

**Direction**

**Départementale**

**des**

**Territoires**



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## Document Général d'Orientations de la politique locale de sécurité routière

2018 - 2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**





## MOT DU PREFET

Le présent document général d'orientations pour la sécurité routière 2018-2022 est la feuille de route des acteurs de notre département dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce document est le résultat d'un travail partenarial engagé avec les services de l'État, le Parquet, les Forces de l'Ordre, les collectivités et de très nombreux intervenants de l'éducation, des domaines professionnels et associatifs. Tout au long de ces dernières années, ces mêmes acteurs ont porté les messages de prévention auprès de nombreux publics. Les Forces de l'Ordre ont été également présentes au quotidien pour réprimer et dissuader le non respect du Code de la route.

Et pourtant en Maine et Loire, la fin de l'année 2016 a marqué une étape importante. En effet, pour la première fois, le nombre de tués a été supérieur au jalon fixé dans le département pour atteindre l'objectif fixé par le Conseil de l'Union Européenne de passer sous la barre des 2 000 tués en 2020.

L'année 2017 réitère, malheureusement, le même constat. Cette année a de plus été marquée par une mortalité inacceptable de jeunes : des vies brisées, des familles anéanties pour des causes qui se réitèrent, la vitesse, l'alcool, les distracteurs.

Au niveau national de 1972 à 2012, quatre décennies de mobilisation et d'évolutions des comportements ont permis de diviser par quatre le nombre de personnes tuées sur les routes alors que le trafic routier et le parc roulant ont été multipliés par deux. Toutefois, à compter de 2014, la courbe de la mortalité routière s'est inversée.

Pour reprendre cette dynamique de réduction de la mortalité sur les routes de France, c'est un engagement majeur qui est mis en place au plus haut niveau de l'État. En témoigne, notamment, la feuille de route du ministre de l'intérieur aux Préfets.


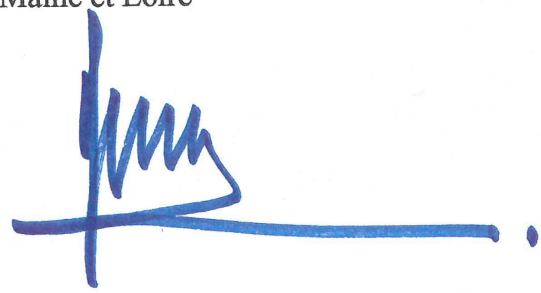

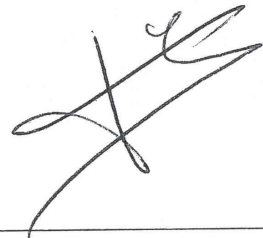

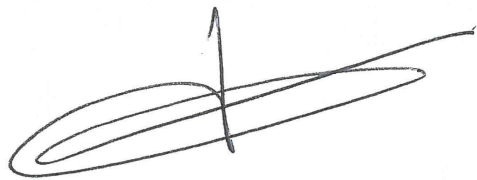


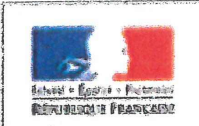
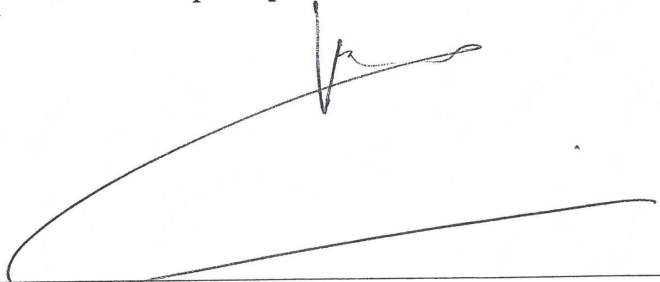
La conduite, et particulièrement en milieu rural, est liée à la plupart de nos activités. Les pouvoirs publics ont le devoir d'assurer une circulation routière dans des conditions optimales de sécurité. Toutefois, l'objectif ne sera atteint que lorsque chacun aura pris conscience que la route se partage et que tout manquement aux règles du Code de la route peut provoquer des drames pour les autres et pour soi.

Ainsi, ce document général d'orientations 2018-2022 nous engage les uns aux côtés des autres pour que chaque vie sauvée soit une victoire et que chaque victoire nous approche du moment où l'espace public sera réellement partagé dans le respect, l'engagement et la responsabilité de tous.

Angers, le 15 Janvier 2018  
Le Préfet de Maine-et-Loire

Bernard GONZALEZ



 <p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p> <p>PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE</p>	<p>Préfet de Maine et Loire</p> 
<p>DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE</p> 	<p>Président du Conseil Départemental</p> 
	<p>Président de l'Association départementale des Maires de France</p> 
 <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE</p>	<p>Procureur de la République d'Angers</p> 
 <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE</p>	<p>Procureur de la République de Saumur</p> 

Angers, le 12 mars 2018



## Table des matières

I -LES ELEMENTS DU CONTEXTE.....	8
I.1- Le Document Général d'Orientations.....	8
I.1.1-La définition.....	8
I.1.2- La démarche d'élaboration.....	8
I.1.3- L'animation.....	9
I.2-Le contexte du département de Maine et Loire .....	9
I.2.1- la Géographie .....	9
I.2.2- L'organisation territoriale.....	10
I.2.3- L'économie .....	10
I.2.4- La population et la démographie .....	10
I.2.5- Le réseau routier.....	11
I.2.6-- Le parc de véhicules et permis de conduire.....	12
II -LE BILAN DU DGO 2013 - 2017.....	13
II.1-L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	13
II.1.1-Les milieux et catégories de voie.....	15
II.2-Le bilan des actions.....	17
II.2.1- Le bilan des plans départementaux de contrôles routiers -PDCR- volet répression .....	17
II.2.2- Le bilan des Plans Départementaux des Actions de Sécurité Routière -PDASR-.....	18
II.2.3-Le bilan des actions de communication .....	22
II.2.4-Le bilan des partenariats .....	22
II.2.5-Le bilan financier .....	23
II.2.6-Les points forts et les points faibles des actions .....	24
III -LE DGO 2018-2022.....	25
III.1- Détermination des enjeux pour le département et indicateurs de suivi.....	25
III.1.1-Détermination des enjeux.....	25
III.1.2-Méthode de caractérisation des enjeux.....	26
III.1.3-Indicateurs par enjeux, à suivre au cours des années 2018-2022.....	26
III.1.4-Analyse locale des enjeux .....	27
III.2-Démarche d'élaboration .....	35
III.2.1-Copil du 13/09/2017.....	35
III.2.2-Groupe de travail du 09/11/2017.....	36
III.2.3-Copil du 20/11/2017.....	37
III.2.4-Les orientations d'actions validées.....	37
III.2.5-Propositions d'orientations d'actions pour tous les enjeux dans les 4 domaines pour l'ensemble des acteurs locaux.....	40
III.3-Suivi et évaluation du DGO 2018-2022.....	45
IV -LES ANNEXES.....	46
IV.1-Composition du comité de pilotage.....	46
IV.2-Fiches enjeux :.....	46
IV.3-La représentation des Groupes de travail .....	46
IV.4-Présentation par enjeu des synthèses établies par chaque groupe de travail avec les propositions d'orientations d'actions déclinées en propositions d'actions.....	46
IV.5-Outils disponibles .....	46





# I - LES ELEMENTS DU CONTEXTE

## I.1- Le Document Général d'Orientations

### I.1.1- La définition

Le Document Général d'Orientations (DGO), cosigné par l'État et ses partenaires, est le projet départemental de sécurité routière qui mobilise l'ensemble des acteurs locaux autour d'orientations communes pour une période de cinq ans.

Le DGO est à la fois un outil de programmation, un outil de travail partenarial et un outil de mobilisation des forces vives afin de faire reculer l'insécurité routière.

Sous la responsabilité du Préfet, chaque département définit les orientations d'actions à mener sur son territoire pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le ministre de l'intérieur dans sa feuille de route présentée aux Préfets le 5 septembre 2017.

Chaque année, ces orientations se déclinent en actions dans le cadre des Plans Départementaux :

- du plan départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour le volet prévention,
- du plan départemental de contrôles routiers (PDCR) pour le volet répression,
- du plan de communication sur ces 2 volets.

Les actions du PDASR se déclinent en trois catégories :

- 1- actions bénéficiant d'une aide financière suite à appel à projets,
- 2- actions bénéficiant d'un appui logistique soit par le prêt de matériel ou soit par la remise de supports,
- 3- actions en régie organisées et réalisées par l'unité de la Coordination sécurité routière.

### I.1.2- La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles :

- la phase enjeux
- la phase orientations d'actions

Ces deux phases nécessitent une validation officielle de l'instance du Comité de pilotage dont la constitution est définie par arrêté du Préfet (annexe IV-1- pour le DGO 2018-2022)

**La phase enjeux** : L'étude d'enjeux permet, à partir de l'analyse des bilans d'accidentalité des observatoires de niveaux national et local et des bilans des DGO précédents, d'identifier les cibles.

**La phase orientations d'actions** : La proposition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu est élaboré en groupes de travail constitués selon les enjeux.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions sont déclinées dans 4 domaines :

- améliorer la connaissance,
- sécuriser les infrastructures,
- informer, former, éduquer, et sensibiliser,
- contrôler et sanctionner.

### I.1.3- L'animation

Le Préfet a délégué le pilotage de la politique publique de sécurité routière à la Directrice de Cabinet, Chef de projet sécurité routière.

Sous l'autorité du Chef de projet, la coordination sécurité routière déploie sur le terrain cette politique accompagnée par les partenaires et par les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) dont elle gère le planning après analyse des demandes d'interventions.

Les IDSR sont des bénévoles, mandatés par le Préfet, qui portent sa parole dans leurs actions. Ils bénéficient d'une formation initiale et de formations complémentaires tout au long de leur engagement.

Au 1er Janvier 2017, en Maine et Loire, ils sont au nombre de 25.

## I.2- Le contexte du département de Maine et Loire

### I.2.1- la Géographie

Le département de **Maine-et-Loire** est intégré dans la région des Pays-de-la-Loire.

Avec 7 172 km<sup>2</sup>, il est le 16<sup>e</sup> département de France par sa superficie dont la ville d'Angers, qui en est la préfecture, est le plus grand centre urbain, secondée par trois sous-préfectures : Cholet, Saumur et Segré-en-Anjou-Bleu (par ordre de population).



## I.2.2- L'organisation territoriale

Le Maine-et-Loire, en 2016 s'est engagé dans la réforme territoriale ce qui a transformé son paysage communal. Il est passé de 357 communes à 186 communes au 1er Janvier 2017. Il est considéré comme un département plutôt rural et compte 35 communes de plus de 5000 habitants.

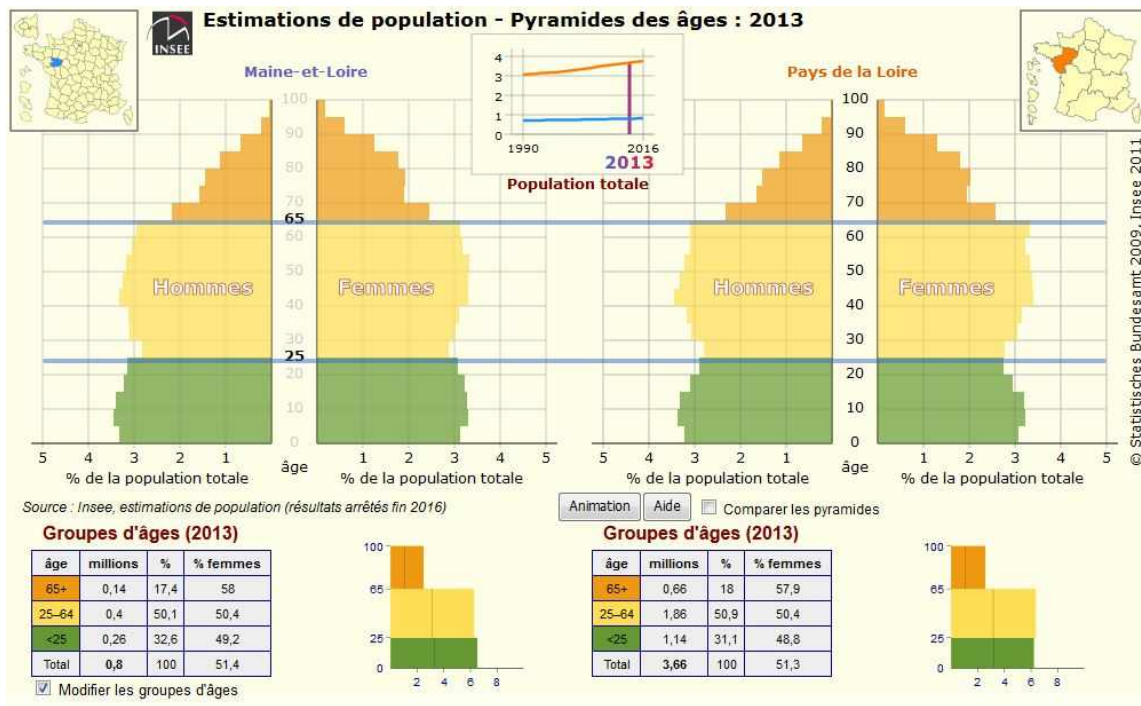
## I.2.3- L'économie

Économiquement le Maine et Loire est le second pôle industriel des Pays de la Loire avec 61 500 emplois dans l'industrie et 16 000 dans la construction.

L'économie angevine est globalement rurale, avec trois bassins urbains que sont Angers, Cholet et Saumur. On compte sur le territoire une trentaine de bassins économiques ruraux, dont près du quart ont une orientation économique diversifiée. Le Maine-et-Loire est caractérisé par les "usines à la campagne" notamment dans le choletais et en zones rurales.

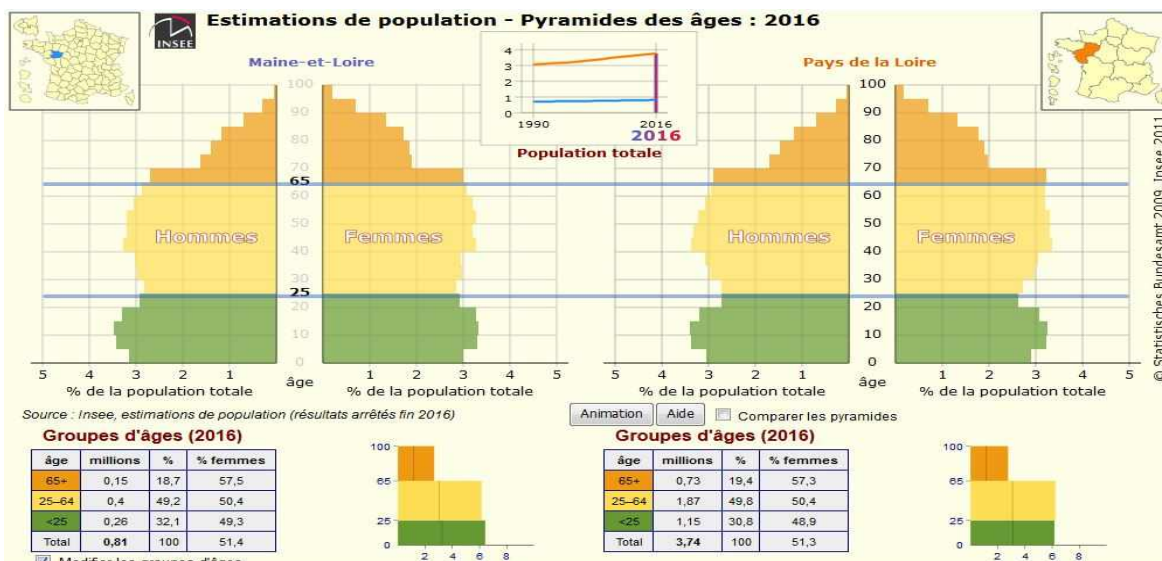
## I.2.4- La population et la démographie

Le Maine-et-Loire compte 806 000 habitants. La hausse moyenne de la population est de 0,6 % par an (0,8 % en région et 0,5 % en France métropolitaine). Elle est due essentiellement au solde naturel.



Comparativement à 2013, la part de la population dans la tranche d'âge 65-70 ans, a augmenté en 2016, en Maine-et-Loire, de la même manière que dans les Pays-de-la-Loire.

Les moins de 25 ans représentent 1/3 de la population départementale, cette part étant supérieure à la moyenne régionale.



On constate un développement démographique important sur le secteur Ouest autour des axes à 4 voies :

- sur l'axe Angers Cholet via les Mauges
- sur l'axe Angers Rennes avec le plus fort taux de croissance

## 1.2.5- Le réseau routier

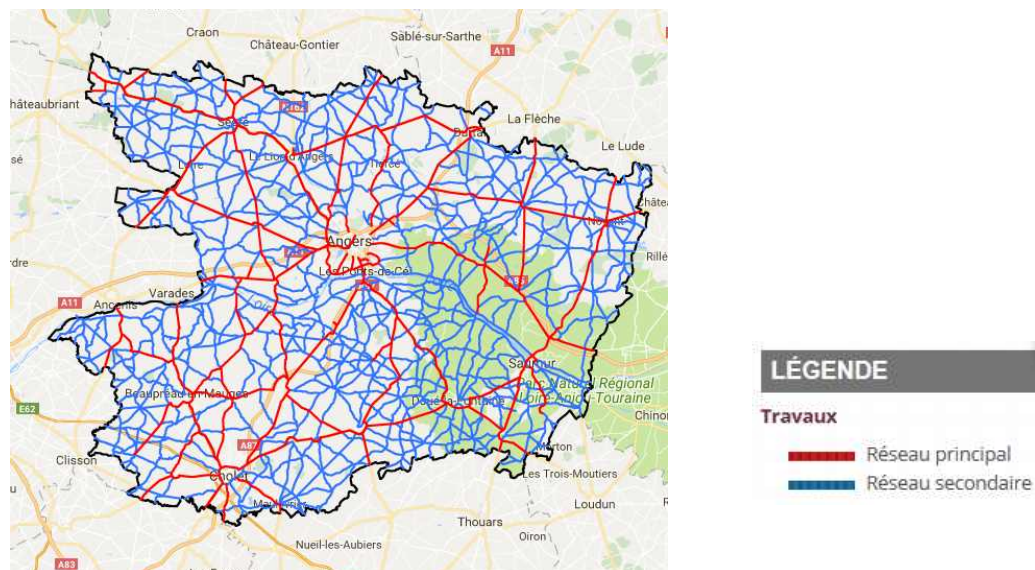
Le réseau routier du département compte 16 494 kms de routes (données INSEE au 31/12/2015) avec :

- 4 858 kms de routes départementales
- 194 kms d'autoroutes
- 47 kms de routes nationales.

Le solde étant constitué par les voies communales soit plus de 11 000 kms.

Le département est traversé par 3 axes autoroutiers :

- A 11 : axe Paris - Nantes
- A 87 : axe Angers -La Roche sur Yon
- A 85 : axe Angers – Tours.



## I.2.6- - Le parc de véhicules et permis de conduire

L'ancienneté du parc automobile en circulation est la même que celle de l'ensemble des pays de Loire, avec 22 % de véhicules compris entre 8 et 10 ans et 35 % compris entre 11 et 15 ans .

En 2015, 14 863 véhicules neufs ont été enregistrés dans le département.

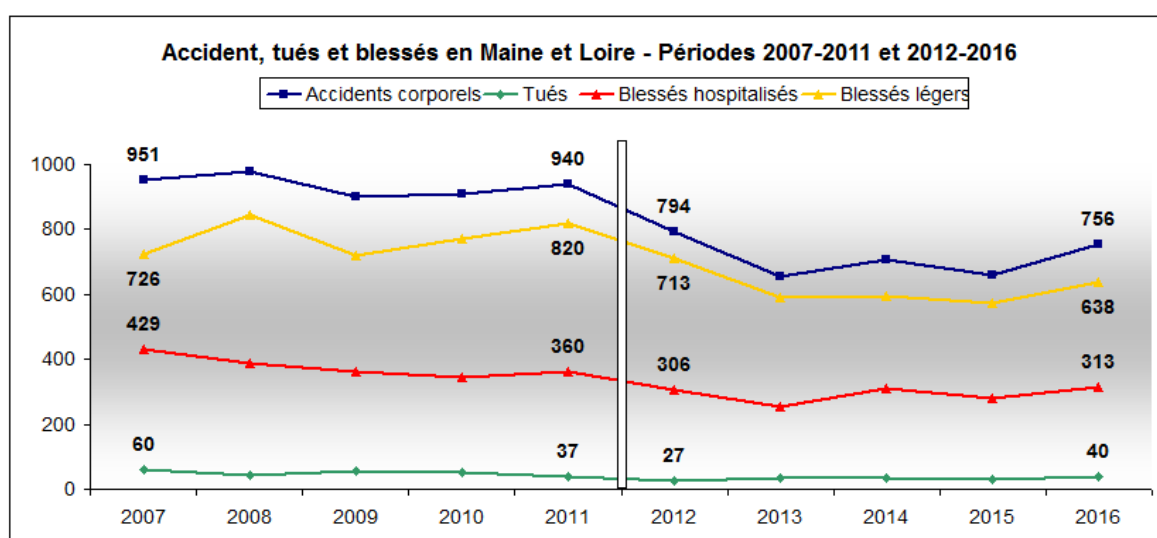
1/3 des voitures particulières en circulation disposent d'une cylindrée inférieure ou égale à 6 CV.

12 476 permis de conduire ont été délivrés en 2015 (dernier chiffre connu).

## II - LE BILAN DU DGO 2013 - 2017

### II.1- L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

#### L'accidentalité corporelle du département



Sur la première période entre 2007 et 2011, le nombre d'accidents et le nombre global de blessés sont restés stables. En revanche, le nombre de tués a nettement diminué, passant de 60 à 37 tués en 2011.

On observe une chute de tous les indicateurs entre 2011 et 2013, 2013 étant l'année où l'on dénombre le moins d'accidents corporels et de blessés en Maine-et-Loire, et 2012 étant l'année de référence la plus basse en termes de mortalité routière (27 tués).

Les chiffres d'accidentalité sont ensuite restés globalement stables de 2013 à 2015, avant une reprise à la hausse de tous les indicateurs en 2016, notamment la mortalité routière avec 40 tués.

	Période 2007-2011	Période 2012-2016
Accidents corporels	4 680	3 567
Tués	246	168
Blessés hospitalisés	1 885	1 462
Blessés légers	3 881	3 110

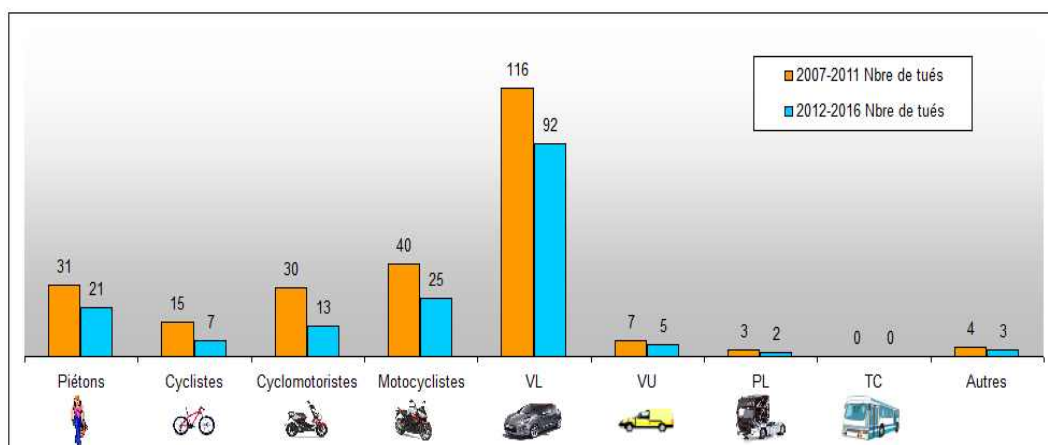
Au cours de la période 2007-2011, la Maine-et-Loire compte 4 680 accidents corporels impliquant 9 750 usagers et occasionnant 6 012 victimes dont 246 tués.



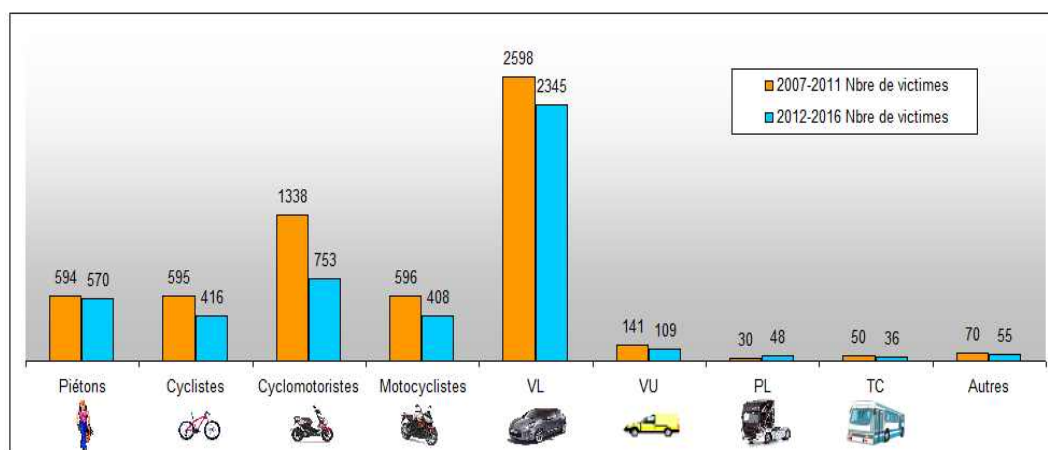
Au cours de la période 2012-2016, le Maine-et-Loire compte 3 567 accidents corporels impliquant 7 716 usagers et occasionnant 4 740 victimes dont 168 tués.

Entre ces 2 périodes de 5 ans :   
 - **24 % des accidents corporels**   
 - **21 % de victimes**   
 - **32 % de tués**

### Les modes de déplacement



Baisse du nombre de tués entre 2007-2011 et 2012-2016 pour tous les modes de déplacement.

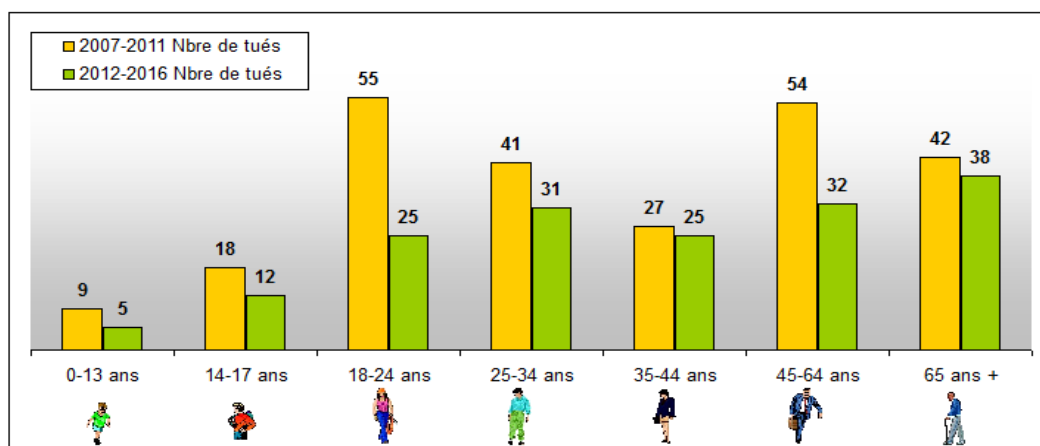


Baisse également du nombre de victimes pour tous les modes de déplacement (à l'exception des victimes usagers de poids-lourds en très légère augmentation).

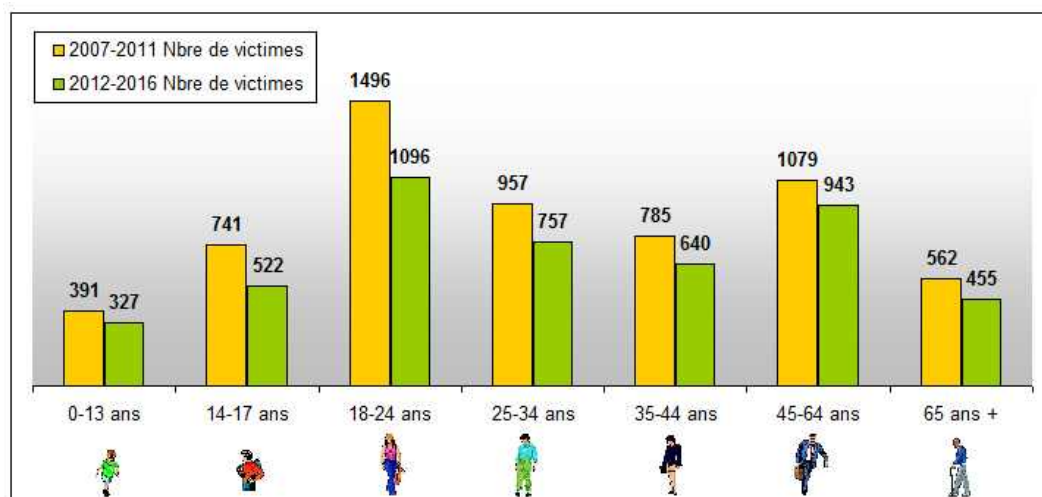
On constate plus particulièrement une baisse importante chez les usagers vulnérables :   
 - 30 % pour les cyclistes,   
 - 32 % pour les motocyclistes et   
 - 44 % pour les cyclomotoristes.



## Les classes d'âges



Baisse du nombre de tués entre 2007-2011 et 2012-2016 pour toutes les classes d'âge, et plus particulièrement chez les jeunes de 18 à 24 ans.

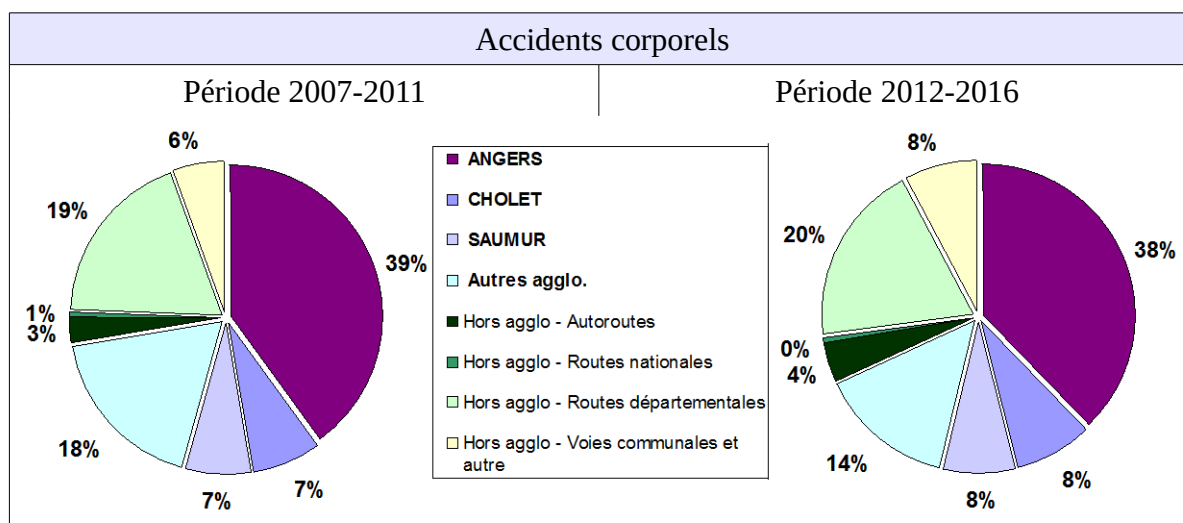


Baisse également du nombre de victimes pour toutes les classes d'âge.

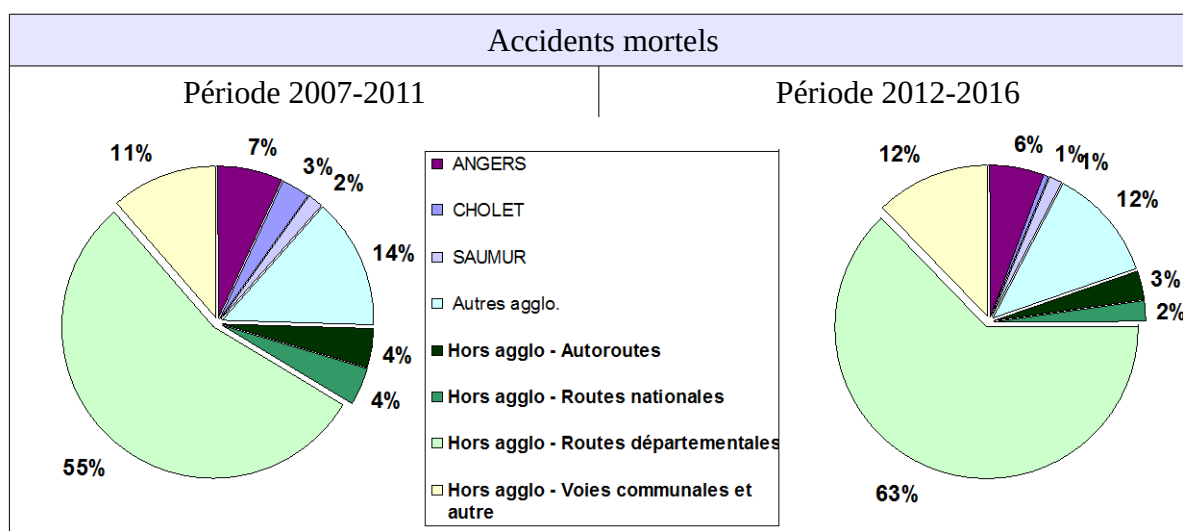
On constate plus particulièrement une baisse importante chez les jeunes de 14 à 24 ans :  
- 27 % pour les 18-24 et - 30 % pour les 14-17 ans.

### II.1.1- Les milieux et catégories de voie

Pour les accidents corporels, on observe quasiment la même répartition sur les 2 périodes. Plus des 2/3 des accidents ont lieu en agglomération.



Proportionnellement, on constate un peu moins d'accidents mortels en agglomération sur les 5 dernières années et plus d'accidents mortels sur routes départementales.



## Analyse de l'accidentalité des enjeux du DGO 2013-2017

Les enjeux validés par le comité de pilotage en 2013 étaient « Territoires et Entreprises », « Jeunes » et « 2 roues-motorisés », avec 2 thèmes transversaux l'alcool et la vitesse.

Deux avenants ont été validés, en 2014 pour l'intégration de l'enjeu « Cyclistes » et en 2015 pour l'intégration de l'enjeu « Seniors ».

Baisse de l'accidentalité et des victimes de chaque enjeu du DGO comparativement à la baisse de l'accidentalité générale entre les 2 périodes 2007-2011 et 2012-2016 :

	Evolution des <b>accidents corporels</b> 2012-2016 par rapport à 2007-2011	Evolution des <b>victimes</b> 2012-2016 par rapport à 2007-2011	Evolution des <b>tués</b> 2012-2016 par rapport à 2007-2011
<b>Accidentalité générale</b>	<b>- 24 %</b>	<b>- 21 %</b>	<b>- 32 %</b>
Entreprises	- 18 %	- 14 %	- 18 %
Jeunes	<b>- 26 %</b>	<b>- 28 %</b>	<b>- 49 %</b>
14 - 17 ans	- 28 %	- 30 %	- 33 %
18 - 24 ans	- 25 %	- 27 %	- 55 %
2 roues-motorisés	<b>- 39 %</b>	<b>- 40 %</b>	<b>- 46 %</b>
Cyclomotoristes	- 43 %	- 44 %	- 57 %
Motocyclistes	- 32 %	- 32 %	- 38 %
Cyclistes	<b>- 27 %</b>	<b>- 30 %</b>	<b>- 53 %</b>
Seniors	- 15 %	- 19 %	- 10 %
65 - 74 ans	- 9 %	- 19 %	0 %
75 ans et plus	- 19 %	- 19 %	- 15 %

Baisses très significatives pour les enjeux « Jeunes », « 2 roues-motorisés » et « Cyclistes ».

Baisses moins importantes que celles de l'accidentalité générale pour les enjeux « Entreprises » et « Seniors ».

## II.2- Le bilan des actions

### II.2.1- Le bilan des plans départementaux de contrôles routiers -PDCR- volet répression

Le PDCR a pour objectif :

- la réduction du nombre d'accidents et de victimes
- l'amélioration des comportements,
- la mise en œuvre d'actions opérationnelles.

Le PDCR aide à optimiser les moyens :

- en ciblant les contrôles en fonction des enjeux locaux
- en maintenant la probabilité pour un usager d'être contrôlé et sanctionné,
- en optimisant les nouveaux outils matériels et juridiques.

Le PDCR permet d'évaluer les résultats. Ainsi, pour la période 2013-2016 (chiffres disponibles jusqu'au 30/11/2017) les contrôles se sont répartis comme ci-dessous :

Police, gendarmerie, et unité motocycliste zonale (chiffres arrondis):

Alcoolémie :	418 900 dépistages avec 1 860 procédures
Contrôles vitesse (hors radars fixes ) :	184450
Radars fixes	590034
Autres infractions (hors radars feux rouges	30750
Radars feux rouges	12314
Défaut assurance/permis :	7500
Stupéfiants :	5 800 dépistages avec 1 755 procédures

## II.2.2- Le bilan des Plans Départementaux des Actions de Sécurité Routière -PDASR-

### Les actions

Le bilan se présente selon les 3 catégories d'actions :

- actions financées
- actions soutenues
- actions en régie.

	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre d'actions financées	34	22	30	24	34
Nombres d'actions soutenues	33	32	35	58	60
Nombres d'actions en régie	13	54	69	53	20

Soit sur la période 2013-2017 : 571 actions ou interventions accompagnées :

### L'activité des IDSR :

Le nombre de journées d'interventions IDSR, sur 5 ans est de 620, soit une moyenne de 124 par an. Le chiffre est en augmentation constante depuis 5 ans.

	2013	2014	2015	2016	2017
Interventions IDSR (en nombre de journée hors temps de préparation)	113	108	134	135	130

## L'analyse des actions au vu des enjeux du DGO 2013 – 2017

La répartition des 571 actions par enjeu s'est déclinée comme suit :

- 27 % d'entre elles étaient ciblées sur l'enjeu « Jeunes »,
- 11 % sur l'enjeu « Vélo », Enjeu ajouté par avenant en 2014
- 9 % sur l'enjeu « 2RM »,
- 8 % sur l'enjeu « Territoires et Entreprises »,
- 5 % sur l'enjeu « Seniors », Enjeu ajouté par un avenant en 2015,
- 40 % ciblaient plusieurs enjeux sur la même action et/ou les thématiques transversales « Alcool » et « Vitesse » .

Nombres d'actions réalisées par enjeu :

PAR ENJEUX -	2013	2014	2015	2016	2017
« JEUNES »	25	21	27	33	46
« VELO »	1	14	17	22	9
« 2RM »	12	7	9	12	10
« TERRITOIRES ET ENTREPRISES »	12	7	8	6	12
« SENIORS »	0	3	7	14	7
ENJEUX TRANSVERSAUX (alcool, vitesse)	30	56	66	48	30
<b>Total actions</b>	<b>80</b>	<b>108</b>	<b>134</b>	<b>135</b>	<b>114</b>

### Une présentation d'actions significatives

Les rencontres liées à la confortation des réseaux (élus référents, référents éducation nationale, infirmières scolaires,...), le développement permanent de la communication, le maintien de certaines actions phares constituent le quotidien de la Coordination.

Toutefois, des actions particulières et significatives ont été réalisées dont voici des exemples par enjeu :

#### Enjeu « Jeunes »

2014 ↪ actions avec le Centre de Formation des Apprentis (CFA) et le Lycée Professionnel (LP) de Narcé de réalisation d'un film dans le cadre du festival européen du film de la sécurité routière où l'établissement a été primé.

↪ contribution des jeunes de Narcé à l'élaboration du site « Jeunes » de la coordination sécurité routière avec le titre « C'est peut être ta sœur, c'est peut être ton frère, sur la route, j'ai choisi, je les protège tous ».

2015 ↪ nouvelle action avec le CFA et LP de Narcé avec l'introduction de la sécurité routière dans les thématiques d'enseignements : en français, en sciences, en environnement, en arts plastiques et en ateliers avec une psychologue – Françoise Poissonneau avec pour tous les groupes un axe transversal : « La sécurité routière, de la représentation à la réalité ».

2016 ↪ sur engagement de la Coordination, organisation d'un forum "Jeunes"

en mars avec 33 structures représentées et avec 2 objectifs, la mise en lien des partenaires et la recherche d'actions pour toucher les cibles que sont les jeunes dans leur pluralité.

Des partenariats se sont depuis institués. Des projets ont été évoqués notamment celui d'un site internet partagé entre les différents acteurs de la thématique

↳ recrutement d'un jeune en service civique à la coordination qui a abouti à une campagne de recrutement de jeunes IDSR et à une action importante de sensibilisation à la sécurité routière (vélo/cycles, motos, relation parents-enfants) dans un quartier « politique de la ville » d'Angers.

### **Enjeu « addictions (alcool, stupéfiants ) » :**

2015 ↳ intervention du Docteur Serres, chargé de mission sécurité routière devant les militaires des régiments d'Angers et de Fontevault avec la présence des jeunes de l'EPIDE de Combrée

↳ opération renouvelée en 2016

2015 ↳ acquisition d'une valise « Alcool » qui permet de compléter l'atelier alcoolémie.

### **Enjeu « Territoires et Entreprises » :**

2013 ↳ engagement d'un groupe de partenaires réunissant les différents acteurs de l'entreprise pour cibler les entreprises de moins de 50 salariés

↳ signature de la charte avec l'Association Sécurité Routière en Entreprises (ASRE)

2014 ↳ engagement de nombreuses actions en entreprises,

↳ opérations renouvelées en 2016

2015 ↳ action de sensibilisation engagée avec la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

2017 ↳ en partenariat avec le responsable sécurité au travail de la direction départementale des territoires, acquisition et diffusion mensuelle à l'ensemble des agents de spots sécurité routière des Editions Nationales du Permis de Conduire (ENPC)

### **Enjeu « Vélo » : (avenant du 29/01/2014 au DGO )**

2015 ↳ engagement de la coordination à la fête du vélo organisée dans le Maine-et-Loire, par le Conseil départemental

↳ opération renouvelée en 2016 et en 2017

- 2016 ↪ engagement avec un nouveau partenaire l'AGEA sur l'opération « Bien vu ensemble »
- ↪ opération renouvelée en 2017
- ↪ participation au Tour de France avec l'opération « La Route se partage »
- ↪ acquisition d'une piste « vélo » mise à disposition des collectivités
- ↪ village vélo dans le cadre de la semaine du vélo à l'école et au collège
- partenariats : établissements d'enseignements, associations, ville d'Angers

### **Enjeu « 2RM » :**

- 2014 ↪ désignation d'un chargé de mission 2 roues motorisés
- 2015 ↪ élargissement de la formation post permis moto avec le partenariat MACIF
- 2017 ↪ action ciblée vers les jeunes à Angers : Attitude Prévention (Police Nationale).

### **Enjeu « Seniors » :**(avenant du 11/05/2015 au DGO)

- 2015 ↪ lien pris avec Générations Mouvement (75000 adhérents au niveau national, 10 000 adhérents en Maine-et-Loire répartis en 115 clubs )
- ↪ révision code de la route et de la conduite avec Groupama et la gendarmerie
- 2016 ↪ réalisation d'un guide à destination des organisateurs de voyages
- 2017 ↪ fiche thématique « seniors » pour compléter le guide de 2016

### **Enjeux transversaux :**

- 2015 ↪ alternatives à la sanction :  
Réalisée à l'occasion des Rencontres de la sécurité sur la ville de Brissac en partenariat avec l'Escadron Départemental de Sécurité Routière.  
Descriptif de l'action : contrôles par la gendarmerie le matin, et si contrevenants, proposition de s'acquitter de l'amende ou de participer l'après-midi aux actions présentées dans le village sécurité routière tenu par la coordination sécurité routière.
- ↪ opération renouvelée en 2016 à Verrière-en-Anjou avec un nouveau partenaire « Groupama » et en 2017 à Beaupréau-en-Mauges.

## II.2.3- Le bilan des actions de communication

Ce sont plus de 123 communications qui ont été réalisées en 5 ans et 250 messages sur le compte twitter de la Préfecture ont été émis depuis sa création.

2014 ↪ création par la coordination d'un site dédié Sécurité routière « Jeunes » avec un accès QR Code au format téléphone (adresse internet : sr49.fr).



2015 ↪ mise en place du compte twitter de la préfecture avec communication sécurité routière

↪ communication « In door nuits du Bac » (affichage dans les toilettes)

↪ opération renouvelée en 2016 et 2017

2016 ↪ signature d'une convention de partenariat avec «l'Association Latimagino ». Jonathan Josse (IDSR), jeune paraplégique réalise le tour de France en handbike sur 3 ans. Objectif de la convention pour l'Etat sur la 1ère étape : soutenir le projet et communiquer sur le partage de la route.

↪ en 2017 : élargissement des missions pour la coordination 49 : organiser avec les coordinations du parcours de la 2ème étape des temps de communication. Elargissement également pour Jonathan qui s'engage à porter les messages de sécurité routière là où il intervient. 8 coordinations se sont engagées dans des temps de communication. Appui de la Délégation à la sécurité routière dans l'organisation.

2017 ↪ campagne de communication à destination des jeunes sous forme d'affichage sur les bus, le Tramway et les panneaux dynamiques de la ville d'Angers

↪ campagne de communication sous forme de films via les réseaux sociaux étudiants.

## II.2.4- Le bilan des partenariats

Avec le DGO 2013-2018 les actions déclinées dans les 5 PDASR ont été organisées et réalisées avec de nombreux partenaires.

Certains partenaires, déjà impliqués depuis de nombreuses années, sont positionnés par public sur des cibles précises comme l'enjeu "Jeunes" avec les référents sécurité routière des écoles, collèges et lycées ou l'enjeu "Seniors" avec Générations Mouvement

D'autres associations sont positionnées par modes de déplacements comme par exemple la Chaîne d'Amitié et de Solidarité et pour l'Information des Motards - CASIM - et la Fédération Française des Motards en Colère - FFMC - qui ciblent plus particulièrement les 2 roues motorisés. A noter également Place au Vélo pour les vélos, etc..



D'autres partenaires interviennent sur plusieurs enjeux, avec des thématiques transversales comme « l'alcool », « la vitesse » ou « le partage de la voirie ».

La recherche de nouveaux partenaires est une priorité de la coordination avec le maintien de ceux existants.

Le souci constant est l'association avec les forces de l'ordre dans les actions.

Les Inspecteurs des Permis de Conduire et de la Sécurité Routière -IPCSR- sont également associés dès que cela est possible aux actions de la coordination.

Au titre des partenaires plus anciens on peut citer : la Prévention routière, la FFMC 49, la Fondation de la route, la Prévention Maïf ou la CASIM.

Au titre des partenariats mis en place sur le DGO 2013-2017 on peut noter les assureurs, avec la MACIF, l'AGEA et Groupama mais également KEOLIS, la SNCF.

Il est à préciser que les actions avec les partenaires sont construites dans le souci déontologique de la coordination de mettre toujours en avant et exclusivement l'action de prévention sans qu'elle ne soit compromise par l'éventuel intérêt commercial d'un partenaire. La coordination est également particulièrement vigilante à l'environnement dans lequel se déroule l'action pour ne pas troubler les messages qu'elle dispense.

## II.2.5- Le bilan financier

Le budget de la sécurité routière, qui était de 2008 à 2012 de 472 796 €, est passé de 2013 à 2017 à 404 277 €, soit une baisse de 14 % des dotations budgétaires.

La part des dépenses sur les budgets 2013 à 2017 a été répartie comme suit :

- 32 % actions aidées financièrement,
- 31 % financement des actions soutenues, (acquisition de matériel pour les prêts de supports, fourniture de dépliants, entretien du matériel...),
- 26 % financement des actions réalisées en régie,
- 6 % frais de communication,
- 5 % frais de déplacements des IDSR.

La répartition des dépenses sur la période de 2013 à 2017 est la suivante :

en euros	années					total
	2013	2014	2015	2016	2017	
Montant des subventions	20271	29790	28737	22288	30105	131191
Paiement prestation IDSR	2503	2970	3455	3820	5462	18210
Actions communication	5000	4587	3041	4178	6143	22949
actions en régie	19109	25386	18459	24999	18834	106787
Pour actions soutenues						
Acquisition et entretien de matériels, de dépliants,	39201	24267	27696	8362	25616	125142
Budget Total de l'année	86084	87000	81388	63647	86160	404279

Proportionnellement le financement des interventions des IDSR augmente, justifié par le nombre des sollicitations qui est en hausse régulière depuis ces 5 dernières années.

Sur cette même période, la part réservée aux actions subventionnées est restée constante, soit 35 % du budget annuel.

## II.2.6- Les points forts et les points faibles des actions

### Les Points forts :

#### - Le maintien et le déploiement des réseaux

##### le réseau des intervenants sécurité routière (IDSR) :

2 réunions annuelles sont organisées chaque année notamment pour faire le point sur l'actualité réglementaire, sur les actions en cours et à venir nationales et départementales. C'est aussi l'occasion d'échanger, de partager et de fédérer.

La coordination a la souci constant de la professionnalisation des IDSR. Ils participent régulièrement aux actions de formation mises en place par la DREAL des Pays-de-la-Loire. Par ailleurs, deux formations ont été organisées avec une psychologue dans le but d'assurer la posture des IDSR. Thèmes traités choisis après échanges par les IDSR : "La valeur d'exemple" - "Le lien prévention répression"

##### Le réseau Education Nationale :

Des interventions sont faites dans la mesure du possible à chaque rentrée scolaire auprès des référents sécurité routière pour présenter la coordination sécurité routière et exprimer l'aide que la coordination peut apporter dans les actions des établissements.

##### Le réseau des élus référents :

Deux réunions annuelles (1 par secteur) sont organisées notamment pour faire le point sur l'actualité réglementaire, sur les rôles des élus référents, pour témoigner des actions de certains territoires et aider les élus dans leurs missions.

##### Le réseau « étudiants » :

Mise en place d'un partenariat dans le cadre des soirées étudiantes, notamment organisées par la Fédération Etudiante des Associations de l'Anjou (Fé2A). Cette structure se positionne également comme un relais pour la diffusion de supports sécurité routière via le réseau facebook.

#### - Les actions innovantes

Quelques actions innovantes sont déjà évoquées dans le chapitre II-2-2 « Une présentation d'actions significatives ».

La Coordination 49 se positionne comme interface des acteurs, facilitateur des projets. Dans les enjeux du DGO, elle est en recherche d'idées ou d'actions innovantes pour les impulser ou les faciliter.

### Les Points faibles :

#### - La difficulté à mobiliser certains partenaires

Pour l'enjeu « Entreprises et Territoires » dont la cible était les entreprises de moins de 50 salariés, il a été particulièrement difficile de mobiliser les petites entreprises sur la thématique Sécurité Routière. En effet les intérêts économiques sont un frein à cette sensibilisation.

Par ailleurs, les entreprises de moins de 50 salariés sont pour bon nombre de très petites entreprises. En Maine-et-Loire, il y a 30 000 entreprises de moins de 50 salariés parmi lesquelles 24 000 ont moins de 10 salariés.

Le constat est que le responsable est pris par de multiples tâches qui ne lui permettent pas de s'investir dans les actions sécurité routière.

### **- La difficulté à réaliser des évaluations qualitatives**

L'évaluation d'une action sécurité routière est pour l'instant uniquement quantitative, c'est-à-dire nombre de personnes présentes, ou nombre d'actions réalisées par enjeu.

Pour disposer d'une évaluation qualitative, la coordination manque d'un outil.

Toutefois, en 2015, lors de l'action au CFA de Narcé, une évaluation qualitative des actions avait été mise en place avec les jeunes sur la base d'un questionnaire réalisé par la coordination et complété par les jeunes.

A ce titre, la coordination sécurité routière du Maine-et-Loire attend beaucoup du niveau national.

## **III - LE DGO 2018-2022**

### **III.1- Détermination des enjeux pour le département et indicateurs de suivi**

#### **III.1.1- Détermination des enjeux**

La détermination des enjeux est la première étape indispensable d'une étude de sécurité routière. Elle apporte au décideur une vision précise de l'accidentalité de son territoire à partir d'éléments constatés objectifs.

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux sont :

- 4 enjeux impératifs :

A - le risque routier professionnel

B – la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

C - les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

D - les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

- 4 enjeux facultatifs, à justifier par le niveau local :

E - le partage de la voirie (urbain/interurbain)

F - les deux roues-motorisés

G - la vitesse

H - les distracteurs (correspondant plus globalement au déficit d'attention).

### III.1.2- Méthode de caractérisation des enjeux

La caractérisation des enjeux se fait en trois étapes :

- la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
- la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

#### L'importance de chaque enjeu

L'enjeu peut être :

- absolu, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,
- relatif, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, référence nationale ou référence de la famille de départements de même profil (*famille des départements multipolaires pour le Maine-et-Loire*).

Les deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
effectif très faible en nombre ou %	non	
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
écart positif > 5 points entre % du département et % de la famille de départements de même profil ou % référence nationale		oui
écart positif < 5 points entre % du département et % de la famille de départements de même profil ou % référence nationale		non sauf si test analyse thématique significatif

#### Le panorama des enjeux susceptibles d'être retenus

L'objectif de ce panorama est de dresser un état des lieux de l'accidentalité départementale selon des thématiques pertinentes, sur la période 2012-2016.

### III.1.3- Indicateurs par enjeux, à suivre au cours des années 2018-2022

Pour chaque enjeu, il est proposé des indicateurs de suivi, répartis en deux familles :

- des indicateurs bruts permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental.
- des indicateurs de référence permettant, lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

L'intérêt de mettre en place ces indicateurs est double :

Ils permettent de situer l'importance de l'enjeu au sein de la famille à laquelle est rattaché le département, et d'observer l'évolution entre les deux périodes de 5 ans.

Il est ainsi possible d'analyser les valeurs des indicateurs calculés pour le département par rapport à celles de sa famille de rattachement.

Ces mêmes indicateurs seront suivis annuellement à partir de 2017 afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évolution négative.

Le détail des indicateurs est intégré dans chacune des fiches enjeux annexées au présent DGO.

### III.1.4- Analyse locale des enjeux

L'analyse locale pour chacun des enjeux est scindée en 3 parties :

- 1) l'importance de l'enjeu dans le département au vu de la méthode de la DSR
- 2) le panorama des accidents avec une analyse détaillée liée à l'accidentalité locale pour chaun des enjeux
- 3) Les indicateurs de suivi

La partie 1 est intégrée au présent chapitre.

Les parties 2 et 3 sont détaillées dans les fiches complètes annexées au présent DGO qui se réfèrent à chacun des enjeux :

#### **Importance de l'enjeu A - Le risque routier professionnel**

*Méthodologie DSR : Part des accidents « professionnels » impliquant au moins 1 conducteur en trajet « mission » ou en trajet « domicile-travail », parmi l'ensemble des accidents corporels avec au moins 1 usager dont le trajet est renseigné.*

*Part des tués dans un accident « professionnel » par rapport au total des tués dans les accidents corporels avec au moins 1 usager dont le trajet est renseigné.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents « professionnels »	Nombre d'accidents corporels avec trajet connu	Part accidents « professionnels »
Maine-et-Loire	1 305	3 070	<b>43 %</b>
Famille Dép. multipolaires	18 827	46 200	<b>41 %</b>
France Métropole	108 978	236 841	<b>46 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident « professionnel »	Nombre de tués dans un accident avec trajet connu	Part tués dans accidents « professionnels »
Maine-et-Loire	66	163	<b>41 %</b>
Famille Dép. multipolaires	1 810	4 358	<b>42 %</b>
France Métropole	6 446	16 079	<b>40,00 %</b>

L'enjeu « risque routier professionnel » est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [Risques routier professionnel](#)

## **Importance de l'enjeu B - Conduite après usage de substances psychoactives**

### B1 – L'alcool

**Méthodologie DSR :** *Part des accidents impliquant au moins un conducteur alcoolisé, parmi l'ensemble des accidents corporels pour lesquels le taux de tous les conducteurs est connu.*  
*Part des tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé par rapport au total des tués dans les accidents corporels pour lesquels le taux de tous les conducteurs est connu.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents avec taux alcool connu tous conducteurs	Part accidents avec alcool
Maine-et-Loire	370	3 198	<b>12 %</b>
Famille Dép. multipolaires	6 046	45 266	<b>13 %</b>
France Métropole	24 499	228 461	<b>11 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, dans les accidents avec taux alcool connu tous conducteurs	Part tués dans accident avec alcool
Maine-et-Loire	52	146	<b>36 %</b>
Famille Dép. multipolaires	1 177	3 826	<b>31 %</b>
France Métropole	4 151	14 017	<b>30 %</b>

La part des tués dans les accidents avec alcool est statistiquement plus élevée que celles des références. L'enjeu « alcool » est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

### B2 - Les stupéfiants

**Méthodologie DSR :** *Part des accidents impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant, parmi l'ensemble des accidents corporels pour lesquels le paramètre stupéfiant est connu pour tous les conducteurs.*  
*Part des tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au total des tués dans les accidents corporels pour lesquels le paramètre stupéfiant est connu pour tous les conducteurs.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents avec stupéfiant connu tous conducteurs	Part accidents avec stupéfiant
Maine-et-Loire	105	520	<b>20 %</b>
Famille Dép. multipolaires	2 340	15 003	<b>16 %</b>
France Métropole	24 499	228 461	<b>11 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, dans les accidents avec stupéfiant connu tous conducteurs	Part tués dans accident avec stupéfiant
Maine-et-Loire	26	112	23 %
Famille Dép. multipolaires	637	3 095	21 %
France Métropole	2 448	10 959	22 %

L'enjeu «stupéfiant» est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [La conduite après usage de produits psychoactifs](#)

## Importance de l'enjeu C - Les jeunes

### C1 - Les jeunes de 14 à 17 ans

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 14 à 17 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.  
Part des tués de 14 à 17 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 14-17 ans
Maine-et-Loire	518	3 567	15 %
Famille Dép. multipolaires	5 771	52 823	11 %
France Métropole	25 853	289 565	9 %

Période 2012-2016	Nombre de tués de 14-17 ans	Nombre total de tués	Part tués 14-17 ans
Maine-et-Loire	12	168	7 %
Famille Dép. multipolaires	164	4 557	4 %
France Métropole	635	17 243	4 %

La part d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 14 à 17 ans est statistiquement plus élevée que la référence nationale.

L'enjeu «jeunes âgés de 14 à 17 ans » est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

### C2 - Les jeunes de 18 à 24 ans

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 18 à 24 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.  
Part des tués de 18 à 24 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 18-24 ans
Maine-et-Loire	1 342	3 567	<b>38 %</b>
Famille Dép. multipolaires	18 164	52 823	<b>34 %</b>
France Métropole	92 334	289 565	<b>32 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués de 18-24 ans	Nombre total de tués	Part tués 18-24 ans
Maine-et-Loire	25	168	<b>15 %</b>
Famille Dép. multipolaires	891	4 557	20 %
France Métropole	3 187	17 243	18 %

L'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans » est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

### C3 - Les jeunes de 25 à 29 ans

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 25 à 29 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.  
Part des tués de 25 à 29 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 25-29 ans
Maine-et-Loire	631	3 567	<b>18 %</b>
Famille Dép. multipolaires	10 886	52 823	<b>21%</b>
France Métropole	65 107	289 565	<b>22 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués de 25-29 ans	Nombre total de tués	Part tués 25-29 ans
Maine-et-Loire	18	168	<b>11 %</b>
Famille Dép. multipolaires	443	4 557	<b>10 %</b>
France Métropole	1 665	17 243	<b>10 %</b>

L'enjeu « usagers âgés de 25 à 29 ans » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu Délégation à la Sécurité Routière (DSR) doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022, et pourra être traité de façon transversale au travers d'autres enjeux.

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [Les jeunes](#)

### Importance de l'enjeu D - Les seniors

#### D1 - Les seniors de 65 à 74 ans

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 65 à 74 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.  
Part des tués de 65 à 74 ans par rapport au total des tués.*



Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 65-74 ans
Maine-et-Loire	347	3 567	<b>10 %</b>
Famille Dép. multipolaires	5 891	52 823	11%
France Métropole	30 007	289 565	10 %

Période 2012-2016	Nombre de tués de 65-74 ans	Nombre total de tués	Part tués 65-74 ans
Maine-et-Loire	16	168	<b>10 %</b>
Famille Dép. multipolaires	372	4 557	8%
France Métropole	1 433	17 243	8 %

L'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu de la DSR doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022.

## D2 - Les seniors de 75 ans et +

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 75 ans et plus par rapport à la totalité des accidents corporels.  
Part des tués de 75 ans et plus par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 75 ans et plus
Maine-et-Loire	323	3 567	<b>9 %</b>
Famille Dép. multipolaires	5 442	52 823	10 %
France Métropole	25 802	289 565	9 %

Période 2012-2016	Nombre de tués de 75 ans et plus	Nombre total de tués	Part tués 75 ans et plus
Maine-et-Loire	22	168	<b>13 %</b>
Famille Dép. multipolaires	588	4 557	13 %
France Métropole	2 488	17 243	14 %

L'enjeu « seniors âgés de 75 ans et plus » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu de la DSR doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022.

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [Les seniors](#)

## **Importance de l'enjeu E - Le partage de la voirie**

### E1 - Les piétons, selon le milieu urbain/interurbain et non urbain

*Méthodologie DSR : Part des accidents corporels impliquant un piéton en agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels en agglomération hors autoroute, avec distinction des agglomérations de plus et de moins de 5 000 habitants.*

*Part des accidents corporels impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération hors autoroute.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un piéton en agglomération hors autoroute		Nombre total d'accidents en agglomération hors autoroute		Part accidents piétons en aggro hors autoroute	
	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab
Maine-et-Loire	43	462	181	2249	24 %	21 %
Famille Dép. multipolaires	1 281	7 121	6 274	25 432	20 %	28 %
France Métropole	3 636	47 941	17 433	179 013	21 %	27 %

Période 2012-2016	Nombre de tués impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute		Nombre total de tués hors agglomération et hors autoroute		Part tués piétons hors aggro et hors autoroute	
	Maine-et-Loire	45		977		5 %
Famille Dép. multipolaires	743		18 131		4 %	
France Métropole	3 039		68 410		4 %	

L'enjeu « piétons » est un **enjeu absolu de sécurité routière en milieu urbain** dans le département de Maine-et-Loire.

E2 - Les cyclistes dans les accidents avec un véhicule tiers, selon le milieu urbain/interurbain et non urbain

**Méthodologie DSR :** *Part des accidents corporels impliquant un cycliste et un véhicule tiers en agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels en agglomération hors autoroute, avec distinction des agglomérations de plus et de moins de 5 000 habitants.*

*Part des accidents corporels impliquant un cycliste et un véhicule tiers hors agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération hors autoroute.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un cycliste avec un tiers en agglomération hors autoroute		Nombre total d'accidents en agglomération hors autoroute		Part accidents cyclistes+tiers en aggro hors autoroute	
	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab
Maine-et-Loire	12	292	181	2 249	7 %	13 %
Famille Dép. multipolaires	533	2 932	6 274	25 432	8 %	12 %
France Métropole	1 386	14 250	17 433	179 013	8 %	8 %

Période 2012-2016	Nombre de tués impliquant un cycliste avec un tiers hors agglomération et hors autoroute	Nombre total de tués hors agglomération et hors autoroute	Part tués cyclistes+tiers hors agglomération et hors autoroute
Maine-et-Loire	27	977	3 %
Famille Dép. multipolaires	802	18 131	4 %
France Métropole	666	15 930	4 %

L'enjeu «cyclistes» est un **enjeu relatif de sécurité routière en milieu urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants)** dans le département de Maine-et-Loire.

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [Le partage de la voirie](#)

### Importance de l'enjeu F - Les deux roues motorisés

*Méthodologie DSR : Part des accidents corporels impliquant un usager en 2RM par rapport à la totalité des accidents corporels, avec distinction des 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  et  $> 125 \text{ cm}^3$ .*

*Part des tués en 2RM par rapport au total des tués, avec distinction des 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$  et  $> 125 \text{ cm}^3$ .*

Période 2012-2016	Nombre accidents impliquant un 2RM	Nombre accidents impliquant un 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$	Nombre accidents impliquant un 2RM $> 125 \text{ cm}^3$	Nombre total d'accidents	Part accidents 2RM	Part accidents 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$	Part accidents 2RM $> 125 \text{ cm}^3$
Maine-et-Loire	1 113	816	298	3 567	31 %	23 %	8 %
Famille Dép. multipolaires	14 763	8 541	6 296	52 823	28 %	16 %	12 %
France Métropole	106 245	60 719	46 614	289 565	37 %	21 %	16 %

Période 2012-2016	Nombre de tués en 2RM	Nombre de tués en 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$	Nombre de tués en 2RM $> 125 \text{ cm}^3$	Nombre total de tués	Part tués en 2RM	Part tués en 2RM $\leq 125 \text{ cm}^3$	Part tués en 2RM $> 125 \text{ cm}^3$
Maine-et-Loire	39	16	23	168	23 %	10 %	14 %
Famille Dép. multipolaires	901	289	612	4 557	20 %	6 %	13 %
France Métropole	3 926	1 222	2 704	17 243	23 %	7 %	16 %

L'enjeu «deux-roues motorisés» est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire, et en particuliers les **2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$** .

Pour obtenir plus de détails, la fiche complète est en Annexe IV.2- [Les 2 RM](#)

### Importance de l'enjeu G – La vitesse

Les données sur la vitesse ne permettent pas d'utiliser la méthode définie au III.2.2. L'analyse de l'enjeu fait l'objet de méthodes spécifiques.

*Méthodologie DSR : Part des accidents mortels dus à la vitesse à partir des données du fichier APAM - Données de références fournies par la DSR pour la période 2015-2016*

Période 2015-2016	Cause : Vitesse excessive ou inadaptée
Maine-et-Loire	<b>35 %</b>
Famille Dép. multipolaires	31 %
France Métropole	31 %

Concernant la mortalité routière, l'enjeu « vitesse » est un **enjeu significatif** dans le département de Maine-et-Loire.

*Méthodologie DSR : Part des infractions vitesse CA et hors CA par rapport au total des 4 principales infractions (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect feu rouge) - Données de références fournies par la DSR pour l'année 2016*

Année 2016	Nombre d'infractions Vitesse (CA et hors CA)	Nombre total des 4 principales infractions	Part infractions Vitesse
Maine-et-Loire	128 156	137 041	<b>93,5 %</b>
Famille Dép. multipolaires	4 225 086	4 405 778	<b>95,9 %</b>

La proportion d'infractions vitesse relevées pour le département est moins importante que pour la famille de départements de référence.

### **Importance de l'enjeu H - Les distracteurs**

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée » parmi l'ensemble des accidents corporels avec au moins 1 usager dont le facteur lié à l'usager est connu.*

*Part des tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée » par rapport au total des tués dans les accidents corporels avec au moins 1 usager dont le facteur lié à l'usager est connu.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents avec « attention perturbée »	Nombre d'accidents avec facteur usager connu	Part accidents avec « attention perturbée »
Maine-et-Loire	368	772	<b>48 %</b>
Famille Dép. multipolaires	6 118	14 062	<b>44 %</b>
France Métropole	26 087	58 927	<b>44 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident avec « attention perturbée »	Nombre de tués dans les accidents avec facteur usager connu	Part tués dans un accident « attention perturbée »
Maine-et-Loire	14	48	<b>29 %</b>
Famille Dép. multipolaires	394	1 561	<b>25 %</b>
France Métropole	1 417	5 592	<b>25 %</b>

## III.2- Démarche d'élaboration

### III.2.1- Copil du 13/09/2017

Le COPIL s'est réuni avec pour objectif la validation des enjeux à retenir pour le DGO 2018 - 2022.

La présentation s'est déroulée en 3 temps :

- **Bilan de l'accidentalité** avec le comparatif des périodes 2007-2011 et 2012-2016 sur les enjeux qui s'y réfèrent :

- . Territoires et entreprises
- . Les jeunes avec 2 tranches d'âge : 14-17 et 18- 24 ans
- . Les 2 roues motorisés
- . Les cyclistes
- . Les seniors

- **Bilan des actions du DGO 2013-2017** au titre des 3 plans annuels :

- . Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière
- . Plans Départementaux de Contrôles Routiers
- . Plans de communication

- **Perspectives du DGO 2018 - 2022 :**

. Les enjeux ont été expliqués avec les 2 niveaux définis par la Délégation à la Sécurité Routière - DSR - :

niveau 1 :

Enjeux impératifs imposés par le niveau national avec détermination d'enjeux absolus et relatifs :

- . Le risque routier professionnel
- . La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- . Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- . Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

Selon la méthode de la DSR, l'accidentalité constatée dans l'enjeu « Jeunes » pour la classe d'âge 25-29 ans est en deçà des seuils de détermination des enjeux en impératifs ou facultatifs.

Toutefois eu égard aux retours des acteurs de terrain, il a été validé que cette tranche d'âge serait traitée de manière transversale dans chacun des enjeux et plus particulièrement dans l'enjeu "Risque Routier Professionnel".

niveau 2 :

Enjeux facultatifs justifiés par le niveau local : d'enjeux absolus et relatifs

- . Le partage de la voirie (urbain/interurbain)
- . Les deux roues motorisés (2RM)
- . La vitesse
- . Les distracteurs

Au vu de la présentation, le Comité de Pilotage a retenu les enjeux suivants :

Enjeux impératifs :

- . Le risque routier professionnel
- . La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- . Les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- . Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

Enjeux facultatifs :

- . Le partage de la voirie
- . Les deux roues motorisés

Pour les enjeux "vitesse" et "distracteurs" (qui correspondent à l'usage des téléphones portables, des GPS, etc. mais également tout ce qui est lié à un défaut d'attention en général) le traitement est plus compliqué. En effet, au titre du PDCR, les contrôles peuvent être renforcés sur ces 2 enjeux. Au titre du plan de communication les messages peuvent également être plus soutenus. Toutefois, au titre du PDASR, il est rare d'isoler ces enjeux dans les actions. Aussi il a été validé qu'ils seraient traités de manière transversale pour les aborder dans chaque enjeu et dans chaque domaine.

L'ensemble des enjeux devant être abordés selon les 4 domaines fixés par la DSR :

- . Améliorer la connaissance
- . Sécuriser les infrastructures
- . Informer, former, éduquer, sensibiliser
- . Contrôler, sanctionner

Le COPIL a décidé de l'échéancier amenant à une finalisation du document en fin d'année avec une signature début 2018

L'analyse de chacun des enjeux retenus est détaillée dans les annexes paragraphe IV-2-.

### **III.2.2- Groupe de travail du 09/11/2017**

La démarche a été engagée de manière large et partenariale avec 3 objectifs

- 1) Travailler en interministérialité et avec les acteurs de terrain
- 2) Dégager des propositions d'orientations d'actions sur les enjeux retenus par le COPIL et dans les 4 domaines
- 3) Conforter la dynamique de réseaux.

407 personnes ont été contactées dans 83 services ou structures (dont 277 élus référents sécurité routière, 25 IDSR et 16 IPCSR) (annexe IV-3 [liste des structures présentes](#))

Près de 70 personnes de 36 structures ou services ont accepté de s'engager dans cette réflexion.

De nombreux documents dont l'analyse locale des enjeux ont été remis aux participants pour compléter leur acculturation et leur donner l'information la plus grande possible sur les enjeux de leur groupe de réflexion.

7 groupes de travail ont été constitués en correspondance avec un enjeu validé avec la consigne de croiser avec les autres enjeux y compris les transversaux.

Deux animateurs ont été retenus par groupe. La coordination sécurité routière a mise en place 3 temps de formations pour les animateurs.

Le travail a consisté après le partage sur la thématique à définir des projets d'actions réordonnés ensuite en orientations d'actions dans chacun des 4 domaines d'intervention.

L'ensemble a ensuite été présenté en séance plénière.

### **III.2.3- Copil du 20/11/2017**

Le COPIL s'est réuni avec pour objectif la validation des orientations d'actions proposées par les groupes de travail.

Quelques propositions ont été supprimées compte tenu du fait qu'elles contrevenaient aux organisations et réglementations. D'autres ont été réécrites pour en faciliter la compréhension.

Les orientations d'actions validées sont présentées selon 2 niveaux ;

- . Le niveau national :

- . Le niveau local :

- avec d'abord la cible plus spécifique du fonctionnement de la coordination sécurité routière
- puis ensuite les orientations qui constitueront la feuille de route de la coordination sécurité routière et de ses partenaires.

#### **Validation et signature :**

Monsieur le Préfet de Maine et Loire a décidé que ses co-signataires seraient les suivants :

- . Le procureur du tribunal d'Angers
- . Le procureur du tribunal de Saumur
- . Le président du Conseil départemental
- . Le président de l'association départementale des maires de France

Le DGO a été soumis pour approbation à chacun des signataires. Il a ensuite été soumis à la validation du Préfet.

#### **Forme de l'évènement de signature :**

le Préfet, le Procureur de la République d'Angers, le Procureur de la République de Saumur, le Président du Conseil Départemental de Maine-et-Loire et le Président de l'Association Départementale des Maires de France ont cosigné le Document Général d'orientation (DGO) de Sécurité Routière 2018-2022 le 12 mars 2018 en présence de la presse.

#### **Communication du document validé et signé :**

A sa signature, le document est remis au Délégué Interministériel à la Sécurité Routière. Il est transmis à chacun des participants en version dématérialisée et mis en ligne sur l'intranet de la Préfecture.

### **III.2.4- Les orientations d'actions validées**

#### **Au niveau national :**

Les propositions d'orientations d'actions relèvent de 5 champs :

- L'information
- La communication
- L'innovation
- La valorisation
- La réglementation

Elles sont détaillées ci-après dans chacun des champs et seront transmises par Monsieur le Préfet au Délégué Interministériel à la Sécurité Routière :

### **L'information**

- Améliorer la connaissance des conséquences des accidents pour les 2 roues motorisés (suivi post accidents)

### **La communication :**

- Intensifier le développement des supports en adéquation avec les nouvelles technologies pour communiquer sur la conduite après usage de stupéfiants
- Intensifier la communication nationale sur les dangers des distracteurs dans l'espace public, au volant, à la conduite de tout engin
- Développer la communication nationale ciblée vers les cyclistes et les piétons
- Prolonger les chartes DSR/ Médecins/ Pharmacie par des affiches destinées au public afin que les patients deviennent acteurs des questions liées à l'interface conduite et santé
- Déployer le partenariat avec l'Association des Maires de France (AFM) pour élaborer une charte de l'usage des biens publics, de l'organisation des manifestations, abordant la limitation de l'usage de l'alcool dans tous les lieux publics
- Communiquer sur le dispositif « S » (Seniors)

### **L'innovation**

- Prendre en compte les différents usagers, par mode de déplacements, dans la promotion, le développement et l'utilisation des innovations, tant au niveau des infrastructures, (par l'usage de matériaux innovants, ) que des véhicules (pour intégrer les points d'alertes sur les dangers...)

### **La valorisation**

- Valoriser les bonnes pratiques des entreprises avec des primes ou une fiscalité particulière (éco-conduite qui réduit les vitesses donc l'accidentalité, qui réduit les consommations donc limite l'impact environnemental des déplacements)
- Valoriser les actions des Forces de l'ordre par les contrôles « stupéfiants » en renforçant les dotations en kits

### **La réglementation**

Les propositions d'actions formulées marquent des souhaits d'évolution des textes pour imposer plus de contrôles et plus d'obligations dans l'information.

- Organiser la communication, à destination des chefs d'entreprise pour les accompagner dans l'exercice de leurs responsabilités en matière de sécurité routière, sur les pertes de points des permis de conduire de leurs salariés,
- Imposer dans l'entreprise la remise à niveau et la formation continue obligatoires de la conduite pour le risque mission,
- Imposer d'associer les parents lors de la formation au permis de conduire des enfants mineurs,



- Limiter pour les permis probatoires la puissance des véhicules qu'ils sont autorisés à conduire,
- Imposer l'alcool à 0 sur la durée du permis probatoire,
- Imposer dans une vérification des paramétrages des outils d'aide à la conduite (GPS) notamment pour les seniors,
- Imposer les visites médicales sur l'ensemble de la vie pour les différents usagers,
- Imposer le continuum de formation tout au long de la vie avec accentuation des temps de conduite sur route pour les 2RM,
- Imposer le contrôle technique pour tous les véhicules,
- Faire évoluer le droit pour que l'usage des téléphones au volant soit considéré en délit
- Imposer sur les bouteilles d'alcools des informations sur les doses bars,
- Obliger dans les débits d'alcools, ou lors des manifestations l'affichage d'informations sur la consommation d'alcool,
- Systématiser le contrôle anti démarrage sur tous les véhicules.

## Au niveau local

### - Fonctionnement de la coordination sécurité routière

Les propositions confortent la place que veut se donner la coordination sécurité routière de Maine et Loire : être fédératrice, être l'interface des projets à enjeux, être facilitateur et enfin être source documentaire

En effet, l'ensemble des groupes de travail souligne la nécessité d'une porte d'entrée unique sécurité routière, afin de centraliser l'ensemble des informations, des compétences des différentes structures agissant en sécurité routière . Cette notion avait déjà été évoquée dans le précédent DGO.

Compte tenu de la posture locale de la coordination, certaines de ces orientations ont déjà fait l'objet d'actions. Il reste des orientations à développer particulièrement dans le domaine de l'information, du déploiement de la connaissance et du soutien aux structures :

- Faire connaître aux jeunes particulièrement, les possibilités d'assistance de la coordination sur des projets sécurité routière,
- Informer encore plus largement sur les aides du PDASR,
- Élaborer des supports pédagogiques destinées aux structures organisatrices d'actions
- Mettre en place, vers l'ensemble des acteurs, une méthode de diffusion des ressources disponibles (matériels, pédagogiques, juridiques, partenaires, intervenants, supports d'actions...),
- Identifier les réseaux mobilisables par enjeux,
- Se faire identifier comme interlocuteur de la mise en lien entre les différents acteurs,
- Créer une dynamique avec tous les référents sécurité routière (enseignements, élus...) pour des actions réitérées sur l'accès à l'information, aux outils,
- Etablir un plan de communication commun avec les actions que pourraient engager les Forces de l'Ordre.

### III.2.5- Propositions d'orientations d'actions pour tous les enjeux dans les 4 domaines pour l'ensemble des acteurs locaux

#### Enjeu : « Le risque routier professionnel » :

Domaine	Propositions d'orientations
<b>Amélioration de la connaissance :</b>	
En bénéficiant d'une meilleure connaissance du risque routier en milieu professionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fournir à l'ensemble de la chaîne d'acteurs les informations chiffrées sur le risque routier professionnel et sur les risques routiers Domicile-travail</li> <li>➤ Favoriser le transfert d'expériences, l'échange entre les entreprises, les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT),...</li> <li>➤ Porter à la connaissance des salariés et des entreprises les sanctions correspondantes aux infractions commises</li> </ul>
<b>sécuriser les infrastructures :</b>	
En rendant les déplacements plus sécurisés et en encourageant la concertation entre les professionnels et les gestionnaires de voiries.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer l'information des professionnels (état circulation, état de la route...) pour rendre plus sûrs les différents déplacements sur la route</li> <li>➤ Développer les plans de déplacements d'entreprises ou inter entreprises</li> <li>➤ Favoriser et organiser les échanges entre les gestionnaires routiers, les élus et les entreprises sur la thématique « sécurité routière »</li> </ul>
<b>Informier, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En responsabilisant les différents acteurs en les informant sur toutes les conséquences humaines, financières et juridiques, qui résultent d'un accident, tant pour l'entreprise que pour le salarié.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Impliquer les parents d'apprentis (15-18 ans) dans la formation deux roues de leur enfant (permis AM)</li> <li>➤ Impliquer les établissements d'enseignements (CFA, LP) dans la formation sur le risque routier</li> <li>➤ Impliquer le chef d'entreprise dans les actions de sécurité routière dans son établissement</li> <li>➤ Déployer les formations éco-conduite en entreprises et notamment auprès des jeunes de moins de 29 ans</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner :</b>	
	➤ Orientation d'actions proposées de niveau national

#### Enjeu : « La conduite après usage de substances psychoactives »

Domaine	Propositions d'orientations
<b>Informier, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En encourageant les échanges et en favorisant les initiatives	➤ Développer les liens entre les acteurs de la sécurité routière et le secteur médical

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser le partenariat entre les différents acteurs de la sécurité routière et les assureurs (service prévention)</li> <li>➤ Renforcer l'information et la prévention auprès des jeunes et de ceux qui les entourent</li> <li>➤ Soutenir et développer des actions menées par des jeunes</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner :</b>	
En intensifiant les contrôles et en consolidant la collaboration des forces de l'ordre et des tribunaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimiser les contrôles à des moments spécifiques pour sensibiliser</li> <li>➤ Augmenter le nombre de contrôles</li> <li>➤ Renforcer la procédure de mise en fourrière administrative</li> <li>➤ Réfléchir à la mise en place de la procédure de saisie confiscatoire</li> </ul>

### **Enjeu : « Les jeunes, classe d'âge 14-17 ans »**

Domaine	Propositions d'orientations
<b>Amélioration de la connaissance :</b>	
En fournissant des données chiffrées et ciblées sur le public visé	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Communiquer aux jeunes les données sur l'accidentalité</li> <li>➤ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux différents modes de déplacements des jeunes</li> </ul>
<b>sécuriser les infrastructures :</b>	
En impliquant les jeunes pour une meilleure prise de conscience	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer et améliorer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes (matérialisation visuelle forte, installation de ralentisseurs, de radars, etc.) en tenant compte du transport modal et en associant les jeunes dans la phase de projet</li> </ul>
<b>Informier, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En complétant le cursus sécurité routière, en impliquant et en responsabilisant le public jeune, et en favorisant des canaux de diffusion plus moderne	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Susciter l'engagement des jeunes dans l'élaboration et la participation des actions de Sécurité Routière</li> <li>➤ Favoriser les actions ludiques, concrètes et participatives qui évitent la logique magistrale</li> <li>➤ Inscire les actions dans un continuum éducatif</li> <li>➤ Développer la formation aux règles de base du code de la route aux plus jeunes</li> <li>➤ Sensibiliser les jeunes aux risques des distracteurs lors de leurs déplacements</li> <li>➤ Intégrer les jeunes dans les réflexions et les actions sécurité routière en considérant les degrés de maturité différents d'un public hétérogène (différences</li> </ul>

	<p>importantes entre un jeune de 14 ans et de 17 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Varier les canaux de communication et les actualiser pour s'adapter aux usages des jeunes</li> <li>➤ Recréer du lien entre les forces de l'ordre et les jeunes</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner :</b>	
En développant la vigilance des jeunes par plus de présence des forces de l'ordre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer la présence des forces de l'ordre pour contrôler le respect des règles de circulation aux abords des structures accueillant des jeunes</li> </ul>

### **Enjeu : « Les jeunes, classe d'âge 18-24 ans »**

Domaine	Propositions d'orientations
<b>Amélioration de la connaissance :</b>	
	Orientations d'actions proposées sur le fonctionnement de la coordination
<b>sécuriser les infrastructures :</b>	
En incitant les gestionnaires de voiries à plus de concertation	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Amener les collectivités à solliciter les utilisateurs des aménagements qu'ils vont réaliser sur les secteurs sensibles (sorties d'écoles, bandes cyclables, zones de bus via des outils dématérialisés, des groupes de travail ...).</li> <li>➤ Améliorer la lisibilité des plus petites infrastructures</li> </ul>
<b>Informers, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En poursuivant le maintien des acquis, par des formations complémentaires techniques réglementaires et pédagogiques, et en ciblant notamment aux nouveaux dangers de la conduite, en incitant les jeunes à être acteurs de la sécurité routière et en s'adaptant à leurs modes de communication avec tous les réseaux disponibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travailler avec les entreprises sur la sécurité routière via les référents vers le public des jeunes travailleurs</li> <li>➤ Travailler avec les établissements d'enseignements (publics et privés) pour renforcer et homogénéiser les connaissances sur les bases du code de la route à partir d'une consultation des jeunes</li> <li>➤ Sensibiliser aux conséquences psychologique, juridique et financière d'un accident notamment lors du non respect de la réglementation ( assurances...)</li> <li>➤ Inciter les conducteurs à faire la formation aux gestes de premiers secours</li> <li>➤ Accompagner les jeunes dans les projets pédagogiques Sécurité Routière (projets de film, théâtre, BD etc...)</li> <li>➤ Utiliser les réseaux sociaux et circuits de communications (mail téléphones...) pour diffuser les modifications du code de la route et éventuellement les statistiques de décès et blessés sur le département, les films de sensibilisation</li> <li>➤ Accentuer lors des actions de sécurité routière sur les risques liés aux dangers des distracteurs</li> </ul>

contrôler et sanctionner :	
	➤ Orientations d'actions proposées de niveau national

### Enjeu : « Les Seniors »

Domaine	Propositions d'orientations
sécuriser les infrastructures :	
En incitant les gestionnaires de voiries à prendre en compte la démographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Intégrer les évolutions démographiques (vieillesse de la population) dans les aménagements</li> <li>➤ Communiquer sur les modifications de l'infrastructure</li> </ul>
Informers, former, éduquer sensibiliser :	
En soutenant les seniors dans leur quotidien et par un soutien de la famille et des différents partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer la connaissance de son propre véhicule</li> <li>➤ Renforcer les ateliers révisions - connaissances code de la route et conduite</li> <li>➤ Associer les médecins dans certaines actions</li> <li>➤ Impliquer les seniors dans la connaissance des infrastructures (diagnostics)</li> <li>➤ Promouvoir l'usage de la mesure d'une alcoolémie pour les seniors</li> <li>➤ Développer la formation intra familiale</li> <li>➤ Développer les missions de médiateurs dans les collectivités sur le partage de la route et pour lutter contre la sédentarisation des seniors et les habitudes de déplacements</li> <li>➤ Développer les déplacements solidaires</li> <li>➤ Encourager les femmes seniors à la reprise du volant</li> </ul>
contrôler et sanctionner :	
	➤ Orientations d'actions proposées de niveau national

### Enjeu : « Le partage de la voirie (urbain/interurbain) »

Domaine	Propositions d'orientations
Amélioration de la connaissance :	
En élargissant les bases de données et en les déployant	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Affiner les connaissances sur les trajets et l'accidentalité des cyclistes et des piétons en milieu urbain et rural</li> <li>➤ Accéder aux autres bases de données d'accidentalité (ex : assureurs, gestionnaires de voiries...)</li> <li>➤ Développer la connaissance des outils d'aménagement et le partage des expériences</li> </ul>

<b>sécuriser les infrastructures :</b>	
En intégrant la planification et la cohérence dans les aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Intégrer le partage de la voirie dans les projets d'infrastructures</li> <li>➤ Améliorer l'harmonisation et la cohérence pour une meilleure compréhension des aménagements</li> <li>➤ Inciter à concevoir et à réaliser un plan d'actions sur les déplacements (Plan de déplacements) après les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunal et les plans climat air énergie territorial (PCAET)</li> <li>➤ Réfléchir à la mise en place d'une veille citoyenne des infrastructures</li> </ul>
<b>Informé, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En entretenant la connaissance de tous les usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Communiquer sur la réglementation et les responsabilités pour améliorer et maintenir la connaissance tout au long de la vie de tous les usagers</li> <li>➤ Développer la communication locale ciblée vers les cyclistes et les piétons</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner :</b>	
En intensifiant les contrôles	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer les contrôles préventifs avec communication</li> <li>➤ Renforcer le contrôle sanction</li> </ul>

### **Enjeu : « Les deux roues motorisés (2RM) »**

Domaine	Propositions d'orientations
<b>Amélioration de la connaissance :</b>	
En approfondissant la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Renforcer la connaissance au sein de l'école</li> <li>➤ Renforcer la formation technique</li> </ul>
<b>sécuriser les infrastructures :</b>	
En facilitant les échanges entre les différents partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les collectivités à la nécessité de la concertation avec les usagers</li> <li>➤ Réfléchir à la mise en place d'une veille spécifique des infrastructures par les associations</li> </ul>
<b>Informé, former, éduquer sensibiliser :</b>	
En développant une communication ciblée	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Médiatiser les actions de formation 2RM</li> <li>➤ Sensibiliser au port des équipements</li> <li>➤ Systématiser lors d'actions la communication sur le partage de la route (place du 2 roues / autres usagers)</li> <li>➤ Elargir l'information sur le risque du débridage (Cyclomoteurs)</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner :</b>	
En renforçant le contrôle	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Habituer les élèves conducteurs pendant leur formation initiale à être contrôlé</li> <li>➤ Contrôler la conformité des 2RM (cyclos/motos)</li> </ul>

### **III.3- Suivi et évaluation du DGO 2018-2022**

Les orientations déclinées serviront de fil conducteur à la conduite du Document Général d'Orientation.

Tout le travail fourni par les partenaires dans les groupes de travail montre la nécessité de faire émerger des initiatives fortes, de s'investir dans les réseaux nouveaux et de nous rendre tous partenaires actifs de ce nouveau DGO 2018-2022.

Dans l'objectif de le conforter, un bilan annuel sera réalisé. Il aura pour objectif de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO et le bilan des actions de chaque orientation pour chacun des enjeux.

Chaque année jusqu'en 2022, les orientations d'actions définies dans ce DGO constitueront le fondement des projets d'actions élaborées au titre des PDASR après sa validation par un comité de pilotage annuel.

L'évolution de l'accidentalité pourra éventuellement amener le Comité de pilotage à intégrer dans ce DGO des enjeux supplémentaires sous la forme d'avenant et de proposer les nouvelles orientations d'actions qui en découleront.

## IV - LES ANNEXES

### IV.1- Composition du comité de pilotage

### IV.2- Fiches enjeux :

Fiche enjeu - A - [☞ Risque routier professionnel](#)

Fiche enjeu - B - [☞ La conduite après usage de produits psychoactifs](#)

Fiche enjeu - C - [☞ Les jeunes](#)

Fiche enjeu - D - [☞ Les seniors](#)

Fiche enjeu - E - [☞ Le partage de la voirie](#)

Fiche enjeu - F - [☞ Les 2 roues motorisés](#)

### IV.3- La représentation des [Groupes de travail](#)

IV.4- Présentation par enjeu des synthèses établies par chaque groupe de travail avec les propositions d'orientations d'actions déclinées en propositions d'actions

Le risque routier professionnel

La conduite après usage de produits psychoactifs

Les jeunes 14-17 ans

Les jeunes 18-24 ans

Les seniors

Le partage de la voirie

Les 2 roues motorisés

### IV.5- [Outils disponibles](#)





## IV.1- Composition du comité de pilotage



**Direction départementale des Territoires**  
Service Sécurité Routière et Gestion de Crise  
Unité Transports, Ingénierie de Crise, Sécurité Routière

Cabinet du Préfet  
Direction des sécurités

### ARRÊTÉ

**Portant composition du comité de pilotage du document général d'orientations (DGO)  
et du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)**

**Le Préfet de Maine-et-Loire**  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Officier de l'Ordre national du Mérite

VU le Code de la route,  
VU la circulaire du Ministère de l'intérieur en date du 11 avril 2017 relative au document  
général d'orientation (DGO) 2018-2022,

### A R R Ê T E

#### **Article 1 :**

Le rôle du comité de pilotage du document général d'orientation (DGO) et du plan  
départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est défini comme suit :

- Organiser des évaluations annuelles des actions engagées dans les cadres du plan départemental d'actions de sécurité routière, et du plan départemental de contrôle routier de l'année précédente,
- Partager les résultats de l'accidentalité,
- Orienter les enjeux du document général d'orientation en fonction de l'accidentalité et des évaluations annuelles,
- Analyser les propositions d'aides financières attribuées dans le cadre de l'appel à projets en conformité avec le plan départemental d'actions de sécurité routière.

**Article 2 :**

Le comité de pilotage du DGO, présidé par Monsieur le Préfet, est composé de :

- Monsieur le Procureur de la République TGI d'Angers ou son représentant,
- Madame la Procureure de la République du TGI de Saumur ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil départemental en charge des routes et des déplacements ou son représentant,
- Monsieur le Président de l'Association des Maires du Maine-et-Loire ou son représentant,
- Monsieur le Maire d'Angers ou son représentant,
- Monsieur le Maire de Saumur ou son représentant,
- Monsieur le Maire de Cholet ou son représentant,
- Monsieur le Maire de Segré ou son représentant,
- Monsieur le Responsable du Groupement départemental de la Gendarmerie ou son représentant,
- Monsieur le Directeur départemental de la Sécurité Publique ou son représentant,
- Monsieur le Directeur Académique des Services de l'Éducation Nationale ou son représentant,
- Monsieur le Directeur de Prévention Routière ou son représentant,
- Monsieur le Président de l'Automobile Club de l'Ouest ou son représentant,
- Monsieur le Président du Régime Social des Indépendants ou son représentant,
- Madame la Présidente de la MSA ou son représentant,
- Monsieur le Président de la CARSAT ou son représentant,
- Monsieur le Président départemental de l'AGEA ou son représentant,

des membres peuvent également être invités à participer à ce Comité de Pilotage selon les thématiques traitées, ainsi qu'il suit :

- Madame la Présidente de la Chaîne d'Amitié pour la Sécurité et l'Information des Motards de Maine-et-Loire ou son représentant,
- Monsieur le Secrétaire de la Fédération Française des Motards en Colère de Maine-et-Loire ou son représentant,
- Monsieur le Président de Génération Mouvement ou son représentant,
- Monsieur le Président de Place aux Vélos ou son représentant,
- Monsieur le Chef de district COFIROUTE d'Angers ou son représentant,
- Monsieur le Chef de district ASF Pays-de-La-Loire ou son représentant,
- Madame la Directrice Régionale de l'ANPAA ou son représentant,
- Monsieur le Président de la Fé2a ou son représentant.

**Article 3 :**

Cet arrêté est valide pendant la période d'exécution du DGO 2018-2022.

Angers, le 31 AOUT 2017  
Le Préfet de Maine-et-Loire

Bernard GONZALEZ



## IV.2- Fiches enjeux

### Fiche enjeu - A - Le risque routier professionnel Période 2012-2016

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque trajet « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque trajet « domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

#### A.1 Importance de l'enjeu « risque routier professionnel »

**Méthodologie DSR :** Part des accidents « professionnels » impliquant au moins 1 conducteur en trajet « mission » ou en trajet « domicile-travail », parmi l'ensemble des accidents corporels avec au moins 1 usager dont le trajet est renseigné.  
Part des tués dans un accident « professionnel » par rapport au total des tués dans les accidents corporels avec au moins 1 usager dont le trajet est renseigné.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents « professionnels »	Nombre d'accidents corporels avec trajet connu	Part accidents « professionnels »
Maine-et-Loire	1 305	3 070	<b>43 %</b>
Famille Dép. multipolaires	18 827	46 200	<b>41 %</b>
France Métropole	108 978	236 841	<b>46 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident « professionnel »	Nombre de tués dans un accident avec trajet connu	Part tués dans accidents « professionnels »
Maine-et-Loire	66	163	<b>41 %</b>
Famille Dép. multipolaires	1 810	4 358	<b>42 %</b>
France Métropole	6 446	16 079	<b>40 %</b>

L'enjeu « risque routier professionnel » est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

**Distinction entre les 2 types de trajets et comparaison aux références fournies par la DSR :**

Part des accident corporels impliquant un conducteur en trajet « mission » par rapport à l'ensemble des accidents corporels « professionnels »

Part des accident corporels impliquant un conducteur en trajet « domicile-travail » par rapport à l'ensemble des accidents corporels « professionnels ».

Période 2012-2016	Nombre d'accidents « mission »	Nombre d'accidents « professionnels »	Part accidents « mission »
Maine-et-Loire	507	1 305	<b>39 %</b>
Famille Dép. multipolaires	8 464	18 827	<b>45 %</b>
France Métropole	51 356	108 978	<b>47 %</b>

Période 2012-2016	Nombre d'accidents « domicile-travail »	Nombre d'accidents « professionnels »	Part accidents « domicile-travail »
Maine-et-Loire	901	1 305	<b>69 %</b>
Famille Dép. multipolaires	11 805	18 827	<b>63 %</b>
France Métropole	66 901	108 978	<b>61 %</b>

Parmi les accidents « professionnels », les accidents liés aux trajets « domicile-travail » sont plus nombreux.

La proportion d'**accidents avec un conducteur en trajet « domicile-travail »** est statistiquement plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux références.

## A.2 Panorama des accidents liés au risque professionnel

### A.2.1 - Les accidents liés aux trajets « mission »

#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager en trajet « mission »  
(tous types d'usagers)

**15 % des accidents corporels  
et 23 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

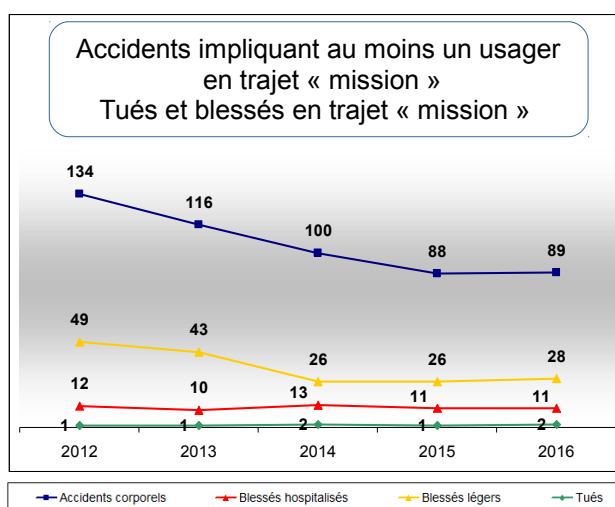
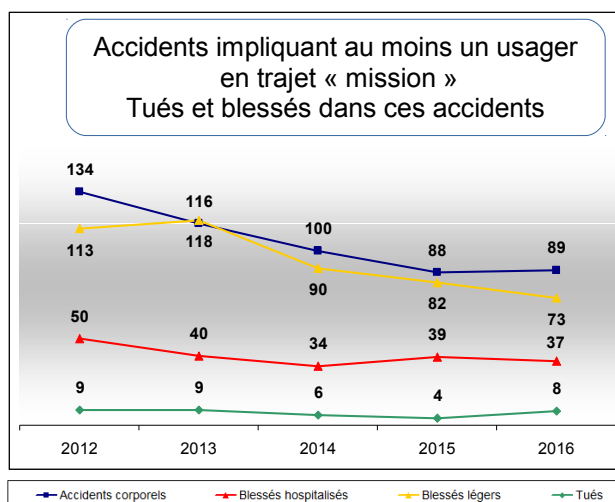
21 % des tués  
15 % des victimes

Usagers en trajet « mission »

7 tués ⇒ **4 % des tués**  
236 victimes ⇒ **5 % des victimes**  
600 impliqués ⇒ **8 % des impliqués**

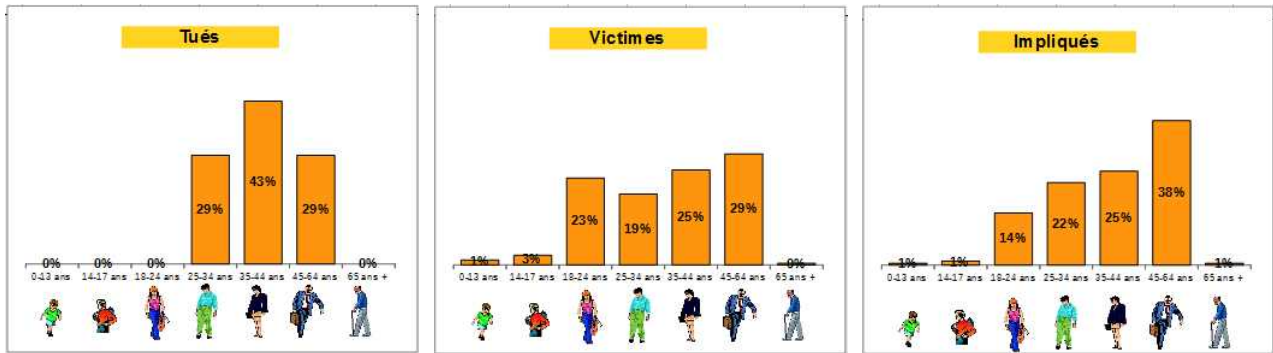
Evolution sur 5 ans :

- 34 % d'accidents corporels  
- 34 % de victimes en trajet « mission »

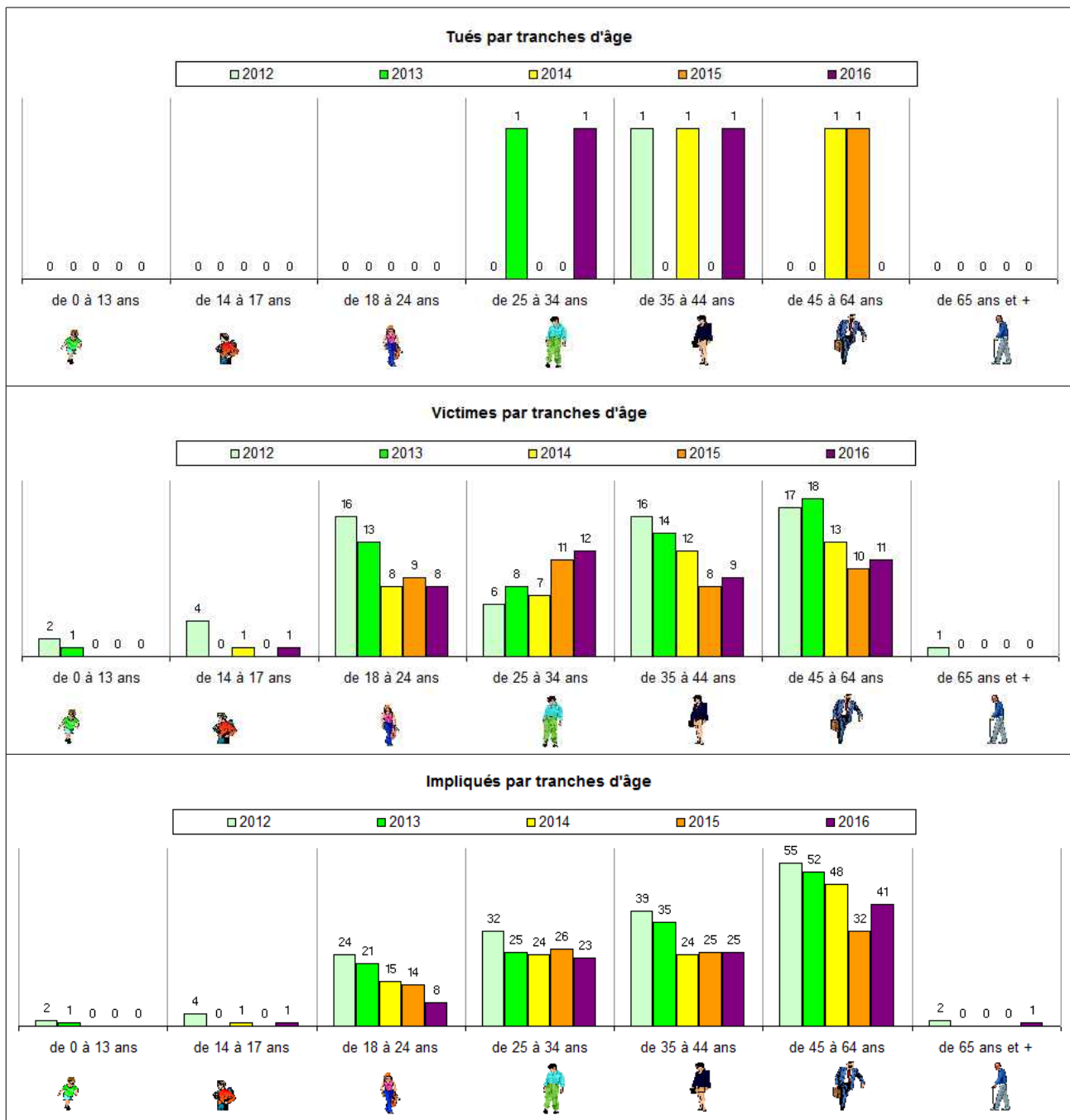


## b) Ages des usagers en trajet « mission » (tous types d'usagers)

### Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016

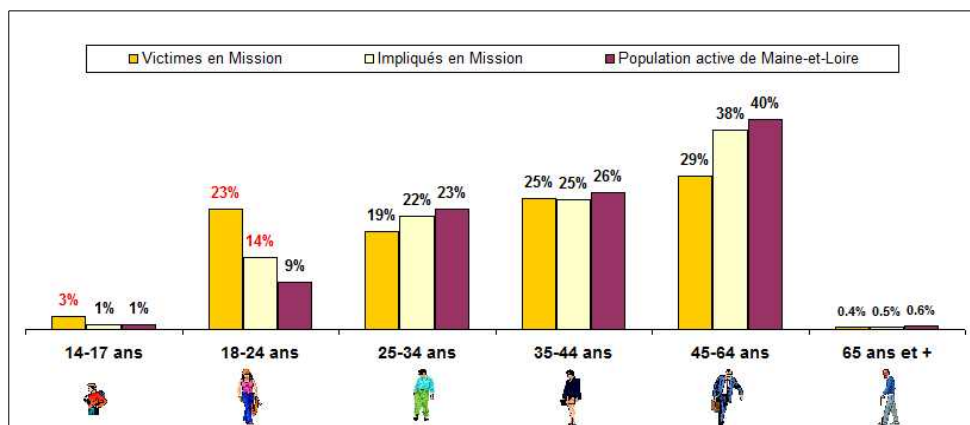


### Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



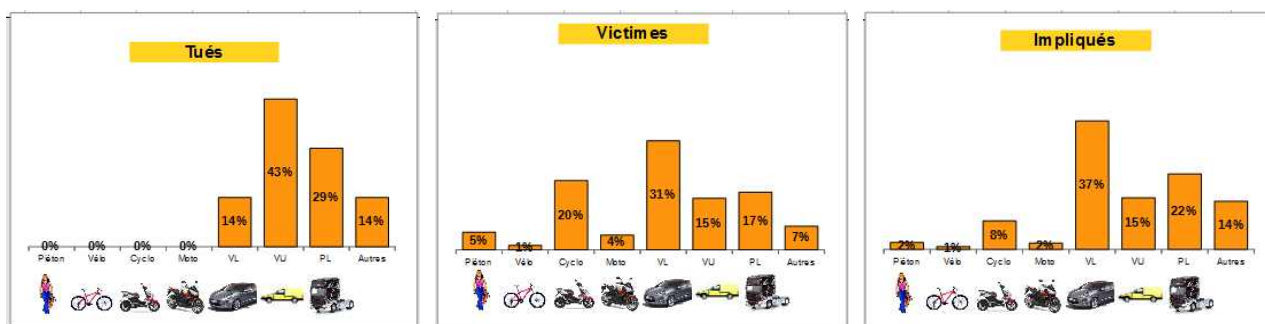


**Comparaison de la part des victimes/impliqués en trajet « mission » de chaque tranche d'âge avec leur part dans la population active du Maine-et-Loire**

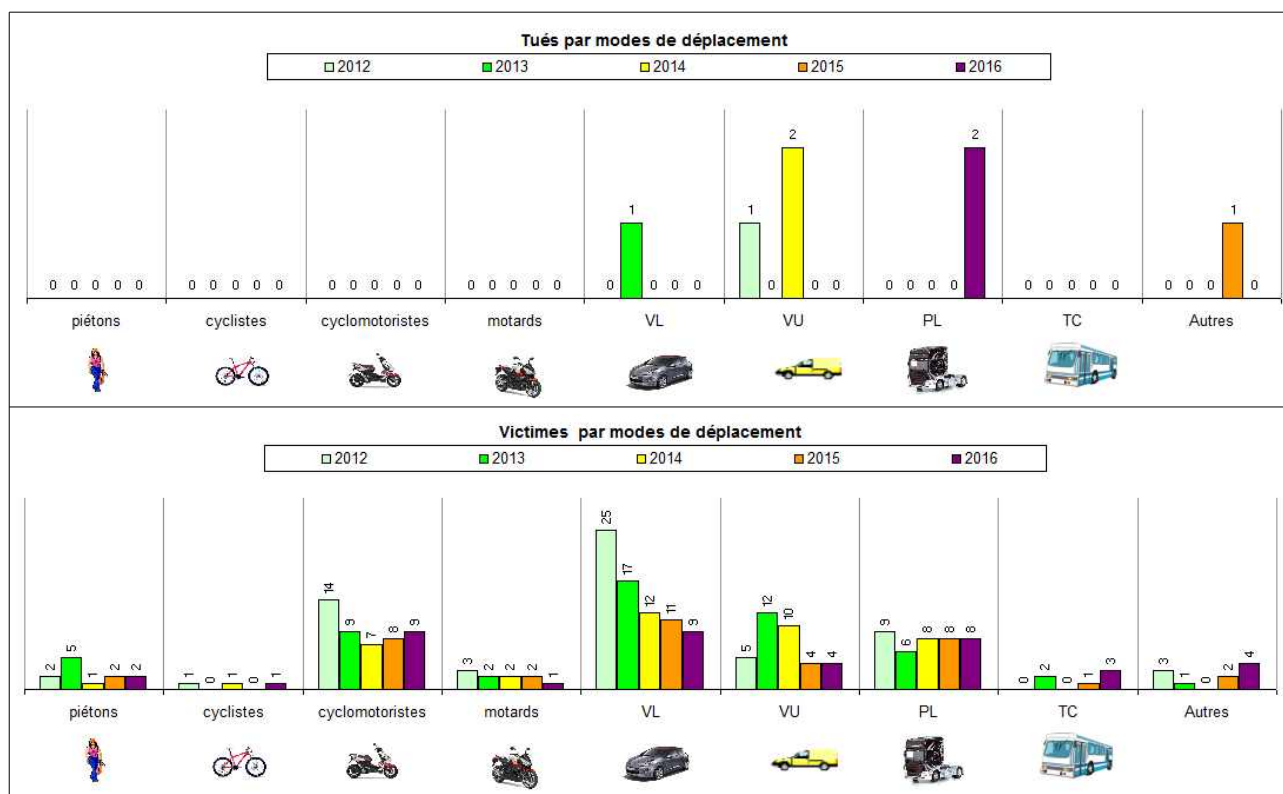


**c) Modes de déplacement des usagers en trajet « mission » (tous types d'usagers)**

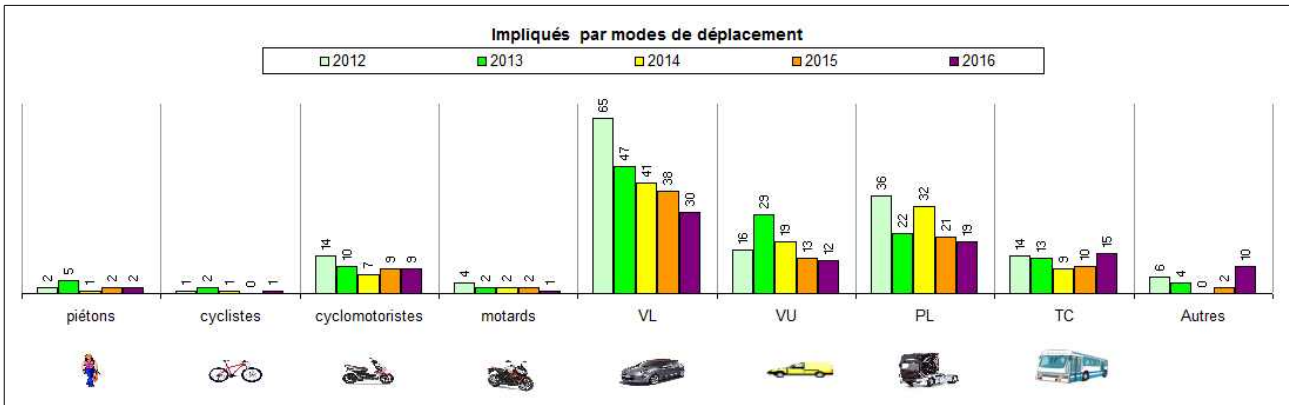
Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



**Evolution sur 5 ans**



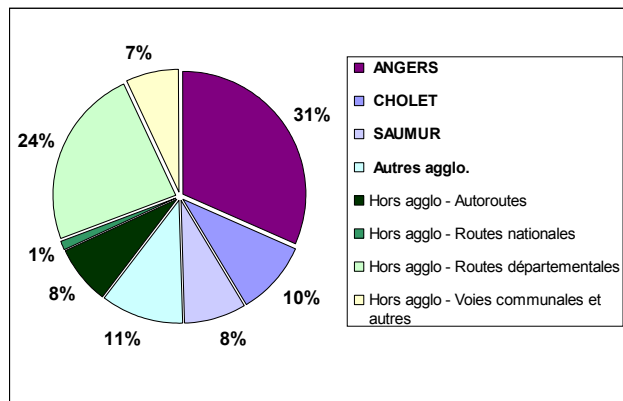




**d) Accidents corporels liés aux trajets « mission » selon le milieu**

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

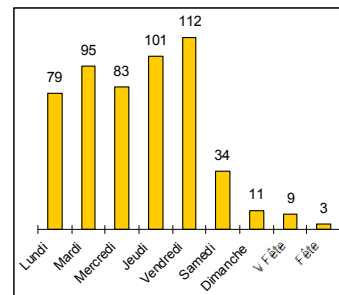
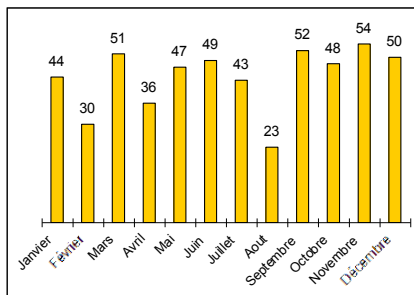
60% des accidents ont lieu en agglomération  
 40 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales



**e) Analyse temporelle des accidents corporels liés aux trajets « mission »**

Accidents plus fréquents :

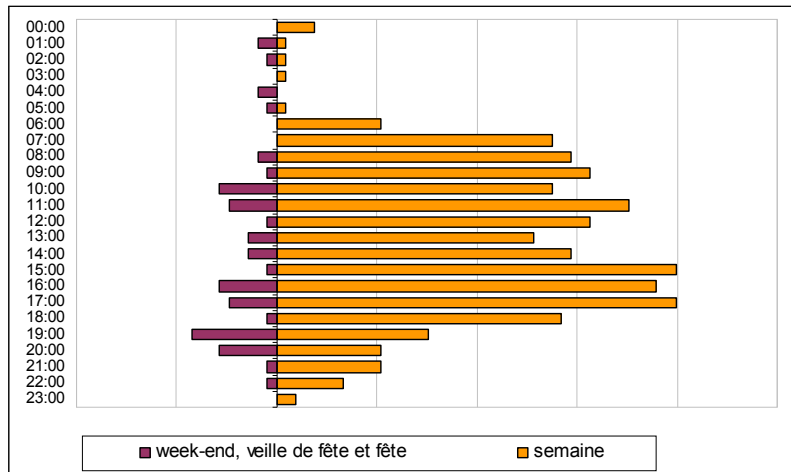
tout au long de l'année, sauf en août  
 en semaine,  
 en majorité le vendredi



sur toute la période de 07h00 à 19h00

79 % des accidents ont lieu en plein jour

21 % de nuit ou avec une luminosité faible



## A.2.2 - Les accidents liés aux trajets «domicile-travail »

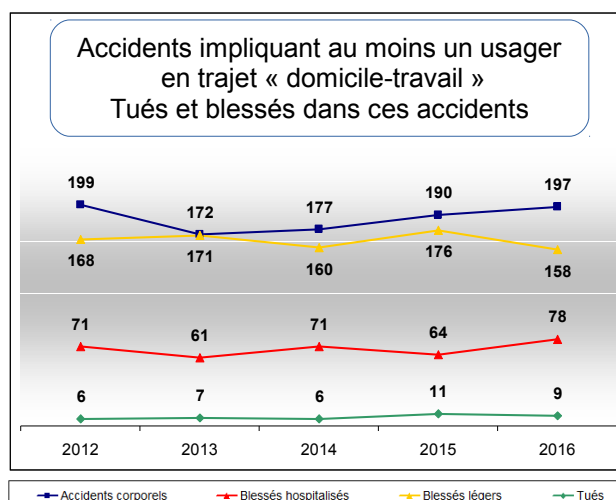
### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager en trajet « domicile-travail »  
(tous types d'usagers)

**26 % des accidents corporels  
et 23 % des accidents mortels**

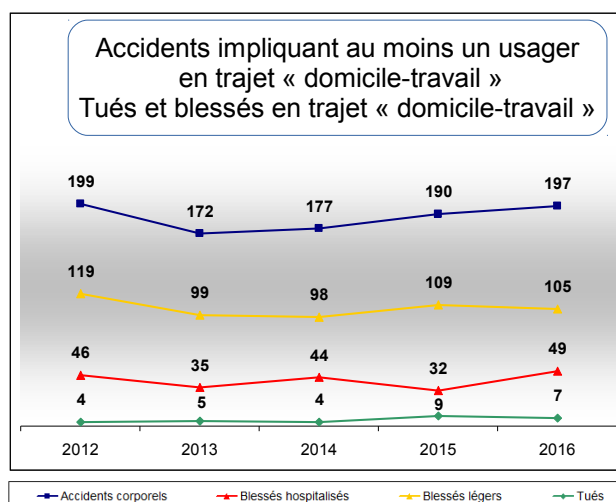
qui ont provoqué :

23 % des tués  
26 % des victimes



Usagers en trajet « domicile-travail »

29 tués ⇒ 17 % des tués  
765 victimes ⇒ 16 % des victimes  
1204 impliqués ⇒ 16 % des impliqués

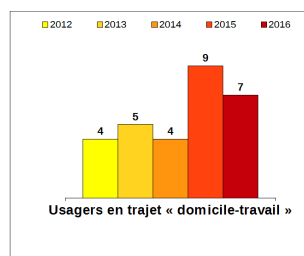


Evolution sur 5 ans

- 1 % d'accidents corporels  
- 5 % de victimes en trajet « domicile-travail »

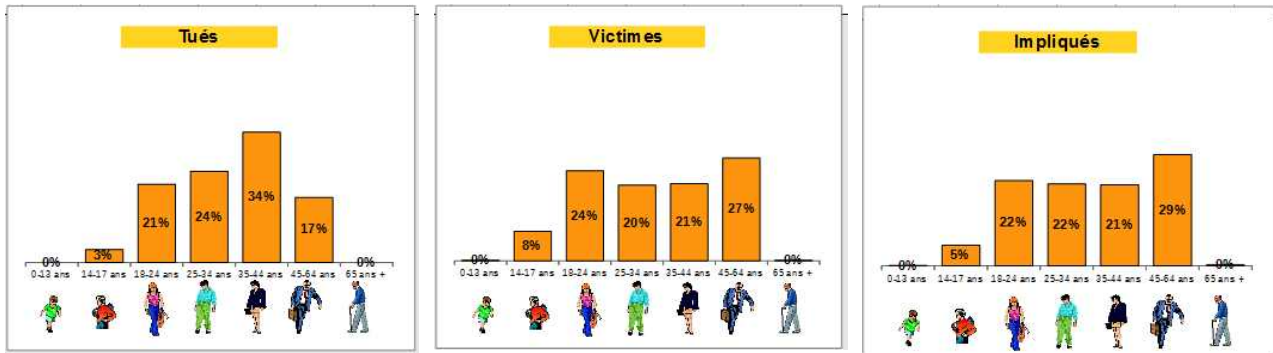
Augmentation de la mortalité depuis 2015

Zoom sur la mortalité usagers en trajet « domicile-travail »

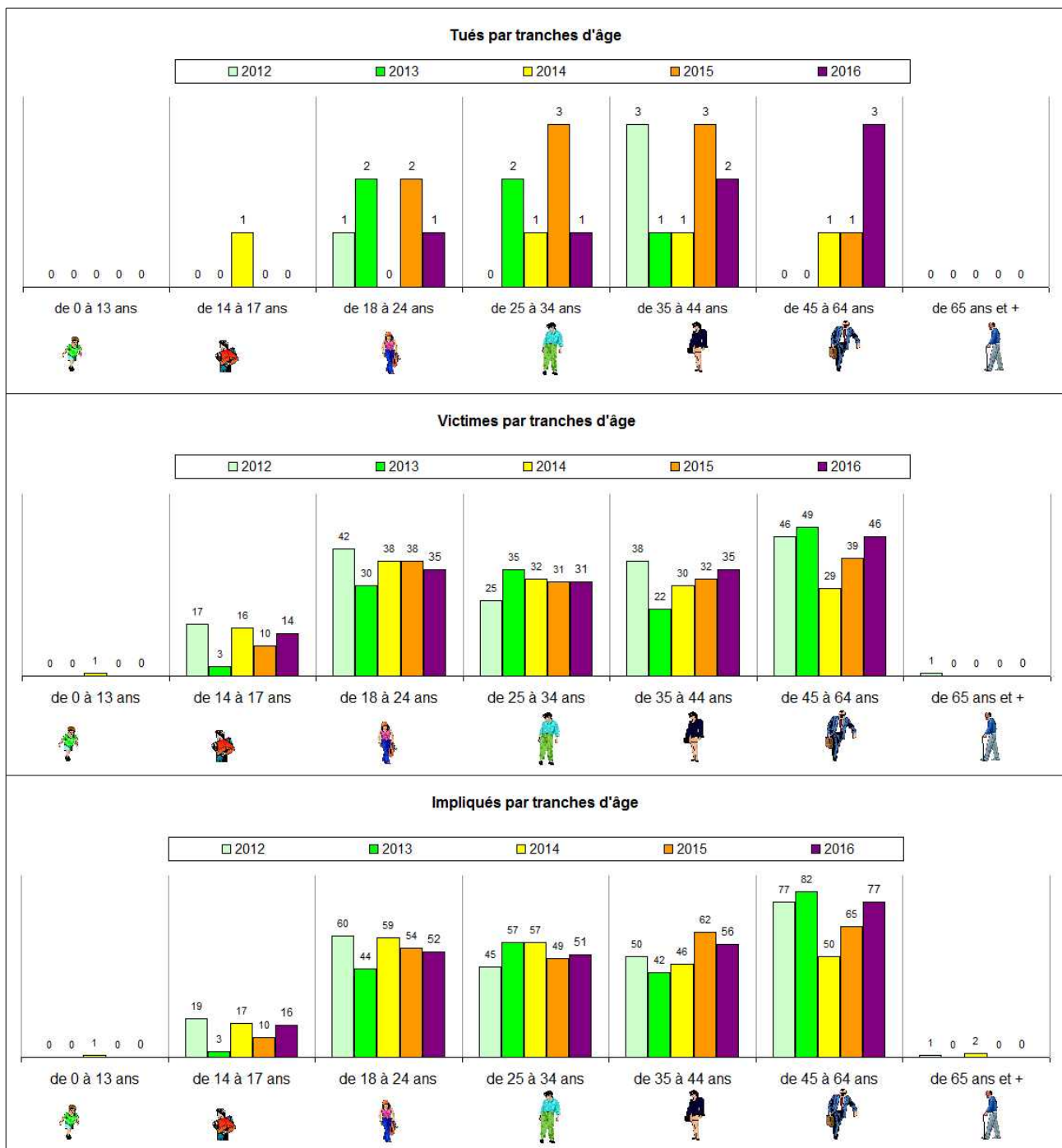


## b) Ages des usagers en trajet « domicile-travail » (tous types d'usagers)

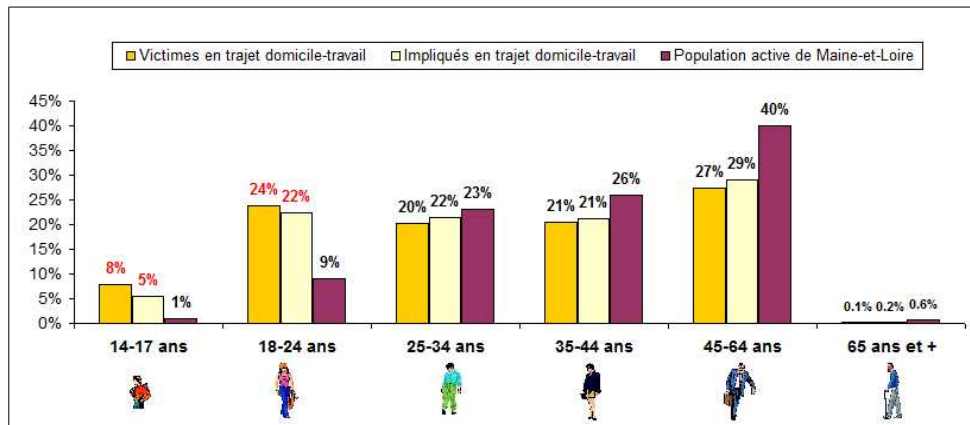
Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



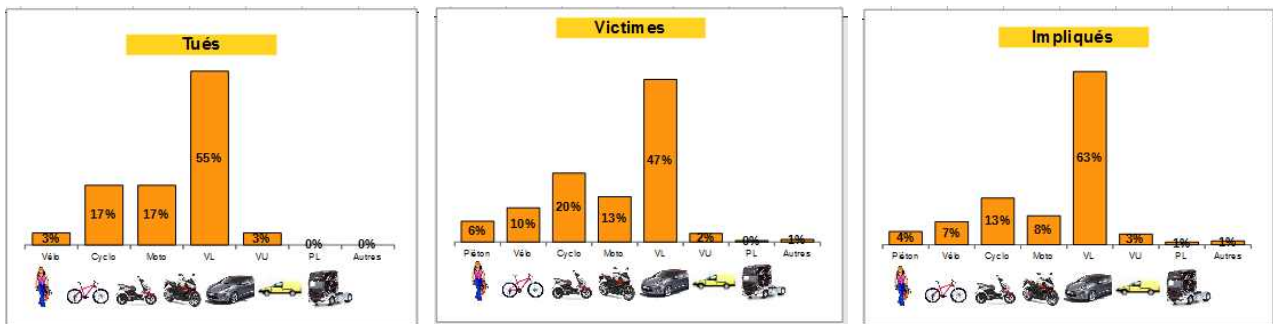
Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



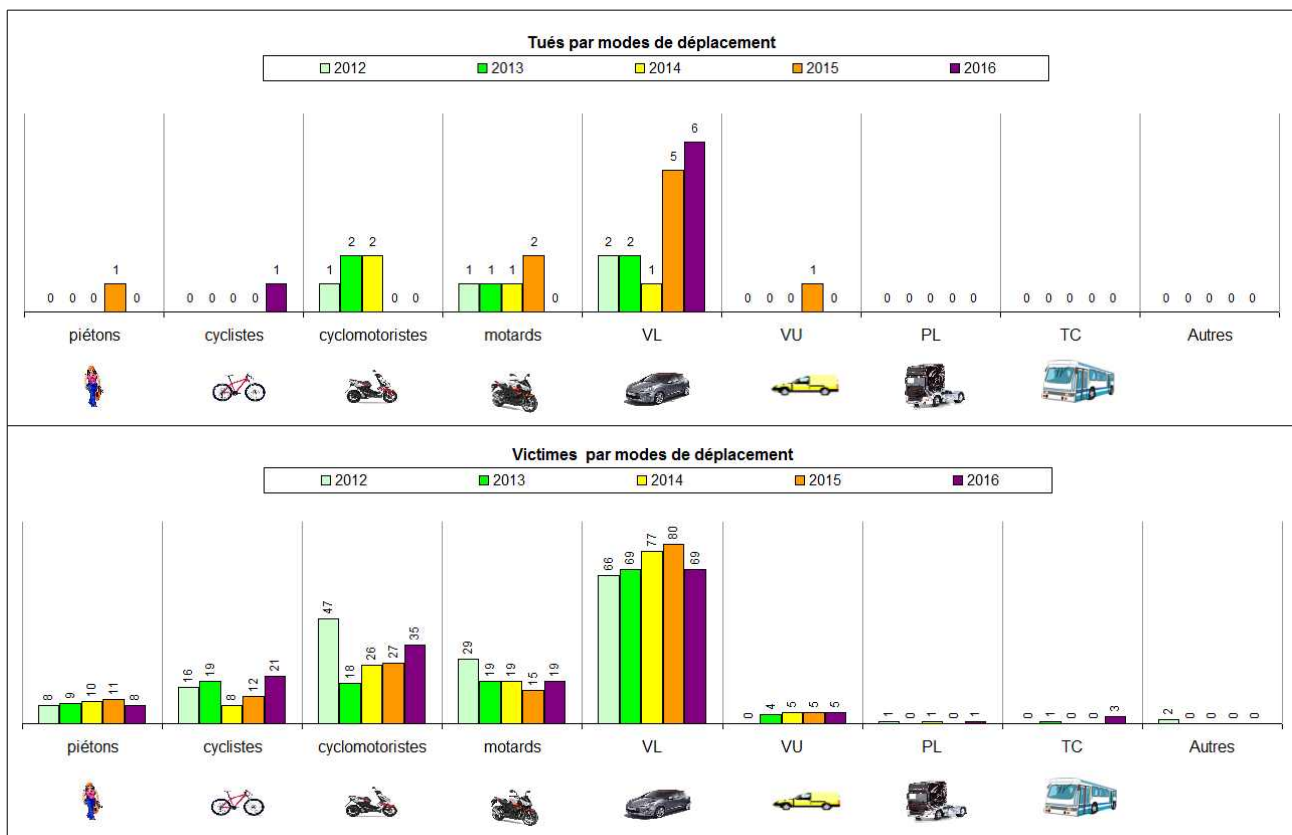
**Comparaison de la part des victimes/impliqués en trajet « domicile-travail » de chaque tranche d'âge avec leur part dans la population active du Maine-et-Loire**

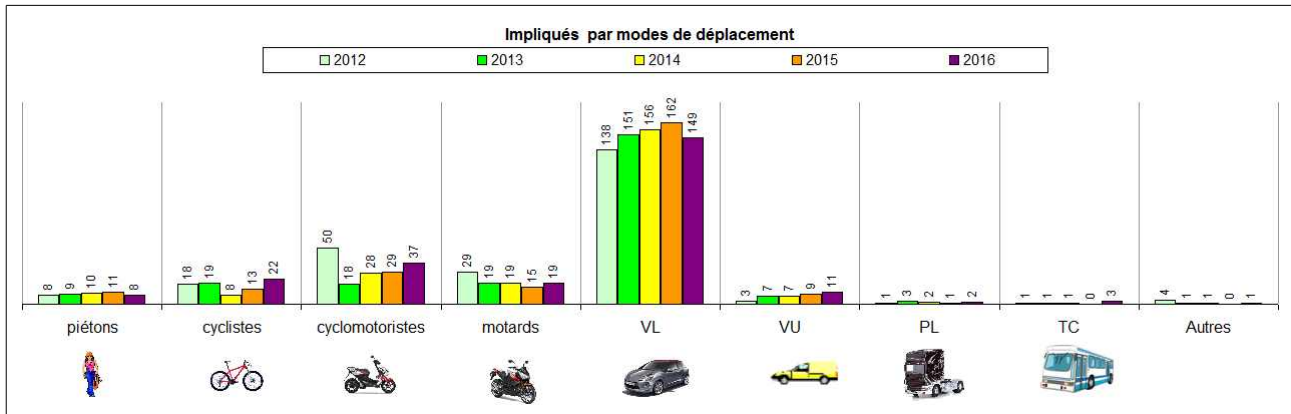


**c) Modes de déplacement des usagers en trajet « domicile-travail » (tous types d'usagers)**  
Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



**Evolution sur 5 ans**

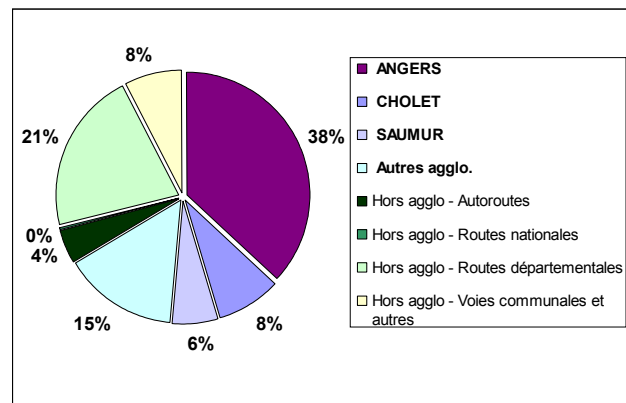




**d) Accidents corporels liés aux trajets « domicile-travail » selon le milieu**

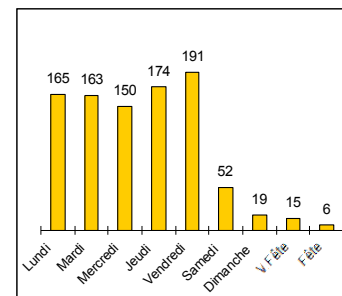
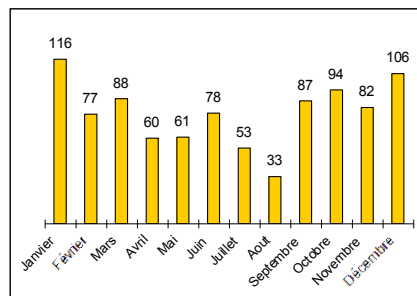
Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

66% des accidents ont lieu en agglomération  
 34 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales



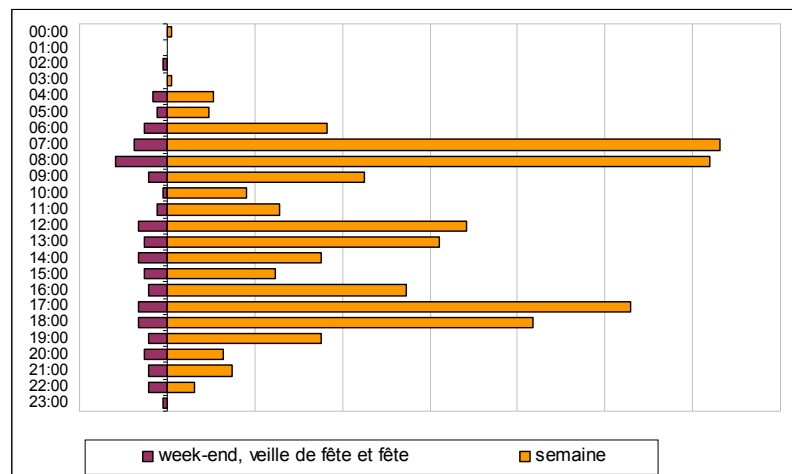
**e) Analyse temporelle des accidents corporels liés aux trajets « domicile-travail »**

Accidents plus fréquents :  
 en janvier et en décembre  
 en semaine,  
 en majorité le vendredi



sur les périodes :  
 07h00-09h00  
 12h00-14h00  
 16h00-19h00

67 % des accidents ont lieu en plein jour  
 33 % de nuit ou avec une luminosité faible



### A.3 Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
A - Enjeu « risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « trajet-domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels » du département	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) parmi l'ensemble des accidents corporels du département	Référence

[Retour au document général](#) ou [retour au sommaire des annexes](#)

# Fiche enjeu - B - Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) Période 2012-2016

## B.1 - L'alcool

### B.1.1 Importance de l'enjeu « alcool »

**Méthodologie DSR :** Part des accidents impliquant au moins un conducteur alcoolisé, parmi l'ensemble des accidents corporels pour lesquels le taux de tous les conducteurs est connu.

Part des tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé par rapport au total des tués dans les accidents corporels pour lesquels le taux de tous les conducteurs est connu.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents avec taux alcool connu tous conducteurs	Part accidents avec alcool
Maine-et-Loire	370	3 198	<b>12 %</b>
Famille Dép. multipolaires	6 046	45 266	<b>13 %</b>
France Métropole	24 499	228 461	<b>11 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, dans les accidents avec taux alcool connu tous conducteurs	Part tués dans accident avec alcool
Maine-et-Loire	52	146	<b>36 %</b>
Famille Dép. multipolaires	1 177	3 826	<b>31 %</b>
France Métropole	4 151	14 017	<b>30 %</b>

La part des tués dans les accidents avec alcool est statistiquement plus élevée que celles des références. L'enjeu « alcool » est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

### B.1.2 Panorama des accidents liés à l'alcool

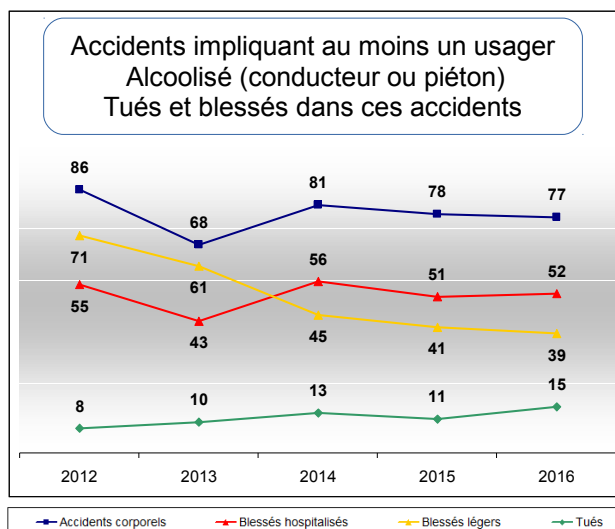
#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager alcoolisé (conducteur ou piéton)

**11 % des accidents corporels  
et 33 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

**34 % des tués  
12 % des victimes**

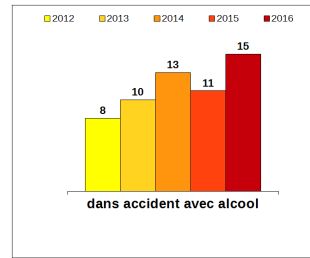


Evolution sur 5 ans :

- 10 % d'accidents corporels
- 21 % de victimes

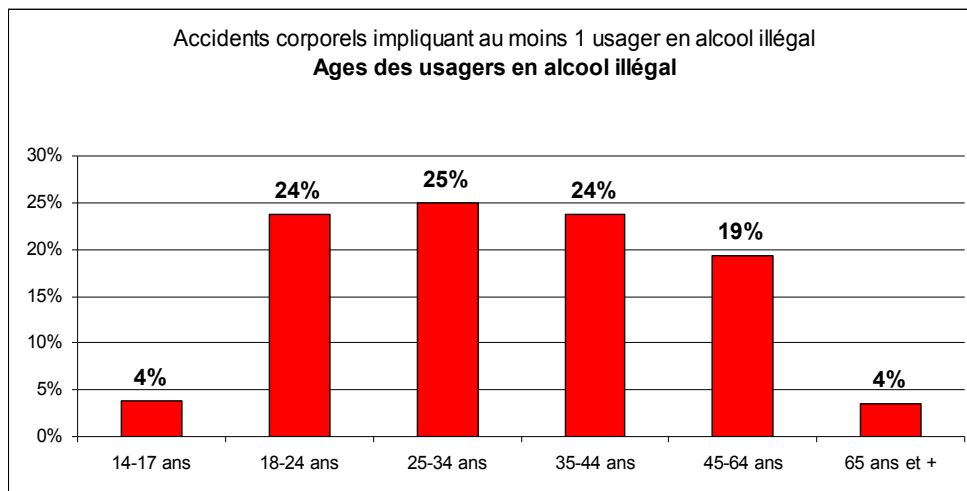
Augmentation de la mortalité depuis 5 ans

Zoom sur la mortalité dans les accidents liés à l' alcool :

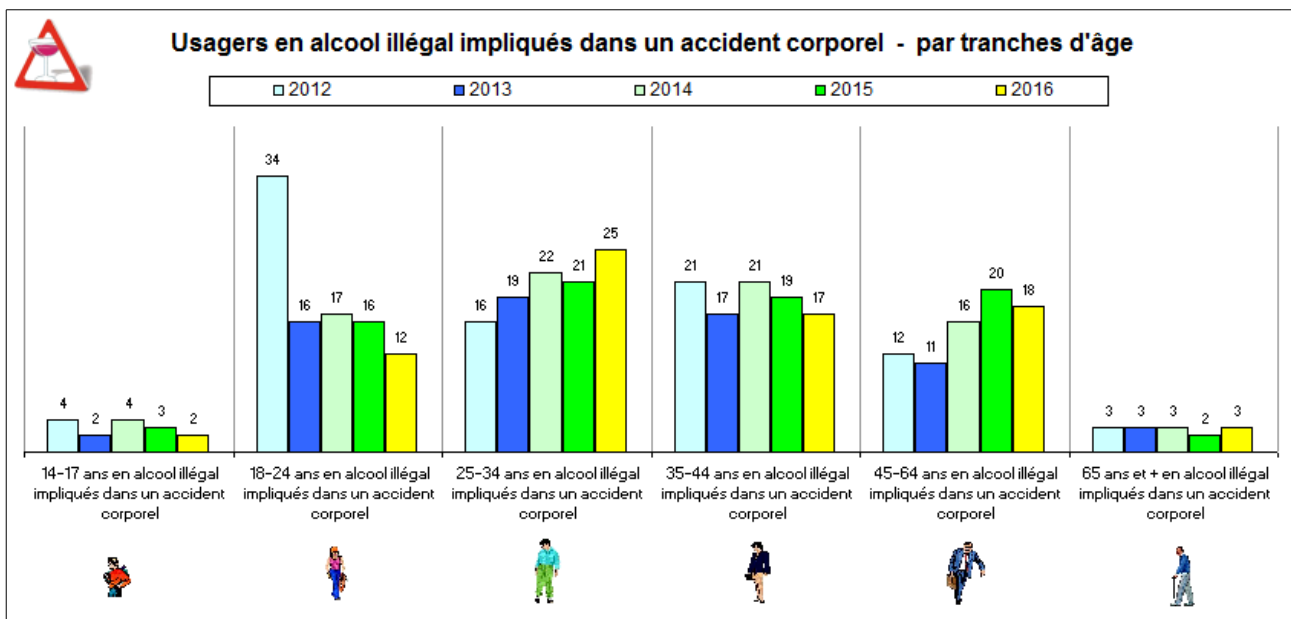


**b) Ages des usagers alcoolisés (conducteurs et piétons)**

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans





### c) Modes de déplacement des usagers alcoolisés

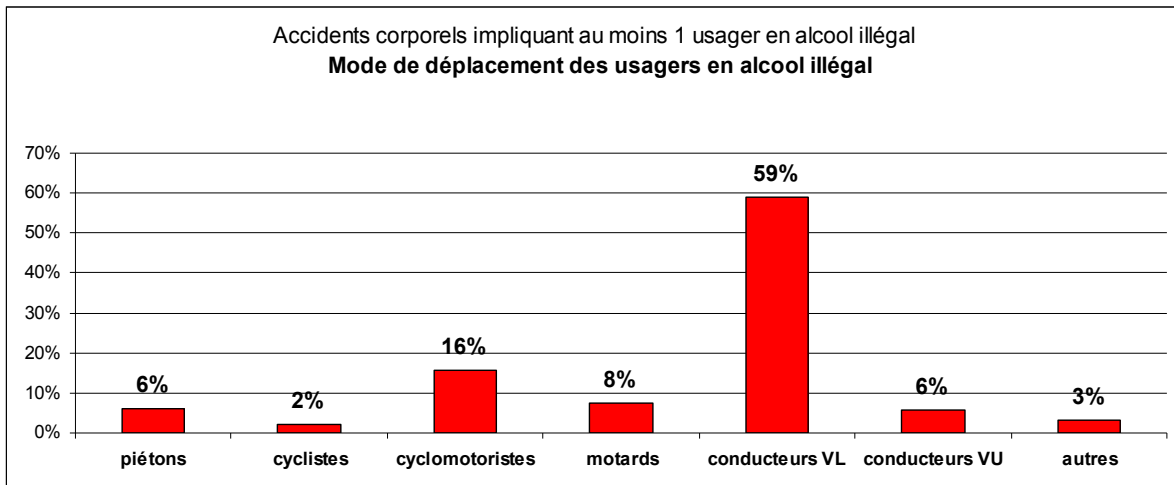
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués dans les accidents corporels « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement

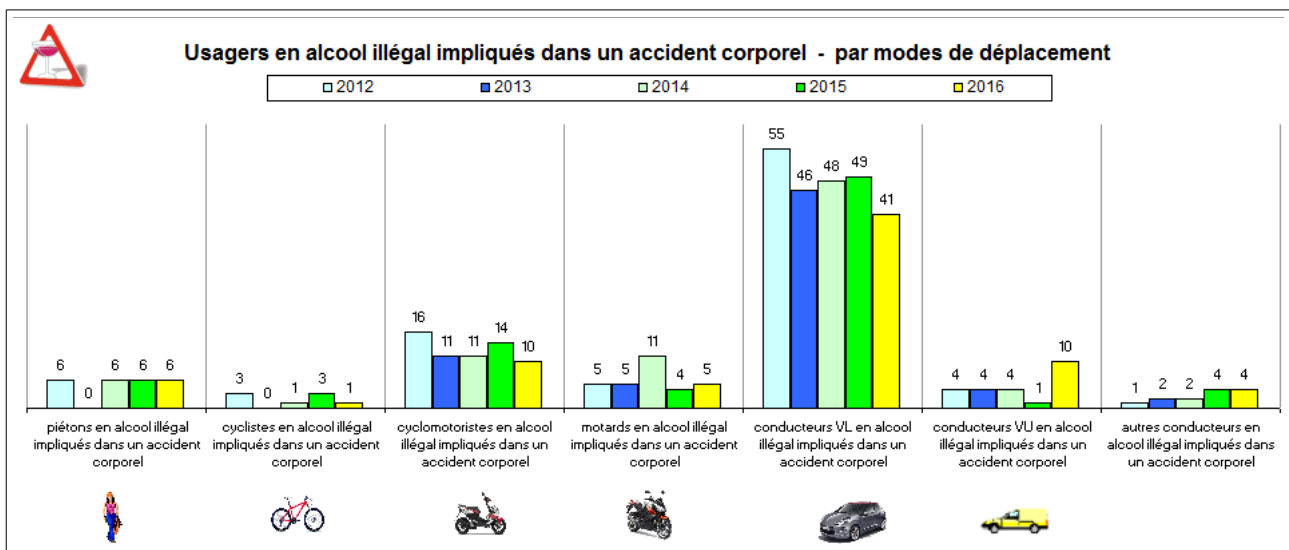
Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	8 %	59 %	16 %	8 %	6 %	0 %	3 %
Dép. multipolaires	7 %	66 %	10 %	9 %	5 %	1 %	2 %
France Métropole	6 %	65 %	10 %	11 %	5 %	1 %	2 %

Parmi les usagers alcoolisés, proportion de **cyclomotoristes** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux références.

#### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



#### Evolution sur 5 ans

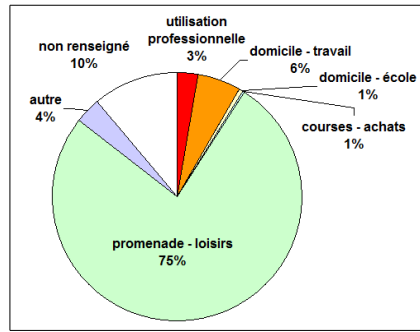


### d) Type de déplacement des usagers alcoolisés

Répartition par nature de trajet des usagers alcoolisés impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

6 % de trajet « domicile-travail »  
3 % de trajet « mission »

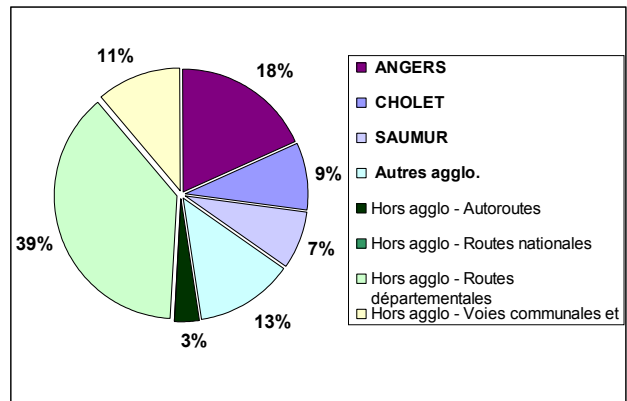


### e) Accidents corporels liés à l'alcool selon le milieu

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

47% des accidents ont lieu en agglomération

53 % hors agglomération, très majoritairement sur routes départementales



### f) Analyse temporelle des accidents corporels liés à l'alcool

Accidents plus fréquents :

en mai

les week-ends et vendredis

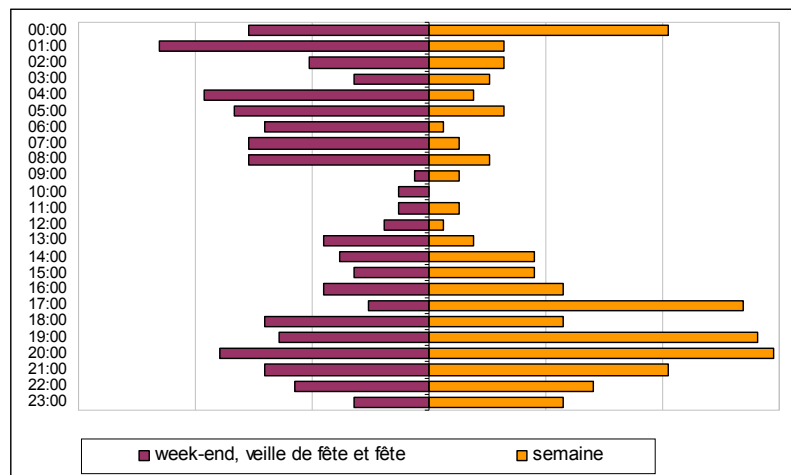
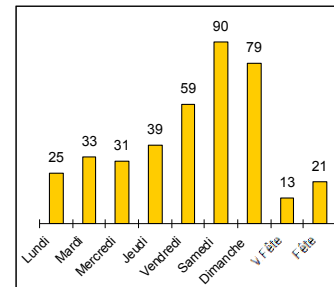
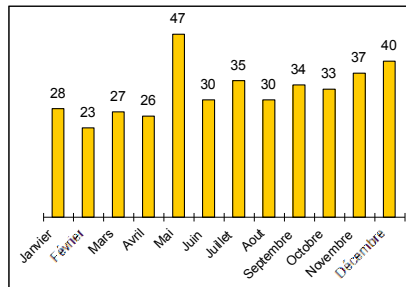
sur les périodes :

les week-ends, 18h00-23h00, 0h00-2h00 et 4h00-9h00

en semaine, 17h00-22h00 et 0h00-1h00

37 % des accidents ont lieu en plein jour

63 % de nuit ou avec une luminosité faible



## B.2 - Les stupéfiants

### B.2.1 Importance de l'enjeu « stupéfiants »

**Méthodologie DSR :** Part des accidents impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant, parmi l'ensemble des accidents corporels pour lesquels le paramètre stupéfiant est connu pour tous les conducteurs.

Part des tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au total des tués dans les accidents corporels pour lesquels le paramètre stupéfiant est connu pour tous les conducteurs.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents avec stupéfiant connu tous conducteurs	Part accidents avec stupéfiant
Maine-et-Loire	105	520	<b>20 %</b>
Famille Dép. multipolaires	2 340	15 003	<b>16 %</b>
France Métropole	24 499	228 461	<b>11 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués dans un accident avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, dans les accidents avec stupéfiant connu tous conducteurs	Part tués dans accident avec stupéfiant
Maine-et-Loire	26	112	<b>23 %</b>
Famille Dép. multipolaires	637	3 095	<b>21 %</b>
France Métropole	2 448	10 959	<b>22 %</b>

L'enjeu «stupéfiant» est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

### B.2.2 Panorama des accidents liés aux stupéfiants

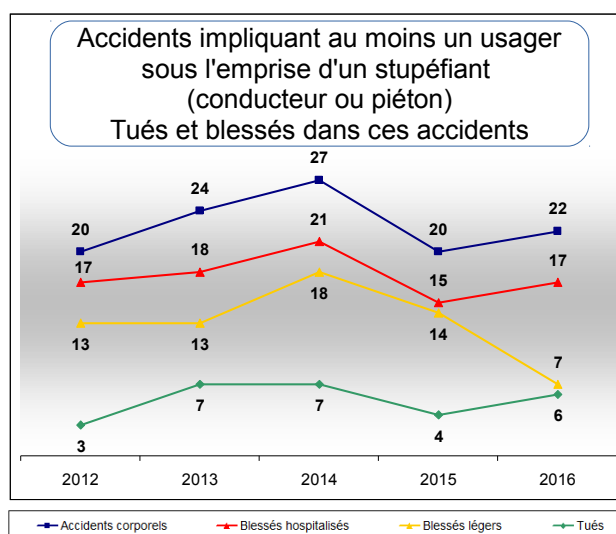
#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager sous l'emprise d'un stupéfiant (conducteur ou piéton)

**3 % des accidents corporels et 16 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

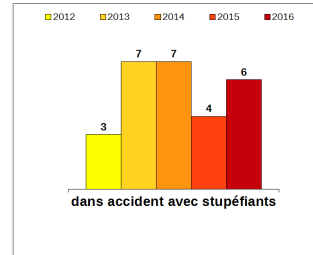
16 % des tués  
4 % des victimes



Evolution sur 5 ans :

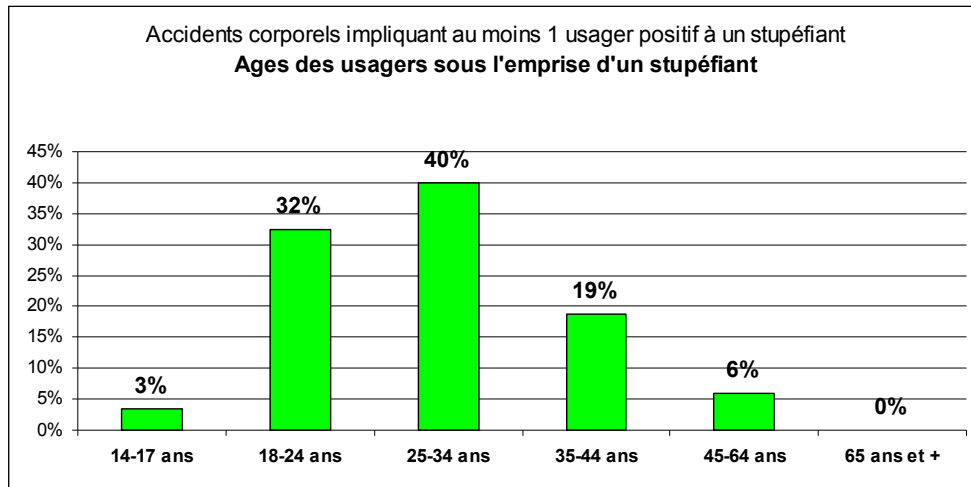
+ 10 % d'accidents corporels  
- 9 % de victimes

Zoom sur la mortalité dans les accidents liés aux stupéfiants

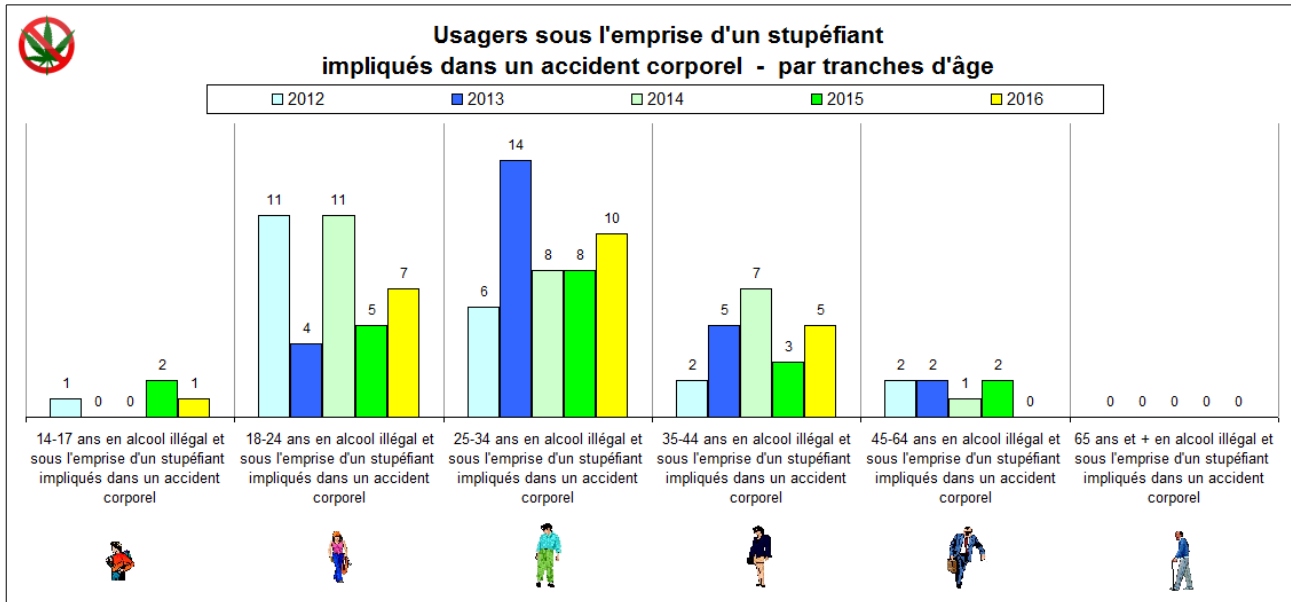


**b) Ages des usagers sous l'emprise d'un stupéfiant (conducteurs et piétons)**

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



### c) Modes de déplacement des usagers sous l'emprise d'un stupéfiant

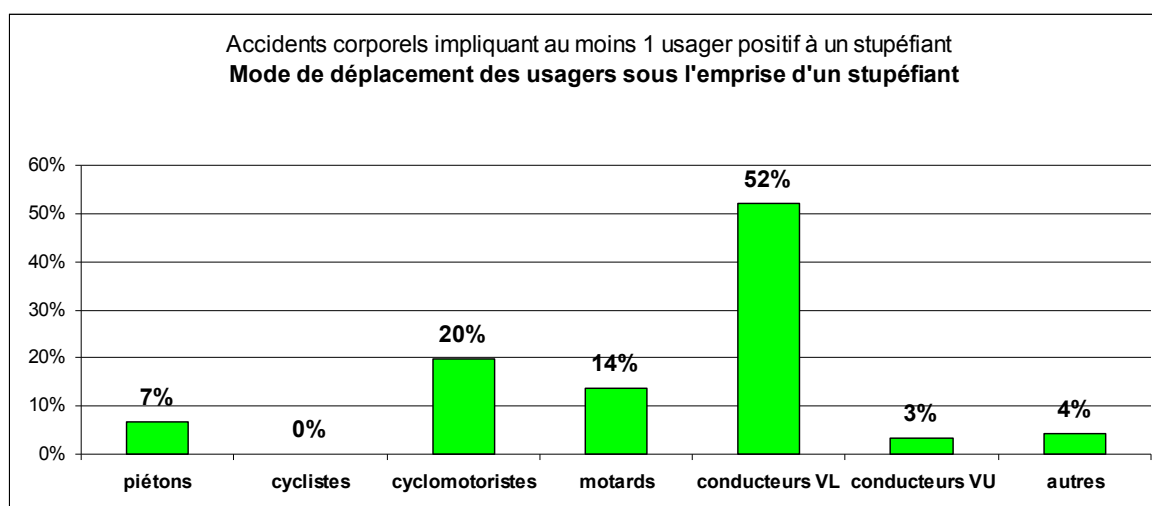
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués dans les accidents corporels « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à un stupéfiant selon le mode de déplacement

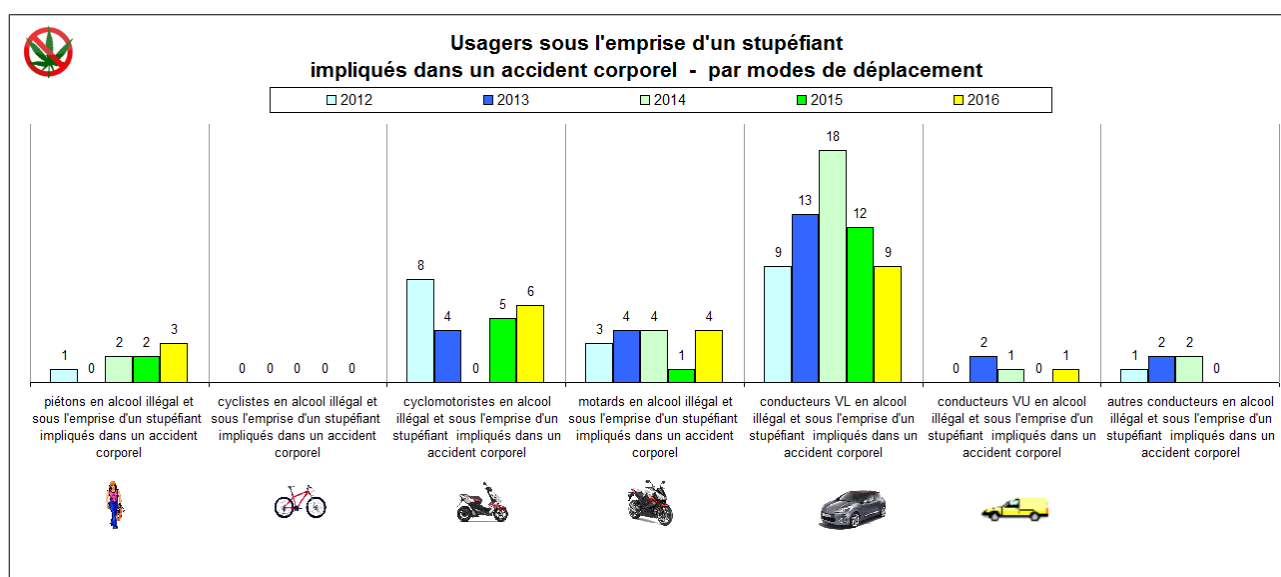
Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	7 %	52 %	20 %	14 %	3 %	2 %	2 %
Dép. multipolaires	5 %	62 %	13 %	13 %	4 %	2 %	1 %
France Métropole	6 %	56 %	14 %	17 %	4 %	2 %	1 %

Parmi les usagers positifs à un stupéfiant, proportion de **cyclomotoristes** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux références.

#### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



#### Evolution sur 5 ans



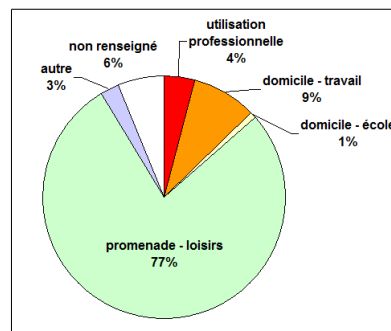
#### d) Type de déplacement des usagers sous l'emprise d'un stupéfiant

Répartition par nature de trajet des usagers sous l'emprise d'un stupéfiant impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

9 % de trajet « domicile-travail »

4 % de trajet « mission »

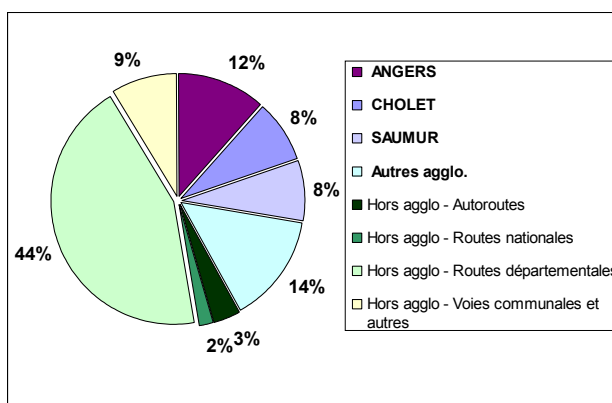


#### e) Accidents corporels liés aux stupéfiants selon le milieu

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

42% des accidents ont lieu en agglomération

58 % hors agglomération, très majoritairement sur routes départementales



#### f) Analyse temporelle des accidents corporels liés aux stupéfiants

Accidents plus fréquents :

juillet à décembre

les week-ends et vendredis

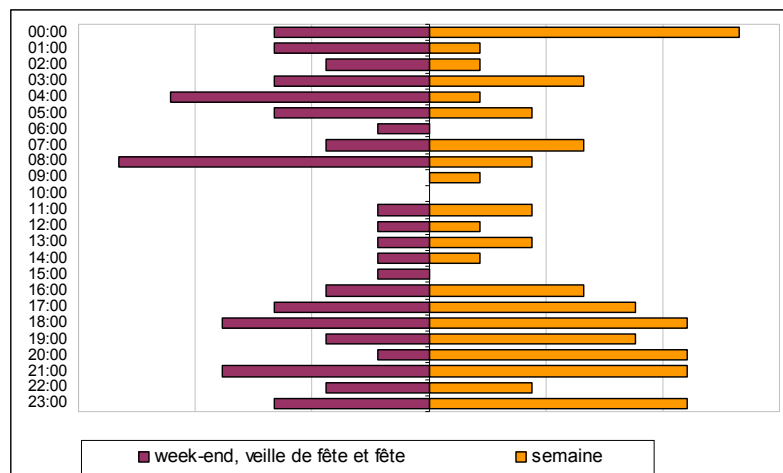
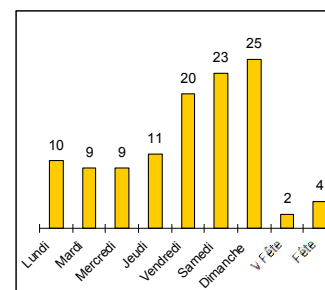
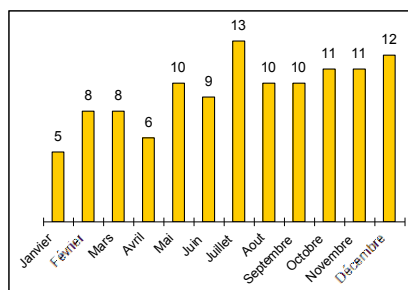
sur les périodes :

les week-ends, 17h00-19h00, 21h00-6h00 et 8h00-9h00

en semaine, 18h00-01h00

40 % des accidents ont lieu en plein jour

60 % de nuit ou avec une luminosité faible



### B.3 Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
B - Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Brut
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	Référence

[Retour au document général](#)    [ou retour au sommaire des annexes](#)





## Fiche enjeu - C - Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans Période 2012-2016

### C.1 - Les jeunes âgés de 14 à 17 ans

#### C.1.1 Importance de l'enjeu « jeunes âgés de 14 à 17 ans »

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 14 à 17 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.*

*Part des tués de 14 à 17 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 14-17 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 14-17 ans
Maine-et-Loire	518	3 567	<b>15 %</b>
Famille Dép. multipolaires	5 771	52 823	<b>11 %</b>
France Métropole	25 853	289 565	<b>9 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués de 14-17 ans	Nombre total de tués	Part tués 14-17 ans
Maine-et-Loire	12	168	<b>7 %</b>
Famille Dép. multipolaires	164	4 557	<b>4 %</b>
France Métropole	635	17 243	<b>4 %</b>

La part d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 14 à 17 ans est statistiquement plus élevée que la référence nationale.

L'enjeu «jeunes âgés de 14 à 17 ans » est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

#### C.1.2 Panorama des accidents des jeunes âgés de 14 à 17 ans

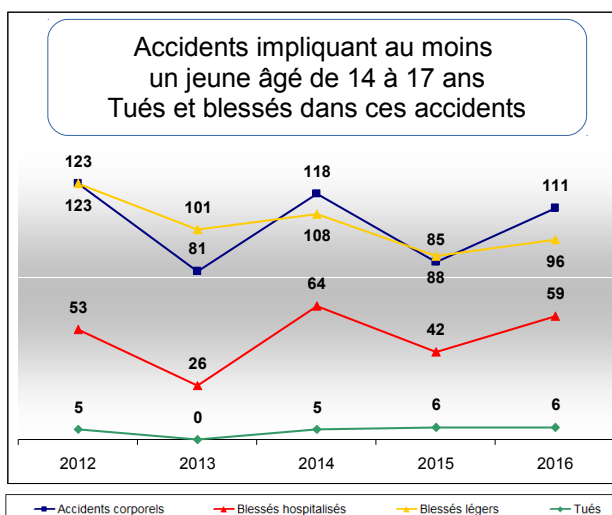
##### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un jeune âgé de 14 à 17 ans

**15 % des accidents corporels et 12 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

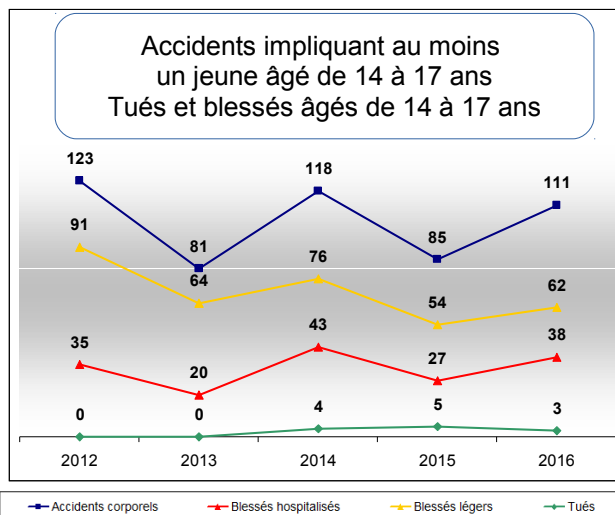
13 % des tués  
16 % des victimes



### Usagers de 14 à 17 ans

12 tués ⇒ 7 % des tués  
 522 victimes ⇒ 11 % des victimes  
 608 impliqués ⇒ 8 % des impliqués

**Part des 14-17 ans  
 dans la population du Maine-et-Loire : 5 %**

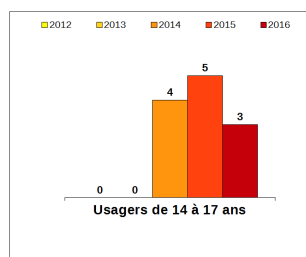


### Evolution sur 5 ans

- 10 % d'accidents corporels
- 18 % de victimes de 14 à 17 ans

Reprise de la mortalité depuis 2014

### Zoom sur la mortalité des 14-17 ans



### b) Modes de déplacement des usagers victimes/impliqués âgés de 14 à 17 ans

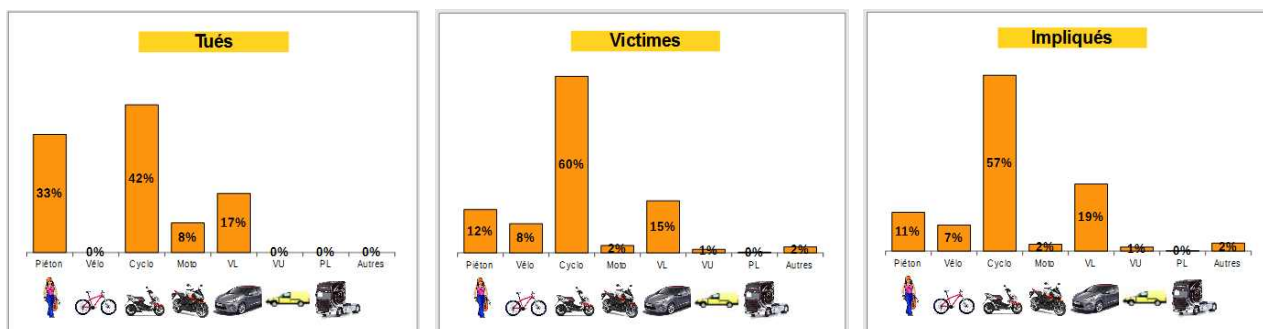
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 14-17 ans « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement

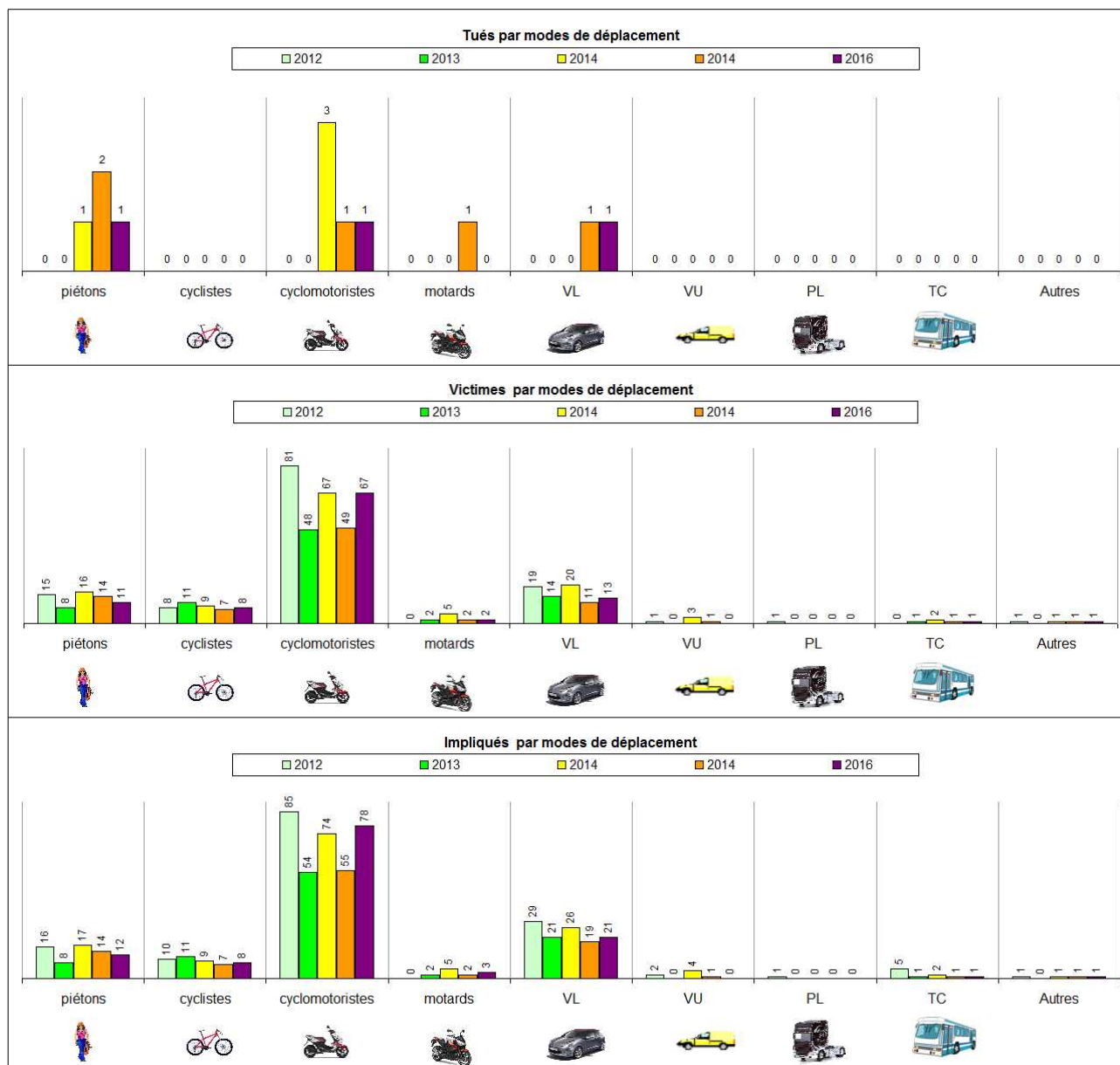
Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	18 %	19 %	58 %	2 %	1 %	0 %	2 %
Dép. multipolaires	19 %	27 %	42 %	6 %	2 %	0 %	4 %
France Métropole	20 %	25 %	44 %	7 %	1 %	0 %	3 %

Parmi les jeunes de 14 à 17 ans, proportion de **cyclomotoristes** statistiquement beaucoup plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux références.

### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



## Evolution sur 5 ans



### c) Impliqués âgés de 14 à 17 ans selon le genre

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon leur sexe

Période 2012-2016	Hommes		Femmes	
	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs
Maine-et-Loire	56 %	83 %	44 %	17 %
Famille Dép. multipolaires	58 %	90 %	42 %	10 %
France Métropole	57 %	88 %	43 %	12 %

Parmi les jeunes de 14 à 17 ans, proportion de **conductrices** statistiquement plus importante par rapport aux références.

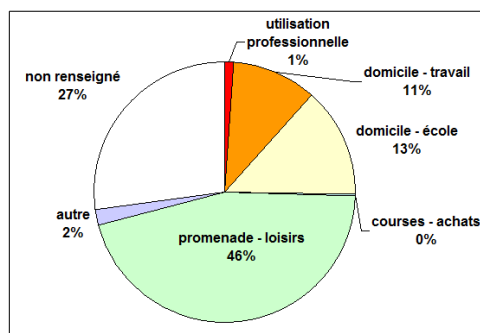
## d) Type de déplacement des jeunes de 14 à 17 ans

Répartition par nature de trajet  
des 14-17 ans impliqués dans les accidents corporels

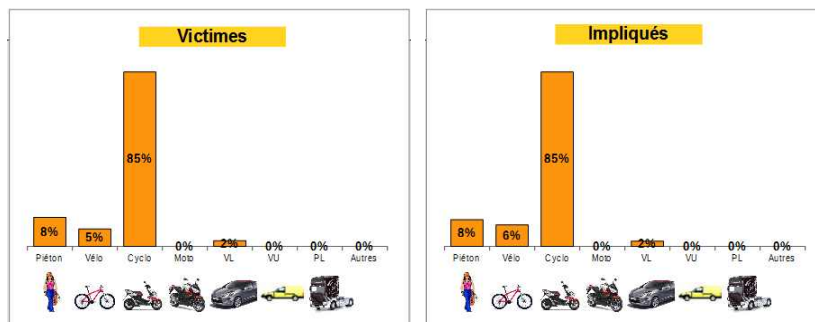
Une majorité de trajets liés aux loisirs

13 % de trajet « domicile-école »

11 % de trajet « domicile-travail »



Zoom sur les modes de déplacement des 14-17 ans en trajet « domicile-travail »



## e) Analyse selon le milieu

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 14-17 ans dans les accidents corporels selon le milieu.

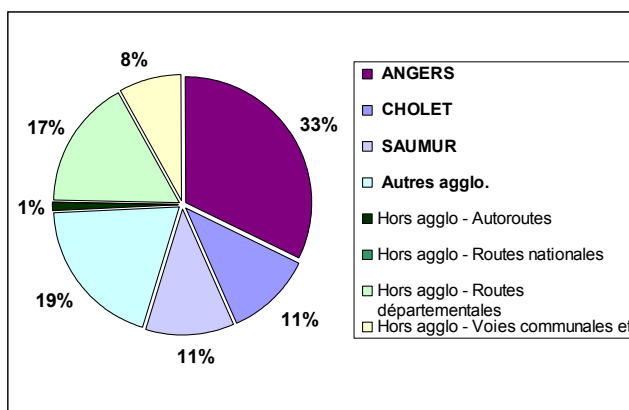
Période 2012-2016	Impliqués de 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués de 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués de 14-17 ans dans un accident sur autoroute
Maine-et-Loire	73 %	26 %	1 %
Famille Dép. multipolaires	66 %	31 %	3 %
France Métropole	72 %	24 %	3 %

Parmi les jeunes de 14 à 17 ans, proportion d'impliqués statistiquement plus importante en agglomération en Maine-et-Loire que pour la famille de départements de référence.

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

74 % des accidents ont lieu en agglomération

26 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales

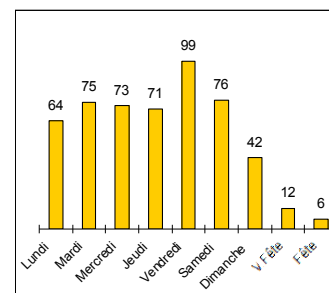
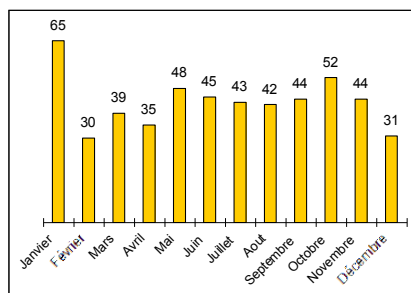


## f) Analyse temporelle des accidents corporels des 14-17 ans

Accidents plus fréquents :

en janvier

en fin de semaine,  
les vendredis et samedis



sur les périodes :

7h00-9h00,

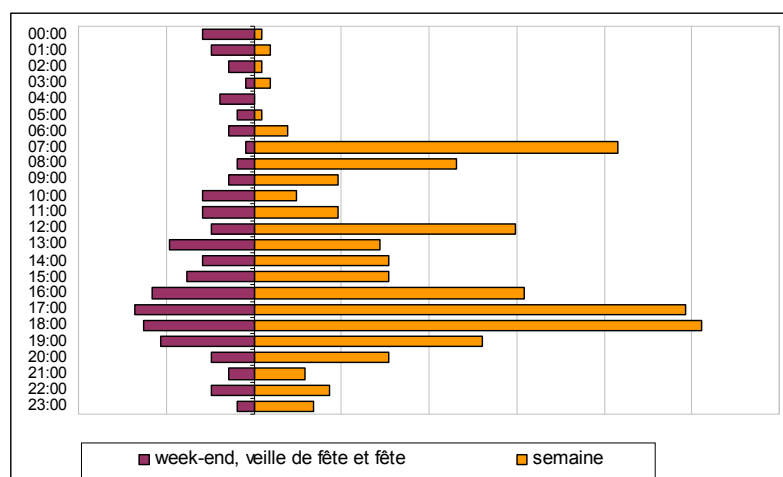
12h00-13h00

et 16h00-20h00

(16h00-20h00 pour les week-ends,  
veillées et jours de fêtes)

68 % des accidents  
ont lieu en plein jour

32 % de nuit ou avec  
une luminosité faible



## C.2 - Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

### C.2.1 Importance de l'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans »

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 18 à 24 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.*

*Part des tués de 18 à 24 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 18-24 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 18-24 ans
Maine-et-Loire	1 342	3 567	<b>38 %</b>
Famille Dép. multipolaires	18 164	52 823	<b>34 %</b>
France Métropole	92 334	289 565	<b>32 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués de 18-24 ans	Nombre total de tués	Part tués 18-24 ans
Maine-et-Loire	25	168	<b>15 %</b>
Famille Dép. multipolaires	891	4 557	<b>20 %</b>
France Métropole	3 187	17 243	<b>18 %</b>

L'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans » est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire.

## C.2.2 Panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans

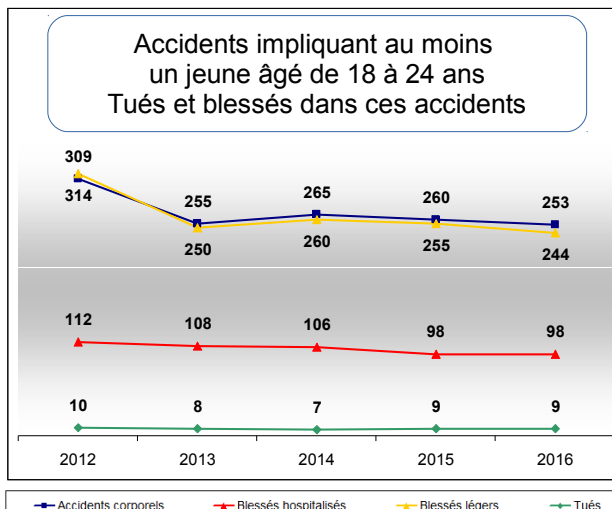
### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un jeune âgé de 18 à 24 ans

**38 % des accidents corporels et 27 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

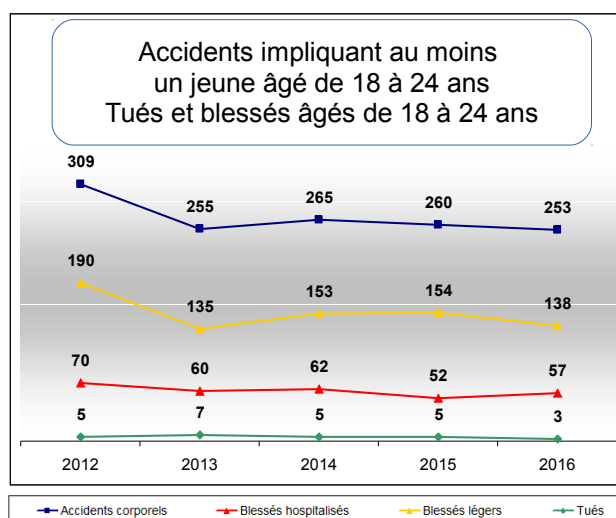
26 % des tués  
40 % des victimes



Usagers de 18 à 24 ans

25 tués ⇒ **15 % des tués**  
1096 victimes ⇒ **23 % des victimes**  
1688 impliqués ⇒ **22 % des impliqués**

*Part des 18-24 ans dans la population du Maine-et-Loire : 9 %*



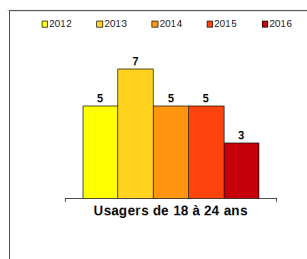
Evolution sur 5 ans

- 18 % d'accidents corporels
- 25 % de victimes de 18 à 24 ans

Tendance à la baisse entre 2012 et 2016

**!!! mais constat d'une forte reprise de la mortalité des 18-24 ans en 2017**

Zoom sur la mortalité des 18-24 ans



### b) Modes de déplacement des usagers victimes/impliqués âgés de 18 à 24 ans

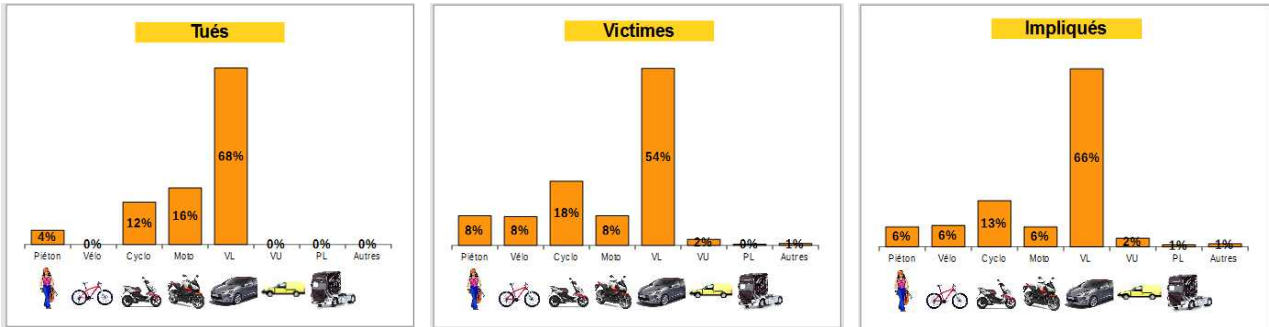
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 18-24 ans « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement

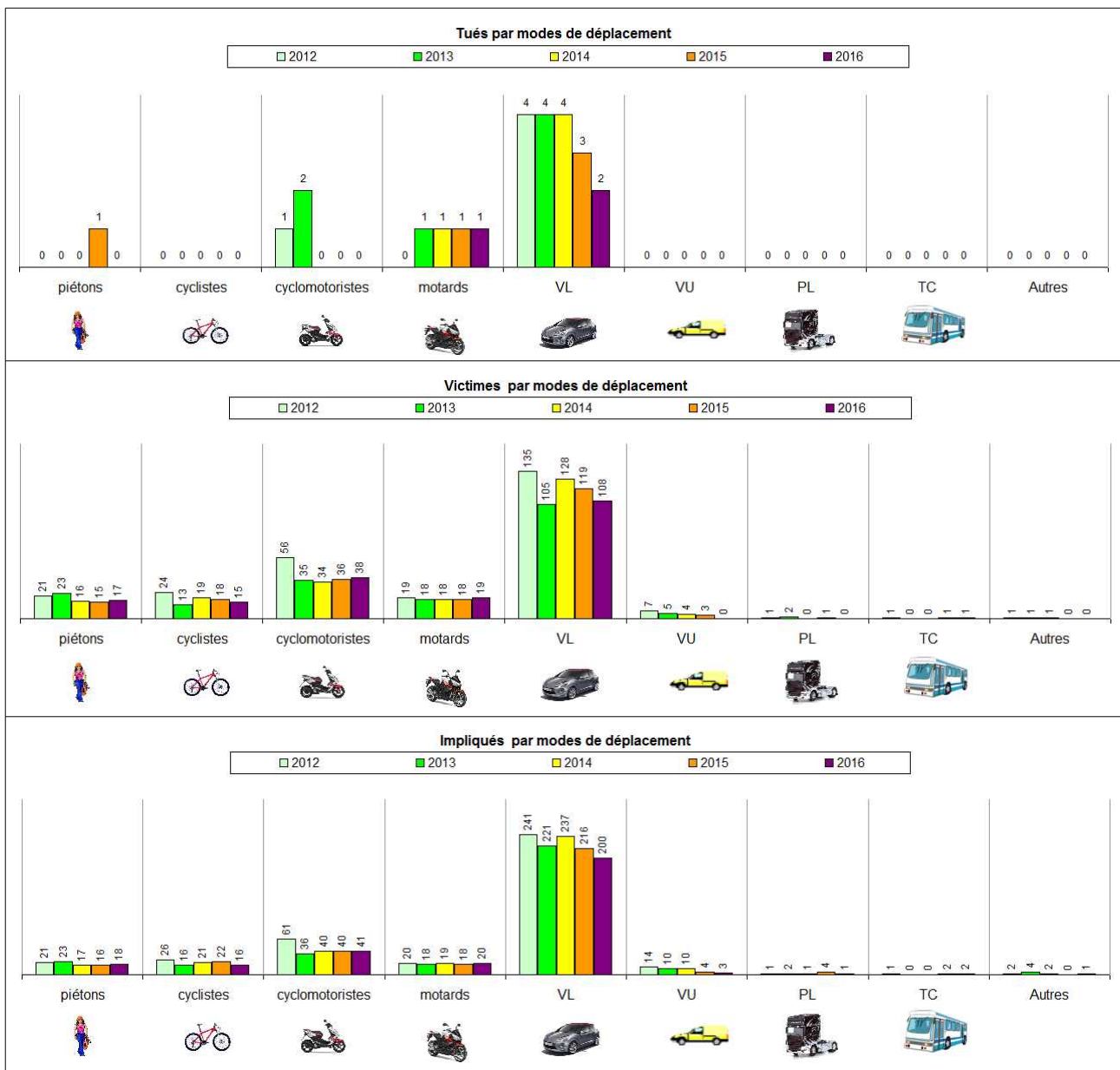
Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	<b>12 %</b>	<b>65 %</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>	<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>1 %</b>
Dép. multipolaires	8 %	69 %	9 %	8 %	4 %	1 %	1 %
France Métropole	7 %	64 %	12 %	11 %	4 %	1 %	1 %

Parmi les jeunes de 18 à 24 ans, proportion de **piétons+cyclistes** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire qu'au niveau national.

### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



### Evolution sur 5 ans





### c) Impliqués âgés de 18 à 24 ans selon le genre

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon leur sexe

Période 2012-2016	Hommes		Femmes	
	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs
Maine-et-Loire	53 %	67 %	47 %	33 %
Famille Dép. multipolaires	55 %	72 %	45 %	28 %
France Métropole	56 %	74 %	44 %	26 %

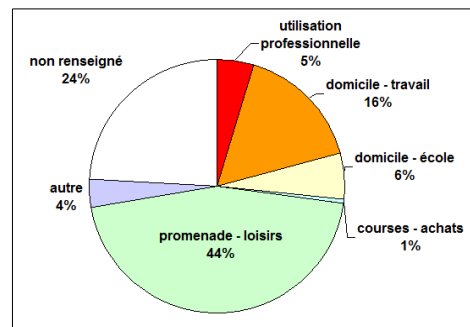
Parmi les jeunes de 18 à 24 ans, proportion de **conductrices** statistiquement plus importante par rapport aux références.

### d) Type de déplacement des jeunes de 18 à 24 ans

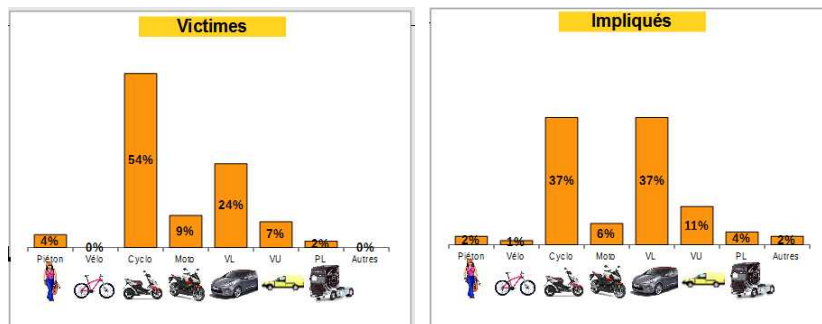
Répartition par nature de trajet des 18-24 ans impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

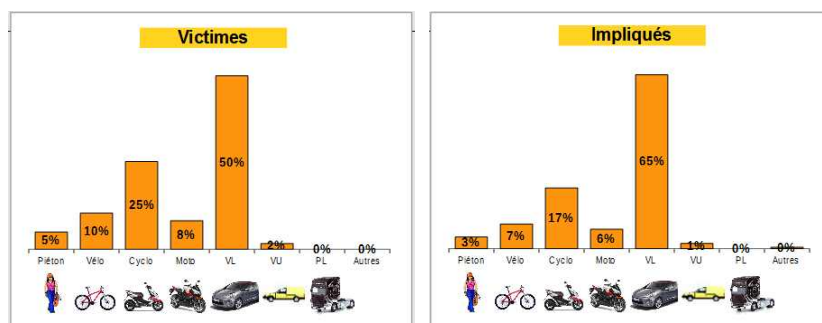
16 % de trajet « domicile-travail »  
5 % de trajet « mission »



#### Zoom sur les modes de déplacement des 18-24 ans en trajet « mission »



#### Zoom sur les modes de déplacement des 18-24 ans en trajet « domicile-travail »





### e) Analyse selon le milieu

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 18-24 ans dans les accidents corporels selon le milieu

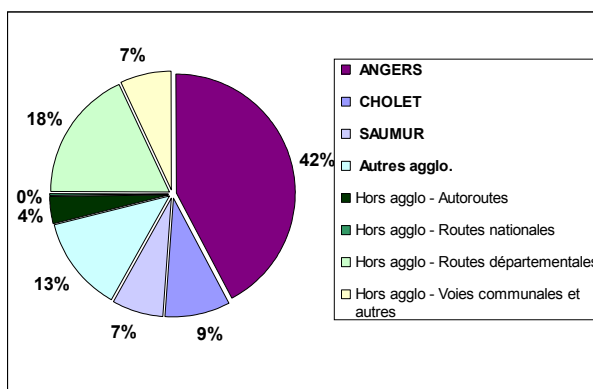
Période 2012-2016	Impliqués de 18-24 ans dans un accident <b>en agglomération</b> hors autoroute	Impliqués de 18-24 ans dans un accident <b>hors agglomération</b> hors autoroute	Impliqués de 18-24 ans dans un accident sur autoroute
Maine-et-Loire	<b>70 %</b>	<b>26 %</b>	<b>4 %</b>
Famille Dép. multipolaires	58 %	36 %	6 %
France Métropole	65 %	26 %	9 %

Parmi les jeunes de 18 à 24 ans, proportion d'impliqués statistiquement plus importante **en agglomération** en Maine-et-Loire par rapport aux références.

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

71 % des accidents ont lieu en agglomération

29 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales



### f) Analyse temporelle des accidents corporels des 18-24 ans

Accidents plus fréquents :

en janvier et octobre

le vendredi

sur les périodes :

7h00 – 9h00

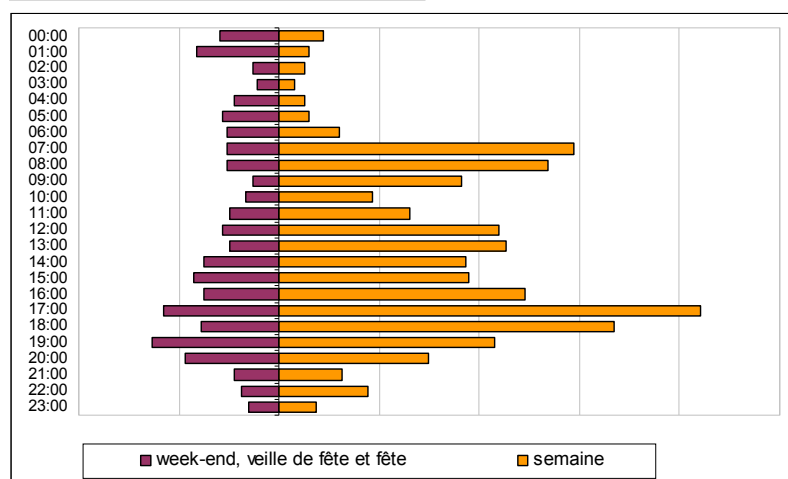
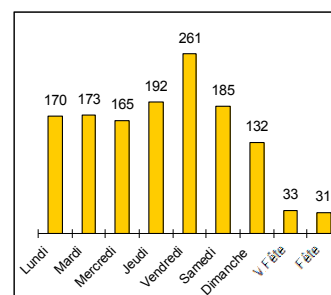
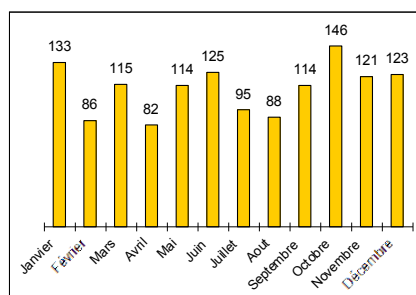
12h00-14h00

et 16h00 – 20h00

(17h00-20h00 pour les week-ends, veilles et jours de fêtes)

67 % des accidents ont lieu en plein jour

33 % de nuit ou avec une luminosité faible



## C.3 - Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

### C.3.1 Importance de l'enjeu « jeunes âgés de 25 à 29 ans »

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 25 à 29 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.*

*Part des tués de 25 à 29 ans par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 25-29 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 25-29 ans
Maine-et-Loire	631	3 567	<b>18 %</b>
Famille Dép. multipolaires	10 886	52 823	<b>21%</b>
France Métropole	65 107	289 565	<b>22 %</b>

Période 2012-2016	Nombre de tués de 25-29 ans	Nombre total de tués	Part tués 25-29 ans
Maine-et-Loire	18	168	<b>11 %</b>
Famille Dép. multipolaires	443	4 557	<b>10 %</b>
France Métropole	1 665	17 243	<b>10 %</b>

L'enjeu « usagers âgés de 25 à 29 ans » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022, et pourra être traité de façon transversale au travers d'autres enjeux.

### C.3.2 Panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

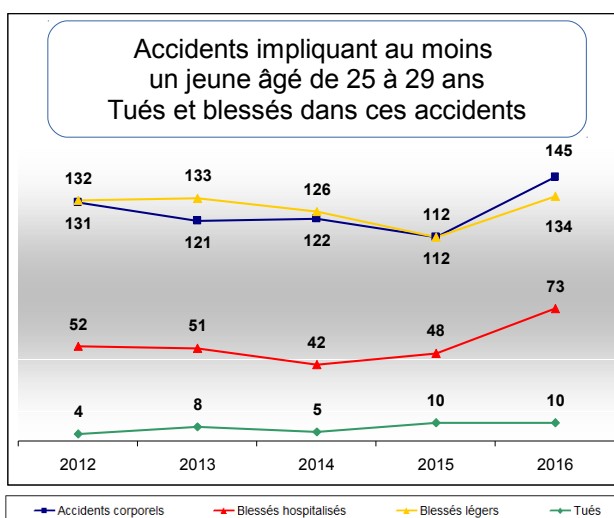
#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un jeune âgé de 25 à 29 ans

**18 % des accidents corporels et 22 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

22 % des tués  
20 % des victimes



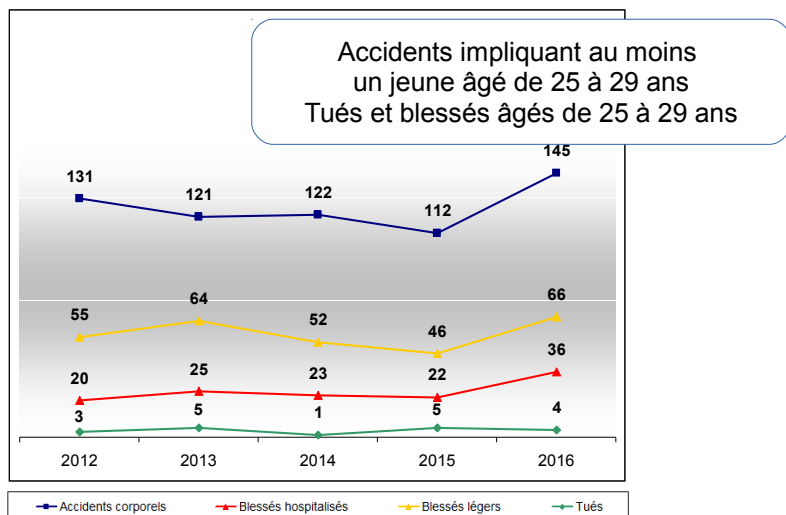
### Usagers de 25 à 29 ans

18 tués ⇒ **11 % des tués**  
 427 victimes ⇒ **9 % des victimes**  
 714 impliqués ⇒ **9 % des impliqués**

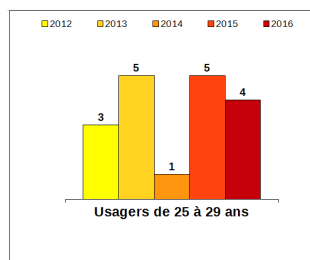
Part des 25-29 ans  
 dans la population du Maine-et-Loire : 6 %

### Evolution sur 5 ans

+ 11 % d'accidents corporels  
 + 36 % de victimes de 25 à 29 ans



### Zoom sur la mortalité des 25-29 ans



### b) Modes de déplacement des usagers victimes/impliqués âgés de 25 à 29 ans

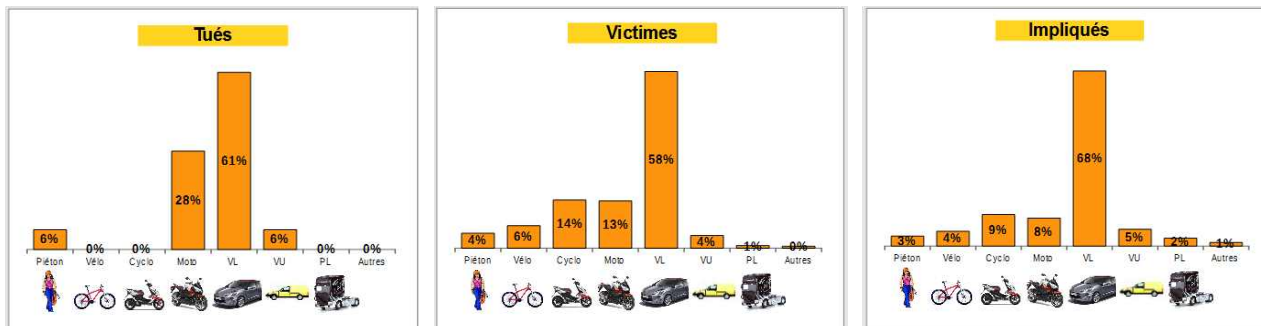
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 25-29 ans « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement

Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	7 %	68 %	9 %	8 %	5 %	2 %	1 %
Dép. multipolaires	7 %	67 %	5 %	10 %	7 %	2 %	2 %
France Métropole	7 %	61 %	6 %	16 %	6 %	2 %	2 %

Parmi les jeunes de 25 à 29 ans, proportion d'**automobilistes** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire qu'au niveau national.

### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



## Evolution sur 5 ans



### c) Impliqués âgés de 25 à 29 ans selon le genre

Comparaison aux références fournies par la DSR :

*Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les les accidents corporels selon leur sexe*

Période 2012-2016	Hommes		Femmes	
	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs
Maine-et-Loire	52 %	66 %	48 %	34 %
Famille Dép. multipolaires	55 %	72 %	45 %	28 %
France Métropole	56 %	74 %	44 %	26 %

Parmi les jeunes de 25 à 29 ans, proportion de **conductrices** statistiquement plus importante par rapport aux références.

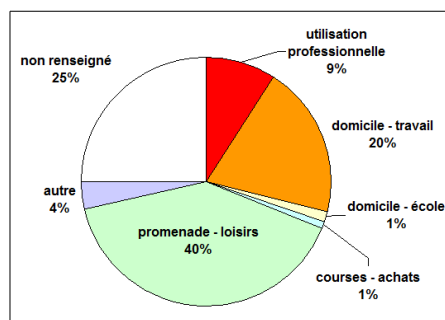
#### d) Type de déplacement des jeunes de 25 à 29 ans

##### Répartition par nature de trajet des 25-29 ans impliqués dans les accidents corporels

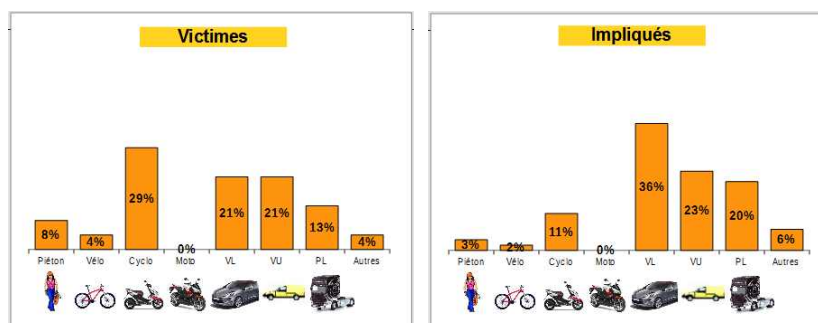
Une majorité de trajets liés aux loisirs

20 % de trajet « domicile-travail »

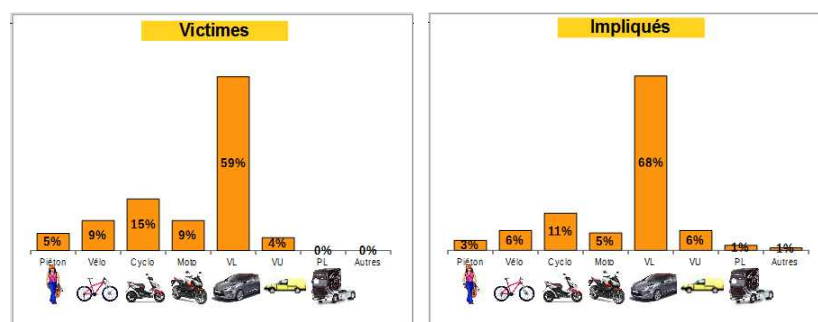
9 % de trajet « mission »



##### Zoom sur les modes de déplacement des 25-29 ans en trajet « mission »



##### Zoom sur les modes de déplacement des 25-29 ans en trajet « domicile-travail »



#### d) Analyse selon le milieu

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 25-29 ans dans les accidents corporels selon le milieu

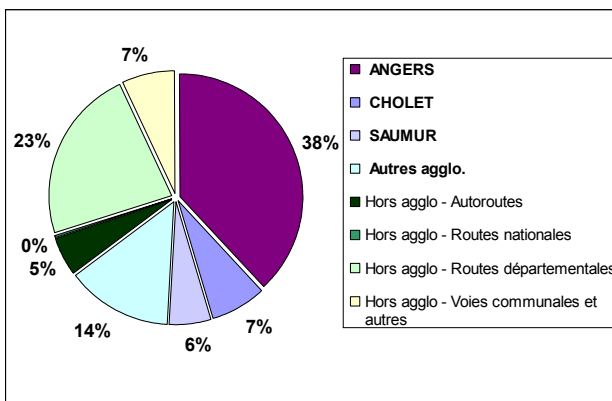
Période 2012-2016	Impliqués de 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués de 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués de 25-29 ans dans un accident sur autoroute
Maine-et-Loire	64 %	30 %	6 %
Famille Dép. multipolaires	57 %	35 %	8 %
France Métropole	66 %	22 %	12 %

Parmi les jeunes de 25 à 29 ans, proportion d'impliqués statistiquement plus importante hors agglomération (hors autoroute) en Maine-et-Loire par rapport au niveau national.

Répartition des accidents corporels  
 en agglomération et hors agglomération  
 par type de réseaux

65 % des accidents ont lieu en agglomération

35 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales

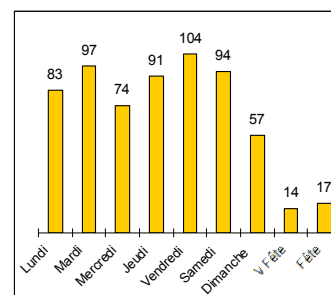
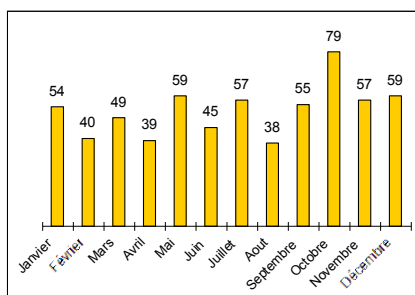


e) Analyse temporelle des accidents corporels des 25-29 ans

Accidents plus fréquents :

en octobre

les vendredis, mardis et samedis



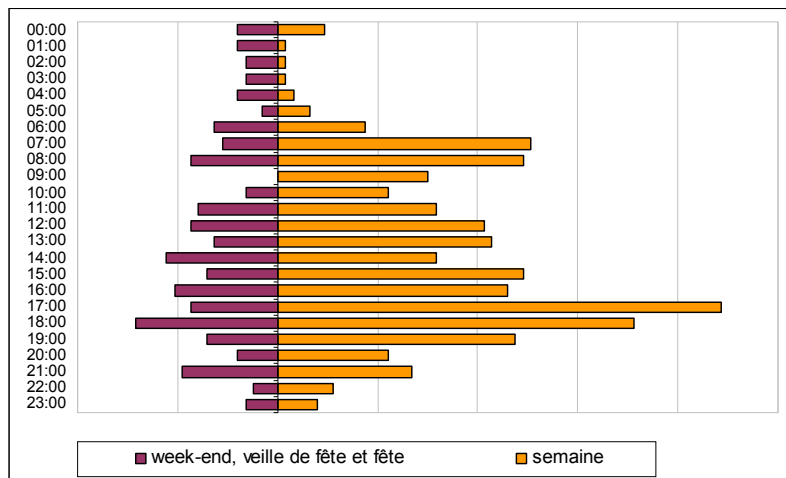
sur les périodes :

7h00 – 9h00  
 et 15h00 – 20h00

(14h00-19h00 pour les week-ends,  
 veilles et jours de fêtes)

69 % des accidents  
 ont lieu en plein jour

31 % de nuit ou avec  
 une luminosité faible



## C.4 Les indicateurs de suivi de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
C - Enjeu « jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âges (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un jeune par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute)	Référence
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels par sexe	Référence

[Retour au document général](#)    [ou retour au sommaire des annexes](#)





## Fiche enjeu - D - Les seniors, divisés en 2 classes d'âge : 65-74 ans, 75 ans et plus Période 2012-2016

### D.1 - Les seniors âgés de 65 à 74 ans

#### D.1.1 Importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

*Méthodologie DSR* : Part des accidents impliquant au moins un usager de 65 à 74 ans par rapport à la totalité des accidents corporels.

Part des tués de 65 à 74 ans par rapport au total des tués.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 65-74 ans	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 65-74 ans
Maine-et-Loire	347	3 567	<b>10 %</b>
Famille Dép. multipolaires	5 891	52 823	11%
France Métropole	30 007	289 565	10 %

Période 2012-2016	Nombre de tués de 65-74 ans	Nombre total de tués	Part tués 65-74 ans
Maine-et-Loire	16	168	<b>10 %</b>
Famille Dép. multipolaires	372	4 557	8%
France Métropole	1 433	17 243	8 %

L'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022.

#### D.1.2 Panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

##### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

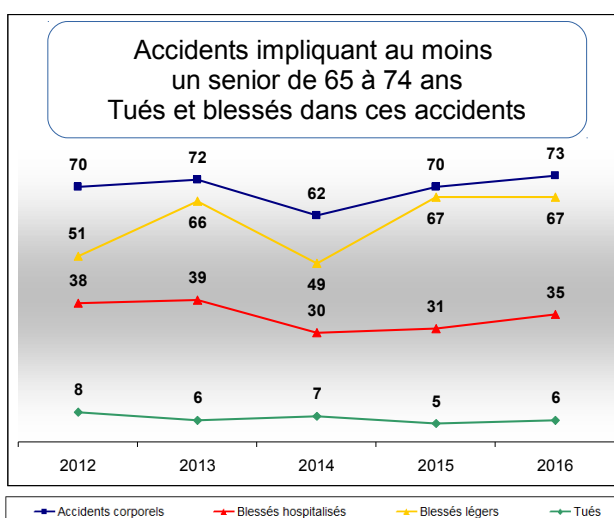
Accidents impliquant au moins un senior âgé de 65 à 74 ans

**10 % des accidents corporels  
et 17 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

19 % des tués

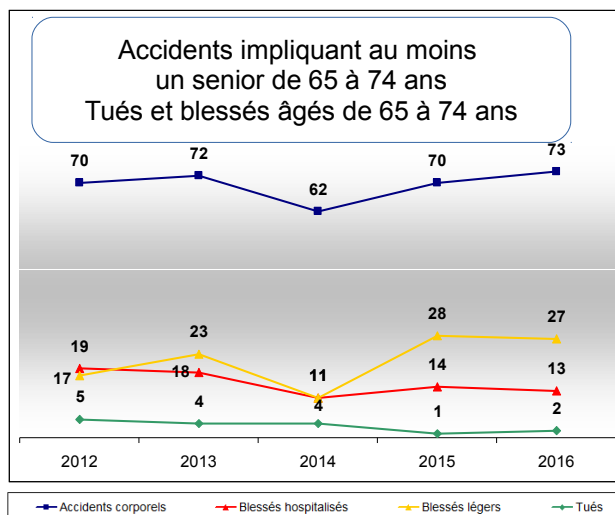
11 % des victimes



### Usagers de 65 à 74 ans

16 tués ⇒ **10 % des tués**  
 197 victimes ⇒ **4 % des victimes**  
 388 impliqués ⇒ **5 % des impliqués**

**Part des 65-74 ans dans la population du Maine-et-Loire : 8 %**



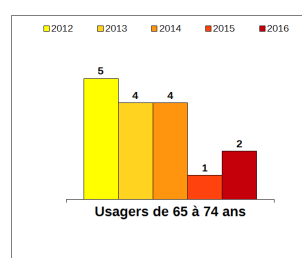
### Evolution sur 5 ans

+ 4 % d'accidents corporels  
 + 2 % de victimes de 65 à 74 ans

Nette baisse depuis 2015

**!!! mais constat d'une forte reprise de la mortalité des 65-74 ans en 2017**

### Zoom sur la mortalité des 65-74 ans



### b) Modes de déplacement des usagers victimes/impliqués âgés de 65 à 74 ans

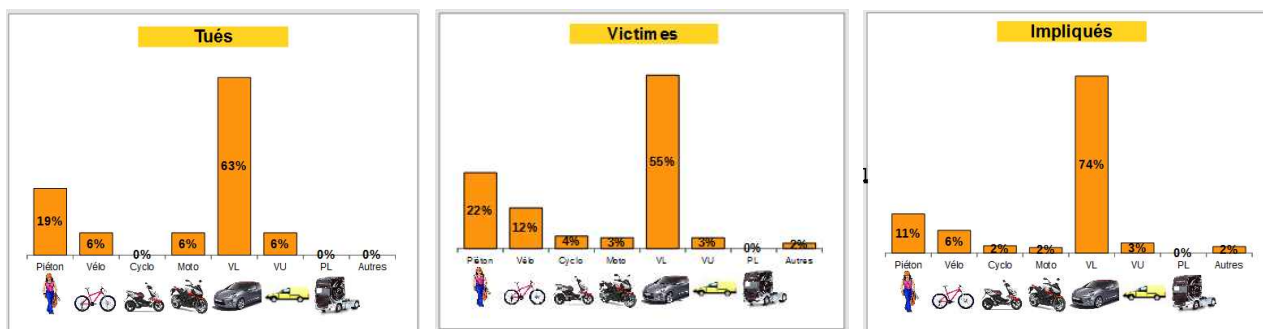
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 65-74 ans « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement

Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	18 %	73 %	2 %	2 %	3 %	0 %	2 %
Dép. multipolaires	21 %	69 %	1 %	2 %	4 %	1 %	2 %
France Métropole	22 %	67 %	1 %	3 %	4 %	1 %	2 %

Parmi les seniors de 65-74 ans, proportion d'**automobilistes** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire qu'au niveau national.

### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



## Evolution sur 5 ans



### c) Impliqués âgés de 65 à 74 ans selon le genre

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon leur sexe

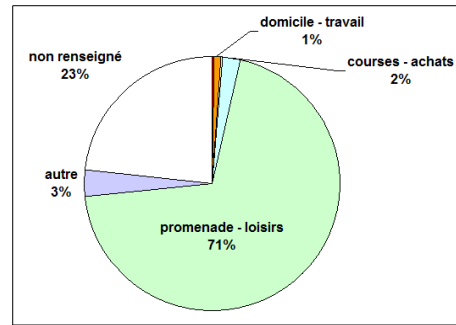
Période 2012-2016	Hommes		Femmes	
	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs
Maine-et-Loire	59 %	66 %	41 %	34 %
Famille Dép. multipolaires	54 %	68 %	46 %	32 %
France Métropole	52 %	70 %	48 %	30 %

Parmi les seniors de 65-74 ans, proportion de **piétons/cyclistes masculins** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux autres références.

#### d) Type de déplacement des seniors de 65 à 74 ans

Répartition par nature de trajet  
des 65-74 ans impliqués dans les accidents  
corporels

Grande majorité de trajets liés aux loisirs



#### e) Analyse selon le milieu

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 65-74 ans dans les accidents corporels selon le milieu.

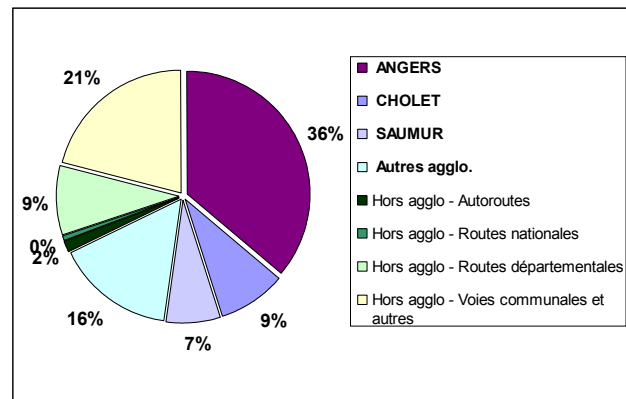
Période 2012-2016	Impliqués de 65-74 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués de 65-74 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués de 65-74 ans dans un accident sur autoroute
Maine-et-Loire	66 %	29 %	5 %
Famille Dép. multipolaires	57 %	36 %	7 %
France Métropole	64 %	28 %	8 %

Parmi les seniors de 65-74 ans, proportion d'impliqués statistiquement plus importante en agglomération en Maine-et-Loire que pour la famille de départements de référence.

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

68 % des accidents ont lieu en agglomération

32 % hors agglomération, majoritairement sur voies communales et autres voies

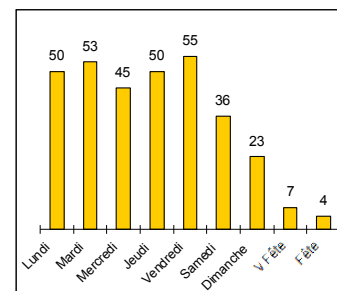
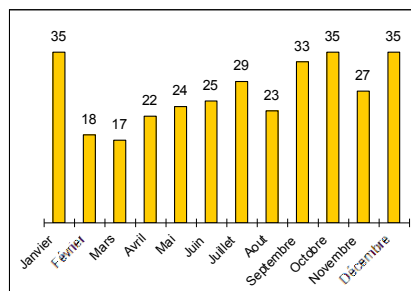


#### f) Analyse temporelle des accidents corporels des 65-74 ans

Accidents plus fréquents :

d'octobre à janvier

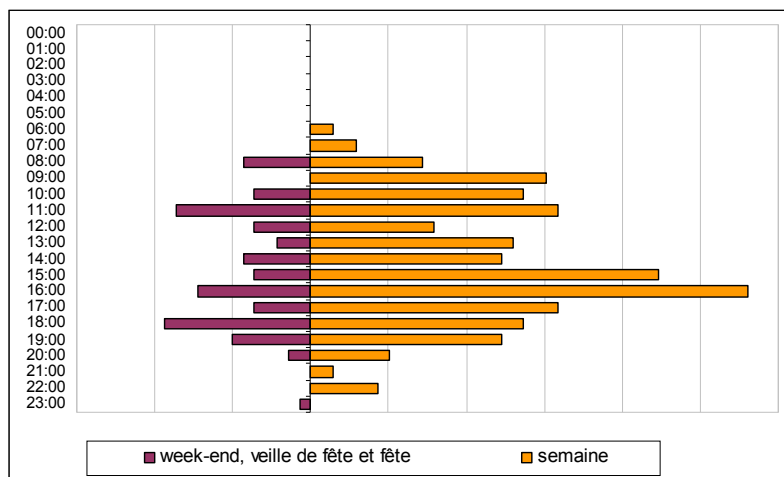
en semaine



sur les périodes :  
 9h00 – 12h00  
 et 13h00 – 19h00  
 (11h00-12h00 et 16h00-18h00  
 pour les week-ends, veilles et jours  
 de fêtes)

84 % des accidents  
 ont lieu en plein jour

16 % de nuit ou avec  
 une luminosité faible



## D.2 - Les seniors âgés de 75 ans et plus

### D.2.1 Importance de l'enjeu « seniors âgés de 75 ans et plus »

*Méthodologie DSR : Part des accidents impliquant au moins un usager de 75 ans et plus par rapport à la totalité des accidents corporels.*

*Part des tués de 75 ans et plus par rapport au total des tués.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un usager de 75 ans et plus	Nombre total d'accidents	Part accidents avec usager 75 ans et plus
Maine-et-Loire	323	3 567	9 %
Famille Dép. multipolaires	5 442	52 823	10 %
France Métropole	25 802	289 565	9 %

Période 2012-2016	Nombre de tués de 75 ans et plus	Nombre total de tués	Part tués 75 ans et plus
Maine-et-Loire	22	168	13 %
Famille Dép. multipolaires	588	4 557	13 %
France Métropole	2 488	17 243	14 %

L'enjeu « seniors âgés de 75 ans et plus » n'est pas un enjeu significatif de sécurité routière dans le département de Maine-et-Loire. Cependant, cet enjeu doit être impérativement retenu et suivi dans le cadre du DGO 2018-2022.

## D.2.2 Panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

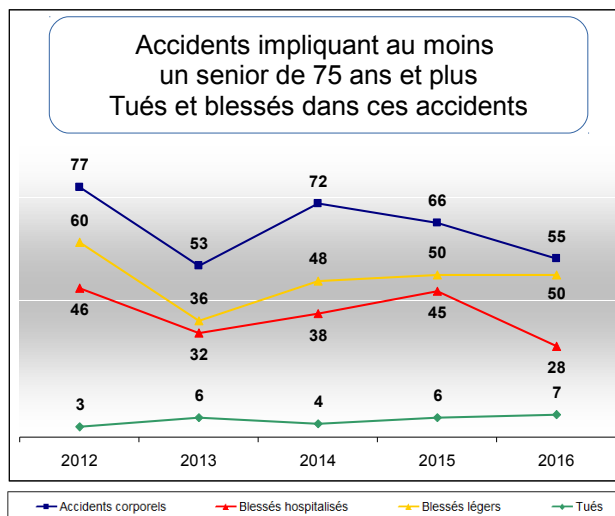
### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un senior âgé de 75 ans et plus

**9 % des accidents corporels et 15 % des accidents mortels**

qui ont provoqué :

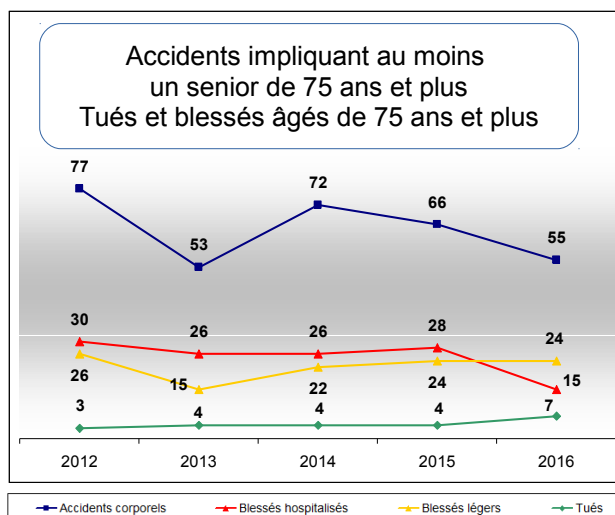
15 % des tués  
10 % des victimes



Usagers de 75 ans et plus

22 tués ⇒ **13 % des tués**  
258 victimes ⇒ **5 % des victimes**  
387 impliqués ⇒ **5 % des impliqués**

**Part des 75 ans et plus dans la population du Maine-et-Loire : 10 %**

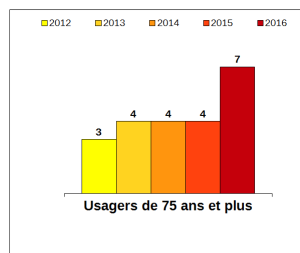


Evolution sur 5 ans

- 29 % d'accidents corporels  
- 22 % de victimes de 65 à 74 ans

Forte augmentation de la mortalité en 2016

Zoom sur la mortalité des 75 ans et plus



### b) Modes de déplacement des usagers victimes/impliqués âgés de 75 ans et plus

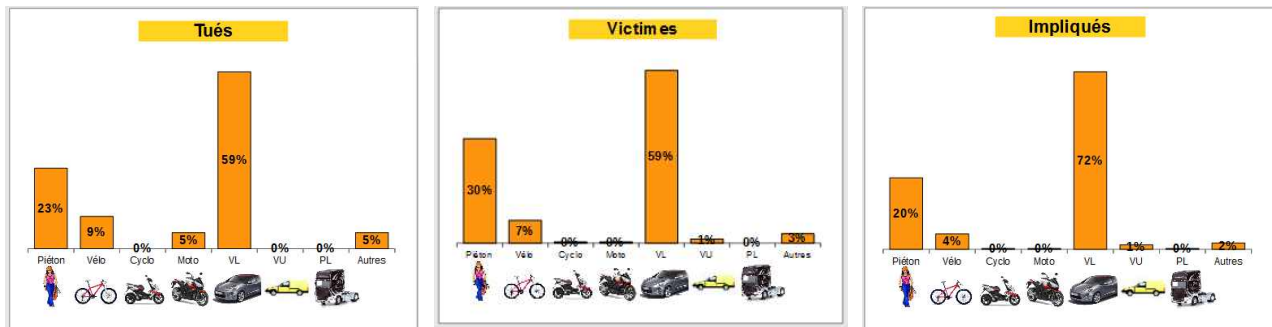
Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 75 ans et plus « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement.

Période 2012-2016	Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclo-moteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
Maine-et-Loire	25 %	72 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %
Dép. multipolaires	31 %	66 %	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %
France Métropole	33 %	62 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %

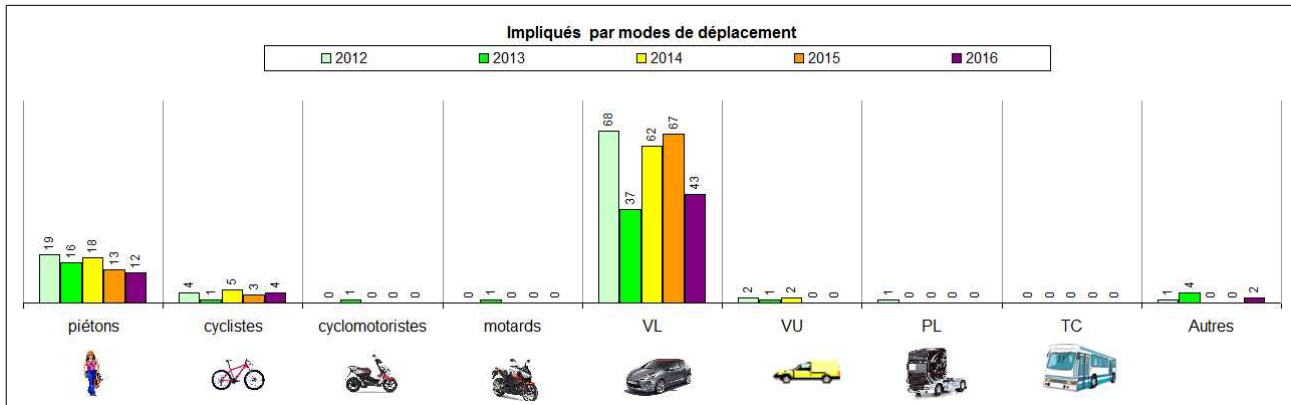
Parmi les seniors de 75 ans et plus, proportion d'**automobilistes** statistiquement beaucoup plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux références.

### Répartition des modes de déplacement sur la période 2012-2016



### Evolution sur 5 ans





### c) Impliqués âgés de 75 ans et plus selon le genre

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon leur sexe.

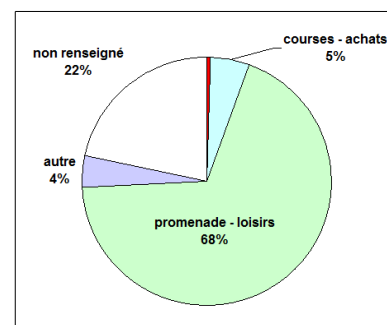
Période 2012-2016	Hommes		Femmes	
	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs	Piétons et cyclistes	Autres conducteurs
Maine-et-Loire	53 %	66 %	47 %	34 %
Famille Dép. multipolaires	45 %	70 %	55 %	30 %
France Métropole	45 %	71 %	55 %	29 %

Parmi les seniors de 75 ans et plus, proportion de **piétons/cyclistes masculins** statistiquement plus importante en Maine-et-Loire par rapport aux autres références et proportion de **conductrices** statistiquement plus importante qu'au niveau national.

### d) Type de déplacement des seniors de 75 ans et plus

Répartition par nature de trajet des 75 ans et plus impliqués dans les accidents corporels

Grande majorité de trajets liés aux loisirs



### e) Analyse selon le milieu

Comparaison aux références fournies par la DSR :

Répartition des impliqués de 75 et plus ans dans les accidents corporels selon le milieu



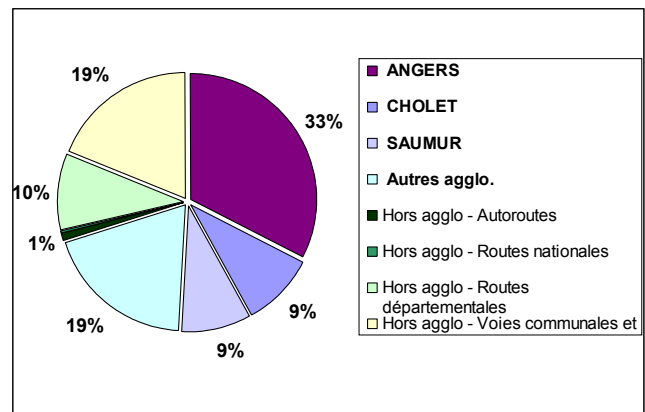
Période 2012-2016	Impliqués de 75 ans et plus dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués de 75 ans et plus dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués de 75 ans et plus dans un accident sur autoroute
Maine-et-Loire	66 %	30 %	4 %
Famille Dép. multipolaires	64 %	31 %	5 %
France Métropole	69 %	27 %	5 %

Pas de différence statistiquement significative par rapport aux références.

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

70 % des accidents ont lieu en agglomération

30 % hors agglomération, majoritairement sur voies communales et autres



**f) Analyse temporelle des accidents corporels des 75 ans et plus**

Accidents plus fréquents :

en décembre

les lundis et mardis

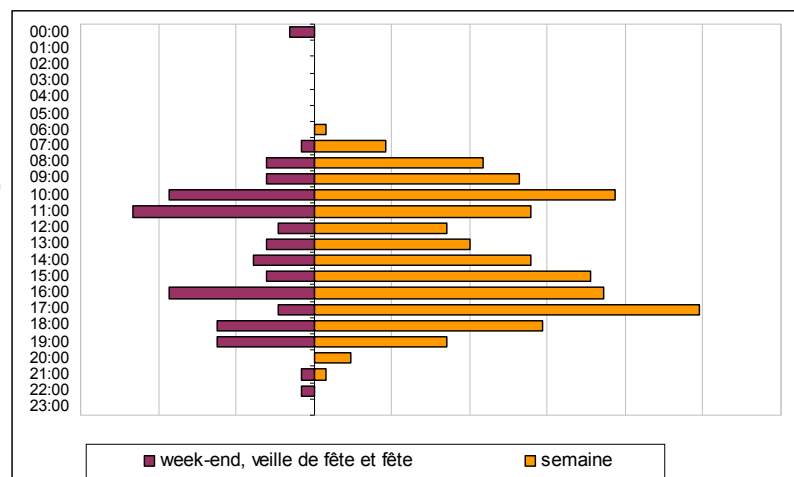
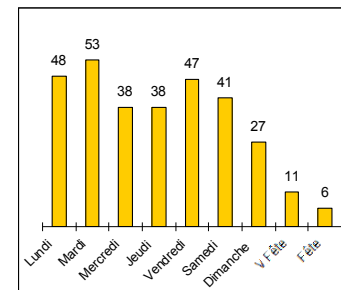
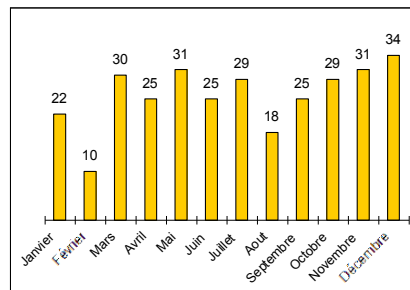
sur les périodes :

en semaine, 8h00 – 12h00 et 14h00 – 19h00

les week-ends, veilles et jours de fêtes, 10h00-12h00 et 16h00-17h00

88 % des accidents ont lieu en plein jour

12 % de nuit ou avec une luminosité faible



### D.3 Les indicateurs de l'enjeu « seniors » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
D - Enjeu « seniors »	
Nombre de tués par classe d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	Référence
Nombre d'accidents impliquant un senior par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des accidents par classe d'âge rapportée à l'accidentalité du département	Référence
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués « piétons + conducteurs cyclistes » et « autres conducteurs » dans les accidents corporels selon le milieu (en aggro / hors aggro hors autoroute / sur autoroute)	Référence

[Retour au document général](#) ou [retour au sommaire des annexes](#)

## Fiche enjeu - E - Le partage de la voirie Période 2012-2016

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation.

On s'intéressera donc aux accidents concernant les piétons (y compris les usagers assimilés à des piétons se déplaçant en roller, trottinette ...) et les cyclistes résultant d'un conflit avec un véhicule tiers, à l'exclusion des accidents sur autoroute, milieu non concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

### E.1 - Les piétons

#### E.1.1 Importance de l'enjeu « piétons »

##### a) sur l'ensemble du département

*Méthodologie DSR : Part des accidents corporels impliquant un piéton hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute.*

*Part des tués piétons hors autoroute par rapport au total des tués hors autoroute.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un piéton hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	Part accidents piétons hors autoroute
Maine-et-Loire	550	3 407	16 %
Famille Dép. multipolaires	9 145	49 837	18 %
France Métropole	54 616	264 856	21 %

Période 2012-2016	Nombre de tués piétons dans un accident hors autoroute	Nombre total de tués dans accidents hors autoroute	Part tués piétons hors autoroute
Maine-et-Loire	21	162	13 %
Famille Dép. multipolaires	501	4 181	12 %
France Métropole	2 292	15 930	14 %

##### b) selon le milieu urbain/interurbain et non urbain

*Méthodologie DSR : Part des accidents corporels impliquant un piéton en agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels en agglomération hors autoroute, avec distinction des agglomérations de plus et de moins de 5 000 habitants.*

*Part des accidents corporels impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération hors autoroute.*

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un piéton en agglomération hors autoroute		Nombre total d'accidents en agglomération hors autoroute		Part accidents piétons en aggro hors autoroute	
	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab
Maine-et-Loire	43	462	181	2249	24 %	21 %
Famille Dép. multipolaires	1 281	7 121	6 274	25 432	20 %	28 %
France Métropole	3 636	47 941	17 433	179 013	21 %	27 %

Période 2012-2016	Nombre de tués impliquant un piéton hors agglomération et hors autoroute		Nombre total de tués hors agglomération et hors autoroute		Part tués piétons hors aggro et hors autoroute	
	Maine-et-Loire	45	977	5 %		
Famille Dép. multipolaires	743	18 131	4 %			
France Métropole	3 039	68 410	4 %			

L'enjeu « piétons » est un **enjeu absolu de sécurité routière en milieu urbain** dans le département de Maine-et-Loire.

## E.1.2 Panorama des accidents de piétons

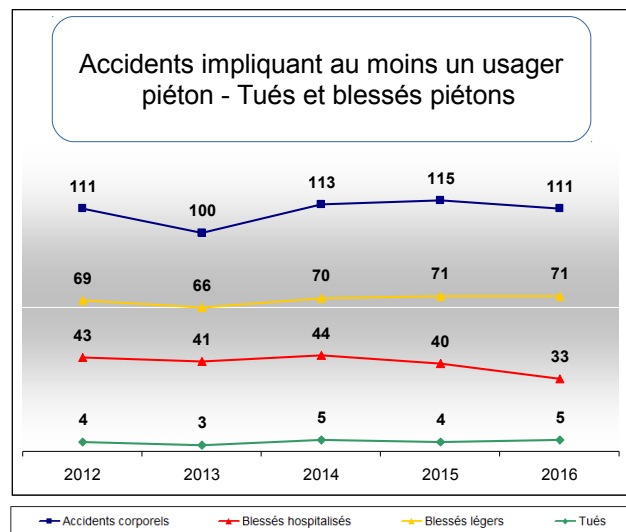
### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un piéton (hors autoroute)

**15 % des accidents corporels et 13 % des accidents mortels**

Usagers piétons

21 tués ⇒ **13 % des tués**  
 569 victimes ⇒ **12 % des victimes**  
 584 impliqués ⇒ **8 % des impliqués**

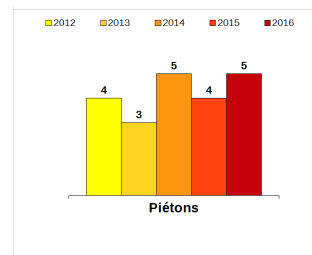


Evolution sur 5 ans

Stagnation des accidents corporels  
 - 6 % de victimes piétons

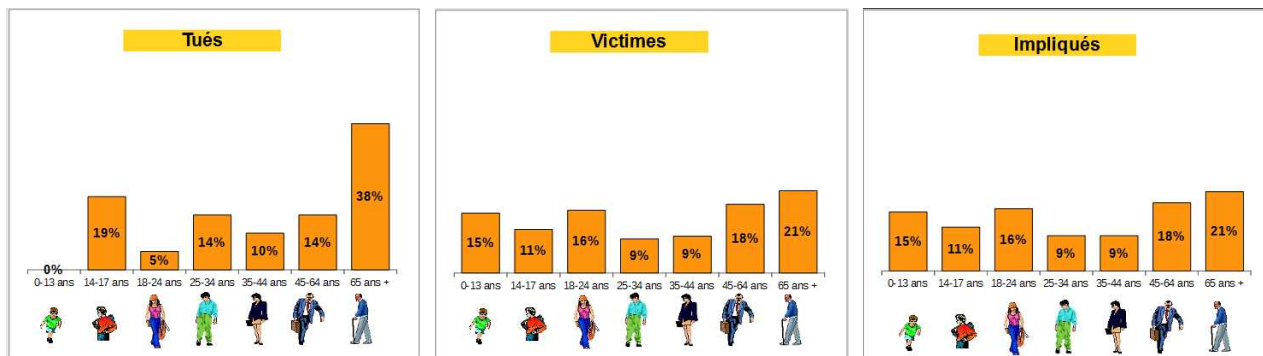
Stagnation de la mortalité

Zoom sur la mortalité des piétons

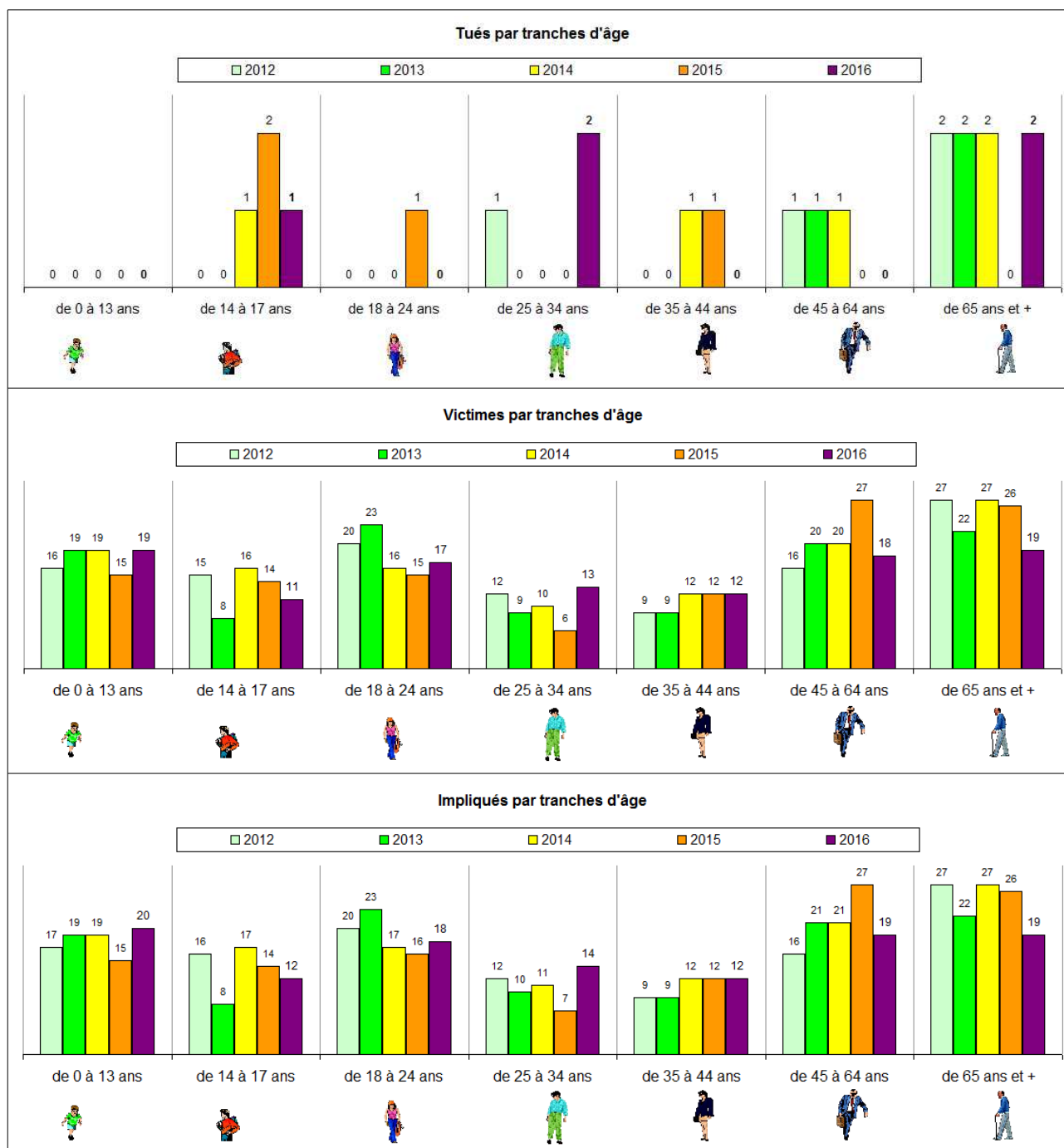


## b) Ages des victimes/impliqués piétons

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



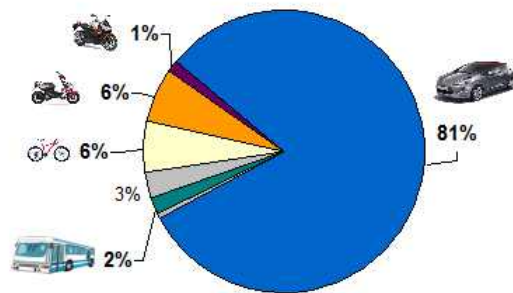
### Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



### c) Type de véhicule heurtant les piétons

Une très grande majorité de conflits avec un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire

13 % de conflits avec un autre 2-roues (motorisé ou non)

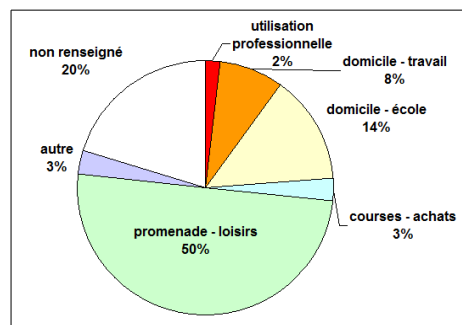


### d) Type de déplacement des piétons

Répartition par nature de trajet des piétons impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

8 % de trajet « domicile-travail »

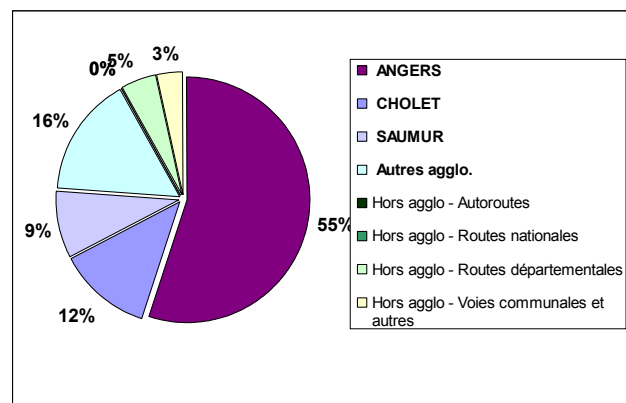


### e) Accidents corporels des piétons selon le milieu

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

92 % des accidents ont lieu en agglomération

8 % hors agglomération

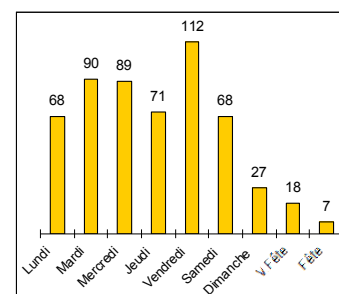
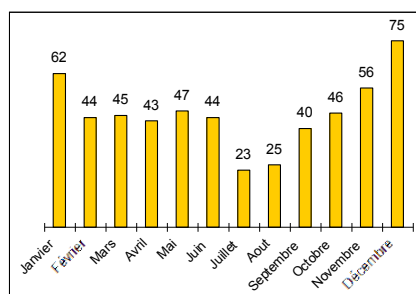


### f) Analyse temporelle des accidents corporels des piétons

Accidents plus fréquents :

en décembre et janvier

le vendredi



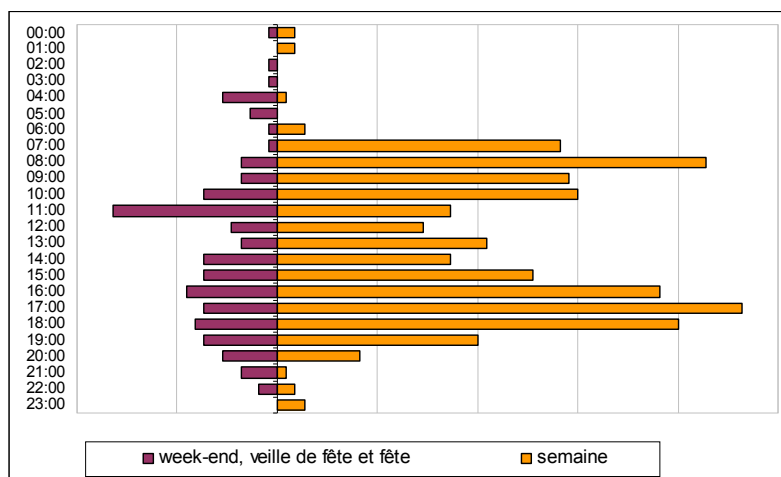
sur les périodes :

7h00-11h00  
et 15h00-19h00

les week-ends, veilles et jours de  
fêtes, 11h00-12h00

74 % des accidents  
ont lieu en plein jour

26 % de nuit ou avec  
une luminosité faible



## E.2 - Les cyclistes dans les accidents avec un véhicule tiers

### E.2.1 Importance de l'enjeu « cyclistes »

#### a) sur l'ensemble du département

**Méthodologie DSR :** Part des accidents corporels impliquant un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors autoroute.  
Part des tués cyclistes dans un accident avec un véhicule tiers, hors autoroute par rapport au total des tués hors autoroute.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un cycliste avec un tiers hors autoroute	Nombre total d'accidents hors autoroute	Part accidents cyclistes+tiers hors autoroute
Maine-et-Loire	331	3 407	10 %
Famille Dép. multipolaires	4 267	49 837	9 %
France Métropole	18 529	264 856	7 %

Période 2012-2016	Nombre de tués cyclistes dans un accident avec un tiers hors autoroute	Nombre total de tués dans accidents hors autoroute	Part tués cyclistes+tiers hors autoroute
Maine-et-Loire	7	162	4 %
Famille Dép. multipolaires	191	4 181	5 %
France Métropole	666	15 930	4 %

#### b) selon le milieu urbain/interurbain et non urbain

**Méthodologie DSR :** Part des accidents corporels impliquant un cycliste et un véhicule tiers en agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels en agglomération hors autoroute, avec distinction des agglomérations de plus et de moins de 5 000 habitants.  
Part des accidents corporels impliquant un cycliste et un véhicule tiers hors agglomération et hors autoroute par rapport à la totalité des accidents corporels hors agglomération hors autoroute.

Période 2012-2016	Nombre d'accidents impliquant un cycliste avec un tiers en agglomération hors autoroute		Nombre total d'accidents en agglomération hors autoroute		Part accidents cyclistes+tiers en agglomération hors autoroute	
	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab	Agglo – 5000 hab	Agglo + 5000 hab
Maine-et-Loire	12	292	181	2 249	7 %	13 %
Famille Dép. multipolaires	533	2 932	6 274	25 432	8 %	12 %
France Métropole	1 386	14 250	17 433	179 013	8 %	8 %

Période 2012-2016	Nombre de tués impliquant un cycliste avec un tiers hors agglomération et hors autoroute		Nombre total de tués hors agglomération et hors autoroute		Part tués cyclistes+tiers hors agglomération et hors autoroute	
	Maine-et-Loire	27		977		3 %
Famille Dép. multipolaires	802		18 131		4 %	
France Métropole	666		15 930		4 %	

L'enjeu «cyclistes» est un **enjeu relatif de sécurité routière en milieu urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants)** dans le département de Maine-et-Loire.

## E.2.2 Panorama des accidents de cyclistes avec un véhicule tiers

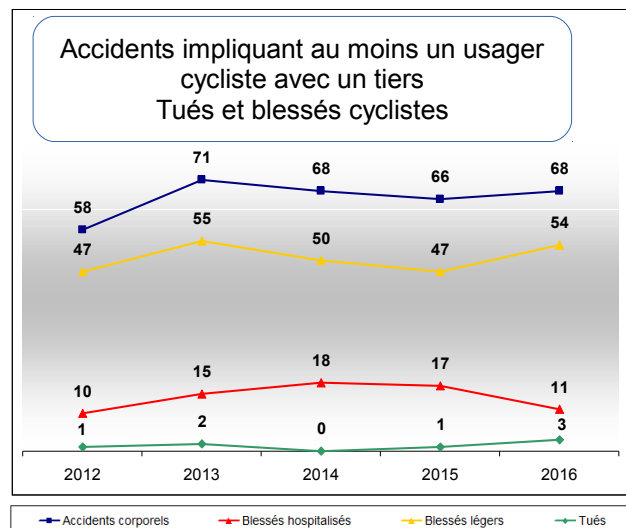
### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un cycliste et un véhicule tiers (hors autoroute)

**9 % des accidents corporels  
et 4 % des accidents mortels**

Usagers cyclistes dans les accidents avec un véhicule tiers

7 tués ⇒ **4 % des tués**  
331 victimes ⇒ **7 % des victimes**  
343 impliqués ⇒ **4 % des impliqués**

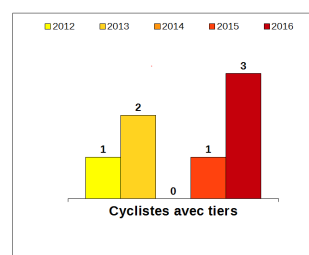


#### Evolution sur 5 ans

+ 17 % des accidents corporels  
+ 17 % de victimes piétons

Reprise de la mortalité des cyclistes en 2016

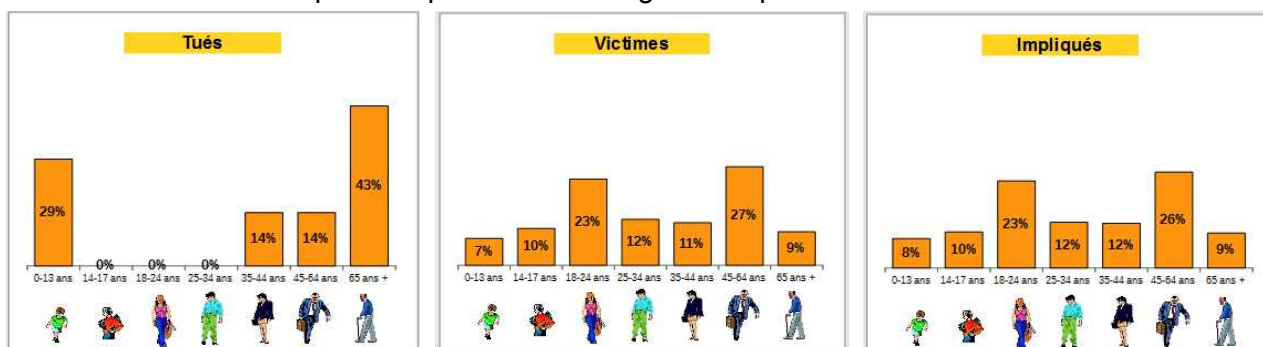
#### Zoom sur la mortalité des cyclistes



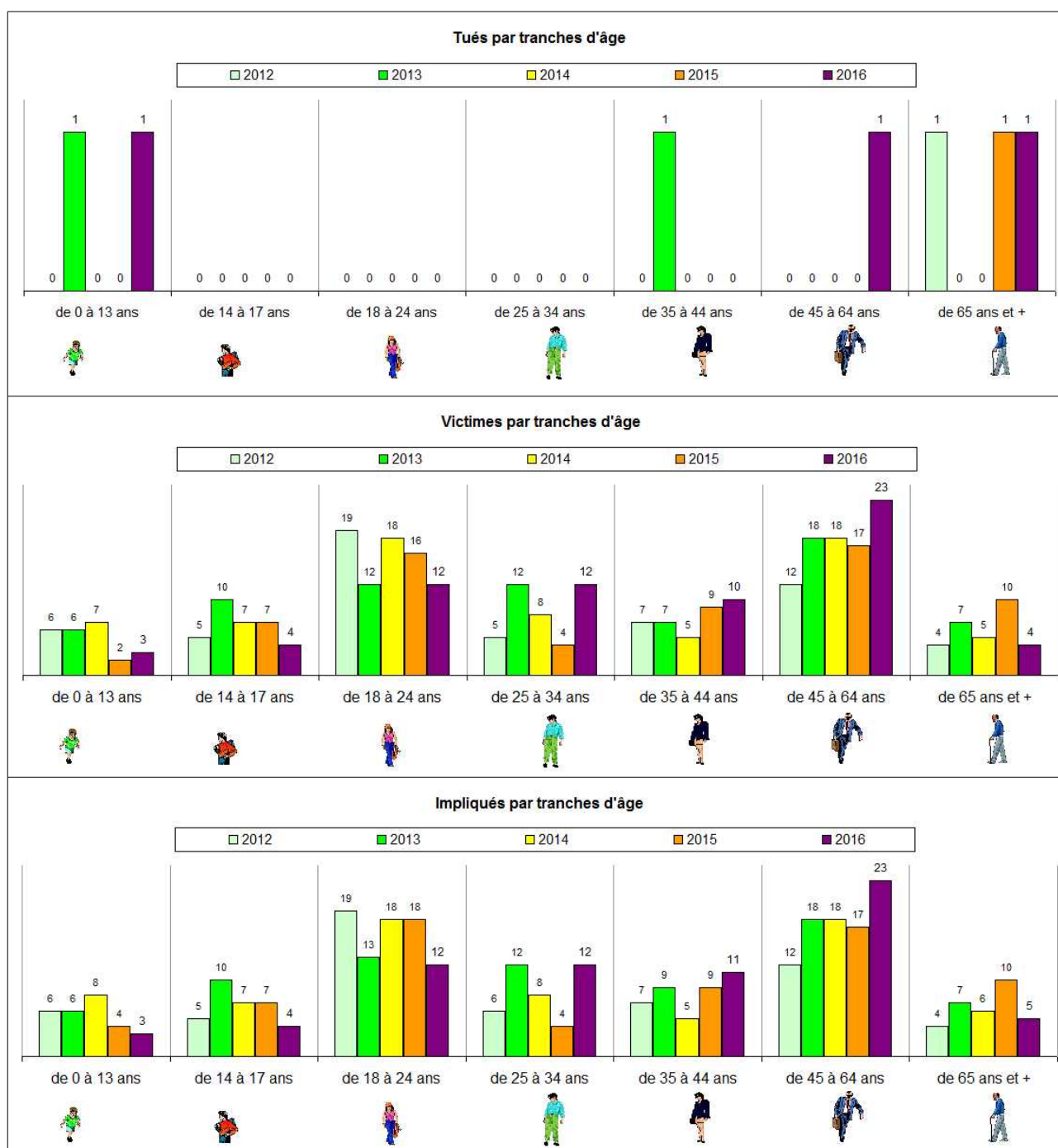


## b) Ages des victimes/impliqués cyclistes dans les accidents avec un tiers

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016

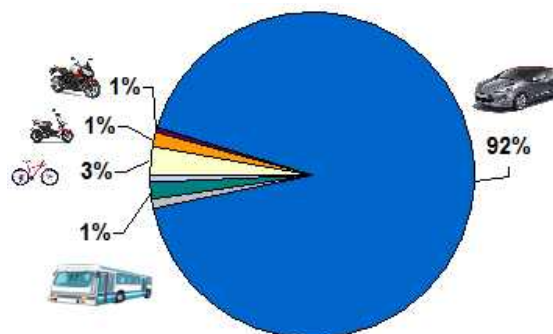


### Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



### c) Type de véhicule heurtant les cyclistes

La plupart des conflits ont lieu avec un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire

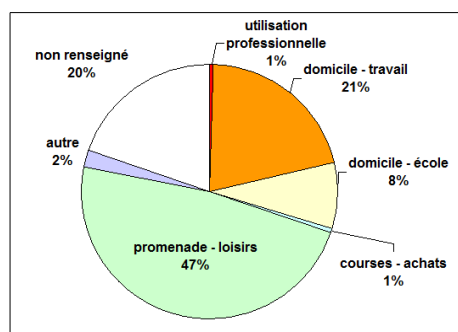


### d) Type de déplacement des cyclistes

Répartition par nature de trajet des cyclistes impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

21 % de trajet « domicile-travail »

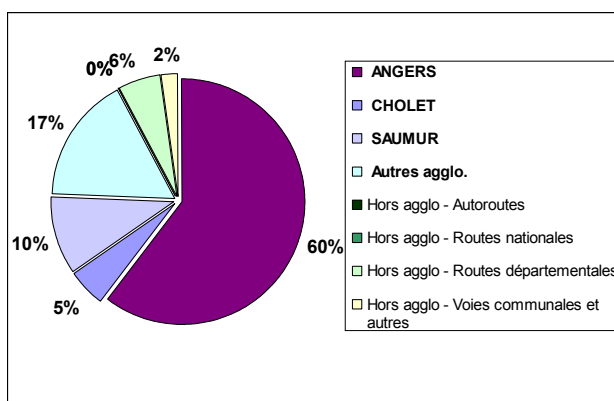


### e) Accidents corporels des cyclistes avec un véhicule tiers selon le milieu

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

92 % des accidents ont lieu en agglomération

8 % hors agglomération

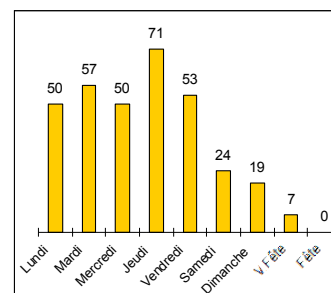
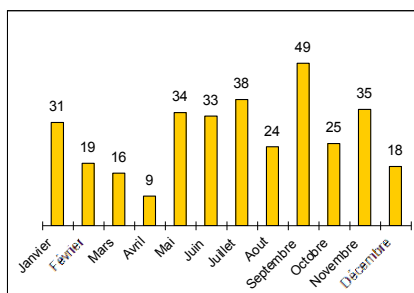


### e) Analyse temporelle des accidents corporels des cyclistes avec un véhicule tiers

Accidents plus fréquents :

en septembre

en semaine, le jeudi



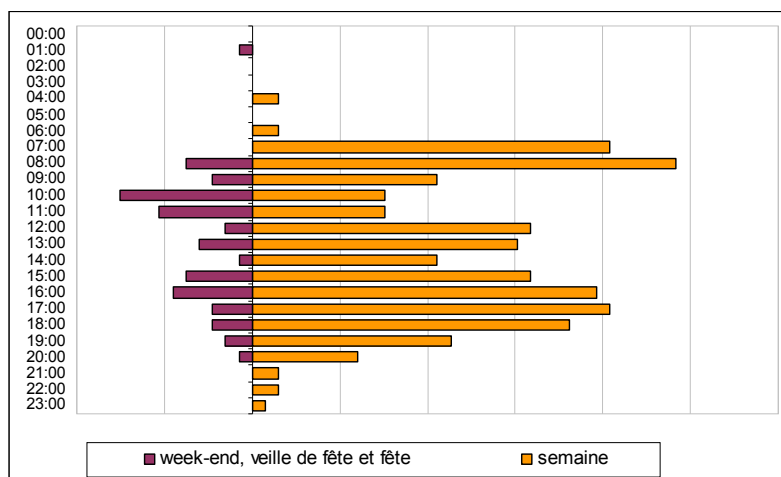
sur les périodes :

7h00-9h00  
12h00-14h00  
et 15h00-19h00

les week-ends, veilles et jours de fêtes, 10h00-12h00

82 % des accidents ont lieu en plein jour

17 % de nuit ou avec une luminosité faible



### E.3 Les indicateurs de l'enjeu « partage de la voirie » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
E - Enjeu « partage de la voirie »	
Nombre d'accidents de piétons hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de piétons tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de piétons hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. ou plus, ou hors agglomération)	Référence
Nombre d'accidents de cyclistes avec tiers hors autoroute, en général, et selon le milieu	Brut
Nombre de cyclistes tués hors autoroute	Brut
Part des accidents de cyclistes avec tiers hors autoroute parmi les accidents du département, en général, et selon le milieu (en agglomération de moins de 5000 hab., en agglomération de 5000 hab. ou plus, ou hors agglomération)	Référence
Linéaire de pistes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Linéaires de bandes cyclables (à fournir par les gestionnaires de réseaux)	Brut
Mobilité : part du vélo dans les modes déplacement de l'agglomération principale (si EMD disponible)	Brut

[Retour au document général](#)

ou

[retour au sommaire des annexes](#)



## Fiche enjeu - F - Les deux-roues motorisés (2RM) Période 2012-2016

En ce qui concerne les deux-roues motorisés, la classification usuelle distingue les cyclomoteurs des motocyclettes (seuil de la cylindrée à 50 cm<sup>3</sup>). Pour l'analyse de l'enjeu 2RM, le seuil retenu pour la cylindrée est différent et a été fixé à 125 cm<sup>3</sup>. En conséquence, deux catégories seront étudiées :

- les 2RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> = engins légers,
- les 2RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> = engins lourds.

### F.1 Importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

*Méthodologie DSR : Part des accidents corporels impliquant un usager en 2RM par rapport à la totalité des accidents corporels, avec distinction des 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> et > 125 cm<sup>3</sup>.*

*Part des tués en 2RM par rapport au total des tués, avec distinction des 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> et > 125 cm<sup>3</sup>.*

Période 2012-2016	Nombre accidents impliquant un 2RM	Nombre accidents impliquant un 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Nombre accidents impliquant un 2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Nombre total d'accidents	Part accidents 2RM	Part accidents 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Part accidents 2RM > 125 cm <sup>3</sup>
Maine-et-Loire	1 113	816	298	3 567	31 %	23 %	8 %
Famille Dép. multipolaires	14 763	8 541	6 296	52 823	28 %	16 %	12 %
France Métropole	106 245	60 719	46 614	289 565	37 %	21 %	16 %

Période 2012-2016	Nombre de tués en 2RM	Nombre de tués en 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Nombre de tués en 2RM > 125 cm <sup>3</sup>	Nombre total de tués	Part tués en 2RM	Part tués en 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	Part tués en 2RM > 125 cm <sup>3</sup>
Maine-et-Loire	39	16	23	168	23 %	10 %	14 %
Famille Dép. multipolaires	901	289	612	4 557	20 %	6 %	13 %
France Métropole	3 926	1 222	2 704	17 243	23 %	7 %	16 %

L'enjeu «deux-roues motorisés» est un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de Maine-et-Loire, et en particuliers les **2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup>**.

### F.2. Panorama des accidents des usagers en deux-roues motorisés

#### Les 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> = engins légers

#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager en 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$

**23 % des accidents corporels et 10 % des accidents mortels**

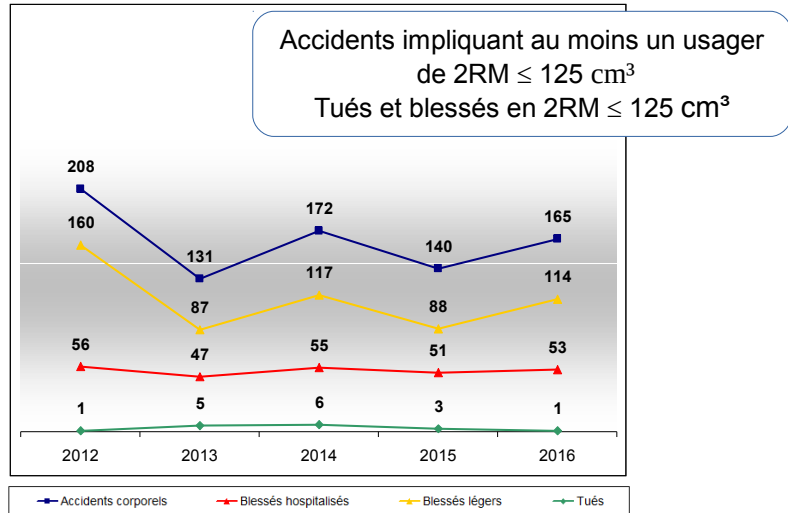
Usagers en 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$

16 tués  $\Rightarrow$  **10 % des tués**  
 844 victimes  $\Rightarrow$  **18 % des victimes**  
 916 impliqués  $\Rightarrow$  **12 % des impliqués**

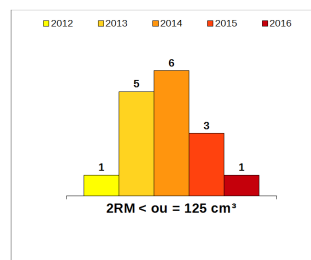
Evolution sur 5 ans

- 21 % des accidents corporels  
 - 23 % de victimes en 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$

Nette baisse de la mortalité depuis 2015

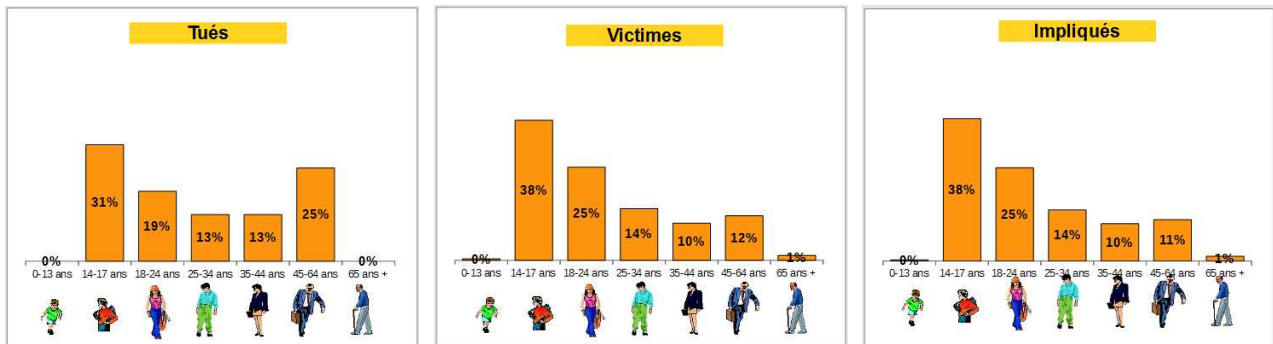


Zoom sur la mortalité des 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$

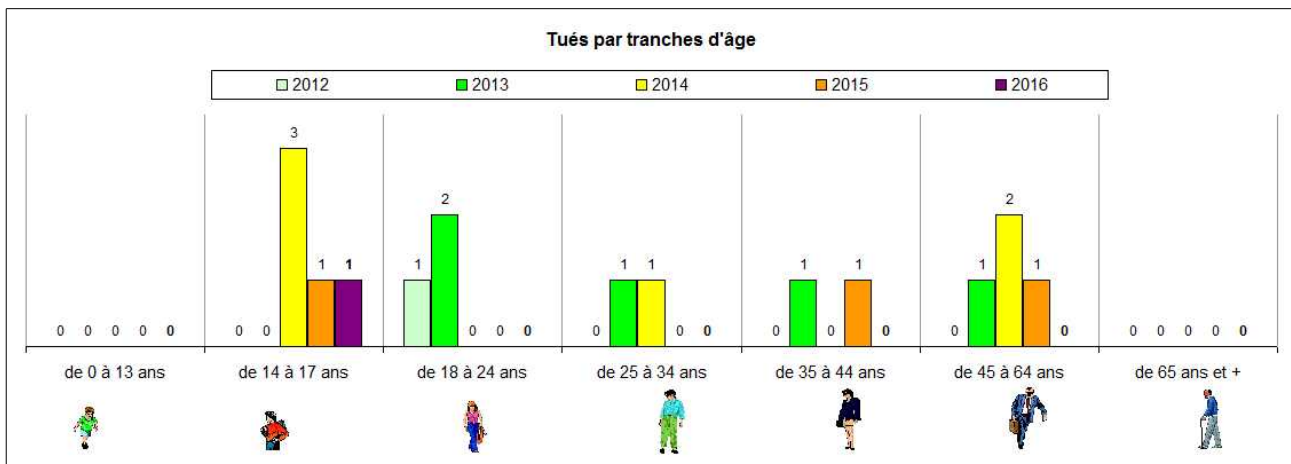


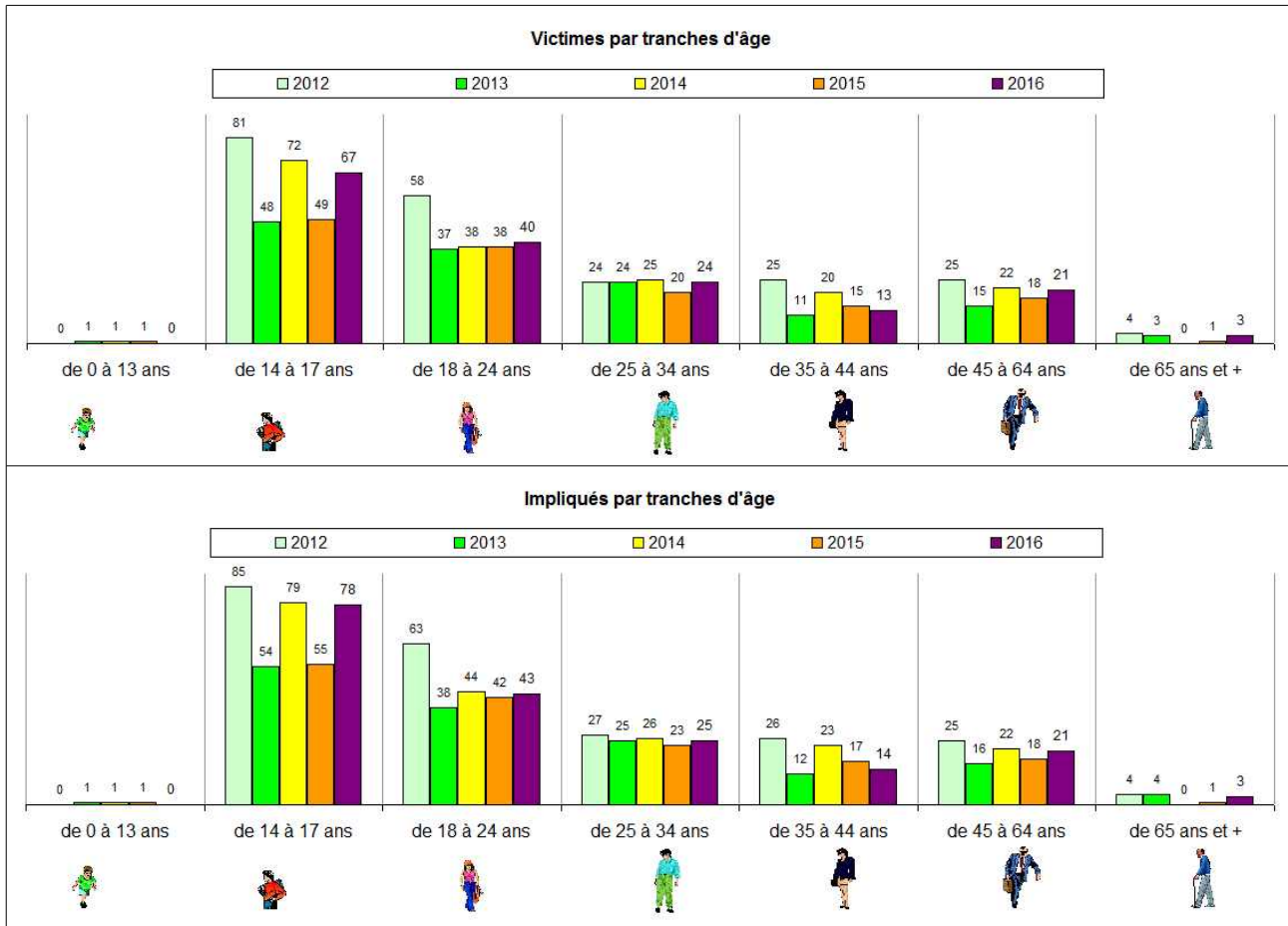
**b) Ages des usagers victimes/impliqués en 2RM  $\leq 125 \text{ cm}^3$**

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



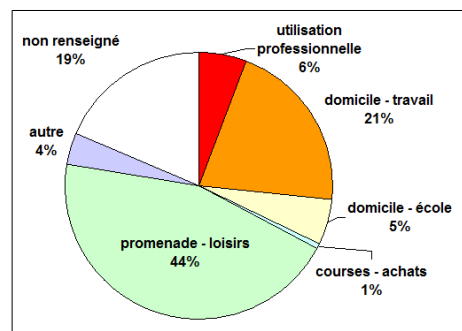


### c) Type de déplacement des usagers en 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup>

Répartition par nature de trajet des usagers de 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> impliqués dans les accidents corporels

Une majorité de trajets liés aux loisirs

21 % de trajet « domicile-travail »  
6 % de trajet « mission »

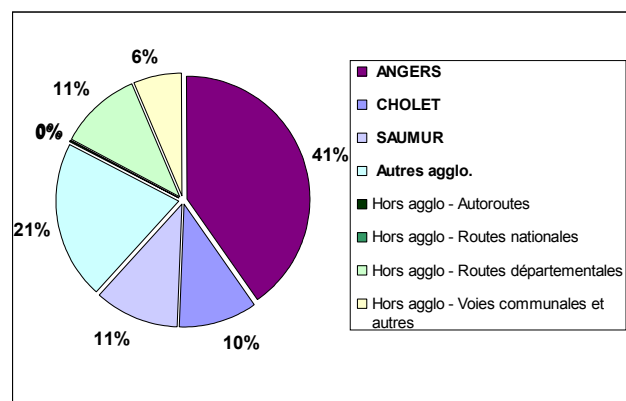


### d) Accidents corporels des usagers en 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup> selon le milieu

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

83 % des accidents ont lieu en agglomération

17 % hors agglomération



### e) Analyse temporelle des accidents corporels des usagers en 2RM ≤ 125 cm<sup>3</sup>

Accidents plus fréquents :

en octobre, janvier et juin

le vendredi

sur les périodes :

7h00-9h00

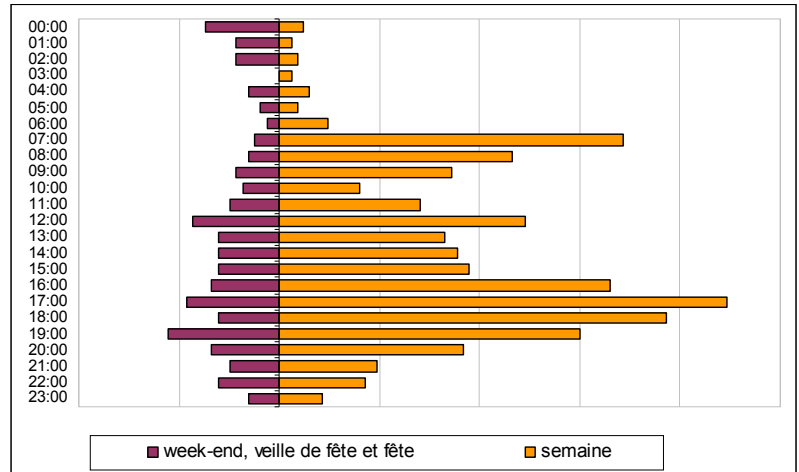
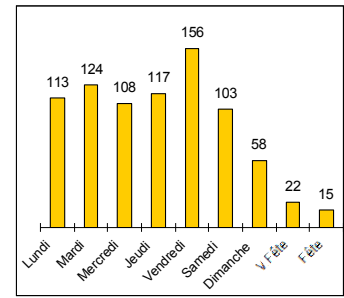
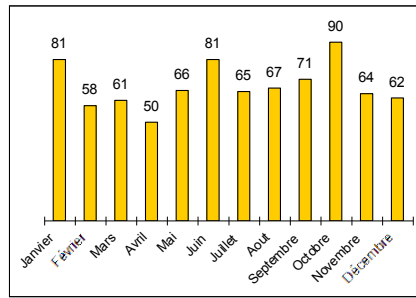
12h00-13h00

et 16h00-20h00

(17h00-20h00 pour les week-ends, veilles et jours de fêtes)

68 % des accidents ont lieu en plein jour

32 % de nuit ou avec une luminosité faible



### Les 2RM > 125 cm<sup>3</sup> = engins lourds

#### a) Données d'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés, dont hospitalisés)

Accidents impliquant au moins un usager en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>

8 % des accidents corporels et 13 % des accidents mortels

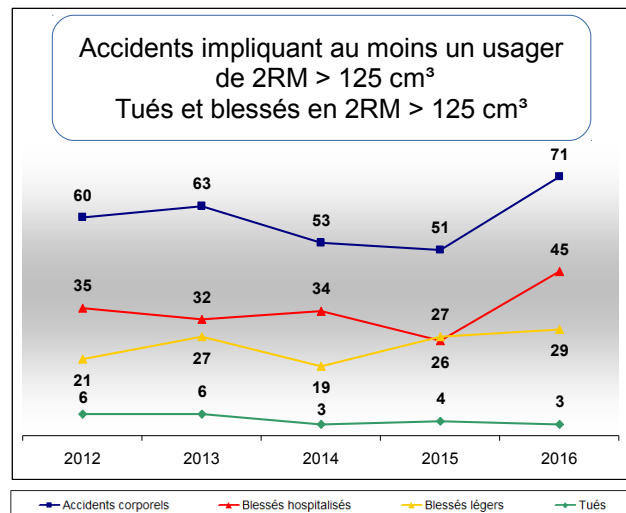
Usagers en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>

22 tués ⇒ 13 % des tués  
 317 victimes ⇒ 7 % des victimes  
 334 impliqués ⇒ 4 % des impliqués

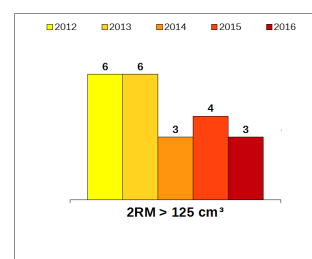
Evolution sur 5 ans

+ 18 % des accidents corporels  
 + 24 % de victimes en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>

Baisse de la mortalité depuis 2014



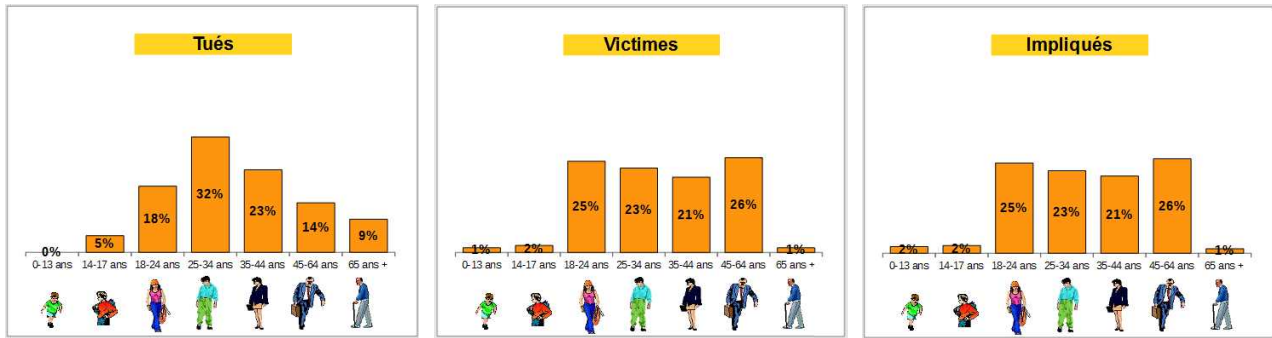
Zoom sur la mortalité des 2RM > 125 cm<sup>3</sup>





## b) Ages des usagers victimes/impliqués en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>

Répartition par tranches d'âge sur la période 2012-2016



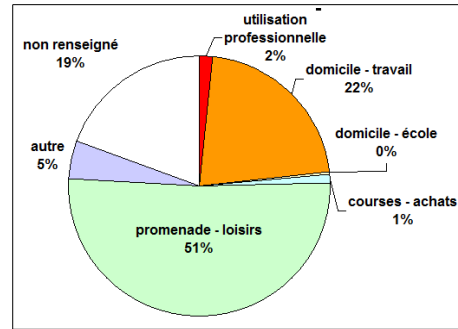
Evolution de chaque tranche d'âge sur 5 ans



**c) Type de déplacement des usagers en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>**

Répartition par nature de trajet des usagers de 2RM > 125 cm<sup>3</sup> impliqués dans les accidents corporels

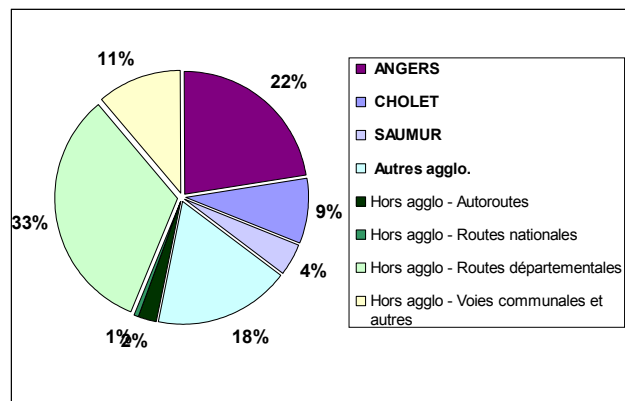
Une majorité de trajets liés aux loisirs  
22 % de trajet « domicile-travail »



**d) Accidents corporels des usagers en 2RM > 125 cm<sup>3</sup> selon le milieu**

Répartition des accidents corporels en agglomération et hors agglomération par type de réseaux

53 % des accidents ont lieu en agglomération  
47 % hors agglomération, majoritairement sur routes départementales



**e) Analyse temporelle des accidents corporels des usagers en 2RM > 125 cm<sup>3</sup>**

Accidents plus fréquents :

en juin

les vendredis et samedis

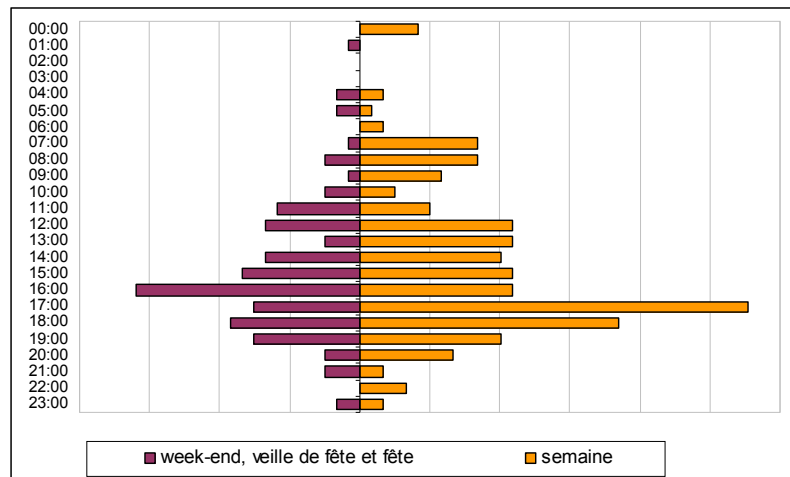
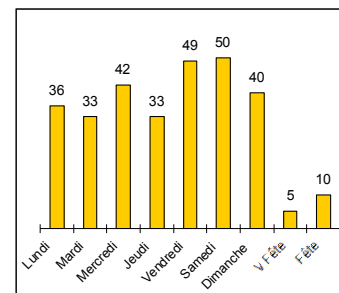
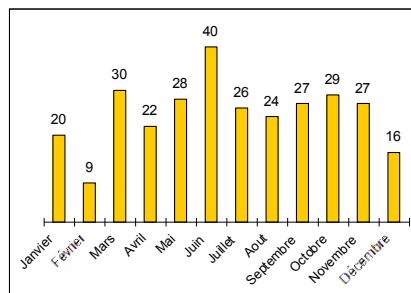
sur les périodes :

17h00-19h00

les week-ends, veilles et jours de fêtes, 16h00-17h00

77 % des accidents ont lieu en plein jour

23 % de nuit ou avec une luminosité faible



### F.3 Les indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
F - Enjeu « deux-roues motorisés »	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et $\leq 125 \text{ cm}^3$ , $> 125 \text{ cm}^3$ )	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et $\leq 125 \text{ cm}^3$ , $> 125 \text{ cm}^3$ )	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département par classe d'âge	Référence
Nombre d'usagers de 2RM tués du département (tout type, cyclos et $\leq 125 \text{ cm}^3$ , $> 125 \text{ cm}^3$ )	Brut
Part des tués en 2RM parmi les tués du département parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et $\leq 125 \text{ cm}^3$ , $> 125 \text{ cm}^3$ )	Référence

[Retour document général](#)

ou

[retour sommaire des annexes](#)



## IV.3- La représentation des groupes de travail

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS SECURITE ROUTIERE -DGO- 2018-2022

présents aux groupes de travail du 9/11/2017 + interventions complémentaires

Structures participantes

pour info : 407 personnes contactées représentant 83 structures (dont 277 élus référents SR, 27 IDRS et 16 IPCSR)

Structures	Missions au regard de la Sécurité Routière	Représentants
<b>INTERMINISTERIELLES</b>		
Unité Education Routière -Inspecteur des permis de conduire sécurité routière (IPCSR)	L'Unité Education Routière est chargée de l'organisation des examens du permis de conduire et de la gestion des inspecteurs du permis de conduire sécurité routière (IPCSR)	Stéphane DELABARRE, Noël ALIGAND, Virginie CUVINOT, Jean Marie ASSELIN
Chargé de mission, 2 Roues motorisés (2RM)	Le Chargé de mission 2 Roues Motorisés, est l'interlocuteur des motocyclistes et des cyclomotoristes, soit directement ,soit par l'intermédiaire des associations représentatives locales. Il est également porteur de projets et facilitateur pour la réalisation des actions des partenaires.	Régis PAYRAUDEAU
Préfecture 49 – Coordination Sécurité Routière -Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)	Les IDSR sont des bénévoles mandatés par le Préfet pour intervenir sur les différents sujets de la sécurité routière dans les établissements d'enseignements, les entreprises, les collectivités locales etc... Leurs activités sont gérées par la coordination.	Gilles GASTINEAU, François GUYET, Charles MEIGNAN, Michel PINEAU, Désiré SOUILLARD, Jean-Pierre PERRERES, Jean-Henri REYES, Jean-Louis ROBERT, Louis CHERAIS, Yannick LE FALHER, Alain LEFAUCHEUX, Coralie RIGALT
Direction Départementale des Territoires 49 (DDT ) – Coordination Sécurité Routière sous l'autorité de la Directrice de Cabinet	La Coordination Sécurité Routière est spécifiquement dédié à la sécurité routière, en apportant conseils et assistance aux porteurs de projets pour la réalisation d'actions de prévention. Elle est l'intermédiaire entre les organisateurs (élus, entreprises, établissements scolaires...) et le réseau de partenaires institutionnels ou associatifs qui interviennent dans ce domaine, et apporte également des aides financières et logistiques et mène des actions dans les enjeux du DGO.	Martine BENOIST, Dominique GUILHOU Christian TALBOT
DDT 49 – Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR)	L'ODSR, pour la partie concernant le Maine-et-Loire, gère la base de données départementale des accidents corporels de la circulation routière alimentée par les forces de l'ordre, en veillant à la complétude et l'exactitude de l'ensemble des données enregistrées. L'ODSR effectue les bilans mensuels, annuels départementaux et réalise des études spécifiques en lien avec des partenaires.	Stéphanie DUTU
DDT 49 –Chargé de conseils aux territoires		Denis DUFOUR, Lionel HEGRON,
DDT 49 -Assistant Prévention	L'assistant de prévention a pour mission d'assister et de conseiller le directeur, dans la démarche d'évaluation des risques et dans la mise en place d'une politique de prévention des risques ainsi que dans la mise en œuvre des règles de sécurité au travail	Sébastien PRADELLE
Direction	Service en charge de l'Instruction de la solidarité, du	Virginie BROHAN

Départementale de la Cohésion Sociale	social, de la santé, de l'éducation pour tous, et du sport	
Gendarmerie- Escadron départemental de sécurité routière- EDSR	L'EDSR assure la protection des personnes et des biens, prête assistance, veille à la tranquillité et au maintien de l'ordre public dans les secteurs ruraux (ZONE GENDARMERIE) prend une part active à la sécurité routière avec l'exécution du plan départemental de contrôle routier, mais est également partenaire de la coordination sur les actions sécurité routière et le plan départemental d'actions de sécurité routière.	Stéphane LE PROVOST, Adjudant PANIZZOLI, Mdc COIFFARD, Emmanuel CHERRE, Vincent WACHALA
Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)-police nationale	La Police nationale assure la protection des personnes et des biens, prête assistance, veille à la tranquillité et au maintien de l'ordre public dans les secteurs urbains (ZONE POLICE). Elle prend une part active à la sécurité routière avec l'exécution du plan départemental de contrôle routier, mais est également partenaire de la coordination sur les actions sécurité routière et le plan départemental d'actions de sécurité routière.	Nicolas LIVARD,
Armée - École du génie	L'École du génie est une école militaire ; en 2014, elle est partenaire de la coordination afin de sensibiliser les militaires sur la sécurité routière notamment au travers de conférence sur la prévention des addictions	Jean-Michel CAYUELA
Communauté de communes du canton de Segré – Espace Jeunes	L'espace jeunes favorise l'accès aux loisirs éducatifs pour tous et la découverte de nouvelles activités, sensibilise sur les notions des responsabilités, d'autonomie, d'initiative et de respect. En 2014 la structure a accompagné les jeunes sur un projet de prévention autour de la sécurité routière afin de sensibiliser les automobilistes à réduire leur vitesse	Hachemi BEMANSOUR
Communes - Elus référents Sécurité Routière	Chaque commune a désigné un élu dont la mission est d'aborder les problèmes de Sécurité routière sous de multiples aspects : éducation, aménagement, réglementation, contrôles, urbanisme, culture, communication...	Marc FERRARI, Jean-François GOULU, Pascal DUFOUR, Bernard AUBIN Marc POIRIER, Aurélie KAMINSKI-MILLON, Michel BESNARD
Conseil départemental	De part ses compétences le conseil départemental peut, dans le cadre de la sécurité routière intervenir sur la sécurité des infrastructures, des transports, sur l'information et la sensibilisation des publics	Olivia CHAIRONI
Mairie d'Angers -Délégué prévention à la Sécurité routière		Pierre PICHERIT
Centre Local d'information et de coordination gérontologique (CLIC)	Structure financée par le Conseil Départemental les Communautés de Communes la CARSAT et le Crédit Mutuel. Cette structure soutient, accompagne, oriente, évalue et accueille la personne âgée et son entourage.	Cécile MOREL
<b>EDUCATION</b>		
Enseignement public -Education nationale – Direction des Services	L'enseignement public en Maine-et-Loire représente 502 établissements scolaires dont 431 écoles primaires. Chaque établissement désigne un référent sécurité routière.	Arnaud CADY, Régis LEMOINE,

Départementaux de l'Education Nationale (DSDEN)		
Enseignement privé -DIOCESE -Direction Diocésaine de l'Enseignement Catholique (DDEC)	La DDEC en Maine-et-Loire représente 303 établissements scolaires et 68 000 élèves répartis sur le premier et second degré et sur les différentes filières	Laurent BAUDREZ
Enseignement privé -Maison Familiales rurales	MFR regroupe 21 Centres de formation pour apprentissage répartis sur tout le département et plus particulièrement sur le secteur rural	Cyril SOLLIER
<b>ASSOCIATIONS/FEDERATIONS</b>		
Automobile Club de l'Ouest 49	L'ACO représente les usagers de la route dans le secteur du grand ouest, participe aux réflexions et actions organisées par les autorités compétentes, éveille aux règles de la circulation des jeunes conducteurs	Jean Claude PONTOIRE
Prévention routière	La Prévention routière réalise des actions de prévention du risque routier auprès des usagers de la route en milieu scolaire ou en formation professionnelle. Elle participe aux côtés de la coordination sécurité routière à des actions de sécurité routière en établissements scolaires notamment.	Lionel CHAUVEAU
Fondation de la Route	La Fondation de la Route réalise des actions de prévention du risque routier auprès des usagers de la route en milieu scolaire ou en formation professionnelle. Elle participe aux côtés de la coordination sécurité routière à des actions de sécurité routière notamment par la mise à disposition de matériels.	Martine GUILMET
La Fédération étudiante des Associations Angevines (Fé2A)	La Fé2A rassemble des associations étudiantes basées sur Angers et qui touchent également les campus hors d'Angers et rattachés aux Universités d'Angers. La Fé2A propose des projets sociaux, culturels, solidaires aux services des étudiants, elle a été créée par et pour les étudiants pour les représenter, les former, et les soutenir. Elle intervient en partenariat de la coordination sécurité routière pour les actions de communication vers les étudiants.	Hadrien ROBIDAS
Association sécurité routière en entreprise (ASRE)	L'ASRE a pour mission de promouvoir la culture sécurité routière dans les entreprises et d'aider celles-ci à maîtriser le risque routier. Elle regroupe 33 entreprises représentant 28 000 salariés	Thierry BELLANGER
Alcool Assistance 49	Le rôle de « Alcool Assistance » est l'aide et l'accompagnement des personnes en difficultés avec leurs consommations d'alcool et l'aide et l'accompagnement des personnes de leurs entourages adultes et enfants	Daniel RABUSSEAU, Auguste CHARRIER
Association Nationale de Prévention en Alcoologie et	l'intervention de l'ANPAA va de la prévention à l'intervention précoce, à la réduction des risques, aux soins et à l'accompagnement, et couvre l'ensemble des addictions (alcool, tabac, drogues illicites et	Valérie RAYER

Addictologie du Maine-et-Loire - ANPAA	médicaments psychotropes, pratiques de jeu excessif et autres addictions sans produit).	
Vie libre	Mouvement de prévention, de guérison et de promotion des malades alcooliques et de leur famille.	Michel BARRE, Pierre BIGOT
Fédération Nationale des Transports Routiers FNTR – Maison des transports	Syndicat de transporteurs routiers. Sa mission est notamment la défense de l'image et de la pérennité des entreprises du secteur du transport routier. La maison des transports intervient en partenariat avec la coordination soit sur des animations extérieures soit sur des actions dans le réseau.	Catherine MAZOYER
Fédération Française des Motards en Colère - FFMC 49	la FFMC défend et soutient tous les usagers de deux et trois-roues motorisés autour de valeurs comme développer la pratique des deux-roues motorisés ou engins assimilés. Elle agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, et pour faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives. Elle intervient dans le cadre des formations post permis moto.	Pascal COMMUN, Christian BROUTIN
Génération Mouvement (GM)	GM est une association qui informe, divertit les seniors, elle est partenaire de la coordination pour des actions SR. Elle compte 113 clubs et 10 000 adhérents sur le département de Maine-et-Loire.	Bernard CHARRIOT
ILIADE	L'objectif de l'association est d'accueillir, d'informer, d'orienter tous les publics jeunes (16/30 ans) en leur proposant une prestation logement adaptée à leurs besoins, mais aussi une orientation globale, dans un cadre propice au développement personnel et respectueux des droits et devoirs de chacun.	Aurélien DREUX
<b>AUTRES ACTEURS</b>		
Auto-école - EASY	Appelée également « école de conduite », c'est un établissement privé d'enseignement qui dispense la formation théorique et pratique et des apprentissages qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de tenir compte des autres usagers de l'espace routier (des piétons et des cyclistes), et en vue de passer l'examen du code de la route relative à divers véhicules routiers dans le but d'obtenir le permis de conduire (auto, moto ,PL...)	Benoit OLBERT
Auto-école ECF	Appelée également « école de conduite », c'est un établissement privé d'enseignement qui dispense la formation théorique et pratique et des apprentissages qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de tenir compte des autres usagers de l'espace routier (des piétons et des cyclistes), et en vue de passer l'examen du code de la route relative à divers véhicules routiers dans le but d'obtenir le permis de conduire (auto, moto ,PL...)	Laurence BOSSEY
Auto-école SAINT-JACQUES	Appelée également « école de conduite », c'est un établissement privé d'enseignement qui dispense la formation théorique et pratique et des apprentissages qui permettent de se protéger des dangers de la	Xavier MARCANT



	circulation et de tenir compte des autres usagers de l'espace routier (des piétons et des cyclistes), et en vue de passer l'examen du code de la route relative à divers véhicules routiers dans le but d'obtenir le permis de conduire (auto, moto ,PL...)	
Entreprises de transports -BRANGEON	Entreprise privée de transports de marchandises dont le siège social est à La Pommeraye en Maine et Loire. Elle compte 1100 collaborateurs et 40 sites répartis sur 15 départements	Jean-Luc TRAIN
KEOLIS	Keolis est un opérateur privé de transport public de voyageurs, engagé pour une mobilité durable et connectée. Il a délégué de service public pour le compte d'Angers Loire Métropole. Kéolis a réalisé plusieurs campagnes de sécurité routière notamment auprès des écoles et récemment en lien auprès des jeunes en lien avec la coordination sécurité routière	Ronan NICOT, Guy BIENVENU
Assureur -PREVENTION MACIF	Assureur partenaire de la Sécurité routière pour les actions post permis moto	Thierry CAILLEBAULT
Assureur- GROUPAMA	Assureur partenaire de la Sécurité routière pour les actions « alternatives à la sanction », et sur les actions Seniors, met à disposition la voiture test-choc	Bruno MARTIN
VINCI	Concessionnaire autoroutier (COFIROUTE, ASF en Maine-et-Loire) – gestionnaire autoroutier et acteur de prévention . Plusieurs actions ont été engagées par VINCI notamment pour les 2RM à l'occasion du grand prix du Mans et d'autres actions de communication	Bruno CLARIMON

[Retour au document général](#)

ou [retour au sommaire des annexes](#)



#### IV.4- Présentation par enjeu des synthèses établies par chaque groupe de travail avec les propositions d'orientations d'actions déclinées en propositions d'actions (*compte rendu des échanges*)

##### Risque routier professionnel

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	➤ actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Fournir à l'ensemble de la chaîne d'acteurs les informations sur le risque routier professionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Informer l'employeur sur le risque routier et donner une culture « sécurité routière » aux chefs d'entreprise, par l'aide des chambres consulaires, club d'entreprises, assureurs. Diffusion de lettre info et Focus sur les petites entreprises (Confédération de l'Artisanat et des Petites entreprises du bâtiment -CAPEB, consulaires)</li> <li>➤ Informer les Instances représentatives du personnel (IRP) (Délégation Unique du Personnel -DUP, Comité Hygiène, Sécurité et Condition de Travail -CHSCT, Comité d'Entreprises -CE) sur le risque routier: comité d'entreprise, référent sécurité</li> <li>➤ Mettre le médecin du travail comme pivot de la prévention des risques routiers pour qu'il puisse informer ses patients</li> <li>➤ Inciter les Centres de Formation pour Adultes -CFA, centre de formations, lycée pro, formation pro (AFPA), Maisons Familiales Rurales -MFR, à intégrer dans le cursus scolaire professionnel le risque routier</li> <li>➤ Informer le salarié sur les conséquences et les obligations relatives au risque routier et compléter le livret d'accueil sur cette thématique</li> <li>➤ Systématiser l'envoi d'information institutionnelle sur la sécurité routière : Lettre sécurité routière</li> </ul>
	Favoriser le transfert d'expériences, l'échange entre les entreprises, les CHSCT,...	
<b>sécuriser les infrastructures</b>	- Développer l'information aux professionnels (état des routes, de la circulation...pour rendre plus sûrs les différents déplacements sur la route	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Utiliser la télématique et les outils connectés pour évaluer les points noirs potentiels</li> <li>➤ Intégrer des pistes cyclables et voies cyclables, dans les zones d'activités</li> <li>➤ Veiller à la sécurité des intersections dans les zones d'activités</li> <li>➤ Réduire les panneaux publicitaires et panneaux lumineux</li> <li>➤ Réaliser des parkings plus larges et plus fréquents sur les routes, dans les</li> </ul>

		ZA et les ZI ➤Veiller à la sécurité des rails de motos (doublement des glissières)
	Développer les plans de déplacements d'entreprises ou inter entreprises	
	Favoriser et organiser les échanges entre les gestionnaires routiers, les élus et les entreprises sur la thématique « sécurité routière »	➤Favoriser la remontée d'infos, au sein de l'entreprise, sur les problèmes routiers ➤Inciter les collectivités à rencontrer les entreprises, les salariés pour faire un point sur l'aménagement d'une zone, les problèmes d'accès, la sécurité des piétons, ... ➤Analyser l'accidentologie avec les acteurs locaux – Favoriser les échanges au niveau local (Etat, élus, entreprises)– avoir un pool d'expert / d'utilisateurs sur les aménagements routiers pour analyser les accidents et prévoir les aménagements à faire (à échelle d'une agglomération)
<b>informer, former, éduquer, sensibiliser</b>	Déployer les formations éco-conduite en entreprises et notamment aux jeunes de moins de 29 ans	
	Informersur les risques routiers Domicile-travail	
	Informersur le chef d'entreprise dans l'exercice de ses responsabilités en matière de sécurité routière	➤ Informer des moyens légaux pour faire des dépistages dans l'entreprise
	Impliquer les établissements d'enseignements (CFA, Lycée Professionnels -LP) dans la formation sur le risque routier	➤Apprentis et stagiaires – sensibilisation obligatoire en CFA ou lycée au risque routier ➤Mieux informer sur les risques des autres (comprendre les contraintes du PL, des travailleurs de la route,...)
	Impliquer les parents d'apprentis (15-18 ans) dans la formation deux roues de leur enfant (permis AM)	
	Impliquer le chef d'entreprise dans les actions de sécurité routière dans son établissement	➤Droit à la déconnexion des employés pendant le trajet domicile travail et trajet de mission ➤Inciter à l'entretien du véhicule et à l'écoconduite – prime qualité
<b>contrôler et sanctionner</b>	Développer les alternatives à la sanction	➤ Alternatives à la sanction par des ateliers prévention en lieu et place de la sanction selon la contravention
	Aggraver les sanctions pour le salarié et l'entreprise sur certaines infractions,	

Rendre le contrôle technique obligatoire pour les deux roues	
Accompagner le chef d'entreprise dans l'exercice de ses responsabilités en matière de sécurité routière	➤ Signaler à l'entreprise quand un permis est retiré par la justice
Valoriser les bonnes pratiques en entreprises	➤ Inciter à l'entretien du véhicule et à l'écoconduite – prime qualité ➤ Bonus – malus pour les entreprises – sur les charges en fonction de celles qui agissent ou non Label, normes, prix départemental
Mettre en place le recyclage conduite <b>obligatoire</b> dans le monde professionnel (tous les cinq ans – sept - dix, comme la Formation continue obligatoire à la sécurité (FCO) – pour le risque mission.	
Imposer aux parents d'apprentis (15-18 ans) un module commun dans la formation deux roues de leurs enfants (permis AM)	➤ Rendre obligatoire un module pour les parents –Rendez-vous Pédagogique obligatoire pour le permis

## La conduite après usage de produits psychoactifs

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Créer une dynamique pour les référents sécurité routière afin d'avoir un meilleur accès à l'information, aux outils	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ créer une porte d'entrée unique départemental sécurité routière</li> <li>➤ créer une bibliothèque des outils....</li> </ul>
<b>Sécuriser les infrastructures</b>	Elaborer en partenariat avec l'Association des Maires de France, une charte pour l'usage des biens publics, des rassemblements publics à destination des collectivités	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Disposer de règlements d'utilisation des espaces publics et des bâtiments publics ou privés de la collectivité</li> <li>➤ Lors des pots des collectivités, inciter les collectivités à élargir le choix des boissons à consommer avec des produits sans alcools</li> <li>➤ Lors des réunions mettre à disposition des boissons sans alcool (à minima eau)</li> <li>➤ Lors des manifestations, veiller à l'usage de l'alcool en limitant les autorisations des débits de boissons</li> </ul>
<b>Informé, former, éduquer, sensibiliser</b>	Développer les liens entre les acteurs de la sécurité routière et le secteur médical	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les médecins à mieux communiquer sur leurs prescriptions</li> <li>➤ Mieux informer les usagers de la dangerosité des mélanges produits (Ex : alcool et médicaments)</li> </ul>
	Favoriser le partenariat entre les différents acteurs de la sécurité routière et les assureurs (service prévention)	
	Renforcer l'information et la prévention auprès des jeunes et de ceux qui les entourent	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cellule de veille : adultes référents (parents, éducateurs de prévention, éducateurs sportifs, )</li> <li>➤ Milieux où gravitent les jeunes (milieu scolaire, CFA, Universités, centres sociaux, associations de loisirs et sportives, armées)</li> <li>➤ Créer un réseau à partir des adresses des élèves en apprentissage en auto écoles (information continue et diffusion d'informations) (attention aux déclarations 0 LA Commission Nationales de l'Informatique et des Libertés -CNIL)</li> <li>➤ Renforcer la prévention par les pairs</li> </ul>
	Intensifier le développement des supports en adéquation avec les nouvelles technologies	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Etre en capacité de s'adapter aux modes de communication des jeunes et à la réactivité de ses outils</li> </ul>
	Soutenir et développer des actions menées par des jeunes	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ex : SAMMY</li> </ul>
	Informé encore plus largement sur les aides du PDASR (dans la limite du budget alloué)	

<b>contrôler et sanctionner</b>	Développer l'alternative à la sanction	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stages dans des centres médicalisés</li> <li>➤ Mise en place d'éthylomètre embarqué (EAD)</li> </ul>
	Optimiser les contrôles à des moments spécifiques pour sensibiliser	➤ Lier certaines opérations de contrôles avec des campagnes de communication
	Augmenter le nombre de contrôles	➤ Cibler les sites sportifs, les établissements d'enseignement et verbaliser les piétons sur différentes infractions
	Augmenter la dotation en kit stupéfiants (contrôle systématique)	
	Organiser la procédure administrative de mise en fourrière administrative	
	Organiser la procédure judiciaire de saisie des véhicules	
	Organiser la procédure judiciaire de saisie confiscatoire des véhicules	

## Les jeunes 14-17 ans

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Communiquer aux jeunes les données sur l'accidentalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Actualiser les modes de communication (twitter, SMS, etc.)</li> <li>➤ Utiliser les conseils municipaux des jeunes, sur les Conseils de la Vie Collégienne -CVC, Conseils de la Vie Lycéenne- CVL, le réseau Information Jeunesse)</li> <li>➤ Afficher l'évolution de l'accidentalité dans les structures à destination des professionnels et des jeunes</li> <li>➤ Echanges avec les jeunes et enquêtes statistiques</li> <li>➤ Recenser les structures d'accueil de ce public</li> </ul>
	Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux différents modes de déplacements des jeunes	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cibler les modes de déplacements de la tranche d'âge</li> </ul>
<b>sécuriser les infrastructures</b>	Faire participer les jeunes à la sécurisation des infrastructures qu'ils utilisent (établissements scolaires, sportifs, etc.). Cadre de concertation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identifier, valoriser, <b>signaliser</b> les voies, les espaces utilisés par les usagers-piétons (<b>ne pas mixer les usagers</b>)</li> <li>➤ Prévoir une entrée et une sortie différente dans les établissements scolaires</li> <li>➤ Expliquer aux enfants le pourquoi des signalisations</li> <li>➤ Repérer les zones à risque (sortie d'établissement) et les <b>matérialiser avec un visuel fort</b> (panneaux , éclairages, etc.)</li> <li>➤ Faire respecter les zones de circulation sur la voirie</li> <li>➤ Faire participer les jeunes à la traversée des piétons devant les établissements (en binôme avec un adulte)</li> <li>➤ Sécuriser et développer les pistes cyclables</li> <li>➤ Matérialiser les lieux à risque (point de ramassage des cars, etc.)</li> <li>➤ Aménager les sorties des établissements scolaires (ralentisseurs, signalisation, radar,...)</li> </ul>
	Développer et améliorer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes (matérialisation visuelle forte, installation de ralentisseurs, de radars, etc.) en tenant compte du transport modal	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inciter les établissements d'enseignements à l'élaboration de plan de déplacements</li> </ul>



<p><b>Informer, former, éduquer, sensibiliser</b></p>	<p>Susciter l'engagement des jeunes dans l'élaboration et la participation des actions de SR</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Simulation d'un accident en direct (voiture contre scooter)</li> <li>➤ Utiliser les campagnes de SR qui existent dans d'autres pays (s'en servir comme base de discussion)</li> <li>➤ Organiser un événement de sensibilisation à la SR où le jeune est acteur</li> <li>➤ Mettre en place des actions de sensibilisation réelles et concrètes</li> <li>➤ Utilisation des panneaux de signalisation routière au sein des établissements pour la gestion des flux afin de familiariser avec cette signalétique.</li> <li>➤ Former davantage à la réglementation du code de la route</li> <li>➤ Développer les actions concrètes de proximité en s'appuyant sur les « nouveaux » modes de communication</li> <li>➤ Assurer un continuum éducatif (éducation tout au long de la vie)</li> <li>➤ Parler du temps de réaction et de freinage par des « démonstrations » concrètes</li> <li>➤ Parler des conducteurs accidentogènes (afin de prendre conscience des risques)</li> </ul>
	<p>Intégrer les jeunes dans les réflexions et les actions sécurité routière en considérant les degrés de maturité différents d'un public hétérogène (différences importantes entre un jeune de 14 ans et de 17 ans)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Privilégier les actions de témoignages vis à vis des jeunes</li> <li>➤ Associer les jeunes à l'organisation de thématiques et des réflexions par des liens avec des établissements d'enseignements, des structures jeunesse</li> <li>➤ Utiliser les conseils municipaux des jeunes, sur les CVC, CVL</li> <li>➤ Mettre en place des temps d'échanges professionnels-jeunes pour comprendre leurs attentes puis remonter les conclusions pour les bilans PDASR</li> <li>➤ Actions qui ne se limitent pas à des diffusions de connaissances mais qui fassent participer les jeunes</li> <li>➤ Faire remonter les besoins des structures (lycées, collèges)</li> <li>➤ Solliciter les professionnels liés au public des 14-17 (pédopsychiatres, animateur jeunesse, enseignants, vie scolaire, etc.)</li> <li>➤ Développer les conférences -débat organisées par les communes ( Association Familles Rurales Intercommunale Enfance Jeunesse- AFRIEJ)</li> <li>➤ Travailler sur la notion de prise de risques (à court terme et à long terme) au niveau intégrité corporelle</li> <li>➤ Cibler les modes de déplacements de la tranche d'âge</li> <li>➤ Recenser les structures d'accueil de ce public</li> <li>➤ Demander une participation de la classe</li> </ul>

		jeune de 14-17 à l'élaboration du DGO et aux actions locales de prévention SR
	Varié les canaux de communication et les actualiser pour s'adapter aux usages des jeunes	➤ Actualiser les modes de communication (twitter, SMS, etc.)
	Favoriser les actions ludiques, concrètes et participatives qui évitent la logique magistrale	
	Inscrire les actions dans un continuum éducatif (continuité de l'action éducative tout au long de la vie)	
	Développer la formation aux règles de base du code de la route aux plus jeunes	
	Sensibiliser les jeunes aux risques des distracteurs lors de leurs déplacements	
	Recréer du lien entre les forces de l'ordre et les jeunes	➤ Au travers notamment des Forces de l'Ordre dans les actions de prévention et la mise en place d'alternative à la sanction
<b>Contrôler et sanctionner</b>	Favoriser les sanctions alternatives en lien avec l'infraction	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire de la répression avec des tâches d'intérêt public ou des stages</li> <li>➤ Optimiser les contrôles aux moments et lieux opportuns pour sensibiliser (contrôle des vélos notamment / entrée ou sortie d'élèves / trajets maison – école)</li> <li>➤ Faire appliquer les règles actuelles avant d'en créer d'autres</li> </ul>
	Développer la présence des forces de l'ordre pour contrôler le respect des règles de circulation aux abords des structures accueillant des jeunes	
	Imposer d'associer les parents (comportements sur la route) lors de passage de permis des enfants 15-18 ans	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Elaborer et diffuser un spot publicitaire pour initier les parents à responsabiliser leurs enfants sur la route</li> <li>➤ Inciter les parents ou les jeunes à passer un permis en conduite supervisée</li> <li>➤ Inciter les parents à faire une remise à niveau en conduite et en code lorsqu'un enfant passe le permis suivi d'un RV pédagogique avec l'auto école</li> </ul>

## les jeunes 18-24 ans

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	➤ actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Mettre en place une méthode de diffusion des ressources disponibles (matériels, supports pédagogiques, juridiques, partenaires, intervenants, trame...) notamment services publics associations, établissements d'enseignements, assurances, auto-ecoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire un catalogue des ressources utilisables et mises à disposition des structures (diffusion mail, site internet préfecture etc...</li> <li>➤ Animer l'information à destination des jeunes sur les réseaux sociaux</li> <li>➤ S'appuyer sur des volontaires en service civique pour faire ce travail</li> <li>➤ s'appuyer sur les services de l'Etat (EN, Défense avec la Journée de Défense Citoyenne-JDC, Direction Départementale de la Cohésion Sociale-DDCS, réseaux Information Jeunesse) pour relayer les outils existants</li> </ul>
	Faire connaître aux jeunes les possibilités d'assistance de la coordination sur des projets sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'appuyer sur des volontaires en service civique pour faire ce travail</li> <li>➤ s'appuyer sur les services de l'Etat (EN, JDC, DDCS, réseaux Information Jeunesse) pour relayer les outils existants</li> </ul>
	Associer avec les jeunes, les parents et référents sur des thématiques spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organiser des groupes de travail regroupant les partenaires mais également les jeunes intéressés, les parents sur des thématiques : distracteurs ,alcool, vitesse...comprendre comment on en arrive à aller trop vite, à boire...le pourquoi !</li> <li>➤ Informer les établissements d'enseignements sur toutes modifications de la réglementation afin qu'ils transmettent l'information</li> </ul>
	Elaborer des supports pédagogiques destinés aux structures organisatrices d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire une fiche trame sur la préparation d'une action de sécurité routière afin que les structures qui organisent puissent contacter les bonnes personnes</li> <li>➤ Proposer des modules de formations sur des thématiques précises pour aider les référents sécurité routière ou toutes personnes qui interviennent régulièrement sur ce sujet</li> </ul>
	Disposer d'un interlocuteur (coordination) pour la mise en lien entre les différents acteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rencontres forum, mise en lien des projets (rôle interface, facilitateur )</li> </ul>
	<b>Sécuriser les infrastructures</b>	Organiser une veille citoyenne sur la signalisation routière verticale ou horizontale
Amener les collectivités à solliciter les utilisateurs des aménagements qu'ils vont		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organiser des groupes de réflexions notamment à Angers pour revoir les bandes cyclables (régulièrement squattées par les</li> </ul>

	réaliser sur les secteurs sensibles (sorties d'écoles, bandes cyclables zones de bus via fiches signalétiques, groupe de travail ...). Cadre de la concertation.	stationnements de voitures devant les écoles et les commerces...) certaines sont glissantes par temps de pluie, et en automne il y a un amoncellement de feuilles mortes qui rendent leurs utilisations dangereuses...)
	Améliorer la lisibilité des plus petites infrastructures	➤ mettre des bandes réfléchissantes (axiales et bordures) sur les routes y compris les plus petites
	Étudier un système qui pourrait remplacer les glissières de sécurité ou pour les aménager	
<b>Informé, former, éduquer, sensibiliser</b>	Travailler avec les entreprises sur la sécurité routière via les référents vers le public jeunes travailleurs	➤ Faire une action en entreprise de sensibilisation sur les risques routiers
	Accompagner les jeunes dans les projets pédagogiques SR (projets de film, théâtre, BD etc...)	➤ Être à l'écoute des différents projets des jeunes pour soutenir logistiquement, financièrement et l'accompagner sur les projets innovants, originaux, ou dont le sujet peut être moteur pour la SR
	Travailler avec les établissements d'enseignements (publics et privés) pour renforcer et homogénéiser les connaissances sur les bases du code de la route à partir d'une consultation des jeunes	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Consulter le public cible et recueillir les propositions via un questionnaire en ligne (relais partenaires)</li> <li>➤ Distribuer aux établissements des prospectus qui seront utilisés soit dans les cahiers de textes, soit différents supports utilisés par le jeune et également lors de la journée défense citoyenne</li> <li>➤ Mettre en place dans les établissements un cours mensuel sur la SR et cela dès la maternelle (à adapter selon les âges bien sûr)</li> <li>➤ Mettre en avant les droits et devoir de chacun ==&gt;Partage de la route</li> </ul>
	Sensibiliser aux conséquences psychologique, juridique lors de non respect de la réglementation et d'un accident (CR, assurances...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Monter des actions de formation qui intègrent l'aspect juridique sur des thématiques comme conduire sans permis, sans assurance, un véhicule débridé</li> <li>➤ Démultiplier l' action "ROTARY : devant les jeunes, reconstitution d'un accident, annonces aux parents, reconstitution du procès pénal avec le Parquet. (2 fois par an c'est trop peu )</li> </ul>
	Inciter les conducteurs à suivre la formation sur les premiers secours (avec un module sur quoi faire en cas d'accidents avec ou sans blessés)	➤ Organiser des formation-premier secours auprès des jeunes travailleurs ou étudiants
	Intensifier la communication nationale sur les dangers des	➤ Faire une campagne pour inciter les conducteurs notamment les jeunes à

	distracteurs	installer sur leurs téléphones l'application SR « je suis au volant, je ne peux pas vous parler. »
	Cibler les actions sur les dangers, des distracteurs	➤ Faire des modules plus spécifiques sur l'utilisation des distracteurs aux volants,
	Utiliser les réseaux sociaux et circuits de communications (mail téléphones...) pour diffuser les modifications du code de la route et éventuellement les statistiques de décès et blessés sur le département, les films de sensibilisation	➤ Envoyer des mails sur les chiffres d'accidentalités du mois ou de l'année en 49 via les mails, facebook, portables etc.. récupérés par les autos écoles lors des inscriptions au permis (prévoir une coche pour le droit d'utilisation du mail ) ➤ S'adapter aux nouveaux modes de communication avec la réactivité induite
<b>Contrôler et sanctionner</b>	Faire évoluer les systèmes de sécurité et la réglementation (contrôle anti démarrage sur tous types de véhicules...et les équipements de protection individuel EPI	➤ Imposer aux fabricants des véhicules un anti démarrage sur tous les véhicules (auto moto VL ...) ➤ Mettre dans les équipements obligatoires le casque pour tous les cyclistes tous ages ➤ des bandes réfléchissantes sur tous les vêtements cyclos
	Mettre en place une réglementation pour limiter la puissance des véhicules pour les jeunes en période probatoire	
	Développer l'alternative à la sanction	➤ Travaux d'intérêt général dans les services en rapport avec la SR, (Forces de l'ordre, pompiers, service de soins)
	Modifier la réglementation en imposant l'alcool tolérance zero, durant la période probatoire	
	Imposer dans la réglementation l'usage des distracteurs avec la conduite comme un délit	
	Imposer sur les bouteilles d'alcool des informations sur les doses bars (alcools)	
	Obliger dans les débits d'alcools, ou soirée étudiantes, ou manifestations à l'affichage des informations sur la consommation d'alcool	➤ Travailler avec des jeunes à la création d'un prospectus ou affichage particulier

## Les seniors

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	➤ actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Développer la connaissance de son propre véhicule	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ateliers d'information des nouvelles technologies des véhicules</li> <li>➤ Ateliers de connaissance du livret de bord de son propre véhicule pour connaître le fonctionnement des commandes</li> </ul>
	Lutter contre la sédentarisation et les habitudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Informer les clubs des aînés, les services d'aides à domicile, les clubs du temps libre, les clubs de randonnée sur la conduite des seniors pour permettre la diffusion de l'information</li> <li>➤ Informer par différents moyens de la présence des transports publics, du covoiturage, des parkings relais</li> </ul>
	Utiliser tous les réseaux mobilisables	
	Aider au partage de la route en milieu urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aider à la connaissance de la circulation en milieu urbain, quelle circulation possible (avec voie tramway), quels panneaux</li> </ul>
<b>Sécuriser les infrastructures</b>	Communiquer sur les modifications des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A chaque changement significatif de l'infrastructure, que la collectivité informe des conséquences des changements de manière simple</li> </ul>
	Entretenir les signalisations horizontale et verticale	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déployer sur les routes le marquage avec les distances de sécurité</li> <li>➤ Rendre permanent la lisibilité des voies de circulation</li> <li>➤ Dépolluer la signalisation verticale des panneaux publicitaires</li> <li>➤ Disposer de message lisible (remplacement des panneaux effacés)</li> </ul>
	Promouvoir la recherche et l'usage de matériaux innovants	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Envisager des revêtements éclairants,</li> <li>➤ Envisager des revêtements facilitant le freinage</li> </ul>
	Intégrer les évolutions démographiques (vieillesse de la population) dans les aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Eclairer les zones à risques (ralentisseurs, passages à niveau,</li> <li>➤ Limiter en milieu urbain les bordures hautes</li> <li>➤ Réfléchir à des feux piétons avec des durées allongées selon l'usager qui traverse</li> <li>➤ Développer les zones de rencontres</li> </ul>
<b>Informé - Former - Eduquer - Sensibiliser</b>	Renforcer les ateliers révisions - connaissances code de la route et conduite	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Instituer des journées de révision du code de la route et de la conduite pour les seniors</li> <li>➤ Adapter la révision du code avec des temps de réponse plus longs</li> <li>➤ Former les IDSR (souvent seniors) à aborder la nécessité des contrôles</li> </ul>

	d'aptitudes en les pratiquant eux-mêmes
Prolonger la charte nationale DSR - Ordre des médecins	➤ Prévoir une affichage dans les cabinets médicaux qui responsabiliserait les patients seniors en les engageant à solliciter les médecins sur la vérification de leurs aptitudes (audition, vision, réflexes...) et la prise de médicaments et leurs effets sur la conduite avec également l'interaction avec alcool
Prolonger la charte nationale DSR - Ordre des pharmaciens	➤ Prévoir une affichage dans les pharmacies qui responsabiliserait les seniors en les engageant à solliciter le pharmacien sur la vérification des effets des médicaments pris avec la conduite et également l'interaction avec alcool
Associer les médecins dans certaines actions	➤ Voir avec ordre des médecins ou médecins locaux la possibilité d'informer lors d'atelier sur les effets du vieillissement
Impliquer les seniors dans la connaissance des infrastructures (diagnostics)	➤ - Instaurer dans les communes où des conseils des sages ont été institués ou des communes avec des clubs de seniors de les inclure aux diagnostics de territoires notamment sur le recensement des points noirs de la commune (sensibilisation à l'infrastructure pour sensibilisation à la conduite)
Promouvoir l'usage de la mesure d'une alcoolémie	➤ Démultiplier l'usage des éthylotests, éthylomètre
Développer la formation intra familiale	➤ Faciliter au moment des passages de permis, le parrainage "Jeunes" "Grands Parents" sur les nouveautés du code, sur l'usage des nouveaux modes de transports : initiation à Blablacar sur courtes distances ➤ Evoquer auprès des « jeunes » seniors le danger que peut représenter parfois la conduite des « grands » seniors
Développer les missions de médiateurs dans les collectivités sur le partage de la route	➤ Sensibiliser les collectivités dans la mission des médiateurs - communication vers les seniors sur les modes de déplacements, sur la nécessité de changer ses habitudes de trajets, de lieux de visites voire de lieux de vie
Développer les déplacements solidaires	➤ Développer les transports solidaires ➤ Mettre en place l'accompagnement solidaire pour les déplacements à pieds ➤ En milieu urbain, prévoir sur certains secteurs des personnes repérables pour aide à la traversée de points singuliers (ligne de tram...)
Encourager les femmes seniors à la reprise du volant	➤ Sensibiliser les femmes et les hommes à la nécessité de recyclage de la conduite pour les femmes seniors (situation où l'homme ne peut pas conduire, veuvage...)

	Communiquer sur le dispositif "S"	➤ Sensibiliser au dispositif, qu'il puisse être utilisé, qu'il puisse être compris par tous.
<b>Contrôler et sanctionner</b>	Imposer un continuum de formation	➤ Rendre obligatoire le recyclage (sans sanction sur des durées à déterminer) ➤ Imposer le suivi de stage
	Imposer les visites d'aptitude à la conduite	➤ Visite médicale obligatoire pour contrôle des aptitudes
	Déployer l'alternative à la sanction	➤ Obliger les garages à la mise en place du dispositif Equipement Anti Démarrage - EAD
	Modifier dans la liste des contrôles techniques les points à vérifier	➤ Ajouter la vérification des mises à jour des cartes dans les GPS, source de nombreux messages erronés mettant certains seniors dans des erreurs de conduite mettant en danger leur sécurité et celle des autres
	Intervenir auprès des alcooliers	➤ Imposer après l'avoir expérimentée la mesure de l'alcool sur les bouteilles en fonction de la nature de la boisson contenue
	Revoir la grille des sanctions pour application par les TGI	➤ Revoir la grille des sanctions pour faire en sorte que les sanctions en matière de sécurité routière pour les délits alcool et vitesse soient dissuasives (les peines prononcées sont parfois en fonction des capacités financières du contrevenant et non pas en fonction du délit commis)



## le Partage de la voirie

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	➤ actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Affiner les connaissances sur l'accidentalité des cyclistes et des piétons en milieux urbain et rural	➤ Développer le niveau des connaissances en fonction de la taille des collectivités (Angers, Saumur, Cholet, autres agglo) et milieu rural
	Améliorer la connaissance sur les trafics et les déplacements des cyclistes et des piétons	➤ Développer les connaissances sur les trafics des modes doux
	Accéder aux autres bases de données d'accidentalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer les connaissances des accidents matériels (assureurs, conseil départemental, forces de l'ordre ...)</li> <li>➤ Utiliser les données des petits accidents (localisation) des assureurs pour réaliser une cartographie des points noirs</li> </ul>
	Développer la connaissance des outils d'aménagements et partager les expériences	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dans les espaces où se rencontrent les élus, les gestionnaires : ex des forums d'élus ou CNFPT</li> <li>➤ Création d'un guide d'aménagement avec des exemples concrets en fonction des vitesses souhaitées</li> </ul>
<b>Sécuriser les infrastructures</b>	Intégrer le partage de la voirie dans les projets d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser le financement des voies douces</li> <li>➤ Intégration de la problématique des infrastructures dans les projets d'avenir d'urbanisme</li> <li>➤ Élargir aux zones rurales l'aménagement d'espaces dédiés même si le trafic est moindre (culture)</li> </ul>
	Innover et évaluer pour faire évoluer la réglementation	
	Améliorer l'harmonisation et la cohérence pour une meilleure compréhension des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Harmoniser les zones de rencontre (couleur, signalétique)</li> <li>➤ Améliorer l'identification des différentes voies réservées</li> <li>➤ Uniformiser les espaces dédiés</li> <li>➤ Mettre en place des zones de vitesses plus logiques (70-50-30)</li> <li>➤ Uniformiser le traitement des voies dédiées dans la même ville, dans la même rue</li> <li>➤ Inciter les communes à garantir l'éclairage public en prenant en compte les contraintes environnementales.</li> </ul>
	Développer de nouvelles technologies dans les véhicules pour intégrer des points d'alerte sur les dangers	➤ A intégrer pour les points particuliers : abords d'écoles, zones de rencontres

	Inciter à concevoir et à réaliser un plan d'actions sur les déplacements (Plan de déplacements) après les PLUI et les PCAET	
	Concilier les usages dans les aménagements en fonction des flux respectifs : véhicules motorisés et modes doux	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Travailler sur les effets visuels et rendre la route moins large</li> <li>➤ Adapter l'aménagement à l'environnement</li> <li>➤ Contraindre les automobilistes dans les zones les plus fréquentées par les modes doux (élargissement des trottoirs)</li> <li>➤ Adapter/moduler les vitesses en fonction des temps de la journée pour harmoniser les flux piétons/cyclistes/voitures (ex 20 km/h lors des sorties des écoles)</li> </ul>
<b>Informé, former, éduquer, sensibiliser</b>	Communiquer sur la réglementation et les responsabilités pour améliorer et maintenir la connaissance tout au long de la vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser ou imposer une séance de code tous les 10 ans par ex</li> <li>➤ Sensibilisation sur la responsabilité des élus</li> </ul>
	Maintenir la connaissance de tous les usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les usagers à leurs devoirs notamment les cyclistes</li> <li>➤ Faire connaître les évolutions du code de la route à tous les usagers du domaine public (stages via assurances et incidence prime d'assurances ...) tout au long de la vie</li> </ul>
	Développer un continuum éducatif vers les différents publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Éduquer dès le plus jeune âge</li> <li>➤ Maintenir les opérations scolaires : permis piéton, piste vélos, 10 de conduite</li> <li>➤ Éducation à la route tout au long de la scolarité et éviter les ruptures</li> <li>➤ Assurer une continuité de la formation notamment pour les adolescents, les actifs (entreprises), les seniors</li> <li>➤ Établir des points de sensibilisation piétons/cyclistes aux différentes étapes du conducteur : jeune conducteur, jeunes parents conducteurs, conduite accompagnée, seniors</li> <li>➤ Intégrer les parents aux sensibilisations des enfants – Former les parents au même niveau que les enfants</li> <li>➤ Sensibiliser les centres spécialisés de personnes en situation de handicap (informer des actions possibles)</li> <li>➤ Intégrer les autres dans la prévention « partager l'information comme la route »</li> <li>➤ Utiliser les simulateurs de conduite 4-roues et même 2-roues pour mieux comprendre les autres générations «vis ma vie »)</li> <li>➤ Sensibiliser les piétons et les cyclistes aux usages et risques des écouteurs et téléphones</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser aux dangers de la consommation d'alcool et de stupéfiants</li> <li>➤ Maintenir les opérations préventives sur l'éclairage des piétons et vélos</li> </ul>
	Développer la communication locale ciblée vers les cyclistes et les piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Communiquer sur un support partagé ciblé : cyclistes – piétons automobilistes</li> <li>➤ Communiquer sur la signalisation propre aux cyclistes</li> <li>➤ Infiltrer les réseaux de communication internes (lycées, FAC ...)</li> </ul>
	Développer la communication nationale ciblée vers les cyclistes et les piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Campagne Facebook sur le téléphone portable</li> <li>➤ Continuité de l'information des spots Sécurité Routière tous usagers (manque actuel sur piétons et cyclistes)</li> <li>➤ Communiquer sur les évolutions du code de la route (et autres ...) - campagnes TV d'une minute par jour</li> </ul>
<b>contrôler et sanctionner</b>	Développer les contrôles préventifs avec communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire des contrôles préventifs plus fréquemment</li> <li>➤ Développer des alternatives à la sanction ciblées « partage de la voirie » notamment piétons, cyclistes.</li> </ul>
	Renforcer le contrôle sanction	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multiplier les contrôles ciblés envers les cyclistes (éclairage, respect des feux tricolores)</li> <li>➤ Faire des contrôles de comportement pour les piétons et cyclistes (lumière, respect des usagers, respect des passages piétons)</li> <li>➤ Accroître le niveau des sanctions selon la classe de la contravention.</li> <li>➤ Répression à la consommation d'alcool et de stupéfiants sur la voie publique</li> <li>➤ Faire respecter et sanctionner le non-respect des zones</li> </ul>
	Imposer aux constructeurs l'intégration des éléments de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Obligation d'équipements à l'achat des vélos notamment kit d'éclairage lors de l'achat d'un vélo, sans passer par l'achat d'un kit</li> <li>➤ Dans les voitures connectées, intégrer un dispositif de contrôle de conduite en lien avec les cotisations d'assurance</li> </ul>

## Les 2 roues motorisés

Domaines d'intervention	Orientations d'actions	➤ actions
<b>Amélioration de la connaissance</b>	Améliorer la connaissance de l'accidentologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Formaliser des remontées des acteurs de terrain vers la DSR.</li> <li>➤ Mettre en place un véritable recensement sur la connaissance des suites des accidents en 2RM.</li> </ul>
	Renforcer la formation technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ouvrir un circuit moto pour les formations Post Permis Moto.</li> </ul>
	Conforter et vérifier les aptitudes à la conduite	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre un terme au permis à vie, revoir les acquis et connaissances</li> <li>➤ Augmenter le temps de conduite sur route en formation initiale.</li> </ul>
	Renforcer la connaissance au sein de l'école	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer le contact au niveau scolaire</li> <li>➤ Apprentissage de la route à l'école et du code de la route au collègue.</li> <li>➤ Maintenir l'Action Education Routière de la Jeunesse (Fédération Française des Motards en Colère)</li> </ul>
<b>Sécuriser les infrastructures</b>	Dresser un inventaire des infrastructures à sécuriser (par le gestionnaire de voirie)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Glissières de sécurité, ralentisseurs, éclairage.</li> </ul>
	Sensibiliser les collectivités à la nécessité de la concertation avec les usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Associer les partenaires associatifs aux projets routiers.</li> </ul>
<b>Informier, former, éduquer, sensibiliser</b>	Médiatiser les actions de formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inviter la presse lors des relais calmos, toutes manifestations où il y a un atelier SR (manifestations sportives, portes ouvertes, associations, club moto...)</li> </ul>
	Sensibiliser au port des équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lors de toutes les manifestations : Post-permis moto, Relais calmos, etc...</li> </ul>
	Systématiser la communication sur le Partage de la route (Place du 2 roues / autres usagers)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Toutes manifestations où il y a un atelier SR (sportives, portes ouvertes, associations, club moto...)</li> </ul>
	Favoriser la communication sur la SR en milieu scolaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lors de manifestations générales ex : portes ouvertes</li> </ul>
	Informier sur le risque du débridage (Cyclos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Action d'info sur le débridage avec les forces de l'ordre</li> </ul>
<b>Contrôler et sanctionner</b>	Développer l'alternative à la sanction	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Alternative à la sanction ciblée 2RM</li> </ul>
	Contrôler les élèves conducteurs pendant leur formation initiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organiser avec les auto-moto écoles des contrôles ciblés des forces de l'ordre</li> </ul>
	Contrôler la conformité des 2RM (cyclos/motos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contrôles routiers des Forces de l'Ordre</li> </ul>

## **IV.5- les outils disponibles :**

### **L' Observatoire départemental de sécurité routière**

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) est le référent pour la connaissance de l'insécurité routière en Maine-et-Loire.

Au travers des analyses statistiques de l'observatoire, l'État dispose d'un outil lui permettant de caractériser les enjeux de Sécurité Routière du département.

C'est un outil fondamental pour constamment améliorer la politique menée en matière de prévention.

L'ODSR publie chaque mois et chaque année un bilan de l'accidentalité du département.

Il est amené aussi à réaliser des études locales plus ciblées sur des modes de déplacement ou des comportements à risque, tels que les motos, les jeunes, l'alcool, etc.

### **La Commission spécialisée de sécurité routière**

Cette commission est la sous-commission spécialisée sécurité routière du Conseil Départemental de Prévention de la Délinquance. Son objectif est de renforcer la synergie entre les différents acteurs de la sécurité routière au niveau départemental.

Associant les services de l'Etat, les collectivités territoriales ainsi que des associations d'usagers de la route et actives en matière de prévention du risque routier ; elle a vocation à se réunir régulièrement, et à consolider les échanges entre les différents partenaires.

### **Le Comité d'examen des accidents mortels**

Ce comité, initié par le préfet en 2010, a vocation à renforcer la connaissance et l'analyse de l'accidentalité locale.

Composé des membres de la commission spécialisée sécurité routière (CSSR) ainsi que de représentants des associations de victimes de la route et des élus locaux concernés (maires notamment), ce comité se réunit 2 à 3 fois par an afin d'examiner les accidents mortels des mois N-6 à N-9 voire N-12.

Son objectif, après analyse des circonstances des accidents et contextualisation, est l'identification de propositions d'actions de prévention du risque routier ou de contrôles à mettre en place au vu des enjeux du document général d'orientation sécurité routière

Depuis novembre 2015, il a été décidé de rythmer la réunion de l'instance sur la base d'accidents dont les analyses permettaient de réaliser l'objectif précité.

### **Plan départemental d'actions de sécurité routière**

La DDT élabore chaque année le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Il constitue le plan d'actions de la politique menée par l'Etat pour la prévention des accidents de la circulation dans le département.

Construit selon les orientations définies dans le Document Général d'Orientations pour la sécurité routière 2018–2022, ce plan comporte une analyse des caractéristiques de l'accidentalité du département de Maine-et-Loire basée sur les conclusions des dernières études réalisées par l'ODSR.

L'examen des conclusions de cette analyse permet la définition des cibles prioritaires pour la réduction de l'accidentalité routière.

Le travail en partenariat avec tous les acteurs de la sécurité routière prend alors tout son sens, puisqu'il permet de construire des actions de prévention adaptées aux enjeux de notre département.

## **Plan départemental de contrôles routiers**

L'examen des conclusions est présenté en Comité de Pilotage du DGO. Il permet ainsi éventuellement d'infléchir les enjeux du DGO soit par l'ajout d'un nouvel enjeu soit par le retrait d'un enjeu facultatif.

Au titre de DGO 2018-2022, le plan départemental de contrôle routier devient un volet du PDASR. Le Plan Départemental de Contrôle Routier définit les contrôles à mener en fonction des enjeux locaux de sécurité routière, des lieux et heures des infractions les plus dangereuses et des comportements les plus graves responsables d'accidents (notamment en matière de vitesse, alcool et stupéfiants).

## **Plan départemental de communication**

La communication est un vecteur déterminant pour déployer les actions vers le plus grand nombre.

C'est un plan annuel, construit sur la base de communications nationales ou départementales prédéfinies.

Il est actualisé régulièrement, en fonction du contexte et des actions locales. Ce plan revêt de multiples modes de déclinaisons : les médias, La télévision, la presse, les réseaux sociaux (facebook, twitter ..) ainsi que tous les modes qui permettent de diffuser la culture sécurité routière : manifestations sportives, culturelles aux couleurs de la sécurité routière, des supports innovants, des plaquettes, des slogans...

Que vous soyez élu, chef d'établissement, étudiant, chef d'entreprise, association,...

La coordination sécurité routière vous accompagne pour tous vos projets de sensibilisation au risque routier. L'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) publie régulièrement des études thématiques sur l'accidentalité du département.

**Plus d'informations sur :**

<http://www.maine-et-loire.gouv.fr/transports-deplacements-et-securite-routiere-r16.html>