



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA SARTHE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SARTHE

**2013 - 2017**



Pour votre sécurité,



contrôles  
automatiques



*Partageons la route en toute sécurité*

## CONTEXTE ET OBJECTIFS GENERAUX

Le document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière constitue l'outil qui doit permettre de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique de sécurité routière dans le département de la Sarthe pour la période 2013-2017.

Il doit contribuer localement à l'atteinte de **l'objectif national**, qui est de réduire à moins de 2 000 par an le nombre de tués à l'horizon 2020.

Lors du Conseil National de la Sécurité Routière du 27/11/2012 relancé à l'occasion, le Ministre de l'Intérieur a fixé les grands axes de travail à poursuivre pour les années à venir :

- réduire les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse;
- cibler les actions sur les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux roues motorisés.

**Au niveau local**, certains objectifs ont été retenus à l'issue d'une large concertation faisant suite au comité interministériel de sécurité routière du 11 mai 2011:

- **affirmer le positionnement de l'agglomération mancelle comme zone de conduite apaisée.**  
L'agglomération doit être considérée comme une zone où l'usage de la voirie est l'objet d'un partage permanent entre personnes très diverses. La circulation doit y être organisée pour que la cohabitation entre les divers modes de déplacement se déroule sans heurt. La prise en compte des usagers les plus fragiles (vélos, piétons, personnes âgées) y sera prépondérante.
- **engager dans la durée une politique de mise sous surveillance des principaux axes de circulation du département à travers un partenariat avec le conseil général et les communes.**  
L'analyse des vitesses pratiquées, l'examen du trafic et de l'accidentologie ont conduit à privilégier 4 axes de circulation principaux sur lesquels la mise en oeuvre d'une politique globale d'équipement est proposée. Il s'agit des axes suivants: RD 357 axe Le Mans – Laval; RD 338 axe Le Mans – Alençon; RD 323 axe Le Mans – La Ferté Bernard; RD 306 axe La Flèche – Sablé sur Sarthe. Cette démarche s'articule autour de contrats d'axes, dans l'objectif d'harmoniser les équipements, les signalisations, les vitesses sur ces itinéraires.

Le DGO doit être un outil de mobilisation locale pour la sécurité routière. A ce titre, les partenaires institutionnels et acteurs locaux ont été associés à la définition des axes prioritaires d'actions lors de groupes de travail organisés autour des enjeux suivants :

- la vitesse
- l'alcool et des conduites addictives
- les deux-roues motorisés
- les jeunes
- les aménagements routiers
- l'organisation du partage de l'espace entre les différents usagers de la voirie

La réflexion approfondie a été menée autour de ces enjeux intégrant des thèmes transversaux : usagers vulnérables (seniors, piétons, cyclistes), fatigue et somnolence, distracteurs (téléphone), infrastructures, risque professionnel. Elle a permis de partager la compréhension et la prospective sur ces thématiques.

Le DGO qui en découle constitue **le cadre de référence** qui sera décliné annuellement au travers du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), outil de programmation et de financement de ces actions dans le domaine de la prévention.

## BILAN ACCIDENTOLOGIE 2007 – 2012

De 2007 à 2011, l' accidentologie a connu une nette amélioration dans le département de la Sarthe en terme de nombre d'accidents corporels et de blessés (respectivement -31 % et -33 % de cas recensés sur la période concernée). Cette évolution est plus favorable que celle constatée aux niveaux régional et national.

Concernant les tués, le constat n'est en revanche pas aussi encourageant. Si au niveau national le nombre de victimes est en baisse chaque année (fut-ce de façon minime), ce n'est pas le cas en Sarthe où les résultats sont très irréguliers, avec une augmentation particulièrement sensible en 2011.

		2007	2008	2009	2010	2011	Évolution 2011/2010	Évolution sur 5 ans
Accidents corporels	Sarthe	714	475	466	425	491	15.53%	-31.2%
	Pays de Loire	3 459	3 015	2 855	2704	2 825	4.47%	-18.3%
	France	81 272	74 487	58 621	67 288	65 024	-3.36%	-20.0%
Blessés	Sarthe	908	615	595	520	610	17.31%	-32.8%
	Pays de Loire	4 308	3 811	3 531	3355	3 519	4.89%	-18.3%
	France	103 201	93 798	74 464	84 461	81 251	-3.80%	-21.3%
Tués	Sarthe	40	34	42	35	48	37.14%	20.0%
	Pays de Loire	281	241	274	261	247	-5.36%	-12.1%
	France	4 620	4 275	4 084	3 992	3 963	-0.73%	-14.2%

L'année 2012 s'inscrit dans la continuité des tendances 2007-2011.

Les résultats, non consolidés, font apparaître une chute importante du nombres d'accidents (259) et de blessés (316), soit – 50 % par rapport à 2011.

Concernant le nombre de tués (39), l'année 2012 marque une évolution positive par rapport à 2011. Pour autant le nombre de tués sur l'année reste dans la moyenne relevée sur la période 2007-2011. Cette mortalité qui stagne autour d'une quarantaine de décès par an traduit notamment une difficulté à sensibiliser une minorité de conducteurs qui maintiennent des pratiques de conduite très risquées.

## ENJEUX DEPARTEMENTAUX

### I – L'ALCOOL – LES DROGUES

#### Caractérisation de l'enjeu

Le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8.5 lorsqu'il a un taux d'alcool positif. Ce risque est multiplié par 14 lorsqu'il a, en plus, consommé du cannabis.

En 2011, 28 % des accidents mortels en Sarthe impliquent un conducteur ayant consommé de l'alcool (31 % au niveau national). Ce taux élevé n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000, ce qui fait de l'alcool une des premières causes de mortalité sur les routes.

L'analyse des accidents où le facteur alcool est en cause montre que :

- la conduite en état d'alcoolisation concerne toutes les catégories d'âges de la population, et non uniquement les jeunes ;
- les accidents avec alcool ne concernent pas uniquement les comportements festifs. Les consommateurs réguliers sont largement en cause.

Par ailleurs, l'usage des stupéfiants au volant est en nette croissance. En 2011, 4 % des accidents mortels en Sarthe ont révélé une consommation de stupéfiants. Au niveau national, les accidents mortels avec au moins un conducteur ayant un résultat positif connu au test de cannabis ont provoqué 499 décès, soit 13 % de la mortalité routière.

La consommation de stupéfiants est souvent combinée à celle de l'alcool.

*En 2011 en Sarthe, la combinaison alcool + cannabis a été détectée chez 3 conducteurs impliqués dans des accidents mortels.*

*Le 6 octobre 2012 un conducteur ivre, sans permis et sous l'emprise de stupéfiants a perdu le contrôle de sa voiture entre Mayet et Ecommoy. Le passager, frère du conducteur a été tué dans l'accident. Les deux frères venaient de prendre la route après avoir consommé quelques whiskies. Le conducteur cumule les délits, ayant perdu son permis de conduire pour cause d'alcool, et prenant le volant après avoir consommé quelques joints. (d'après Le Maine Libre du 14 février 2013)*

## II – LES USAGERS A RISQUE

### Caractérisation de l'enjeu

#### **les usagers fragiles**

Plus souvent victimes que responsables des accidents, les usagers fragiles paient un tribut de plus en plus lourd dans l'accidentologie routière. Les accidents impliquant les piétons, les personnes âgées, les cyclistes se révèlent inmanquablement graves.

Ainsi, en 2012, dans le département de la Sarthe, on dénombre 6 piétons (dont 2 de plus de 80 ans) et 4 cyclistes tués, soit plus de 25% des victimes des accidents de la route.

Entre 2008 et 2012, 21 piétons ont été tués, dont 12 personnes âgées de plus de 80 ans. Cela montre la fragilité accrue de cette catégorie d'usagers, qui mérite donc une attention toute particulière.

En 2012, le nombre de cyclistes tués connaît une nette augmentation par rapport aux années précédentes (1 seule victime entre 2008 et 2011).

La hausse du prix de l'essence et l'évolution des politiques publiques issue du Grenelle de l'environnement favorisent la montée en puissance des déplacements doux et augmentent ainsi leur part modale. A ce titre, les piétons et les cyclistes deviennent de plus en plus un enjeu important en terme de sécurité routière.

#### **les réfractaires**

Parmi les usagers de la route, certains ne sont plus réceptifs aux messages de prévention en matière de sécurité routière, et adoptent sciemment des comportements qui peuvent se révéler dangereux non seulement pour eux-mêmes, mais aussi et surtout pour les autres usagers.

Ainsi, en Sarthe, au niveau des vitesses, si les infractions relevées par les radars fixes concernent pour plus de 90 % des dépassements de moins de 20 km/h, les excès de plus de 40 km/h voire de 50 km/h (près de 2% en 2012) sont toujours nombreux.

Il est également des cas de conducteurs en défaut de permis de conduire, ou en état de récidive d'alcoolémie. Ils sont au volant de véhicules bien que se sachant en position d'infraction, et représentent un danger sur la route.

*Le 5 octobre 2012, à Mayet, une conductrice sous l'emprise de l'alcool (3,39g/l de sang) perd le contrôle de son véhicule et décède. Elle avait fait la veille l'objet d'une rétention immédiate de permis de conduire suite à une conduite en état d'alcoolémie (1,14 mg d'alcool/litre d'air expiré soit 2,28 g/l de sang).*

### **III – LES DEUX-ROUES MOTORISES**

#### Caractérisation de l'enjeu

Les deux-roues motorisés constituent un peu plus de 1 % des véhicules en circulation en Sarthe mais sont surreprésentés dans les accidents.

Il convient de bien distinguer les cyclomoteurs et les motocyclettes.

- **Les cyclomoteurs** sont impliqués dans plus de 20 % des accidents corporels. La problématique est principalement concentrée en agglomération (plus de 80 % des accidents) et concerne majoritairement les jeunes usagers.
- Le nombre d'accident impliquant au moins **un motocycliste** avoisine lui les 24 % en Sarthe. Ces accidents sont un peu plus nombreux que ceux des cyclomotoristes, mais surtout plus graves : 1.5 à 2 fois plus de blessés hospitalisés, beaucoup plus de tués.

Ces accidents se produisent pour moitié en agglomération, pour moitié en rase campagne. Ils touchent en majorité la tranche des 25-44 ans, mais les tranches 18-24 ans et 45-59 ans sont également concernées de façon non négligeable.

Il faut noter que l'accidentologie des motocyclistes présente une grande variation saisonnière. Ils surviennent surtout aux beaux jours.

*En 2011, 115 accidents de la circulation ont impliqué une moto. Les mois de janvier, novembre et décembre ont été les moins concernés, avec seulement 10% du nombre d'accident moto sur 3 mois de l'année. Les mois de mai, juillet et septembre ont été les plus concernés avec 37% des accidents moto sur 3 mois de l'année.*

### **IV – LES JEUNES**

#### Caractérisation de l'enjeu

Les jeunes constituent un enjeu majeur de la sécurité routière dans le département de la Sarthe. En 2011, les moins de 25 ans ont en effet été impliqués dans près de 1 accident sur 2 (36 % pour la seule tranche des 18-24 ans). Cette tendance est stable sur la période 2007-2012 .

Si la majorité des victimes (tués ou blessés) parmi les jeunes concerne des conducteurs ou passagers de véhicules motorisés, les jeunes piétons et cyclistes sont aussi largement touchés.

Deux publics cibles sont donc identifiés :

- les conducteurs, notamment les conducteurs de cyclomoteurs et les jeunes permis;
- les non conducteurs.

Il est à noter que les accidents dans lesquels sont impliqués les jeunes se produisent selon une répartition journalière et horaire proche de celle de l'ensemble des accidents. Le jeudi est le jour où l'on constate le moins d'accident alors que c'est le jour des fêtes estudiantines, et il n'y a pas de sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents de la route en fin de semaine. **On ne peut donc pas réduire l'accidentologie des jeunes à la problématique des sorties ou soirées festives.**

## V- LA VITESSE

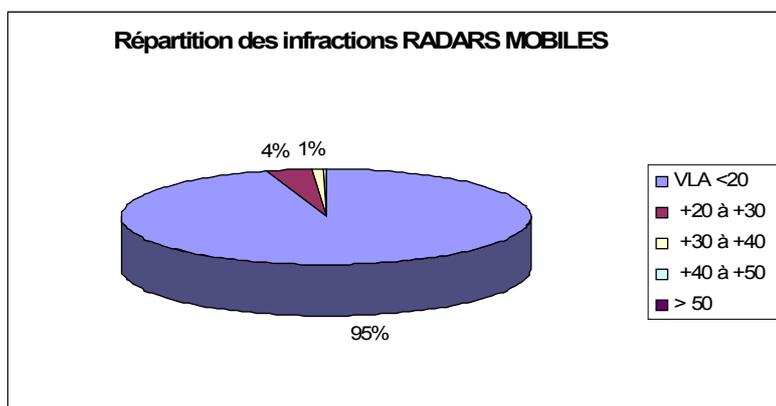
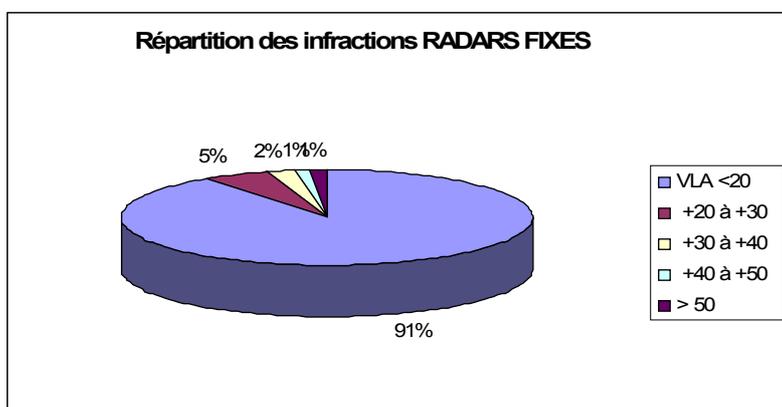
### Caractérisation de l'enjeu

La vitesse est un facteur qu'il est toujours difficile d'apprécier dans les situations d'accident. Il est toutefois unanimement admis qu'elle constitue un caractère aggravant d'un accident et de ses conséquences.

*Le 4 mars 2012, un véhicule circulant Bd Estiennes d'Orves au Mans a été retrouvé sur le toit. Des traces de freinage ont été relevées sur 36m de la voie la plus à gauche vers la voie la plus à droite de la chaussée. Le véhicule a ensuite détruit un panneau de signalisation et 25 mètres de clôture pour finir sa course sur le toit sur le bas-côté. La vitesse excessive est privilégiée.*

Les données recensées en 2012 sur radars automatiques montrent un nombre d'infractions important sans inflexion par rapport aux années antérieures.

- 26 583 infractions sur les 23 radars fixes
- 80 997 infractions sur les 11 radars mobiles



Les dépassements inférieurs à 20 km/heure constituent la grosse majorité des infractions (plus de 90 %). Cependant des excès de vitesse très importants sont toujours à déplorer.

*Le Maine Libre du 7 novembre 2011: Dimanche, les gendarmes ont intercepté un automobiliste qui circulait à 209 km/h hors agglomération de Clermont-Créans. Agé de 19 ans et titulaire d'un permis probatoire, sa vitesse était limitée à 80 km/h. Il conduisait la voiture de son père, une Mercedes classe C.*

*Le Maine Libre du 9 août 2012 Lors du contrôle de vitesse de mardi après-midi rue Olivier-Messiaen, non loin de l'université du Mans, les policiers ont notamment arrêté trois automobilistes bien trop pressés. Ils roulaient à 99, 107 et 109 km/h, alors que la vitesse en ville est limitée à 50 km/h. La sanction a été immédiate puisque leur permis a été retiré sur le champ.*

Il est constaté un nombre d'infractions nettement plus important sur les radars mobiles que sur les fixes. Cela révèle que l'utilisateur adapte son comportement en fonction des zones de contrôles connues, et qu'il est moins vigilant en dehors de ces zones. Cette observation est corroborée par celles des forces de l'ordre qui relèvent un grand nombre d'infractions dans les secteurs situés en aval immédiat des radars fixes.

Il semble dès lors intéressant de laisser l'utilisateur dans l'incertitude quant à la présence de radar, pour l'obliger à un état de vigilance continue.

## LES AXES PRIORITAIRES

La politique de sécurité routière dans le département sera organisée autour des grands axes suivants :

### ➔ l'infrastructure

Il s'agit par un travail de réflexion et d'améliorations progressives de faire évoluer les infrastructures en fonction des usages qui y sont constatés. Il convient de distinguer trois types de configurations différentes :

– le réseau autoroutier :

il présente une forte fréquentation pour des trajets essentiellement longue distance. Le niveau de sécurité est correct. Les éléments suivants doivent toutefois être pris en compte :

- la problématique des animaux sur les voies : l'étanchéité des clôtures est à rechercher
- la lutte contre le sentiment d'impunité routière : avertisseurs de radars, véhicules de sociétés, banalisation de la vitesse même sous la pluie

– les grands axes départementaux :

ils sont très circulés en interurbain, avec un trafic à la fois local et de longue distance, tous les types d'usagers étant représentés.

Des progrès restent à faire sur ces axes, pour notamment permettre la bonne cohabitation entre les différents types d'usagers, qui doivent partager la route en toute sécurité. Les 4 axes les plus sensibles ont été identifiés et feront l'objet d'une politique de mise sous surveillance à travers un partenariat avec le Conseil Général et les communes. Il s'agira notamment :

- d'avoir une approche globale sur l'aménagement de ces axes
- de traiter les traversées de bourg de façon homogène
- de permettre la cohabitation des nombreux poids-lourds avec les autres usagers, et ce notamment dans les coeurs d'agglomérations.

– La problématique urbaine :

le milieu urbain, et l'agglomération mancelle en particulier, présente une forte densité de trafic. Les usagers les plus fragiles, piétons, cyclistes, cyclomoteurs, personnes âgées, y sont fortement représentés, mais leur place dans l'espace de circulation n'est pas suffisamment affirmée. L'exemple du vélo est représentatif. Son usage est en constante augmentation, et ne peut plus être uniquement assimilé à du loisir, tant son emploi est constaté pour se rendre au travail, à l'école. Les cyclistes peuvent se sentir moins en sécurité sur certains itinéraires où les équipements cyclables manquent de continuité. Une réflexion globale sur le partage de la rue est à mener pour assurer la meilleure cohabitation possible entre tous les usagers.

## ➔ les deux-roues motorisés

La Sarthe est un département particulier par rapport aux deux-roues motorisés. Elle présente en effet:

- une culture des sports mécaniques
- l'organisation de grands événements, le Grand Prix de France, les 24h motos, qui attirent une foule de motards importante
- un grand nombre de permis motos délivrés
- une problématique de runs sauvages.

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

- la prise de conscience que la moto sur la route n'est pas un véhicule de sport. L'usage sportif doit être réservé au circuit.
- la lutte contre les mauvais usages des véhicules
  - éduquer pour éviter les défauts de maîtrise
  - lutter contre le débridage
  - prévenir et contrôler les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse,...).
- un travail d'éducation en amont sur les jeunes
  - apprentissage de la règle
  - sensibilisation à la tolérance à la frustration (ce n'est pas parce que la moto peut aller vite qu'il est autorisé à le faire)
- la lutte contre l'organisation de l'impunité des deux-roues

## ➔ les réfractaires

Un certain nombre de conducteurs ne sont plus réceptifs aux règles du code de la route, et peuvent être considérés comme de vrais délinquants de la route. Ils adoptent sciemment un comportement chronique qui peut conduire à des situations de danger grave. Ainsi, les conduites sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants, à de très hautes vitesses sont de plus en plus nombreuses. Il en va de même pour les conduites sans permis, sans assurance.

L'objectif sera de faire en sorte de ne plus permettre de s'affranchir des règles.

## LE DGO

Sur la base de la caractérisation des enjeux ci-dessus exposée, le DGO sera organisé selon 3 axes:

### → Un volet éducatif

Ce premier volet doit permettre, par des actions de sensibilisation, de faire prendre conscience aux publics visés, notamment les jeunes et les deux-roues motorisés, de l'importance de respecter des règles de base pour pouvoir circuler en toute sécurité.

Les comportements qui dérogent à ces règles (la vitesse, les conduites addictives, mais aussi les distracteurs) sont sources potentielles d'accidents, qui peuvent avoir des conséquences tant sur l'intégrité physique qu'au niveau économique (perte d'emploi liée à une incapacité définitive ou temporaire de conduire, pertes de points et amendes assorties).

Des actions de sensibilisation seront mises en oeuvre pour poursuivre une évolution positive des comportements des usagers de la route.

C'est sur ce premier volet que seront principalement concentrées les actions financées par le PDASR.

### → Un volet répressif

L'objet de ce deuxième volet est de mettre en place un certain nombre de mesures répressives qui, associées aux opérations de prévention, doivent permettre d'afficher la ferme résolution de l'ensemble des acteurs institutionnels pour faire évoluer les comportements et ainsi tendre vers une amélioration globale de la sécurité routière dans le département de la Sarthe.

La gendarmerie et la police nationale sont au coeur de ce volet répressif, qui mobilisera cependant l'ensemble des services de l'Etat, avec l'appui des services de Madame le Procureur.

### → Un volet communication

Afin de donner une efficacité maximum aux diverses actions programmées dans le cadre du DGO, il est proposé de définir un calendrier qui cible des périodes sur lesquelles les grands enjeux (alcool, vitesse, deux-roues motorisés, jeunes) seront traités de manière préférentielle.

Chaque partenaire de la sécurité routière veillera, dans la mesure du possible, à mener des actions ciblées sur ces grands enjeux et à communiquer dans les périodes définies dans le présent DGO.

Cette coordination des actions et de leur communication sur des thématiques ciblées en augmentera l'impact en offrant une plus grande surface médiatique aux actions de sécurité routière et en rendant plus visible ces actions par leur concentration dans le temps.

## LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

### **1- Volet éducatif**

#### **Sensibilisation dans le cadre du milieu du travail**

S'appuyer sur la politique du risque routier en milieu professionnel pour développer la prévention sur les lieux de travail

De nombreux accidents de la route se produisent dans le cadre de déplacements professionnels, mais également à l'occasion des trajets domicile-travail. Ce constat plaide pour le développement de l'information et de la sensibilisation à la sécurité routière au sein des structures de travail (entreprises, administrations). L'acquis obtenu servira à chaque usager dans ses déplacements privés.

Des actions peuvent être menées en ce sens sur:

- l'organisation de la politique de déplacement de l'entreprise (plan de prévention du risque routier, covoiturage, ...)
- le comportement de l'usager (sensibilisation au risque vitesse; risques induits par les conduites addictives, alcool, drogues ...).

#### **Enjeu alcool et conduites addictives**

Diffuser l'état des connaissances et l'information sur les consommations addictives

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

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

En matière d'information, de sensibilisation et de prévention, différencier les approches relatives aux consommations d'alcool ponctuelles et festives de celles qui relèvent d'un mauvais usage ou de la dépendance au produit.

#### **Enjeu deux-roues motorisés**

Intensifier les contrôles des cyclomoteurs afin d'assainir le parc et de faire diminuer les comportements à risque

Bon nombre de cyclomoteurs sont débridés et permettent d'atteindre des vitesses qui ne sont en adéquation ni avec la réglementation (limitation à 45 km/h), ni avec les caractéristiques du véhicule (partie-cycle, freins

non adaptés avec de grandes vitesses).

L'intensification de contrôles préventifs puis répressifs, en partenariat avec l'éducation nationale, et les employeurs pour les élèves en CFA, devrait permettre de provoquer une réelle prise de conscience des risques attachés aux cyclomoteurs :

- en adressant aux usagers un signal fort indiquant la volonté des pouvoirs publics d'assainir le parc des cyclomoteurs par une remise aux normes ;
- en combattant chez les usagers les sentiments d'impunité et de minimisation du danger.

Face à un public difficile à toucher, il s'agit également de rappeler aux parents leurs responsabilités devant les comportements déviants et leurs conséquences (exemple scooter débridé = scooter non assuré).

#### Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisés à une conduite responsable

L'objectif de cette sensibilisation est de donner à tous les conducteurs de deux-roues motorisés la possibilité de bénéficier des conseils de prévention de la part des professionnels de la sécurité routière (temps de réaction, distance de freinage, équilibre, trajectoire...).

Il est nécessaire de sensibiliser le public motard au respect des règles de conduite.

#### Promouvoir des réponses éducatives aux comportements à risques et infractionnistes

Les motards et cyclomotoristes qui ne respectent pas les réglementations s'exposent à différentes sanctions d'ordre administratif : perte de points, suspension ou annulation de permis, immobilisation véhicule; ou d'ordre physique : fractures, paralysie; qui peuvent avoir des conséquences sur le long terme (perte de travail, difficultés financières).

#### Associer les gestionnaires routiers à l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés

L'infrastructure est rarement la cause directe d'un accident, mais peut avoir un effet aggravant, notamment pour les deux-roues motorisés.

Les gestionnaires routiers doivent avoir une attention accrue dans la prise en compte des contraintes liées à l'usage d'un deux-roues motorisés, en terme de lisibilité de la route, d'équipement, de matériaux mis en oeuvre.

L'échange d'expérience entre les acteurs pour diminuer les risques d'accidents des deux-roues motorisés, ou en réduire les conséquences, sera recherché.

#### Renforcer le caractère déterminant du permis AM dans l'apprentissage d'un cyclomoteur et des règles de sécurité qui s'y attachent

Les phases de préparation et de délivrance du permis AM constituent un moment-clé pour adresser un certain nombre de messages à un jeune conducteur et à ses parents.

L'investissement éducatif permettra un usage plus sécurisé des cyclomoteurs, et portera ses fruits sur le long terme du fait d'un nombre élevé de futurs motards parmi les conducteurs de cyclomoteurs .

## **Enjeu jeunes**

### Développer l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge

Les jeunes qui ont une bonne appréhension de la sécurité routière ont une base solide utile tout au long de leur cursus d'usager de la route.

En plus de l'éducation nationale via l'ASSR1 et l'ASSR2, le rôle des parents est naturellement primordial.

### Impliquer les parents dans l'action de sensibilisation à la sécurité routière

En tant que modèles, les parents sont les mieux placés pour montrer l'exemple et faire passer le message. L'éducation des enfants est de leur ressort. Il leur revient donc d'être exemplaires dans leur comportement (l'AAC permet de leur faire « reprendre » de bonnes habitudes), et d'initier les jeunes enfants dans les conditions réelles de circulation (traversée de chaussée pour les piétons, usage du vélo dans le trafic).

En tant qu'autorité, il appartient aux parents de veiller à ce que leurs enfants respectent les règles de sécurité. Il leur revient également de fournir l'équipement nécessaire au bon usage de la route (matériel homologué bien équipé, éclairage...). Nombreux sont en effet les vélos, les cyclomoteurs qui ne sont pas conformes.

Le rappel des obligations en terme d'équipement, des risques potentiels et des sanctions encourues permettra une implication supplémentaire des parents.

Les collègues et fédérations de parents d'élèves pourront être des vecteurs d'information aux parents.

### Inciter les jeunes à mieux respecter les règles du code de la route en les informant et en les responsabilisant

Une approche pédagogique sur les règles et les sanctions devrait contribuer à faire régresser les comportements à risques.

En raison des effets positifs enregistrés, le modèle de la pratique du conducteur désigné à l'occasion d'événements festifs ou de sorties est à consolider et à adapter à d'autres comportements ou situations à risques (poly-consommation).

### Sensibiliser au danger des distracteurs au volant

Les moins de 25 ans ont grandi avec le téléphone portable et en font un usage permanent, quelles que soient les circonstances. La sensibilisation sur la dangerosité de son usage au volant, ainsi que de tous les distracteurs, est donc à privilégier sur cette tranche d'âge.

## **2- Volet répressif**

### Vérifier l'application des nouvelles règles

L'objectif est de vérifier le bon équipement et la conformité des véhicules en fonction de l'évolution de la réglementation. Selon l'évolution des réflexions au niveau gouvernemental, des contrôles de la taille des plaques d'immatriculation, des équipements rétro réfléchissants pour les deux-roues motorisés, de la présence d'éthylotests dans les véhicules pourront par exemple être réalisés.

### Mesurer l'efficacité de la prévention dans les établissements scolaires

Cette action a pour cible principale les cyclomoteurs et les vélos. Elle est à mener notamment auprès des établissements où une campagne de sensibilisation à la conformité des matériels aura été faite au préalable (débridage, équipements, bruit, éclairage).

### Faire baisser le nombre d'infractions non verbalisées de motards flashés par l'avant

Les radars flashant par l'avant révèlent un taux important d'infractions qui ne sont pas verbalisées. Parmi ces infractions, de nombreuses sont le fait de motards qui circulent vite et en toute impunité sachant qu'ils ne pourront pas être verbalisés, et ce au détriment des règles de sécurité élémentaires. Sur certains radars, c'est un vrai jeu que de déclencher le flash.

Cette action nécessite d'une part le retournement des radars dès que cela est techniquement possible, d'autre part, la présence dissuasive des forces de l'ordre permettant de générer une incertitude chez les motards, qui seront plus attentifs à leur vitesse du fait de « la peur du gendarme ».

### Sanctionner les personnes qui roulent en infraction au volant de véhicules de société

L'objectif est de responsabiliser les entreprises qui, de par leur organisation, encouragent les comportements à risque sur la route: demande de rendements excessifs, véhicules au nom de la société qui ne permettent pas de connaître les chauffeurs coupables d'infraction.

### Réduire l'échec sur les procès verbaux pour les grands excès de vitesse

Cette problématique concerne essentiellement les dispositifs de sanction automatisés, dès lors qu'il n'y a pas d'interception. Le retournement des radars, dès que cela est techniquement possible, permettra de réduire le nombre d'échec pour la frange de motards roulant très vite.

### Cibler les axes les plus à risques

Dans le cadre de la mise sous surveillance des principaux axes de circulation du département, une optimisation des contrôles permettra de lutter contre les conduites les plus à risque.

### **3- Volet Communication**

Le calendrier ci-dessous fixe les périodes sur lesquelles les grands enjeux (alcool, vitesse, deux-roues motorisés, jeunes) seront traités de manière préférentielle.

La communication coordonnée sur des périodes communes par les différents acteurs de la sécurité routière sur un même enjeu rendra plus lisibles les diverses actions menées et en améliorera l'efficacité.

Janvier	février	mars	avril	Mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
			2		9	9	6	7			
10		1	1	3	4	5	6	3			8
					5						

	Enjeu deux-roues motorisés
	Enjeu jeunes
	Enjeu alcool
	Enjeu vitesse

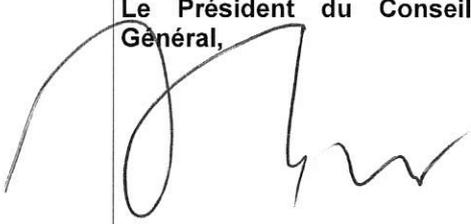
- 1** : reprise de l'activité moto après hivernage
- 2** : avec l'heure d'été et le printemps, les vélos ressortent et avec eux les enfants
- 3** : Grand Prix de France et 24 heures motos : un public à sensibiliser
- 4** : 24 heures voitures
- 5** : fêtes de fin d'année scolaire : baccalauréat, diplômes ...
- 6** : flux estivaux importants : fatigue, chargement voiture, vitesse, alcool, ...
- 7** : début d'année scolaire : équipements des cyclomoteurs et vélos
- 8** : préparation des fêtes de fin d'année
- 9** : fin d'année: examens, bac
- 10** : Bilan sécurité routière, communication de tous sur tous les sujets

Le Préfet de la Sarthe,



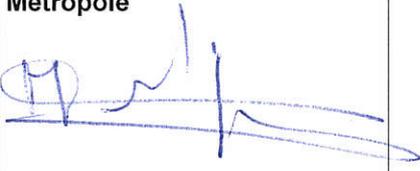
Pascal LELARGE

Le Président du Conseil  
Général,



Jean-Marie GEVEAUX

Le Président de Le Mans  
Métropole



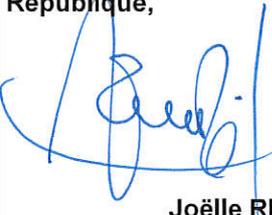
Jean-Claude BOULARD

Le Président de  
l'association amicale des  
maires et adjoints de la  
Sarthe,



Marc JOULAUD

Le Procureur de la  
République,



Joëlle RIEUTORT