



PRÉFET
DE LA SARTHE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



Document général d'orientations pour la sécurité routière en Sarthe 2018-2022



Partageons la route en toute sécurité



SOMMAIRE

TABLE DES MATIÈRES

DÉFINITION DU DGO.....	5
I. ETAT DES LIEUX DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE.....	6
1) Présentation du département.....	6
Un département multipolaire.....	6
Géographie et démographie.....	6
Réseau routier.....	8
2) Analyse de l'accidentalité en Sarthe.....	10
Evolution de l'accidentalité 2007-2017.....	10
Cartographies des accidents mortels 2012-2016 et en 2017.....	12
Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode de 2012-à 2016.....	13
Répartition des accidents corporels et des tués selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016.....	14
II. LES ENJEUX PRIORITAIRES POUR LE DEPARTEMENT.....	15
1) Choix des enjeux du document général d'orientations.....	15
2) compréhension des enjeux.....	15
a) le risque routier professionnel.....	15
b) la conduite après usages de substances psychoactives.....	17
c) les jeunes.....	19
d) les seniors.....	20
e) le partage de la voirie.....	21
f) les deux-roues.....	22
g) les distracteurs.....	24

III. LES ORIENTATIONS D’ACTIONS.....	25
1) 4 enjeux obligatoires nationaux.....	25
AXE 1 – Le risque routier professionnel.....	25
AXE 2 – La conduite après usages de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	26
AXE 3 – Les jeunes.....	27
AXE 4 – Les seniors.....	28
2) 3 enjeux facultatifs locaux.....	30
AXE 5 - Le partage de la voirie (urbain/interurbain).....	30
AXE 6 - Les deux-roues.....	31
AXE 7 - Les distracteurs.....	34

DÉFINITION DU DGO

Le document général d'orientations de sécurité routière (DGO) fixe les orientations d'actions de lutte contre l'insécurité routière à mener en Sarthe, afin de baisser le nombre et la gravité des accidents de la route.

Le DGO est un outil local permettant à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité et des enjeux qui en découlent.

Il permet de se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés annuellement dans le plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR).

Démarche d'élaboration en Sarthe

En Sarthe, le lancement de la réflexion sur le DGO a eu lieu en février 2018 avec l'ensemble des partenaires de la prévention et de la sécurité routière.

Les réunions des deux groupes de travail se sont tenues également en février 2018.

A l'issue de ces réunions, ont été repris dans ce document les travaux de réflexion des partenaires, associations, forces de l'ordre, ainsi que l'analyse de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et de la Préfecture.

Ce document intègre également les thématiques nationales identifiées par la délégation à la sécurité routière, ainsi que trois thématiques optionnelles spécifiques au contexte local : le partage de la voirie, les deux-roues et les distracteurs.

Ce document sera ensuite décliné annuellement dans le plan départemental d'action et de sécurité routière.

I. ETAT DES LIEUX DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE

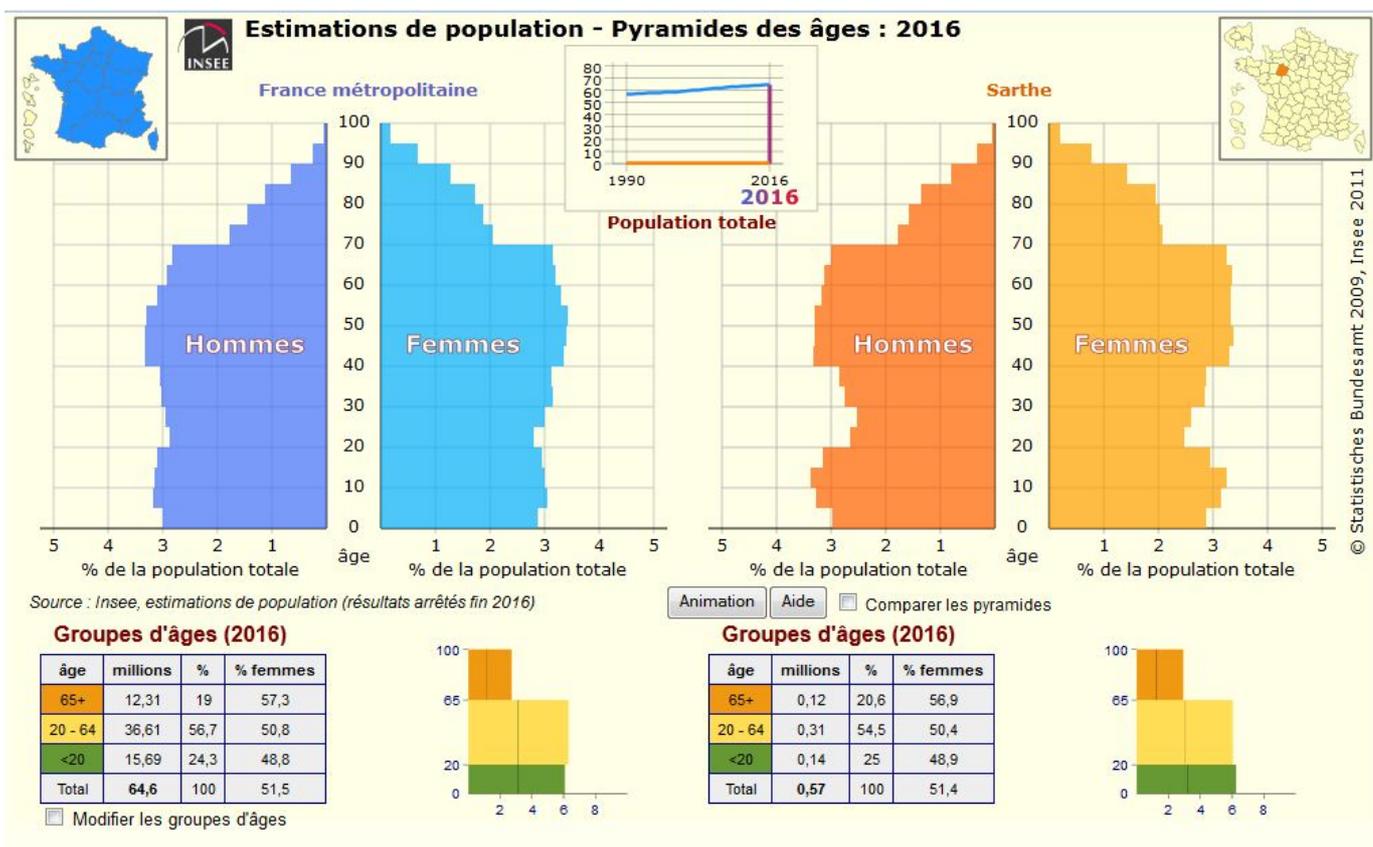
1) PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT

UN DÉPARTEMENT MULTIPOLAIRE

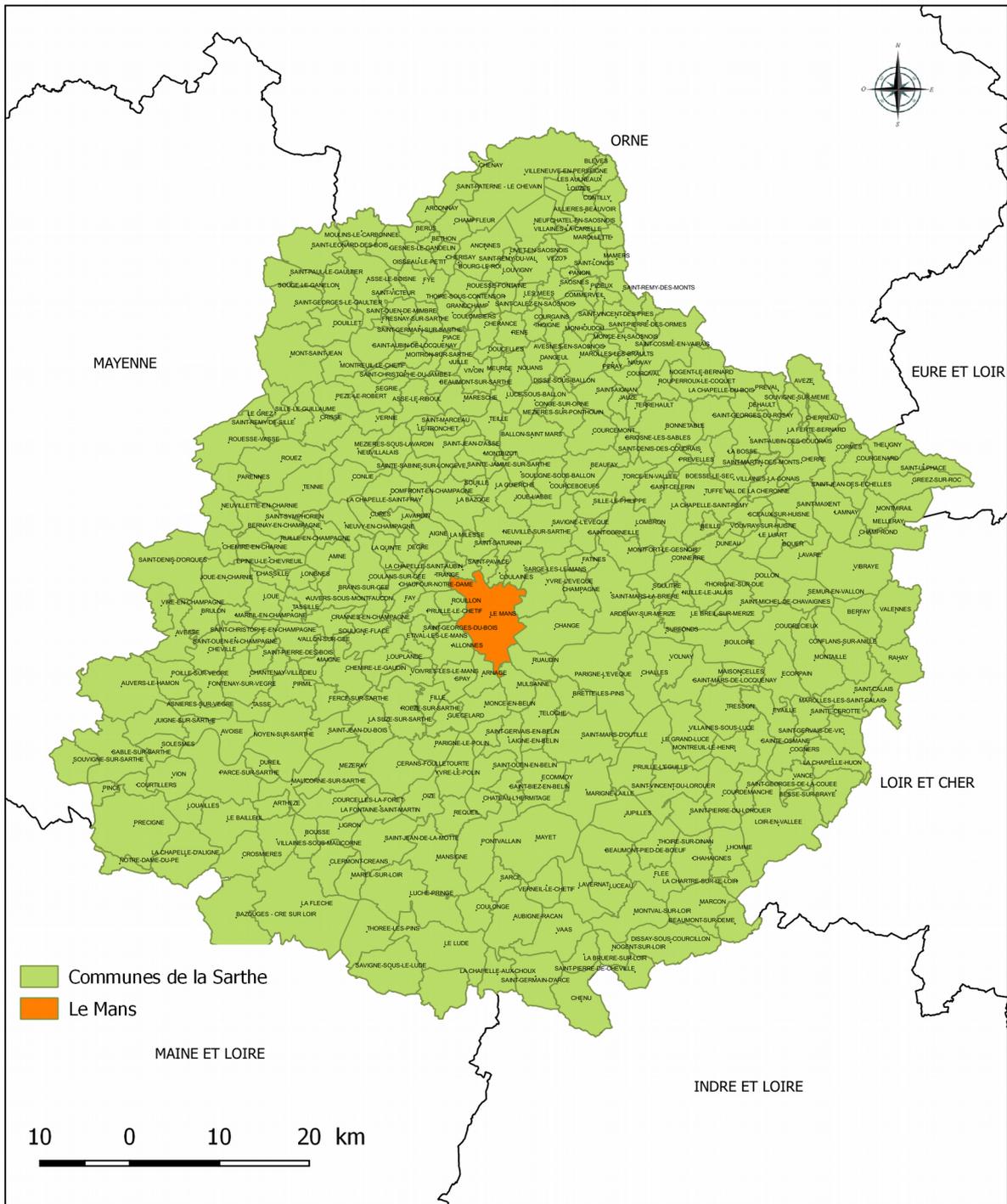
Le département de la Sarthe appartient à la famille des départements multipolaires (famille 8) définie par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR). Cette famille de départements a pour caractéristique de rencontrer des problématiques de sécurité routière propres aux grandes agglomérations et également des difficultés inhérentes à la circulation dans les zones rurales.

GÉOGRAPHIE ET DÉMOGRAPHIE

Le département de la Sarthe appartient à la région des Pays-de-la-Loire avec les départements de la Mayenne (53), de la Loire-Atlantique (44), du Maine-et-Loire (49) et de la Vendée (85). S'étendant sur 6 206 km², le département de la Sarthe est peuplé de 570 000 habitants pour une densité de 91.6 habitants/km² (chiffres au 1^{er} janvier 2016). Le département est composé d'une grande agglomération, Le Mans (143 813 habitants) et de trois pôles urbains secondaires que sont La Flèche (15 025 habitants), Sablé/Sarthe (12 508 habitants) et La Ferté-Bernard (9 116 habitants) (recensement 2014).



Carte du département de la Sarthe



Source : IGN - Direction Départementale des Territoires de la Sarthe
Service de la Connaissance des Territoires et de la Sécurité
Unité Géomatique

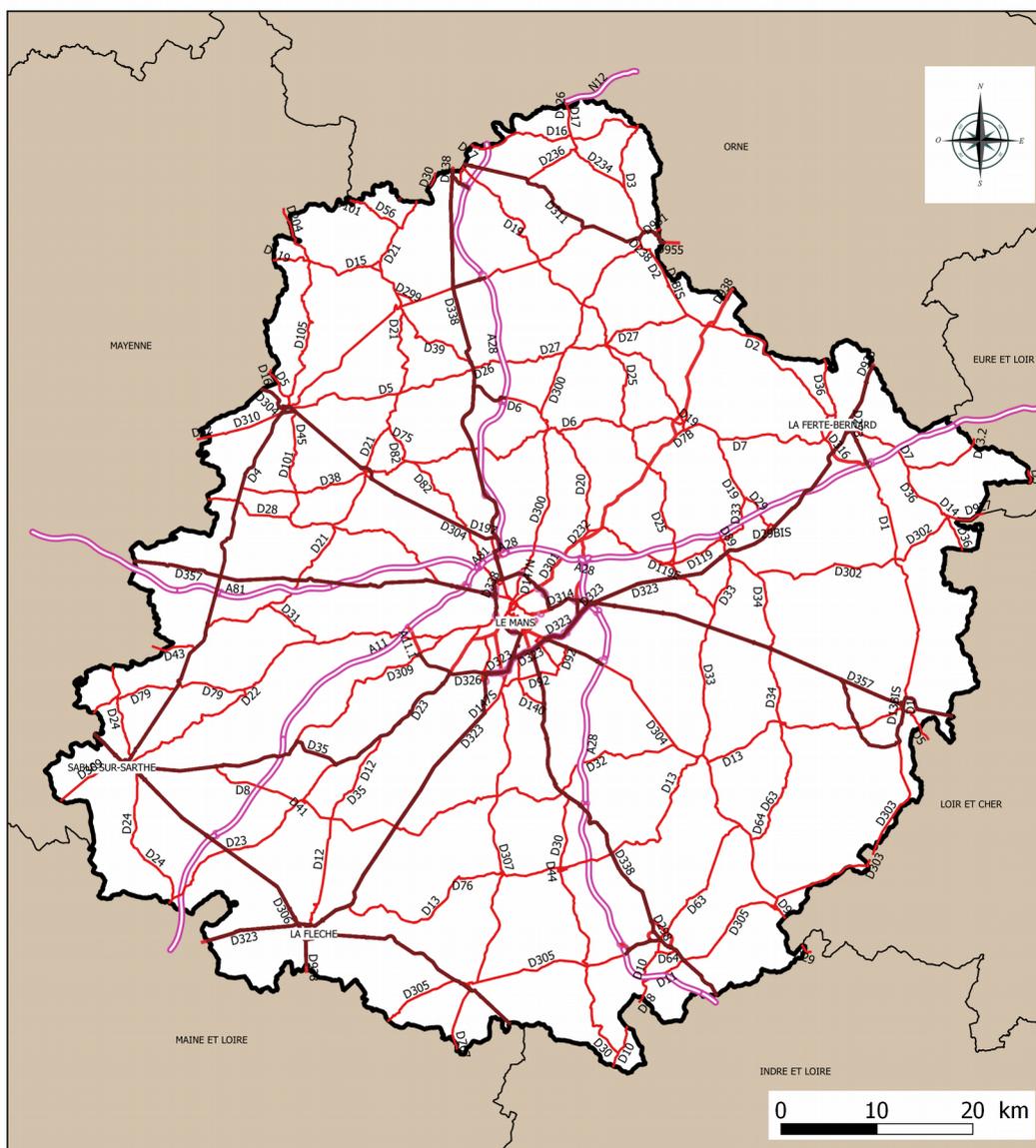
Novembre 2018



RÉSEAU ROUTIER

La Sarthe dispose d'un réseau routier de 13 377 kilomètres, se répartissant en 242 kilomètres d'autoroutes, 4 258 kilomètres de routes départementales et 8 877 kilomètres de voies communales. Son réseau routier ne comprend pas de routes nationales non concédées.

Cartographie des Principaux axes routiers du département

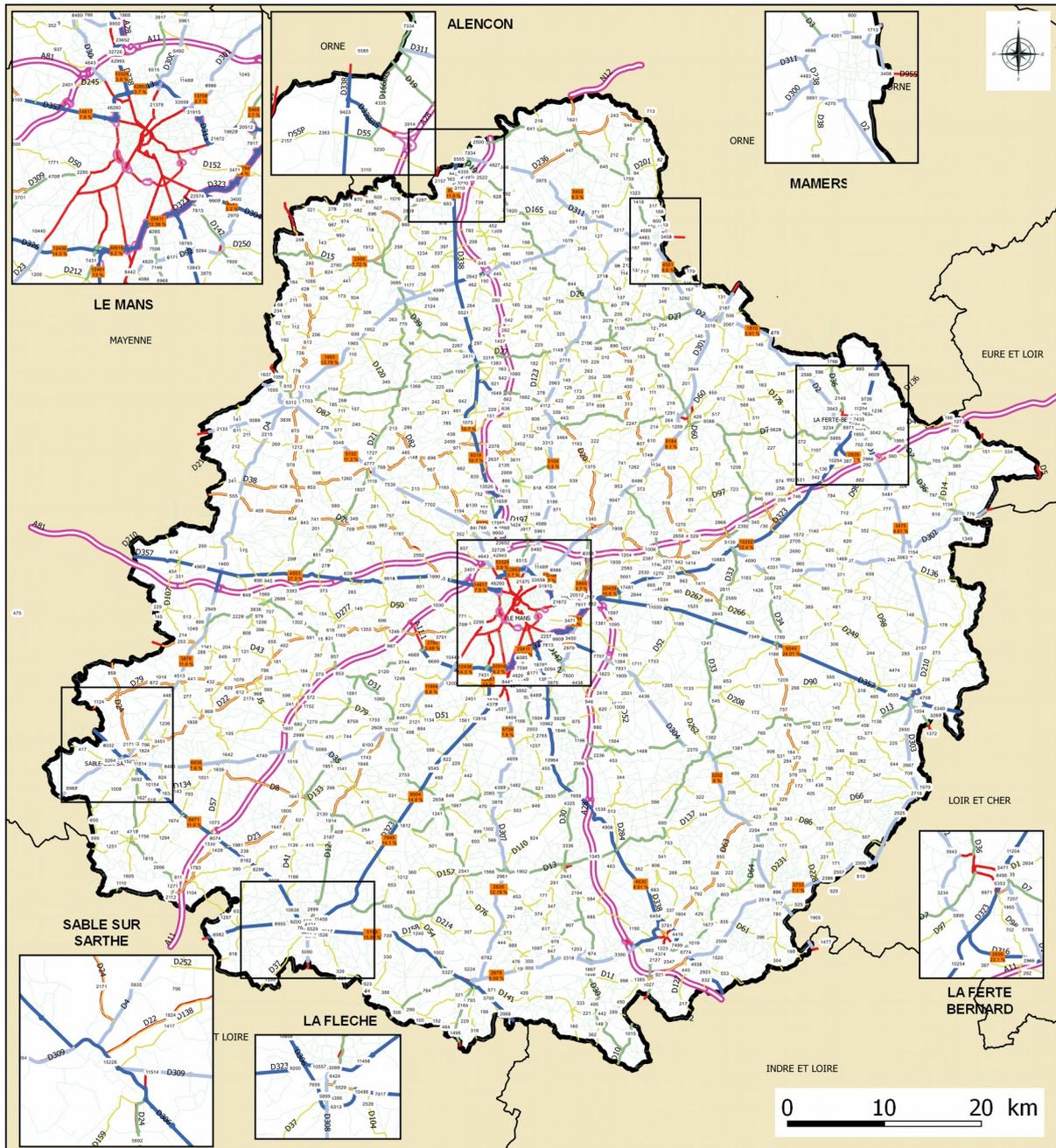


Source : © IGN - © Direction Départementale des Territoires 72 - Service de la Connaissance des Territoires et de la Sécurité - Unité Géomatique
Octobre 2017



-  Réseau autoroutier
-  Routes départementales
-  Routes départementales classées à grande circulation

Cartographie du trafic moyen journalier en Sarthe Année 2015



Source : © IGN - © Direction Départementale des Territoires 72 - Service de la Connaissance des Territoires et de la Sécurité - Unité Géomatique
Novembre 2017



Réseau sans comptage (BDCARTO)

Réseau autoroutier

Liaisons principales et régionales

2679 Comptages permanents (station siredo)

9,59 % Les pourcentages correspondent à la proportion de Poids Lourds

267 Comptages réalisés dans l'année

287 Comptages réactualisés

Classement des réseaux

1A+Le Réseau primaire de grande liaison

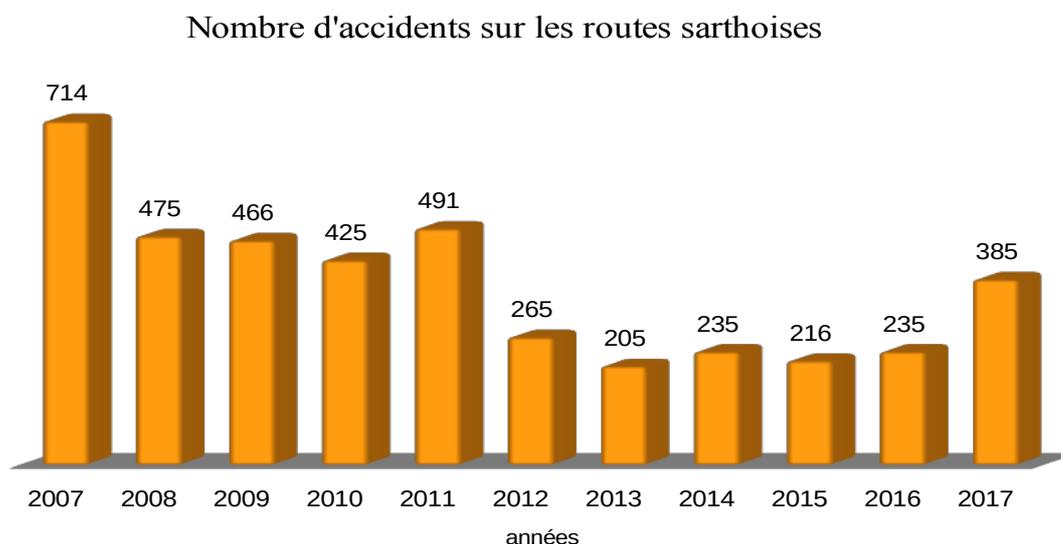
1ALe réseau primaire

1BLe réseau primaire

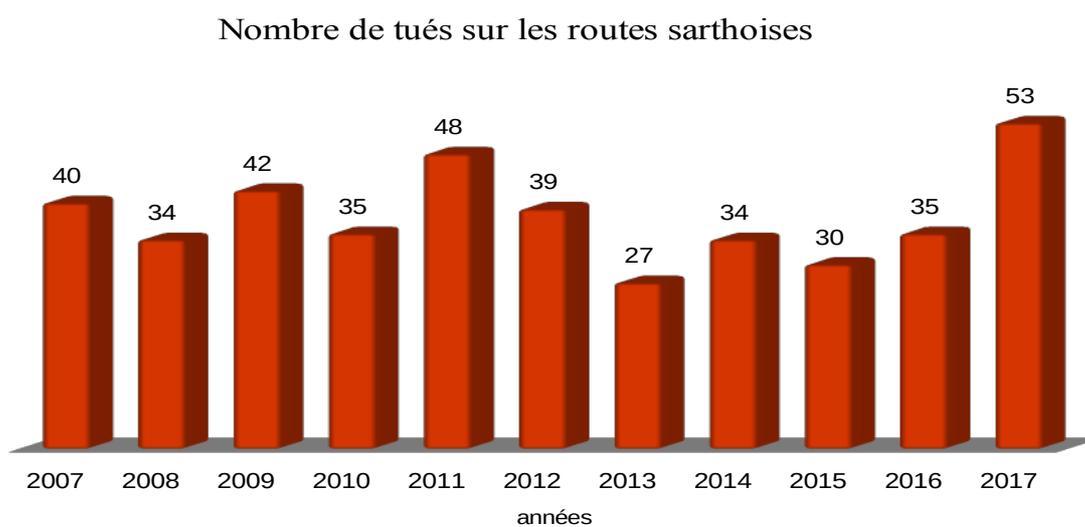
2Le réseau secondaire

2) ANALYSE DE L'ACCIDENTALITÉ EN SARTHE

EVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ 2007-2017

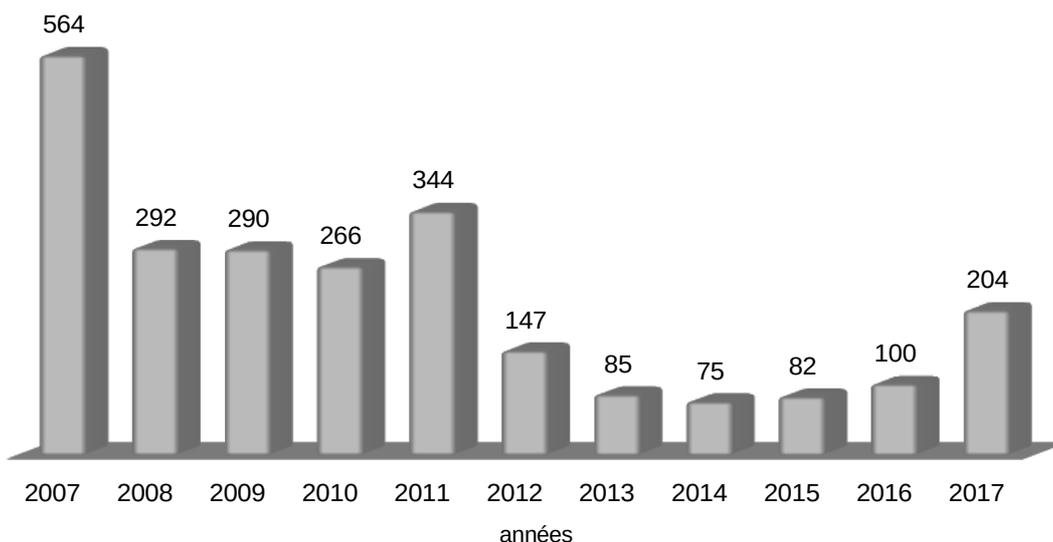


Le nombre d'accidents a baissé en l'espace de 10 ans (-46%). Cependant, depuis 2013, ce nombre a tendance à repartir à la hausse.



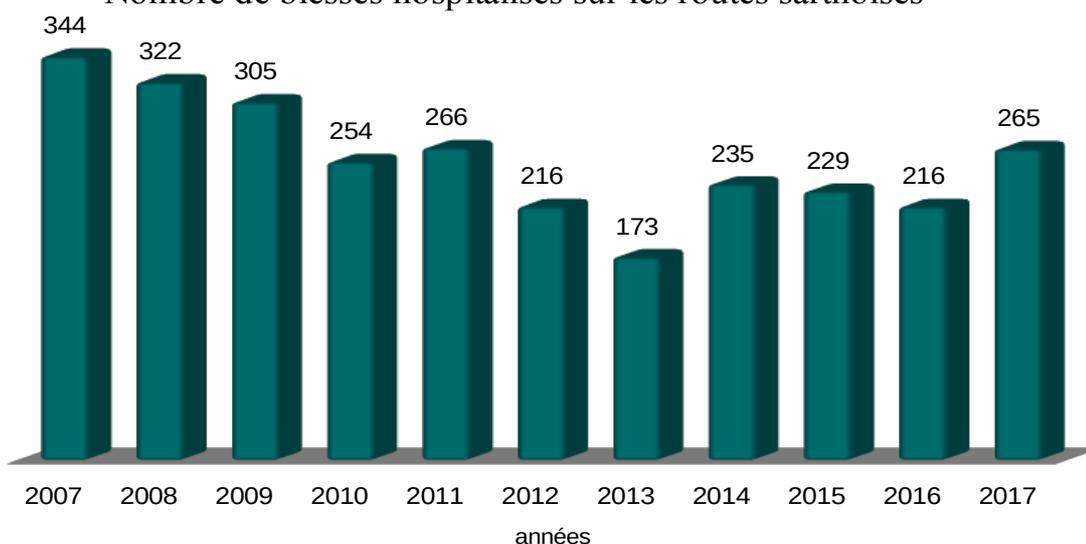
Le nombre de tués varie d'une année sur l'autre depuis 10 ans. Toutefois, l'année 2017 concentre le nombre de tués le plus élevé au cours de la décennie.

Nombre de blessés légers sur les routes sarthoises



Là encore, le nombre de blessés légers a baissé sur 10 ans (-64%). Cependant, depuis 2013, ce chiffre tend à augmenter de nouveau.

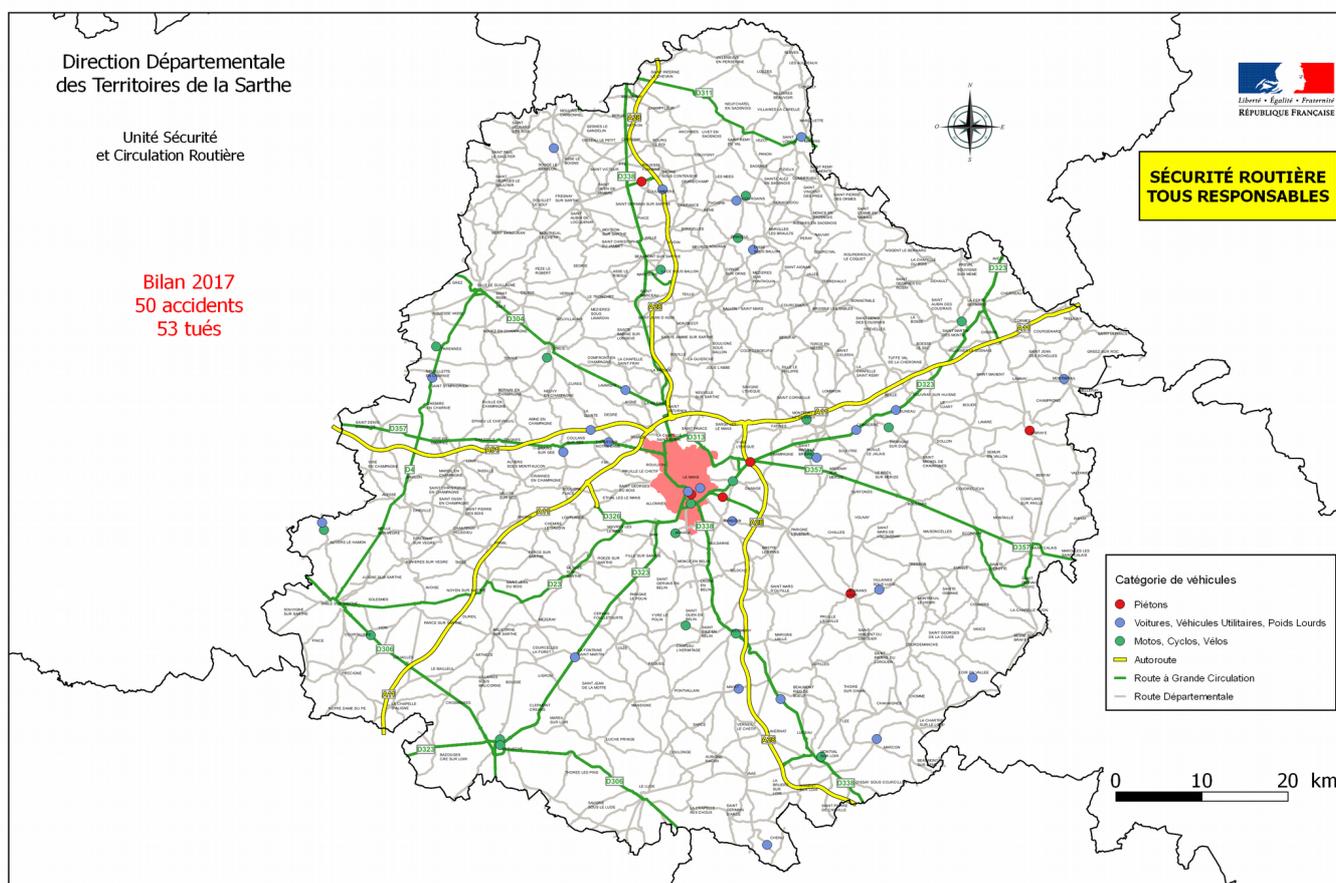
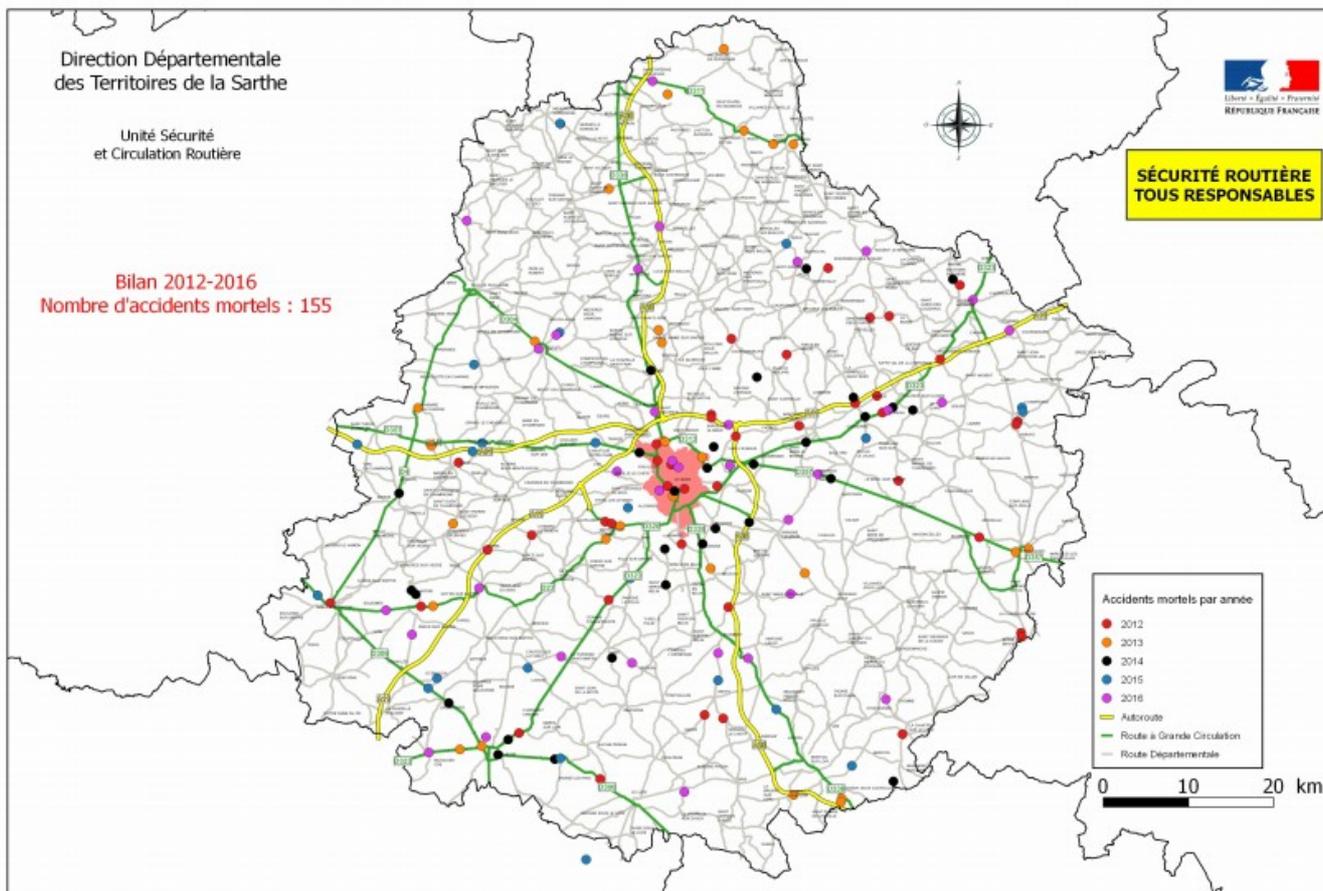
Nombre de blessés hospitalisés sur les routes sarthoises



Le nombre de blessés hospitalisés a également diminué (-23%) en 10 ans. Cependant, de 2013 à 2017, ce nombre a augmenté de près de 35%.

L'analyse de l'accidentalité sarthoise démontre que, depuis 2013, les nombres d'accidents, de tués, de blessés sont de nouveau en hausse après une baisse significative sur la période 2007-2013.

CARTOGRAPHIES DES ACCIDENTS MORTELS 2012-2016 ET EN 2017



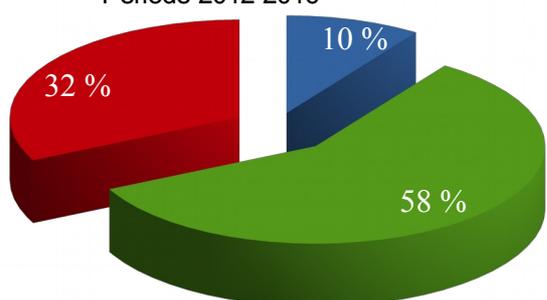
RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LE MODE DE 2012-À 2016

Répartition selon le milieu des accidents corporels 2012-2016

Période 2012-2016	En agglomération	Hors agglomération Et hors autoroute	Sur autoroute	Total
Nombre d'accidents corporels en %	373 32,3%	673 58,2%	110 9,5%	1 156
Nombre de personnes tuées en %	27 16,4%	129 78,2%	9 5,5%	165

Répartition des accidents corporels
selon le milieu

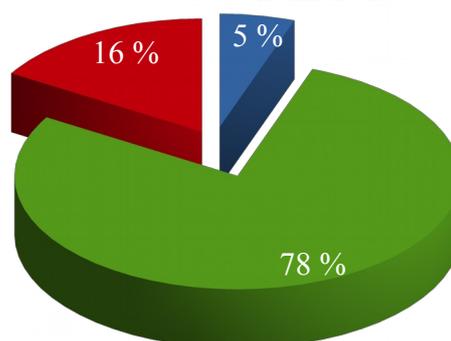
Période 2012-2016



- en agglomération
- hors agglomération et hors autoroute
- sur autoroute

Répartition des personnes tuées
selon le milieu

Période 2012-2016



- en agglomération
- hors agglomération et hors autoroute
- sur autoroute

Sur la période 2012-2016, 78,5% des tués le sont hors agglomération et hors autoroutes, sur les routes secondaires limitées à 90km/h.

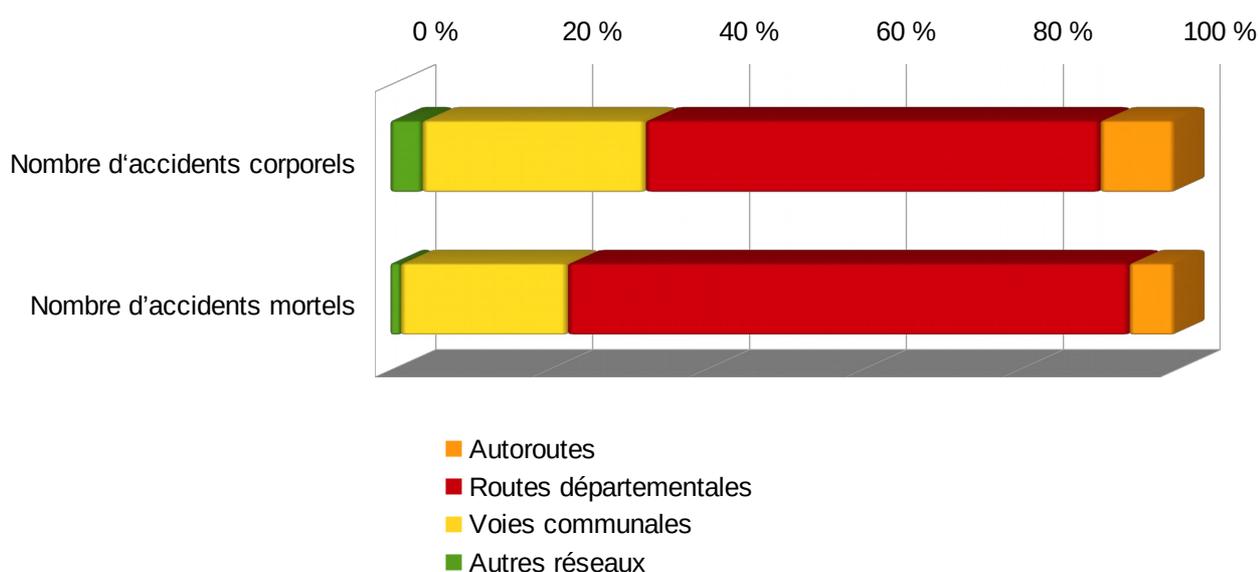
Parallèlement, si près d'un tiers des accidents corporels a lieu en agglomération, il ne représente que 16,5% des tués. En effet, la vitesse limitée diminue la gravité des accidents.

Cet état des lieux est conforme à l'analyse du gouvernement consistant à limiter la vitesse à 80km/h sur certains axes secondaires.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LA CATÉGORIE DE VOIE SUR LA PÉRIODE 2012-2016

Période 2012-2016	Autoroutes	Routes Départementales	Voies Communales	Autres Réseaux
Nombre d'accidents corporels	110	670	329	47
Nombre d'accidents mortels	9	111	33	2
Linéaire	242 km	4 258 km	8 877 km	NC

Poids de l'accidentalité selon le réseau
période 2012-2016



Le département de la Sarthe enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur les routes départementales qui représentent environ 31.8% du réseau routier départemental.

II. LES ENJEUX PRIORITAIRES POUR LE DÉPARTEMENT

1) CHOIX DES ENJEUX DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

La circulaire du 11 avril 2017 définit quatre enjeux impératifs au niveau national

- 1) le risque routier professionnel comprenant les déplacements domicile/travail et missions professionnelles. Cet enjeu est fortement présent du fait de la part importante des accidents qu'il engendre, y compris dans le département de la Sarthe ;
- 2) La conduite après usage de substances psychoactives, l'alcool et les stupéfiants restant des facteurs comportementaux aggravants ;
- 3) Les jeunes divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans), public le plus exposé et ciblé pour assurer sur le long terme la promotion des enjeux de sécurité routière,
- 4) Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus) compte tenu du vieillissement de la population.

La circulaire prévoit également la possibilité d'y ajouter des enjeux facultatifs au niveau local. Suite au comité de pilotage lançant le DGO, les réunions de deux groupes de travail ont permis de retenir 3 enjeux locaux au regard de l'accidentalité :

- le partage de la voirie (urbain/interurbain) : l'émergence de nouvelles formes de déplacements urbains (trottinettes, overboards, Segway...) et les évolutions du code de la route nécessitent d'envisager globalement le partage de la voirie par l'ensemble des usagers de la route ;
- les deux-roues : les participants des groupes de travail souhaitent que la thématique deux-roues intègre les cyclistes et les deux-roues motorisés du fait de la forte exposition de ces usagers.
- les distracteurs (téléphone, écouteurs, manipulations au volant...): ils sont des sources de détournement d'attention de l'utilisateur de la route le conduisant à des fautes de comportement.

2) COMPRÉHENSION DES ENJEUX

A) LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

La part d'accidents corporels professionnels représente 40% parmi l'ensemble des accidents corporels en Sarthe pour la période 2012-2016 contre 38% pour la période 2007-2011. Cette part a donc sensiblement augmenté.

**Part des accidents corporels
« professionnels »
(mission + trajet domicile
travail)
parmi l'ensemble des
accidents corporels du
département**

2007-2011		2012-2016	
Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents avec trajets connus	Nombre d'accidents corporels liés à un trajet professionnel	Nombre total d'accidents avec trajets connus
794	2 092	407	1 021

Chaque année, en France, le risque routier professionnel est la première cause de mortalité au travail.

En Sarthe, les tués dans un accident professionnel représentent 46 % du total des tués dont le trajet est connu pour la période 2012-2016 contre 40% pour la période 2007-2013. Ce chiffre est, non seulement en augmentation pour le département de la Sarthe, mais également supérieur à la moyenne nationale.

**Nombre de tués dans un
accident « professionnel »
(mission + trajet domicile
travail)**

Ces chiffres s'expliquent par le nombre de ces trajets, au niveau de chaque individu et du département, ainsi que la récurrence qui crée un effet d'habitude accidentogène. Les horaires de ces trajets (tôt le matin, tard le soir) peuvent également avoir un effet, du fait des conditions de circulation.

2007-2011		
	Sarthe	France métropole
Tués dans un accident professionnel	78	7 962
Total des tués dans un accident avec trajet connu	195	19 990
Part des tués dans un accident professionnel / total des tués trajet connu	40%	40%
2012-2016		
	Sarthe	France métropole
Tués dans un accident professionnel	69	6 446
Total des tués dans un accident avec trajet connu	151	16 079
Part des tués dans un accident professionnel / total des tués trajet connu	46%	40%

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

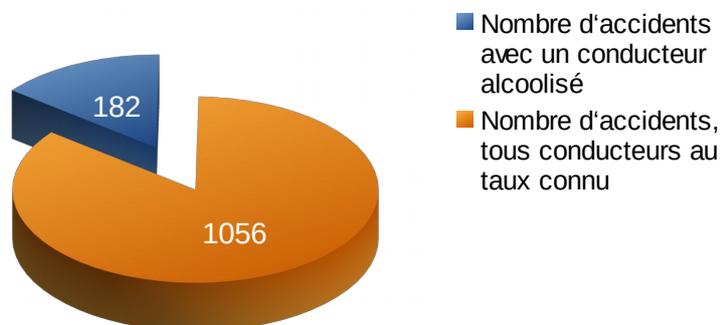
- nombre de tués dans un accident professionnel (mission + trajet domicile-travail)
- part des accidents « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels professionnels du département ;
- part des accidents « trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels professionnels du département ;
- part des accidents corporels professionnels (mission+ trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département

B) LA CONDUITE APRÈS USAGES DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

L'alcool

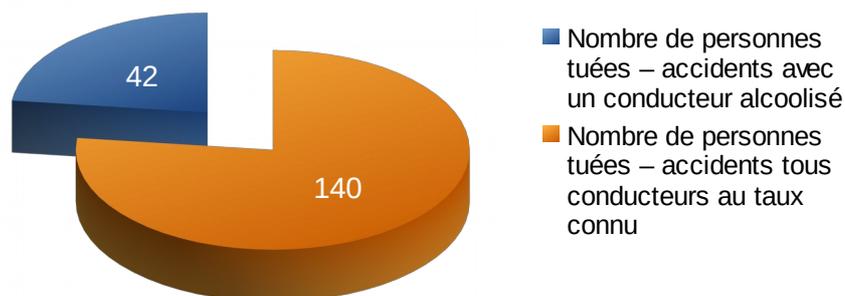
Accidents corporels liés à l'alcool

Période 2012-2016



Personnes tuées dans un accident corporel lié à l'alcool

Période 2012-2016



La part d'accidents avec un conducteur alcoolisé représente 17% de l'ensemble des accidents corporels dont le taux d'alcool est connu pour la période 2012-2016.

La part du nombre de personnes tuées dans un accident corporel lié à l'alcool représente 30% de l'ensemble du nombre des personnes tuées dans des accidents tous conducteurs dont le taux est connu. Ce chiffre est très important.

Les stupéfiants

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels dans le département de la Sarthe en 2012-2016

Nombre d'accidents liés aux stupéfiants	67
Nombre total d'accidents corporels (stupéfiants connus)	564
Nombre total d'accidents corporels	1 156

Part des personnes tuées dans un accident avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants en Sarthe 2012-2016

Nombre de personnes tuées Accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre de personnes tuées Accidents tous conducteurs stupéfiants connus	% stupéfiants connus
27	109	25%

La part des personnes tuées dans un accident avec un conducteur sous l'emprise des stupéfiants représente $\frac{1}{4}$ du total de personnes tuées lors d'un accident dont le dépistage du conducteur a été effectué.

Année	Nombre d'accidents mortels	alcool	stupéfiants	alcool + stupéfiants
2014	30	4	1	1
2015	27	5	3	3
2016	34	9	2	2
2017	50	13	2	2

Depuis 2016, l'alcool est la cause des accidents mortels dans plus de 26% des cas. Si les chiffres concernant les stupéfiants restent stables, il convient cependant de relever que l'usage des stupéfiants est souvent couplé à une prise d'alcool des conducteurs.

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

Alcool :

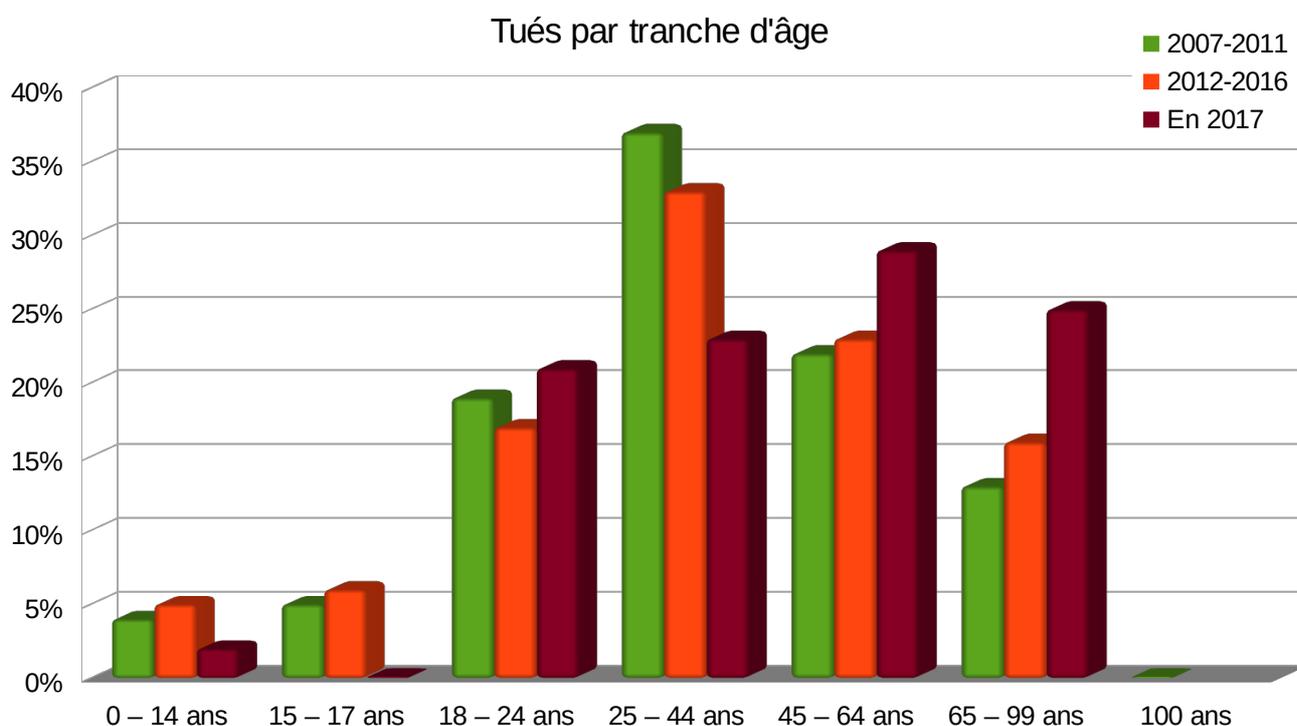
- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ;
- part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu.

Stupéfiants :

- nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants ;
- part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connus.

C) LES JEUNES

En France, la mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes (18-25 ans).



Les jeunes représentent 28% des tués en 2007-2011 et en 2012-2016 contre 23% en 2017.

Cependant, au sein même des jeunes, il est important de souligner que les 18-25 ans représentent 1/5 des tués en 2017.

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

- nombre de tués par classe d'âges ;
- part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département ;
- part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département.

D) LES SENIORS

Ils représentent 13% des tués en 2007-2011, 16% des tués en 2012-2016 et 25% des tués en 2017.

En Sarthe, l'année 2017 démontre que les seniors représentent une catégorie cible. Durant cette année, on déplore notamment le décès de 3 piétons de plus de 80 ans.

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

- nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus) ;
- part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département ;
- nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus) ;
- part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département.

E) LE PARTAGE DE LA VOIRIE

Les piétons

Evolution de la part des accidents de piétons en Sarthe

Période	2007-2011	2012-2016
Accident impliquant un piéton	323	125
totalité des accidents	2 475	1 047
Part des accidents impliquant un piéton / totalité des accidents	13%	12%

Les cyclistes

Evolution de la part des accidents de cyclistes en Sarthe

Période	2007-2011	2012-2016
Accident impliquant un piéton	143	70
totalité des accidents	2 475	1 047
Part des accidents impliquant un vélo + tiers / totalité des accidents	6%	7%

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

- nombre d'accidents de piétons
- nombre de piétons tués
- part des accidents de piétons parmi les accidents
- nombre d'accidents de cyclistes
- nombre de cyclistes tués
- part des accidents de cyclistes parmi les accidents
- nombre d'accidents corporels avec le tramway
- véhicules impliqués dans les accidents avec le tramway

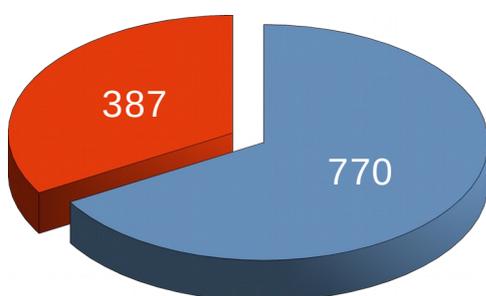
F) LES DEUX-ROUES

Les participants aux groupes de travail ont souhaité lier les deux roues qu'ils soient motorisés ou non en un enjeu local.

Concernant les cyclistes, les chiffres ont déjà été exposés dans l'enjeu partage de la voirie.

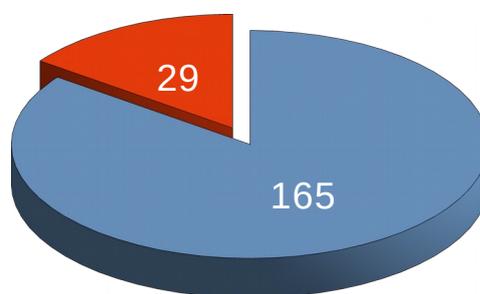
Période 2012-2016

Part des accidents des deux-roues motorisés dans les accidents corporels



■ Accidents de deux-roues motorisés
■ Autres accidents

Part des tués des deux-roues motorisés dans les accidents mortels



■ Nombre de tués en deux-roues
■ Nombre total de tués

Bilan de l'accidentalité mortelle des deux-roues motorisés de 2012 à 2017

Années	Nombre d'accidents de cyclos	Nombre d'accidents de motos	Accidents Total deux-roues motorisés	Nombre de tués en deux-roues motorisés	Nombre de tués en Sarthe	% de tués de deux-roues motorisés
2012	1	3	4	4	39	10,26%
2013	0	4	4	4	27	14,81%
2014	2	9	11	11	34	32,35%
2015	0	4	4	4	30	13,33%
2016	1	5	6	6	35	17,14%
2017	6	12	18	18	53	33,96%
De 2012 à 2017				47	218	21,56 %

Les deux-roues motorisés sont une catégorie d'usagers largement sur-exposée en termes de risque d'accidents et de décès sur la route.

Sur les routes de la Sarthe, la part des accidents 2 RM représente 1/3 des accidents corporels et celle des tués 2 RM près d'1/4 dans les accidents mortels pour une part de trafic d'environ 2 %.

En 2017, elle représente un tiers des tués.

Les indicateurs à suivre pour 2018-2022 :

- nombre d'accidents de deux roues
- nombre de tués de deux roues
- part des deux roues parmi les accidents
- nombre d'accidents cyclistes
- nombre de cyclistes tués
- part des accidents de cyclistes parmi les accidents
- nombre d'accidents de deux RM
- nombre de tués de deux RM
- part des deux RM parmi les accidents

G) LES DISTRACTEURS

Part des accidents avec 1 conducteur ou 1 piéton « attention perturbée » par rapport au nombre d'accidents total en Sarthe en 2012-2016

Nombre d'accidents corporels avec 1 conducteur ou 1 piéton "attention perturbée"	125
Nombre total d'accidents corporels distracteurs connus	416
Nombre total d'accidents corporels	1 156

Part des tués dans un accident impliquant 1 conducteur ou 1 piéton « attention perturbée » par rapport au nombre de tués total en Sarthe en 2012-2016

Nombre de tués dans un 1 accident "attention perturbée"	12
Nombre total de tués distracteurs connus	57
Nombre total de tués	165

Il est difficile de disposer de données chiffrées concernant les distracteurs. En effet, cette cause n'est pas systématiquement connue comme le démontrent les données de l'ONISR.

La part des accidents avec un conducteur ou un piéton distrait représente près 1/3 des accidents corporels dont la présence d'un distracteur est connue.

La part des tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton « attention perturbée » représente plus d'1/4 du nombre de tués total dont la présence d'un distracteur est connue.

L'interdiction du « kit mains libres » est connue des conducteurs mais les conversations en mode bluetooth, lesquelles sont tolérées, nuisent toutefois à la concentration.

Par ailleurs, les usagers dits vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de trottinettes...) utilisent fréquemment des casques audio ou consultent leurs smartphones les isolant et les rendant fragiles en sous-estimant l'importance de leur audition permettant de percevoir le danger sur les voies de circulation.

Afin de prendre en compte les effets d'une utilisation constante des écrans, appareils de musique, smartphones, les distracteurs sont retenus dans les enjeux du DGO.

III. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

1) 4 ENJEUX OBLIGATOIRES NATIONAUX

AXE 1 – LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

De nombreux accidents de la route se produisent dans le cadre de déplacements professionnels, mais également à l'occasion des trajets domicile-travail du matin et en fin d'après-midi.

Ce constat conduit à développer davantage l'information et la sensibilisation à la sécurité routière au sein des structures de travail (entreprises, administrations). L'acquis obtenu servira à chaque usager dans ses déplacements privés.

➤ Orientations d'actions :

- mobiliser les chargés de mission prévention et les employeurs pour développer la prévention routière dans l'organisation du travail et ainsi agir sur les causes profondes.
- proposer aux entreprises qui se mobilisent, des outils de communication (prêts de matériel, supports de communication papier et électronique, auto-collants sur les véhicules, chartes d'engagement, etc.).
- accompagner la formation continue des chauffeurs, le bon entretien des véhicules et équipements professionnels notamment en passant par les associations professionnelles, les « clubs d'entreprises ».
- rappeler aux professionnels la répartition des responsabilités employeurs/employés, notamment l'obligation de désigner le conducteur fautif en cas d'infraction relevée par un radar.
- communiquer auprès de tous les usagers sur les équipements de sécurité (ceinture, casque), les distances de sécurité, le chargement du véhicule, les angles morts et la fatigue.
- encourager les entreprises à installer des éthylotests antidémarrage (EAD) dans leur flotte de véhicules professionnels.
- développer des actions de communication sur le risque routier professionnel au sein des administrations.
- suggérer l'organisation de la politique de déplacement de l'entreprise ou administration via le plan de prévention du risque routier (PPRR), le plan de déplacement de l'entreprise (PDE) ou l'administration (PDA), covoiturage...
- sensibiliser sur les comportements (sensibilisation au risque vitesse, risques induits par les conduites addictives, alcool, drogues...).
- poursuivre et accompagner les chartes d'engagement signées au niveau local

AXE 2 – LA CONDUITE APRÈS USAGES DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (ALCOOL, STUPÉFIANTS)

➤ *Orientations d'actions :*

- diffuser l'état des connaissances et l'information sur les conduites addictives

Il apparaît nécessaire de diffuser régulièrement une information la plus complète et la plus claire possible sur l'alcool, les drogues, ainsi que sur les risques liés à la conduite sous leur emprise. La répétition est une composante pédagogique qui ne doit pas être négligée. A cet effet, sensibiliser les parents est particulièrement intéressant, dans la mesure où ils pourront ensuite transmettre le bon message à leurs enfants, et ce dès le plus jeune âge.

Le rôle des professionnels de la santé paraît central, pour faire passer ce message, notamment quant au risque de conduire sous l'emprise de certains médicaments.

- renforcer l'information, la sensibilisation et la prévention sur les consommations d'alcool ponctuelles et festives et celles qui relèvent d'un mauvais usage ou de la dépendance au produit.

- apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool : encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre.

- insister sur la « sobriété complète » de SAM : pas d'alcool, de drogues ou de médicaments.

- rappeler le caractère illégal de la consommation de drogues, qu'il n'y a pas de consommation anodine en termes de santé et de sanction.

- sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite : le renforcement de l'axe toxicomanie doit être intégré dans les actions de prévention menées par les IDSR en lien avec la MILDECA.

- communiquer sur les conséquences concrètes après accident sous l'emprise de l'alcool et/ou des stupéfiants (assurance, emploi, finances, ...) pour responsabiliser au-delà des conséquences physiques et sur les conséquences personnelles de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives : suspension de permis, perte d'emploi, non-couverture par l'assurance des dommages causés.

- renouveler les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises : informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues – effets sur le champ visuel, allongement du temps de réaction, diminution des réflexes).

- utiliser l'ensemble du réseau pour créer et diffuser les campagnes : IDSR, assureurs, services de l'État, collectivités.

- proposer un parcours-lunettes en situation de conduite dans un espace sécurisé ou sur simulateur.
- poursuivre la communication dans nos supports, les messages sur les signes de consommation, les temps d'élimination, l'impact des drogues sur la vie quotidienne, les pictogrammes sur les médicaments.

AXE 3 – LES JEUNES

Les jeunes sont particulièrement exposés aux drames de la route alors que leur génération est peut-être la plus sensibilisée à la sécurité routière, avec notamment la mise en place d'une éducation routière tout au long de la scolarité.

Par insouciance, goût de la fête, recherche de nouvelles expériences, une perception d'une frontière ténue entre monde réel/monde virtuel, la prise de conscience réelle du risque routier chez les jeunes ne se traduit pas toujours par une adaptation de leur comportement sur les routes.

Les facteurs de risques auxquels ils s'exposent sont multiples : une consommation d'alcool non maîtrisée, substances psychoactives interdites, l'utilisation du téléphone portable en conduisant ou en se déplaçant dans la rue, la fatigue, l'inexpérience et le défaut de maîtrise, de leur véhicule quel qu'il soit, y compris les nouveaux moyens de mobilité urbaine.

Ils ne mesurent pas forcément la nécessaire maîtrise de ces moyens de locomotion et la prise de conscience du danger pour soi-même et pour les autres.

➤ Orientations d'actions :

- poursuivre l'évolution de nos supports de communication vers des formats illustrés plus adaptés à un public jeune.
- favoriser davantage la communication numérique avec la diffusion des messages de sécurité routière (Facebook, Twitter, applications, sites web,...).
- favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité routière au sein de leur milieu de vie et de rencontres en lien avec l'éducation nationale.
- poursuivre la sensibilisation des écoliers, collégiens et lycéens particulièrement sur les thématiques piétons, vélo, cyclomoteur et les nouveaux moyens de mobilité.

- sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation des distracteurs lors de leurs déplacements en s'appuyant sur les campagnes de prévention menées par les forces de l'ordre et la DSR.
- poursuivre la sensibilisation sur les conséquences de la consommation de cannabis : détection à 48h, retrait de permis...
- réaliser des supports de communication avec des établissements scolaires sarthois qui étudient la publicité, la communication.
- poursuivre les pièces de théâtre traitant de la sécurité routière avec un humour décalé à destination des collégiens et lycéens.
- organiser un crash test de scooter et voiture en présence de 600 élèves sur le circuit Bugatti.
- poursuivre le soutien des actions des acteurs de sécurité routière dans les établissements scolaires sur la thématique sécurité routière dont certaines sont financées par le PDASR.

AXE 4 – LES SENIORS

Les seniors, titulaires du permis depuis 50 voir 60 ans méconnaissent les dernières règles du code de la route. Ils ont obtenu leur permis à une époque où le trafic était cinq ou dix fois moins important qu'aujourd'hui, où les axes autoroutiers étaient moins développés, où la présence de ronds-points et sens giratoire était quasi-inexistante. En outre, les principales causes d'accidents des seniors sont imputables à leur état de santé (diminution des réflexes, somnolence, hypovigilance due à l'absorption de médicaments) à la méconnaissance des nouvelles règles du code de la route (autoroute à contre-sens, règles de priorité) à des aménagements urbains parfois complexes. Les accidents des seniors surviennent souvent sur des trajets pendulaires, trajets connus et réguliers de courte distance.

➤ Orientations d'actions :

- encourager la mise à niveau des connaissances des seniors et le contrôle de leurs aptitudes. Mobiliser les partenaires du DGO pour porter un discours sur l'autonomie, la confiance, les alternatives pour adapter les déplacements aux difficultés.
- faire évoluer nos supports.
- développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement.

- améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la modalité.
- organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route : en s'appuyant sur les forces de l'ordre, les auto-écoles, les IDSR et les assureurs, les comités d'entreprises, les centres communaux d'action sociale. Exemple : Sessions de code par un IDSR/IPSCR à destination des seniors dans des CCAS.
- organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité), avec interventions de gériatres et d'IDSR.
- promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre.
- informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique.
- sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit.
- s'appuyer sur les collectivités et associations pour toucher ce public lors des opérations de sensibilisation (EPCI, maires, CCAS, « Générations Mouvement »).
- faire la promotion des nouveaux modes de déplacement (transports à la demande, navette communales) et leur apprendre à les utiliser (tramway, bus).
- avoir un discours différencié en fonction des tranches d'âges.
- promouvoir des messages de prévention sur des thématiques précises dans des revues (ex Bulletin du Conseil départemental) sur une page.

2) 3 ENJEUX FACULTATIFS LOCAUX

AXE 5 - LE PARTAGE DE LA VOIRIE (URBAIN/INTERURBAIN)

Le partage de la voirie est devenu un enjeu majeur pour l'utilisateur de la route, et particulièrement au sein des agglomérations qu'elles soient plus ou moins grandes. Au Mans, par exemple, tramway, voitures, cyclistes, piétons, trottinettes électriques et nouveaux modes de déplacements, se croisent désormais sans que les infrastructures ou le code de la route ne permettent de définir clairement la conduite à tenir.

➤ Orientations d'actions :

- communiquer sur le partage réciproque de la voirie, les droits et devoirs de chaque usager avec le développement des engins de déplacement personnel EDP (trottinettes, hoverboards, gyropodes, skateboards) et des vélos électriques.
- rappeler l'importance des équipements de sécurité et de visibilité, à vélo, obligatoires et recommandés, ainsi que pour les piétons.
- développer la connaissance de l'accidentalité liée au partage de la voirie.
- développer l'analyse statistique sur la prise en compte des nouveaux modes de déplacements (vélos...).
- communiquer sur la cartographie des équipements cyclables en ville (ex Le Mans Métropole).
- diffuser des informations illustrées (panneaux, aménagements) sur les sites web des partenaires du DGO dans la presse.
- renforcer les contrôles spécifiques menés sur certains usagers (distracteurs, cyclistes).

AXE 6 - LES DEUX-ROUES

Les participants aux groupes de travail du DGO ont souhaité retenir l'enjeu local deux-roues incluant autant les deux-roues motorisés que les usagers de bicyclettes.

Les vélos

Lors des groupes de travail, les participants ont évoqué la thématique vélo en insistant sur

- les risques sur la route : distance en cas de dépassement, angles morts des poids lourds masquant la visibilité des cyclistes.

- sur l'utilisation du vélo électrique dans le cadre des trajets domicile/travail avec une distance beaucoup plus longue qu'un vélo classique.

- le respect des règles du code de la route avec le rappel des règles de dépassement des vélos (distance et différence chevauchement/franchissement) et de la signalisation (sens des pistes cyclables).

Les deux-roues motorisés

La Sarthe est un département particulier par rapport aux deux-roues motorisés. Elle présente, en effet, une culture des sports mécaniques, l'organisation de grands événements (comme le Grand Prix de France et les 24 h Motos) qui attirent une foule de motards importante, un grand nombre de permis motos délivrés (2 601 permis A1 et A2 délivrés après examen en Sarthe sur les 114 872 délivrés en France en 2017), une problématique des runs sauvages.

L'amélioration de la sécurité passera par un certain nombre d'actions, qui n'ont pas pour but de stigmatiser la population des motards, mais au contraire de les amener à des comportements vertueux permettant une bonne cohabitation avec les autres usagers.

➤ **Orientations d'actions :**

Les vélos

- communiquer auprès des clubs cyclistes et cyclotouristes (ex : lors des assemblées générales).

- communiquer davantage sur l'existence de la piste d'éducation routière d'Arnage (PERA) de vélo.

- organiser une action de sécurité routière pendant la semaine de la marche et du vélo en lien avec la DSDEN dans les écoles/collèges ou une association de vélos (pratique sur piste, parcours maniabilité, atelier cyclotechnique, équipements de sécurité...).

- soutenir des actions sur la pratique du vélo en ville et financer des actions d'associations visant à la remise à niveau, au rappel des règles sur les équipements, des règles de déplacements en ville.

- préconiser le port du casque pour les adultes et enfants de plus de 12 ans.

Les deux-roues motorisés

- porter des actions de sensibilisation auprès des usagers de la route pour faire prendre conscience des risques encourus par les 2RM.

Communiquer auprès de tous les usagers sur la fragilité spécifique des 2RM (angles morts, trajectoire, vigilance latérale).

Développer l'éducation dans ce domaine sera utile à tous les usagers car si le cyclomotoriste ou le motard est souvent la victime de l'accident compte tenu de sa vulnérabilité, il n'en est pas toujours le responsable.

- sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés sur la nécessité de porter les équipements de sécurité afin de se protéger (permettant de réduire les dommages corporels et d'éviter certaines blessures) et d'être mieux perçu.

- mieux accompagner les nouveaux utilisateurs de deux roues-motorisés.

- sensibiliser les conducteurs de 2 RM à une conduite responsable. L'objectif de cette sensibilisation est de donner à tous les conducteurs de 2 RM la possibilité de bénéficier des conseils de prévention de la part des professionnels de la sécurité routière (temps de réaction, distance de freinage, équilibre, trajectoire).

- favoriser un travail d'éducation en amont sur les jeunes : apprentissage de la règle, sensibilisation à la tolérance à la frustration (ce n'est pas parce que la moto peut aller vite que le conducteur est autorisé à le faire).

- encourager la formation continue en partenariat avec les associations référentes pour développer des actions avec des exercices pratiques de maniabilité et des conseils pour l'entretien des 2RM.

- soutenir le financement d'actions de reprise de guidon par les forces de l'ordre et associations.

- lutter contre les mauvais usages des véhicules : éduquer pour éviter les défauts de maîtrise ; lutter contre le débridage, prévenir et contrôler les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse...).

- communiquer sur la prise de conscience que la moto sur la route n'est pas un véhicule de sport. L'usage sportif doit être réservé au circuit.

- Intensifier les contrôles des cyclomoteurs et motocyclettes afin d'assainir le parc et de faire diminuer les comportements à risques.

Les acteurs de la sécurité routière constatent un accroissement du déridage des cyclomoteurs et leur faible niveau d'entretien.

- Renforcer le caractère déterminant du brevet de sécurité routière dans l'apprentissage de la conduite d'un cyclomoteur et des règles de sécurité qui s'y attachent

Les phases de présentation et de délivrance du brevet de sécurité routière (BSR) constituent des moments-clé pour adresser un certain nombre de messages à un jeune conducteur et à ses parents, par le truchement de l'éducateur enseignant la conduite et le cas échéant par l'assureur. Il est donc nécessaire de développer l'investissement éducatif sur ces périodes afin d'assurer un usage sécurisé des cyclomoteurs, en considérant qu'il s'agit d'un investissement de long terme du fait d'un nombre élevé de futurs usagers de motos parmi les conducteurs de cyclomoteurs.

Les motards et cyclomotoristes qui ne respectent pas les réglementations (vitesse, alcoolémie, bruit, conduites dangereuses) s'exposent à différentes sanctions (suspension ou annulation de permis, fortes amendes,...)

- poursuivre la présence de la CSR et des IDSR sur les grosses manifestations sportives (24 h Moto, Grand Prix de France Moto) sur le circuit Bugatti.

AXE 7 - LES DISTRACTEURS

De nombreuses entreprises sarthoises ont signé la Charte avec le préfet visant à s'engager en matière de sécurité routière au travail.

➤ ***Orientations d'actions :***

- sensibiliser de nouvelles entreprises à signer la Charte.
- encourager les entreprises à prendre des dispositions pour éviter les communications en situation de conduite.
- promouvoir l'application « mode de conduite », le passage en « mode avion » ou l'option « ne pas déranger » afin de ne pas distraire l'agent au volant.
- développer des actions démonstratives sur le détournement de l'attention dans les animations de prévention.
- poursuivre les actions de la CSR avec un IDSR sur les distracteurs : simulation à l'aide d'un ordinateur, des effets de l'envoi d'un sms au volant comme lors des 24h auto en 2018.

Le préfet de la Sarthe,

Nicolas QUILLET

Le Président du Conseil départemental,

Dominique LE MENER

Le Président de Le Mans Métropole,

Stéphane LE FOLL

Le Président de l'association des
maires, adjoints et présidents
d'intercommunalité de la Sarthe,

Marc JOULAUD

Le Procureur de la République,

Fabrice BELARGENT



PRÉFET
DE LA SARTHE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Direction Départementale des Territoires

Service de la Connaissance des Territoires et de la Sécurité

Sécurité et Circulation Routière

**19 boulevard Paixhans
CS 10013
72042 Le Mans CEDEX 9**

**Téléphone : 02 72 16 41 00
Mail : ddt-scts-scr@sarthe.gouv.fr**

2018