



# PLAN DEPARTEMENTAL D' ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE

**2013**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# PDASR 2013

<b>1</b>	<b>ORGANISATION DE LA PRISE EN CHARGE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LE DEPARTEMENT ET MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES .....</b>	<b>3</b>
1.1	Introduction .....	3
1.2	Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière : .....	4
<b>2</b>	<b>BILAN DE L'ACCIDENTALITE 2012 EN DORDOGNE.....</b>	<b>7</b>
2.1	Synthèse de l'accidentalité 2012.....	7
2.1.1	La situation départementale .....	7
2.1.2	Les catégories d'usagers : .....	10
2.1.3	Localisation des accidents : .....	12
2.1.4	Localisation : agglomération et hors agglomération .....	14
2.1.5	Localisation : zones police et gendarmerie : .....	15
2.1.6	La temporalité des accidents : .....	15
2.1.7	L'alcoolémie : .....	17
2.1.8	Les vitesses : .....	17
2.2	Evolution des enjeux du DGO : .....	19
2.2.1	Synthèse .....	19
2.2.2	Les risques routiers professionnels .....	20
<b>3</b>	<b>BILAN ACTIONS 2012 .....</b>	<b>22</b>
3.1	Infrastructure .....	22
3.1.1	Signalisation .....	22
3.1.2	Etude diagnostic sécurité .....	22
3.1.3	La CCUSR.....	22
3.2	Bilan PDASR /Evaluations 2012 : .....	23
<b>4</b>	<b>PROGRAMME D' ACTIONS 2013 .....</b>	<b>26</b>
4.1	Les actions 2013 : .....	26
4.2	Tableau financier prévisionnel du PDASR 2013 .....	30

# **1 Organisation de la prise en charge de la sécurité routière dans le département et mise en œuvre des programmes**

## **1.1 Introduction**

Elaboré chaque année après analyse des statistiques départementales, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.) regroupe l'ensemble des actions de sécurité routière visant à diminuer l'insécurité routière sur les routes de la Dordogne.

Il recense ainsi les actions proposées par les acteurs locaux de la sécurité routière. Ces partenaires qui sont des services déconcentrés de l'Etat, des forces de sécurité, des collectivités locales, des associations, des entreprises oeuvrant au profit de la lutte contre l'insécurité routière, des sociétés d'assurances,... s'engagent à mener, seuls ou en partenariat, une ou plusieurs actions de communication et de sensibilisation du grand public aux dangers de la route, d'éducation des citoyens à la responsabilité sur la route, de formation des conducteurs actuels ou futurs dans le courant de l'année,...

Il décline les actions qui résultent des enjeux prioritaires définis par le Document Général d'Orientations de notre département, des objectifs nationaux définis et de l'étude de l'accidentalité départementale. Il s'articule autour des deux axes incontournables que sont la prévention et le contrôle-sanction. Il est le résultat du travail et de l'implication des services de l'Etat, des collectivités avec les correspondants Sécurité Routière élus, des associations, des organismes, des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière et des particuliers bénévoles mobilisés dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce plan départemental a également pour objectif de développer, dans la société, une culture de la sécurité routière par une meilleure connaissance des règles, une sensibilisation aux risques de la route, aux comportements à risque (alcool, vitesse, ceinture,...) et d'aboutir à un autre rapport à l'autre (automobiliste, cycliste, motocycliste, piéton, policier ou gendarme).

Le document ainsi élaboré dresse tout d'abord les bilans de l'accidentologie de l'année 2012, du PDASR précédent, et des contrôles routiers 2012.

Il rappelle le travail réalisé sur la base du Document Général d'Orientations 2013-2017 de la Dordogne, dresse les orientations (nationale et locale) pour 2013. Enfin, il détaille chacune des actions proposées en Dordogne, au titre du PDASR 2013, par les partenaires locaux de la sécurité routière.

Que tous les acteurs qui contribuent à cette cause soient remerciés pour leur implication constante et quotidienne.

## 1.2 Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière :

### ✓ Le pilotage et la coordination :

Le pilotage de la politique départementale de sécurité routière est assuré par le Directeur de Cabinet du Préfet, Chef de projet sécurité routière.

Il s'appuie sur la coordinatrice qui est assistée dans sa tâche par deux animateurs sécurité routière.

Chef de projet : Baptiste ROLLAND, Directeur de cabinet du Préfet de la Dordogne

Coordinatrice : Sylvie BOUCHAREL, Préfecture, cabinet du Préfet de la Dordogne

Animateurs : Thierry BELTRAN et André JAMME, Préfecture, cabinet du Préfet de la Dordogne

L'observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), a son secrétariat et son animation au sein de la Direction Départementale des Territoires, Service Connaissance et Animation du Territoire, Observatoire et Techniques de Sécurité routière. Il participe à la connaissance et à l'analyse de l'accidentalité locale.

Les procureurs de la République de Périgueux et Bergerac, par leur compétence et par les orientations de leur politique pénale, participent à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière.

Les forces de sécurité (Police et Gendarmerie) dans leurs actions quotidiennes, tant dans le domaine du contrôle sanction que dans le domaine de la prévention, sont bien évidemment des partenaires essentiels à notre lutte contre l'insécurité routière. Il faut y associer les polices municipales.

**Le programme AGIR** regroupe des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), chargés de participer à l'animation des actions inscrites au PDASR.

**Le programme Label-Vie** est un appel à des projets de jeunes pour la sécurité routière. Il répond au souci d'associer les jeunes de 14 à 28 ans, en partenariat avec des associations, aux politiques de prévention et aux actions de communication sur les principaux facteurs d'accidents relevés dans les enjeux locaux.

Le portail des services de l'Etat dans le département [www.dordogne.pref.gouv.fr](http://www.dordogne.pref.gouv.fr) rassemble des informations à destination du grand public, le site intranet de l'ODSR apporte des données et analyses aux professionnels de la sécurité routière.

Un réseau de correspondants élus communaux pour la sécurité routière vient parachever cette organisation au plus près des usagers ainsi que 3 correspondants d'arrondissements et 4 correspondants (un par service territorial) de la Direction Départementale des Territoires (DDT)

✓ Les Orientations du DGO 2013-2017 :

Le PDASR 2013 est une déclinaison en actions du DGO 2013-2017 et met en œuvre les 4 enjeux retenus :

- les jeunes
- les 2 roues motorisés
- le risque routier professionnel
- les aînés

Ces enjeux ont tous été étudiés avec les thématiques : alcool, vitesse, stupéfiants pour chacun d'entre eux.

Ces enjeux sont déclinés en orientations d'actions :

➤ Jeunes ;

- La sensibilisation conduite actuellement sur le risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire doit rester la priorité.
- Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple.
- Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes.
- Soutenir les projets sécurité routière portés en partenariat avec des jeunes.

➤ 2 roues motorisés :

- Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité
- Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs
- Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues.

➤ Risque routier professionnel

- Initier des actions de prévention pour le risque trajet.
- Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs.
- Prioriser les actions de prévention: secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes.

➤ Séniors :

- Poursuivre et développer les actions de prévention.
- Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser.
- Développer un partenariat entre les différents acteurs.

➤ **Le Plan Départemental de Contrôles Routiers(PDCR) :**

Il fait partie intégrante du PDASR et s'articule autour de trois axes :

- ↳ L'analyse de la situation locale et la définition des objectifs,
- ↳ L'optimisation des capacités d'action de chacun des services par rapport à ces objectifs,
- ↳ L'évaluation des résultats

Un document particulier sera réalisé après la réunion plénière du 22/04/2013

## 2 Bilan de l'accidentalité 2012 en Dordogne

### 2.1 Synthèse de l'accidentalité 2012

#### 2.1.1. La situation départementale

Le bilan de l'accidentalité en Dordogne, pour l'année 2012, est de 220 accidents, 45 tués, 289 blessés dont 197 blessés hospitalisés.

	En DORDOGNE			En Aquitaine	En France
	2011	2012	Evolution 2012/2011	Evolution 2012/2011	Evolution 2012/2011
<b>Accidents</b>	<b>273</b>	<b>220</b>	<b>- 19,4%</b>	<b>-7,3 %</b>	<b>- 6,9%</b>
<b>Tués</b>	<b>33</b>	<b>45</b>	<b>+36,4 %</b>	<b>+6,9%</b>	<b>- 8%</b>
<b>Blessés</b>	<b>366</b>	<b>289</b>	<b>-21%</b>	<b>-7,5 %</b>	<b>- 6,9%</b>

Ces résultats sont illustrés et détaillés par les graphiques pages suivantes.

Le nombre d'accidents corporels recensés est en baisse réelle, mais la gravité est nettement plus importante.

Ceci est dû à une augmentation marquée du nombre de tués, malgré une baisse notable du nombre de blessés et particulièrement des blessés hospitalisés.

Il faut noter que l'écart accidents mortels / nombre de morts n'a jamais été aussi grand (41 pour 45). En effet 2 accidents ont causé la mort de 6 personnes, les autres accidents mortels n'ayant provoqué qu'un seul tué, comme majoritairement en Dordogne.

Un deuxième phénomène à noter pour 2012, c'est le nombre de piétons tués. 22 accidents avec piétons sont recensés, dont 6 mortels. 20 accidents ont eu lieu en agglomération dont 5 mortels. C'est le plus grand nombre d'accidents recensé avec piéton depuis 2007, avec le taux de gravité le plus important depuis cette même année.

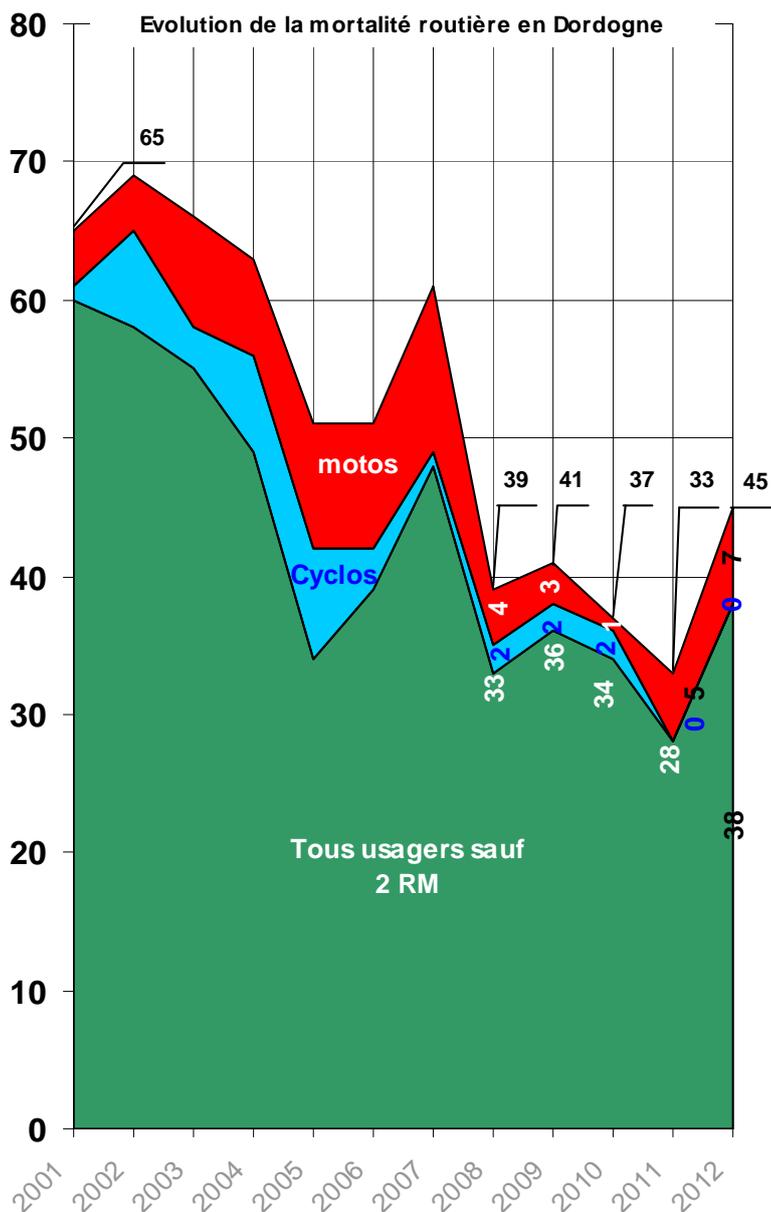
Ces 2 éléments précis expliquent la forte augmentation et on note une problématique prégnante : les seniors piétons avec 5 personnes tuées de plus de 65 ans.

Pour ce qui concerne les accidents, rapporté au kilomètre de route leur taux est de **0,03** accident au km pour les RD, **0,13** pour les RN et **0,07** pour l'Autoroute A89. Seule la RN est en augmentation.

Les mois qui connaissent la plus faible accidentalité sont février et novembre pour lesquels on constate moins de 10 accidents par mois. Les autres mois oscillent entre 16 et 25 accidents avec une moyenne de 18 accidents par mois.

Peu d'accidents corporels recensés les lundis et mercredis, respectivement 0,4 et 0,3 accident par jour ; le mardi devient la journée la plus accidentée avec une moyenne de 0,8 accident. Tous les autres jours de la semaine ainsi que les jours de fête et veilles de fêtes ont une moyenne qui oscille entre 0,6 et 0,7 accident par jour. C'est un peu plus bas que l'année précédente, mais les nombres sont faibles. Les jours où l'on constate le plus d'accidents ne sont pas les mêmes que l'an passé, là aussi, les petits nombres enlèvent toute significativité.

Environ **39 %** des accidents sont des **accidents à connotation professionnelle**. (**23 %** en domicile-travail et **16%** en utilisation professionnelle). Ces chiffres sont en diminution de 2 points par rapport à 2011.



La gravité des accidents est toujours trop importante ; rapporté au **million d'habitants**, c'est **105** morts pour le département de la Dordogne contre 57 pour la France et 75 pour l'Aquitaine. Ceci s'explique par le caractère rural du réseau routier, les départements ruraux de la région connaissant des taux similaires contrairement à la Gironde ayant une population plus urbaine.

Si le nombre d'accidents continue sa baisse, le nombre de tués est en augmentation.

Toutefois on peut estimer à **159** le total des vies sauvées en Dordogne depuis 2002.

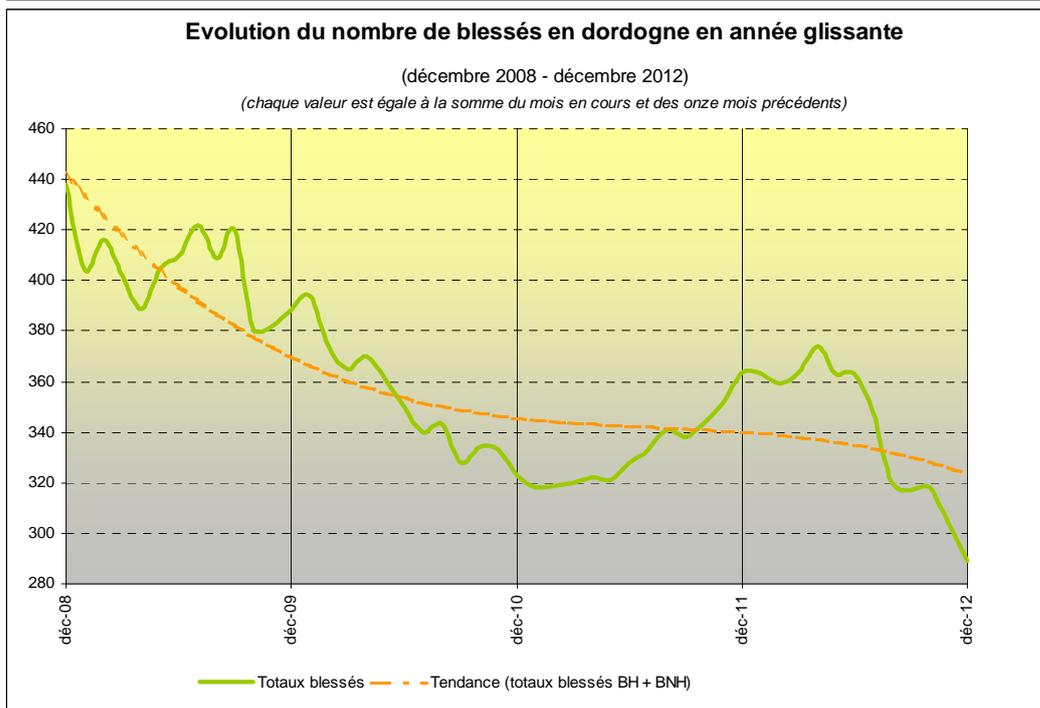
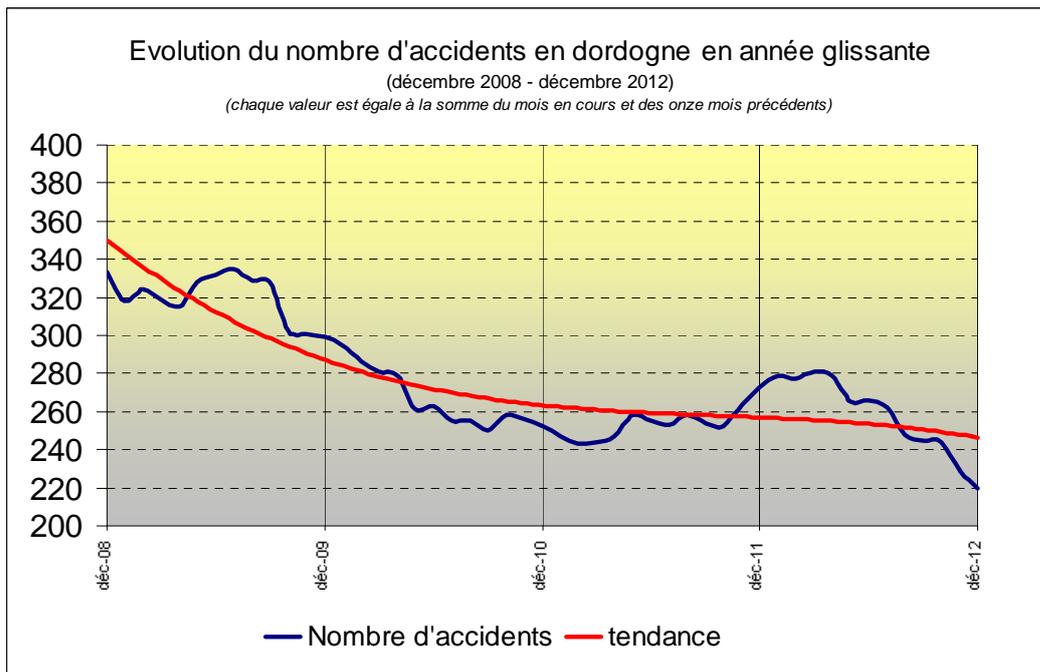
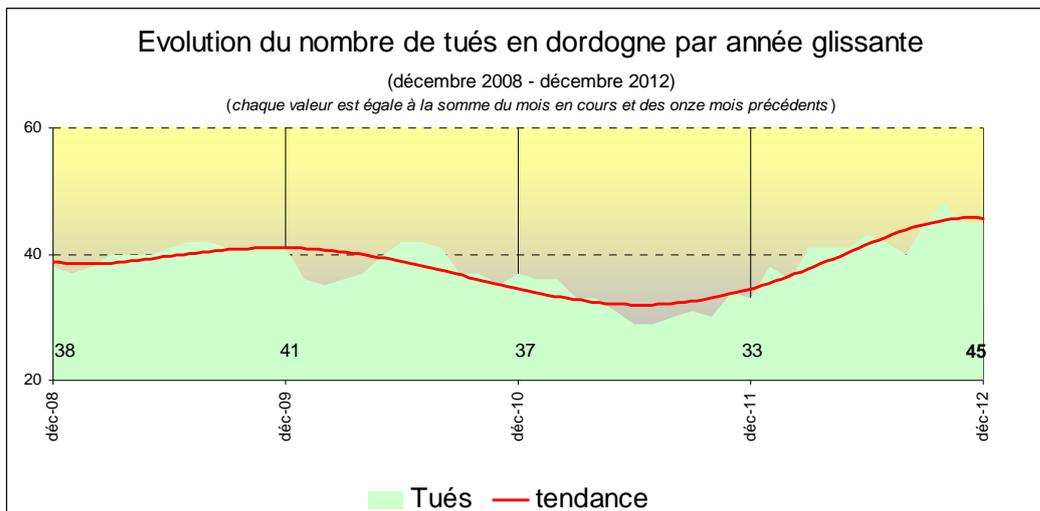
On ne note aucun tué en cyclomoteur mais 7 tués en motos en 2012, c'est le plus grand nombre depuis 2007.

Ces premiers éléments d'analyse sont détaillés pour partie dans les 3 graphiques suivants. Pour les tués, la courbe de tendance (trait rouge), après avoir subi une forte hausse depuis le début de l'année, semble marquer une inflexion.

La courbe des accidents présente une tendance à la baisse, même si l'inflexion paraît timide.

Enfin, la courbe des blessés après la hausse importante de l'année 2011 montre une chute spectaculaire due essentiellement, à la baisse notable des blessés hospitalisés.

Néanmoins, ces nombres à l'exception des tués (+ 3 victimes) restent largement en dessous de la moyenne des 5 années précédentes.



L'examen de l'accidentalité permet de dégager les tendances suivantes :

- ↪ la part d'accidents sur obstacles, quasi constante depuis 2004, est en légère augmentation à **35 %** (+2% par rapport à 2011), et représente près de **31 % des tués** soit – 6 % par rapport à 2011. La plupart sont dus à des sorties de route avec un véhicule seul,
- ↪ l'alcool est présent dans **17 %** des accidents : qui représentent **31 %** des tués.
- ↪ la surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans persiste, mais dans une moindre mesure qu'en 2011, tant en conducteurs impliqués qu'en nombre de tués,
- ↪ une baisse notable du nombre d'accidents des 2 roues (tous types confondus) (- 30 accidents),
- ↪ une baisse continue et accentuée de l'accidentalité recensée en agglomération (- 17 accidents), mais une gravité jamais atteinte pour les piétons (6 tués pour 22 victimes),
- ↪ il n'y a plus d'horaire quotidien précis, mais quelques pics qui diffèrent suivant les jours,
- ↪ une sur-accidentalité les mardis, jeudis, vendredis, et dimanches,
- ↪ la vitesse reste un enjeu important dans le département car elle est présente dans tous les domaines précités et accentue la gravité des accidents, ce qui est une explication du bilan de certains accidents.

## 2.1.2 Les catégories d'usagers :

### Les jeunes :

La **sur-représentativité des tués de la tranche d'âge 18-24 ans (15,6%)** par rapport à sa représentativité dans la structure de la population départementale (**6,1%**) persiste mais à un degré moindre

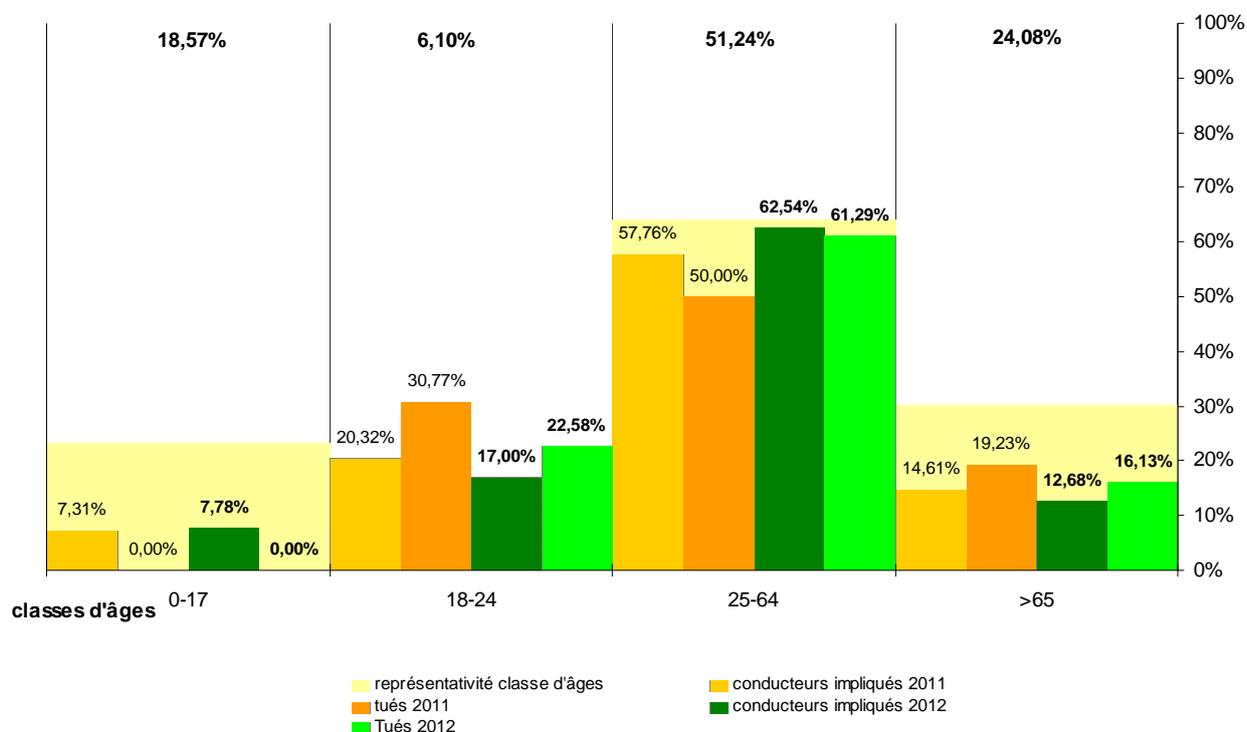
Le rééquilibrage de la représentativité des seniors observé en 2011 semble se maintenir : alors que les plus de 65 ans représentent 24 % de la population et 13 % des conducteurs impliqués, ils représentent toujours 27 % des tués.

Le tableau ci-dessous synthétise ces 2 données :

Ages	Nombre de tués en 2011	Nombre de tués en 2012	% de tués par rapport au nombre de tués en 2012	Représentativité de chaque tranche d'âge dans le département (INSEE 2007)
0 à 17 ans	0	2	4,4%	18,6%
18 à 24 ans	10	7	15,6%	6,10%
25 à 64 ans	14	24	53,3%	51,2%
> 65 ans	9	12	26,7%	24,1%

Sur l'implication en tant que conducteurs, les 18-24 ans représentent 17 % des conducteurs impliqués et 23 % des conducteurs tués. Les 25-64 ans représentent 63 % des conducteurs impliqués et 61 % des conducteurs tués. Enfin les plus de 64 ans représentent 13 % des conducteurs impliqués et 16 % des conducteurs tués (*cf graphique ci-dessous*).

rapport conducteurs impliqués/tués selon les tranches d'âges et leur représentativité dans la population Périgourdine



Les 2 roues motorisés (motos>125 cm3) :

Evolution des accidents impliquant les conducteurs âgés de 18 à 24 ans et les motos par rapport au nombre total d'accidents

	2008		2009		2010		2011		2012	
	% acci	% tués								
<b>18-24 ans</b>	31,90%	10,03%	28,82%	39,00%	24,59%	16,22%	31,98%	30,30%	37,27%	15,56%
évolution	→	↘	→	↗	↘	↘	↗	↗	↗	↘
<b>Motos</b>	16,25%	10,26%	11,50%	4,90%	11,88%	2,70%	14,30%	15,15%	13,64%	13,33%
évolution	↗	↘	↘	↘	→	↘	↗	↗	→	→

Pour les 18-24 ans, le nombre d'accidents a diminué mais moins vite que pour le reste des conducteurs ce qui explique que le pourcentage les concernant soit en augmentation. Concernant les tués, le nombre a augmenté mais moins vite que le reste de la population ce qui explique que le pourcentage les concernant soit en diminution

Pour les mêmes raisons, les 2RM de plus de 125 cm3 sont plus nettement en baisse en nombre qu'en pourcentage. C'est la raison pour laquelle les flèches sont vertes.

2.1.3 Localisation des accidents :

La carte ci-dessous montre la répartition des accidents qui ont eu lieu en 2012 sur tout le réseau routier du département. Seuls les accidents géo référencés sont indiqués. Néanmoins, cette représentation graphique montre bien le « grenailage » des accidents recensés en Dordogne, qui est une constante d'année en année. Une concentration s'observe à proximité des grandes agglomérations, cela s'explique pour partie par la densité du trafic la plus importante du département sur ces secteurs.

Département de la Dordogne

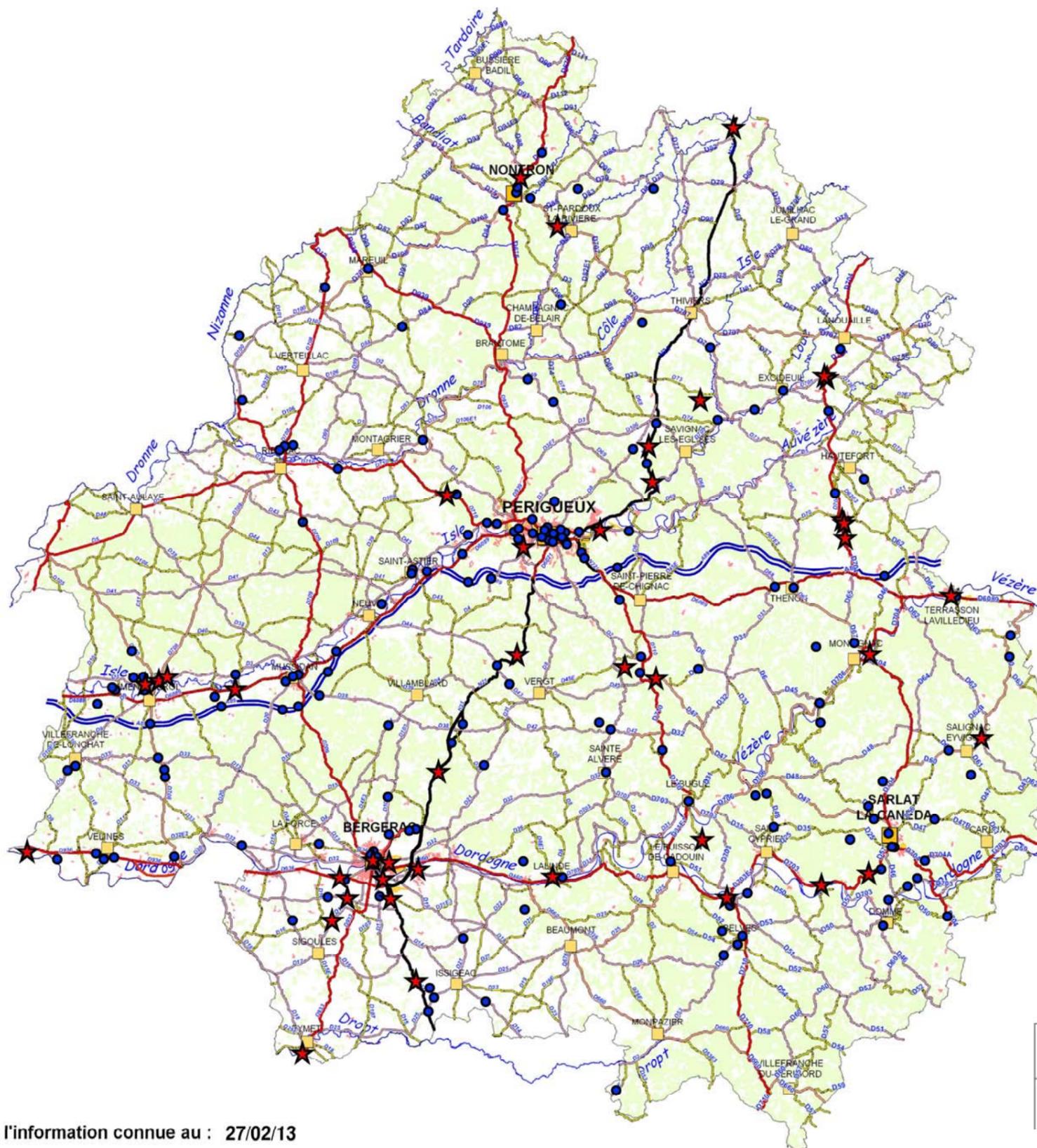
Accidents année 2012

-  Autoroute A89
-  Routes Nationales
-  R.D. Réseau de désenclavement
-  R.D. Réseau structurant principal
-  R.D. Réseau structurant secondaire
-  R.D. Desserte locale

-  Accident mortel
-  Accident corporel non mortel

bilan mensuel	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
<b>Accidentalité 2012</b>												
Accidents	21	8	22	25	21	25	18	17	20	18	9	16
Tués	5	1	6	4	4	4	1	2	7	5	2	4
Blessés	26	9	24	43	29	32	24	21	26	26	11	17
dont Blessés Hospitalisés	20	8	16	24	20	22	21	15	15	18	8	12

bilan mensuel cumulé	janv.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
<b>Accidentalité 2012</b>												
Accidents	21	29	51	76	97	122	140	157	177	195	204	220
Tués	5	6	12	16	20	24	25	27	34	39	41	45
Blessés	26	35	59	102	131	163	187	208	234	260	271	288
dont Blessés Hospitalisés	20	28	44	68	88	110	131	146	161	179	187	199



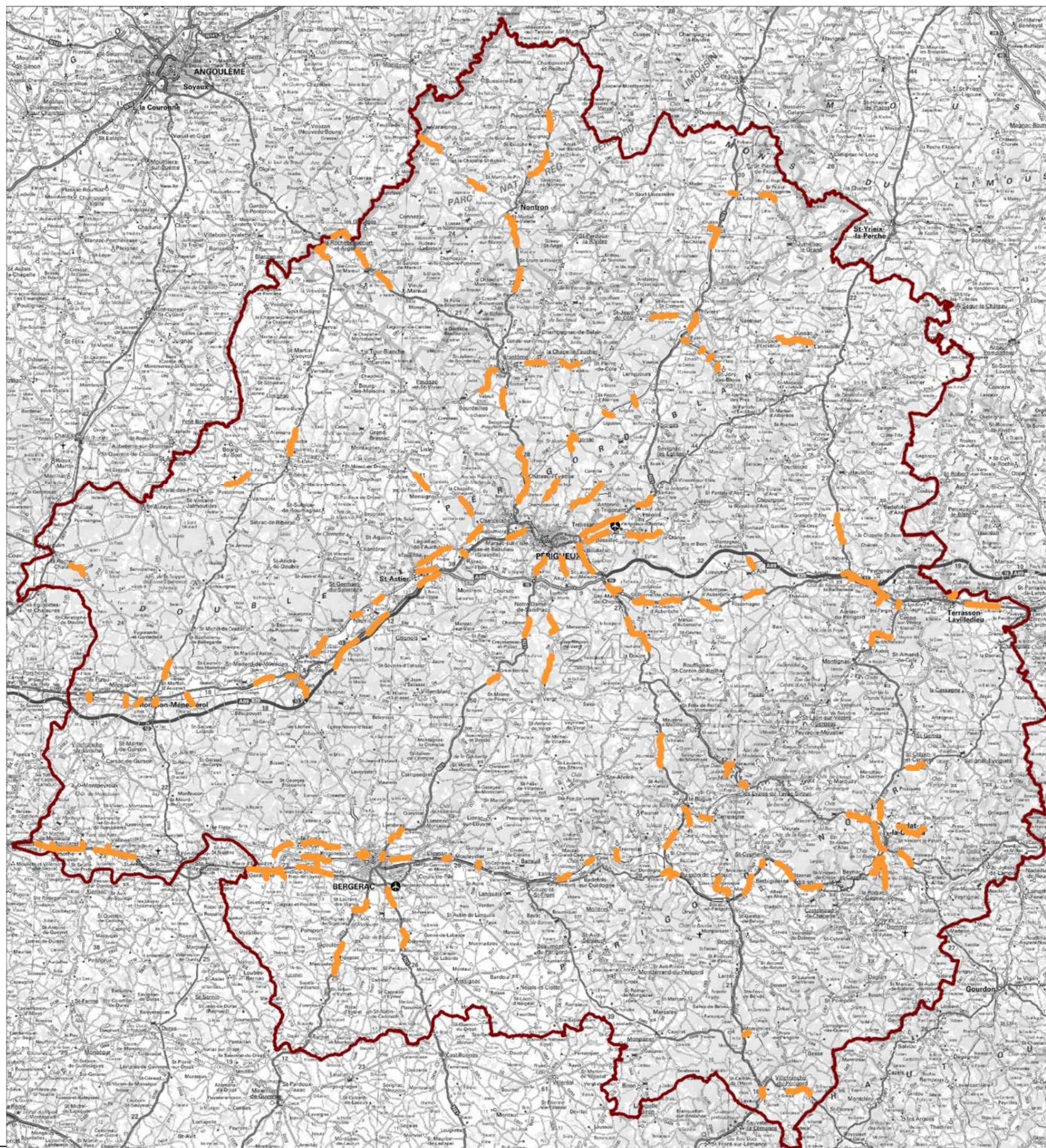
DDT 24  
Observatoire  
Départemental de la  
Sécurité  
Routière



Carte mise à jour avec l'information connue au : 27/02/13

Les secteurs à risques sont disséminés sur l'ensemble du département, sur des grands axes mais majoritairement sur des routes secondaires. Ces routes secondaires sont des itinéraires de délestage entre pôles économiques, pôles d'emplois, pôles de vie, etc. A partir d'une étude globale réalisée en 2008 et 2009, remise à jour en 2011-2012 une carte ci –contre des zones de vigilance accrue a été établie

A ces zones créées sur les secteurs à risques avérés, des zones englobant les radars CSA ainsi que les passages à niveaux sur tout le territoire ont été rajoutés. La carte représente des zones très courtes à gravité avérée alors que l'accidentalité du département est diffuse.

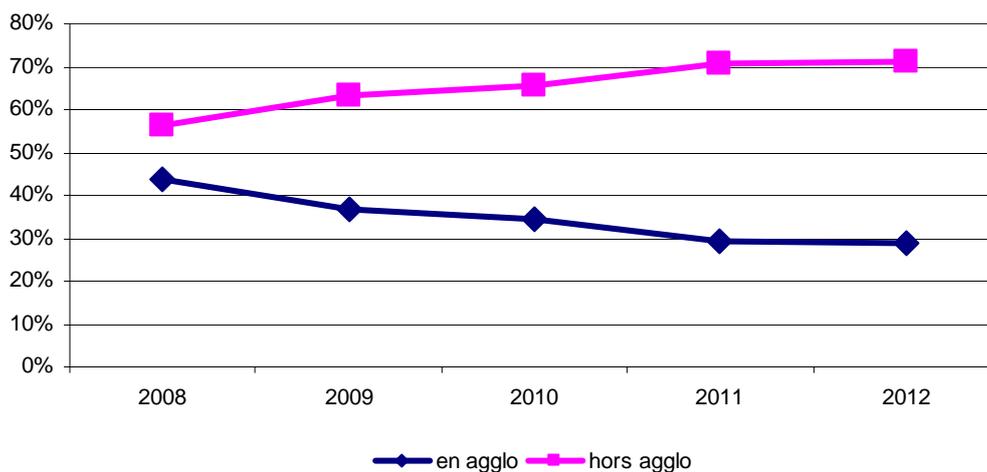


**2.1.4 Localisation : agglomération et hors agglomération**

VARIATION DU POURCENTAGE D'ACCIDENTS EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2008 à 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
en agglo	43,87%	36,95%	34,43%	29,40%	28,64%
hors agglo	56,13%	63,05%	65,57%	70,60%	71,36%

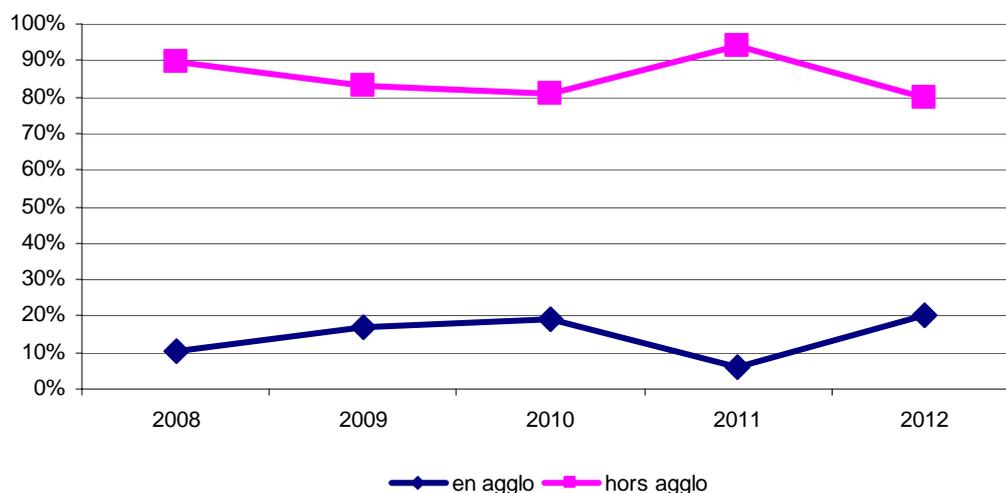
VARIATION DU POURCENTAGE D'ACCIDENTS EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2007 à 2011



VARIATION DU POURCENTAGE DES TUES EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2008 à 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
en agglo	10,26%	17,07%	18,92%	6,06%	20,00%
hors agglo	89,74%	82,93%	81,08%	93,94%	80,00%

VARIATION DU POURCENTAGE DES TUES EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2007 à 2011



La baisse des accidents recensés en agglomération marque un palier. Par contre, le nombre des tués, en agglomération, après une chute spectaculaire en 2011 revient à un niveau important et représente le 5<sup>ème</sup> des tués sur le département. Ce nombre est en grande partie constitué par les piétons qui ont payé un lourd tribut cette année.

Hors agglomération, l'accidentalité est toujours plus importante mais une baisse significative est à observer, tant en part d'accidentalité qu'en nombre (- 35).

La différence de gravité entre accidents en agglomération et hors agglomération s'explique essentiellement par la faiblesse des vitesses donc des chocs et la réduction de la décélération, due au flux important et aux régulations de vitesses du trafic (feux tricolore, embouteillages,...) en agglomération. Il n'en reste pas moins qu'une gravité non négligeable existe en agglomération due aux usagers vulnérables (piétons,...) qui sont régulièrement les victimes de ces accidents. Cette constatation se confirme si l'on met en parallèle la gravité des accidents en agglomérations de moins de 5000 habitants avec celles des 2 grandes agglomérations du département.

En effet, les petites (- de 2000 habitants) et surtout les toutes petites agglomérations (- de 500 habitants) sont bien souvent assimilables à de la campagne, en tout cas du hors agglomération, compte tenu du manque d'aménagement, et parfois d'un mauvais positionnement des limites d'agglomération.

*A noter que la partie agglomération prend en compte toutes les agglomérations quelle que soient leur population.*

### 2.1.5 Localisation : zones police et gendarmerie :

La zone Police représente 2,3% de la superficie du département et concentre 23 % de la population.

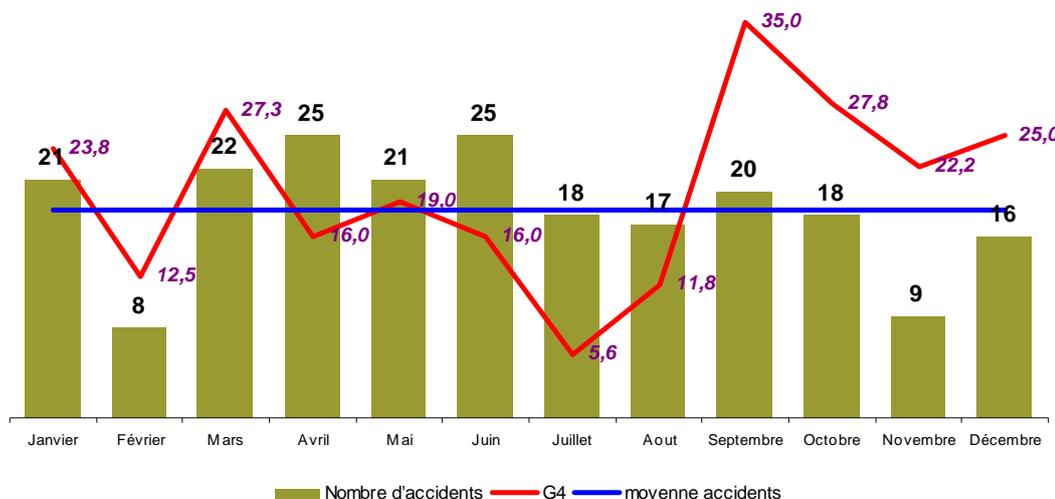
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Gendarmerie</b>	66,46%	74,91%	82,79%	82,78%	80,45%
<b>Police</b>	33,54%	25,09%	17,21%	17,22%	19,55%
dont Périgueux	23,36%	16,62%	9,42%	13,19%	13,18%
dont Bergerac	10,18%	8,47%	7,79%	4,03%	5,45%

La répartition des accidents a peu évolué depuis 2010. Il faut noter une légère augmentation des accidents recensés sur Bergerac.

La zone Police prend en compte les secteurs de Périgueux (Périgueux, Boulazac, Chancelade, Coulounieix-Chamiers, Marsac sur l'Isle, Notre Dame de Sanilhac et Trélissac) et de Bergerac (Bergerac, Cours de Pile, Creysse et St Laurent des Vignes).

### 2.1.6 La temporalité des accidents :

nombre d'accidents selon le mois



Selon le mois :

6 mois (Février, Juillet, Août, Octobre, Novembre et Décembre) sont en dessous de la moyenne mensuelle des accidents, les 6 autres mois sont au dessus, avec Avril et Juin nettement détachés. La saisonnalité n'a toujours pas ou peu d'incidence en Dordogne, les 2 mois les plus accidentogènes ne correspondant pas à une saison précise.

La gravité est

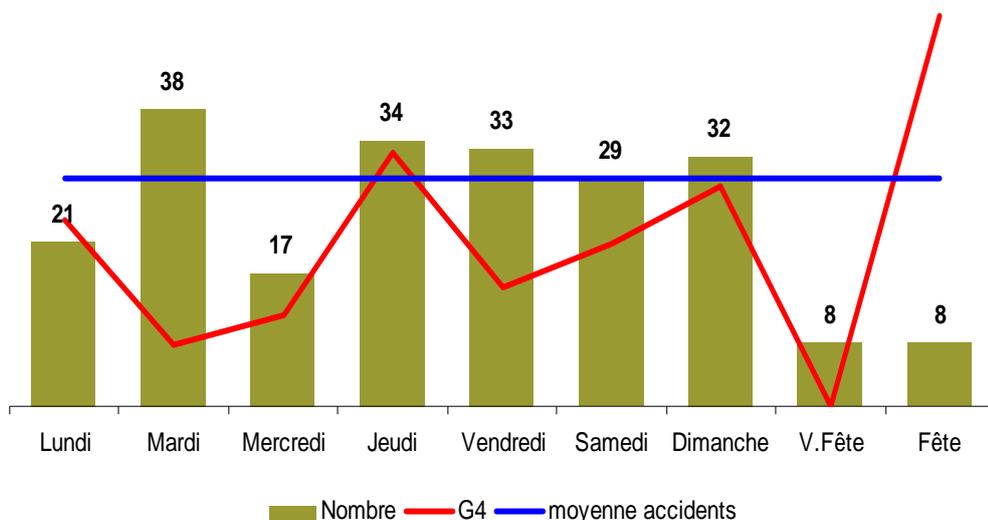
particulièrement importante en Mars, Septembre et Octobre. Ceci est en grande partie dû aux 2 accidents les plus meurtriers qui ont provoqué la mort de 6 personnes sur les 45 tués recensés en 2012.

Ces données sont différentes de celles de 2011.

Selon le jour de la semaine :

4 jours sont au-dessus de la moyenne journalière des accidents (mardi, jeudi, vendredi et dimanche). Le graphique ci-contre montre qu'en 2012 il n'est pas relevé d'accidentalité particulière et plus importante que les autres jours, les veilles de fêtes et les jours de fête. La gravité des accidents la plus préoccupante se retrouve les jeudis, dimanches et jours de fêtes. Ces données ne correspondent en rien à celles de 2011.

nombre d'accidents selon le jour

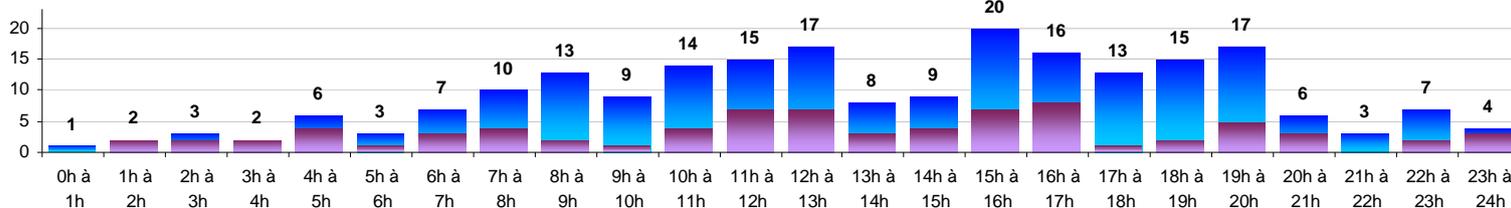


Ces 2 constats ne permettent pas de déterminer une temporalité précise et constante d'une année sur l'autre.

Selon l'heure de la journée :

Nombre d'accidents selon l'heure

■ total ■ dont week-end, vf et fêtes



Il y a peu de différence sur la forme des courbes jours ouvrés et week-ends. Les horaires d'accidents sont quasiment les mêmes quel que soit le jour. Néanmoins, il est possible de tirer les enseignements suivants :

Pour les **jours ouvrés** le nombre d'accidents est plus important dans la période débauche et plus particulièrement dans la tranche **15-20 h** (*cette donnée est à rapprocher de l'accidentalité relevée dans le cadre professionnel*)

Pour les **week-ends, veille de fêtes et fêtes**, les tranches horaires sont similaires mais avec une accidentalité qui pointe de **23 à 4 h**, à la différence des jours ouvrés plus concernés en journée.

2.1.7 L'alcoolémie :

année	nombre d'accidents corporels	nombre de tués	nombre de blessés	nombre d'accidents corporels avec présence d'alcool	pourcentage d'accidents corporels avec présence d'alcool	nombre de tués dans les accidents avec alcool	pourcentage de tués dans les accidents avec alcool	nombre de blessés dans les accidents avec alcool	pourcentage de blessés dans les accidents avec alcool
2008	333	39	435	50	15%	13	33%	62	14%
2009	299	41	388	27	9%	6	15%	28	7%
2010	244	37	321	38	16%	6	16%	48	15%
2011	273	33	366	46	17%	7	21%	61	17%
2012	220	45	288	36	16%	10	22%	35	12%

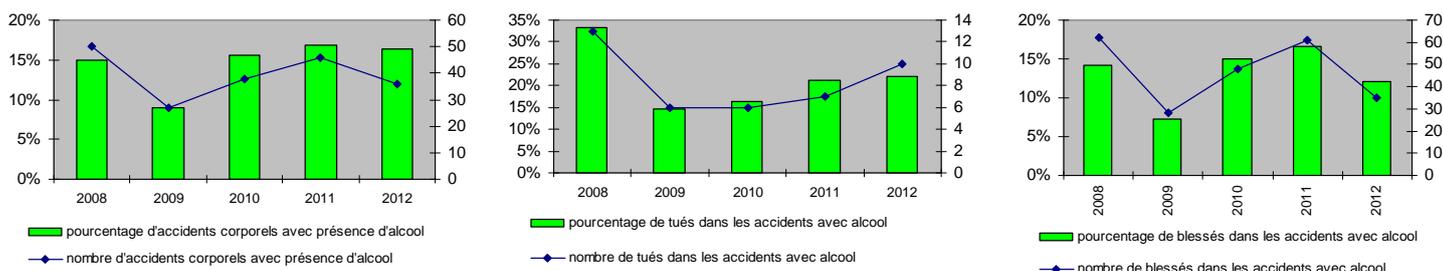
En 2012, c'est 16% des accidents et 22% des tués avec présence d'alcool. C'est 3 tués de plus mais 26 blessés de moins qu'en 2011.

Même si l'évolution sur les 5 dernières années est plutôt favorable et même si les chiffres sont meilleurs qu'au niveau national, ils confirment toujours l'importance de la problématique alcool.

Il faut enfin souligner des taux d'alcoolémie très élevés.

Les différentes actions (prévention, communication et répression) menées sur le territoire semblent porter leur fruit, mais ce ralentissement montre qu'il convient de persévérer dans le domaine de la prévention et de poursuivre l'effort sur des contrôles ciblés.

Les courbes ci-dessous montrent les évolutions des accidents, des tués et des blessés.



Les vitesses :

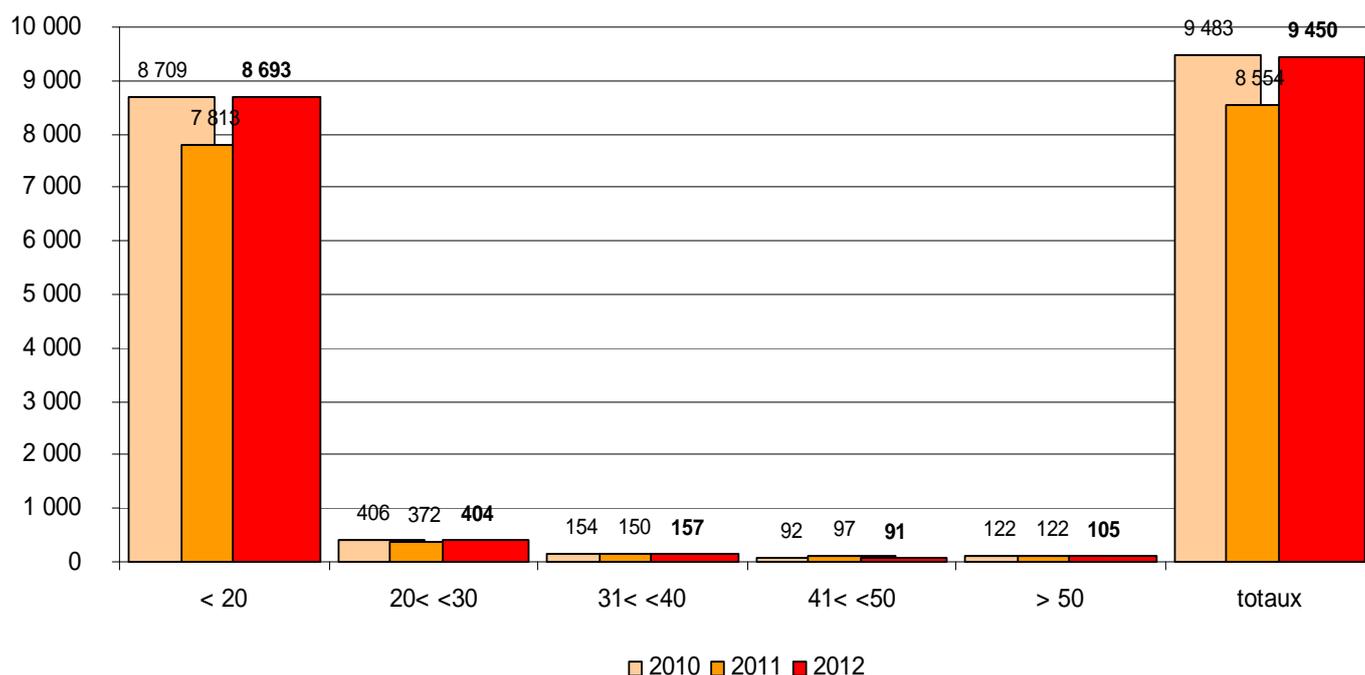
L'analyse des données fournies par les stations « Siredo », qui mesurent l'intensité du trafic et parallèlement la vitesse des véhicules n'est toujours pas possible en 2012, le Département (conseil général) et la Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest (DIRCO) étant en refonte de leur système de comptage.

Aussi, nous n'avons pris en compte que les infractions enregistrées par les radars fixes les plus significatifs et les plus anciens; ils sont au nombre de 11, l'équipement de Lembras étant mis en veille depuis l'ouverture de la déviation de Bergerac.

Les infractions portent essentiellement sur des petits dépassements de vitesse, inférieurs à 20 km/h de la limite autorisée (environ 92 %). Elles sont en augmentation sur les équipements choisis d'environ 11 %.

Les secteurs limités à 90 km/h sont ceux où il est constaté le plus d'infractions, avec toujours de petits excès (compris entre 91 et 98 %).

évolution des infractions constatées

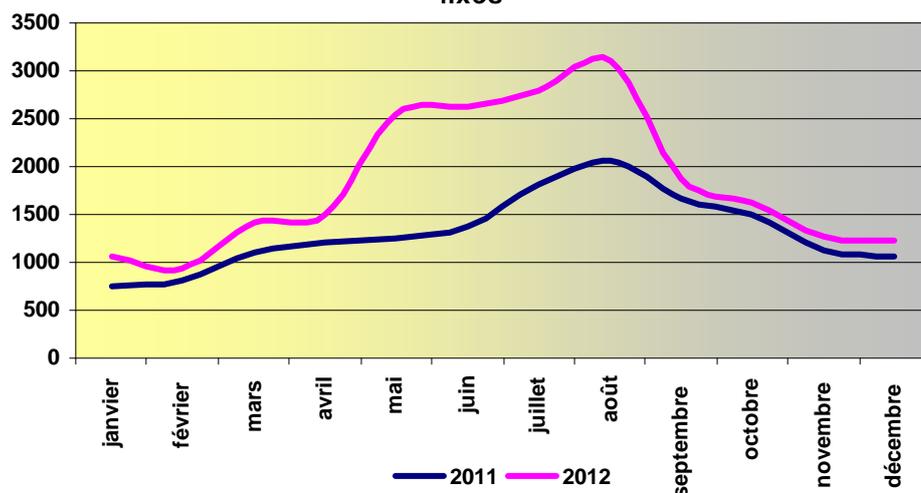


Depuis 2007, le nombre de radars fixes implantés est passé de 10 à 22, en comparaison l'augmentation des messages d'infractions a peu progressé (+13%).

Il faut noter une quasi constance voire une augmentation des délits grandes vitesses sur certains CSA fixes, comme Château-l'Evêque, Terrasson, Lembras, Boulazac, Lamothe-Montravel. Ces 5 radars relèvent 97 % des messages d'infractions supérieures à 50 km/h.

Le nombre d'infractions recensé par les radars « fixes » est de 21 970 contre 25 282 par les radars « embarqués » dont plus de la moitié en zone police (13 933).

évolution mensuelle des messages infractions des radars fixes



L'analyse de l'évolution mensuelle montre en 2012 une augmentation des infractions en période estivale, toutefois elle a débuté plus précocement que d'habitude. Cela correspond à un surplus de trafic

## 2.2 Evolution des enjeux du DGO :

enjeux du DGO \ périodes	constat DGO 13-17	2009	2010	2011	2012	Tendance 2011/2012	2009/2012	Tendance / DGO
Alcool	19,30%	14,43%	17,21%	18,01%	17,27%		16,63%	
Jeunes	30,30%	24,69%	9,77%	20,46%	25,29%		20,17%	
Aînés	25,59%	11,20%	15,17%	14,25%	12,94%		13,30%	
2 roues motorisés	33,90%	18,88%	21,85%	20,69%	18,24%		19,93%	
Risque routier professionnel	23,03%	23,86%	30,33%	25,29%	29,12%		26,85%	

### 2.2.1 Synthèse

2 types de tendances sont donnés :

- les tendances par rapport à l'année 2010
- les tendances par rapport au « constat DGO » réalisées sur le cumul des 4 années passées

*Par ailleurs, nous avons retiré l'enjeu vitesse pour le remplacer par l'enjeu « aînés » afin de se rapprocher du nouveau DGO 2013-2017*

- Les tendances par rapport à l'année 2011 sont mauvaises dans 3 cas sur 5.

La problématique alcool se maintient à un niveau toutefois inférieur au niveau national ;

La mortalité des jeunes continue sa hausse mais le niveau 2010 était exceptionnellement bas ;

La problématique des 2 roues motorisés est en réduction au niveau des accidents mais la gravité est plus importante, le nombre de tués est de +3 ;

Le risque routier professionnel marque le pas, il est même en légère augmentation en pourcentage d'accidents, mais on observe une baisse en nombre comme dans l'accidentalité globale.

- Les tendances par rapport au constat DGO montrent, comme en 2011 un autre visage de l'accidentalité du département.

En effet, les statistiques des enjeux « Jeunes », « aînés » et « 2 roues motorisés » montrent une baisse dans l'accidentalité globale sur la période 2009-2012. Ces enjeux sont détaillés dans l'analyse ci-dessus.

Par contre, pour ce qui est de l'alcool, on peut considérer qu'il y a une stagnation. Le pourcentage est en très faible baisse, mais il peut cependant être considéré comme encourageant.

Pour le risque routier professionnel, là aussi, les chiffres bruts ne varient pas de façon significative, c'est le même constat qu'en 2011. L'augmentation en pourcentage de ces accidents résulte de la baisse de l'accidentalité générale du département. Il faut aussi noter que ces chiffres relèvent d'une approche et d'une compréhension plus fine et plus suivie de cet enjeu.

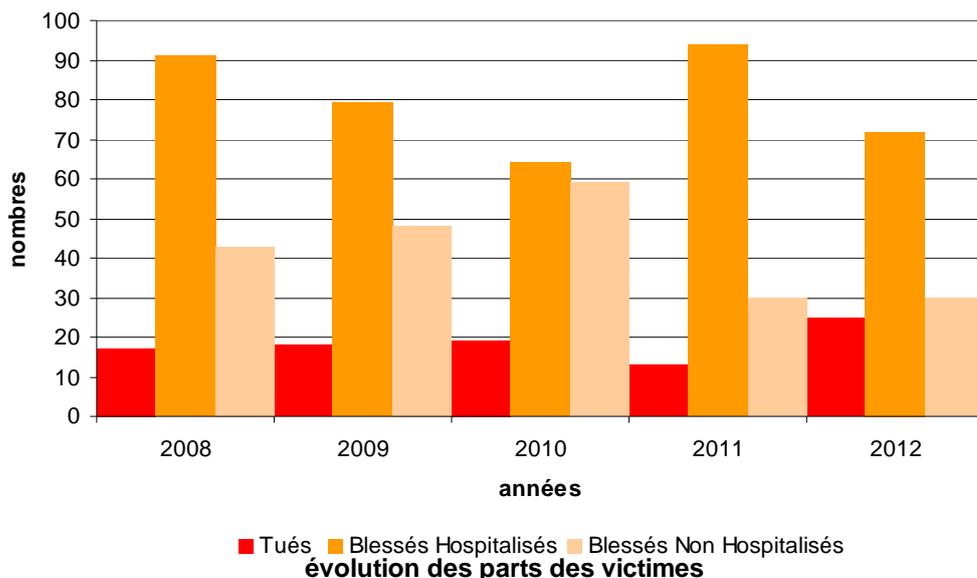
### 2.2.2 Les risques routiers professionnels

Cet enjeu, plus difficile à cerner en fonction de la structure même de la base de données accidents corporels mérite néanmoins que l'on s'y arrête de façon plus précise.

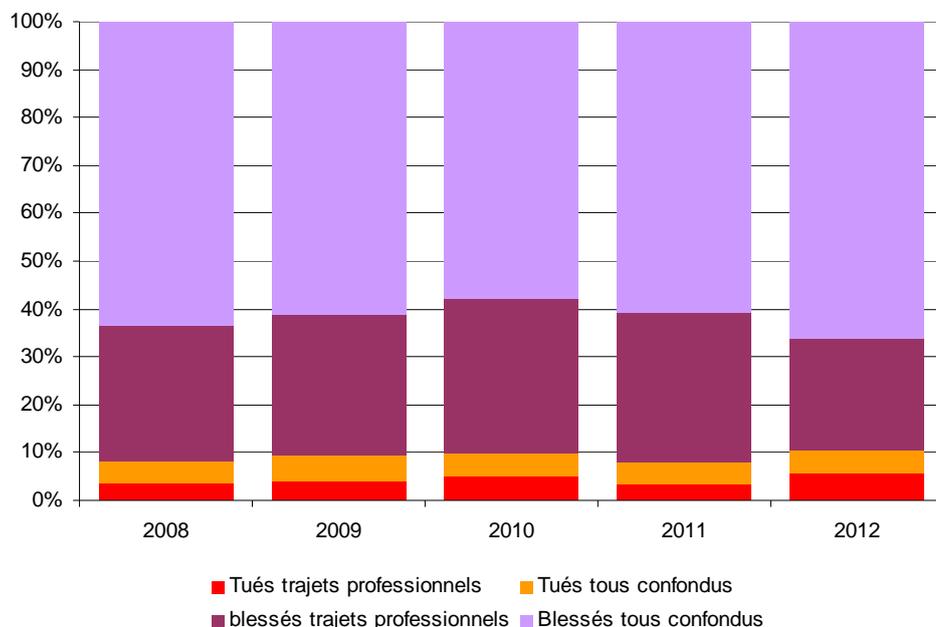
**Nota :**

*Le taux de remplissage de cette donnée est en nette amélioration par rapport aux années précédentes.*

évolution des victimes dans les accidents professionnels



évolution des parts des victimes



Généralités : accidents/victimes

Les accidents du travail sont présents dans **39 %** des accidents de la route en Dordogne. Ils ont impliqué **28 %** des conducteurs recensés dans tous les accidents. Une majorité de ces conducteurs se trouvaient dans un Trajet Domicile Travail, soit **59** contre **38** en mission.

Ces accidents ont fait **65** victimes (19,5 % des victimes totales) dont **9** tués (**20 %** des tués de l'année). Ces parts de victimes sont très importantes et sont en baisse par rapport à 2011.

**Localisation :**

La grande majorité des accidents professionnels a lieu hors agglomération (**83** contre **14** en agglomération).

**Les conducteurs impliqués :**

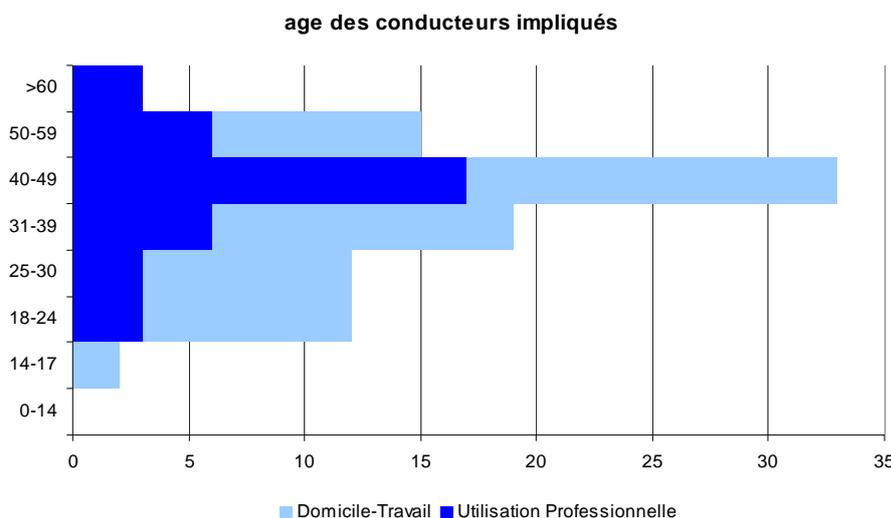
Les conducteurs impliqués sont, dans l'ordre, les cadres moyens / employés (25), les ouvriers (23), les conducteurs professionnels (17).

Arrivent ensuite les artisans (9), les étudiants (5) et les cadres supérieurs (4), pour les catégories socioprofessionnelles identifiées.

Ils ont entre 17 et 65 ans.

La répartition entre utilisation professionnelle et trajet domicile travail est représentée par le graphique ci-contre.

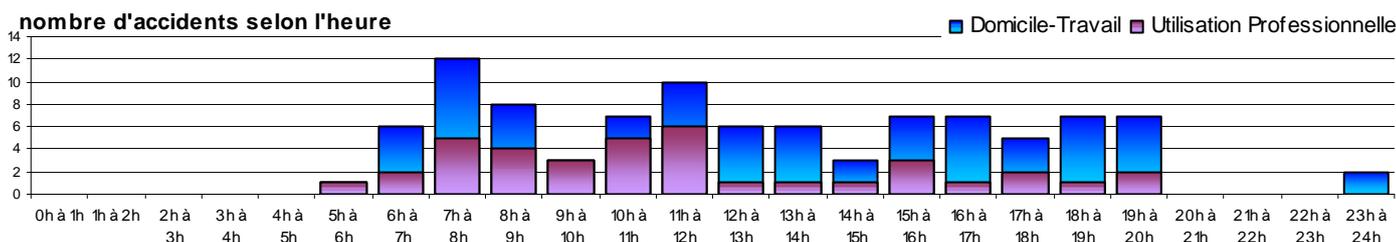
Ceci confirme la majorité des accidents en domicile- travail avec une représentation importante des 40-49 ans mais aussi des tranches d'âges de 31-39 et 50-59 ans.



Il faut noter que les permis probatoire (*moins de 3 ans de permis*) représentent **33** conducteurs sur les 97 impliqués, et les accidents où ils sont impliqués ont fait **48** victimes dont **12** tués, sur les 148 victimes recensées.

**Temporalité :**

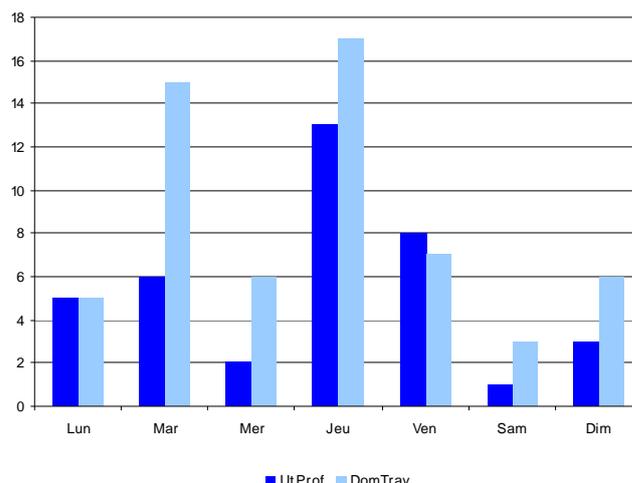
S'agissant en majorité d'accidents domicile-travail, les horaires remarquables sont plutôt situés vers les embauches/débauches et entre 11 h et 12 h ; en utilisation professionnelle les débuts et fins de matinées sont les plus accidentogènes en 2012.



Les jours les plus représentés sont les mardis et jeudis en Domicile-Travail et les jeudis et vendredis pour l'utilisation professionnelle.

**Alcoolémie :**

Il a été relevé 2 accidents avec des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie délictuel au delà de 0,8 g/l, soit environ 2% des conducteurs..



### **3 Bilan actions 2012**

#### **3.1 Infrastructure**

##### **3.1.1. Signalisation**

Dans le cadre de la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière, une politique d'harmonisation de la signalisation de vitesse, entrées et sorties d'agglomérations a été mise en route sous l'égide du Chef de projet sécurité routière, et avec les gestionnaires routiers, les élus et les associations concernées.

2 axes principaux ont été étudiés, kilomètre par kilomètre, conjointement observatoire et gestionnaire (RN 21 et RD 6089). La mise en cohérence est en cours de réalisation sur ces axes, avec information des communes traversées.

---

##### **3.1.2. Etude diagnostic sécurité**

En s'appuyant sur l'étude globale de sécurité réalisée en relation avec l'observatoire et en application de la méthodologie établie, le Département a initié des études détaillées sur des routes connues par des problèmes de sécurité routière.

---

##### **3.1.3. La CCUSR**

La commission départementale consultative des usagers pour la signalisation routière (CCUSR), a pour principal objectif de renforcer l'écoute des usagers de la route sur la pertinence et la cohérence de la signalisation, afin d'en améliorer à terme l'acceptation et le respect et contribuer ainsi à plus de sécurité.

Elle traite exclusivement de signalisation routière verticale et horizontale, et n'intervient pas pour les autres problèmes d'aménagement routier.

Un site Internet ([www.ccur.dordogne.equipement.gouv.fr](http://www.ccur.dordogne.equipement.gouv.fr)) permet au public de faire part de ses remarques sur la signalisation routière en Dordogne.

**3.2 Bilan PDASR /Evaluations 2012 :**

Thématiques et Orientations prioritaires PDASR 2012	Bilan / Evaluation actions 2012
<p><u>Réseau AGIR pour la sécurité routière :</u>                      - Maintenir la compétence du réseau, (recrutements, formations, mobilisation)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation d'IDSR (28 mars 2012)</li> <li>- Formation pour les intervenants du module jeunes permis 13 mars 2012 et 11 décembre 2012</li> <li>- Journée 27/11 Jean Pascal ASSAILLY (professionnalisation du réseau)</li> <li>- Diffusion toute l'année d'informations SR au réseau</li> </ul>
<p><u>Collectivités et correspondants sécurité routière:</u>                      - Favoriser les échanges à l'échelle de territoires pertinents et le partage d'expériences, promouvoir des actions concrètes.</p> <p>Accompagnement financier des communes dans l'achat de radars pédagogiques (destinés au milieu urbain) dans la limite des crédits délégués</p> <p>- Apprendre à mieux se connaître pour davantage de complémentarité et de partenariat. Développer partage de connaissance et d'expériences</p>	<p>Mise à disposition gratuite d'éthylotests dans les manifestations festives organisées par les collectivités                      Chacun des quatre services territoriaux de la DDT disposent d'un éthylotest électronique et d'éthylotests chimiques pour les mettre à la disposition des collectivités.</p> <p>5 communes ont bénéficié de cette aide à l'achat pour un montant de 4000 €</p>
<p><u>Continuum éducatif - JEUNES:</u>                      Faire prendre conscience du risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire                      Maternelle et Primaires (APER) : Apprentissage des premières règles de sécurité                      Collège: (ASSR 1 et 2) et BSR : Le deux roues, l'alerte et secours, l'apprentissage de la conduite, l'alcool                      Lycée et CFA : Module de sensibilisation: alcool, vitesse stupéfiants, comportements à risques</p> <p>1ères année de BTS : module jeunes permis jeunes adultes</p>	<p>Les actions dans les écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées ont été poursuivies avec nos partenaires institutionnels, associatifs et bénévoles.                      Renforcement et formation de l'équipe en charge des ateliers collèges</p> <p>Renforcement et formation de l'équipe en charge du module de sensibilisation pour les classes de 1ere et CFA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction du module de sensibilisation ciblant les 18/24 ans</li> <li>- Formation des IDSR volontaires pour découvrir ce module</li> <li>- Programmation pour une mise en œuvre du module dans toutes les classes BTS du département</li> </ul> <p>Pilotage du groupe de travail DGO « JEUNES »</p>

<p><u>Les deux roues motorisés</u></p> <p>- <b>Communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) le partage de l'espace de circulation et le respect des vitesses maximales autorisées et les actions de prévention possibles.</b></p> <p><b>Inciter au port d'équipements de protection</b></p> <p>- Difficulté pour faire passer les messages vers ce public : Pour les deux roues, les notions de plaisir et liberté sont antinomiques avec la notion de légitimité de la règle. Message prioritaire à faire passer : <i>Respect des limitations de vitesse pour ne pas surprendre les autres usagers et ne pas être surpris soi même en retour.</i></p> <p>- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)</p>	<p>Poursuite des actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rallye moto – sécurité routière avec EDSR et FFMC (mai 2012)</li> <li>- Salon /fête de la moto participation et animation (juin 2012)</li> <li>- Prise en compte de l'enjeu deux roues dans deux ateliers du module de sensibilisation en collège</li> <li>- Organisation d'actions spécifiques pour les motards</li> <li>- Organisation d'un stand sécurité routière dans les manifestations motards</li> <li>- Partenariat avec la FFMC</li> </ul> <p>Pilotage du groupe de travail DGO « 2 RM»</p>
<p><u>Alcool et conduites addictives :</u></p> <p>- Banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant (discothèques, salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association...)</p> <p>Impliquer les principaux responsables d'établissements d'enseignement supérieurs et les associations d'étudiants pour les inciter à prévoir dispositifs de dépistage et accompagnement à l'occasion d'évènements festifs</p>	<p><b>Deux actions mises en œuvre</b></p> <p>a) Actions SAM dans les discothèques : 18 soirées réalisées en 2012 pour un coût d'environ 8000€</p> <p>Trois associations participent à ce programme, une seule Alcool Assistance est véritablement engagée et efficace.</p> <p>Au fil des ans, ce programme diminue progressivement :</p> <p>Ces actions ont un coût élevé, pour une efficacité limitée</p> <p>Aujourd'hui, tous les jeunes connaissent le réflexe SAM</p> <p>De plus, obligation de mise à disposition d'éthylotests par les établissements de nuit</p>
<p><u>Les Aînés :</u></p> <p>Remise à niveau du code de la route et responsabilisation des aînés sur la santé et la conduite</p> <p>Cibler prioritairement les piétons séniors</p>	<p>40 stages de remise à niveau avec les clubs des aînés, les fédérations des aînés ruraux effectuées par la Prévention Routière (association partenaire)</p> <p>Pilotage du groupe de travail DGO « Aînés»</p>
<p><u>Risque Routier Professionnel:</u></p> <p>Promouvoir les démarches de protection des salariés</p> <p>- Réflexion à conduire sur l'enjeu « risque routier professionnel » en préparation du prochain DGO</p>	<p>Conduite du groupe de travail « RRP » dans le cadre du prochain DGO</p> <p>A ce jour, on n'intervient pas pour le public des actifs</p> <p>Eco conduite : Quelques actions conduites avec l'utilisation du simulateur (SNCF, Lycée Claveille)</p>

<p><u>Actions grand public :</u> Avec le camion sécurité routière : stand sur des manifestations extérieures, festives ou sportives avec des thèmes et matériels différents selon la demande.</p>	<p>12 actions réalisées</p> <p>Le stand grand public permet une animation des actions portées par l'Etat</p>
<p><u>Assistance aux porteurs de projets :</u> Soutenir et accompagner les projets pertinents avec une participation plus soutenue pour les projets portés par des jeunes.</p>	<p>-Disponibilité pour aider les jeunes à porter des actions et messages de sécurité routière -Peu de demandes dans l'année à l'initiative des jeunes</p>
<p><u>Communication et actions spécifiques :</u></p>	<p>Actions de communication tout au long de l'année sur les chiffres SR, publication d'un baromètre sécurité routière trimestriel Contrôles routiers et opérations particulières avec les CRS Salon moto et rallye moto –sécurité routière (mai et juin 2012) Journée alternative aux contraventions (juin 2012) Journée sécurité intérieure (6 octobre)</p>
<p><b><u>DGO 2013 / 2017 :</u></b> <b>Elaboration du prochain DGO</b></p>	<p>Lancement comité de pilotage DGO, réunion des groupes de travail tout au long de l'année</p>

## 4 Programme d'actions 2013

### 4.1 Les actions 2013 :

Ce programme d'actions répond aux orientations d'actions définies dans le DGO 2013-2017

Thématiques et Orientations prioritaires PDASR 2013	Programme d'actions 2013
<p><u>Réseau AGIR pour la sécurité routière :</u>            - Maintenir la compétence du réseau, (recrutements, formations, mobilisation)            - Vie du réseau, partage de valeurs</p> <p>- A voir : besoins éventuels de formations notamment sur la communication</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recrutement et formation de nouveaux IDSR</li> <li>- Organisation de journée de formation/information pour l'ensemble du réseau (en particulier sur l'alcool et les stupéfiants avec le concours de policiers et gendarmes formateurs)</li> <li>- Module alcool à faire évoluer (apport de nouvelles compétences)</li> </ul> <p>Diffusion d'informations SR tout au long de l'année.</p>
<p><u>Collectivités et correspondants sécurité routière:</u>            - Favoriser les échanges à l'échelle de territoires pertinents et le partage d'expériences, promouvoir des actions concrètes.</p> <p>- Apprendre à mieux se connaître pour davantage de complémentarité et de partenariat. Développer partage de connaissance et d'expériences</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuite de l'action « conducteurs responsables », mise à disposition d'éthylotests électroniques et chimiques.</li> <li>- Mise à disposition des communes de cinémomètres et analyse des vitesses</li> <li>- Participation du stand sécurité routière à des animations grand public organisées par les collectivités</li> <li>- Mise en œuvre de formations sur le risque routier professionnel si possible en partenariat avec l'union des maires et le CNFPT</li> </ul>
<p><u>Continuum éducatif - JEUNES:</u></p> <p>La sensibilisation conduite actuellement sur le risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire doit rester la priorité (orientation DGO)            Faire prendre conscience du risque routier à toutes les étapes du parcours scolaire            Maternelle et Primaires (APER) : Apprentissage des premières règles de sécurité            Collège: (ASSR 1 et 2) et BSR : Le deux roues, l'alerte et secours, l'apprentissage de la conduite, l'alcool            Lycée et CFA : Module de sensibilisation: alcool, vitesse stupéfiants, comportements à risques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre avec nos partenaires institutionnels, associatifs et bénévoles les actions habituelles conduites dans les écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées</li> </ul> <p>Rappel de la valeur éducative de la sanction pénale avec la proposition de participation des lycéens (tranche d'âge 16-18 ans) à des audiences correctionnelles</p>

<p>Module jeune conducteur pour établissements et structures qui gèrent des formations pour la classe d'âges 18 / 24 ans</p>	<p>Réalisation du programme de mise en œuvre dans les classes de BTS. L'IUT, les classes prépas sont nos prochains objectifs en fonction du nombre d'intervenants prêts à s'investir pour cette formation</p>
<p><u>Les deux roues motorisés</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité (orientation DGO)</li> <li>- Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs (orientation DGO)</li> <li>- Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues (orientation DGO)</li> <li>« Communiquer sur les dangers spécifiques 2 roues (cible motard, conducteur VL ou autre, gestionnaires, ...) le partage de l'espace de circulation et le respect des vitesses maximales autorisées et les actions de prévention possibles ».</li> <li>- Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)</li> <li>-</li> </ul>	<p>Réaliser des actions spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Journée maniabilité/ trajectoires avec EDSR et associations partenaires et auto écoles.</li> <li>- Prise en compte de l'enjeu deux roues dans deux ateliers du module de sensibilisation en collège</li> <li>- Organisation d'actions spécifiques pour les motards (circuit)</li> <li>- Organisation d'un stand sécurité routière dans les manifestations motards</li> <li>- Partenariat avec la FFMC</li> <li>- Sensibiliser les collectivités</li> </ul>
<p><u>Alcool et conduites addictives :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant (discothèques, salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association...)</li> <li>- l'alcoolisation chronique : problème de société de santé et de sécurité publiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuite des actions pour promouvoir le geste d'autocontrôle de son alcoolémie : <i>soirées SAM en discothèques avec la participation d'associations, sensibilisations en actions grand public, mise à disposition d'éthylotests gratuits dans des manifestations festives portées par des collectivités ou associations</i></li> <li>Possibilité de pistes d'actions dans le cadre d'une approche transversale associant plusieurs partenaires (secteurs judiciaires, médicaux et sociaux)</li> </ul>
<p><u>Délinquance routière et incivilité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévenir la récidive</li> <li>- Développer un partenariat avec le ministère de la justice</li> <li>- Le SPIP étudie la possibilité de construire un stage de citoyenneté qui pourrait être une alternative à certaines peines de travail d'intérêt général.</li> </ul>	<p>Participer à l'action de prévention de la récidive délinquance routière</p> <p>Disponibilité pour participer à cette démarche (évalué à 2 ou 3 journées de travail réparties sur l'année)</p>

<p><u>Les Aînés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre et développer les actions de prévention (orientation DGO)</li>   <li>- Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser (orientation DGO)</li>   <li>- Développer un partenariat entre les différents acteurs (orientation DGO)</li> </ul>	<p>Poursuivre le soutien aux actions de formation et sensibilisation en faveur des aînés avec la Prévention Routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- remise à niveau du code de la route</li> <li>- responsabilisation des aînés sur la santé et la conduite.</li> <li>- sensibilisation aux risques piétons</li> </ul> <p>Lors des opérations de sensibilisation relatives à la sécurité des personnes et des biens, organisées par les compagnies de gendarmerie pour les séniors, aborder la thématique sécurité routière.</p> <p>Lors des opérations de sensibilisation des personnels en charge de personnes âgées, aborder les problématiques spécifiques des risques routiers pour les personnes âgées</p>
<p><u>Risque Routier Professionnel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Initier des actions de prévention concernant le risque trajet (orientation DGO)</li> <li>- Prioriser les actions de prévention: secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes (orientation DGO)</li>   <li>- Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple (orientation d'action DGO enjeu « Jeunes »)</li> <li>- Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes (orientation DGO enjeu « jeunes »)</li>   <li>- Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs (orientation DGO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construire un module de sensibilisation risque routier professionnel</li> <li>- Tester et valider le module</li> <li>- Présenter le module aux organismes de prévention et formation collectivités (CARSAT, CCI, Chambre des métiers, MSA, CNFPT)</li> <li>- Former des intervenants pour présenter ce module</li> </ul> <p>Le module décline trois thèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conduite responsable</li> <li>- les enjeux et les clés de l'éco conduite</li> <li>- rôle des parents (valeur d'exemple et accompagnement de la prise de risque chez les jeunes</li> </ul> <p>- Être à l'écoute des demandes des acteurs de la prévention, les informer, les associer à notre programme de formation.</p>
<p><u>Actions grand public :</u></p> <p>Avec le camion sécurité routière : stand sur des manifestations extérieures, festives ou sportives avec des thèmes et matériels différents selon la demande. Ces actions constituent une vitrine, un outil de communication pour valoriser le volet prévention/ sécurité routière dans les manifestations publiques</p>	<p>Organiser notre participation à une quinzaine d'actions Grand public dans l'année</p>
<p><u>Assistance aux porteurs de projets :</u></p> <p>Soutenir et accompagner les projets pertinents avec une participation plus soutenue pour les projets portés par des jeunes (Orientation DGO enjeu « jeunes »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité pour aider les jeunes à porter des actions et messages de sécurité routière</li> <li>- Participation au financement de projets portés par des jeunes dans le cadre du programme Label vie</li> </ul>

<p><u>Communication et actions spécifiques :</u>  Rendre inacceptable la mort des jeunes (1<sup>ère</sup> cause de mortalité des 18-24 ans)  Développer la pédagogie du risque vitesse  Poursuivre la lutte contre l'alcool au volant  Poursuivre la communication sur la fatigue au volant et les psychotropes  Alerter sur le risque du téléphone et des distracteurs au volant  Poursuivre l'appel à la vigilance des motards</p> <p>Communiquer sur les enjeux du DGO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actions de communication tout au long de l'année sur les chiffres SR, publication d'un baromètre sécurité routière trimestriel, de la carte de l'accidentalité mensuelle.</li> <li>-Articles sur « civique », sur la lettre électronique du département, le site internet</li> <li>- Organisation d'actions spécifiques: journée « alternative aux contraventions », Actions motos</li> <li>- Médiatisation de certains contrôles routiers et opérations particulières avec les CRS</li> </ul>
---	---

En diffusant au plus près du terrain la culture de la sécurité routière, l'action locale permet à chacun de comprendre «le pourquoi du respect des règles ».

Elle est essentielle pour gagner l'adhésion des citoyens et favoriser les changements de comportement.

**Toutefois, l'action locale ne peut avoir d'effet qu'à moyen ou à long terme, ce qui rend souvent peu évident les liens entre les actions menées et les résultats statistiques enregistrés en termes d'accidentalité.**

Sur le court terme, les seules initiatives ayant une incidence réelle sur la réduction du nombre des accidents sont principalement celles qui portent sur le volet répressif, en particulier avec les contrôles des vitesses, et de conduite sous l'emprise de l'alcool et /ou de stupéfiants conduits dans le cadre du plan départemental de contrôles routiers.

## 4.2 Tableau financier prévisionnel du PDASR 2013

Budget prévisionnel 2013 pour le département de la Dordogne			
ACTIONS	PRIORITE	THEMES	Montants prévus
Actions grand public 15 par an (en collaboration avec les correspondants sécurité routière des communes et des arrondissements)	1	Alcool/ Vitesse/ Comportements	4000 €
Actions prévention alcool dont actions SAM : Discothèques impliquées + correspondants arrondissements pour les manifestations festives	2	Jeunes/Alcool	5000 €
Action lycée et CFA module de sensibilisation pour toutes les classes de 1ère + module jeunes permis 1ères années BTS	1	Jeunes/Alcool / 2 RM/ Comportements	9000 €
Action collège ateliers dans les classes de 3ème	1	Jeunes/Alcool / 2RM	2000 €
Action maternelle et élémentaire Pièce de théâtre Lilô Théâtre (20 représentations) + actions avec les associations partenaires Prévention Maïf, Mae, Adateep	1	Jeunes	12000 €
Action aînés avec Prévention Routière dans les collectivités + partenariat avec le conseil général "clics gérontologiques"	1	Aînés	5000 €
Communication, animation politique SR	1		7000 €
Poursuite des Actions sur le risque routier professionnel	1	Risque routier professionnel	4000 €
Assistance aux porteurs de projets (Label vie)	1	Jeunes	2000 €
Formation professionnelle des IDSR, et des partenaires sécurité routière	2		3000 €
Actions spécifiques 2 roues motorisés (journée moto, circuit etc...)	1	2 RM	6 000 €
<b>TOTAL</b>			<b>59 000,00 €</b>