



**PRÉFÈTE
DE LA HAUTE-VIENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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



**Document Général
d'Orientation
(DGO)
2023-2027**

L'édito

Ce nouveau document général d'orientation (DGO) pour les années 2023 à 2027 est le fruit d'un travail de concertation avec les principaux acteurs de la sécurité routière. Il illustre la volonté de renouveler un engagement collectif pour rendre nos routes plus sûres.

L'efficacité de l'action publique en matière de sécurité routière repose sur l'implication de l'ensemble des partenaires qui auront la responsabilité de décliner les actions proposées par ce document tout au long des cinq années à venir.

La sécurité routière constitue pour nos concitoyens un aspect essentiel de leur vie quotidienne. La conduite, surtout en milieu rural, est liée à la plupart de nos activités, et notamment professionnelles.


Je souhaite rappeler que la politique de sécurité routière de l'État repose sur deux volets indissociables : la prévention qui permet d'expliquer, convaincre, sensibiliser, et la répression qui reste indispensable pour assurer le respect des règles.

Ce nouveau document met particulièrement l'accent sur les actions de formation et de sensibilisation vis-à-vis des jeunes, cette population étant plus exposée aux risques routiers dans notre département.

Dans un contexte où se développent de nouveaux modes de mobilité, l'attention de chacun doit plus que jamais être appelée sur la nécessité de mieux partager la route et d'en respecter les règles.

Je veux à cet égard saluer la mobilisation des collectivités territoriales, associations, entreprises, assurances, structures sociales et services de l'État qui œuvrent pour faire reculer l'insécurité routière et les drames qui l'accompagnent.

La Préfète,



Fabienne BALUSSOU

GLOSSAIRE

BH : Blessés Hospitalisés

BL : Blessés Légers

EDPsm : Engin Déplacement Personnel sans moteur

EDPm : Engin Déplacement Personnel motorisé

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

PL : Poids Lourd

2RM : Deux-Roues Motorisés

TC : Transport en Commun

VT : Véhicule de Tourisme

VU : Véhicule Utilitaire

L'accident corporel de la circulation routière: définition

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- survient sur une **voie ouverte à la circulation publique** ;
- implique au moins un **véhicule roulant** ou se **déplaçant** ;
- provoque la **mort** ou la **blessure** d'une ou plusieurs personnes ;
- en **excluant les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles ;

Parmi les accidents corporels, on distingue :

- l'**accident mortel** : accident ayant fait au moins 1 tué ;
- l'**accident grave** : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé.

Un **accident corporel** implique un certain nombre d'usagers :

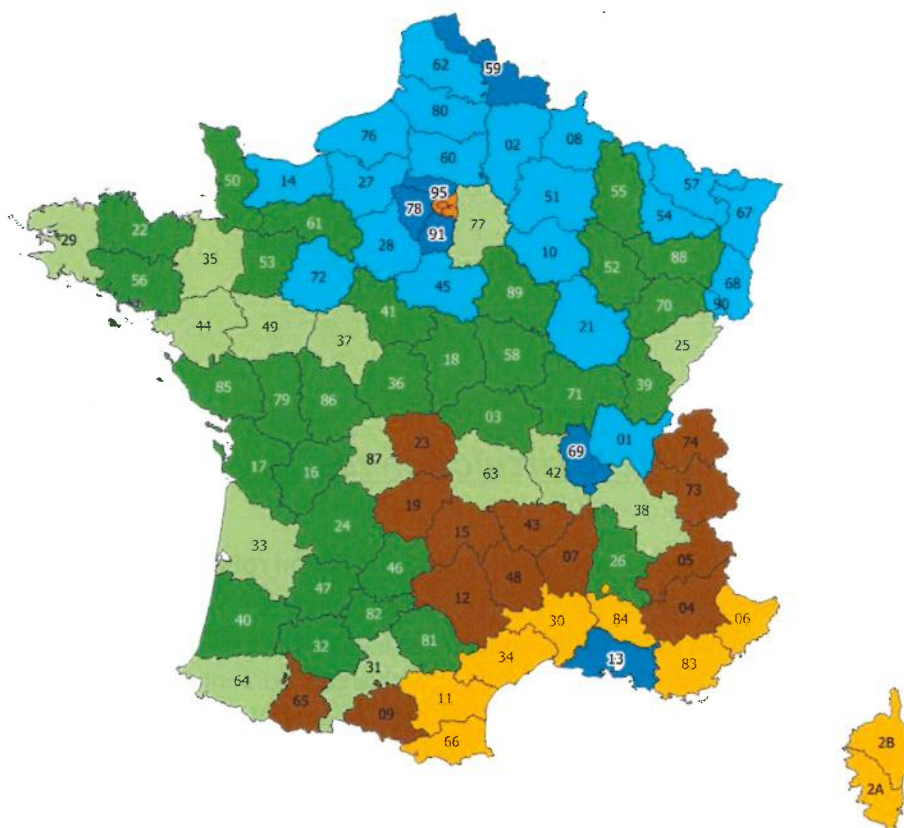
- les **victimes** : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- les **indemnes** : personnes impliquées non-victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** :
 - blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital **plus de 24 heures**,
 - blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

Classement des départements par typologie

Une typologie des départements utilisable pour les problématiques de sécurité routière a été réalisée au début de l'année 2022 par le Centre d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA). Cette réflexion a permis d'établir une classification finale qui propose 7 familles de départements sur la France métropolitaine.



- **Famille 1** : les départements de montagne (13 départements)
- **Famille 2** : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- **Famille 3** : les départements méditerranéens (9 départements)
- **Famille 4** : les départements monopolarisés (14 départements)
- **Famille 5** : les départements multipolarisés (20 départements)
- **Famille 6** : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- **Famille 7** : Paris et la petite couronne (4 départements).

Sommaire DGO

1. Le cadre général de la démarche.....	8
1.1. Les objectifs du DGO.....	8
1.2. La démarche d'élaboration.....	8
2. Le diagnostic territorial partagé.....	9
2.1. Présentation générale du département.....	9
2.1.1. Situation géographique.....	9
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	11
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (analyse 2019-2021).....	15
2.1.4. Risque routier professionnel 2017-2021	19
2.1.5. Réseau routier.....	21
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	26
2.2.1. Typologie des accidents.....	26
2.2.2. Modes doux (hors agglomération).....	28
2.2.3. 2RM (hors agglomération).....	30
2.2.4. Facteurs spécifiques (hors agglomération).....	32
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	34
2.3.1. Typologie des accidents.....	34
2.3.2. Modes doux (en agglomération).....	36
2.3.3. 2RM (en agglomération).....	38
2.3.4. Facteurs spécifiques (en agglomération).....	40
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	41
2.4.1. Typologie des accidents.....	41
2.4.2. 2RM (sur autoroute).....	43
2.4.3. Facteurs spécifiques.....	45
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	47
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	47
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	48
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	49
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	50
Le risque routier professionnel.....	50
Les conduites à risque.....	51
Les deux-roues motorisés.....	51
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	52
Les jeunes.....	53

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture a été invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité de Madame la Préfète de la Haute-Vienne, Madame Hélène Montelly, directrice de cabinet et cheffe de projets sécurité routière a piloté la démarche. Une phase de lancement a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes ont été partagés en réunion de travail le 27 octobre 2022. Cette étape préalable a permis d'établir pour chaque enjeu, les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document et à un engagement collectif le 6 décembre 2022.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

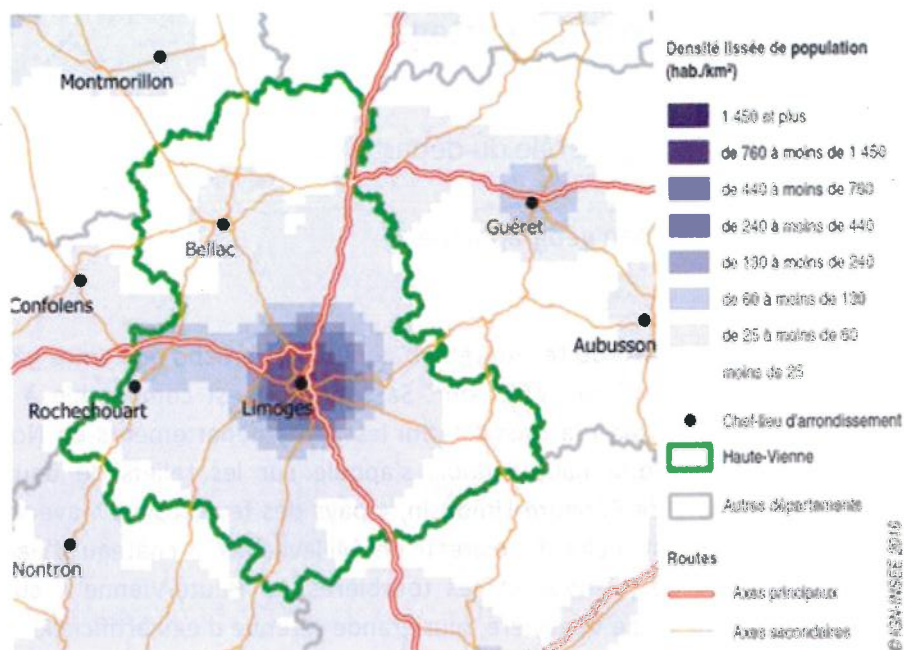
2.1.1. Situation géographique

Située dans le quart nord-est du territoire néo-aquitain et proche du centre géographique de la France, la Haute-Vienne s'étend sur 5 520 km². Sa superficie est comparable à la moyenne des départements métropolitains, mais la classe parmi les petits départements en Nouvelle-Aquitaine. Dans sa partie sud, le territoire haut-viennois s'appuie sur les reliefs de deux parcs naturels régionaux : à l'ouest, le parc de Périgord-Limousin, « pays des feuillardiers » avec ses landes et ses châtaigneraies, et du côté est, celui du plateau de Millevaches, « château d'eau » de la façade atlantique avec ses forêts de résineux et ses tourbières. La Haute-Vienne y culmine autour de 800 mètres sur les bords du lac de Vassivière, plus grande retenue d'eau artificielle de la région. Dans sa partie nord, le département est coiffé par le pays de Basse-Marche, terre de bocage marquant la limite septentrionale de la zone d'influence de la culture occitane en France. Enfin, au milieu de ces paysages accidentés, la vallée de la Vienne s'ouvre aux alentours de Limoges, la capitale haut-viennoise, et se déploie en direction de Saint-Junien, deuxième ville du département à l'ouest du territoire.

L'essentiel de la population et la plupart des grands sites industriels se concentrent autour de la cité limougeaude et tout au long du cours de la Vienne. Les nombreux étudiants limitent le vieillissement de la population départementale, qui reste stable avec 373 000 habitants.

La métropole de Limoges occupe donc une place prépondérante dans le département. La ville concentre en son sein plus du tiers des habitants du département et, au total, près de neuf Haut-Viennois sur dix vivent dans son aire d'attraction. Cette zone d'influence couvre environ la moitié du territoire et s'étend même sur une petite partie de la Creuse voisine. Ancienne capitale régionale, la cité limougeaude est aussi la deuxième ville la plus peuplée de Nouvelle-Aquitaine après Bordeaux. Seules deux autres agglomérations de moindre taille émergent et partagent 5 % de la population dans leur aire d'attraction : au sud, Saint-Yrieix-la-Perche dont la zone d'attraction enjambe les limites de la Corrèze et la Dordogne, et au nord, Bellac, située sur un important carrefour routier entre Limoges et Poitiers.

Les domaines de la santé et du social occupent une place économique prépondérante aux côtés d'une industrie locale encore marquée par l'histoire de la porcelaine. Au nord et à l'est du département, l'accessibilité aux divers équipements collectifs est réduite et la pauvreté accrue.



	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	341 589	352 149	355 737	353 593	353 893	373 940	375 856	372 359
Densité moyenne (hab./km²)	61,9	63,8	64,4	64,1	64,1	67,7	68,1	67,5

Ses caractéristiques, mis en rapport avec l'étude de la typologie des départements citée en page 6, font bien ressortir que la Haute-Vienne appartient à la famille des départements monopolarisés au même titre que les départements de la Gironde et des Pyrénées Atlantiques dans la région.

Cette famille est constituée par 14 départements au niveau national. La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Il s'agit essentiellement de départements avec une ville forte qui concentre l'essentiel des activités et attire l'essentiel des déplacements. En dehors de cette ville centre, le reste du département est à dominante rurale.

Toutes les données statistiques sont issues de TRaxy, base de données accidents utilisée par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) et de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Une rubrique « à retenir » permet de rassembler les données de synthèse analysées. Sauf précision, elles portent sur la période 2017-2021.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

A RETENIR

Sur les 5 dernières années **2017-2021**, on dénombre un total de 109 tués, soit une **moyenne de 22 tués/an**.

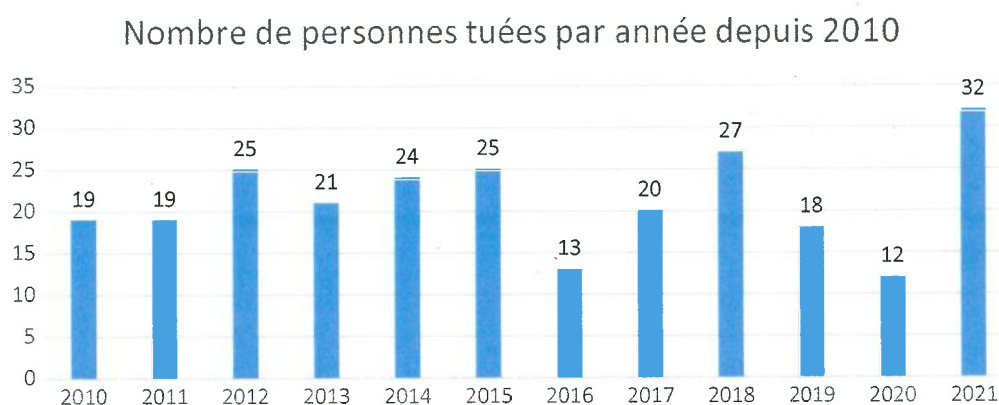
En Haute-Vienne, la **moyenne des tués/million d'habitant est supérieure à celle de la France métropolitaine et celle de sa famille d'appartenance (selon la définition en page 6)**.

→ La tranche d'âge 18-44 ans présente une part de tués supérieure à celle de leur population, **notamment les 18-24 ans pour lesquels la part de tués est pratiquement multipliée par 3 par rapport à leur part de population**. (graphe « Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge »)

→ Les victimes de + de 65 ans n'apparaissent que dans 2 modes de transport, le mode doux et le véhicule de tourisme. (graphe « Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge »)

→ La grande majorité des tués le sont en véhicule de tourisme, pendant un trajet de promenade/loisir. (graphes « nombre de tués par mode, sexe, CSP, motif trajet et département résidence »)

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année



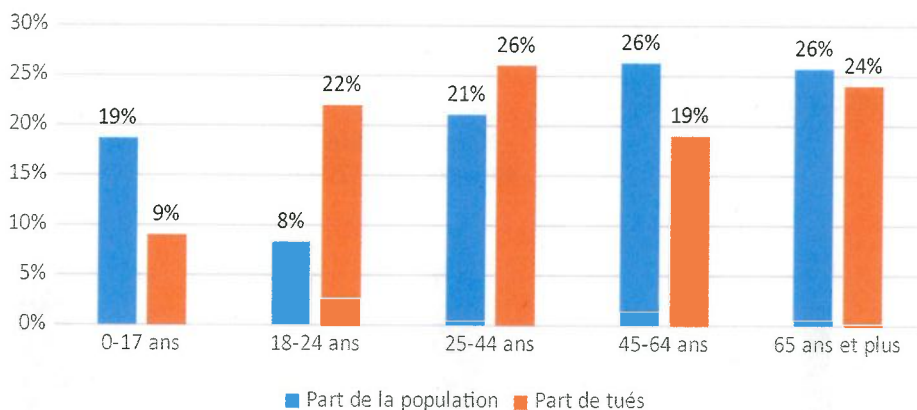
- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) : **109**

- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	22	59
Famille ILSR + Départements monopolisés	33	44
France métropolitaine	32	47

□ Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)

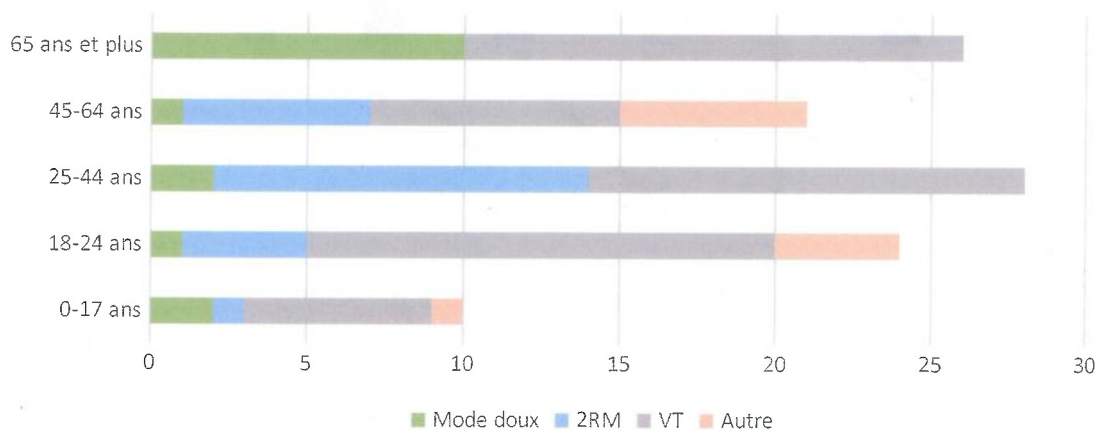
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

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

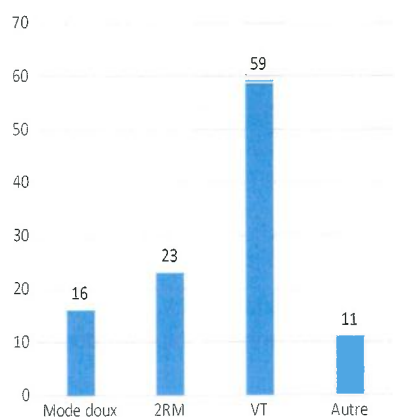
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



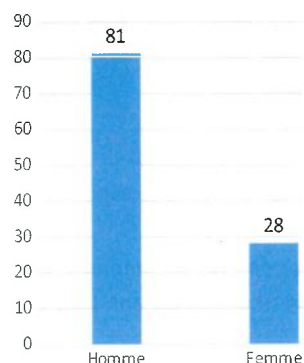
N.B. : les modes de déplacement sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

- Nombre de tués (2017-2021) par mode
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence

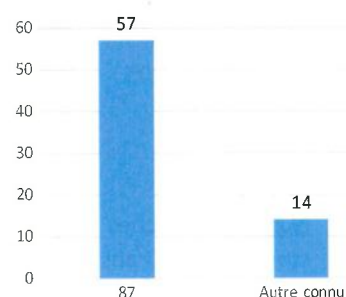
Nombre de tués par mode 2017-2021



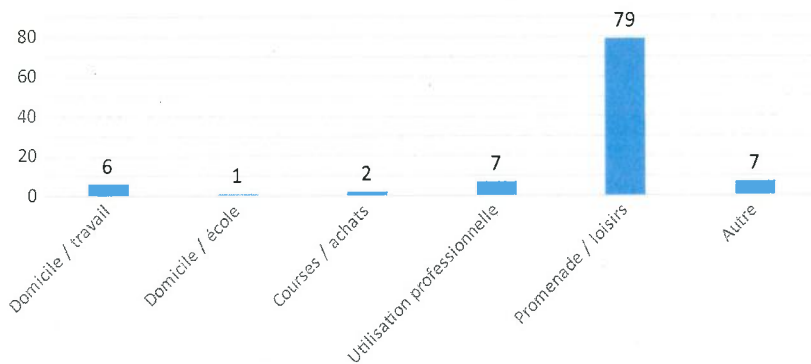
Nombre de tués par sexe 2017-2021



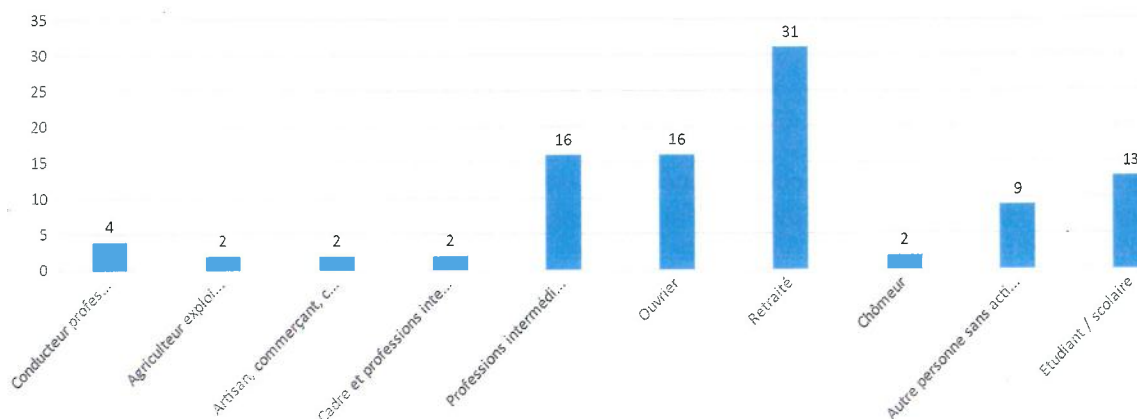
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (analyse 2019-2021)

A RETENIR

→ Les conducteurs de 18-44 ans sont les plus représentés en part de « présumés responsables d'accidents mortels » notamment avec **la tranche d'âge 18-34 ans qui représente 41 % de la part des présumés responsables.**

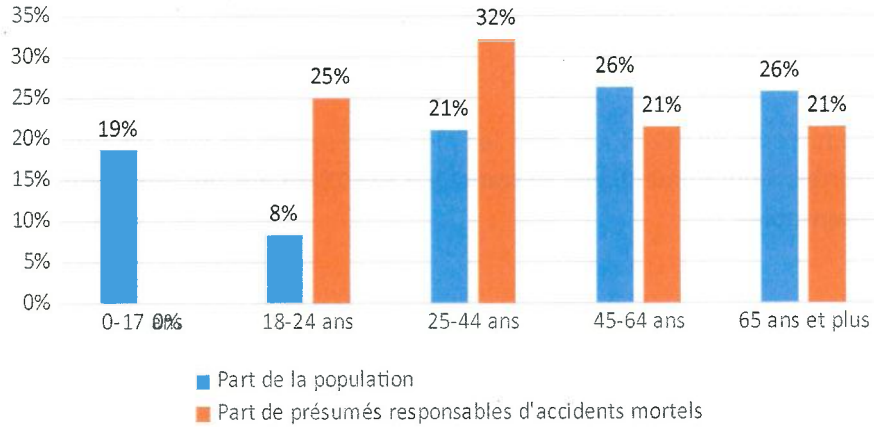
→ la catégorie des retraités est la plus impliquée lors des trajets promenade/loisir.

→ **La vitesse excessive ou inadaptée est le principal facteur pour les « présumés responsables d'accidents mortels » avec + de 35 %.** Le présumé responsable est un jeune de 18-24 ans dans 45 % des accidents mortels pour lesquels le facteur vitesse est présent.

→ **L'inattention (19,5%) et le refus de priorité (16%) suivent.** Les « présumés responsables » les plus représentés pour ces 2 facteurs sont les 65 ans et plus.

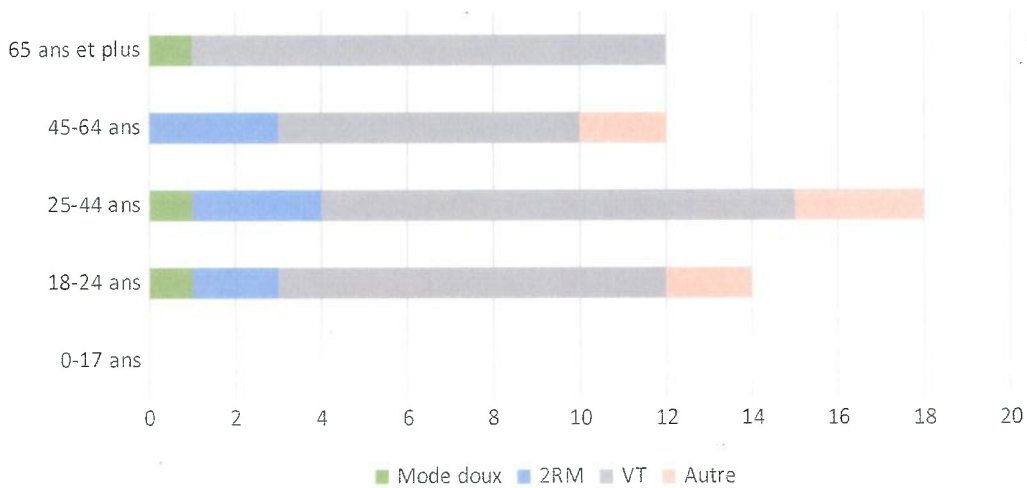
□ Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)

Répartition de la population 2021 et des présumés responsables 2019-2021 par âge



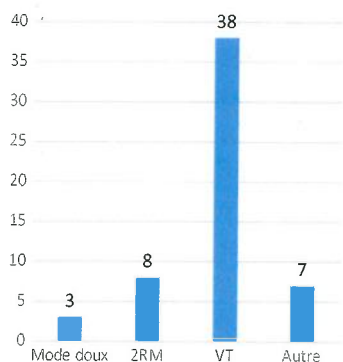
□ Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021

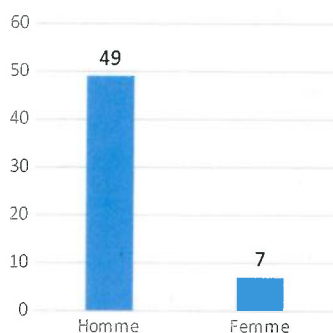


- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le département de résidence

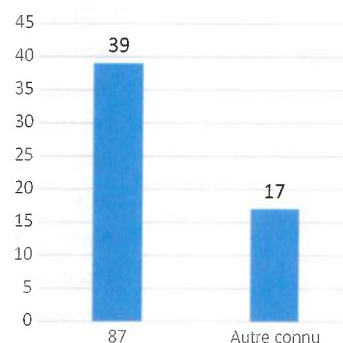
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



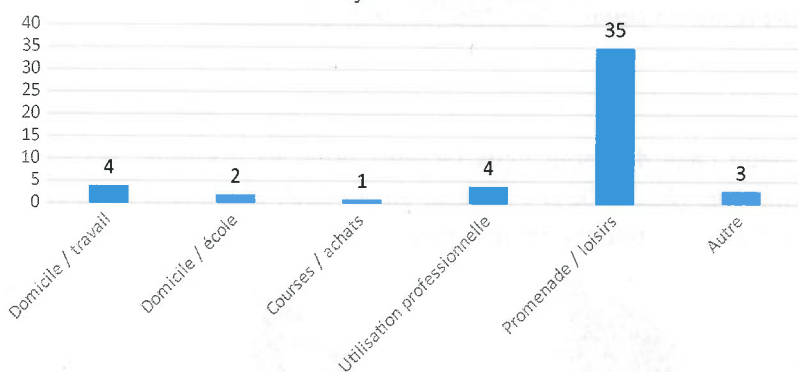
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



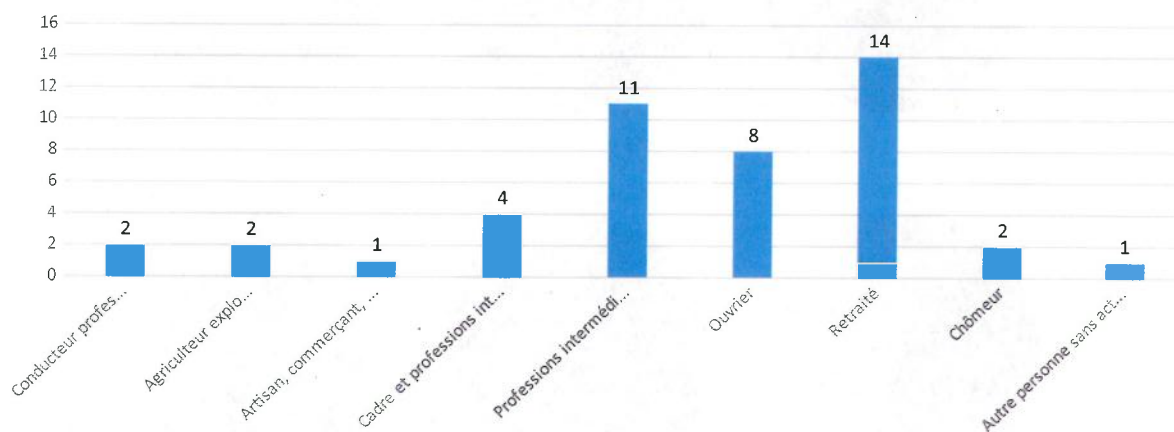
Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021

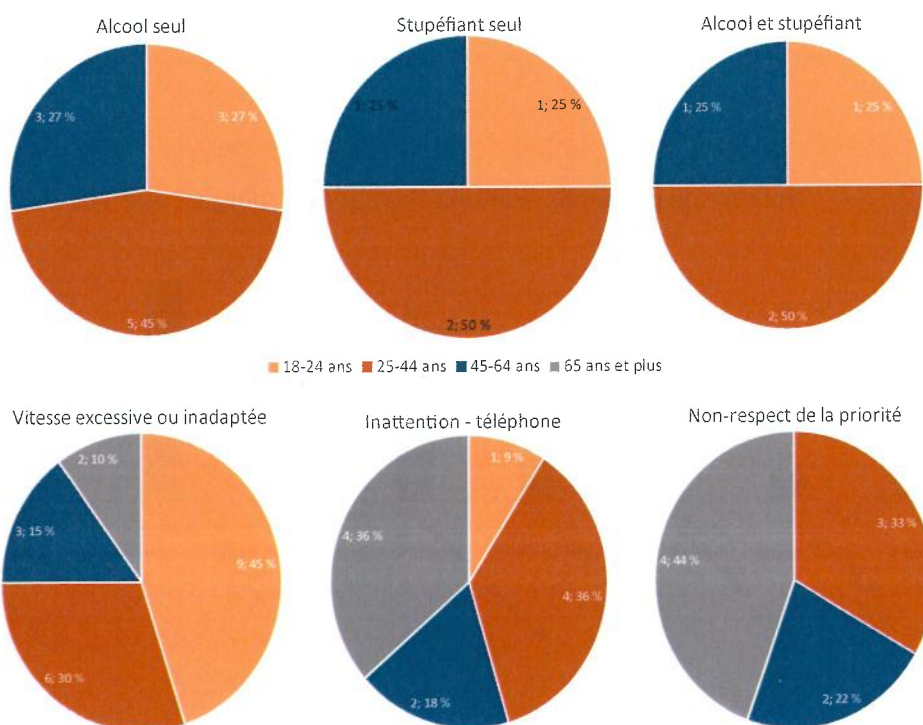


Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

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

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	19	1	20
Alcool seul	6	1	7
Stupéfiant seul	0	0	0
Alcool et stupéfiant	4	0	4
Inattention	10	1	11
Non respect de la priorité	7	2	9
Malaise	3	0	3
Somnolence - fatigue	4	0	4
Médicaments	0	0	0
Contresens	1	0	1
Dépassement dangereux	2	0	2
Changement de file	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	4	2	6
Cause indéterminée	2	1	3
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	49	7	56

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



2.1.4. Risque routier professionnel 2017-2021

A RETENIR

→ Dans le département de la Haute-Vienne, **29% des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel.**

12% des tués le sont dans le cadre d'un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

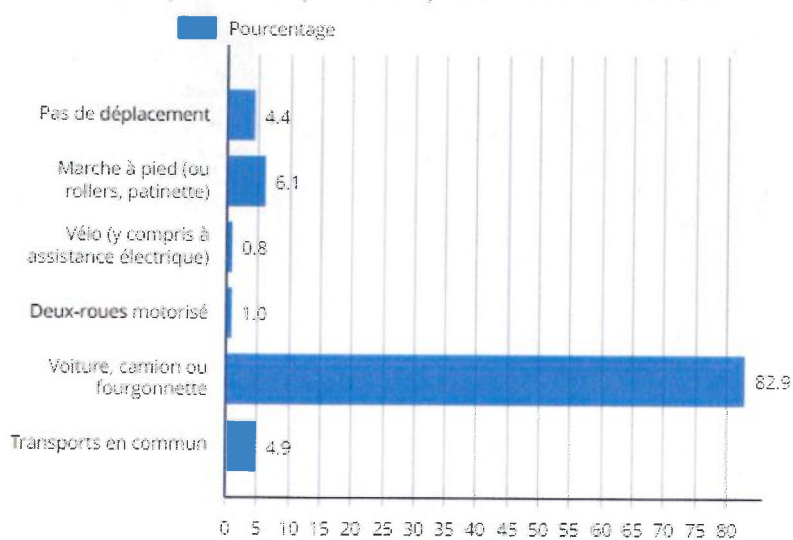
→ Répartition des victimes en trajet domicile/travail et en utilisation professionnelle selon le mode de transport :

– Les véhicules de tourisme sont les plus représentés dans les 2 cas, avec 52 % des victimes lors de trajets domicile/travail et 39 % en utilisation professionnelle.

– En utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires (22%) sont en deuxième position. Couplés avec les PL, ils constituent 33 % de part de victimes.

- Part modale pour les déplacements domicile-travail en 2019 en Haute-Vienne (Données INSEE)

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



Indicateurs
d'accidentalité :

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

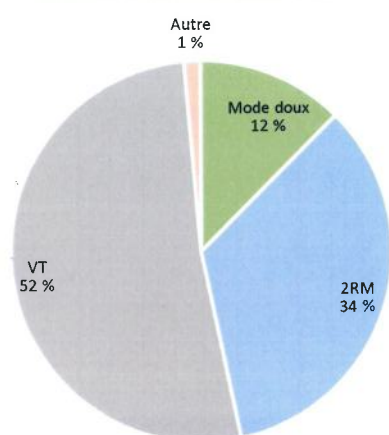
	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	13
... un usager en trajet professionnel	22
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	32

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

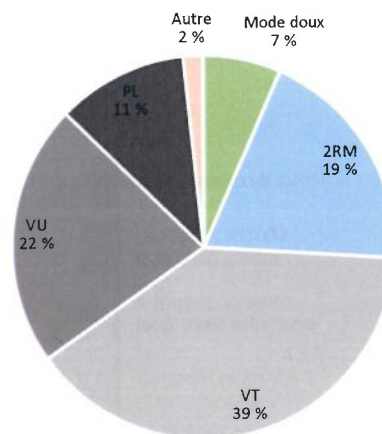
Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	6
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	7
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	102
Nombre de personnes tuées total	109

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

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier

A RETENIR :

→ La majorité des tués le sont hors agglomération pour tous les modes de déplacement sauf pour les usagers mode doux, tués en majorité en agglomération. A l'inverse, on note que la majorité des accidents ont lieu en agglomération.

	EN AGGLO	HORS AGGLO	AUTOROUTE
ACCIDENTS	1557	776	143
TUES	20	83	6

Tableau analyse 2017-2021

→ Le trafic moyen journalier est très important tout autour de l'agglomération de Limoges avec une moyenne de + de 10 000 véhicules/jour. Cependant, on relève un pic sur la RD941 à l'ouest et la RD979 à l'est avec respectivement + de 20 000 et + de 27 000 véhicules/jour.

→ la RD 2000 affiche un trafic journalier élevé avec 7300 à 8500 véhicules/jour, et laissant apparaître un pic à 14,2 % de PL sur cet axe au niveau de la jonction avec la RN520.

→ Au sud-ouest de Bellac, la RD 675 est touchée également par un pourcentage de trafic PL élevé, 9,4 %.

→ L'autoroute A20 affiche un trafic moyen journalier compris entre 20 000 et 25 000 véhicules/jour au Nord du département et entre 25 000 et 30 000 véhicules/jour au sud.

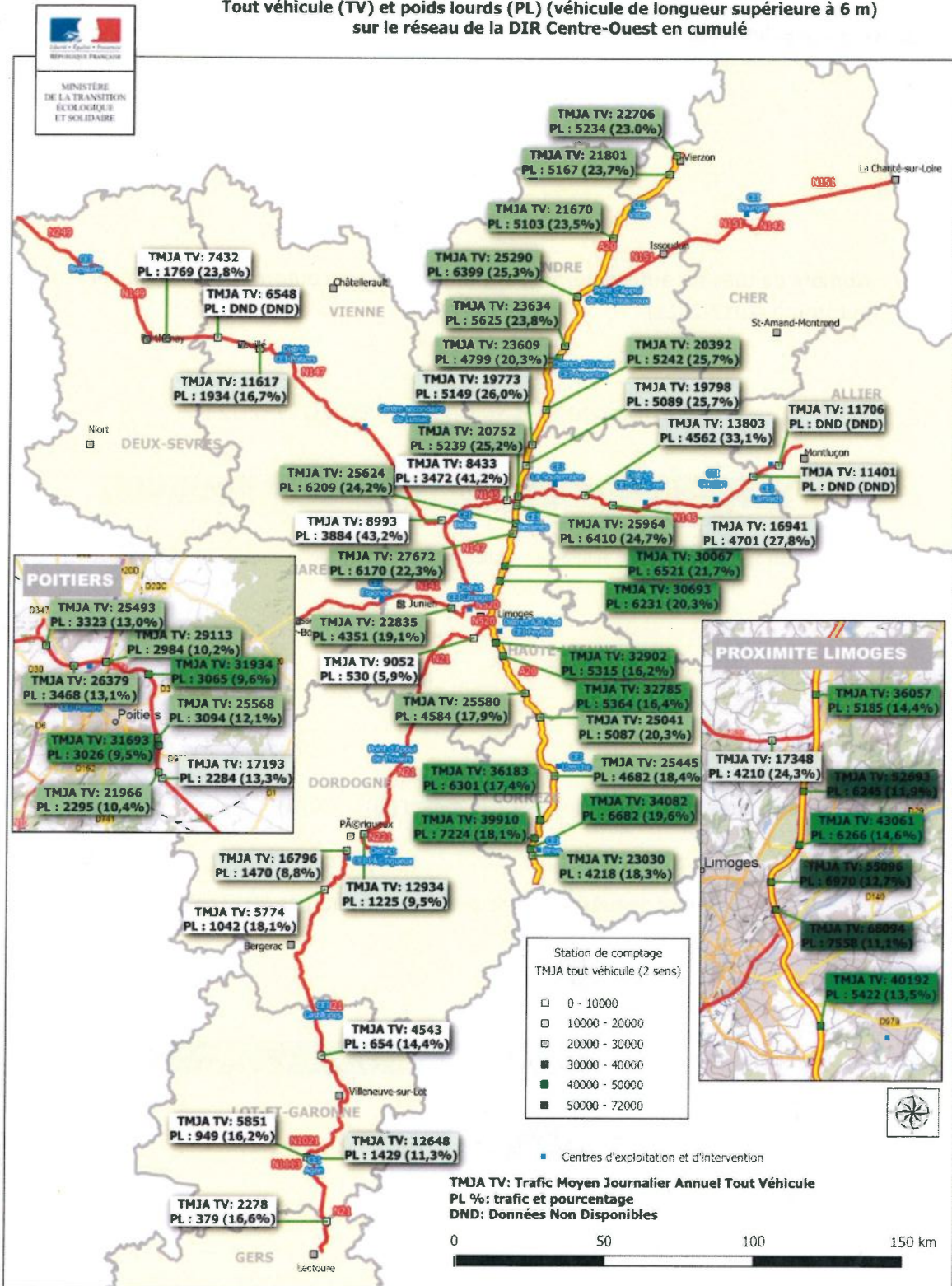
→ **La RN145 : 8500 et 9000 véhicules/jour avec + de 40 % de PL (soit environ 3500).**

→ La RN 141 : moyenne est de + de 20 000 véhicules/jour avec une part de 19 % de PL.

→ La RN520 comptabilise 17 000 véhicules/jour, avec + de 24 % de part de PL (équivalent au trafic A20 sud).

Carte des données de trafic routier pour l'année 2021

Tout véhicule (TV) et poids lourds (PL) (véhicule de longueur supérieure à 6 m)
sur le réseau de la DIR Centre-Ouest en cumulé



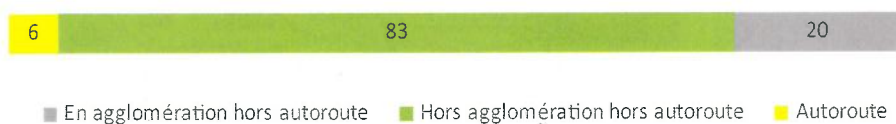
Sources : DIR Centre-Ouest / SPT / BRESR, RIU SETRA 2022, © Fonds IGN
Auteur : DIR Centre-Ouest / SPT / BRMO, P&E 513

Édité le 17/05/2022

Indicateurs d'accidentalité :

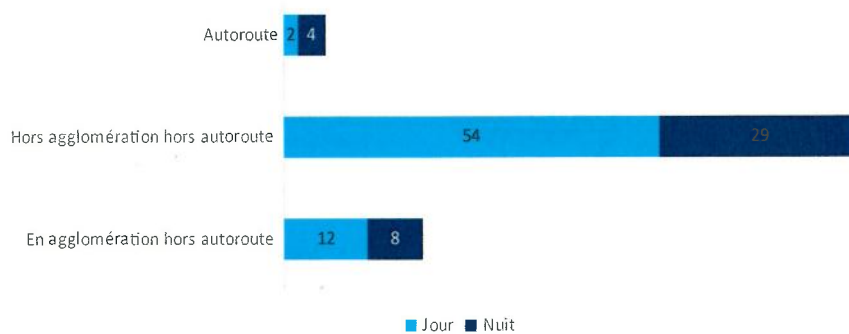
- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021

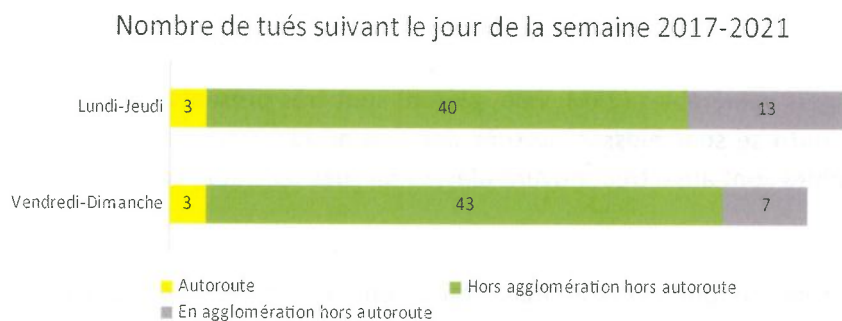


- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

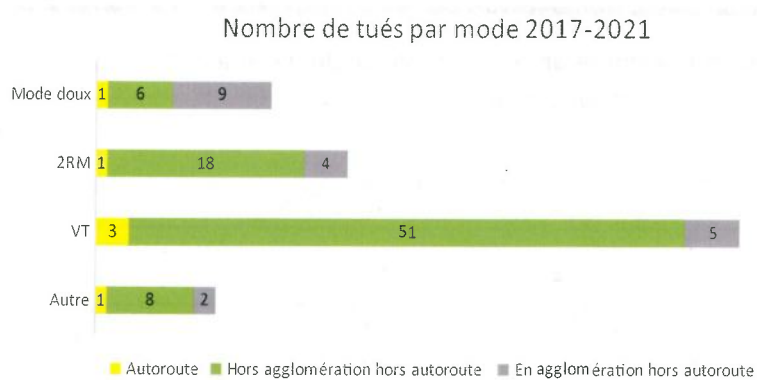
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



□ Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)



□ Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

2.2.1. Typologie des accidents

A RETENIR

→ Les usagers vulnérables (2RM, vélo, piéton) sont très présents dans les accidents sans tiers. **58 usagers de moto se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton.** Les usagers vulnérables sont aussi très souvent **blessés ou tués** dans une **collision avec un véhicule léger (VL).**

→ Les véhicules de tourisme sont majoritairement représentés avec ou sans tiers.

→ Les accidents mortels sont concentrés principalement aux alentours de l'agglomération de Limoges.

→ Au sud, les accidents sont dispersés sur plusieurs axes du réseau des routes départementales.

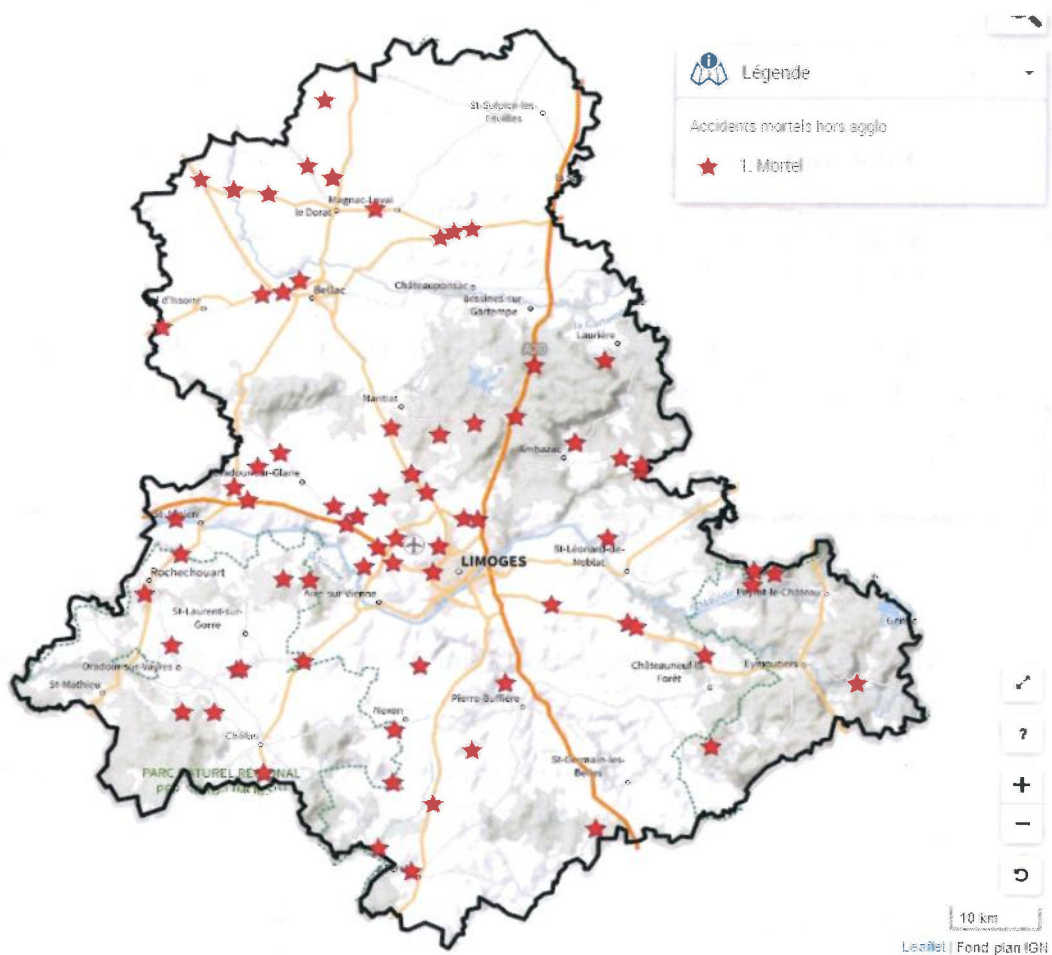
→ Au nord, les accidents mortels ont eu lieu principalement sur les grands axes routiers traversant le département d'Est en Ouest.

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021).
La notion de responsabilité n'est pas précisée.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	14	19	58	171	14	6	0	11	293
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
Cyclo	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3
Moto	0	0	0	8	7	0	0	0	0	15
VL	17	16	19	52	195	4	2	1	2	308
VU	1	1	3	5	21	9	1	0	2	43
PL	0	0	2	2	26	3	1	0	1	35
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	1	0	0	4	0	0	0	0	5
MULTICOLLISION	0	3	0	8	50	7	2	0	0	70
TOTAL	18	38	44	133	477	37	12	1	16	776
<i>Part de victimes</i>	2%	5%	6%	17%	61%	5%	2%	0%	2%	100,00%

Exemple : on constate que **26 usagers en VT** ont été **blessés ou tués (victimes)** dans une **collision avec un PL**. Au total (colonne de droite), on comptabilise 35 victimes lors d'une collision avec un PL.

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération pour la période 2017-2021 en Haute-Vienne



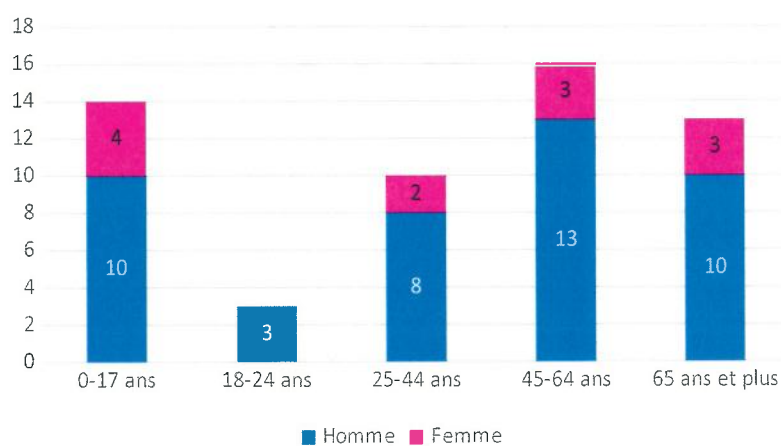
2.2.2. Modes doux (hors agglomération)

A RETENIR

- Les victimes sont majoritairement des hommes et qui ont + de 45 ans.
- Une baisse de victimes en mode doux hors agglomération de 29 % entre 2019 et 2021.
- Les accidents corporels entraînant des victimes d'utilisateur en mode doux interviennent principalement à la belle saison (printemps été).
- La carte du département indique que les **usagers de modes doux** sont **fortement impliqués** dans les accidents sur la ville de Limoges et ses alentours **notamment pour les cyclistes**.

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

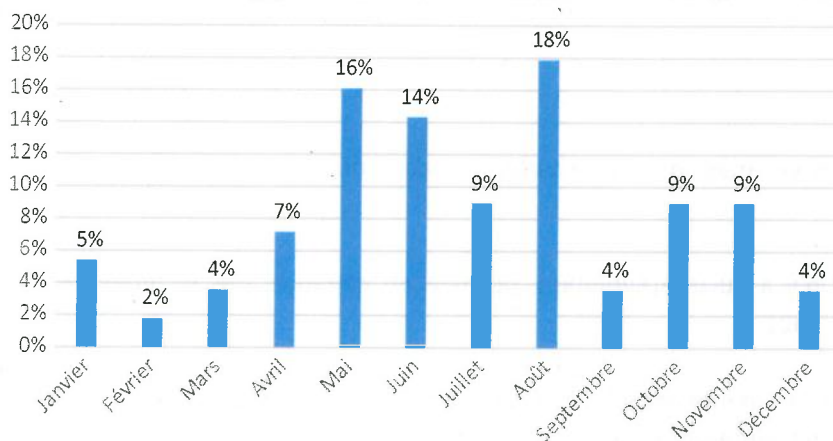
Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



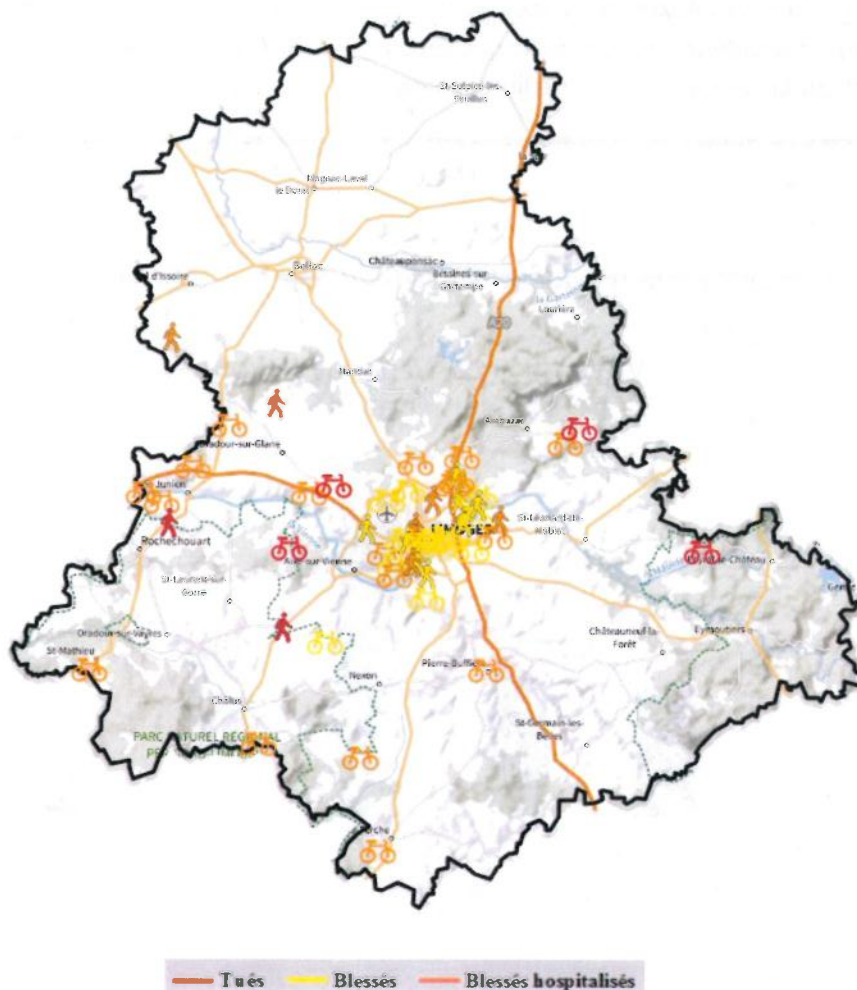
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2019 (année de référence) et 2021 hors agglomération : - **29 %**

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident



2.2.3. 2RM (hors agglomération)

A RETENIR

→ Les victimes sont majoritairement des hommes. La tranche la plus touchée est celle des 25-44 ans.

→ Il n'y a aucune évolution, positive ou négative, des victimes 2RM hors agglomération entre 2019 et 2021.

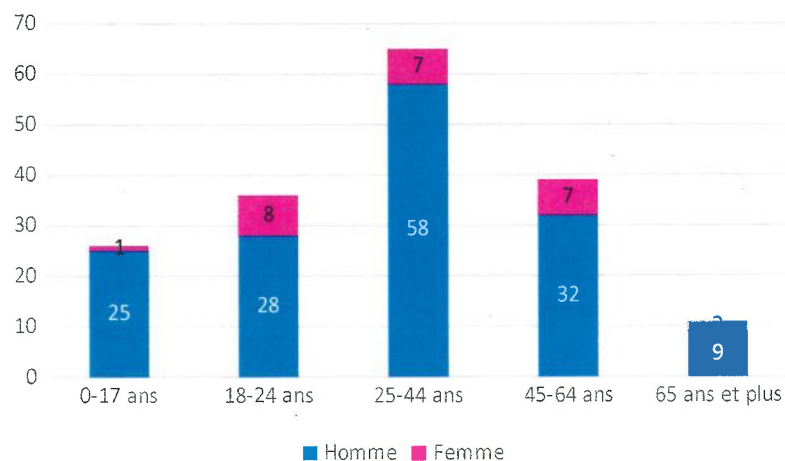
→ Les accidents corporels causant des victimes d'utilisateur 2RM interviennent principalement à la belle saison (printemps été).

→ La majorité des tués sont des usagers de 2RM avec une grosse cylindrée (moto).

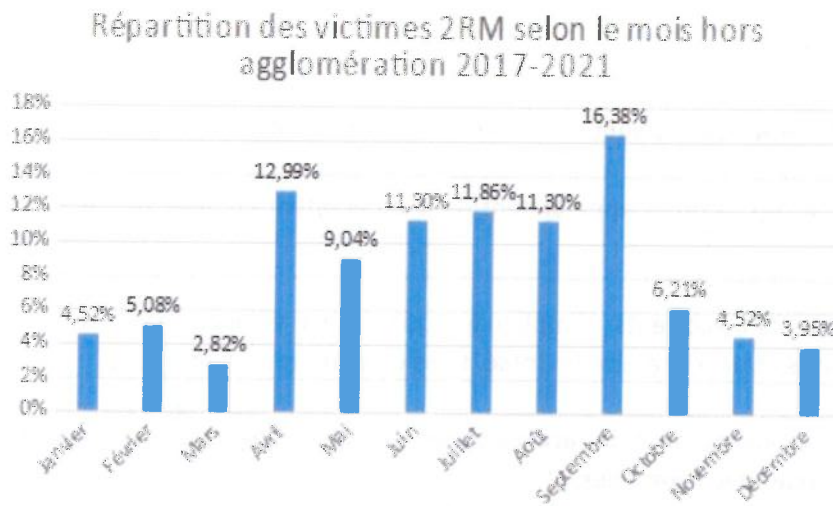
→ La carte du département indiquant les emplacements où les usagers de 2RM ont été impliqués dans un accident, montre qu'ils ont lieu sur l'ensemble du département avec toutefois un regroupement sur la couronne de la cité limougeaude.

□ Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

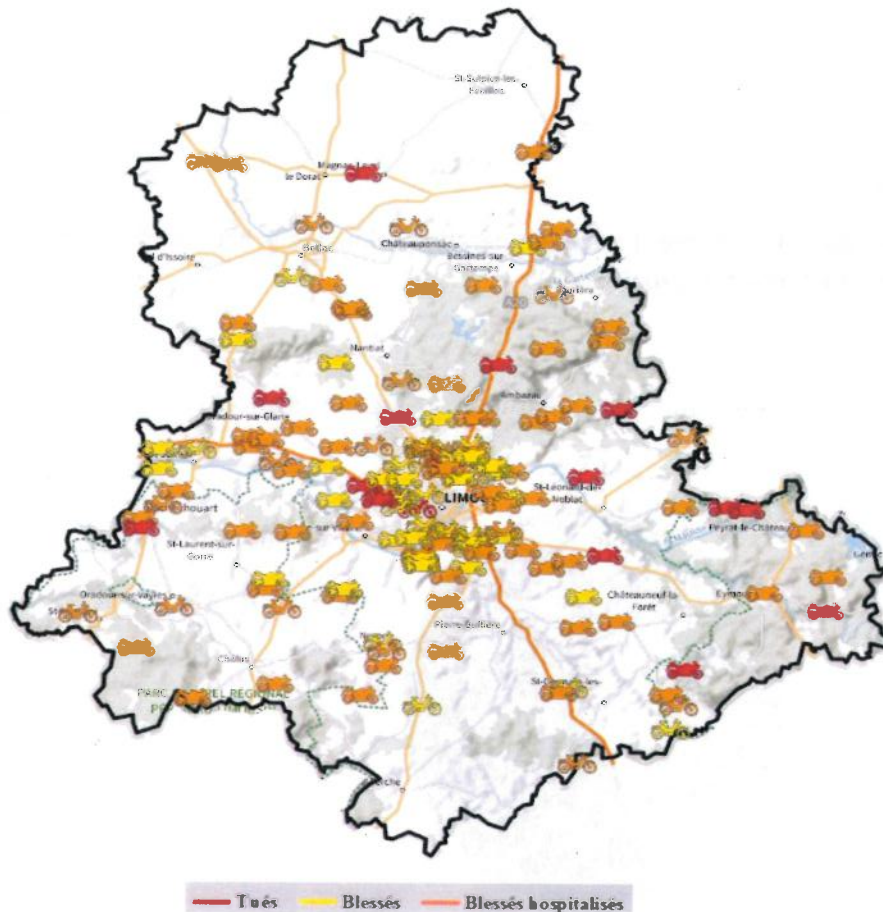
Victimes en 2RM par âge et par sexe
hors agglomération 2017-2021



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2019 (année de référence) et 2021 hors agglomération : **Stable, +/- 00 %**
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqué dans l'accident



2.2.4. Facteurs spécifiques (hors agglomération)

A RETENIR

→ 83 % des victimes sont recensées dans un accident hors intersection.

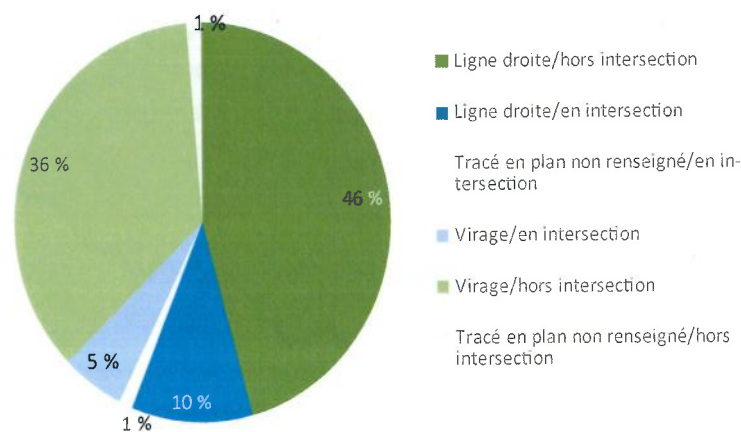
→ 56 % des victimes apparaissent dans un accident en ligne droite et 41 % des victimes le sont en virage .

→ Dans les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule, les usagers victimes heurtent majoritairement soit un arbre, soit un fossé, talus ou paroi rocheuse.

→ La grande majorité des accidents corporels hors agglomération ont lieu lors de conditions atmosphériques normales.

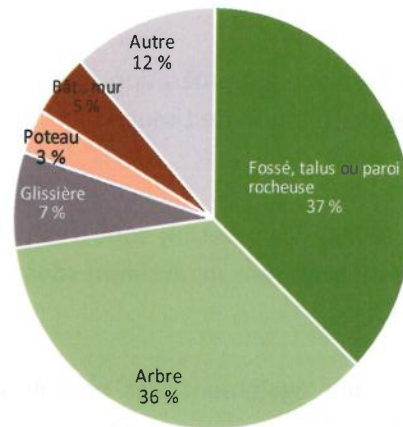
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



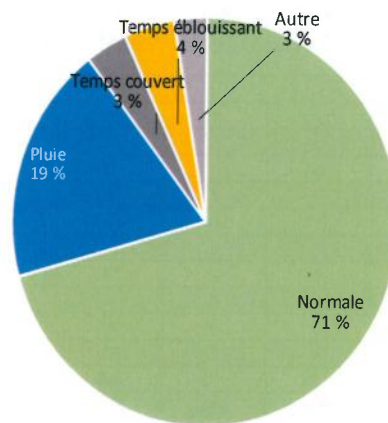
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



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

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



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

2.3.1. Typologie des accidents

A RETENIR

→ Sur les 19 accidents mortels en agglomération que compte le département entre 2017 et 2021, 11 se sont produits sur l'agglomération de Limoges.

→ Les usagers vulnérables (2RM, vélo, piéton) sont très présents lors d'accidents sans tiers. **81 usagers de cyclo se sont blessés ou tués dans un accident sans autre véhicule ou piéton.**

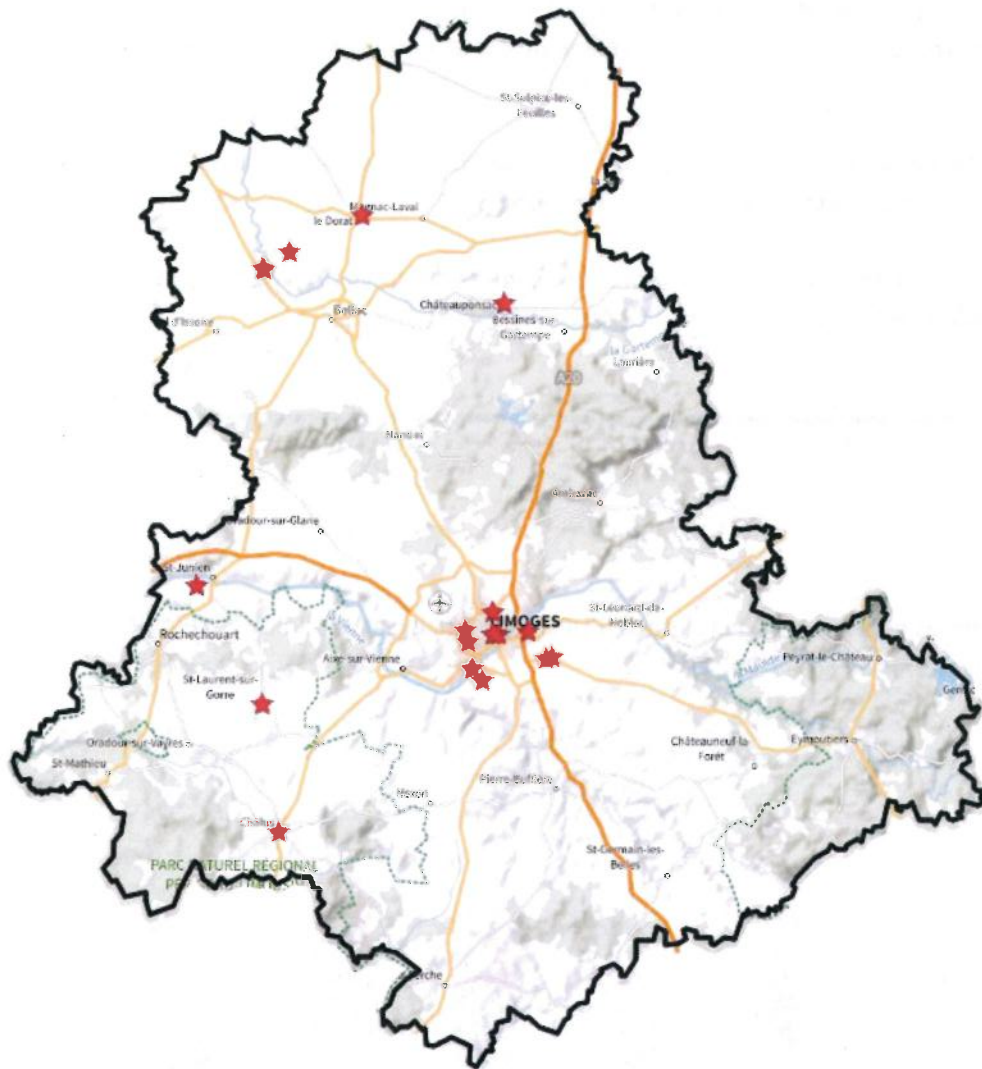
→ Les usagers vulnérables sont également très nombreux à être blessés ou tués dans une collision avec un véhicule léger (VL).
219 usagers piétons ont été blessés ou tués dans une collision avec un véhicule léger (VL).

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)
La notion de responsabilité n'est pas précisée.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	3	41	81	54	144	4	4	2	7	340
COLLISION AVEC										
Piéton	0	2	2	1	1	0	0	0	0	6
Vélo	4	1	0	1	1	0	0	0	0	7
Cyclo	4	1	5	1	0	0	0	0	0	11
Moto	7	1	1	0	3	0	0	0	0	12
VL	219	72	117	104	415	15	1	10	7	960
VU	23	3	15	8	39	1	0	0	0	89
PL	1	0	4	2	14	3	0	0	0	24
TC	4	1	0	0	4	0	0	0	0	9
Autre	0	2	1	0	6	0	0	0	0	9
MULTICOLLISION	3	3	4	7	69	3	0	0	1	90
TOTAL	268	127	230	178	696	26	5	12	15	1557
<i>Part de victimes</i>	17%	8%	15%	11%	45%	2%	0%	1%	1%	100,00%

Exemple : on constate que 39 usagers en VT ont été blessés ou tués (victimes) dans une collision avec un VU. Au total (colonne de droite), on comptabilise 84 victimes lors d'une collision avec un VU.

- Carte des accidents mortels situés en agglomération pour la période 2017-2021 en Haute-Vienne



2.3.2. Modes doux (en agglomération)

A RETENIR

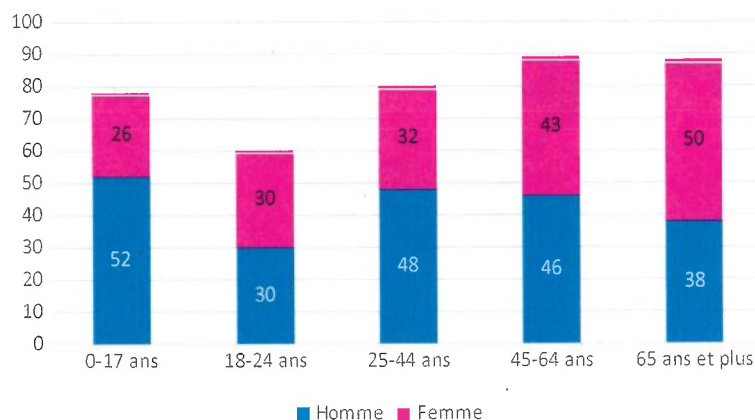
→ Contrairement aux accidents ayant eu lieu hors agglomération, les victimes ne sont ici plus majoritairement des hommes et on relève un certain équilibre dans la répartition entre hommes et femmes.

→ Le nombre de victimes utilisant un mode de déplacement dit doux en agglomération est en très nette augmentation, + 20 % entre 2019 et 2021.

→ Nous constatons une très forte concentration de victimes d'usagers de modes doux sur l'agglomération de Limoges et ses alentours.

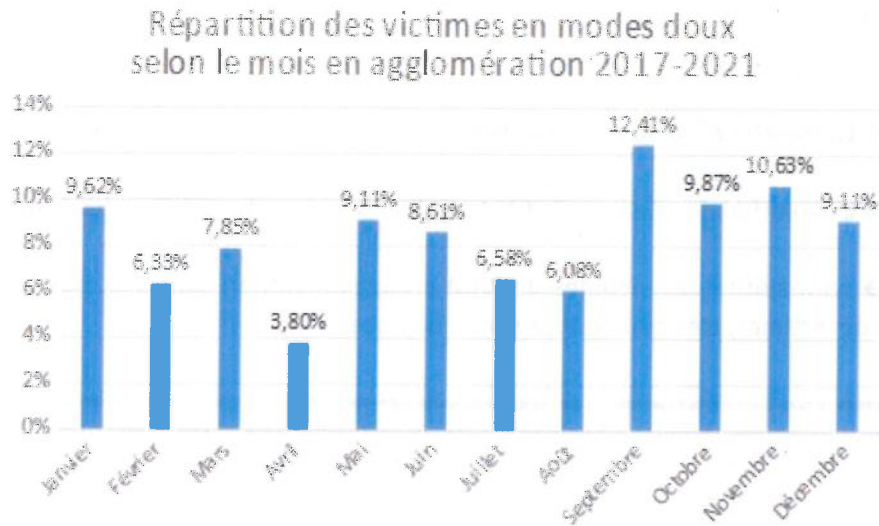
- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021

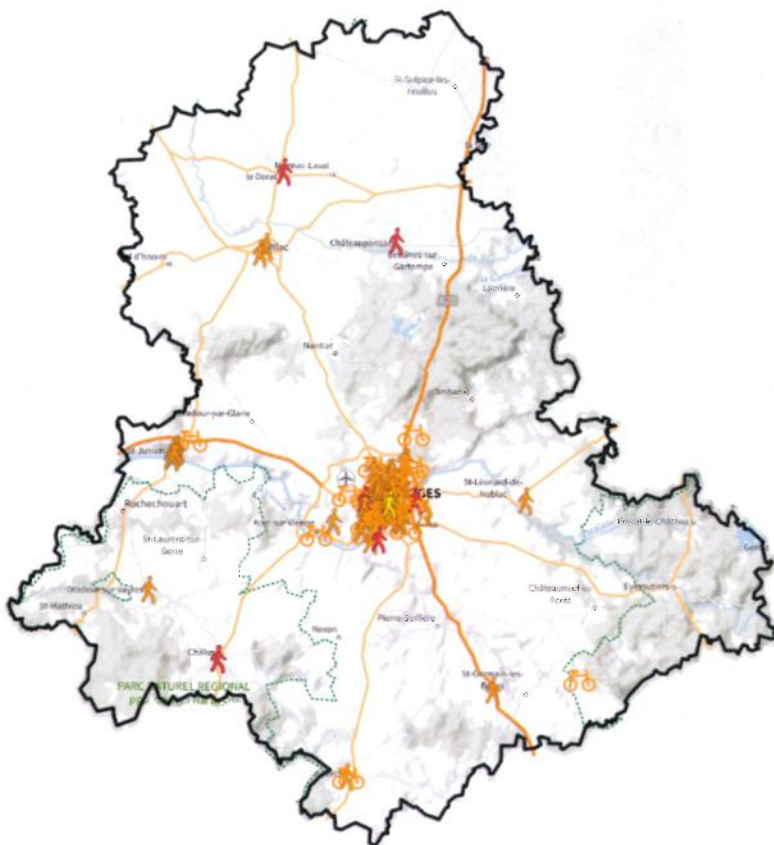


- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et l'année référence 2019 en agglomération : **+ 20 %**

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



- Cartes en agglomération avec les pictogrammes pour le mode doux impliqué dans les accidents corporels (2017-2021), Département et agglomération de Limoges



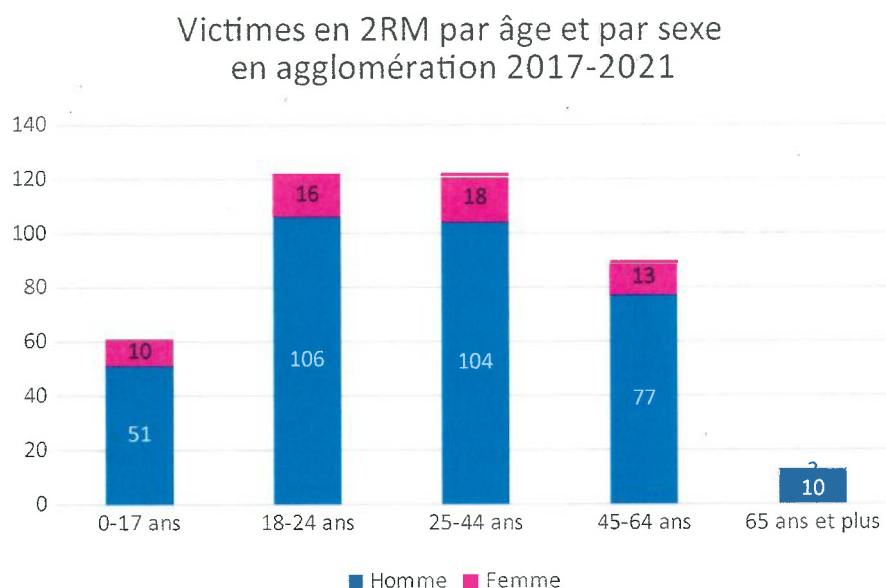
— Tués — Blessés — Blessés hospitalisés

2.3.3. Deux-roues motorisés (en agglomération)

A RETENIR

- La tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-44 ans avec une majorité d'hommes.
- L'évolution des victimes 2RM en agglomération entre 2019 et 2021 est faible avec + 4 %.
- La majorité des victimes de 2RM en agglomération sont des cyclos. Malgré le nombre important de victimes, très peu de tués sont à déplorer.

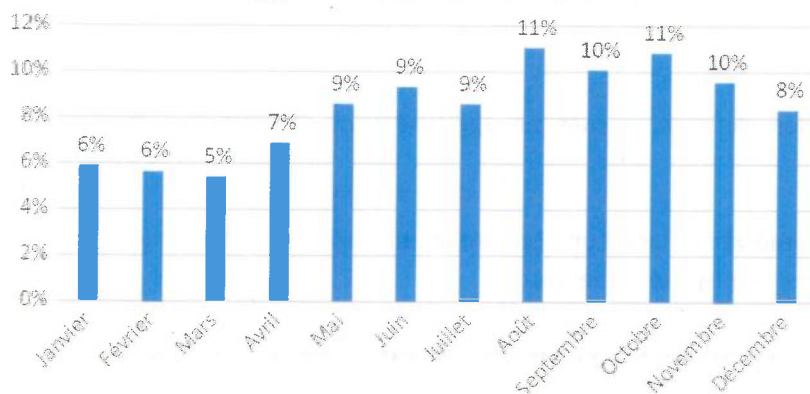
□ Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



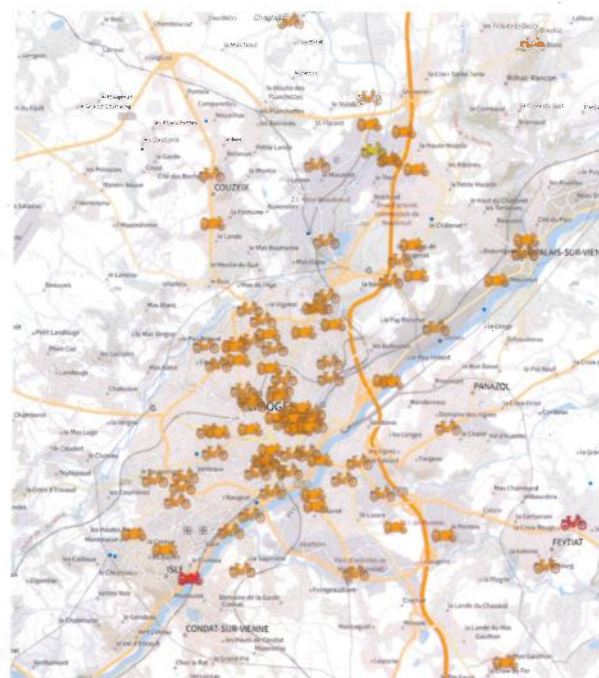
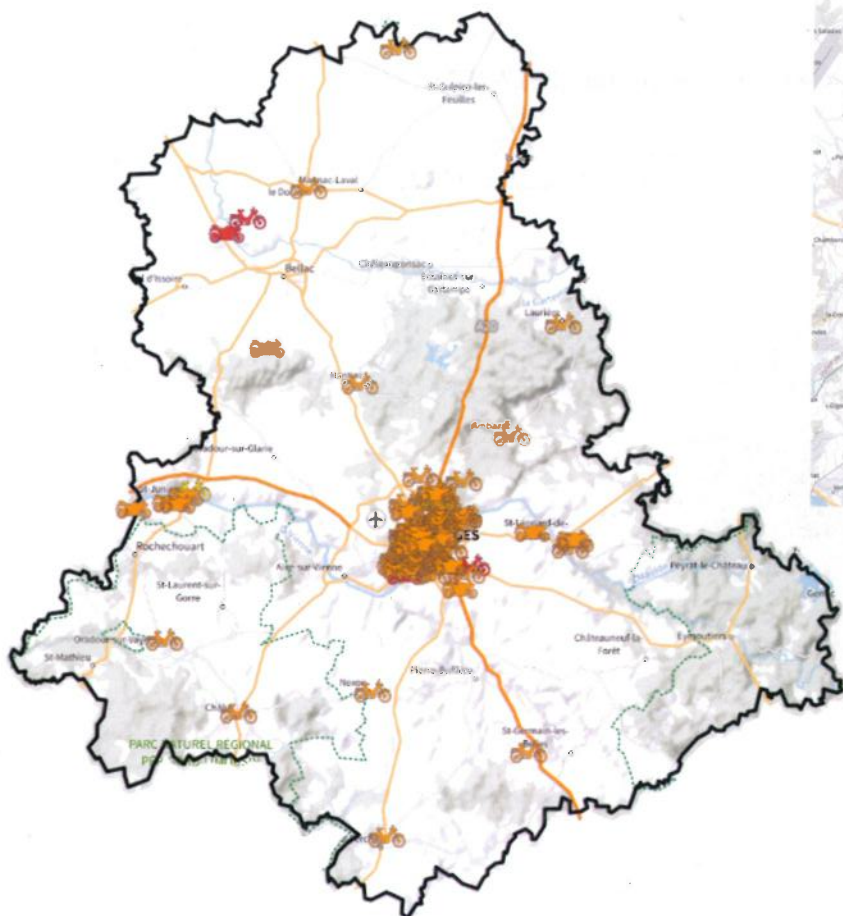
□ Evolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 en agglomération : + 4 %

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans un accident corporel (2017-2021), Département et agglomération de Limoges



— Tués — Blessés — Blessés hospitalisés

2.3.4. Facteurs spécifiques (en agglomération)

A RETENIR

→ 40 % des victimes et tués en agglomération le sont lors d'un accident survenu en intersection.

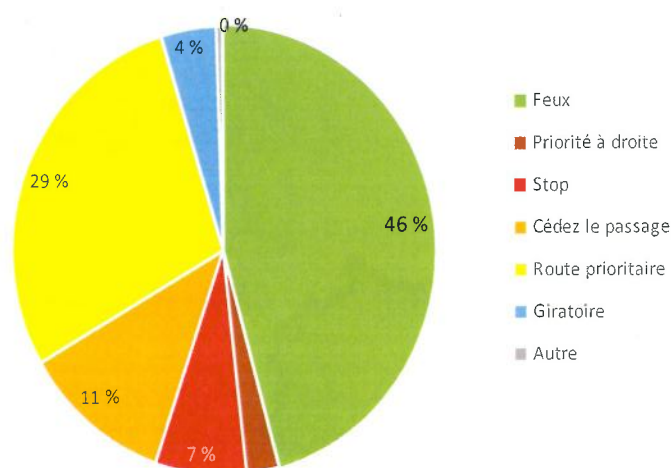
→ En agglomération, lors d'un accident ayant eu lieu en intersection, on dénombre 46 % des victimes où le régime de priorité est le feu.

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

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	802	60,44%	12	929
En intersection	525	39,56%	8	628
Total	1327	100,00%	20	1557

□ Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

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



2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

2.4.1. Typologie des accidents

A RETENIR

→ Sur la période 2017-2021, le département de la Haute-Vienne comptabilise 143 accidents sur autoroute, ce qui représente une part de 5,8% .

→ 6 personnes ont été tuées dans les 6 accidents mortels ayant eu lieu, cela représente une part de 5,5 % de tués sur autoroute pendant la période 2017-2021. On comptabilise 5 tués sur les années 2017 et 2018, le 6ème étant recensé en 2020.

→ Les victimes les plus touchées sont les usagers de VT avec une part de 86 %.

- Qui tue + blesse qui sur autoroute par mode de déplacement (2017-2021)
La notion de responsabilité n'est pas précisée.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	3	55	1	3	0	0	62
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
VL	1	0	0	3	61	8	1	0	0	74
VU	0	0	1	0	10	0	0	0	0	11
PL	0	0	0	0	10	1	1	0	0	12
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
MULTICOLLISION	2	0	0	2	48	3	0	0	0	55
TOTAL	3	0	1	9	187	13	5	0	0	218
<i>Part de victimes</i>	1%	0%	0%	4%	86%	6%	2%	0%	0%	100,00%

Exemple : on constate que 10 usagers en VT ont été blessés ou tués (victimes) dans une collision avec un PL. Au total (colonne de droite), on comptabilise 12 victimes lors d'une collision avec un PL.

□ Carte des accidents mortels situés sur autoroute pour la période 2017-2021 en Haute-Vienne

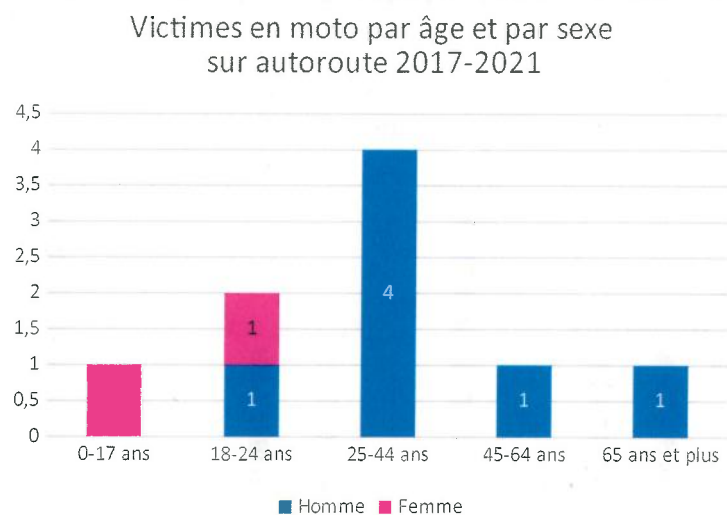


2.4.2. Deux-roues motorisés (sur autoroute)

A RETENIR :

- On dénombre 9 victimes usagers de 2RM entre 2017 et 2021.
- L'évolution des victimes 2RM sur autoroute entre 2019 et 2021 est stable.
- Sur ces 9 victimes, 7 sont des hommes et 4 appartiennent à la tranche d'âge 25-44 ans.

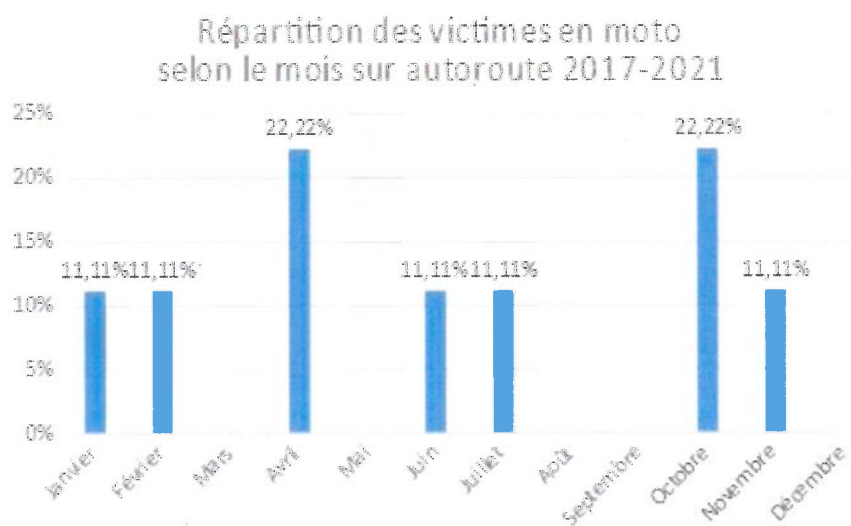
□ Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe sur autoroute (2017-2021)



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2017 et 2021 sur autoroute :

Année	Victimes
2017	2
2018	3
2019	1
2020	2
2021	1

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année sur autoroute (2017-2021)



2.4.3. Facteurs spécifiques

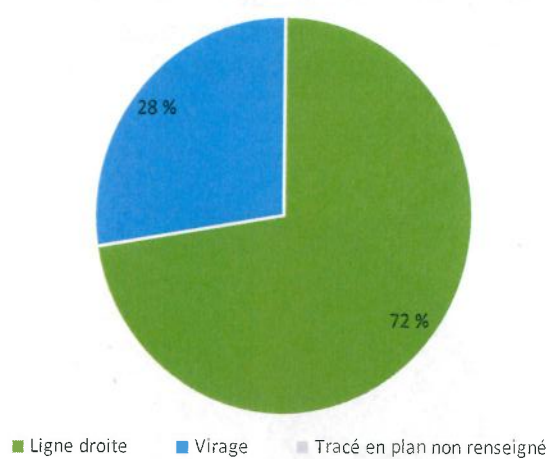
A RETENIR

→ Sur autoroute, les accidents corporels survenus en ligne droite représentent 72 % des victimes.

→ 57 % des accidents sont intervenus dans des conditions atmosphériques normales et 38 % ont eu lieu la nuit.

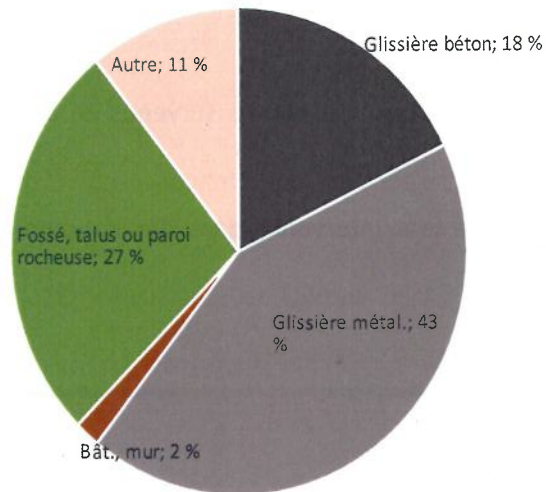
- Répartition des victimes sur autoroute selon que le lieu soit en ligne droite ou en virage (2017-2021)

Répartition des victimes sur autoroute
2017-2021



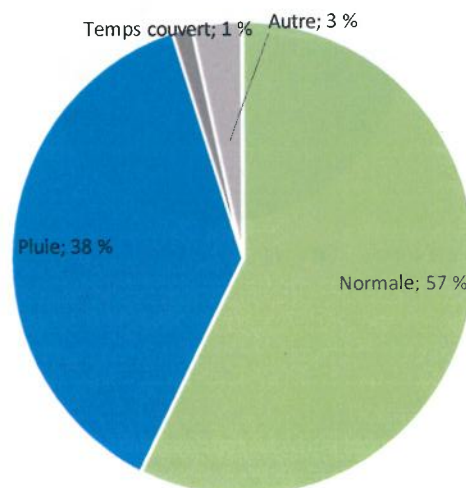
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroute (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule sur autoroute 2017-2021



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018 le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en présence de dix ministres et secrétaires d'État.

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

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

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Pour la période 2018-2022, deux catégories d'enjeux ont été retenus :

- les enjeux nationaux principaux :
- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes ;
- les seniors.
- Les enjeux locaux complémentaires :
- le partage de la voirie ;
- les deux roues motorisées (2 RM).

Parmi les actions du DGO 2018-2022 de la Haute-Vienne, on retrouve les actions emblématiques suivantes :

- La création d'un « club sécurité routière entreprises 87 » en juin 2021 marquant ainsi la mobilisation des entreprises privées et publiques pour la sécurité de leurs collaborateurs.
- La piste Sécurité Routière de la Préfecture utilisée dans le cadre de l'Attestation Première Education à la Route (APER) au sein des établissements scolaires. Elle permet de sensibiliser les enfants des cycles 1 à 3 aux règles de base de la circulation routière mais également de faciliter son apprentissage dès le plus jeune âge. Cette piste a été utilisée pour la première fois dans le département en début d'année 2021 et son utilisation pour l'année scolaire 2021/2022 a rencontré un vif succès puisque le planning des réservations était complet et des prêts ont déjà été programmés sur l'année 2022/2023.
- L'échappée game de la sécurité routière pour sensibiliser les professionnels et les jeunes adultes aux risques routiers et aux conduites addictives à partir d'un jeu interactif et participatif. Les participants,

par équipe, sont placés dans la peau de policiers enquêteurs et doivent découvrir les raisons d'un accident en étudiant toutes les causes potentielles (alcool, vitesse, stupéfiants, distracteurs).

- Journée des maires en octobre 2021 : afin d'échanger avec les représentants des communes du département sur les actions ouvertes aux élus pour lutter contre l'insécurité routière. Près de 130 personnes dont 115 élus, représentant 107 collectivités se sont réunies.

- Sensibilisation des plus jeunes à la sécurité routière avec des pièces de théâtre « Trotter en toute liberté sans se faire écrabouiller » et « coquin de Marvin » : spectacle à destination des élèves de cycles 1 et 2 afin de les sensibiliser aux dangers de la route. Ces représentations touchent environ 800 élèves par an.

- Reconstitutions d'accidents de la circulation à destination des élèves scolarisés dans tous les lycées de filière agricole, professionnelle, générale.

- Opération « cocktail à gogo » : cette opération, programmée chaque année depuis 2016, consiste à sensibiliser et responsabiliser les élèves sur les conduites à risque à partir d'une pièce de théâtre interactive assurée par la troupe « Réactif Théâtre ».

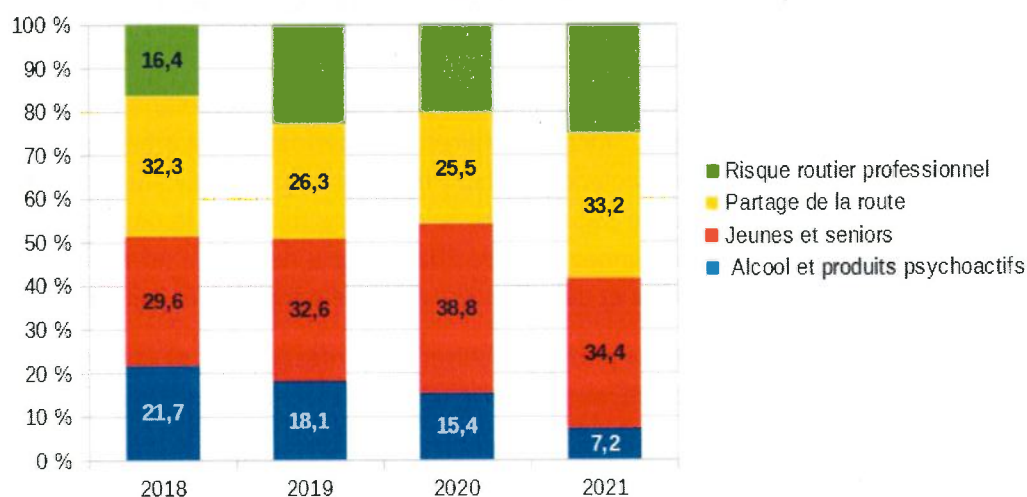
- La préfecture de la Haute-Vienne était un des partenaires du concert live (près de 1000 personnes présentes) organisé par la radio Alouette FM (affiches, cinémas, etc). Grâce à SAM, le stand sécurité routière a remporté un vif succès, a facilité les échanges et a démontré qu'il était possible de conjuguer ambiance festive et responsabilité sur la route.

- Le car pédagogique : installé sur un porte-engin, a permis de former les professionnels en simulant des situations d'accident et de sensibiliser les scolaires aux différents aspects de la sécurité dans les transports en commun notamment au port de la ceinture de sécurité en les faisant évoluer dans un bus allongé sur son flanc.

- Opération « Sortez-Revenez » pour la nuit de la Saint-Sylvestre. Cette opération, portée par la communauté d'agglomération de Limoges Métropole, consiste à mettre en place des navettes gratuites à l'occasion du réveillon de la Saint-Sylvestre afin de permettre aux usagers alcoolisés de ne pas être tentés de reprendre leur véhicule.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Répartition financière de la dotation du PDASR



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Les enjeux principaux retenus au niveau national par la délégation à la sécurité routière :

Les données d'analyse de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) ont permis d'établir un diagnostic territorial sur la période 2017 à 2021 et d'identifier ainsi les problématiques liées aux différents enjeux ci-dessous.

- **le risque routier professionnel :**

En 2021, les usagers de la Haute-Vienne effectuant un trajet d'ordre professionnel (domicile/travail et utilisation professionnelle) ont été impliqués dans 191 accidents corporels (43,80 % des accidents corporels).

- **les conduites à risques :**

En 2021, les principales causes des accidents mortels sont la vitesse excessive et inadaptée (35 %), le refus de priorité (16 %) et les conduites addictives (13 %).

Sur la période 2019-2020, 90 % des conducteurs contrôlés sous stupéfiants sont des hommes et une grande majorité fait partie de la population active (25/64 ans).

- **les deux-roues motorisés :**

Il convient en outre de rappeler le lourd tribut des usagers vulnérables, et en particulier des deux roues motorisés. En 2021 ils représentent 25 % des victimes de l'ensemble des accidents mortels. Lorsque l'accident mortel implique un autre véhicule motorisé, dans 60 % des cas les deux-roues motorisés ne sont pas responsables.

- **les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :**

L'année 2022 confirme les données 2017-2021, on déplore 34 accidents (sur 385 soit 9,2 % des accidents du département) qui impliquent un vélo et qui ont fait 32 blessés (sur 465) et 3 morts (soit 27,3 % des usagers de la route tués dans le département qui en compte 11 au 30 novembre). Dans la majorité des cas, ces accidents se déroulent en agglomération (31 soit plus de 91 %) et dans plus de 44 % des accidents corporels (15 sur les 34), les cyclistes sont présumés responsables.

Un enjeu local complémentaire :

- **les jeunes :**

En 2017-2021, l'analyse fait apparaître une forte problématique concernant cette population. Sur la seule année 2021, les jeunes (18-24 ans) sont impliqués dans 35 % des accidents et représentent 13 % des tués, ce qui traduit une surreprésentation, compte tenu de la démographie de la Haute-Vienne (les 15-29 ans représentent 16,5 % de la population départementale).

NB : La thématique sénior (+ de 65 ans) n'a pas été retenue comme enjeu local complémentaire. En effet, l'analyse de l'ODSR démontre que les seniors ne sont pas surreprésentés dans les chiffres de l'accidentalité compte tenu de la démographie du département. Cependant, cette tranche d'âge est ciblée dans les actions sur les nouveaux modes de mobilité dite douce (vélo et piéton) et sur les conduites à risques (défaut de priorité et vigilance).

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

Les enjeux déterminés sont déclinés, sur la période du DGO, en actions.

Ces actions doivent :

- contribuer à la réalisation des objectifs fixés ;
- participer à l'effort national de lutte contre l'insécurité routière ;
- réduire le nombre d'accidents et de victimes en Haute-Vienne entre 2023 et 2027 ;
- proposer des pistes d'actions innovantes et fédératrices pour des effets durables sur les cinq enjeux prioritaires précédemment définis.

Quel que soit l'enjeu, elles seront déclinées dans les différents domaines : formation/éducation, prévention/sensibilisation et contrôles/sanctions. C'est grâce à un fort partenariat avec tous les acteurs de la sécurité routière (services de l'État, collectivités, professionnels de santé et associations) que les différentes actions pourront être mises en place. Il convient également de continuer à mobiliser les médias locaux afin d'avoir une communication forte et élargie sur le département et ainsi obtenir un relais solide pour sensibiliser les usagers de la route.

Le risque routier professionnel

Éducation – sensibilisation – formation :

- développer les formations aux risques routiers dans le monde professionnel ;
- promouvoir les ateliers à la conduite (stage/perfectionnement/remise à niveau/code de la route) ;
- sensibiliser les professionnels aux risques routiers ;
- renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les établissements de formation des jeunes en lien avec le tissu professionnel, notamment dans les lycées professionnels (BTS Post Bac), dans les centres de formation d'apprentis (CFA) ;
- informer sur les obligations de l'employeur et sur sa responsabilité ;
- promouvoir et soutenir les actions du « club sécurité routière entreprises 87 ».

Contrôle – sanction :

- cibler les entreprises à risques : afficher fermement la volonté de contrôles par secteur d'activité sur des périodes longues, afin de modifier les pratiques et les comportements ;
- poursuivre les contrôles routiers sur le transport en partenariat avec la DREAL Nouvelle Aquitaine .

Les conduites à risque

Éducation – sensibilisation – formation :

- sensibiliser les usagers sur les risques liés à l'usage des distracteurs ;
- promouvoir l'application de la délégation à la sécurité routière « mode conduite » ;
- apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre ;
- développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants ;
- sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les âges, notamment de l'enfant – usager de la route et lors de la formation à la conduite ;
- développer les actions d'information dans les établissements scolaires, et les entreprises ;
- mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton ;
- poursuivre et promouvoir la mise en place des soirées « SAM » ;
- poursuivre la sensibilisation sur la prise de médicaments ;
- sensibiliser sur les effets de la prise de stupéfiants et mettre à disposition de kits de contrôle stupéfiant lors d'action de prévention.

Contrôle – sanction :

- s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest ;
- organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...) ;
- renforcer les contrôles des distracteurs et développer les alternatives aux peines sur cette thématique.

Les deux-roues motorisés

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance des itinéraires dans une logique d'amélioration continue de l'infrastructure ;
- améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents en promouvant l'adaptation de la vitesse à son environnement.

Éducation – sensibilisation – formation :

- réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations ;
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et recommandés (vêtements renforcés, chaussures,...) auprès des jeunes et de leurs parents ;
- sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule ;
- sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route...);
- réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /réparation, enseignants de la conduite).

Contrôle – sanction :

- poursuivre des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels ainsi que la possession du permis AM. Proposer une alternative aux peines avec une présentation des risques encourus.

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

Éducation – sensibilisation – formation :

- améliorer les connaissances et la pratique des usagers de la route pour circuler en sécurité tout au long de la vie (dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif, dans les lieux d'apprentissage à la conduite, lors d'opération de sensibilisation sur les notions de « partage de la route » ;
- former au partage de la route ;
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et visibilité, en rappelant les équipements obligatoires ;
- sensibiliser les usagers vulnérables sur leur propre comportement, sur leur responsabilité et sur leur fragilité ;
- informer les jeunes sur le respect de la réglementation.

Contrôle – sanction :

- réaliser des contrôles préventifs ;
- mettre en place des contrôles renforcés.

Les jeunes

Éducation – sensibilisation – formation :

- continuer le développement des aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes en partenariat avec les chefs d'établissements et des gestionnaires de voiries ;
- optimiser la circulation aux abords de ces établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements ;
- impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes ;
- favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique ;
- favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements ;
- mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public autour des risques routiers ;
- sensibiliser les écoles, les centres aérés, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants ;
- utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention ;
- informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants...) ;
- renforcer le partenariat avec les services de l'éducation nationale ;
- continuer de solliciter les conseils municipaux des jeunes ;
- engager un partenariat avec les missions locales afin qu'elles deviennent un relais de communication.

Contrôle – sanction :

- s'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes.
- vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenues, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...).
- contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.
- développer les alternatives à la sanction pour les jeunes notamment sur les contrôles des engins de déplacement personnel motorisés.

Validation du DGO 2023-2027

Le DGO fédère l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations d'actions et de projets départementaux pour contribuer à l'objectif national de réduction de l'accidentalité routière.

Il est nécessaire d'assurer la lisibilité, la clarté et l'efficacité des messages diffusés. Aussi, les actions de la préfecture, du Département et des partenaires s'articuleront en cohérence avec les actions de communication nationale et les orientations du DGO.

Les bénéfices de cette démarche partenariale au service d'une politique cohérente de sécurité routière encouragent à poursuivre la mobilisation collective dans la mise en œuvre des prochains PDASR et des contrôles routiers.

Ce DGO est la feuille de route de la Haute-Vienne pour la sécurité routière et guidera les actions jusqu'au 31 décembre 2027.

Nous nous engageons à mobiliser nos efforts sur les différents enjeux et suivant les orientations définies en commun.

Limoges, le

06 DEC. 2022


La Préfète,


Fabienne BALUSSOU

Le Procureur de la République,


Baptiste PORCHER

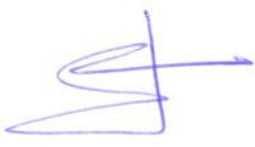
Pour Le Président du Conseil Départemental
de la Haute-Vienne,


Cécile BOURDEAU,
Conseillère départementale

Le Président de l'association
des Maires de la Haute-Vienne,


Phillipe BARRY

Pour Le Président de l'association
des Maires Ruraux de la Haute-Vienne,


Josiane ROUCHUT,
Maire de Saint Paul

