.

## 2.2.2 La Vitesse

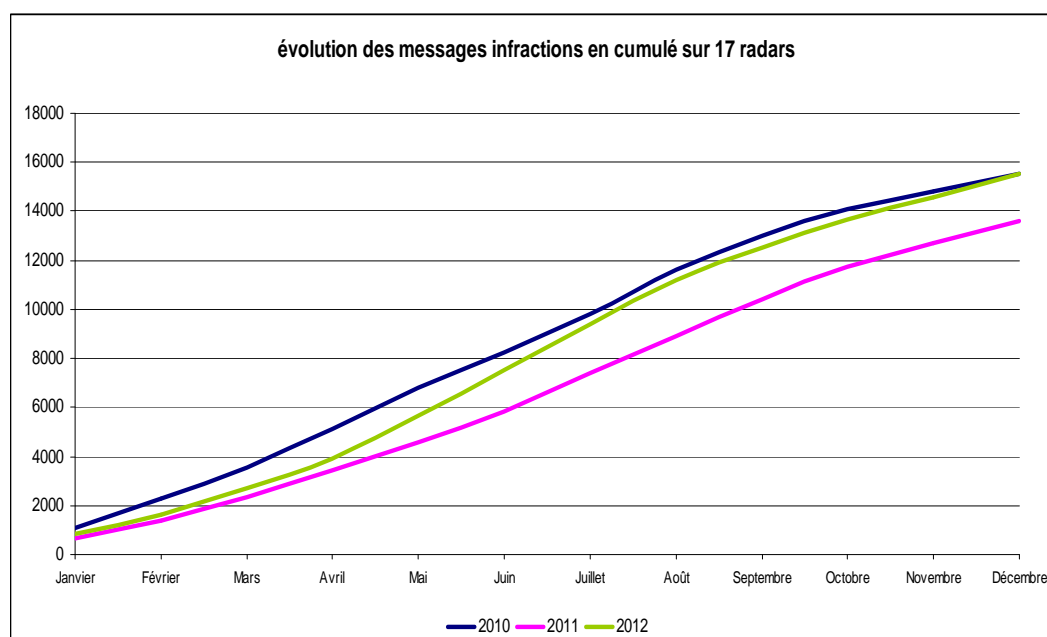
En ce qui concerne la vitesse, il est difficile de suivre une évolution objective, mais il est réalisé un suivi des messages infractions des radars contrôles sanctions automatisés.

La mise en place progressive des équipements de terrain, nous oblige à n'utiliser que les valeurs des 17 radars les plus anciens pour effectuer une analyse la plus objective possible.



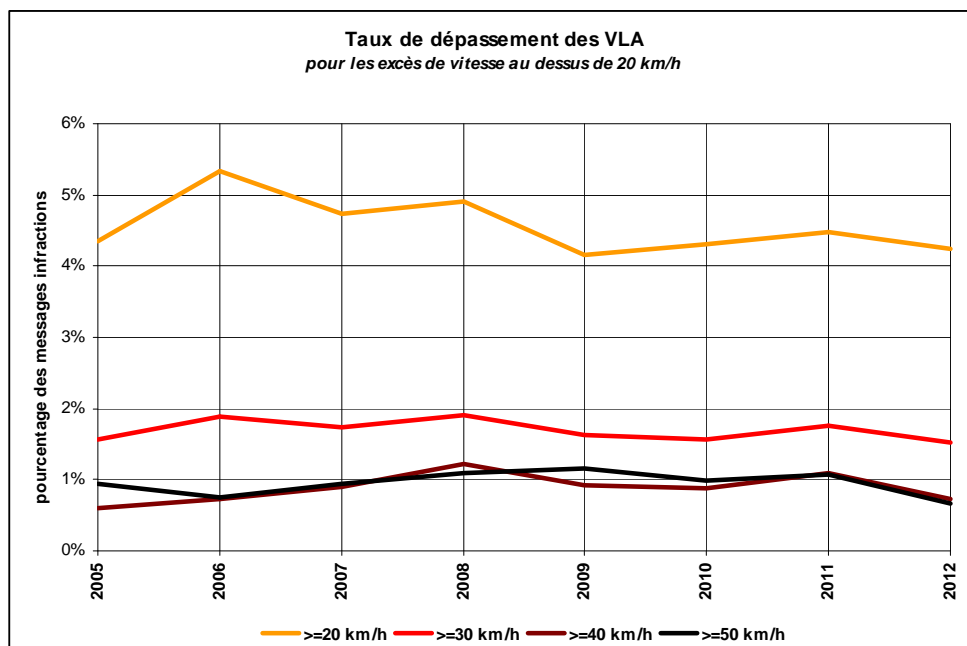
Le graphique ci-dessus montre que les messages d'infractions relevés sur les 17 radars automatiques fluctuent en fonction des mois et l'on remarque une recrudescence significative annuelle approximativement identique sur les mois de juillet-août. Cependant, on distingue des augmentations sur 2 années ; 2010 en avril mai, et 2012 en mai juin. Pour 2010 nous n'avons pas de piste d'explication outre la nouveauté de certains équipements, pour 2011, la dépose des panneaux avertisseurs remplacés par des radars pédagogiques.

Néanmoins, tout « rentre dans l'ordre » à partir de septembre où l'on retrouve des valeurs similaires sur les 3 années.



Le 2<sup>ème</sup> graphique montre un niveau de messages d'infractions plus important en 2012 qu'en 2011 mais sensiblement égal à 2010.

Cependant, ceci ne reflète pas la pratique des vitesses inappropriées constatées régulièrement.



Si systématiquement, chaque année, plus de 90 % des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h pour toutes les Vitesses Limites Autorisées (VLA) sur les messages infractions relevés, il faut noter une légère fluctuation des autres excès, peu significative. Chaque excès de vitesse se situe approximativement autour des taux suivants :

4,53 % pour un excès  $\geq$  20 km/h, 1,69 % pour un excès  $\geq$  30 km/h, 0,91 % pour un excès  $\geq$  40 km/h et 0,95 % pour un excès  $\geq$  50 km/h.

La part des « grands excès » de vitesse est toutefois en très légère baisse en 2012.

**Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :**

- Impliquer les gestionnaires (Etat, Département, Communes, ...) et les élus locaux sur l'adéquation règles de vitesses et environnement
- Communiquer sur les risques, l'aggravation des conséquences, les bénéfices de la conduite apaisée et l'éco-conduite
- Démontrer la légitimité des règles pour mieux les faire respecter
- Promouvoir et favoriser les synergies entre partenaires (parents, enseignants, écoles de conduite, associations) dans la mise en œuvre des actions

**Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO**

**a) Prévention**

La vitesse reste un sujet prioritaire abordé dans toutes nos actions de prévention et notamment dans le module éco conduite créé en 2011

**b) Signalisation routière**

Travail sur la mise en cohérence des limitations de vitesse, suivi et communication sur la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR)

**c) Répression**

Mise en place progressive de radars Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)  
Montée en puissance des contrôles organisés par les forces de sécurité

**Préconisation du DGO difficile à mettre en œuvre :**

- *Démontrer la légitimité des règles pour mieux les faire respecter*

Le DGO 2009 / 2012 précisait dans le chapitre recommandations et mise en œuvre : « Pour l'enjeu vitesse, les actions de prévention devront être cohérentes et en liaison avec le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR). »



Au titre de cette recommandation, il est intéressant de résumer les remarques que l'on relève lors des actions de prévention :

« *Globalement, la vitesse moyenne constatée sur les routes diminue. C'est du à la peur des forces de l'ordre et des contrôles. Inadéquation entre certaines limitations de vitesses et l'environnement et c'est là que se mettent les forces de l'ordre pour nous piéger.* »

Le peu de résultats lisibles aujourd'hui impose de remettre à plat le traitement de la vitesse par les autorités compétentes en engageant des actions coordonnées pour apporter une réponse immédiate et durable au problème des vitesses excessives ou inappropriées.

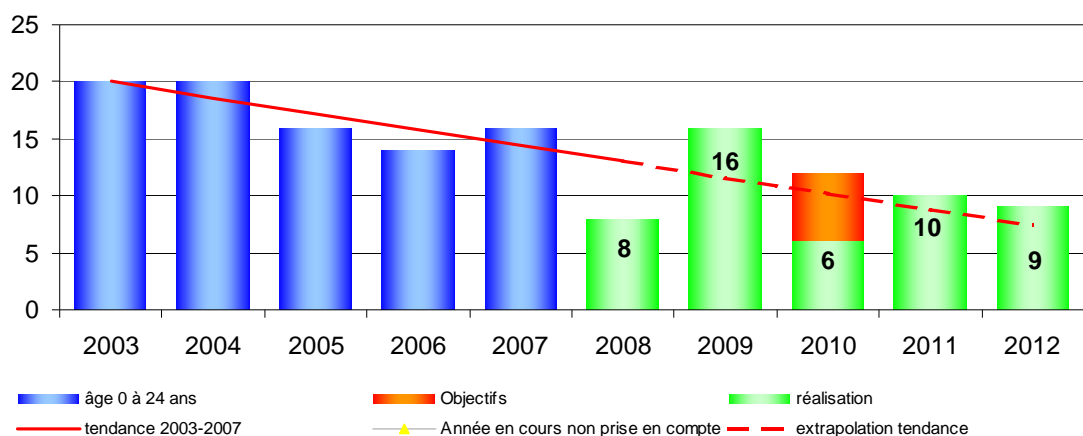
Les actions engagées doivent être renforcées et s'orienter sur les propositions mentionnées dans le rapport de l'OCDE <sup>1</sup>, sur les éléments où les acteurs périgourdins peuvent avoir prise, à savoir :

- Education et information du public et **des décideurs** sur le problème des vitesses excessives et inappropriées,
- Clarifier notre message sur la vitesse en rappelant clairement les notions de limites et de transgression,
- Mobiliser le réseau des partenaires sur un discours qui condamne la banalisation des excès de vitesse
- Evaluation des vitesses appropriées selon les différents types de routes et examen des limitations en vigueur,
- Information en continu des conducteurs sur la limitation de vitesse à respecter,
- Amélioration des infrastructures en vue d'aménager des routes sûres et lisibles, en prenant en compte les fonctions générées par les planifications,
- Niveau approprié de contrôle classique, effectué par des forces de l'ordre, et de contrôle automatisé,

### 2.2.3 Les jeunes

Les chiffres de l'accidentalité sont faibles, et il est difficile d'en tirer une conclusion définitive, surtout en ce qui concerne la mortalité chez les jeunes.

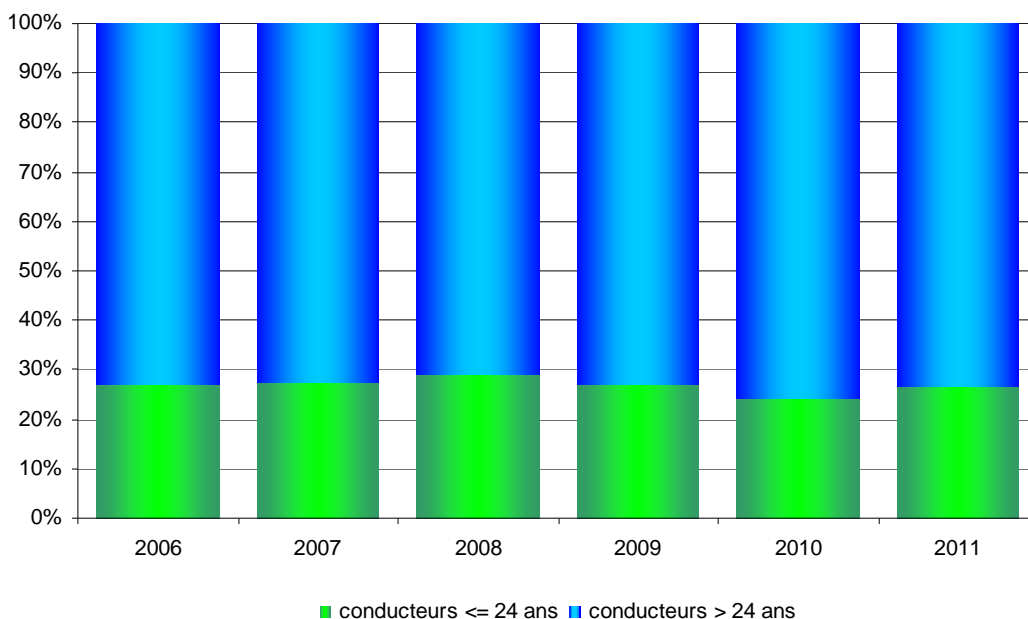
Réalisation objectif au 31 décembre 2012



Toutefois, à la lecture du graphique ci-dessus, on s'aperçoit que la tendance enclenchée depuis plusieurs années se poursuit globalement même si les résultats sont inégaux d'année en année et qu'il semble difficile de franchir un cap aux alentours de 9 tués par an. La moyenne annuelle sur les 5 dernières années est de 9,8 tués.

<sup>1</sup> LA GESTION DE LA VITESSE rapport réalisé en 2006 par le Centre de Recherche sur les Transports créé par l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) - ISBN 92-821-0379-X - © CEMT, 2007

### parts des conducteurs impliqués



Ce résultat n'est pas satisfaisant.

Surtout si on le met en parallèle avec la représentativité des moins de 25 ans dans la population périgourdine. Les – de 25 ans représentent environ 25 % de la population périgourdine, 26 % des conducteurs impliqués et 20 % des tués. Dans cette tranche d'âge, il faut noter une disproportion entre les 0-17 ans qui représentent 19 % de la population, 7 % des conducteurs impliqués et les 18-24 ans qui représentent 6 % de la population et 19 % des conducteurs impliqués.

De plus, même si la part des conducteurs jeunes impliqués est quasiment la même chaque année (cf *graphique entre 26 et 29 %*) le nombre d'impliqués de moins de 25 ans décroît de la même manière que pour la globalité des conducteurs.

**Les préconisations du précédent DGO** étaient les suivantes :

- Inciter à mieux prendre en compte les spécificités des déplacements des jeunes dans les opérations d'aménagement existantes et à venir
- Communiquer de façon plus spécifique et plus ciblée: sur l'expérience de conduite indispensable par exemple et/ou le permis de conduire est un sauf-conduit et non un savoir conduire
- Promouvoir et favoriser les synergies entre partenaires (parents, enseignants, écoles de conduite, associations) dans la mise en œuvre des actions
- Mieux impliquer les jeunes aux réflexions Sécurité Routière
- Soutenir les projets Sécurité Routière portés par des jeunes (avec intégration la plus grande possible de témoignages)
- Favoriser les dispositifs d'accompagnement à la conduite en faveur des jeunes pour l'insertion professionnelle

### Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO

#### a) *Le continuum éducatif* :

Les actions de sensibilisation du risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire constituent une priorité. Elles se déclinent au niveau des écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées. Elles sont conduites avec nos partenaires institutionnels, associatifs et bénévoles. La priorité est aussi donnée au renforcement et à la formation des équipes en charge des modules de sensibilisation.

### **b) Construction d'un module de sensibilisation ciblant les 18/24 ans**

Le but de ce nouveau module est de mieux sensibiliser les jeunes conducteurs en prenant en compte la discussion et l'échange avec eux plutôt qu'un « cours magistral »

Ce module est basé sur l'interactivité des échanges et aborde en priorité «le savoir faire » et « le savoir être », c'est à dire la difficulté de la conduite, la limite de nos capacités et la compréhension de nos comportements.

### **c) Disponibilité pour aider les jeunes à porter des actions et messages de sécurité routière**

### **d) Participation au financement de projets portés par des jeunes dans le cadre du programme Label vie**

#### **Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre**

- *Inciter à mieux prendre en compte les spécificités des déplacements des jeunes dans les opérations d'aménagement existantes et à venir.*
- *Favoriser les dispositifs d'accompagnement à la conduite en faveur des jeunes pour l'insertion professionnelle.*

Le discours porté par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) ne semble plus trouver un écho suffisant.

C'est la raison pour laquelle la mission sécurité routière a initié la création d'un nouveau module « jeunes permis » ciblant une autre façon de sensibiliser les jeunes rencontrés.

Il est indispensable de poursuivre la construction de ce module et de former le groupe d'intervenants pour qu'ils se l'approprient et le mettent en œuvre.

Pour ce qui est des préconisations difficiles à mettre en œuvre, il faut évaluer une démarche de projet précise (qui ? quoi ? comment ? ...) et constituer des groupes de travail en associant les structures concernées.

Un rapport de l'OCDE<sup>2</sup>, de 2006 apporte des pistes d'actions dont une grande partie est déjà mise en œuvre en Dordogne, mais qu'il convient certainement de compléter et développer différemment.

Par ailleurs d'autres pistes sont à creuser comme celle mises en œuvre dans le cadre européen et par exemple :

- La Commission européenne essaie actuellement d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs en axant davantage les cours de conduite sur la façon de reconnaître et éviter les dangers sur la route plutôt que sur le contrôle du véhicule et la perception de la circulation, comme c'est le cas pour le moment. Une mallette pédagogique à l'attention des moniteurs d'auto-école a été publiée à cet effet dans le cadre du projet HERMES<sup>3</sup>, financé par l'UE
- Dans le cadre du projet Close To<sup>4</sup>, ce sont les chroniques de graves accidents de la route qui sont racontées aux jeunes conducteurs. Des recherches ont en effet démontré que cela pousse les jeunes conducteurs à se montrer plus prudents sur la route. (le premier module Dordogne destiné aux classes de 1ères était basé sur ce principe)

Des déclinaisons sont déjà en cours en particulier avec la mise en place d'un nouveau permis de conduire dont la prise d'effet doit débuter en 2013.

---

<sup>2</sup> **JEUNES CONDUCTEURS / LA VOIE DE LA SECURITE** rapport réalisé en 2006 par le Centre de Recherche sur les Transports créé par l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) - ISBN 92-821-1336-1 - © CEMT, 2006

<sup>3</sup> projet sous l'égide de l'Union Européenne modifiant l'approche de la formation des jeunes conducteurs au Royaume Uni et en Allemagne essentiellement. Utilisation de la matrice GDE, lecture de la route, etc.

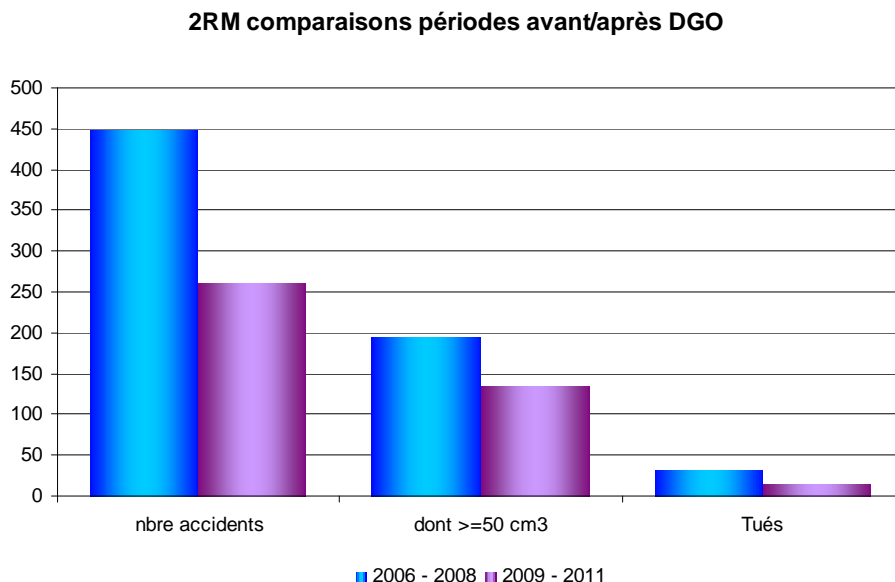
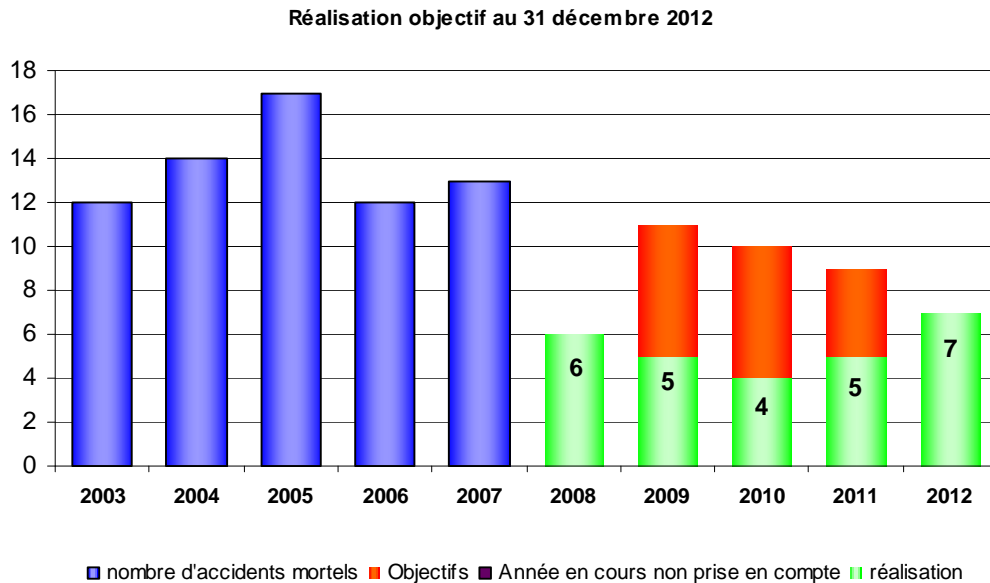
<sup>4</sup> **Close To** est un projet, établi au niveau européen, qui a eu pour but de développer un nouvel outil éducatif permettant de sensibiliser les futurs jeunes conducteurs au risque routier par le témoignage d'un jeune conducteur ayant eu un accident, et de le mettre à disposition des auto-écoles européennes intéressées.

## 2.2.4 2 Roues Motorisés

Toujours des chiffres faibles qu'il est difficile d'analyser. Cependant une réduction significative du nombre d'accidents mortels est à noter et semble perdurer (*une moyenne de 5 accidents mortels par an est recensée*).

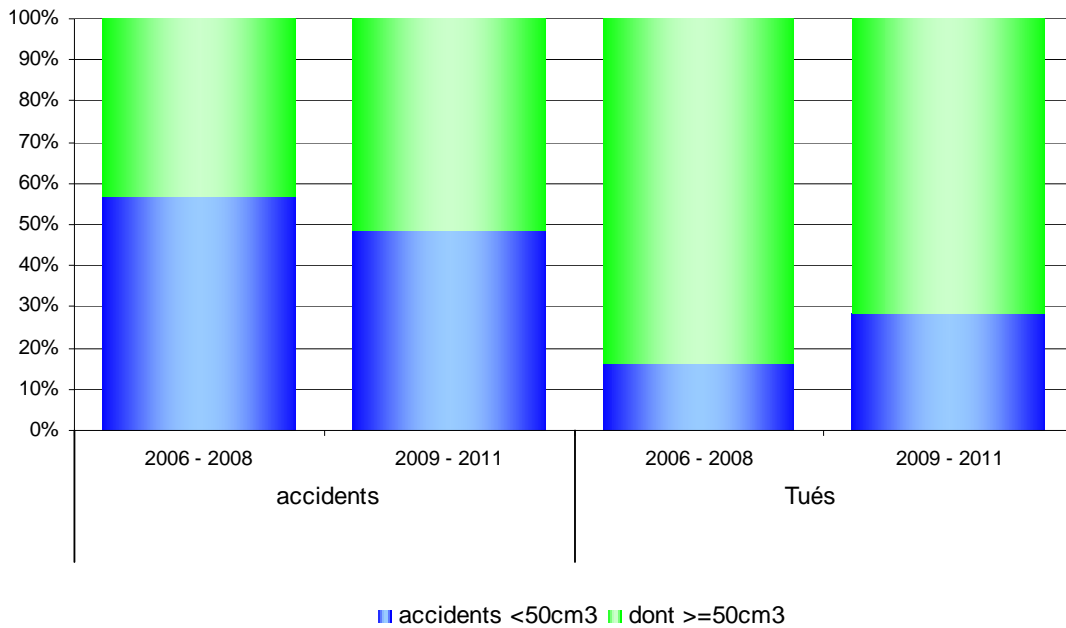
Malgré ces résultats encourageants, il faut pousser la réflexion et l'analyse sur le nombre d'accidents 2RM recensés, nombre plus significatif que le nombre de tués et vérifier le dénombrement du type de 2RM présent dans les accidents.

L'année 2012 est là pour confirmer la fragilité des chiffres.



La comparaison des accidents recensés avant le DGO précédent et depuis sa mise en place dénote une nette amélioration sur le département, plus marquée dans le nombre d'accidents comptabilisés de façon globale sur les 2RM que sur les plus de 50 cm<sup>3</sup> ou le nombre de tués. Cela semble indiquer que le gain obtenu est plus précisément sur les 2RM de petite cylindrée, touchant un public plus jeune. Il est nécessaire d'analyser au mieux les lieux d'accidents sur cette période.

### implication suivant cylindrée



Cette tendance de baisse plus importante dans les petites cylindrées que dans le plus de 50 cm<sup>3</sup> est confirmée par le graphique ci-contre qui montre qu'outre le gain d'accidents (en part) il ne s'accompagne pas d'augmentation de tués de façon marquée.

#### Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :

- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)
- Mieux communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) et les actions de prévention possibles.
- Soutenir et développer les actions sur les 2 roues motorisés, notamment pour les utilisateurs de 125 cm<sup>3</sup> qui ne sont pas titulaires du permis moto

#### Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO :

- Prise en compte de l'enjeu deux roues** dans deux ateliers du module de sensibilisation en collège
- Organisation d'actions spécifiques** pour les motards
- Organisation d'un stand sécurité routière** dans les manifestations motards
- Partenariat avec la FFMC**
- Evolution de la réglementation** qui apporte une réponse pour la formation des conducteurs des 125cm<sup>3</sup> (*préconisation n°3 du DGO*)

## **Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre**

- Mieux communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) et les actions de prévention possibles.
- Difficulté pour faire passer les messages vers ce public : Pour les deux roues, les notions de plaisir et liberté sont antinomiques avec la notion de légitimité de la règle. Message prioritaire à faire passer : Respect des limitations de vitesse pour ne pas surprendre les autres usagers et ne pas être surpris soi même en retour.
- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)

Ce sont donc les préconisations sur lesquelles il faudra s'appuyer le plus, tout en continuant les actions déjà mises en œuvre.

Il faut trouver des clés pour améliorer la communication vers ce public, notamment dans un contexte de durcissement prévisible de la réglementation et du contrôle des vitesses qui amplifient la gravité de ce type d'accident.

Sensibiliser les collectivités.

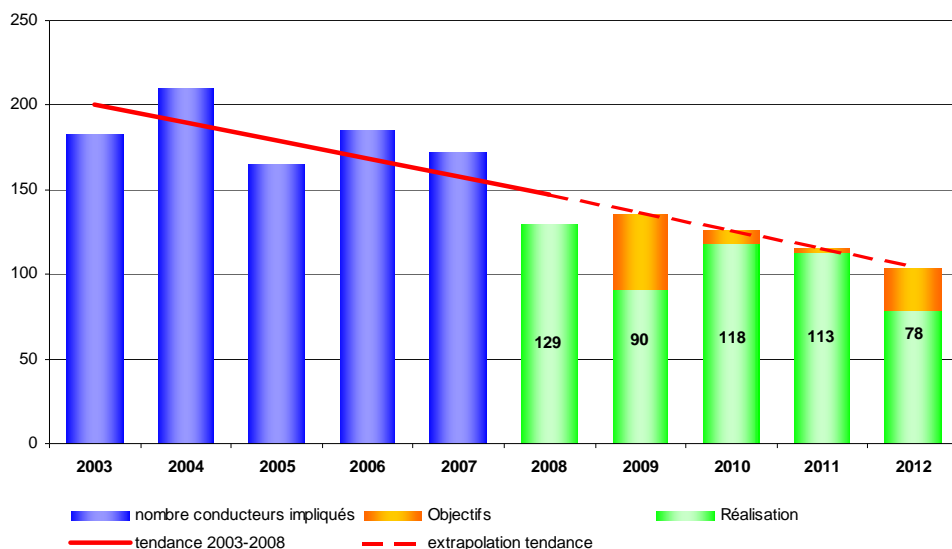
Nécessité d'élaborer un module de formation pour les représentants SR des collectivités territoriales.

## 2.3 L'objectif complémentaire de la Dordogne

### 2.3.1 Le risque routier professionnel

En 2008, l'approche de cet enjeu n'avait pas pu être réellement appréhendée, par méconnaissance de ce risque et de son recensement en termes d'accidents routiers. Les données existantes et prises en compte

nombre de conducteurs impliqués dans des accidents professionnels  
réalisation à fin 2011



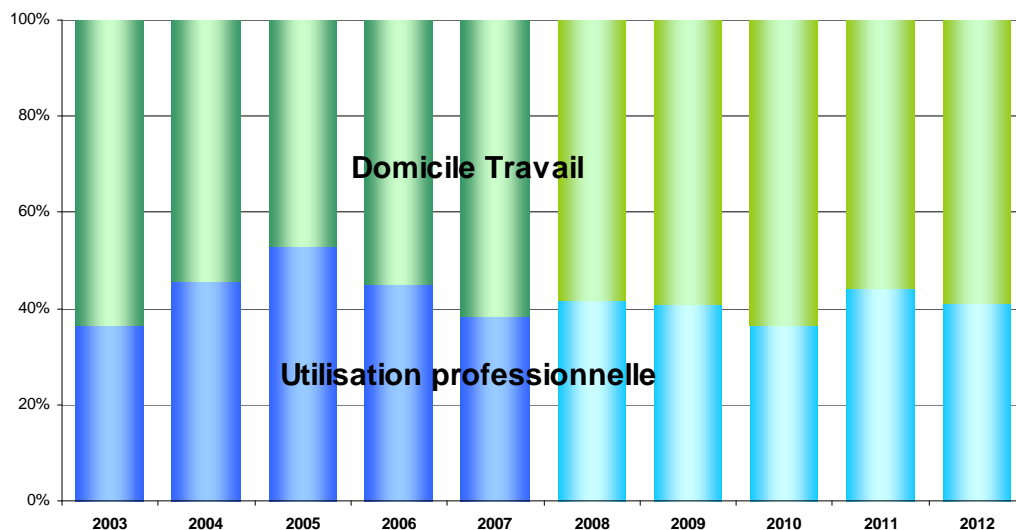
pour déterminer l'enjeu étaient alors des données (CARSAT ex CRAM) beaucoup plus globales que celles des BAAC dont la saisie était peu lisible ou/et peu comprise à l'époque.

Ceci nous a donc poussés à tenter à posteriori une approche similaire aux autres enjeux en examinant de près les données en notre possession.

Le graphique ci-contre montre une amélioration certaine due à plusieurs facteurs, dont le travail des institutions chargées de la protection des

travailleurs, les entreprises, mais aussi le discours institutionnel constant sur la sécurité routière, discours pas forcément ciblé risque routier professionnel.

répartition entre Utilisation Professionnelle et Domicile Travail



Dans ce bilan, il faut différencier 2 types de risque routier professionnel : le Trajet Domicile Travail et l'Utilisation Professionnelle.

Le graphique ci-dessus montre une augmentation des accidents lors de l'utilisation professionnelle du véhicule jusqu'en 2006, suivie d'une baisse jusqu'en 2007, puis, depuis 2008 une quasi stagnation de la part de chaque type d'utilisation, avec environ 60 % d'usagers accidentés lors du trajet Domicile Travail.

A noter aussi qu'environ 2 % des usagers impliqués ont un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang, et que 19 % des ces accidents ont lieu avec des véhicules seuls.

### **Les préconisations du précédent DGO étaient les suivantes :**

- Promouvoir les démarches de protection des salariés auprès des TPE/PME, particulièrement pour les entreprises dont les salariés sont les plus exposés aux risques routiers (VRP, transports sanitaires, aides à domicile, ...)
- Informer / former les salariés à l'usage professionnel des véhicules, en particulier à l'usage des Véhicules Utilitaires Légers (VUL).
- Favoriser les modes de déplacement les plus sûrs, sécuriser les déplacements en particulier des plus jeunes

### **Actions mises en œuvre pendant la durée du DGO**

L'effort a porté sur l'offre d'une formation à l'éco-conduite.

Cette formation a été créée par la mission sécurité routière dans le cadre de la politique d'animation et de prévention.

Les premiers usagers ciblés ont été essentiellement les agents des DDI, de la Préfecture, d'ERDF, SNCF, d'une collectivité territoriale – Mairie de Coulounieix-Chamiers.

### **Préconisations du DGO difficiles à mettre en œuvre**

*Pas ou peu de connaissance sur les enjeux, les partenaires, leurs besoins, les offres de service existantes, les besoins non satisfaits.*

Il est indispensable de mieux identifier et appréhender les besoins non satisfaits, les hiérarchiser, se fixer des objectifs et une stratégie de mise en œuvre.

Le groupe de travail qui réfléchira sur les orientations d'actions s'en chargera et déterminera la cible à privilégier.



## 2.4 Les Séniors

Les séniors n'avaient pas été considérés comme un enjeu spécifique au précédent DGO au vu de cette conclusion :

### **Conclusion :**

*La problématique de l'accidentalité des « séniors » en Dordogne n'a pas subi d'évolution particulièrement remarquable.*

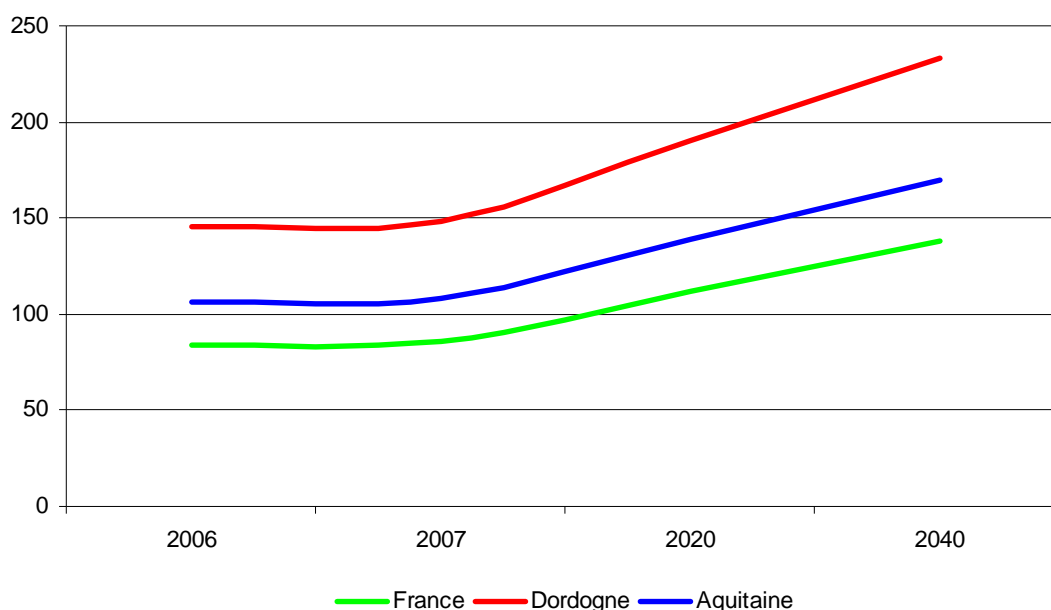
*Cependant on peut estimer que l'évolution actuelle du vieillissement de la population du département se poursuivra en s'accroissant.*

*Même si les données actuelles de l'accidentalité montrent qu'il ne s'agit pas d'un enjeu majeur il faut rester attentif aux conditions de vie de cette population.*

Il est à souligner que la Dordogne est un département rural avec une population vieillissante, beaucoup plus marquée qu'au niveau national. Cela induira à terme une aggravation de l'accidentalité des séniors. De plus, le problème des travailleurs sociaux et des aidants pour cette population sera à prendre compte car ils seront eux mêmes soumis à un risque routier professionnel accru.

C'est donc une population vulnérable qui mérite une attention particulière et donc de redéfinir un enjeu sénior pour le prochain DGO.

### évolution du vieillissement



# 3 Choix des enjeux pour le DGO 2013 - 2017

Au vu du bilan ci-dessus, le comité de pilotage décide d'étudier les enjeux suivants :

- **Les Jeunes**
- **Les 2 RM** (2 Roues motorisés)
- **Le risque routier professionnel**
- **Les séniors** (se reporter à l'analyse globale de la période)

Il est aussi décidé de traiter les 2 autres enjeux existants au précédent DGO, Alcool et Vitesse, auxquels nous rajouterons les stupéfiants et autres substances addictives, comme thèmes transversaux que l'on retrouve dans les 4 enjeux principaux définis ci-dessus.

Le comité de pilotage a donc préconisé la formation de 4 groupes de travail correspondant chargés d'élaborer les orientations d'actions qui permettront de lutter contre l'insécurité routière et qui se trouveront déclinées en actions chaque année dans le Plan Départemental d' Actions Sécurité Routière et le Plan Départemental de Contrôles Routiers.