

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



## Programme Départemental d'Actions Sécurité Routière Année 2015

Plan approuvé le :

Le Préfet de la Dordogne

Christophe BAY



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

Le nombre des accidents de la route (185), de blessés (256) et de tués (39) est demeuré trop élevé en Dordogne en 2014 et cette évolution négative s'est peu infléchie au 1<sup>er</sup> trimestre 2015.

Synonymes de drames humains, de vies brisées et de blessures souvent irréversibles, ces chiffres doivent être le signal d'une réelle prise de conscience et d'un engagement plus responsable de tous les usagers de la route.

La lutte contre l'insécurité routière est une priorité forte que je souhaite fortement réaffirmer en 2015:

- par une mobilisation des forces de police et de gendarmerie pour la répression de toutes les infractions et comportements à risque. A cet effet, le Plan Départemental des Contrôles Routiers (PDCR) sera renforcé dans ses modalités de mise en œuvre : barème des sanctions administratives revu à la hausse , développement des contrôles de zone et coordonnés, actions spécifiques pendant les départs en vacances et les week-ends prolongés.

– par la poursuite des actions de sensibilisation et de prévention engagées dans le cadre de ce plan départemental d'actions sécurité routière et visant à soutenir les initiatives en faveur d'un meilleur usage de la route.

61.525 euros seront consacrés à cet objectif autour de 5 priorités et enjeux :

Les défauts et relâchements des comportements (alcool, stupéfiants, téléphone portable, vitesse, fatigue et somnolence) dont la persistance demeure préoccupante.

Les jeunes, qui en ce début 2015, sont fortement touchés par les accidents mortels.

Les seniors, eux aussi très impliqués dans les accidents mortels.

Le risque routier professionnel, par la prise en compte des déplacements des salariés, dans le cadre de leur activité ou des trajets domicile – travail,

Les deux roues, qui constituent une catégorie d'usagers vulnérables.

Mais la sécurité routière est une priorité départementale qui repose sur l'engagement de tous et je compte sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs pour agir dans le cadre de ce plan et se fédérer autour d'un objectif commun : la lutte contre l'insécurité routière.

Le Préfet de la Dordogne

*Christophe BAY*

## SOMMAIRE

### **1 – Accidentalité 2014 en Dordogne**

1.1 – Caractéristiques générales	p 4
1.2 – Causes principales	
1.3 - Evolution sur une période de 10 ans	p 8
1.4 - Carte des accidents	p 9
1.5 - Localisation agglomération-hors agglomération	
1.6 - Localisation selon le type de réseau routier	p 12
1.7 - Répartition par catégorie d'usagers	p 13
1.8 - Temporalité des accidents	p 14
1.9 – Synthèse	p 16

### **2 – Les enjeux en 2015**

2.1 – Les actions prioritaires :	p 17
- Les jeunes 15/24 ans	
- Les seniors	
- Le relâchement des comportements	
- Le risque routier professionnel	
- Les 2 roues-motorisées	
2.2 – L'appel à projets	p 17

### **3 – La programmation 2015**

P 18

### **4 - Annexes**

Les moyens	p 20
------------	------

## 1. - Accidentalité 2014 en Dordogne

### 1.1 - Caractéristiques générales

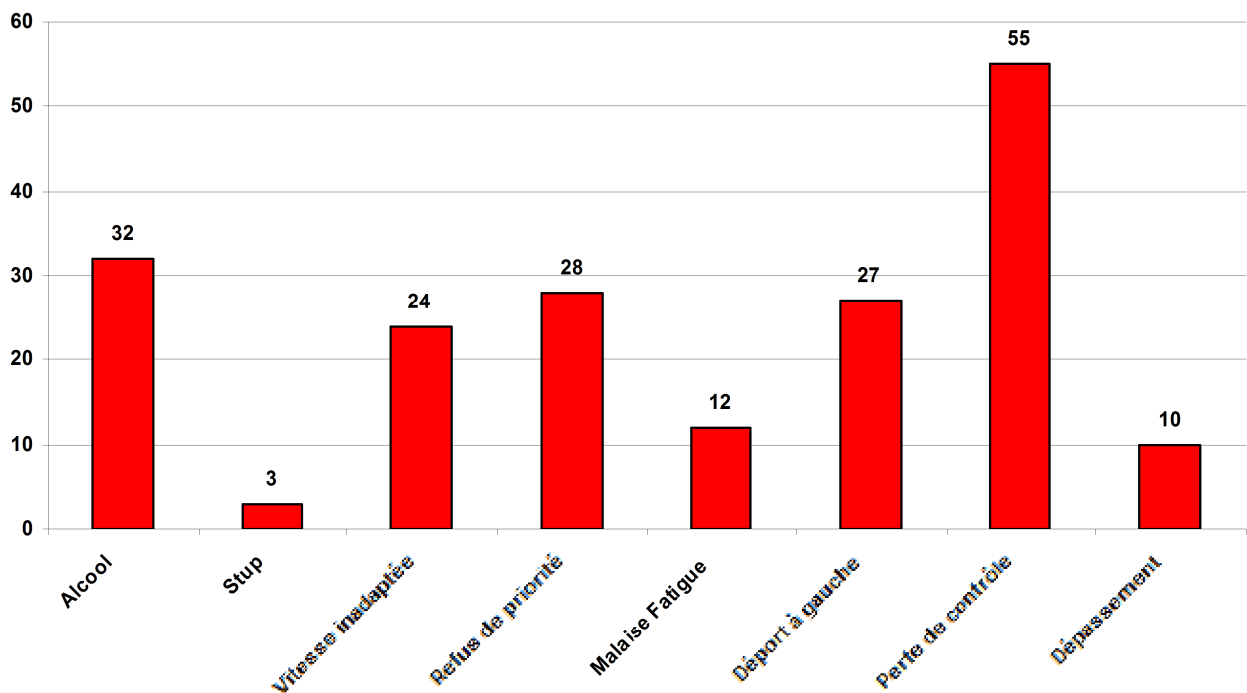
Le bilan de l'accidentalité en Dordogne pour l'année 2014 s'établit à 185 accidents corporels dont 37 mortels ayant fait 39 tués, 256 blessés (dont 166 blessés hospitalisés).

Le nombre d'accidents corporels recensés est en légère baisse par rapport à 2013, mais avec une gravité plus élevée (+ 6 tués et + 24 blessés).

	Dordogne			Aquitaine	France
	2013	2014	Evolution 2014/2013	Evolution 2014/2013	Evolution 2014/2013
<b>Accidents</b>	187	185	-1.07%	+3.65%	+1.75%
<b>Tués</b>	33	39	+18.18%	-2.60%	+3.67%
<b>Blessés</b>	232	256	+10.34%	+5.91%	+2.55%

### 1.2 – Causes principales

CAUSES PRINCIPALES							
Alcool	Stupéfiants	Vitesse inadaptée	Refus de priorité	Malaise Fatigue	Déport à gauche	Perte de contrôle	Dépassement
32	3	24	28	12	27	55	10

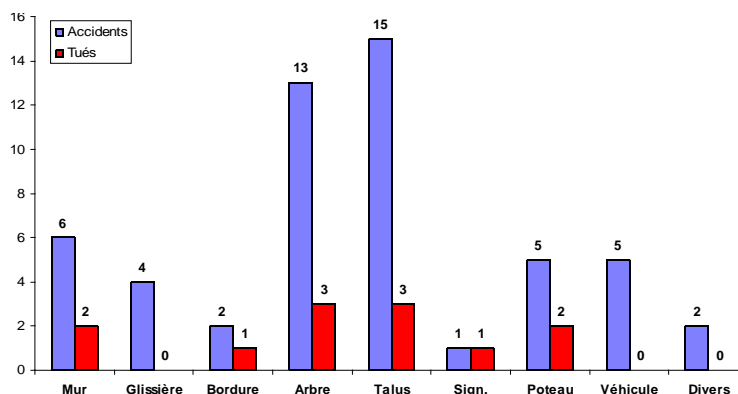


La cause principale des accidents trouve son origine dans la perte de contrôle souvent combinée avec un autre élément tel qu'une vitesse inadaptée ou une conduite sous l'emprise de l'alcool.

## A – Les obstacles fixes

### Obstacles fixes

Les accidents contre obstacles fixes restent importants, mais sont en diminution par rapport à 2013 (29% des accidents contre 35%) et ont entraîné le décès de 12 personnes (contre 14 en 2013).



## B – Analyse des thématiques transversales

### – Alcool :

Année	Nombre accidents corporels	Nombre tués	Nombre blessés	Nombre accidents avec présence d'alcool	% accidents avec présence d'alcool	Nombre tués dans accidents avec alcool	% tués dans accidents avec alcool	Nombre blessés dans accidents avec alcool	% blessés accidents avec alcool
2010	244	37	312	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%
2014	185	39	256	32	17%	11	28%	40	16%

En 2014, la présence d'alcool a été constatée dans 32 accidents contre 33 en 2013; dans ces accidents, on déplore 11 tués et 40 blessés, contre 9 tués et 37 blessés en 2013.

Ainsi, sur les 5 dernières années, le nombre de tués dans les accidents avec présence d'alcool s'est significativement accru. Il a été effectué 23% de dépistages supplémentaires en 2014, et les infractions constatées ont augmenté de 9%.

	Nombre de Dépistages	Nombre d'infractions
2013	69 211	1631
2014	85 396	1783

### – Stupéfiants

3 accidents mortels sont à déplorer avec la présence de stupéfiants. 851 dépistages ont été réalisés, 753 infractions relevées (soit + 68% par rapport à 2013).

### – Vitesse

En matière de vitesse, selon les données issues du bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC), 24 accidents sont imputables à une vitesse excessive eu égard aux circonstances, contre 39 en 2013, soit une baisse significative. En revanche, le nombre de tués est de 6 contre 5 en 2013.

En dehors des accidents, les excès de vitesse sont appréhendés par les radars fixes et les moyens déployés par les forces de l'ordre. Le département est équipé de 18 radars fixes classiques, 2 radars discriminants et 2 radars vitesse moyenne.

Le nombre de messages d'infraction relevés en 2014 par les radars vitesse fixes classiques est en augmentation de 24% par rapport à 2013 (toutefois, la majorité des excès de vitesse ne dépasse pas les 20km/h au dessus la vitesse limite autorisée).

En revanche, le relevé effectué par les 2 radars discriminants en 2014 est en baisse de 38% par rapport à 2013.

*Le relevé des radars vitesse moyenne affiche 9 664 messages d'infraction pour l'année 2014, mais la comparaison ne peut être effectuée avec 2013, car ils ont été mis en service respectivement en juillet et décembre 2013.*

Les infractions vitesse avec interception ont quant à elles augmenté de 5% en 2014 par rapport à 2013.

Les facteurs conjugués vitesse / perte de contrôle / hors agglomération / obstacles latéraux / alcool participent pour l'essentiel à la gravité de l'accidentalité dans le département de la Dordogne.

### **1.3 – Evolution de l'accidentalité sur une période de 10 ans (2005 à 2014)**

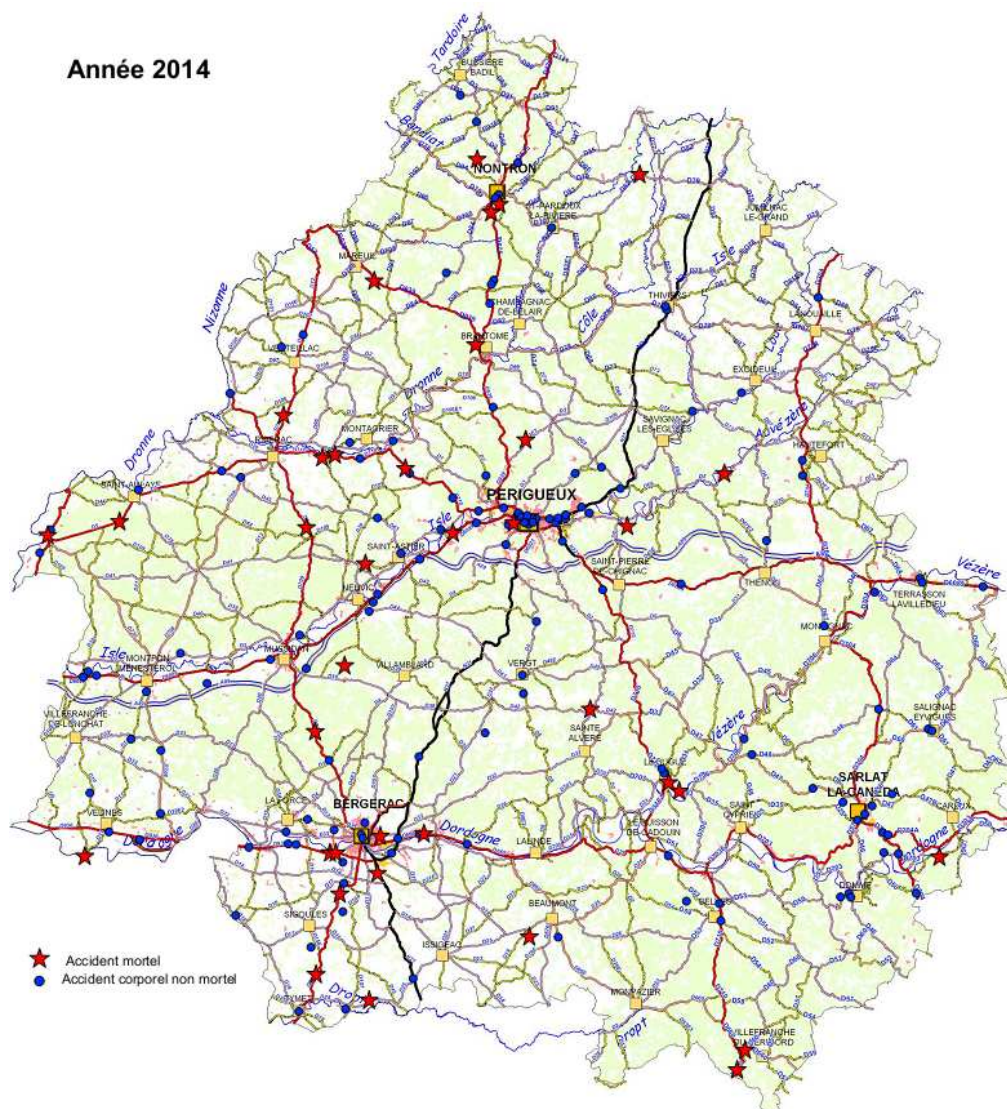
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents</b>	448	438	449	333	298	246	273	220	187	185
<b>Tués</b>	51	51	61	39	41	37	33	45	33	39
<b>BH</b>	281	393	336	288	251	189	253	199	164	166
<b>BL</b>	294	206	234	147	139	134	114	89	68	90
<b>Blessés</b>	575	599	570	435	390	323	367	288	232	256

2011 et 2013 restent des années de référence, avec 33 tués sur les routes de Dordogne.

La part des morts sur le nombre total d'accident est passée en 10 ans de 11,3 % à 21 %.

### **1.4 – Carte des accidents**

Année 2014



La carte ci-dessus référence la localisation géographique des accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble des réseaux routiers au cours de l'année 2014.

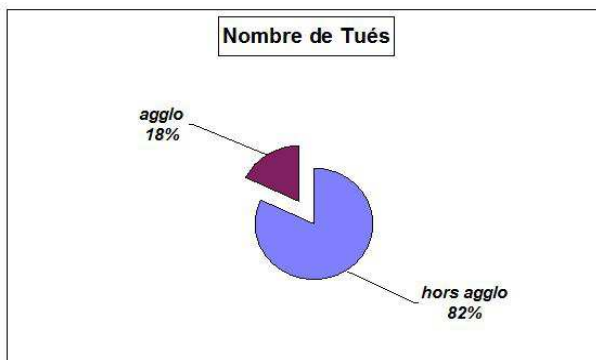
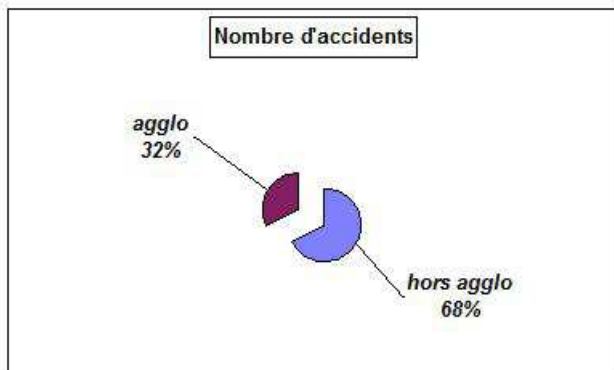
Les accidents présentent une répartition diffuse. Toutefois il est possible d'observer une concentration dans les deux principales agglomérations du département et leur périphérie ainsi qu'une aggravation de l'accidentalité dans le quart Nord-Ouest du département et dans le Bergeracois.

### **1.5 - Localisation agglomération-hors agglomération**

#### VARIATION POURCENTAGE D'ACCIDENTS EN AGGLO ET HORS AGGLO DE 2010 à 2014

Accidents	2010	2011	2012	2013	2014
<b>En agglo</b>	34,43%	29,40%	28,64%	30,48%	32,43%
<b>Hors agglo</b>	65,57%	70,60%	71,36%	69,52%	67,57%
Tués	2010	2011	2012	2013	2014
<b>En agglo</b>	18,92%	6,06%	20,00%	18,18%	18,95%
<b>Hors agglo</b>	81,08%	93,94%	80,00%	81,82%	82,05%

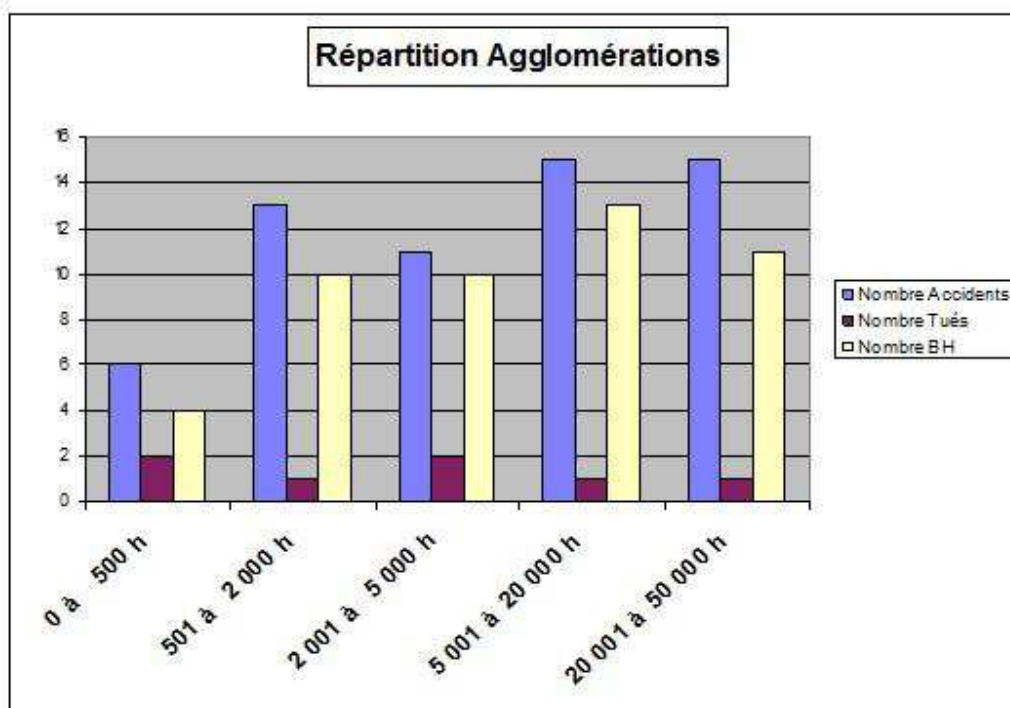
A l'exception de l'année 2011, les indicateurs de répartition « agglo /hors agglo » sont stables.



La forte répartition des accidents hors agglomération influe significativement sur la gravité.

Pour l'année 2014, la majorité des accidents corporels s'est produite hors agglomération (68%) avec un degré de gravité très élevé (32 tués sur 39 soit 82% des morts) et 118 blessés hospitalisés sur 166 soit 71%.

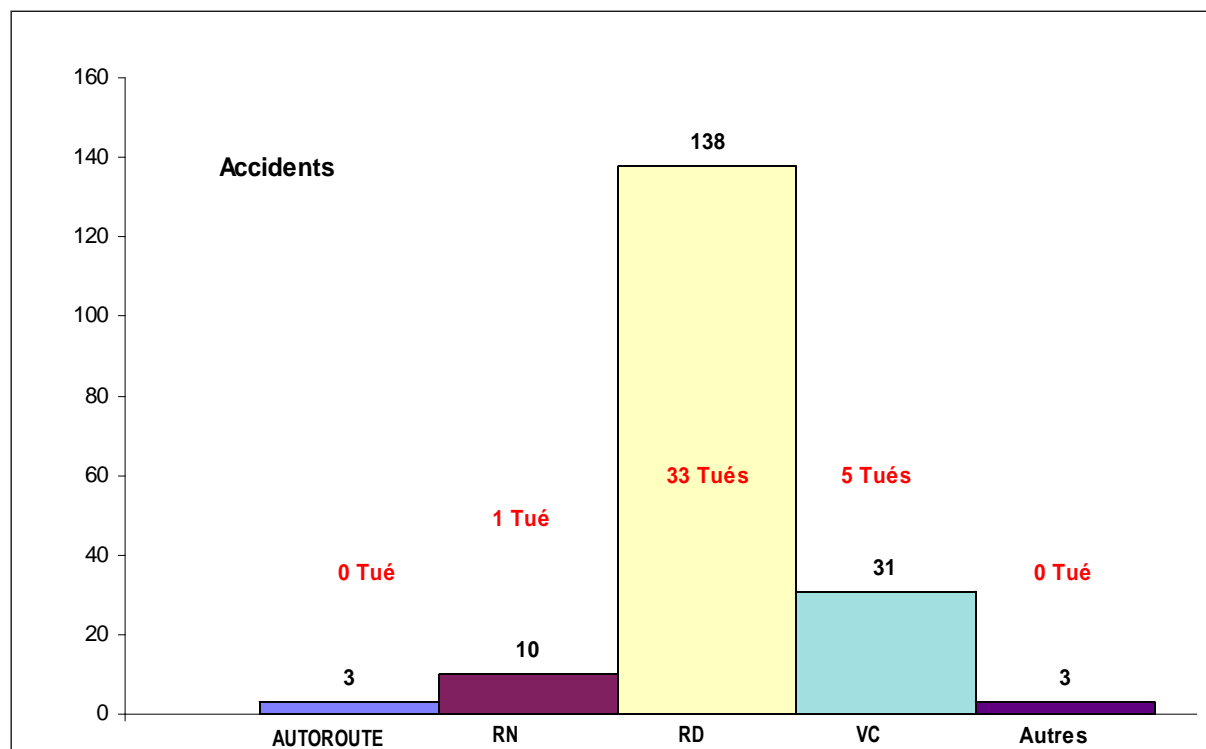
	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers
Hors agglomération	125	30	32	118	57
Agglo. 0 à 500 h	6	2	2	4	5
Agglo. 501 à 2 000 h	13	1	1	10	5
Agglo. 2 001 à 5 000 h	11	2	2	10	6
Agglo. 5 001 à 20 000 h	15	1	1	13	14
Agglo. 20 001 à 50 000 h	15	1	1	11	3
<b>Ensemble</b>	<b>185</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>166</b>	<b>90</b>





La gravité au regard du nombre de tués est significativement plus élevée dans les petites agglomérations.

### 1.6 – Localisation selon le type de réseau routier



Pour mémoire, linéaire de réseaux :

Autoroute A89 : 115 kms  
 RN 21 - RN221 : 145 kms  
 RD : 5070kms  
 Voies communales et autres : environ 10 000 kms

Cette répartition de l'accidentalité est homogène à celle d'un département à dominante rurale comparable, avec une baisse importante sur les routes nationales par rapport à 2013 (10 accidents contre 19) ainsi que le nombre de tués (1T contre 5T) ;

Localisation en intersection-hors intersection :

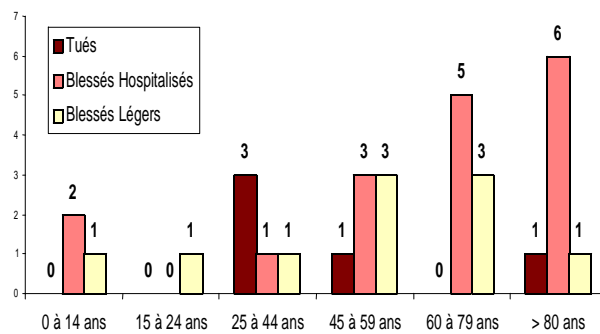
	Accidents	%	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés	Dont BH
En intersection	56	30.3	4	45	4	88	53
Hors intersection	129	69.7	33	117	35	168	113

## 1.7 – Catégorie des victimes

### **Piétons : 5 Tués – 17 BH – 10 BL**

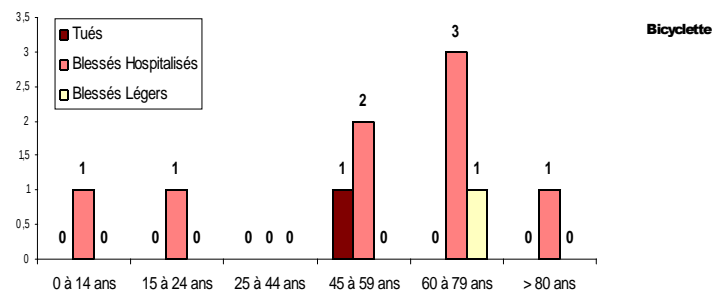
On dénombre 16 victimes pour les tranches d'âge supérieures à 60 ans.

La gravité est toutefois plus élevée dans la tranche 25/44 ans avec 3 tués.



### **Cyclistes : 1 Tué – 8 BH – 1 BL**

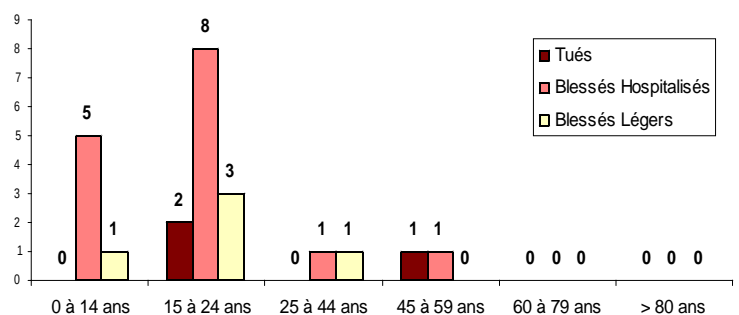
On dénombre 4 victimes parmi la tranche d'âge 60/79 ans et 1 tué dans la tranche 45/59 ans.



### **Cyclos : 3 Tués – 15 BH – 5 BL**

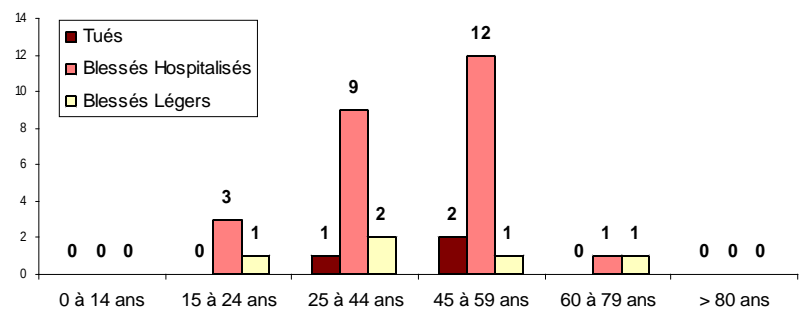
On dénombre 13 victimes parmi les 15/24ans dont 2 tués.

On note 1 tué dans la tranche 45/59 ans



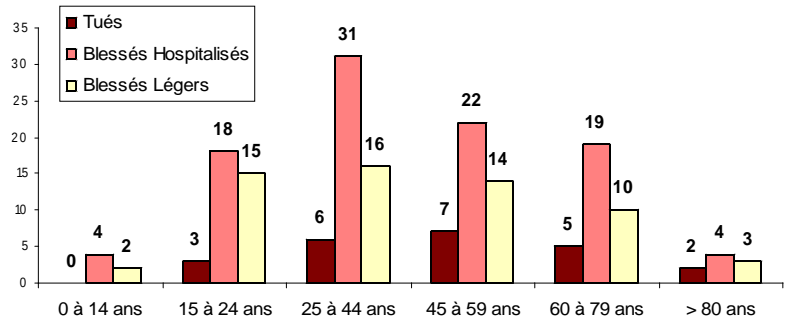
### **Motos : 3 Tués – 25 BH – 5 BL**

On dénombre 14 victimes dans la tranche d'âge 45/59 ans dont 2 tués.



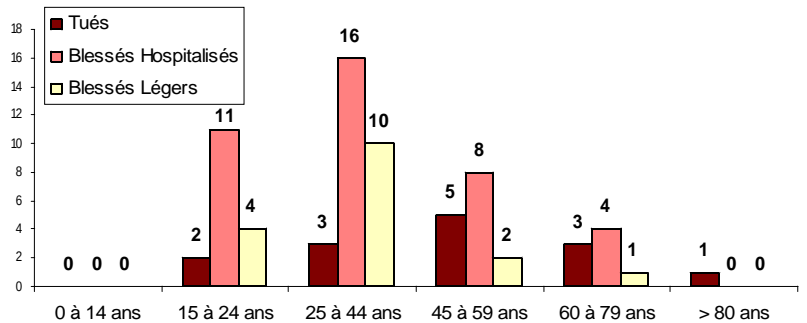
## Véhicules Légers : 23 Tués – 98 BH – 60 BL

On dénombre : 53 victimes dans la tranche d'âge 25/44ans dont 6 tués, 43 victimes dans la tranche 45/59ans dont 7 tués et 36 victimes dans la tranche 15/24 ans dont 3 tués.



## Véhicule Seul : 14 Tués – 39 Blessés Hospitalisés – 17 Blessés Légers

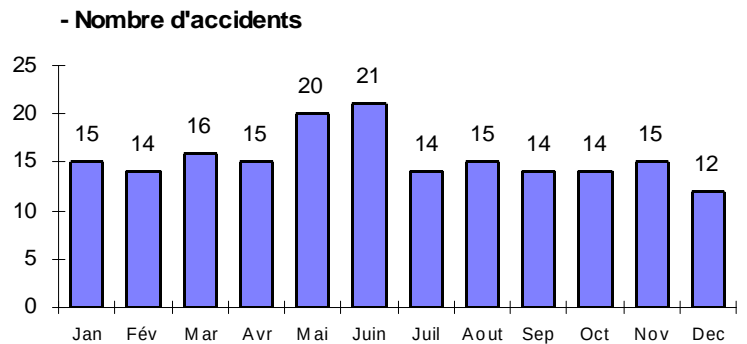
On dénombre 29 victimes dans la tranche 25/44 ans dont 3 tués, 17 victimes dans la tranche 15/24 ans dont 2 tués et 15 victimes dans la tranche 45/59 ans dont 5 tués.



## 1.8 – Temporalité des accidents

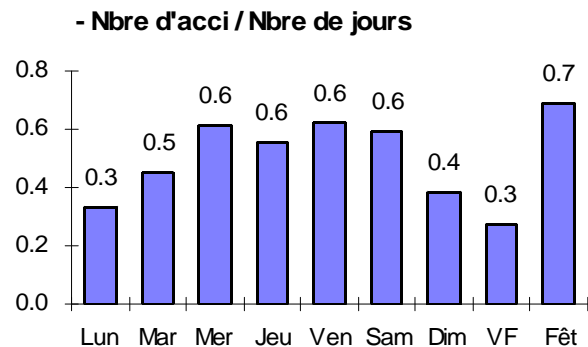
### Selon le mois

Le nombre d'accidents corporels est quasi identique chaque mois, de l'ordre de 14 à 15, hormis les mois de mai et de juin qui connaissent un pic.

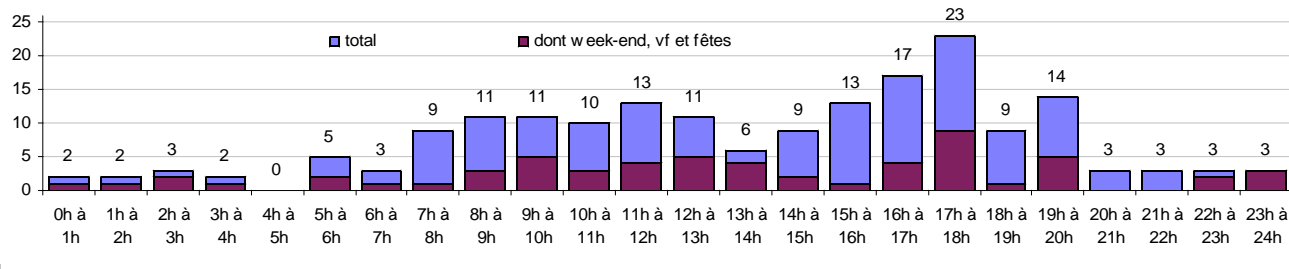


### Selon le jour

Le lundi apparaît comme étant le jour le moins accidentogène. Les jours de fêtes sont les jours les plus marqués en nombre d'accidents.



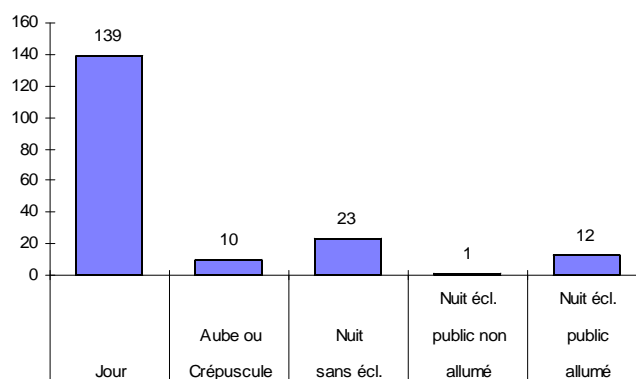
## Selon l'heure



La tranche horaire de la semaine la plus sensible en matière d'accidentalité est de 16h à 18h (y compris les week-end, veilles de fêtes et fêtes).

## Luminosité

La majorité des accidents (75%) ont lieu de jour.



### 1.9. Synthèse

En 2014, malgré une légère baisse du nombre d'accidents, le bilan de l'accidentalité s'est dégradé par rapport à celui de 2013 ; en particulier en matière de gravité (+ 6 tués et 24 blessés).

Ce constat peut trouver explication dans :

- le nombre d'accident dans le secteur hors-agglomération où les vitesses observées sont élevées.
- les pertes de contrôle de véhicules seuls, souvent signe de vitesse inadaptée,
- la présence d'obstacles latéraux comme facteur aggravant,
- la problématique alcool dans les accidents mortels,
- les accidents de nuit (11 tués),
- le non-port de la ceinture de sécurité.

Dans l'analyse des accidents, ces facteurs souvent combinés entre eux contribuent à une gravité très élevée.

### **En ce qui concerne les victimes :**

Une grande part des victimes est représentée par les usagers de VL de la tranche d'âge 25/44 ans.

Toutefois la tranche d'âge 45/59 ans est très impactée quel que soit le mode de déplacement (plus 5 tués par rapport à 2013), ce qui porte le nombre de tués à 14.

Les piétons se trouvent impliqués dans 15% des accidents qui ont engendré 32 victimes dont 5 tués (plus 2 tués par rapport à 2013). Les victimes les plus nombreuses se situent dans les tranches d'âge supérieures à 60 ans.

### **En ce qui concerne les enjeux du DGO :**

En 2014, la cible jeunes 15/24 ans redevient préoccupante car même s'ils ont été impliqués dans moins d'accidents qu'en 2013 (-15%), il y a plus de victimes et surtout plus de tués (+3).

Sur l'enjeu 2 roues motorisés, force est de constater une certaine stabilité par rapport à 2013 ; moins d'accidents, mais un nombre de victimes légèrement plus élevé et un nombre de tués identique. Dans la catégorie des moins de 50 cm<sup>3</sup>, la tranche d'âge des 15/24 ans est la plus représentée, alors que dans la catégorie des plus de 50 cm<sup>3</sup>, c'est la tranche d'âge des 45/59 ans qui est la plus impactée.

En revanche, on note en 2014 une aggravation des différents indicateurs de l'accidentalité relative au risque routier professionnel par rapport à 2013 (+6 accidents, +6 tués, +12 blessés hospitalisés, +8 blessés légers).

Sur le trajet domicile/travail, 81% des conducteurs sont des locaux contrairement au trajet dans le cadre professionnel où seulement 55 % des conducteurs sont locaux.

Enfin, en 2014, il convient de souligner la légère amélioration de l'accidentalité des seniors de 65 ans et plus avec toutefois une problématique piétons de plus de 80 ans (8 impliqués dans un accident /1 tué).

## 2 - Les enjeux en 2015

### **2.1 - Les actions prioritaires**

#### a) - Les jeunes 15/24 ans.

La part des jeunes 15/24 ans demeure trop importante dans les accidents, les blessés et les tués. Les actions de prévention dans le cadre notamment du continuum éducatif doivent être poursuivies. La lutte contre les comportements addictifs doit également être amplifiée.

#### b) - Les séniors.

Le vieillissement de la population périgourdine, la part significative d'accidents impliquant les plus de 65 ans ainsi que le développement des malaises au volant sont des caractéristiques fortes. Elles doivent nous conduire à promouvoir des actions en faveur de ce public, sachant que l'usage du véhicule est pour lui gage d'un maintien de l'autonomie.

#### c) - Le relâchement des comportements.

En 2014, il a été constaté un relâchement du comportement des conducteurs et passagers (alcoolémie et stupéfiants, non port de la ceinture, téléphone au volant, non-respect de la limitation de vitesse...) qui semble s'ancrer dans la durée et contre lequel des actions tant répressives que préventives doivent être menées.

#### d) - Le risque routier professionnel.

Le risque routier professionnel doit être aussi pris en compte, nombre d'accidents se produisant sur le trajet domicile – travail et à moins de 15 kms de son lieu habitation. Les partenariats avec les entreprises doivent être consolidés pour sensibiliser les salariés au bon usage de la route.

#### e) - Les deux roues motorisés ou non.

L'approche des beaux jours incite à utiliser un deux roues motorisés ou non. Un rappel des règles doit être fait régulièrement pour ces usagers vulnérables.

### **2.2 - L'appel à projets :**

Le nombre de tués et de blessés sur les routes s'est fortement accru en 2014 au contraire de la tendance observée les années précédentes, ce qui signifie « *trop de morts* ». Les efforts faits en matière de lutte contre l'insécurité routière doivent être redoublés.

L'accent doit être mis sur les usagers vulnérables, qui sont davantage exposés au risque que les autres. Le manque d'attention, la fatigue, les malaises sont toujours autant représentés dans l'accidentologie du département. Les refus de priorité et les pertes de contrôle sont également des causes récurrentes.

Le risque routier professionnel doit être aussi pris en compte, nombre d'accidents se produisant sur le trajet domicile - travail. Autant de raisons qui réclament une attention particulière des acteurs de la sécurité routière.

La priorité du Programme d'Actions pour la Sécurité Routière sera donnée aux actions de sensibilisation innovantes et durables en direction de ces usagers.

### 3 – La programmation 2015 par enjeux

#### Enjeu jeunes :

- Action Nouvelle
- Poursuite action

Action	Nouvelle Poursuite	Porteur projet	Descriptif	Partenaires
« Sortir vite »	P	ANATEEP	Améliorer la sécurité dans les transports scolaires	ANATEEP
Education routière	P	Prévention routière	Enseignement éducation routière Sensibilisation théorique et pratique aux règles élémentaires de sécurité piétons cyclistes usagers transports en commun	Prévention routière
Eduquer à la prévention et à la sécurité routière	P	MAE	Développer les connaissances des pièges de la route (Piétons, cyclistes passagers d'un véhicule)	MAE
10 de conduite Jeunes	P	GROUPAMA	Orientation conduite accompagnée	GROUPAMA
Bien se conduire	P	GROUPAMA	Jeunes conducteurs 18-20 ans Titulaires du permis de conduire	GROUPAMA
Le carton vert attitude	P	AEF 24	Sensibilisation jeunes footballeurs comportement sur le terrain et sur la route	Amicale des éducateurs de football 24
Rallye « La grappe de Cyrano »	P		Sensibilisation sécurité routière	
Quinzaine de la sécurité	P	SIVS Vergt	Les jeunes et la sécurité routière	

#### Enjeu Séniors :

Action	Nouvelle Poursuite	Porteur projet	Descriptif	Partenaires
L'arrêt de la conduite	N	AGIR abcd	Prise de conscience difficulté conduite et accompagnement	AGIR abcd
Pour une conduite solidaire et responsable	N	AGIR abcd	Actualisation des connaissances	AGIR abcd

Le piéton âgé	N	AGIR abcd	Sensibilisation aux risques encourus	AGIR abcd
Bien se conduire	P	GROUPAMA	Jeunes conducteurs 18-20 ans Titulaires permis de conduire	GROUPAMA
Conduite séniors, restez mobiles	P	Prévention Routière	Stages de remise à niveau	Prévention routière

### Enjeu relâchement des comportements :

Action	Nouvelle Poursuite	Porteur du projet	Descriptif	Partenaires
Charte qualité vie nocturne	N	Ville de Périgueux	Sensibilisation communication	Etablissements de nuit
Rallye Education routière	N	ASCEET 24	Jeunes conducteurs et conducteurs confirmés	DDT 24 - GMF

### Enjeu risque routier professionnel :

Action	Nouvelle Poursuite	Porteur projet	Descriptif	Partenaires
Action de prévention en milieu professionnel	P	Préf MSR	Formation avec interventions animateurs SR	Centres locaux information et coordination
Journée sécurité	N	CLAS DIRCO	Risque routier prof	DIRCO Périgueux

### Enjeu deux roues :

Action	Nouvelle Poursuite	Porteur projet	Descriptif	Partenaires
Journée conduite moto sur circuit	N	MOTOSPORT 24	Evaluation réflexes	MSR
Opération « Motard d'un jour »	P	FFMC	Constat spécificités réseau routier / 2 RM	MSR
Salon Moto	N	FFMC	Stand moto	MSR
10 de conduite Jeunes	P	GROUPAMA	Orientation conduite accompagnée	Prévention routière
Journée Deux-roues « Jeunes »	P	EDSR 24	Sécurité 2 roues	MSR

Le programme d'actions de sécurité routière 2015 prendra également en compte les dépenses d'équipement (informatique, supports de communication,...) et de fonctionnement (frais de déplacement et restauration).

Seront également conduites les actions suivantes :



Objet	Date
Journée « Les rencontres IDSR Dordogne »	Juin 2015
Journée formation mise à jour module conduites addictives	Juin 2015
Formation animateurs de la mission sécurité routière	Année 2015
Actions en régie – Formation RRP – Etablissements publics	1 <sup>er</sup> semestre 2015

#### 4 – Annexe : les moyens

La mission sécurité routière, pour la réalisation de ses propres actions et pour assurer une présence sur les manifestations, dispose de :

- Fourgon aménagé pour organiser un stand sécurité routière : (barnum, table, chaise...)
- Oriflamme + roll up + banderoles
- Deux scooters et remorque de transport
- Simulateur de conduite auto Develter
- Simulateur de conduite deux roues Honda
- Ecran de projection
- Banc contrôle de vitesse deux roues
- Blousons moto + casques + gants
- Gilet airbag moto
- Simalc (simulateur d'alcoolémie)
- Imprimante
- Réactionmètre
- Caméra sport + appareil photo
- Ordinateurs portables
- Vidéo Projecteurs
- Enceintes de bureau
- TV écran plasma 42 '' + flycase
- TV LCD 26''+ flycase
- 5 Bornes éthylotest
- 5 éthylotests électroniques Pélimex
- 2 éthylotests électroniques Dräger
- Kit alcool et doses bar
- Lunettes vision alcoolémie et cônes pour circuit
- Documentation et affiches
- Cadeaux pour les animations : (éthylotests chimiques, crayons, carnets, ballons, bonbons, porte clés....)