



**PRÉFÈTE
DE LA CREUSE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****



Document général d'orientations (DGO)

2023-2027

Le mot de Mme la Préfète

Avec le contexte particulier de la crise sanitaire, les années 2020 et 2021 ont été marquées par un nombre d'accidents en baisse mais avec une mortalité routière assez élevée en Creuse.

L'année 2022, marquée par la fin des restrictions sur les déplacements et les obligations du « télétravail Covid-19 », a confirmé cette tendance à la hausse du nombre de tués qui a été plus élevé qu'en 2017. 2022, c'est aussi 530 infractions au code de la route qui ont été relevées par les forces de sécurité intérieure.

Or, nous savons tous que la mobilité est un enjeu majeur dans notre département rural où la conduite est liée à la plupart de nos activités, et notamment professionnelle.

La sécurité routière constitue pour nos concitoyens un aspect essentiel de la vie quotidienne. Elle est l'affaire de tous ; les pouvoirs publics, les collectivités locales, les professionnels, mais surtout chacun d'entre nous individuellement ou collectivement. Le respect du code de la route doit faire partie de nos priorités et de notre savoir-vivre ensemble.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou les conditions de circulation, les actions de prévention et de sensibilisation constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements des conducteurs.

Le document général d'orientations (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. Tous les ans, le plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) traduit en actions de prévention, sensibilisation et éducation les orientations définies dans le DGO.

Après le DGO 2018-2022, il convient aujourd'hui de définir la stratégie de la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir. L'élaboration de ce document constitue un moment fort de travail de concertation et de conception avec les principaux acteurs locaux de la sécurité routière.

Je tiens à remercier la mobilisation de tous les acteurs locaux, leur engagement et implication dans la lutte contre l'insécurité routière.

La Préfète,



Virginie DARPHEUILLE

Sommaire DGO

1. Cadre général de la démarche	5
1.1 Objectifs du DGO	5
1.2 Démarche d'élaboration	5
2. Diagnostic territorial	6
2.1 Présentation générale du département	6
2.1.1 Situation géographique	6
2.1.2 Mortalité routière, les victimes...	8
2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables	10
2.1.4 Risque routier professionnel	13
2.1.5 Réseau routier	14
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération	16
2.2.1 Typologie des accidents	16
2.2.2 Modes de déplacement doux (piéton, vélo)	17
2.2.3 Deux-roues motorisés	18
2.2.4 Facteurs spécifiques	19
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération	20
2.3.1 Typologie des accidents	20
2.3.2 Modes de déplacement doux (piéton, vélo)	20
2.3.3 Deux-roues motorisés	22
2.3.4 Facteurs spécifiques	23
3. Évaluation du DGO 2018-2022	24
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu	24
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu	24
4. Enjeux et orientations 2023-2027	28
4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire	28
4.2 Enjeu « les seniors »	29
4.3 Enjeu « les conduites à risques »	30
4.4 Enjeu « les deux-roues motorisés »	31
4.5 Enjeu « le risque routier professionnel »	32
4.6 Enjeu « les nouveaux modes de mobilité »	33
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	34
6. Validation du DGO 2023-2027	35

1. Cadre général de la démarche

1.1 Objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientation (DGO) doit permettre à l'État, au Conseil Départemental, aux communes et groupements de commune, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre au cours des cinq prochaines années dans le but de faire reculer l'insécurité routière.

Le DGO doit également permettre de rassembler, autour des principaux axes proposés, l'ensemble des acteurs concernés. Ces derniers sont associés à la validation des enjeux, à la proposition et définition d'actions et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

1.2 Démarche d'élaboration

Après le DGO 2018-2022, il convient aujourd'hui de définir la stratégie de la politique locale de sécurité routière pour les cinq ans à venir. L'élaboration de ce document constitue un moment fort de conception collective de l'action publique locale.

Une première réunion le 24 janvier dernier avec les forces de sécurité intérieure a permis de réaliser un bilan des dernières années et de définir les objectifs du prochain DGO 2023-2027. Par la suite de nombreux échanges ont validé les orientations locales en accord avec les enjeux obligatoires définis par le national.

Une réunion de concertation programmée le 15 mars avec les signataires du DGO 2023-2027 a été reporté au 22 mars pour échanger et finaliser le document.

2. Diagnostic territorial

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

Le département de la Creuse fait partie de la région Nouvelle Aquitaine. Il est limitrophe des départements de la Haute-Vienne, de la Corrèze, du Puy-de-Dôme, de l'Indre, de l'Allier et du Cher. C'est le deuxième département le moins peuplé de France.

Sa superficie est de 5 565 km² et sa population en 2021 s'élève à 117 500 habitants (2% de la population néo-aquitaine) soit une densité de 21 habitants/km². Guéret est la préfecture de département.

Le département borde le nord-ouest du Massif Central et s'élève progressivement vers le sud et l'est jusqu'au plateau de Millevaches. Il est peu urbanisé, mais constitue un espace de passage. Il est bordé à l'ouest par l'A20 (Paris-Toulouse), et traversé d'est en ouest au nord du territoire par la RN145 qui relie l'A20 à l'est de la France par Montluçon.



La population de la Creuse, âgée et vieillissante (en % de la population totale).

Âge	Femmes	Hommes	Femmes		Hommes	
			en Nouvelle-Aquitaine	en France métropolitaine	en Nouvelle-Aquitaine	en France métropolitaine
0-4	1,90	1,98	2,33	2,41	2,73	2,85
5-9	2,29	2,29	2,70	2,82	3,00	3,13
10-14	2,42	2,62	2,81	2,95	3,01	3,16
15-19	2,33	2,69	2,85	3,03	3,00	3,17
20-24	1,57	1,98	2,55	2,68	2,79	2,90
25-29	1,96	1,96	2,44	2,45	2,85	2,82
30-34	2,06	2,19	2,72	2,62	3,09	2,98
35-39	2,31	2,38	2,98	2,95	3,20	3,07
40-44	2,63	2,60	3,04	2,95	3,14	3,08
45-49	3,10	3,22	3,42	3,32	3,40	3,34
50-54	3,56	3,48	3,46	3,32	3,39	3,29
55-59	3,88	3,79	3,47	3,28	3,34	3,17
60-64	4,14	4,11	3,55	3,23	3,23	2,98
65-69	4,25	4,27	3,62	3,28	3,15	2,83
70-74	3,64	3,53	3,11	2,73	2,68	2,34
75-79	2,50	2,13	2,17	1,78	1,88	1,52
80-84	2,78	1,84	2,04	1,48	1,75	1,22
85-89	2,46	1,40	1,73	1,01	1,43	0,80
90-94	1,52	0,60	1,05	0,45	0,83	0,35
95-99	0,54	0,16	0,37	0,11	0,28	0,08
100	0,03	0,00	0,02	0,00	0,01	0,00

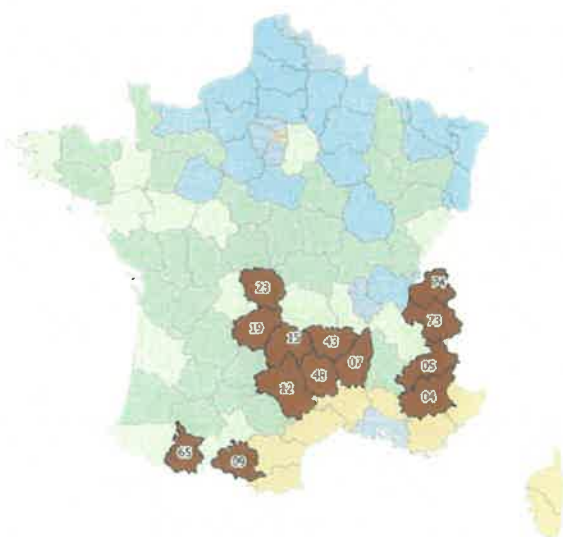
Source : Insee, recensement de la population 2018

La Creuse, un territoire rural. Avec 117 500 habitants, la Creuse est, en 2018, le deuxième département le moins peuplé et le moins dense de France métropolitaine. En dépit d'un solde migratoire positif, les décès sensiblement supérieurs aux naissances prolongent la baisse historique de la population creusoise. Ce territoire rural est largement tourné vers l'agriculture, l'élevage bovin notamment. Les jeunes quittent massivement le département, les retraités sont surreprésentés et les cadres relativement moins nombreux. La pauvreté monétaire est plus présente. Les administrations publiques et l'économie sociale sont des employeurs importants.

Source: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5763691>

En début d'année 2022, le Centre d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) a défini une classification des départements français selon 21 variables. Le territoire métropolitain a ainsi été morcelé en 7 familles de départements ou Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR). La 8^{ème} famille est celle des départements d'Outre-mer.

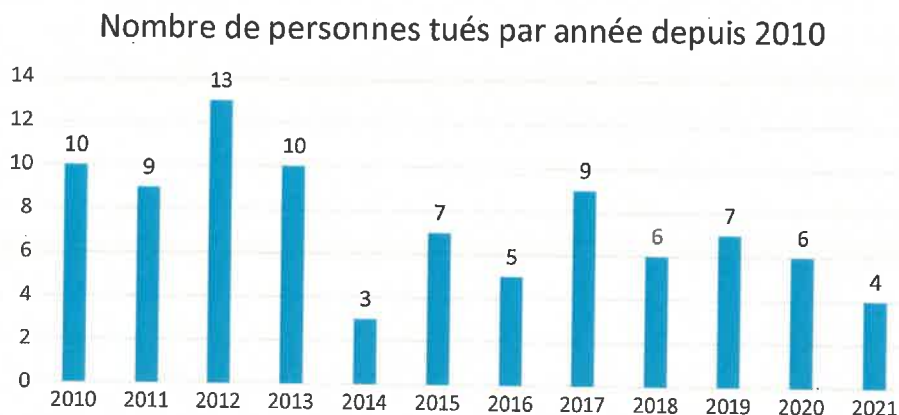
Le département de la Creuse figure dans la famille des départements de montagne, cette dernière étant composée de 13 départements au total.



Famille des départements de montagne :
 Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes,
 Ardèche, Ariège, Aveyron, Cantal, Corrèze,
Creuse, Haute-Loire, Lozère, Hautes-
 Pyrénées, Savoie, Haute-Savoie.

1.1.1.2.1.2 Mortalité routière, les victimes

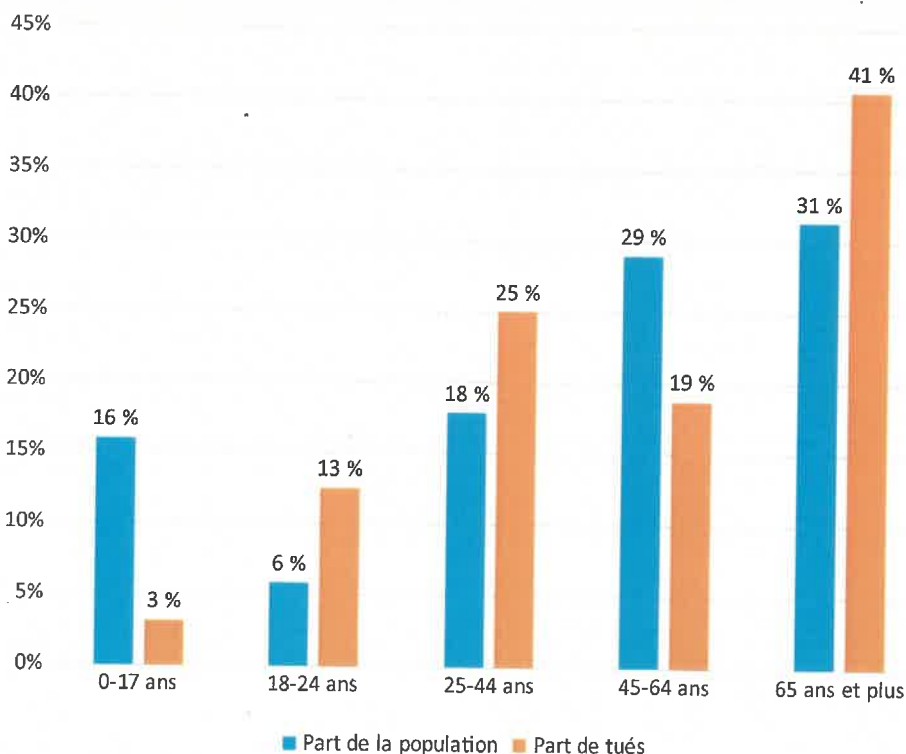
- Graphe d'évolution «longue» de la mortalité (2010-2021)



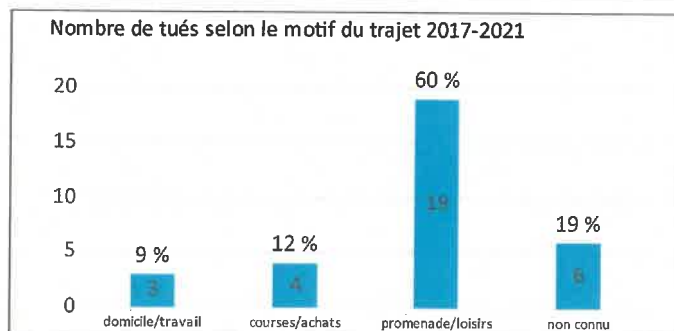
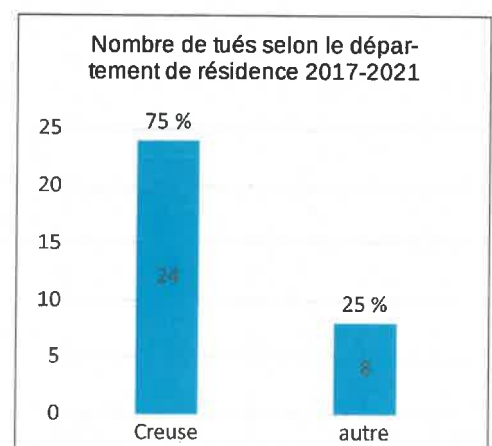
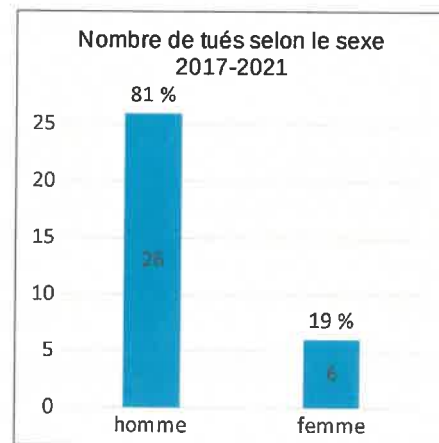
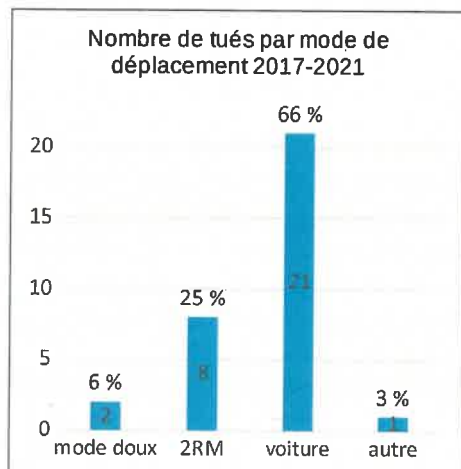
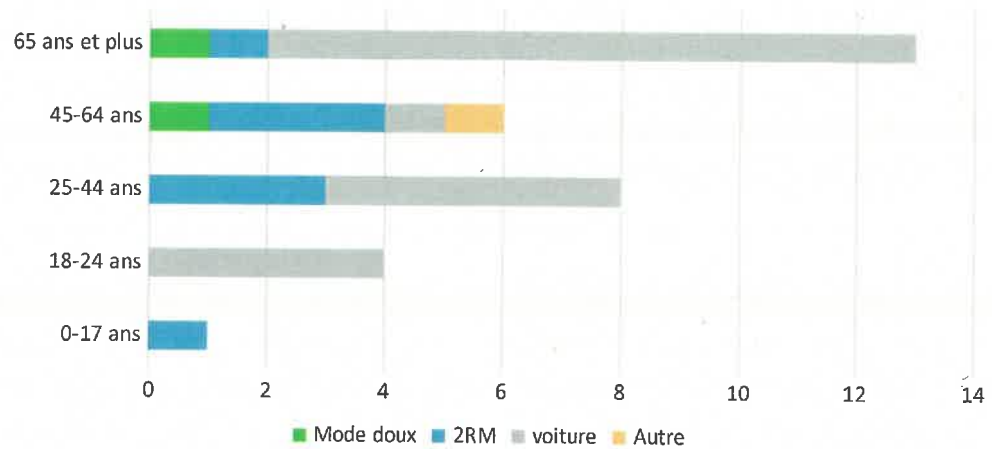
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : 32
- Nombre de tués par million d'habitants 2017-2021

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par million d'habitants par an
Creuse	6	56
Famille départements de montagne	17	65
France métropolitaine	32	47

- Répartition de la population 2021 par âge / répartition des tués 2017-2021 par âge



- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

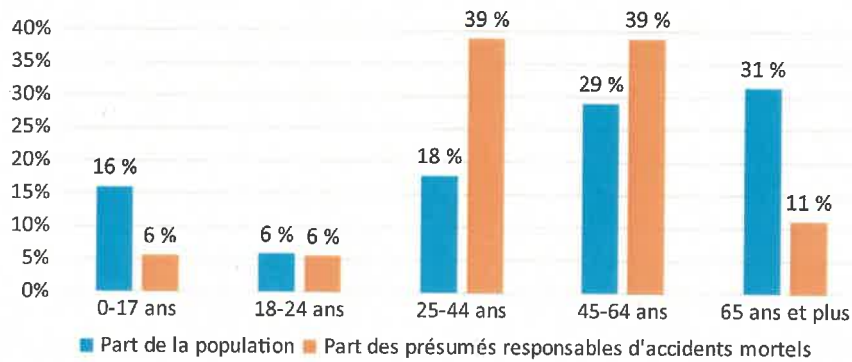


2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables

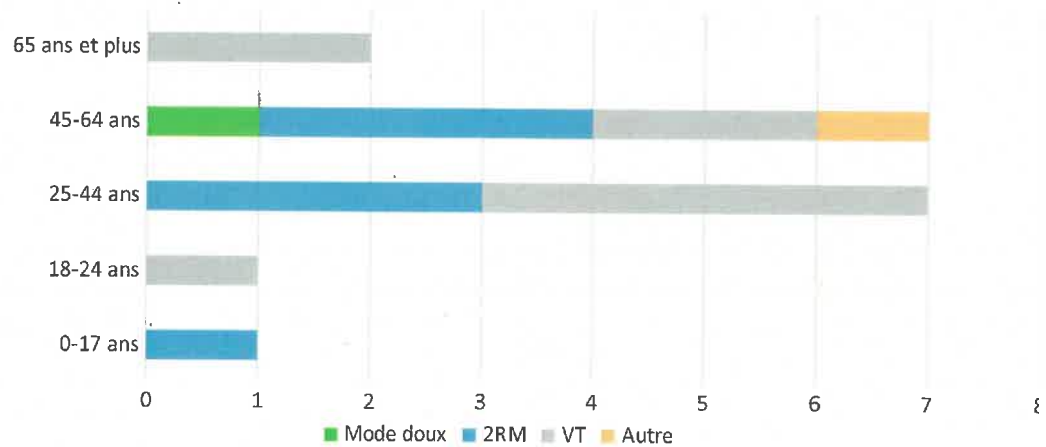
Étude sur les années 2019-2020 et 2021 qui correspondent au nouveau format du bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC).

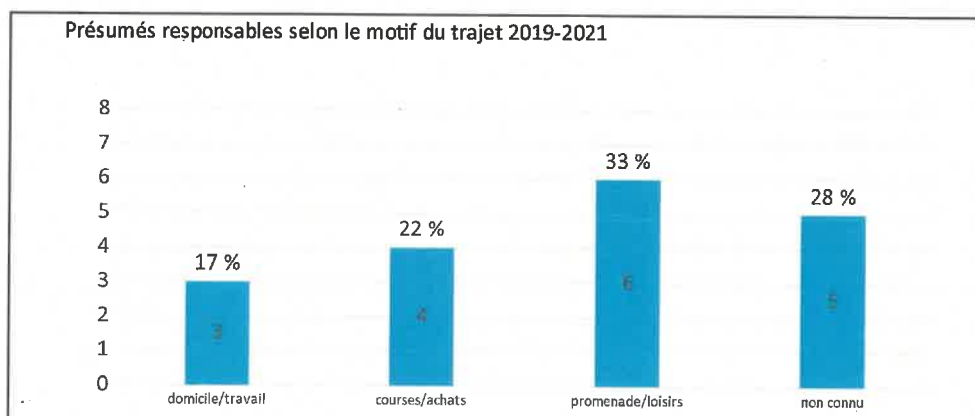
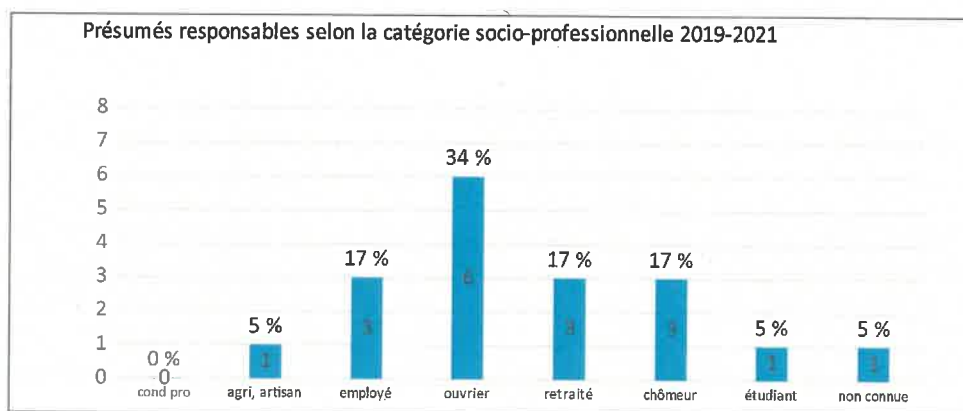
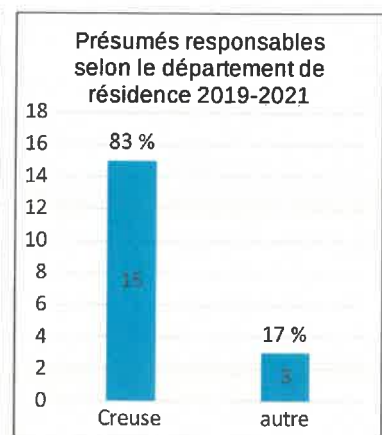
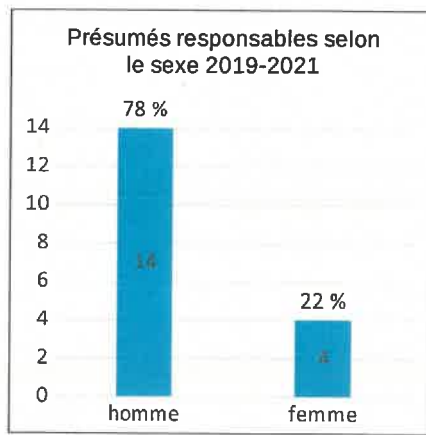
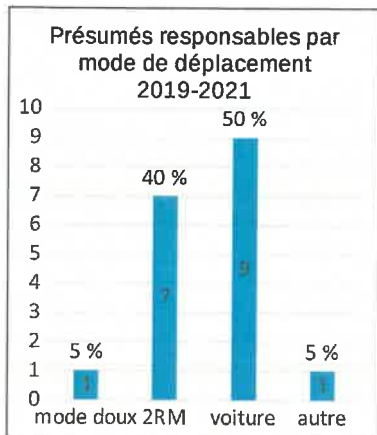
Sur cette période, 17 tués avec 18 présumés responsables : pour un même accident, responsabilité partagée entre 1 piéton et 1 voiture

- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)



- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

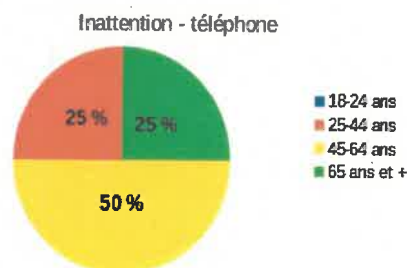
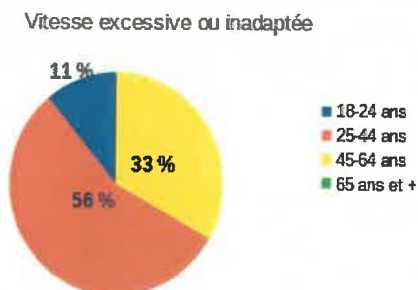
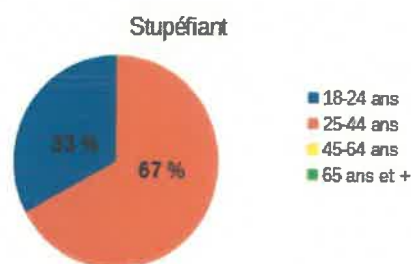
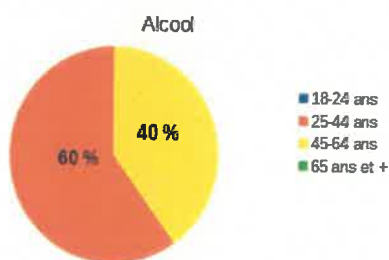




- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	7	2	9
Alcool	9	0	9
Stupéfiant	3	0	3
Eblouissement	0	0	0
Inattention - téléphone	2	2	4
Non respect de la priorité	0	0	0
Malaise	0	1	1
Somnolence - fatigue	0	0	0
Médicaments	0	0	0
Contresens	2	0	2
Dépassement dangereux	0	0	0
Changement de file	0	0	0
Autre cause	1	0	1
Nombre de présumés responsables avec au moins un facteur	14	4	18

- Répartition des facteurs principaux des présumés responsables selon (2019-2021) pour les facteurs principaux : vitesse, alcool, stupéfiant, inattention-téléphone.

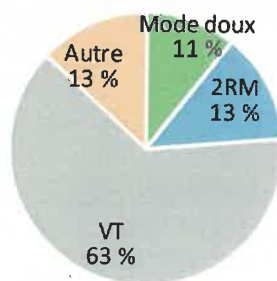


2.1.4 Risque routier professionnel

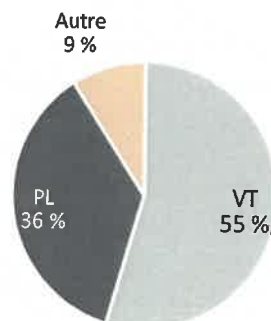
- Les différents modes de déplacement domicile-travail (pour 100 usagers)

travail à domicile	marche à pied	vélo	Deux-roues motorisés	voiture, camion, fourgonnette	transport en commun	total
10	7	0,5	1	80	1,5	100

- Evolution de la part des déplacements domicile-travail en voiture en Creuse 2013-2018 = + 3,10 %
- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)
22 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile trajet ou en trajet professionnel.
9 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.
- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)



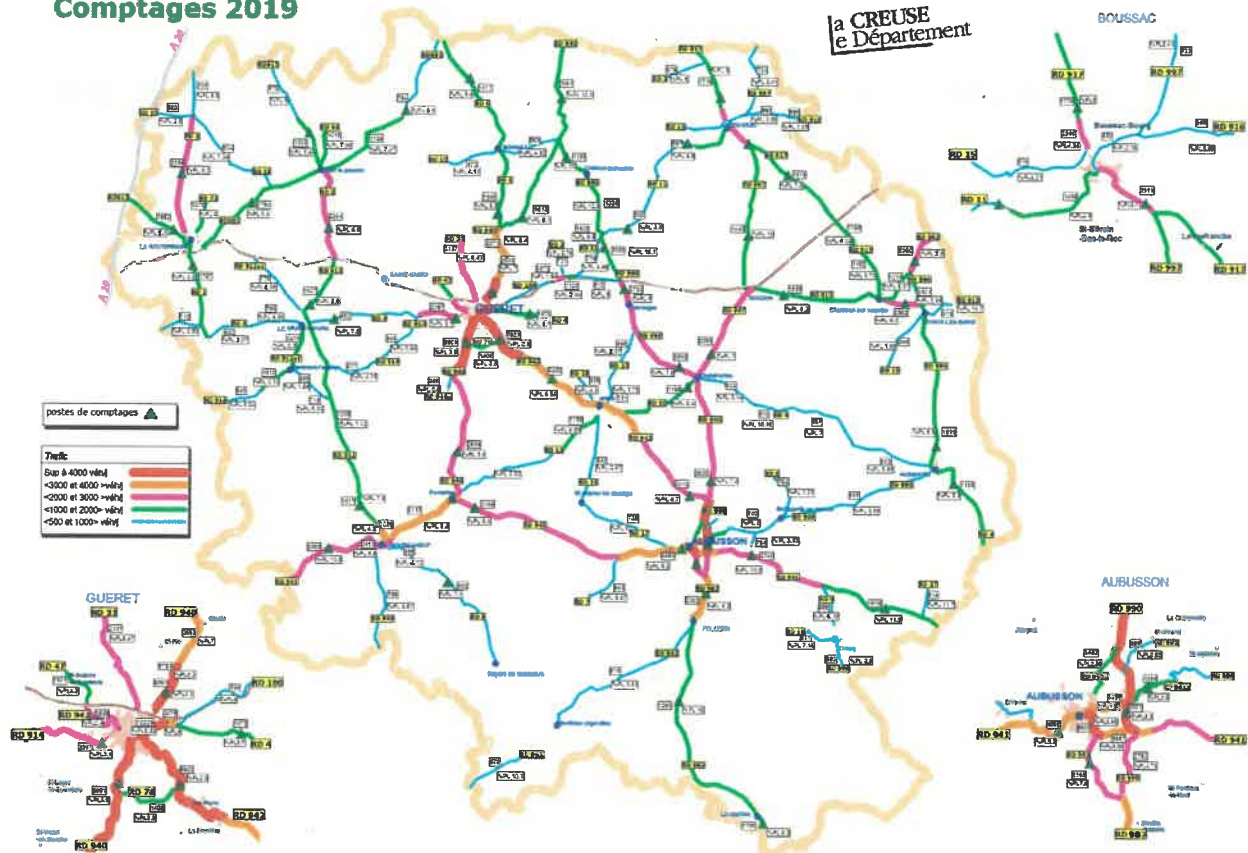
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement (2017-2021)



2.1.5 Réseau routier

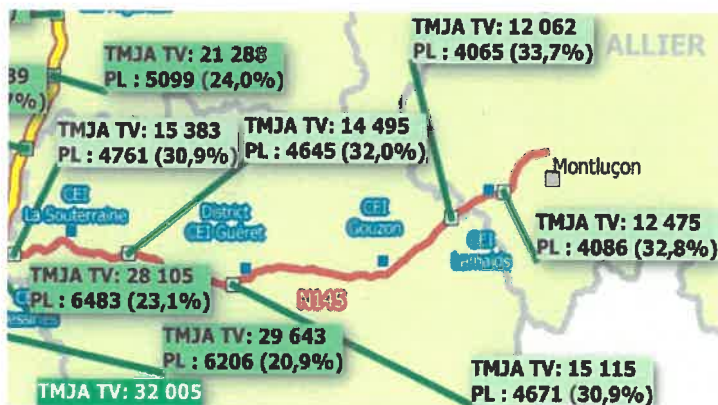
réseau routier creusois :
 A20 = 3 km
 RN 145 (2x2 voies) = 90 km
 routes départementales (RD) = 4 400 km
 voies communales (VC) = 6 800 km

Comptages 2019



Les années 2020 (en totalité) et 2021 (partiellement) ne sont pas représentatives en raison des conséquences du COVID (confinements, télétravail, covoiturages.....), 2022 ne sera disponible que vers le mois de mai, la référence du conseil départemental de la Creuse est donc pour le moment l'année 2019.

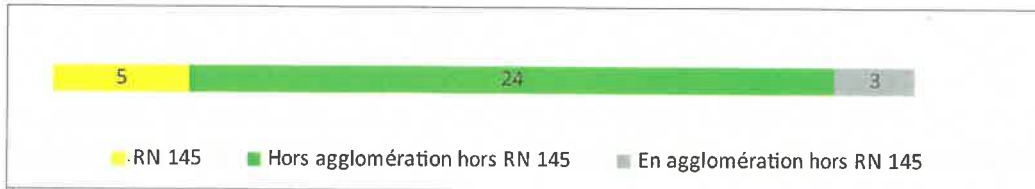
DIRCO - District de la Creuse – 2019 trafic RN 145 (2x2 voies)



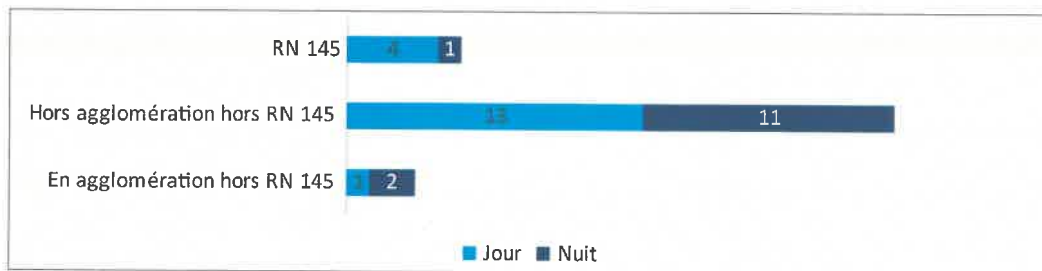
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel
 TV : Tous Véhicules (dont PL)
 PL : Poids-Lourds

La RN 145 est la seule route nationale en Creuse, route à 2x2 voies sans péage. C'est pourquoi un zoom sur cet axe structurant est apporté ci-après.

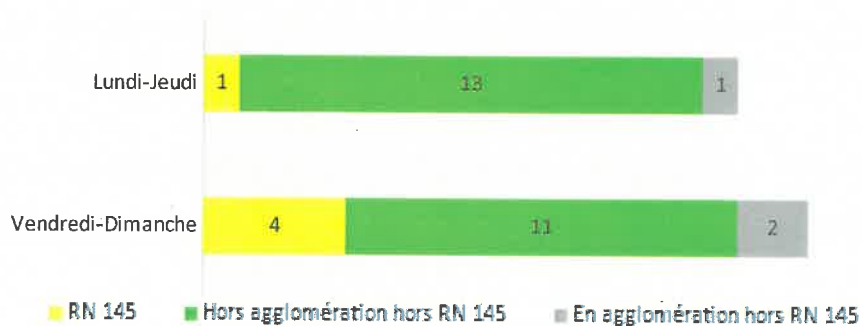
- **Nombre de tués sur RN 145/hors agglo/en agglo (2017-2021)**



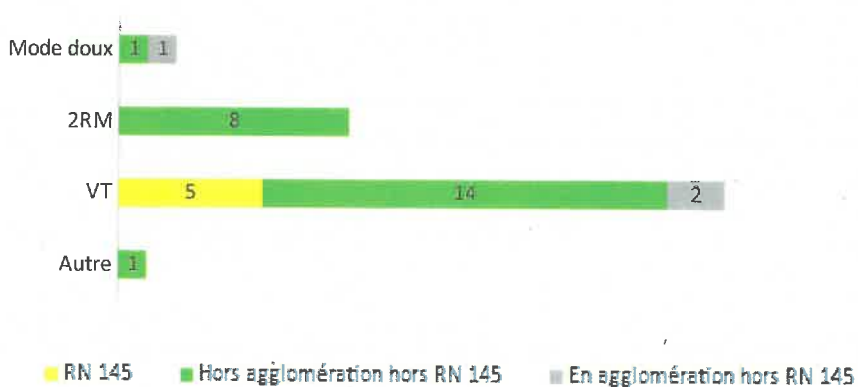
- **Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)**



- **Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon RN 145/hors agglo/en agglo (2017-2021)**



- **Nombre de tués en mode de déplacement doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon les 3 milieux (2017-2021)**



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

Sauf spécification particulière restreignant l'étude aux accidents mortels, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués et les blessés.

2.2.1 Typologie des accidents

- Qui « tue + blesse » hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

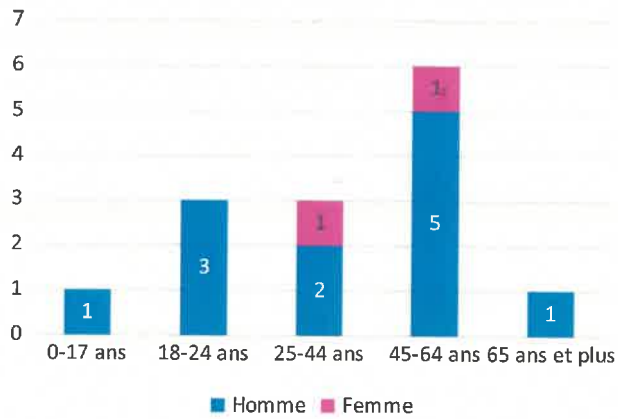
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	9	21	74	0	2	1	4	111
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4
VL	5	3	6	12	61	1	1	0	3	92
VU	0	0	1	3	3	0	0	0	0	7
PL	0	1	0	0	7	0	1	0	1	10
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	1	1	4	4	0	0	0	10
MULTICOLLISION	1	2	0	3	6	0	0	0	0	12
TOTAL	8	6	17	42	155	5	4	1	8	246
<i>Part de victimes</i>	3%	2%	7%	17%	63%	2%	2%	0%	3%	100,00%

- Carte des accidents mortels 2017-2021

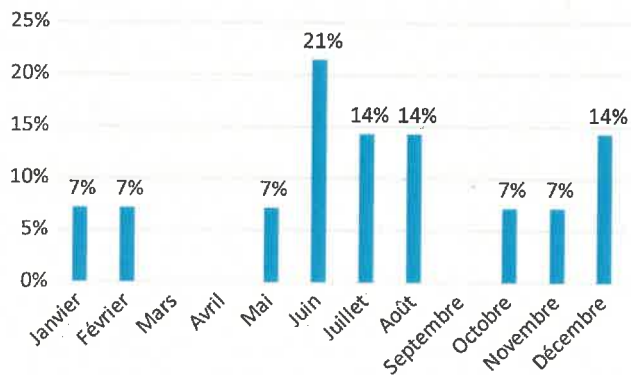


2.2.2 Modes de déplacement doux

Victimes en mode doux selon l'âge et le sexe, hors aggro (2017-2021)



- Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

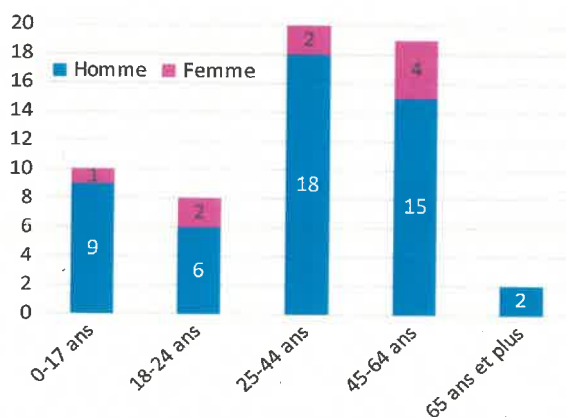


- Carte des modes doux impliqués dans les accidents corporels hors aggro

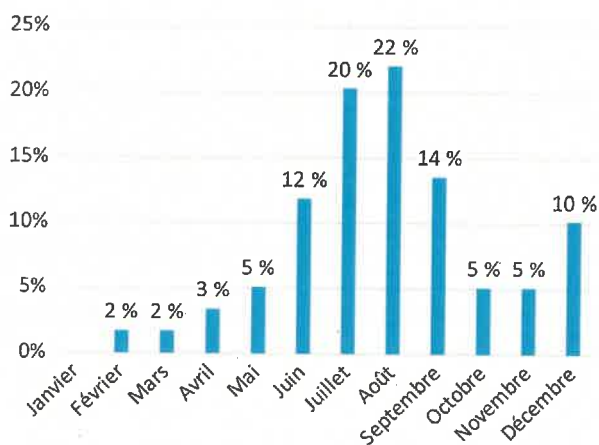


2.2.3 Deux-roues motorisés

- Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe hors agglomération (2017-2021)



- Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

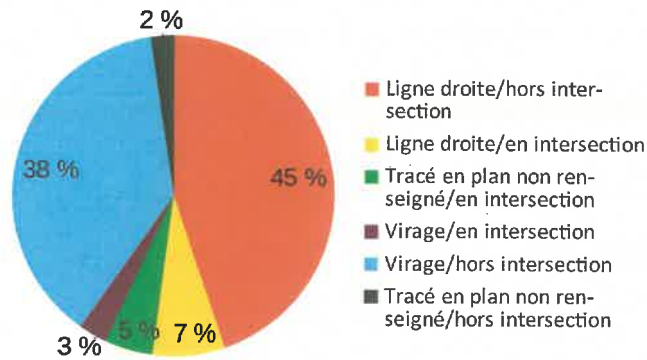


- Carte des 2RM impliqués dans les accidents corporels hors agglomération



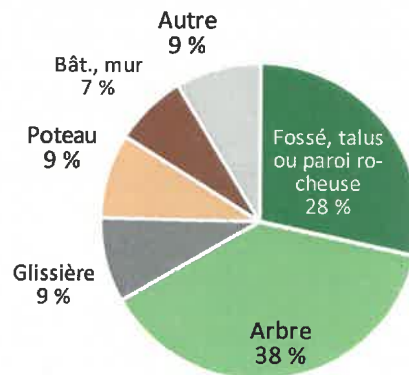
2.2.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

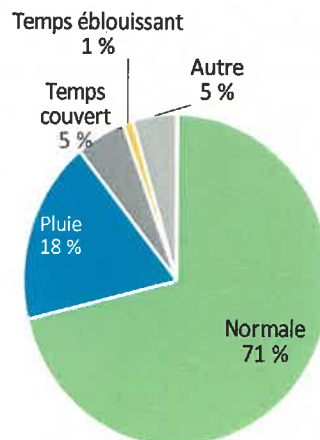


Part des victimes hors intersection : 85 %
Part des victimes en ligne droite : 52 %

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)



2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

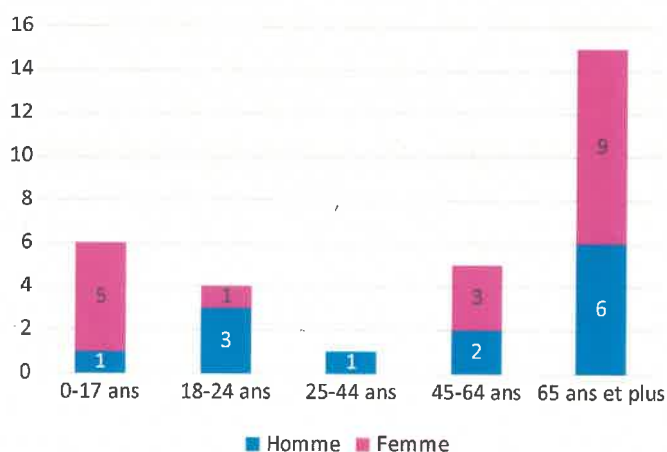
2.3.1 Typologie des accidents

- Qui « tue + blesse » qui « en agglomération » par mode de déplacement (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	7	4	18	0	0	0	1	30
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Moto	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
VL	21	3	6	5	16	2	0	0	0	53
VU	1	0	0	1	2	0	0	0	0	4
PL	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3
TC	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	27	4	13	10	38	2	0	0	1	95
Part de victimes	28%	4%	14%	11%	40%	2%	0%	0%	1%	100,00%

2.3.2 Modes de déplacement doux

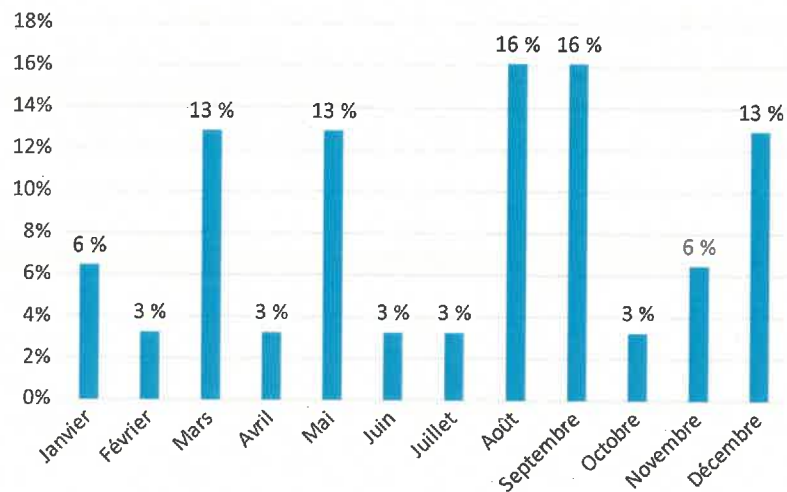
- Piétons, EDPm (engins de déplacement personnel à moteur), cyclistes victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)



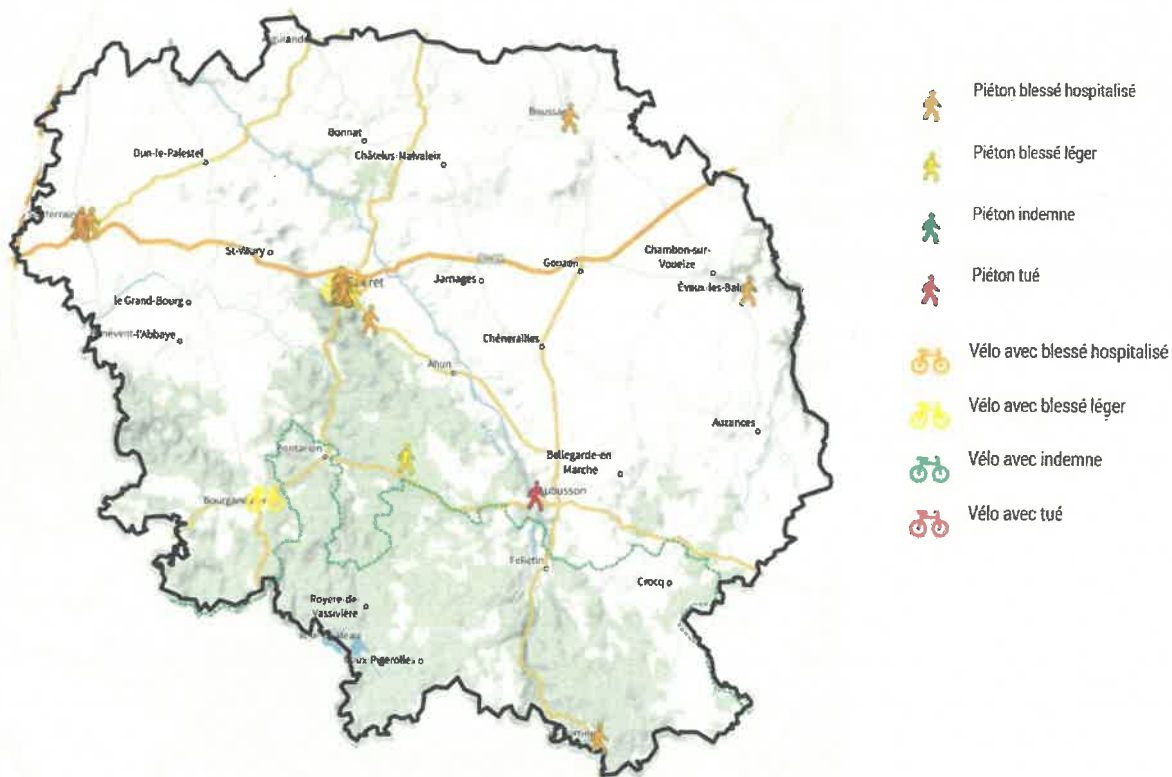
- Evolution des victimes en mode de déplacement doux en agglomération

Année	Victimes
2017	10
2018	7
2019	2
2020	4
2021	8

- Répartition en % des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

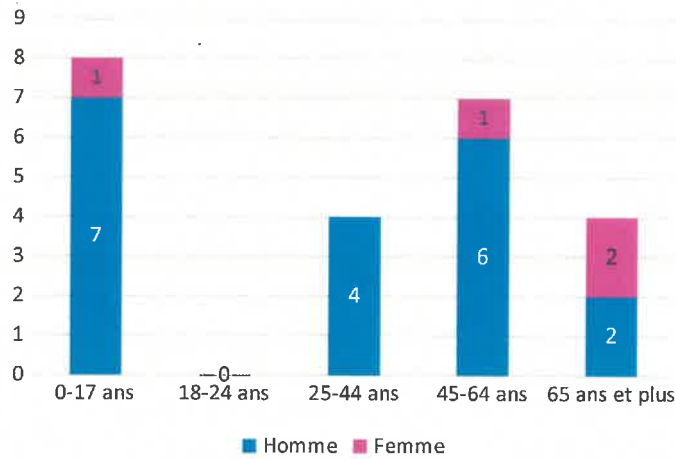


- Carte en agglomération pour le mode de déplacement doux impliqué dans l'accident corporel



2.3.3 Deux-roues motorisés

- Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)

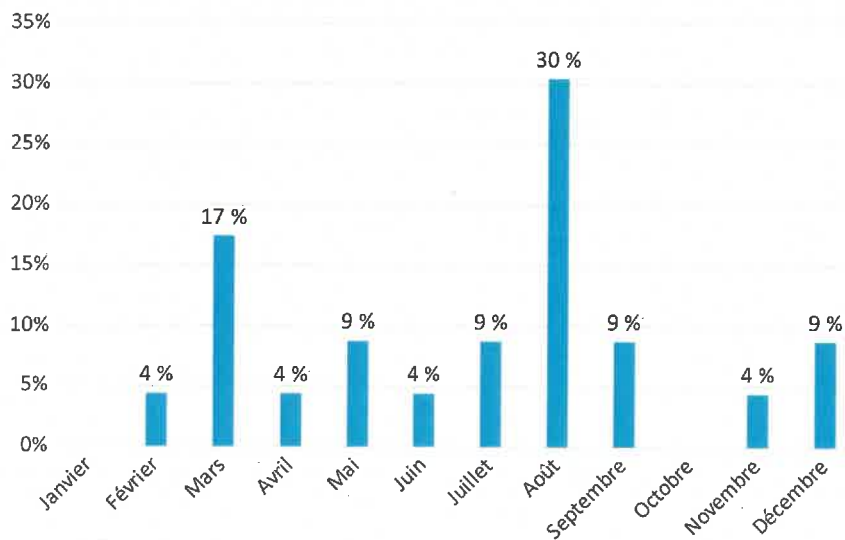


- Evolution victimes en 2RM 2019-2021 en agglomération, avec un chiffre en %

Année	Victimes
2017	6
2018	5
2019	7
2020	3
2021	2

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : **-71 %**

- Répartition en % des victimes cyclo, moto selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



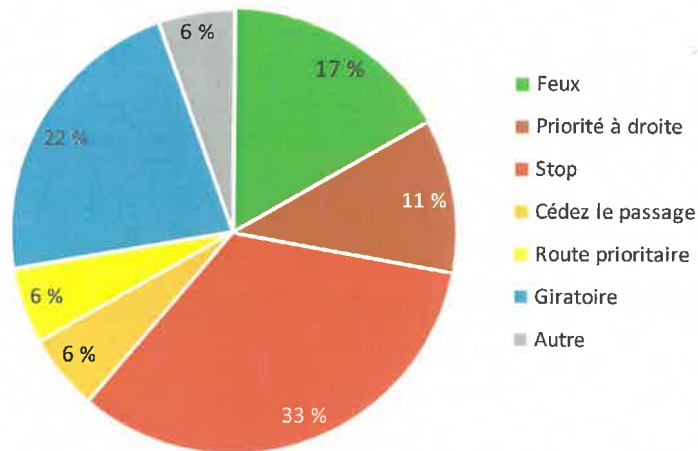
2.3.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection en agglomération (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	51	65 %	3	58
En intersection	28	35 %	0	37
Total	79	100 %	3	95

Part des accidents en intersection : 35%

- Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu (2017-2021)



3. Évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Par rapport aux enjeux définis dans le DGO 2018-2022, ci-après la répartition des actions par année et par enjeu :

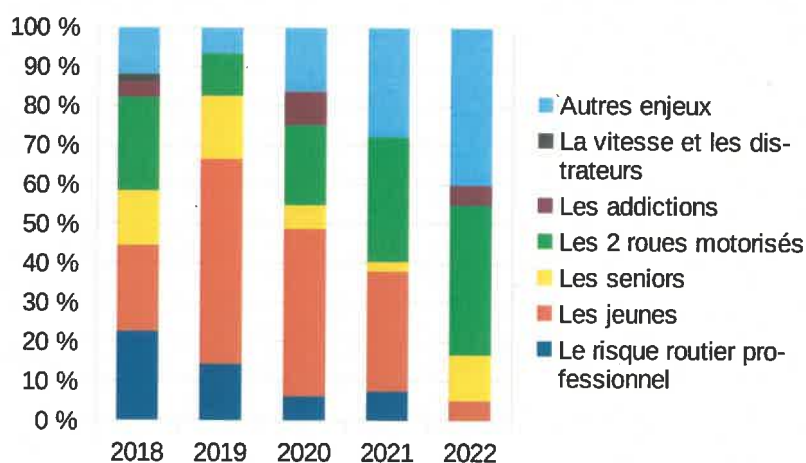
Enjeux	2018	2019	2020*	2021	2022	Total	0 %
Le risque routier professionnel	3	3	2	2	3	13	10 %
Les addictions (alcool et stupéfiants)	1	1	1	1	1	5	4 %
Les jeunes	4	8	10	10	12	44	32 %
Les seniors	3	4	4	3	6	20	15 %
Les 2 roues motorisés	6	5	8	6	5	30	22 %
La vitesse et les distracteurs	1	1	1	0	0	3	1 %
Autres enjeux (prévention et pédagogie de la route)	4	5	4	4	5	22	16 %
Total nombre d'actions	22	27	30	26	32	137	100 %

2020* : année pandémie du Covid 19

Report à l'année suivante de la quasi-totalité des opérations pour respect des mesures sanitaires

 Enjeux locaux

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



Le risque routier professionnel :

En zone rurale, les déplacements professionnels qui consistent en « trajet domicile-travail » ou « trajet employeur – client (ou patient) » sont très fréquents. Toutefois, les employeurs du secteur privé se montrent réticents pour permettre à leurs salariés d'assister à des opérations de sensibilisation. Or, selon les données de l'observatoire national de la sécurité routière (ONISR), le risque routier professionnel (RRP) est la première cause de mortalité au travail. En 2021, 454 personnes sont décédées lors d'un trajet professionnel. Aussi, tous les employeurs (acteurs publics et privés) sont concernés par le risque routier professionnel.

La MSA et le Conseil Départemental de la Creuse restent nos plus fidèles partenaires.

Prévenir le risque routier dans le secteur de l'aide à domicile :

Opération conduite en collaboration avec le Conseil Départemental dont l'objectif est de sensibiliser le personnel des aides à domicile du département aux risques routiers liés à leur profession (trajets fréquents, intempéries, fatigue). Cette opération a été renouvelée l'année suivante, toutes les personnes, aides à domicile intéressées, n'ayant pu assister aux formations initialement prévues.

Les addictions :

L'association Addictions France tient un rôle déterminant dans de nombreuses opérations en relation avec les jeunes. Nous pouvons ainsi toucher les jeunes scolarisés mais également les actifs qui se rendent en discothèque ou autres lieux festifs tels que festivals, concerts etc.

Organisation d'une soirée SAM « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ! » :

Addictions France s'est installée dans une boîte de nuit du département fréquentée par les jeunes pour sensibiliser sur les dangers de l'alcool au volant, leur démontrer qu'une soirée festive peut s'organiser pour faciliter le retour sans accident (désignation d'un SAM, distribution d'éthylotests et contrôle de l'alcoolémie ...).

Les jeunes :

L'éducation des jeunes pour adopter une conduite responsable et sécuritaire dès le plus jeune âge est un objectif en Creuse. Ainsi, une opération conçue en collaboration avec le procureur de la République a été mise en place pour les 15-25 ans :

Un Permis pour tous :

Une journée de sensibilisation à la sécurité routière proposée aux jeunes creusois de 15 à 25 ans, et à l'issue de laquelle ils répondent à un quizz portant sur cette journée. Les meilleurs résultats peuvent gagner une formation au permis B financée par nos partenaires. Les interventions des différents professionnels de la sécurité routière (auto-école, gendarmes, procureur, assurances, sapeurs-pompiers, témoignage d'accidentés de la route...) portent principalement sur la sensibilisation des jeunes aux risques liés à l'alcool, stupéfiants, vitesse inadaptée ou excessive ainsi que le volet assurance-constat.

Les seniors :

Les seniors représentent plus de 36 % de la population creusoise et rencontrent de multiples difficultés pour se déplacer. En effet, en zone rurale, la carence de moyens de transports collectifs obligent les seniors à utiliser leur véhicule personnel. Des actions de sensibilisation aux bons réflexes à avoir pour une conduite sécurisée leur sont proposées afin d'actualiser leurs connaissances et faire un bilan sur leur conduite.

Je vieillis bien, je conduis bien -m'insérer dans un grand axe en toute sécurité :

Opération organisée par la Prévention Routière, sur une journée complète :

Partie théorique : elle permet aux seniors de réviser le code de la route et d'actualiser leurs connaissances et notamment la nouvelle signalétique horizontale et verticale.

Partie pratique : dans une voiture auto-école, les seniors apprennent la bonne attitude pour s'insérer sur une route nationale ou aborder un sens giratoire en toute sécurité avec les conseils d'un professionnel de la conduite.

Les 2 roues motorisés :

Les déplacements en moto nécessitent le respect de règles spécifiques à ce mode de locomotion et tout particulièrement en campagne où les routes peuvent être sinueuses avec des conditions météorologiques pouvant être sources d'accidents.

L'apprentissage et la révision des acquis de la conduite de 2 roues motorisés ont impulsé la mise en place d'actions devenues emblématiques dans le département. Ces « opérations Moto » sont attendues chaque année par les motards pour une reprise en main de leur moto en toute sécurité.

Rallye Moto 23 :

Cette opération coordonnée et pilotée par M. Moto en partenariat avec la Prévention routière permet de sensibiliser les motocyclistes sur les risques routiers liés à la conduite d'un 2 roues. Le but est qu'ils prennent conscience de leurs limites et qu'ils adoptent une conduite sécurisante.

La vitesse et les distracteurs :

Cet enjeu n'a pas reçu l'accueil escompté et a dû être abandonné. À ce jour, l'utilisation des distracteurs n'était pas particulièrement accidentogène dans le département...

Préservons les piétons :

Opération organisée par la Prévention MAIF qui souhaite démontrer que la vitesse en agglomération et en particulier à l'approche des passages pour piétons est source d'accidents. L'action s'est déroulée dans 3 communes importantes du département : Guéret, Saint-Vaury et Felletin.

Autres enjeux (prévention et pédagogie de la route) :

Mise en place d'actions de communication grand public chaque été lors des chassés-croisés et la participation à des événements festifs de la Mission Éducation et Sécurité Routière a permis d'élargir le public sensibilisé. La sécurité routière gagne progressivement une meilleure visibilité aux yeux du public. Ces derniers temps, les responsables de grands événements festifs contactent directement la coordination. Sa présence autour de ces grands rassemblements populaires ayant été perçue très favorablement par le public.

Les plus petits et la sécurité routière :

Le Conseil Départemental d'Accès aux Droits (CDAD) -Tribunal de Grande Instance a sensibilisé les plus petits (7 à 11 ans) aux risques routiers grâce à une approche ludique : cartes à jouer, jeux de société, jeux de rôles...

Course cycliste « Paris-Nice » étape de Dun-le-Palestel :

Lors de l'arrivée de la course « Paris-Nice » à Dun-le-Palestel, un stand sécurité routière proposant un quizz spécial vélo destiné aux adultes et aux enfants a été un succès : près de 300 personnes se sont arrêtés à notre stand pour faire le quizz et ont reçu des goodies en récompense. Nous sommes allées à la rencontre des élèves dans leur salle de classe avec l'accord enthousiaste de l'équipe enseignante. Nous avons organisé un concours dans chaque classe où les meilleurs recevaient un lot de goodies spécial vélo et les autres élèves des lots de consolation (qui ont beaucoup plu : des brassards fluo et des flyers d'information sur les équipements de sécurité recommandés à vélo).

Anniversaire des 50 ans de la sécurité routière

La sécurité routière créée le 5 juillet 1972 a fêté ses **50 ans en 2022**. Et pour accompagner cet événement majeur, la coordination sécurité routière de la Creuse avec la collaboration de radio France bleu Creuse, a proposé un quiz aux auditeurs de la radio sur toute une semaine. De nombreux participants ont testé leurs connaissances sur des questions portant sur les différentes évolutions majeures de la politique de sécurité routière. De l'obligation de la ceinture de sécurité, en passant par le contrôle technique des véhicules, du siège bébé, des radars fixes au bord des routes ou du permis à points. Une remise des prix par Mme la préfète (liés à la sécurité routière + un partenariat avec l'organisateur du festival Check-In-Party) a eu lieu le 30 juillet 2022 sur l'aire des Monts de Guéret, en parallèle d'une action de communication sur le chassé-croisé des vacances d'été.

Check-In-Party :

Le stand de la sécurité routière installé dans l'enceinte du festival a remporté un vif succès. Au programme : conseils et messages pédagogiques de prévention, parcours lunettes alcool et stupéfiants, distribution de goodies (bouchons d'oreilles, flyers, éthylo-tests, cendriers cannabis,...) ont été très appréciés par les festivaliers qui ont été nombreux à témoigner leur satisfaction sur la sensibilisation aux risques routiers liés à la consommation des produits psychoactifs. L'un des objectifs de cette démarche était aussi de démontrer qu'il est manifestement possible de conjuguer ambiance festive et responsabilité sur la route.

4. Enjeux et orientations 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

1 – les seniors (enjeu facultatif)

Une catégorie vulnérable qui nécessite une attention particulière afin de rester vigilante aux différentes interactions sur la route.

Sensibiliser les seniors sur la nécessité d'une attention constante sur la route, adopter les bons réflexes, organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route, être vigilant sur la signalétique horizontale et verticale.

2 – les conduites à risque

Intensifier les communications sur les risques et les effets liés à la prise d'alcool et de stupéfiants auprès de tout public.

3 – les deux-roues motorisés

Communiquer sur les équipements obligatoires et recommandés en rappelant les enjeux ; sensibiliser les conducteurs 2RM aux trajectoires et courbes.

4 – le risque routier professionnel

Sensibiliser, informer, former, communiquer auprès de tous les employeurs , et notamment sur l'intérêt d'évaluer le risque routier au même titre que tous les risques professionnels afin d'engager des actions de prévention les plus pertinentes.

5 – les nouveaux modes de mobilité

Communiquer massivement sur le respect des règles de conduite et le partage de la route ; promouvoir le port des équipements de sécurité, se rendre visible.

4.2- Enjeu « les seniors »

Les seniors (65 ans et plus) représentent 32 % de la population creusoise. Cette population est plus vulnérable en tant que piéton.

Orientation des actions « seniors »

Compte tenu de la part réelle de cette catégorie dans la population du département, intensifier les actions de sensibilisation auprès des seniors sur le risque routier qui augmente avec l'âge.

Actions « seniors »



maintenir la présence d'acteurs de la sécurité routière lors des activités des clubs seniors



mettre en place une communication ciblée sur les risques spécifiques de cette population (Journal local - presse écrite : La Montagne)



poursuivre les actions de remise à niveau du code de la route et pratiques de conduite, les bons réflexes et notamment sur la 2x2 voies (RN 145)



impliquer le milieu médical dans l'information des seniors sur la prise de médicaments incompatibles avec la conduite



mettre en place une journée (ou demi-journée) de sensibilisation spécifique aux seniors rassemblant plusieurs partenaires (assurances, gendarmerie, Addictions France, médecin...) en relation avec les centres communaux d'action sociale (CCAS)



mettre en place une opération inter-générationnelle

Répression « seniors »



proposer une alternative à la sanction (inciter à participer aux actions de sensibilisation spécifique « Je vieillis bien, je conduis bien.... »)

4.3- Enjeu « les conduites à risques »

L'alcool, les stupéfiants, la vitesse et le non-respect des priorités ainsi que l'utilisation de distracteurs (principalement l'usage du téléphone au volant) sont des facteurs qui aggravent les accidents de la route.

En Creuse, en 2022, la 1^{ère} cause de mortalité sur la route est la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.

Orientation des actions « les conduites à risques »

Poursuivre et intensifier la prise de conscience de l'ensemble de la population sur les conduites à risques :

- dangers d'une vitesse excessive ou inadaptée
- dangers sur les consommations liées à l'alcool et/ou aux stupéfiants (y compris les médicaments)
- dangers que représentent les objets connectés utilisés par les usagers de la route
- dangers du non-respect des règles de priorité

Actions « les conduites à risques »



poursuivre la communication à travers les réseaux sociaux, les médias pour sensibiliser les conducteurs aux conséquences de la vitesse, de l'alcool et des stupéfiants



pour la vitesse : savoir adapter sa vitesse en fonction du risque climatique



pour l'alcool et les stupéfiants : combattre les idées reçues sur l'alcool et les stupéfiants dans le milieu scolaire, dans les clubs sportifs et tous les lieux festifs et sportifs.
promouvoir et valoriser le principe du conducteur désigné (opération SAM)



pour le non-respect des priorités : mettre en place des formations de conduite « s'insérer dans les ronds-points et de révision du code de la route »

Répression « les conduites à risques »



renforcer la présence des forces de l'ordre les jeudi, vendredi, samedi et dimanche soir pour des contrôles alcoolémie et stupéfiants :

- contravention de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré à 0,39 et au-delà délit (0,40 et plus)
- test salivaire pour **stupéfiants** (plus rapide que prise de sang)



renforcer des contrôles de vitesse avec interception :

- excès de vitesse de plus de 40 km/h par rapport à la vitesse autorisée, rétention immédiate du permis de conduire
- excès de vitesse de plus de 50 km/h par rapport à la vitesse autorisée, possibilité de saisie du véhicule

4.4- Enjeu « les deux-roues motorisés »

Les catégories de véhicules concernés sont les cyclomoteurs, les scooters et les motocyclettes avec cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ (engins légers) et de cylindrée supérieure à 125 cm³ (engins lourds)

Orientation des actions « deux-roues motorisés »

Poursuivre la sensibilisation des conducteurs de deux-roues motorisés aux risques spécifiques de cette catégorie.

Actions « deux-roues motorisés »



développer la sensibilisation aux ports des équipements de sécurité : casque, gants, airbags...



développer les actions « choc » accompagnées de commentaires pédagogiques mettant en évidence les conséquences physiques et psychologiques d'un accident en deux-roues motorisés (simulation d'accidents, crash-test casque de moto...).



organiser une action importante par an, au début des beaux jours afin de réunir de nombreux motards plus ou moins expérimentés. Cette opération serait coordonnée et pilotée par les chargés de missions 2RM (Messieurs Moto) et les partenaires de la sécurité routière.



travailler sur le comportement des motards en circulation à travers notamment un partenariat avec les clubs de motos de route mais également d'enduro.

Répression « deux-roues motorisés »



réaliser des contrôles routiers spécifiques sur les motards



réaliser des contrôles à la sortie des établissements scolaires à l'aide d'un curvomètre et d'un sonomètre afin de sanctionner les deux-roues motorisés qui ne seraient pas en règle

4.5- Enjeu « le risque routier professionnel »

Le risque routier professionnel est la 1^{ère} cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques :

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

Orientation des actions « risque routier professionnel »

Poursuivre et intensifier la communication et les actions vers les entreprises et les administrations.

Actions « risque routier professionnel »



organiser des réunions de sensibilisation via les chambres consulaires (pour les entreprises) et les chefs de service (pour les administrations).



mobiliser les référents / correspondants / chefs d'entreprises des différentes sociétés pour relayer les messages aux salariés/agents concernés.



responsabiliser les chefs d'entreprises / services sur l'entretien des flottes de véhicules professionnels.



augmenter le covoiturage et les modes de déplacements alternatifs tels que le train dans le cadre de déplacements professionnels (réunions, stages, formations) dans notre nouvelle région « Nouvelle Aquitaine » dont les délais de route sont plus longs (auparavant en région Limousin « administrations centralisées à Limoges : 1 heure de route », aujourd'hui « Bordeaux : 4 heures »).

Répression « risque routier professionnel »



renforcer le contrôle aux heures pendulaires

4.6- Enjeu « les nouveaux modes de mobilité »

L'augmentation des déplacements en vélo, trottinettes électriques... incite à revoir le partage de la voirie.

Ces nouveaux modes de locomotion dont les conducteurs ne maîtrisent pas encore (ou ne mettent pas en application) les règles du code de la route, ne se sentant pas forcément concernés, mettent en danger les piétons et les conducteurs des autres véhicules motorisés.

Orientation des actions « les nouveaux modes de mobilité »

Sensibiliser au code de la route les conducteurs de ces nouveaux modes de locomotion dont la conduite était jusqu'à lors réservée aux loisirs.

Actions « les nouveaux modes de mobilité »



renforcer la communication à travers les réseaux sociaux, les médias pour sensibiliser les conducteurs aux conséquences de la vitesse, de l'alcool et des mauvaises pratiques



mettre en place des actions sur les mobilités douces avec les collectivités (nouveaux plans de circulation)

Répression « les nouveaux modes de mobilité »



réaliser des contrôles routiers spécifiques à ces mode de déplacement

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

Ce document servira de rappel des enjeux tous les ans au moment de l'appel à projets pour les PDASR annuels.

Des indicateurs de suivi seront définis, tels que le nombre d'accidents, le nombre de tués, le nombre de blessés hospitalisés et légers.

Le nombre d'actions ainsi que les cibles visées serviront d'orientations et de valeur de réajustement des actions à maintenir et à développer.

L'impact des actions sur la population cible permettra l'émergence d'autres pistes de réflexion et d'axes d'amélioration pour les actions à venir.

Ce document est évolutif suivant l'actualité de l'accidentalité.

6. Validation du DGO 2023-2027

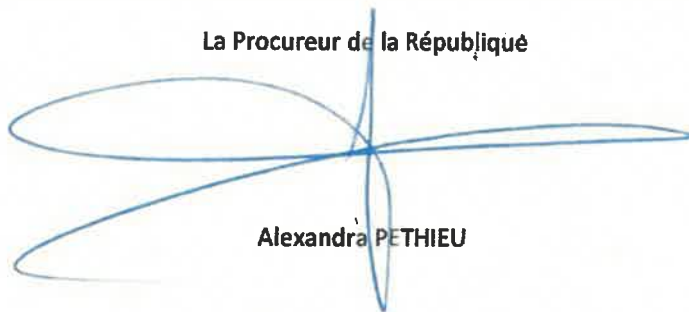
Fait à Guéret, le 27 MARS 2023

La Préfète de la Creuse



Virginie DARPHEVILLE

La Procureur de la République



Alexandra PETHIEU

La Présidente du Conseil Départemental
de la Creuse



Valérie SIMONET

Le directeur de la direction inter-départementale
des routes du Centre-ouest (DIRCO)



Olivier JAUTZY

Les co-présidents de l'Association des Maires
et Adjointes de la Creuse



Philippe BAYOL et Nicolas SIMONNET

Le Président de l'Association des Maires Ruraux
de la Creuse



Jean-Claude AUROUSSEAU