DOCUMENT GÉNÉRAL

D' ORIENTATIONS 2009 – 2012

DE LA CORRÈZE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

Table des matières

INTRODUCTION....4

I-OBJECTIFS ET DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO....5

II-L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DE LA CORRÈZE....7

II.1-Présentation du département de la Corrèze....7
II.2-Caractéristiques générales de l'accidentologie....8
II.3-Synthèse....14

III-LES ENJEUX....15

III.1-Analyse des 4 enjeux : 2 roues motorisés, alcool, jeunes et vitesse....15
III.2-Synthèse....26

IV-LES ORIENTATIONS D'ACTIONS....27

1-L'amélioration de la connaissance en sécurité routière....28
2-L'information / l'implication....28
3-La formation à la sécurité routière....29
4-Les contrôles....29
5-L'auto-contrôle....29
6-L'éducation....30
7-L'implication des partenaires....30
8-La parole à l'usager....30

REMERCIEMENTS....32

ANNEXES....33

Annexe 1 : Répartition des accidents dans l'espace et dans le temps....33
Annexe 2 : Les accidents selon le véhicule et l'usager impliqués....37

Annexe 3 : Les accidents de 2 roues motorisés....39
Annexe 4 : Les accidents avec alcool....40
Annexe 5 : Restitution des groupes de travail....43

A TULLE, le 16 juillet 2009

M. le Préfet de la Corrèze

M. le Président du Conseil Général de la Corrèze

M. le Président de l'Association des Maires de la Corrèze

Mme la Directrice Départementale de la Sécurité Publique

Le Colonel, commandant le Groupement de Gendarmerie Départementale de la Corrèze

Introduction

Le 21 décembre 2007, lors du conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière, le Président de la république a 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.

En France, en 10 ans, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a été divisé par 2, passant de 8437 tués en 1998 à 4275 tués en 2008. En Corrèze, cette tendance a été quasiment identique, puisqu'on est passé de 47 tués en 1998 à 26 tués en 2008, grâce à l'engagement de toutes les forces vives de la sécurité routière : élus, membres d'associations, agents de l'Etat, des collectivités territoriales et hospitalières, sans oublier les citoyens eux-mêmes.

Mais nous pouvons faire mieux.
En effet, 26 % des accidents mortels sont encore dus à l'alcool, et les excès de vitesse sont à l'origine d'1 accident mortel sur 5.
Les 18-24 ans paient quant à eux un trop lourd tribut à la sécurité routière, puisqu'ils constituent 22 % des tués, pour seulement 8 % de la population française.
Par ailleurs, les conducteurs de 2 roues motorisés représentent 23 % des tués, alors que cyclos et motos ne constituent que 8 % du parc de véhicules français.

Dans ce contexte, pour aller plus loin dans la baisse du nombre de victimes des accidents de la route, il est indispensable que tous les acteurs locaux se mobilisent pour définir ensemble les orientations d'actions de la politique à mener en Corrèze, au cours des quatre prochaines années, et que nous inscrirons dans ce **Document Général d'Orientations (DGO).**

I-Objectifs et démarche d'élaboration du DGO

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les différentes phases de réalisation de ce DGO étaient les suivantes :

- un premier travail d'analyse du bilan accidentologique a été effectué par l'**Observatoire départemental de la sécurité routière de la DDE**. Il a permis notamment, à partir des fiches accidents des Forces de l'Ordre, de caractériser les 4 enjeux retenus au niveau national : **alcool, jeunes, vitesse** et **2 roues motorisés**.

- ensuite, **4 groupes de travail**, correspondant aux 4 enjeux précédents, ont travaillé à la définition d'orientations d'actions, qui pourraient être mises en œuvre au cours des prochaines années par les différents partenaires selon les compétences de chacun. Ces 4 groupes étaient composés d'acteurs / organismes particulièrement impliqués dans la sécurité routière en Corrèze :

  - groupe « **alcool** » : Prévention Routière, ANPAA, IDSR, Discothèque Le Duplex, SPIP, Conseil Général, Ecole d'infirmières de Tulle, DDSP Brive, SAMU, DDASS.

- groupe « **jeunes** » : Ville de Brive, Prévention Routière, Collège Rollinat, Lycée professionnel René Cassin, Lycée agricole de Naves, DDJS, Ecole d'infirmières d'Ussel, GMF Assurances, IDSR, Ville d'Ussel, Conseil Général.

- groupe « **vitesse** » : IDSR, Police municipale de Brive, Conseil Général, Expert-auto, Déléguée au permis de conduire, Groupama assurances, Prévention Routière, ASF, Gendarmerie (EDSR).

- groupe « **2 roues motorisés** » : M. Moto, IDSR, Prévention Routière, Délégué au permis de conduire, CFA de Tulle, SDIS, Auto-école ECF Brive, FFMC Corrèze, Conseil Général.

- Enfin, les pistes d'actions ainsi proposées en matière d'infrastructure, éducation, formation, information, ou contrôle et sanction, ont été examinées et validées au sein d'un **Comité de pilotage** regroupant les Villes de Brive et de Tulle, le Conseil Général, l'Association des Maires de la Corrèze, le Procureur de Brive, le Procureur de Tulle, les Services de Police et de Gendarmerie, l'Education Nationale, la DDE et la DDJS, la Fédération départementale des assureurs, le SDIS, le SAMU, enfin les associations Prévention Routière, ANPAA et FFMC.

II-L'accidentalité générale de la Corrèze

II.1-Présentation du département de la Corrèze

La Corrèze fait partie de la région Limousin. Les départements limitrophes sont la Creuse, la Haute-Vienne, le Cantal, le Puy-de-Dôme, le Lot et la Dordogne.
Elle compte 232 576 habitants (rec. 1999), et ses 3 villes principales sont : Brive-la-Gaillarde (sous-préfecture avec 49 000 habitants), Tulle (préfecture avec 15 000 habitants) et Ussel (sous-préfecture avec 11 000 habitants).

Située à l'ouest du Massif central, la Corrèze se compose de trois ensembles : la Montagne, les plateaux et le bassin de Brive. La Montagne culmine à 978 m au mont Bessou. De formation cristalline hercynienne, elle est assez érodée. Les plateaux sont creusés par des vallées encaissées qui se dirigent vers la Dordogne, revivifiant le relief comme aux cascades de Gimel. Au sud-ouest de la Corrèze, le bassin sédimentaire de Brive jouit d'un climat plus favorable. On y trouve des collines de grès comme à Collonges-la-Rouge.

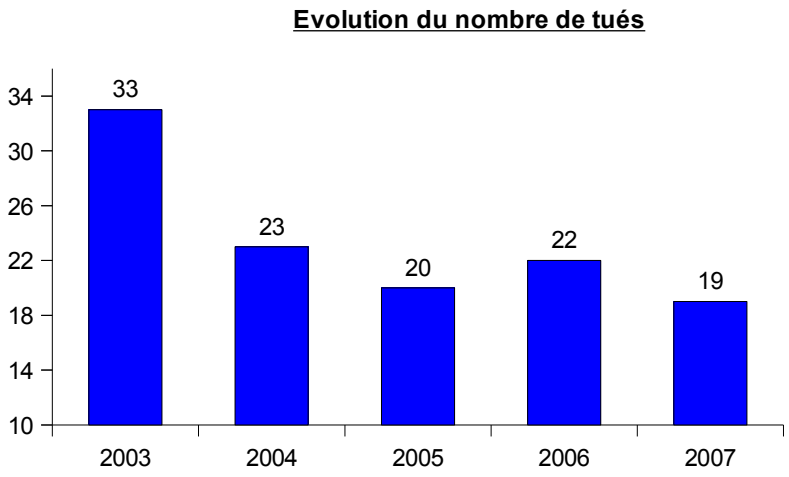
Le réseau routier corrézien est constitué de 178 km d'autoroutes, 4766 km de routes départementales, et 11 000 km de voirie communale. La Corrèze est parcourue par deux autoroutes :

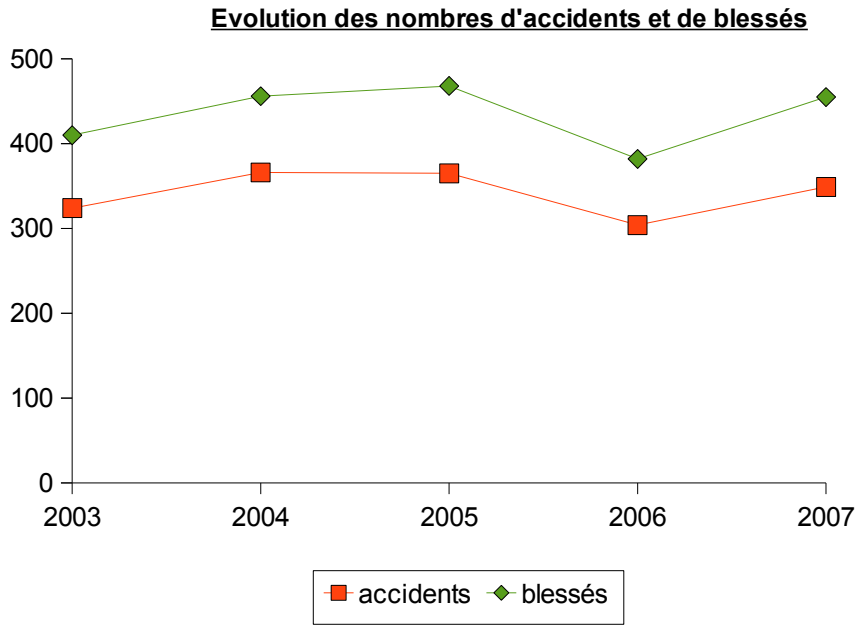
- l'A20, d'axe nord-sud, qui relie Paris à Toulouse. Le trafic se situe entre 26 000 et 32 000 véh/j.
- l'A89, d'axe transversal, qui relie Bordeaux à Clermont-Ferrand, avec un trafic quotidien de 7 000 à 10 000 véh/j.

II.2-Caractéristiques générales de l'accidentologie

Les données utilisées ici sont multiples : les fichiers BAAC établis par la Police ou la Gendarmerie (période 2003-2007), les résultats des contrôles routiers, les relevés des stations de comptages SIREDO (implantées sur le réseau principal corrézien), les statistiques radars (Site Infocentre), les données de l'observatoire national de la sécurité routière, enfin les données INSEE (1999).

En 5 ans, en Corrèze, on a dénombré 1708 accidents corporels qui ont fait 118 tués et 2171 blessés, dont 1/3 de blessés hospitalisés.
Même si le nombre de tués a baissé depuis 2003, les nombres d'accidents corporels et de blessés ont globalement stagné, ce qui montre la fragilité de la bonne tendance de l'accidentalité mortelle.





Nous allons voir ici les répartitions des accidents corporels selon les thématiques de la sécurité routière : le temps, le lieu, le véhicule (mode de déplacement, local/non local,...), l'usager (âge, permis, sexe, alcool, ceinture, casque,...).

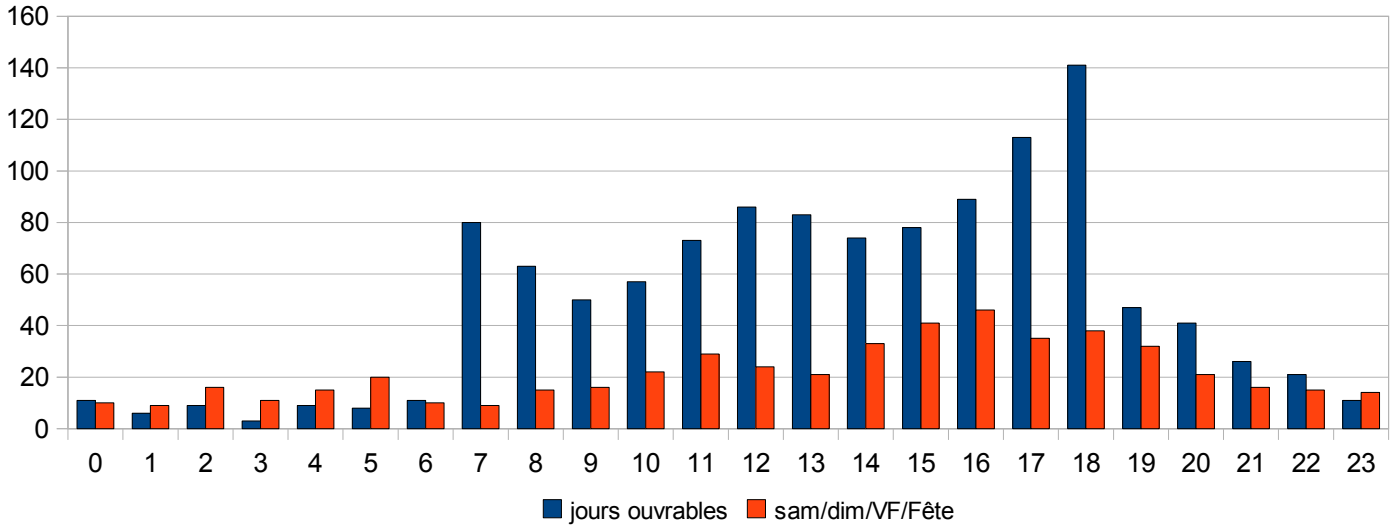
- ***Le temps***

L'analyse des répartitions temporelles des accidents et des tués, montre que les mois situés entre mars et novembre sont légèrement plus accidentogènes que les autres (annexe 1).

En outre, sur les 5 dernières années, le mois de juillet apparaît très largement comme celui où il y a le plus de tués sur les routes corréziennes.

C'est le vendredi que les accidents sont les plus nombreux.

L'analyse de la répartition journalière des accidents (ci-contre) montre une concentration uniforme tout au long de l'après-midi, et la présence de 2 pics de 2h : le premier de 7h à 9h et le deuxième beaucoup plus marqué, de 17h à 19h.



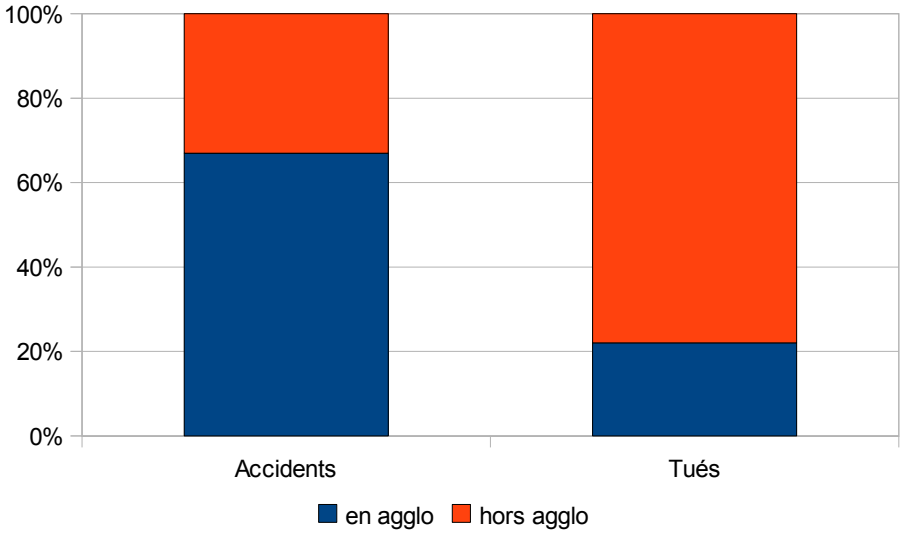
Enfin, les accidents de nuit, qui constituent environ ¼ de l'ensemble des accidents, ont provoqué 1/3 des tués.

- ***Le lieu***

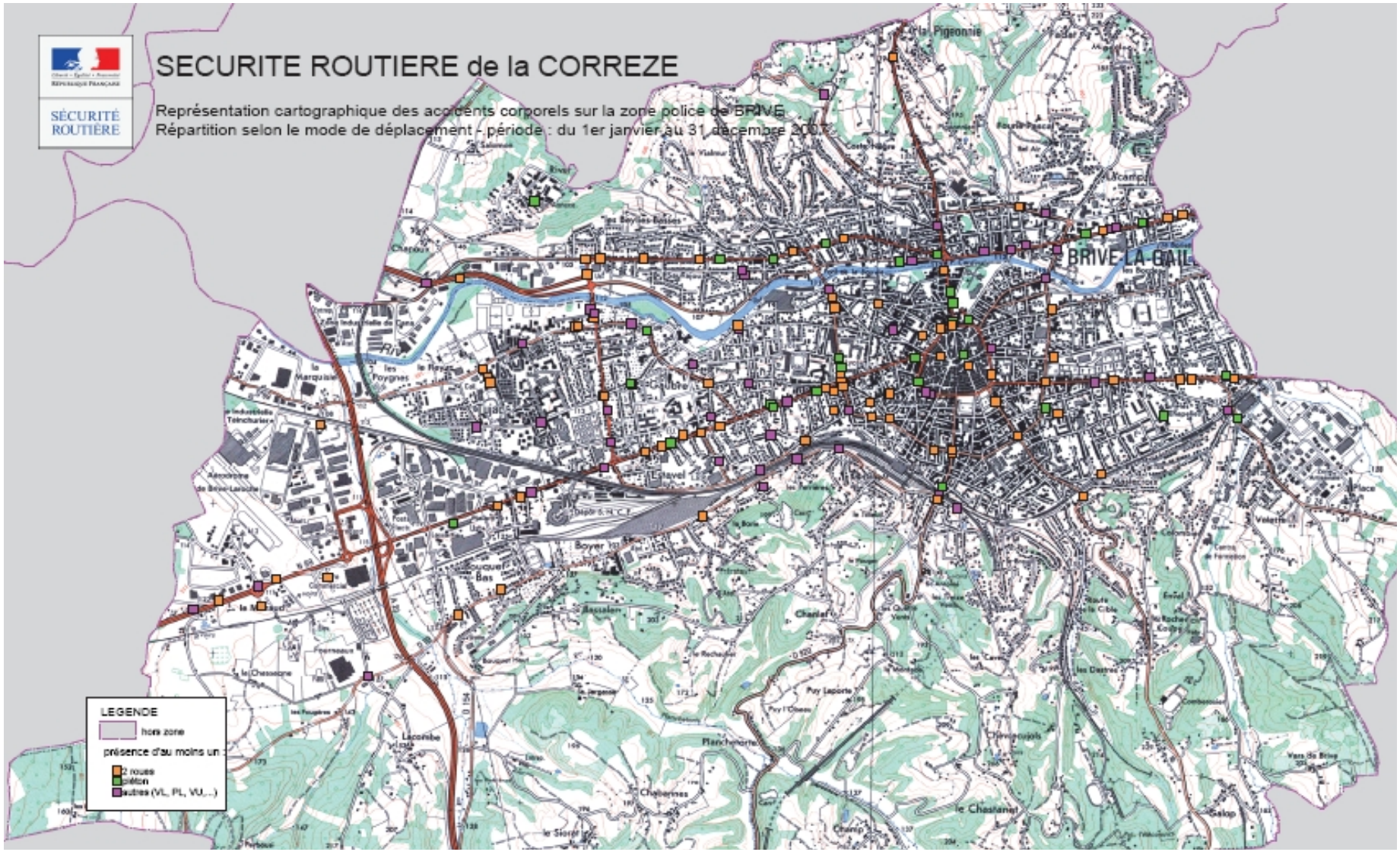
Hors agglomération, les axes routiers où se sont produits au moins 20 accidents corporels en 5 ans sont les suivants, classés du plus accidentogène au moins accidentogène : D1089, A20, D1120, A89, D940, D901, D979 et D920 (annexe 1). **Ces 8 axes ont connu à eux seuls 43 % des accidents hors agglomération.**

En agglomération corrézienne, en 5 ans, se sont produits 1144 accidents (soit 2/3) :

- ils ont fait 26 tués (soit 22 %) et 1369 blessés (soit 63%);
- 37 % ont impliqué un 2-roues motorisé, et 20 %, un piéton.
- 1/5 se sont produits de nuit, en ayant fait 1/3 des tués ou blessés.
- 893 accidents ont eu lieu à Brive-la-Gaillarde, soit 78 % des accidents en agglomération, et **52 % des accidents de la Corrèze**.



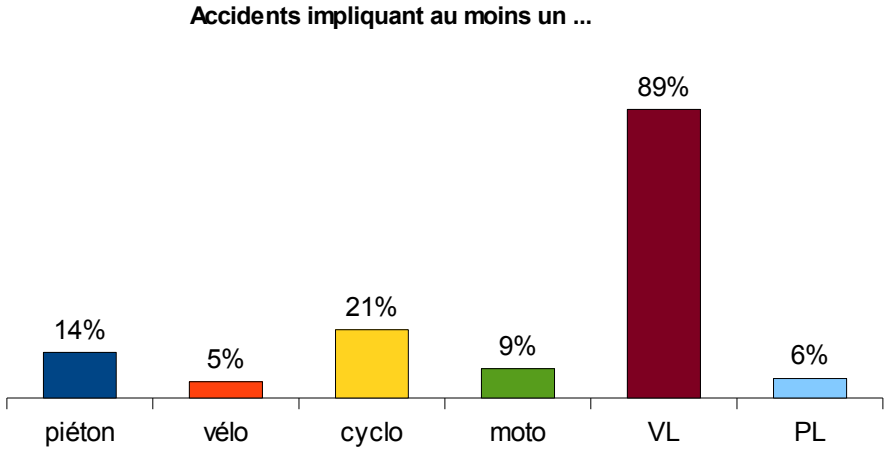
La carte ci-dessous montre les accidents corporels survenus à Brive en 2007 : on y constate que les axes principaux sont aussi les plus accidentogènes : il s'agit des avenues Pompidou, Kennedy, Rivet, Sémard, Roosevelt et Malraux. L'hypercentre et les boulevards de la couronne (Bds Grivel, Clémenceau,...) sont également le lieu de nombreux accidents.
Enfin, les 2 roues motorisés sont très présents dans l'accidentologie briviste en 2007, avec 86 accidents sur un total de 194, soit 44%.



Les accidents corporels survenus à Brive en 2007

- ***Le véhicule***

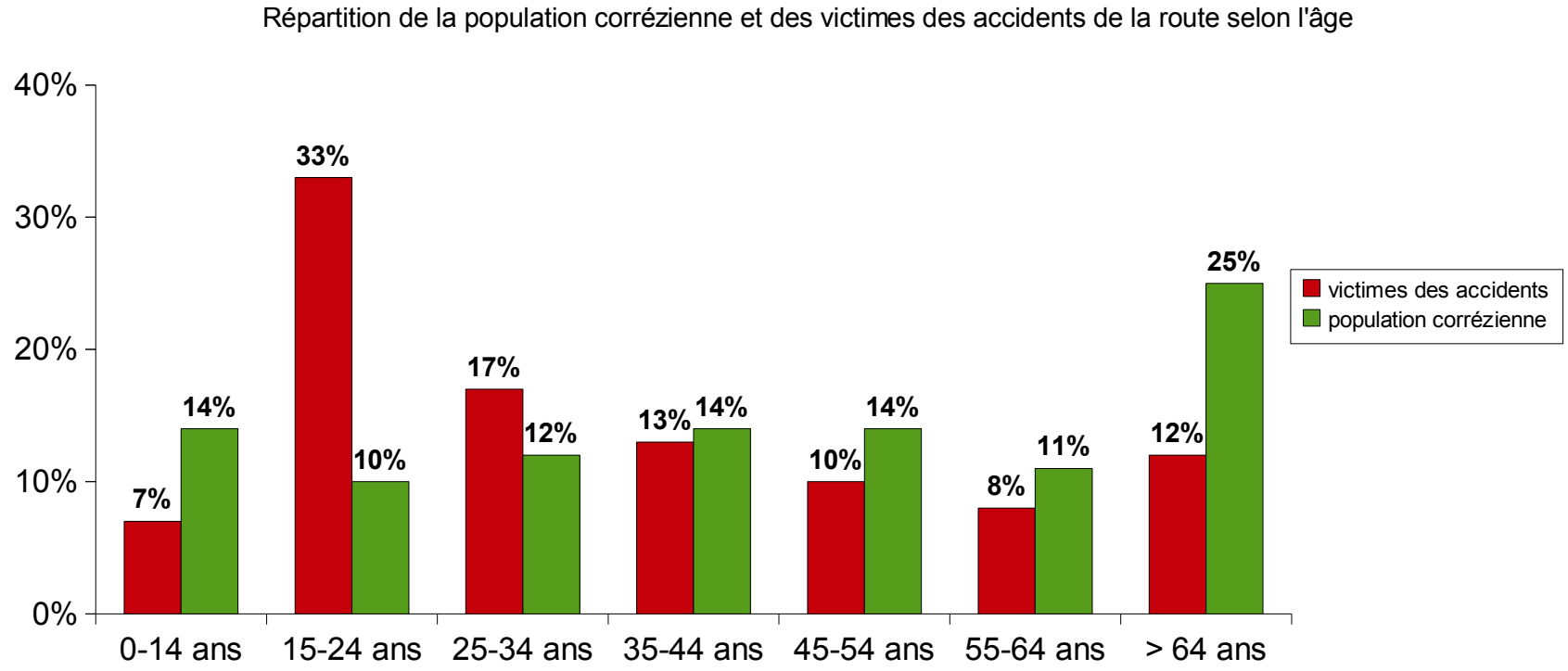
30 % des accidents ont impliqué un 2 roues motorisés, alors que ces derniers constituent 8% du parc de véhicules.
¼ des véhicules impliqués dans un accident corporel en Corrèze étaient non immatriculés dans ce département (annexe 2).



Au cours de la semaine nationale de la sécurité routière 2007, des mesures de pression des pneus ont été réalisées sur 288 véhicules à Brive, Tulle et Ussel : au total, 1/3 des véhicules étaient sous-gonflés, et le graphique (annexe 2) montre que c'est sur Brive et Ussel que les véhicules étaient le plus sous-gonflés.

- ***L'usager***

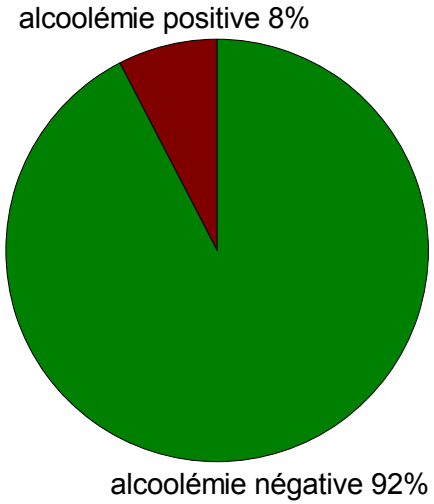
Le graphique qui suit compare les répartitions selon l'âge des victimes des accidents de la route et de la population corrézienne.



On s'aperçoit ainsi que, jusqu'à la tranche 25-34 ans, la population corrézienne est sur-représentée dans les accidents de la route, la situation s'inversant après. En outre, **alors qu'ils ne constituent que 10 % de la population corrézienne (13% en France), les 15-24 ans représentent 33% des victimes des accidents de la route en Corrèze (30 % en France) !**

Par ailleurs, 1 impliqué sur 5 était un jeune conducteur (permis de conduire détenu depuis moins de 2 ans) (annexe 2).

En outre, entre 2003 et 2007, au moins l'un des conducteurs impliqués était en état d'alcoolémie positive dans 8% des accidents corporels.
En ce qui concerne les contrôles routiers, nous avons constaté que depuis 2005, entre 500 et 600 permis de conduire ont été retirés en moyenne chaque année en Corrèze, pour des infractions à la vitesse ou à l'alcool : **¾ l'ont été pour des conduites en état d'alcoolémie**, proportion que l'on retrouve en 2008.



- **II.3-Synthèse**
-

Au cours des 5 dernières années, 1708 accidents se sont produits en Corrèze : ils ont fait 118 tués et 2171 blessés. Alors que le nombre de tués a baissé depuis 2003, les nombres d'accidents corporels et de blessés ont globalement stagné sur cette période. Ces accidents se sont produits sur le réseau principal.
L'accidentologie corrézienne est caractérisée par un mois de juillet où se produisent chaque année le plus d'accidents mortels, des nuits concentrant ¼ des accidents corporels, et un pic journalier situé entre 17h et 19h. La ville de Brive-la-Gaillarde connaît à elle-seule plus de la moitié (52 %) des accidents de la Corrèze. On retrouve les 2 roues motorisés dans 30 % des accidents. Enfin, comme au niveau national, les 15-24 ans paient un lourd tribut à la sécurité routière : en effet, en Corrèze, alors qu'ils ne constituent que 10 % de la population, ils représentent 33% des victimes des accidents de la route.

III-Les enjeux

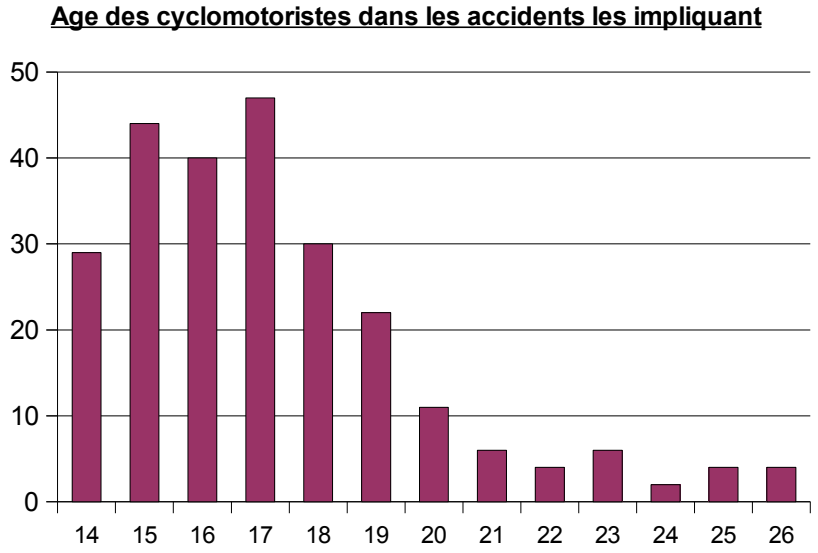
III.1-Analyse des 4 enjeux : 2 roues motorisés, alcool, jeunes et vitesse

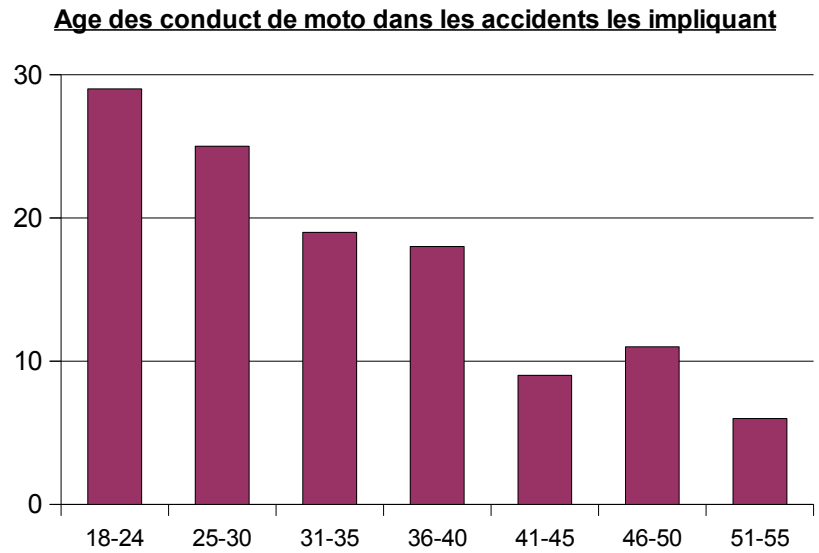
Les 4 enjeux retenus au niveau national sont : les 2 roues motorisés, l'alcool, les jeunes et la vitesse. Dans cette partie, nous allons caractériser chacun d'entre eux.

- **L'enjeu « 2 roues motorisés »**

Entre 2003 et 2007, 30 % des accidents corporels survenus en Corrèze ont impliqué un 2 roues motorisés : ils ont fait 17 tués et 555 blessés.

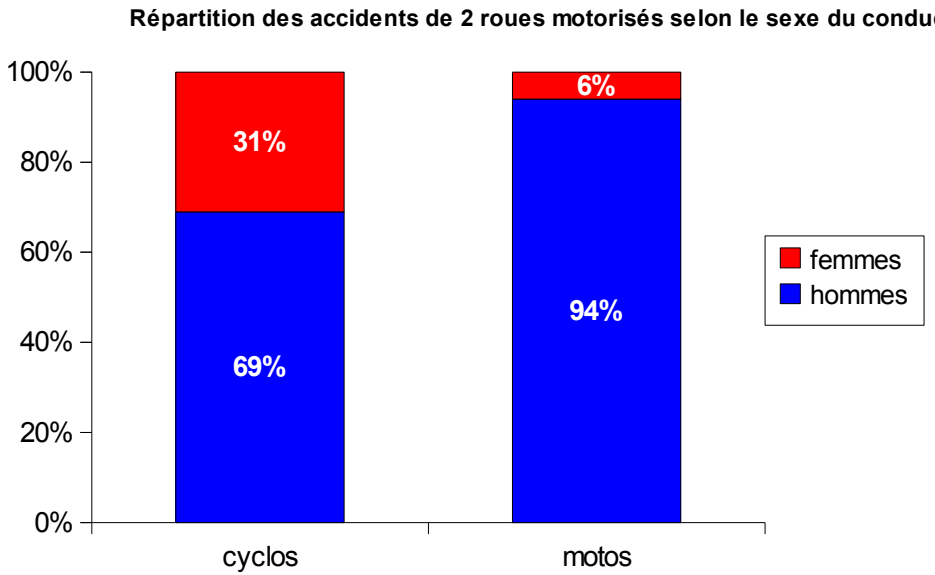
- 83 % ont eu lieu en agglomération (65 % pour l'ensemble des accidents), dont 2/3 à Brive la Gaillarde.
- 1/3 de ces accidents s'est produit en intersection (26 % pour l'ensemble des accidents)
- Les accidents de 2 roues motorisés, même s'ils sont plus nombreux le vendredi, sont beaucoup plus graves le dimanche et au mois de juillet (jusqu'à 5 fois plus graves).
- Parmi les obstacles fixes heurtés, les véhicules en stationnement reviennent dans 30 % des accidents de 2 roues motorisés (loin devant les fossés : 13%, et les bordures de trottoir : 10%)





Ainsi, dans les accidents survenus en Corrèze entre 2003 et 2007, une très large majorité des cyclomotoristes impliqués étaient âgés de 14 à 19 ans, alors que les conducteurs de moto étaient âgés de 18 à 40 ans.
L'assurance et le casque ne faisaient quasiment jamais défaut, et l'alcool est pratiquement inexistant chez ces conducteurs.

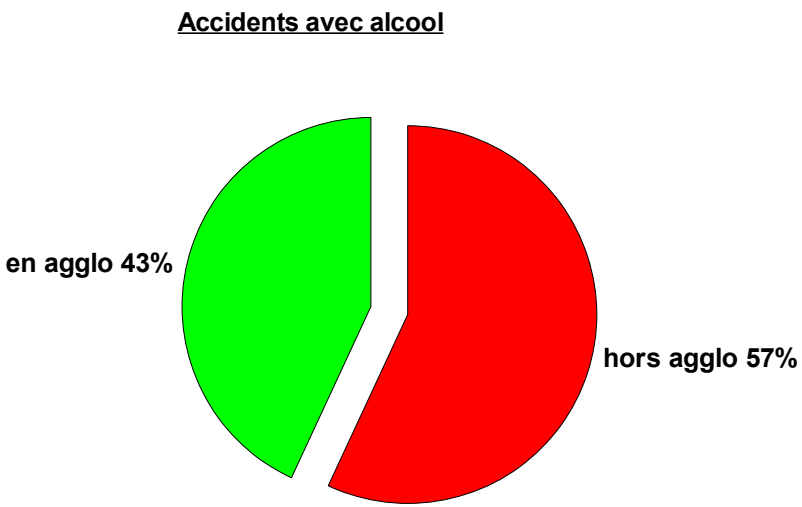
La répartition ci-contre montre en outre une représentativité homme/femme différente selon le type de 2 roues motorisé.

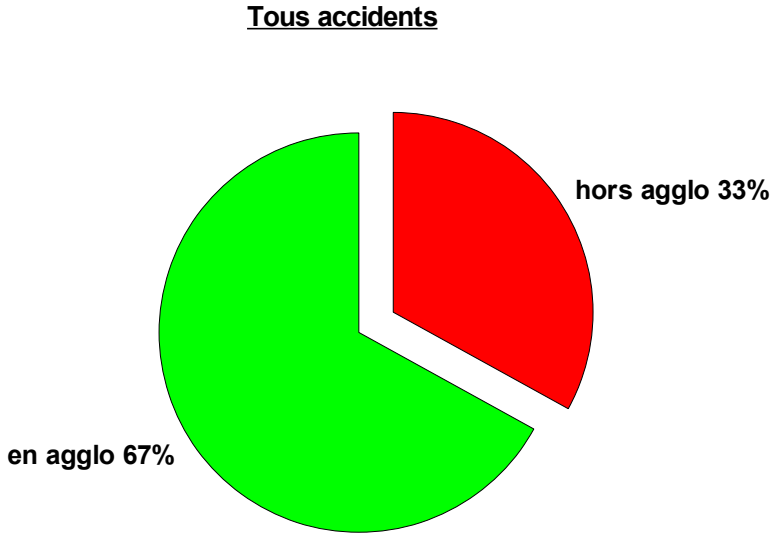


Hormis les agglomérations de Brive, Tulle, Ussel, les accidents de 2 roues motorisés restent disséminés dans la partie ouest de la Corrèze, mais deux concentrations fortes apparaissent sur la D901, dans les secteurs de Varetz et Objat, et sur la D940 à proximité de Beaulieu-sur-Dordogne (cf carte des accidents de 2 roues motorisés, annexe 3).

- **L'enjeu « alcool »**

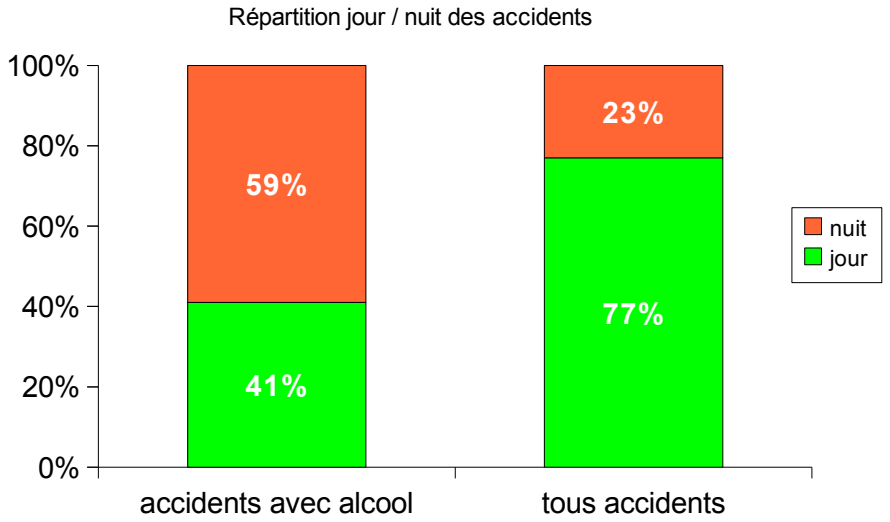
Nous avions vu précédemment, qu'entre 2003 et 2007, au moins l'un des conducteurs impliqués était en état d'alcoolémie positive dans 8 % des accidents corporels survenus en Corrèze (10,5 % au niveau national).
Au total, en 5 ans, 130 accidents avec alcool (8% du total) se sont produits en Corrèze : ils ont fait 26 tués et 182 blessés, soit 22% de l'ensemble des tués du département.



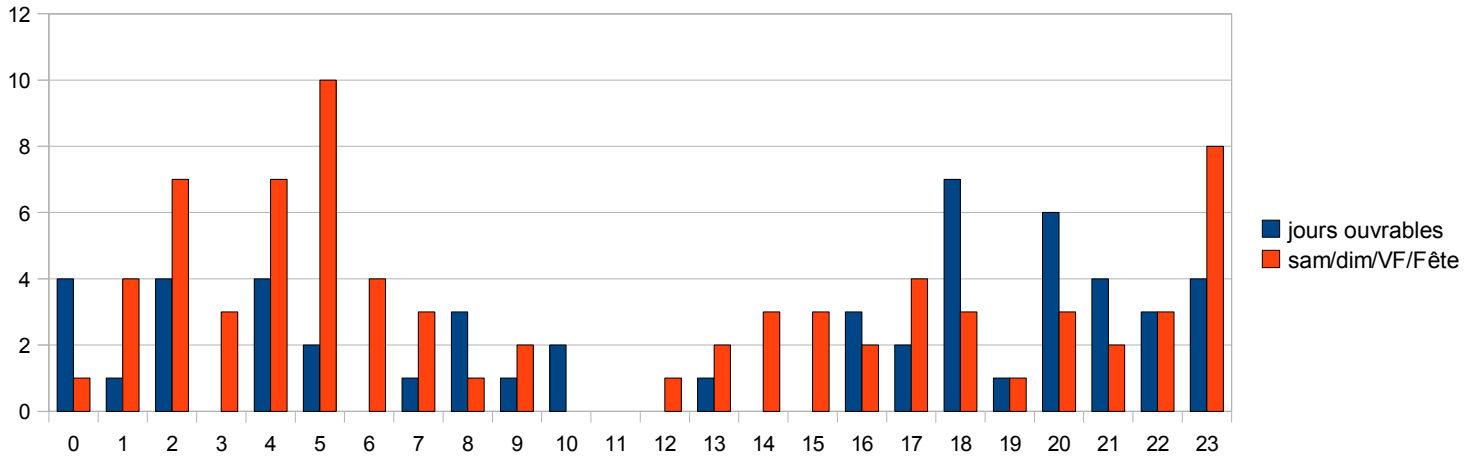


Les accidents avec alcool se sont majoritairement produits **hors agglomération.**

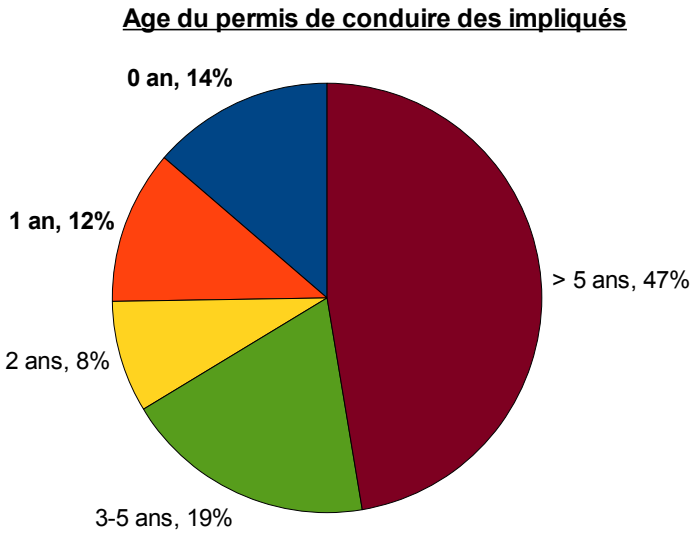
Les accidents de nuit représentaient 23% de l'ensemble : ils passent à 59 % lorsque l'alcool est présent chez l'un au moins des conducteurs.



Ils sont survenus essentiellement hors jours ouvrables, entre 23h et 6h du matin :



Les accidents avec alcool ont été des accidents de 2ème partie de semaine (jeudi à dimanche), et très majoritaires de mai à août.
2/3 d'entre eux concernaient un VL seul, conduit par un homme.
L'analyse par axe révèle que ce sont les D901 et 940 qui ont connu le plus d'accidents avec alcool (annexe 4).



1/4 des impliqués avait jusqu'à 2 ans de permis (1/5 pour l'ensemble des accidents).
Enfin, **15% des impliqués n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité.**

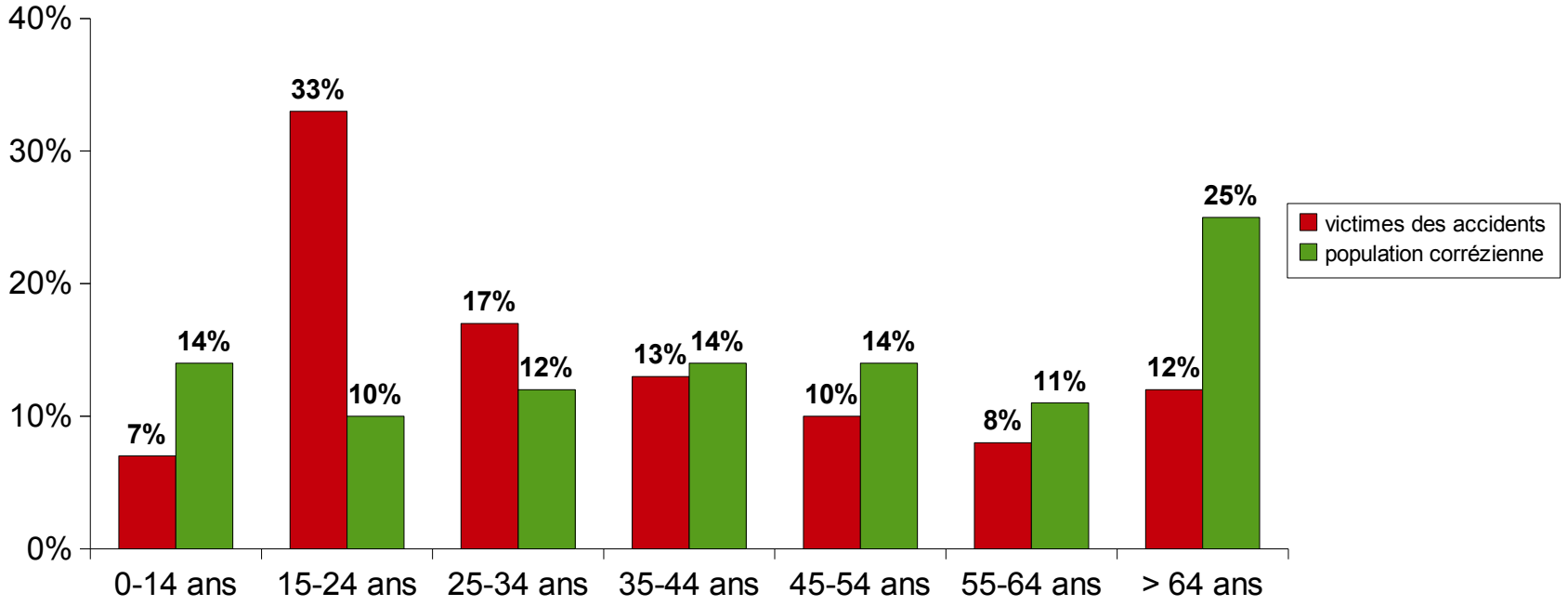
L'analyse de l'évolution des taux de dépistage d'alcoolémie positif (annexe 4), dans les contrôles routiers, montre qu'en 2007, ces taux se sont établis en moyenne à 1,8 % en zone Police, et 1,5 % en zone Gendarmerie, et globalement en baisse par rapport à 2006. A noter que ce taux est de 3 % au niveau national.

Enfin, les taux d'alcool relevés dans les contrôles alcoolémie (graphique en annexe 4, données EDSR), ont en moyenne baissé au cours du dernier trimestre 2007 par rapport au début de la même année.
Par contre, les taux constatés au cours du 1er trimestre 2008 ont été en hausse par rapport à ceux de 2007.

- **L'enjeu « jeunes »**

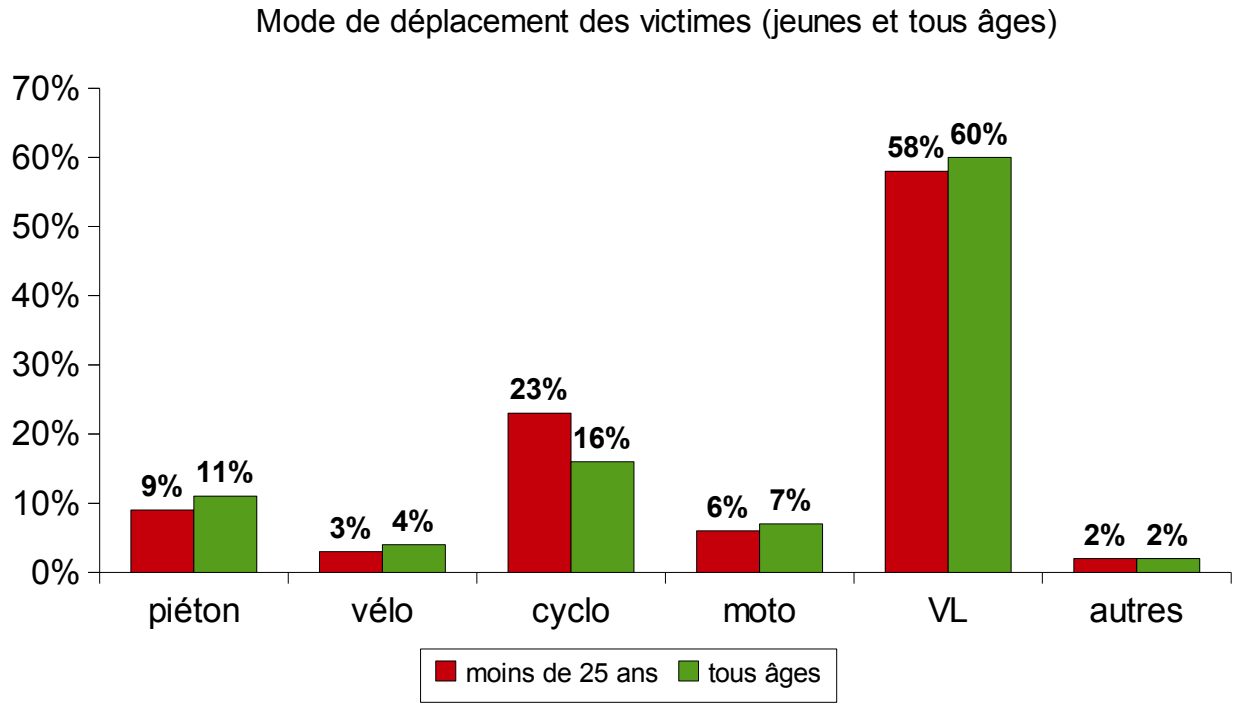
Nous avons vu que les moins de 25 ans constituaient 40 % des victimes des accidents de la route pour seulement 24 % de la population corrézienne. Plus précisément, **ce sont les 15-24 ans qui sont les plus touchés, puisqu'ils constituent 10 % des corréziens, mais 33% des victimes des accidents.**

Répartition de la population corrézienne et des victimes des accidents de la route selon l'âge :



L'analyse des accidents impliquant des jeunes (moins de 25 ans), montre que :

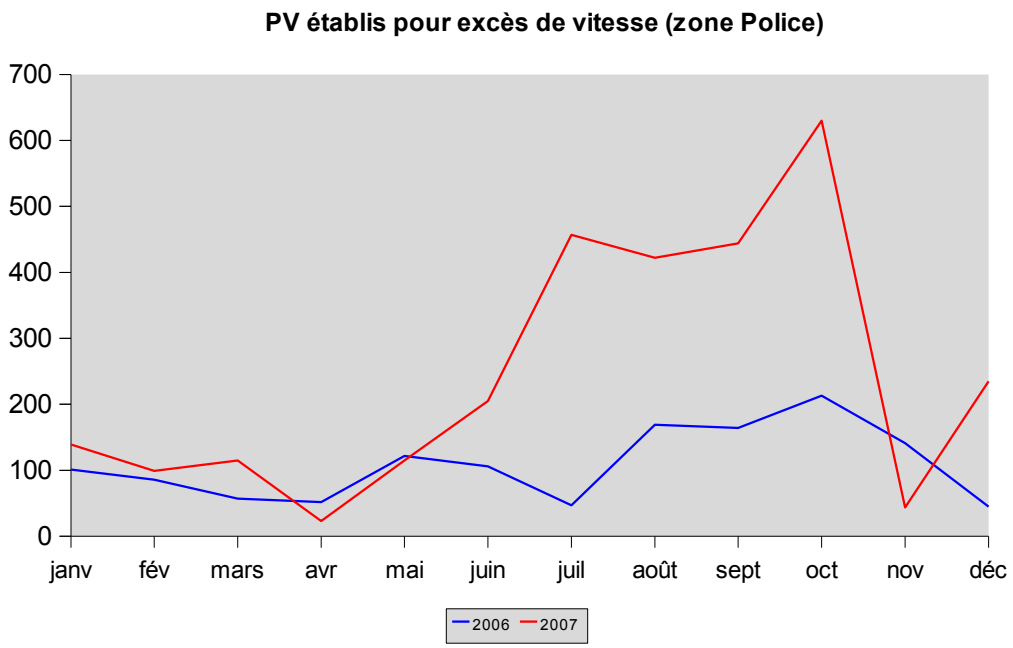
- 72 % se produisent en agglomération (66% pour l'ensemble des accidents)
- 26 % sont des accidents de nuit (20 % pour l'ensemble)
- 23 % des victimes conduisaient un cyclo (16 % pour l'ensemble).

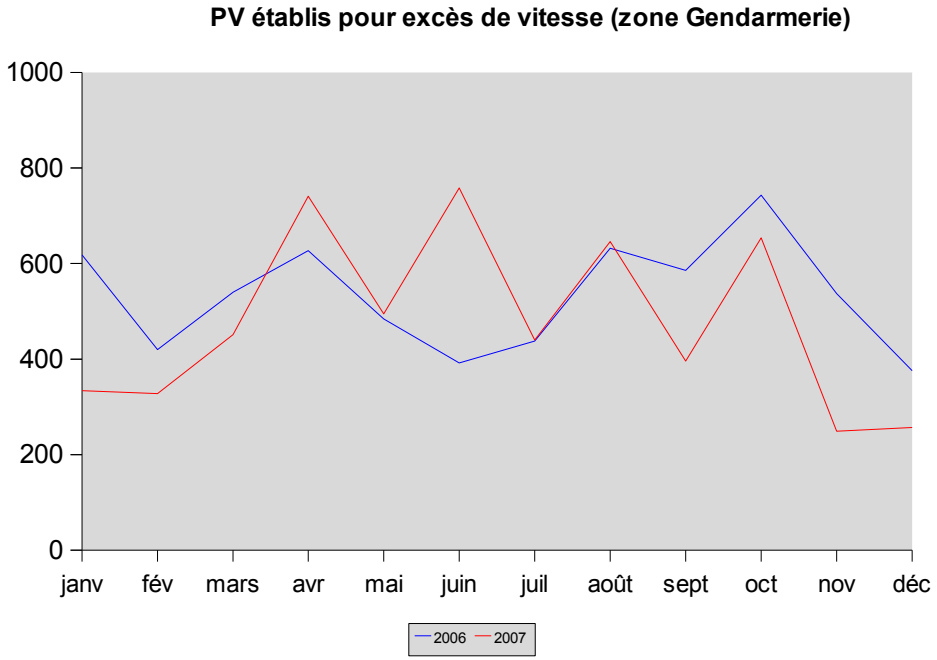


- **L'enjeu « vitesse »**

Afin de mieux caractériser cet enjeu, nous nous sommes basés sur les résultats des contrôles routiers des forces de l'ordre, sur les données des radars automatiques de la Corrèze, et sur les valeurs de trafic et de vitesses enregistrées par les stations SIREDO.

- contrôles routiers : les 2 graphiques ci-dessous montrent l'évolution du nombre de PV établis par les forces de l'ordre en 2006 et 2007.



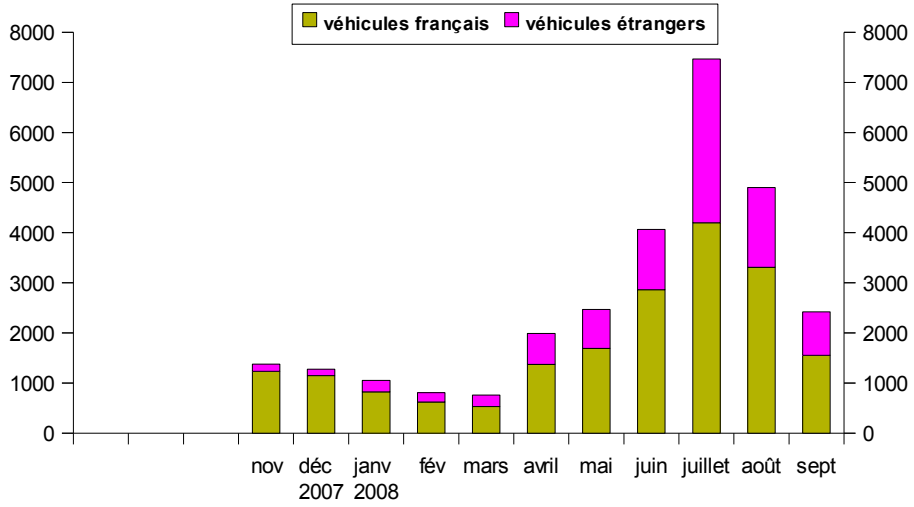


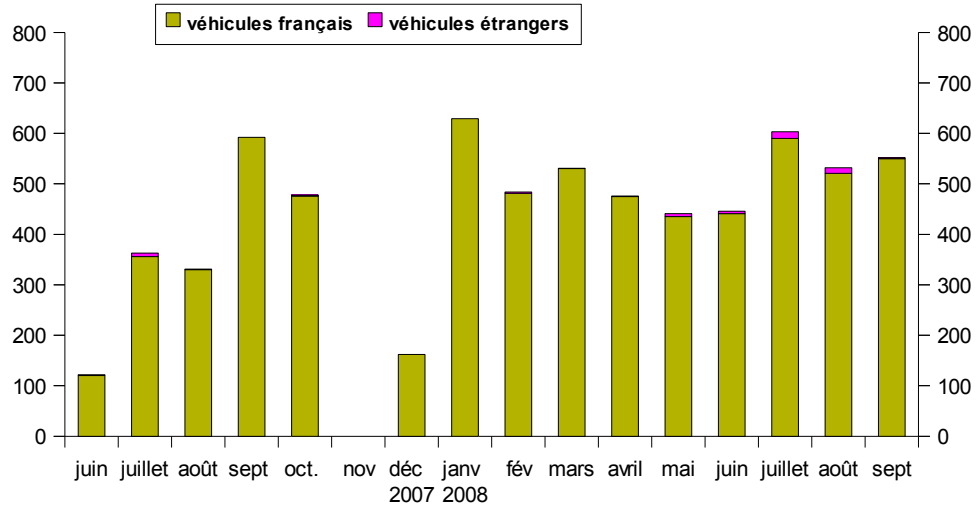
Ainsi, en zone police, le nombre de PV établis pour excès de vitesse a quasiment quadruplé au cours du 2nd semestre 2007, et en zone gendarmerie, ce nombre de PV est resté stable avec en moyenne 500 PV par mois.

Plus récemment, entre 2007 et 2008, le nombre d'infractions à la vitesse, relevées dans les contrôles des forces de l'ordre, a encore augmenté de 10 %.

- radars automatiques

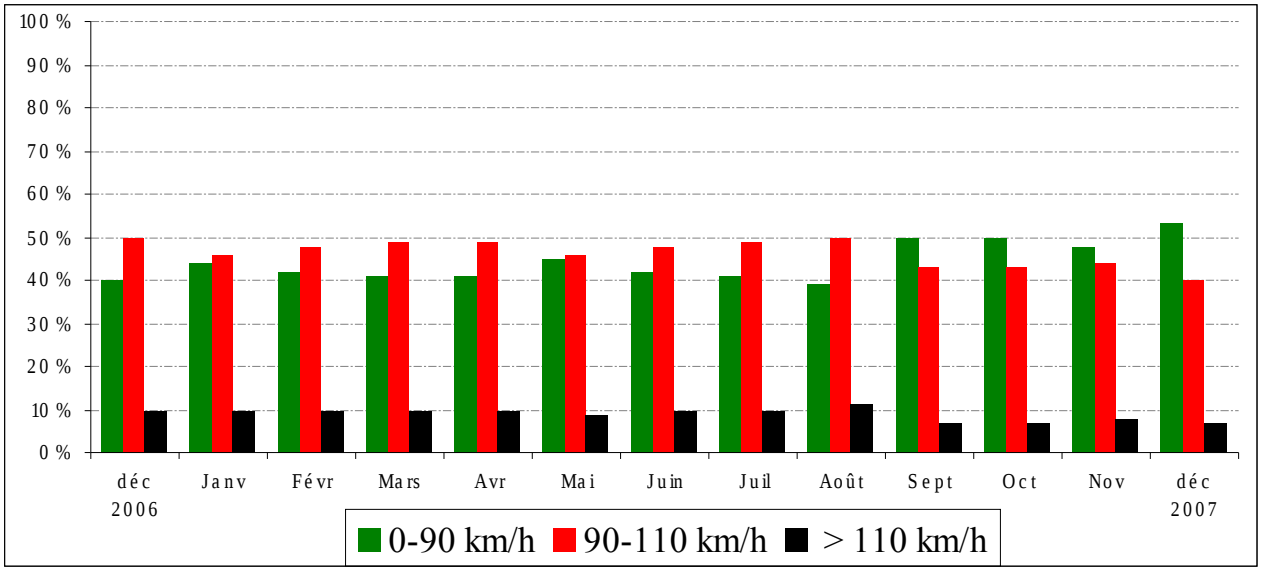
Les graphiques suivants montrent que la vitesse a certes globalement baissé en Corrèze, mais pas complètement (1er graphique : radar de Donzenac (A20) , 2ème graphique : radar de la DDSP de Tulle)





- stations SIREDO

10 stations SIREDO, situées sur le réseau principal corrézien, recueillent en permanence le trafic et la vitesse des véhicules circulant en leur point de mesure. Nous avons repris ci-dessous ces valeurs pour la D1089, après Egletons : le graphique montre que, pour l'année 2007, **près de 10 % des véhicules dépassaient encore la vitesse maximale autorisée de plus de 20 km/h !**



III.2-Synthèse

- Les 2 roues motorisés : on les retrouve dans 30 % des accidents de la route en Corrèze : 83 % ont eu lieu en agglo, dont 2/3 à Brive; les accidents les impliquant sont nombreux le vendredi, mais bien plus graves le dimanche et au mois de juillet. Chez les impliqués, les conducteurs de cyclos sont très majoritairement des hommes (69%) âgés de 14 à 19 ans, alors que les motards sont des hommes (94%) de 18 à 40 ans.
  Très souvent, ils ont tous une assurance, le casque, et pas d'alcool. Hors agglos de Brive, Tulle et Ussel, une concentration de ces accidents apparaît dans les secteurs de Varetz, Objat et Beaulieu-sur-Dordogne.

- L'alcool : On trouve une alcoolémie positive dans 8 % des accidents corporels. Les accidents avec alcool se produisent majoritairement hors agglo (57%), et de nuit (59%), entre 23h et 6h du matin. Ils sont en outre majoritaires en seconde partie de semaine, de mai à août, sur les D901 et 940. 2/3 de ces accidents concernaient un VL seul, conduit par un homme.

- Les jeunes : Les moins de 25 ans constituent 40 % des victimes des accidents de la route pour seulement 24 % de la population corrézienne. Plus précisément, ce sont les 15-24 ans qui sont les plus touchés, puisqu'ils constituent 10 % des corréziens, mais 33 % des victimes des accidents. Près de ¾ des accidents de jeunes se produisent en agglo, 26 % sont des accidents de nuit, et 23 % des victimes conduisaient un cyclo.

- La vitesse : Entre 2007 et 2008, le nombre d'infractions à la vitesse, relevées par les forces de l'ordre, a augmenté de 10 %. Par ailleurs, des statistiques de radars embarqués révèlent que le nombre de flashs ne baisse pas systématiquement partout, même si la vitesse a globalement baissé. Enfin, des données issues des stations SIREDO, affichent encore par endroit jusqu'à 10 % de véhicules dépassant la vitesse maximale autorisée de plus de 20 km/h !

IV-Les orientations d'actions

Comme indiqué dans la méthode d'élaboration du DGO, **4 groupes de travail**, correspondant aux 4 enjeux nationaux, ont travaillé à la définition d'orientations d'actions. Ces groupes, qui se sont réunis en Préfecture les 24 et 26 novembre 2008, étaient composés d'acteurs / d'organismes particulièrement impliqués dans la sécurité routière en Corrèze :

- groupe « **alcool** » : ANPAA, Prévention Routière, IDSR, Discothèque Le Duplex, SPIP Tulle, Conseil Général, Ecole d'infirmières de Tulle, DDSP Brive, SAMU, DDASS.
- groupe « **jeunes** » : Ville de Brive, Prévention Routière, Collège Rollinat, LP René Cassin, Lycée agricole de Naves, DDJS, Ecole d'infirmières d'Ussel, GMF Assurances, IDSR, Ville d'Ussel, Conseil Général.
- groupe « **vitesse** » : IDSR, Ville de Brive, Conseil Général, Expert-auto, Déléguée au permis de conduire, Groupama, Prévention Routière, ASF, EDSR.
- groupe « **2 roues motorisés** » : M.Moto, IDSR, Prévention Routière, Déléguée au permis de conduire, CFA de Tulle, SDIS, Auto-école ECF Brive, FFMC Corrèze, Conseil Général.

Enfin, un **Comité de Pilotage** s'est réuni le 20 mars 2009 et a examiné pour validation les différentes pistes d'actions proposées par les groupes de travail. Ce Comité était composé des Services de l'Etat (Préfecture, Police, Gendarmerie, Justice, Police, DDEA, Education nationale, DDJS), des Collectivités territoriales (Villes de Brive, Tulle et Ussel, Conseil Général), de l'Association des Maires de la Corrèze, des Fédérations départementales des assureurs, des auto-écoles, du SDIS, du SAMU, enfin d'associations (Prévention Routière, Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie, Fédération Française des Motards en Colère) et de M. Moto.

Finalement, les pistes d'actions suivantes ont été retenues :

1-L'amélioration de la connaissance en sécurité routière

Il s'agira ici d'enrichir les données de sécurité routière, disponibles notamment à l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) : elles concernent le facteur « alcool » (mais pas seulement dans les accidents), les 2 roues motorisés (véhicules, concessionnaires, profil des candidats aux permis,...), et de façon plus complète chacun des 4 enjeux rappelés ci-avant. Des données – autres que ceux des accidents corporels – existent chez de nombreux partenaires locaux : un travail consistera à les recenser et les centraliser au sein de l'ODSR.

2-L'information / l'implication

La lutte contre l'insécurité routière passe évidemment par l'information et l'implication de tous, et notamment :

- les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- les débits d'alcool (grandes surfaces, épiceries, stations service).

Il est également proposé de :

- promouvoir le programme Label Vie (programme de sécurité routière à destination des jeunes) dans les établissements scolaires
- promouvoir la conduite accompagnée

3-La formation à la sécurité routière

De nombreux acteurs, de par leurs compétences et leur fonction, sont au quotidien au cœur des problématiques de terrain, et donc en contact au sein de leur organisation avec différents publics. Pour cela, les groupes de travail ont insisté sur la nécessité de sensibiliser et de former des référents sécurité routière chez :

- les élus
- les dirigeants de clubs
- les présidents d'associations (sports, chasse,...)
- au sein des entreprises

4-Les contrôles

En complément des actions de prévention, des contrôles spécifiques sont souhaités : certains ciblés sur les clients en entrée de discothèques, d'autres concernent le partenariat SAM mis en place avec les discothèques (Ceux-ci pourraient être réalisés par les IDSR eux-mêmes), enfin des contrôles des 2 roues motorisés (état, vitesse,...)

5-L'auto-contrôle

Les groupes de travail ont souligné l'intérêt de l'auto-contrôle, et notamment celui de :

- l'alcoolémie : il s'agirait d'offrir à tout citoyen la possibilité de contrôler son taux d'alcoolémie (mise en place de bornes éthylotests, partenariat pour la vente publique d'éthylotests chimiques,...)
- la vitesse : les usagers se verraient informés sur la vitesse pratiquée au-travers d'actions spécifiques (par exemple : mise en place de panneaux d'information vitesse)

6-L'éducation

Un volet important de la sécurité routière est celui de l'éducation routière : ainsi, 3 pistes d'actions sont inscrites dans ce DGO. Il s'agit de :

- travailler avec les auto-écoles sur le problème de l'alcool chez les jeunes conducteurs (et ceux qui doivent repasser leur permis)
- sensibiliser les jeunes conducteurs motos en apprentissage, aux accidents motos, en relation avec les auto-écoles
- faciliter les interventions de spécialistes locaux de sécurité routière (Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, membres d'associations,...) dans les établissements scolaires dans le cadre de cours adaptés

7-L'implication des partenaires

De nombreux acteurs œuvrent au quotidien pour la sécurité routière. Les groupes de travail ont souhaité que le DGO 2008-2012 inscrive une implication plus directe, plus systématique et plus forte des :

- assureurs
- concessionnaires cyclos
- medias

8-La parole à l'usager

Parmi les pistes d'action proposées par les membres des groupes de travail, plusieurs touchent directement l'usager et visent à lui donner la parole. Ainsi, il lui est proposé de pouvoir informer / signaler des problèmes de sécurité routière (signalisation, infrastructure, visibilité,...), par exemple, en mettant à sa disposition une rubrique adaptée sur le site Internet de la sécurité routière en Corrèze.

Ces orientations d'actions définissent la politique de sécurité routière qui va mobiliser, au cours des 4 prochaines années, les différents partenaires locaux autour d'un projet commun. Chaque année, ces orientations communes se déclineront en actions dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).
Le Comité de Pilotage se réunira chaque année afin de suivre et évaluer le Document Général d'Orientations 2009-2012.

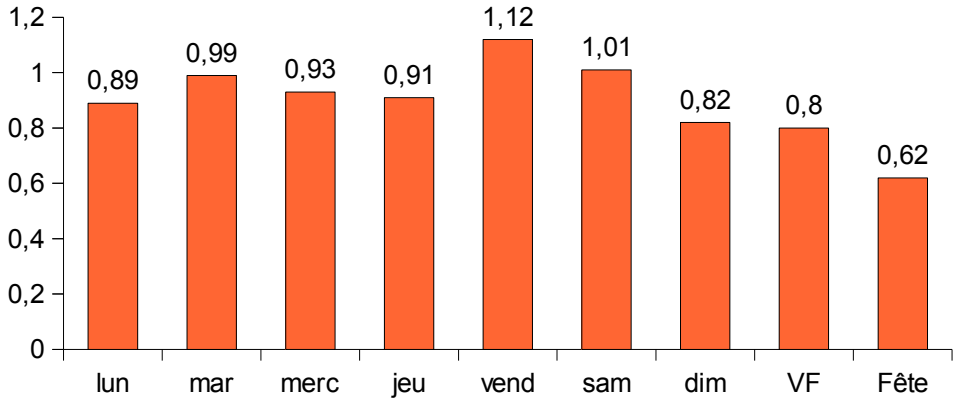
Remerciements

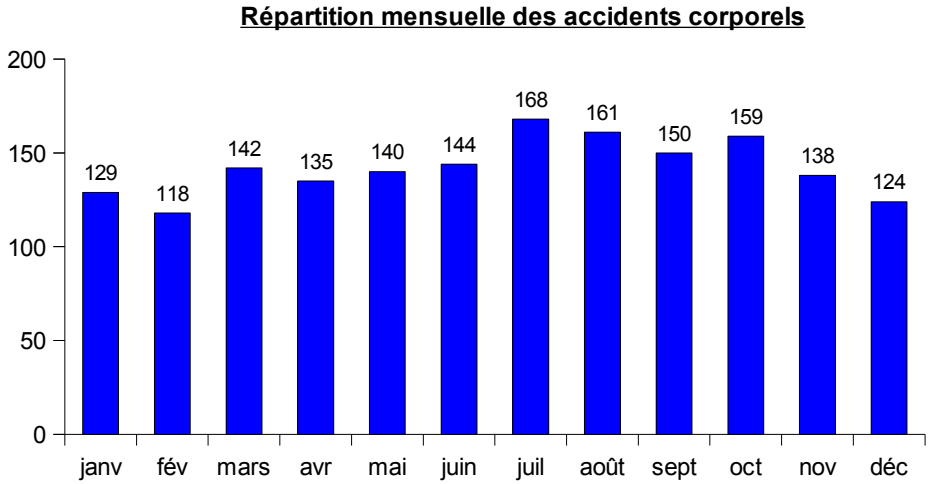
Ce Document Général d'Orientations est le fruit de l'implication des partenaires locaux de la sécurité routière. Il a pu être réalisé grâce au travail remarquable des différents acteurs qui ont composé les groupes de réflexion.

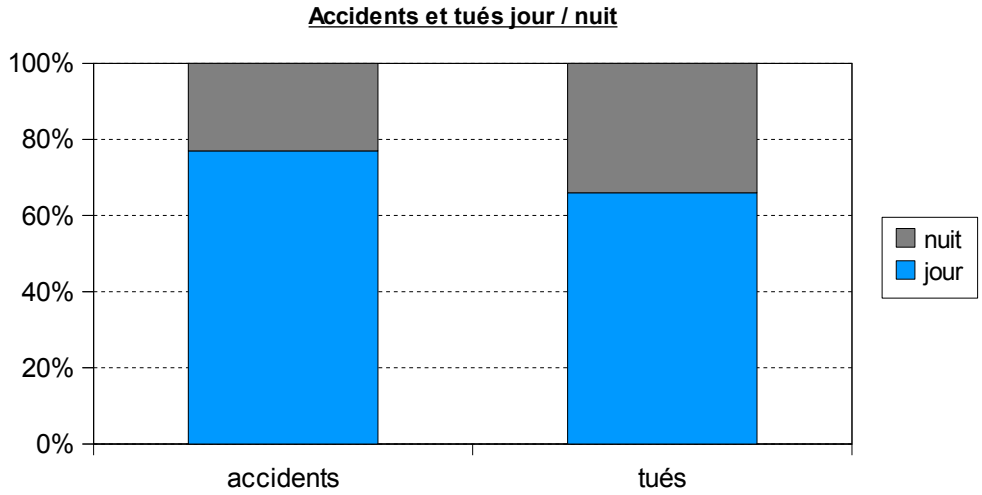
C'est pourquoi je remercie, pour leur précieuse collaboration et leur assiduité, l'ensemble des membres des Groupes de travail et du Comité de Pilotage, à savoir : Mme Oriol (Association Nationale pour la Prévention en Alcoologie et Addictologie), Ms Peyrodes et Berger (Association Prévention Routière), Mrs. Perret et P. Lachaud (Intervenants Départementaux de Sécurité Routière), M. Chiona (Discothèque Le Duplex), Mme Moisan (Inspection académique Corrèze), Ms A. Lachaud et Le Pors (DDEA), M. Louafi (Coordinateur Sécurité Routière), M. Lissajoux (DDJS), M. Bechade (Justice, SPIP), Mme Parant (Parquet Tulle), Cap Bessaudou et Lt Bazaban (Gendarmerie), M. Germain (M. Moto), Cap. Richard et R. Laguillaumie (Police), M. Chauviniat (SDIS), M. Peuch (Ville de Tulle), M. Souquières (Groupama), Mrs Borbon et Roux (Auto-école ECF), M. Boblet (Fédération des Aînés ruraux) M. Martinaud (Fédération Motards en Colère), M. Bovet (Préfecture), Mme Cailhol (Déléguée au permis de conduire), M. Molina (Chargé de mission sécurité routière), M. Bunelier (Ville de Brive), M Issartier (DDEA), M. Soulier (Lycée René Cassin), Mme Coly (Collège rollinat), Mme Morand (GMF), enfin Mme Coelho (Lycée Cabanis).

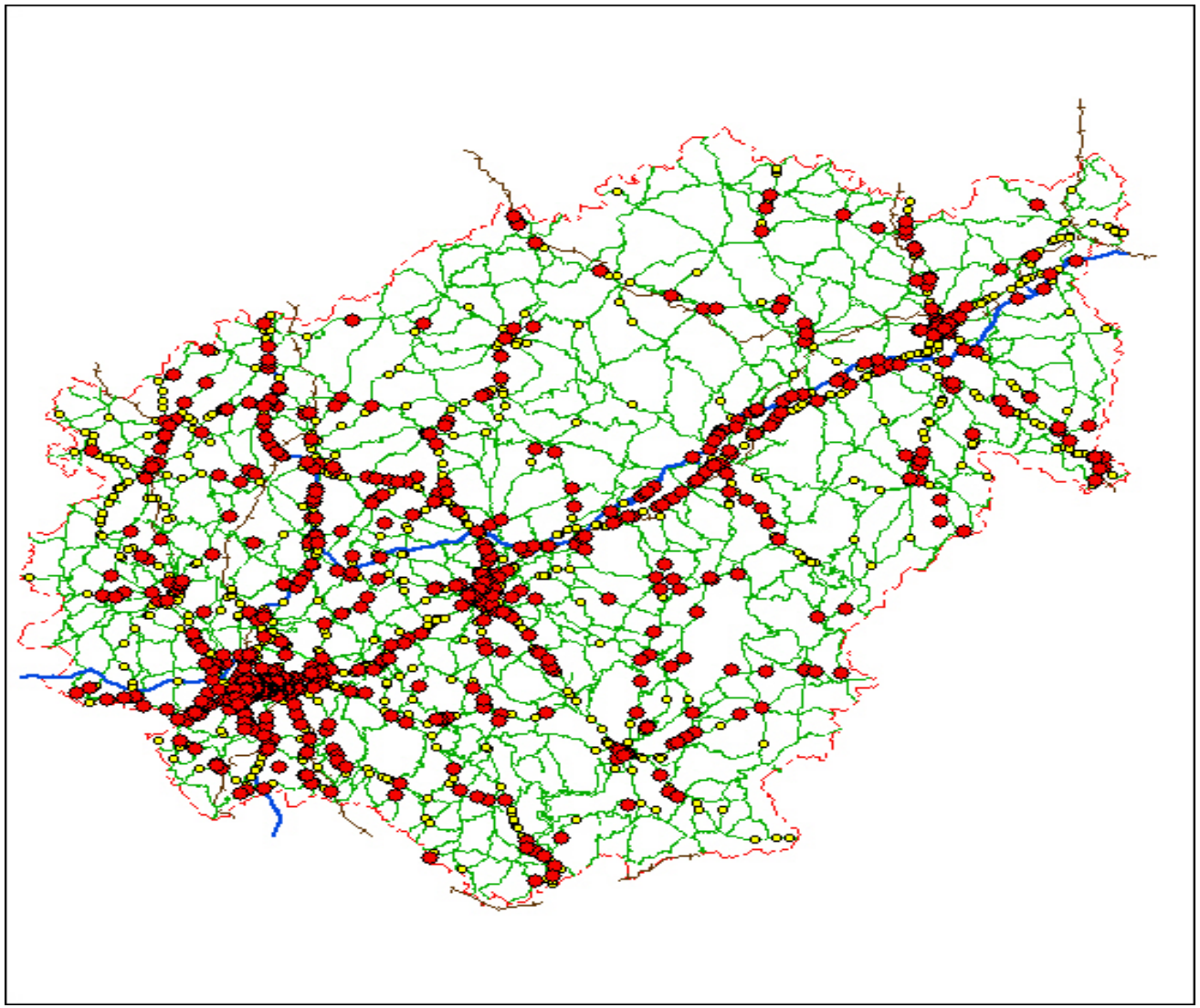
ANNEXES

Annexe 1 : Répartition des accidents dans l'espace et dans le temps

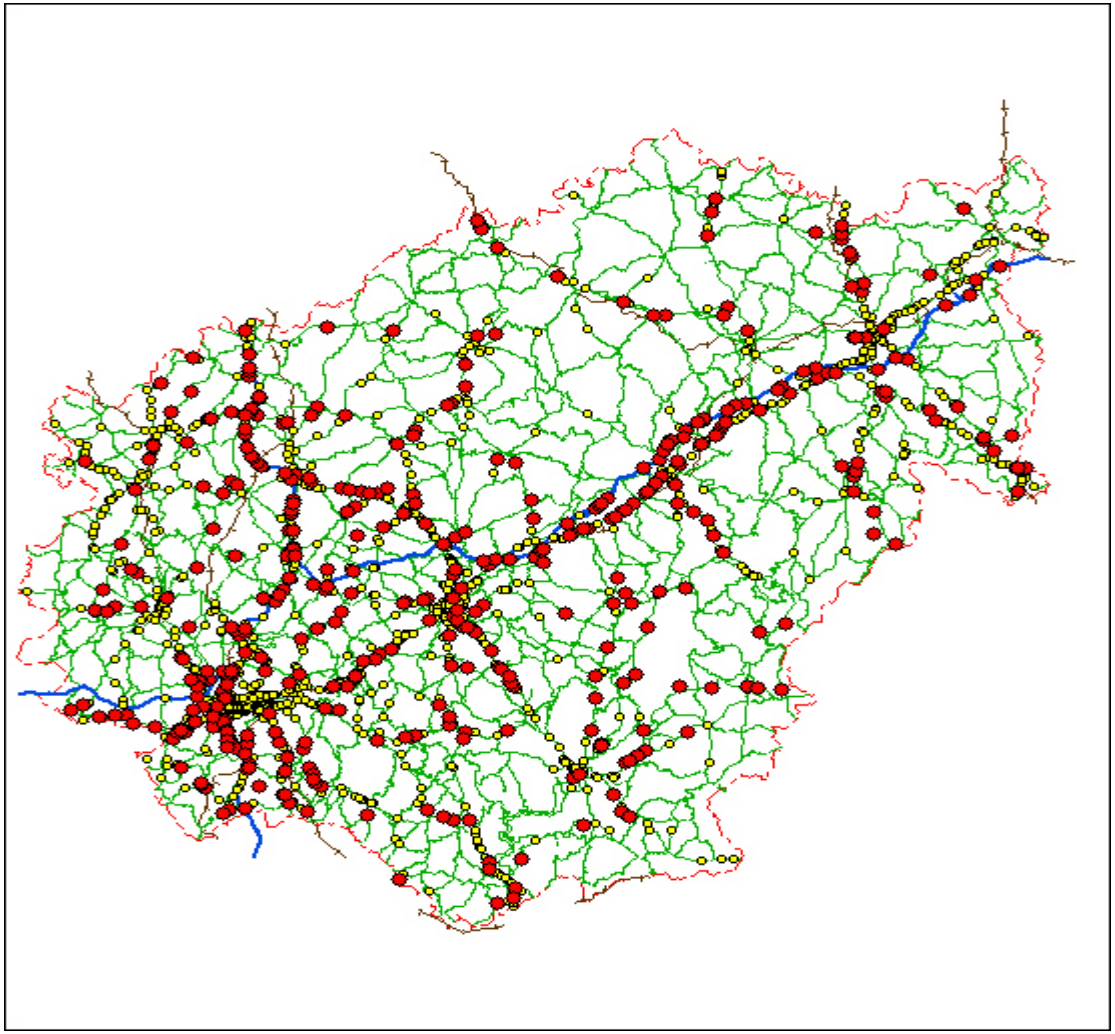




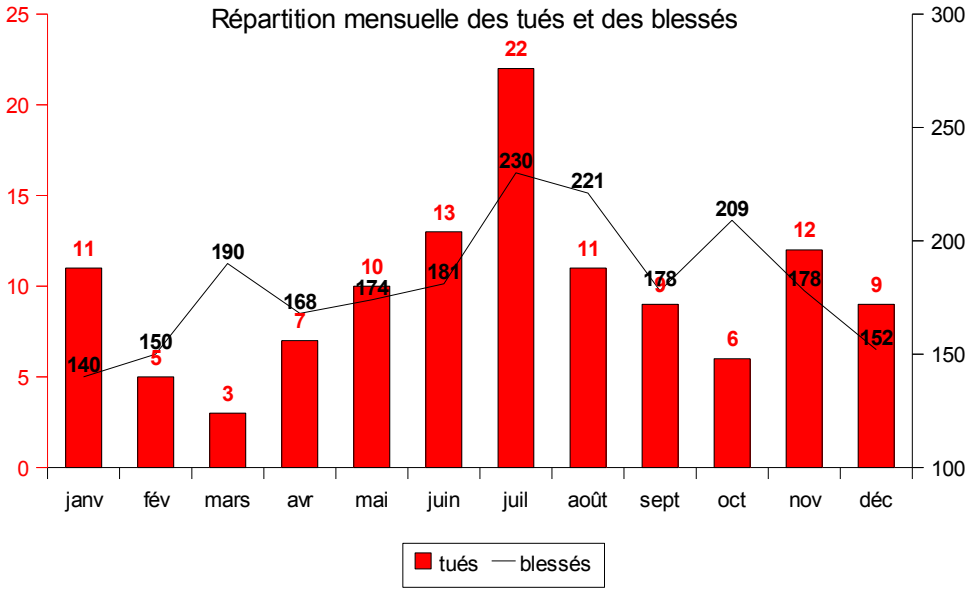




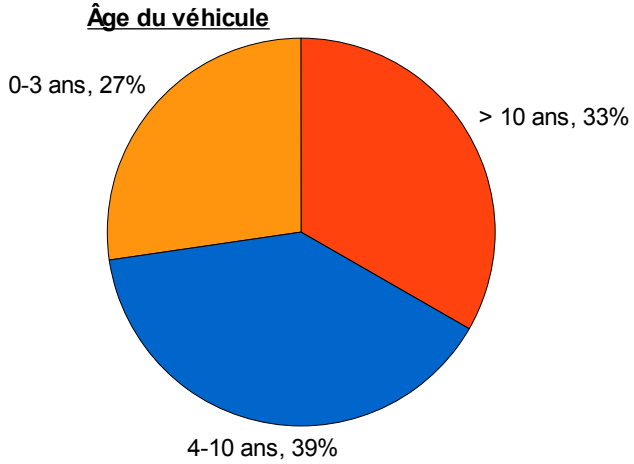
Carte des accidents corporels survenus en Corrèze entre 2003 et 2007

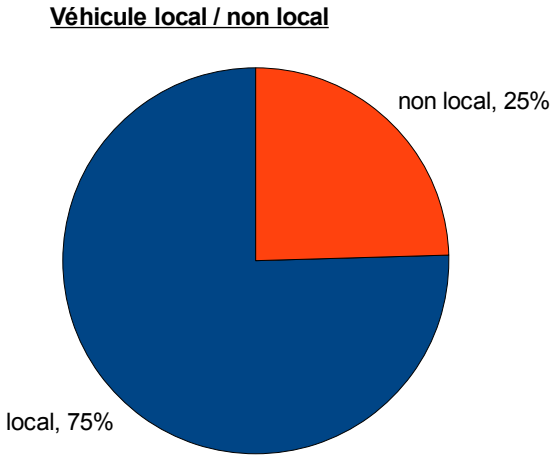


Les accidents corporels survenus, hors agglo, en Corrèze entre 2003 et 2007

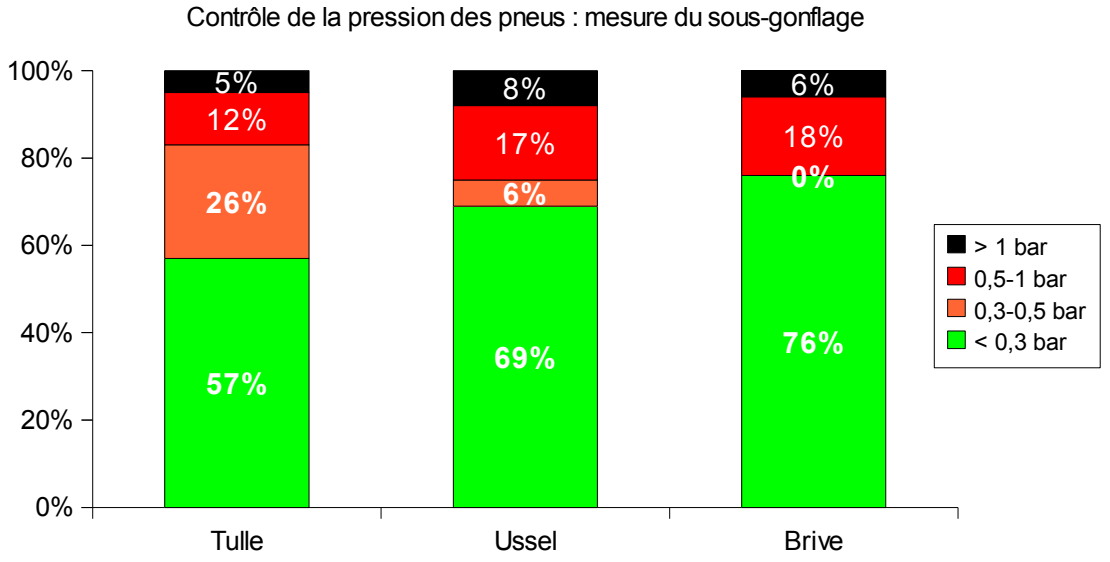

Répartition mensuelle des tués et des blessés
25
20
15
10
5
0
300
250
200
150
100
janv
fév
mars
avr
mai
juin
juil
août
sept
oct
nov
déc
11
5
3
7
10
13
22
11
9
6
12
9
140
150
190
168
174
181
230
221
178
209
178
152
tués
blessés

Annexe 2 : Les accidents selon le véhicule et l'usager impliqués

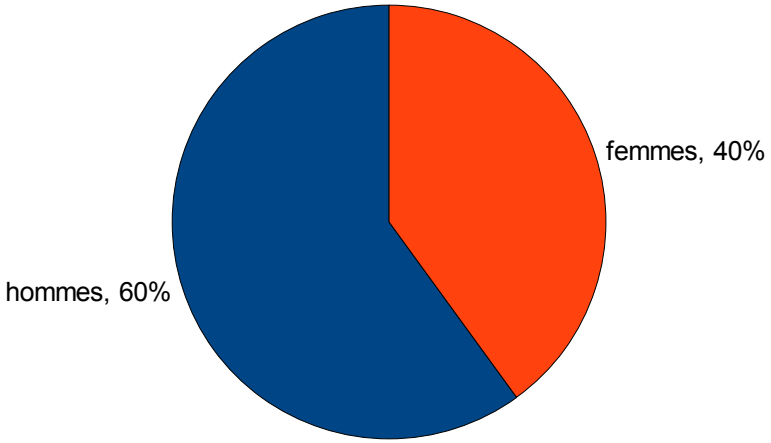




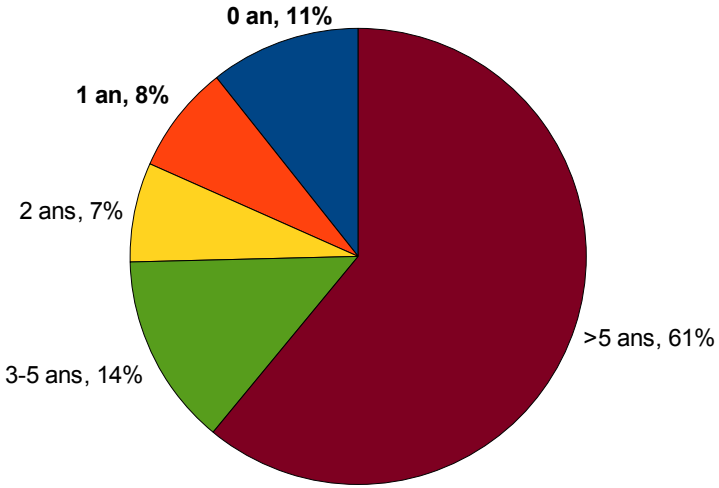
<u>Autre donnée</u> : pression des pneus



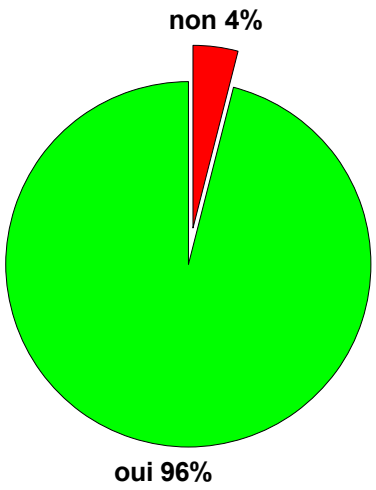
Répartition des victimes selon le sexe



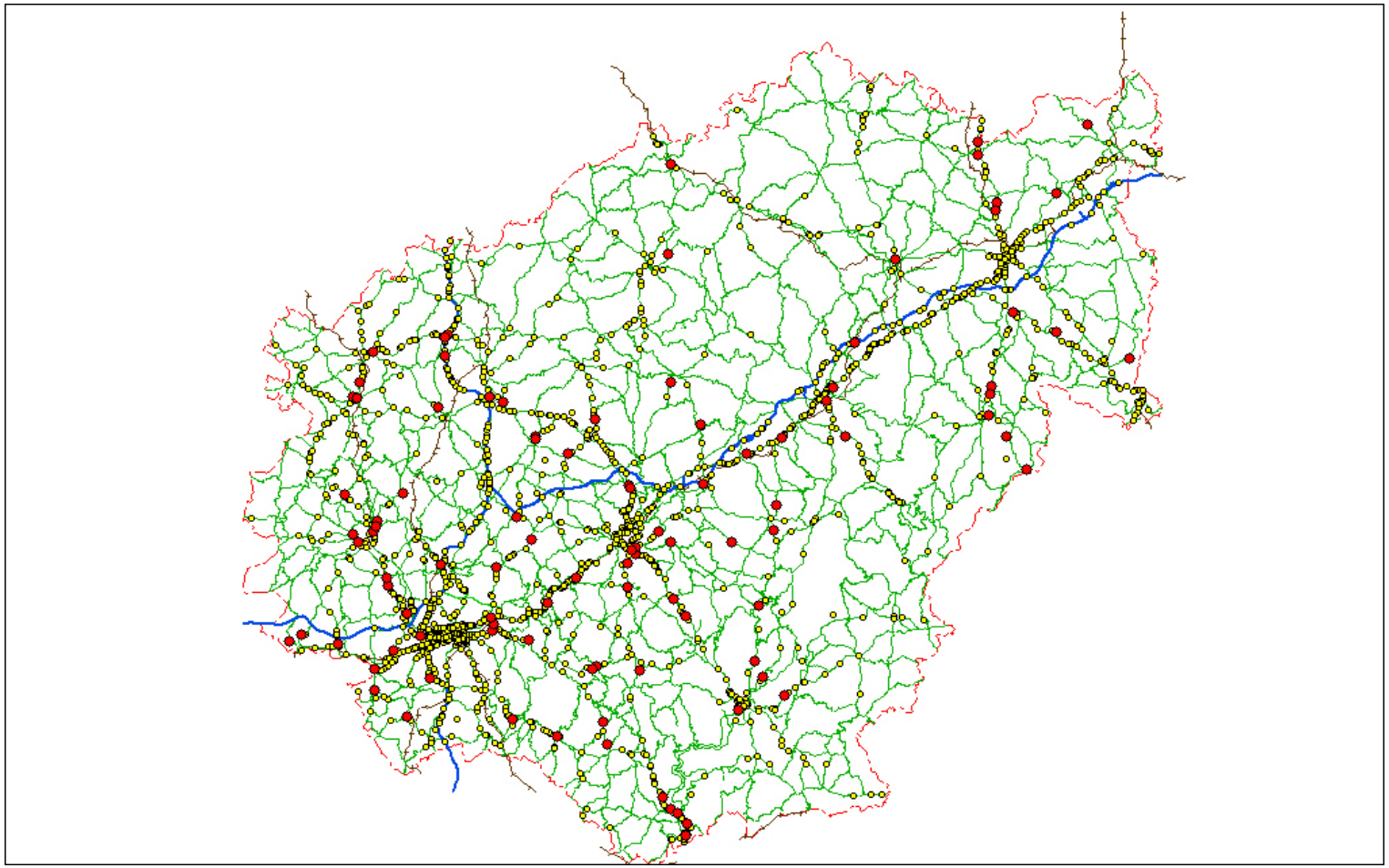
Age du permis de conduire des impliqués



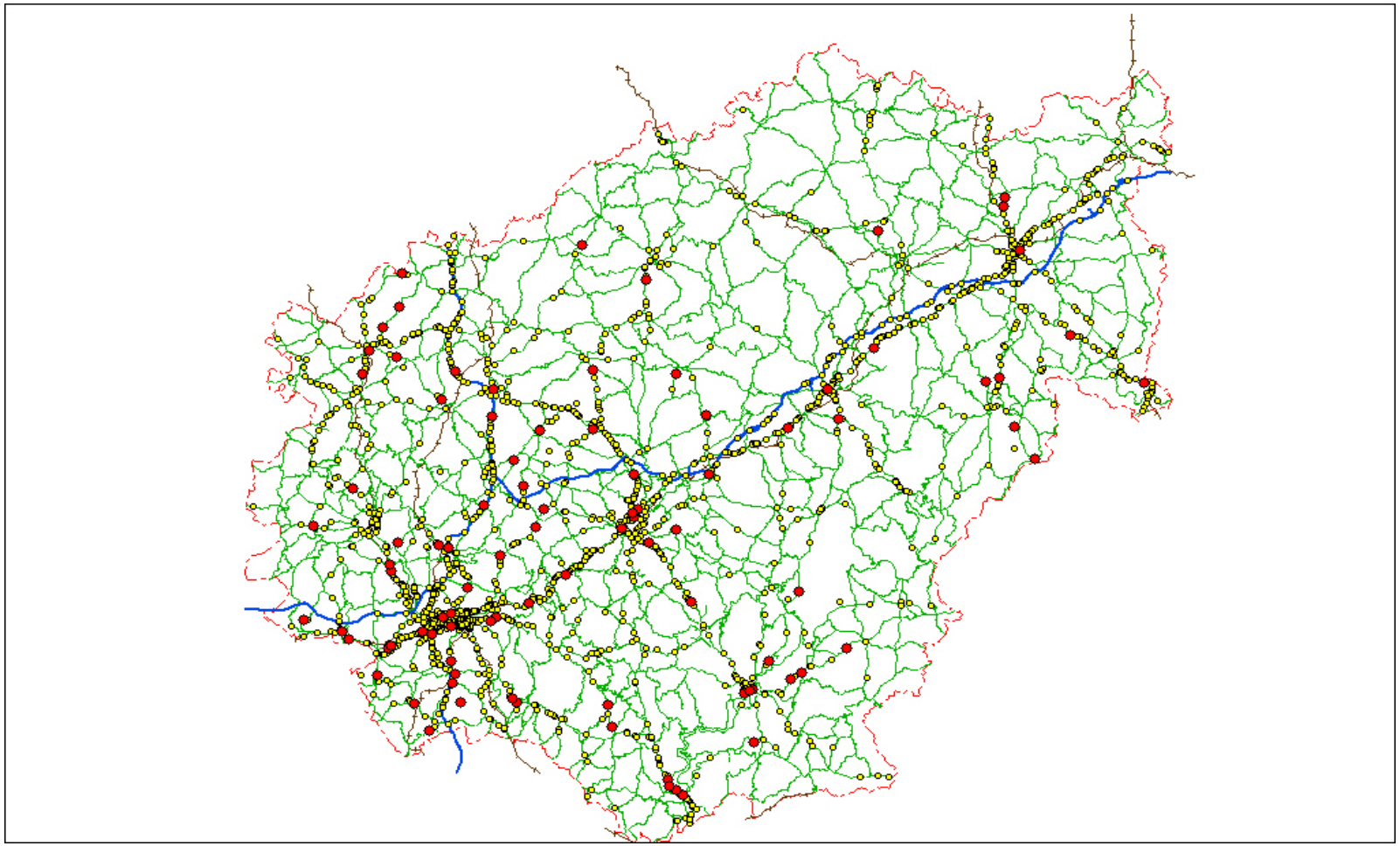
utilisation équipement sécurité



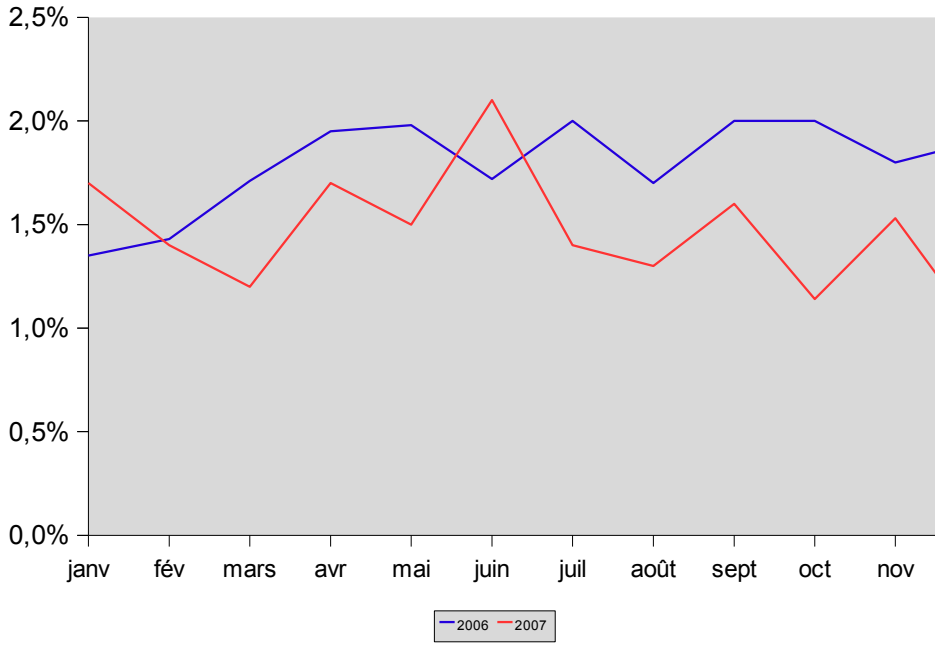
Annexe 3 : Les accidents de 2 roues motorisés



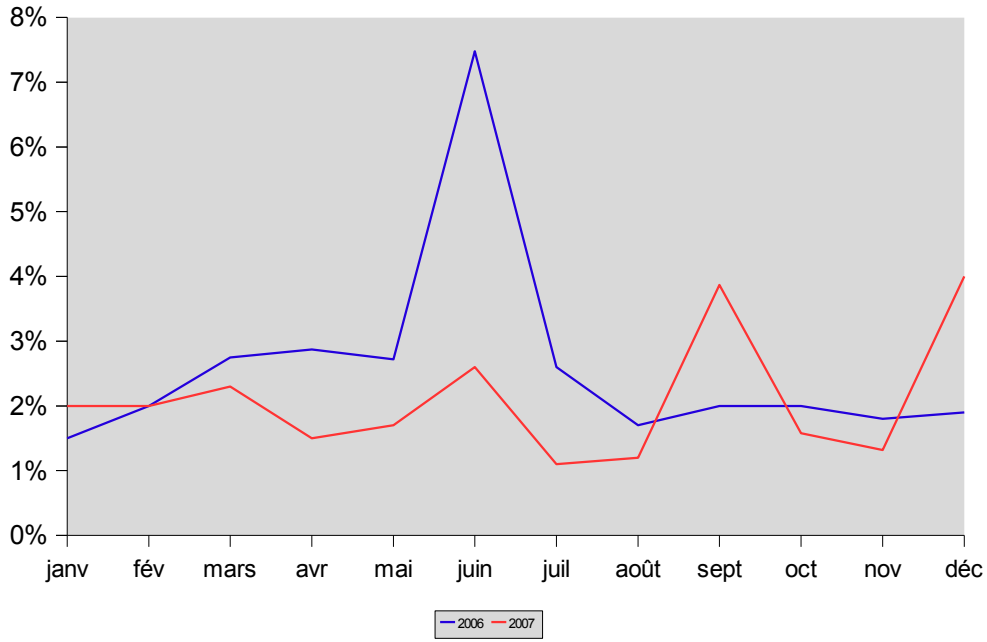
Annexe 4 : Les accidents avec alcool



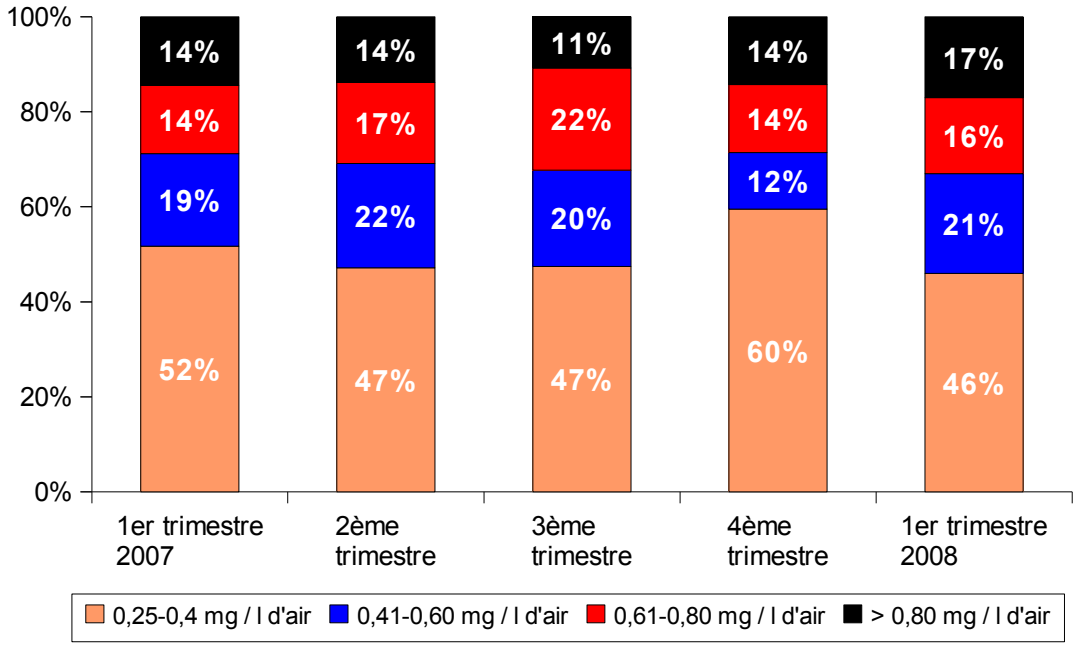
Taux de dépistage d'alcoolémie positif (zone Gendarmerie)



Taux de dépistage d'alcoolémie positif (zone Police)



Alcoolémie (mg alcool / l d'air) en 2007 dans les contrôles routiers (EDSR)



Annexe 5 : Restitution des groupes de travail

Les 4 groupes de travail **(**correspondant aux 4 enjeux nationaux), qui se sont réunis en Préfecture les 24 et 26 novembre 2008, ont proposé exhaustivement les orientations d'actions suivantes :

L'enjeu « alcool »

- Améliorer la connaissance sur le facteur « alcool » pour la sécurité routière (pas seulement dans les accidents)
- Impliquer, informer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- Rappeler et faire appliquer la réglementation sur les horaires de fermeture des bars
- Sensibiliser les débiteurs d'alcool (grandes surfaces, épiceries, stations service)
- Informer / former les dirigeants de clubs
- Sensibiliser tous les Présidents d'associations : chasse, sports,...
- Offrir à tout citoyen la possibilité de contrôler son taux d'alcool
- Contrôler les clients des discothèques en entrée de discothèques
- Faire contrôler le partenariat SAM
- Informer et sensibiliser les élus au risque alcool dans le cadre des locations de salles communales
- Sensibiliser et travailler avec les auto-écoles sur le problème de l'alcool chez les jeunes conducteurs (et ceux qui doivent repasser leur permis)
- Mobiliser les medias sur l'enjeu « alcool » et notamment les conséquences
- Sensibiliser les entreprises au risque « alcool »

L'enjeu « jeunes »

- Développer l'offre de transports en commun, notamment en ville.
- Sensibiliser les élus à la sécurité routière (notamment devant les écoles)
- Promouvoir la conduite accompagnée
- Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière
- Augmenter le matériel de sécurité routière destiné aux jeunes (simulateurs,...)
- Promouvoir le programme Label Vie dans les établissements scolaires
- Faciliter les interventions de spécialistes locaux SR (IDSR, membres d'associations,...) dans les établissements scolaires dans le cadre de cours adaptés
- Sensibiliser les jeunes sur l'état de leur moyen de déplacement (vélos, cyclos, motos, VL)

L'enjeu « vitesse »

- Désigner et former des élus-référents SR : les sensibiliser sur la pertinence de la signalisation, sur les caractéristiques des zones 30,...
- Informer les usagers sur la vitesse qu'ils pratiquent au-travers d'actions spécifiques
- Sensibiliser sur les distances de sécurité
- Sensibiliser les jeunes sortis de la période de permis probatoire aux comportements à risque
- Sensibiliser sur la notion de gestion de temps
- Procéder à des contrôles spécifiques 2 roues motorisés.

L'enjeu « 2 roues motorisés »

- Améliorer la connaissance sur les 2 roues motorisés : nombre de véhicules, de concessionnaires, les candidats aux permis (profils,...)
- Sensibiliser les conducteurs de cyclos et motos à la sécurité routière
- Sensibiliser, rappeler la réglementation et organiser des contrôles inopinés des concessionnaires cyclos.
- Traiter les obstacles fixes : murets, plaques d'égouts,...
- Mettre en place des radars CSA flashant en éloignement
- Permettre à l'usager d'informer / de signaler le mauvais état de la chaussée, de la signalisation,...
- Sensibiliser les jeunes conducteurs motos en apprentissage, aux accidents motos, en relation avec les auto-écoles
- Impliquer les assureurs en leur demandant notamment de rappeler à leurs assurés les risques encourus en cas de modifications des caractéristiques techniques des 2 roues notamment