

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

2023-2027



L'édito

En 2022, la sécurité routière a fêté ses 50 ans. 50 années qui ont vu la naissance d'une prise de conscience collective du caractère inacceptable de la mortalité routière.

Depuis 1972, date de la création du Comité interministériel à la sécurité routière (CISR), 467 916 vies ont été sauvées grâce aux différentes mesures qui ont accompagnées le changement de comportement des usagers sur la route.

Dans le contexte particulier de la crise sanitaire, la baisse de l'accidentalité routière amorcée depuis plusieurs années s'est poursuivie. Malheureusement en Dordogne, si la baisse du nombre de tués a bien été constatée de 2018 à 2020, depuis 2021 les chiffres sont à la hausse avec une dégradation des comportements sur la route et particulièrement avec une augmentation des conduites addictives (alcool et stupéfiants).

La sécurité routière est un enjeu permanent, surtout dans les territoires ruraux où la conduite reste le principal moyen de déplacement au quotidien, notamment pour les trajets professionnels.

Au moment où se développent de nouveaux modes de mobilités, il est important d'apporter une attention particulière à la nécessité pour tous les usagers de mieux partager la route et d'en respecter les règles.

Le présent DGO 2023-2027 constitue une feuille de route pour les acteurs du département impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière. C'est un outil de définition et de déploiement de la stratégie locale. Il détermine les leviers de l'action publique autour de la prévention et de la répression, sans oublier l'amélioration des infrastructures.

Je tiens à saluer l'implication des collectivités territoriales, associations, entreprises, assurances, structures sociales et des services de l'État qui œuvrent au quotidien pour améliorer la sécurité routière, afin que la route soit un espace de partage et de respect pour tous.

Le Préfet

Table des matières

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
2. Le contexte local.....	4
2.1. Présentation générale du département.....	4
2.1.1. Situation géographique.....	4
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	7
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	10
2.1.4. Risque routier professionnel.....	12
2.1.5. Réseau routier.....	14
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération.....	16
2.2.1. Typologie des accidents.....	16
2.2.2. Modes doux.....	18
2.2.3. Les deux roues motorisés – 2RM.....	20
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	22
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération.....	23
2.3.1. Contexte et typologie des accidents.....	23
2.3.2. Modes doux.....	25
2.3.3. Les deux roues motorisés – 2RM.....	27
2.3.4. Facteurs spécifiques.....	28
3. L'évaluation du DGO 2018-2022.....	29
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	29
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	30
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	32
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	32
4.2. Les orientations d'actions.....	32
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	39
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	39
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	39
5.3. Modalité de suivi du DGO.....	40
Annexes : Cartes du trafic moyen journalier annuel (TMJA).....	41

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

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 un 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 24h**
 - **blessés légers (BL)** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24h**

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientation (DGO), constitue le cadre stratégique pluriannuel qui définit les actions à mener pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Il constitue un outil stratégique de programmation et de mobilisation de la communauté sécurité routière locale pour la période 2023-2027.

Il doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'accidentalité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour de projets qui seront déclinés chaque année dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientation a donc pour objectif de fixer le cadre réglementaire nécessaire pour assurer la cohérence des actions qui seront réalisées au niveau local.

1.2. La démarche d'élaboration

L'élaboration du document général d'orientation demande une coordination de l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière.

De ce fait, un comité de pilotage avec l'ensemble des acteurs et partenaires s'est réuni le mardi 29 novembre 2022.

L'ordre du jour de cette réunion était :

- Bilan de l'accidentalité 2017-2022
- Bilan des actions des cinq dernières années
- Présentation des nouveaux enjeux retenus
- Constitution des groupes de travail

Les remontées des différents groupes de travail constitués par enjeu, ont permis de renforcer la démarche partenariale et d'enrichir les propositions d'actions.

2. Le contexte local

2.1. Présentation générale du département

2. 1. 2. Situation géographique

Un département rural, à faible densité

La Dordogne est le 3^{ème} département de France par sa superficie (après la Gironde et les Landes)

. Superficie : 9060 km²

. Population : 423 678 habitants recensement INSEE janvier 2022, soit 47 habitants/km² (72 en Nouvelle-Aquitaine, 106 en France Métropole).

Le département compte 503 communes.

5 communes ont moins de 50 habitants.

31 communes ont moins de 100 habitants.

34 communes dépassent 2 000 habitants.

Le département est composé de 4 arrondissements :

- l'arrondissement de Périgueux
- l'arrondissement de Bergerac
- l'arrondissement de Sarlat
- l'arrondissement de Nontron



Répartition de la population

Les 2 principales communes de Dordogne sont : Périgueux, chef-lieu du département (29 896 habitants) et Bergerac (26 693 habitants).

Répartition de la population par tranches d'âges (recensement INSEE 2019) :

	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et +
Dordogne	15,40 %	14,70 %	19,80 %	20,60 %	17,90 %	11,60 %
Nouvelle-Aquitaine	15,30 %	16,00 %	17,00 %	20,00 %	19,70 %	12,00 %
France Métropole	18,70 %	19,60 %	21,70 %	19,40 %	13,00 %	7,60 %

Un réseau routier à forte majorité « communal »

Répartition du réseau routier par type de routes (Source : ministère de la transition écologique et solidaire-
« [Mémento des transports urbains et routiers 2017](#) ») :

Réseau routier au 31/12/2017	Dordogne		Nouvelle-Aquitaine		France Métropole	
	km	%	km	%	km	%
Autoroute	110	0,6 %	1 464	0,8 %	11 618	1,0 %
RN	123	0,6 %	1 284	0,7 %	9 044	0,8 %
RD	4 942	0,6 %	56 080	31,8 %	377 890	34,3 %
Voies communales	14 458	0,6 %	117 571	66,7 %	704 899	63,9 %
Total	19 633	0,6 %	176 399	100,0 %	1 103 451	100,0 %

Le département de la Dordogne est structuré autour de 2 principaux axes routiers qui se croisent à l'Est de Périgueux : la RN21 (du Nord au Sud) - l'A89 (d'Ouest en Est).

Les principaux axes routiers départementaux (RGC*) sont (source Géoportail) :

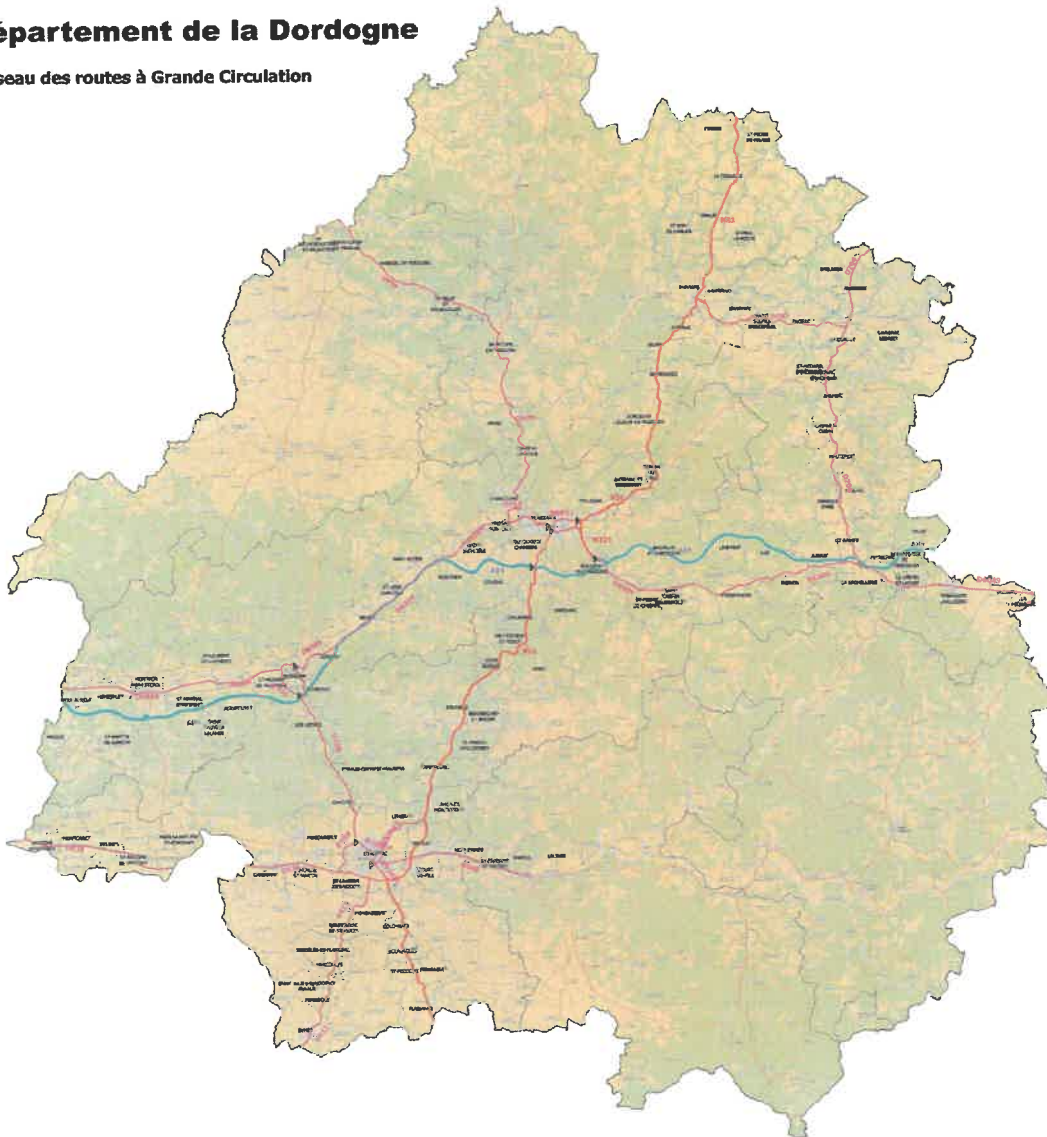
- la RD 936 reliant Bergerac à Bordeaux,
- la RD 939 reliant Périgueux à Angoulême,
- la RD 6089, parallèle à l'A89, reliant Brive à Bordeaux,
- la RD 933, reliant Bergerac à Marmande,
- la RD 704, reliant Limoges à Sarlat et l'A 20.

** La liste des routes à grande circulation (RGC) est fixée par décret interministériel, n°2009-615 du 3 juin 2009. Quelle que soit sa domanialité, une RGC assure la continuité d'un itinéraire à fort trafic et permet notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires ainsi que la desserte économique du territoire.*

Une typologie spécifique

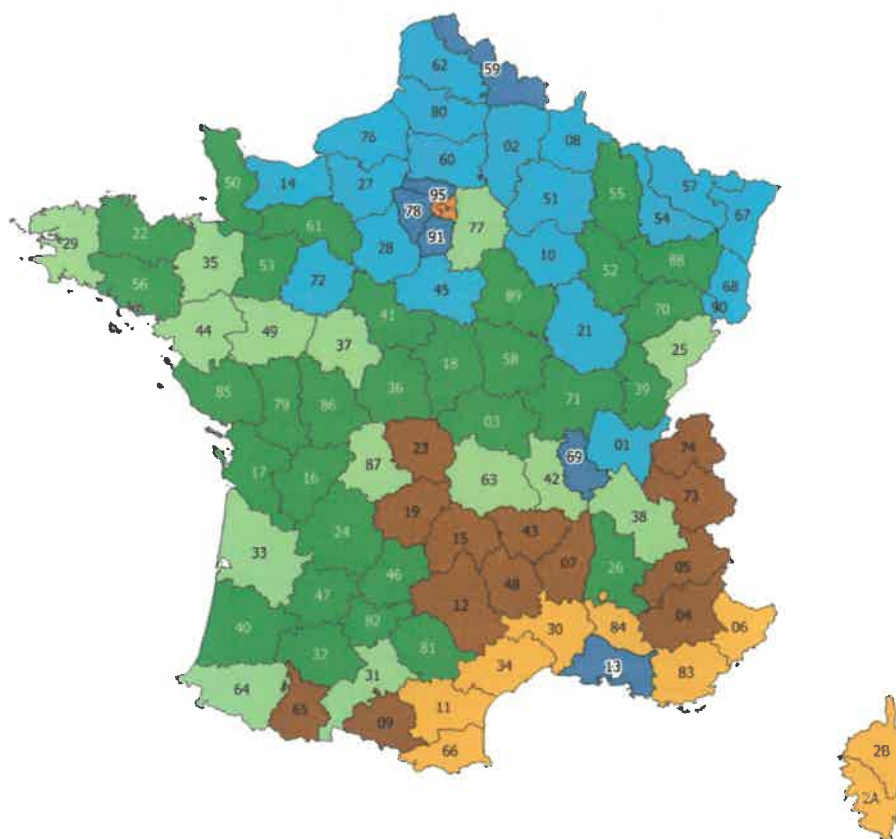
Département de la Dordogne

Réseau des routes à Grande Circulation



Le département de la Dordogne appartient à la famille des départements ruraux à faible densité de population.

Cette famille se distingue particulièrement par l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.

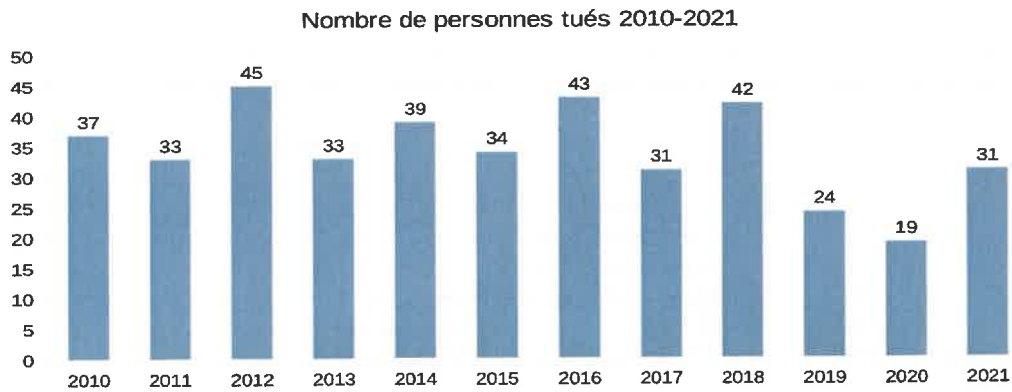


2.1.3. Mortalité routière, les victimes

L'essentiel :

- De **2017 à 2021**, le nombre de tués sur les routes s'élève à **147**, soit une moyenne de 29 tués par an.
- En Dordogne, la **moyenne des tués/million d'habitants est de 71**, légèrement supérieure à celle de sa famille d'appartenance (départements ruraux à faible densité de population) qui est de 69.
- La part des tués dans la tranche d'âge 18-44 ans est supérieure à leur part de représentation dans la population, notamment pour les **18-24 ans** pour laquelle elle est multipliée par 3 (**18 % des tués pour 6 % de la population**).
- Avec **8 tués**, les plus de **65 ans** sont les plus représentés dans les accidents mortels en **mode de déplacement « doux »** ainsi que dans ceux en véhicule de tourisme avec 33 tués.
- La grande majorité des tués sur la période 2017-2021 le sont en véhicule de tourisme, pendant un trajet promenade/loisirs.

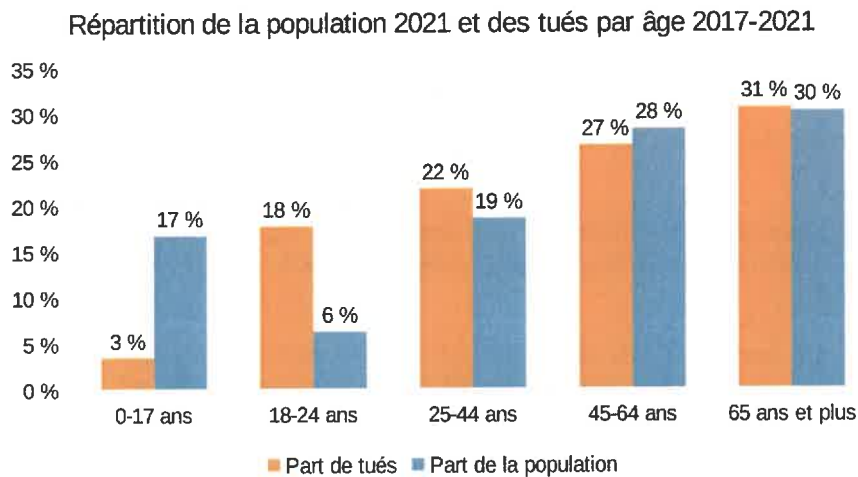
- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021) :



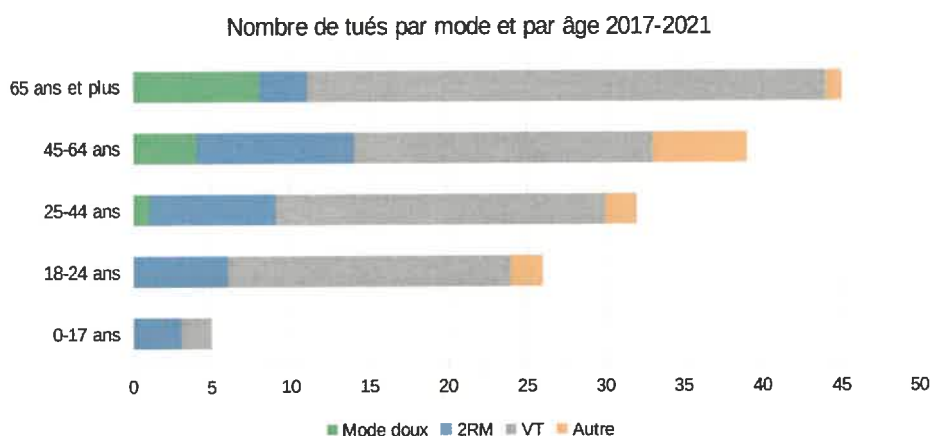
- Nombre total de tués total sur 5 ans (2017-2021) : **147**
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR* et national
*(Indicateurs Locaux Sécurité Routière)

	Moyenne des tués par département par an	Moyenne des tués par million d'habitants par an
Dordogne	29	71
Famille ILSR Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

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

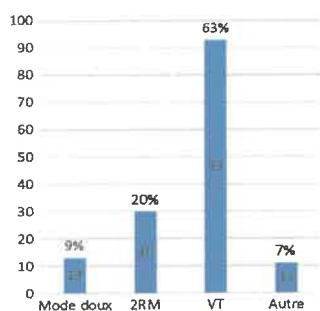


- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

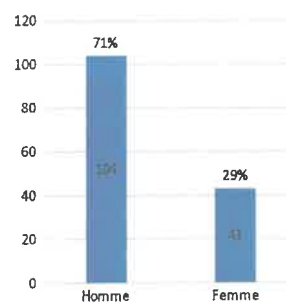


- Nombre de tués (2017-2021) par mode de déplacement, en valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, en valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, en valeurs et %

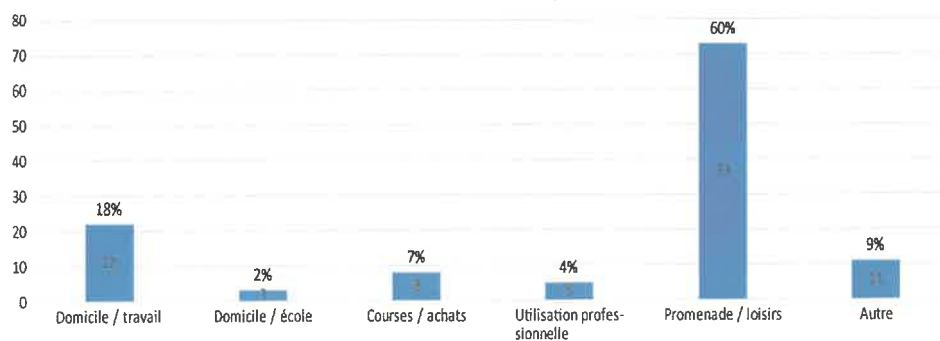
Nombre de tués par mode 2017-2021



Nombre de tués par sexe 2017-2021



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



2.1.4. Mortalité routière, les présumés responsables

L'essentiel :

- Les conducteurs de 25-44 ans (36%) et de 45-64 (30%) sont les plus représentés en part de Présumés Responsables d'accidents mortels.

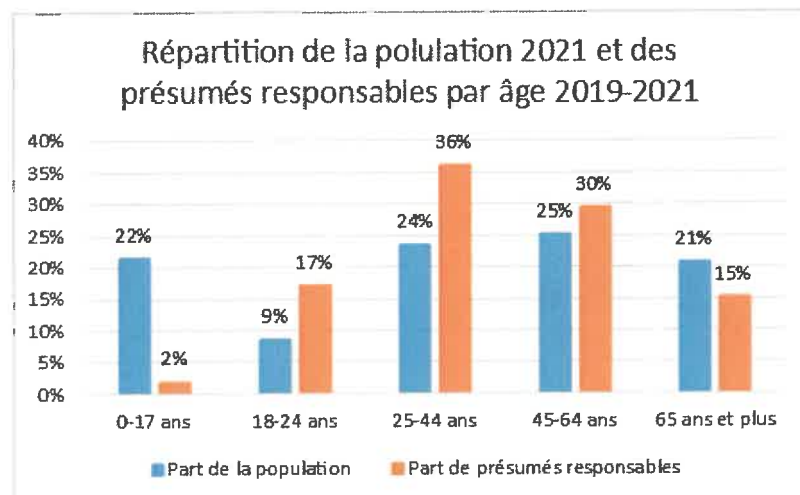
- En termes de catégories socioprofessionnelle (CSP) ce sont les retraités les plus impliqués et cela lors des trajets promenade/loisir.

- L'alcool et la vitesse excessive ou inadaptée sont les principaux facteurs d'accidents pour les présumés responsables avec 59 %.

- Le facteur malaise chez les présumés responsables est surreprésenté dans la tranche d'âge des 65 ans et +, avec 9 tués sur 11, soit 82 %.

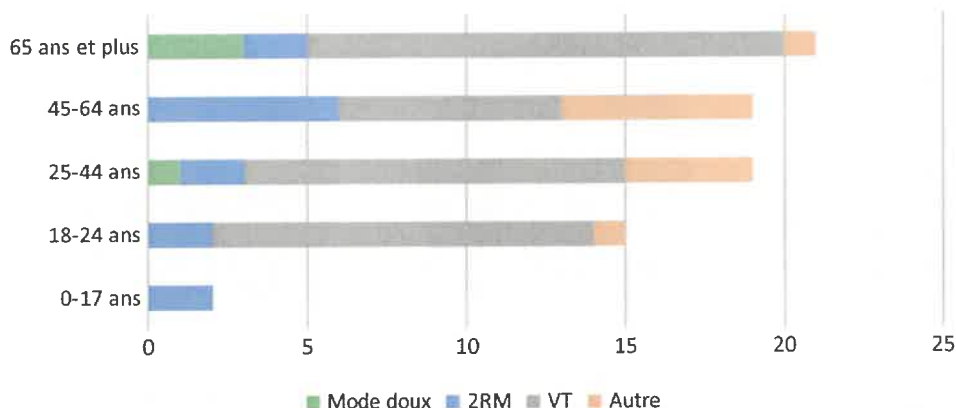
PR : Présumé Responsable

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



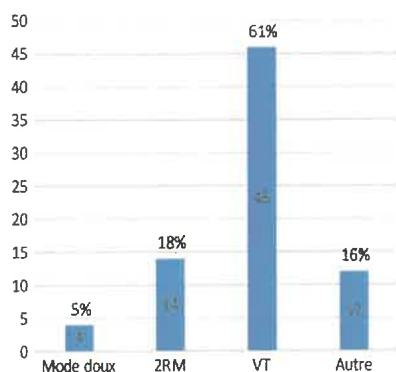
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

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

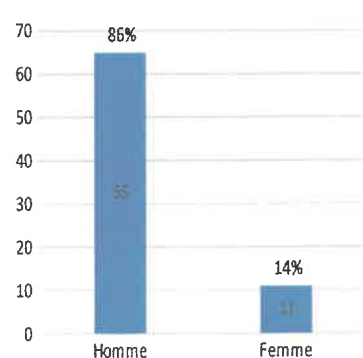


- Nombre de présumés responsables (2017-2021) par mode de déplacement, en valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon le sexe, en valeurs et %
- Nombre de présumés responsables (2017-2021) selon le motif du trajet, en valeurs et %

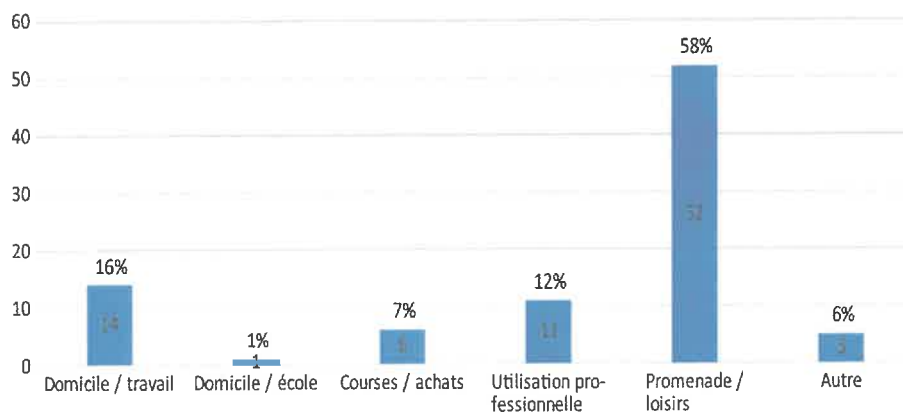
Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021

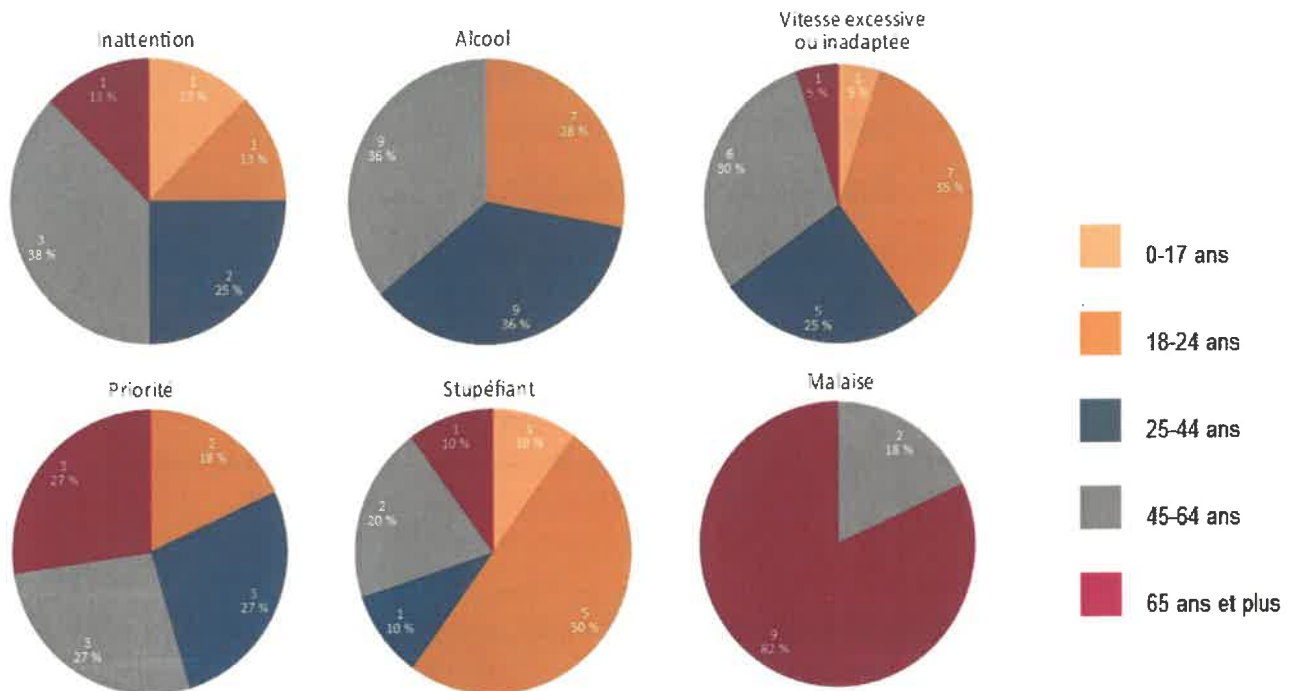


Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Les facteurs d'accidents pour les présumés responsables d'accidents mortels :

- Répartition (2019-2021) des présumés responsables selon les facteurs principaux : vitesse, alcool, stupéfiant, inattention + téléphone, priorité, malaise.



2.1.5. Risque routier professionnel

L'essentiel :

Pendant la période 2017-2021, 36 % des tués l'ont été dans un accident impliquant un seul usager sur un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel

Et au total 18 % des tués avaient pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

Dans la répartition des victimes en motif domicile travail, les véhicules de tourisme sont surreprésentés avec 63 % suivi des 2RM qui représentent 28 %.

Dans la répartition en motif utilisation professionnelle, les véhicules de tourisme représentent 47 % suivi des véhicules utilitaires et des poids lourds avec 39 % chacun.

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)

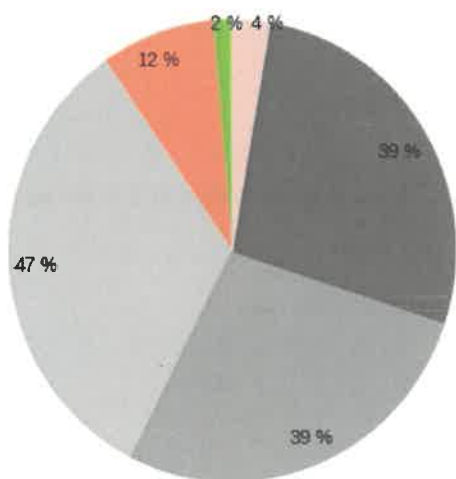
	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	29
... un usager en trajet professionnel	29
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	53

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

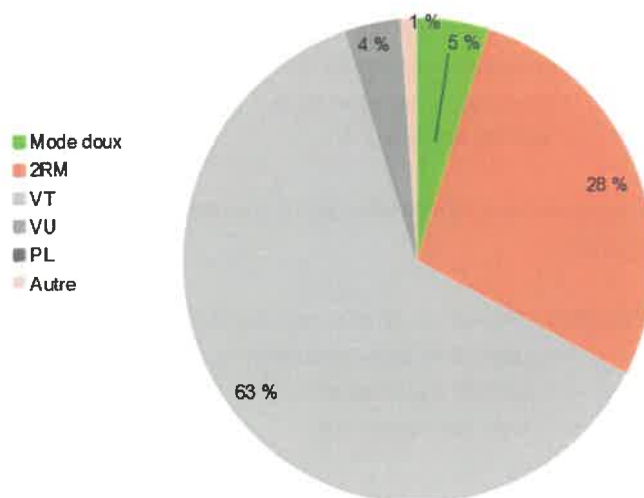
Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	22
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	5
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	122
Nombre de personnes tuées total	147

- Répartition des victimes (tués + blessés) en 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 utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



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



2.1.6. Réseau routier

L'essentiel :

Entre 2017 et 2021, **69 % des accidents ont eu lieu hors agglomération.**

82 % des tués l'ont été **hors agglomération**, principalement la **journée pour 80 %**, les lundi et jeudi et en véhicule de tourisme pour 63 %.

	En aggro	Hors aggro	Autoroute
Accidents	292	688	18
Tués	22	121	4

Le trafic moyen journalier est très important sur tout le département, que ce soit sur les routes départementales (RD), la RN 21 ou encore l'Autoroute A 89.

Avec un trafic journalier approximatif :

- pouvant aller de moins de 1000 à plus de 20000 véhicules sur les RD en fonction des axes principaux dont 2 % à 16 % de PL
- de 15000 véhicules sur la RN 21 dont 9 % de PL
- de 6230 véhicules sur l'A 89 dont 13 % de PL

Les représentations cartographiques, sont en annexe du document.

- Répartition des accidents et des tués

La part des accidents représentent :

- en agglomération 29 %
- hors agglomération 69 %
- sur autoroutes 2 %.

Celle des tués représentent :

- en agglomération 15 %
- hors agglomération 82 %
- sur autoroutes 3 %.

Ils se produisent principalement la journée, 80 % hors agglomération, 17 % en agglomération et 3 % sur autoroutes.

Le mode de transports le plus représenté est le véhicule de tourisme avec 63 % des tués :

- 82 tués hors agglomération
- 9 tués en agglomération
- 2 tués sur autoroute.

Indicateurs accidentologie

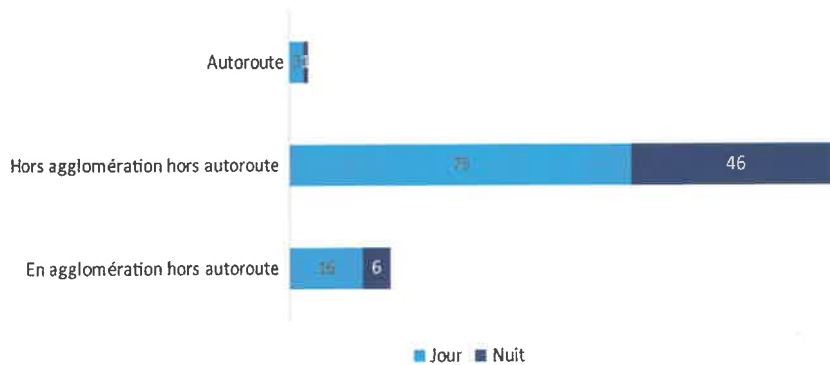
- Nombre de tués sur autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



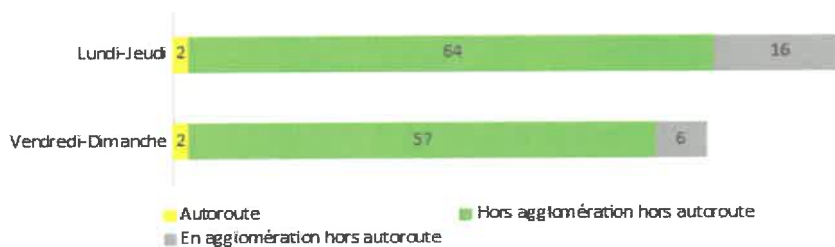
- Répartition jour/nuit selon les réseaux routiers (2017-2021)

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



- Nombre de tués pour la période Lundi-Jeudi/Vendredi-Dimanche selon autoroute/hors aggro/en aggro (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués modes doux (piétons + vélo + EDPm), 2RM (cyclo + moto), VT selon le réseau routier (2017-2021)
- Cartes du trafic moyen journalier annuel (TMJA) tout véhicule avec le trafic et % des poids lourds par gestionnaire de voirie (*voir en annexe*)

2. 2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

2. 2. 1. Typologie des accidents

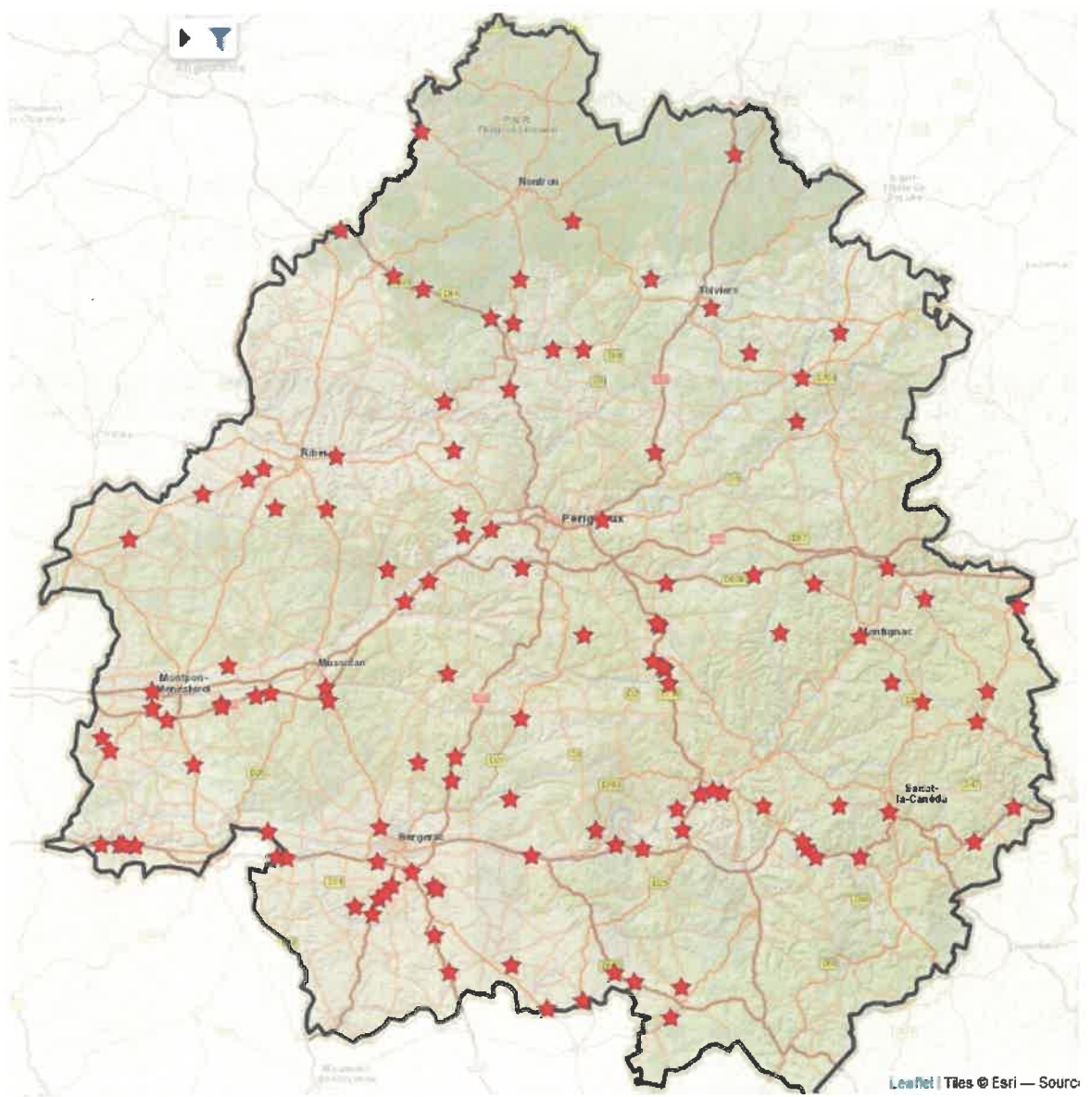
L'essentiel :

- Dans les accidents sans tiers, les véhicules de tourisme représentent 65 % et ils sont également majoritaires dans les accidents avec tiers.
- Les deux roues motorisés (moto et cyclos) en proportion moins nombreux représentent 23 % des accidents sans tiers.
- Les accidents mortels sont répartis sur l'ensemble des axes principaux de circulation. On note toutefois une concentration autour de l'agglomération de Bergerac.

- Les tués et blessés par type de collision hors aggro :

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	13	67	230	15	7	4	15	355
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Vélo	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Cyclo	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Moto	2	3	0	1	4	1	0	0	0	11
VL	19	14	30	58	316	15	7	0	5	464
VU	2	3	6	5	32	5	3	9	0	65
PL	1	1	1	5	29	5	0	0	0	42
TC	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
Autre	3	0	1	3	3	0	0	0	0	10
MULTICOLLISION	1	3	1	11	64	4	2	0	0	86
TOTAL	28	28	52	152	684	45	20	13	20	1042
<i>Part de victimes</i>	3%	3%	5%	15%	66%	4%	2%	1%	2%	100,00%

- Carte des accidents mortels hors agglomération :



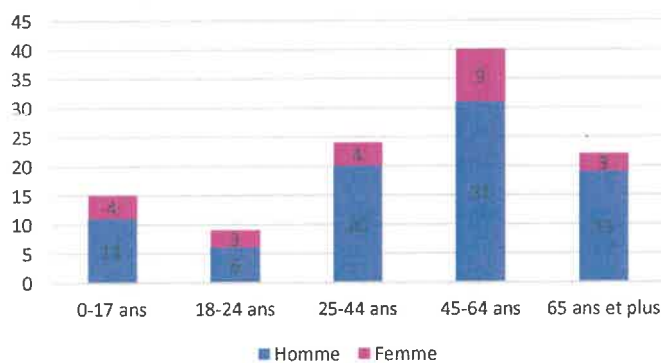
2. 2. 2. Modes doux

L'essentiel :

- Les victimes en mode de mobilité douce sont majoritairement des hommes (79%) et ont plus de 45 ans (45 %).
- Une évolution de 8 % des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglo.
- Les accidents entraînant des victimes « usagers vulnérables » interviennent sur deux périodes, la saison estivale de mai à septembre et en décembre :
 - 62 % de cyclistes en période estivale
 - 82 % de piétons au mois de décembre.
- La représentation cartographique des accidents hors agglomération montre que le nord du département est assez épargné. Cela peut s'expliquer par une utilisation des modes doux plus importante en zone péri urbaine.

- **Piétons, cyclistes victimes selon l'âge et le sexe, hors agglo (2017-2021)**

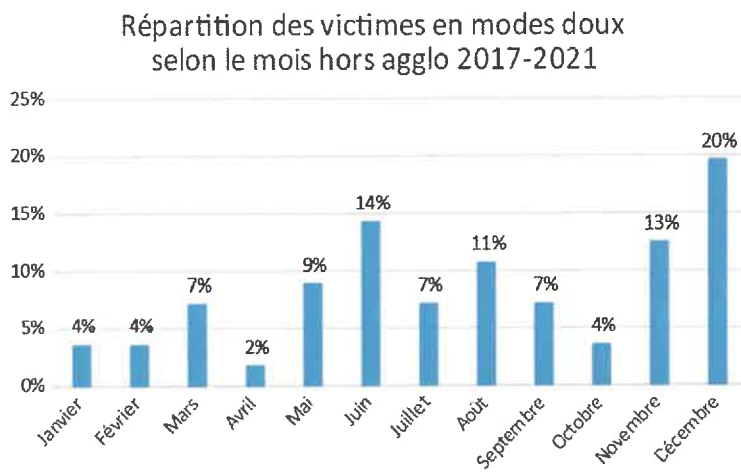
Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



- **Evolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération**

On constate une évolution de 8 % du nombre de victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération.

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



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



- En rouge les tués
- En orange les blessés hospitalisés
- En jaune les blessés légers

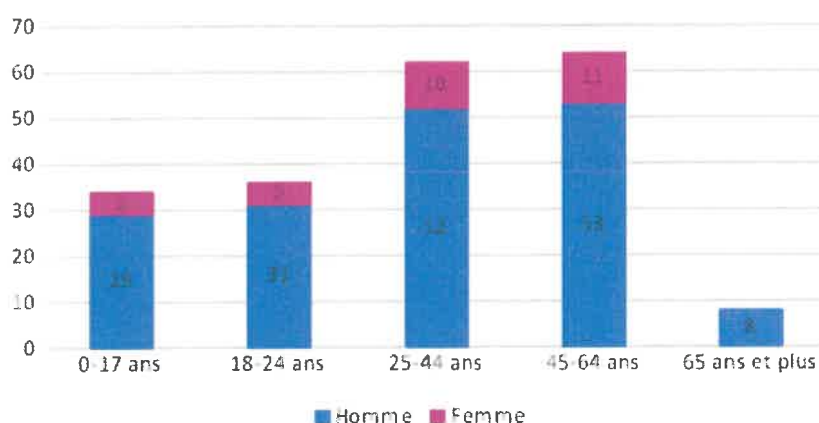
2. 2. 3. Les deux roues motorisés – 2RM

L'essentiel :

- La majorité des victimes en 2 Roues Motorisés sont des hommes soit 85 %.
- Même si le plus grand nombre de victimes concerne les + de 25 ans, on constate une sur-représentation chez les plus jeunes conducteurs.
- A noter, une baisse des victimes en 2 RM hors agglomération de 2 % entre 2019 et 2021.
- Les accidents corporels entraînant des victimes d'usagers en mode doux se produisent en plus grand nombre, de mai à octobre.
- La représentation cartographique des accidents en 2 RM hors agglomération montre qu'ils ont lieu sur l'ensemble du département.
- La majorité des tués de ces usagers se produisent avec un moto de grosse cylindrée.

- **Cyclo, moto victimes selon l'âge, le sexe hors agglomération (2017-2021)**

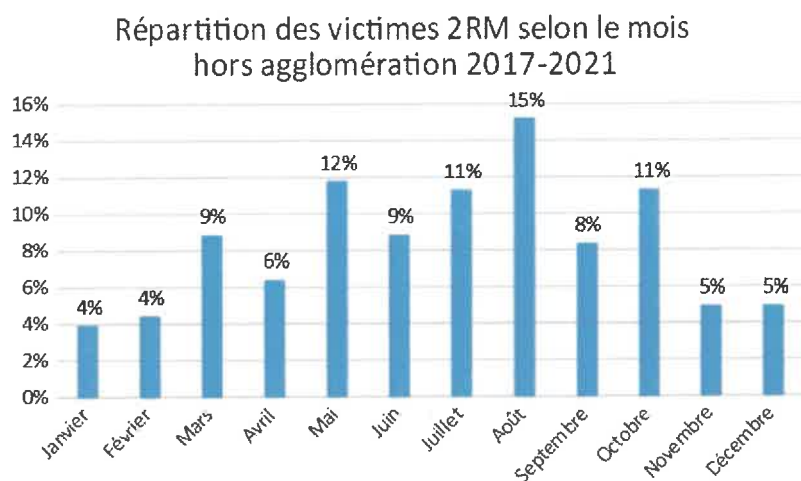
Victimes en 2RM par âge et par sexe
hors agglomération 2017-2021



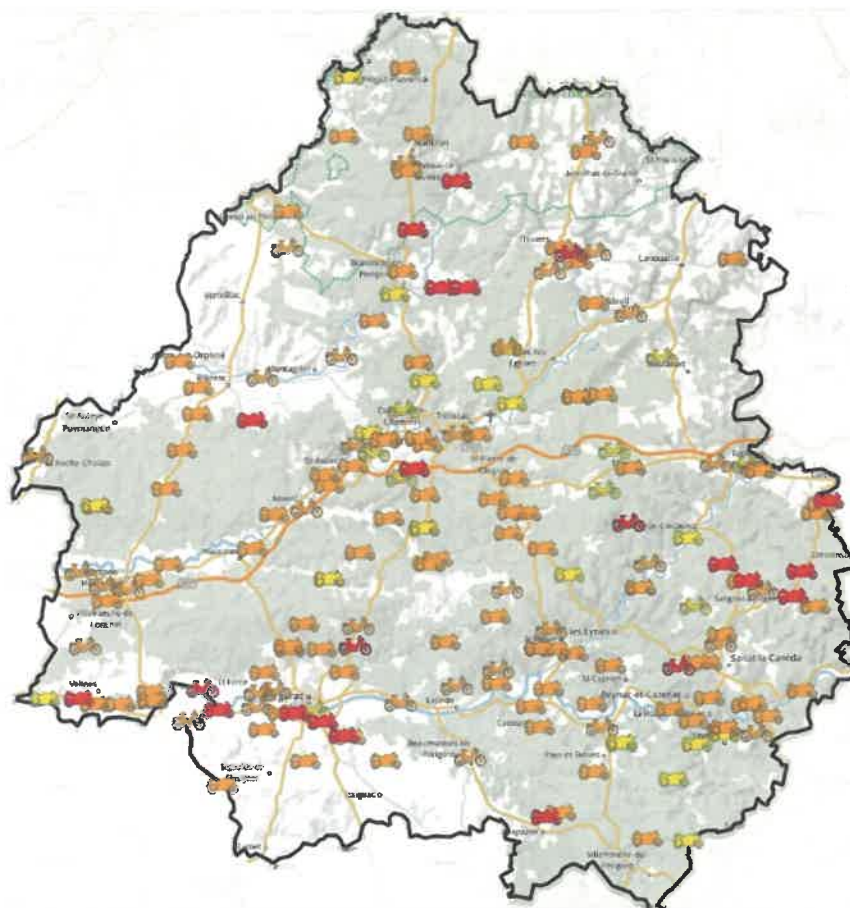
- **Evolution victimes en 2RM 2019-2021 hors agglomération**

Une évolution de -2 % des victimes en 2RM entre 2021 et l'année de référence 2019 hors agglomération.

- Répartition en % des victimes **cyclo, moto** selon le mois dans l'année hors agglomération :



- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident (corporel ou mortel au choix du département) :



- En rouge les tués
- En orange les blessés hospitalisés
- En jaune les blessés légers

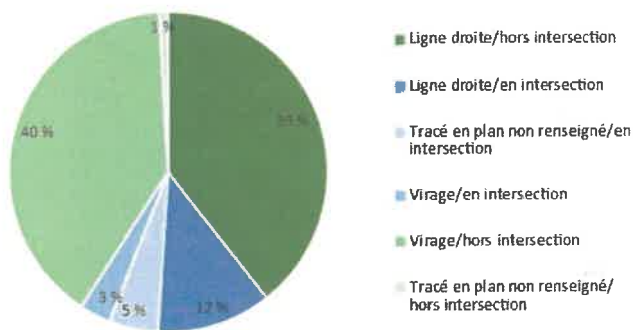
2. 2. 4. Facteurs spécifiques

L'essentiel :

- 79 % des victimes sont recensées dans un accident hors intersection.
- 51 % des victimes apparaissent dans un accident en ligne droite et 43 % en virage.
- 41 % des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule avec un obstacle fixe heurté ont lieu contre un arbre.
- 76 % des accidents hors agglomération ont lieu lors de conditions atmosphériques normales.

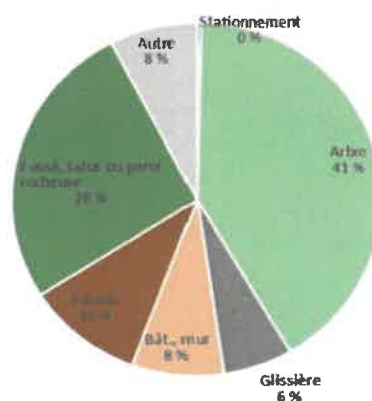
- Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



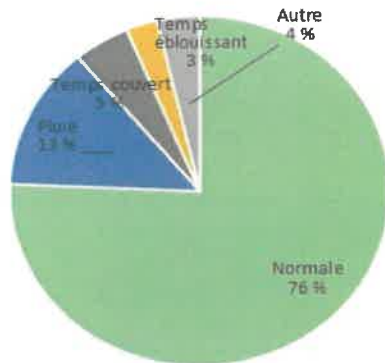
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

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

2. 3. 1. Contexte et typologie des accidents

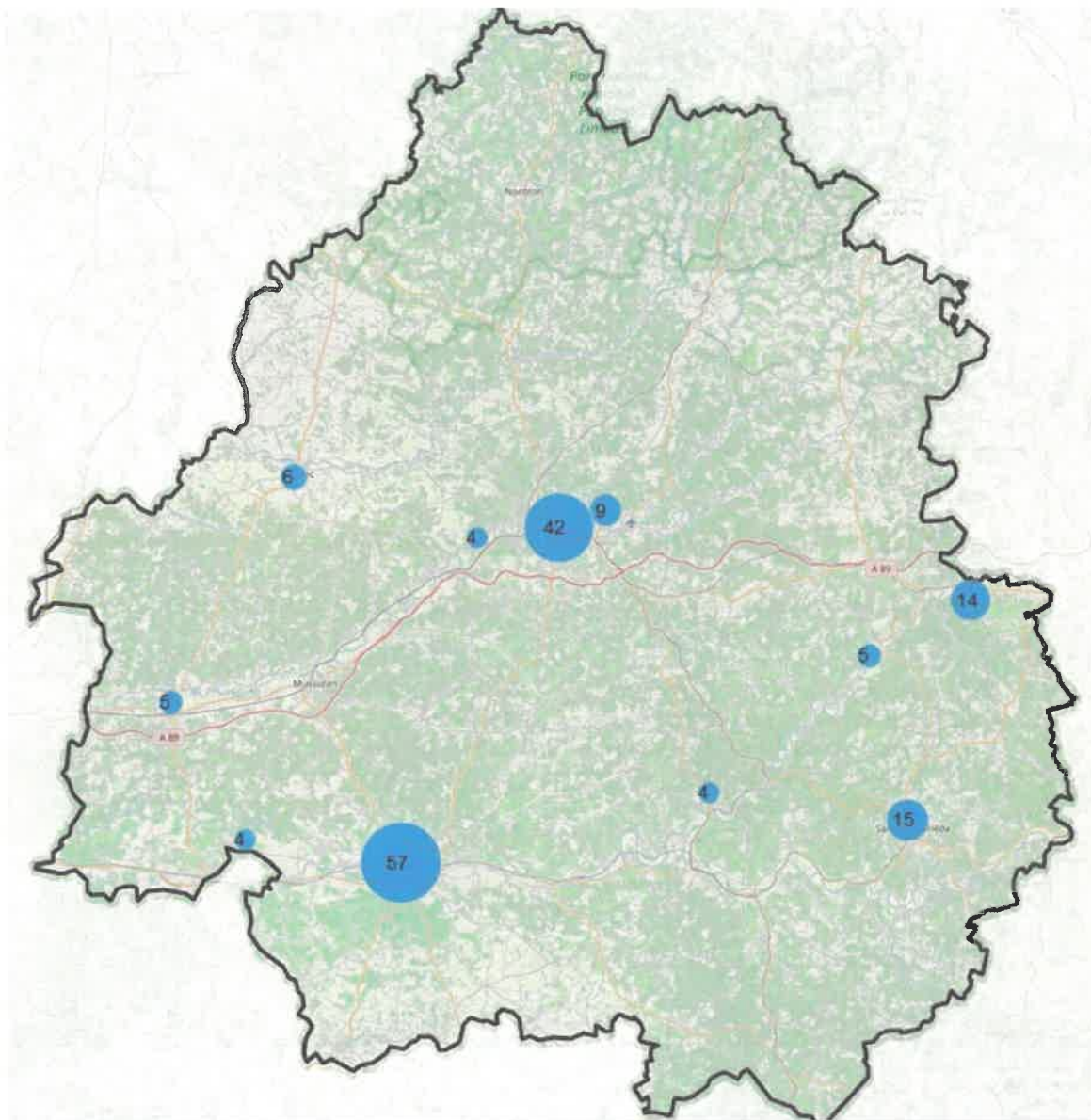
L'essentiel :

- 40 % des accidents sans tiers concernent les 2 roues motorisés.
- Le véhicule de tourisme reste le mode le plus impacté dans les accidents avec collision, que se soit avec un autre VT, un 2 RM, un vélo ou un piéton.
- Sur le département et sur la période de 2017-2021, 292 accidents se sont produits en agglomération, les communes les plus impactées :
 - 42 accidents à Périgueux
 - 57 accidents à Bergerac
 - 15 accidents à Sarlat
 - 14 accidents à Terrasson

- Les tués et blessés par type de collision en agglomération

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	YT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	1	14	7	30	0	0	0	1	53
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
Vélo	1	0	0	2	2	0	0	0	0	5
Cyclo	3	0	4	1	2	0	0	0	0	10
Moto	2	2	0	1	4	0	0	0	0	9
YT	59	21	41	39	64	1	0	0	1	226
VU	8	1	5	5	1	0	0	0	0	20
PL	3	3	0	0	3	0	0	0	0	9
TC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autre	1	0	2	1	0	0	0	0	0	4
MULTICOLLISION	5	2	2	11	10	0	0	0	0	30
TOTAL	83	31	69	67	116	1	0	0	2	369
Part de victimes	22%	8%	19%	18%	31%	0%	0%	0%	1%	100.00%

- Carte indiquant le nombre d'accidents corporels par commune ou arrondissement pour les plus grandes villes (un chiffre par commune)

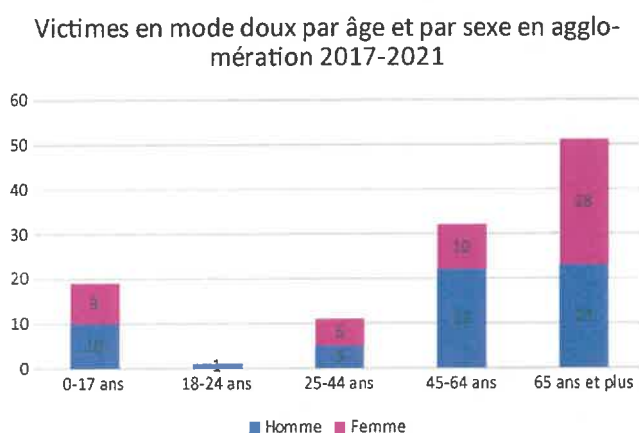


2. 3. 2. Modes doux

L'essentiel :

- Parmi les victimes d'accidents en mode doux, on relève une certaine homogénéité dans la répartition entre les hommes et les femmes, sauf sur la tranche d'âge des 45-64 ans où les hommes sont les plus nombreux.
- **Le nombre de victimes** utilisant un mode doux, est en **augmentation de 33 %** entre 2021 et l'année de référence 2019.
- On constate une forte concentration des victimes de modes doux essentiellement sur les **agglomérations de Périgueux et Bergerac**.

- **Piétons, EDPm, cyclistes** victimes selon l'âge, le sexe en agglomération (2017-2021)

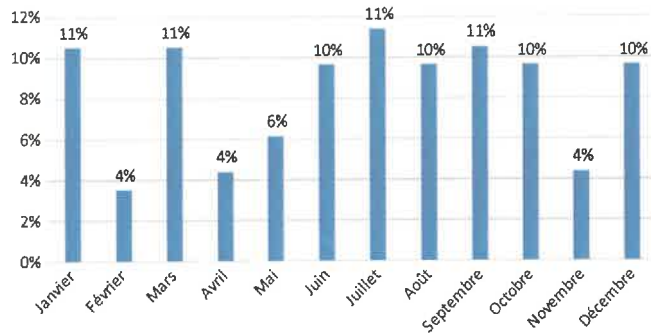


- **Evolution victimes en modes doux 2019-2021 en agglo**

Une évolution de + 33 % de victimes en modes doux entre 2021 et l'année de référence 2019 en agglomération.

- Répartition en % des victimes **piétons, cyclistes** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

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



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



- En rouge les tués
- En orange les blessés hospitalisés
- En jaune les blessés légers

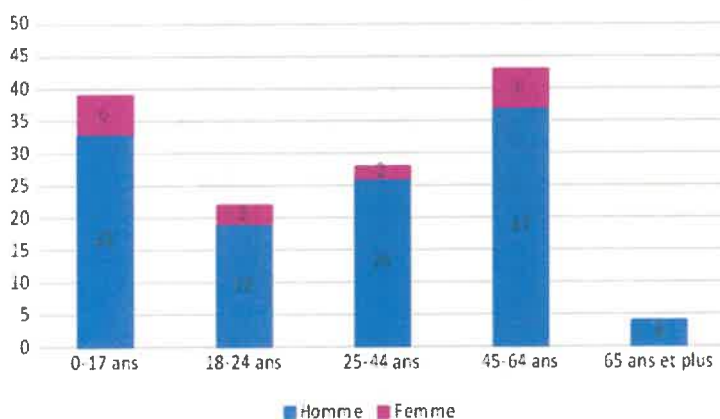
2. 3. 3. Les deux roues motorisés – 2RM

L'essentiel :

- La majorité des victimes en 2RM en agglomération sont des hommes.
- Les tranches d'âges les plus touchées sont 0-17 ans et 45-64 ans.
- L'évolution des victimes en 2RM en agglomération entre 2021 et l'année de référence 2019 est de 32 %.

- **Cyclo, moto** : les victimes selon l'âge, le sexe en aggro (2017-2021)

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

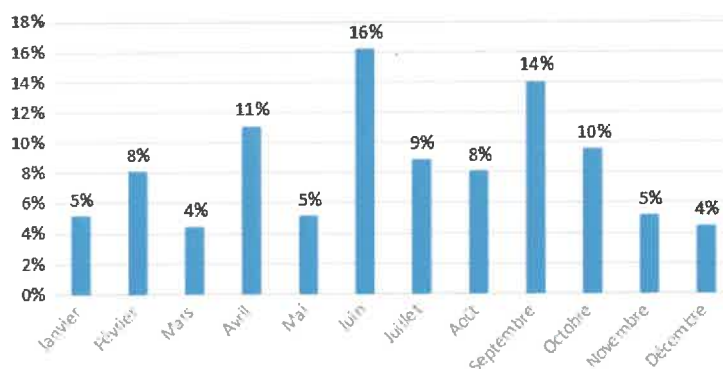


- Evolution des victimes en 2RM 2019-2021 en agglomération, avec un chiffre en %

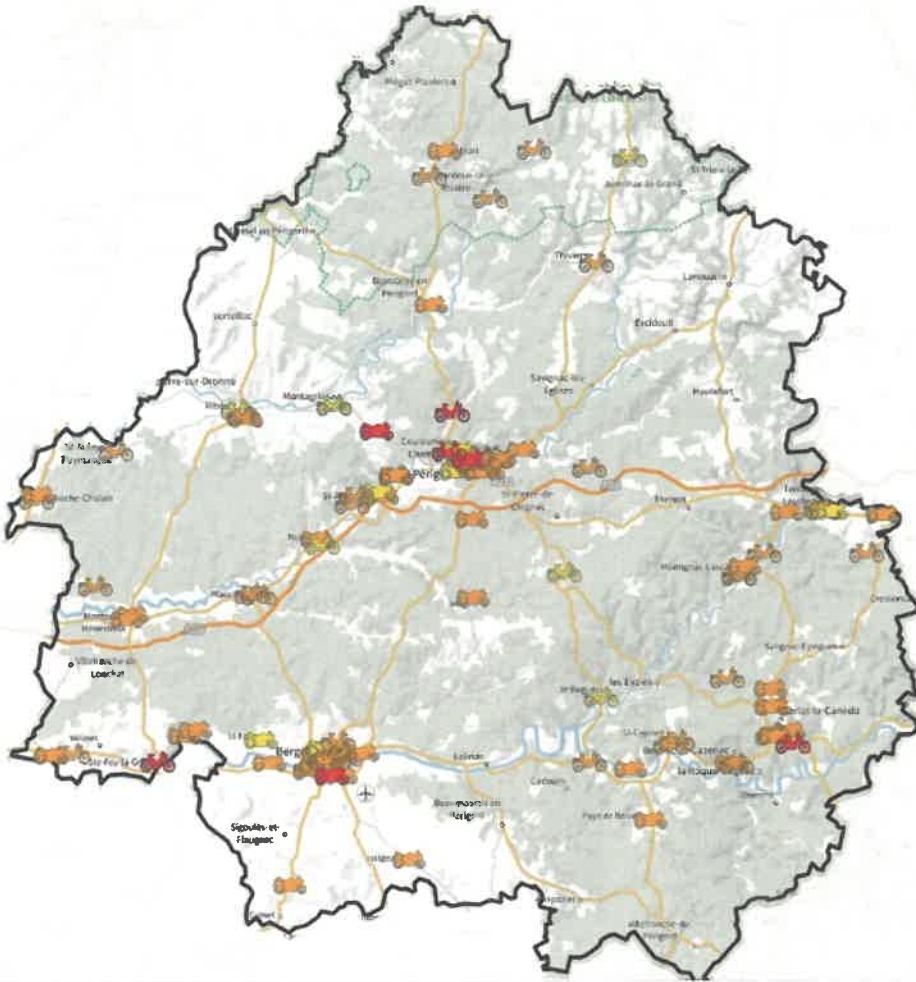
Le nombre de victimes d'accidents en 2RM augmente de 32 % entre 2021 et l'année de référence 2019 en agglomération.

- Répartition en % des victimes **cyclo, moto** 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 l'accident



- En rouge les tués
- En orange les blessés hospitalisés
- En jaune les blessés légers

2. 3. 4. Facteurs spécifiques

L'essentiel :

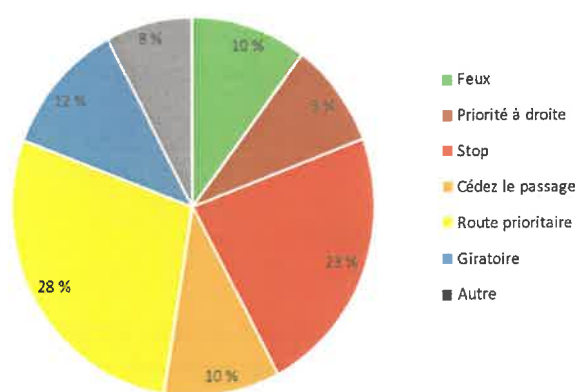
- 60 % des victimes en agglomération le sont lors d'un accident survenu hors intersection.
- En agglomération et lors d'un accident ayant eu lieu en intersection, les non-respects des règles du code de la route les plus fréquents sont :
 - le refus de priorité avec 28 %
 - le non respect du stop avec 23 %.

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

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	174	59,79%	16	220
En intersection	117	40,21%	6	149
Total	291	100,00%	22	369

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

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Les quatre enjeux nationaux du DGO 2018-2022 étaient les suivants :

- Les risques routiers professionnels
- Les addictions (alcool et stupéfiants)
- Les jeunes
- Les seniors

Deux enjeux facultatifs départementaux avaient été retenus :

- Les deux-roues motorisés (2RM)
- Le partage de la voirie

Pour chaque enjeu des orientations d'actions sont fixées, elles se déclinent autour de 3 axes :

- Education et sensibilisation
- Formation et information
- Contrôles

Dans le PDASR (Plan Départemental de Sécurité Routière), ces orientations sont déclinées annuellement en actions concrètes qui sont réalisées soit en régie par la mission sécurité routière et ses intervenants sécurité routière (IDSR), soit par des partenaires financés ou pas pour leur réalisation.

Bilan des actions par enjeu :

	2018	2019	2020	2021	2022
Le risque routier professionnel	4	7	8	13	18
Les addictions : alcool – stupéfiants	16	16	2	4	16
Les jeunes	178	286	198	107	141
Les seniors	22	39	30	8	28
Les deux roues motorisés	6	6	12	26	23
Le partage de la route	8	12	3	5	17
total	234	366	253	163	243

Les années 2020 et 2021 ont été particulières compte tenu de la crise sanitaire puisque certaines actions de sensibilisation ont dû être annulées. Les plus impactées ont été les actions « seniors » qui n'ont réellement repris qu'en 2022.

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Chaque année, la répartition du budget du plan départemental d'actions sécurité routière est faite en fonction de l'analyse de l'accidentalité de l'année écoulée mais aussi en tenant compte des différentes sollicitations des établissements scolaires, des entreprises ou encore des clubs seniors.

Répartition du budget :

	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL	Moyenne sur les 5 ans
Le risque routier professionnel	930,00	0,00	1 908,00	2 666,60	770,00	6 274,60	1 254,92
Les addictions	5 800,00	5 744,00	0,00	0,00	10 026,50	21 570,50	4 314,10
Les jeunes	9 103,00	19 784,00	19 494,00	17 435,00	15 976,00	81 792,00	16 358,40
Les seniors	20 703,00	12 910,00	6 410,00	4 396,00	5 296,16	49 715,16	9 943,03
Les deux roues motorisés	5 000,00	7 391,80	8 734,80	13 700,00	27 926,50	62 753,10	12 550,62
Le partage de la route	1 000,00	110,00	3 297,20	2 030,00	16 380,00	22 817,20	4 563,44
total	44 554,00	45 939,80	39 844,00	40 227,60	76 375,16	246 940,56	49 388,11

Quelques actions de la mission sécurité routière et de ses partenaires sur les années 2018-2022 :



La route des seniors, action déclinée 2 fois par an
(code de la route, conduite avec des enseignants de la conduite, distracteurs, fatigue, médicaments, constat amiable, opticien, audioprothésiste, simulateur auto, valise alcool)



Le risque routier professionnel en entreprise ou collectivité (ENEDIS, CIAS, SDIS 24, Préfecture, Hermès, Eurengo...)



Le deux-roues motorisé : Le rallye moto de l'EDSR, le rallye des amazones., motard d'un jour...



Les conduites addictives (actions SAM lors des marchés gourmands, les jeudis avant les vacances scolaires...)



Les Jeunes : dans les établissements scolaires (primaires, collèges, lycées, CFA, lors du SNU, rentrée du campus universitaire...)



Actions « **partage de la route** » pour les centres de loisirs, lors du Tour du Limousin .
Sur l'éclairage et les équipements de sécurité lors de la baisse de visibilité

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

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

- les deux roues motorisés :

En Dordogne, sur la période 2017-2019, bien que leur proportion du trafic soit faible (environ 2,5 %), les usagers de 2RM représentent 21 % des décès et 29 % en 2022.

- les conduites à risques :

En 2022, dans plus d'un accident mortel sur 3, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances, ou l'alcool sont présents. Le non-respect des règles élémentaires du code de la route, priorités, dépassement, changement de file sont à l'origine de 23 % des accidents corporels. L'inattention (avec notamment l'usage du téléphone au volant) provoque à elle seule 15 % des accidents.

- les nouveaux modes de mobilité dite "douce" :

Comme sur tout le territoire national, l'utilisation du vélo et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) se développe en Dordogne et nécessite la plus grande vigilance. En effet le nombre de victimes dans cette catégorie a augmenté de 33 % entre 2019 et 2021.

- le risque routier professionnel :

En Dordogne en 2022, 4 usagers ont été tués lors d'un trajet professionnel :

- 3 sur le trajet domicile travail, soit 10 % des tués,
- 1 en utilisation professionnelle, soit 3 % des tués.

Deux enjeux départementaux supplémentaires sont priorisés suite à l'analyse de l'accidentalité départementale :

- les jeunes :

En 2021, on constate une forte hausse du nombre de tués chez les jeunes :

- 2 jeunes de moins de 17 ans tués en cyclomoteur (6 % des tués),
- les 18-24 ans représentent 19 % des tués (5 tués),
- les 25-34 ans représentent 19 % des tués (6 tués).

En 2022, il est à noter que 20 % des blessés chez les jeunes étaient en 2 roues motorisés

- les seniors :

En 2022 les seniors de plus de 65 ans représentent 39 % des tués, avec une part importante de blessés chez les piétons (18%).

4.2. Les orientations d'actions

Quel que soit l'enjeu, les actions mises en place seront déclinées dans les domaines suivants :

- Prévention : éducation et sensibilisation , formation et informations
- Contrôles et sanctions.

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
2 Roues-Motorisés	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
	Développer la connaissance de l'accidentalité des 2 RM , analyse des facteurs de gravité des accidents et des conséquences de la prise de risque	- Nb d'actions réalisées - Partenaires associés (auto-écoles, professionnels de la moto, assureurs...)	Renforcer les contrôles sur les 2 RM (comportements à risques, équipements)	- Nombre de contrôles effectués
	Mobiliser les structures éducatives et associatives des Jeunes	- Nb de projets développés avec les référents sécurité routière des établissements scolaires et responsables des associations de jeunes	Proposer des journées alternatives aux sanctions spéciales 2RM	- Nombre d'actions effectuées - Ratio nombre de contraventions effectives/nombre d'infractions relevées
	Sensibiliser les gestionnaires de voiries et élus aux difficultés rencontrées par les 2 RM	- Mise en place de réunions, forum, visites terrain, élaboration de documents		
	Encourager les assureurs à pratiquer un entretien de prévention avec les jeunes, en présence des parents, avant la souscription à un contrat d'assurance pour cyclomoteurs	- Communication à destination des assureurs réalisée		
	Développer les remises à niveau des conducteurs de deux-roues motorisés (entretien de la moto, trajectoires de sécurité, maniabilité...) S'appuyer sur le rôle du Chargé de Mission 2 Roues pour faire le lien avec les associations de motards	- Nb d'actions réalisées et de personnes sensibilisées - Mobilisation des partenaires (auto-écoles, associations, forces de l'ordre...)		
	Sensibiliser sur l'importance des équipements de sécurité du motocycliste	-Nb d'actions réalisées - Relayer les campagnes de communication - Nb de démonstration de gilets airbags		
	Sensibiliser au partage de la route et à la cohabitation entre usagers	Nb d'actions réalisées et de personnes sensibilisées		

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information			
	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
Conduites à risques	Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool	Mise en place d'ateliers spécifiques doses bar et temps d'élimination Nombre d'actions réalisées	Maintenir les contrôles ciblés et réguliers à la sortie des lieux festifs	Nombre de contrôles
	Sensibiliser les parents pour une meilleure prise de conscience des risques pris par leurs enfants et de leurs conséquences	Développer un module à inclure dans les actions RRP Nombre d'actions réalisées	Poursuivre la mise en place d'alternatives à la sanction et installation EAD	Ratio nbre de poses d'un EAD / nbre de suspensions alcoolémie
	Promouvoir et valoriser l'image de "SAM" (celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas) lors de soirées festives : échanger avec les jeunes et sensibiliser sur les risques et conséquences de la consommation d'alcool, boissons énergisantes...	Nombre d'actions réalisées, nombre de personnes sensibilisées Recrutement d'étudiants « ambassadeurs »		
	Poursuivre les actions de sensibilisation auprès du grand public	Nombre d'actions réalisées		
	Poursuivre les journées de sensibilisation auprès des professionnels des centres sociaux qui œuvrent à la prévention des conduites addictives en direction des populations les plus vulnérables	Nombre d'actions réalisées Nombre de professionnels sensibilisés		
	Sensibiliser sur l'importance de l'entretien de son véhicule	Module spécifique intégré aux actions		
	Sensibiliser sur l'importance de respecter les distances de sécurité en fonction de la vitesse, d'anticiper et de respecter les règles du code de la route (vitesse, port de la ceinture de sécurité, stop...)	Nombre d'actions réalisées et de personnes sensibilisées		
	Accentuer le message sur le danger de l'utilisation de tous les distracteurs (téléphone, GPS...)	Nombre d'actions réalisées et de personnes sensibilisées		
	Organiser des actions de formation pour les organisateurs de manifestations festives et les débits de boissons (bars de nuit, boîtes de nuit) : informer les clients sur les risques encourus, les inciter à l'autocontrôle, veiller au retour et systématiser les bornes éthylomètres lors des soirées festives	Identifier les organismes cibles et le prestataire formateur Déterminer un calendrier de formation Nombre d'organismes formés Actions mises en place lors des manifestations festives et dans les bars et boîtes de nuit		
	Développer l'information dans les entreprises mais également dans les établissements scolaires. Relayer activement les campagnes nationales de communication (notamment par le réseau des élus référents SR).	Créer un « flash info » trimestriel à diffuser Communication faite par les réseaux sociaux de la préfecture et envoi par mail		

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information			
	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
Mobilités douces	Favoriser la courtoisie dans les déplacements routiers et l'esprit du partage de la rue	Campagnes de communication Mettre en place des actions « conducteurs vertueux »	Contrôles sur le respect des règles du partage de la rue : passages piétons, stationnement sur trottoirs ou bandes cyclables	Nombre de contrôles réalisés
	Apprendre le partage de la route dès le plus jeune âge	Nombre d'actions réalisées dans les écoles primaires et centres de loisirs	Faire des contrôles sur l'usage du téléphone à vélo et EDPM et sur les assurances	Nombre de contrôles réalisés
	Améliorer la connaissance des causes de l'accidentalité des cyclistes et des piétons	Travail avec les partenaires, assureurs, forces de l'ordre, CARSAT, FFV...)		
	Sensibiliser les usagers sur leurs responsabilités et leur propre comportement dans le partage de la route	Nombre d'actions réalisées Nombre de personnes sensibilisées		
	Développer un partenariat avec l'éducation nationale, pour enseigner aux jeunes la nouvelle législation des différents EDPM	Mobilisation des référents sécurité routière Nombre de projets mis en place		
	Sensibiliser les usagers sur les angles morts (V, poids lourds, bus...)	Nombre d'actions réalisées Nombre de personnes sensibilisées		
	Inciter au développement d'infrastructures favorisant et/ou sécurisant les modes de déplacements doux (zones de circulation apaisées, pistes cyclables...)	Mobilisation des élus référents et des gestionnaires de voiries		
	Informier les aménageurs et gestionnaires de voirie des risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables	Mise en place de journées d'information Identification de partenaires		
	Informier les usagers sur l'importance des équipements de sécurité: inciter les piétons et cyclistes et utilisateurs d'EDPM à être plus visibles (port de vêtements clairs, équipements rétro-réfléchissants, port du casque, ...)	Nombre d'actions réalisées et de personnes sensibilisées Mise en place de campagnes de communication		
	Former les cyclistes sur l'importance d'avoir un vélo en bon état et bien équipé (écarteur de danger, éclairage...)	Inclure un atelier entretien de son vélo dans les actions Nombre d'actions réalisées et de personnes sensibilisées		
	Informier sur la réglementation des EDPM, notamment les assurances	Inclure un module EDPM dans les actions RRP Information à faire en passant par les établissements scolaires ou les revendeurs		
	Informier les seniors sur les réglementations les plus récentes en ville (zones de circulation partagées, vélos remon- tant les sens interdits, les sas vélos...)	Module intégré aux actions seniors Nombre d'actions réalisées et de personnes sensibilisées		

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information		Plan d'actions	Indicateurs de suivi
Risque Routier Professionnel	Promouvoir les plans de prévention du risque routier dans les entreprises et les fonctions publiques : démontrer l'impact global d'un accident pour l'entreprise, pour le salarié	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Indicateurs de suivi
	Diversifier les actions de sensibilisation, en proposant un atelier sur les conséquences des accidents et un atelier ludique de vie au quotidien en étant porteur d'un handicap		Travail en partenariat avec la CARSAT Nombre d'actions réalisées	Nb de contrôles effectués
	Proposer un challenge inter-entreprises départemental sur des notions de zéro accident, pas de PV		Travail en partenariat avec la CARSAT Nombre d'actions réalisées	
	Sensibiliser sur la connaissance de risques spécifiques : travaux, intempéries, chargement du véhicule...		Inclure un module sur ces thématiques dans les actions Nombre d'actions réalisées	
	Développer l'adhésion à la charte "entreprises engagées" (conférence, actions de prévention en entreprise...), créer un club entreprises sécurité routière pour partager les bonnes pratiques		Nombre de chartes signées Mobilisation des partenaires (Carsat, chambres consulaires, FFB...)	
	Inviter au dialogue entre gestionnaire de voiries et entreprises sur le thème de l'accès aux entreprises (améliorer l'infrastructure et l'information routière)		Identifier les entreprises concernées	
	Sensibiliser les entreprises à la planification des déplacements, à l'utilisation du numérique (visioconférence...) et du covoiturage		Travailler avec les dirigeants des entreprises	
	Sensibiliser les utilisateurs de Poids Lourds et bus aux risques de collision avec les usagers d'engins de déplacements "doux"		Identifier les entreprises concernées	
	Intégrer dans les actions en entreprise un atelier avec des agents des services de véhicules d'urgence pour évoquer les dérogations et le partage de la route		Travail en partenariat avec le SDIS	
	Cibler les métiers les plus exposés par le risque routier professionnel		Travailler avec la CARSAT	
	Promouvoir les formations à la conduite, et à l'utilisation des véhicules hybrides et électriques		Module à intégrer dans les actions RRP Travailler avec des auto-écoles ou IPCSR	
	Promouvoir l'éco-conduite comme mode de changement des comportements routiers		Module à intégrer dans les actions RRP Nombre d'actions réalisées	
Valoriser les bons comportements routiers en entreprise		Travailler avec les dirigeants des entreprises		
Faire une campagne de communication sur les véhicules d'urgence		Module à créer par le SDIS24		

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information			
	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
Jeunes	Sensibiliser les jeunes aux dangers de la route, aux méfaits de l'alcool au volant, à la prise de stupéfiants ainsi que sur la vitesse excessive (collèges, lycées, CFA, université...)	Mobiliser les structures éducatives, culturelles, sportives Nombre d'actions réalisées	Mobiliser les PM sur le contrôle des éclairages des 2RM dans les collèges	Nbre de contrôles réalisés
	Développer les actions à destination des jeunes fondées sur l'interaction et la participation par l'analyse d'accident, dans un cadre pédagogique	Mise en place de pièces de théâtre, escape game Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées	Faire des contrôles aux abords des établissements scolaires (vitesse, stationnement, téléphone au volant...)	Nbre de contrôles réalisés
	Promouvoir la conduite accompagnée comme mode de formation	Travail avec les auto-écoles Inclure un module dans les actions collèges		
	Favoriser et valoriser l'implication des jeunes, notamment par le biais du bénévolat, les inciter à être acteurs de la sécurité routière	Recrutement par le biais de service civique, SNU, soirée SAM, associations d'étudiants...		
	Sensibiliser les écoles primaires, maternelles et collèges aux bons comportements lors des sorties en transports scolaires	Mobiliser les partenaires (associations, transporteurs, conseil régional) Nombre d'actions réalisées		
	Faire témoigner des jeunes volontaires handicapés de la route dans les actions de sensibilisation	Travailler avec les centres de rééducation et l'association des victimes de la route		
	Renforcer la connaissance des risques spécifiques et potentiels liés à la conduite, au temps, aux intempéries (aquaplaning, verglas, éblouissement...) et développer l'information sur la conduite sans permis et sans assurances	Module à intégrer dans les actions lycées et CFA Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées		
	Prise en compte de la circulation des jeunes ou personnes vulnérables dans l'enceinte et aux abords des établissements scolaires (bus, piétons, vélos, stationnement, plans de circulation à adapter).	Améliorer la concertation entre les aménageurs et les responsables d'établissements scolaires et de formation		

ENJEU	PRÉVENTION		CONTRÔLES ET SANCTIONS	
	Éducation et sensibilisation / Formation et information			
	Plan d'actions	Indicateurs de suivi	Plan d'actions	Indicateurs de suivi
Seniors	Sensibiliser sur l'accidentalité liée aux seniors selon les différents modes de déplacement (cheminements piétons libres d'obstacles tels que poteaux ou mobiliers urbains, prévention sur les comportements à adopter dans les cars).	Travailler avec les gestionnaires de réseaux et voirie Mise en place d'actions spécifiques pour les cars (partenaires, transporteurs)	Organiser des JAP (Journées Alternatives aux Poursuites)	Nombre de contrôles et d'actions réalisés
	Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents. Sensibiliser aux risques liés au faible niveau sonore des nouveaux véhicules électriques (véhicules de tourisme, trottinettes, vélos, 2RM...)	Module à intégrer dans les actions seniors Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées		
	Sensibiliser sur l'accidentalité des conducteurs et piétons « Seniors » liée aux risques liés à la consommation de certains médicaments pour la conduite, à une diminution de la capacité de conduite et de la mobilité (organiser des actions « santé et conduite » : sur le thème du « mieux se connaître »)	Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées Travailler avec les mutuelles pour diffuser des informations dans leur bulletin		
	Accentuer le travail avec les médecins sur la thématique « les seniors et la conduite »	Diffusion d'information Participation aux réunions du PTA		
	Encourager le partenariat entre la MSR et les compagnies d'assurance pour des actions relatives aux aptitudes du conducteur et au recyclage du code et de la conduite	Nombre d'actions réalisées en partenariat		
	Continuer les actions de prévention proposant une remise à niveau théorique et pratique du permis de conduire (rond-point, zone d'échanges, nouveaux panneaux, conduite sur route ...)	Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées		
	Promouvoir l'utilisation de dispositifs réfléchissants permettant aux seniors d'être vus la nuit (vêtements, brassards, bandes réfléchissantes, sacs...)	Nombre d'actions réalisées. Nombre de personnes sensibilisées		
	Préserver la mobilité des Seniors en encourageant l'initiative innovante « CAR 24 »	Nombre de conducteurs recrutés Nombre de seniors ayant arrêté la conduite		
	Relayer à domicile des conseils de prévention routière aux seniors	Travailler avec les équipes médico-sociales du Conseil Départemental		

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

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Chaque année les enjeux du DGO sont déclinés en actions au travers du Plan départemental sécurité routière (PDASR).

L' appel à projets s'adresse à l'ensemble des collectivités territoriales, organismes publics ou semi-publics, associations, établissements scolaires mais également acteurs privés.

Les projets doivent respecter les conditions suivantes :

- **S'inscrire dans l'un des enjeux présentés ci-dessus**, et présenter un caractère innovant et fédérateur ;
- Avoir un **calendrier complet et réalisable sur l'année** ;
- **Poursuivre des objectifs clairement définis**. Le descriptif des actions doit être précis dans l'objet et le libellé, afin que le domaine d'intervention soit clairement identifié et le nombre de bénéficiaires précisé ;
- Avoir un **budget prévisionnel équilibré** et préciser les dépenses dédiées à la mise en œuvre de l'action.

Une attention particulière est apportée aux informations suivantes, qui doivent figurer dans le dossier de demande de financement :

- **L'efficacité de l'action**;
- Les critères et modalités de **l'évaluation de l'action** ;
- **Les partenariats et cofinancements** envisagés et/ou réalisés.

Par ailleurs, toutes les actions de sensibilisation à la sécurité routière même sans demande de subvention peuvent être inscrites au PDASR.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'observatoire départemental sécurité routière suit quotidiennement les remontées d'informations des forces de l'ordre sur l'accidentalité départementale .

Il tient à jour les statistiques au travers de différents documents :

- un tableau ATBH (accidents, tués, blessés, blessés hospitalisés),
- un tableau détaillé de tous les accidents corporels et mortels,
- une carte des accidents,
- des fiches de suivi par enjeu régulièrement actualisées,
- un flash info mensuel,
- un bilan annuel.

Les fiches thématiques et mensuelles sont adressées aux IDSR et aux chargés de missions deux roues motorisés qui peuvent ainsi actualiser leur connaissance de l'accidentalité avant leurs interventions auprès des usagers.

Elles peuvent aussi être communiquées aux partenaires pour les besoins de leurs actions.

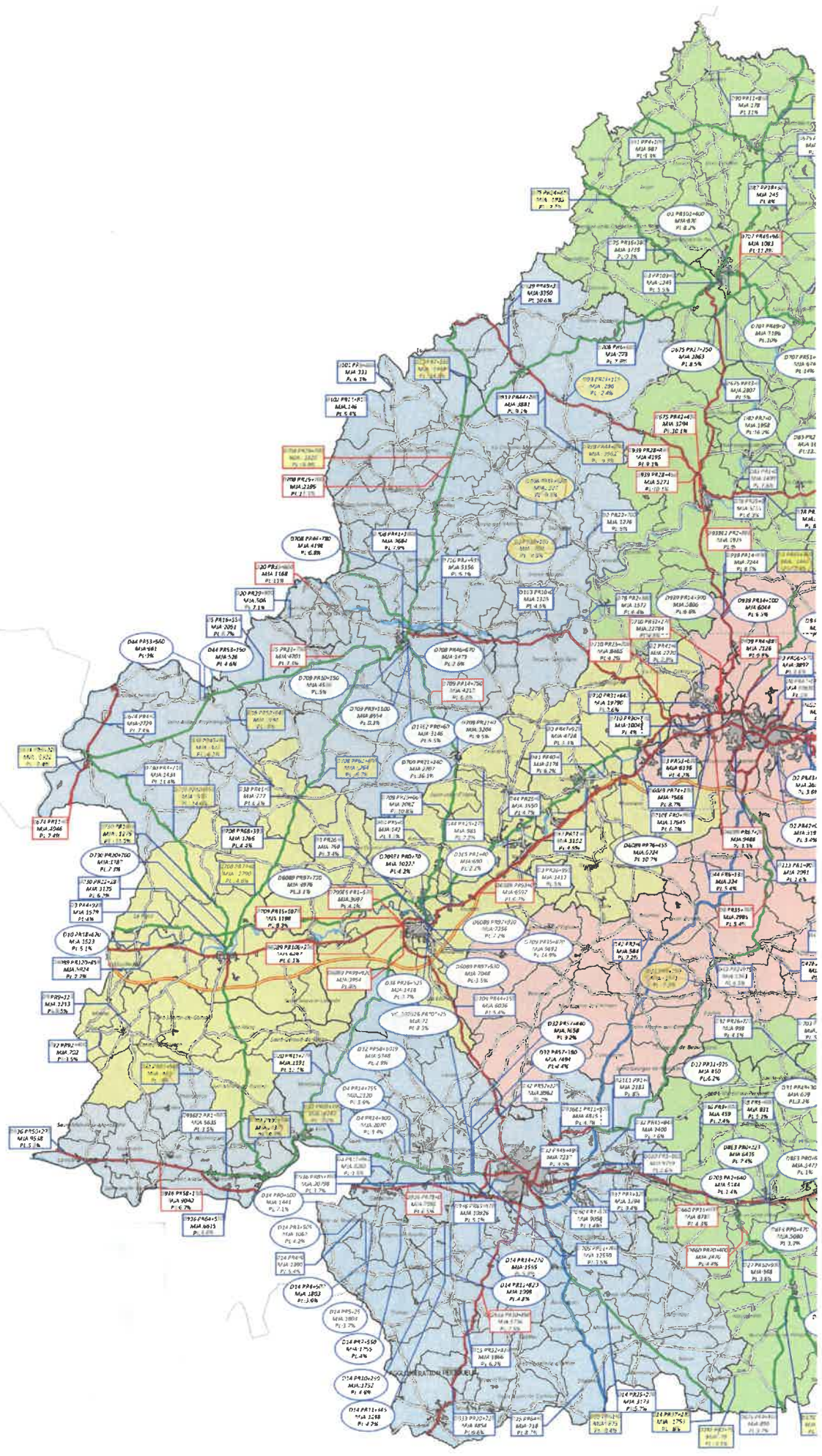
5.3. Modalité de suivi du DGO

L'élaboration du DGO et la définition des orientations d'actions qui en découlent permettent de décliner les orientations en actions concrètes visant à répondre efficacement aux problématiques locales.

Chaque année, l'analyse de l'accidentalité ainsi que le bilan des actions sont présentés aux partenaires lors d'une réunion. Les échanges permettent de faire évoluer et d'ajuster éventuellement les enjeux et les orientations d'actions qui seront déclinées au travers du PDASR.

La coordination sécurité routière s'assure de la cohérence permanente des actions avec le DGO.

De plus, afin de s'assurer de la bonne utilisation des crédits alloués pour la réalisation des actions, la coordination se déplace lors des journées de sensibilisation des partenaires pour lesquelles des bilans quantitatifs et qualitatifs sont demandés systématiquement, y compris pour les actions animées par les IDSR.



001 PR1-100
MIA 1000
PL 1.0%

002 PR1-200
MIA 2000
PL 2.0%

003 PR1-300
MIA 3000
PL 3.0%

004 PR1-400
MIA 4000
PL 4.0%

005 PR1-500
MIA 5000
PL 5.0%

006 PR1-600
MIA 6000
PL 6.0%

007 PR1-700
MIA 7000
PL 7.0%

008 PR1-800
MIA 8000
PL 8.0%

009 PR1-900
MIA 9000
PL 9.0%

010 PR1-1000
MIA 10000
PL 10.0%

011 PR1-1100
MIA 11000
PL 11.0%

012 PR1-1200
MIA 12000
PL 12.0%

013 PR1-1300
MIA 13000
PL 13.0%

014 PR1-1400
MIA 14000
PL 14.0%

015 PR1-1500
MIA 15000
PL 15.0%

016 PR1-1600
MIA 16000
PL 16.0%

017 PR1-1700
MIA 17000
PL 17.0%

018 PR1-1800
MIA 18000
PL 18.0%

019 PR1-1900
MIA 19000
PL 19.0%

020 PR1-2000
MIA 20000
PL 20.0%

021 PR2-100
MIA 1000
PL 1.0%

022 PR2-200
MIA 2000
PL 2.0%

023 PR2-300
MIA 3000
PL 3.0%

024 PR2-400
MIA 4000
PL 4.0%

025 PR2-500
MIA 5000
PL 5.0%

026 PR2-600
MIA 6000
PL 6.0%

027 PR2-700
MIA 7000
PL 7.0%

028 PR2-800
MIA 8000
PL 8.0%

029 PR2-900
MIA 9000
PL 9.0%

030 PR2-1000
MIA 10000
PL 10.0%

031 PR2-1100
MIA 11000
PL 11.0%

032 PR2-1200
MIA 12000
PL 12.0%

033 PR2-1300
MIA 13000
PL 13.0%

034 PR2-1400
MIA 14000
PL 14.0%

035 PR2-1500
MIA 15000
PL 15.0%

036 PR2-1600
MIA 16000
PL 16.0%

037 PR2-1700
MIA 17000
PL 17.0%

038 PR2-1800
MIA 18000
PL 18.0%

039 PR2-1900
MIA 19000
PL 19.0%

040 PR2-2000
MIA 20000
PL 20.0%

041 PR3-100
MIA 1000
PL 1.0%

042 PR3-200
MIA 2000
PL 2.0%

043 PR3-300
MIA 3000
PL 3.0%

044 PR3-400
MIA 4000
PL 4.0%

045 PR3-500
MIA 5000
PL 5.0%

046 PR3-600
MIA 6000
PL 6.0%

047 PR3-700
MIA 7000
PL 7.0%

048 PR3-800
MIA 8000
PL 8.0%

049 PR3-900
MIA 9000
PL 9.0%

050 PR3-1000
MIA 10000
PL 10.0%

051 PR3-1100
MIA 11000
PL 11.0%

052 PR3-1200
MIA 12000
PL 12.0%

053 PR3-1300
MIA 13000
PL 13.0%

054 PR3-1400
MIA 14000
PL 14.0%

055 PR3-1500
MIA 15000
PL 15.0%

056 PR3-1600
MIA 16000
PL 16.0%

057 PR3-1700
MIA 17000
PL 17.0%

058 PR3-1800
MIA 18000
PL 18.0%

059 PR3-1900
MIA 19000
PL 19.0%

060 PR3-2000
MIA 20000
PL 20.0%

061 PR4-100
MIA 1000
PL 1.0%

062 PR4-200
MIA 2000
PL 2.0%

063 PR4-300
MIA 3000
PL 3.0%

064 PR4-400
MIA 4000
PL 4.0%

065 PR4-500
MIA 5000
PL 5.0%

066 PR4-600
MIA 6000
PL 6.0%

067 PR4-700
MIA 7000
PL 7.0%

068 PR4-800
MIA 8000
PL 8.0%

069 PR4-900
MIA 9000
PL 9.0%

070 PR4-1000
MIA 10000
PL 10.0%

071 PR4-1100
MIA 11000
PL 11.0%

072 PR4-1200
MIA 12000
PL 12.0%

073 PR4-1300
MIA 13000
PL 13.0%

074 PR4-1400
MIA 14000
PL 14.0%

075 PR4-1500
MIA 15000
PL 15.0%

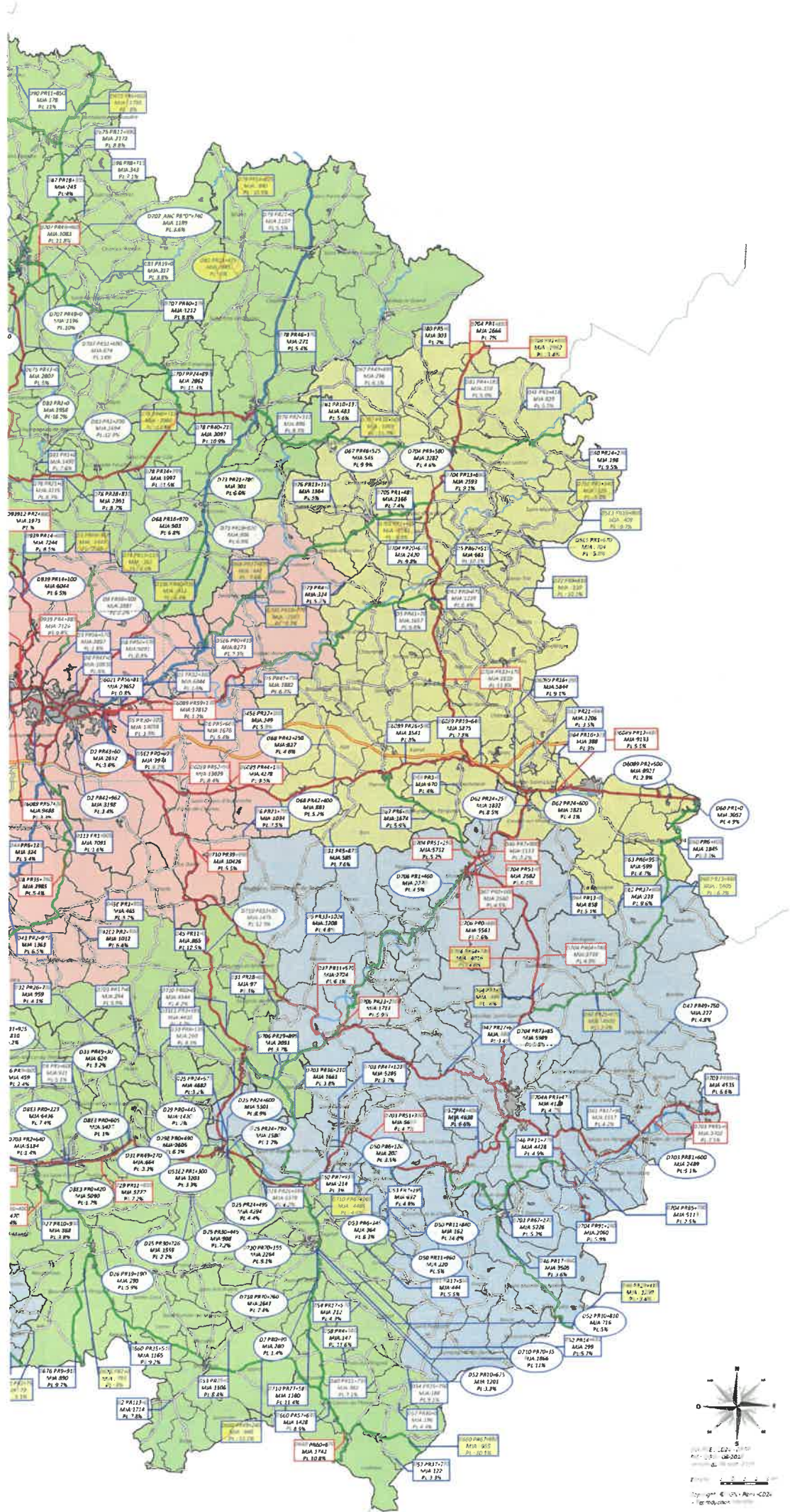
076 PR4-1600
MIA 16000
PL 16.0%

077 PR4-1700
MIA 17000
PL 17.0%

078 PR4-1800
MIA 18000
PL 18.0%

079 PR4-1900
MIA 19000
PL 19.0%

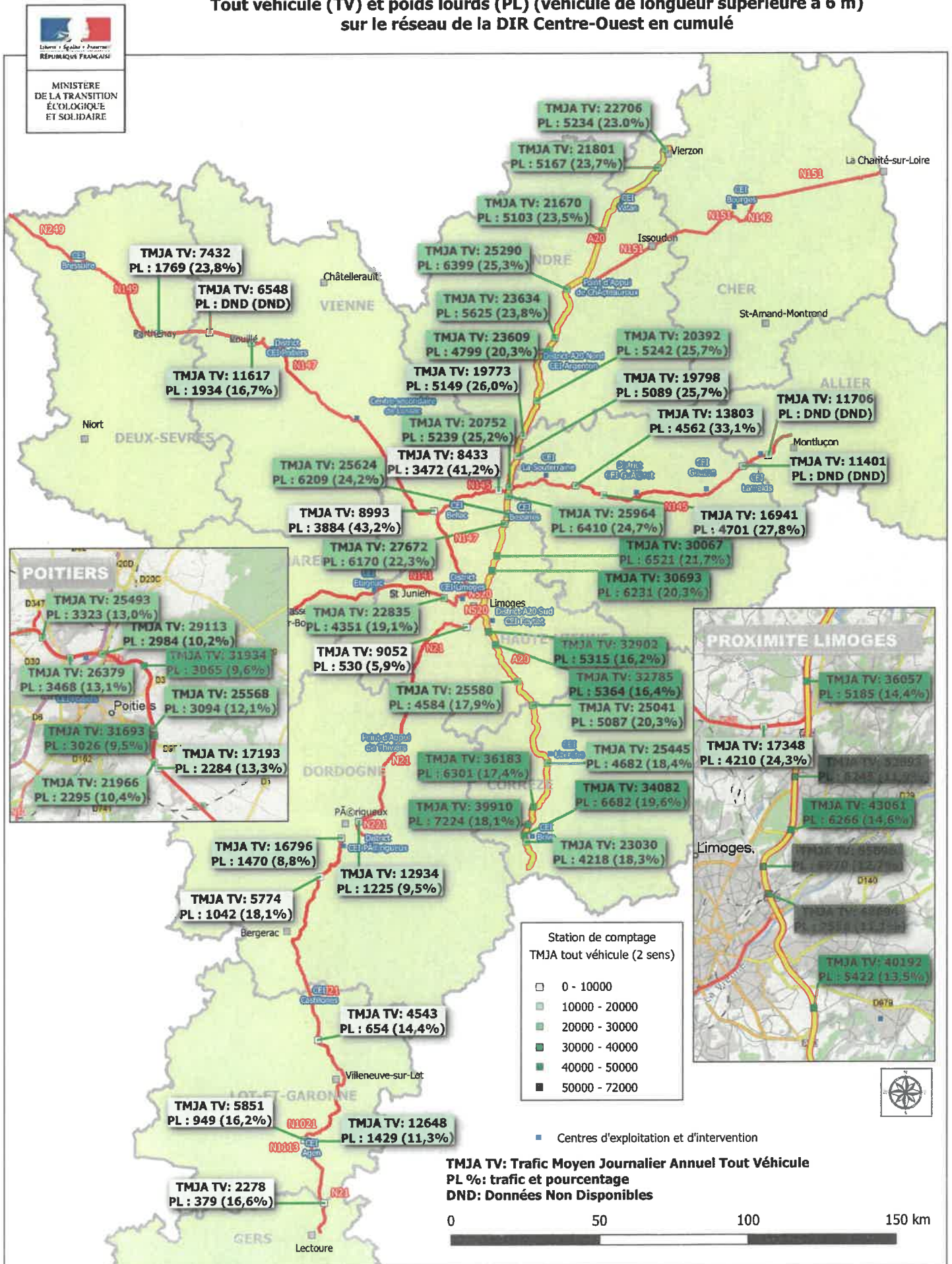
080 PR4-2000
MIA 20000
PL 20.0%



Scale: 1:50,000
Copyright © 2011, 2012
Mapbox, Inc.




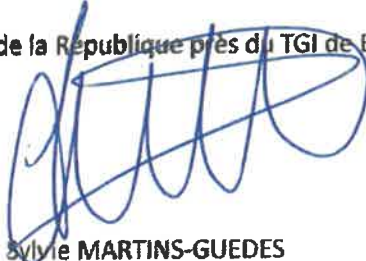
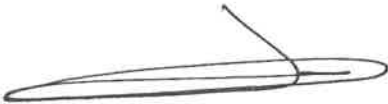
Carte des données de trafic routier pour l'année 2021

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



Signature du Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027 pour la sécurité routière,

à Périgueux le

<p>Le Préfet de la Dordogne</p>  <p>Jean-Sébastien LAMONTAGNE</p>	<p>Le Président du Conseil Départemental</p>  <p>Germain PEIRO</p>
<p>Le Procureur de la République près du TGI de Périgueux</p>  <p>Jacques-Édouard ANDRAULT</p>	<p>La Procureure de la République près du TGI de Bergerac</p>  <p>Sylvie MARTINS-GUEDES</p>
<p>Le Président de l'Union des Maires</p>  <p>Bruno LAMONERIE</p>	