Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA DORDOGNE

PLAN DEPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE

2014

Plan approuvé le 15 mai 2014,

Le Préfet de la Dordogne,

Jacques BILLANT

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

PDASR 2014

1 ORGANISATION DE LA PRISE EN CHARGE DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LE DEPARTEMENT ET MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES 3

2.2.1 Introduction 3
2.2.2 Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière : 4

2 BILAN DE L'ACCIDENTALITE 2013 EN DORDOGNE 7

2 .1 Synthèse de l'accidentalité 2013 7
2.1.1. La situation départementale 7
2.1.2 Les catégories d'usagers : 11
2.1.3 Localisation des accidents : 13
2.1.4 Localisation : agglomération et hors agglomération 15
2.1.5 Localisation : zones police et gendarmerie : 16
2.1.6 La temporalité des accidents : 17
2.1.7 L'alcoolémie : 19
2 .2 Evolution des enjeux du DGO : 21
2.2.1 Synthèse 21
2.2.2 Les risques routiers professionnels 21
2.2.3 Les jeunes 23
2.2.4 Les aînés : 25
2.2.5 2RM : 26

3 BILAN ACTIONS 2013 29

3 .1 Infrastructure 29
3.1.1. Signalisation 29
3.1.2. Etude diagnostic sécurité 29
3.1.3. La CCUSR 29
3.1.4. Bilan PDASR /Evaluations 2013 : 30

4 PROGRAMME D'ACTIONS 2014 35

4.1.1 Les actions 2014 : 35
4.1.2 Tableau financier prévisionnel du PDASR 2014 40

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

2.2.1 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 faire baisser l'insécurité routière sur les routes de la Dordogne.

Ce document recense ainsi les actions proposées par les acteurs locaux de la sécurité routière. Les 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, stupéfiants, vitesse, téléphone, 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 2013, du PDASR précédent, et des contrôles routiers 2013

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 2014. Enfin, il détaille chacune des actions proposées en Dordogne, au titre du PDASR 2014, 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.

2.2.2 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
(Jusqu'au 15 avril)

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** 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)

✓ Le Document Général d'Orientations (DGO) 2013-2017 :

Le PDASR 2014 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 ainés

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

2 Bilan de l'accidentalité 2013 en Dordogne

2 .1 Synthèse de l'accidentalité 2013

2.1.1. La situation départementale

Le bilan de l'accidentalité en Dordogne, pour l'année 2013, est de 189 accidents, 33 tués, 233 blessés dont 170 blessés hospitalisés.

	En DORDOGNE			En Aquitaine	En France
	2012	2013	Evolution 2013/2012	Evolution 2013/2012	Evolution 2013/2012
Accidents	220	189	- 14%	- 11,1 %	- 6,6%
Tués	45	33	- 27 %	- 23,5 %	- 11%
Blessés	288	233	- 19%	- 11,5 %	- 6,6%

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

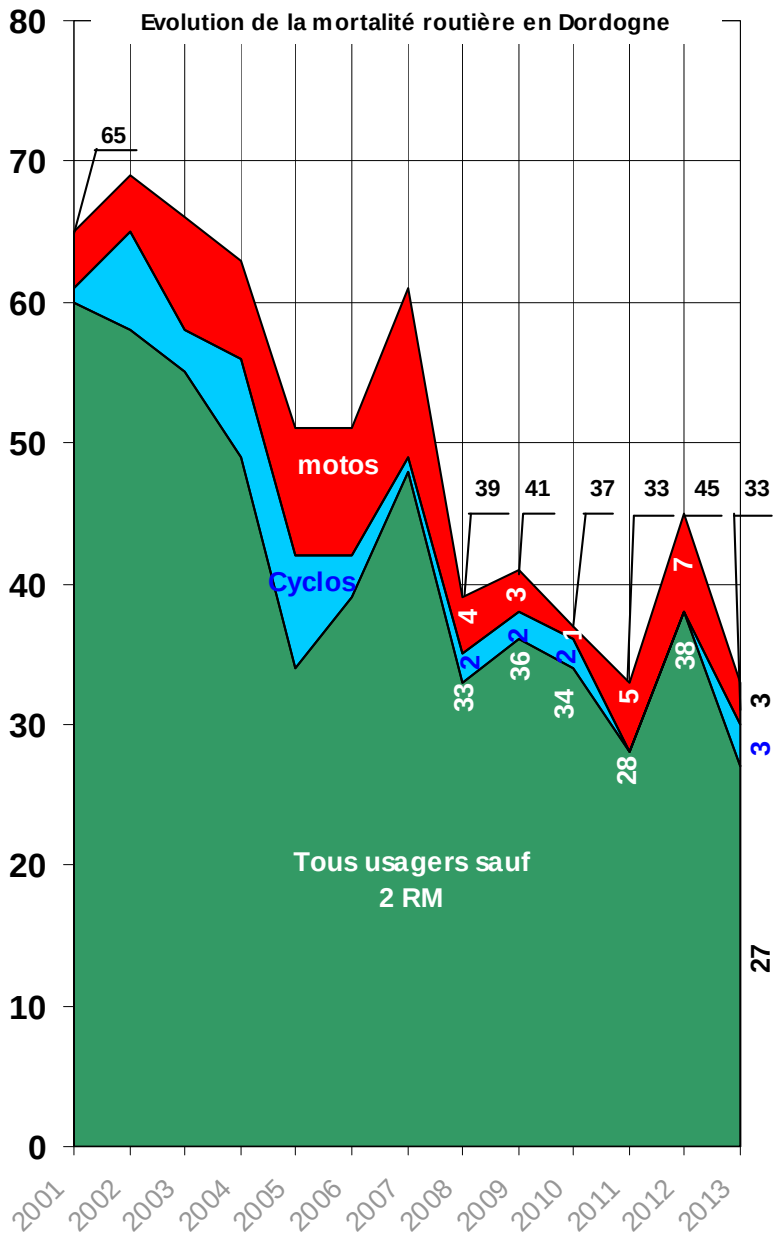
Le nombre d'accidents corporels recensés est en baisse réelle, mais la gravité est nettement plus importante.
Ceci est dû à un maintien élevé du nombre de tués, malgré une baisse notable du nombre de blessés et particulièrement des blessés hospitalisés, et une baisse substantielle du nombre d'accidents.
Il faut noter que l'écart accidents mortels / nombre de morts est aussi important qu'en 2012 (29 pour 33). En effet 3 accidents ont causé la mort de 7 personnes, les autres accidents mortels n'ayant provoqué qu'un seul tué, comme majoritairement en Dordogne.
Le phénomène « piétons » noté en 2012 perdure en 2013. 28 piétons ont été impliqués en 2013, contre 22 en 2012, accidents qui ont fait 3 morts. 23 accidents ont eu lieu en agglomération dont 3 mortels.

En ce qui concerne les accidents corporels recensés, rapportés au kilomètre de route leur taux est de **0,03** accident au km pour les RD, **0,14** pour les RN et **0,06** pour l'Autoroute A89 et insignifiant pour les voies communales. Seule la RN est en augmentation.

Les mois qui connaissent la plus faible accidentalité sont mars et avril pour lesquels il est recensé moins de 10 accidents par mois. Les autres mois oscillent entre 10 et 28 accidents avec une moyenne de 17 accidents par mois.

Peu d'accidents corporels recensés les jeudis, 0,4 accident par jour ; le vendredi devient la journée la plus accidentée avec une moyenne de 0,7 accident. Tous les autres jours de la semaine ainsi que les jours de fête et veilles de fêtes ont une moyenne de 0,5 accident par jour. C'est un peu plus bas que l'année précédente, mais les nombres sont faibles. Le jour on l'on constate le plus d'accidents n'est plus le même que l'an passé (mardi), là aussi, les petits nombres enlèvent toute significativité.

Environ **25 %** des conducteurs impliqués dans les accidents corporels recensés le sont dans des **accidents à connotation professionnelle** (**17 %** en domicile-travail et **8 %** en utilisation professionnelle).



La gravité des accidents est toujours trop importante ; rapporté au **million d'habitants**, c'est **79** morts pour le département de la Dordogne contre 52 pour la France et 58 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.

Le nombre d'accidents continue à baisser, et le nombre de tués, après une forte augmentation en 2012, est revenu au niveau de 2011.

Toutefois on peut estimer à **191** le total des vies sauvées en Dordogne depuis 2002.

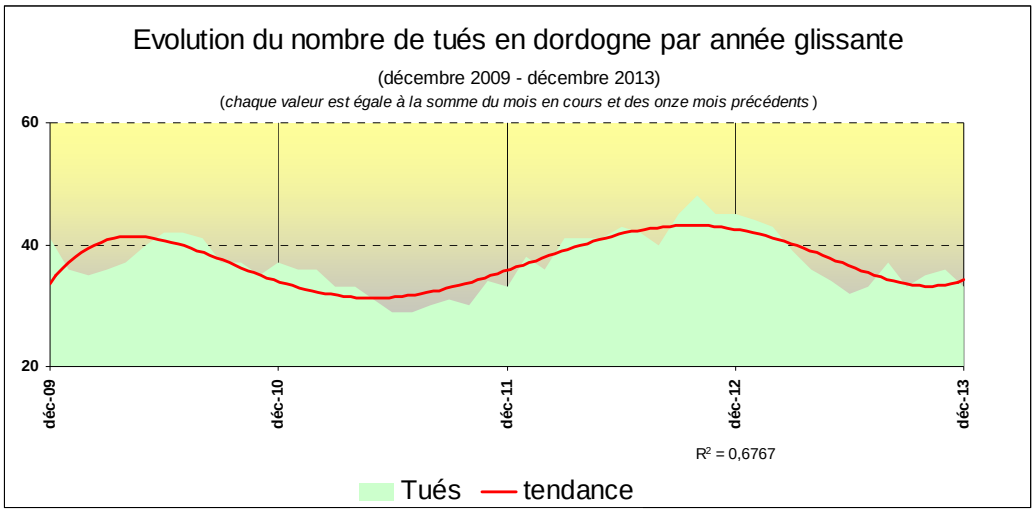
On note 3 tués en cyclomoteur et 3 tués en motos en 2013.

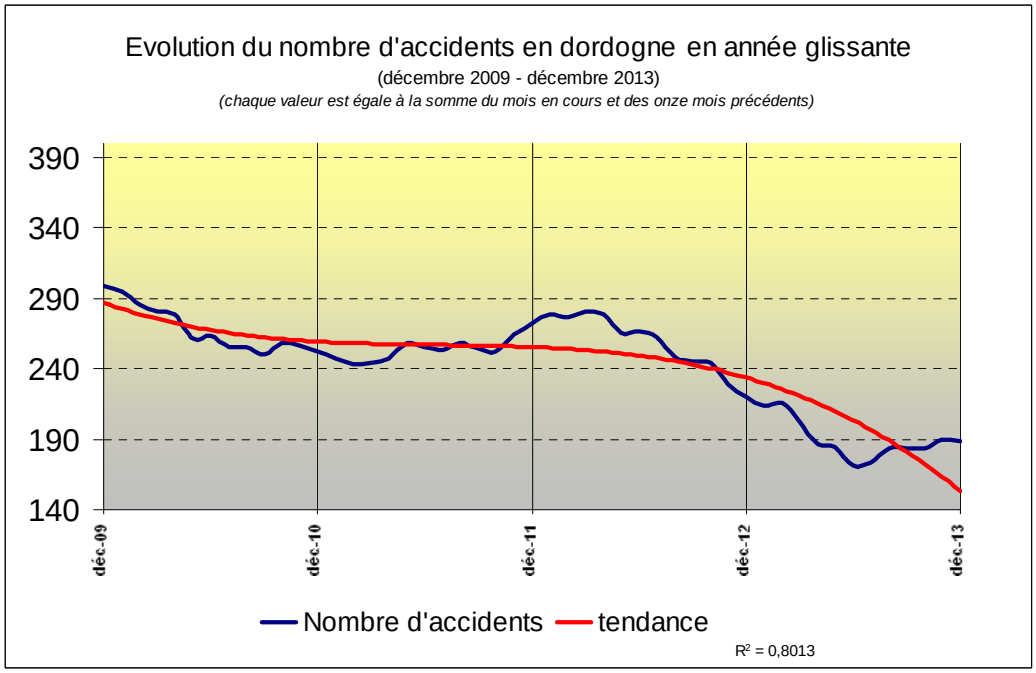
Ces premiers éléments d'analyse sont détaillés pour partie dans les 3 graphiques suivants.
Pour les tués, la courbe de tendance (trait rouge), après avoir subi une forte hausse sur l'année 2012, a repris sa baisse mais semble marquer une inflexion à la hausse en fin d'année.

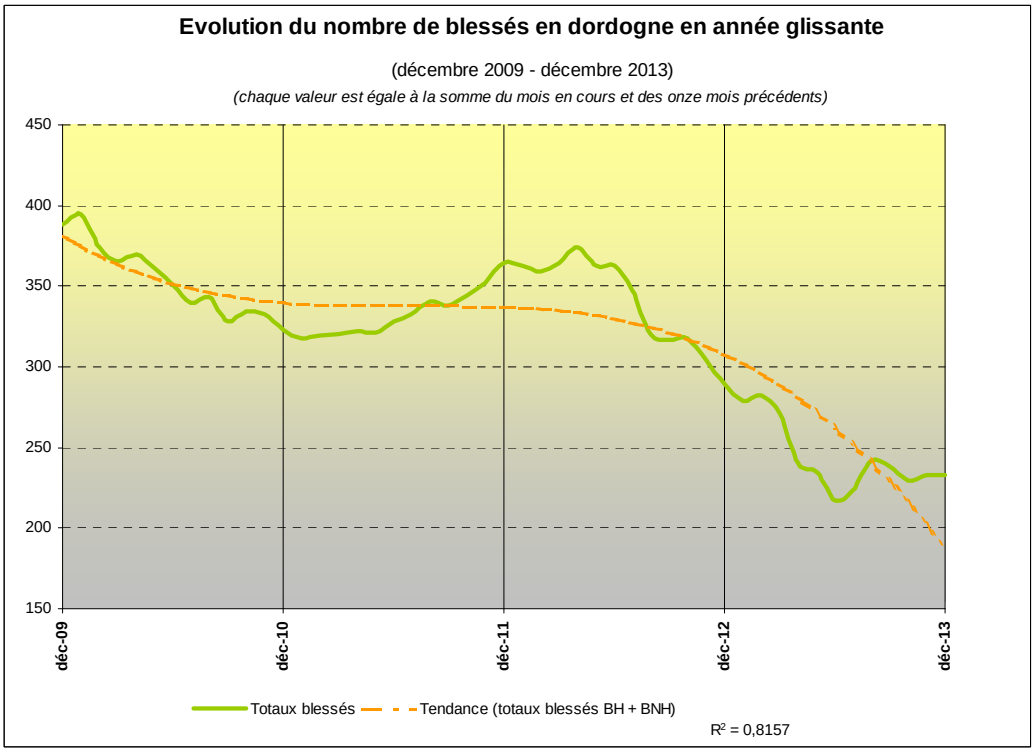
La courbe des accidents présente une tendance à la baisse, même si le nombre sur 12 mois glissants paraît stagner en fin de période.

Enfin, la courbe des blessés après la hausse importante de la fin de l'année 2011 et du début de 2012, montre une chute importante due essentiellement à la baisse notable des blessés hospitalisés (-28).

Ces nombres restent largement en dessous de la moyenne des 5 années précédentes.

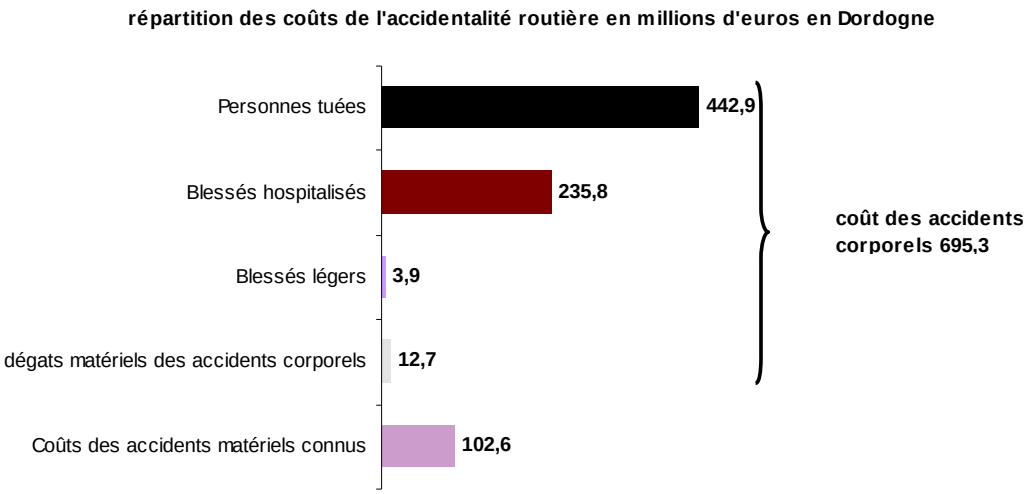

Evolution du nombre de tués en dordogne par année glissante
(décembre 2009 - décembre 2013)
(chaque valeur est égale à la somme du mois en cours et des onze mois précédents)
60
40
20
déc-09
déc-10
déc-11
déc-12
déc-13
R² = 0,6767
Tués
tendance


Evolution du nombre d'accidents en dordogne en année glissante
(décembre 2009 - décembre 2013)
(chaque valeur est égale à la somme du mois en cours et des onze mois précédents)
390
340
290
240
190
140
déc-09
déc-10
déc-11
déc-12
déc-13
Nombre d'accidents
tendance
R² = 0,8013


Evolution du nombre de blessés en dordogne en année glissante
(décembre 2009 - décembre 2013)
(chaque valeur est égale à la somme du mois en cours et des onze mois précédents)
450
400
350
300
250
200
150
déc-09
déc-10
déc-11
déc-12
déc-13
Totaux blessés
Tendance (totaux blessés BH + BNH)
R² = 0,8157

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

- la part d'accidents sur obstacles fixes est identique à celle de 2012 (**35 %)** et représente près de la moitiés des tués, 48,5 %, soit + 17 % par rapport à 2012. La plupart sont dus à des sorties de route avec un véhicule seul, 91 % des accidents sur obstacles fixes, 90 % des victimes et 94 % des tués de ces mêmes accidents,
- l'alcool est présent dans **19 %** des accidents qui représentent **30 %** des tués,
- la représentativité des jeunes de 18 à 24 ans reste au même niveau qu'en 2012 (16 % des conducteurs impliqués), mais on note une nette baisse des tués,
- une baisse notable du nombre d'accidents des 2 roues (tous types confondus), 11 accidents, moins marquée qu'en 2012,
- une baisse continue de l'accidentalité recensée en agglomération (- 6 accidents), dont 27 deux roues et 26 piétons,
- comme en 2012, il n'y a pas d'horaire quotidien précis, mais quelques pics qui diffèrent suivant les jours,
- une accidentalité entre 20 et 34 accidents recensés suivant le jour de la semaine,
- 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.



Coût de l'insécurité routière en Dordogne :

Suivant la méthodologie employée par l'ONISR* une approche de calcul du coût de l'insécurité routière en Dordogne est représentée par la graphique ci-contre.
Le coût global Dordogne avoisine les 695,3 millions d'Euros dont 442,9 millions au titre de la mortalité et 235,8 millions au titre des hospitalisations.

A cela on rajoute le coût des accidents matériels connus et recensés, en rase campagne. Ils représentent environ 13 % du coût global de l'insécurité routière.

Le coût total approché est donc de 797,9 millions d'euros en Dordogne pour 2013.

* *Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière*

2.1.2 Les catégories d'usagers :

Les jeunes :

La **sur-représentativité des tués de la tranche d'âge 18-24 ans observée** les années précédentes disparaît. Elle est éclipsée par les 2 tranches d'âges, 25-44 ans et plus de 65 ans, qui s'approche de la barre des 70 % de tués pour près de 46 % de la population.

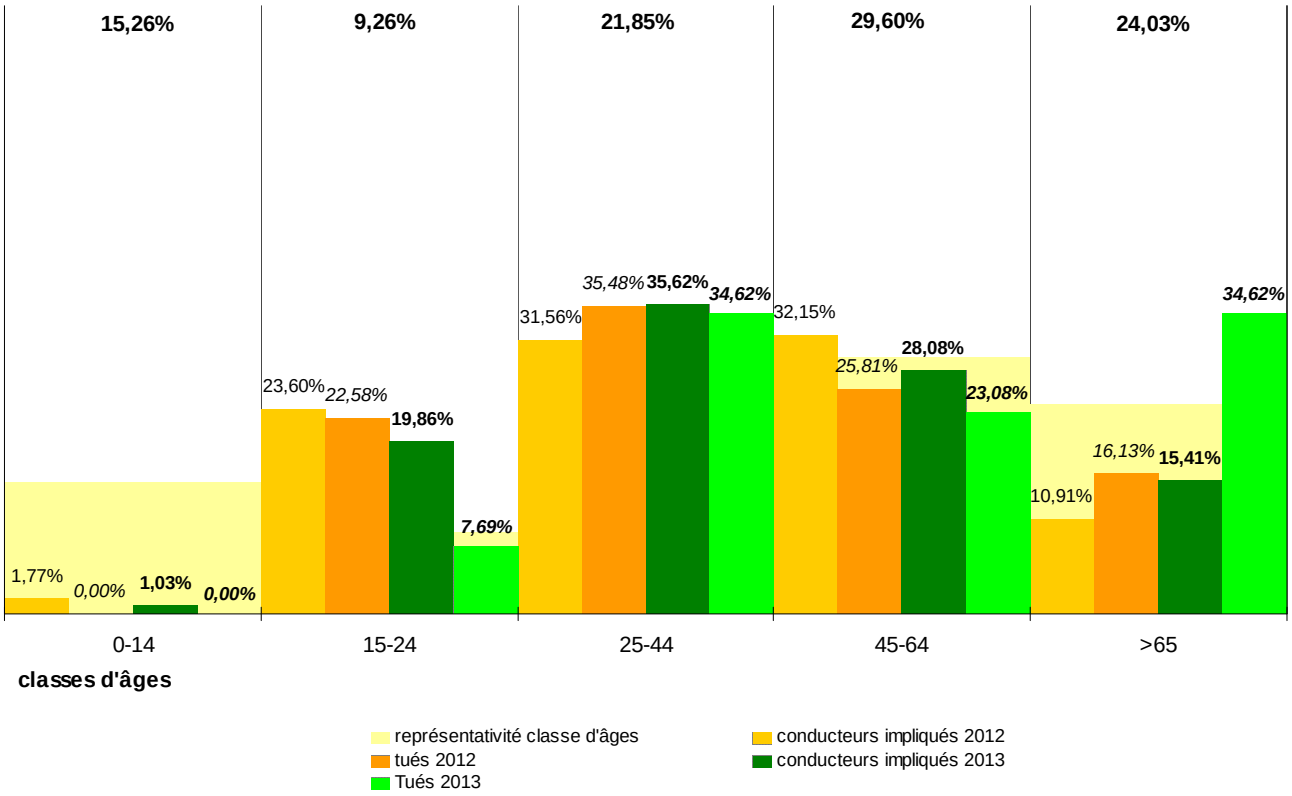
Le tableau ci-dessous synthétise ces données :

Ages	Nombre de tués en 2012	Nombre de tués en 2013	% de tués par rapport au nombre de tués en 2013	Représentativité de chaque tranche d'âge dans le département (INSEE 2007)
0 à 14 ans	2	0	0,0%	15,26%
15 à 24 ans	**7**	**2**	**6,1%**	**9,26%**
25 à 44 ans	14	10	30,3%	21,85%
45 à 64 ans	10	9	27,3%	29,60%
> 65 ans	**12**	**12**	**36,4%**	**24,03%**

Les aînés :

La part en augmentation de la tranche d'âge des aînés, observée depuis 2011, continue sa progression : alors que les plus de 65 ans représentent 24 % de la population et 15 % des conducteurs impliqués, ils représentent toujours 36 % des usagers tués.

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



Pour ce qui concerne les conducteurs impliqués,

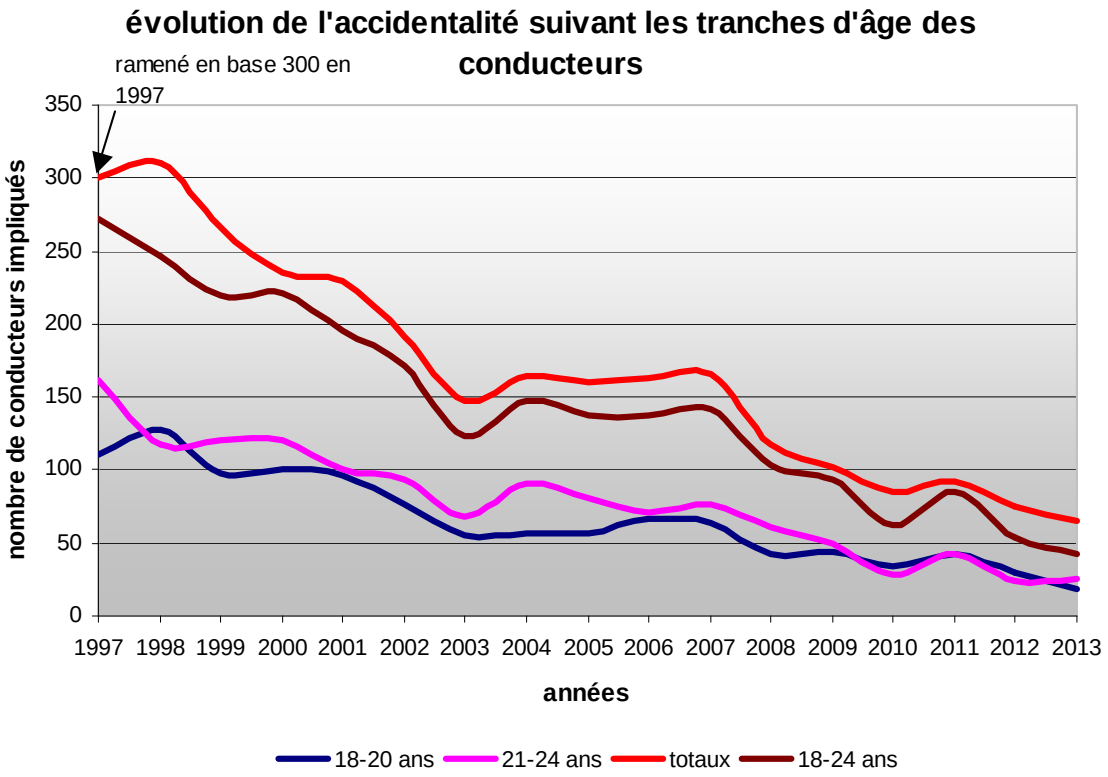
- Les 15-24 ans représentent 20 % des conducteurs impliqués et 8 % des conducteurs tués.
- Les 25-44 ans représentent 36 % des conducteurs impliqués et 35 % des conducteurs tués.
- Les 45-64 ans représentent 28 % des conducteurs impliqués et 23 % des conducteurs tués.
- Enfin les plus de 65 ans représentent 15 % des conducteurs impliqués et 35 % des conducteurs tués (*cf. graphique ci-dessus*).

Les 2 roues motorisés (motos>125 cm3) :

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

	2009		2010		2011		2012		2013	
	% acci	% tués	% acci	% tués	% acci	% tués	% acci	% tués	% acci	% tués
18-24 ans	28,82%	39,00%	24,59%	16,22%	31,98%	30,30%	24,55%	15,56%	24,60%	9,09%
évolution	→	↗	↘	↘	↗	↗	↗	↘	→	↘
Motos	11,50%	4,90%	11,88%	2,70%	14,30%	15,15%	13,64%	13,33%	11,23%	6,06%
évolution	↘	↘	→	→	→	↗	→	→	↘	↘

Pour les 18-24 ans, le nombre d'accidents les concernant a diminué mais moins vite que pour le reste des autres conducteurs ce qui explique que le pourcentage stagne. Pour les tués, leur nombre a très nettement diminué.



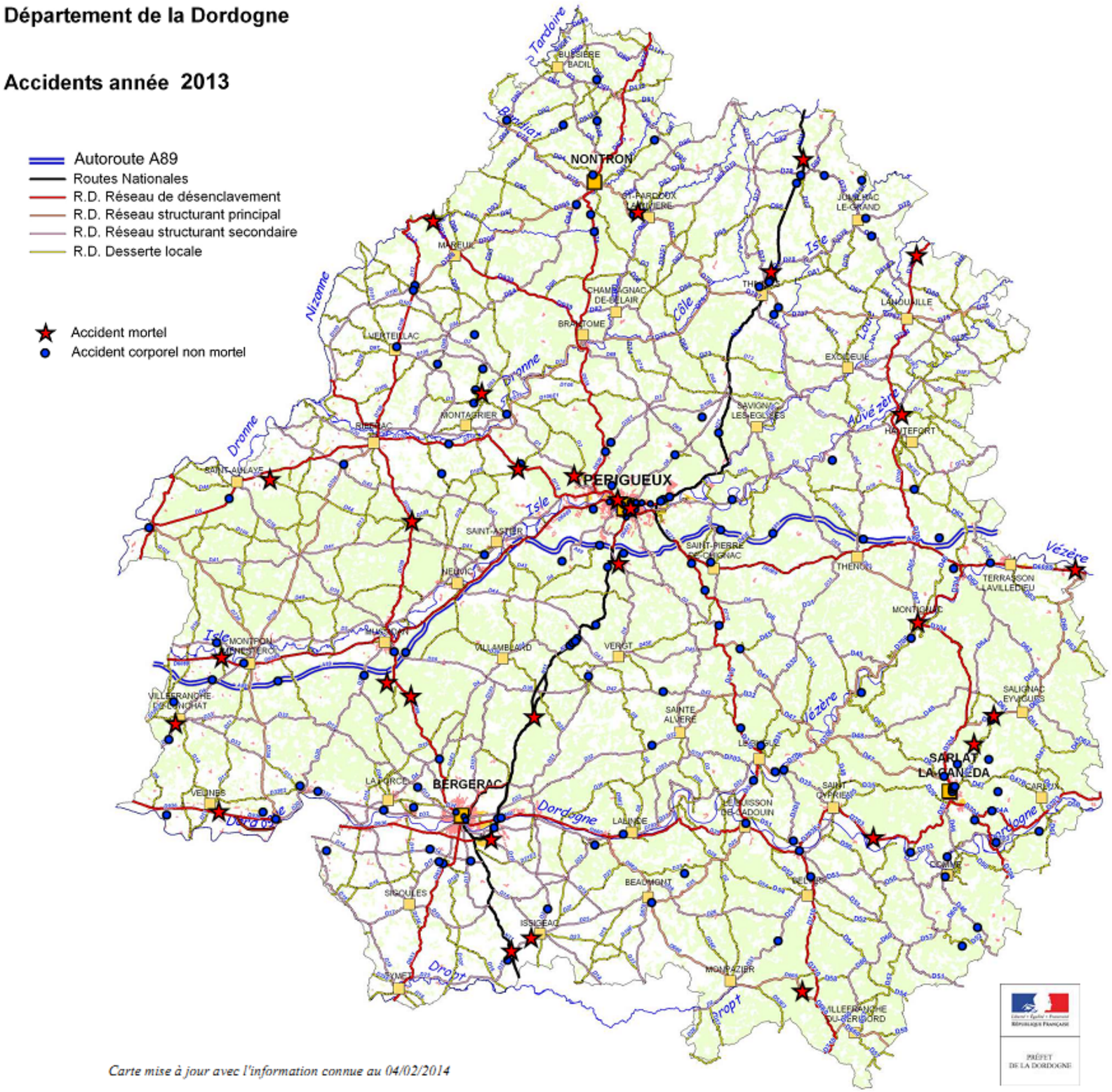
Le graphique ci-contre illustre d'une autre façon la baisse de l'accidentalité des 18 – 24 ans d'une part, et d'autre part confirme que cette tranche d'âge, réagit comme la majorité de la population dans l'évolution globale de l'accidentalité en Dordogne.

2.1.3 Localisation des accidents :

La carte ci-contre montre la répartition des accidents qui ont eu lieu en 2013 sur tout le réseau routier du département. Seuls les accidents géo-référencés sont indiqués. Néanmoins, cette représentation graphique montre bien le « grenaillage » 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.

A noter une recrudescence d'accidents sur la RN 21 dans toute la traversée du département avec quelques points plus marqués. Il faut en outre noter la gravité des accidents recensés sur axe.



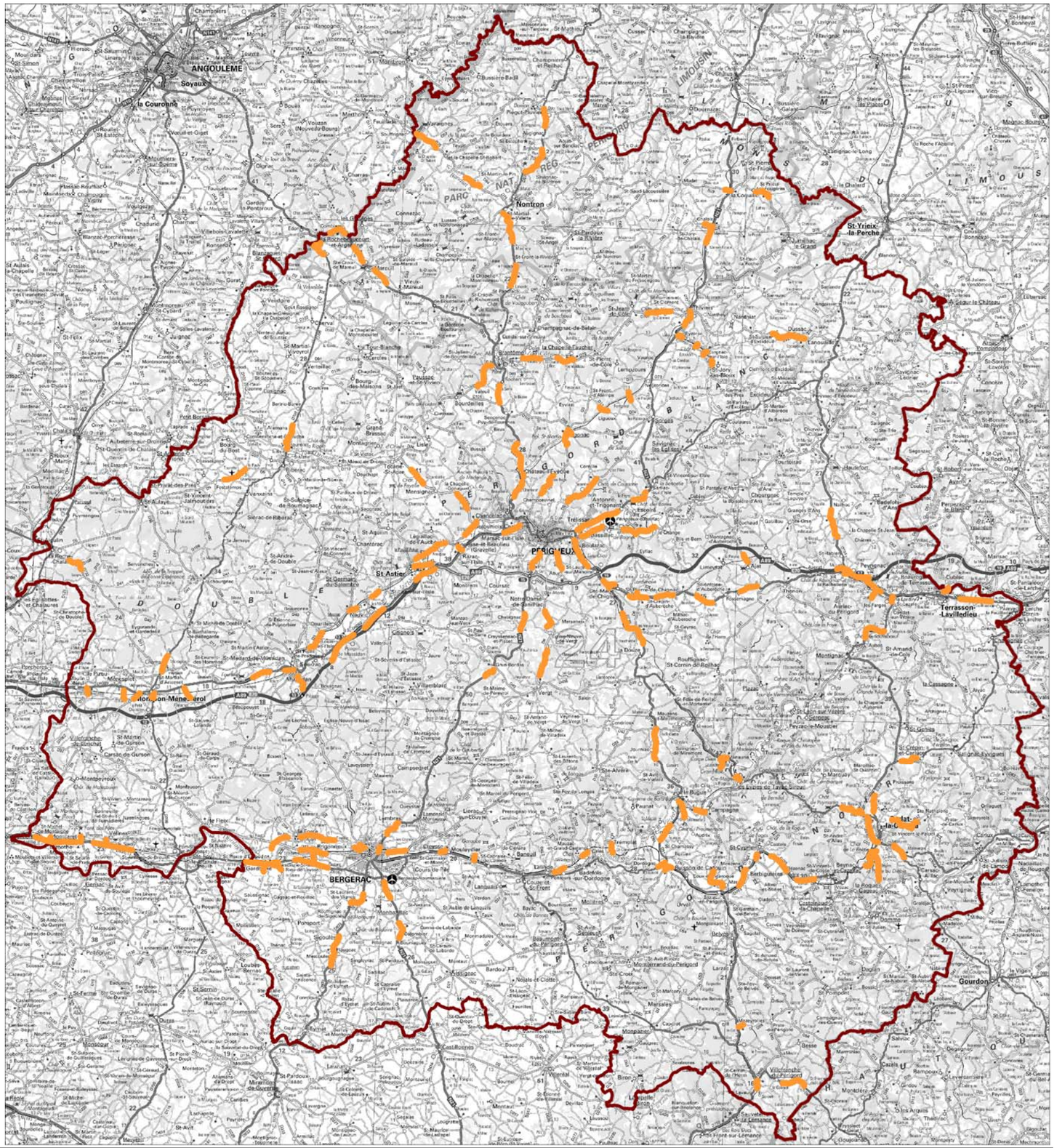
DDT 24
Observatoire
Départemental de la
Sécurité
Routière

Carte mise à jour avec l'information connue au 04/02/2014

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 rajoutées.

La carte représente des zones très courtes à gravité avérée alors que l'accidentalité du département est diffuse.

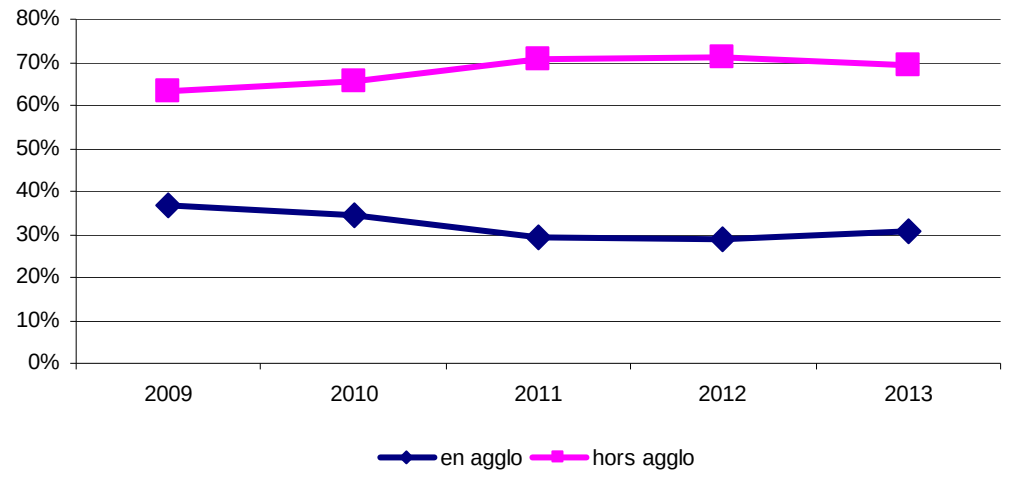


2.1.4 Localisation : agglomération et hors agglomération

VARIATION DU POURCENTAGE D'ACCIDENTS EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2009 à 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
en agglo	36,95%	34,43%	29,40%	28,64%	30,48%
hors agglo	63,05%	65,57%	70,60%	71,36%	69,52%

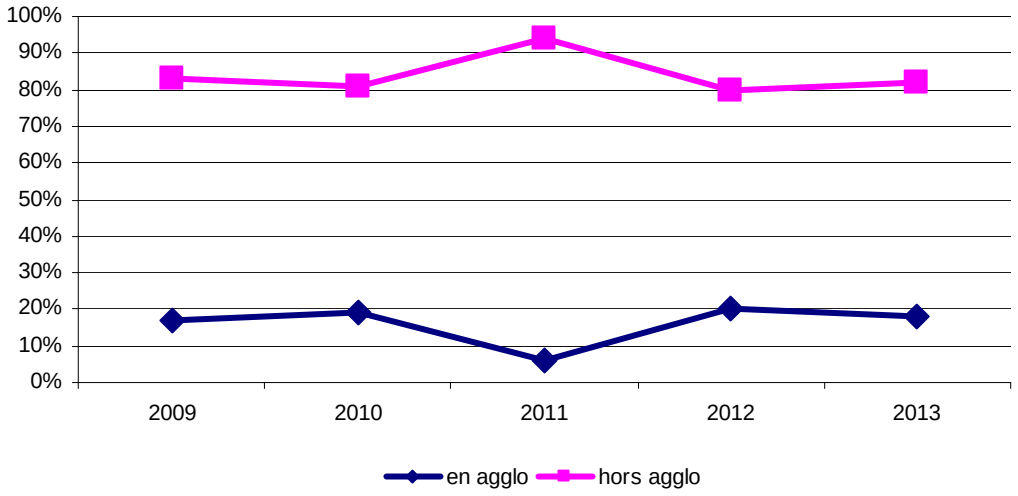
VARIATION DU POURCENTAGE D'ACCIDENTS EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2009 à 2013



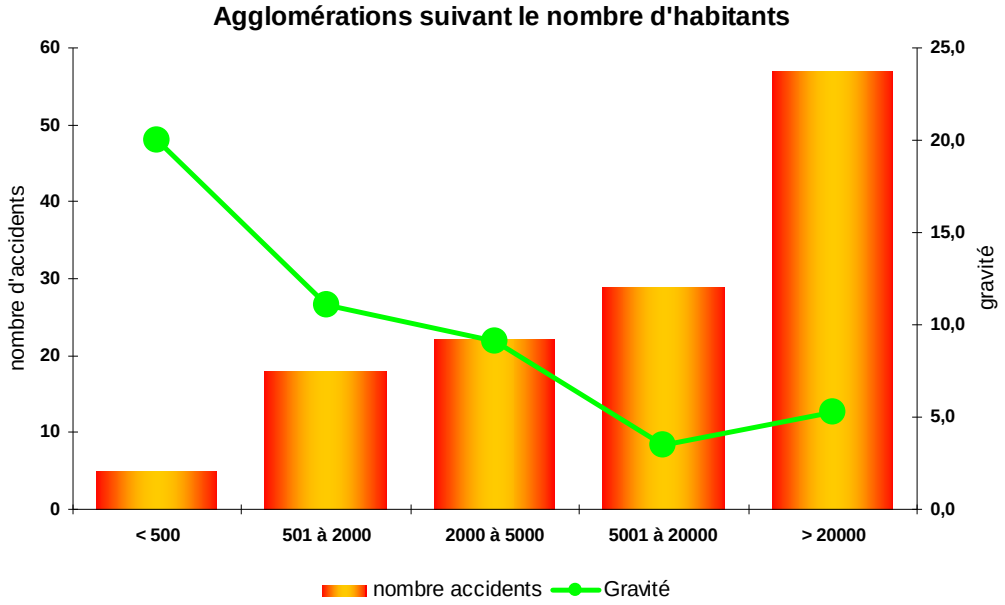
VARIATION DU POURCENTAGE DES TUES EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2009 à 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
en agglo	17,07%	18,92%	6,06%	20,00%	18,18%
hors agglo	82,93%	81,08%	93,94%	80,00%	81,82%

VARIATION DU POURCENTAGE DES TUES EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2009 à 2013



La baisse, amorcée en 2012, de la part des accidents recensés en agglomération, se poursuit. Le nombre des accidents est toutefois en légère baisse, le nombre des tués (les piétons en particulier) est également en baisse et celui des blessés stagne.
Hors agglomération, l'accidentalité est toujours plus importante mais une baisse significative s'observe encore, tant en part d'accidentalité qu'en nombre (- 27).
La différence de gravité entre accidents en agglomération[1] 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. Sur le graphique ci-contre, on peut observer que la gravité et le nombre d'accidents sont inversement proportionnels.



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

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.

	2009	2010	2011	2012	2013
Gendarmerie	**74,91%**	**82,79%**	**82,78%**	**80,45%**	**79,89%**
Police	**25,09%**	**17,21%**	**17,22%**	**19,55%**	**20,11%**
dont Périgueux	*16,62%*	*9,42%*	*13,19%*	*13,18%*	*14,29%*
dont Bergerac	*8,47%*	*7,79%*	*4,03%*	*5,45%*	*5,82%*

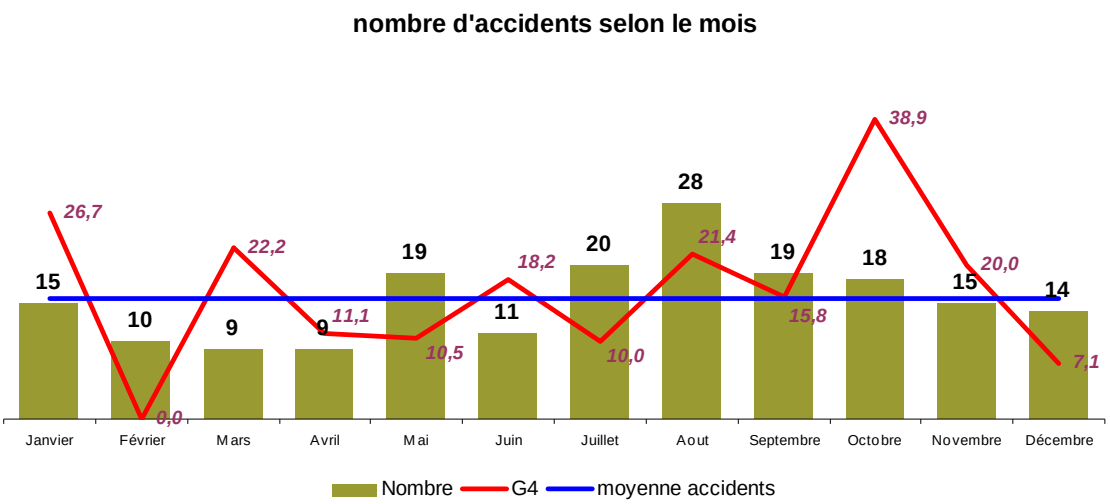
La répartition des accidents a peu évolué depuis 2010. Il faut noter une légère augmentation des accidents recensés sur Bergerac.
La zone gendarmerie est exclusivement en rase campagne, hors des grandes agglomérations et dispose du plus grand kilométrage de voie sans constructions (RD – VC – RN – A89)

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).

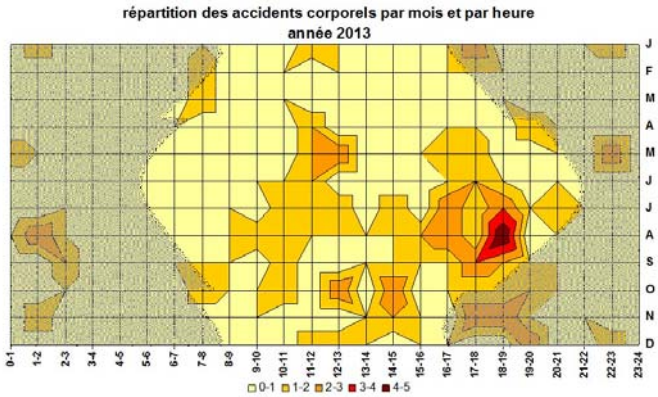
[1] *A noter que la partie agglomération prend en compte toutes les agglomérations quelle que soient leur population.*

2.1.6 La temporalité des accidents :

Selon le mois :



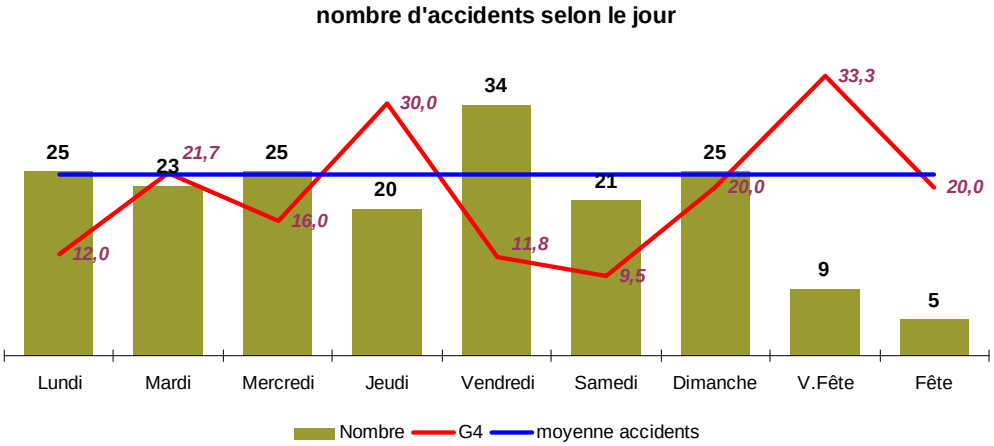
7 mois (Janvier, *Février, Mars, Avril, Juin, Novembre et Décembre*) sont en dessous de la moyenne mensuelle des accidents, les 5 autres mois sont au dessus, avec Août nettement détaché. La saisonnalité n'a toujours pas ou peu d'incidence en Dordogne, les mois les plus accidentogènes ne correspondent pas à une saison précise, même si en 2013, l'été est particulièrement marqué, contrairement aux autres années.



La gravité est particulièrement importante en Janvier, Mars, Juin, Août et Octobre. Ceci est en grande partie dû aux 3 accidents les plus meurtriers de l'année (1 en janvier et 2 en octobre) qui ont provoqué la mort de 7 personnes sur les 33 tués recensés en 2013.

Selon le jour de la semaine :

1 seul jour est au-dessus de la moyenne journalière des accidents, le vendredi, contre 4 jours en 2012.
Le graphique ci-contre montre qu'en 2013, comme 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.

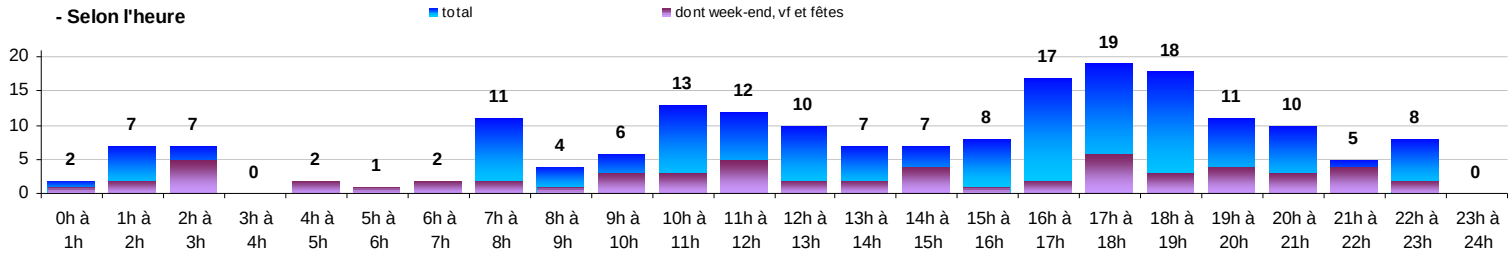


Sur les graphiques : G4 = Gravité

La gravité des accidents la plus préoccupante se retrouve les jeudis et veilles de fêtes.
Ces données ne correspondent à celles de 2012.

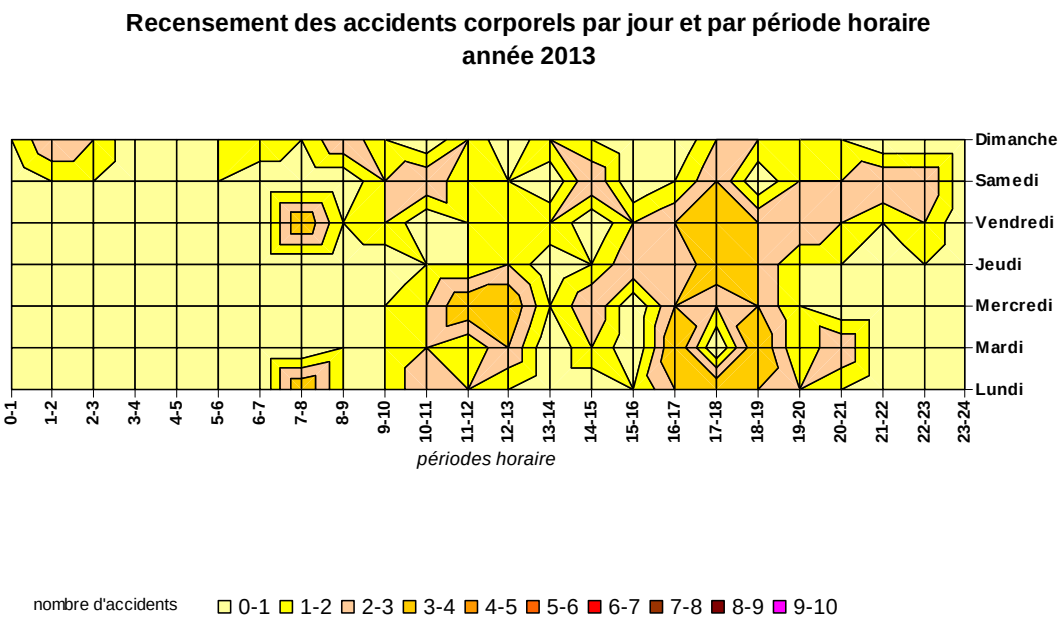
Ces 2 constats ne permettent pas de déterminer une temporalité précise et constante d'une année sur l'autre.

Selon l'heure de la journée :



Comme chaque année, 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 **16h-20h** (*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. L'observation des accidents en soirée et de nuit relevée en 2012 ne se poursuit pas en 2013.

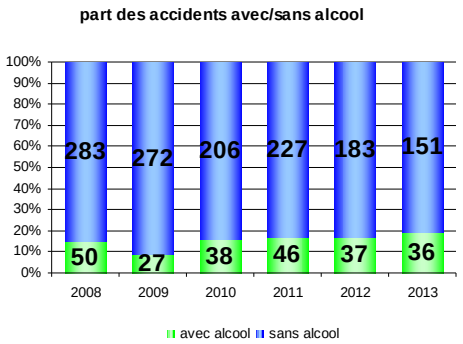
L'alcoolémie :

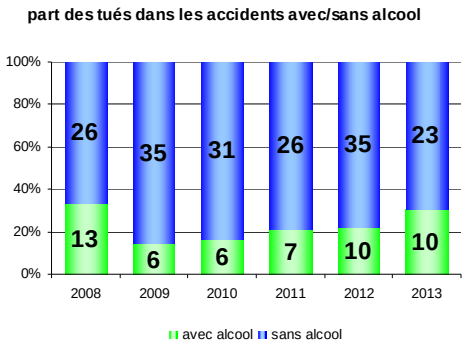
année	nombre d'accidents corporels	nombre de tués	nombre de blessés	nombre d'accidents corporels avec présence d'alcool	pourcentage d'accidents corporels avec présence d'alcool	nombre de tués dans les accidents avec alcool	pourcentage de tués dans les accidents avec alcool	nombre de blessés dans les 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%**
2013	187	33	232	33	**18%**	9	**27%**	37	**16%**

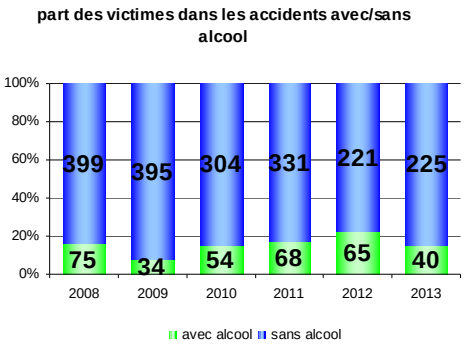
En 2013, on relève la présence d'alcool dans 18% des accidents et chez 27% des tués. On constate toutefois 1 tué de moins mais 2 blessés de plus qu'en 2012.
Même si l'évolution sur les 5 dernières années est plutôt favorable en nombre et même si les chiffres sont meilleurs qu'au niveau national, ils 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 en relation avec la présence d'alcool dans les accidents corporels recensés.





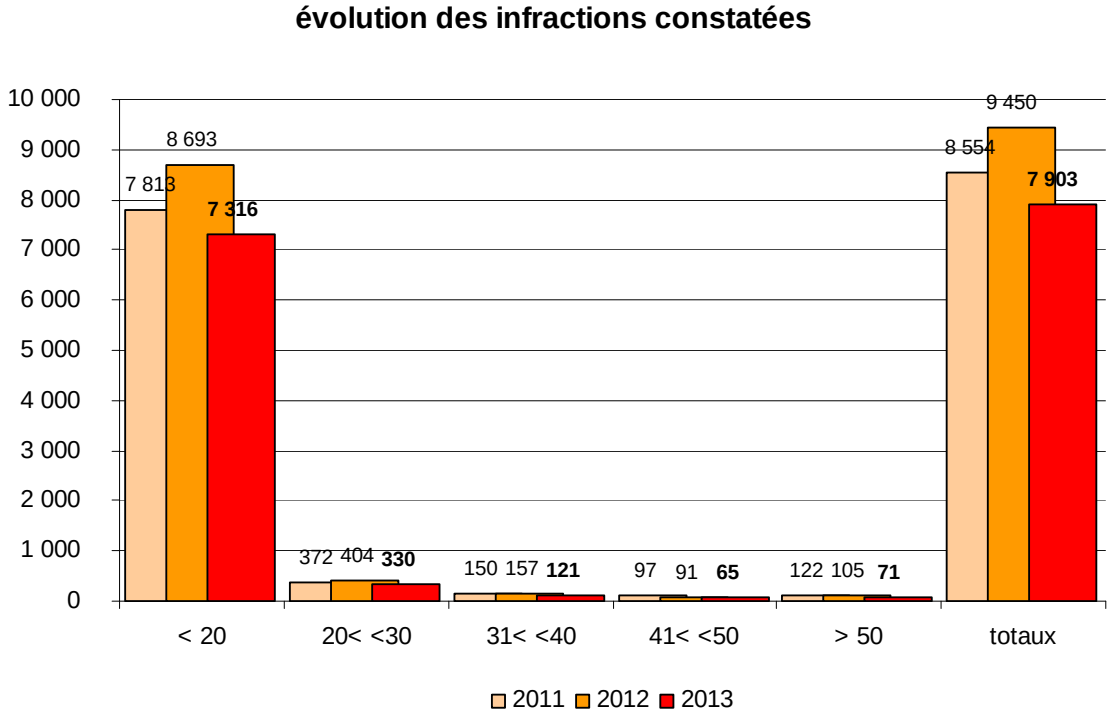


Les vitesses :

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 2013, 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 93 %). Elles sont en diminution, en nombre, sur les équipements choisis, d'environ 16 %.

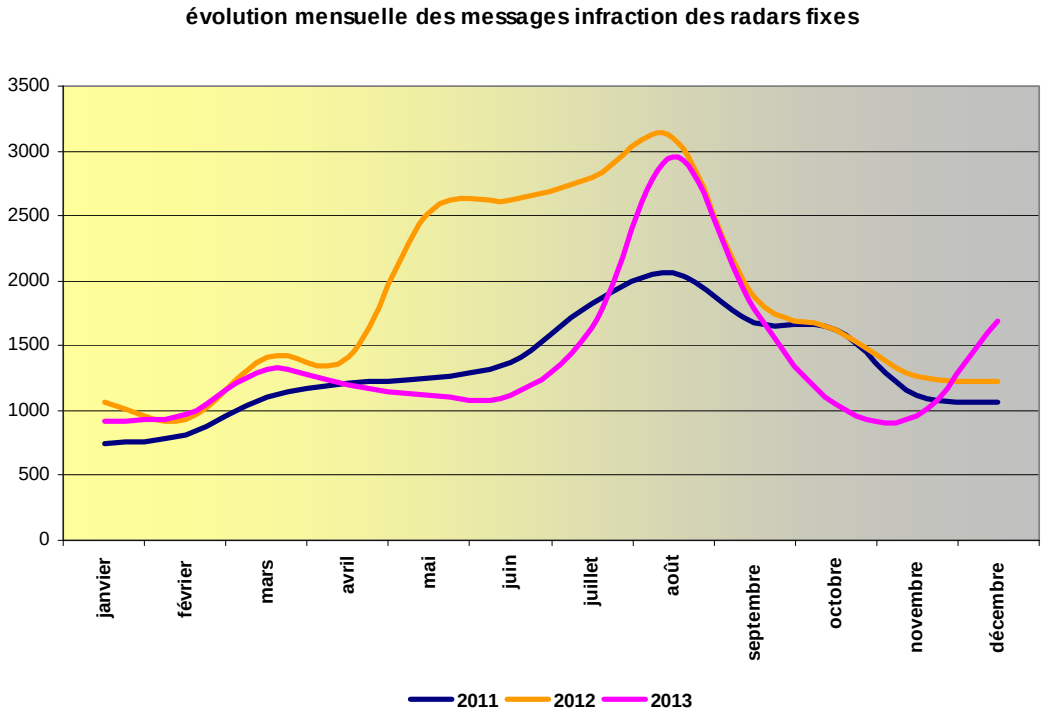
Le radar de Lamothe Montravel, sur la RD 936, secteur limité à 50 km/h est celui où il est constaté le plus d'infractions (environ la moitié des 11 radars sélectionnés), avec toujours de petits excès (95 %).



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, voire entamé une diminution en 2013 (16 904 messages en 2013 pour 19 476 en 2007 tous radars confondus).

Il faut noter une quasi constance voire une augmentation des délits grandes vitesses sur certains CSA fixes, comme Château-l'Evêque, Terrasson, Lembras, Lamothe-Montravel, Vélines et Neuvic. Ces 6 radars relèvent 70% des messages d'infractions supérieures à 40 km/h. Le radar de Boulazac, dans cette liste jusqu'à l'an dernier, voit cette année le nombre de messages diminuer significativement.

Le nombre d'infractions recensé par les radars « fixes » est de 16 904 contre 20 044 par les radars « embarqués » dont plus de la moitié en zone police (13 923, identique à 2012 13 933).



L'analyse de l'évolution mensuelle montre en 2013, comme en 2012, une augmentation des infractions en période estivale, toutefois elle a débuté plus tardivement.
Cette hausse des infractions correspond, chaque année, à un surplus de trafic en période estivale.
Par contre la différence du début de période semble confirmer l'influence de la période électorale de 2012, les années 2011 et 2013 ayant des inflexions de courbe dans les mêmes mois.

2 .2 Evolution des enjeux du DGO :

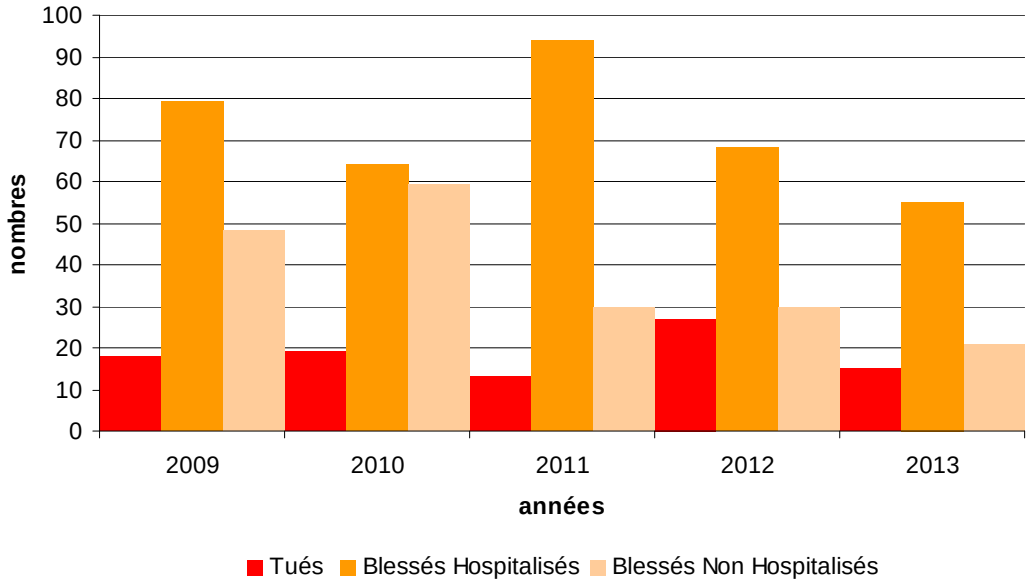
2.2.1 Synthèse

périodes / enjeux du DGO	constat DGO 09-12	2010	2011	2012	2013	Tendance 2012/2013
Jeunes	30,30%	22,62%	20,46%	24,12%	21,92%	↘
Aînés	25,59%	15,17%	14,25%	12,94%	15,41%	→
2 roues motorisés	33,90%	21,85%	20,69%	18,24%	17,81%	→
Risque routier professionnel	23,03%	30,33%	25,29%	29,12%	25,00%	↘
Alcool	19,30%	17,21%	18,01%	17,27%	17,65%	→

Les enjeux ont été recalés par rapport au nouveau DGO 2013-2017, soit Jeunes, Aînés, 2 Roues Motorisés et Risques routiers professionnels. A ces 4 enjeux a été ajouté l'Alcool bien qu'il soit traité de façon transversale sur les 4 enjeux principaux. ***Les pourcentages affichés représentent le nombre de conducteurs impliqués par enjeu sur le nombre global de conducteurs impliqués.***

Les tendances notées dans le tableau ci-dessus prennent en considération non seulement les pourcentages affichés, mais aussi les nombres réels non reportés sur ce tableau. En effet, les nombres étant « petits » et le nombre d'accidents se réduisant chaque année, cela ne permet pas, indépendamment l'un de l'autre, d'établir une approche de la réalité.
Tous les nombres sont globalement en baisse par rapport à 2012, sauf au niveau de l'enjeu « aînés » qui stagne.
Ceci explique donc que, malgré des pourcentages similaires 2012/2013, les flèches indiquent une amélioration sauf pour les aînés.
Voir l'approche globale selon les âges sur le graphique page 12
Le même constat peut être fait pour la présence d'alcool chez les conducteurs impliqués.
Les piétons, personnes vulnérables, représentent 26 victimes sur les accidents corporels recensés en 2013, dont 3 tués. 2 piétons étaient alcoolisés au delà de 0,8 g par litre de sang.
Les conducteurs ayant renversé ces piétons sont majoritairement des personnes entre 25 et 65 ans.

évolution des victimes dans les accidents professionnels



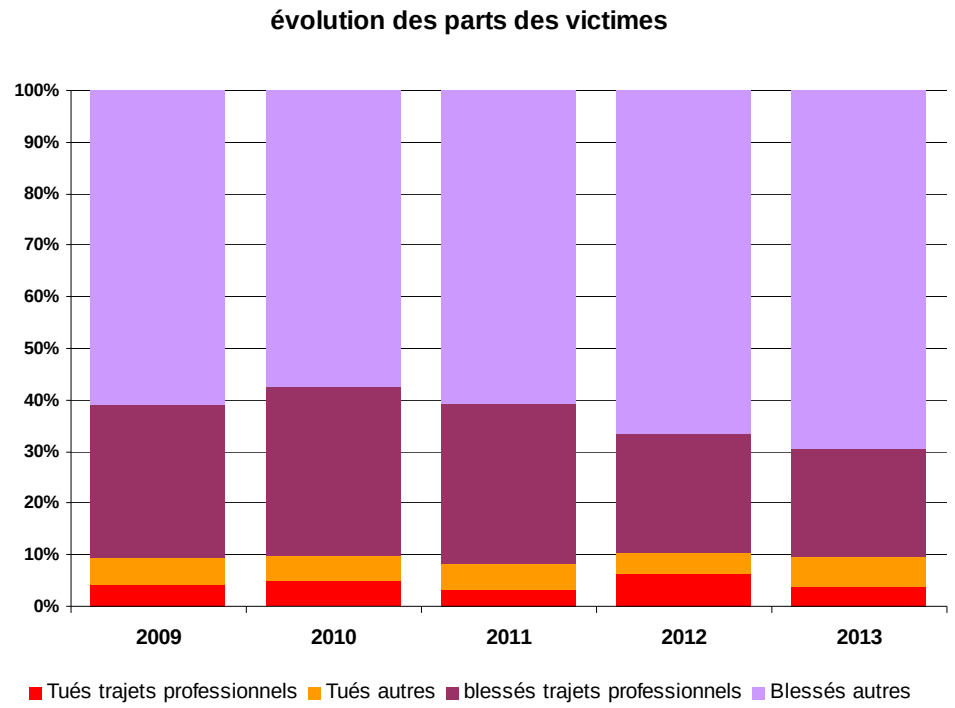
2.2.2 Les risques routiers professionnels

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 toujours en amélioration et s'approche des 100 %.

Généralités : accidents/victimes

Les accidents du travail sont en diminution en 2013. Ils ont impliqué **25%** des conducteurs recensés dans tous les accidents. Une majorité de ces conducteurs se trouvaient dans un Trajet Domicile Travail, soit **46** contre **24** en mission.



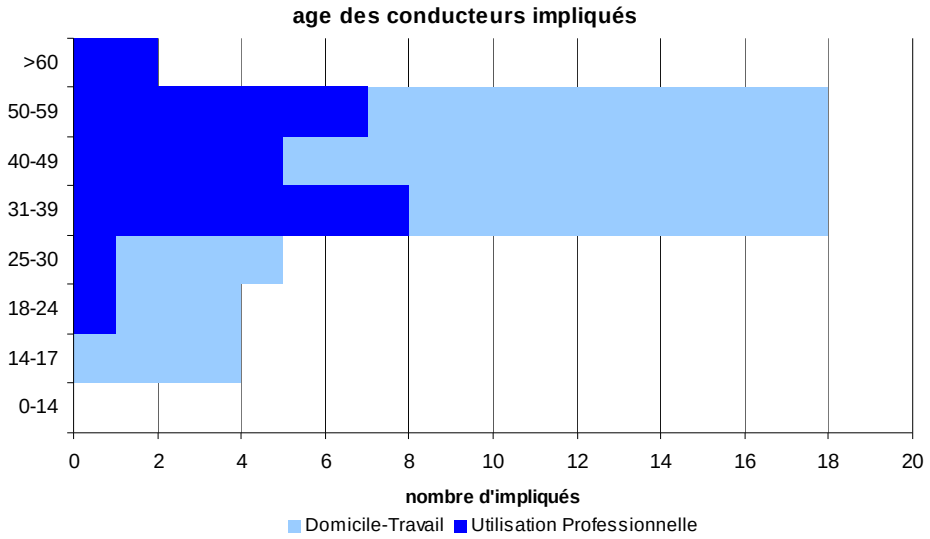
Dans ces accidents, on dénombre **92** victimes (34,7 % des victimes totales) dont **12** tués (**36,4 %** des tués de l'année). Ces parts de victimes sont très importantes mais en baisse par rapport à 2012.

Localisation :

La grande majorité des accidents professionnels a lieu hors agglomération (**52** contre **18** en agglomération) mais l'écart se resserre.

Les conducteurs impliqués :

Les conducteurs impliqués sont, dans l'ordre, les cadres moyens / employés (27), les ouvriers (11), les conducteurs professionnels (6). Arrivent ensuite, à égalité (4), les artisans, les agriculteurs et les cadres supérieurs, pour les catégories socioprofessionnelles identifiées. Ils ont entre 16 et 65 ans.

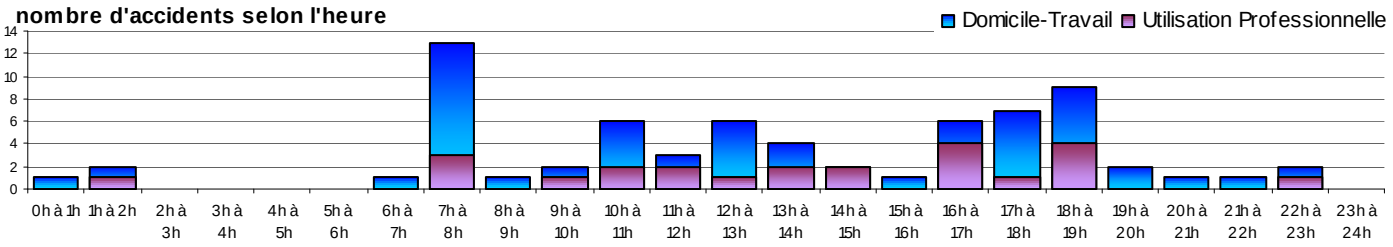


La répartition entre utilisation professionnelle et trajet domicile travail est représentée par le graphique ci-contre.
Ceci confirme la majorité des accidents en domicile- travail avec une représentation importante des 30-60 ans à nombre égal.

Il faut noter que les permis probatoire (*moins de 3 ans de permis*) représentent **17** conducteurs sur les 90 impliqués, et les accidents dans lesquels ils sont impliqués ont fait **22** victimes dont **1** tué, sur les 92 victimes recensées.

Temporalité :

S'agissant en majorité d'accidents domicile-travail, les horaires remarquables sont plutôt situés vers les « embauches/débauches », entre 07 h et 08 h et de 17h à 19h, et à la pause méridienne; en utilisation professionnelle les débuts et fins de matinées sont les plus accidentogènes en 2013, et de façon plus marquée qu'en 2012.



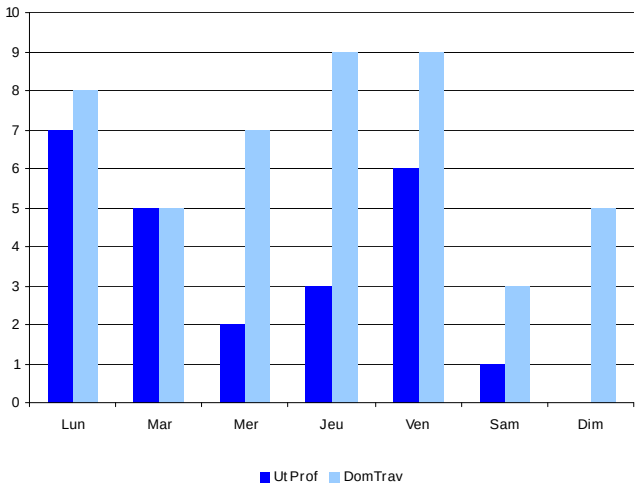
Les jours les plus représentés sont les lundis, jeudis et vendredis en Domicile-Travail (DT) et les lundis et vendredis pour l'Utilisation Professionnelle(UP) sur l'année 2013.

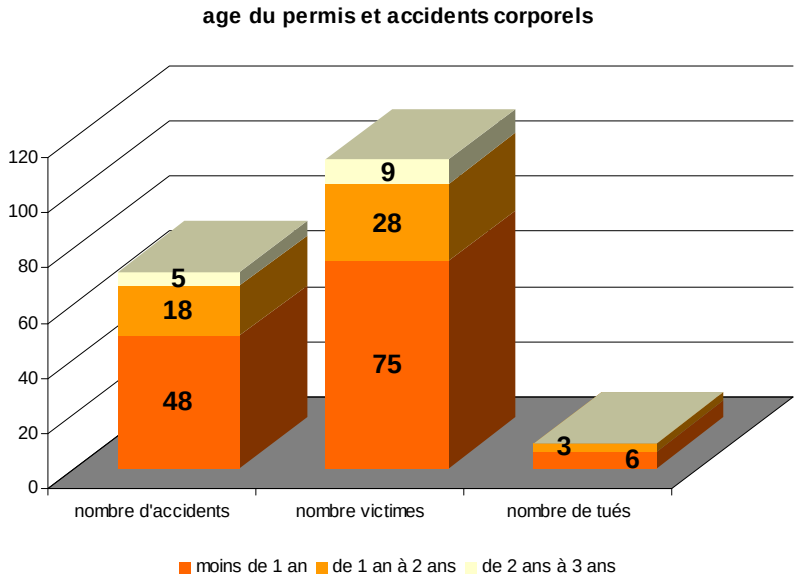
Alcoolémie :

Il a été relevé 2 accidents (1 UP, 1 DT) avec des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie l'un délictuel au delà de 0,8 g/l, et l'autre contraventionnel, soit environ 3% des conducteurs dans le cadre de trajets professionnels.

2.2.3 Les jeunes

Le nombre de conducteurs, de moins de 24 ans, impliqués dans les accidents corporels de la circulation recensé en 2013 est en nette régression par rapport aux années précédentes, comme indiqué précédemment. Leur nombre est de 61 sur 292 conducteurs impliqués, soit environ 21 %.
Cette diminution est régulière comme pour toutes les tranches d'âge depuis plusieurs années (cf. graphique page 12). Cette baisse doit être mise pour partie au crédit des actions de prévention organisées auprès des élèves des collèges, lycées et post bac.





Permis de moins de 3 ans :
Pour pousser plus loin l'observation de cette population de conducteurs, il paraît nécessaire de regarder les jeunes permis[2] tels que recensés dans les accidents corporels.

Le graphique ci-contre montre, pour l'année 2013, un nombre d'accidents, de victimes et de tués plus important pour les accidents impliquant au moins un conducteur de moins de 1 an de permis.

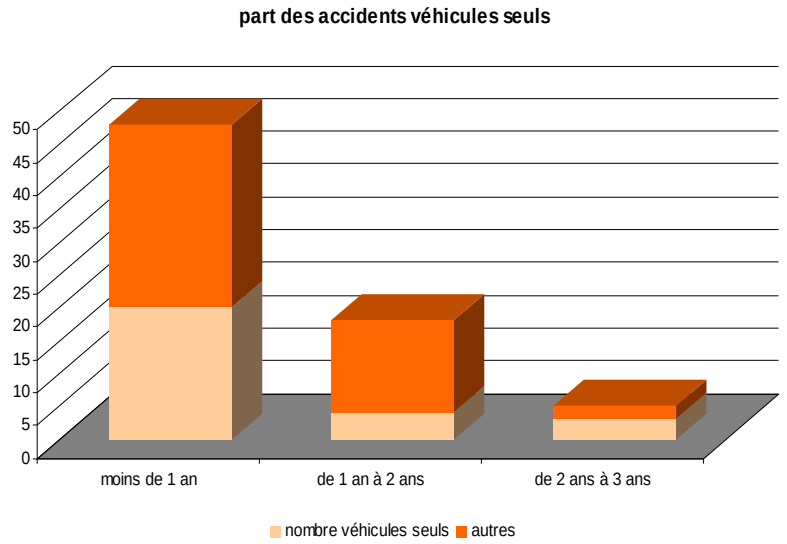
[2] ***Toutefois, il faut noter que les données en possession de l'observatoire ne permettent pas d'affirmer que tous les permis de moins de 3 ans sont des permis probatoires.***

Ces nombres diminuent en fonction de l'âge des permis, du moins jusqu'à 3 ans.

A noter que 17 conducteurs ayant leur permis de conduire depuis moins de 3 ans ont eu cet accident dans le cadre professionnel dont 4 en utilisation professionnelle et 13 en domicile travail.

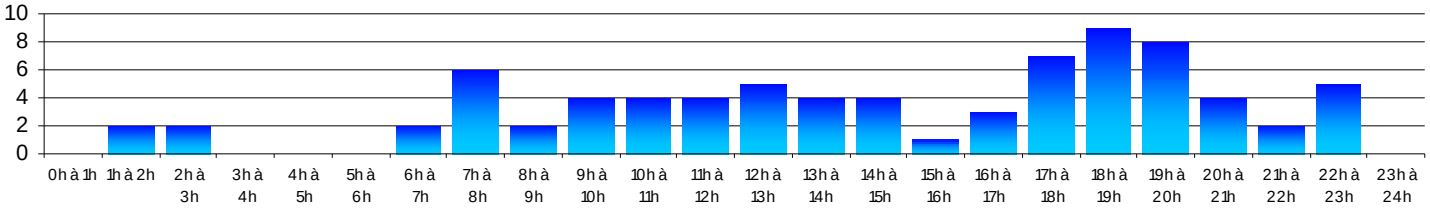
De plus, il faut noter que plus de 38% de ces accidents sont dus à des pertes de contrôle de véhicule seul sans collision avec un autre véhicule. Là aussi, le nombre est décroissant en fonction de l'âge du permis.

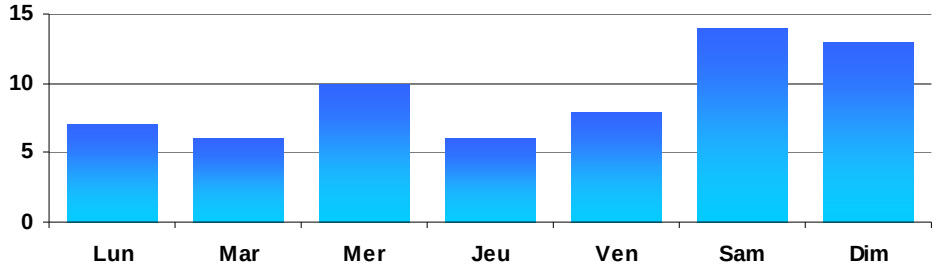
Ce constat est le même sur les années 2010, 2011 et 2012, ce qui tend à dire que les tous jeunes permis sont « à risque plus important » que les autres. Il faut noter que l'âge des conducteurs n'est pas mis en parallèle de l'âge du permis.



Pour compléter ce constat, les conducteurs impliqués de moins de 25 ans ayant un permis de moins de 3 ans sont au nombre de 28, soit 40 % environ de l'échantillon.

Temporalité :





Les heures les plus « exposées » pour les accidents avec jeunes de moins de 25 ans semblent plutôt être 17h et 20h, mais l'accidentalité se répartit sur une plage horaire de 6h à 23h.

Les jours les plus « accidentogènes » en 2013 se révèlent être les mercredis, samedis et dimanches.

Alcoolémie :

8 conducteurs de moins de 25 ans sont alcoolisés, soit 13 % de cette catégorie de conducteurs ou 19,5 % des conducteurs alcoolisés. Sur les 8 conducteurs, 7 relèvent d'un délit et 1 d'une infraction. La grande majorité dépasse donc 0,8 g d'alcool dans le sang.

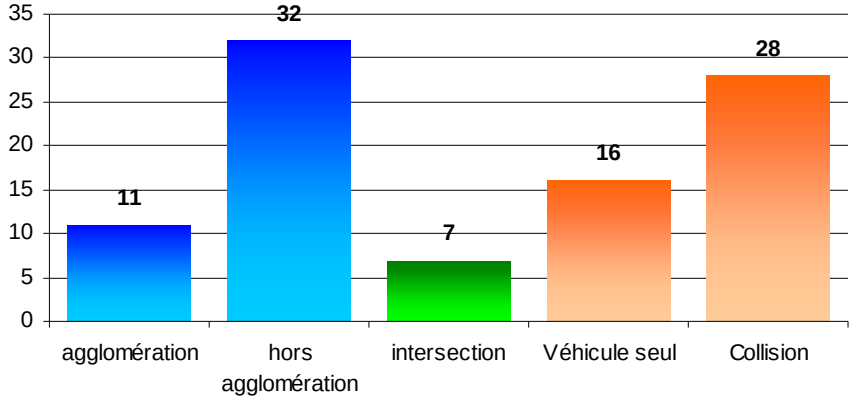
Autres victimes :

Si l'on regarde la totalité des victimes de moins de 25 ans, ce sont 77 victimes que l'on décompte sur tous les accidents, certaines passives (passagers), d'autres actives (conducteurs, piétons).
En 2013 en Dordogne, on dénombre 8 piétons dont 6 de moins de 18 ans et 4 passagers victimes des accidents de la route.

2.2.4 Les aînés :

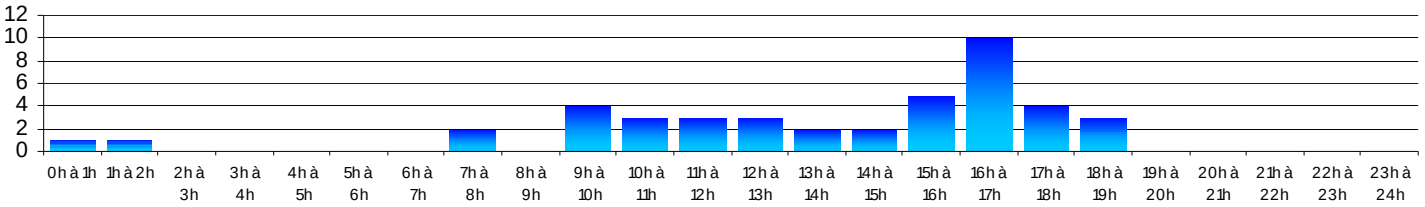
La part des usagers de plus de 65 ans impliqués dans les accidents corporels est en augmentation par rapport à 2012. Leur nombre est de 44, soit environ 23 % des impliqués. Ce sont 12 tués et 28 blessés hospitalisés à déplorer pour 2013. Sur les 12 tués, il y a 9 conducteurs de véhicules, 1 piéton et 2 passagers.
Contrairement à 2012, les aînés piétons sont peu impliqués dans des accidents corporels. 7 piétons de plus de 65 ans sont impliqués dans les accidents corporels recensés.

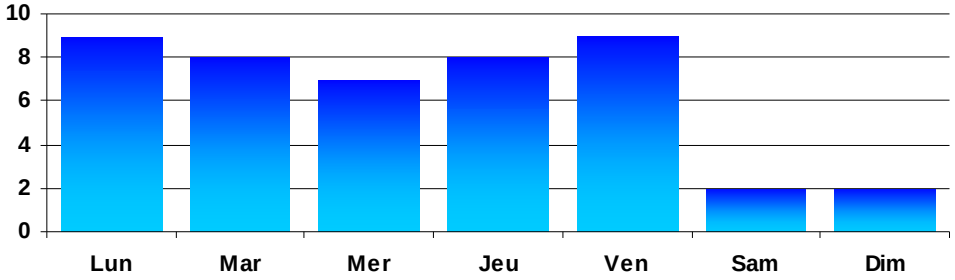
Localisation :



Comme le montre le graphique ci-contre, les accidents avec des personnes âgées impliquées, ont essentiellement lieu hors agglomération et hors intersection.
Majoritairement, en 2013, ce sont des accidents avec collisions.
Le graphique ci-contre ne prend pas en compte l'accident avec le piéton de plus de 65 ans.

Temporalité :





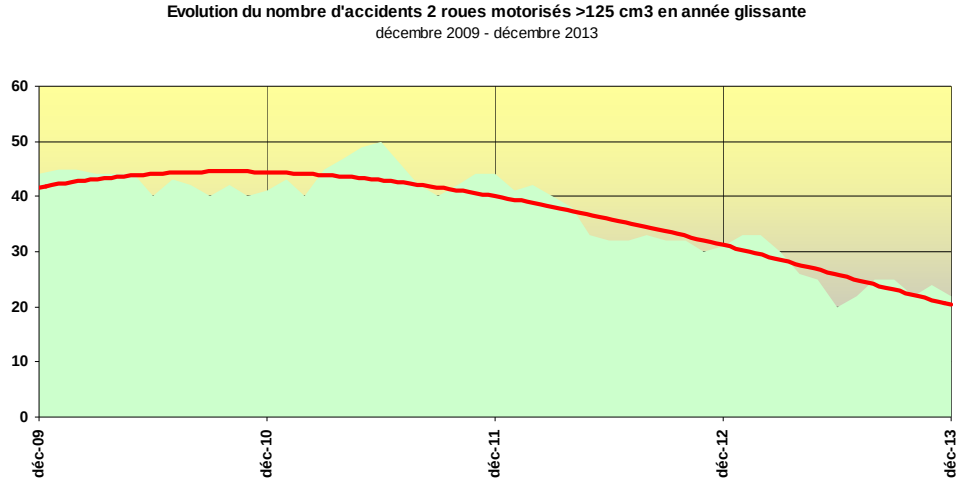
Les heures les plus « accidentogènes » pour 2013 sont entre 15h et 17h pour les accidents avec des conducteurs de plus de 65 ans impliqués.
L'accidentalité s'étale et se répartit sur une plage horaire principale de 7h à 19h.
Les jours sont principalement les jours ouvrés, les jours de week end sont moins exposés.

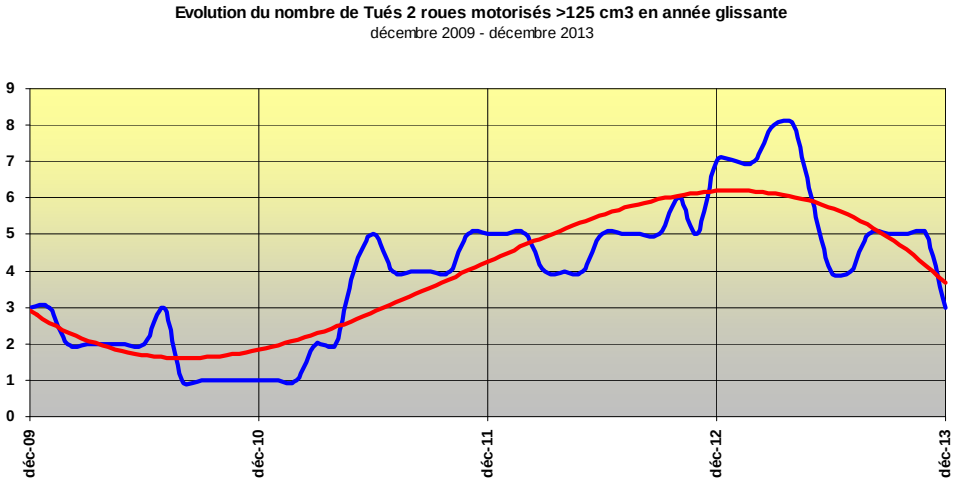
Alcoolémie :

5 conducteurs de plus de 65 ans étaient alcoolisés, soit 11 % des conducteurs de cette tranche d'âge, ou 14 % des conducteurs alcoolisés.
Sur les 5 conducteurs alcoolisés, 3 relèvent d'un délit et 1 d'une infraction. La majorité des conducteurs alcoolisés dépasse donc 0,8 g d'alcool dans le sang.

2.2.5 2 Roues Motorisés :

En 2013, on dénombre 52 accidents en 2 roues motorisés qui ont eu pour conséquence 62 victimes dont 6 tués et 45 blessés graves.
Tous les tués et la très grande majorité des blessés graves (82 %) sont des usagers de 2 RM, ce qui confirme la fragilité de cette catégorie d'usagers à risque.





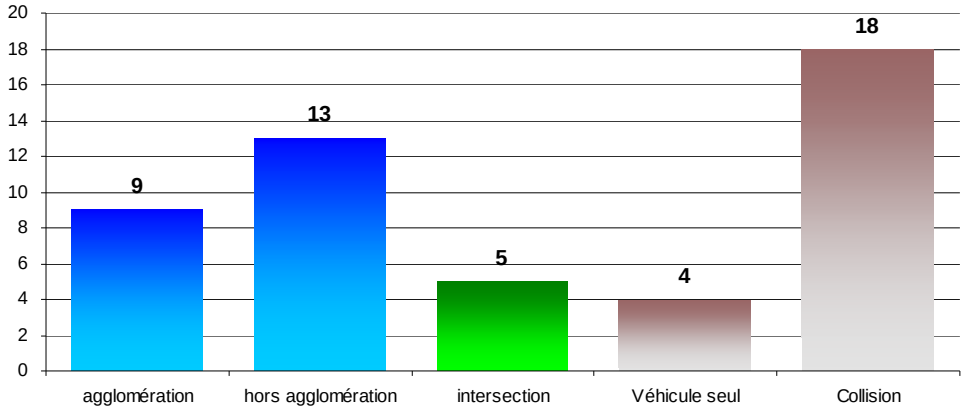
Cependant, tous les chiffres 2013 concourent, comme pour la globalité de l'accidentalité à une amélioration par rapport à 2012 et confirment les tendances à la baisse entamée depuis plusieurs années.
Il faut toutefois noter une gravité plus importante, en 2013, des accidents avec les 2 RM de moins de 50 cm3. On déplore 3 tués et 11 blessés contre 0 tué et 23 blessés graves en 2012.

Pour les plus de 125 cm3, scooter et motos confondus, la baisse du nombre d'accidents se poursuit régulièrement, comme indiqué sur le graphique ci-contre.

Par contre, la gravité reste importante et le nombre de tués peine à baisser, mais nous sommes sur des très petits nombres et ce sont des « unités » qu'il faut gagner pied à pied.

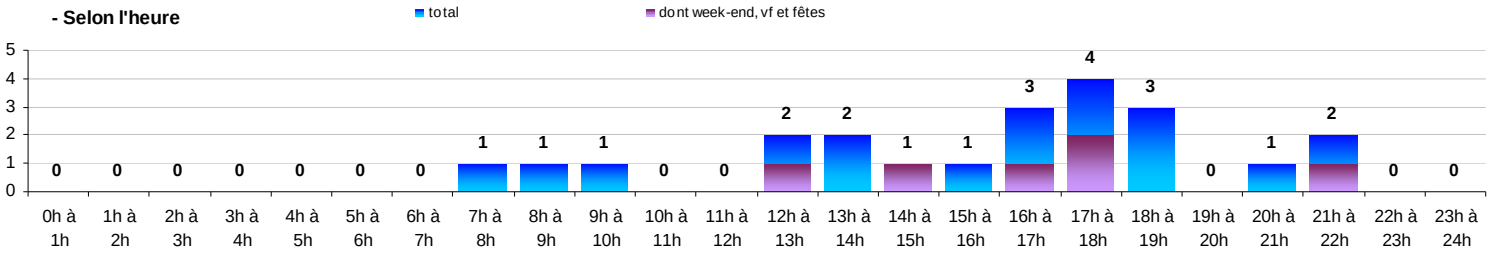
De plus, dans ce genre d'accidents, la frontière entre blessés et tués est ténue, s'agissant d'usagers à risque.

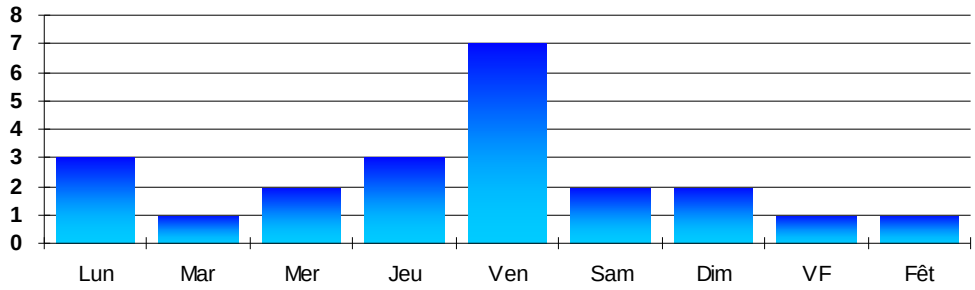
Localisation :



Les accidents en 2RM > 125 cm3 ont lieu en majorité hors agglomération, hors intersection, mais sont essentiellement dus à des collisions, dont 2 avec des piétons.
La vitesse n'est donc pas le seul facteur à retenir même si au moment des collisions il peut être relevé une vitesse inadaptée, de l'un ou l'autre des véhicules en cause. Les VL* et VU ** sont présents dans 15 collisions.

Temporalité :





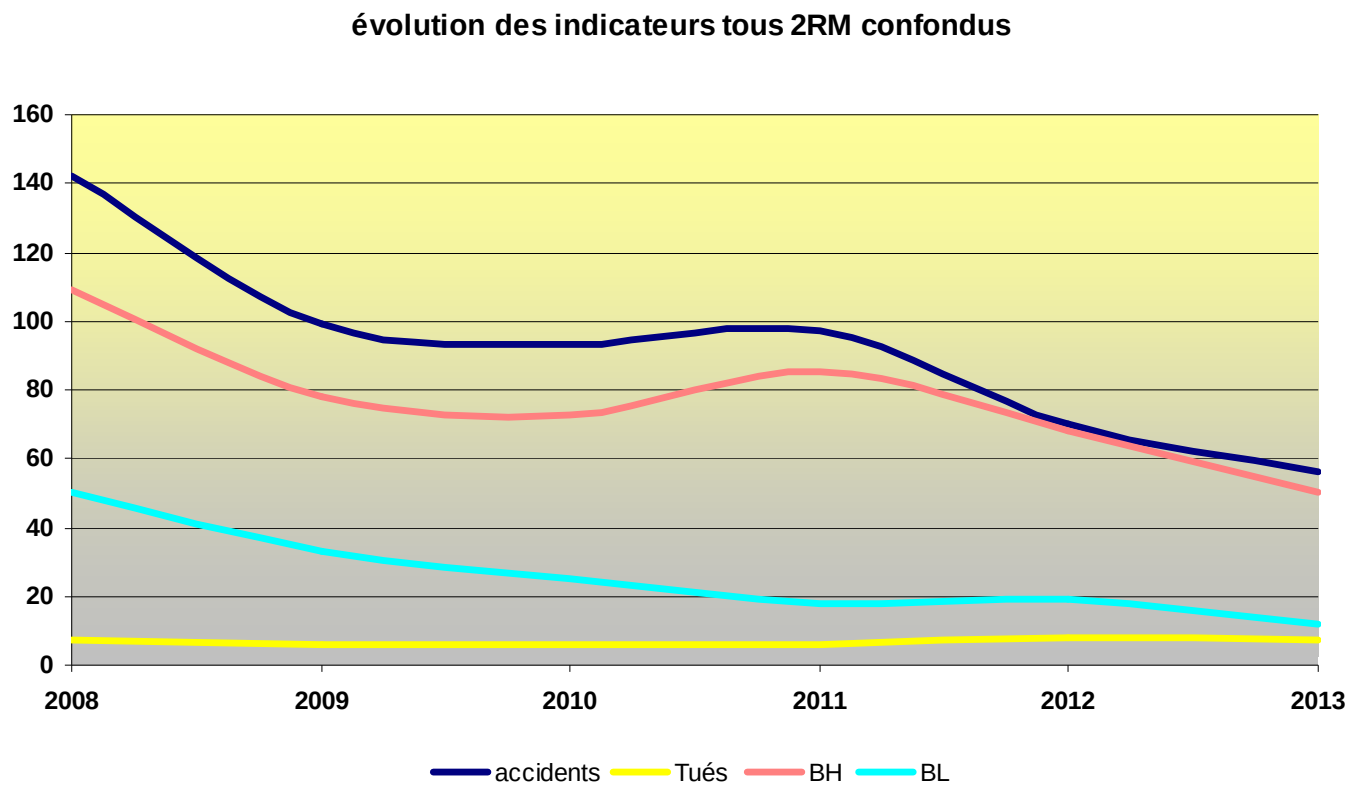
Les heures les plus accidentogènes se concentrent entre 16h et 19h pour les 2 RM > 125 cm3.
La plage horaire a une amplitude entre principalement 12h et 19h.
Le jour le plus remarquable est le vendredi. Les samedis, dimanches, fêtes et veilles de fêtes n'apportent pas de risques particuliers.

Tous 2 Roues Motorisés confondus :

En observant l'évolution depuis 2008 des indicateurs d'accidentalité de tous les 2RM confondus, on s'aperçoit qu'ils sont tous à la baisse, sauf pour les tués qui stagnent, mais les chiffres sont trop faibles pour obtenir des variations significatives.

Le graphique ci-dessous illustre la vulnérabilité des usagers 2RM par l'écart entre les courbes des blessés hospitalisés et des blessés légers d'une part, et par la similitude des courbes accidents et blessés hospitalisés.

* *VL = Véhicule Léger*
***VU = Véhicule Utilitaire*



Il faut noter par ailleurs que les accidents 2RM <125 cm3 ont lieu majoritairement en agglomération, contrairement aux 2 RM >125cm3. Les blessures des accidents hors agglomération sont plus graves et plus importantes.

A noter aussi que le port du casque est systématique pour les 2RM >125cm3 (100%) à la différence des autres (88,2%), et dans les deux cas ce sont plutôt des hommes qui sont victimes des accidents en tant que conducteur.

Alcoolémie :

En 2013, 7 conducteurs étaient alcoolisés, soit 12,5 % de ces conducteurs, dont 6 au-delà de 0,8 g par litre de sang.
Cela représente 19 % des alcoolémies renseignées sur le fichier accidents corporels.

3 Bilan actions 2013

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) permet au public de faire part de ses remarques sur la signalisation routière en Dordogne.

3.1.4. Bilan PDASR /Evaluations 2013 :

Thématiques et Orientations prioritaires PDASR 2013	Bilan/ Evaluations 2013
Réseau AGIR pour la sécurité routière : - Maintenir la compétence du réseau, (recrutements, formations, mobilisation) - Vie du réseau, partage de valeurs - A voir : besoins éventuels de formations notamment sur la communication	- Recrutement et formation de 12 nouveaux IDSR le 11 juin 2013 - Formation Alcool - Substances addictives pour le réseau sécurité routière le 20 novembre à l'Ecole Nationale de Police (interventions de 2 policiers formateurs anti drogues (30 personnes). - Evolution du « Module Alcool Collèges » à l'attention des classes de 3ème - Diffusion toute l'année d'informations SR au réseau
Collectivités et correspondants sécurité routière: - Favoriser les échanges à l'échelle de territoires pertinents et le partage d'expériences, promouvoir des actions concrètes. - Apprendre à mieux se connaître pour davantage de complémentarité et de partenariat. Développer partage de connaissance et d'expériences	- Poursuite de l'action « conducteurs responsables », mise à disposition d'éthylotests électroniques et chimiques. - Mise à disposition des communes de cinémomètres pendant 15 jours avec analyse des vitesses - 12 actions de communication sur la prévention et les grands enjeux de la sécurité routière dans les manifestations festives avec la participation du stand sécurité routière. - Réalisation du module de formation sur le risque routier professionnel et proposition de formations au CNFPT, ainsi qu'à tous les maires du département. Peu de demandes en retour, -Interventions réalisées à la Communauté agglomération Périgourdine dans le cadre de l'action Climacte et à la mairie Coulounieix – Chamiers, - Séminaire sécurité routière organisé le 17 octobre lors des 1ères rencontres de la sécurité avec DREAL et CETE Sud Ouest à l'attention des maires du département, sur la thématique « Comment abaisser la vitesse dans les agglomérations ?» 70 participants à l'Ecole Nationale de Police de Périgueux - Participation de la mission sécurité routière le 14 décembre dans le cadre de la charte de la vie Nocturne de Périgueux à l'action de sensibilisation sur les conduites addictives, sur 2 ronds-points en entrée d'agglomération avec Police Municipale, Alcool Assistance, ANPAA et Mairie de Périgueux

Continuum éducatif - JEUNES: 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	Maternelle / CP : pièce de théâtre interactive Compagnie Lilô Théâtre (20 représentations pour les classes de grande section maternelle et CP : 840 élèves) Primaire : interventions dans les écoles (APER attestation de 1ère éducation à la route, Permis piéton, Piste prévention routière avec les associations partenaires PREVENTION MAIF, ADATEEP, MAE Solidarité 24, Police et Gendarmerie. 120 classes sensibilisées du cycle 1 au cycle 3.
Collège: (ASSR 1 et 2) et BSR : Le deux roues, l'alerte et secours, l'apprentissage de la conduite, l'alcool	Collèges : interventions sous forme d'ateliers pour les classes de 3ème (alcool, simulateur moto /scooter, pistes avec scooters, alerte et secours et ASSR (attestation scolaire de sécurité routière) : 16 collèges et 20 interventions (classes de 25 à 30 élèves). Intervention de l'ADATEEP –transports scolaires (évacuation de car) dans 16 collèges soit une sensibilisation de 2075 élèves. Opération 10 de conduite jeunes (classes de 3ème) collèges de Mussidan et Neuvic du 21 au 24 janvier avec Groupama Prévention et EDSR 24.
Lycée et CFA : Module de sensibilisation: alcool, vitesse stupéfiants, comportements à risques Module jeune conducteur pour établissements et structures qui gèrent des formations pour la classe d'âges 18 / 24 ans	Lycées : module de 2 h avec sensibilisation alcool, vitesse, stupéfiants conduites à risques pour toutes les classes de 1ère générale , professionnelle et CFA (30 lycées, 182 interventions pour des classes de 30 élèves en moyenne) Jeunes permis : module interactif de 2h présenté aux 1ères années de BTS, basé sur l'échange, il aborde en priorité le « savoir faire » et le « savoir être », la difficulté de la conduite, la limite de nos capacités et la compréhension de nos comportements (30 interventions pour des classes de 15 à 20 étudiants). Depuis la rentrée Scolaire de 2013 -2014, ce module est aussi présenté aux 1ères années de l'IUT. Formation de l'équipe en charge des ateliers collèges Formation de l'équipe en charge du module de sensibilisation pour les classes de 1ere et CFA
Les deux roues motorisés : - Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité (orientation DGO)	- Au titre des actions collèges : ateliers 2 roues et /ou simulateur sur les 16 collèges (classes de 3èmes). - Participation à la grappe de Cyrano les 30 et 31 mars à Bergerac.

- Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs (orientation DGO) -Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues (orientation DGO) *« 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* ». - Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur les obstacles et le partage de la route)	- Campagne de communication VL-Motos sur le partage de la route, du 20 mai au 2 juin, sur Périgueux et Bergerac, sur les supports d'affichage lumineux 4 x 3 de Périmédia. - Une journée maniabilité sur piste et trajectoires sur route avec atelier SDIS (technique d'enlèvement d'un casque lors d'un accident et gestes de 1ers secours) organisée le 1er juin par la mission sécurité routière avec les motards de l'EDSR et de la Police Nationale (BMU), des autos écoles et la FFMC - Participation, les 14 et 15 septembre, à un week-end moto (salon + démonstrations) sur Bergerac. - Participation à une sortie moto, le 21 septembre sur le circuit du Vigeant (86), organisée par la FFMC24.et 86. Stand sécurité routière sur le village du Dark Dog Moto Tour, le 2 octobre à Boulazac. - Participation au salon de la moto et meeting 2 roues, les 5 et 6 octobre au parc des expositions de Périgueux
<u>Alcool et conduites addictives :</u> - Banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant (discothèques, salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association…) **-** l'alcoolisation chronique : problème de société de santé et de sécurité publiques	- Poursuite des actions pour promouvoir le geste d'autocontrôle de son alcoolémie : *<u>12 soirées</u> 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* Pas d'actions réalisées en approche transversale associant plusieurs partenaires
<u>Délinquance routière et incivilité</u> - Prévenir la récidive -Développer un partenariat avec le ministère de la justice	- Journée alternative à la sanction : l'opération s'est déroulée le 13 juin à Saint Astier. La mission sécurité routière de la préfecture et les gendarmes de l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR) sous l'égide du procureur de la république ont organisé une journée alternative aux contraventions, avec pour objectif de privilégier l'aspect pédagogique et de sensibiliser les conducteurs à une conduite sécurisée. *(25 personnels de l'EDSR, 11 animateurs dont le directeur départemental du SAMU, un sapeur pompier, la Prévention Routière, des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) bénévoles étaient présents pour cette journée particulière)*

- Le SPIP étudie la possibilité de construire un stage de citoyenneté qui pourrait être une alternative à certaines peines de travail d'intérêt général.	- Le SPIP n'a pas donné suite à son projet de partenariat avec la mission sécurité routière pou la mise en œuvre d'un stage de citoyenneté alternatif à certaines peines de travail d'intérêt général.
<u>Les Ainés :</u> - Poursuivre et développer les actions de prévention (orientation DGO) - Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser (orientation DGO) - Développer un partenariat entre les différents acteurs (orientation DGO)	 Poursuite du soutien aux actions de formation et sensibilisation en faveur des aînés avec l'association Prévention Routière - (33 stages + 625 personnes sensibilisées) : - remise à niveau du code de la route - responsabilisation des aînés sur la santé et la conduite. - sensibilisation aux risques piétons Lors des opérations de sensibilisation relatives à la sécurité des personnes et des biens, organisées par les compagnies de gendarmerie pour les séniors, la thématique sécurité routière a été systématiquement abordée. Ce partenariat n'a pas été développé
<u>Risque Routier Professionnel:</u> - Initier des actions de prévention concernant le risque trajet (orientation DGO) - Prioriser les actions de prévention: secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes (orientation DGO) - Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de leur exemple (orientation d'action DGO enjeu « Jeunes ») - Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes (orientation DGO enjeu « jeunes ») - Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs (orientation DGO)	 - Construction et validation d'un module de sensibilisation risque routier professionnel - Présentation de ce module aux organismes de prévention et formation collectivités (CARSAT, CCI, Chambre des métiers, MSA, CNFPT) - Formation le 9 octobre avec la CARSAT Aquitaine sur une prévention des risques routiers adaptée aux TPE - 12 journées de formation éco conduite et sensibilisation risques routiers: Direction départementale des territoires, SNCF, Communauté agglomération Périgourdine et Mairie Coulounieix – Chamiers, Direction Départementale de la Cohésion Sociale et Protection des Populations, Association Neuvic Animation, DDT service territorial de Bergerac. - Contributions apportées à des études sur le risque routier professionnel conduites pour des associations d'aides à la personne. Partages de connaissances avec les maîtres d'œuvres en charge de ces études.

Actions grand public : 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	- Organisation de 12 actions grand public
Assistance aux porteurs de projets : Soutenir et accompagner les projets pertinents avec une participation plus soutenue pour les projets portés par des jeunes (Orientation DGO enjeu « jeunes »)	- Assistance pour deux actions de sensibilisations Alcool : SNCF et association « la santé de la famille » - Assistance à des associations d'étudiants pour aider les jeunes à porter des messages de sécurité routière dans le cadre de l'organisation de soirées festives - Participation au financement de deux projets portés par des jeunes dans le cadre du programme Label vie : Challenge « attitude+ » et journée cyclo motard avec FFMC
Communication et actions spécifiques : Rendre inacceptable la mort des jeunes (1ère 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 Communiquer sur les enjeux du DGO	- 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. - Transmission aux sous préfets, forces de sécurité, partenaires sécurité routière des compte- rendus des actions de prévention, d'éléments de langage et de suivi de l'accidentalité. -Articles sur « civique », sur la lettre électronique du département, le site internet et tweeter. - Organisation d'actions spécifiques: journée « alternative aux contraventions », Actions motos - Médiatisation de certains contrôles routiers et opérations particulières avec les CRS

4 Programme d'actions 2014

4.1.1 Les actions 2014 :

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

Thématiques et Orientations prioritaires PDASR 2014	Programme d'actions 2014
Réseau AGIR pour la sécurité routière : - Maintenir la compétence du réseau, (recrutements, formations, mobilisation) - Vie du réseau, partage des expériences, et valorisation des bénévoles - A voir : besoins éventuels de formations	- Recrutement et formation de nouveaux IDSR - Organisation de formation/information pour l'ensemble du réseau - Organisation d'une journée de partages des expériences et de convivialité pour les bénévoles qui se sont impliqués en 2013. - Atelier collège en cours d'expérimentation Diffusion d'informations SR tout au long de l'année.
Collectivités et correspondants sécurité routière: - Favoriser les échanges à l'échelle de territoires pertinents et le partage d'expériences, promouvoir des actions concrètes. - Apprendre à mieux se connaître pour davantage de complémentarité et de partenariat. Développer partage de connaissance et d'expériences	- Poursuite de l'action « conducteurs responsables », mise à disposition d'éthylotests électroniques et chimiques. - Mise à disposition des communes de cinémomètres et d'une analyse des vitesses - Participation du stand sécurité routière à des animations grand public organisées par les collectivités - Offre de formations sur le risque routier professionnel à l'attention des personnels des collectivités. - Soutenir les actions des collectivités, les associer à des études (risque piéton)
Continuum éducatif - JEUNES: 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 Permis AM : 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	- Poursuivre avec nos partenaires institutionnels, associatifs (Prévention Maif, Mae Solidarité 24 et Adateep) et bénévoles les actions habituelles conduites dans les écoles maternelles, élémentaires, collèges, lycées et CFA

Module jeune conducteur pour établissements et structures qui gèrent des formations pour la classe d'âges 18 / 24 ans	- Poursuivre ces interventions dans les classes de BTS et IUT et CFA Recruter et former des intervenants prêts à s'investir pour cette formation
<u>Les deux roues motorisés</u> - Développer le volet formation (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis) en mettant en avant le port des équipements de sécurité (orientation DGO) - Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs (orientation DGO) -Communiquer sur le comportement et le partage de la route en soulignant la spécificité de la conduite d'un deux roues (orientation DGO) *« 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* ». -Mieux impliquer les gestionnaires (en particulier sur l'infrastructure et les obstacles latéraux)	Réaliser des actions spécifiques : - Journée moto avec EDSR et associations partenaires. - Prise en compte de l'enjeu deux roues dans deux ateliers du module de sensibilisation en collège - Organisation d'actions spécifiques pour les motards (circuit) - Journée « Motard d'un jour » si la FFMC porte le projet - Organisation d'un stand sécurité routière dans les manifestations motards - Partenariat avec la FFMC -Communication sur le partage de la route - Sensibiliser les collectivités
<u>Alcool et conduites addictives :</u> - Banaliser le geste d'autocontrôle de son alcoolémie avant de prendre le volant (discothèques, salles des fêtes, soirées, réunions, repas d'association…)	- Poursuite des actions pour promouvoir le geste d'autocontrôle de son alcoolémie :*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*
<u>Délinquance routière et incivilité</u> - Partenariat avec le ministère de la justice pour prévenir la récidive	Disponibilité pour répondre aux demandes du ministère de la justice en matière de prévention de la récidive délinquance routière
<u>Les Ainés :</u> - Poursuivre et développer les actions de prévention (orientation DGO)	Poursuivre le soutien aux actions de formation et sensibilisation en faveur des aînés avec l'Association Prévention Routière ainsi qu'avec les CLIC gérontologiques (Conseil Général): - remise à niveau du code de la route - responsabilisation des aînés sur la santé et la conduite. - sensibilisation aux risques piétons

- Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser (orientation DGO) - Développer un partenariat entre les différents acteurs (orientation DGO)	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. Lors des opérations de sensibilisation des personnels en charge de personnes âgées, aborder les problématiques spécifiques des risques routiers pour les personnes âgées
<u>Risque Routier Professionnel:</u> - Poursuivre les actions de prévention en milieu professionnel en abordant : - la conduite responsable, le risque trajet - les enjeux et les clés de l'éco conduite - rôle des parents (Sensibilisation des adultes sur l'importance et la valeur de leur exemple (orientation d'action DGO enjeu « Jeunes ») - Soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs (orientation DGO)	- Poursuivre les formations risque routier professionnel - Former des intervenants pour présenter ce module - Proposer une demi-journée d'information / sensibilisation au secrétaire général de la préfecture. Le programme pourrait aborder : le comportement et la difficulté de l'acte de conduite, l'éco mobilité et l'éco conduite. On pourrait envisager : - D'une part deux interventions sur Périgueux pour les agents de la préfecture. - D'autre part une intervention dans chaque sous préfecture qui pourrait inviter l'unité territoriale de la DDT et la collectivité. En effet, les notions d'éco mobilité et d'éco conduite recoupent des enjeux de sécurité routière et d'économie, mais aussi des enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable. A priori ces trois acteurs portent et partagent ces enjeux. - Aider les acteurs de la prévention (informations, données sur l'accidentalité, analyses, formations).
<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. Ces actions constituent une vitrine, un outil de communication pour valoriser le volet prévention/ sécurité routière dans les manifestations publiques	Organiser notre participation à une dizaine d'actions Grand public

<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 (Orientation DGO enjeu « jeunes »)	- Assistance à tous les porteurs de projets sécurité routière pertinents : conseils, mise à disposition de matériel, financements éventuels. - Disponibilité et priorité pour aider les jeunes à porter des actions et messages de sécurité routière avec participation au financement dans le cadre du programme Label vie
<u>Enquêtes accidentalité :</u> L'observatoire sécurité routière de la DDT est en charge du recueil des données et des analyses sur l'accidentalité. Pour certaines problématiques ou enjeux il peut être opportun de réaliser des enquêtes et analyses plus ciblées.	Pour les années 2012 et 2013 le nombre de victimes piétons a été important : 10 tués et 33 blessés hospitalisés. 30% des accidents concernaient des piétons traversant sur un passage protégé. En partenariat avec l'observatoire sécurité routière de la DDT il est proposé de: - finaliser l'étude sur les accidents piétons (analyse sur une période plus longue et étude de la localisation des accidents) - Mettre en place un groupe de suivi des accidents piétons sur Périgueux et Bergerac. Ce groupe de travail associera les collectivités et les forces de l'ordre avec pour objectifs d'analyser les accidents et de formuler des préconisations.
<u>Communication et actions spécifiques :</u> Rendre inacceptable la mort des jeunes sur la route (1ère 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 Communiquer sur les enjeux du DGO	- 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. -Articles sur « civique », sur la lettre électronique du département, le site internet - Organisation d'actions spécifiques: journée « alternative aux contraventions » - Actions motos (refaire une campagne Périmédia) - Médiatisation de certains contrôles routiers et opérations particulières avec les CRS - Coordonner la communication portant sur la sécurité routière en lien avec le SDCI (Lancer un appel à candidatures pour devenir IDSR) - Mettre en avant les actions menées dans le département par les IDSR - Accentuer le relais des grandes campagnes nationales voire étrangères sur le site internet puis sur Twitter - Coordonner les messages de prévention initiés par la police et la gendarmerie - Rencontres de la sécurité 2014

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.

4.1.2 Tableau financier prévisionnel du PDASR 2014

Budget prévisionnel 2014 pour le département de la Dordogne			
ACTIONS	**PRIORITE**	THEMES	**Montants prévus**
Actions grand public 12 à 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 et IUT	1	Jeunes/Alcool / 2 RM/ Comportements	6000 €
Action collège ateliers dans les classes de 3 ème	1	Jeunes/Alcool / 2RM	3000 €
Action maternelle et élémentaire Pièce de théâtre Lilô Théâtre (30 représentations) + actions avec les associations partenaires Prévention Maïf, Mae Solidarité 24, Adateep	1	Jeunes	9000 €
Action ainés avec Association Prévention Routière dans les collectivités + partenariat avec le conseil général "clics gérontologiques"	1	Ainés	5000 €
Communication, animation politique SR	1		8500 €
Poursuite des actions sur le risque routier professionnel	2	Risque routier professionnel	3000 €
Assistance aux porteurs de projets (Label vie)	1	Jeunes	2000 €
Formation professionnelle des IDSR, et des partenaires sécurité routière (conférence, rencontres)	1		4000 €
Actions spécifiques 2 roues motorisés (rallye moto, circuit etc…)	1	2 RM	7000 €
TOTAL			**56 500,00 €**