



PRÉFÈTE DE LA SEINE-MARITIME

Document Général d'Orientations

DGO 2018 - 2022



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Sommaire

Introduction.....	1
Les signataires du document général d'orientations.....	2
I. L'accidentalité générale du département.....	3
Présentation du Département.....	3
Caractéristiques générales de l'accidentologie.....	3
II. Les enjeux et leurs orientations d'actions :.....	5
1L'observatoire.....	6
2L'importance du volet contrôle- sanction.....	6
3Le risque professionnel.....	7
4La conduite sous l'emprise de substances psychoactives.....	9
5Les jeunes.....	13
6Les seniors.....	15
7Le partage de la voirie.....	17
8Les deux roues motorisés.....	19
9La vitesse.....	21
10Les distracteurs.....	24
III. Suivi et évaluation.....	26
IV. Remerciements.....	26

Introduction

La sécurité routière est une politique publique prioritaire depuis de nombreuses années. Après douze années de baisse continue (3268 décès en 2013), le nombre de morts sur nos routes augmente depuis 2014. En 2016, 3655 personnes sont mortes sur les routes de France (52 en Seine-Maritime), faisant de la route une des premières causes de mortalité.

L'objectif fixé par le gouvernement de réduire le nombre de victimes à moins de 2000 en 2020 (27 morts en 2020 pour la Seine-Maritime) reste une priorité et la tenue du CISR le 09 janvier 2018 a rappelé cet objectif. De nouvelles mesures vont être mises en place dès 2018 pour lutter contre l'insécurité routière.

Dans le même temps, le délégué interministériel à la Sécurité Routière (Emmanuel Barbe) a chargé chaque préfet d'établir un document général d'orientation (DGO) pour les années 2018-2022, en remplacement du précédent DGO 2012-2017. L'élaboration du DGO est assurée conjointement par le Chef de projet de la Sécurité Routière (Directeur de Cabinet du Préfet) et la Coordination sécurité routière (Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine Maritime).

Le DGO définit les orientations de la politique de sécurité routière dans le département. C'est un outil de programmation et de mobilisation locale de la Sécurité Routière qui sera décliné dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Cette cause commune a fédéré les différents services de l'État (les procureurs de la République, l'Éducation Nationale, les forces de l'ordre, la sécurité civile, les communes, le département, le monde associatif et professionnel) à l'occasion d'un pôle de compétences État (PCE) élargi à valeur de comité de pilotage (COPIL). Il a piloté l'élaboration du DGO, validé la méthode de travail retenue, les enjeux et les orientations d'actions. La production des orientations d'actions s'est faite à partir de groupes de travail dédiés

Il est fondé sur l'étude statistique comparative de l'accidentologie locale des périodes récentes (2012-2016), à partir de laquelle sont identifiés les enjeux émergents du département, desquels sont déduites les cibles sur lesquelles il faudra agir sur le terrain pour diminuer le nombre des accidents. En Seine-Maritime, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) Normandie Centre a effectué cette étude.

Huit enjeux ont été analysés (4 enjeux nationaux impératifs: le risque professionnel, les produits psychoactifs, les jeunes et les seniors) et 4 enjeux locaux facultatifs ou additionnels (le partage de la voirie, les deux-roues motorisés, la vitesse et les distracteurs).

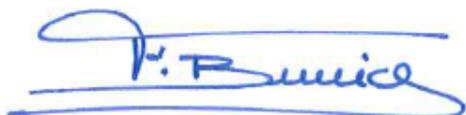
Pour chaque enjeu, il convient de déterminer si celui-ci est un enjeu absolu (c'est-à-dire important comparativement à la famille de département de type métropolitain comme la Seine-Maritime en terme de nombre) ou relatif. Le COPIL a validé 7 enjeux. Le huitième enjeu, les distracteurs, est considéré comme non encore perceptif dans les études. Cependant, il sera traité dans les autres enjeux retenus

Pour analyser les enjeux, le COPIL a instauré plusieurs groupes de travail : un urbain, un interurbain et un sur le risque routier professionnel. Les groupes de travail se sont réunis afin de proposer les sous enjeux à retenir et définir les orientations d'action en adéquation avec la sécurité routière. Après un travail de synthèse, les orientations d'actions découlant de ces travaux ont été présentées au COPIL de validation.

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, dans le but d'élaborer un PDASR en cohérence avec les orientations du DGO.

Les signataires du Document Général d'Orientations

La préfète de la région Normandie
Préfète de la Seine-Maritime



Fabienne BUCCIO

Le procureur de la République
près le tribunal de grande instance
de Rouen



Pascal PRACHE

Monsieur le recteur de l'académie
de Rouen et de Caen
Chancelier des universités



Denis ROLLAND

Monsieur le président
du conseil départemental de la Seine-Maritime



Pascal MARTIN

Monsieur le président de
l'association départementale des maires



M. Denis MERVILLE

I. L'accidentalité générale du département

Présentation du Département

Le département de la Seine-Maritime s'étend sur 6 278 km². Il est deux fois plus peuplé que la moyenne des départements français avec 1 254 609 habitants pour une densité de 200 hab/km² (2013).

Le département de la Seine-Maritime est structuré par une métropole, Rouen et deux agglomérations importantes autour des villes du Havre et de Dieppe.

De nombreux pôles d'activités économiques importants sont répartis sur le département avec des complexes pétrochimiques (Gonfreville l'Orcher et Notre-Dame de Gravenchon), des aménagements de pointe dans l'énergie (raffineries de pétrole, centrales nucléaires de Paluel et Penly) ou les transports (aéronautique, activités portuaires des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et des ports de Dieppe, Fécamp et Le Tréport), ainsi que des filières industrielles dans les secteurs de la chimie, les équipements mécaniques et la construction automobile.

Ces nombreuses activités, cette position de façade maritime et la proximité de la région parisienne génèrent des trafics routiers importants sur un réseau routier dense permettant de desservir qualitativement l'ensemble de sa superficie, de ses activités économiques et touristiques. Ce maillage se décompose comme suit :

- 245 km d'autoroutes (2014),
- 115 km de routes nationales (2014),
- 5 900 km de routes départementales (2016),
- 8 972 km de voies communales.

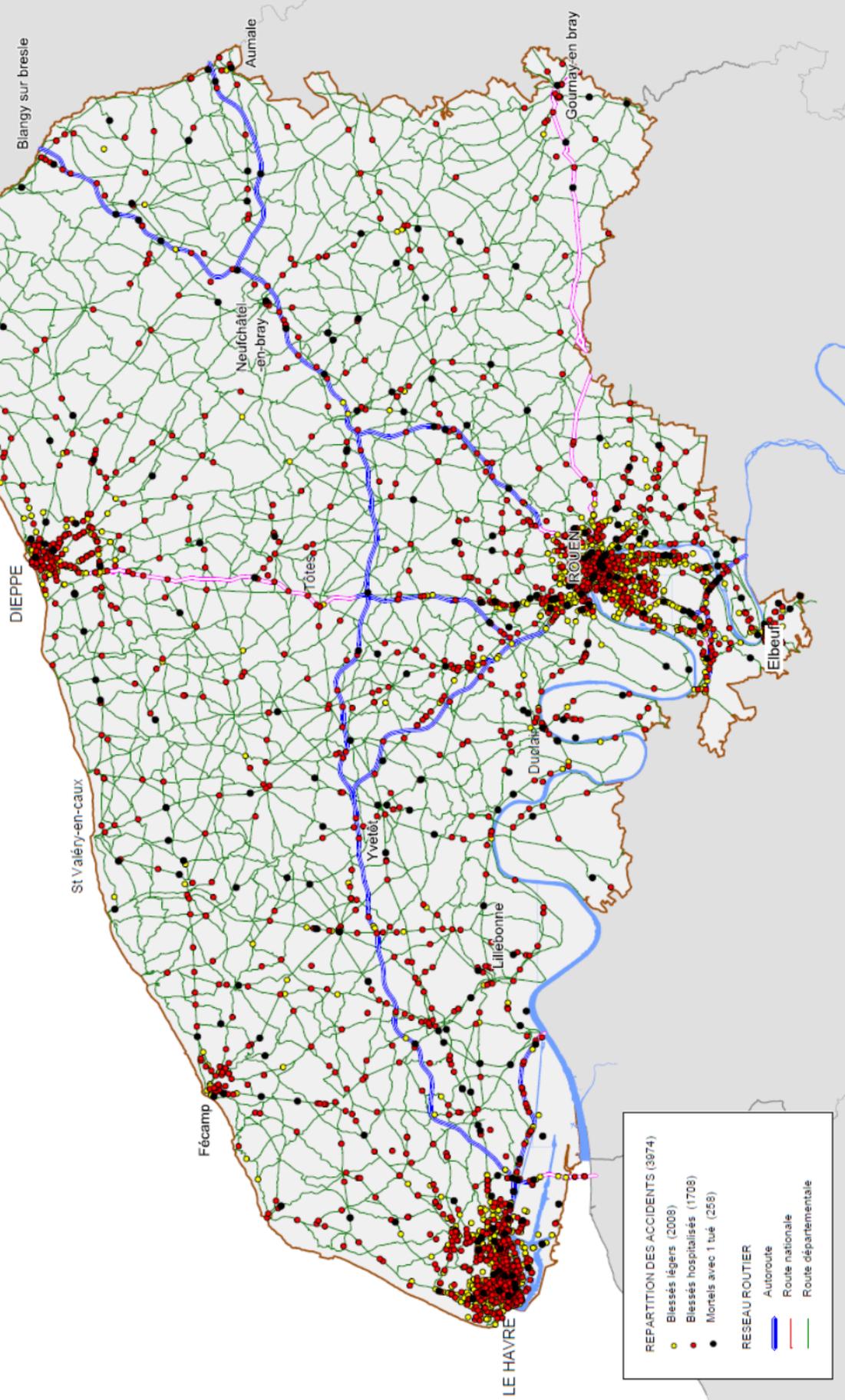
Caractéristiques générales de l'accidentologie

La tendance générale de l'accidentalité dans le département est à la baisse sur la période 2012-2016 concernant les accidents, blessés hospitalisés et tués (avec respectivement une baisse de -7,0 %, -5,9 % et -30,4 % sur les 5 ans). Précisons que 2012 fut une mauvaise année pour la Sécurité Routière dans notre département.

Sur cette période le nombre de tués en Seine-Maritime a baissé fortement alors que celui de la France diminuait seulement de 4,8 %. (comparativement la famille 5 dite « départements à métropoles » diminuait seulement de -1,3 %).

Année	Seine-Maritime				Famille 5			
	Accidents	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Accidents	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers
2012	812	75	424	585	13 583	696	6 258	11 075
2013	781	51	410	546	12 559	648	5 856	10 080
2014	828	54	388	661	12 980	593	5 329	11 331
2015	798	43	414	648	12 838	711	5 994	10 414
2016	755	52	399	588	12 621	687	6 005	10 265
Total sur 5 ans	3974	275	2035	3 028	64 581	3 335	29 442	53 165
Évolution sur 5 ans	-7.0%	-30.7%	-5.9%	0.5%	-7.1%	-1.3%	-4.0%	-7.3%

Situation des accidents de la route de 2012 à 2016



REPARTITION DES ACCIDENTS (3974)

- Blessés légers (2008)
- Blessés hospitalisés (1708)
- Mortels avec 1 tué (258)
- Mortels

RESEAU ROUTIER

- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Sources (Lambert RGF93) : DDTM Seine-Maritime | IGN BCGar©2011

II. Les enjeux et leurs orientations d'actions :

L'étude d'enjeux réalisée par le CEREMA et les discussions ayant conduit à l'élaboration du document ont permis de retenir 7 enjeux dans le département de Seine-Maritime et leurs sous-enjeux :

- **Le risque professionnel (les trajets professionnels et les déplacements domicile-travail),**
- **la conduite sous l'emprise de substances psychoactives,**
- **les jeunes (moins de 18 ans scolarisés et les plus de 18 ans ou jeunes actifs) ;**
- **les seniors,**
- **Le partage de la voirie,**
- **Les deux-roues motorisés (les cyclomotoristes et motocyclistes),**
- **la conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée.**

Les groupes de travail ont produit un total de 560 propositions d'orientations d'actions. Celles-ci ont ensuite été analysées et synthétisées. Suite à ce travail qui a permis de regrouper certaines orientations et de ne conserver que celles qui sont réalisables, un tableau de synthèse a été produit dans lequel chaque enjeu est décliné en quelques orientations d'actions. Les documents de travail et de synthèse sont présentés dans l'annexe.

Le COPIL a décidé de fusionner dans un même enjeu, les orientations d'action pour l'alcool et les stupéfiants : la conduite sous l'emprise de substances psychoactives. Ces deux sous enjeux étudiés ne sont pas aisément séparables et les orientations d'actions se recoupent. En Seine-Maritime, les usagers à risques sont très fréquemment sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants et les actions de sensibilisation abordent donc les deux facteurs. Enfin, un autre sous enjeu est traité dans cette thématique, il s'agit des médicaments.

En ce qui concerne l'enjeu jeunes, le cadrage proposait de distinguer trois sous-enjeux (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans), le COPIL a décidé de le scinder plutôt en deux catégories : les moins de 18 ans (avec des orientations d'actions envers les scolaires dès le plus jeune âge pour influencer sur leur comportement de déplacement). Les 18 – 29 ans qui représentent plutôt les jeunes adultes qui entrent dans la vie active.

Dans notre département, l'enjeu seniors ne peut pas être différencié par tranche d'âge. Les orientations d'action les concernant sont essentiellement du partage de la voirie et les déplacements piétons.

A ce sujet, l'enjeu partage de la voirie n'est pas différencié pour les piétons et les cyclistes. Dans les orientations d'actions, un travail commun est nécessaire afin de sensibiliser sur la notion de partage. Il n'est pas jugé intéressant de les séparer en sous enjeux distincts contrairement au cadrage.

L'étude statistique sur les distracteurs ne le fait pas ressortir comme un enjeu spécifique. Néanmoins, l'utilisation du téléphone portable est souvent sous-estimée dans l'accidentologie, il est donc retenu de faire apparaître les distracteurs dans les orientations d'actions des autres enjeux. Cette méconnaissance de l'enjeu distracteur a mis en évidence l'importance d'une meilleure étude des causes d'accidents.

Enfin le COPIL a mis en évidence des orientations d'actions globales et transversales que sont l'observatoire de l'accidentalité et le volet contrôle-sanction.

Cette partie du DGO présente à la fois une synthèse des enjeux et la synthèse des orientations d'actions issues des ateliers et validés en COPIL. Ces orientations sont présentées en italique pour favoriser la lecture.

Les actions à mettre en œuvre dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) devront correspondre aux orientations d'actions.

1 L'observatoire

Avoir une meilleure connaissance de l'accidentologie pour les accidents mortels et corporels, et les causes des accidents que ce soit les vitesses pratiquées ou les types d'infractions (notamment les distracteurs).

2 L'importance du volet contrôle- sanction

Intensifier et diversifier les contrôles (lieux, horaires, types de contrôle et de véhicules en cohérence avec l'accidentologie), tout en les médiatisant. Mettre en place des alternatives à la poursuite et des peines complémentaires pour éviter les récidives



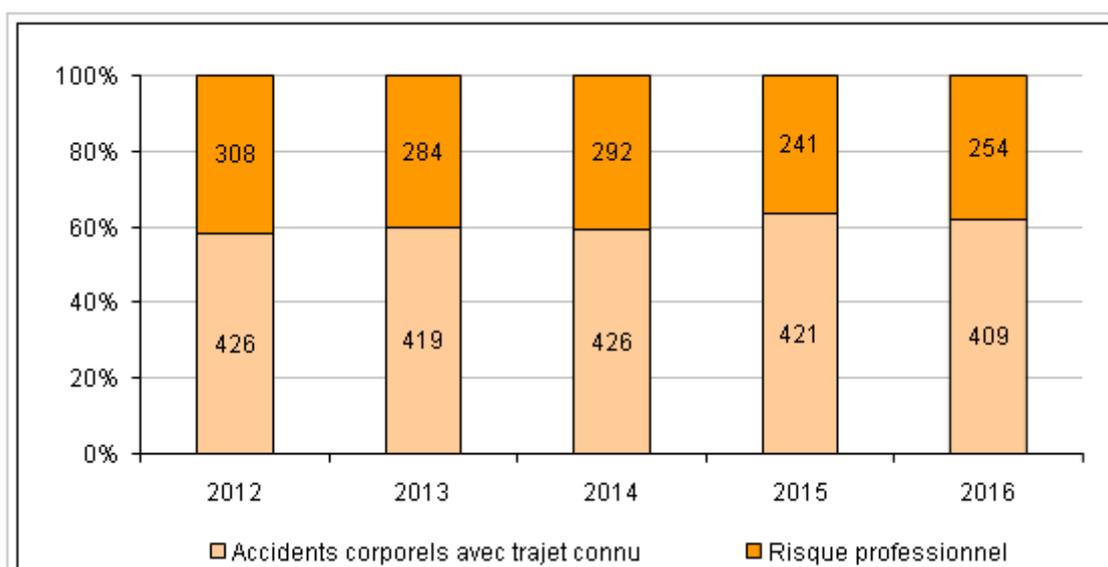
3 Le risque professionnel

Le risque professionnel lié aux déplacements comporte deux catégories, les trajets domicile-travail et les trajets professionnels.

Les accidents liés aux trajets domicile-travail

Période 2012 - 2016		Nombre d'utilisateurs concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels*	Nombre de victimes*		
					Tués	BH	BL
Seine-Maritime	risque professionnel	1836	1379	94 (39)	100 (40)	694 (338)	1028 (551)
	Utilisation professionnelle	795	644	53 (9)	58 (10)	297 (76)	548 (200)
	Part utilisation professionnelle	43%	47%	23%	25%	22%	36%

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un usager dont le trajet est renseigné, en Seine-Maritime



La part des accidents corporels (40 %) et des accidents mortels (39 %) liés au risque professionnel en font **un enjeu absolu**.

Les trajets domicile-travail et les trajets professionnels sont deux sous-enjeux absolus.

Orientations d'actions

Au travers de l'article 51 de la loi TEPCV sur les plans de mobilité, il est nécessaire de mettre l'accent sur la sécurité routière.

Pour les déplacements domicile-travail :

- *Promouvoir le télétravail, le covoiturage, l'utilisation des TC.*
- *Favoriser le développement des modes de transports actifs et fournir des équipements augmentant la visibilité des piétons.*
- *Informersur les risques inhérents à la conduite (fatigue, stress, substances psychoactives, distracteurs) par des remises à niveaux théoriques et pratiques, en partenariat avec les assurances.*
- *Promouvoir la mise en place de services dans les entreprises (crèche, restaurant, conciergerie....) et de dispositifs d'autocontrôle.*

Pour les trajets professionnels

Pour les trajets professionnels, faire aussi s'engager les entreprises sur les 7 engagements pour une route plus sûre et notamment :

- *Promouvoir « la bonne conduite » chez les conducteurs professionnels par un système de prime et promouvoir l'apprentissage en conduite accompagnée pour les CFA.*
- *Respecter les temps de conduite, le chargement, les distances de sécurité et promouvoir la conduite apaisée.*
- *Mettre en place de la visioconférence afin de limiter les trajets.*
- *Renforcer la vigilance en promouvant l'application « mode conduite » et voire des kits bluetooth, pour les véhicules utilitaires et les 2 roues motorisés (coursiers) en insistant sur la vigilance du conducteur.*

4 La conduite sous l'emprise de substances psychoactives

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

L'ALCOOL, L'UNE DES PREMIÈRES CAUSES DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE.



L'ALCOOL EST EN CAUSE DANS PRÈS D'

1/3

DES ACCIDENTS MORTELS.

EN 2016

DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE
IMPLIQUANT UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ :



1 009
PERSONNES TUÉES



PRÈS
DE **3 500**
BLESSÉS HOSPITALISÉS



Une personne qui a bu a
8,5X
plus de risque d'être
responsable d'un
ACCIDENT MORTEL

L'ALCOOLÉMIE DÉLICTUELLE

→ Supérieure ou égale à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré et plus.

EST EN HAUSSE DE + 2,2 %, SOIT 22,3 % DES DÉLITS.

0,8g/l

L'ACCIDENT-TYPE MORTEL IMPLIQUANT DE L'ALCOOL...

A LIEU
LA NUIT

2 accidents mortels avec
alcool sur 3 ont lieu la nuit.

A LIEU
LE WEEK-END

1 accident mortel avec alcool
sur 2 a lieu le week-end.

A LIEU SUR UNE
ROUTE SECONDAIRE
HORS AGGLOMÉRATION

2 accidents mortels avec alcool sur 3 ont lieu
sur une route secondaire.

EST CAUSÉ
PAR UN HOMME

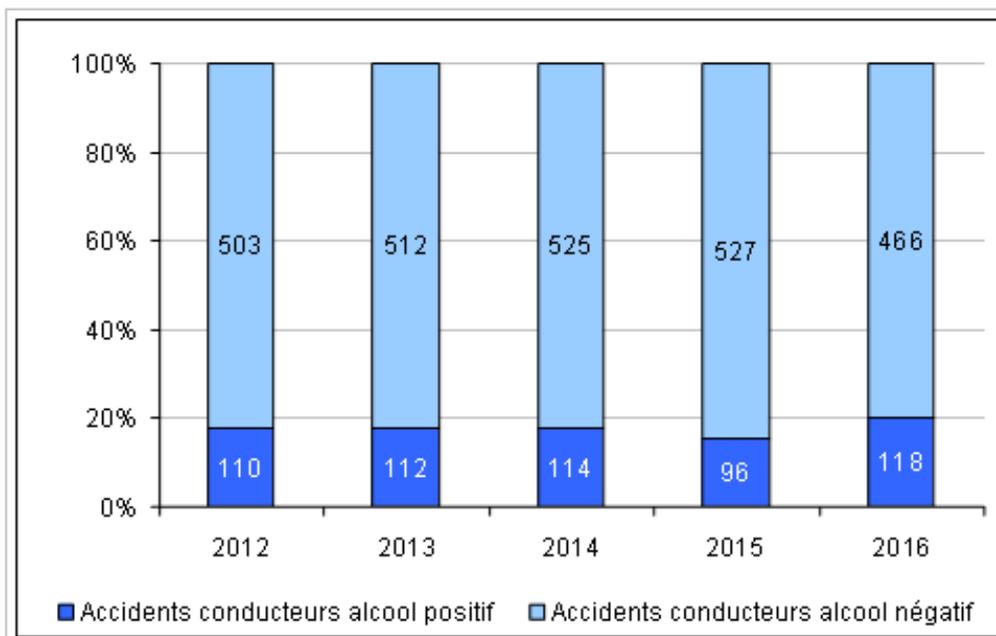
+ de 9 conducteurs alcoolisés sur 10 impliqués dans
un accident mortel sont des hommes.

TOUCHE
LES JEUNES

25 % des conducteurs âgés de 18 à 35 ans impliqués dans un
accident mortel avaient trop bu.

L'importance du sous-enjeu alcool.

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) en Seine-Maritime.



Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 27 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive.

En Seine-Maritime, 18 % des accidents corporels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, impliquent un conducteur alcoolisé.

Les accidents impliquant un conducteur alcoolisé se produisent dans 47 % des cas le week-end.

65 % des accidents impliquant un conducteur alcoolisé ont lieu de nuit.

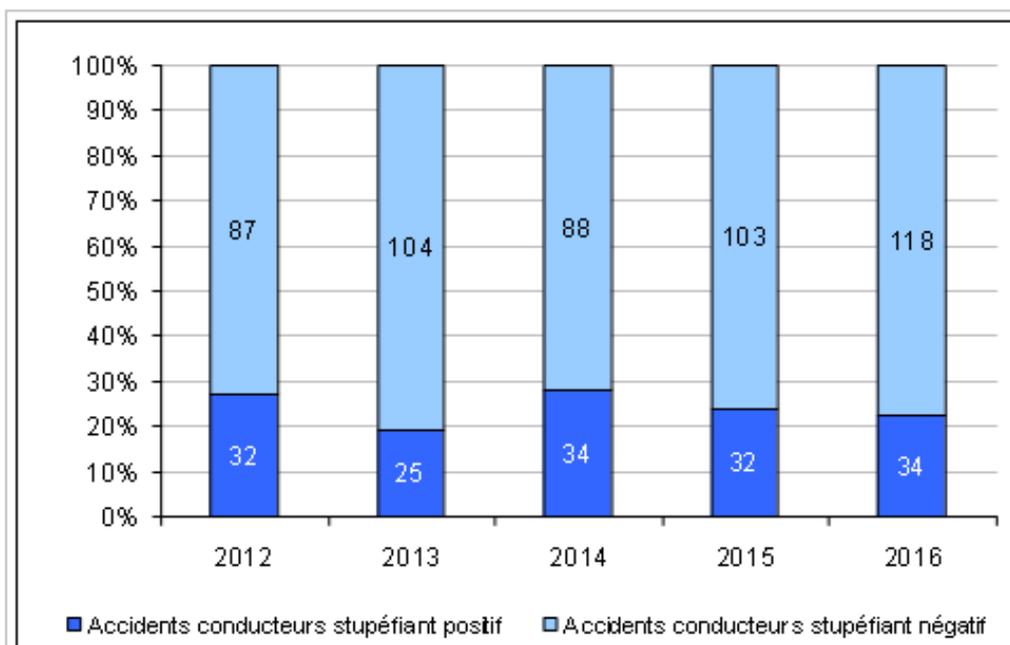
Importance du facteur alcool selon le mode de déplacement.

Les piétons alcoolisés représentent 7 % des piétons accidentés au taux connu. Les conducteurs alcoolisés les plus impliqués selon leur mode de déplacement sont les cyclomotoristes (81/467), les automobilistes (302/2881) et les conducteurs de véhicules utilitaires (25/222).

Au regard de ces chiffres, l'alcool est **un enjeu absolu**.

L'importance du sous-enjeu stupéfiants.

Part des accidents liés aux stupéfiants parmi les accidents corporels (stupéfiant connu) en Seine-Maritime.



Dans les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC pour l'intégralité des conducteurs (en Seine-Maritime : 657 accidents / 3 974). Parmi ces accidents, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiants (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est plus élevé que pour la France métropolitaine 2016 (plus 13 points). Cette différence est statistiquement très significative et la part des accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant représente près **d'un quart des accidents au taux connu**.

Les conducteurs sous l'emprise d'un stupéfiant les plus impliqués dans les accidents où le taux est connu, sont les cyclomotoristes, les automobilistes et les motocyclistes. Les piétons sous l'emprise d'un stupéfiant représentent 33 % des piétons au taux connu.

La drogue est **un enjeu absolu** de sécurité routière en Seine-Maritime.

Orientations d'actions pour les produits psychoactifs :

- *Impliquer les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs, collectivités territoriales mettant à disposition des salles des fêtes.*
- *Informers, sensibiliser, mobiliser mais aussi contrôler les débiters d'alcool.*
- *Mettre en place un dispositif d'auto-contrôle alcool dans les salles communales louées pour des festivités et sensibiliser les élus.*
- *Instaurer un bus de nuit dans les grandes agglomérations du département et/ou mettre en place des taxis collectifs.*
- *Inciter les assureurs à promouvoir des actions de sensibilisation auprès des parents et des enfants sur les risques de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants.*
- *Diffuser dans les halls des administrations recevant du public des informations au profit du grand public.*
- *Prévoir des conférences sur les addictions dans les milieux scolaires et étudiants et auprès des « adultes parents ».*
- *Renforcer les messages portant sur les substances psychoactives auprès des élèves en formation à la conduite.*
- *Promouvoir l'information délivrée par les professionnels de la santé sur les risques liés à certains médicaments.*
- *Faire témoigner des victimes de la route dans des actions de sécurité routière.*
- *Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné et l'autocontrôle d'alcoolémie via tous les médias, réseaux sociaux, smartphones, chanteurs ...*

5 Les jeunes

L'importance du sous-enjeu adolescents (14-17 ans).

En 2016 en France, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,1 % des personnes tuées et 6,4 % des victimes des accidents.

En Seine-Maritime, les accidents impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans, représentent 11 % des accidents du département.

Les trois quarts des accidents impliquant un adolescent se produisent en agglomération. Par ailleurs, 80 % des adolescents impliqués dans les accidents corporels sont des hommes. En outre, 45 % des adolescents impliqués sont des cyclomotoristes.

L'importance du sous-enjeu jeunes adultes (18- 24 ans).

En Seine-Maritime, les accidents impliquant un jeune adulte âgé de 18 à 24 ans, représentent 36 % des accidents et 23 % des personnes tuées du département.

Les deux tiers des accidents impliquant un jeune de 18 à 24 ans se produisent en agglomération.

77 % de ces jeunes adultes sont des hommes et 23 % d'entre eux sont des usagers d'un deux-roues motorisé.

L'importance du sous-enjeu adultes de 25 à 29 ans.

En Seine-Maritime, les accidents impliquant un jeune adulte âgé de 25 à 29 ans, représentent 22 % des accidents et 9 % des personnes tuées du département.

22 % des accidents du département impliquent un jeune adulte de 25 à 29 ans. Cette tranche d'âge représente également 9 % des tués du département.

Comme pour les adolescents et les 18-24 ans les hommes sont majoritairement touchés (76 % pour les 25-29 ans). Ce sont des usagers d'un 2 roues motorisés dans 19 % des accidents.

L'accidentalité routière des jeunes générations en France reste un fléau et les chiffres restent toujours aussi préoccupants. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-24 ans.

Les jeunes de 14 à 29 ans sont donc **un enjeu** pour la sécurité routière dans notre département.

Lors des groupes de travail, il a été décidé de scinder l'enjeu jeune en deux catégories : les moins de 18 ans (en milieu scolaire) et les plus de 18 ans (ou jeunes actifs).

Pour modifier les comportements à long terme, nous devons impliquer les adolescents et jeunes adultes dans leur comportement de conducteur en devenir et cela bien avant 14 ans.

Orientations d'actions pour les jeunes :

Jeunes en milieu scolaire / moins de 18 ans.

Promouvoir la réalisation des diagnostics de circulation et de sécurité aux abords des établissements d'enseignement scolaire en visant :

- *L'optimisation de la circulation aux abords en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement les cheminements piétons ;*
- *La sécurisation de la montée et de la descente des transports scolaires ;*
- *Les rencontres avec les parents d'élèves (liaisons CM2/6^e et collège/lycée, portes ouvertes, pré-rentrée, conseil d'administration...) pour évoquer les problèmes de circulation ;*
- *Pérenniser la mise en œuvre des interventions sur la connaissance et la maîtrise de la bicyclette dans les écoles primaires et élémentaires ;*
- *Développer la mise en place de référents sécurité routière dans les établissements scolaires et leur proposer des formations ;*
- *Impliquer les structures éducatives, les associations et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif ;*
- *Favoriser l'initiative des jeunes en matière de sécurité routière : provoquer des débats dans les établissements scolaires afin de faire émerger des projets d'actions de sécurité routière.*

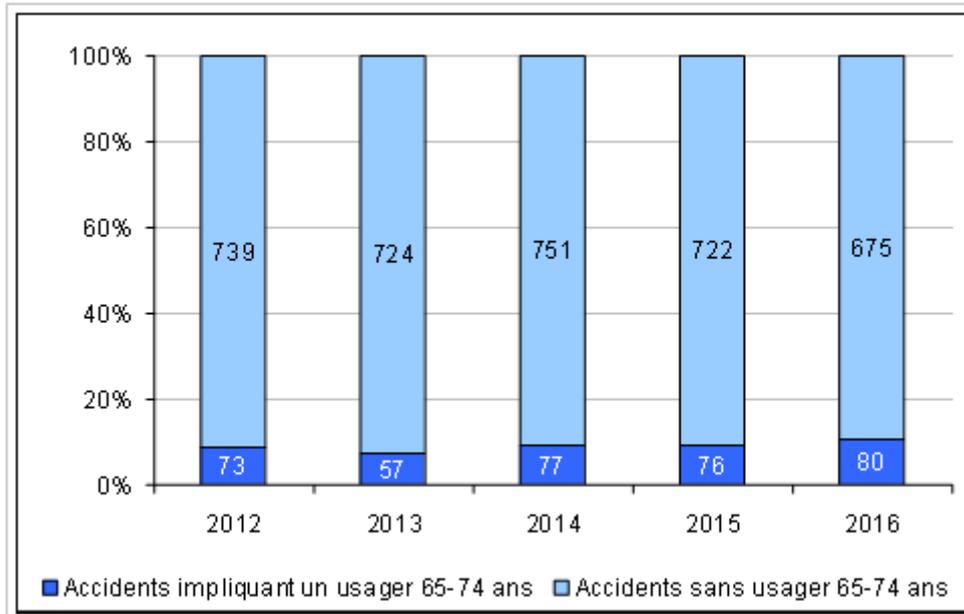
Jeunes actifs de 18 ans et plus.

- *Développer les témoignages de victimes de la route au passage du permis.*
- *Adapter la communication et les canaux de diffusion pour capter les jeunes conducteurs.*
- *Sensibiliser les sociétés de transports scolaires, les conducteurs, les enfants. Informer les parents lors du retrait de la carte annuelle de transport en commun aux dangers liés à la descente des bus pouvant créer un masque vis-à-vis des autres usagers.*
- *Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois).*
- *Sensibiliser les parents à l'intérêt de la conduite accompagnée.*

6 Les seniors

L'importance du sous-enjeu seniors de 65 à 74 ans :

Part des accidents des seniors entre 65 et 74 ans comparativement aux accidents corporels en Seine-Maritime.



En Seine-Maritime, les accidents impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans, représentent 9 % des accidents et 8 % des personnes tuées du département.

Un quart des seniors de 65 à 74 ans sont des usagers vulnérables. (18 % piétons et 6 % cyclistes).

L'importance du sous-enjeu seniors de 75 ans et plus :

9 % des accidents du département impliquent un senior de 75 ans et plus. Ils représentent 76 % des tués dans le département.

Près des deux tiers des seniors de 75 ans et plus accidentés sont des automobilistes. Ce sont des usagers vulnérables dans un tiers des accidents (28 % piétons et 4 % des cyclistes).

Il convient de mettre en place des actions de sensibilisation pour les seniors notamment en tant qu' usagers vulnérables et de le recouper avec l'enjeu partage de la voirie.

Orientations d'actions pour les seniors:

Infrastructure

Promouvoir les règles du code de la route qui sécurisent les rues 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, etc.).

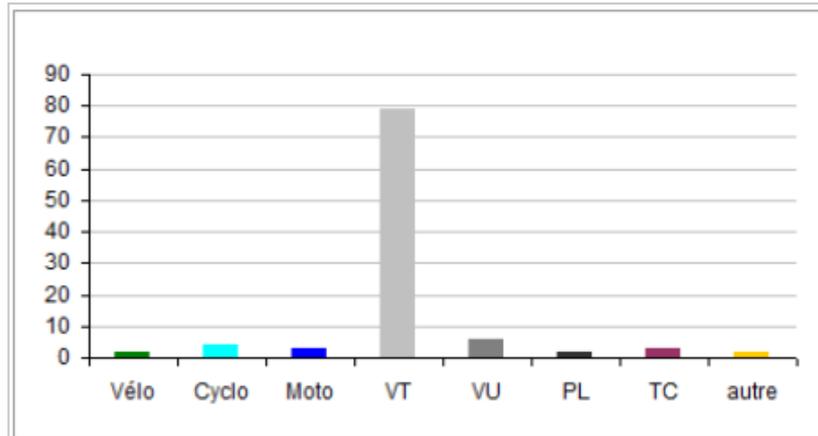
Sensibilisation information

- *Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route (utilisation des aides à la conduite, boîte de vitesse automatique)*
- *Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution de la vue, audition, motricité ...) en testant leurs aptitudes et les informant sur des alternatives à la conduite.*

7 Le partage de la voirie

L'importance du sous-enjeu piétons.

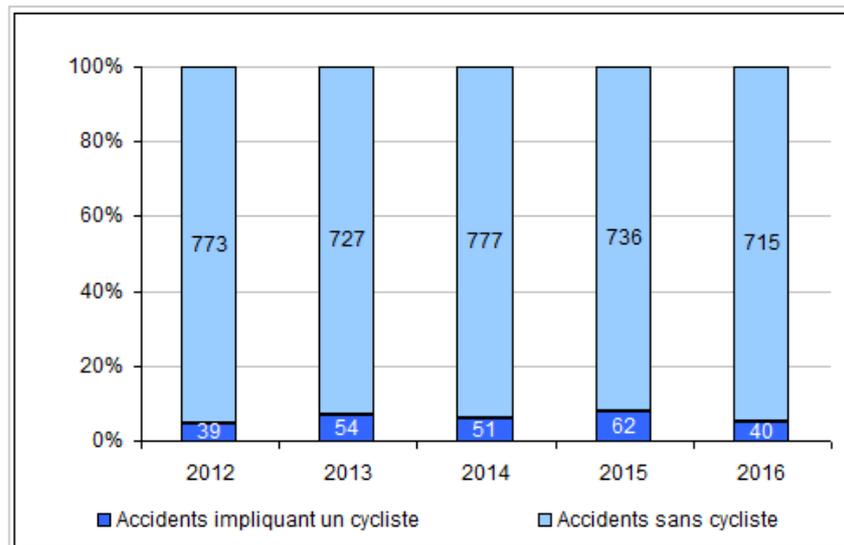
Répartition des accidents impliquant un piéton selon le véhicule heurtant, en Seine-Maritime entre 2012 et 2016.



Les piétons sont impliqués dans 21 % des accidents en Seine-Maritime et représentent 15 % des personnes tuées. Dans 79 % des cas, les piétons sont heurtés par un véhicule de tourisme. Les accidents de piétons se produisent majoritairement en agglomération (94 %), dont 85 % des accidents en agglomération de plus de 5 000 habitants.

L'importance du sous-enjeu cyclistes.

Part des accidents de cyclistes par rapport à l'ensemble des accidents corporels en Seine-Maritime.



Les cyclistes sont impliqués dans 6 % des accidents et représentent 5 % des personnes tuées en Seine-Maritime.

Statistiquement les piétons sont un enjeu absolu pour notre département.

L'engouement pour les nouveaux modes de transports (over-board, trottinette électrique...) et l'importance des modes doux pour la planète font du partage de la voirie un enjeu de sécurité routière.

Orientations d'actions pour l'enjeu partage de la voirie:

Infrastructure

Inciter les gestionnaires et détenteurs du pouvoir de police au développement d'aménagements favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes) en multipliant des zones de circulation apaisée (zone 30, doubles sens cyclables...)

Education sensibilisation

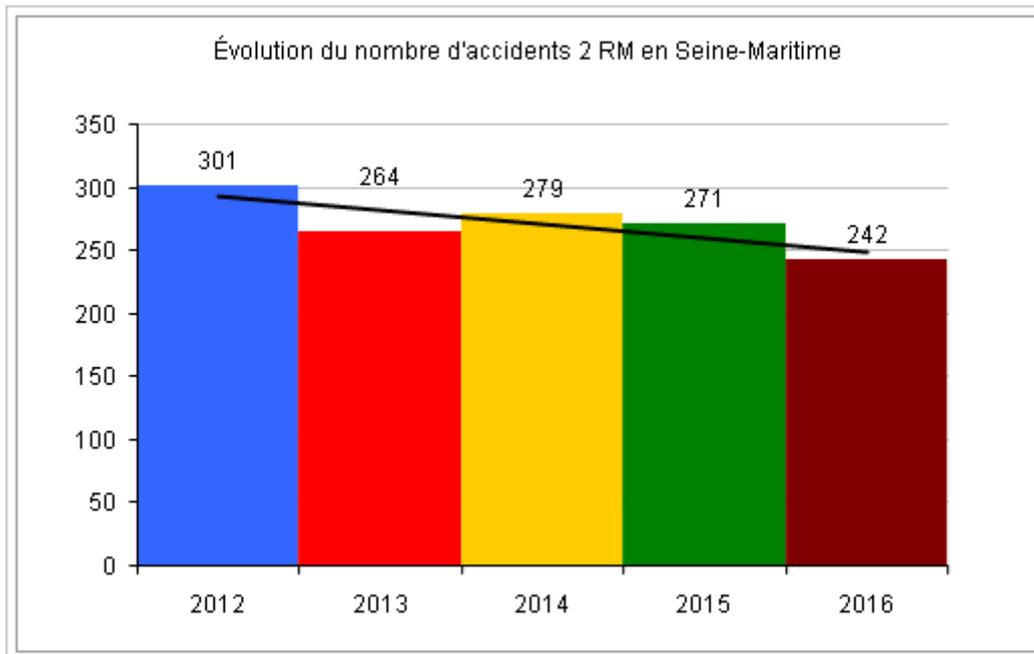
Grand public :

- *Sensibiliser les piétons et cyclistes sur leur propre comportement et leur responsabilité.*
- *Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine...).*
- *Inciter les cyclistes à porter des équipements de sécurité et tous les usagers vulnérables à être visibles par port de vêtements clairs et d'équipements rétro- réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie de couleur...).*
- *Éduquer les automobilistes aux spécificités des modes actifs et aux nouveaux aménagements urbains.*
- *Informers les automobilistes de l'existence du "mode conduite" sur smartphone et les inciter à l'utiliser.*

Milieu scolaire

- *Développer et favoriser un maximum de pédibus dans les écoles maternelles, élémentaires et primaires.*
- *Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes...)*

8 Les deux roues motorisés



Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 34 % des accidents en Seine-Maritime. Ils représentent un quart des personnes tuées. Cependant, sur la période 2012-2016 on observe une légère baisse du nombre d'accidents corporels.

L'importance du sous-enjeu cyclomotoristes.

Ils sont impliqués dans 47 % des accidents de deux-roues motorisés et représentent 40 % des victimes graves (usagers deux-roues). Parmi les victimes graves, les usagers de 15 à 17 ans sont les plus concernés, suivis par les jeunes adultes de 18 à 24 ans.

Quand un cyclomotoriste est impliqué, il s'agit d'un homme dans 9 cas sur 10. Les accidents impliquant un cyclomoteur se produisent majoritairement à l'automne et en semaine.

Dans 28 % des accidents le cyclomotoriste est le seul impliqué. Quand un second usager est impliqué, c'est un véhicule de tourisme dans 57 % des cas.

L'importance du sous-enjeu motocyclistes.

Les motocyclistes sont impliqués dans 53 % des accidents de deux-roues motorisés, ils représentent 60 % des victimes graves de deux-roues motorisés.

Les jeunes adultes de 18 à 24 ans sont les plus concernés (109/453), au regard de la tranche d'âge (6 ans).

Les accidents se produisent majoritairement l'été et les hommes sont sur-représentés (90 %).

Dans 24 % des accidents, le motocycliste est le seul impliqué. Quand il y a un second usager impliqué, c'est dans 57 % des cas un véhicule de tourisme.

Les cyclomotoristes et motocyclistes sont un enjeu absolu.

Orientations d'actions pour l'enjeu deux roues motorisés:

Motos et cyclos

Infrastructure

Inciter les pouvoirs publics et les gestionnaires de voirie à :

- *Prendre en compte les contraintes et spécificités liées à la conduite du 2 roues motorisés et à son stationnement.*
- *Supprimer les masques à la visibilité.*
- *Mettre à disposition des usagers un dispositif permettant de signaler des difficultés rencontrées sur le réseau routier.*
- *Avoir comme interlocuteur privilégié un chargé de mission 2 roues motorisés qui soit le référent du monde des motards.*
- *Réfléchir sur la création d'un lieu dans le département, dédié à la formation et à la pratique de la moto sous tous ses aspects.*
- *Poursuivre la communication sur le danger lié aux déversements de matériaux sur la route qui la rendent impropre à la circulation des 2 roues motorisés (chauffeurs pl, agriculteurs).*

Éducation sensibilisation

- *Favoriser des actions à destination des utilisateurs occasionnels de deux roues-motorisés et des nouveaux acquéreurs (organiser des séances de perfectionnement).*
- *Travailler avec les concessionnaires pour sensibiliser les acheteurs.*
- *Utiliser les médias pour développer la communication sur les deux-roues motorisés via des débats, des messages aux plus jeunes par des parents, les réseaux sociaux (Facebook, twitter, blog...), les médias locaux, les panneaux à messages variables...*
- *Communiquer sur le risque de l'usage du téléphone en conduisant un 2 roues motorisés.*
- *Sensibiliser à la formation post permis après une longue période sans conduire un 2 roues motorisés.*

Cyclos

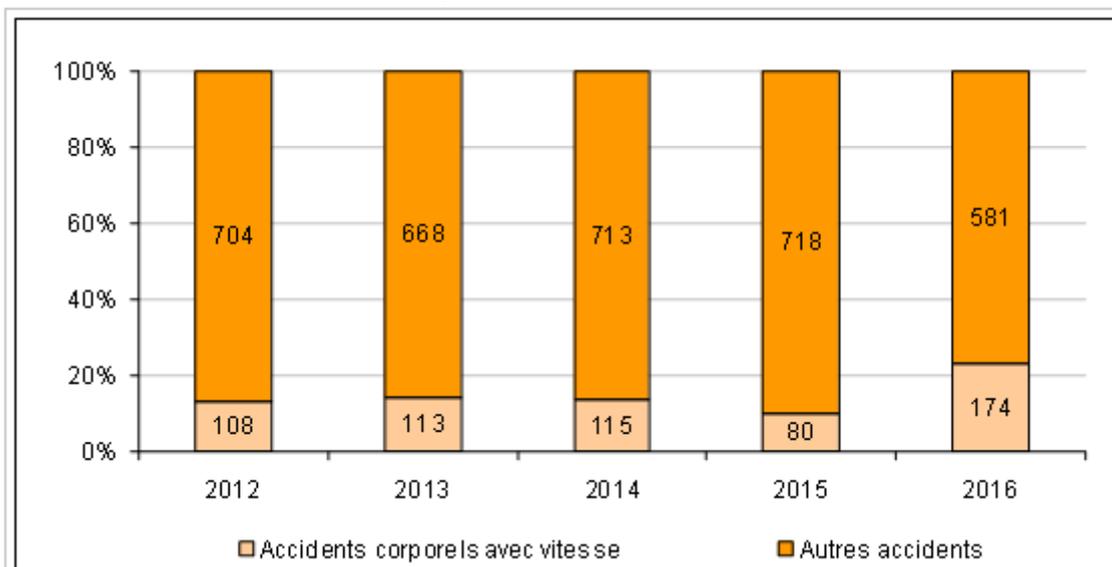
Éducation sensibilisation

- *Impliquer tous les partenaires (établissements scolaires, CFA, auto-école, concessionnaires) dans la prévention des risques liés à l'usage des deux-roues motorisés.*
- *Sensibiliser les parents d'élèves aux risques des deux-roues motorisés.*
- *Mieux accompagner les nouveaux utilisateurs de cyclos.*

9 La vitesse

Entre 2012 et 2016 en Seine-Maritime, on comptabilise 590 accidents dont 33 mortels, pour lesquels une infraction « vitesse excessive » (vitesse au-dessus de la limitation ou vitesse inadaptée au contexte) a été relevée par les forces de l'ordre. Ces accidents ont fait 418 victimes graves (35 personnes tuées et 383 blessées hospitalisées).

Part des accidents impliquant un conducteur en "vitesse excessive" par rapport à l'ensemble des accidents corporels en Seine-Maritime.



En Seine-Maritime, les accidents impliquant un conducteur en « vitesse excessive » représentent 15 % des accidents et 13 % des personnes tuées du département.

60 % des accidents impliquant un conducteur en « vitesse excessive » se produisent en semaine et 59 % de jour.

Les accidents ont lieu autant sur les routes hors agglomération qu'en agglomération. La moitié des accidents avec un conducteur en « vitesse excessive » implique un seul véhicule et ces accidents ont fait plus de la moitié des victimes graves (215/415).

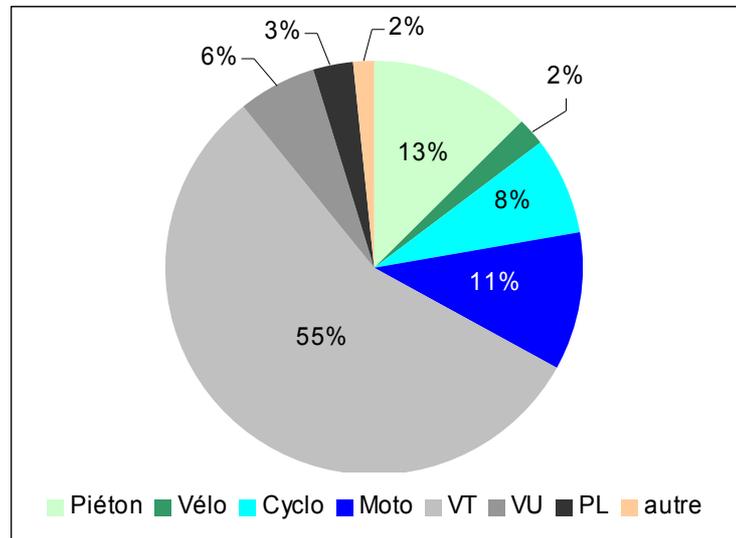
La vitesse coïncide avec la gravité des accidents, c'est donc un enjeu pour la Seine-Maritime.

Orientations d'actions pour l'enjeu vitesse:

Infrastructure

Impliquer l'ensemble des gestionnaires et détenteurs du pouvoir de police à promouvoir les règles du code de la route en vue de :

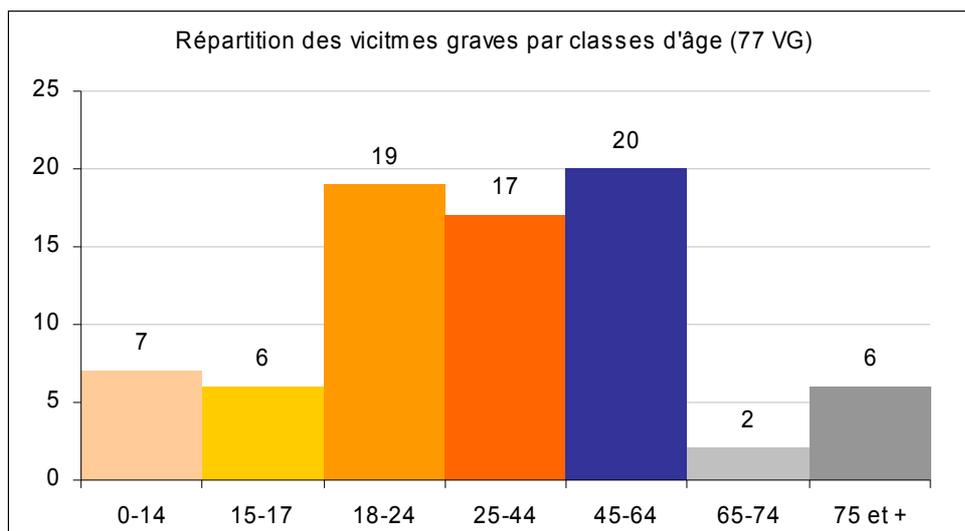
- Simplifier, homogénéiser la pertinence et la cohérence des limitations de vitesse.
- Poursuivre le déploiement des radars pédagogiques.



Éducation-sensibilisation

Sensibiliser via tous les vecteurs de communication sur :

- Les risques accrus liés à la vitesse.
- Les risques pour les agents de chantiers
- Les liens entre réduction des vitesses et externalités environnementales (bruits, CO2,



NOx, particules,...)

- Lutter contre l'image positive de la vitesse sur la route.
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus.
- Sensibiliser sur l'importance des distances de sécurité, sur le facteur aggravant lié à la

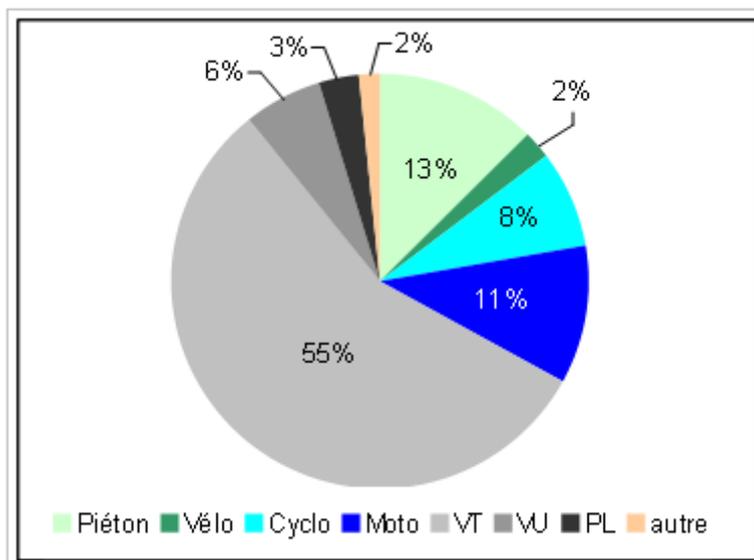
vitesse et les risques que représente la conduite de nuit.

10 Les distracteurs

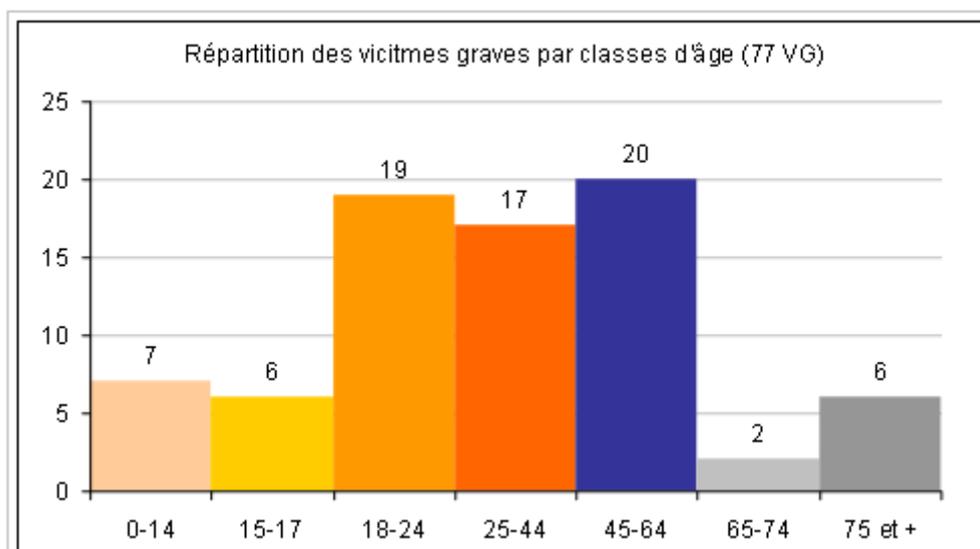
Les accidents impliquant un usager « distrait » (définition pour le fichier BAAC des forces de l'ordre de l'utilisation d'un distracteur) représentent 6 % des accidents et 5 % des personnes tuées (13 tués, 168 blessés hospitalisés).

Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton "distract" a diminué de 40 % (30 contre 50).

Diagramme des accidents liés à un conducteur ou un piéton "distract" selon le mode de déplacement en Seine-Maritime.



Répartition des victimes graves par classe d'âge parmi les conducteurs ou piétons « distraits », en Seine-Maritime entre 2012 et 2016



Les jeunes adultes de 18 à 24 ans sont les usagers les plus concernés par l'utilisation des distracteurs.

L'utilisation du téléphone portable est courante et malheureusement certainement sous-estimée. Considérant que l'utilisation d'un smartphone en conduisant (lecture de mails, écriture de sms) multiplie par au moins 23 le risque de provoquer un accident.

Les groupes de travail ont décidé de faire de l'utilisation des distracteurs un enjeu transversal puisqu'il touche toutes les tranches d'âge et tous les types de transport en Seine-Maritime.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

LE TÉLÉPHONE AU VOLANT, LUMIÈRE SUR LES RISQUES

LE TÉLÉPHONE AU VOLANT DÉMULTIPLIE LES RISQUES D'ACCIDENT



LA CONVERSATION TÉLÉPHONIQUE
AU VOLANT EST RESPONSABLE
D'1 ACCIDENT CORPOREL SUR 10



TÉLÉPHONER AU VOLANT
MULTIPLIE PAR 3 LE RISQUE D'ACCIDENT

Lire un message en conduisant multiplie
par au moins 23 le risque d'accident

SANS NOUS EN RENDRE COMPTE, IL DISSIPE LA CAPACITÉ DE CONCENTRATION



UN CONDUCTEUR QUI TÉLÉPHONE
EN CONDUISANT ENREGISTRE ENTRE 30 ET 50%
D'INFORMATIONS EN MOINS SUR LA ROUTE

Lire un message nécessite de quitter
la route des yeux pendant 5 secondes.



OR 5 SECONDES À 50KM/H,
C'EST 70M PARCOURUS.

III. Suivi et évaluation

Chaque année les orientations d'actions définies dans le DGO seront déclinées dans le plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) pour en assurer un bon suivi et une meilleure cohérence.

Pour chaque enjeu les indicateurs définis dans l'étude du CEREMA seront suivis annuellement afin de mesurer l'évolution de l'accidentalité et d'orienter les actions du PDASR.

IV. Remerciements

Nous tenons à remercier l'ensemble des participants aux groupes de travail et au COPIL de leur implication dans le travail d'élaboration de ce document général d'orientations et dans leur action en faveur de la sécurité routière.

Liste des membres du COPIL :

Préfecture de la Seine-Maritime : M. Jean-Marc MAGDA – Directeur de-Cabinet et Mme Catherine DAVID – Adjointe du Directeur de Cabinet,
Direction Départementale des Territoires et de la Mer : M.Thibaut. SARRAZIN, M. Éric ROYER et Mme Mélanie DESSEAUX
Sécurité Publique : Commissaire Nicolas BENGRITTER -Commandant Denis CASORLA
Compagnies républicaines de sécurité : Major Cyril RIO
Gendarmerie : Commandant Hervé POUESSEL et Commandant Gérard MAILLY
Sécurité Civile : M. Gérard MOUSSION, M. Pascal DOLBEAU et M. Sanjy CHAN WING YEN
Police Municipale : M. David FOSSE
Éducation Nationale : Mme Nathalie WIBAUT et Mme Catherine VAUTIER
CARSAT : M. François JOUANNE
CEREMA : Mme Francine GIGON et Mme Bérengère VARIN
Département Seine-Maritime : M. Mathieu ISAAC
Métropole Rouen Normandie : M. Clément BEIGNOT DEVALMONT et M. Guy TSAFACK
Association Prévention Routière : M. Armand FASQUEL et M. Claude JACQUET
Automobile Club de L'Ouest : M. Jean-François NICOLAS et M. Dominique TOUZEAU

Liste des membres des groupes de travail :

Bureau Éducation Routière /Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière : M. Julien ROSEC / Mme Sandrine BARBARAY
Intervenants départementaux de Sécurité Routière : M. Pascal GARIN, M. François JARDIN et M. Dominique BIED
Ville du Havre : Mme Alice LEMONNIER et M. Patrice LEROY
Agence Régionale de Santé : M. Thomas AUVERGNON
Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN) : M. Pascal CONTREMOULINS
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) : Mme Rachel LEGER
La Roue Libre:Mme Stéphanie THIERRY
Association Rue de l'Avenir : M. Jean-Paul CHAMBERLIN
Fédération Française des Motards en Colère : M. Arnauld MONTREUIL
OPPBT : M. Xavier BELLENGER
Association AVELO : Mme Evelyne PINSON

