



Document Général d'Orientation 2018 - 2022

Département de la Corrèze



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Un slogan et des enjeux

**“ POUR SAUVER PLUS DE
VIES SUR NOS ROUTES, LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE DOIT
ÊTRE L’AFFAIRE DE TOUS „**

#SAUVONSPLUSDEVIES

Sommaire

Le mot du préfet	6
Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière	8
Contexte du DGO	9
Démarche d'élaboration et enjeux	10
Le contexte corrézien	13
Présentation du département.....	14
Caractéristiques générales de l'accidentologie en Corrèze	15
Données générales	16
Evolution de l'accidentalité.....	16
Répartition temporelle	18
Répartition par mode de transports	20
les orientations d'action	21
Orientation : lutte contre les risques routiers professionnels.....	22
Orientation : conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs.....	24
Orientation : les jeunes et les usagers des 2 RM.....	26
Orientation : le partage de la chaussée : les Piétons et les Cyclistes	28
Orientation : les Seniors et les usagers vulnérables.....	30
Orientation : l'attention au volant et les distracteurs de conduite.....	32
Les signataires	34

Le mot du préfet



Bertrand GAUME
préfet de la Corrèze

Entre 1972 et 2001, les mesures prises par les gouvernements successifs ont permis de diviser par deux le nombre de morts sur les routes.

Depuis 2002, ce nombre a été à nouveau divisé par deux. En quarante-cinq ans de campagnes et de mesures de sécurité routière, le nombre de morts sur les routes est donc passé de 18 000 à moins de 3 480, alors même que le trafic routier était multiplié par trois.

La constance de l'action de l'État, et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en la matière, a donc été remarquable et a permis de sauver, année après année, des milliers de vies. Il faut s'en féliciter.

Toutefois, ces progrès ont ralenti depuis quelques années. Le nombre de morts est même reparti à la hausse entre 2014 et 2016 au niveau national.

Les statistiques de la Corrèze au 17 décembre 2017 font état de 12 morts et 237 blessés, résultats moins bons que l'année précédente. Toutefois, 2016 était une année très favorable, elle s'inscrivait dans la tendance baissière des dernières années, tendance qu'il s'agit de sauvegarder.

Il nous faut maintenir les efforts pour réduire encore la mortalité sur les routes et atteindre l'objectif de diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur les routes.

Cet objectif, qui a été fixé par l'Union Européenne, consiste pour la France à être en dessous des

2 000 personnes tuées d'ici à la fin de la décennie.

L'Europe joue un rôle d'impulsion de plus en plus important en matière de sécurité routière et travaille sur de nombreux projets pour son amélioration ; par exemple le projet GEAR 2030 dont un des buts est de favoriser les véhicules connectés avec des préoccupations liées aux infrastructures et à la sécurité routière. Un autre projet Européen est celui de la réécriture de la directive européenne sur la formation des conducteurs professionnels afin d'améliorer les exigences en matière de sécurité.

La recherche d'une baisse de la mortalité routière devra non seulement reprendre les axes traditionnels de prévention, de formation et d'encadrement des comportements, mais devra aussi répondre aux nouveaux défis qui risquent d'augmenter le nombre d'accidents :

- ▶ le mode d'urbanisation actuel qui augmente le nombre d'usagers vulnérables ;
- ▶ la densification du trafic au cours des hivers plus doux en Europe,
- ▶ la baisse des ressources consacrées à l'entretien de la voirie et des véhicules en raison des contraintes budgétaires publiques et individuelles ;
- ▶ les nouveaux comportements à risque des usagers, tels que la distraction provoquée principalement par les téléphones mobiles.

Les technologies innovantes font partie des réponses que nous pourrions apporter au problème de l'accidentalité. À partir de mars 2018, tous les nouveaux véhicules devront être équipés du système Ecall, qui compose automatiquement le numéro d'appel d'urgence en cas d'accident grave et communique la position du véhicule. Il permet de réduire le délai d'intervention jusqu'à 50 % en zone rurale.

C'est seulement au prix de la constance dans ce combat contre l'insécurité routière et de l'adaptation aux évolutions routières et comportementales, que nous parviendrons à mener à bien la démarche de réduction de l'accidentalité en dessous de 2000 morts par an.

Pour avancer vers cet objectif ambitieux, un cadre stratégique est nécessaire : c'est tout l'objet du prochain document général d'orientations en matière de sécurité routière.

Le DGO est un outil partagé, à destination des acteurs de la sécurité routière. Son élaboration a fait l'objet d'une concertation de l'État avec les élus, les acteurs associatifs, les partenaires professionnels, et les forces de l'ordre. Ce point est essentiel : la sécurité routière n'est pas l'affaire de quelques-uns ou l'apanage des services spécialisés. Parce qu'elle repose sur une prise de conscience partagée, elle est bien l'affaire de toutes et de tous.

Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière

La mise en oeuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet du département qui a placé cette mission sous l'autorité du directeur de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Pour exercer cette fonction de chef de projet sécurité routière, le directeur de cabinet

s'appuie sur :

- ▶ la direction départementale des territoires (DDT), représentée par le coordinateur sécurité routière, chef de la mission sécurité et éducation routières et par les agents de la mission ;
- ▶ un chargé de mission deux-roues motorisés ;
- ▶ une soixantaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

Il est assisté dans sa mission par :

- ▶ les tribunaux de grande instance de Tulle et Brive ;
- ▶ la direction départementale de la sécurité publique ;
- ▶ l'escadron départemental de sécurité routière ;
- ▶ l'observatoire départemental de sécurité routière.



Contexte du DGO

Ainsi que l'a affirmé le Président de la république lors de son discours prononcé le 5 septembre 2017 devant les préfets : « il faut renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière. (...) J'ai demandé qu'un nouveau plan puisse être adopté (...) qui devra engager toute la sphère publique avec des mesures très concrètes sur lesquelles vous serez mobilisés dans les prochaines semaines ».

Après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmente à nouveau depuis 2014. La route reste la première cause de mort violente du pays : 9 morts et 65 blessés par jour en 2016. L'année 2017 confirme cette tendance. L'idée que l'on aurait atteint un plancher de verre doit donc être rejetée avec force. La détermination des pouvoirs publics doit s'intensifier.



Le premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) en présence de 10 ministres et secrétaires d'État. Il témoigne de l'engagement de l'ensemble du gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.

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

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

Ces trois axes majeurs renvoient à 18 mesures de sécurité routière témoignant de l'engagement de l'ensemble du gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.

Démarche d'élaboration et enjeux

L'élaboration du document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).



L'étude d'enjeux ou plutôt la réactualisation des enjeux du précédent DGO (2013-2017) a été réalisée par l'Observatoire départemental de Sécurité routière (ODSR) et le CEREMA Sud Ouest.

Rappel des enjeux identifiés lors du DGO 2013-2017 (dont quatre nationaux avec une déclinaison obligatoire au niveau local) :

La vitesse, la conduite sous l'emprise de

l'alcool ou produits psycho actifs, les jeunes, les deux-roues motorisés,

les usagers vulnérables (seniors, piétons et cyclistes), l'attention au volant et les distracteurs de conduite

L'analyse des accidents par l'ODSR pendant la période 2013-2017 a permis de valider à nouveau l'ensemble de ces enjeux.

Le DGO n'a de réalité que si les principaux protagonistes, informés sur les objectifs de celui-ci, participent de façon concertée à son élaboration, à sa déclinaison annuelle et à son suivi.

Pour ce faire, un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière a été créé le 24 octobre 2017. Il s'est réuni une première fois le 24 octobre 2017, afin de valider le choix des enjeux et également d'avaliser la composition des groupes de travail relatifs à chacun de ces enjeux. Cet organe décisionnel était présidé par Monsieur le Préfet, en présence de Monsieur le Directeur de Cabinet, chef de projet sécurité routière.

Ce comité de pilotage est composé des différents acteurs représentant les organismes suivants:

- ▶ Conseil Départemental de la Corrèze
- ▶ Groupement de Gendarmerie Départemental (EDSR 19)
- ▶ Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)
- ▶ Agence Régionale de la Santé (ARS)
- ▶ Association Interentreprises de la Santé au Travail (AIST)
- ▶ Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT)

- ▶ Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM)
- ▶ Centre Hospitalier de Brive-la-Gaillarde
- ▶ Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
- ▶ Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Corrèze (DDSP)
- ▶ Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP)
- ▶ Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO)
- ▶ Union Départementale des Métiers et de l'Industrie de l'hôtellerie de la Corrèze (UMIH)
- ▶ Établissement d'enseignement de la conduite (Auto-école Marie-Claire de Brive-la-Gaillarde)
- ▶ Association Départementale pour l'Éducation Routière et l'Aide à la Mobilité (ADER)
- ▶ Association Prévention Routière
- ▶ Fédération Française des Motards en Colère 19 (FFMC)
- ▶ Fédération Départementale de Générations Mouvement (FDGM)
- ▶ Fédération Départementale des Familles Rurales (FDFR)
- ▶ Association « A bicyclettes » de Tulle
- ▶ Association « Les Cyclistes Urbains de Brive »
- ▶ Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière de la Corrèze (IDSR)
- ▶ École d'Infirmières de Tulle
- ▶ Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de la Corrèze (DSDEN)

- ▶ Direction du Lycée Agricole de Naves

Ainsi, les enjeux les risques routiers professionnels les produits psychoactifs, les jeunes, les seniors le partage de la chaussée : piétons et cyclistes les distracteurs de conduite ont été proposés au comité de pilotage pour validation le 24 octobre 2017 le cadre de la démarche de l'élaboration du DGO 2018-2022.

le cadre de la démarche de l'élaboration du DGO 2013-2017.

Six réunions ont été programmées fin novembre et début décembre afin de permettre aux groupes de travail de proposer des orientations d'actions pour chaque enjeu.

Ces groupes de travail ont travaillé avec des objectifs communs :

Approfondir et mieux connaître l'enjeu réunissant,

Proposer des orientations d'actions, qui pourraient être mises en œuvre au cours des prochaines années par les différents partenaires,

Préciser des recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions.

Ces réunions ont démontré la motivation des participants, la richesse des échanges et des connaissances apportées par chacun.



Le contexte corrézien

Présentation du département

Le département de la Corrèze est situé à l'extrémité sud de la région Limousin. Les départements limitrophes sont la Haute-Vienne, la Creuse, le Puy-de-Dôme, le Cantal, le Lot et la Dordogne.

Il compte environ 241 000 habitants en 2017, ses 3 villes principales sont Brive-la-Gaillarde (sous-préfecture avec 47 000 habitants), Tulle (préfecture avec 15 000 habitants) et Ussel (sous-préfecture avec 10 000 habitants).

Le département d'une superficie de 5 857 km² a donc une densité moyenne de 41 hab/km², soit bien en deçà de la moyenne française.

Concernant le taux de motorisation, celui-ci est au 1er janvier 2017 de 54 véhicules particuliers pour 100 habitants, en ne considérant que les véhicules de moins de 15 ans. Celui-ci est donc légèrement supérieur au taux national (50 véhicules pour 100 habitants)

Le réseau routier corrézien est constitué de 174 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. En effet, deux autoroutes se croisent :

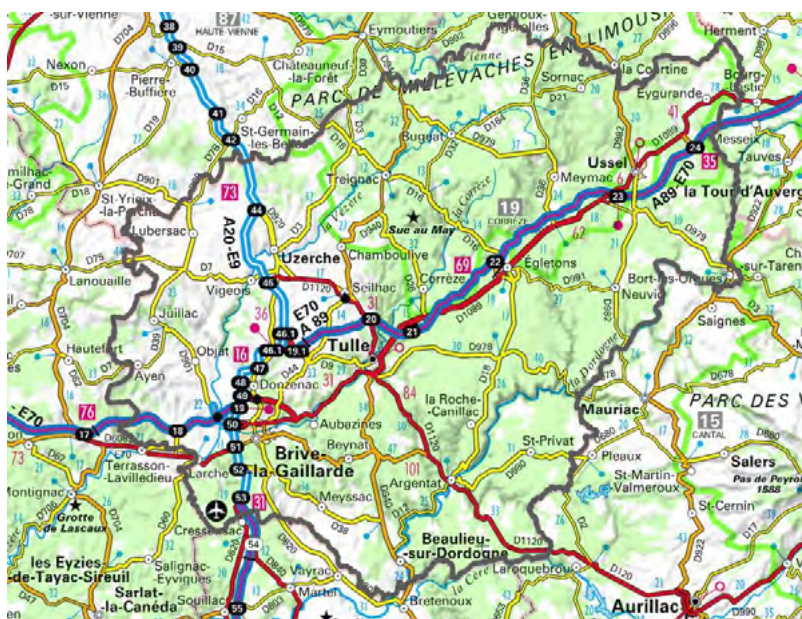
l'A20, d'axe nord-sud, qui relie Paris à Toulouse. Le trafic se situe entre 26 000 et 32 000 véhicules/jour.

l'A89, d'axe ouest-est, qui relie Bordeaux à Clermont-Ferrand et à plus grande échelle Lyon et Genève, avec un trafic quotidien de 7 000 à 10 000 véhicules/jour.

Au niveau des routes départementales, le département présente deux axes structurants :

la RD1089 qui traverse le département du nord-est au sud-ouest, en parallèle de l'A89 et qui présente la spécificité de relier entre elle les villes moteurs : Ussel, Egletons, Tulle et Brive-la-Gaillarde.

la RD1120 qui relie Uzerche, Tulle, Argentan et qui assure la liaison avec le Cantal voisin.



Caractéristiques générales de l'accidentologie en Corrèze

Sur la période du 01/01/2013 au 30/11/2017, en Corrèze, 1061 accidents corporels ont été recensés et ils ont fait 75 tués et 1353 blessés dont 571 blessés hospitalisés.

Combien ?

	2016	Moyenne 2012-2016
accidents	186	219
accidents mortels	11	14
tués	12	16
BH	79	108
BL	162	172

Définitions

Accident corporel de la circulation routière

Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule et ayant causé au moins une victime. Ne sont donc pas inclus dans cette définition tous les accidents matériels qui n'ont pas provoqué de blessures corporelles.

Tué

Victime décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessé hospitalisé

Victime ayant subi un traumatisme dont le traitement médical a nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Blessé non hospitalisé

Victime dont le traitement médical n'a pas nécessité d'hospitalisation ou a nécessité une hospitalisation de moins de 24 heures.

Blessés

Somme des blessés non hospitalisés et des blessés hospitalisés.

Gravité

Nombre de tués pour 100 accidents.

Agglomération

Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération.

Hors agglomération : reste du réseau situé hors agglomération.

Cyclomoteurs

Deux-roues légers de cylindrées inférieures à 50 cm³.

Motos

Deux-roues de cylindrées supérieures ou égales à 50 cm³.

Quand ?

Aux heures de pointes du soir, du mardi au samedi.

En plein jour.

Où ?

En agglomération hors autoroute (69 %) pour les accidents corporels.

Hors agglomération hors autoroute (72 %) pour les accidents mortels.

Principalement sur voie communale pour les accidents corporels, sur route départementale pour les accidents mortels.

50 % des accidents ont lieu sur la commune de Brive-la-Gaillarde, représentant 10 % des tués (Brive-la-Gaillarde compte 20 % de la population du département et l'aire urbaine 40 %).

Qui ?

63 % des impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.

69 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.

70 % des tués sont des hommes.

30 % des victimes ont entre 14 et 24 ans.

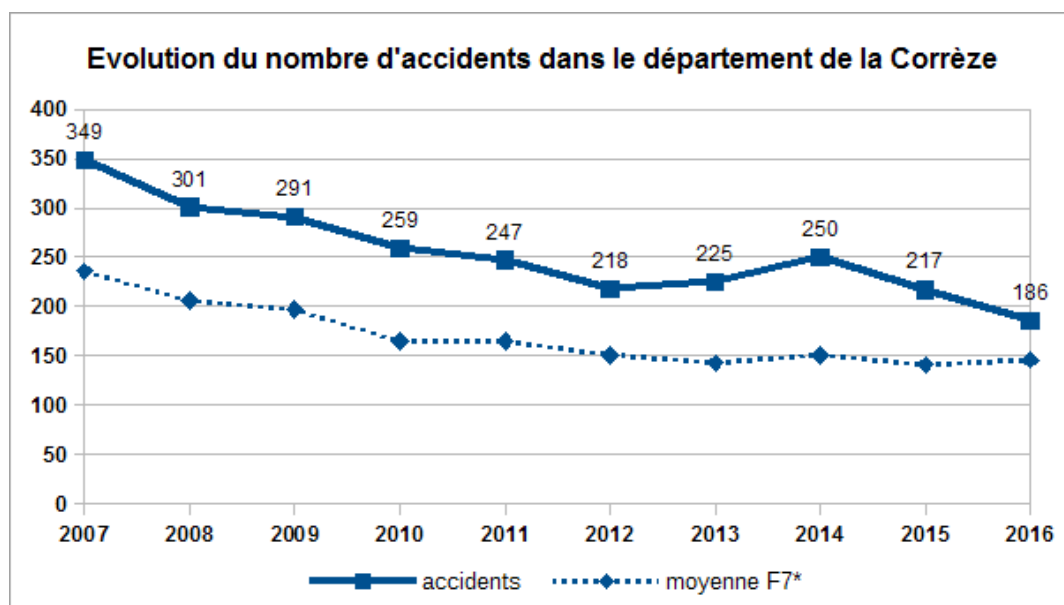
La moitié des accidents impliquent 2 véhicules sans piéton, 20 % impliquent un piéton, 20 % impliquent un véhicule seul.

Données générales

L'objectif de réduction de moitié du nombre de tués dans les accidents de la route à l'horizon 2020 (à compter de 2010), fixé par l'ONISR se décline pour la Corrèze en un nombre de personnes tuées inférieur à 12. Le DGO est un outil pour l'atteindre.

L'analyse ci-après permet de mettre en évidence un certain nombre de particularités de l'accidentalité locale qui permettra aux acteurs locaux d'orienter leurs actions de sécurité routière.

Evolution de l'accidentalité

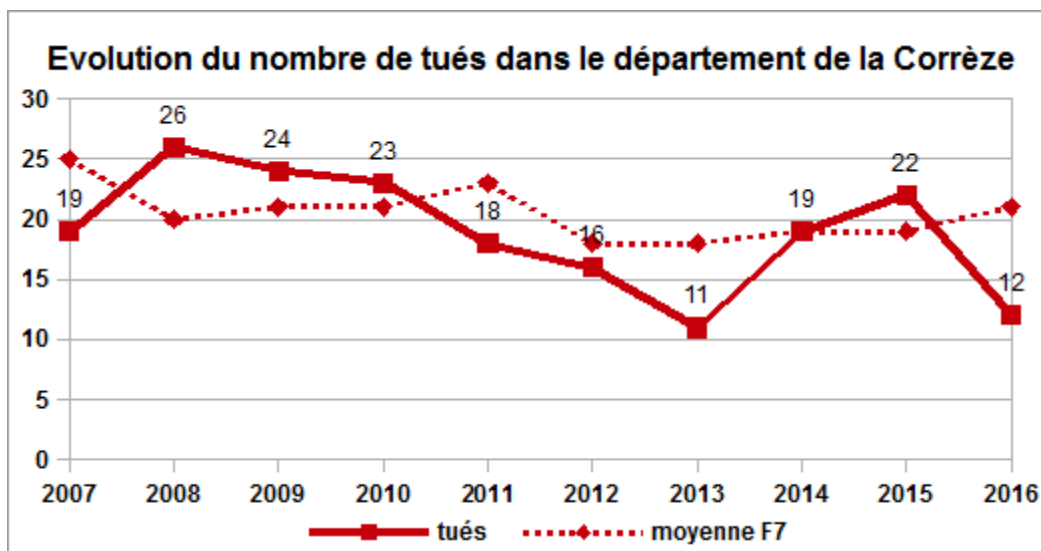


* : famille F7 : départements « ruraux peu denses »



Sur la période 2007 – 2016, le département de la Corrèze enregistre une baisse de 5,5 % par an en moyenne.

Cette baisse est plus importante sur la période 2012-2016 que sur la période 2007-2011 : en effet, elle était de 3,5 % par an en moyenne et passe à 8 % par an en moyenne sur les cinq dernières années.



* : famille F7 : départements « ruraux peu denses »

Parallèlement, la mortalité dans le département de la Corrèze présente des résultats très chaotiques. Il est à noter de « bons résultats » pour les années 2013 et 2016 mais qui ne permettent pas de révéler une quelconque tendance, car ils alternent

avec des résultats bien moins satisfaisants.

Par comparaison avec les données moyennes de sa famille de département, le département de la Corrèze présente une accidentalité plus importante et une mortalité de même ordre.

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Corrèze	accidents	349	301	291	259	247	218	225	250	217	186
	tués	19	26	24	23	18	16	11	19	22	12
Famille 7*	accidents	236	206	197	165	165	151	143	151	141	146
	tués	25	20	21	21	23	18	18	19	19	21

* : famille F7 : départements « ruraux peu denses »

Comparaison des indicateurs départementaux

Les indicateurs ci-dessous, portent d'une part sur le nombre de tués rapporté à la population et d'autre part, sur les proportions que représentent certaines « typologies de tués » parmi l'ensemble des tués.

Pour les premiers, le département de la Corrèze présente des résultats sensiblement meilleurs que ceux de sa famille de référence.

Pour les seconds, s'il en va de même pour les tués en 2RM, et les « non ceinturés », ils sont équivalents pour les tués dans un accident « avec alcool », la situation s'améliorant sur la période 2012-2016, et ils sont moins satisfaisants pour les « conducteurs novices », les accidents avec « stupéfiants » et les « non casqués ».

Ces éléments seront analysés plus particulièrement.

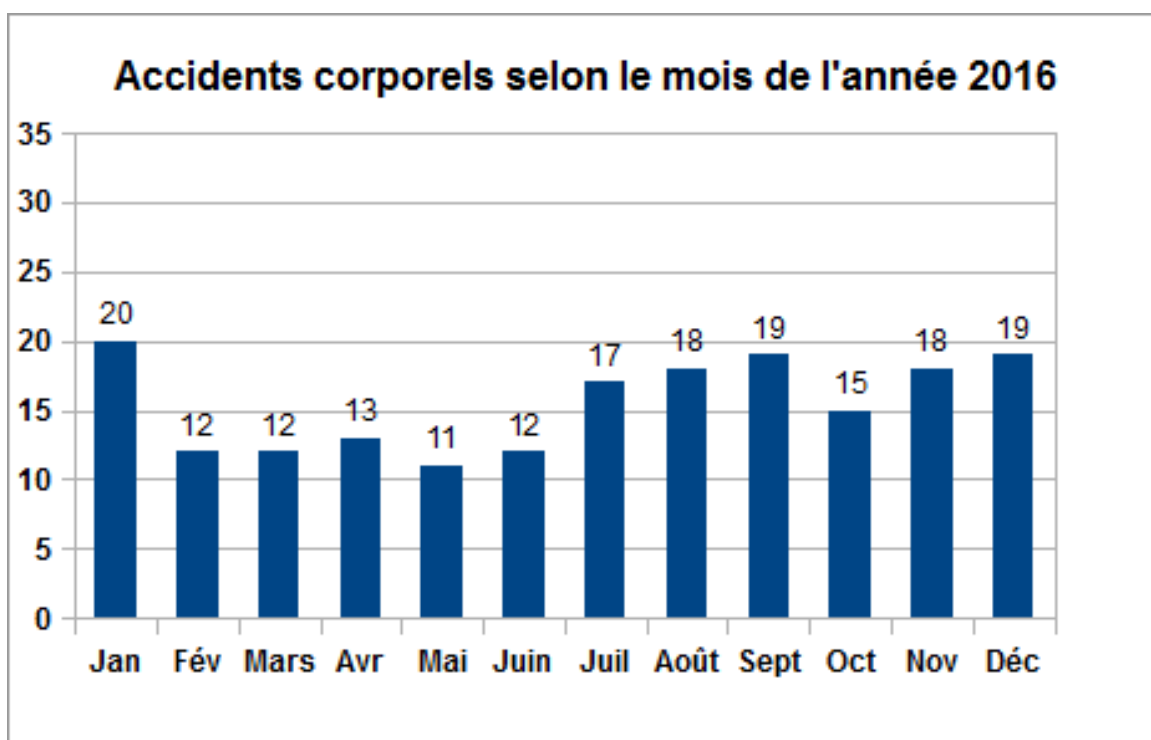
		Personnes tuées			en moyenne part dans la mortalité des personnes tuées					
		tous âges pour 1 million habitants (pop. 2011 et 2016)	des 18-24 ans pour 1 million de 18- 24 ans (pop. 2011 et 2016)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2011 et 2016)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué/ drogue connu	tués non ceinturés / tués au port de la ceinture connu	tués non casqués / tués au port du casque connu
2007-2011	Corrèze	91	184	100	18%	26%	25%	19%	18%	10%
2007-2011	F7 – Ruraux peu denses	102	338	114	18%	22%	25%	19%	22%	6%
2012-2016	Corrèze	67	117	47	13%	24%	25%	24%	15%	11%
2012-2016	F7 – Ruraux peu denses	88	235	104	17%	21%	28%	19%	22%	2%

Répartition temporelle

Répartition mensuelle

Les graphes ci-après présentent le nombre d'accidents par mois en valeur absolue, qui restent relativement faibles et ne présentent pas de période plus particulièrement « accidentogène ». Si l'on rapporte

le nombre d'accidents au nombre de jours dans le mois, ce seraient les mois de septembre et octobre qui présenteraient le plus d'accidents sur la période 2012-2016.



Par comparaison des périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre mensuel moyen d'accidents en valeur absolue, diminue.

Répartition journalière

Répartition des accidents 2012 – 2016 par heure selon le jour de la semaine

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	2	1	0	3	1	3	10
01:00	0	2	0	0	1	1	1
02:00	0	1	1	1	3	3	2
03:00	0	0	1	1	2	2	0
04:00	0	0	0	1	2	3	2
05:00	1	1	0	2	1	5	4
06:00	2	0	0	2	3	1	2
07:00	12	10	11	5	11	1	5
08:00	12	10	6	2	10	5	4
09:00	6	7	11	3	8	12	5
10:00	11	9	5	10	5	12	7
11:00	8	11	7	9	11	8	13
12:00	10	12	14	7	12	8	4
13:00	14	12	11	14	7	8	3
14:00	13	10	7	4	4	7	7
15:00	8	8	11	8	12	12	9
16:00	9	20	13	7	22	15	9
17:00	13	24	20	15	20	13	13
18:00	11	22	15	23	19	18	6
19:00	6	11	13	6	11	12	8
20:00	4	6	3	7	6	5	6
21:00	4	2	2	1	6	3	4
22:00	0	1	3	0	2	3	0
23:00	3	4	3	1	4	5	2
Ensemble	149	184	157	132	183	165	126

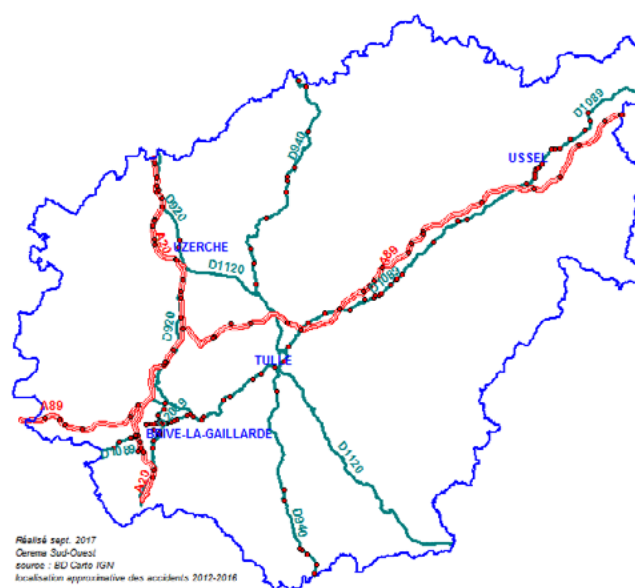
Répartition par réseau

La gravité des accidents sur autoroute a doublé entre la période 2007-2011 et 2012-2016 passant de 9 à 21 tués pour 100 accidents. Elle est de 14 tués pour 100 accidents sur route départementale pour la période 2012-2016 (+2 par rapport à la période 2007-2011).

Il est à noter la particularité des « autres réseaux » (qui regroupent les voiries hors réseau public, les parcs de stationnements et autres) : la gravité des accidents y est aussi élevée que sur les routes départementales.

Quatre axes principaux de circulation ont été identifiés dans le département de la Corrèze. Il s'agit des deux autoroutes A20 et A89, et de deux routes départementales D1089 et D1120.

Au regard de la répartition de l'accidentalité, trois autres routes départementales concentrent un nombre important d'accidents : les D2089, D920 et D940.



Répartition par mode de transports



Nota : toutes les catégories de véhicule ne sont pas représentées.

L'évolution de l'accidentalité entre 2007 et 2016 en Corrèze, selon les véhicules impliqués, connaît globalement une baisse du nombre d'accidents. Cependant, sur la période 2012 – 2016 et sur un plan statistique, aucune tendance réelle ne ressort quelle que soit la catégorie de véhicule examinée.

Il en est de même pour les victimes graves.



les orientations d'action

Orientation : lutte contre les risques routiers professionnels

Constat



Les accidents « professionnels » représentent 38 % des accidents à « trajet connu » sur la période 2012-2016.

Les accidents domicile-travail sont plus nombreux que ceux en utilisation professionnelle. Pour les accidents mortels, c'est l'inverse.

Les accidents surviennent pour 2/3 en agglomération.

Amélioration de la connaissance

- ▶ Élaborer une base de données liée à l'accidentalité des risques routiers professionnels en collaboration ODSR et CARSAT
- ▶ Susciter le développement de diagnostics de l'accidentalité par entreprise et secteur d'activité

Infrastructures

- ▶ Inviter au dialogue entre gestionnaire et entreprises sur le thème de l'accès aux entreprises
- ▶ Mener une réflexion sur les déplacements à l'intérieur des entreprises bénéficiant de site de taille importante

Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises
- ▶ Relancer l'adhésion à la charte « entreprises engagées »
- ▶ Promouvoir les formations à la conduite, et à l'utilisation du(des) véhicule(s)
- ▶ Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité
- ▶ Promouvoir l'éco-conduite comme mode de changement des comportements routiers (bénéfique également pour le trajet domicile-travail)
- ▶ Développer le co-voiturage (site internet ou en intranet, application sur portable) et les modes alternatifs de déplacement (transports en communs) : de façon plus globale mener une réflexion sur les déplacements liés à l'activité de

l'entreprise

- ▶ Planifier de manières administratives les déplacements (planning), les préparer à l'avance, et réorganiser sa journée de travail, réduire les déplacements et la fatigue



- ▶ Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) et à installer un coin repas pour limiter les déplacements
- ▶ Valoriser les bons comportements routiers dans l'entreprise



Contrôles et sanctions

- ▶ Vérification de l'état des véhicules : suivi de l'entretien, des pneumatiques etc.
- ▶ Vérification au niveau des chargements : surcharge et arrimage correct.
- ▶ Question des véhicules bénéficiant de facilités de passage : ambulance et billets d'urgence



Orientation : conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs

Constat



L'alcool est présent dans 86 accidents pour la période 2012-2016.

Le bilan est de 66 blessés hospitalisés et 17 tués.

La plupart de ces accidents se déroulent de nuit le week-end.

Les 18-24 ans sont surreprésentés.

- ▶ Développer le réseau de transports en commun : mise en place de navettes en sortant des lieux festifs
- ▶ Poursuivre le co-voiturage avec

Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie afin de savoir quand on peut reprendre le volant (application sur portable)
- ▶ Avoir une meilleure connaissance des doses « bar »
- ▶ Établir des plaquettes d'informations, des pièces de théâtre, et des capsules vidéos chocs pour sensibiliser davantage les parents avec une réelle prise de conscience des risques
- ▶ Sensibiliser et mobiliser les parents quant à la prise d'alcool de leurs enfants lors de repas de famille qui peut diverger de celle des soirées festives
- ▶ Valoriser l'image du « SAM » et renoncer à monter avec une personne sous l'emprise de produits psychoactifs
- ▶ Développer des actions d'information

Amélioration de la connaissance

- ▶ Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents (BAAC)
- ▶ Continuer la médiatisation
- ▶ Sensibiliser davantage les parents pour une meilleure prise de conscience de l'état de leurs enfants et des conséquences

Infrastructures

- « SAM » (« celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »)
- ▶ Installer des bornes de dépistage

dans les entreprises mais également dans les établissements scolaires en organisant des réunions entre parents et enfants, et le personnel soignant

- ▶ Permettre aux jeunes d'échanger entre eux pour exposer leurs propres expériences et points de vue afin d'avoir un meilleur impact
- ▶ Permettre la gratuité des navettes mises en place dans les établissements festifs
- ▶ Poursuivre les stages d'information lors de la formation dans les auto-écoles
- ▶ Sensibiliser davantage sur les risques et conséquences de la prise de produits psychoactifs combinés avec certains médicaments
- ▶ Informer sur les effets de la consommation d'alcool, boissons énergisantes et de drogues (conduite lente ou excès-



sive dangereuse, temps de réaction réduits, champ visuel perturbé, somnolence, euphorie...)

- ▶ Systématiser les bornes éthylomètres lors des soirées festives

Contrôles et sanctions

- ▶ Maintenir les contrôles ciblés et réguliers à la sortie de lieux festifs (discothèques...)
- ▶ S'assurer du respect de la réglementation à l'égard des établissements vendant de l'alcool, (notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest, les règles vis-à-vis des mineurs)
- ▶ Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- ▶ Envisager la mise en place du dépistage de la prise de stupéfiants par des tests salivaires systématiques



Orientation : les jeunes et les usagers des 2 RM

Constat



On dénombre 176 accidents corporels impliquant des jeunes de 14 à 17 ans pour la période 2012-2016.

Le bilan est de 56 blessés hospitalisés et 2 tués, essentiellement des cyclomotoristes.

Les 18-24 ans sont impliqués dans 30 % des accidents et représentent 19 % des tués et blessés.

S'agissant des 2 roues-motorisés, 10 tués sont à déplorer pour la période 2012-2016.

- ▶ Développer les aménagements urbains en faveur des jeunes : abords des établissements de formation, de loisirs, ou sur les parcours utilisés dans le but de sécuriser leurs déplacements.

Amélioration de la connaissance

- ▶ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- ▶ Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents et des causes de la prise de risques chez les jeunes
- ▶ Mieux comprendre les facteurs de choix de la conduite accompagnée

Infrastructures

- ▶ Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacement : parking, zone de dépose-minute, arrêts de bus etc.
- ▶ Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers.

Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant les jeunes, enseignants ... dans le but de sécuriser les déplacements.
- ▶ Mobiliser les structures éducatives, culturelles, sportives et entrepreneuriales accueillant du jeune public aux risques routiers.
- ▶ Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables.
- ▶ Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés) chez les jeunes conducteurs de deux roues motorisés.
- ▶ Promouvoir la conduite accompagnée comme mode de formation à la conduite automobile.
- ▶ Développer des actions à destination des jeunes fondées sur l'interaction et la participation : pièces de théâtre, analyse d'accidents dans un cadre pédagogique, etc



- ▶ Communiquer avec les parents pour les sensibiliser aux risques encourus sur les scooters modifiés (accidentalité, problème d'assurance, etc)
- ▶ Mobiliser les associations culturelles

et sportives accueillant du jeune public en faveur de la lutte contre les risques routiers.

Contrôles et sanctions

- ▶ Développer des contrôles pédagogiques au sein des établissements scolaires sur la conformité des scooters et mobylettes.
- ▶ Développer les liens entre les jeunes et les forces de l'ordre.



Orientation : le partage de la chaussée : les Piétons et les Cyclistes

Constat



Les accidents impliquant au moins un piéton représentent 17 % de l'ensemble des accidents.

Sur la période 2012-2016, les seniors de 65 ans et plus représentent 44 % des victimes piétons.

Les 59 accidents sur la période 2012-2016 avec au moins un vélo se produisent à 80 % en agglomération.

- ▶ Maintenir une vigilance sur l'état de la voirie avec une approche deux roues.
- ▶ Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux aménagements spécifiques dédiés aux cyclistes et piétons.

Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Favoriser la courtoisie dans les déplacements routiers et l'esprit du partage de la rue par des campagnes d'information.
- ▶ Sensibiliser les piétons, cyclistes, et usagers de véhicules motorisés sur leur propre comportement, responsabilité et rôle respectifs dans la mise en œuvre du partage de la rue.
- ▶ Inciter les cyclistes à avoir un vélo en bon état et bien équipé (écarteur de danger, éclairage, etc)
- ▶ Inciter les cyclistes à porter des équipements en faveur de leur sécurité (casque, pince à vélo réfléchissante, brassard haute visibilité, etc)
- ▶ Inciter les piétons et cyclistes à être

Amélioration de la connaissance

- ▶ Améliorer la connaissance des causes de l'accidentalité des cyclistes et des piétons.
- ▶ Améliorer la connaissance sur les spécificités de déplacement (y compris en fonction du type d'utilisation du vélo) et de perception des cyclistes et piétons.

Infrastructures

- ▶ Maintenir la cohérence de la signalisation et des vitesses autorisées en adéquation aux aménagements pour un meilleur partage de la chaussée.
- ▶ Positionner l'affichage publicitaire dans le cadre d'une lecture cohérente et facile de la signalisation routière.

plus visibles : port de vêtements clairs, équipements rétro-réfléchissants notamment en période de luminosité faible.

- ▶ Développer des actions permettant d'améliorer la connaissance pour circuler en sécurité : risques de circulation urbaine, notion d'angles morts sur les véhicules lourds, etc.
- ▶ Renforcer la connaissance sur des notions plus spécifiques au partage de la rue : distances latérales de sécurité lors d'un dépassement de cycliste, zone de rencontre, sas cycliste aux feux tricolores, etc
- ▶ Relancer des actions au profit des piétons seniors.



Contrôles et sanctions

- ▶ Verbaliser les conducteurs ne respectant pas les usagers vulnérables.
- ▶ Verbaliser les conducteurs en stationnement gênant sur des trottoirs ou sur des bandes cyclables.
- ▶ Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes.



Orientation : les Seniors

Constat



Les 154 accidents impliquant un usager de 65 à 74 ans représentent 14 % de l'ensemble des accidents du département pour la période 2012-2016.

Le bilan est de 7 tués et 52 blessés hospitalisés.

Les 161 accidents impliquant un usager de 75 ans et plus représentent 15 % de l'ensemble des accidents du département;

Le bilan est de 18 tués et 68 blessés hospitalisés.

Ces accidents impliquant des seniors surviennent plutôt en ville et dans l'après-midi.

- ▶ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des

Amélioration de la connaissance

- ▶ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- ▶ Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- ▶ Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Information et communication

seniors selon les différents modes de déplacement

- ▶ Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- ▶ Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Infrastructures

- ▶ Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot de refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)
- ▶ Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier urbain...), en particulier avec les concessionnaires ENEDIS et Orange pour l'implantation des poteaux et transformateurs.

Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route.
- ▶ Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité...).
- ▶ Porter le message de la sécurité rou-



tière dans des conférences « bien vieillir » ou dans le cadre d'autres réunions à l'attention des seniors.

- ▶ Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte automatique.
- ▶ Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit.
- ▶ Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement.
- ▶ Informer sur les pictogrammes des médicaments dans le cadre de la conduite.



Orientation : l'attention au volant et les distracteurs de conduite

Constat



Pour les conducteurs, l'attention perturbée a été relevée dans 304 cas pour la période 2012-2016 contre 115 cas pour la période 2007-2011.

L'attention perturbée a été relevée pour 28 piétons accidentés sur la période 2012-2016, contre 9 sur la période 2007-2011.

Avec notamment, en 2012-2016, 10 personnes âgées de 75 ans et plus et 6 jeunes de 14 à 17 ans.

Amélioration de la connaissance

- ▶ Développer un volet de l'ensemble des distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité
- ▶ Améliorer la connaissance sur les accidents avec les distracteurs
- ▶ Construire une base de données sur les sources de distraction au volant
- ▶ Étudier les solutions technologiques pour bloquer certaines sources de distraction au volant
- ▶ Déterminer les sources de distraction sur les différents réseaux routiers : chantiers, panneaux publicitaires, sur-accident.

Infrastructures

- ▶ Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière



Éducation, sensibilisation, formation et information

- ▶ Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois)
- ▶ Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- ▶ Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points
- ▶ Inciter les auto-écoles et centres de formation professionnelle à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- ▶ Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
- ▶ Former les IDSR à ce risque

- ▶ Informer les conducteurs qu'en cas d'accident l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité
- ▶ Sensibiliser les piétons aux risques du port de casque audio ou de l'usage des smart-phones dans la rue
- ▶ Développer un volet « distracteurs de conduite » dans le plan de prévention des risques routiers inter-services des agents de l'État
- ▶ Sensibiliser les responsables des entreprises aux risques des distracteurs de conduite dans le cadre des déplacements professionnels routiers
- ▶ Sensibiliser dès le plus jeune âge aux risques de l'usage du téléphone dans les déplacements en terme de diminution de l'attention, et créer un continuum éducatif pour sensibiliser tout au long de la vie sur ce sujet.

Contrôles et sanctions

- ▶ Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés
- ▶ Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite



Les signataires

Signatures du Document Général d'orientations (DGO) 2018-2022 pour la sécurité routière, à Tulle, le

le préfet de la Corrèze,

le président du conseil départemental
de la Corrèze,

Bertrand GAUME

Pascal COSTE

Le procureur de la République,
près le TGI de Tulle,

Le procureur de la République,
près le TGI de Brive

Agnès AUBOUIN

Laurent CZERNIK

le président de l'association
des maires de la Corrèze,

Jean-Jacques DUMAS



le document général d'orientation 2018-2022

