



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA MAYENNE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



Politique locale de sécurité routière en Mayenne Document général d'orientation (DGO) 2018-2022



Le Gouvernement a réaffirmé, le 23 janvier 2017, les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Ces priorités ont été déclinées par l'annonce de 18 mesures fortes lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 9 janvier 2018, témoignant de l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour protéger nos concitoyens sur la route.

Dans un contexte d'accroissement de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 nécessite une mobilisation forte de l'ensemble des acteurs.

Le document général d'orientation constitue un outil politique de programmation qui définit les actions à mener. Il constitue également un outil visant à fédérer et orienter les actions locales pour renforcer la sécurité routière et donc réduire le nombre d'accidents.

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, de se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre des plans départementaux annuels d'actions de sécurité routière (PDASR) d'une part, dans le cadre des plans annuels de contrôles routiers (PDCR) d'autre part.

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés.

Le DGO 2018 – 2022 s'articule autour des 9 enjeux suivants, répartis en 2 groupes.

A – Les pratiques et les comportements

- la vitesse
- l'alcool et les stupéfiants
- les distracteurs
- le partage de la voirie

B – La protection des publics prioritaires

- les piétons
- les déplacements professionnels
- les jeunes
- les seniors
- les deux-roues motorisés

Les actions à mener concernant ces 9 enjeux nécessitent une coordination des acteurs articulée autour des principes suivants :

- **améliorer la connaissance statistique et la compréhension des accidents,**
- **renforcer la coordination inter services,**
- **affiner les zones, les types de contrôles et les sanctions associées,**
- **multiplier les actions de communication.**

Les principes établis par le présent document guideront l'action des services de l'État en matière de sécurité routière pour la période 2018-2022.

Le préfet



P/ Le procureur de la République
Yann LE BRIS
Vice-Procureur



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

1 – LES EVOLUTIONS DE L’ACCIDENTALITE.....	5
<i>LES CHIFFRES DU DEPARTEMENT.....</i>	<i>5</i>
<i>LE BILAN 2012/2016 DE L’ACCIDENTOLOGIE DU DEPARTEMENT.....</i>	<i>5</i>
<i>LE DGO 2013 – 2017.....</i>	<i>6</i>
<i>LA COMPARAISON DES ACCIDENTALITES 2012-2016 / 2007-2011.....</i>	<i>7</i>
<i>LES ENSEIGNEMENTS DES 10 DERNIERES ANNEES.....</i>	<i>8</i>
A) Les pratiques et comportements.....	9
B) Les publics prioritaires.....	15
2 – LES ENJEUX 2018–2022 POUR LE DEPARTEMENT.....	20
Actions communes à tous les enjeux.....	20
Amélioration de la connaissance :.....	20
<i>A – Les enjeux liés aux pratiques et comportements.....</i>	<i>21</i>
L’enjeu vitesse.....	21
L’enjeu alcool.....	23
L’enjeu stupéfiant.....	24
L’enjeu distracteurs.....	25
L’enjeu partage de la voirie.....	26
<i>B - Les enjeux liés à la protection de publics prioritaires.....</i>	<i>27</i>
L’enjeu jeunes.....	27
L’enjeu seniors.....	28
L’enjeu risque routier professionnel.....	29
L’enjeu deux-roues motorisés.....	30
L’enjeu piétons.....	31
3 – REMERCIEMENTS.....	32

1 – LES EVOLUTIONS DE L'ACCIDENTALITE EN MAYENNE

LES CHIFFRES DU DEPARTEMENT

Population de la Mayenne : 308 521 hab. (Insee 2014)

- Hommes : 151 797 hab. soit 49 % de la population
- Femmes : 156 724 hab. soit 51 % de la population
- La tranche d'âge 18-24 ans : 21 305 hab. soit 7 % de la population
- La tranche d'âge 65 et plus : 60 624 hab. soit 20 % de la population

Monographie du réseau routier :

- communal et intercommunal : 9 084 km
- départemental : 3 673 km
- national : 147 km
- autoroutier : 57 km

LE BILAN 2012/2016 DE L'ACCIDENTOLOGIE DU DEPARTEMENT

- 643 accidents corporels
- 89 accidents mortels
- 99 tués
- 753 blessés (dont 608 blessés hospitalisés)

Par rapport à la période précédente (2007/2011) Le département de la Mayenne a connu, entre 2012 et 2016, une baisse du nombre d'accidents corporels d'un peu plus de 13 % (-97), ainsi que du nombre de blessés de 11 % (-133) et celui des blessés hospitalisés de 11% (-78).

Le nombre des accidents mortels a diminué de 30 % (-38) et celui des tués de 26 % (-35) par rapport à la période précédente.

Les 18-29 ans restent, en 2012/2016, sur-représentés dans l'accidentologie locale au regard de la part démographique qu'elle représente, avec un peu plus de 35 % des victimes et 35 % des tués.

Les 65 ans et plus représentent 24 % du nombre des victimes et 21 % du nombre de tués.

Ce bilan positif est un trompe l'oeil, puisque la mortalité routière est repartie à la hausse entre 2014 (16 morts) et 2017 (22 morts).

LE DGO 2013 – 2017

Le DGO 2013–2017 avait permis de définir les principaux enjeux de sécurité routière **sur la base des accidents de la période 2007/2011**,

Les cinq enjeux principaux ci-dessous avaient été identifiés, ainsi qu'un enjeu secondaire et deux enjeux transversaux :

-enjeux principaux :

1. l'alcool ;
2. les jeunes 18-29 ans ;
3. la moto ;
4. la vitesse;
5. les seniors ;

-enjeu secondaire :

- les jeunes de moins de 18 ans ;

-enjeux transversaux :

- la formation des intervenants, dans le domaine de la prévention ;
- l'amélioration du recensement des accidents de la circulation.

LA COMPARAISON DES ACCIDENTALITES 2012-2016 / 2007-2011

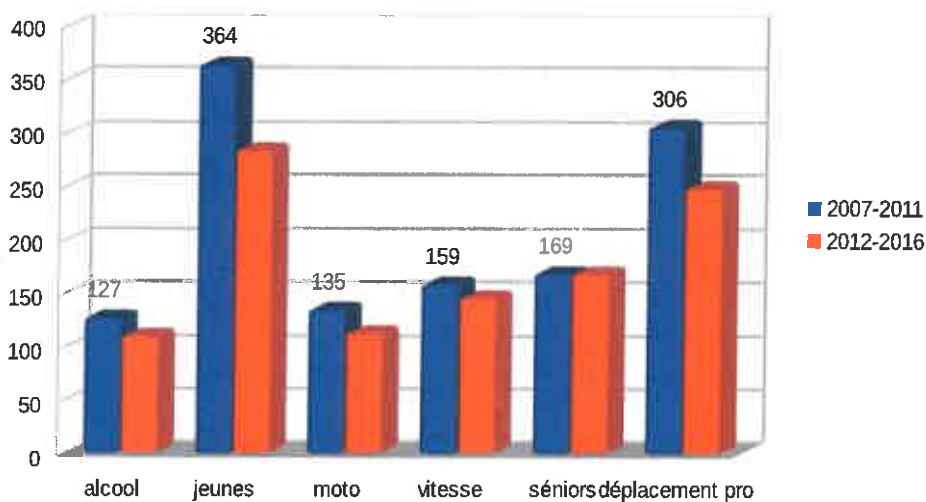
La comparaison avec les accidents de la période 2007-2011 avec la période récente 2012-2016 apporte les enseignements suivants :

Période	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité
Mayenne						
2012/2016	643	99	608	145	753	15.4%
2007/2011	740	134	686	200	886	18.1%
Evolution	-97	-35	-78	-55	-133	
Evolution en %	-13.11%	-26.12%	-11.37%	-27.50%	-15.01%	
Région Pays de Loire						
2012/2016	10479	1031	6718	6716	13434	9.8%
2007/2011	14886	1303	8716	9844	18560	8.8%
Evolution	-4407	-272	-1998	-3128	-5126	
Evolution en %	-29.60%	-20.87%	-22.92%	-31.78%	-27.62%	

Sur le plan quantitatif et en comparaison avec le niveau régional :

Le niveau de gravité a baissé entre les deux périodes plus fortement sur le plan départemental que régional. Le niveau de gravité reste néanmoins très supérieur en Mayenne comparé au niveau régional.

Evolution de l'accidentalité par enjeu



Le nombre d'accidents corporels a baissé globalement d'un peu plus de 13 % entre les 2 périodes. Les enjeux jeunes et déplacement professionnel sont les plus représentés en nombre. Néanmoins, il convient de pointer les enjeux seniors, vitesse, puis alcool, comme des enjeux préoccupants car leur évolution à la baisse est moins rapide que les autres enjeux.

LES ENSEIGNEMENTS DES 10 DERNIERES ANNEES

L'évolution de l'accidentalité, entre les deux périodes de référence, conduit à identifier des enjeux à privilégier pour l'élaboration du DGO 2018-2022.

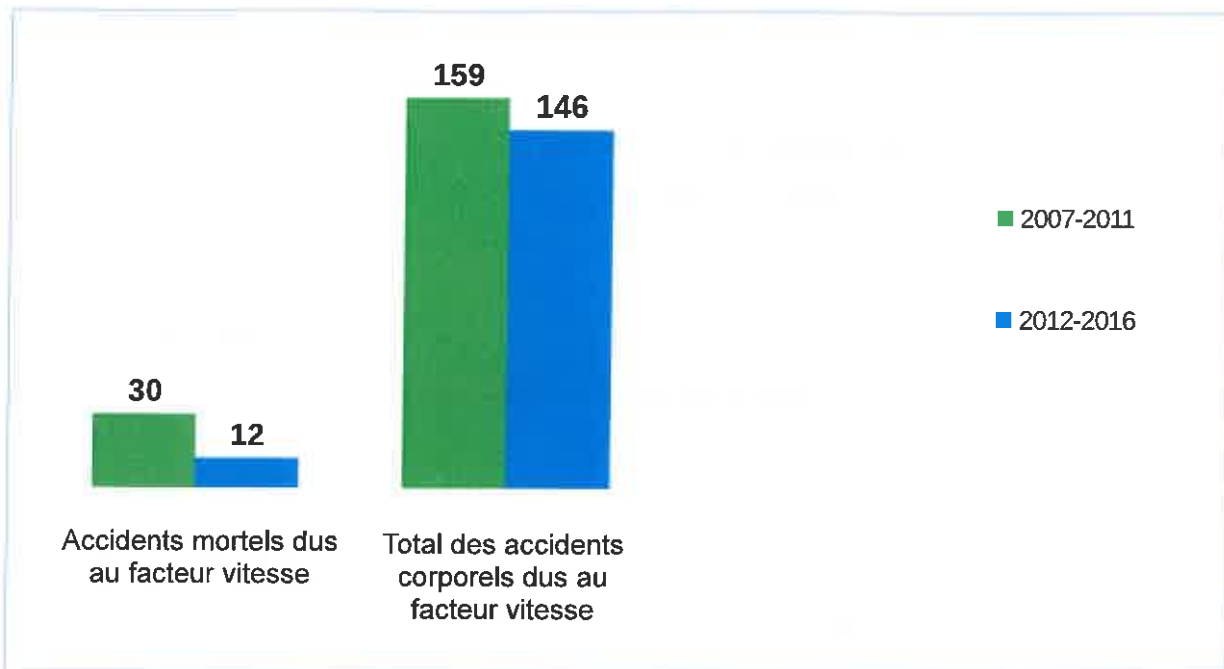
Les fiches d'analyses suivantes distinguent le bilan des pratiques et comportements (vitesse, alcool, stupéfiants, distracteurs et partage de la voirie) et le bilan des publics prioritaires (jeunes, seniors, risque professionnel, deux roues motorisés et piétons).

Le bilan fait apparaître une sur-représentation constante de certaines catégories d'usagers, les jeunes, les seniors, les conducteurs de deux roues motorisés, ainsi qu'un fort enjeu sur la maîtrise du risque routier professionnel (un mort sur 2), notamment sur le trajet domicile travail.

On note également un relâchement significatif des comportements qui se traduit par une augmentation du nombre de conduites à risques, emprise de l'alcool, dépassement des vitesses autorisées, emprise de stupéfiants, et la banalisation de certaines pratiques dangereuses comme l'usage du téléphone au volant et plus généralement celles de distracteurs (GPS, tablettes...)

A) Analyse des comportements

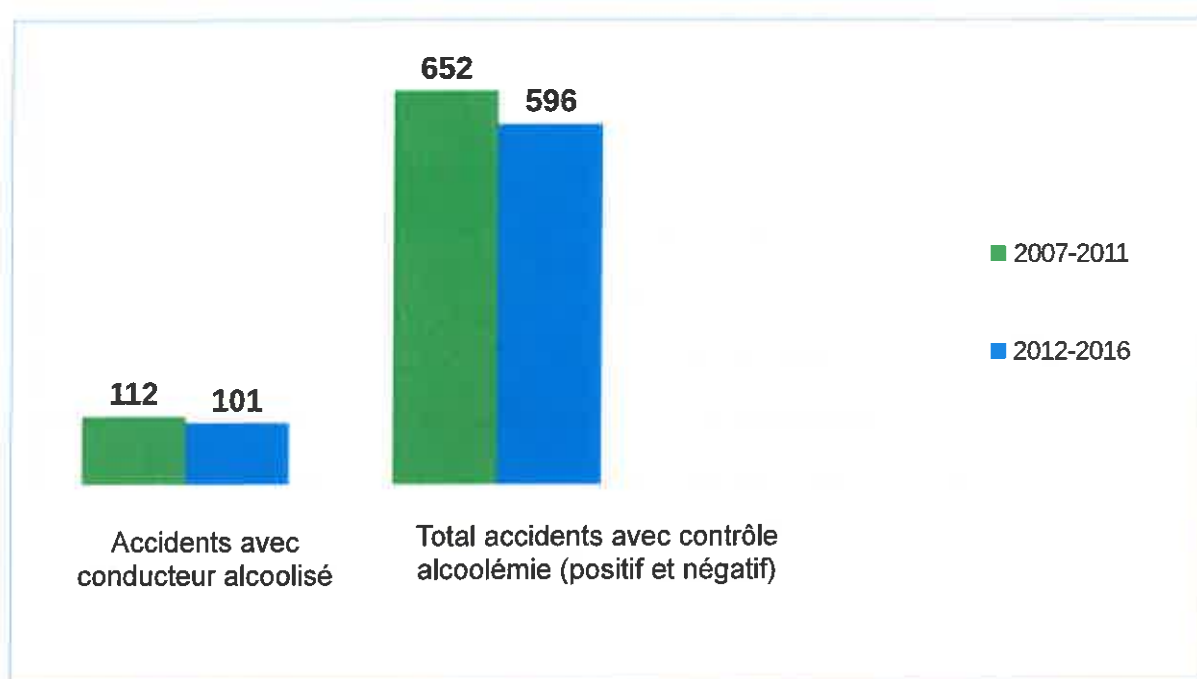
La vitesse : 24 % des accidents corporels



Si le nombre d'accidents et de morts dus au facteur vitesse tendent à diminuer, en revanche, les indicateurs de comportement montrent un relâchement général du respect des vitesses par les conducteurs sur les dernières années. Ainsi, il faut souligner :

- une forte **diminution** du nombre d'accidents mortels entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016.
- une **augmentation** de la concomitance vitesse-alcool (16 % contre 11 %).
- 39 322 infractions commises en Mayenne en 2016 pour l'ensemble des 19 radars de vitesse fixes du département. Soit une hausse d'un peu plus de 66 % par rapport à 2015, principalement en raison du déploiement de la fonction double sens. La hausse se poursuit en 2017 avec 67 560 infractions commises pour l'ensemble des 22 radars et donc une hausse de 72 % du nombre d'infractions par rapport à 2016.
- une **forte hausse des infractions à la vitesse** constatées par les forces de l'ordre : 22 502 infractions en 2017, contre 21 309 en 2016, soit + 6 %.
- un nombre de **permis suspendus en hausse de 10 %** entre 2016 et 2017 (878 contre 965).

L'alcool est en cause dans : 17 % des accidents corporels, et 30 % des accidents mortels

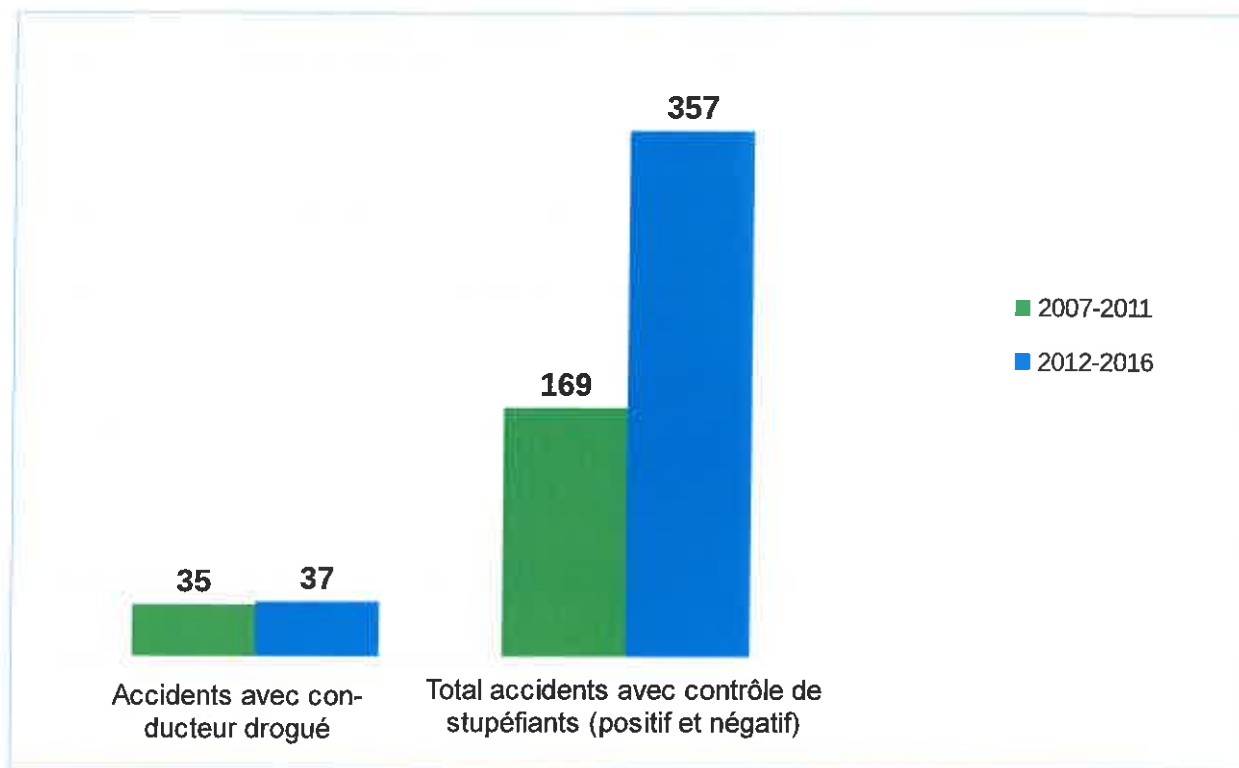


L'alcool est présent dans 17 % des accidents corporels.

Il faut souligner :

- une **stabilité** des accidents où l'alcool est présent sauf chez les jeunes,
- une **baisse importante** du nombre des accidents mortels pour lesquels l'alcool a été la cause principale (nombre divisé par 2).

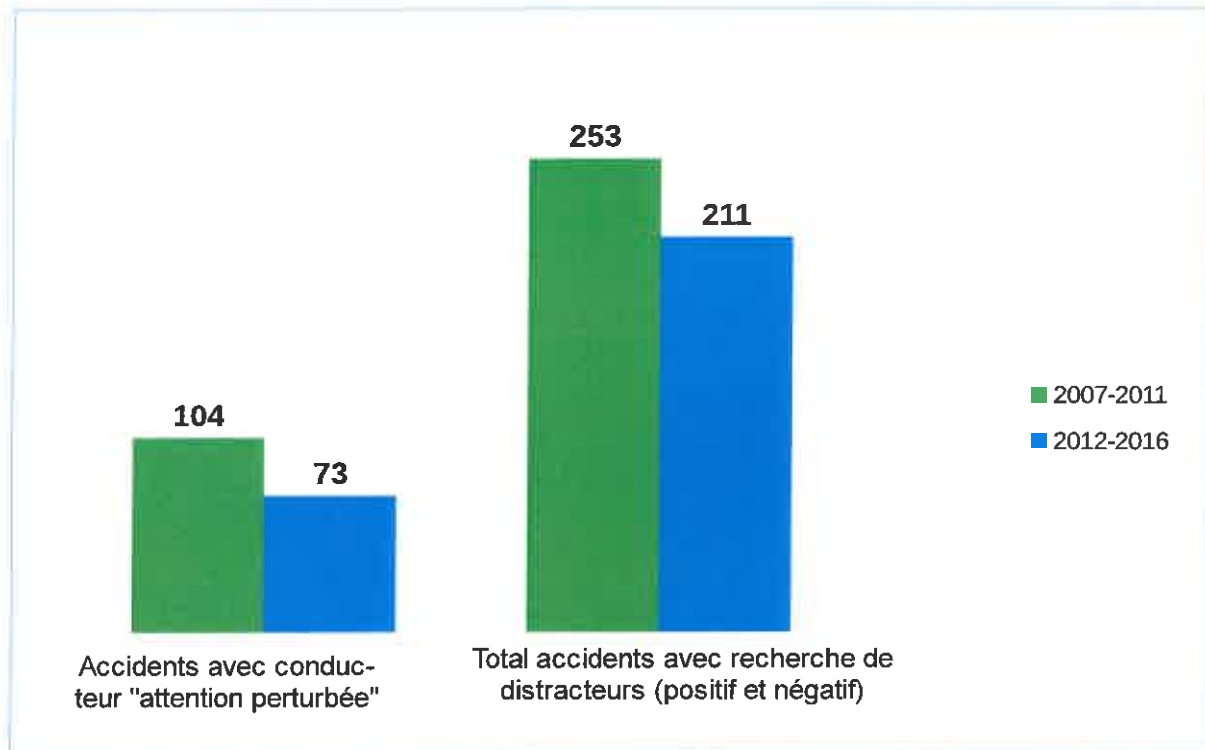
Un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représente : 10 % des accidents corporels



Il faut souligner :

- une **connaissance du phénomène qui progresse** : sur la période 2012/2016, 12 accidents sont identifiés localement impliquant au moins un produit stupéfiant, 4 accidents mortels, 6 tués, 12 blessés dont 9 blessés hospitalisés ; soit 2 % des accidents corporels.
Les nouveaux tests salivaires permettent de dépister l'usage de stupéfiants avec désormais une grande facilité. Leur très récent développement rend toutefois relative la comparaison des chiffres entre deux périodes éloignées de 5 ans.
- une **hausse** importante du nombre d'accident avec conducteur drogué connu. Celle-ci est essentiellement liée aux outils de dépistage qui se développent.

L'utilisation de distracteurs au volant (téléphone, GPS) est : la cause probable de 10 % des accidents corporels



Il faut souligner :

une **difficulté à prouver** l'usage de distracteurs dans les causes d'accidents corporels, mais une forte tendance à la hausse de l'usage du téléphone au volant constatée par tous les acteurs.

Le partage de la voirie : 1/3 des communes engagées dans une démarche « code de la rue »

Le partage de la voirie représente un levier, à long terme, d'évolution des comportements. Les aménagements et la signalisation qui les accompagnent, tant en milieu routier que urbain, ne doivent générer aucune incompréhension pour les usagers. Le partage de la voirie doit conduire, à terme, à générer des conduites apaisées, attentives et respectueuses des autres

En Mayenne, 87 communes ont engagé une démarche dite « code de la rue », qui se formalise par un schéma directeur de circulation apaisée. Ces démarches permettent de hiérarchiser les voiries et de matérialiser des zones « 30 » ou zones de rencontre là où les conditions de coexistence de la vie locale et du trafic de transit sont réunies.

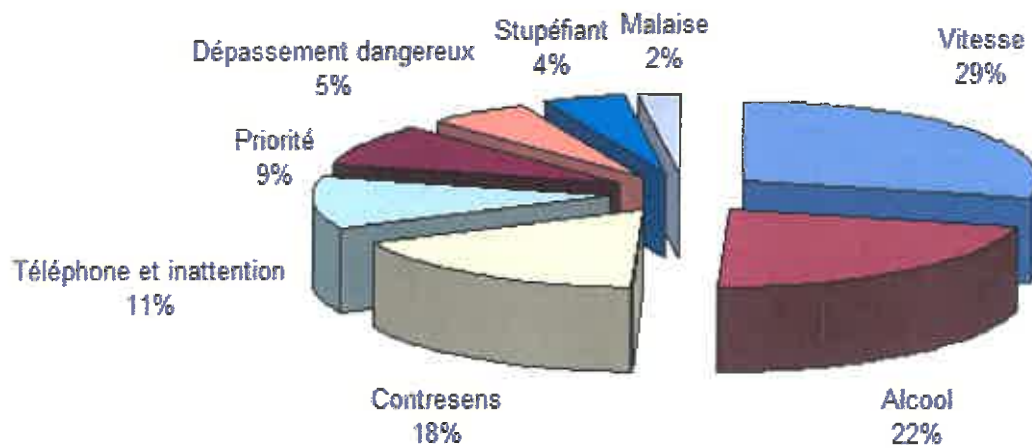
D'autre part, une démarche de vérification de la cohérence de la signalisation, et notamment de l'emplacement des panneaux d'agglomération est menée depuis quelques années. Une signalisation doit en effet être conforme au code de la route pour être bien comprise et bien respectée. Un tiers des communes seulement dispose d'une signalisation jugée totalement conforme. Un rappel des règles a été effectué aux communes pour les inciter à mettre en conformité la signalisation routière.

Ces démarches de long terme qui répondent à une réelle demande des usagers se poursuivront dans les années à venir.



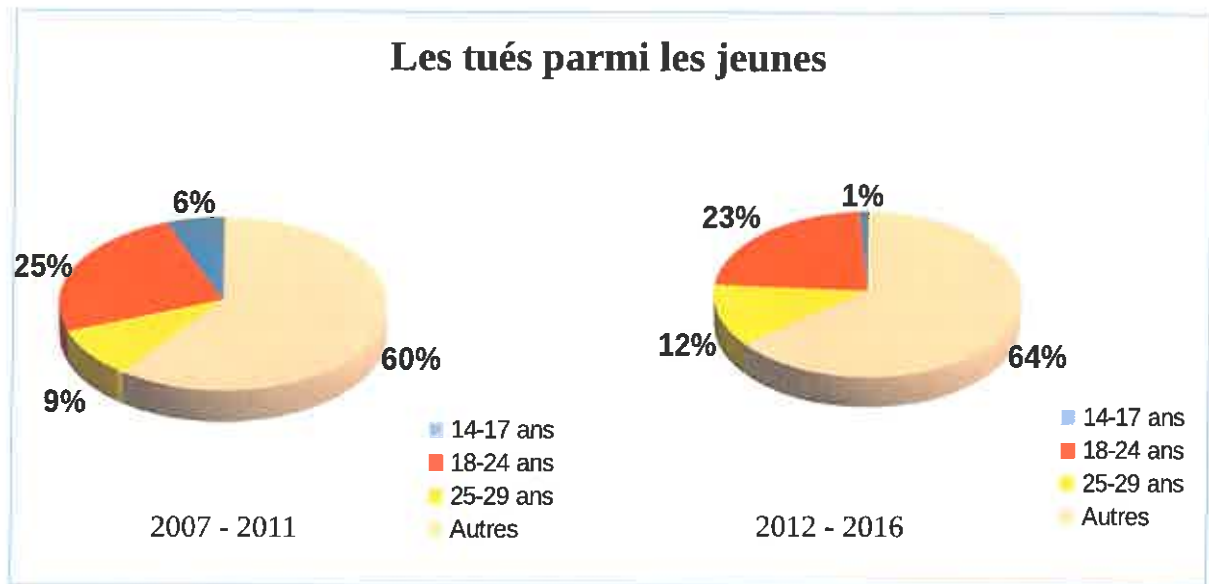
En synthèse, le graphique ci-dessous présente les causes des accidents mortels liés aux pratiques et comportements. Dans 98 % des cas, c'est une faute de comportement qui est à l'origine de l'accident.

Causes présumées des accidents mortels 2012-2016



B) Les publics prioritaires

Les jeunes de 18-24 ans sont impliqués dans : 1/3 des accidents corporels, alors qu'ils ne représentent que 7% de la population mayennaise



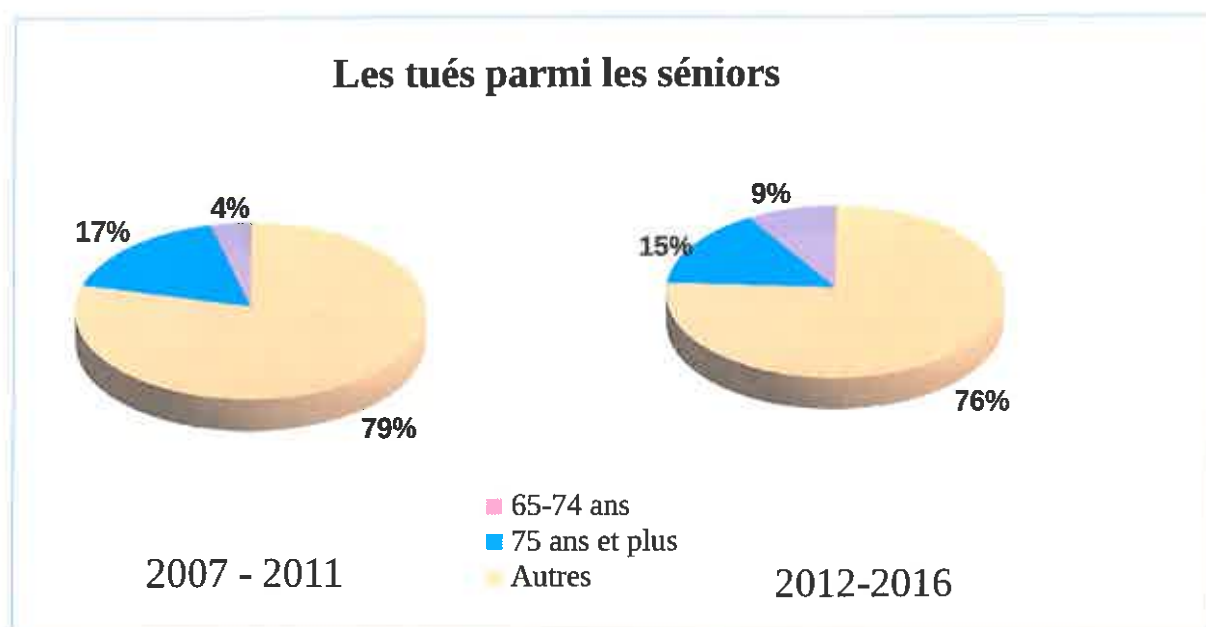
Entre les 2 périodes, le nombre de tués chez les jeunes entre 14 et 29 ans baisse de 53 à 36. En revanche, la part du nombre de tués chez les jeunes reste très forte et relativement stable (40 % à 36 %) alors que les jeunes ne représentent que 17 % de la population départementale.

Les jeunes restent donc **très nettement sur représentés** dans les accidents mortels.

Par ailleurs, il faut souligner :

- une **augmentation** de leur part de responsabilité, dans les accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués, passant de 74 % à plus de 80 %;
- une **augmentation** de la part de jeunes impliqués avec une alcoolémie illégale.

Les seniors (+ de 65 ans) : 1/4 des accidents corporels, alors que la part des seniors (19%) tend à augmenter au sein de la démographie départementale (+ 3 000)

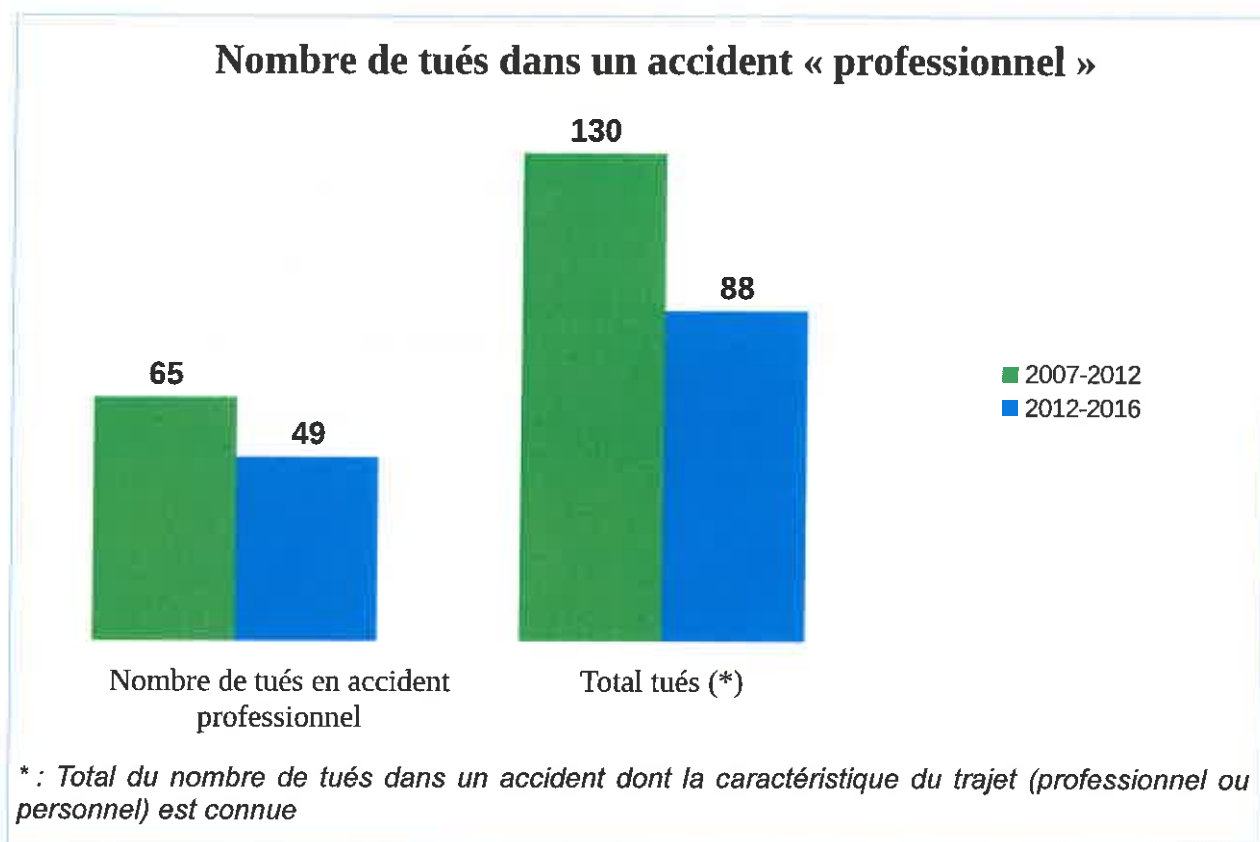


Il faut souligner :

- une mortalité importante des **plus de 75 ans** ;
- une légère **augmentation** de leur part de responsabilité, dans les accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués, passant de 55 % à plus de 57 %;
- une **baisse** de la part de seniors impliqués avec une alcoolémie illégale.

Le risque professionnel : 40 % des accidents corporels, la moitié des accidents mortels

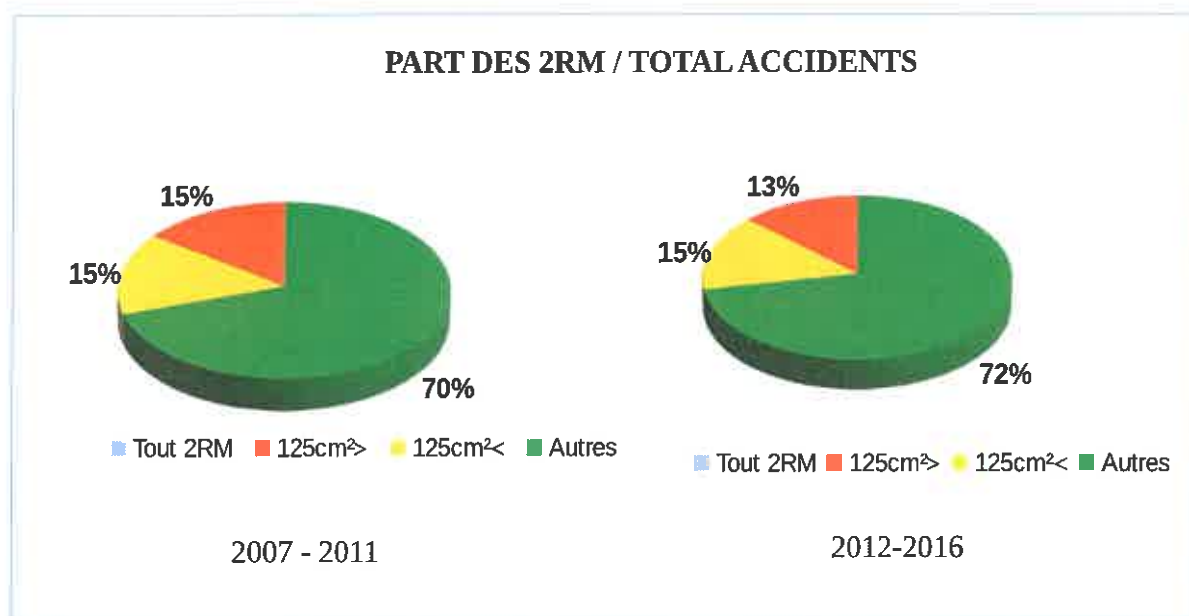
Ce risque très important comprend également les trajets domicile – travail.



Il faut souligner :

- une **part importante** des accidents sur un trajet domicile travail (60 %) dans le nombre d'accidents en usage professionnel (40 %),
- une relative **stabilité** de la part de conducteur ou piéton, circulant pour des raisons en lien avec une activité professionnelle, **responsable** dans les accidents corporels (60 %),
- une **baisse** de la part de conducteur ou piéton, circulant pour des raisons en lien avec une activité professionnelle, impliqués avec une **alcoolémie illégale**.

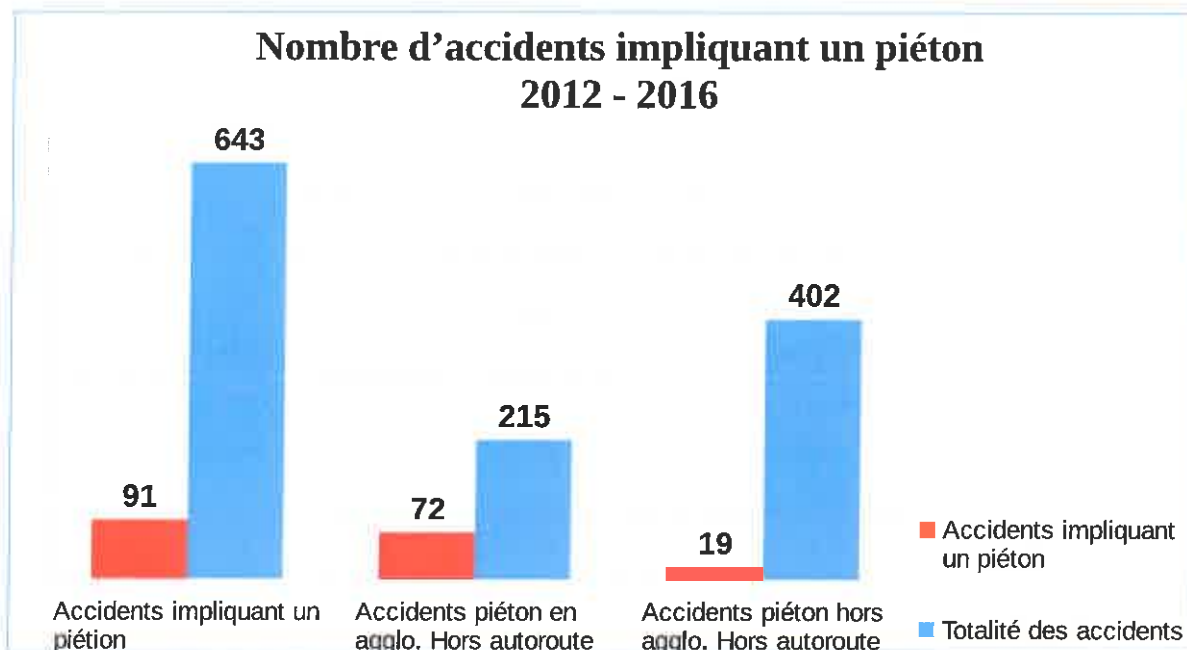
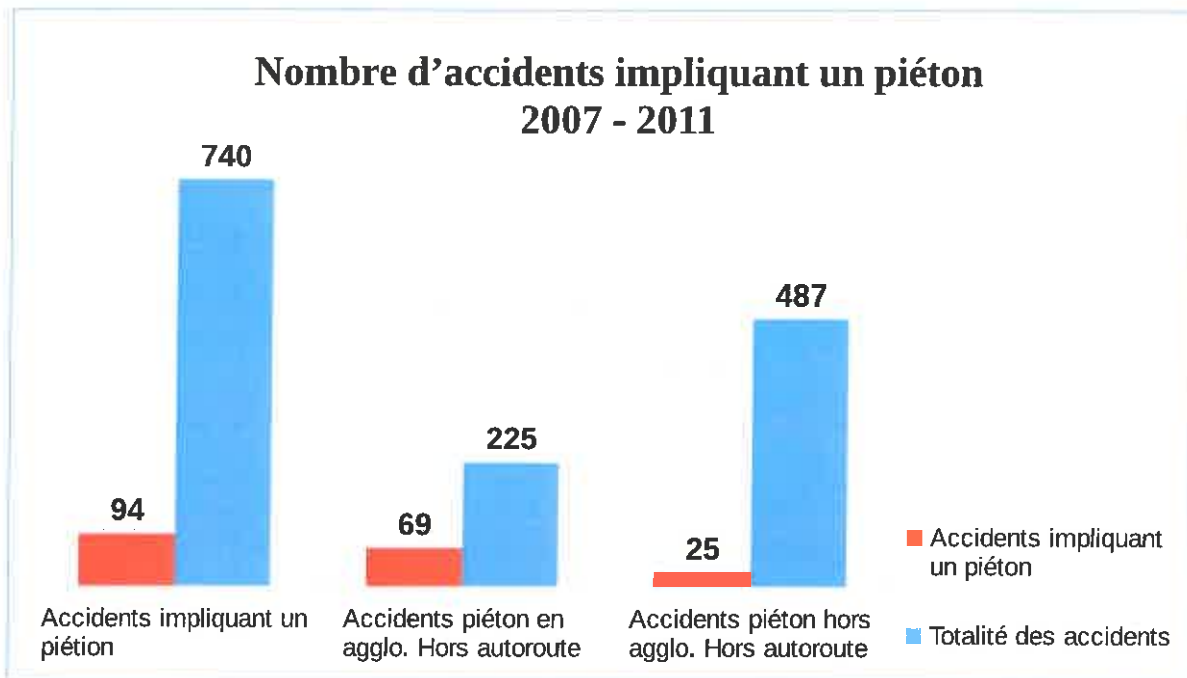
Les 2 roues motorisés : 30 % des accidents corporels



Il faut souligner :

- une légère **augmentation** de la responsabilité présumée des accidents dans lesquels ils sont impliqués (65 % contre 62 %),
- une légère **baisse** de la responsabilité des permis de conduire de moins d'1 an (26 % contre 32 %) durant la période précédente,
- la **vitesse** excessive ou inadaptée est présente dans 41 % des accidents de moto.

Les piétons : 14 % des accidents corporels



Il faut souligner :

- une relative **stabilité** du nombre des piétons impliqués dans les accidents corporels. On dénombre 15 tués pour la période 2012/2016 contre 16 pour la période précédente. Le nombre de piétons victimes d'accidents a quant à lui baissé de 16 %.

2 – LES ENJEUX 2018–2022 POUR LE DEPARTEMENT

Actions communes à tous les enjeux

Amélioration de la connaissance :

- développer une connaissance fine des accidents non répertoriés « BAAC » pour travailler sur une base plus large et éliminer le facteur « chance » ;
- augmenter le nombre d'IDSR ;
- professionnaliser l'activité des IDSR.

Coordination :

- installer une réunion mensuelle avec les services de l'État parties prenantes aux politiques de sécurité routière.

Contrôles – sanctions :

- développer un plan départemental de contrôles routiers ;
- développer une stratégie de contrôles automatisés ;
- multiplier les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières.

Communication :

- mettre en place le témoignage des auteurs d'accidents en lien avec le procureur de la République ;
- diffuser par tous les moyens des messages « Vrai-Faux » sur le ton « En êtes vous sûr ? » ;
- s'assurer de la présence d'affiches « sécurité routière » dans tous les lieux de passage publics (collectivités, PIJ, FJT, MDE, MSAP).



A – Les enjeux liés aux pratiques et comportements

L'enjeu vitesse



Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance des vitesses pratiquées par axes de circulation ;
- intégrer un observatoire des vitesses au sein de l'ODSR ;
- organiser une visite technique en présence du gestionnaire de voirie lorsque cela apparaît utile à la suite d'un accident mortel dans lequel le facteur vitesse pourrait avoir un rôle ;
- distinguer, lors de l'analyse d'accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances.

Infrastructure :

- contrôler la cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire ;
- réaliser une cartographie des vitesses (administratives et pratiquées) ;
- s'assurer de la cohérence entre la typologie des aménagements d'entrée d'agglomération et les limitations de vitesse qui y sont affichées.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- promouvoir l'eco-conduite (conduite apaisée) ;
- sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité ;
- sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender).

Contrôle – sanction :

- déployer des itinéraires de contrôle par panneaux leurres, à l'instar de celui en cours de mise en place sur la RD771, avec un objectif à terme de 10 itinéraires leurres minimum pour le département ;
- multiplier les radars autonomes, ou radars déplaçables, soit pour le contrôle des vitesses au droit des chantiers, soit pour répondre à des problématiques particulières ;
- déployer à compter de 2019 des contrôles de vitesse par voitures radars externalisées, dont les circuits d'itinéraires seront déterminés par l'analyse des données de trafic/vitesse/accidentologie ;
- déployer des radars tourelles et radars urbains, dotées de nouvelles fonctionnalités qui seront étendues à compter de 2018 (contrôle de ceinture, téléphone...) ;

N.B. : Le déploiement de ces radars, qui sera massif à compter de 2019, nécessitera une organisation adaptée, avec d'une part une exploitation optimale des données de trafic/vitesse/accidentologie par l'observatoire de la sécurité routière, et d'autre part un rodage des procédures de déploiement associant tous les acteurs (préfecture, DDT, forces de l'ordre, opérateurs, gestionnaires de voirie) ;

- adapter le plan de contrôles assurés par les forces de l'ordre afin qu'il s'intègre comme complémentaire des contrôles automatisés.

Communication :

- communiquer en vue d'obtenir une meilleure acceptation sociale des contrôles ;
- communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive ;
- promouvoir les actions de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires ;
- promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques (météo) ;
- mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, pneus, huile...), les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique ;
- sensibiliser au port des équipements de sécurité.

L'enjeu alcool

Amélioration de la connaissance :

- analyser plus finement les causes des accidents liés à alcool en identifiant la part des accidents où l'alcool est cause unique.

Infrastructure :

- accompagner le développement des moyens de transports en commun lors des soirées festives.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- sensibiliser les usagers à l'auto évaluation de leur consommation d'alcool ;
- développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool ;
- maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques liés aux addictions à l'alcool ;
- informer sur les effets de la consommation d'alcool (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...) ;
- mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) en les informant sur les risques liés à l'alcool au volant et chez le piéton ;
- encourager les collectivités qui louent des salles à inscrire dans leurs contrat ou convention un engagement portant sur la consommation d'alcool et le covoiturage ;
- développer des actions à l'attention des récidivistes : éthylotest anti-démarrage et contacts réguliers avec les personnes fragiles.

Contrôle – sanction :

- s'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest ;
- nouer des partenariats avec les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire ;
- recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (bars, discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...).

Communication :

- lutter contre la banalisation et les discours « roulez bourré » ;
- rappeler la part de l'alcool dans les accidents, toutes catégories d'âges confondues ;
- augmenter le nombre d'actions SAM.



L'enjeu stupéfiant

Amélioration de la connaissance :

- analyser d'avantage les causes des accidents liés aux stupéfiants en identifiant la part des accidents où ils sont la cause unique.

Infrastructure :

- accompagner le développement des moyens de transports en commun lors des soirées festives.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- sensibiliser les usagers aux risques de leur consommation ;
- développer le dépistage précoce des comportements liés aux stupéfiants ;
- maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions aux substances psychoactives ;
- informer sur les effets de la consommation de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...) ;
- mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations...) en les informant sur les risques liés aux stupéfiants au volant et chez le piéton.

Contrôle – sanction :

- développer des partenariats avec les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire ;
- développer des actions à l'attention des récidivistes (contrôles spécifiques) ;
- recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs sous l'emprise de stupéfiants ;
- organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...).



L'enjeu distracteurs

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance des infractions et des accidents impliquant des distracteurs.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- sensibiliser les parents sur l'exemple qu'ils constituent au volant pour les générations futures de conducteurs ;
- sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue.

Contrôle – sanction :

- développer les contrôles banalisés ciblés contre les téléphones au volant ;
- envisager des sanctions fortes et spécifiques pour l'utilisation d'une TV ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.

Communication :

- informer les conducteurs qu'en cas d'accident, l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité.



L'enjeu partage de la voirie

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons ;
- améliorer la chaîne d'information des partenaires lors de la survenue d'un accident corporel grave (préfecture, ODSR, élu de la commune concernée) ;
- améliorer la remontée des difficultés perçues par les usagers, par exemple en étudiant l'opportunité de mettre en place une messagerie dédiée aux signalements.

Infrastructures :

- inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes) ;
- développer des zones de circulation apaisées.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue ;
- sensibiliser les piétons, les cyclistes et les conducteurs de 2 roues motorisées sur leur propre comportement et leur responsabilité ;
- inciter les cyclistes et les 2 roues motorisées à porter les équipements de sécurité et à être visibles ;
- inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissant (brassards, gilet haute visibilité, parapluie...) ;
- sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables ;
- cibler fortement les actions de sensibilisation à destination des scolaires et seniors.

Contrôle – sanction :

- réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus...) ;
- mener des contrôles sur les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés ;
- verbaliser les conducteurs de deux-roues motorise en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles.

Communication :

- rappeler la part très importante des refus de priorité ;
- rappeler que le taux de mortalité des piétons en Mayenne est bien supérieur à la moyenne nationale.



B - Les enjeux liés à la protection de publics prioritaires

L'enjeu jeunes

Communication :

- à travers les engagés de service civique, faire parler des jeunes sur leur perception du risque routier.

Infrastructures :

- développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes ;
- inciter les collectivités à optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes ;
- recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles...) pour y diffuser des messages de prévention et viser le 100 % des lycées sensibilisés (travailler par classes d'âges) ;
- favoriser les initiatives des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions ;
- disposer en permanence d'un service civique « sécurité routière » ;
- initier des actions de sensibilisation dans les universités et auprès des associations étudiantes sur les risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants ;
- informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et au deux roues (casques, gilets jaunes, gants...) ;
- nouer des partenariats solides avec les auto-écoles ;
- transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion.

Contrôle – sanction :

- développer les contrôles aux abords des établissements scolaires ;
- vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...) aux abords des établissements scolaires ;
- développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.



L'enjeu seniors

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité ;
- développer les entretiens avec les seniors impliqués dans un accident (accord Parquet préalable).

Infrastructures :

- promouvoir la sécurisation des rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large).

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route, gratuites, en s'appuyant sur les associations de personnes âgées ;
- organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité ...) ;
- promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre ;
- informer sur les aides à la conduite (véhicules à boîte de vitesses automatique) ;
- sensibiliser à l'importance d'être vu, surtout la nuit (développer des visuels « cherchez l'intrus ») ;
- sensibiliser les professionnels du secteur médico-social aux risques liés à la conduite des seniors.

Contrôle – sanction :

- proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident et/ou d'une infraction grave ;
- systématiser les visites médicales pour tout senior impliqué dans un accident.

Communication :

- communiquer largement sur les risques liés à la perte d'autonomie.



L'enjeu risque routier professionnel

Amélioration de la connaissance :

- promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité au sein des collectivités locales et des entreprises possédant un parc important de véhicules ;
- nouer des partenariats avec les branches professionnelles exposées à des risques routiers spécifiques (horaires décalés, déplacements routiers fréquents, fatigue...).

Infrastructures :

- inviter les entreprises à signaler les difficultés rencontrées sur les aménagements routiers.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations ;
- accompagner les entreprises dans la sensibilisation des agents à la préparation de leurs déplacements
- renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques (poids lourds) ;
- sensibiliser les entreprises à la limitation des déplacements (utilisation des conférences numériques) ;
- promouvoir et aider les collectivités locales et les entreprises à former leurs salariés à la conduite (stage de perfectionnement, éco conduite...) ;
- valoriser les entreprises dont les initiatives réduisent l'usage de distracteurs au volant, par exemple en promouvant le futur label national « sécurité routière entreprise » ;
- informer sur les obligations et la responsabilité de l'employeur ;
- informer sur le risque « stupéfiant » en entreprises.

Contrôles – sanctions :

- développer les contrôles des temps de conduite.

Axes de communication :

- valoriser les entreprises exemplaires ;
- promouvoir les actions « conducteur exemplaire » ;
- communiquer largement sur le risque routier au travail et particulièrement sur la proportion des accidents de trajets.



L'enjeu deux-roues motorisés

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance des accidents impliquant des conducteurs de 2 roues ayant le permis de conduire depuis moins de 3 ans.

Infrastructure :

- organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations de 2 roues motorisées ;
- intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisées lors de la réalisation des ouvrages routiers (promotion des doubles glissières).

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations ;
- réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables ;
- promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés...) ;
- sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule ;
- mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs/revendeurs de deux-roues motorisées (affichage de messages de prévention « sécurité routière » aux caisses) ;
- réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /reparation, enseignants de la conduite) ;
- sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un deux-roues (opération motard d'un jour...).

Contrôle – sanction :

- réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires) ;
- contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus.



L'enjeu piétons

Amélioration de la connaissance :

- améliorer la connaissance de l'accidentalité des piétons ;
- développer les échanges avec les gestionnaires de voirie.

Infrastructures :

- intégrer les problématiques liées à la circulation des piétons lors des phases de réflexion en amont des projets d'aménagement (espace public, commerces, habitats, services...) et lors de la réalisation d'aménagement routiers ;
- faire la promotion du code de la rue et des schémas directeurs de circulation apaisée.

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- réaliser des actions à destination des piétons (randonnées, ateliers code de la rue, actions voir et être vus...) en mobilisant les forces de l'ordre, les associations ;
- promouvoir l'importance du port de vêtements visibles de nuit (brassards...) ;
- réunir régulièrement les promoteurs de la marche pour favoriser le dialogue (clubs, associations, professionnels, enseignants, ...) ;
- sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus au développement d'alternatives aux déplacements motorisés et aux risques induits.

Contrôle – sanction :

- développer les contrôles en lien avec les infractions aux règles liées aux stationnements.

Communication :

- valoriser les aménagements exemplaires réalisés par les collectivités ;
- communiquer dans les écoles et collèges sur les risques liés aux sorties des écoles et aux dangers des stationnements anarchiques aux abords des écoles ;
- présenter le métier d'agent de sécurité scolaire.



3 – REMERCIEMENTS

La démarche d'élaboration du DGO a été engagée le 7 juillet 2017 avec les partenaires suivants :

- Le Conseil départemental
- L'association des maires de France (AMF)
- La Gendarmerie nationale
- La Police nationale
- Le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS)
- L'association Prévention routière
- L'association Génération mouvement
- L'association Alcool assistance
- La Fédération française des motards (FFMC)

Ces derniers ont apporté leur contribution pour que les enjeux de sécurité routière retenus permettent, avec la plus grande pertinence, d'engager des actions, tant de prévention que de répressions, en concordance avec les analyses de l'accidentologie et ses évolutions les plus récentes.

Cette analyse ainsi que les propositions d'enjeux formulées par le comité de pilotage ont été soumises à l'avis des acteurs associés à la démarche ci-après :

Le travail d'élaboration du DGO sera complété d'une évaluation annuelle de son articulation et de sa cohérence avec le PDASR.

Il convient donc de remercier chacun des acteurs mobilisés pour son implication et la qualité du travail accompli.

La mortalité routière, mais aussi les accidents graves qui conduisent à des séquelles lourdes, souvent à vie, ne sont pas dus à la fatalité.

Les actions à développer lors de ces 5 prochaines années ont pour objectif essentiel de réduire tant le nombre que la gravité des accidents, de sauver des vies et d'éviter ces drames humains qui nous touchent tous, que ce soit à titre personnel ou institutionnel.



Direction Départementale des Territoires – Coordination sécurité routière
cité administrative rue Mac Donald BP 23009 53063 LAVAL CEDEX 9 - TUL Ligne A-C LANO Arrêt Cité administrative-VELITUL station 9
téléphone : 02 43 67 87 00 télécopie : 02 43 56 98 84 mel: ddt-serbha-src@mayenne.gouv.fr
Nom du fichier : T:\082_securite_routiere\002_coordination_SR\003_DGO\2018-2022\DGO 2018 2022v9.odt

GLOSSAIRE

2RM	Deux-roues motorisé
ABS	Antiblockiersystem (anti-blocage des roues)
AMF	Association des maires de France
DGO	Document général d'orientation
FFMC	Fédération française des motards en colère
ODSR	Observatoire départemental de sécurité routière
PDCR	Plan départemental des contrôles routiers
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours