



PRÉFÈT DE LA CORRÈZE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DGO

DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS



RÉDACTION

Mission éducation et sécurité routières
DDT de la Corrèze

ÉDITION

2023-2027

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

Le présent document a été réalisé par la mission éducation et sécurité routières (MESR) sous l'autorité de Loïc Loupret, **directeur de cabinet du préfet de la Corrèze.**

direction départementale des territoires de la Corrèze

Marion Saadé, directrice
François Vérilhac, directeur adjoint

service habitat et territoire durable

Armelle Le Brun, cheffe de service

mission éducation et sécurité routière

Bruno Noailhac, chef d'unité
Alexandre Esseghir, coordinateur sécurité routière
Alexandra Besnard, chargée d'études accidentalité

coordination rédactionnelle :

- Alexandre Esseghir
- Alexandra Besnard
- Sigrid Lerosier

conception graphique :

- Alexandra Besnard
- Imprimerie Maugein

crédits photos :

- direction départementale des territoires de la Corrèze (DDT 19)
- ministère de l'intérieur
- délégation à la sécurité routière

constitution du fichier accidents :

- groupement de gendarmerie départementale de la Corrèze (GGD 19)
- direction départementale de la sécurité publique de la Corrèze (DDSP 19)
pour le recueil sur le terrain des données sur les accidents corporels de la circulation (bulletins d'analyse d'accidents corporels : BAAC)
- contrôle qualité de la base d'accidentalité : observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR 19)

INTRODUCTION

La baisse de l'accidentalité routière amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière nationale a ainsi diminué de 6,6 % entre 2017 et 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5 %. Bien que 227 vies aient été épargnées en 2021 par rapport à 2017, la prudence et les efforts en matière de prévention, d'information, de sensibilisation et de contrôle-sanction doivent être maintenus. En effet, 3 541 personnes seraient décédées en 2022 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de +1,3 % par rapport à 2019 et de +10,1 % par rapport à 2021.

Les statistiques de la Corrèze au 31 décembre 2022 font état de 13 morts (- 2 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes), 161 accidents (- 9 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes) et 204 blessés (- 6 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes), ce qui constitue un bilan plutôt favorable mais fragile, qu'il s'agit de sauvegarder.

C'est le sens et l'objectif du Document Général d'Orientations (DGO), outil de programmation et de mobilisation, dont l'élaboration a permis aux acteurs locaux et institutionnels d'analyser l'accidentologie en Corrèze et de déterminer les enjeux des 5 prochaines années et les axes de travail pour parvenir à réduire l'accidentalité. Les informations regroupées garantissent la mise en œuvre d'actions cohérentes et partagées qui seront déclinées annuellement dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le préfet
de la Corrèze,

Étienne Desplanques



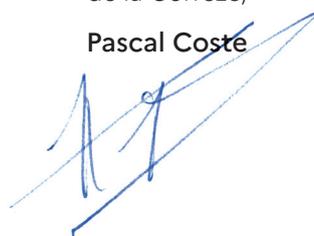
Le procureur de la République,
près le tribunal judiciaire de Tulle

François Fournié



Le président du conseil départemental
de la Corrèze,

Pascal Coste



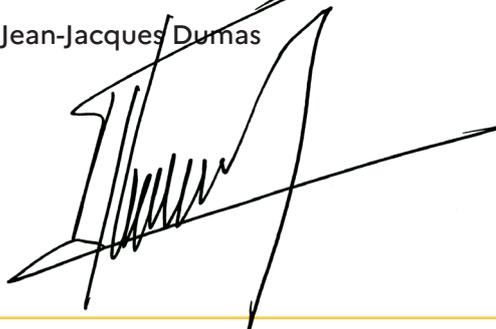
La procureure de la République,
près le tribunal judiciaire de Brive

Émilie Abrantes



Le président de l'association des maires de la Corrèze

Jean-Jacques Dumas



SOMMAIRE

1	Objectifs de la démarche d'élaboration du DGO	7
	1.1 La réalisation d'une étude d'enjeux	8
	1.2 La mobilisation des partenaires	8
	1.3 L'analyse des enjeux et la définition des orientations d'action	8
2	Le contexte corrézien et le diagnostic local	9
	2.1 Présentation du département	10
	2.2 Caractéristiques générales de l'accidentalité en Corrèze	12
	2.3 Évaluation DGO 2018 - 2022	18
3	Les enjeux de la Corrèze	21
	3.1 Analyse des enjeux	22
	3.2 L'enjeu « Risque Routier Professionnel »	22
	3.3 L'enjeu « conduites à risque »	24
	3.4 L'enjeu « deux-roues motorisés »	27
	3.5 L'enjeu « mode mobilité douce »	29
	3.6 L'enjeu « jeunes »	31
	3.7 L'enjeu « seniors »	32
4	Les orientations d'action	33
5	La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du DGO	43
6	Annexes	47



1

**PRÉSENTATION
DE LA DÉMARCHE
D'ÉLABORATION
DU DGO**

DGO

2023-2027

1.1 - Étude d'enjeux

L'élaboration du DGO a été engagée mi-2022. Celle-ci a débuté par la réalisation d'un travail d'analyse du bilan d'accidentalité qui a été effectué par l'observatoire départemental de la sécurité routière de la Corrèze (ODSR 19).

Il a permis notamment, à partir des fiches accidents renseignées par les forces de l'ordre, de caractériser les 4 enjeux retenus au niveau national et 2 enjeux au niveau local :

- le risque routier professionnel
- les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs de conduite (le téléphone principalement))
- les deux-roues motorisés
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (vélo, y compris VAE, engin de déplacement personnel motorisés comme la trottinette électrique, le gyropode, etc ; et la marche)

Enjeux locaux :

- les jeunes,
- les seniors

1.2- Mobilisation des partenaires

Un comité de pilotage présidé par le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière, regroupant les différents acteurs institutionnels du département s'est réuni une première fois le 27 octobre 2022, afin de valider le choix des enjeux et la composition des groupes de travail (liste des participants en annexe 2).

1.3 - Analyse des enjeux définition des orientations d'action

Six groupes de travail se sont réunis sous le pilotage du coordinateur de la sécurité routière, réunissant ainsi 31 personnes (compte-rendus de ces réunions au chapitre 4 : orientations d'actions).

Ces groupes de travail ont tous travaillé avec des objectifs communs :

- approfondir et mieux connaître l'enjeu les réunissant,
- proposer des orientations d'actions, 6 maximum, qui pourraient être mises en œuvre au cours des prochaines années par les différents partenaires,
- produire des recommandations pour la mise en œuvre des orientations d'actions.

Leurs travaux ont été examinés et validés lors du comité de pilotage de clôture du 14 février 2023.



2

LE CONTEXTE CORRÉZIEN

DGO

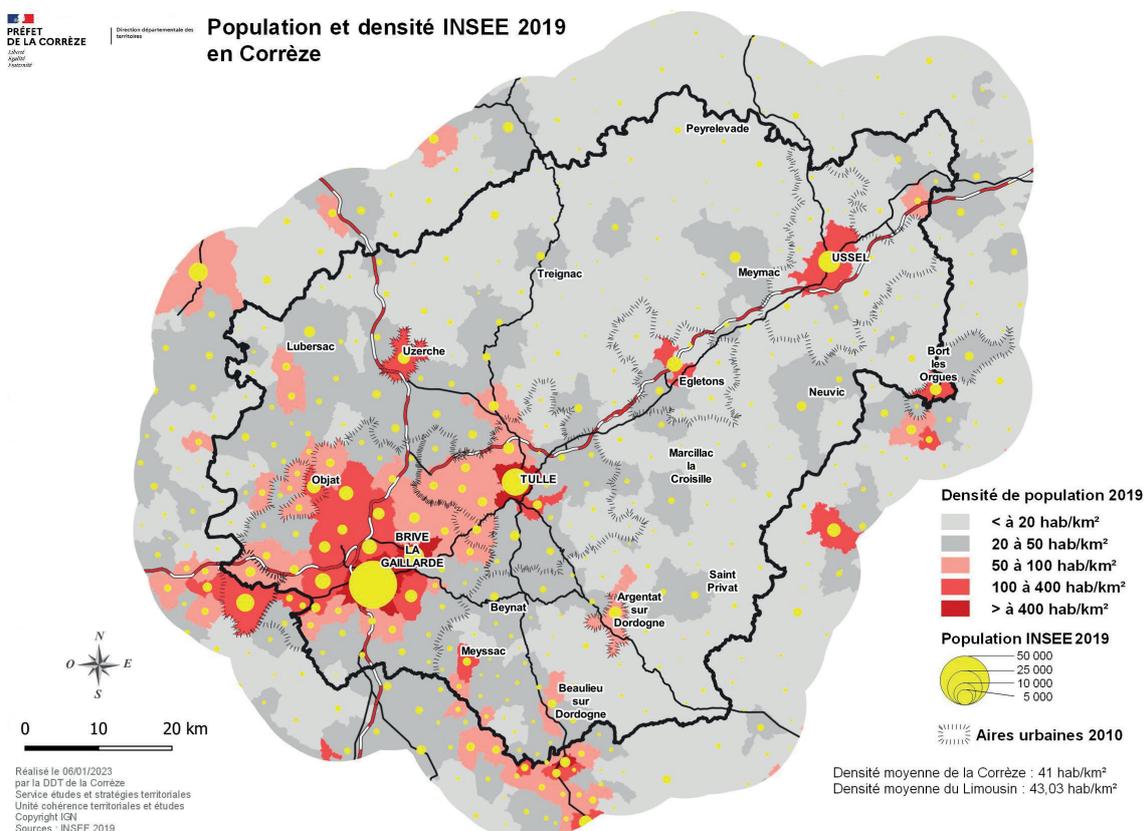
2023-2027

2.1 - Présentation du département

Le département de la Corrèze compte 279 communes de tailles très variables. 1/3 d'entre elles compte une population inférieure à 200 habitants.

Trois principales agglomérations sont réparties sur le territoire départemental¹ :

- Brive-la-Gaillarde, sous-préfecture (46 330 habitants pour la commune) ;
- Tulle, chef-lieu de département et préfecture (14 812 habitants pour la commune) ;
- Ussel, sous-préfecture (9 358 habitants pour la commune).

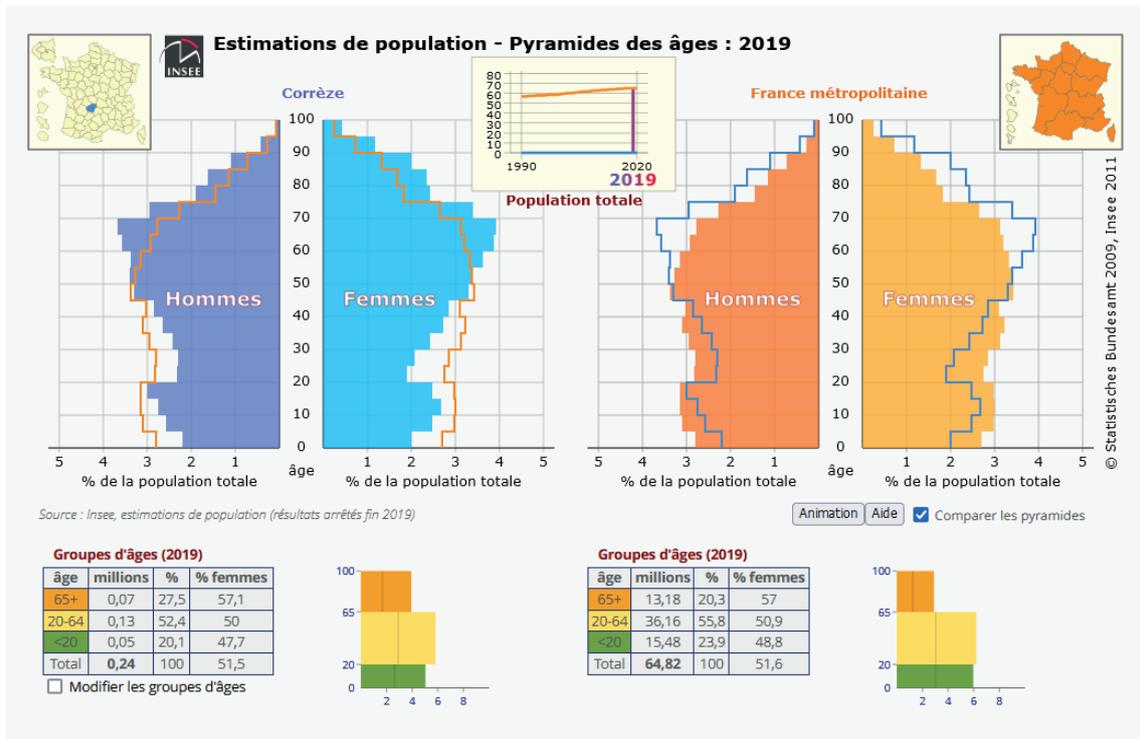


Le département d'une superficie de 5 857 km² a donc une densité moyenne de 41 hab/km².

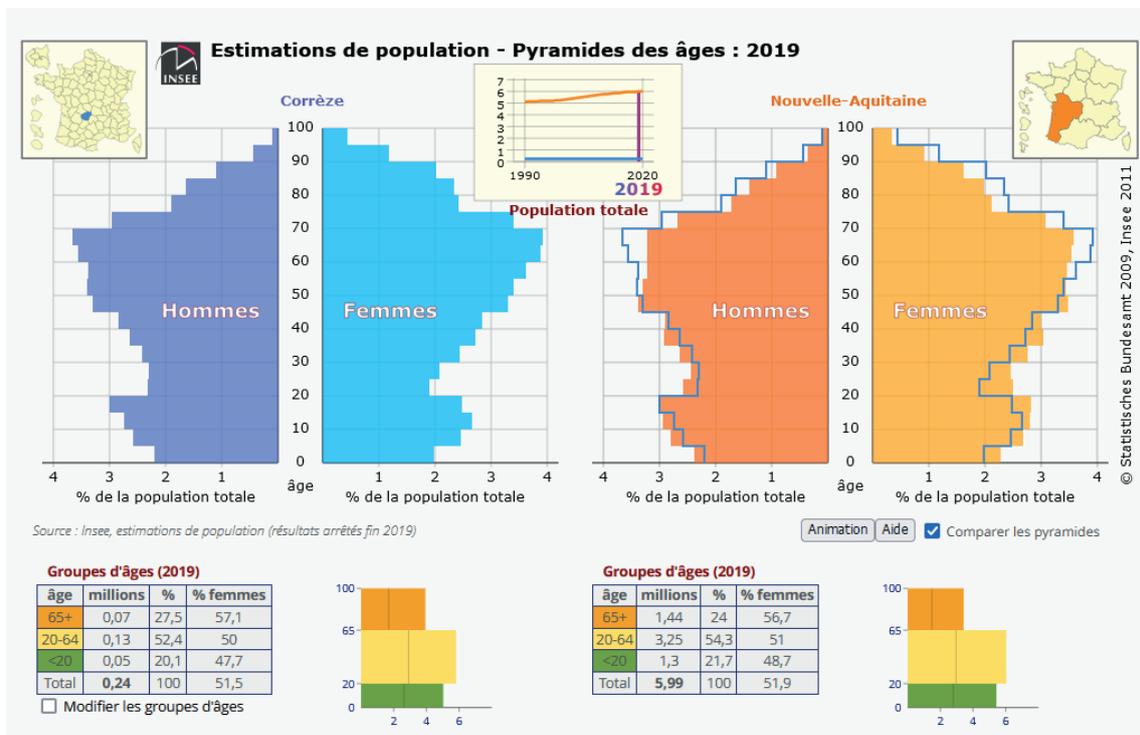
La structure de la population du département de la Corrèze met en évidence une population plus âgée que celle de la France métropolitaine, ainsi que celle de la région Nouvelle-Aquitaine.

¹ données INSEE 2019

Les graphes ci-après (source INSEE) illustrent ces écarts :



- répartition de la population par sexe : elle est similaire pour le département de la Corrèze et pour la France, 48,5 % d'hommes et 51,5 % de femmes.



Concernant le taux de motorisation, 88,1 % des ménages corréziens possèdent au moins un véhicule, dont 46 % une automobile et 42 % deux ou plus (source : INSEE).

Le réseau routier corrézien est constitué de 175 km d'autoroutes, 4 766 km de routes départementales et 6 359 km de voies communales.

La Corrèze présente la spécificité d'être située à un carrefour autoroutier majeur au niveau national :

- l'A 20 relie Paris à Toulouse. Le trafic se situe autour de 28 700 véhicules/jour,
- l'A 89 relie Bordeaux à Clermont-Ferrand et à plus grande échelle Lyon et Genève, avec un trafic quotidien autour de 12 000 véhicules/jour.
- la RD 1089 traverse le département du nord-est au sud-ouest, en parallèle de l'A 89,
- la RD 1120 relie Uzerche, Tulle et Argentat.

Dans le cadre de l'article L3221-4-1 du code général des collectivités territoriales, le président du conseil départemental a saisi le préfet de la Corrèze en 2019 pour rehausser la vitesse maximale autorisée (VMA) à 90 km/h sur 2008 sections de routes départementales hors agglomération. La commission départementale de sécurité routière a rendu un avis favorable le 27 janvier 2020 .

2.2 - Caractéristiques générales de l'accidentalité en Corrèze

L'étude de l'accidentalité est basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation), synthèse informatique des procès-verbaux des forces de l'ordre, les statistiques radars sanctions, les données de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la Corrèze, les données du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et enfin les données de l'INSEE.

Quelques définitions/rappels :

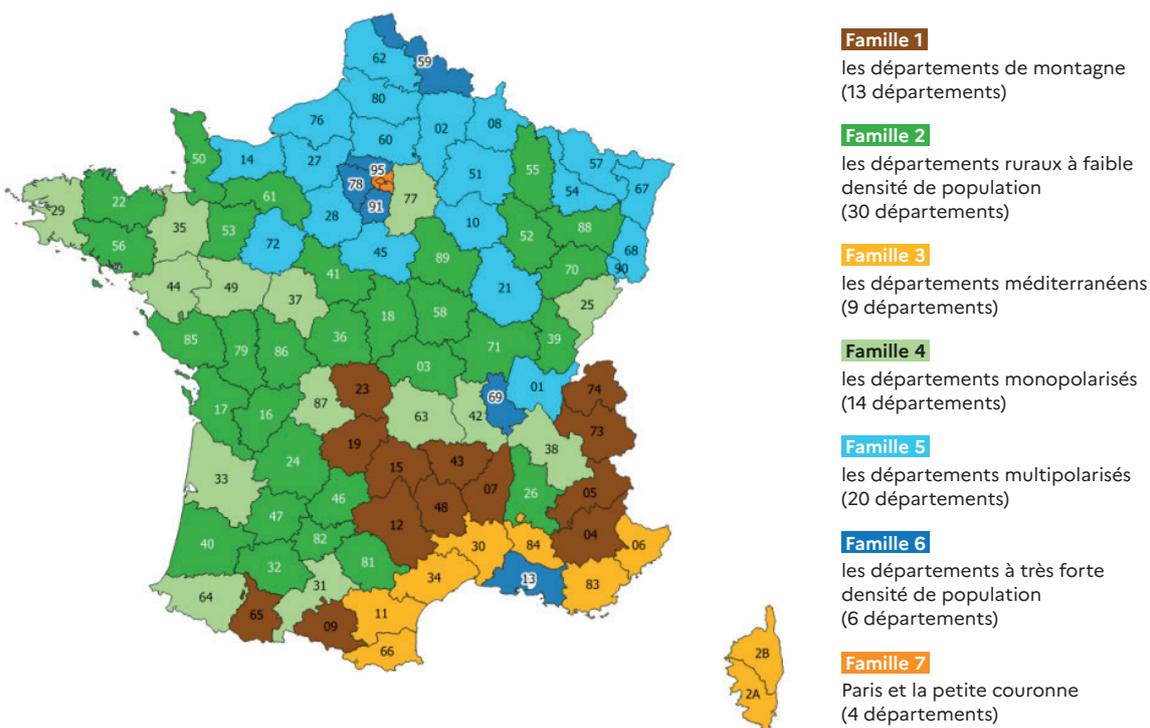
Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel peut impliquer plusieurs types d'usagers.
Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : aucun soin médical,
- les **tués** : personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les **blessés hospitalisés** (BH) : victimes admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures
- les **blessés légers** (BL) : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais ayant été admis comme patients à l'hôpital moins de 24 heures
- les « victimes » regroupent les tués et les blessés.

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

Enfin, les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), ensemble d'indicateurs qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale, ont été élaborés selon une typologie des départements, elle-même basée sur 27 variables extérieures à l'accidentalité. Le département de la Corrèze est classé dans la famille 1 « départements de montagnes », au même titre que 12 autres départements comme le montre la carte suivante :



Dans presque tous les cas, la Corrèze est en deçà des chiffres d'accidentalité des autres départements de « sa famille ».

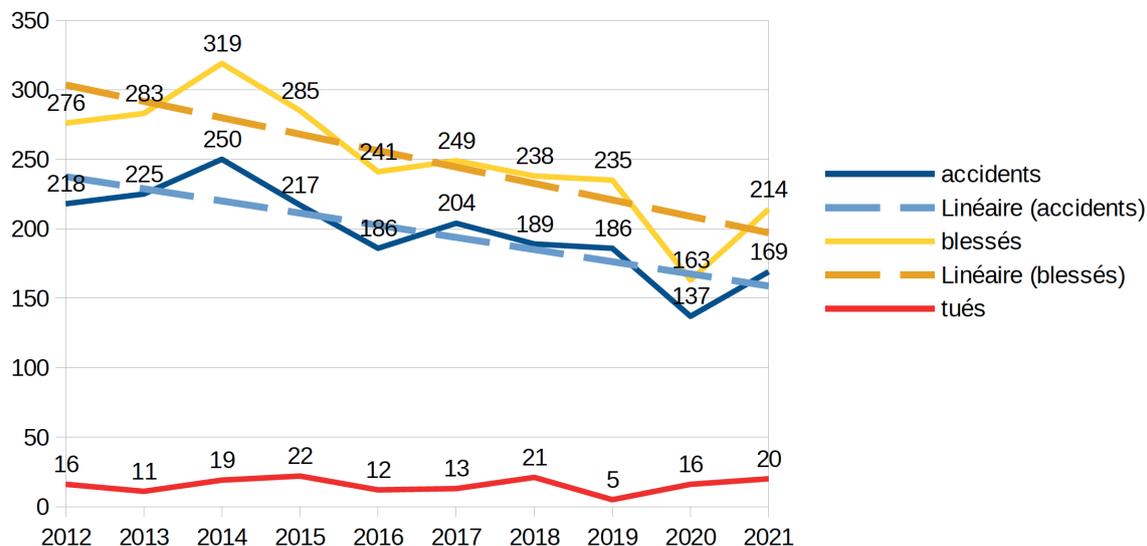
Exemples :

- moyenne de tués par an ➔ famille 1 : 17, Corrèze : 15
- moyenne tués par million d'habitants par an ➔ famille 1 : 65, Corrèze : 63

Tout au long du document, quand cela est possible, une comparaison sera faite entre la famille 1 et la Corrèze, et sera identifiée par ce logo : 🔍

Les chiffres clés de l'accidentalité en Corrèze

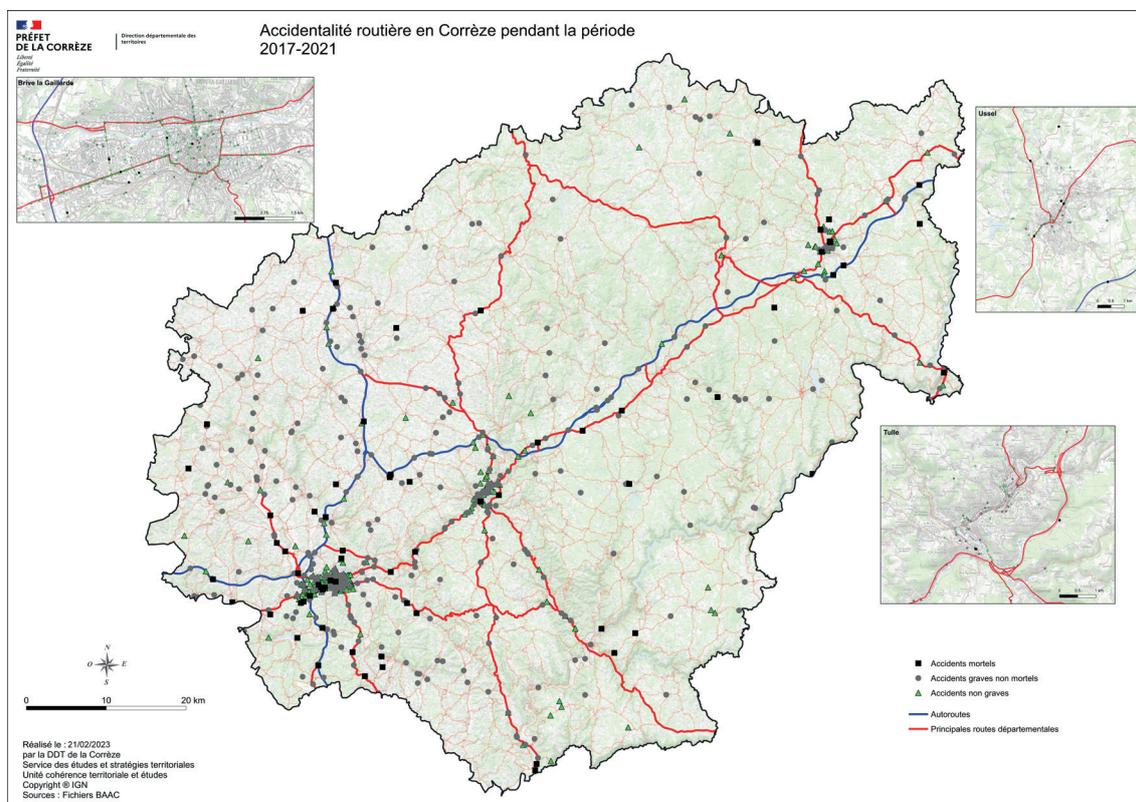
Evolution des Accidents-Tués-Blessés entre 2012 et 2021 (10 ans)



Quand ?

- Aux heures de pointes du soir, du mardi au samedi.
- En plein jour.

Où ?



- En agglomération hors autoroute (70 %) pour les accidents corporels.
- Hors agglomération hors autoroute (plus de 50 %) pour les accidents mortels.

- Principalement sur voie communale pour les accidents corporels, sur route départementale pour les accidents mortels.
- 42 % des accidents ont lieu sur la commune de Brive-la-Gaillarde, représentant 12 % des tués (Brive-la-Gaillarde compte 20 % de la population du département et l'aire urbaine 40 %). Une large majorité des accidents survient en agglomération (70 %) alors que les tués sont sur-représentés dans les accidents hors agglomération.

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



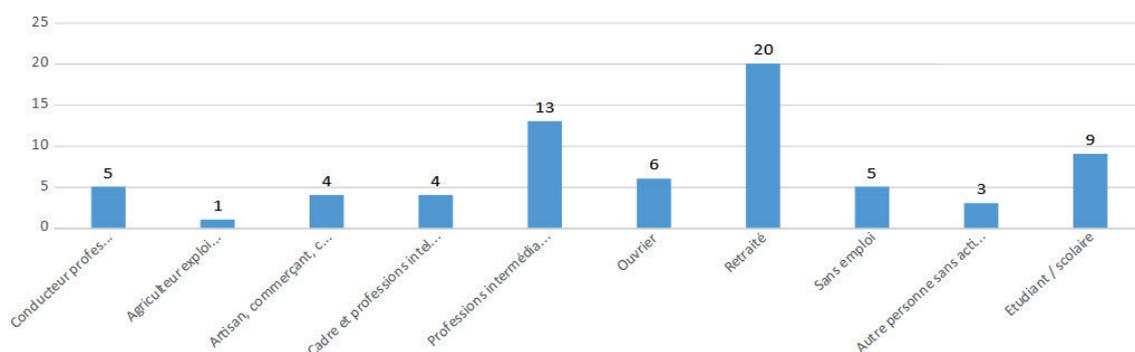
En effet, le réseau hors agglomération est soumis à des vitesses maximales autorisées plus importantes qu'en agglomération, d'où la gravité accrue d'un choc hors agglomération.

Quand ?

- 71 % des impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.
- 69 % des tués sont des hommes.
- 67 % des victimes sont des corréziens
- 29 % des victimes ont entre 15 et 24 ans, alors que cette tranche d'âges ne représente que 11 % de la population corrézienne.
- 55 % des victimes circulaient en VL

Répartition des tués par catégorie socio-professionnelle (CSP) :

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



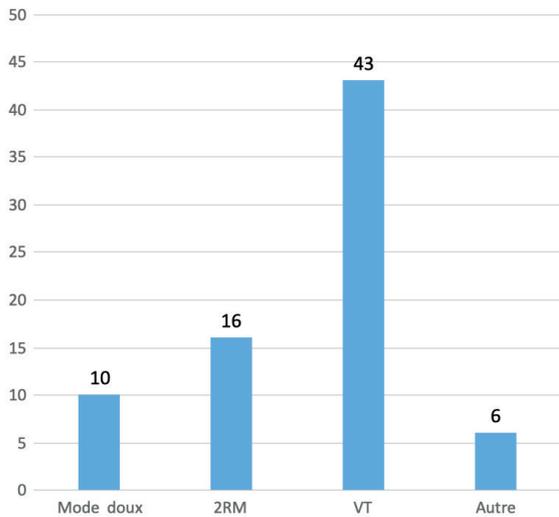
NB : on compte 5 victimes pour lesquelles la CSP n'était pas renseignée, d'où le total du graphique à 70 et non 75 tués.

Dans ce graphique, nous remarquons que les retraités paient un lourd tribut : 20 tués entre 2017 et 2021 sur 75 au total. Les seniors sont considérés comme des usagers vulnérables (public fragile).

Selon quel mode déplacement ?

Si les véhicules de tourisme sont majoritaires quant à leur représentation sur les routes corréziennes, il ne faut pas négliger les deux-roues motorisés (cyclos et motos) et les modes doux (piéton, vélo, EDPM, cyclo mobile léger, etc) qui, à eux seuls, représentent plus d'un quart des victimes. On qualifie ces usagers d'« usagers vulnérables ».

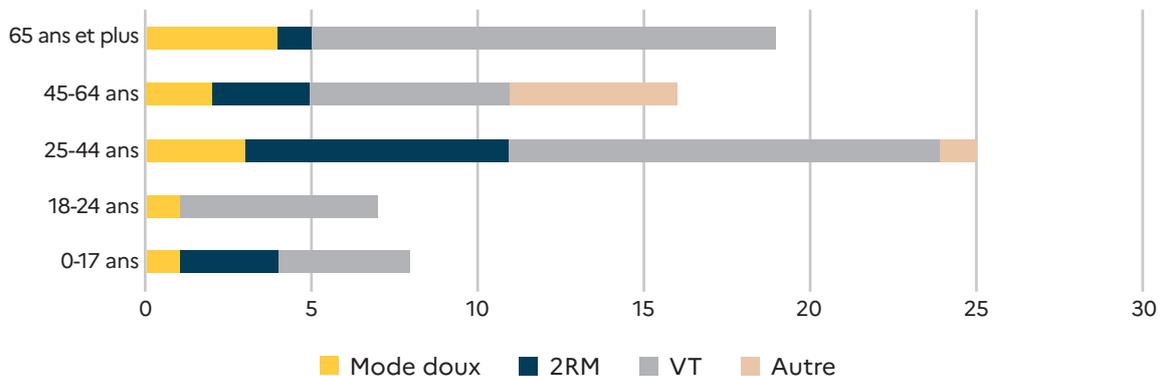
Nombre de tués par mode 2017-2021



En effet, sur ce graphique, on note que les modes doux et les 2RM représentent à eux deux plus d'un tiers des tués, alors que, pour exemple, les deux-roues motorisés ne représentent 2 % du trafic² (pour 21 % de tués).

Il n'y a pas de données sur ce que représentent les modes de mobilité douce dans le trafic global. Toutefois, depuis la crise covid, la fréquentation cyclable a bondi de 28 % au niveau national³. Cette part des victimes est donc à prendre en considération très sérieusement.

Le graphique suivant montre la répartition plus précise des victimes par âge et par mode de déplacement :



➤ *Les seniors représentent 25 % des tués et les modes doux sont les plus représentés pour leur catégorie*

➤ *Les 25-44 ans paient un lourd tribut dans le cadre des accidents mortels en deux roues-motorisés*

NB : « autre » : voiturette / quad

Répartition mensuelle

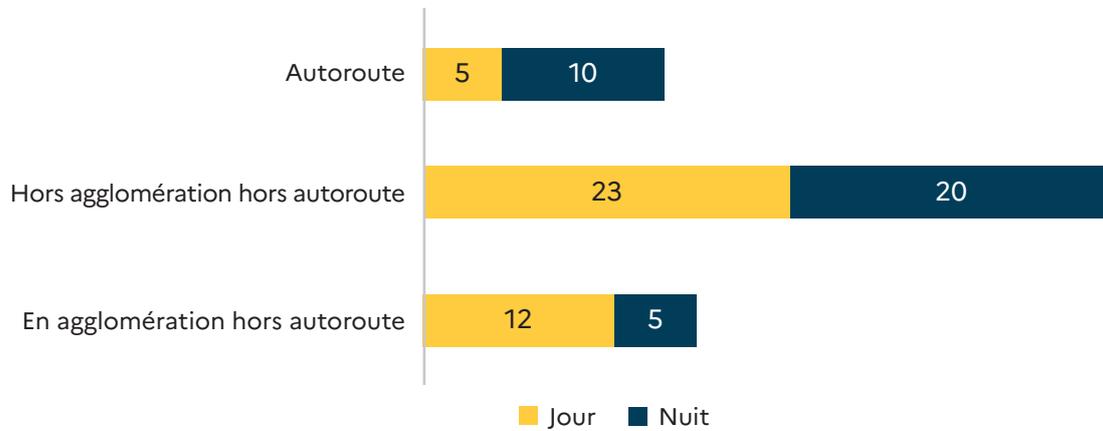
Il n'y a pas de variation mensuelle significative de l'accidentalité dans le département.

² Source : ONISR (observatoire national interministériel de la sécurité routière)

³ Source : velo-territoires.org

Répartition jour/nuit selon le milieu

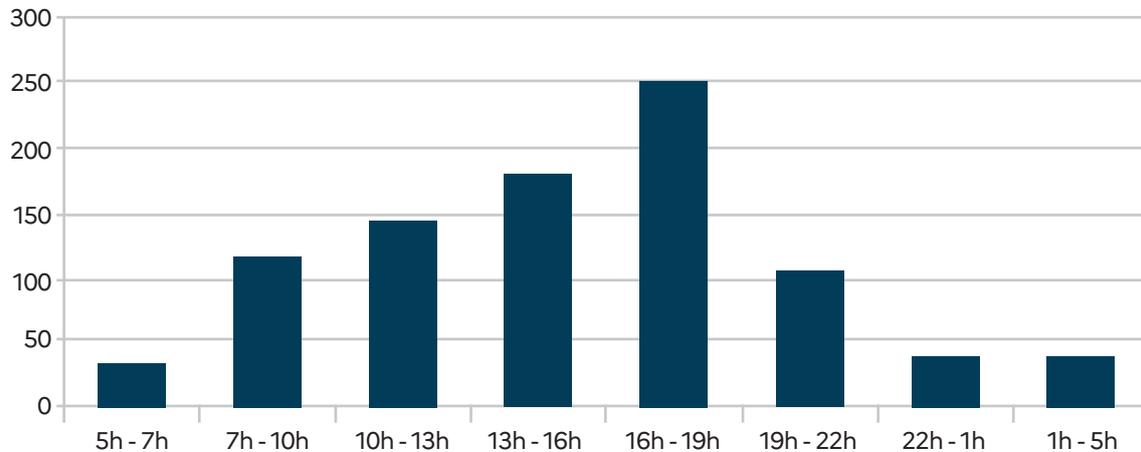
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



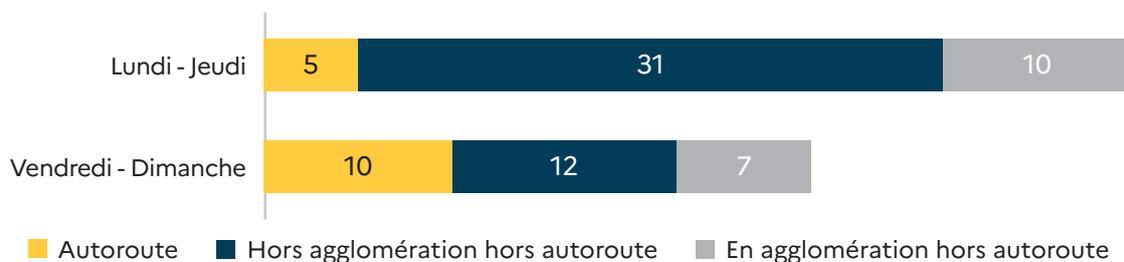
En ratio du nombre de véhicule en circulation, les accidents mortels ont lieu plus souvent la nuit, en raison d'un cumul de facteurs : hypovigilance, baisse de la visibilité, impact accru des comportements à risque (vitesse, alcool, stupéfiants, usage de distracteurs).

Répartition selon l'heure et le jour de la semaine

Les accidents, selon l'heure de la journée :



Et les tués, selon le jour et le milieu (type de voie) :



En volume de circulation, la fréquence des accidents mortels est plus élevée le week-end. De plus, l'incidence sur autoroute est certainement liée au type de déplacement (chassés-croisés du vendredi par exemple).

2.3 – Bilan du DGO 2018–2022

Les enjeux du DGO précédent étaient les suivants :

- lutte contre les risques routiers professionnels
- conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs
- les jeunes et les usagers des deux-roues motorisés (2RM)
- le partage de la chaussée : les piétons et les cyclistes
- les seniors et les usagers vulnérables
- l'attention au volant et les distracteurs de conduite

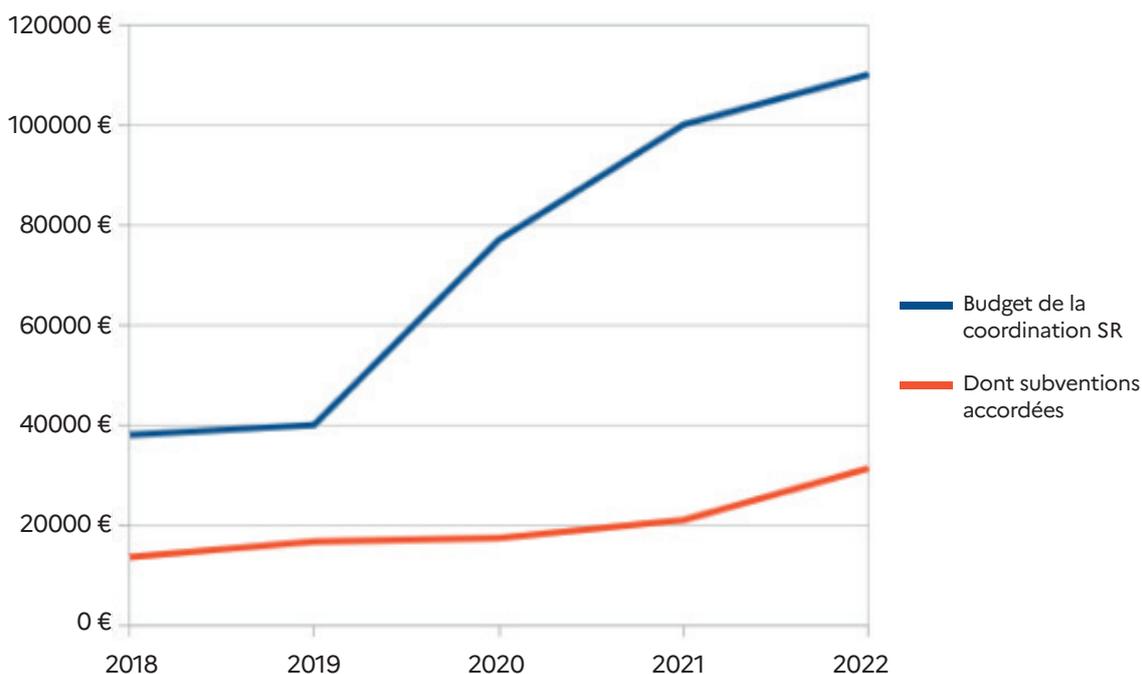
Les pistes empruntées pour structurer et répondre à ces enjeux ont été les suivantes :

- amélioration de la connaissance
- infrastructures
- éducation, sensibilisation, formation et information
- contrôles et sanctions

Aucun critère d'évaluation du document n'a été formalisé ni aucun copil de suivi organisé sur cette période. L'évaluation de ce DGO se limitera à des données globales telle que les budgets consacrés, le nombre d'actions ou bien encore l'évolution du réseau des IDSR.

Suivi de l'évolution des budgets et des subventions qui ont permis de mener à bien les actions dans le cadre des PDASR annuels :

Une augmentation significative des moyens consacrés
à la sécurité routière en Corrèze



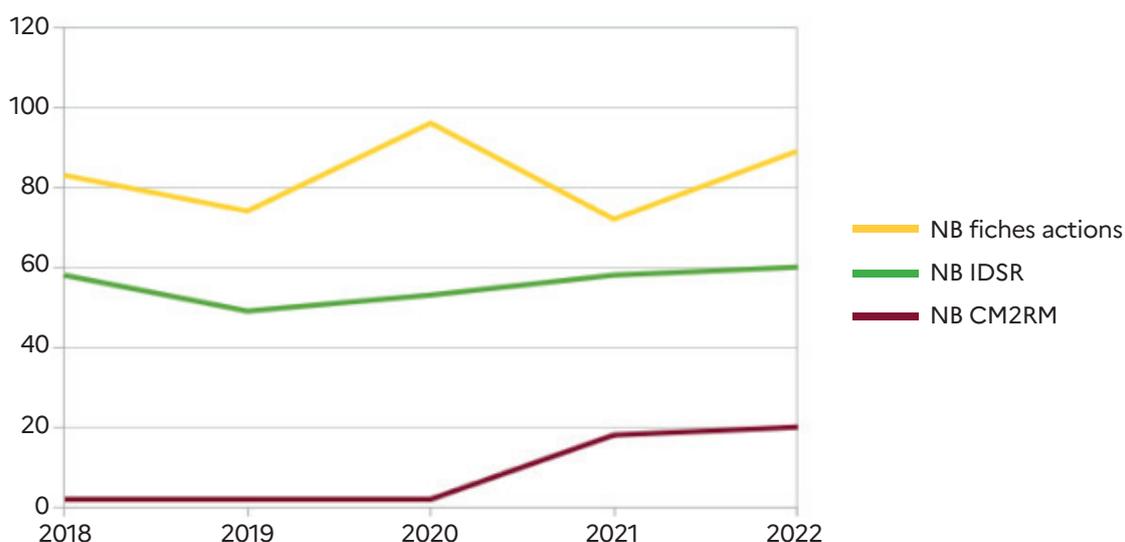
Le budget total affecté à l'ensemble des missions de la coordination sécurité (fonctionnement courant, actions en régie et subventions) a connu une forte hausse (+175 %), sur la période du DGO 2018-2022. Dans le contexte particulier de la crise sanitaire, un effort particulier d'investissement en matériel, achats et remplacement d'équipements, s'est traduit par l'acquisition, entre autres :

- d'un fourgon équipé d'une rampe d'accès hydraulique ;
- d'un simulateur de renversement ;
- de plusieurs barnums ;
- d'une piste éducation routière « buggy brousse » ;
- d'un nouvel éthylotest électronique ;
- d'une tablette équipée d'un réactiomètre ;
- d'un simulateur de conduite quatre-roues.

La coordination s'est également dotée en location de deux casques à réalité virtuelle permettant de sensibiliser les usagers sur plusieurs thèmes dont celui des distracteurs de conduite.

Suivi de l'évolution du nombre de :

- fiches actions : projet porté par la MESR ou un tiers. Chaque fiche action est classée par enjeux et peut représenter plusieurs actions
- intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) : bénévoles, dont la liste est définie par arrêté préfectoral, qui participent à la réalisation d'actions sur le terrain
- chargés de mission deux-roues motorisés (CM2RM) : IDSR spécialisés deux-roues motorisés. Ces bénévoles interviennent essentiellement dans les actions de conduite des motos et peuvent



Focus sur le réseau Agir pour la sécurité routière et le réseau des IDSR

Sous la responsabilité du préfet, ce réseau est piloté par le coordinateur à la sécurité routière. L'objectif est de rassembler, sur la base du bénévolat, toutes les personnes qui souhaitent s'impliquer dans des actions concrètes de prévention, quel que soit leur milieu professionnel.

Leurs principales missions sont la réalisation d'actions de prévention proposées par la préfecture, la diffusion d'information, la contribution au développement, à l'animation et à la gestion du programme. Leurs conditions d'exercice sont strictement encadrées par :

- un acte d'engagement de l'IDSR (un an au minimum) ;
- un arrêté de nomination ;
- une lettre de mission de la préfecture pour la réalisation des actions ;
- une formation adaptée ;
- une réunion annuelle et des rencontres ;
- pas de rémunération, ni de vacances ;
- le remboursement des frais occasionnés pour l'exercice des missions ;
- un accès aux outils de communication de l'État.

La coordination, pour répondre le plus efficacement possible aux particularités du territoire, a pris le parti d'être porteur de projet d'actions de sécurité routière mais également d'être un partenaire actif à des organisateurs tiers.

Le nombre d'intervenants départementaux de la sécurité routière retrouve et dépasse son niveau d'avant-crise. L'engagement de ces bénévoles dans la durée, a permis à la MESR de participer à la réalisation de nombreuses actions de prévention, notamment à destination du public jeune.



3

**LES ENJEUX DE
LA CORREZE**

DGO

2023-2027

3.1 – Analyse des enjeux

Les quatre enjeux retenus au niveau national sont : le risque routier professionnel, les conduites à risque (non-respect des priorités, alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs de conduite (le téléphone principalement), les deux-roues motorisés, et les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».

Pour la Corrèze, deux enjeux s’y ajoutent : les jeunes et les seniors.

3.2 – L’ enjeu « Risque Routier Professionnel »

Pour appréhender le risque routier professionnel à partir des BAAC, il est regardé la variable « trajet » dans le chapitre « usager », cela se traduit par :

- domicile – travail, correspondant au déplacement pour se rendre de son domicile à son lieu de travail ;
- utilisation professionnelle, correspondant à un déplacement dans le cadre de son activité professionnelle.



Les accidents liés à une utilisation professionnelle

L'accident de la route représente la première cause de mortalité dans les accidents du travail. Ceux-ci incluent les accidents survenus lors de déplacements professionnels (mission), et ceux sur le trajet domicile-travail (trajet).

a) Accidents :

Entre 2017 et 2021, la part des **accidents impliquant un usager** en déplacement domicile-travail ou trajet professionnel est de **39 %** en Corrèze (38 % au niveau national⁴), répartis comme suit :

- trajet professionnel : 17 %
- déplacement domicile-travail : 21 %

La majorité de ces accidents a lieu sur le réseau routier départemental (voir plus bas au chapitre 3, catégories de route).

- on comptabilise 14 tués sur cette période. La moitié d'entre eux en 2021 (soit 7, dont les 4 morts de l'accident de décembre 2021 sur l'A 20), voici leur mode de déplacement :

	Moto lourde	VT	VU	PL	TC	TOTAL
2021	0	5	0	2	0	7
2020	0	2	0	2	0	4
2019	0	0	0	0	1	1
2018	0	1	0	0	0	1
2017	1	0	0	0	0	1

⁴ Source : ONISR (observatoire national interministériel de la sécurité routière)

- on dénombre 220 blessés

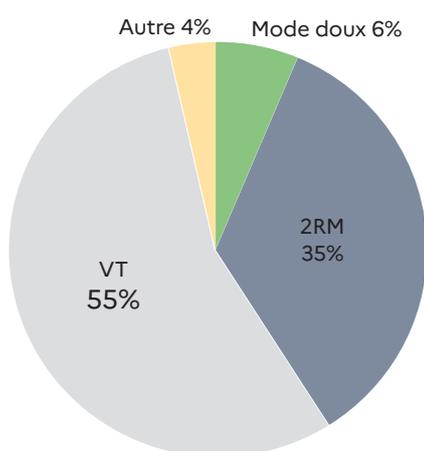
Voici le profil des victimes :

- 150 hommes, 70 femmes,
- moyenne d'âge : 38 ans, de 14 à 69 ans
- la victime est le conducteur dans la majorité des cas (plus de 90 %)
- 7 victimes étaient des piétons qui allaient travailler (en aggro, logiquement)
- 58 étaient en 2RM, soit 1/4 des victimes
- 11 étaient en VUL, précisément dans le cadre de trajets professionnels (artisans par exemple), soit 5 %

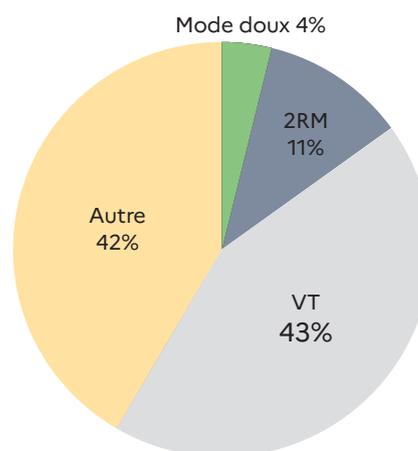
b) Victimes (tués + blessés) par mode de déplacement :

Ces graphiques démontrent la part prépondérante de la voiture (VT = véhicule de tourisme) dans le mode de déplacement des usagers, cette répartition s'entend en nombre de victimes (tués + blessés), et la sur-représentation des victimes en 2RM en comparaison de leur part dans le trafic.

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



NB : « autre » signifie un type de véhicule professionnel non désigné (ex : véhicule utilitaire léger - VUL)

c) Catégories de routes concernées par ce type d'accidents (au regard des 220 victimes) :

- Routes départementales : 56 %, ce qui est logique au vu de la taille de ce réseau et du trafic pendulaire qui s'y produit
- Voies communales : 34 %, dont 90 % en agglomération (car une voie communale peut être hors-agglomération) et, en l'occurrence, à Brive-la-Gaillarde dans la très grande majorité des cas
- Autoroutes : 10 %



Comparaison avec les ILSR de la famille 1 : le pourcentage de tués par motif du trajet en Corrèze est de 18 %, contre 12 % pour sa famille de départements, la Corrèze est donc au-dessus.

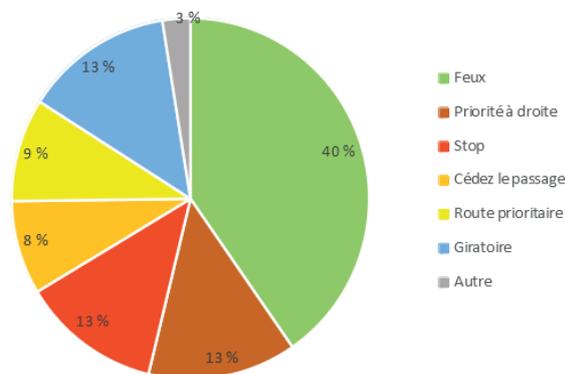
3.3 – L'enjeu « conduites à risque »

Non-respect des priorités

La part des accidents en intersection est de 41 % en agglomération entre 2017 et 2021.

Voici comment se répartissent les différents refus de priorité selon les régimes de priorité des intersections concernées :

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



Substances psycho-actives

Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux. Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis et autres drogues, certains médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés.

L'alcool

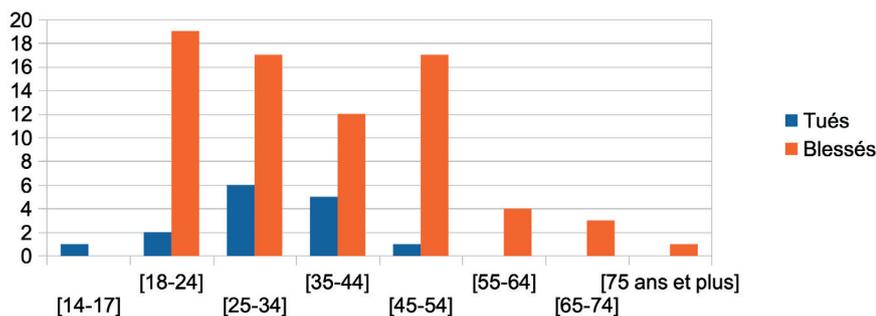
Les analyses sont réalisées sur les accidents dont l'alcoolémie est connue, soit 93 % des accidents de la Corrèze.

La consommation d'alcool a été détectée dans 13 % des accidents corporels entre 2017 et 2021.

Durant cette période, 108 usagers étaient positifs à l'alcool, dont 88 ont été victimes soit 15 tués et 73 blessés. Les conducteurs alcoolisés sont plutôt des usagers de voiture de tourisme. Les accidents avec alcool se produisent plus souvent le week-end plus précisément du vendredi 17 heures au dimanche 9 heures.



Victimes alcoolisées entre 2017 et 2021



Les stupéfiants

Conduire sous l'emprise du cannabis (délit qui est à l'origine de 16 % des accidents mortels en Nouvelle-Aquitaine⁵) est lourdement sanctionné : jusqu'à 10 ans de prison et 150 000 euros d'amende. Outre la perte de 6 points (d'où l'invalidation pour les permis probatoires), de possibles peines complémentaires (stages...) peuvent être prononcées. De nombreux cas permettent aux forces de l'ordre de procéder au dépistage de stupéfiant sur tout conducteur.

Sur la période d'étude 2017-2021, la présence de stupéfiants est avérée dans 5 % des accidents corporels quand celle-ci est renseignée par les forces de l'ordre.

Profil des usagers positifs :

Sur les 5 % d'accidents, on dénombre 34 victimes elles-mêmes positives aux stupéfiants. Parmi ces 34 victimes, plus de 90 % sont des hommes.

Les 2/3 ont 25 ans et +, et 10 d'entre elles ont plus de 45 ans.

Alcool et stupéfiants

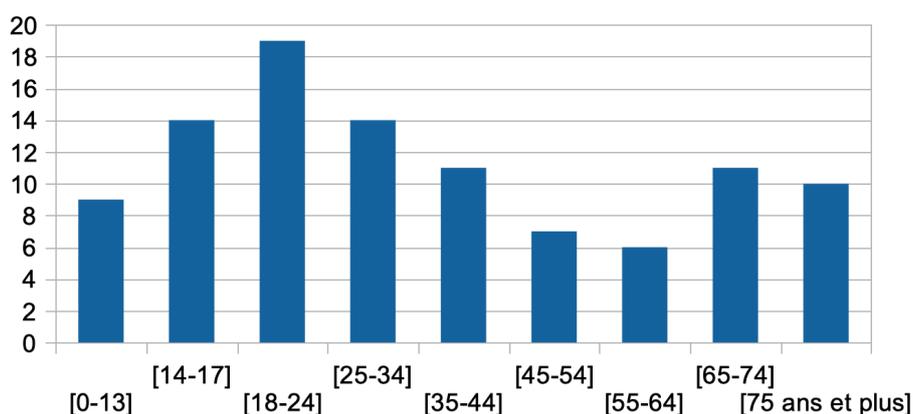
Les accidents dans lesquels des conducteurs ont été dépistés positifs à l'alcool et aux stupéfiants sont au nombre de 18 pour la période 2017-2021.



Les distracteurs : téléphone et distracteurs technologiques (ex : tablette, GPS)

- usage d'un téléphone : 3 accidents
- facteur « inattention » : 188 accidents impliquant un usager ayant fait preuve d'inattention⁶.

Victimes avec le facteur "inattention"



Le nombre de cas d'attention perturbée relevés pour les conducteurs, analysé selon leur âge, permet de mettre en évidence les classes d'âge les plus concernées : les jeunes de 14 à 24 ans. Et 1 français sur 2 déclare utiliser son téléphone en conduisant, et un accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone portable. En effet, téléphoner au volant multiplie par 3 le risque d'accidents, envoyer un SMS par 23.

⁵ source : ORSR de Nouvelle-Aquitaine (observatoire régional de la sécurité routière)

⁶ Rien ne permet cependant d'affirmer qu'il s'agit de l'usage d'un téléphone ou d'un distracteur technologique

Pourquoi l'utilisation d'un téléphone portable en se déplaçant est-il dangereux ?

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les **4 sources de distraction** qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

1. auditive,
2. visuelle,
3. physique,
4. cognitive.

Écrire un message en conduisant oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes.

PARCE QUE
JE TIENS
À TOI

SI TU CONDUIS
JE RACCROCHE

Bon à savoir : 10 % des accidents corporels sur la route sont liés à l'utilisation du téléphone au volant. Lire un message comme un simple « t où ? » revient à quitter la route des yeux pendant 5 secondes. Source : ONISR.

Les chiffres clés, au niveau national :

10 % des accidents corporels de la route sont liés à l'utilisation du téléphone en conduisant. Un conducteur qui téléphone en conduisant enregistre entre 30 et 50 % d'informations en moins sur la route.

Téléphoner multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel.

Pour une vitesse de 50 km/h, 44 mètres est la distance de freinage d'un conducteur en train de téléphoner contre 23 pour un conducteur concentré sur sa conduite.

En 2020, plus de 395 000 infractions ont concerné l'utilisation du téléphone ou oreillette au volant.

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



1 accident corporel sur 10
est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.



La vitesse

Le facteur « vitesse excessive eu égard aux circonstances » ou encore « vitesse excessive ou inadaptée » est considéré comme 1^{er} facteur d'accident dans **16 %** des cas entre 2017 et 2021 en Corrèze. Il n'en reste pas moins que cet élément peut intervenir dans beaucoup d'autres accidents. Mais un facteur tel que l'alcool ou un refus de priorité sera sélectionné en critère principal, donc avant la vitesse, si celui-ci est présent.

Exemple : un conducteur avec alcool qui a refusé la priorité en excédant une vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération, se verra imputer l'alcoolémie et le refus de priorité en principales « fautes » commises lors de l'accident, car ces éléments peuvent être constatés de manière concrète.

Plus la vitesse est élevée, plus le choc est violent en cas d'accident et plus les conséquences sont graves. Tout choc frontal au-dessus de 80 km/h entraîne quasi inévitablement la mort ou des séquelles irréversibles pour tout passager, même ceinturé...

Il s'avère que les conducteurs ayant été impliqués dans un accident où la vitesse était en cause, étaient des hommes à 79 %.



3.4 – L'enjeu « deux-roues motorisés »

La catégorie des deux-roues motorisés (2RM) regroupent les cyclos/scooters, les motos légères (< 125 cm³), et les motos lourdes (> 125 cm³). Les accidents impliquant un 2RM représentent 30 % du total des accidents alors qu'ils ne représentent que 2 % du parc automobile.



Comparaison avec les ILSR de la famille 1 : le pourcentage de tués en deux-roues motorisés (tous 2RM confondus) en Corrèze est de 21 %, contre 26 % pour sa famille de départements

Sur le nombre total de victimes, 48 % sont présumées responsables de l'accident. La moyenne d'âge des usagers impliqués dans un accident en cyclo est de 23 ans et en moto, elle est de 38 ans.

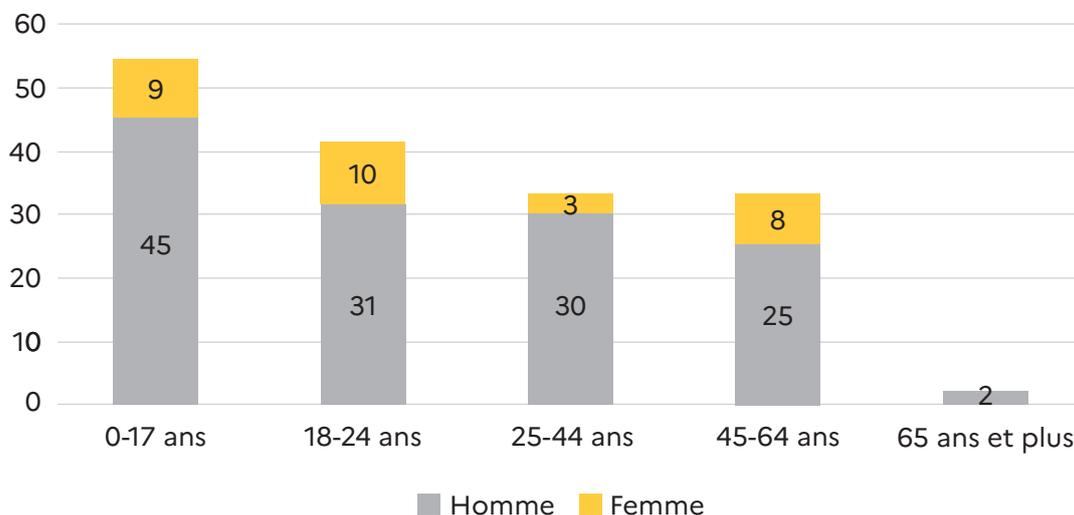
Quand ?

Plus de 40 % des accidents de 2RM se produisent entre les mois d'avril et de juillet

Où ?

Les accidents corporels de 2RM se produisent principalement en agglomération en particulier dans l'agglomération de Brive-la-Gaillarde (52% des accidents de cyclomoteurs).

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Focus sur les accidents impliquant un 2RM en agglomération :

Qui ?

la part des usagers masculins est prépondérante dans chacune des classes d'âge.

Les moins de 17 ans sont sur-représentés dans les accidents de 2RM en agglomération (cyclos et scooters)

Voici la typologie des accidents de cette catégorie :

- de jour : 72 % ;
- hors intersection : 61 % ;
- par conditions météorologiques normales à 84 %.

Les accidents de cette catégorie d'engins ont lieu en semaine à plus de 70 %, contre moins de 30 % en week-end, fête et veille de fête. Ces accidents sont liés en semaine à des déplacements domicile-école pour la majorité d'entre-eux.

Les 2RM « lourds »

Les accidents de 2RM lourds représentent 40 % des accidents de 2RM et 12 % de l'ensemble des accidents du département. Par contre, leur gravité est supérieure à celle des 2RM légers : 50 % des victimes graves en 2RM le sont avec des véhicules lourds.

Focus sur les 16 tués en 2RM des années 2017-2021

Sur les 16 tués en Corrèze, il y avait 4 cyclomotoristes et 12 motocyclistes.

On compte 15 hommes et une femme.

Les victimes sont âgées entre 14 et 68 ans, la médiane est de 35,5 ans.

3.5 – L'enjeu « mode mobilité douce »

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. Il s'agit donc d'appréhender l'accidentalité des piétons, des utilisateurs d'engins de déplacement personnel sans moteur (EDP-sm comme la trottinette sans moteur), des utilisateurs d'engins de déplacement personnel à moteur (EDPM)

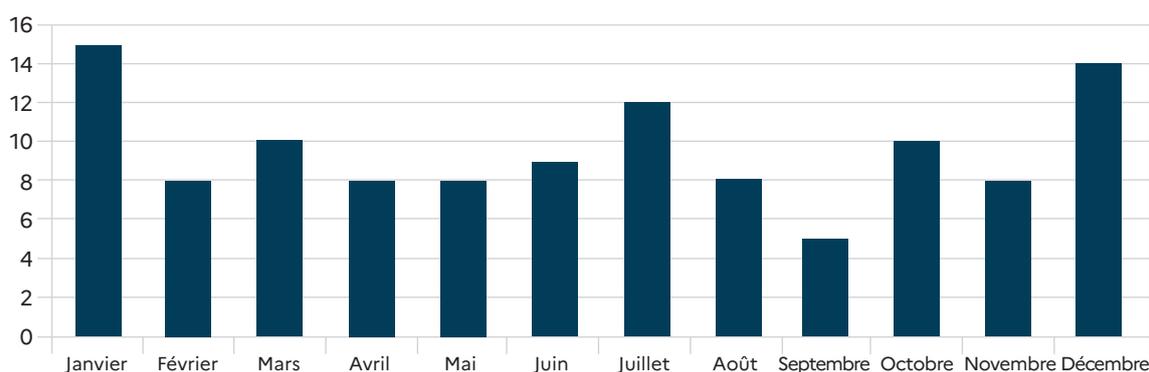


Les accidents sur autoroutes seront exclus des analyses ci-après, puisque ces modes de déplacements y sont interdits.

Plus de 90 % des accidents en mobilité douce se produisent en agglomération, les graphiques et études porteront donc sur la localisation « en agglomération ».

Les piétons

Nombre de victimes piétons en aggro par mois
entre 2017 et 2021



La part des piétons victimes d'un accident représente 13 % du total. 64 % des accidents en agglomération ont lieu sur la seule commune de Brive-la-Gaillarde. Le facteur prépondérant de l'utilisateur piéton dans un accident qui l'implique est son inattention. En moyenne sur les cinq dernières années, les mois d'hiver sont les plus dangereux pour les piétons.

Cela peut s'expliquer par le changement d'heure et la réduction du temps d'éclairage. La nuit tombe plus tôt dans la journée, durant l'heure de pointe des déplacements domicile-travail du soir

Les heures de pointe du matin et du soir (7h-10h et 17h-19h) sont les plus accidentogènes en hiver. Il semble que ce surplus d'accidents soit une conséquence d'un temps d'éclairage réduit, le piéton étant difficilement perçu par les autres usagers.

Les EDP-sm : pas d'accident impliquant un EDP-sm entre 2017 et 2021

LES EDPM : entre 2017 et 2021, un seul accident impliquant un EDPM à Ussel en 2019. Un enfant qui a traversé la chaussée sans regarder est percuté par un VL. L'enfant est BH, il ne portait aucune protection.



Flyer élaboré par la préfecture du Calvados.

Néanmoins, ce mode déplacement étant en constante progression (source : ONISR), il s'agit d'être très vigilant sur l'évolution de cette tendance de fond. Il nous faut aussi convaincre de la nécessité de bien s'équiper et rappeler l'obligation d'assurance.

Au niveau national, 24 utilisateurs d'EDPM ont été tués en 2021 contre 7 en 202, et 10 en 2019. 21 d'entre eux l'ont été en agglomération. Les classes d'âges les plus représentées sont les 25-34 ans (7 tués) et les 18-24 ans (5 tués). Les victimes décédées lors de l'utilisation de ce mode de déplacement sont à 83 % des hommes.

2 piétons ont été tués dans un accident avec utilisateur d'EDPM.

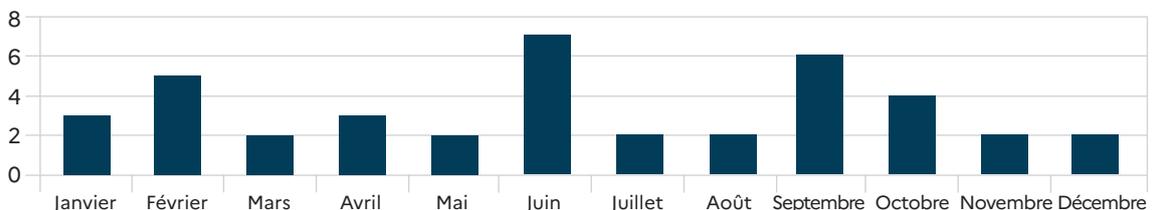
Les vélos

Parmi les accidents impliquant un vélo entre 2017 et 2022, seuls 4 d'entre eux impliquaient un VAE.

54 accidents ont impliqué un vélo sur la période 2017-2021, causant 3 morts, 52 blessés dont 18 hospitalisés.



Nombre de victimes cyclistes en aggro par mois entre 2017 et 2021



La moitié des accidents (52 %) avec au moins un vélo en agglomération se sont déroulés sur la ville de Brive-la-Gaillarde.

Le plus fort conflit (vélo/véhicule tiers) est avec un VL, à hauteur de 41 %.

3.6 – L'enjeu « jeunes »

En Corrèze, les jeunes de 14 à 24 ans (14-17 ans puis 18-24 ans, découpages préconisés par l'ONISR), représentent 11 % de la population pour 16 % des tués.



Comparaison avec les ILSR de la famille 1 : 19 %

Les 14-17 ans :

Les accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans représentent 14 % de l'ensemble des accidents du département, soit 127 pour la période 2017-2021.

Sur la même période, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 123 : 5 tués, 39 BH et 79 BL, soit 10,5 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels alors qu'ils représentent 4,5 % de la population.

Cette sur-représentation des jeunes dans l'accidentalité conduit naturellement à bâtir un enjeu spécifique de sécurité routière.

Les accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans se produisent majoritairement **en agglomération**, prédominance confirmée par la répartition des usagers 14-17 ans impliqués dans des accidents corporels.

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le cyclomoteur. 54 % des impliqués de 14 à 17 ans sont des usagers de cyclomoteur et parmi eux, 83 % sont des hommes.

Les 18-24 ans :

Les accidents impliquant un usager de 18 à 24 ans représentent 31 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 274 pour la période 2017-2021 ayant entraîné le décès de 7 personnes **ce qui constitue un enjeu absolu**. Parmi ces accidents, 73 % ont impliqué des hommes.

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le VL (69 %).

Les 3 causes principales d'accidentalité dans cette tranche d'âges sont, à égalité parfaite, la vitesse excessive (15 %), le non-respect des priorités (15 %) et l'inattention (15 %).

3.7 – L'enjeu « seniors »

Les accidents impliquant un usager de 65 ans et plus représentent **28 %** de l'ensemble des accidents du département.

Les victimes sont au nombre de 195 (dont 92 blessés hospitalisés) pour la période 2017-2021 (soit 16 %). Le nombre de tués dans cette classe d'âge très vulnérable est de 19 sur cette période soit plus de 25 % des tués.

Les accidents impliquant ces usagers se produisent majoritairement en agglomération (60 %) et impliquent autant les hommes que les femmes.



Comparaison avec les ILSR de la famille 1 : entre 2017 et 2021, les tués de 65 ans et plus représentent 30 % des victimes contre 25 % pour la Corrèze, la Corrèze est donc en deçà.

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule de tourisme (63 % des impliqués). Vient ensuite le mode piéton pour 23 %.

Les principales causes d'accidents retrouvés dans cette classe d'âge sont le malaise, la somnolence et l'inattention.





4

**LES ORIENTATIONS
D' ACTIONS**

DGO

2023-2027

A partir de l'analyse de l'accidentalité et des actions menées dans le cadre du précédent document général d'orientation, les groupes de travail se sont réunis pour élaborer des orientations d'actions qui portent sur :

- la prévention,
- la communication,
- la sensibilisation,
- les contrôles et les sanctions.

4.1 - Risque Routier Professionnel

Six thèmes retenus pour les risques routiers professionnels :

1 Le réseau des employeurs engagés dans la lutte contre l'insécurité routière au travail

Public visé : les employeurs publics et privés.

Communication :

- promouvoir la charte sécurité routière employeur de la Corrèze (SRE 19) et impliquer les employeurs dans la durée ;
- accroître les actions de sensibilisation sur les impacts professionnels, financiers et juridiques des risques routiers.

2 Le trajet domicile-travail

Public visé : les déplacements « domicile – travail ».

Communication :

- informer et sensibiliser les employeurs : faire évoluer la vision du salarié et de l'employeur sur leurs choix de mobilité et les conséquences qui en découlent ;
- mobiliser les acteurs concernés : salariés, employeurs, travailleurs non salariés, auto-entrepreneurs, association de parents d'élèves et syndicats ;
- développer l'information sur les différentes formes d'addictions (exemple : la pratique intensive des jeux vidéos qui peut créer une somnolence au volant).

3 Le trajet mission

Public visé : les déplacements « mission ».

Prévention :

- convaincre les employeurs d'intégrer les risques routiers dans toutes leurs actions de prévention ;
- Encourager les employeurs à proposer des formations à la conduite des véhicules et des nouveaux moyens de déplacement (exemple : véhicule électrique) ;
- intégrer les risques routiers dans le document de prévention DUERP (document unique évaluation des risques professionnels) « *Le décret n°2022-395 du 18 mars 2022 fixe les modalités relatives au document unique d'évaluation des risques professionnels et à la prise en charge des formations en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail par les opérateurs de compétences. Ces règles entreront en vigueur le 31 mars 2022 ;*
- développer les bonnes pratiques autour de l'utilisation des véhicules (exemple : entretien).

4 Les outils innovants

Public visé : les professionnels quelle que soit la branche d'activité.

Communication :

- promouvoir les applicatifs métiers auprès des professionnels (exemple : démo sur téléphone portable) et les actions innovantes (exemple : quiz de la fondation de la route).

5 Les travaux sur le réseau routier

Public visé : les petites collectivités territoriales, TPE (très petites entreprises).

Sensibilisation :

- attirer l'attention du public visé sur les risques liés à la réalisation des travaux sur le réseau routier et aux déplacements des véhicules lourds, notamment les engins agricoles ;
- mobiliser et s'appuyer sur les associations professionnelles, fédérations et consulaires pour mieux relayer les informations.

6 Les seniors en emploi-retraite

Public visé : employeur, recruteur, pôle emploi, agence d'intérim.

Sensibilisation :

- accompagner les seniors dans leur projet de reprise d'activité en intégrant le risque routier professionnel ;
- mobiliser les secteurs d'activités concernés sur les spécificités de ce type de collaborateurs (exemple : port de charge lourde, adaptation de la conduite).

4.2 - Conduites à risque

Cinq thèmes retenus pour les conduites à risques :

1 Diffusion de substances psychoactives

Public visé : prescripteurs et fournisseurs.

Sensibilisation :

- encourager la formation des professionnels de santé et la pharmacie aux risques routiers liés à la délivrance des produits psychoactifs ;
- informer les vendeurs et/ou détaillants débiteurs d'alcool de leurs obligations légales et les inviter à faire preuve d'une démarche proactive ;
- sensibiliser les collectivités territoriales sur les risques en matière de sécurité publique de vente et de délivrance des produits psychoactifs dans leurs territoires, rappeler les obligations des maires en matière de salubrité publique ;
- favoriser et valoriser les actions SAM.

2 Consommation de produits psychoactifs

Public visé : tous les usagers.

Prévention :

- sensibiliser les usagers sur les conséquences liées à la prise de produits psychoactifs (légaux ou illégaux) sur le comportement (hypovigilance, diminution des réflexes, troubles de la vision) ;
- encourager l'évolution des mentalités ;
- intégrer les contrats locaux de santé des collectivités territoriales et contrat locaux de santé mentale, à titre de partenaires des actions.

3 Les distracteurs de conduite et les appareils associés

Public visé : tous les usagers.

Sensibilisation :

- sensibiliser les usagers sur les changements de comportement liés à l'usage des distracteurs (téléphone, GPS...) ;
- informer les usagers sur les risques liés à l'utilisation de ces matériels.

4 Comportements à risques

Public visé : tous les usagers.

Contrôle / sanction :

- accroître les contrôles ciblés sur les comportements à risque ;
- Renforcer la présence visible et dissuasive des forces de sécurité intérieure sur des points de passage stratégique du réseau secondaire ;
- promouvoir les opérations de contrôle pédagogique et de communication de type alternatives à la sanction.

5 Partenaires de la sensibilisation aux risques

Public visé : partenaires de la sensibilisation aux risques.

Communication :

- augmenter le nombre de partenaires : participation de la sécurité routière aux journées dédiées des entreprises (exemple : colloque des acteurs du BTP ou des transports) ;
- encourager l'émergence de nouvelles pratiques et idées grâce aux dispositifs de promotion nationale de la DSR.

4.3 - deux-roues motorisés

Six thèmes retenus pour les deux-roues motorisés :

1 Les jeunes permis

Public visé : nouveaux conducteurs de 2RM (deux-roues motorisés).

Sensibilisation :

- mieux accompagner les nouveaux conducteurs dans les premiers mois pour renforcer la maîtrise de leur véhicule ;
- soutenir, encourager et communiquer autour des opérations de roulage encadrées par des professionnels (associations, fédérations, EDSR) ;
- promouvoir les fédérations reconnues aptes à encadrer des jeunes conducteurs.

2 Les scolaires à partir du collège

Public visé : parents des jeunes conducteurs, scolaires.

Communication :

- développer la communication sur la formation et les risques à 2RM ;
- informer sur les conditions d'obtention des permis 2RM.

3 Les EPI (équipement de protection individuelle)

Public visé : tout public.

Sensibilisation :

- sensibiliser les conducteurs et les passagers de 2RM au port d'un équipement adapté (été comme hiver) ;
- associer les concessionnaires et équipementiers.

4 Les infrastructures

Public visé : gestionnaires de voirie.

Sensibilisation :

- informer et partager les expériences auprès des gestionnaires de voirie en matière de ralentisseurs ;
- valoriser les actions innovantes auprès des collectivités ;
- mieux intégrer la sécurité routière en particulier la cohabitation des différents flux de véhicules et de piétons dans les projets d'aménagements routiers notamment ceux visant à réduire la vitesse.

5 Contrôles sanctions

Public visé : conducteurs 2RM.

Contrôles / sanctions :

- poursuivre les opérations de contrôle pédagogique alternatives 2RM notamment aux abords des établissements scolaires ;
- adapter le contrôle sanction sur les itinéraires identifiés comme les plus accidentogènes en raison du comportement des 2RM ;
- renforcer la présence visible et dissuasive des forces de sécurité intérieure lors des périodes identifiées comme les plus sensibles et sur les itinéraires les plus accidentogènes.

6 Partage de la route

Public visé : association professionnelle de la route.

Communication :

- développer la communication autour de la notion de partage de la route et mettre en évidence les difficultés et la fragilité des conducteurs 2RM sur les réseaux routiers ;
- mieux impliquer les secteurs d'activités concernés (exemple : transports de marchandises et de personnes).

4.4 - mode mobilité douce

Six thèmes retenus pour les mobilités douces :

1 Les aménagements

Public visé : les gestionnaires de voirie, aménageurs et bureaux d'étude.

Sensibilisation :

- favoriser l'intégration de la sécurité routière en particulier la cohabitation des différents flux de véhicules et de piétons dans les projets d'aménagements routiers (exemple : zone 30, zone de rencontre, sas) ;
- proposer des documents de bonnes pratiques et les veilles réglementaires ;
- proposer des outils innovants (exemple : SURICATE application de signalement) ;
- informer les collectivités territoriales pour concevoir des aménagements urbains pérennes et adaptés aux nouvelles mobilités.

2 Déplacements en zone urbaine

Public visé : les usagers en zone urbaine.

Sensibilisation :

- accroître l'information et mobiliser les usagers sur le partage de la route en particulier les conflits d'usage en ville et le concept de conduite apaisée ;
- promouvoir l'information sur les espaces réservés aux mobilités douces ;
- développer la pratique du vélo, notamment auprès des jeunes.

3 Déplacements en zone rurale

Public visé : les utilisateurs en zone rurale.

Sensibilisation :

- mobiliser les usagers sur le partage de la route et la prise en compte de cette mobilité hors agglomération ;
- sensibiliser les organisateurs de sortie vélo et/ou pédestre aux risques routiers ;
- développer la pratique du vélo, notamment auprès des jeunes.

4 Les cycles

Public visé : tous les usagers.

Prévention :

- renforcer la visibilité des véhicules et des utilisateurs, particulièrement en condition de visibilité réduite ;
- amplifier la prise en compte des angles morts des véhicules lourds ;
- inciter les propriétaires à disposer d'un véhicule en bon état et à s'équiper de dispositifs de sécurité et de protection individuelle.

5 EDPM (engins de déplacement personnel motorisés), cyclo-mobile léger

Public visé : utilisateurs de ces véhicules.

Prévention :

- rappeler les règles et les bonnes pratiques sur l'utilisation de ces engins ;
- sensibiliser les scolaires (parents compris) et les revendeurs.

6 Contrôle sanction

Public visé : vélo, EDPM (engins de déplacement personnel motorisés) et cyclo-mobile léger.

Contrôle :

- encourager les opérations de contrôle d'ampleur sur le respect de la réglementation de l'usage de ces véhicules visant la protection des usagers vulnérables et au partage de la route ;
- mener à bien des opérations médiatisées visant le non-respect des réglementations les plus sensibles (croisements : stops et feux tricolores, sens interdit) ;
- proposer des opérations pédagogiques ciblées et médiatisées notamment en matière de visibilité et d'éclairage réglementaires ;
- effectuer des contrôles ciblés et pédagogiques de groupes de cyclistes sur le réseau secondaire.

4.5 - Les jeunes

Quatre thèmes retenus pour les jeunes :

1 Les jeunes en soirée

Public visé : organisateurs d'événements festifs, associations étudiantes, associations sportives.

Prévention :

- accompagner la formation des organisateurs d'événements festifs destinés aux publics jeunes ;
- sensibiliser sur les risques juridiques encourus.

2 Partage de la route

Public visé : scolaires.

Sensibilisation :

- sensibiliser les jeunes au partage de la route dans leurs différents modes de circulation ;
- informer les élèves sur les risques et les éventuelles conséquences de leurs modes de déplacements.

3 Acteurs prévention

Public visé : acteurs de la prévention.

Communication :

- promouvoir et faire connaître auprès des jeunes les différents acteurs (associations...) intervenant et leurs outils (exemple : organisation d'un petit déjeuner à thème).

4 Les relais

Public visé : ambassadeurs « jeunes ».

Prévention :

- mobiliser et former les corps constitués de jeunes à travers les collectivités territoriales (exemple : conseils municipaux jeunes, ambassadeurs jeunes).

4.6 - Les seniors

Cinq thèmes retenus pour les seniors :

1 La mise à jour des connaissances

Public visé : es organisateurs d'actions de prévention.

Prévention :

- favoriser la mise à jour des connaissances (exemple : la réglementation, la signalisation) ;
- informer sur l'évolution de la technologie des voitures (exemple : assistance à la conduite, boîte automatique, voiture autonome).

2 Santé

Public visé : les professionnels de la santé.

Sensibilisation :

- informer sur les risques associés à la prescription de médicament ;
- intégrer des actions de sensibilisation aux risques routiers pendant la formation des futurs praticiens ;
- nouer des relations avec les fédérations et associations de professionnels pour présenter les risques routiers liés au vieillissement.

3 Santé des aînés de grand âge

Public visé : seniors.

Sensibilisation :

- accroître la sensibilisation aux conséquences du vieillissement sur la conduite et les dépendances (exemple : réactivité et réflexes, souplesse (capacité à se tourner pour vérifier les angles morts) alcool, médicaments) ;
- promouvoir d'autres formes de mobilité et associer des collectivités en ce sens ;
- encourager les démarches de diagnostic volontaire ;
- intégrer le risque routier et le vieillissement des conducteurs dans le travail mené par les CCAS et les conseils locaux de santé.

4 Déplacement zone urbaine

Public visé : tous les usagers.

Prévention :

- encourager la visibilité des piétons âgés ;
- inciter les collectivités à améliorer l'accessibilité urbaine et les itinéraires pour limiter l'exposition des seniors ;
- intégrer le déplacement des aînés dans les projets d'aménagement des cœurs de ville ;
- favoriser le partage de la route.

5 Techniques innovantes

Public visé : créateurs d'applications innovantes.

Communication :

- promouvoir le partage des applications (e-learning, jeux interactifs) ;
- contribuer au développement des nouvelles idées.



5

**LA MISE EN ŒUVRE,
LE SUIVI ET
L'ÉVALUATION
DU DGO**

DGO

2023-2027

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est élaboré chaque année en cohérence avec les orientations du DGO. Les actions et projets partenariaux mobilisent tous les acteurs de la sécurité routière dans le département.

Ainsi, chaque année, un appel à projets est diffusé auprès des collectivités territoriales, des établissements scolaires, des entreprises et d'un réseau de partenaires qui s'est construit à travers les actions précédemment menées et grâce à l'investissement des intervenants départementaux de la sécurité routière. Parmi les projets reçus, ceux répondant aux orientations du DGO 2023 – 2027 seront retenus en priorité.

Le comité de pilotage du DGO se réunira en 2025 afin d'évaluer le résultat des actions menées et d'orienter les efforts à produire. Ces évaluations seront réalisées selon plusieurs critères généraux et par enjeu. Les objectifs sont déclinés ci-dessous.

Critères généraux

- budget : maintien du budget tout au long du DGO ;
- fiches action et nombre d'actions : augmentation de 5 % du nombre de fiches et d'actions fin 2026. Une déclinaison par enjeu sera formalisée ;
- porteurs de projet : une plus grande diversification des partenaires, notamment les collectivités territoriales ;
- accidentalité : consolidation de la baisse du nombre d'accident corporel.

Risque Routier Professionnel

- signataires de la charte des employeurs engagés dans la lutte contre l'insécurité routière : 60 signataires à la fin du DGO ;
- séminaires des organisations d'employeurs : participation de la mission sécurité routière à un colloque chaque année ;
- réseau sécurité routière entreprise en Corrèze : une action d'ampleur à destination des signataires de la charte tous les deux ans.

Conduites à risque

- contrats locaux de santé des collectivités territoriales et contrat locaux de santé mentale : faire intégrer l'enjeu sécurité routière dans au moins deux CLS d'EPCI d'ici 2026 ;
- action de prévention : pouvoir proposer aux demandeurs un module de prévention pour chacune des principales conduites à risque ;
- contrôle sanction : adapter les opérations de contrôles en réunissant chaque année les FSI sur l'analyse de l'accidentalité et l'évaluation du parc de contrôle sanction automatique ;
- Communication : mettre en place chaque année une campagne de sensibilisation.

Deux-roues motorisés

- jeunes permis : maintenir le nombre d'actions pédagogiques de roulage ;
- parents des jeunes conducteurs, scolaires. Objectif : proposer tous les deux ans une campagne de communication spécifiques ;
- contrôle -sanction : une opération d'alternative à la sanction par un intégrant les conducteurs de 2RM en accord avec le Parquet.

Mode mobilité douce

- gestionnaires de voirie, aménageurs et bureaux d'étude : réunir d'ici 2026 ces professionnels sur un colloque spécifique. Relayer les séminaires en distanciel du Céréma ;
- Action de prévention : augmenter le nombre d'action à destination des plus jeunes (cycles 2, 2 et 3) ;
- nouvelles mobilités : créer un module innovant sur les nouvelles mobilités fin 2025.

Jeunes

- organisateurs d'évènements festifs : promouvoir les actions SAM ;
- scolaires : intégrer le thème sécurité routière dans les actions de prévention des conduites à risques organisées par les établissements scolaires ;
- relais jeunes : créer ce corps constitué fin 2028.

Seniors

- organisateurs d'actions de prévention, fédérations et professionnels : augmenter le nombre de porteurs de projet dans le PDASR et participer à leurs évènements majeurs (assemblée générale, colloque,...).

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.

M. Nicolas Demathieu (CD 19)
Mme Sabine Ballet (CD 19)
M. Daniel Vigouroux (AMC 19)
Mme Marie-Laure Roussel (DDETSPP 19)
M. Stéphane Brette (MSA)
Mme Corinne Semblat Clavel (SPST 19-24)
M. Eric Pénard (GGD 19)
Mme Marlène Heughebaert (La Poste)
M. Jean-Louis Daubech (SDIS 19)
M. Fabrice Vergne (MOBILIANS)
M. Patrick Rody (FFMC 19)
Mme Carole Bouttier (FFMC 19)
Mme Nicole Demesure (FFMC 19)
M. Xavier Berhault (GGD 19)
M. Didier Bouyssonie (CMD 19)
Mme Catherine Vieillefont (CH Tulle)
M. Philippe Chastanet (CH Tulle)
M. Philippe Jourde (Prévention routière)
Mme Rachel Donnadiou (CH Ussel)
M. Laurent Hollécou (à bicyclette)
M. Didier Robert (Brive ville cyclable)
M. Joël Moulin (CODEP 19)
Mme Arlette Eymard (CODEP 19)
M. Stéphane Dardillac (MSA)
Mme Delphine Brezel (DDSP 19)
M. Olivier Jautzy (DIRCO)
Mme Florence Tibi (DIRCO)
Mme Laure Bonneau (SPIP 19)
Mme Gaëlle Capitaine (SPIP 19)
M. Yves Claval (FFVE)
M. Jean-Marc Grandclaude (Générationnements)
Mme Sylvie Christophe (ville de Tulle)
Mme Céline Fernandez (ville de Tulle)
M. Pierre Brajou (ADM 19)
M. Lionel Farrer (DMD 19)
M. Francis Chammard (CD 19)
Mme Émilie Laurent (Addiction France)
Mme Sigrid Lerosier (DDT 19)
Mme Isabelle Chaumont (DDT 19)



6

ANNEXES

DGO

2023-2027

Annexe 1 : GLOSSAIRE DGO

ACRONYME	DÉFINITION
2RM	deux-roues motorisés
ADER	association départementale pour l'éducation routière et l'aide à la mobilité
ADM	association des maires
AGEA	chambre professionnelle des agents généraux d'assurances
AIST	association interentreprises de la santé au travail
ARS	agence régionale de la santé
Auto-école	établissement d'enseignement de la conduite
BAAC	bulletin d'analyse d'accident corporel
BH	blessés hospitalisés
BL	blessés légers
CARSAT	caisse d'assurance de retraite et de la santé au travail
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CDC	conseil départemental de la Corrèze
CEREMA	centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CH	centre hospitalier
CMA 19	chambre des métiers et de l'artisanat 19
CPAM	caisse primaire d'assurance maladie
CSP	catégorie socioprofessionnelle
Cyclo	2RM de cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ comprenant les cyclomoteurs et scooters
DDETSPP	direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations de la Corrèze
DDSP	direction départementale de la sécurité publique de la Corrèze
DGO	document général d'orientations
DIRCO	direction interdépartementale des routes centre-ouest
DRAAF	direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt
DSDEN	direction des services départementaux de l'éducation nationale de la Corrèze

EDP-sm	engins de déplacement personnel sans moteur
EDPM	engin de déplacement personnel à moteur
EDSR 19	groupement de gendarmerie départemental
FDFR	fédération départementale des familles rurales
FDGM	fédération départementale de générations mouvement
FDTC	fédération départementale des travaux publics de la Corrèze
FFMC 19	fédération française des motards en colère 19
FFVE	fédération française des véhicules d'époque
FNATH	fédération nationale des accidentés du travail et des handicapés
FNTR	fédération nationale des transports routiers.
GN	gendarmerie nationale
IDSR	intervenants départementaux de la sécurité routière
IFSI	école infirmière de Tulle
ILSR	indicateurs locaux de sécurité routière
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
MOBILIANS	organisation patronale pour défendre les intérêts des entreprises de la distribution et des services de l'automobile en France.
Moto	2RM de cylindrée > 125 cm ³
ODSR	observatoire départemental de sécurité routière
ONISR	observatoire national interministériel de la sécurité routière
ORSR	observatoire régional de la sécurité routière
PDASR	plan départemental d'actions de sécurité routière
Piéton	usager piéton ou piéton en roller ou en trottinette
SDIS	service départemental d'incendie et de secours
SPIP	service pénitencier d'insertion et de probation
SURICATE	application de signalement des dégradations de la chaussée
TGI	tribunal de grande instance
UDAF 19	union départementale des associations familiales de la Corrèze
UFOLEP	union française des œuvres laïques d'éducation physique
UMIH 19	union départementale des métiers et de l'industrie de l'hôtellerie de la Corrèze
USEP	union sportive de l'enseignement du premier degré
VAE	vélo à assistance électrique
VAM	vitesse maximale autorisée
VT	véhicule tourisme
VUL	véhicule utilitaire léger

Annexe 2 :

Participants au copil du 27 octobre 2022 :

M. Joël Moulin (CODEP 19)

Mme Arlette Eymard (CODEP 19)

M. Didier Robert (Brive ville cyclable)

Mme Carole Bouttier (FFMC 19)

M. Patrick Rody (FFMC 19)

M. Philippe Chastanet (CH Tulle)

M. Bernard Cassagnes (CARSAT)

Mme Corinne Samblat Clavel (SPST 19 24)

M. Laurent Hollécou (à bicyclette)

M. Daniel Vigouroux (AMC 19)

Mme Marie-Laure Roussel (DDETSPP 19)

M. Philippe Jourde (Prévention routière)

M. Jean-Marc Grandclaude (Générationnements)

Mme Gaëlle Capitaine (SPIP 19)

M. Didier Bouyssonie (CMD 19)

M. Pierre Brajou (ADM 19)

M. Olivier Jautzy (DIRCO)

M. Lionel Farrer (DMD 19)

M. Francis Chammard (CD 19)

Mme Émilie Laurent (Addiction France)

M. Eric Pénard (GGD 19)

Participants au copil du 14 février 2023 :

Mme Rachel Donnadiou (CH USSEL)

M. Didier Robert (Brive Ville Cyclable)

Mme Laetitia Alzaga (ville d'Ussel)

Mme Angélique Lespes (ville d'Ussel)

M. Laurent Hollécou (à bicyclette)

M. Hervé Verrez (à bicyclette)

Mme Arlette Eymard (Codep 19)

M. Joël Moulin (Codep 19)

M. Lionel Farrer (DMD 19)

M. Maxence Célerier (Addiction France)

M. Philippe Jourde (Prévention routière)

M. Eric Pénard (GGD 19)

Mme Marie-Laure Roussel (DDETSPP 19)

Mme Jocelyne Relier (DIRCO)

M. Julien Eyssidieux (CMD 19)

Mme Delphine Brézel (PM de Tulle)

M. Jean-Claude Cluzan (Génération mouvements)

Mme Catherine Vieillefont (CH Tulle)

M. Francis Chammard (CD 19)

M. Jean-Marie Taguet (CD 19)

M. Gilles Bigaré (DDSP 19)

M. Laycuras (sous-préfet de Brive)

