

# Document Général d'Orientation de la sécurité routière dans l'Orne 2018 – 2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



Document réalisé par la Direction Départementale des Territoires / bureau sécurité routière,  
téléchargeable sur [www.orne.gouv.fr](http://www.orne.gouv.fr)

Crédit photos : DDT de l'Orne, Fotolia, Shutterstock.



## Le mot de Mme la Préfète

Après une baisse ininterrompue du nombre de tués depuis 2002 et malgré les efforts déployés sur les terrains de la réglementation, de la prévention et du contrôle, notre pays a connu une légère recrudescence de la mortalité routière entre 2014 et 2016. Le département de l'Orne n'a pas échappé à ce phénomène, en particulier pendant l'année 2015 où 32 personnes ont perdu la vie sur nos routes.

Cinq années ont passé depuis le dernier Document Général d'Orientation (DGO) pour la sécurité routière, cinq années au cours desquelles, malgré de fortes contraintes budgétaires, la lutte contre l'insécurité routière est restée une priorité.

Je tiens à remercier l'ensemble des acteurs publics et privés qui luttent quotidiennement pour faire reculer la mortalité routière avec une mention particulière pour les élus locaux, la justice, les forces de l'ordre et les associations.

Le présent DGO 2018–2022 constitue une feuille de route pour les acteurs du département impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière. C'est un outil de stratégie locale qui s'adresse à nous, pouvoirs publics, Éducation Nationale, gestionnaires de voirie, assureurs et milieu associatif. Il doit nous permettre d'atteindre l'objectif de revenir à une baisse du nombre de tués sur la route dans l'Orne. Il nous engage à nous mobiliser sur tous les champs d'action, de la prévention à la sanction, sans oublier l'amélioration de nos infrastructures.

Pour les cinq années à venir, nos actions porteront prioritairement sur quatre grands enjeux nationaux de sécurité routière, définis par le Délégué à la Sécurité Routière : les jeunes, les seniors, le risque routier professionnel et la conduite sous substances psychoactives (alcool et stupéfiants).

A ceux-là s'ajoutent deux thématiques locales : les distracteurs de conduite et la vitesse, validées par le comité de pilotage du DGO, après une analyse approfondie de l'accidentalité du département.

## Signatures

Le présent Document Général d'Orientation pour la sécurité routière est l'aboutissement du travail de concertation des partenaires institutionnels, des gestionnaires de voirie et des associations œuvrant pour la sécurité routière. Il propose un large éventail d'orientations d'actions qui tendent toutes vers un seul but : sauver des vies sur les routes de l'Orne.

Alençon, le 28 Mars 2018

La Préfète

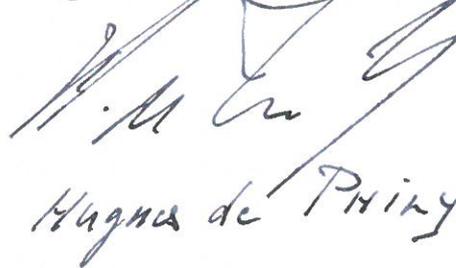


Chantal CASTELNOT

Le Procureur de la République  
près le TGI d'Alençon

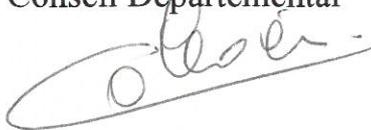


Le Procureur de la République  
près le TGI d'Argentan



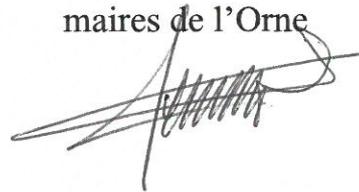
Hugues de Prigny

Le Président  
du Conseil Départemental



Mme OLIVEIRA,  
vice-présidente de Conseil départemental

Le Président  
de l'association des  
maires de l'Orne



En présence de M. Yves Gouasdoué,  
président du Comité national de la  
sécurité routière.



## Sommaire

DEMARCHE DU DGO	Page 5
REGARDS SUR LE DEPARTEMENT DE L'ORNE	Page 6
Le contexte démographique	Page 6
Le contexte routier	Page 7
Le contrôle automatisé	Page 8
ACCIDENTALITE 2012 – 2016	Page 9
Le bilan global	Page 9
La répartition dans le temps	Page 10
La localisation	Page 11
ENJEUX DE SECURITE ROUTIERE	Page 12
Les enjeux nationaux prioritaires	Page 12
Les enjeux locaux complémentaires	Page 12
ORIENTATIONS D' ACTIONS	Page 13
Les jeunes	Page 13
Les seniors	Page 15
Le risque routier professionnel	Page 16
L'alcool et les stupéfiants	Page 18
Les distracteurs de conduite	Page 20
La vitesse	Page 21
REMERCIEMENTS	Page 22
ANNEXE 1 : lettre de lancement du DGO	
ANNEXE 2 : accidentalité par enjeu (diaporamas)	
ANNEXE 3 : bilan du DGO précédent (cartes)	

### Abbréviations

ODSR, Observatoire Départemental de la Sécurité Routière  
PDASR, Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière  
PDCR, Plan Départemental de Contrôles routiers  
AMO, Association des Maires de l'Orne  
EDSR, Escadron Départemental de la Sécurité Routière  
DDSP, Direction Départementale de la Sécurité Publique  
DDT, Direction Départementale des Territoires  
CARSAT, Caisse d'Assurance Retraite et Santé au Travail



## Démarche du DGO

Dans une lettre du 11 avril 2017 adressée aux Préfets de département, le Délégué à la Sécurité Routière, Emmanuel Barbe, rappelle que la France maintient l'objectif de moins de 2000 tués d'ici 2020 et, pour y parvenir, souhaite mobiliser l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière.

Afin de susciter une implication commune, il a décidé de relancer le Document Général d'Orientation.

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, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

La première étape du DGO consiste à **analyser l'accidentalité des 5 dernières années**, en l'occurrence la période 2012 – 2016. Cette analyse permet de révéler les traits caractéristiques de l'insécurité routière dans l'Orne.

La seconde étape, validée par un comité de pilotage, est celle du **choix et du classement des enjeux de sécurité routière** du département.

Enfin, la troisième étape consiste à déterminer **les orientations d'actions, par enjeu de sécurité routière**, en réunissant des groupes de travail composés d'experts.

### Définitions

Accident mortel : accident comportant au moins un tué.

Accident corporel : accident comportant au moins un blessé.

Blessé hospitalisé : blessé séjournant dans un établissement hospitalier plus de 24h.

Blessé non hospitalisé : blessé ayant reçu des soins et hospitalisé moins de 24h.



## Regards sur le département de l'Orne – Le contexte démographique\*

L'Orne compte 287 750 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014, dont 128 063 ménages et 110 229 actifs, ce qui le classe 76<sup>e</sup> sur 100 départements français.

À dominante rurale, l'Orne ne compte que 5 agglomérations de plus de 5 000 habitants (Alençon, Flers, Argentan, L'Aigle et Mortagne-au-Perche).

L'Ouest du département, plus densément peuplé, concentre un tiers de la population dans le bassin de vie de Flers.

### Les tranches d'âge les plus représentées dans l'Orne :

45 – 59 ans	20,20 %
60 à 74 ans	18,10 %
0 à 14 ans	16,40 %

Le département accuse un repli démographique de 0,3 % par an entre 2009 et 2014 qui ne bénéficie pas aux chiffres de l'accidentalité.

Le recul du nombre d'habitants est fortement marqué dans les communes de plus de 3500 habitants. La démographie connaît une quasi-stagnation dans celles accueillant entre 1000 et 3500 personnes. Elle augmente légèrement dans celles de moins de 1000 habitants, lesquelles concentrent déjà 45 % de la population. Sur le champ de la sécurité routière, les actions à mener doivent toucher prioritairement les bassins de vie les plus importants.

Dans les plus grandes villes, la perte de population se fait au bénéfice des communes périphériques. L'INSEE prévoit que la population ornaise ne progressera que d'un millier d'habitants d'ici à l'année 2032 et comptera 31 % de seniors. Ce dernier constat démographique suffit à donner une priorité à la sécurité routière seniors.

\*Données INSEE 2014.



## Regards sur le département de l'Orne - Le contexte routier

Au cours de la période 2012 – 2016, plusieurs aménagements routiers ont changé les conditions de circulation dans le département, avec comme objectif premier l'amélioration de la sécurité routière :

- mai 2013 : mise en service de la section à 2X2 voies de la RN 12 entre la RD112 (commune de Pacé) et la RD 438 (commune de Valframbert),
- décembre 2013 : mise en service de l'aménagement de la RD962 entre Saint-Georges-des-Groseillers et le Pont de Vère (2 km aménagés et création d'un giratoire avec la RD17),
- décembre 2014 : mise en service de la section à 2x2 voies de la RD924 entre Sevrai et l'A88 à l'ouest d'Argentan (7,5 km),
- décembre 2016 : mise en service de la sécurisation du PN85 à Argentan (création de deux giratoires et modification du plan de circulation,
- 2016 – 2018 : suppression des passages à niveau n°104 et n°105 à Nonant-le-pin.

Au cours de la période 2012 – 2016, les routes les plus empruntées en agglomération sont :

- RD 438 à Alençon avec près de 16000 véhicules/jour sur la rue Demées,
- RD 924 à Flers avec près de 13700 véhicules/jour sur l'avenue de la Liberté,

Les plus empruntées hors agglomération sont :

- RN 12, Valframbert (Alençon nord) avec plus de 10100 véhicules/jour,
- RD 438, section Alençon-Sées avec près de 8900 véhicules/jour,
- A28, plus de 8000 véhicules/jour (moyenne 2013 – 2016),
- RD 926 entre L'Aigle et Verneuil-sur-Avre, plus de 7000 véhicules/jour,
- RD 18, section Flers – La-Ferrière-aux-Etangs, plus de 7000 véhicules/jour,
- RD 916 au sud de La Ferté-Macé, 7000 véhicules/jour.

La déviation d'agglomération la plus empruntée est celle d'Argentan (RD958) avec plus de 10100 véhicules/jour sur la partie nord (de la route d'Ecouché à la route de Falaise).

Sur le réseau départemental, le trafic de véhicules légers est stable alors que celui des poids lourds a légèrement diminué au cours de la période d'étude : - 4,5 %.



## Regards sur le département de l'Orne - Le contrôle automatisé

Développement du contrôle automatisé sur la période 2013 – 2017.

- 2013 à 2014 : suppression de 19 radars pédagogiques en amont des radars fixes, remplacés par des panneaux d'annonce de type SR3 (contrôles radars). Les radars pédagogiques déposés ont été réaffectés à des communes et des communautés de communes,
- 2015 à 2017 : mise à double sens de 14 radars fixes,
- 2016 : ouverture du premier itinéraire radar sur la RN 12 entre Pacé et Pré-en-Pail,
- 2016 : déplacement du radar de Durcet (RD 924) à Sablons-sur-Huisne (RD 923),
- 2016 : mise en place d'un radar autonome à Tinchebray-Bocage (RD 924),
- 2017 : transformation du radar fixe du Saint-Léger-sur-Sarthe (RN 12) en radar discriminant.



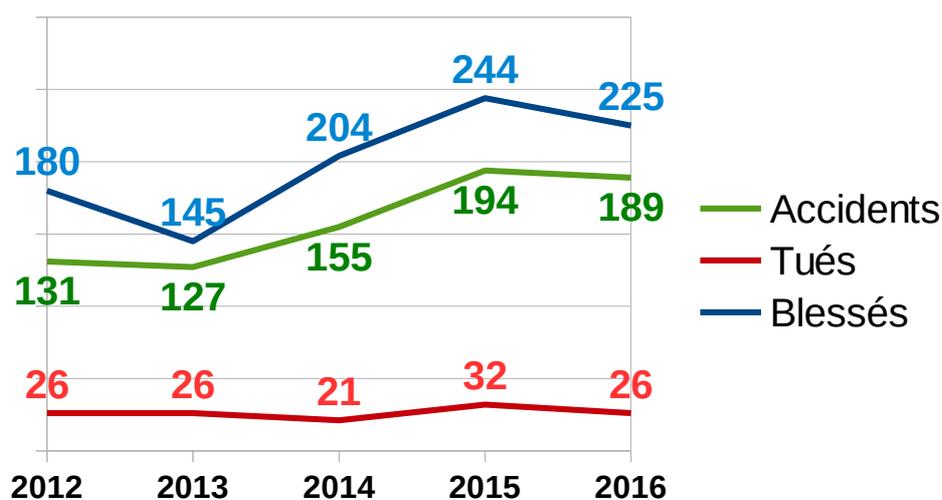
## Accidentalité 2012 – 2016, le bilan global

Le diagnostic de l'accidentalité se base uniquement sur les données relatives aux accidents corporels. L'accidentalité globale est probablement six fois supérieure au référentiel utilisé dans le présent document.

Les statistiques proviennent du fichier des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), fournis pas les forces de l'ordre. Elles portent sur la période 2012 – 2016. L'année 2017 n'a pas été prise en compte puisque les données ne pourront être consolidées avant le 15 avril 2018<sup>1</sup>.

Dans l'optique de réduire le nombre de tués à 2000 d'ici 2020, le département de l'Orne, vu sa configuration et sa population, doit y contribuer en limitant le nombre de tués à 13. Or, un plancher de 26 tués semble se dessiner lorsque l'on examine la courbe des décès.

Le nombre d'accidents corporels et de blessés connaît une constante augmentation, mais une partie du phénomène s'explique par une meilleure prise en compte des accidents légers depuis quelques années.



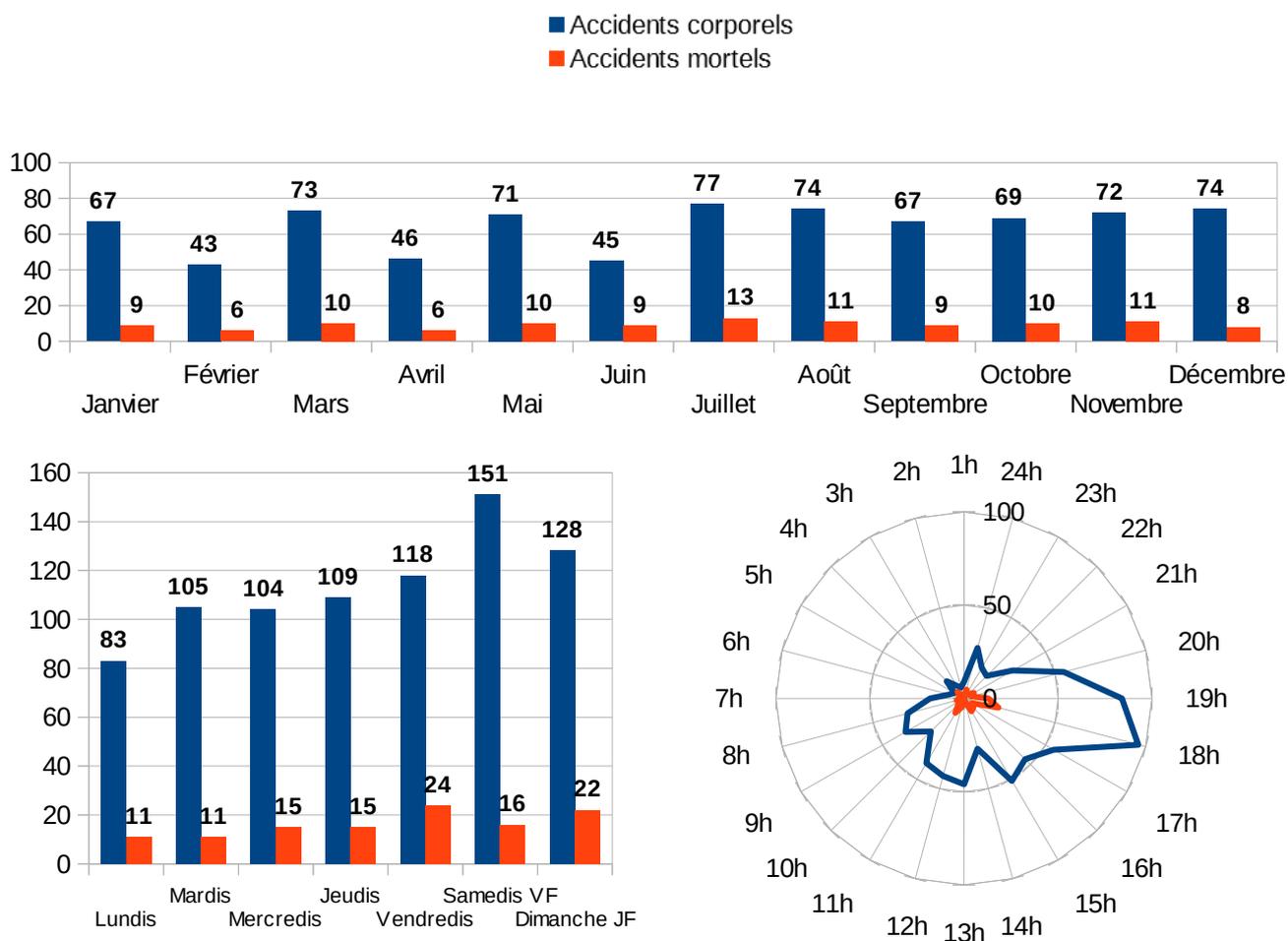
<sup>1</sup> Situation au 15 mars 2018 : 228 accidents, 27 tués, 293 blessés



## Accidentalité, la répartition dans le temps

Les accidents mortels sont plus fréquents les vendredis, avec un chiffre deux fois plus élevé qu'en début de semaine. Pour les accidents corporels, se distinguent les samedis et veilles de jours fériés.

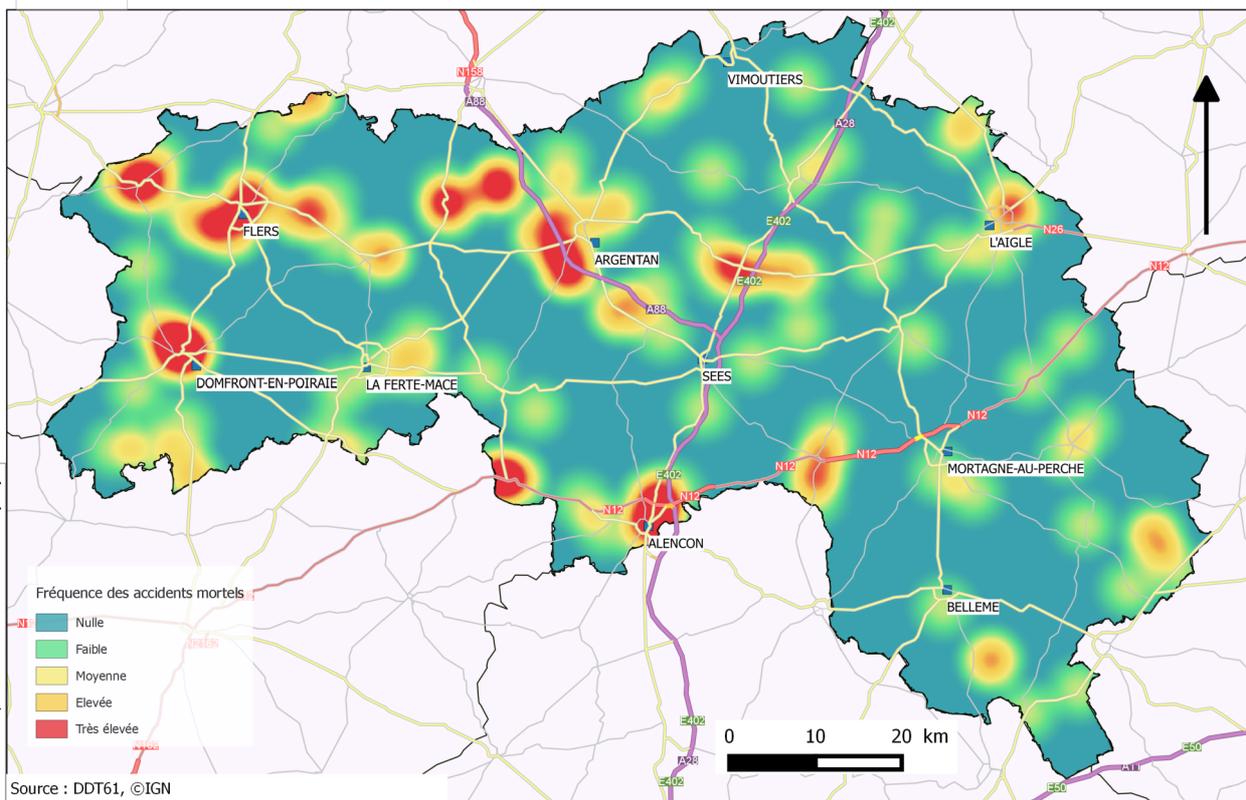
S'il est difficile de désigner le mois de l'année le plus accidentogène, en revanche, on peut considérer que les mois de février, d'avril et de juin enregistrent globalement peu d'accidents corporels. Dans la journée, le créneau horaire 17h – 20h est le plus accidentogène. C'est une constante.



# Accidentalité, la localisation



Fréquence des accidents mortels dans l'Orne entre 2012 et 2016



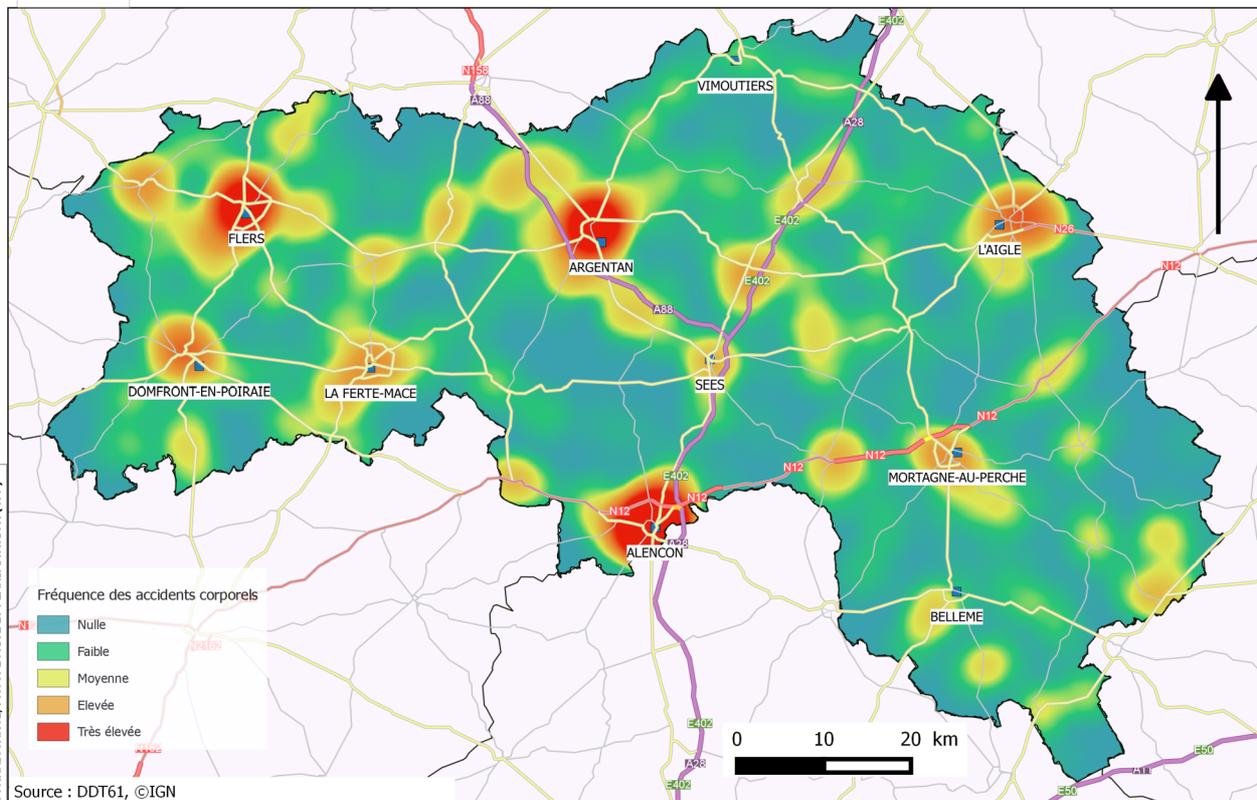
CONNAISSANCE, PROSPECTIVE ET PLANIFICATION (CPP)

● ● ● ● Direction Départementale des Territoires de l'Orne (DDT)

28/02/2018



Fréquence des accidents corporels dans l'Orne entre 2012 et 2016



CONNAISSANCE, PROSPECTIVE ET PLANIFICATION (CPP)

● ● ● ● Direction Départementale des Territoires de l'Orne (DDT)

28/02/2018



## **Enjeux de sécurité routière – Les enjeux nationaux prioritaires**

Dans la lettre du 11 avril 2017 adressée aux préfets de département, le Délégué à la Sécurité Routière a retenu quatre enjeux qui doivent être impérativement repris dans tous les DGO : les jeunes, les seniors, le risque routier professionnel, les addictions (alcool et stupéfiants).

Après avoir analysé les données accidentologiques du département (cf annexe 1), le comité de pilotage du DGO, présidé par le Directeur de Cabinet de la Préfète, a pu établir le classement suivant :

**1) Les jeunes**

**2) Les seniors**

**3) Le risque routier professionnel**

**4) Les addictions (alcool et stupéfiants)**

## **Enjeux de sécurité routière – Les enjeux locaux complémentaires**

Le Délégué à la Sécurité Routière a laissé aux Préfets la possibilité de choisir des enjeux locaux complémentaires. L'accidentologie, combinée à des éléments d'appréciation plus subjectifs comme l'expérience du terrain, ont permis de sélectionner deux thématiques supplémentaires :

**5) Les distracteurs de conduite**

**6) La vitesse**



## Orientation d'actions - Enjeu n°1, les jeunes

Selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, les jeunes usagers de la route sont divisés en trois catégories :

- les 14 – 17 ans, qui ne conduisent ni motos ni véhicules légers (sauf en AAC dès 15 ans), ils représentent 5 % de la population ornaise,
- les 18 – 24 ans, qui sont des conducteurs novices, des étudiants ou des jeunes travailleurs, ils représentent 6,5 % de la population ornaise,
- les 25 – 29 ans, qui ont une plus grande expérience de la route et qui sont davantage installés dans la vie active, ils représentent 4,7 % de la population ornaise.

En l'espace de 5 ans, le nombre de « jeunes » ornais a diminué de 7,1 % correspondant à 700 personnes par an, la tranche des 18 – 24 ans étant la plus touchée par cette érosion (- 9,6%). Cette perte de population n'a pas eu d'impact positif sur leur sécurité routière.

Entre 14 et 17 ans, le taux de scolarisation approche les 100 %. Entre 18 et 24 ans, il est inférieur à 40 %, ce qui signifie que la majorité des jeunes de cette catégorie sont déjà des actifs. Ce sont ces actifs qui sont les plus impactés par l'insécurité routière.

Parmi les 15 – 29 ans non scolarisés :

- 20 % n'ont aucun diplôme ou au plus un brevet des collèges (France 19%),
- 31 % ont un CAP ou un BEP (France 23%) ; le département possède beaucoup de lycées professionnels et de centres de formations d'apprentis,
- 25 % ont un baccalauréat (France idem),
- 23 % ont un diplôme d'études supérieur (France 33%) ; le seul site universitaire est celui de Damigny et les diplômés ont tendance à quitter le département pour trouver un emploi correspondant à leur diplôme.

En toute logique, les opérations de prévention devraient cibler davantage les filières de formations courtes.

Le groupe de travail sur l'enjeu « les jeunes » s'est réuni le 16 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- Créer une émulation générale sur la thématique de la sécurité routière en proposant aux établissements scolaires des concours annuels (photos, vidéos, affiches). Les contenus serviront ensuite à alimenter des campagnes de communication sur les réseaux sociaux.
- Mobiliser une personnalité locale connue, de préférence jeune, pour diffuser du contenu sécurité routière sur les réseaux sociaux.
- Alternatives aux poursuites avec l'accord du parquet : pour les contrevenants, organiser des visites de centres de rééducation fonctionnelle (Tessé-la-Madeleine et l'Arche) en complément ou à la place des sanctions pénales.
- Compléter l'opération annuelle « pistes d'éducation routière », menée par l'association Prévention Routière, en ajoutant un module sur l'usage du téléphone portable.
- Dans les manifestations de sécurité routière des établissements scolaires, développer les témoignages de responsables d'accidents.
- Développer très tôt, dès la primaire, des actions sur des sujets transversaux qui touchent tant le comportement quotidien que la sécurité routière, comme l'usage du téléphone.
- Recruter de jeunes bénévoles de la sécurité routière (Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière), afin de mieux porter les messages auprès des jeunes.
- Créer un kit à l'attention des chefs d'établissements pour monter des actions de prévention.
- Informer les chefs d'établissements sur le rôle et les missions des référents sécurité routière.
- Monter une formation pour les référents sécurité routière des collèges et des lycées.
- Mieux coordonner les actions menées par l'éducation nationale, afin d'éviter les opérations isolées de sécurité routière.
- Améliorer les remontées d'informations des établissements scolaires aux forces de l'ordre.



## Orientation d'actions - Enjeu n°2, les seniors

Les seniors appartiennent à la tranche d'âge 65 – 74 ans et les seniors « plus » à celle des 75 ans et plus.

L'ensemble des seniors représente 22,3 % de la population ornaise au 1<sup>er</sup> janvier 2014 contre 20,6 % au 1<sup>er</sup> janvier 2009.

En l'espace de 5 ans, le nombre de seniors de la première tranche a augmenté de 4,6 % et le nombre de seniors plus de 8,4 %, confirmant le vieillissement progressif de la population ornaise.

Le groupe de travail sur les seniors s'est réuni le 19 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- Initier, auprès des assureurs, des séances de recyclage au code de la route pour leurs clients seniors.
- Développer les initiatives locales de transport à la demande et mieux informer les seniors de leur existence.
- Informer les seniors des aides à l'équipement des véhicules proposées par le Conseil Départemental.
- Exploiter les écrans des salles d'attente des cabinets médicaux et des centres commerciaux pour diffuser de l'information sur la sécurité routière,
- Organiser des actions de prévention auprès des membres de l'ADMR (Aide à Domicile en Milieu Rural).
- Accompagner les projets d'aménagement de l'espace public pour que soient bien prises en compte les difficultés de déplacement des seniors.



## **Orientations d'actions – Enjeu n°3, le risque routier professionnel**

L'Orne compte 110 229 actifs dont 84,3 % travaillent dans le département.

Les principales zones d'emploi qui intéressent le département sont, par ordre d'importance : Alençon, Flers, Nogent-le-Rotrou (28), Argentan, Vire (14) et L'Aigle

La moitié des établissements employeurs d'actifs ornais se retrouve dans le secteur « commerce, transports, services divers », un peu moins de 20 % dans le secteur « agriculture, sylviculture et pêche » et 15 % dans l'administration publique, l'enseignement et la santé. Le reste des établissements (15%) se répartit entre l'industrie et la construction.

65 % des établissements n'ont aucun salarié, 25 % ont moins de 10 salariés.

Le risque routier professionnel comprend les accidents de la circulation des salariés en mission, mais aussi leurs déplacements quotidiens domicile – travail, nommés ci-après « trajets pendulaires ». En France, ces accidents ne représentent que 10 % des accidents du travail indemnisés, mais ils sont responsables de presque la moitié des décès par accident du travail.

Dans l'Orne, la distance moyenne des trajets pendulaires (aller simple) est de 19,7 km, correspondant à 15,7 minutes de trajet (Insee 2013). Entre 2009 et 2013, les parcours se sont rallongés de près de 3 km et la durée de 2 minutes.

80 % des déplacements pendulaires se font en voiture (France 70 %), 2,8 % en deux roues (France 3,9 %) et 2,1 % par les transports en commun (France 14,9%). L'exposition au risque routier est donc très importante dans le département de l'Orne, y compris pour de courts trajets effectués dans la même commune où 55 % des Ornais utilisent leur voiture pour aller travailler. 86,2 % des ménages Ornais possèdent au moins une voiture.

En voiture, la distance moyenne des trajets pendulaires est de 20,8 km et la durée moyenne 17,1 minutes. En transports en commun, elle est de 94,4 km, ce qui sous-entend une majorité de déplacements par train et non par autocar.



Le groupe de travail sur le risque routier professionnel s'est réuni le 17 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- En lien avec les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat (CMA), Intégrer un module "sécurité routière" dans la formation des entrepreneurs.
- En partenariat avec les CCI et la CMA, monter des actions de prévention dans les entreprises.
- Monter des actions de prévention dans les associations et les administrations.
- En lien avec le Conseil Départemental de l'Orne, former les agents des collectivités territoriales sur la sécurité des chantiers routiers et rappeler aux entreprises de travaux routiers les règles en matière de signalisation des chantiers.
- Former les élus aux bonnes pratiques de la signalisation (réunions par Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) et créer un guide pratique pour les collectivités territoriales sur la signalisation horizontale, verticale et temporaire.
- Alternatives aux poursuites avec l'accord du Parquet : pour les contrevenants, proposer un stage de sécurité routière (en réel ou en ligne) en complément ou à la place des sanctions pénales.
- Participer à la réalisation ou à la mise à niveau des plans de prévention du risque routier pour les structures publiques ou privées.



## Orientations d'actions – Enjeu n°4, les addictions, alcool et stupéfiants

Éléments de repère sur la consommation d'alcool (source INPES 2010 - 2014) :

Les ventes d'alcool en France diminuent régulièrement depuis plus de cinquante ans, une baisse presque entièrement attribuable à la diminution de la consommation de vin.

En 2014, 86 % des personnes âgées de 15 à 75 ans déclarent avoir bu de l'alcool au cours des douze derniers mois, avec un nombre déclaré de verres bus par semaine estimé à 5,5 en moyenne. Près de la moitié des 15-75 ans consomment de l'alcool au moins une fois par semaine, un sur dix quotidiennement (un quart en 1992).

Alors que l'alcool est la substance psychoactive la plus consommée en France, les volumes consommés se répartissent très inégalement. En tenant compte des abstinents, 53 % des 15-75 ans consomment à peine 5 % du volume global mais, à l'inverse, 8 % des 15-75 ans consomment la moitié des quantités d'alcool absorbées au cours d'une année.

L'API<sup>2</sup> dans l'année concerne 38 % des 15-75 ans, soit significativement plus qu'en 2010 (36 %), en particulier parmi les femmes (24 % en 2014 contre 21 % en 2010). Cette évolution se situe dans le prolongement de la tendance déjà observée entre 2005 et 2010. Dans l'ensemble de la population, 17 % ont déclaré une API tous les mois et 5 % toutes les semaines, sans changement notable depuis 2010.

Les consommations ponctuelles (API ou épisodes d'ivresse) diminuent quand l'âge augmente. Parmi les hommes, elles sont les plus fréquentes parmi les 25-34 ans : deux tiers d'entre eux (67 %) ont connu au moins une API dans l'année, 37 % tous les mois, et près de la moitié ont déclaré au moins une ivresse dans l'année (47 %). Parmi les femmes, ces consommations culminent avant 25 ans : 43 % des 15-24 ans déclarent une API dans l'année, 19 % tous les mois, et un tiers d'entre elles (34 %) ont connu une ivresse au cours des douze derniers mois.

---

<sup>2</sup> Alcoolisation Ponctuelle Importante, soit une consommation de plus de 5 verres sur une période inférieure à 2 heures, syn : Binge drinking, biture express.

### Evolution de la réglementation :

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, pour les conducteurs novices (permis probatoire), le seuil d'alcoolémie positive a été abaissé à 0,2g / litre de sang (pour les autres conducteurs, le taux est de 0,5g / litre de sang).

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, tous les véhicules de transport en commun de personnes (plus de 9 places conducteur compris) doivent être équipés d'un Éthylotest Anti-Démarrage (EAD).

### Éléments de repère sur la consommation de stupéfiants (source INPES 2015) :

En France, une personne sur 12, appartenant à la tranche d'âge 15-64 ans, a consommé dans l'année une drogue illicite dont 3,8 millions du cannabis, 400 000 de la cocaïne et 100 000 de l'héroïne. Le cannabis est la drogue illicite la plus consommée dans un contexte de consommation plutôt occasionnelle, rarement abusive et stable dans son évolution. L'entrée dans la consommation se situe autour de 15 ans, concerne un quart des 18-25ans (une fois dans l'année) puis diminue avec l'âge. Les jeunes Français sont les plus consommateurs de cannabis d'Europe. Les niveaux d'expérimentation des autres drogues illicites sont nettement plus bas mais en augmentation pour certains stimulants comme la cocaïne (3,8%) et les poppers 11%. Parmi les opiacés, l'expérimentation de l'héroïne est estimée à 1,2% des 18-24 ans.

Le groupe de travail sur les addictions s'est réuni le 19 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- Réaliser des vidéos montrant des témoignages de victimes et de leurs familles.
- Faire apposer des affiches de prévention "devoir de l'organisateur" dans les salles communales qui accueillent des manifestations festives.
- Poursuivre les programmes d'actions de prévention :
  - en milieu festif
  - auprès des auto-écoles
  - en milieu scolaire et éducatif



## Orientations d'actions – Enjeu n°5, les distracteurs de conduite

Le phénomène des distracteurs de conduite, avec en première ligne l'usage du téléphone en phase de conduite, a un impact non négligeable sur l'accidentalité.

Conduire en téléphonant multiplie par trois le risque d'accident. Rédiger ou lire un texto multiplie ce risque par 23.

Le phénomène est cependant difficile à évaluer dans les enquêtes d'accidents. Hormis le cas des conversations téléphoniques facilement traçables, les autres perturbateurs sont quasiment impossibles à détecter et bon nombre d'accidents sont classés dans la catégorie «défaut de maîtrise de la vitesse du véhicule ».

Le groupe de travail sur les distracteurs de conduite s'est réuni le 17 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- Dans les actions de prévention en entreprise ou en administration, donner la priorité à la thématique des distracteurs de conduite,
- Créer un outil pédagogique qui permette de sensibiliser le grand public aux dangers de l'hypovigilance (ex. simulateur de conduite).
- Créer un outil pédagogique qui permette aux plus jeunes (élèves de primaire) d'être sensibilisés aux distracteurs de conduite (ex. parcours smartphone).
- Dans le cadre de concours annuels de supports de communication, faire travailler les établissements scolaires sur la thématique des distracteurs de conduite.



## Orientations d'actions – Enjeu n°6, la vitesse

Contrairement à l'alcool et aux stupéfiants, dont la présence est déterminée de manière scientifique (taux dans le sang), le facteur vitesse dans un accident est souvent lié à l'appréciation de l'enquêteur.

C'est la raison pour laquelle les procès-verbaux d'accidents corporels font rarement état d'un excès de vitesse par rapport à une vitesse limite autorisée.

En tout état de cause, le facteur vitesse inadaptée apparaît dans 18 % des accidents mortels du département.

La vitesse est avant tout un facteur d'aggravation des accidents corporels.

Les chercheurs Goran Nielsson et Rune Elvik ont démontré qu'une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %.

Le groupe de travail sur la vitesse s'est réuni le 17 janvier 2018 et a permis de retenir les orientations suivantes :

- Poursuivre le développement des itinéraires radars,
- Accompagner la mise en place de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire.

## Remerciements

Ont contribué à la réalisation du présent document,

sous la direction de M. Guillaume Raymond, Directeur de cabinet de la Préfète ;

### Les membres du Comité de pilotage :

- M. Alain Lenormand, Président de l'AMO,
- M. Marc Le Coz, Chef du bureau exploitation sécurité routière au Conseil Départemental,
- Capitaine Gaël Le Penven, Chef d'état-major à la DDSP,
- Lieutenant-Colonel Patrice Joubert, Commandant en 2nd de la compagnie de gendarmerie,
- Capitaine Jean-Louis Brotin, Commandant en 2nd de l'EDSR,
- Mme Nicole Bernard, Inspectrice de l'Éducation Nationale,
- M. Stéphane Gentile, Correspondant sécurité routière de l'Éducation Nationale,
- M. Vito Vitti, Chef du service Application du droit du sol, Circulation et Risques, DDT,
- M. Lionel Feddecki, Chef du bureau sécurité routière, DDT,
- M. Philippe Delachausée, Directeur du comité départemental de la Prévention Routière.

Avec la participation exceptionnelle de M. Yves Goasdoué, Président du Conseil National de la Sécurité Routière.

### Les membres des groupes de travail :

- M. Marc Le Coz, Chef du bureau exploitation sécurité routière au Conseil Départemental,
- Mme Annabelle Rouillard, représentant le pôle sanitaire et social, Conseil Départemental,
- M. Jérôme Larcheveque, Maire de Menil-Erreux,
- M. Sylvain Launay, Maire de Lonrai,
- Capitaine Stéphane Lourdais, Commandant de l'EDSR,
- Capitaine Jean-Louis Brotin, Commandant en 2nd de l'EDSR,
- Adjudant-chef Olivier Le Cam, EDSR,
- Adjudant Jean-Luc Loiseau, EDSR,
- Major Philippe Ledeme, DDSP,
- Brigadier-chef Eric Dupont, DDSP,
- Brigadier-chef Stéphane Amarelo, DDSP,
- M. Jérôme Binet, directeur d'auto-école et IDSR,
- M. Stéphane Gentile, correspondant sécurité routière de l'éducation nationale,
- M. Philippe Delachausée, directeur de l'association prévention routière,
- Mme Marie Langlois, infirmière au lycée agricole de Sées,
- M. José De Sutter, responsable du volet action prévention de l'établissement 3IFA,
- M. Frédéric Jardin, CARSAT Normandie,
- M. Romain Dubreuil, Bureau Information Jeunesse de l'Orne
- M. Ludovic Dupont, Bureau Information Jeunesse de l'Orne
- M. Lionel Feddecki, Chef du bureau sécurité routière, DDT,
- M. Philippe Houppermans, Animateur de la politique locale de sécurité routière, DDT,
- Mme Sabine Caillard, Chargée de mission sécurité routière, DDT,
- M. Johannes Gautier, stagiaire à la mairie de Lonrai.