

Préface relatif à l'enjeu de sécurité routière et signée par Mme la Directrice de cabinet ?

## **SOMMAIRE**

I - La démarche d'orientation du DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION.....	3
II - Le département de la Manche : contexte local.....	5
1. Situation géographique et démographique.....	5
2. Réseau routier.....	5
3. Typologie du département dans les analyses relatives à la sécurité routière.....	7
III - Accidentologie générale depuis 2007.....	8
1. Analyse globale.....	8
2. Evolution de la gravité des blessures.....	9
3. Evolution de la localisation des accidents.....	9
4. Evolution des personnes impliquées.....	10
5. Tendance de l'accidentalité 2012-2016 au regard de la famille 9.....	13
IV - Bilan du DGO 2013-2017.....	15
1. Bilan général des actions entreprises entre 2013 et 2017.....	15
2. Bilan de l'enjeu n°1 – L'alcool et les stupéfiants.....	16
3. Bilan de l'enjeu n°2 – Les jeunes.....	20
4. Bilan de l'enjeu n°3 – Les deux-roues motorisés.....	23
5. Bilan de l'enjeu n°4 – Les usagers vulnérables.....	25
6. Bilan de l'enjeu n°5 – Les seniors (65 ans et plus).....	27
7. Bilan de l'enjeu n°6 – Le risque routier professionnel.....	30
V - DGO 2018-2022.....	32
1. Le risque routier professionnel.....	32
2. La conduite après usage de substances psychoactives.....	34
3. Les jeunes.....	37
4. Les seniors.....	39
5. Les deux-roues motorisés.....	42
6. Les usagers vulnérables.....	45
VI - Signatures.....	46

## **I - La démarche d'orientation du DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION**

Le Document Général d'Orientations (DGO) est un outil de politique de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il permet au niveau départemental de coordonner pour 5 ans les enjeux et les orientations de la politique départementale de sécurité routière et les actions qui sont menées.

Il doit permettre à tous les partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière et les enjeux qui en découlent afin de mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux au cours des 5 années suivantes, déclinés dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Il est issu d'une démarche partenariale, établi par un comité de pilotage animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des services de l'État compétents, des partenaires institutionnels, des organismes et associations de sécurité routière, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels.

Il est basé sur une étude d'enjeux qui permet de recenser les cibles présentant un nombre d'accidents et/ou une gravité caractérisant ainsi un dysfonctionnement.

La détermination d'un enjeu se fait à partir d'une analyse de l'accidentologie et par la comparaison d'indicateurs avec une famille de départements. Les indicateurs retenus sont le nombre d'accidents et le nombre de tués, issus du fichier national des accidents de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

L'analyse de ces enjeux ainsi déterminés et les propositions d'actions qui en découlent devraient permettre de faire reculer l'accidentalité routière. Il est cependant à noter que la problématique des radars ne relève pas du DGO.

Lors de la réunion du comité de pilotage du 7 novembre 2017 présidée par monsieur le directeur de cabinet, il a été décidé, après présentation des études d'enjeux réalisées par le CEREMA, de retenir les quatre enjeux nationaux et deux enjeux locaux en matière de sécurité routière pour les cinq ans à venir.

→ 4 enjeux impératifs ont ainsi été retenus :

1. le risque routier professionnel,
2. la conduite après usage de substances psychoactives,
3. les jeunes,
4. les seniors;

→ 2 enjeux supplémentaires s'y ajoutent :

1. les deux-roues motorisés,
2. les usagers vulnérables (piétons, vélos, cyclos, motos, les deux-roues motorisés, quads non carrossés et les nouveaux modes de déplacements.

Pour chacun de ces enjeux, un groupe de travail a été constitué, afin d'affiner la compréhension des enjeux, d'identifier des gisements de progrès, et proposer des orientations d'actions.

Afin de pérenniser la mobilisation des acteurs de la thématique sur la durée du DGO, le pilotage de chaque groupe de travail a été confié à un service de l'État. Le co-pilotage étant assuré par une association ou une collectivité. Pour chaque enjeu, la DDTM a réalisé et présenté une étude d'approfondissement de l'enjeu étudié.

<b>Groupe de travail</b>	<b>Pilote</b>	<b>Co-pilote</b>
Risque routier professionnel	CARSAT	
Conduite après usage de substances psychoactives	ARS DT50	
Jeunes	DSDEN	
Seniors	DDCS	
Deux-roues motorisés	GGD	Chargée de mission deux-roues motorisées
Usagers vulnérables	DDSP	

## II - Le département de la Manche : contexte local

### 1. Situation géographique et démographique

Avec ses 5951 km<sup>2</sup>, le département de la Manche se classe cinquantième sur les 101 départements français pour sa superficie. Il représente 0,94 % des 633 860 km<sup>2</sup> de la France et 19,9 % des 29 906 km<sup>2</sup> de la région de Normandie.

En matière de population, il est au cinquante-troisième rang, avec 498 362 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2016, soit 0,75 % de la population française (66 618 176 habitants) et 14,9 % de la population normande (3 335 929 habitants).

L'armature urbaine du département est constituée pour l'essentiel d'un réseau dense de petites villes et de gros bourgs. Aussi, seulement 9 % des Manchois résident à plus de 15 mn de trajet routier de la ville la plus proche. La moitié de la population manchoise habite dans des communes rurales, contre seulement 20 % pour la France entière.

Les 6 principales unités urbaines de la Manche sont Cherbourg-en-Cotentin (82 841 habitants), Granville (26 077), Saint-Lô (23 886), Avranches (15 407), Carentan-les-Marais (9 241) et Coutances (9 039 habitants). Elles totalisent 33,4 % de la population du département.

La France dispose de 54 ports de commerce. Deux sont situés dans la Manche : celui de Cherbourg-en-Cotentin se classe 14<sup>ème</sup> pour l'importance du trafic. Il est en liaison maritime avec l'Irlande (Rosslare, à 672 km) et l'Angleterre (Poole, à 134 km, Portsmouth, à 153 km). Celui de Granville n'a qu'une importance locale (liaison avec les îles anglo-normandes) et se classe seulement 36<sup>ème</sup>.

Saint-Lô, le chef-lieu du département, est distant de 306 km et 3 h 10 mn de Paris et Cherbourg-en-Cotentin, l'agglomération principale, de 356 km et 4 h de route.

### 2. Réseau routier

La longueur du réseau routier de la France métropolitaine et de la Manche en 2017 :

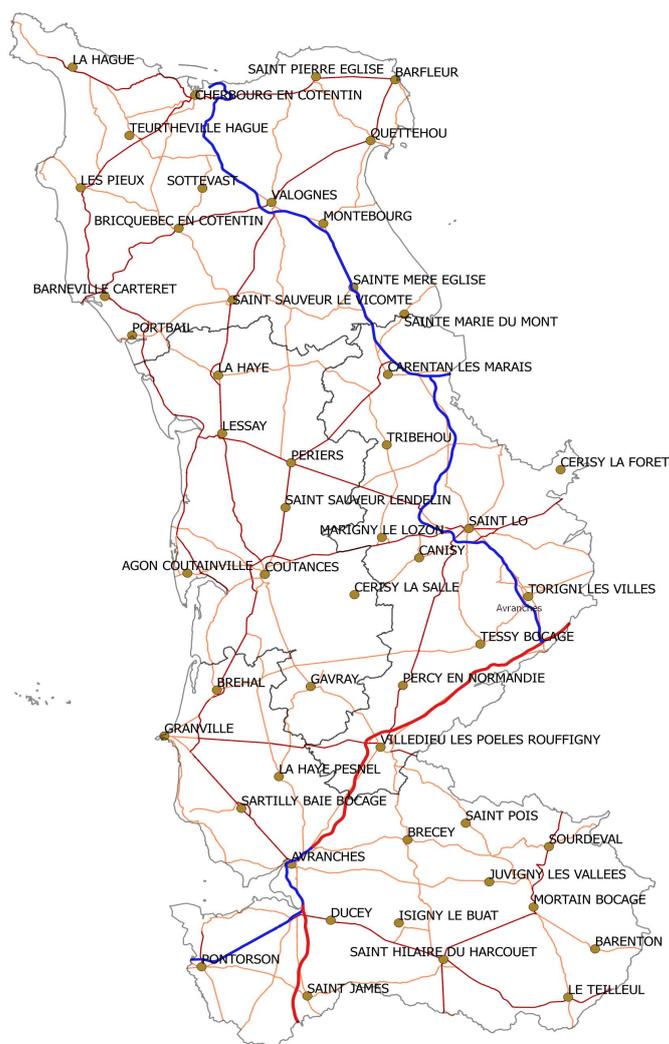
Type de réseau	France	Manche	Part de la Manche
Autoroutes	11 612	61	0,53%
Routes nationales	9 585	139	1,45%
Routes départementales	378 791	7 762	2,05%
Routes communales	691 031	7 676	1,11%
Ensemble des voies	1 103 366	15 638	1,42%

Le département de la Manche est donc relativement bien pourvu en terme de réseau routier. En effet, à l'exception des autoroutes, la densité du réseau routier manchois est supérieure à la moyenne, tout particulièrement pour les routes départementales. D'autant que la superficie du département correspond à 1,09 % de la France métropolitaine.

Trois axes routiers sont essentiels pour l'économie du département :

- la RN 13, qui prolonge l'autoroute A 13 à partir de Caen et qui relie ainsi Cherbourg-en-Cotentin à la région parisienne et aux destinations situées au-delà,
- l'A 84, « autoroute des Estuaires », qui relie Caen à Rennes,
- la RN 174, reliant Carentan à Saint-Lô, c'est un itinéraire de liaison entre la RN 13 et l'autoroute des Estuaires, qui permet d'assurer une desserte nord-sud du département de la Manche

### Réseau principal



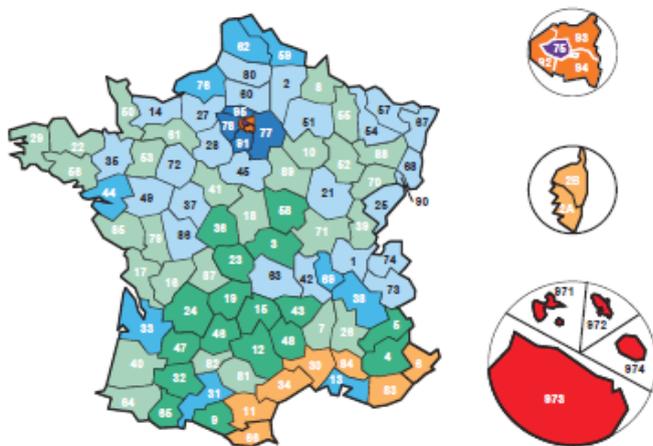
### 3. Typologie du département dans les analyses relatives à la sécurité routière

Le département de la Manche, de par ses caractéristiques géographiques et fonctionnelles est classé en famille 9 au titre des indicateurs locaux de sécurité routière.

La famille 9, dite de transition, présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie. Géographiquement situés le long du littoral atlantique ou à l'intérieur des terres, ils connaissent un tourisme de camping notable mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est le plus élevé, et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.

Descriptif et carte des familles de départements :

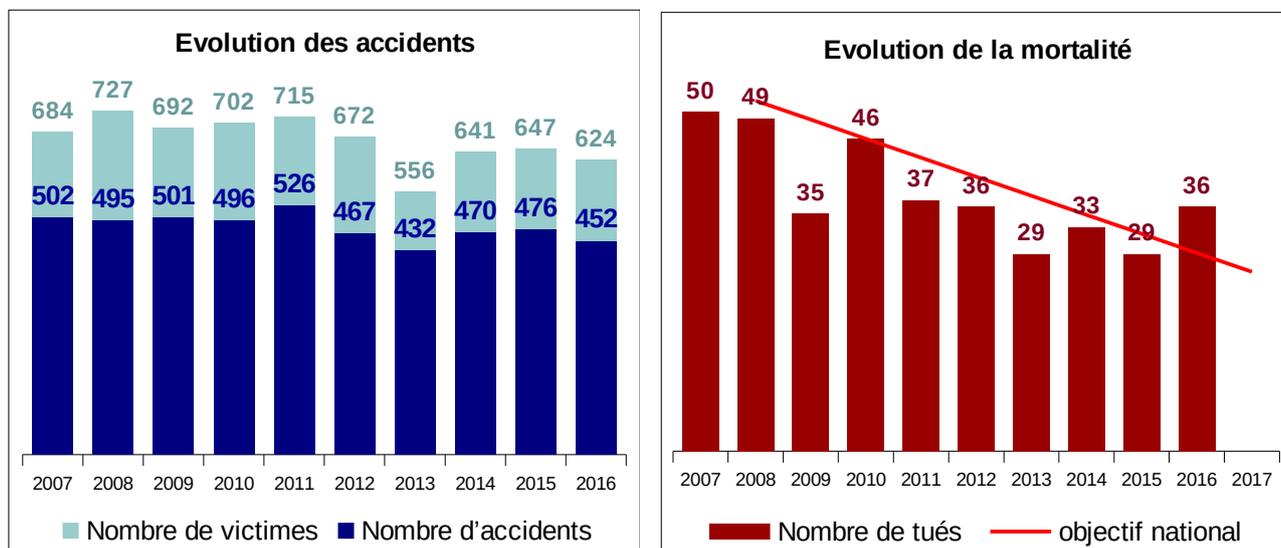
N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



### III - Accidentologie générale depuis 2007

#### 1. Analyse globale

L'analyse de l'accidentologie des 10 dernières années dans le département de la Manche, détaillée ci-dessous, montre une tendance à la baisse des accidents malgré une courbe annuelle oscillante, ainsi qu'une baisse assez nette du nombre de tués.



La comparaison des chiffres sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016 permet de chiffrer de manière plus précise cette évolution.

Ainsi, sur la période 2007-2011, on comptabilise au total 2 520 accidents et 3 520 victimes (tués et blessés), ce qui représente une moyenne de 504 accidents et 704 victimes par an. Sur la période 2012-2016, on recense 2 297 accidents et 3 140 victimes, soit une moyenne de 459 accidents et 628 victimes par an. L'évolution de l'accidentologie entre ces deux périodes est la suivante :

- **Une baisse de 9% des accidents**
- **Une baisse de 11% des victimes**

Concernant la mortalité, sur la période 2007-2011, le département enregistre 205 accidents mortels, ayant causé 217 tués. Sur la période 2012-2016, on compte 151 accidents mortels et 163 tués, soit une moyenne de 33 tués par an. L'évolution de la mortalité entre ces deux périodes est la suivante :

- **Une baisse de 26% des accidents mortels**
- **Une baisse de 25% des tués**

L'objectif fixé par le gouvernement en 2015 pour le département de la Manche, est de descendre en dessous du seuil de **18 tués en 2020**. Si depuis 2007 on observe une évolution relativement régulière, tendant vers l'objectif fixé, le résultat de l'année 2016 compromet les chances d'atteindre cet objectif fixé pour 2020.

## 2. Evolution de la gravité des blessures

Entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, on observe une baisse de la gravité des blessures.

Période	2007-2011	2012-2016	Evolution
Tués	217	163	<b>-25%</b>
BH	1448	1135	<b>-22%</b>
BL	1855	1842	<b>-1%</b>
part tués	6%	5%	
part BH	41%	36%	

La baisse du nombre de victimes entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 concerne principalement les tués et les blessés hospitalisés. Le nombre de blessés légers, lui, évolue peu.

Ainsi, entre 2007-2011 et 2012-2016, la part des tués et blessés hospitalisés est passée de 47 % à 41 %.

## 3. Evolution de la localisation des accidents

62 % des accidents survenus entre 2012 et 2016 se sont produits en agglomération. Entre 2007 et 2011 ils représentaient moins de 60 %.

Entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, les accidents ont davantage diminué en rase campagne.

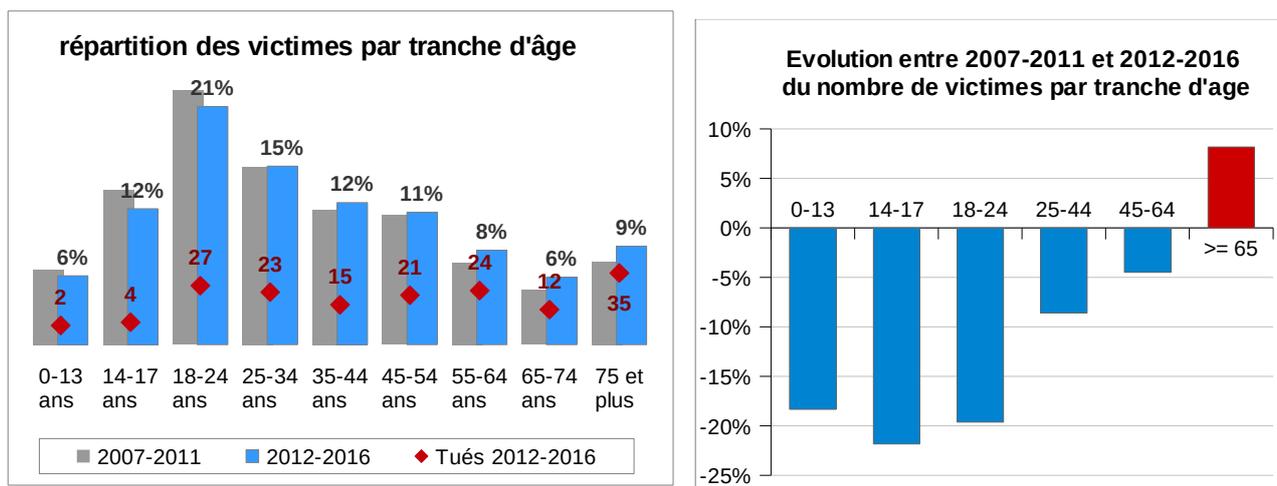
Evolution entre 2007-2011 et 2012-2016		
	en aggro	hors aggro
Accidents	-5%	-14%
Acc. Mortels	-25%	-27%
Tués	-28%	-24%
Blessés	-7%	-14%

La baisse du nombre d'accidents corporels et de blessés est plus marquée en rase campagne (-14%) qu'en milieu urbain (-5%).

Concernant la baisse des accidents mortels, il n'y a pas de nette distinction entre le milieu urbain et la rase campagne.

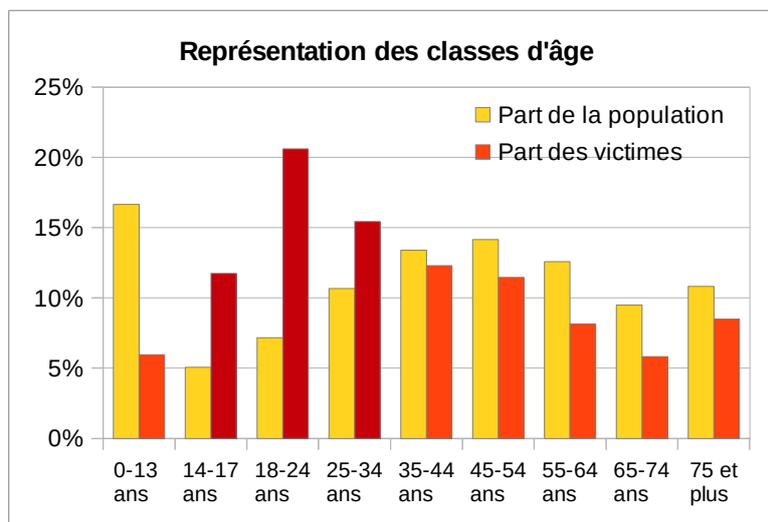
## 4. Evolution des personnes impliquées

### L'âge des victimes



L'évolution de l'accidentologie entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 est favorable aux jeunes. En effet, si on constate une baisse du nombre de victimes pour presque toutes les tranches d'âge, la plus forte baisse concerne les jeunes de moins de 25 ans (-20%). En revanche les victimes seniors de 65 ans et plus progressent (+8%), et plus particulièrement les plus de 75 ans, qui affichent une hausse de 19%.

Par conséquent, la part des victimes de moins de 25 ans diminue entre les deux périodes 2007-2011 et 2012-2016 tandis que la part des autres tranches d'âge augmente.



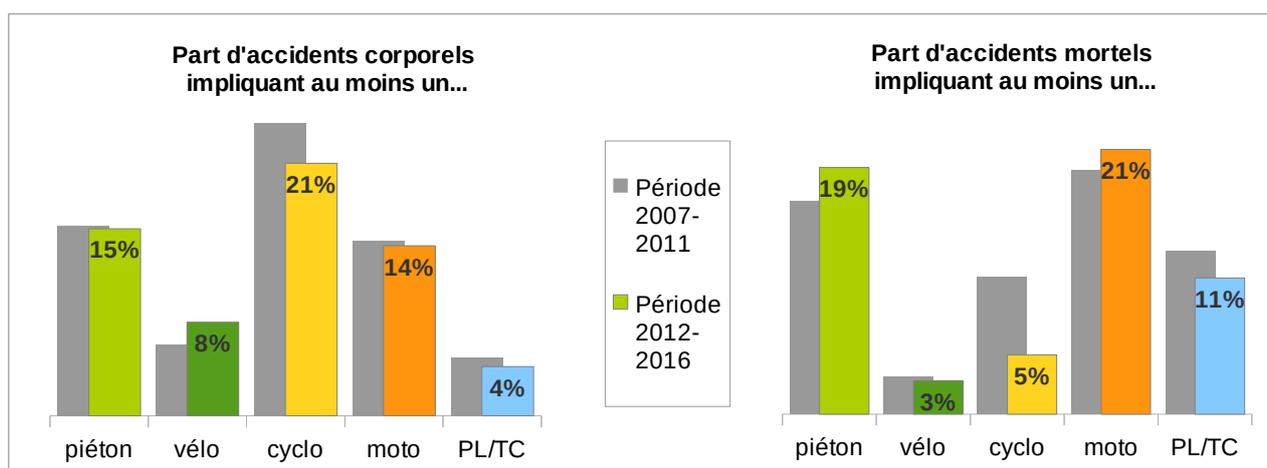
Les jeunes sont toujours les plus touchés, à plus forte raison les 18-24 ans : ils comptabilisent plus de 20 % des victimes d'accidents de la route alors qu'ils représentent à peine plus de 7 % de la population, ainsi que les 14-17 ans (5 % de la population, mais 12 % des victimes de la route).

Notons également que la population senior dans la Manche a augmenté de près de 8 % en 5 ans (11 % pour les plus de 75 ans), tandis que la population de moins de 25 ans a diminué de près de 4 %.

## Les catégories d'usagers

Le véhicule le plus impliqué dans les accidents, corporels ou mortels, demeure la voiture, qui est également le moyen de déplacement le plus utilisé dans le département. **Les véhicules légers (VL + VU) sont impliqués dans plus de 80 % des accidents** (82 % des accidents corporels, 84 % des accidents mortels).

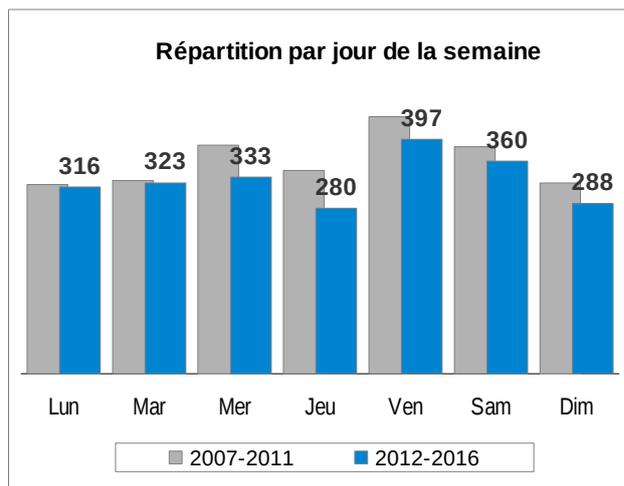
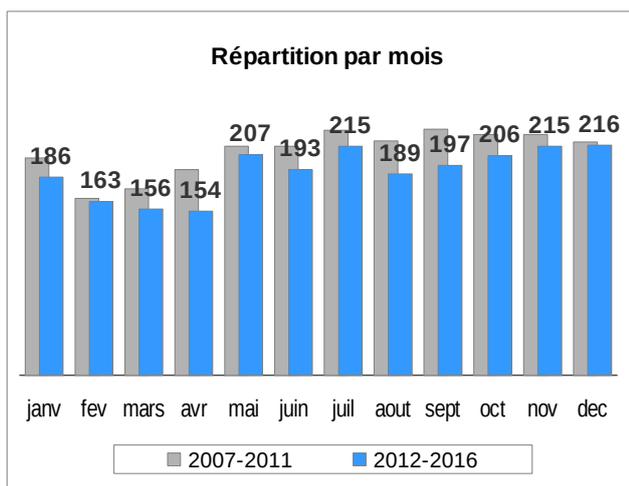
Concernant les autres modes de déplacement impliqués dans les accidents corporels, on retrouve les cyclos, et les piétons. S'agissant des accidents mortels, les motocyclistes et les piétons sont les plus impliqués après les usagers de véhicules légers.



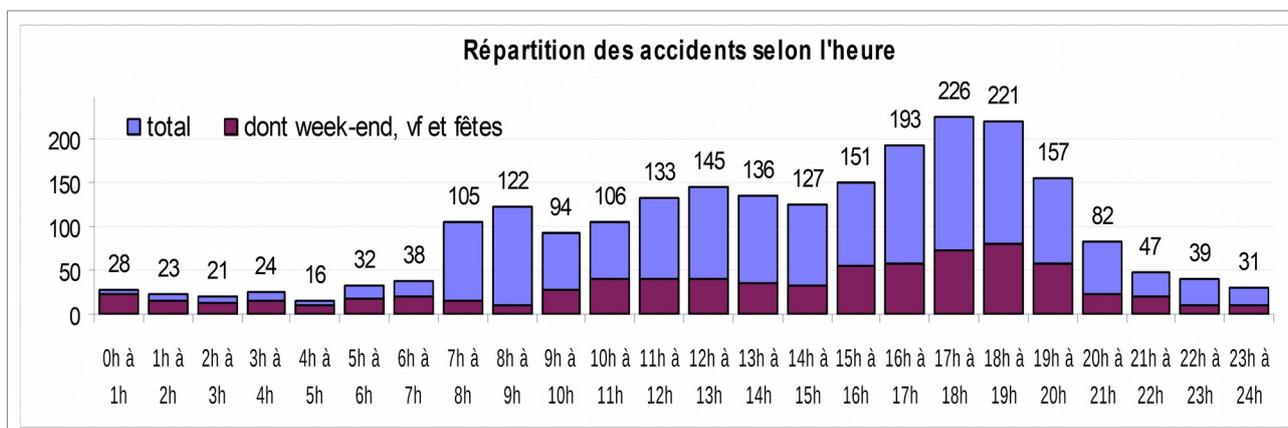
À l'exception des cyclistes, l'accidentologie pour toutes les catégories d'usagers est en baisse. Le développement potentiel de l'usage du vélo ces dernières années peut être une des raisons de la hausse des victimes cyclistes.

Les impliqués cyclomotoristes affichent la plus forte baisse. La diminution observée de la circulation de cyclomotoristes peut être une des raisons de cette baisse.

## Répartition dans le temps



Les accidents sont plus nombreux entre mai et juillet et en fin d'année, et de manière globale, plus élevés au deuxième semestre. Cette situation diffère légèrement de la répartition au cours la période 2007-2011.



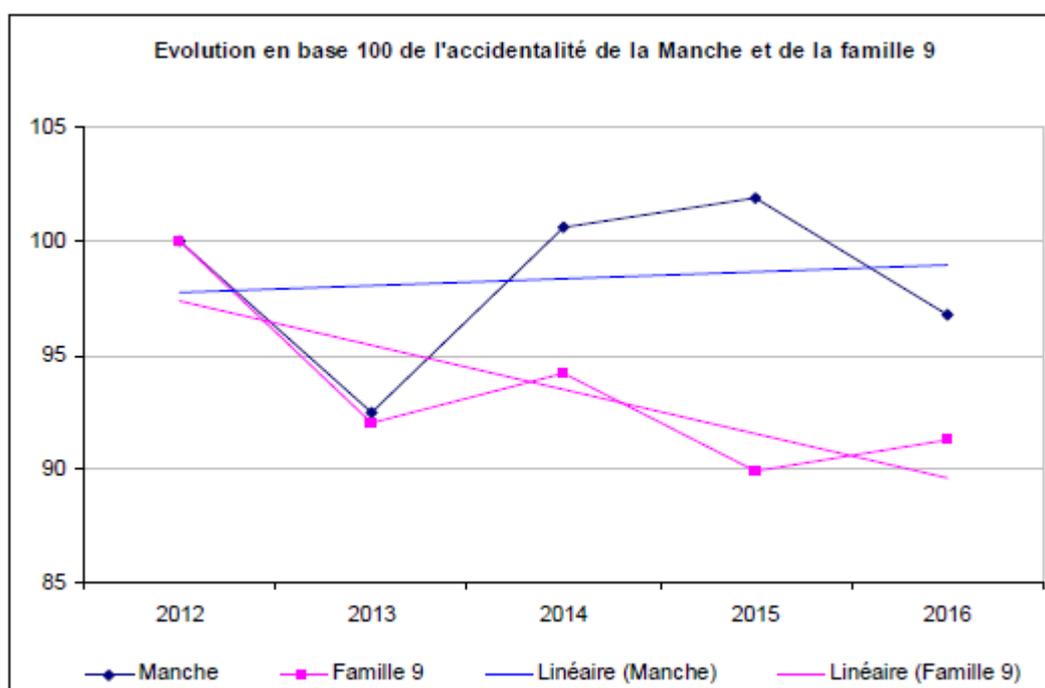
De plus, les accidents sont plus fréquents les vendredi et samedis, et en fin d'après-midi : 33 % des accidents ont lieu entre le vendredi et le samedi et 35 % ont lieu entre 16h et 20h. Les accidents de nuit se produisent le plus souvent le week-end.

## 5. Tendance de l'accidentalité 2012-2016 au regard de la famille 9

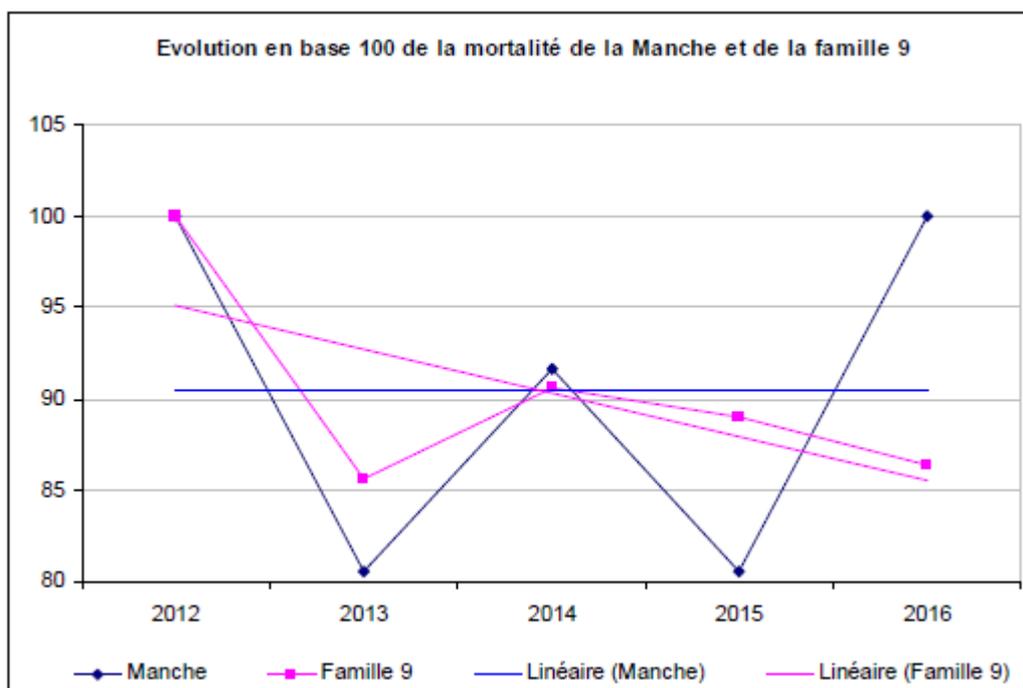
Entre 2012 et 2016, la Manche a vu son nombre d'accidents diminuer de 3 % et celui des tués rester stable alors que sur la même période, ces chiffres ont baissé pour la famille 9 respectivement de 9 % et 14 %.

Année	Manche				Famille 9			
	Accidents	Tués	BH	BL	Accidents	Tués	BH	BL
2012	467	36	242	394	8358	910	5180	5676
2013	432	29	197	330	7690	779	4855	4893
2014	470	33	248	360	7874	825	5082	5030
2015	476	29	233	385	7516	810	4902	4766
2016	452	36	215	373	7631	786	4943	4812
Total sur 5 ans	2297	163	1135	1842	39069	4110	24962	25177
Evolution sur 5 ans	-3.2%	0.0%	-11.2%	-5.3%	-8.7%	-13.6%	-4.6%	-15.2%

L'évolution comparée en base 100 des accidents et des tués sur la période 2012/2016, dans la Manche et dans la famille 9, donne les courbes suivantes :



Ainsi, concernant le nombre d'accidents dans la Manche, la tendance est en légère hausse tandis que celle de la Famille 9 est en forte baisse.



S'agissant du nombre de tués dans la Manche, la tendance est stable alors que celle de la Famille 9 est en baisse.

## IV - Bilan du DGO 2013-2017

Le bilan du DGO 2013-2017 a permis de réfléchir, avec l'ensemble des partenaires concernés, à la pertinence des actions de sécurité routière passées et futures.

Dans le cadre du DGO 2013-2017, 6 enjeux avaient été retenus :

1. L'alcool et les stupéfiants
2. Les jeunes de moins de 25 ans
3. Les deux-roues motorisés
4. Les usagers vulnérables en agglomération
5. Les seniors (65 ans et plus)
6. Le risque routier professionnel

### 1. Bilan général des actions entreprises entre 2013 et 2017

Lorsque l'on parle d'actions entreprises au titre de la sécurité routière, deux types doivent être distinguées :

- les actions réalisées par les différents organismes financés par le plan départemental d'actions sécurité routière
- les actions réalisées en direct par la coordination sécurité routière, à l'aide de son réseau d'IDSR

Ainsi, entre 2013 et 2017, plus de 900 actions de sensibilisation à la sécurité routière ont été menées dans le département de la Manche. Ces dernières ont représenté plus de 176000 euros de budget.

S'agissant de la coordination sécurité routière,

<u>Années</u>	<u>Nombre d'actions</u>	<u>Financement</u>
<b>2017</b>	161	6599
<b>2016</b>	159	5034
<b>2015</b>	145	5982
<b>2014</b>	145	4610
<b>2013</b>	138	6259
<b>Total</b>	<b>748</b>	<b>28484 euros</b>

S'agissant de nos partenaires locaux,

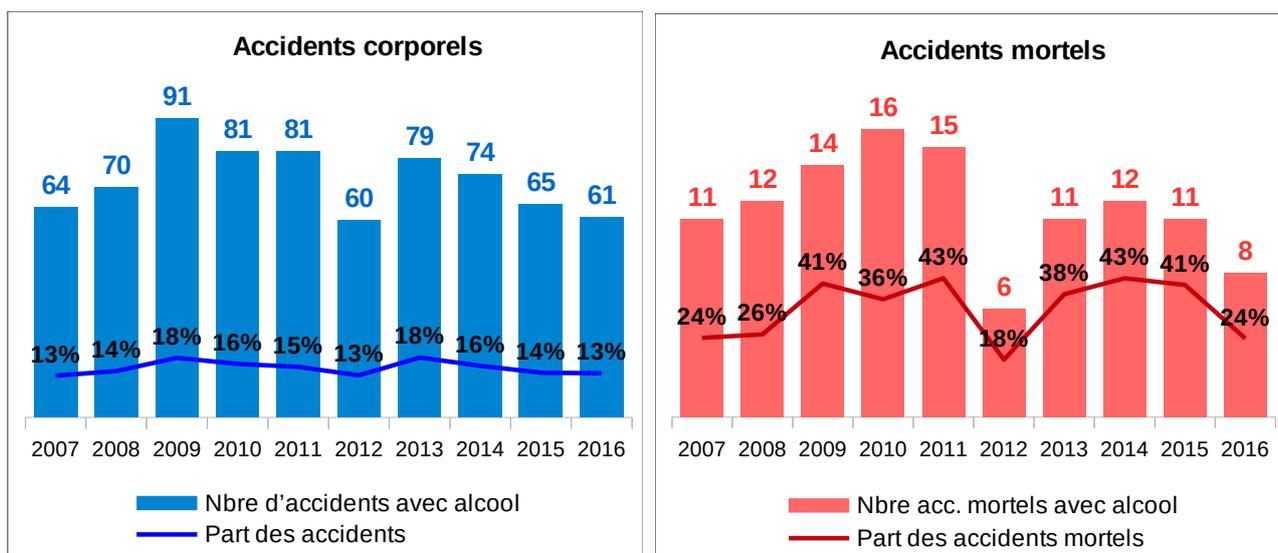
<u>Années</u>	<u>Nombre d'actions</u>	<u>Financement</u>
2017	40	29769
2016	35	26734
2015	30	29234
2014	21	29670
2013	36	32539
<b>Total</b>	<b>162</b>	<b>147946 euros</b>

## 2. Bilan de l'enjeu n°1 – L'alcool et les stupéfiants

### Bilan de l'accidentologie

*(Par accident avec alcool il faut comprendre accident impliquant un conducteur avec un taux d'alcool dépassant le seuil légal d'alcoolémie c'est à dire 0,5 g/l.)*

L'analyse des accidents avec alcool des 10 dernières années, détaillée ci-dessous, montre une tendance à la baisse des accidents et des accidents mortels, bien que cette baisse ne soit pas régulière.



La comparaison des chiffres sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016, donne les résultats suivants :

Sur la période 2012-2016, 339 accidents impliquent un conducteur avec un taux d'alcool dépassant le seuil légal d'alcoolémie, ce qui représente une moyenne de 68 accidents par an. Ces accidents ont fait 49 tués et 451 blessés, soit une moyenne de 10 tués et 90 blessés par an.

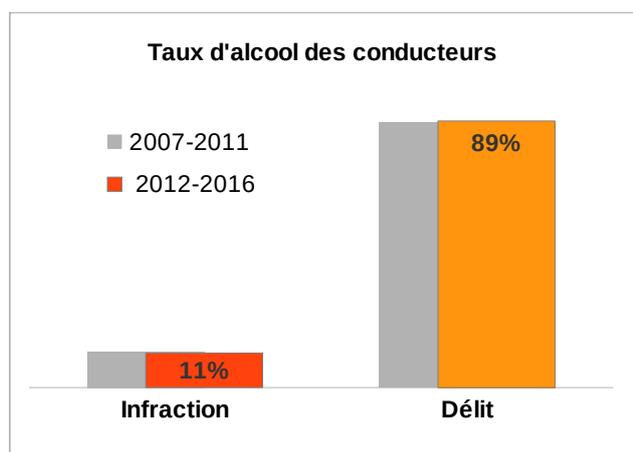
Par rapport à la période 2007-2011, l'évolution enregistrée est la suivante :

- Une baisse de 12% des accidents corporels avec alcool
- Une baisse de 29% des accidents mortels avec alcool
- Une baisse de 33% des tués dans un accident avec alcool

Cette évolution suit de près l'évolution de l'accidentologie globale, par conséquent la part des accidents corporels et mortels avec alcool dans l'accidentologie globale évolue peu : sur la période 2012-2016, les accidents avec alcool représentent

- 14,8% des accidents corporels (15,4% sur la période 2007-2011)
- 31,8% des accidents mortels (33,2% sur la période 2007-2011)

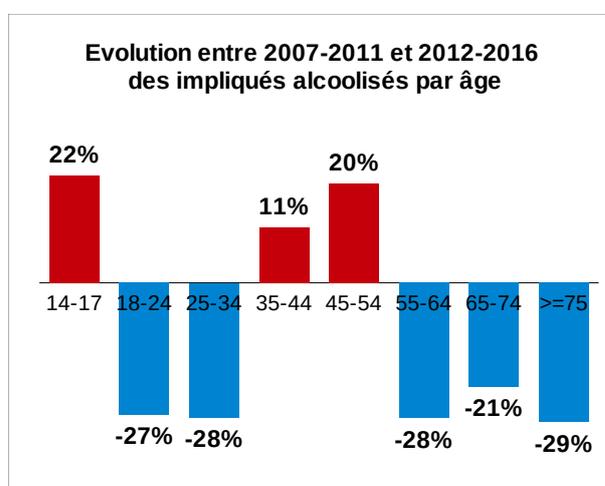
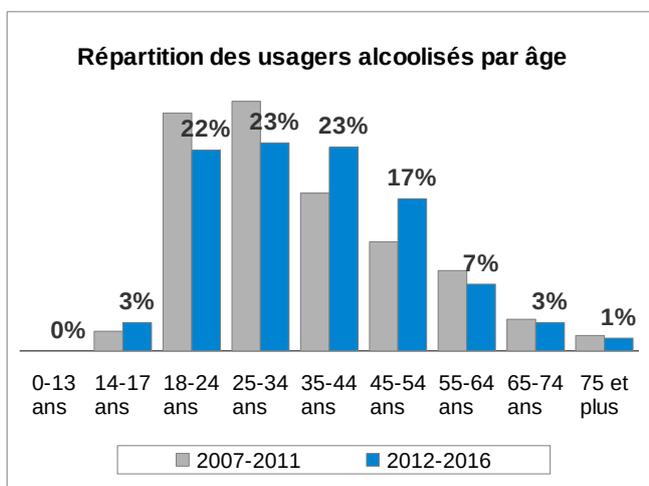
### L'alcoolémie



Le taux d'alcool constaté la plupart du temps dépasse 0,8g/l. Près de 90 % des conducteurs présentant une alcoolémie positive sont en situation de délit.

Cette situation n'a pas évolué entre la période 2007-2011 et la période 2012-2016.

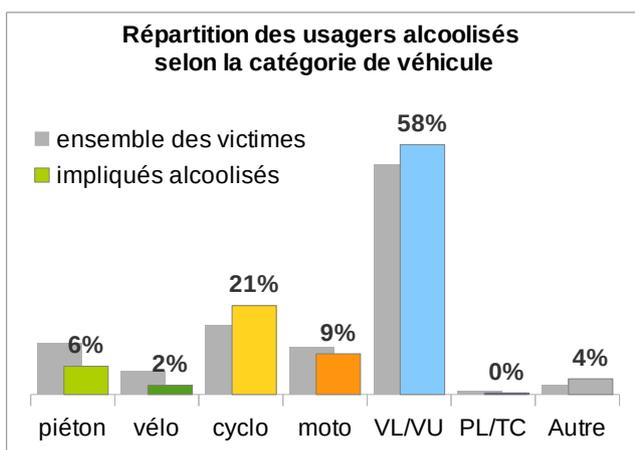
### L'âge des usagers alcoolisés



Selon la répartition par âge des usagers (conducteurs et piétons) contrôlés en état d'alcoolémie positive après un accident de la route, les jeunes (de plus de 18 ans) sont les plus exposés. 22% des contrevenants ont entre 18 et 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 7% de la population du département.

L'évolution des usagers alcoolisés entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016 montre que l'exposition des 18-34 ans dans la conduite en état d'alcoolémie diminue, en revanche le nombre d'usagers alcoolisés de 14-17 ans et entre 35 et 54 ans augmente.

### Les impliqués alcoolisés



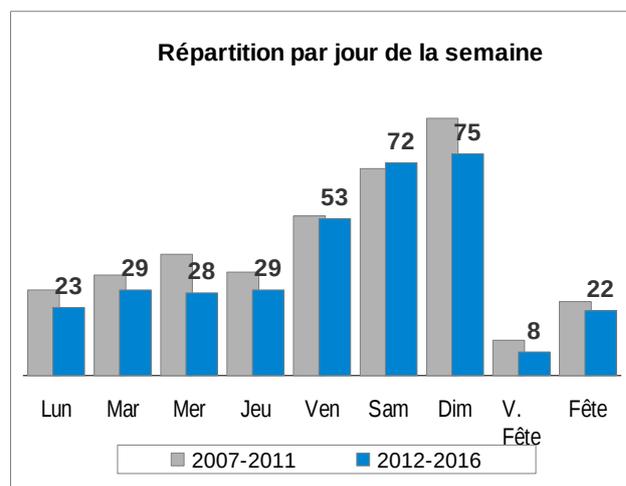
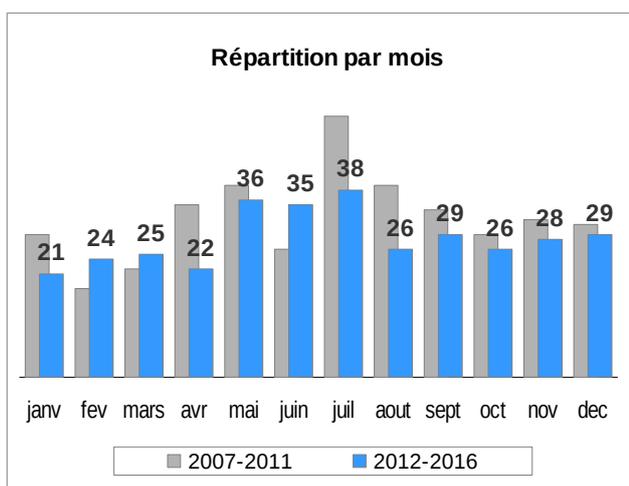
La répartition des impliqués alcoolisés se rapproche de celle des victimes tous accidents.

Les impliqués alcoolisés sont en premier lieu des conducteurs de véhicule légers, puis des conducteurs de cyclo.

30 % des impliqués alcoolisés sont usagers de deux-roues motorisés, alors que les victimes de deux-roues représentent 27 % des victimes d'accidents.

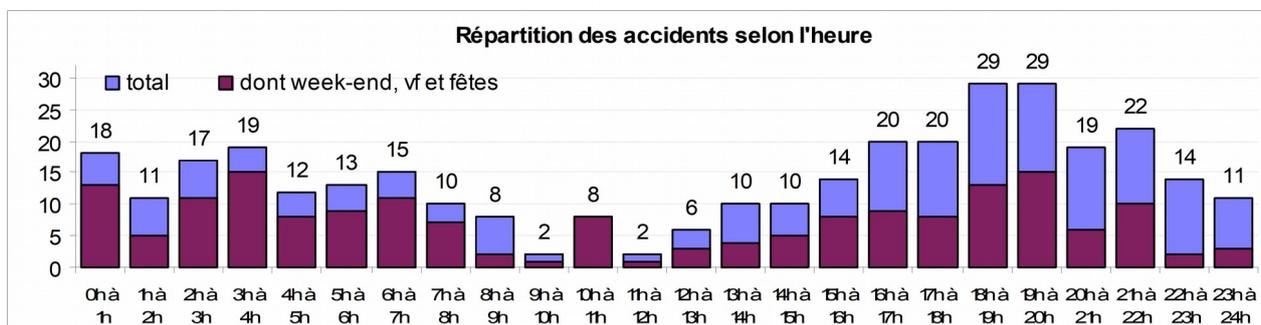
### Répartition des accidents dans le temps

Le nombre d'accidents corporels avec au moins un usager en état d'alcoolémie positive est plus important entre mai et juillet qu'au cours des autres mois de l'année, et de manière globale, plus élevé au deuxième semestre. Cette situation diffère légèrement de la répartition au cours la période 2007-2011.



Les accidents sont plus fréquents les samedis et dimanches, et en fin d'après-midi. 43 % des accidents avec alcool ont lieux le week-end et 29 % ont lieux entre 16h et 20h.

Plus du quart des accidents avec alcool a lieu de nuit (entre minuit et 6h). Considérant le faible trafic la nuit, la représentation des accidents avec alcool de nuit est considérable.



### Localisation des accidents

51 % des accidents avec alcool se sont produits en agglomération.

La commune de Cherbourg-en-Cotentin rassemble 37 % des accidents avec alcool entre 2012 et 2016 dans le département, cependant la part des accidents avec alcool est légèrement plus faible à Cherbourg-en-Cotentin que pour l'ensemble du département (respectivement 13,7 % et 14,8%). Viennent ensuite les communes de Granville et Saint-Lô. Ces deux dernières communes ont une part d'accidents avec alcool faible par rapport à l'ensemble du département (moins de 4%)

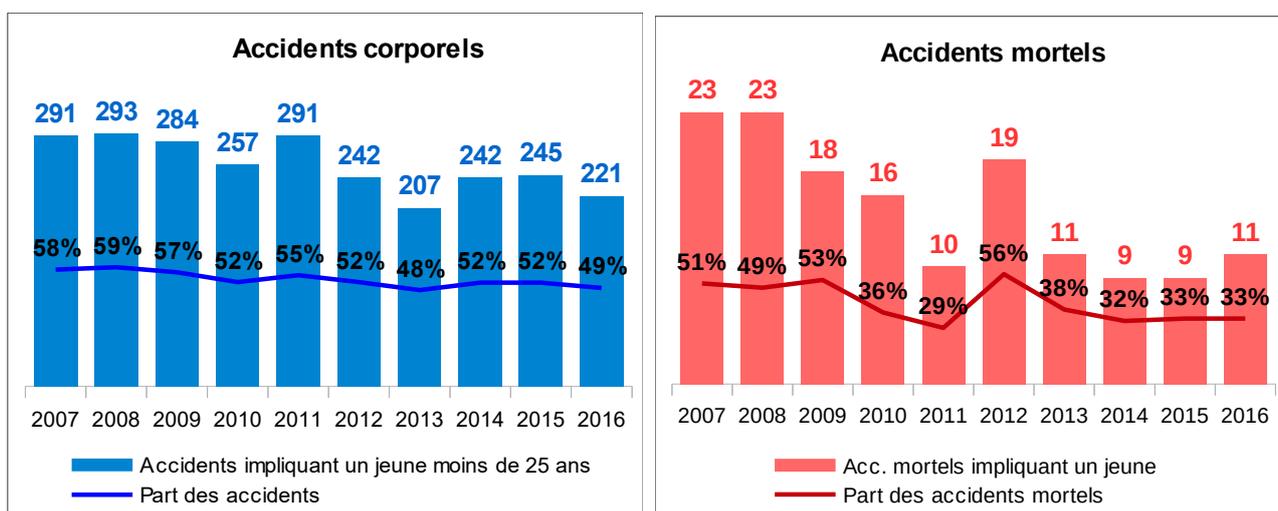
### **Bilan des actions menées entre 2013 et 2017**

L'alcool est un enjeu absolu dans le département de la Manche. De nombreuses interventions ont donc été réalisées sur le sujet, tant par nos partenaires que par la coordination. L'enjeu « alcool » a été le deuxième poste de dépenses de nos PDASR de 2013 à 2017.

### 3. Bilan de l'enjeu n°2 – Les jeunes

#### Bilan de l'accidentologie

Sur la période 2012-2016, on compte 1 157 accidents impliquant un jeune de moins de 25 ans, dont 59 mortels, ce qui représente 50 % des accidents corporels et 39 % des accidents mortels. Ces accidents ont fait 62 tués (dont 33 tués jeunes) et 1 680 blessés (dont 1 170 jeunes), ce qui représente en moyenne 12 tués et 336 blessés par an.



Par rapport à la période 2007-2011, on constate une baisse du nombre d'accidents corporels impliquant un jeune, et de manière plus prononcée des accidents mortels.

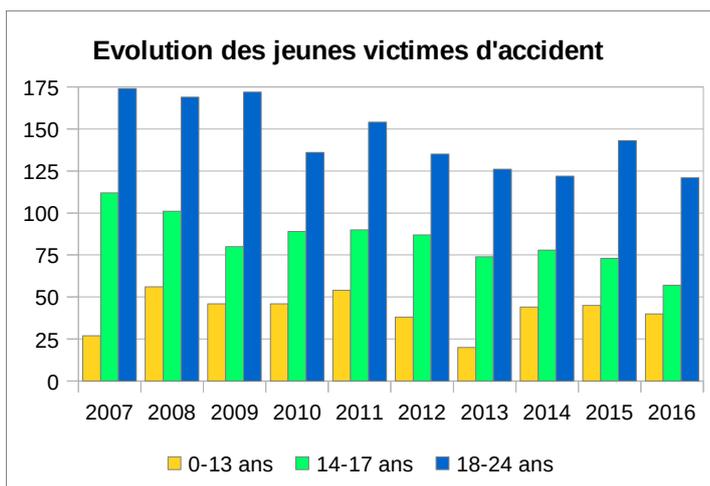
L'évolution détaillée est la suivante :

- Une baisse de **18,3%** des accidents corporels
- Une baisse de **17,7 %** des blessés
- Une baisse de **34,4 %** des accidents mortels
- Une baisse de **36,1 %** des tués

L'implication des jeunes dans les accidents ne signifie pas systématiquement qu'ils soient victimes : dans 14 % des accidents impliquant un jeune, aucune victime de moins de 25 ans n'est à déplorer.

- **80 %** des accidents impliquent un **conducteur** de moins de 25 ans (victime ou non)
- **10 %** des accidents impliquent un **piéton** de moins de 25 ans
- dans 20 % des accidents impliquant un jeune, le (les) conducteurs impliqués ne sont pas des jeunes

## Les victimes jeunes



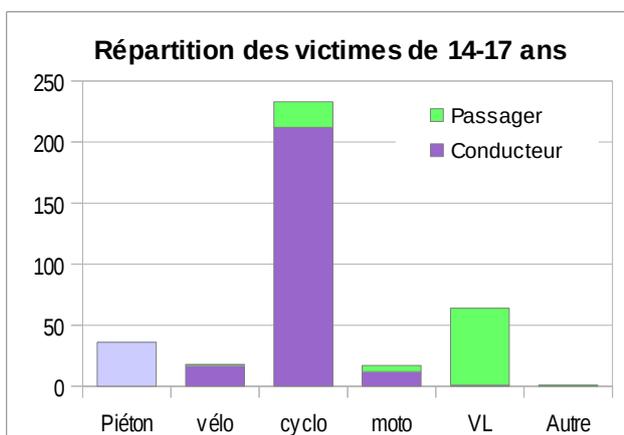
Le nombre de victimes jeunes a baissé entre les périodes 2007-2011 et 2012-2013 :

- 18 % pour les 0-13 ans
- 22 % pour les 14-17 ans
- 20 % pour les 18-24 ans

Les jeunes demeurent les plus touchés dans les accidents de la route, plus particulièrement les 18-24 ans : ils comptabilisent plus de 20 % des victimes d'accidents de la route alors qu'ils représentent moins de 7 % de la population, ainsi que les 14-17 ans (moins de 5 % de la population, mais 12 % des victimes de la route).

## Les modes de déplacements

Les graphiques ci-après montrent la répartition des usagers de moins de 25 ans impliqués dans un accident selon le mode de déplacement et la position de ce jeune dans le véhicule lors de l'accident (conducteur ou passager).

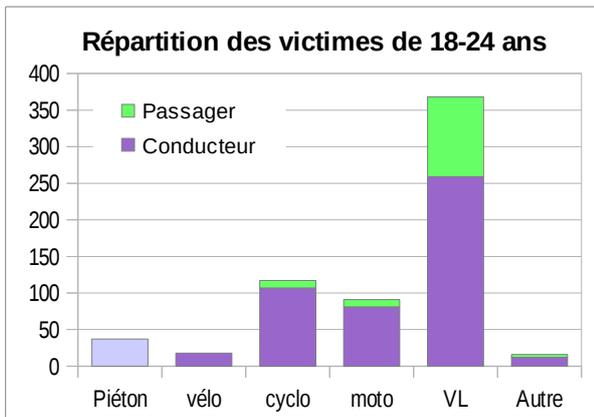


Les victimes d'accidents entre 14 et 24 ans sont en grande partie conducteurs (75 % chez les 14-17 ans et 79 % chez les 18-24 ans). Ils ont donc un rôle actif dans l'accident.

Les jeunes de 14-17 ans victimes d'accidents de la route sont en grande majorité des conducteurs de cyclomoteurs (57 % des victimes), puis passager de VL.

Les 4 personnes de 14-17 ans, tuées sur la période 2012-2016, se répartissent comme suit :

- 1 conducteur de cyclomoteurs
- 1 passager de VL
- 2 piétons

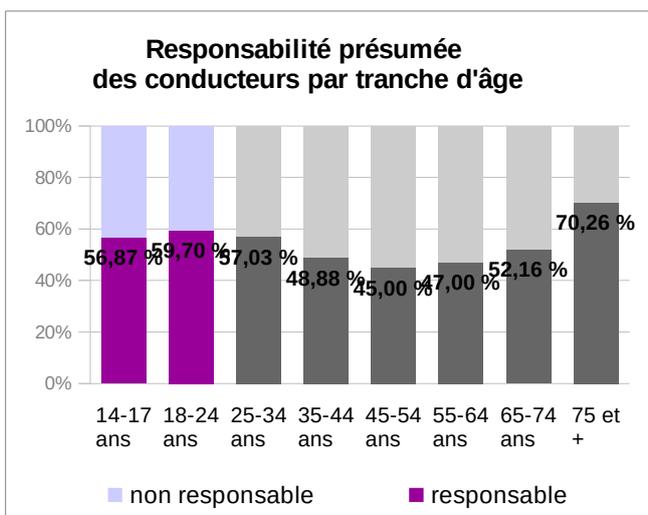


Les jeunes de 18-24 ans victimes d'accidents de la route sont en grande majorité des conducteurs de VL (40 % des victimes) mais également de cyclomoteurs (16%) et de motocyclette (12%)

Parmi les 27 tués de 18-24 ans, on compte

- 15 conducteurs et 3 passagers de véhicule léger
- 6 conducteurs de motocyclette
- 1 conducteur de cyclomoteurs
- 2 piétons

### La responsabilité des jeunes (conducteurs et piétons)



Le graphique ci-contre montre la responsabilité présumée des conducteurs (tous véhicules confondus) impliqués dans un accident de la route, selon leur tranche d'âge.

Chez les jeunes conducteurs la responsabilité présumée est plus importante que pour la plupart des autres tranches d'âge. Cette tendance est un peu plus marquée chez les 18-24 ans (60%) que chez les 14-17 ans (57%).

Entre 25 et 65 ans la part des conducteurs présumés responsable est inférieure à 50 %.

## Bilan des actions menées entre 2013 et 2017

Les actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des jeunes ont été les plus nombreuses, avec un réseau d'intervenants très actif sur cette thématique majeure dans notre département. A titre d'exemple, plus de 57000 élèves ont participé aux actions menées par la coordinaion dans les différents établissement scolaires.

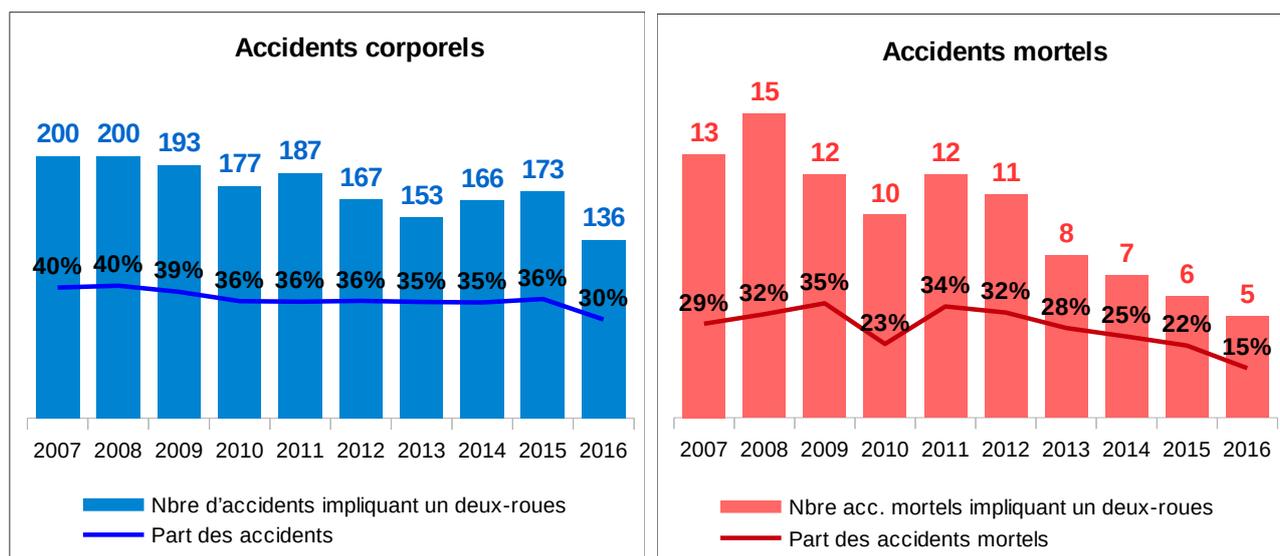
La thématique « jeune » a été le budget le plus important du PDASR ces dernières années. Il en représente près de la moitié.

## 4. Bilan de l'enjeu n°3 – Les deux-roues motorisés

### Bilan de l'accidentologie

L'analyse des accidents impliquant un deux-roues motorisé des 10 dernières années, détaillée ci-dessous, montre une tendance à la baisse des accidents et, de manière beaucoup plus prononcée, des accidents mortels.

La comparaison des chiffres sur les périodes 2007-2011 et 2012-2016, confirme cette baisse :



Sur la période 2012-2016, 957 accidents impliquent un deux-roues motorisé, ce qui représente une moyenne de 159 accidents par an. Ces accidents ont fait 37 tués et 902 blessés, soit une moyenne de 7 tués et 180 blessés par an.

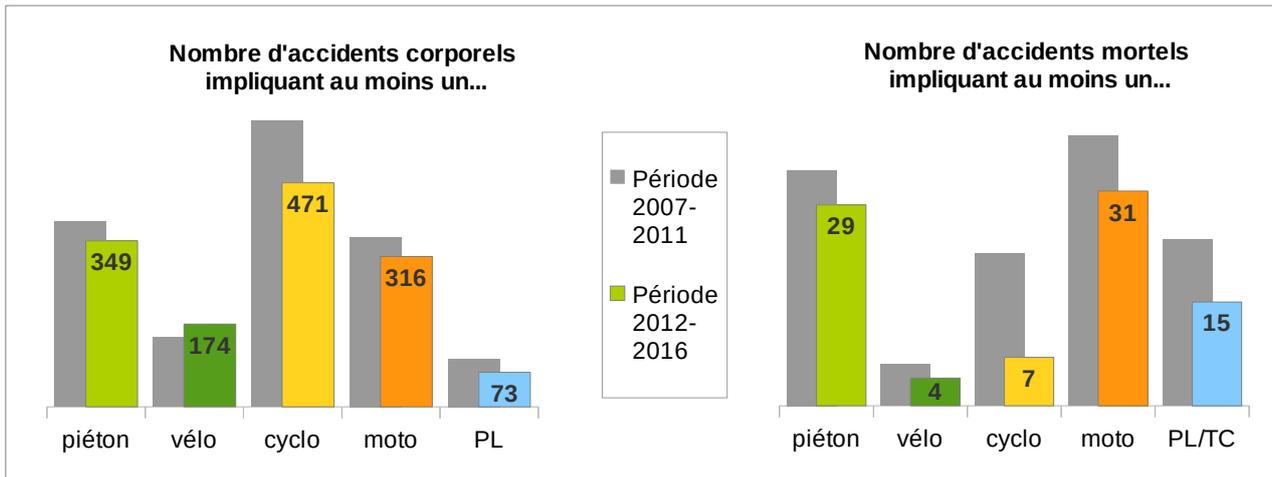
Par rapport à la période 2007-2011, l'évolution enregistrée est la suivante :

- **Une baisse de 17% des accidents impliquant un deux-roues**
- **Une baisse de 40% des accidents mortels impliquant un deux-roues**
- **Une baisse de 42% des tués dans un accident impliquant un deux-roues**

Cette évolution est nettement plus prononcée que l'évolution de l'accidentologie globale, par conséquent la part des accidents corporels et mortels impliquant un deux-roues dans l'accidentologie globale a diminué :

sur la période 2012-2016, les accidents impliquant un deux-roues représentent

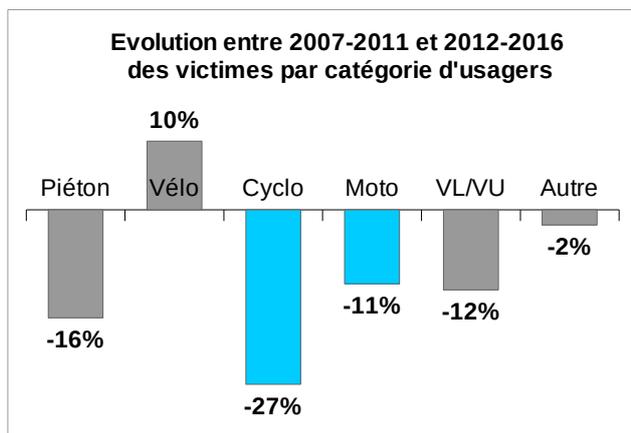
- **34,6% des accidents corporels (38% sur la période 2007-2011)**
- **24,5% des accidents mortels (30% sur la période 2007-2011)**



En faisant la distinction du type de deux-roues impliqué (motocyclette ou cyclomoteur), on observe des évolutions très différentes : comme le montre les graphiques ci-dessus, le nombre de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels diminue significativement tandis que l'évolution des accidents impliquant une moto suit la tendance générale d'évolution. En ce qui concerne les accidents mortels, on observe une chute des accidents mortels impliquant un cyclomoteur.

L'évolution détaillée entre 2007-2011 et 2012-2016 est la suivante :

- baisse de 22 % des accidents corporels impliquant un cyclomoteur
- baisse de 11 % des accidents corporels impliquant une motocyclette
- baisse de 68 % des accidents mortels impliquant un cyclomoteur
- baisse de 21 % des accidents mortels impliquant une motocyclette

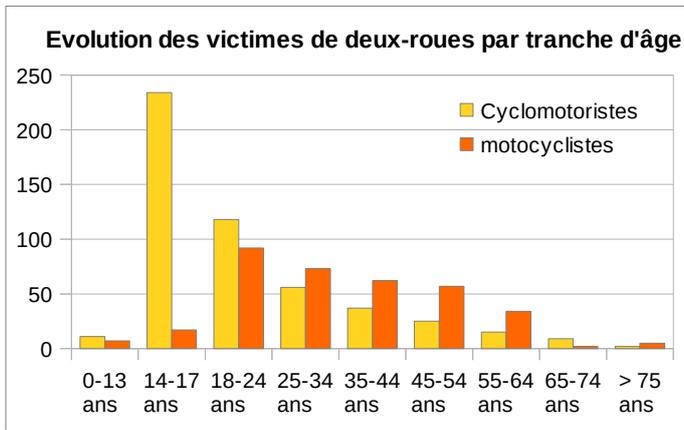


L'évolution des victimes cyclomotoristes et motocyclistes est par conséquent en baisse

Les victimes cyclomotoristes affichent la plus forte baisse (-27%). La diminution observée de la circulation de cyclomotoristes peut être une des raisons de cette baisse.

### L'âge des victimes

56 % des victimes usagers de deux-roues motorisés ont moins de 25 ans. C'est un peu moins que sur la période 2007-2011 (61%)



Avant 25 ans, les victimes d'accidents sont majoritairement des cyclomotoristes, passé 25 ans, les motocyclistes sont plus nombreux.

## Bilan des actions menées entre 2013 et 2017

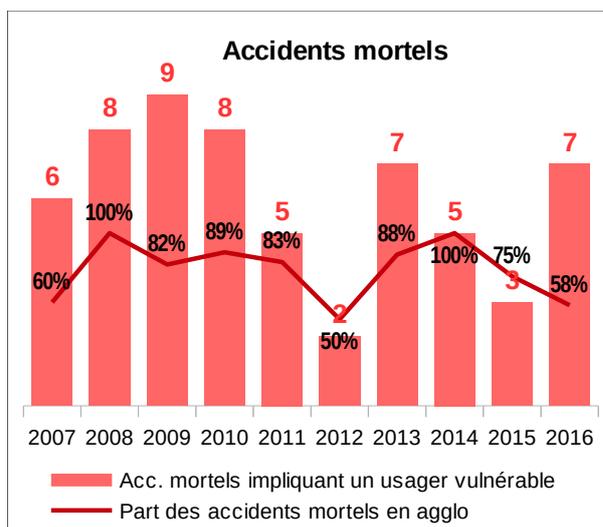
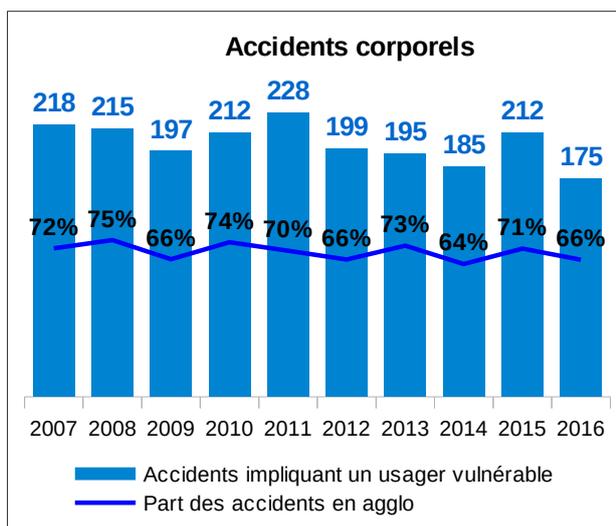
Les actions relatives aux deux roues motorisées ont également pris une part très importante ces dernières années, notamment à l'aide d'un simulateur deux-roues. Ce risque représente la troisième enveloppe de notre PDASR.

Cependant, compte tenu de la représentation de ce risque dans le département, il serait judicieux de développer, d'une part, la fréquence de nos actions, et d'autre part, le matériel de la coordination sur le sujet.

## 5. Bilan de l'enjeu n°4 – Les usagers vulnérables

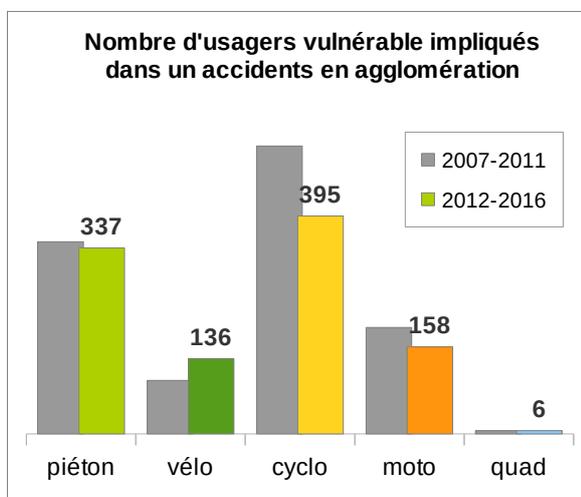
### Bilan de l'accidentologie

Sur la période 2012-2016, on compte 966 accidents en agglomération impliquant au moins un usager vulnérable (piéton et deux-roues), dont 24 mortels, ce qui représente 42 % de l'accidentologie globale et 68 % des accidents en agglomération. Ces accidents ont fait 24 tués et 1 052 blessés (dont 1 032 usagers vulnérables), ce qui représente en moyenne 5 tués et 210 blessés par an.



Par rapport à la période 2007-2011, l'évolution enregistrée est la suivante :

- Une baisse de 9,7% des accidents
- Une baisse de 33% des accidents mortels et des tués



Parmi les usagers vulnérables en agglomération, les cyclomoteuristes sont les plus représentés (79 victimes par an en moyenne), suivi des piétons (67 victimes par an). On dénombre moitié moins de victimes chez les cyclistes et les motocyclistes.

Une attention particulière est à apporter aux usagers cyclistes, bien qu'ils ne soient pas les plus représentés dans l'accidentologie du département, c'est la seule catégorie d'usagers pour laquelle le nombre d'accidents et de victimes est en hausse.

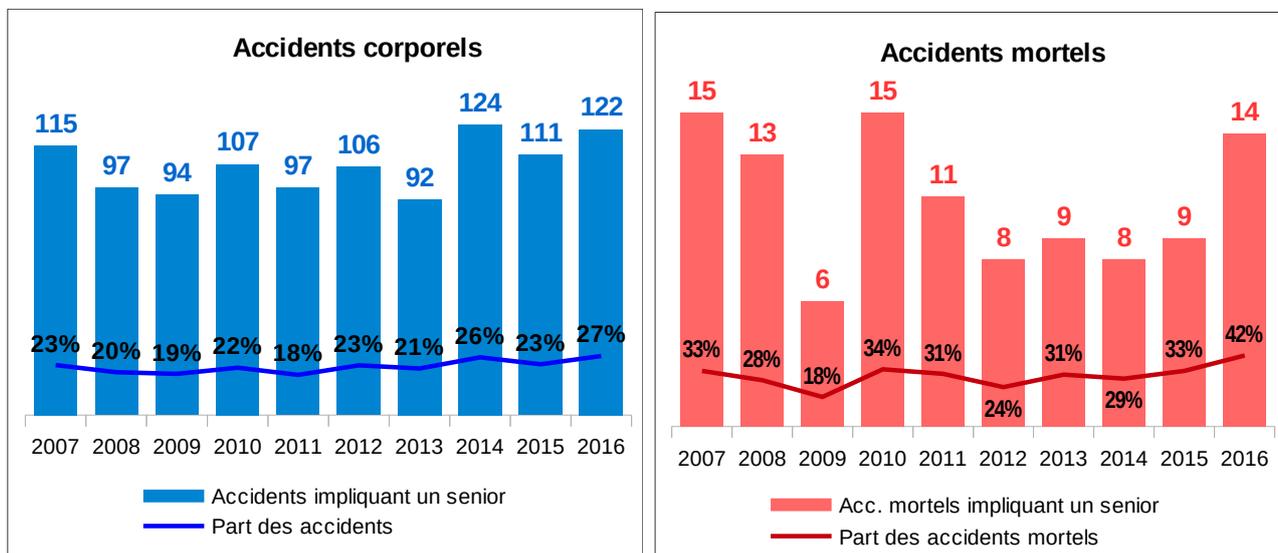
## Bilan des actions menées entre 2013 et 2017

Quelles interventions ? Nombre d'interventions ?  
 Finalement peu d'interventions réalisées ?

## 6. Bilan de l'enjeu n°5 – Les seniors (65 ans et plus)

### Bilan de l'accidentologie

Sur la période 2012-2016, on compte 555 accidents impliquant un senior de 65 ans ou plus, dont 48 mortels, ce qui représente 24 % des accidents corporels et 32 % des accidents mortels. Ces accidents ont fait 55 tués (dont 47 tués seniors) et 740 blessés (dont 403 seniors), ce qui représente en moyenne 11 tués et 148 blessés par an.



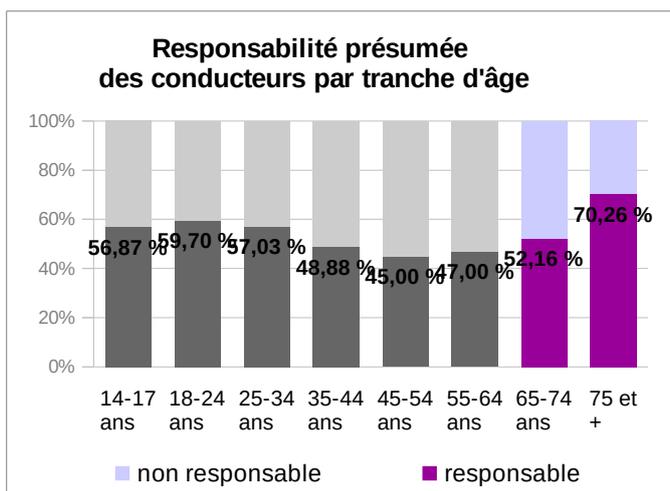
Par rapport à la période 2007-2011, on constate une hausse du nombre d'accidents corporels impliquant un senior, mais une baisse des accidents mortels. L'évolution détaillée est la suivante :

- Une hausse de 8,8% des accidents corporels
- Une hausse de 11,4 % des blessés
- Une baisse de 20% des accidents mortels
- Une baisse de 14,1 % des tués

L'implication des seniors dans les accidents ne signifie pas systématiquement qu'ils soient victimes : dans 31 % des accidents impliquant un senior, aucune victime de 65 ans ou plus n'est à déplorer.

- 78 % des accidents impliquent un **conducteur** âgé de 65 ans ou plus (victime ou non)
- 25 % des accidents impliquent un **piéton** âgé de 65 ans ou plus
- dans 22 % des accidents impliquant un senior, le(s) conducteur(s) impliqués ne sont pas des seniors.

## Responsabilité des conducteurs seniors

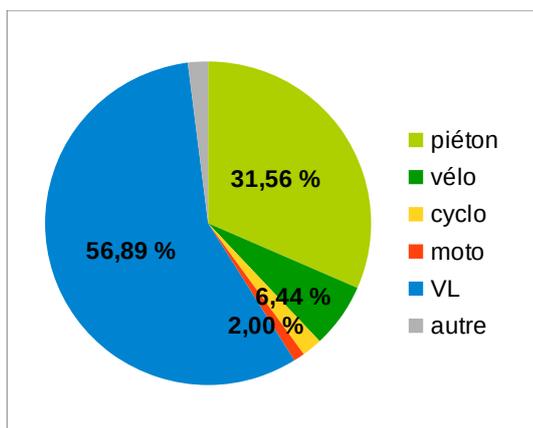


Le graphique ci-contre montre la responsabilité présumée des conducteurs (tous véhicules confondus) impliqués dans un accident de la route, selon leur tranche d'âge.

Les conducteurs seniors sont majoritairement responsables des accidents dans lequel ils sont impliqués, à plus forte raison les plus de 75 ans dont 70 % d'entre eux sont présumés responsables.

## Modes de déplacements des victimes seniors

Les victimes de 65 ans et plus représentent au total 14,3 % des victimes d'accidents de la route entre 2012 et 2016. Si on détaille par mode de déplacements, elles représentent 38 % des victimes piétons, 17 % des victimes cyclistes et 15 % des victimes automobilistes.

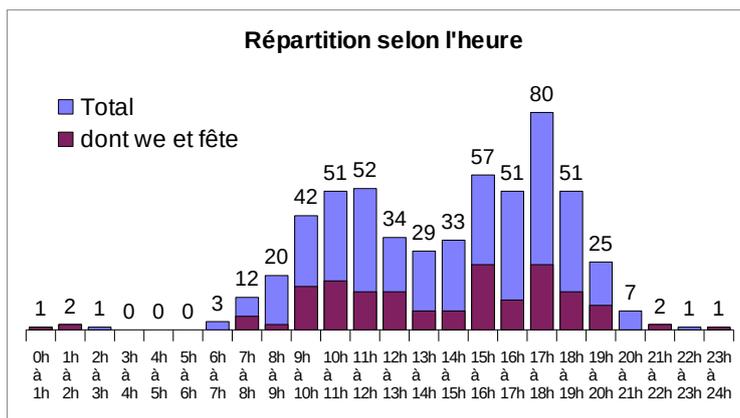
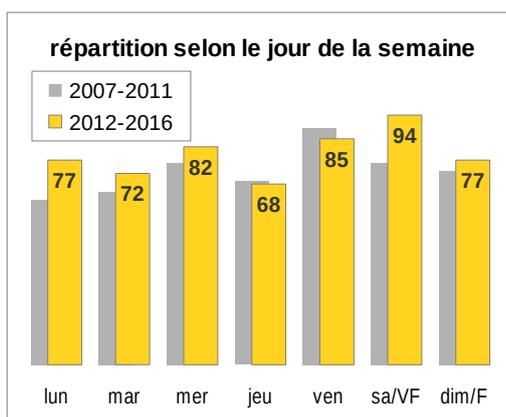


Les victimes de 65 ans et plus sont principalement des automobilistes (57%) ou des piétons (32%), ce qui correspond au mode de déplacement les plus usités dans cette classe d'âge.

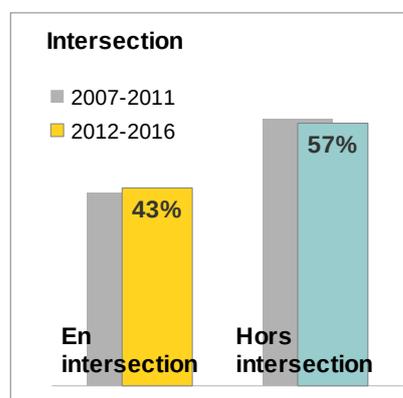
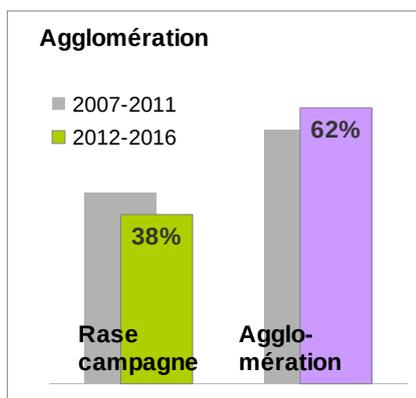
A l'intérieur de cette catégorie d'âge, on observe une variation importante de la part des victimes piétons selon l'âge : entre 65 et 74 ans, elle est de 22%, à partir de 75 ans, elle est de 38%. Il en est de même pour les victimes à vélo : entre 65 et 74 ans, elle est de 10%, à partir de 75 ans, elle est de 4%.

## Caractéristiques des accidents impliquant un senior

### ➤ Répartition des accidents dans le temps



### ➤ Localisation des accidents



Les accidents impliquant un senior se produisent majoritairement en agglomération. Ils sont plus nombreux en intersection. Cette tendance évolue peu.

## Bilan des actions menées entre 2013 et 2017

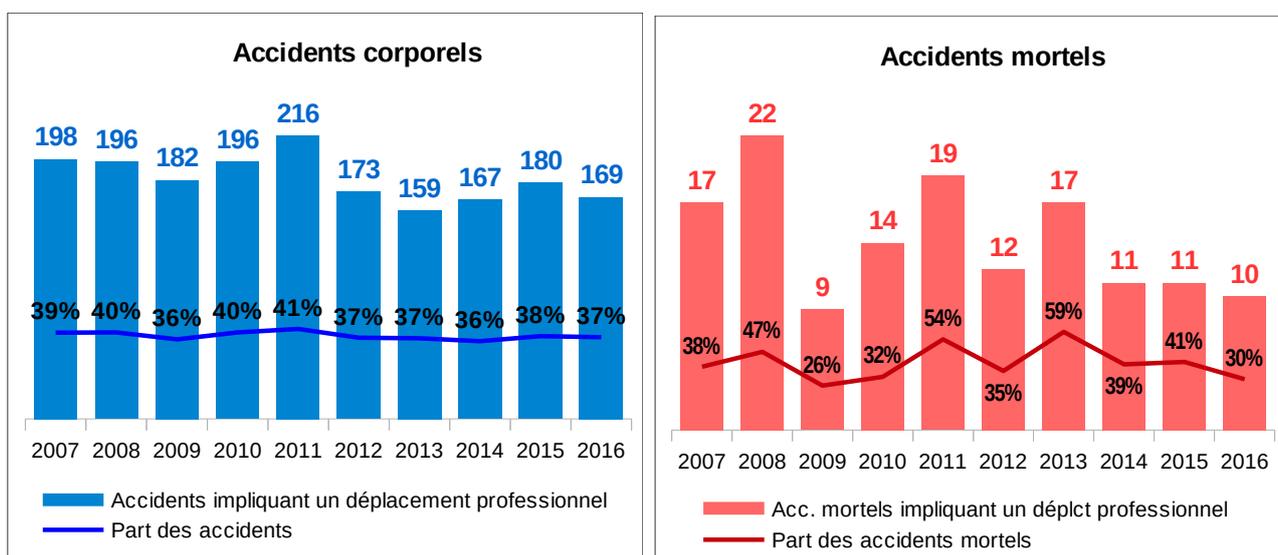
Quelles interventions ?

Révision code de la route – Atelier CLIC

## 7. Bilan de l'enjeu n°6 – Le risque routier professionnel

### Bilan de l'accidentologie

Sur la période 2012-2016, on compte 848 accidents impliquant un trajet professionnel ou un déplacement domicile-travail, dont 61 mortels, ce qui représente 37 % des accidents corporels et 40 % des accidents mortels. Ces accidents ont fait 64 tués et 1 090 blessés, ce qui représente en moyenne 13 tués et 218 blessés par an.



Par rapport à la période 2007-2011, on constate une baisse du nombre d'accidents corporels et mortels impliquant un trajet professionnel ou un déplacement domicile-travail. Cette baisse reflète l'évolution de l'accidentologie globale.

L'évolution enregistrée est la suivante :

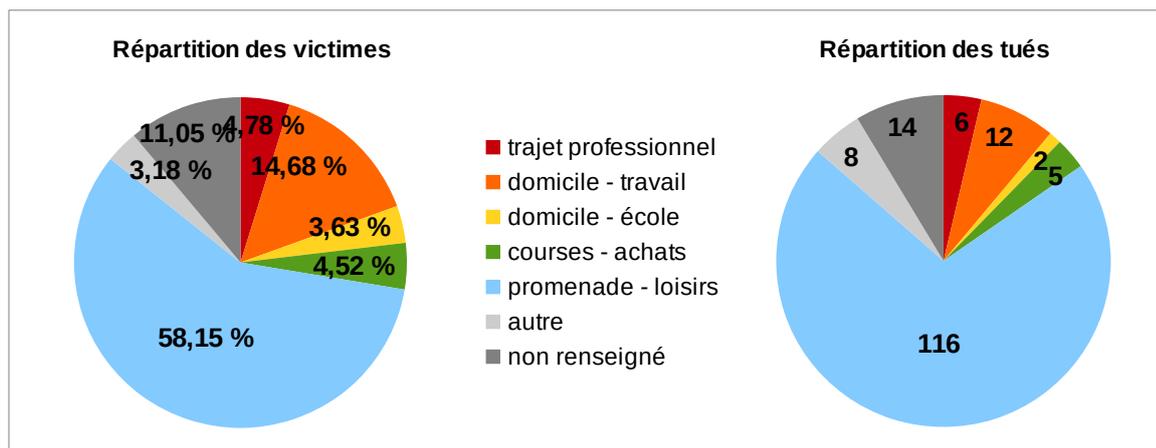
- **Une baisse de 14% des accidents corporels**
- **Une baisse de 25% des accidents mortels**

Dans 38 % des accidents impliquant un déplacement professionnel (trajet professionnel ou déplacement domicile-travail), aucune des victimes n'effectuait de déplacement professionnel.

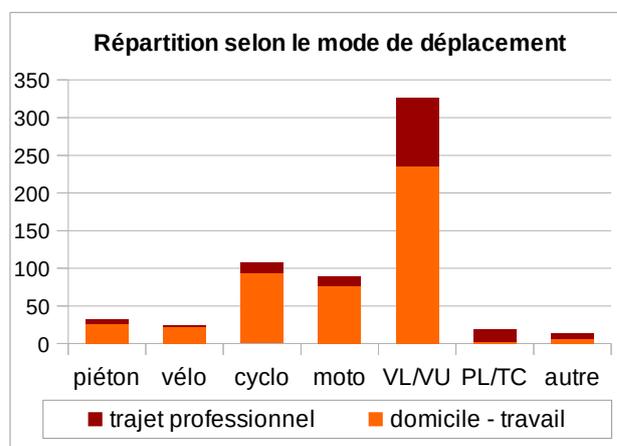
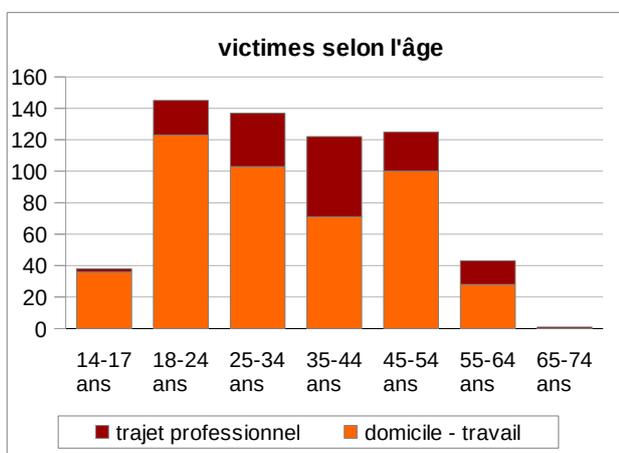
### Les victimes

Les victimes d'un accident de la route alors qu'elles effectuaient un trajet professionnel ou un déplacement domicile travail représentent 19 % des victimes d'accidents entre 2012 et 2016. C'est la même proportion que sur la période 2007-2011. Elles représentent 11 % des tués entre 2012 et 2016, c'est moins que sur la période 2007-2011 (16%).

611 usagers ont été victimes d'un accident de la route entre 2012 et 2016 alors qu'ils effectuaient un trajet professionnel ou un déplacement domicile-travail.



### L'âge et le mode de déplacement des victimes



### Bilan des actions menées entre 2013 et 2017

Quelles interventions ? Nombre d'interventions Nombre de personnes touchées ?  
 Finalement très peu d'actions dessus : Budget le plus faible du PDASR tous les ans

## V - DGO 2018-2022

Lors de la réunion du comité de pilotage du 7 novembre 2017 présidée par monsieur le directeur de cabinet, il a été décidé, après suivi du précédent DGO et analyse de l'accidentologie, de retenir les quatre enjeux nationaux et deux enjeux locaux en matière de sécurité routière pour les cinq ans à venir.

→ 4 enjeux impératifs ont ainsi été retenus :

1. le risque routier professionnel,
2. la conduite après usage de substances psychoactives,
3. les jeunes,
4. les seniors;

→ 2 enjeux supplémentaires s'y ajoutent :

1. les deux-roues motorisés,
2. les usagers vulnérables (piétons, vélos, cyclos, motos, les deux-roues motorisés, quads non carrossés et les nouveaux modes de déplacements.

Ces thématiques prioritaires s'inscrivent dans la continuité du précédent DGO, et l'accidentologie relatifs à ces derniers a donc été présentée précédemment.

Cette partie s'attachera alors uniquement à présenter les orientations d'actions déterminées pas les groupes de travail.

### 1. Le risque routier professionnel

Les accidents liés aux trajets professionnels doivent être différenciés des accidents liés au trajet domicile travail. Parmi les risques routiers, les déplacements professionnels sont moins nombreux que les trajets domicile-travail.

En 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 4 % de la mortalité routière en France métropolitaine. Les victimes sont des usagers (conducteurs, passagers et piétons) qui effectuent un trajet « utilisation professionnelle » ou risque professionnel. Dans la Manche, parmi les accidents liés au risque professionnel, 56 % des accidents mortels ont eu lieu lors d'un trajet professionnel.

En 2016, en France métropolitaine, les trajets "domicile-travail" représentent 10 % de la mortalité routière. **67 % des personnes tuées** sur un trajet professionnel, le sont sur un trajet "domicile-travail". Les usagers sur ces trajets représentent 66 % des usagers sur un trajet professionnel. Pour la Famille 9 c'est respectivement 70 % et 58 %.

Aussi, après propositions du groupe de travail « risque routier professionnel », il a été décidé d'arrêter les orientations d'actions suivantes :

## Orientations d'actions 2018-2022

**Priorité n°1** : Sensibiliser les intervenants et les usagers sur les risques liés aux chantiers et interventions sur le réseau routier

**Priorité n°2** : informer les collectivités territoriales sur les bonnes pratiques en matière d'aménagement de la circulation dans les zones d'activité et lieux de travail

**Priorité n°3** : Inciter les entreprises à la mise en place de Plan de Mobilité et Sécurité Durables

**Priorité n°4** : Sensibiliser les employeurs et leurs salariés à la préparation de leur déplacement et promouvoir la pratique du co-voiturage dans le cadre des déplacements domicile – travail et professionnels

**Priorité n°5** : Promouvoir la formation à la conduite (stages de perfectionnement) dans le cadre de l'activité professionnelle.

**Priorité n°6** : Promouvoir la prise en compte du risque routier professionnel par les employeurs et leurs salariés dans le cadre d'action intra et inter-entreprises

**Priorité n°7** : Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de Formation des Apprentis (CFA) et les lycées professionnels

**Priorité n°8** : Sensibiliser les employeurs et leurs salariés sur les risques liés à l'utilisation des dis-tracteurs au volant.

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

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

## 2. La conduite après usage de substances psychoactives

### L'alcool

En 2016 en France, 25,1 % (809) des accidents mortels impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé.

Dans la Manche, 16 % des accidents corporels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, impliquent un conducteur alcoolisé. La part des accidents avec alcool est égale à celle de la Famille 9.

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 33 % des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. **L'alcool est donc un enjeu absolu de sécurité routière dans la Manche.**

### Les stupéfiants

En 2016 en France, 15,6 % (504) des accidents mortels impliquent un conducteur ou un piéton sous l'emprise d'un stupéfiant. Cependant le nombre d'accidents avec un conducteur ou un piéton sous l'emprise d'un stupéfiant est de 76 contre 2129 nationalement. **La drogue ne semble pas être un enjeu de sécurité routière dans la Manche.**

Aussi, après propositions du groupe de travail « conduite après usage de substances psychoactives », il a été décidé d'arrêter les priorités d'actions suivantes :

## **Orientations d'actions pour 2018-2022**

1. **Mieux identifier les différents partenaires intervenant sur cette problématique** : voir à aménager le site de la préfecture en lien avec l'onglet de E Normandie santé.
  - Prendre contact avec Normandie Santé pour récupérer les infos déjà travaillées
2. Améliorer la connaissance des pratiques et des lieux d'alcoolisation dans le département **mettre en place un « observatoire alcool »** en lien avec la mise en œuvre du CIRDD (Centre d'information régional sur les drogues et les dépendances) :
  - Voir étude ARS sur enjeu tabac et y associer alcool
  - Communiquer sur les enquêtes OFDT (consommation des jeunes à 17 ans)
  - Communiquer sur les diagnostics « Addictions » de l'ARS
3. **Agir sur le comportement face à l'alcool et stupéfiants**
  - Poursuivre la prévention dans le champ scolaire public et privé et auprès des parents
  - Poursuivre les travaux sur les festivals
  - Travailler la prévention dans le milieu du travail
4. **Sensibiliser milieu associatif et élus.**
  - Travailler avec les élus pour veiller au respect de la loi sur la vente et la consommation d'alcool ;
  - Responsabiliser les clubs et les associations sur la consommation de produits psychoactifs
  - Valoriser et communiquer sur le guide des festivals
5. **Développer les peines alternatives** en lien avec le ministère de la justice.
6. **Développer la coopération avec les forces de l'ordre sur la prévention**
  - Rappeler le dispositif de l'éthylotest anti démarrage
  - Renforcer les contrôles auprès des débits de boissons

### **Propositions de travail pour le groupe :**

- Inviter les responsables de chacun des représentants départementaux ci-dessous à participer au groupe de travail pour définir avec des stratégies et mettre en œuvre des actions dans le champ de la prévention.
  - La DDCS (Anne-Marie BAUDUIN pour les associations sportives et Jean Marc Julien pour les associations autres, Jean-Philippe CHAPELLE, lien avec le plan Mercredis
  - Le CDOS (Comité départemental Olympique et sportif) le président du district
  - Les présidents des associations des maires de la Manche et des maires ruraux

- Les présidents de la chambre des métiers, du commerce et de l'agriculture
  - La médecine du travail (SISTM+BTP+AREVA+EDF...)
  - La fédération départementale des parents d'élèves
  - Le directeur départemental de l'enseignement privé
  - MM les procureurs
  - Le représentant des débits de boissons
  - Mme la directrice des services du Conseil départemental et l'élu en charge des festivals.
  - Mme la directrice de Familles rurales (MFR et tissu rural)
  - La MSA et la CPAM (services prévention)
- Proposer un corps de texte pour inviter ces personnalités à partir d'un tableau des contacts et réaliser un état des lieux des actions engagées à partir des enjeux et des ressources possibles.

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

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

### 3. Les jeunes

#### Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

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

Dans la Manche, les accidents impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans, représentent 16% des accidents du département. La part de ces accidents est supérieure de 3 points à celle de la Famille 9 et cette différence est statistiquement très significative. **Les 14 à 17 ans sont un enjeu relatif de sécurité routière pour la Manche.**

#### Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans

Dans la Manche, les accidents impliquant un jeune adulte âgé de 18 à 24 ans, représentent 33 % des accidents et 17 % des personnes tuées du département. **Les jeunes adultes de 18 à 24 ans sont un enjeu absolu de sécurité routière pour la Manche.**

#### Les jeunes adultes âgés de 25 à 29 ans

En 2016 en France, les jeunes adultes âgés de 25-29 ans représentent 8,7 % des personnes tuées et 11,4 % des victimes des accidents.

Dans la Manche, les accidents impliquant un jeune adulte âgé de 25 à 29 ans, représentent 17 % des accidents. **Les jeunes adultes de 25 à 29 ans ne sont pas un enjeu de sécurité routière pour la Manche.**

Aussi, après propositions du groupe de travail « jeunes », il a été décidé d'arrêter les priorités d'actions suivantes :

## Orientations d'actions pour la période 2018-2022

### Compte rendu du groupe de travail

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

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

## 4. Les seniors

### Les seniors âgés de 65 à 74 ans

En 2016 en France, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9,2 % des personnes tuées et 5,5 % des victimes des accidents.

Dans la Manche, les accidents impliquant un senior âgé de 65 à 74 ans, représentent 12 % des accidents et 7 % des personnes tuées du département. La part de ces accidents est inférieure à la Famille 9. **Les seniors âgés de 65 à 74 ans ne semblent pas être un enjeu de sécurité routière pour la Manche**

### Les seniors âgés de 75 ans et plus

En 2016 en France, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 16,3 % des personnes tuées et 5,4 % des victimes des accidents.

Dans la Manche, les accidents impliquant un senior âgé de 75 ans et plus, représentent 14 % des accidents et 21 % des personnes tuées du département. **Les seniors âgés de 75 ans et plus sont un enjeu absolu de sécurité routière pour la Manche.**

Aussi, après propositions du groupe de travail « seniors », il a été décidé d'arrêter les priorités d'actions suivantes :

## Orientations d'actions pour la période 2018-2022

L'examen en séance du tableau des propositions d'orientations d'actions inscrites au DGO 2013-2017 (puis au PDASR 2013-2017) montre que celles-ci sont toujours d'actualité. Celles-ci sont les suivantes :

1. **Organisation par les CLIC de 7 journées de sensibilisation au risque routier** et de réactualisation des connaissances en matière de sécurité routière, avec plusieurs ateliers (réactualisation des connaissances du code de la route, audit de conduite ou conduite commentée, réflexes, vue, alcool, médicaments, alternatives à la conduite, ...).
2. Organisation chaque année depuis 2014 de 2 ou 3 demi-journées de prévention-sensibilisation-information sur la thématique sécurité routière avec 3 temps forts :
  - Remise à niveau du code de la route,
  - audit de conduite ou conduite commentée, information sur les déplacements piétons
  - interventions sur les thématiques : l'ouïe, la vue, les réflexes, l'alcool, les médicaments et les alternatives à la conduite
3. Organisation par l'association AGIR abcd de **campagne de remise à niveau des connaissances du code de la route** sous forme de sessions de 3 séances d'1h30 pour des groupes de 20 personnes environ comprenant : un volet code la route (signalisation verticale, horizontales priorités, giratoire...) et un volet santé (la vue, l'audition, la mobilité, l'alcool, la drogue, les médicaments)
4. **Organisation par l'Association Prévention Routière d'action de prévention auprès des personnes âgées** afin de les maintenir informées sur les règles de circulation en vigueur, et de les sensibiliser aux risques liés à l'altération des capacités de conduite.
5. **Organisation par l'association Prévention MAIF de plusieurs séances par an de remise à niveau du code de la route à l'attention des seniors**, avec un zoom sur l'utilisation des carrefours giratoires et les nouveaux panneaux, une sensibilisation sur les effets du vieillissement sur la conduite et la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de médicament.
6. Organisation par la commune de Saint-James d'une action de sensibilisation des seniors sur :
  - les effets du vieillissement, de l'alcool et des médicaments sur la conduite,
  - sur les risques des déplacements piétons et à la nécessité d'être vu avec distribution de parapluies fluorescents
7. **Animation par les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR) dans le cadre du programme AGIR pour la sécurité routière de séances de remise à niveau des connaissances du code de la route** à la demande des associations, de club, de collectivités.

L'attention doit également être attirée sur :

- la difficulté de diffuser de l'information auprès des personnes isolés qui n'adhère à aucune association.
- l'information par les praticiens du secteur libéral d'alerter suffisamment leurs patients, voire leur entourage proche sans transgresser le secret professionnel au sujet de certaines incompatibilités pathologiques à la conduite des véhicules qu'ils pourraient être amenés à diagnostiquer chez ces personnes
- la mise en œuvre d'un vade-mecum des partenaires ressources autour de la thématique sécurité routière seniors

### *Les indicateurs à suivre pour l'enjeu « seniors »*

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

## 5. Les deux-roues motorisés

Dans la Manche, les accidents impliquant un 2RM, représentent 34 % des accidents et 22% des personnes tuées du département. **Les deux-roues motorisés sont un enjeu absolu de sécurité routière** pour la Manche.

### Les cyclomotoristes

L'accidentalité « cyclomotoriste » dans la Manche entre 2012 et 2016, pèse 427 accidents corporels qui ont fait 7 tués et 94 blessés hospitalisés cyclomotoristes.

### Les motocyclistes

L'accidentalité « motocycliste » dans la Manche entre 2012 et 2016, pèse 717 accidents corporels qui ont fait 51 tués et 402 blessés hospitalisés motocyclistes.

Aussi, après propositions du groupe de travail « deux-roues motorisés », il a été décidé d'arrêter les priorités d'actions suivantes :

## Orientations d'actions pour la période 2018-2022

Constats ou problèmes identifiés Gisements de progrès	Proposition d'orientations d'actions				
	1 Infrastructures	2 Information	3 Formation	4 Éducation	5 Contrôle et sanctions
<b>ENJEU : 2 ROUES MOTORISES (2RM)</b>					
Développer la prise en compte des 2RM dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières	Sensibiliser les aménageurs, les gestionnaires de voiries et les élus sur le danger que peuvent représenter certains équipements liés à l'infrastructure pour les 2RM	Sensibiliser les agriculteurs et les entreprises de BTP aux risques liés au mauvais entretien des voies (boue, gasoil, ou autres matériaux sur la chaussée)			
Améliorer la cohabitation entre les 2RM et les autres usagés de la route		1/ Communiquer sur le partage de la route, sensibiliser les automobilistes aux particularités de la circulation d'un 2RM 2/ Sensibiliser les équipementiers sur le port de l'airbag moto	1/ Sensibiliser les candidats aux permis B, C, D aux particularités de la circulation en 2RM 2/ Mise en place des reprises de guidons la BMO et FFMC		
Renforcer la sensibilisation des jeunes conducteurs de cyclo sur l'entretien et la maîtrise de leur engin et sur les comportements à risques		Impliquer les professionnels (concessionnaires, réparateurs) en tant que relais de sensibilisation et de prévention	Poursuivre la formation des intervenants spécialisés pour l'utilisation des simulateurs	Mise en place d'une action type dans les établissements scolaires pour les utilisateurs de scooters	1/ Développer les contrôles du déridage des deux roues avec un banc de contrôle mobile de la vitesse 2/ Accentuer les contrôles en rapport à l'équipement (gants/casques/pneu/éclairage/assurance)

## Les indicateurs de l'enjeu "deux-roues motorisés"

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
<b>F - Enjeu « deux-roues motorisés »</b>	
Nombre d'accidents corporels de 2RM du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	Brut
Nombre d'usagers de 2RM tués du département par classe d'âge (tous usagers, 0-49 ans, 50 ans et plus)	Brut
Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département (tout type, cyclos et moins de 125 cm <sup>3</sup> , 125 cm <sup>3</sup> et plus)	Référence

## 6. Les usagers vulnérables

Uniquement sur la période 2012-2016, les accidents impliquant un cycliste, représentent 7,5 % des accidents et 2,5 % des personnes tuées du département.

Toutefois, en 2017, 6 morts sont à déplorer, ce qui nous amène à reconsidérer les conclusions de la période précédente et à déclarer l'enjeu cycliste comme absolu.

Les usagers vulnérables représentent un **enjeu absolu de sécurité routière** pour le département de la Manche.

Aussi, après propositions du groupe de travail « usagers vu », il a été décidé d'arrêter les priorités d'actions suivantes :

### Orientations d'actions pour la période 2018-2022

#### Compte rendu du groupe de travail

#### Les indicateurs de l'enjeu « usagers vulnérables »

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

## **VI - Signatures**