Direction Départementale de l'Equipement de la Manche

Service Ingénierie Sécurité Crise

Juillet 2009

Document général d'Orientations 2008-2012



Ressources, territoires et habitats Énergie et climat Développement durable Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LAMER en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat













PRÉFACE

Le document général d'orientation 2008-2012 est le fruit d'un large travail de réflexion et de concertation mené par les services de l'Etat, les principales collectivités du département de la Manche, les associations oeuvrant dans ce domaine et les assureurs sociaux du risque routier professionnel.

Il définit et affiche les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière à mettre en oeuvre au cours des cinq prochaines années pour faire reculer l'insécurité routière dans le département.

Tous les acteurs de la sécurité routière seront associés à la mise en oeuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière annuels.

Il s'agit de faire respecter les régles, d'agir sur les comportements, de responsabiliser les usagers de la route pour rendre plus sûr le réseau routier de la Manche et finalement, assurer la sécurité de tous.

Le préfet de la Manche

Le directeur de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie

de Normandie

lan

Le président du conseil général Le président de l'association des

de la Manche

Le directeur de la Mutualité Sociale Agricole Côtes

Normandes

maires de la Manche

Le directeur du Cenfre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale de la Manche

Sommaire

n	tro	duction	. 5
La	ı d	émarche d'élaboration	. 6
L'a	aco	cidentologie du département de la Manche	
		Le département de la Manche en quelques chiffres	
	2.	Données générales d'accidentologie 2003-2007	. 9
		2.1 Les données chiffrées	9
		2.2 La répartition géographique	. 10
		2.3 Analyse des chiffres de l'accidentologie 2003-2007	
		2.3.1 Victimes par classes d'âge	
		2.3.2 Accidents selon les modes de déplacements	
		2.3.3 Accidents et alcool	
	_	2.3.4 Accidents et vitesse	
	3.	Évaluation du DGO 2004-2008	. 16
		3.1 Évolution des accidents et victimes selon les enjeux	. 16
		3.2 Évolution de la part des enjeux	
		Recherche d'enjeux locaux complémentaires	
Le	S	enjeux	. 21
	5.	Enjeu "jeunes"	
		5.1 Le mode de déplacement des 14-24 ans impliqués dans un accident	
		5.2 Localisation des accidents impliquant un jeune de 14-24 ans	. 23
		5.3 Répartition des accidents selon le jour et l'heure	. 24
	6.	Enjeu "deux-roues motorisés"	. 25
		6.1 Répartition des accidents entre cyclomoteurs et motos.	
		6.2 Age des victimes à cyclomoteurs et motos	
		6.3 Localisation des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé	
	_	6.4 Répartition des accidents selon le jour et l'heure	
	1.	Enjeu "alcool"	
		7.1 Répartition des accidents impliquant au moins un usager en état d'alcoolémie positive	
		7.2 Usagers en état d'alcoolémie positive	
		7.2.1 L'âge des usagers	
		7.2.3 Mode de déplacement	
		7.3 Accidents et alcool selon le jour et l'heure	
	a	Enjeu "vitesse"	
	0.	8.1 Données nationales sur les vitesses pratiquées.	
		8.2 Bilan des relevés d'infractions de vitesse dans le département de la Manche	
		8.3 Analyse des données enregistrées par les stations SIREDO dans le département de la Manche	
		8.4 Relevé des vitesses pratiquées en 2008.	
		8.5 Comparaison avec les zones à risque anormalement élevé	
	9.	Enjeu "60 ans et plus"	
		9.1 Les victimes de plus de 60 ans	
		9.2 Répartition des accidents par lieu	. 37
	10	. Enjeu "risque routier professionnel"	. 40
		10.1 déplacement professionnel avec des véhicules d'entreprises ou d'administrations	40
		10.1.1 Évolution de l'accidentologie lors de déplacements professionnels	40
		10.1.2 . Répartition des accidents par type de véhicules impliqués	
		10.1.3 Accidentologie impliquant des véhicules légers d'entreprises ou d'administrations	
		10.1.4 Accidentologie impliquant des véhicules utilitaires d'entreprises ou d'administrations	
		10.1.5 Accidentologie impliquant des poids-lourds d'entreprises ou d'administrations	
		10.2 déplacement domicile/travail	
		10.2.1 Évolution de l'accidentologie sur le trajet domicile-travail	
		10.2.2 Répartition des accidents par type de véhicules impliqués	
		10.2.3 Les accidents entre domicile et lieu de travail selon l'alcoolémie du conducteur	
		10.2.4 Les accidents entre domicile et lieu de travail selon les jours et heures	
		TO A CONTRACTOR OF THE ACCIDENCE	44

Les orientations d'actions	50
11. Enjeu JEUNES 5	51
12. Enjeu DEUX ROUES MOTORISES	53
13. Enjeu ALCOOL 5	55
14. Enjeu VITESSE 5	57
15. Enjeu : Les 60 ans et plus	59
16. Enjeu : RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL 6	31
Suivi et évaluation du DGO6	63
Annexes6	ô5

Annexe 1 : études d'agglomérations

Annexe 2 : tableaux détaillés de données

Annexe 3 : comptes-rendus des groupes de travail

INTRODUCTION

LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS NATIONAUX

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Le Comité interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre le 13 février 2008, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse. Ainsi des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Ce nouveau défi doit se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne voisine de 8% par an.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

Le document général d'orientations permet à l'Etat, au conseil général, aux principales collectivités locales, dans le cadre d'une démarche partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO permet également de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés (associations, assurances, institutions concernées par la sécurité routière, etc....) qui seront associés à la mise en oeuvre des actions, dans le cadre annuel du Plan Départemental d'actions de Sécurité Routière.

Le Document Général d'Orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 5 sur 65

LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION

Les objectifs et la démarche d'élaboration du Document général d'orientations ont été présenté lors d'une réunion des acteurs intervenant dans le domaine de la sécurité routière présidée par monsieur le préfet de la Manche le 6 novembre 2008. Au cours de cette réunion un comité de pilotage et un comité technique ayant pour mission de proposer à monsieur le Préfet les orientations d'actions à valider ont été créé. Après présentation d'une étude préalable à la définition des enjeux, les enjeux du département en matière de sécurité routière ont également été retenu.

Le comité de pilotage présidé par madame la directrice de cabinet, chef de projet sécurité routière, est constituée par des responsables des services de l'Etat (IA, DDJS, DDSP,GGD, DDASS, DDE), par des élus du conseil général et des principales collectivités ou groupements de communes (Communauté urbaine de Cherbourg, Saint-Lô, Coutances, Avranches et Granville), par les directeurs des services assurant le risque professionnel (CRAM, MSA, Centre de gestion de la fonction publique territoriale).

Le comité technique animé par les services de la DDE ayant en charge la sécurité routière, regroupe des représentant des différentes administrations présentes dans le comité de pilotage ainsi que des techniciens ou correspondants sécurité routière des collectivités territoriales et des assureurs sociaux du risque professionnel.

Lors de cette réunion, il a également été décidé, de constituer, pour chaque enjeux retenu , un groupe de travail , afin d'affiner la compréhension des enjeux, d'identifier des gisements de progrès et de rechercher et de proposer des orientations d'actions.

L'élaboration du document Général d'Orientations est marquée par deux phases décisionnelles essentielles que sont « le choix des enjeux » et la « définition des orientations d'actions »

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif. L' étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier. Compte tenu des orientations fixées pour atteindre les objectifs de 2012, il était demandé à chaque département de caractériser localement, les quatre enjeux retenus au niveau national à savoir l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. Le nombre d'enjeux devant rester limité, seuls un ou deux autres enjeux pouvaient être retenus en fonction notamment du bilan du précédent DGO. Cette étape réalisée par la cellule sécurité routière et civile de la Direction Départementale de l' Équipement a permis de définir les six enjeux suivants pour le département de la Manche : l'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux roues motorisées, le risque routier professionnel, les personnes âgées.

Une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre du PDASR. Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dîtes. La compréhension de chacun des enjeux est essentiel pour définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. C'est une mission à laquelle s'est attelée chacun des groupes de travail, dont la composition figure dans le présent document, avant de proposer les orientations d'actions relatives à chaque enjeu. Chaque groupe de travail a cherché à décliner les orientations d'actions dans les différents domaines que sont l'infrastructure, l'éducation, la formation, l'information ou le contrôle sanction.

Le comité technique s'est réuni le 29 avril 2008, pour examiner l'ensemble des propositions des groupes de travail, faire un choix et proposer les orientations d'actions à retenir au comité de pilotage.

L'accidentologie du département de la Manche

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 7 sur 65

1. LE DÉPARTEMENT DE LA MANCHE EN QUELQUES CHIFFRES

La Manche comptait 489 000 habitants au 1er janvier 2005, ce qui la place au 51ème rang parmi les 96 départements de métropole. Avec 5 938 km², elle est au 49ème rang pour la superficie. Sa densité assez faible de 82 habitants au km² s'avère inférieure à celle de la France métropolitaine (112).

Le département de la Manche compte 20 unités urbaines, mais seules quatre d'entre elles dépassent 10 000 habitants : l'unité urbaine de Cherbourg est la plus importante avec près de 90 000 habitants ; celle de Saint-Lô dépasse à peine 25 000 habitants ; puis viennent Granville (18 000 habitants) et Avranches (15 000 habitants). A elles quatre, elles rassemblent près des deux tiers de la population urbaine et le tiers de la population totale du département.

Concernant les infrastructures routières, la Manche compte :

- 64 km d'autoroute non concédée, l'A 84, « autoroute des Estuaires », qui relie Caen à Rennes;
- 140 km de routes nationales, dont 116 km en 2 x 2 voies :
 - la RN 13, qui prolonge l'autoroute A 13 à partir de Caen et qui relie ainsi Cherbourg et l'ensemble du Cotentin à la région parisienne et aux destinations situées au-delà ;
 - la RN 174, itinéraire de liaison entre la RN 13 et l'autoroute des Estuaires, qui permet d'assurer une desserte nord-sud continue à la fois pour le département de la Manche et pour les relations que celui-ci entretient avec les lles Britanniques d'une part, le sud de la France et la Péninsule Ibérique d'autre part ;
 - la RN 175 qui contourne la ville d'Avranches et amènent les automobilistes dans le nord de la Bretagne.
- 7 700 km de routes départementales, ce qui représente le réseau départemental le plus long de France. Il est hiérarchisé en quatre catégories : le réseau structurant (560 km), le réseau d'intérêt départemental (2135 km), le réseau d'intérêt cantonal, le réseau d'intérêt local.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 8 sur 65

2. Données générales d'accidentologie 2003-2007

2.1 Les données chiffrées

1000

2003

Accidents

Manche

2004

France

Le tableau ci-dessous (et les graphiques associés) reprend l'ensemble des données accidents-tuésblessés entre 2003 et 2007, ainsi que les indicateurs d'accidentologie locale (IAL) des périodes allant de 1999/2003 à 2003/2007.

	Nombre d'accidents		d'accidents		Nombre de blessés		Nombre de tués		IAL	
	Manche	France	Manche	France	Manche	France	Manche	France	Période	Chiffres
2003	750	90 220	56	5 168	806	115 929	59	5 731	1999/2003	0,89
2004	703	85 390	48	4 766	751	108 727	51	5 232	2000/2004	0,90
2005	591	84 525	40	4 857	631	108 076	44	5 318	2001/2005	0,90
2006	572	80 309	43	4 326	615	102 125	49	4 709	2002/2006	0,94
2007	502	81 272	45	4 265	547	103 201	50	4 620	2003/2007	1,02
Total	3118	421 716	232	23 382	3350	538 058	253	25 610		

100

2007

mortels

Manche

Evolution du nombre d'accidents entre 2003-2007

900 90 800 750 80 700 70 591 600 60 500 50 40 400 300 30 200 20 100 10 0 Ω

2005

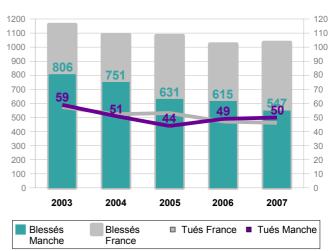
2006

Accidents ■ Accidents ■ Accidents

mortels

France

Evolution du nombre de victimes entre 2003-2007



Le nombre d'accidents et le nombre de victimes enregistrés dans le département de la Manche sont en baisse continue entre 2003 et 2007, et globalement sur cinq ans, on enregistre -33% d'accidents et -36% de blessés.

En revanche, le nombre d'accidents mortels, globalement en baisse sur ces cinq ans (- 20%), est à la hausse en 2006, puis 2007. La tendance pour le nombre de personnes tuées sur les routes de la Manche est la même, à savoir une baisse globale sur cinq ans de l'ordre de -15% mais une hausse sur 2006 et 2007.

En terme de gravité (nombre de tués / nombre total d'accidents), les chiffres sont donc à la hausse (7,5 en 2003 contre 10 en 2007).

Concernant les indicateurs d'accidentologie locale, ils sont établis à partir du nombre de tués sur cinq ans dans le département en fonction du type de réseau, RN ou RD, du trafic et des mêmes données au niveau national. Pour le département de la Manche, l'IAL est en progression constante sur les cinq ans et sur la dernière période, il est pour la première fois très légèrement supérieur à un, ce qui signifie un sur-risque par rapport au niveau national.

Sur la période 2003-2007, on observe une diminution globale de l'accidentologie dans le département de la Manche, mais une augmentation de la gravité des accidents.

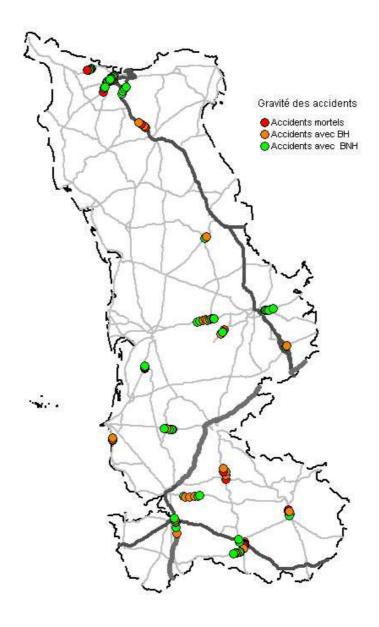
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 9 sur 65

Les 3118 accidents qui se sont produits entre 2003 et 2007 dans le département sont répartis sur l'ensemble du territoire de manière relativement homogène, à l'exception de l'agglomération cherbourgeoise où la densité est plus importante qu'ailleurs, conséquence directe du nombre important d'habitants dans l'agglomération et du trafic en résultant.

Concernant les secteurs présentant un risque plus élevé, l'analyse des zones d'accumulations d'accidents d'une part et de calcul de densité et de taux d'accidents d'autre part, ont été menées sur l'ensemble du réseau national et sur les réseaux structurant et d'intérêt départemental du département.

La méthode statistique qui permet de déterminer ces ZAAC consiste à calculer, en découpant le réseau routier en sections homogènes en trafic et en profil en travers, la densité d'accidents sur la section et à la comparer à une densité moyenne d'accidents. On considère qu'il y a une zone d'accumulation d'accidents lorsque la densité calculée est supérieure à la densité moyenne. Il convient de noter que cette méthode ne tient pas compte de la gravité des accidents.

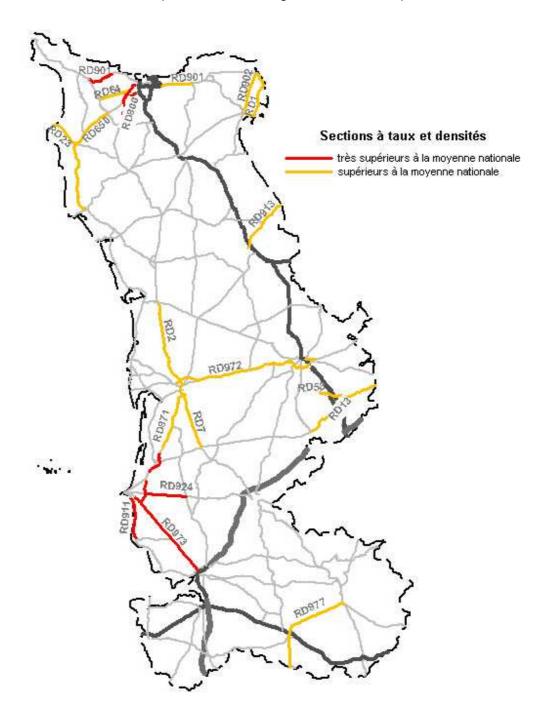
La recherche automatique des zones d'accumulation d'accidents pour la période 2003/2007 dans le département de la Manche réalisée avec le logiciel CONCERTO a permis de déceler trois zones sur le réseau RN (une sur l'autoroute A84 et deux sur la RN 13) et dix-neuf sur le réseau RD. Toutes ces zones sont localisées sur la carte ci-après :



DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 10 sur 65

Pour compléter la détermination des secteurs à risque, on procède au calcul des taux et densité d'accidents sur les sections comportant des ZAAC. Ces taux et densité sont ensuite analysés grâce à un outil statistique afin de comparer ces résultats aux taux et densités de référence sur des voiries semblables.

Cette étude ne porte que sur les zones en rase campagne. Concernant les taux et densités, seul le réseau départemental présente des sections à risque anormalement élevé où le taux d'accidents et la densité d'accidents sur ces sections sont supérieurs, voire très supérieurs aux taux et densités moyens nationaux. Les secteurs présentant le plus de risque figurent en rouge sur la carte ci-après. D'autres sections présentent des taux et densité supérieurs à la moyenne nationale, mais de manière moins significative. Ces secteurs sont représentés en orange sur la carte ci-après.



DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 11 sur 65

2.3 Analyse des Chiffres de l'accidentologie 2003-2007

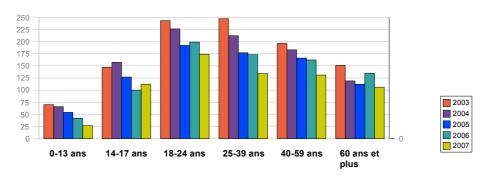
Par circulaire du 15 avril 2008, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a précisé que les enjeux nationaux – jeunes, deux-roues motorisés, alcool et vitesse – devaient être étudiés au niveau local. Ces enjeux peuvent être complétés par des enjeux plus spécifiques au département.

L'analyse de l'accidentologie ci-après est destinée à vérifier la pertinence des enjeux nationaux au niveau local.

2.3.1 VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

→ ÉVOLUTION

Le graphique qui suit montre l'évolution du nombre de victimes (blessés + tués) par classes d'âge.



Comme il a été vu précédemment, l'évolution du nombre de victimes est en baisse sur la période 2003-2007, mais trois classes d'âge n'ont pas une évolution constante à la baisse : les 14-17 ans dont le nombre de victimes est en hausse en 2004 et 2007, les 18-24 ans et les 60 ans et plus pour lesquels le nombre de victimes était en hausse en 2006 avant de baisser de nouveau en 2007.

→ RELATION ENTRE VICTIMES ET DÉMOGRAPHIE

Pour chaque classe d'age, on détermine le taux de victimes (nombre de victimes/population de la classe d'age - source INSEE 1999) que l'on divise ensuite par le taux moyen de victimes toutes classes confondues. On estime qu'il y a un sur-risque lorsque le quotient est supérieur à un. Le tableau ci-contre reprend l'exposition de chaque classe d'age au risque routier :

Classes d'age	Hommes	Femmes
0-13 ans	0,38	0,33
14-17 ans	3,66	1,63
18-24 ans	3,98	2,00
25-39 ans	1,29	0,85
40-59 ans	0,92	0,64
60 ans et plus	0,68	0,50
Ensemble	1,27	0,74

D'une manière générale, on observe un taux de victimes plus élevé chez les hommes que chez les femmes, avec un sur-risque important chez les 14-17 ans et les 18-24 ans.

→ Comparaison avec les chiffres nationaux

La même étude a été menée à partir des chiffres nationaux.

Le tableau ci-contre montre que la tendance de la Manche ressemble à la tendance nationale :

Le sur-risque entre hommes et femmes est un peu plus important au niveau national que dans la Manche.

Classes d'age	Hommes	Femmes
0-13 ans	0,43	0,31
14-17 ans	2,55	1,07
18-24 ans	3,30	1,56
25-39 ans	1,74	0,83
40-59 ans	1,07	0,66
60 ans et plus	0,67	0,46
Ensemble	1,33	0,69

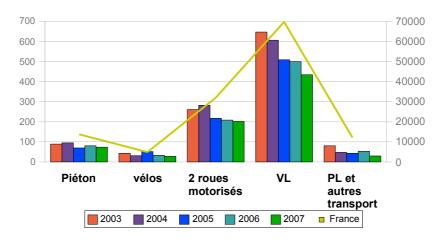
Le sur-risque chez les jeunes existe également au niveau national, mais il est plus faible que dans la Manche.

Les jeunes, âgés de 14 à 24 ans, sont très exposés au risque routier dans le département de la Manche.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 12 sur 65

2.3.2 ACCIDENTS SELON LES MODES DE DÉPLACEMENTS

Le graphique qui suit montre l'évolution du nombre d'accidents corporels dans la Manche selon le mode de déplacement, avec une comparaison des chiffres moyens nationaux sur la même période.



Les véhicules légers, les plus nombreux en circulation, sont les plus impliqués dans les accidents corporels, en baisse constante sur les cinq années.

Les deux roues motorisés sont les seconds impliqués :

- l'évolution sur cinq ans est globalement à la baisse, mais irrégulière (une augmentation en 2004 et une stagnation entre 2005 et 2007).
- en moyenne sur cinq ans, 38% des accidents corporels et 24% des accidents mortels impliquaient au moins un deux-roues motorisé.
- ces chiffres sont identiques aux chiffres nationaux : en France, 38% des accidents corporels et 25% des accidents mortels impliquaient un deux-roues motorisé.

Les piétons représentent la troisième catégorie la plus impliquée :

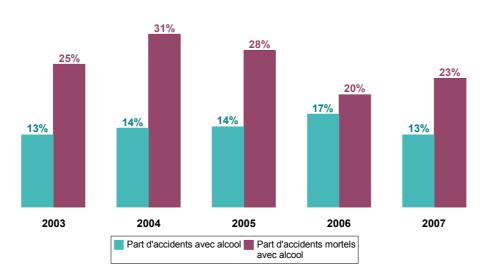
- les chiffres sont fluctuants sur les cinq ans, même si globalement le nombre d'accidents impliquant des piétons est en baisse.
- en moyenne sur cinq ans, 13% des accidents corporels et 16% des accidents mortels impliquaient au moins un piéton.
- en France, les piétons sont plus impliqués dans des accidents corporels (16%), mais moins dans les accidents mortels (12%)

Les autres catégories (vélos, poids-lourds et autres modes de transport) sont peu représentées dans l'accidentologie locale.

La part des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé sur les routes de la Manche est identique à celle observée en France.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 13 sur 65

Le graphique qui suit montre l'évolution de la part des accidents et des accidents mortels avec alcool (nombre d'accidents avec au moins un usager présentant un taux d'alcoolémie >0.5g/l / nombre d'accidents avec un usager ayant subi un test d'alcoolémie)



Dans la Manche,

- on enregistre en moyenne 14% d'accidents corporels avec un usager en état d'alcoolémie positive. Cette proportion a peu évolué en cinq ans, hormis en 2006 où elle est montée à 17%.
- pour les accidents mortels, la part des accidents mortels avec un usager en état d'alcoolémie positive est en moyenne de 25% sur cinq ans, mais là, les chiffres fluctuent beaucoup plus d'une année sur l'autre, avec un pourcentage maximal atteint en 2004 (31%) et minimal en 2006 (20%).

En France, la part d'accidents corporels avec au moins un usager présentant un taux d'alcoolémie > à 0.5g/l, sur les cinq années d'études, est de 10 % tandis que pour les accidents mortels, elle est de 29%.

Les taux d'accidents avec au moins un usager en état d'alcoolémie positive sont plus importants dans la Manche qu'en France pour les accidents corporels.

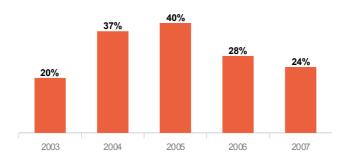
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 14 sur 65

2.3.4 ACCIDENTS ET VITESSE

Les données figurant dans la base des accidents Concerto ne contiennent pas d'information concernant la vitesse. Il n'est donc pas possible d'établir un lien entre accident corporel et vitesse à partir de données dont dispose l'observatoire départemental de sécurité routière.

En revanche, les services de gendarmerie transmettent à l'observatoire, par télécopie, les premières constations sur chaque accident mortel en indiquant la cause et/ou le facteur aggravant de l'accident (refus de priorité, dépassement dangereux, vitesse alcool, stupéfiants...). Ces données sont enregistrées dans une base indépendante de CONCERTO qui permet d'identifier notamment la part d'accidents mortels dans lesquels la vitesse a été un facteur aggravant.

Ainsi, au cours des cinq années d'études, l'évolution de la vitesse dans les accidents mortels est la suivante :



En hausse entre 2003 et 2005, la part de la vitesse dans les accidents mortels est en baisse depuis 2007.

La vitesse apparaît comme facteur aggravant dans 30% des accidents mortels sur la période 2003-2007.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 15 sur 65

Page 16 sur 65

3. ÉVALUATION DU DGO 2004-2008

Lors de l'élaboration du DGO en 2003, les enjeux avaient été définis sur la base d'un diagnostic des données d'accidentologie entre 1997 et 2001. La liste ci-dessous reprend pour mémoire les six enjeux retenus :

- Les jeunes 18 24 ans
- Les jeunes 14 -17 ans conduisant un cyclomoteur
- Les piétons
- Les conducteurs de motocyclette
- · Les personnes âgées
- Les engins agricoles, enjeu complémentaire dont la part est faible en comparaison des autres enjeux, mais qui reflète la particularité du département de la Manche.

Dans le cadre de l'évaluation du DGO 2004-2008, les données d'accidentologie ont été actualisées pour chacun des enjeux et comparées au niveau national.

3.1 ÉVOLUTION DES ACCIDENTS ET VICTIMES SELON LES ENJEUX

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque enjeu, le nombre d'accidents corporels (ou de victimes) annuels, ainsi que l'évolution moyenne annuelle sur deux périodes (1998-2002 et 2003-2007).

		Nombre d'accidents			Nombre de victimes			
	Manche	Piétons	Motos	Engins agricoles	Manche	18-24 ans	14-17 ans circulant à cyclo	60 ans et plus
1998	972	127	90	17	1437	281	145	201
1999	989	117	106	15	1549	388	133	207
2000	923	114	106	11	1349	296	129	184
2001	960	118	120	20	1455	344	114	232
2002	843	109	77	19	1275	306	119	171
2003	750	89	94	23	1054	243	109	151
2004	703	95	92	9	964	226	130	119
2005	591	74	68	15	828	192	90	112
2006	572	81	73	15	811	199	73	135
2007	502	75	69	9	684	174	78	106
Moyenne annuelle	781	100	90	15	1141	265	112	162
Évolution moyenne annuelle sur 98-02	-3.1%	-2.9%	-1.9%	5.2%	-1.0%	0.5%	-5.3%	-2.1%
Évolution moyenne annuelle sur 03-07	-9.6%	-4.9%	-8.1%	-12.8%	-10.8%	-7.6%	-11.7%	-5.6%

On observe une baisse générale de l'accidentologie sur les dix dernières années, plus nette sur la deuxième période d'étude (2003-2007). Le nombre d'accidents et de victimes est en baisse sur l'ensemble des enjeux, mais globalement la baisse enregistrée par enjeu est plus faible que celle de l'accidentologie du département.

Ces observations se vérifient par le suivi de la part des enjeux par rapport à l'accidentologie globale.

3.2 ÉVOLUTION DE LA PART DES ENJEUX

Cette part des enjeux a été évaluée, soit sur la base du nombre d'accidents de l'enjeu par rapport au nombre d'accidents total dans le département, soit sur la base du nombre de victimes (tués + blessés) de l'enjeu par rapport au nombre total de victimes d'accidents dans le département.

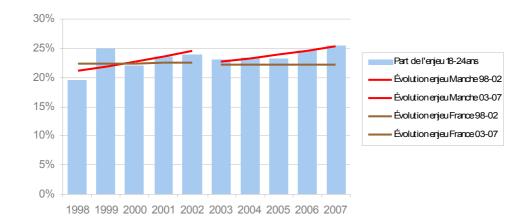
La part de chaque enjeu est récapitulée dans le tableau suivant, ainsi que la moyenne de ces enjeux sur l'ensemble de la période et sur deux périodes de cinq ans (1998-2002 et 2003-2007).

	Part des victimes de	Part des victimes de	Part des accidents	Part des accidents	Part des victimes de	Part des accidents
	18-24 ans	14-17 ans circulant à cyclo	Piétons	Motos	60 ans et plus	Engins agricoles
1998	19.6%	10.1%	13.1%	9.3%	14.0%	1.7%
1999	25.0%	8.6%	11.8%	10.7%	13.4%	1.5%
2000	21.9%	9.6%	12.4%	11.5%	13.6%	1.2%
2001	23.6%	7.8%	12.3%	12.5%	15.9%	2.1%
2002	24.0%	9.3%	12.9%	9.1%	13.4%	2.3%
2003	23.1%	10.3%	11.9%	12.5%	14.3%	3.1%
2004	23.4%	13.5%	13.5%	13.1%	12.3%	1.3%
2005	23.2%	10.9%	12.5%	11.5%	13.5%	2.5%
2006	24.5%	9.0%	14.2%	12.8%	16.6%	2.6%
2007	25.4%	11.4%	14.9%	13.7%	15.5%	1.8%
Moyenne sur 10 ans	23.4%	10.1%	13.7%	12.3%	14.3%	2.1%
Moyenne sur 98-02	22.8%	9.1%	12.4%	11.0%	14.1%	1.6%
Moyenne sur 03-07	23.9%	11.0%	12.6%	11.7%	14.5%	2.0%

L'ensemble des parts d'enjeux est en progression sur la seconde période d'étude, mais les augmentations les plus fortes sont celles qui concernent les jeunes de 18-24 ans et 14-17 à cyclo.

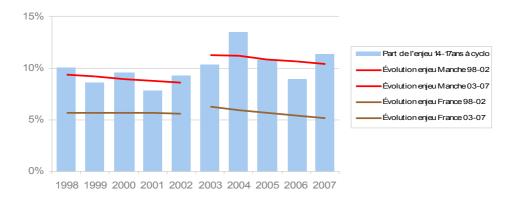
Les graphiques ci-après montre l'évolution de chaque enjeu, avec une comparaison de l'évolution de la part de l'enjeu au niveau national.

→ Enjeu 18-24 ans



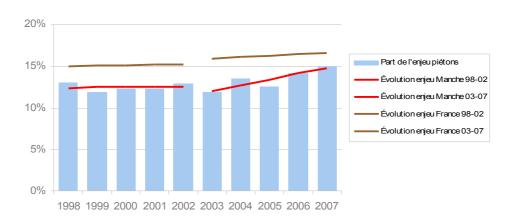
La part de l'enjeu 18-24 ans est en augmentation constante sur les deux période de cinq ans dans la Manche, tandis qu'elle reste stable au niveau national sur ces deux mêmes périodes, ce qui confirme le problème de sécurité routière chez les jeunes, vu lors de l'analyse de l'accidentologie dans le département par âge.

→ Enjeu 14-17ans circulant à cyclomoteur



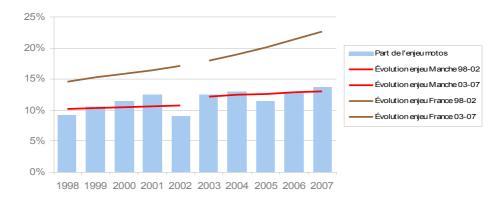
La part de l'enjeu 14-17ans circulant à cyclomoteur est très fluctuante sur les dix dernières années, globalement en hausse de 2% entre les deux périodes de cinq ans. Elle est très supérieure dans la Manche part rapport à la part d'enjeu national.

→ ENJEU PIÉTONS



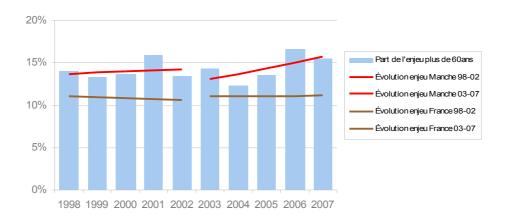
La part de l'enjeu piétons, très stable entre 1998 et 2002, est en forte augmentation entre 2003 et 2007. Cette tendance est sensiblement la même au niveau national, même si l'augmentation observée sur la deuxième période est moins marquée. La part de la Manche reste toutefois inférieure de près de 2% à celle de la France.

→ ENJEUX MOTOS



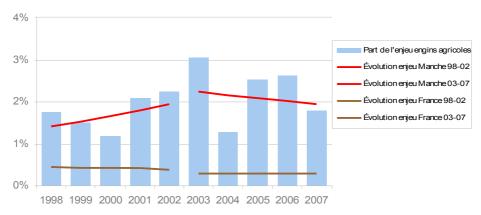
La part de l'enjeu motos évolue de manière constante, en légère augmentation, entre 1998 et 2007. La tendance est plus marquée en France, avec une augmentation plus forte et la part de l'enjeu est supérieure de près de 5% par rapport à la Manche.

→ Enjeux plus de 60 ans



La part de l'enjeu des plus de 60ans, en légère augmentation entre 1998 et 2002 connaît une forte augmentation sur la deuxième période, notamment en 2006. Elle reste de 2% supérieure à la part nationale qui elle évolue peu sur les dix années.

→ Enjeux engins agricoles



La part de l'enjeu engins agricoles, en hausse sur la période 1998-2002, est en baisse entre 2003 et 2007. Elle représente 2% de part de l'accidentologie dans la Manche, 1,5% de plus qu'en France.

L'analyse des enjeux du précédent DGO confirme la problématique jeunes dans le département de la Manche, ainsi que la problématique des deux-roues, principalement celle des cyclomoteurs.

L'enjeu piétons, en dessous du niveau national et l'enjeu engins agricoles, en forte diminution, ne semble pas devoir être maintenu.

La part des plus de 60ans est en progression et supérieure au niveau national. L'enjeu doit être maintenu comme enjeu local supplémentaire.

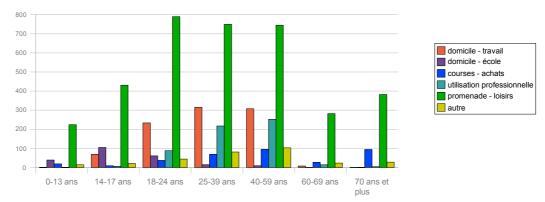
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 19 sur 65

4. Recherche d'enjeux locaux complémentaires

Au delà des quatre enjeux nationaux qui s'appliquent dans le département de la Manche et de l'enjeu local concernant les 60 ans et plus, il paraît opportun de vérifier d'autres spécificités de l'accidentologie locale.

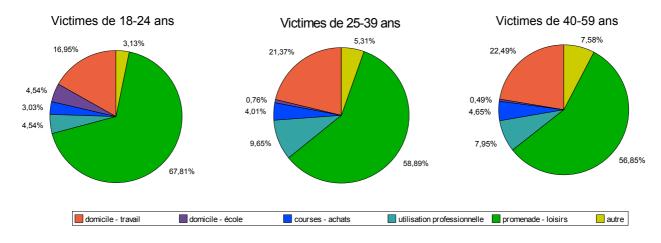
Les données par age montrent que la catégorie des hommes de 25-39 ans présente un sur-risque d'accidents. Cette catégorie étant une catégorie d'actif, l'analyse ci-après porte sur les risques routiers liés aux déplacements professionnels afin de déterminer si il existe un enjeu particulier sur le département, notamment pour cette tranche d'age.

Sur les 3118 accidents qui se sont produits entre 2003 et 2007 dans le département de la Manche, 1219 accidents impliquaient un usager en déplacement professionnel ou sur le trajet domicile travail. Ces 1219 accidents ont fait 108 tués et 1517 blessés. La répartition des accidents a été effectuée par âge, selon les déplacements entrepris au moment de l'accident :



- La grande majorité des accidents, quel que soit l'âge des impliqués, a lieu pendant un déplacement de promenade ou loisir;
- A partir de 18 ans, et jusqu'à 59 ans, le second type de déplacement engendrant des accidents est le déplacement entre domicile et lieu de travail.

Le graphique ci-dessous montre la répartition des victimes selon le déplacement effectué, pour les trois catégories d'actifs :



Dans le paragraphe 2.3, on observait un sur-risque pour la catégorie des 25-39ans. L'analyse par type de trajet ne permet pas de caractériser l'accidentologie de cette classe d'âge, pour laquelle il n'y a pas de risque particulier lié à l'utilisation professionnelle d'un véhicule (moins de 10% des victimes), en revanche, au vu du nombre d'accidents concernés, le risque routier professionnel constitue un enjeu.

L'accidentologie dans le cadre professionnel ou lors d'un déplacement domicile/travail représente en moyenne, sur les cinq années d'études, 30% de l'accidentologie globale du département. A ce titre, elle constitue un enjeu fort pour le département de la Manche.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 20 sur 65

LES ENJEUX

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 21 sur 65

L'analyse de l'accidentologie 2003-2007 a mis en évidence que les enjeux de sécurité routière nationaux sont également d'actualité pour notre département.

L'évaluation du DGO 2004-2008 a permis de montrer que la part de l'accidentologie des 60 ans et plus est supérieure dans notre département par rapport au niveau national et représente 15% de l'accidentologie du département.

Enfin, la recherche d'enjeux complémentaires a montré que l'accidentologie dans le cadre des déplacements professionnels et domicile-travail représentaient 30% de l'accidentologie globale.

Après présentation de cette étude d'enjeux, il a été décidé de retenir les six enjeux suivants :

- x les jeunes,
- x les deux-roues motorisés,
- x l'alcool,
- x la vitesse.
- x le risque routier professionnel,
- x les 60 ans et plus

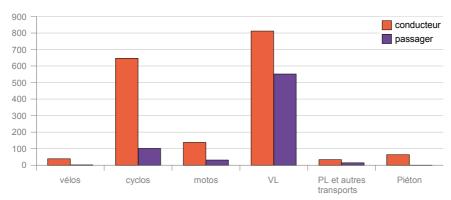
et de constituer un groupe de travail pour chacun de ces enjeux afin de caractériser plus précisément l'accidentologie des enjeux retenus et de proposer des orientations d'action pouvant être inscrites au DGO.

Parallèlement à cette démarche, l'accidentologie des cinq agglomérations principales du département, à savoir la communauté urbaine de Cherbourg, Avranches, Coutances, Granville et Saint-Lô, a aussi été étudiée, permettant d'identifier des enjeux spécifiques à chacune d'entre elles. Ces études, transmises à chacune des collectivités concernées, figurent en annexe au présent document.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 22 sur 65

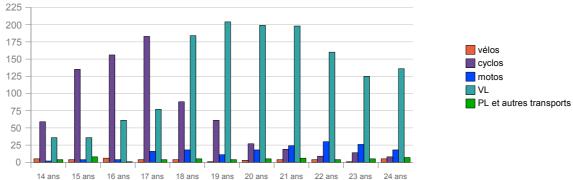
5. Enjeu "Jeunes"

5.1 LE MODE DE DÉPLACEMENT DES 14-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT



D'une manière générale, les 14-24 ans impliqués dans un accident sont :

- conducteurs du véhicule avec lequel ils se déplacent : de manière très marquée pour les deux-roues et les poids-lourds, de manière plus restreinte en VL;
- utilisateurs de cyclomoteurs (30%) ou de VL (55%).

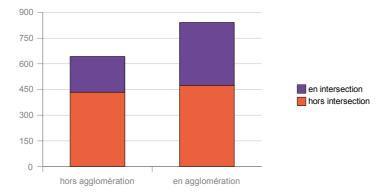


Le nombre de jeunes impliqués dans un accident de la circulation évolue très nettement en fonction de l'âge et du véhicule :

- entre 14 et 17 ans, on note une progression très marquée du nombre de jeunes à cyclo impliqués (on observe une augmentation également en VL, mais l'accidentologie est bien moins forte)
- à partir de 18 ans, une très nette chute du nombre de jeunes en cyclomoteur accidentés accompagnée d'une très forte hausse des jeunes en VL. La tranche d'âge 18-21 ans est fortement impactée par le risque routier.

5.2 LOCALISATION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN JEUNE DE 14-24 ANS

Les jeunes conducteurs ont plus d'accidents en agglomération (57%), qu'en rase campagne.

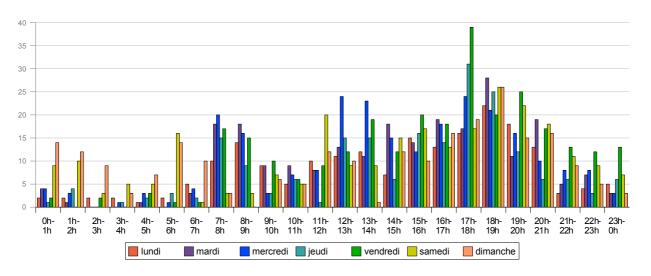


DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 23 sur 65

Ces accidents se produisent en majorité en dehors d'un carrefour :

- en dehors d'une agglomération, 33% des accidents se produisent en intersection ;
- en agglomération, 44% des accidents ont lieu en intersection.

5.3 RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE JOUR ET L'HEURE



La répartition de l'accidentologie des jeunes âgés entre 14 et 24 ans montre :

- un nombre faible d'accidents le matin jusqu'à 7h, tous les jours de la semaine, mais qui augmente sensiblement les samedis et dimanche, avec un pic observé de entre 5 et 6 heure les samedis et dimanches matins.
- un nombre plus élevé d'accidents entre 7 et 9 heure les matins en semaine, mais bien plus faible le week-end ;
- de nouveau une hausse du nombre d'accidents vers midi, notamment le mercredi;
- un pic atteint entre 17 et 19 heures, très marqué le vendredi ;
- enfin une baisse progressive du nombre d'accidents à partir de 20h. On note toutefois, tout comme pour les horaires de fin de nuit, une disparité importante entre les accidents se produisant le week-end, plus nombreux que ceux se produisant en semaine.

L'accidentologie des 14-24 ans est caractérisée par des déplacements en VL ou à cyclo, en semaine aux heures de pointe d'activité et de trafic et le week-end en fin de soirée ou au petit matin.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 24 sur 65

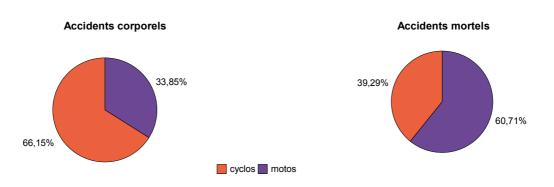
6. Enjeu "Deux-Roues motorisés"

Les deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs) constituent, après le VL, la catégorie de véhicules la plus impliquées dans les accidents de la Manche (38%).

Il n'existe pas de recensement officiel du parc de deux-roues motorisés en France, mais les chiffres officieux parlent de 2,5 millions de deux-roues motorisés en France dont un million de motos.

6.1 RÉPARTITION DES ACCIDENTS ENTRE CYCLOMOTEURS ET MOTOS

Les accidents corporels de deux-roues motorisés impliquent pour les deux-tiers au moins un cyclomoteur, et pour un tiers au moins une moto. Cette proportion s'inverse lors d'accidents mortels.



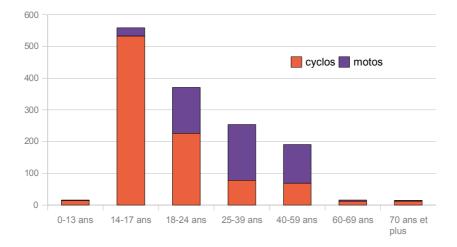
Concernant les victimes, on enregistre en cinq ans :

- 22 tués à cyclomoteur contre 36 à moto ;
- 805 blessés à cyclomoteur contre 412 à moto.

La répartition des accidents et des victimes est différente au niveau national :

- Les motos sont plus impliquées (54%) dans les accidents corporels que les cyclos ; elles le sont encore plus dans les accidents mortels (70%).
- Concernant les victimes, les blessés en motos représentent 53% des blessés deux-roues tandis que les tués sont eux à 71% des motards.

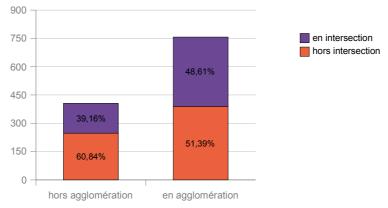
6.2 Age des victimes à cyclomoteurs et motos



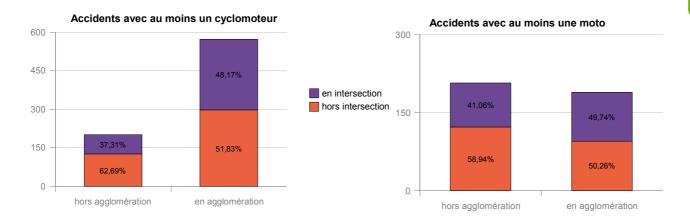
La majorité des usagers victimes d'accidents en deux-roues sont des jeunes âgés de 14 à 17 ans qui circulent à cyclomoteur. Passé 25 ans, les usagers sont plus des motocyclistes. On note un nombre très faible de victimes de moins de 14 ans et de plus de 60 ans.

6.3 Localisation des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé

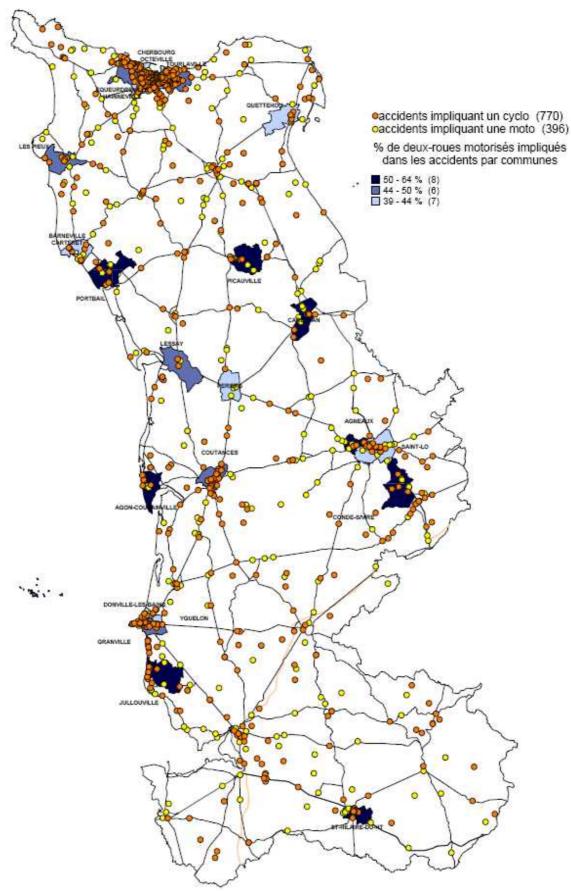
Les accidents de deux-roues motorisés se produisent majoritairement en ville, et dans ce cas, pratiquement pour moitié en intersection. En revanche, les accidents qui se produisent en rase campagne sont souvent en de hors d'un carrefour.



Comme le montre les deux diagrammes suivants, on note une grande disparité entre les types de deux-roues motorisés : les cyclomoteurs sont beaucoup plus impliqués dans des accidents en ville, quant aux motocyclettes, la part entre accidents en agglomération ou en rase campagne et sensiblement la même, avec une petite majorité d'accidents en dehors des agglomérations.

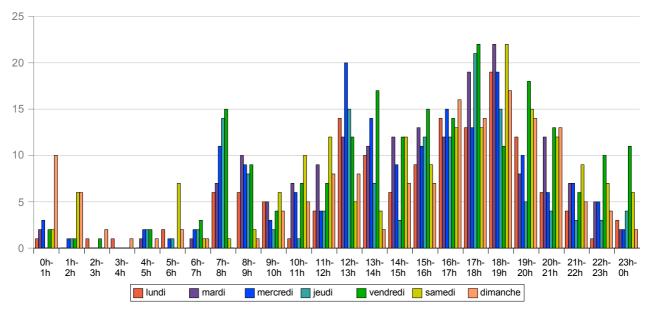


La carte ci-après montre la localisation des accidents de deux-roues motorisés sur l'ensemble du département, ainsi que les communes présentant une accidentologie de deux-roues motorisés supérieure à la moyenne départementale (38%).



Huit agglomérations présentent une accidentologie élevée (>50%) avec un deux-roue motorisé : Portbail, Picauville, Carentan, Agon-Coutainville, Agneaux, Condé-sur-Vire, Jullouville et Saint-Hilaire-du-Harcouët.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 27 sur 65



Les accidents impliquant des deux-roues motorisés se produisent majoritairement le jour, globalement, aux heures de pointes de circulation à savoir , le matin entre 7 et 9 heures, puis le midi, entre 12 et 14 heures, et en fin de journée, sur une plage horaire bien plus étalée allant de 15 à 20 heures.

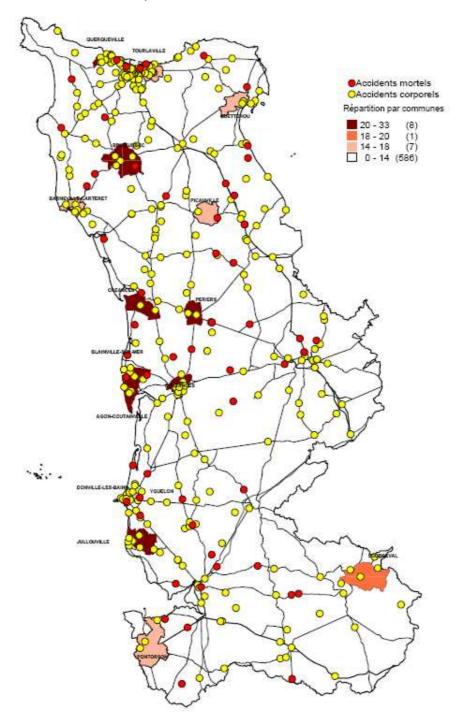
Les accidents nocturnes ont lieu les vendredis, samedis et dimanches.

L'accidentologie des deux-roues motorisés concerne principalement les jeunes de 14-17 ans circulant à cyclomoteur, en agglomération, aux heures de pointe d'activités et de trafic les jours de la semaine, ainsi qu'en soirée le week-end.

7. ENJEU "ALCOOL"

7.1 RÉPARTITION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN USAGER EN ÉTAT D'ALCOOLÉMIE POSITIVE

La carte ci-après montre la localisation de l'ensemble des accidents corporels (en jaune) et mortels (en rouge) sur la période d'étude ainsi que les communes pour lesquelles la proportion d'accidents avec alcool est plus importante que sur l'ensemble du département (supérieure à 14%). Les chiffres de l'accidentologie des communes de la Manche étant parfois faibles, seules les communes ayant enregistrées un nombre d'accidents supérieur à dix ont été étudiées.

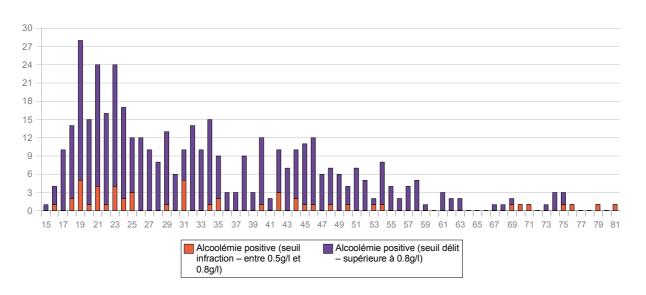


La localisation des accidents avec un usager présentant un taux d'alcoolémie positif est relativement diffuse sur le département, avec tout de même une concentration sur les communes de la CUC. Cependant, compte-tenu du nombre global d'accidents enregistré dans ces communes, la proportion d'accidents avec alcool reste en dessous de la moyenne du département, à l'exception de Tourlaville et Equeurdreville-Haineville. Huit communes présentent une part d'accidents impliquant un usager alcoolisé très supérieure à la moyenne (entre 20 et 33%). Il s'agit de : Equeurdreville-Haineville, Bricquebec, Créances, Périers, Blainville-sur-Mer, Agon-Coutainville, Coutances et Jullouville.

Page 30 sur 65

7.2.1 L'ÂGE DES USAGERS

Le graphique ci-après montre le nombre d'usagers, selon l'âge, en état d'alcoolémie positive lors d'un accident, d'une part avec un taux entre 0.5g/l et 0.8g/l, seuil de l'infraction et d'autre part avec un taux supérieur à 0.8g/l, seuil du délit.



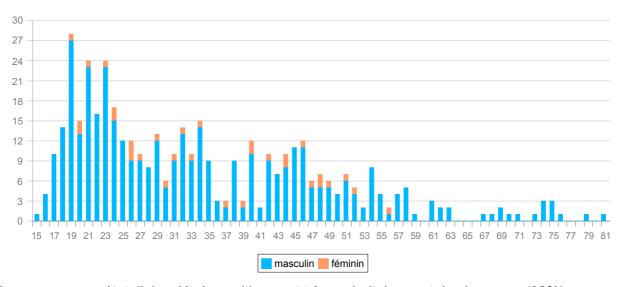
D'une manière générale, les usagers victimes d'accidents et contrôlés avec un taux d'alcoolémie positif présentent majoritairement un taux supérieur à 0.8g/l, ce qui constitue un délit.

Il n'y a pas d'usagers de moins de 15 ans et de plus de 81 ans contrôlés positifs sur ces cinq années d'études.

35% des usagers en état d'alcoolémie positive ont moins de 25 ans.

7.2.2 RÉPARTITION HOMMES / FEMMES

Le graphique ci-après montre la répartition hommes / femmes des usagers contrôlés positifs après un accident.

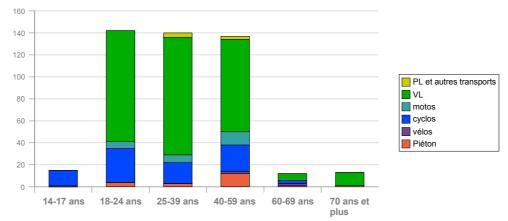


Les usagers en état d'alcoolémie positive sont très majoritairement des hommes (92%).

Comme nous l'avons vu précédemment, les hommes de moins de 25 ans sont les plus impliqués. En revanche, il n'y a pas de classe d'âge particulièrement marquée chez les femmes présentant un taux d'alcoolémie positive.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009

7.2.3 Mode de déplacement



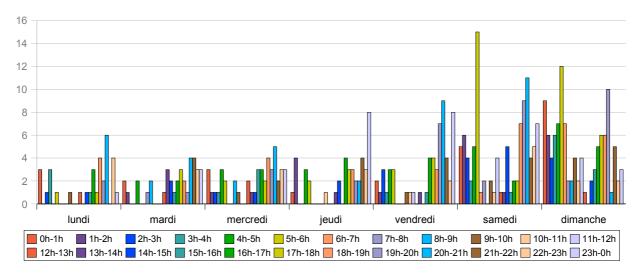
Les usagers présentant un taux d'alcoolémie positif lors d'un accident sont très majoritairement des conducteurs de véhicules, âgés de 18 à 24 ans :

- 66% des conducteurs de VL,
- 21 % des conducteurs de cyclomoteurs,
- 5% des conducteurs de motos

Enfin, 5% sont des piétons.

7.3 ACCIDENTS ET ALCOOL SELON LE JOUR ET L'HEURE

Le graphique ci-après montre la répartition des accidents présentant au moins un usager en état d'alcoolémie positive selon les jours de la semaine et les heures.



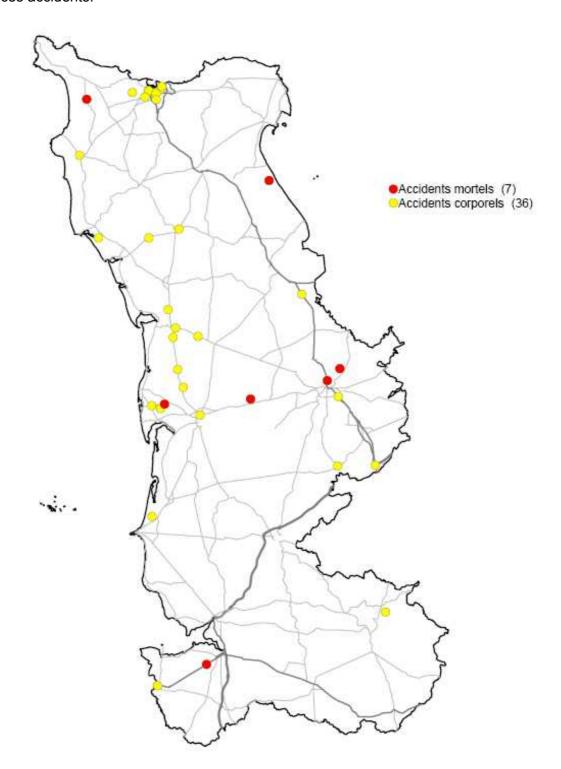
Les accidents avec des usagers avec une alcoolémie positive se produisent majoritairement le weekend :

- une première pointe est observée le vendredi soir entre 19 et 21 heures, puis entre 23h et minuit;
- le pic le plus important se produit le samedi entre 5 et 6 heures le matin ;
- ensuite, depuis le samedi soir, 18h, jusqu'au dimanche matin, 7h, le nombre d'accidents avec alcool sont élevés, le pic étant atteint de nouveau entre 5 et 6 heures du matin ;
- une nouvelle pointe est observée le dimanche soir entre 19 et 20 heures.

En semaine, on trouve pratiquement tous les jours une pointe d'accidents vers 20 heures, hormis le jeudi où le pic se retrouve plutôt entre 23h et minuit.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 31 sur 65

Les deux pics d'accidents observés se produisent donc entre 5h et 6h. La carte ci-après localise l'ensemble de ces accidents.



Si quatre des sept accidents mortels se sont produits au centre du département, la majorité des accidents corporels sont regroupés d'une part dans la communauté urbaine de Cherbourg et d'autre part sur la côté ouest du département, notamment dans le secteur de Coutances et Lessay.

Tant les horaires des accidents avec un usager présentant un taux d'alcoolémie positif que les classes d'âge des usagers contrôlés positifs à la suite d'un accident tentent à montrer que le problème de l'alcoolémie au volant dans le département de la Manche est à rapprocher des soirées qui se déroulent généralement le jeudi dans le milieu étudiant, ainsi que les vendredi soir et samedi soir, avec un retour dans la nuit suivante.

8. Enjeu "vitesse"

La vitesse, régulièrement contrôlée par les forces de l'ordre, n'est pas quantifiée au moment où survient l'accident.

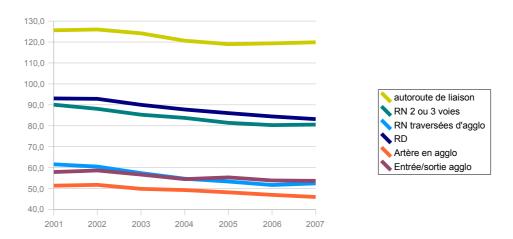
Pour mener l'étude dans le cadre du présent DGO, nous avons mené quatre études différentes :

- l'évolution de la vitesse moyenne pratiqué selon différents types de voies (chiffres nationaux fournis par l'observatoire national de sécurité routière) ;
- l'évolution des infractions enregistrées dans le département de la Manche;
- l'évolution des dépassements de plus de 20km/h enregistrés par les stations SIREDO de la Manche ;
- le relevé des vitesses pratiquées sur plusieurs périodes de l'année 2008.

Ces données sont ensuite comparées avec les sections présentant un risque anormalement élevé d'accidents en fonction des taux et densités, afin de voir si il y a une corrélation avec les axes présentant des forts dépassements de vitesse.

8.1 Données nationales sur les vitesses pratiquées

Des études nationales ont recensé la vitesse moyenne pratiquée selon le type de routes. Les résultats de ces études sont repris sous forme de graphique :



On observe une baisse continue des vitesses pratiquées sur l'ensemble des réseaux depuis 2000, de l'ordre de 10 km/h sur les axes en dehors des agglomérations, de l'ordre de 5km/ en agglomération.

8.2 Bilan des relevés d'infractions de vitesse dans le département de la Manche

(source : plan départemental de contrôles routiers 2008)

Le nombre d'infractions relevées par les dispositifs de contrôle sanction automatique en 2006 est en forte augmentation par rapport à 2005, ce qui est principalement du à l'augmentation du nombre de radars automatiques en fonctionnement dans le département. Malgré la mise en service en 2007 de 4 radars automatiques supplémentaires (2 fixes et 2 mobiles) on observe en 2007 une stabilisation du nombre des infractions relevés par ces appareils.

Le nombre des infractions constatées lors des contrôles de vitesse classiques, après avoir diminué de 1,4 % en 2006, a de nouveau augmenté de 10,3% en 2007.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 33 sur 65

L'analyse porte sur le pourcentage de véhicules dépassant la vitesse limite autorisée de plus de 20km/h.

Les données de vitesse enregistrées en 2007 par les stations du Système Informatisé de REcueil de DOnnées (SIREDO) ont été analysées et comparées aux données enregistrées les années passées(en 2002, puis en 2005 et 2006). Il convient de noter que pour des raisons de modifications de tracés ou de problèmes matériels, certaines stations ne sont plus en service.

Le tableau ci-après qui indique les secteurs où les excès de vitesse sont les plus élevés sur la période d'étude et les compare avec ceux enregistrés les années précédentes dans ces secteurs :

Localisation des stations	Pourcentag	Limite de vitesse à l'emplacement de la station			
	en 2007	en 2006	en 2005	en 2002	SIREDO
RD650 à Sideville	12%	17%	21%	_	90 km/h
RD 971 à Saint-Sébastien	10%	10%	14%	28%	90 km/h
RD 977 à Romagny	10%	9%	9%	24%	90 km/h
RD 650 à Portbail	9%	6%	13%	27%	90 km/h
RD 902 à Tamerville	8%	9%	13%	25%	90 km/h
RD 900 à Angoville sur Ay	8%	9%	12%	22%	90 km/h
RD 900 à Feugères	8%	8%	13%	26%	90 km/h
RD 900 à Saint- Symphorien	8%	8%	0%	-	90 km/h
RD 901 à Beaumont	7%	7%	9%	_	90 km/h
RD 924 à St-Sauveur la P.	7%	8%	10%	23%	90 km/h
RD972 à Marigny	5%	11%	8%	16%	90 km/h

Entre 2002 et 2005, on a enregistré une diminution des pourcentages de l'ordre de 50% sur l'ensemble des stations. En 2006, cette tendance à la baisse s'était confirmée.

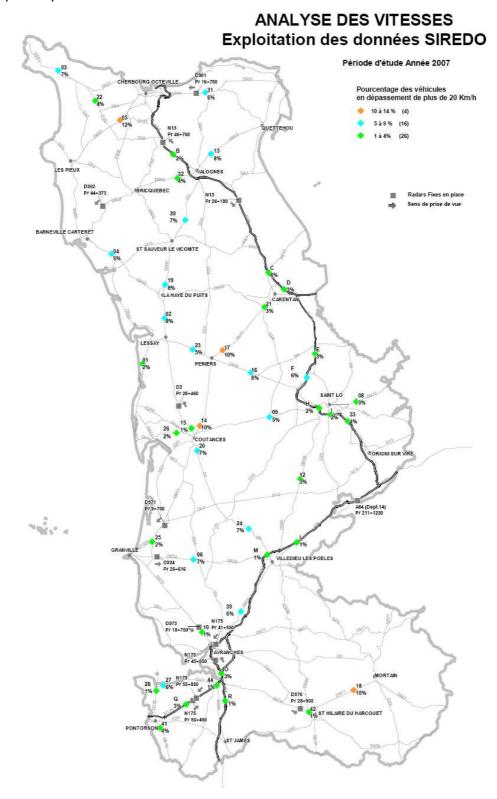
En 2007, les chiffres ne baissent pratiquement plus, à l'exception de la station de Sideville où la vitesse, encore très élevée, est toujours en forte baisse. On note également une forte baisse à Marigny, principalement due à la modification des lieux (mise en place d'un giratoire à moins d'un kilomètre de la station).

Deux stations enregistrent des pourcentages plus élevés, dont celle de Portbail, sur la RD650, qui augmente de 3%.

Les pourcentages sont inférieurs à 5% sur l'ensemble du réseau national (A84, RN13, RN174 et RN 175) à l'exception de la station de Pont-Hébert sur la RN174 où le pourcentage de véhicules roulant à plus de 130km/h est de 6%.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 34 sur 65

La carte ci-après reprend toutes ces informations :



8.4 Relevé des vitesses pratiquées en 2008

Une analyse complémentaire a été menée à partir des données des stations SIREDO.

Le conseil général, qui effectue le suivi des stations, nous a fourni les relevés de la V85, qui représente la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des VL, ainsi que le pourcentage des véhicules en dépassement, sur les secteurs identifiés précédemment comme présentant des vitesses excessives.

Le tableau ci-après reprend ces éléments :

N° de station	Commune	Sens de circulation	Trafic journalier Nbre veh/j	V85	% des véhicules en dépassement
650-42	Portbail	Vers Coutances	2559	108	66%
		Vers Cherbourg	2643	107	63%
650-07	Sideville	Vers Les Pieux	4579	110	76%
		Vers Cherbourg	4600	108	70%
900-15	Feugères	Vers périers	2345	107	67%
		Vers St-Lô	2350	106	58%
900-21	St Symphorien le V	Vers St Sauveur le V	3507	105	48%
		Vers La Haye du P	3525	103	42%
900-37	Angoville/Ay	Vers la Haye du P	2584	105	49%
		Vers Lessay	3424	106	54%
901-46	Beaumont-Hague	Vers Jobourg	3986	102	39%
		Vers Cherbourg	4164	99	33%
902-20	Tamerville	Vers Valognes	1484	108	68%
		Vers Quettehou	1808	107	61%
924-43	St Sauveur la P	Vers Granville	2300	87	8%
		Vers Villedieu	2315	87	7%
971-47	St Sébastien de R	Vers Carentan	1992	108	68%
		Vers Périers	2035	107	62%
972-14	Marigny	Vers St-Lô	3985	106	57%
		Vers Coutances	4180	104	44%
972-23	Agneaux	Vers St-Lô	6347	86	5%
		Vers Coutances	6413	86	6%
977-22	Romagny	Vers St Hilaire	1917	108	71%
		Vers Mortain	1899	107	67%

Ces données 2008, enregistrées sur 4 périodes différentes de l'année, confirment une vitesse importante sur les RD650, RD900, RD902, RD971, RD972 (au droit de Marigny) et RD977.

8.5 COMPARAISON AVEC LES ZONES À RISQUE ANORMALEMENT ÉLEVÉ

Le rapprochement des données de vitesse enregistrées par les stations SIREDO et les données de taux et densités supérieurs à la moyenne nationale (données générales figurant au chapitre 2.2 du présent document) met en avant deux secteurs où vitesse et accidentologie sont liées :

- La RD650, à l'approche de la communauté urbaine de Cherbourg, où la vitesse, bien qu'en diminution constante sur la station de Sideville, reste très élevée et où les taux et densité d'accidents sont très supérieurs à la moyenne nationale;
- La RD977 entre Mortain et Saint-Hilaire-du-Harcouët où la vitesse enregistrée par la station située à Romagny est en augmentation en 2007 et où taux et densité sont supérieurs à la moyenne nationale.

Concernant les autres sections les plus exposées en terme de densité et taux, on enregistre un taux de dépassement de 20km/h de la vitesse autorisée supérieur à 5% sur les RD901, au droit de la station de Beaumont-Hague et RD924, à Saint-Sauveur-la-Pommeraye.

En revanche, les stations de Marcey-les-Grèves sur la RD973 et de Longueville sur la RD971, implantées relativement loin des zones à risque, n'enregistrent pas de taux de dépassement importants.

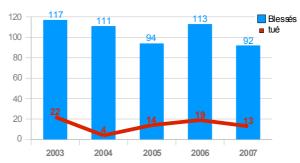
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 36 sur 65

78.64%

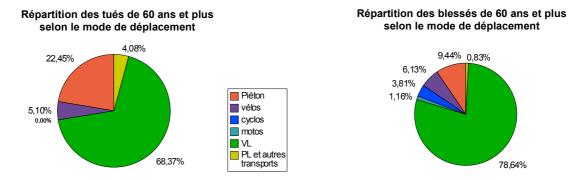
9. Enjeu "60 ans et plus"

771 accidents impliquant des usagers de 60 ans et plus se sont produits sur les cinq ans : l'évolution. comme le montre le graphique au paragraphe 2.3.1, est globalement en baisse malgré une augmentation en 2006. En revanche, la part de l'enjeu est en progression.

9.1 LES VICTIMES DE PLUS DE 60 ANS



Le nombre de blessés suit la même tendance que celle des accidents, en revanche, le nombre des tués est plus fluctuant.

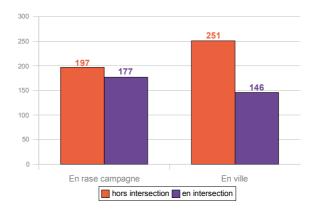


Les victimes sont réparties principalement selon deux modes de déplacements, piétons et VL :

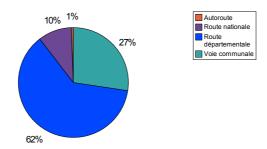
- 68% des tués et 78% des blessés âgés de 60 ans et plus circulaient en voiture ; toutes catégories d'âge confondues, les utilisateurs de VL représentent 58% des tués et 60% des blessés:
- 22% des tués et 9% des blessés âgés de 60 ans et plus étaient piétons ; toutes catégories d'âge confondues, les piétons représentent 12% des tués et 5% des blessés.

9.2 RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR LIEU

Ces accidents ont lieu le plus souvent en ville. Dans ce cas, ils se produisent plus souvent en dehors d'un carrefour (63%). C'est également le cas pour les accidents en rase campagne, mais la différence est plus faible (53%).



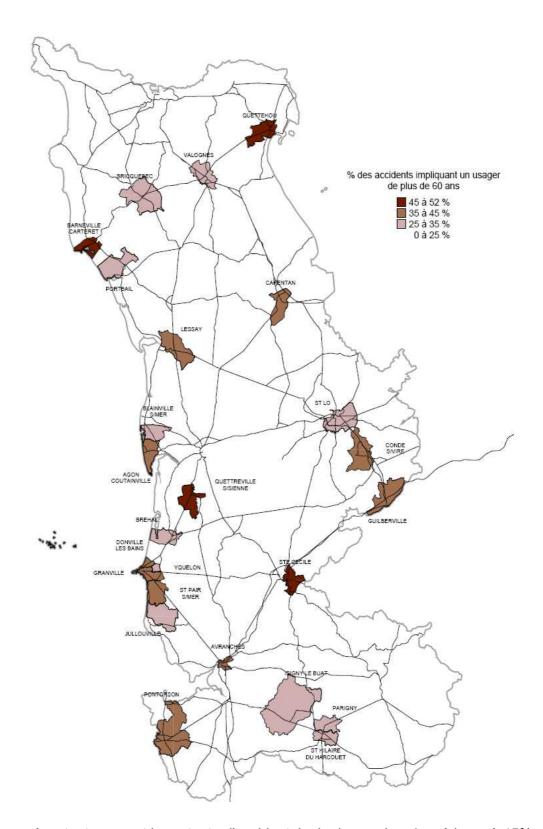
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 37 sur 65 La répartition par type de réseau montre qu'une part importante d'accidents avec au moins un conducteur ou un piéton de 60 ans et plus s'est produit sur le réseau départemental, ce qui ne constitue pas une surprise compte-tenu du linéaire de voies départemental dans la Manche.



Lorsque l'on étudie l'ensemble des catégories de conducteurs, on obtient les mêmes résultats pour les accidents s'étant produits sur autoroute et RN, mais la part d'accidents sur voie départementale est un peu plus faible (57%), au profit d'un plus grand nombre d'accidents sur voie communale.

La carte ci-après montre les communes où la part d'usagers de 60 ans et plus impliqué dans un accident est plus élevée que la moyenne du département (25%).

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 38 sur 65



Quatre communes présentent une part importante d'accidentologie des seniors (supérieure à 45% des impliqués): Quettehou, Barneville-Carteret, Quettrevrille sur Sienne et Sainte-Cécile.

L'accidentologie des 60 ans et plus est globalement en baisse, mais moins que l'accidentologie globale du département. Ils restent très fortement impliqués en tant que piétons et utilisateurs de VL.

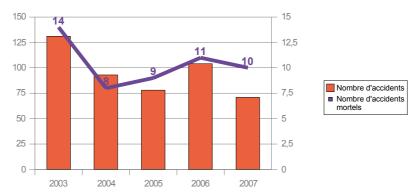
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 39 sur 65

10. Enjeu "risque routier professionnel"

Comme l'a montré la recherche d'enjeu complémentaire, 30% des accidents interviennent lors déplacement professionnel ou lors d'un déplacement domicile/travail. L'accidentologie de ces deux trajets est présentée ci-après.

10.1 DÉPLACEMENT PROFESSIONNEL AVEC DES VÉHICULES D'ENTREPRISES OU D'ADMINISTRATIONS

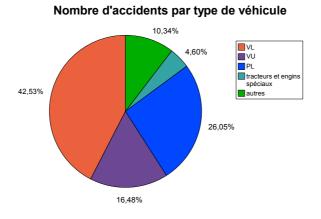
10.1.1 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE LORS DE DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



Le nombre d'accidents est globalement en baisse sur les cinq années, même si celui-ci a augmenté lors de l'année 2006. En cinq ans, 477 accidents ont impliqué au moins un véhicule d'entreprise ou d'administration, ce qui représente 15% de l'accidentologie globale.

Le nombre d'accidents mortels (52 en cinq ans) est beaucoup plus fluctuant et il ne se dégage pas de réelle tendance sur ces cinq années. En revanche, la part d'accidents mortels impliquant un véhicule d'entreprise ou d'administration représente 22% des accidents mortels globaux sur le réseau routier de la Manche.

10.1.2. RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS



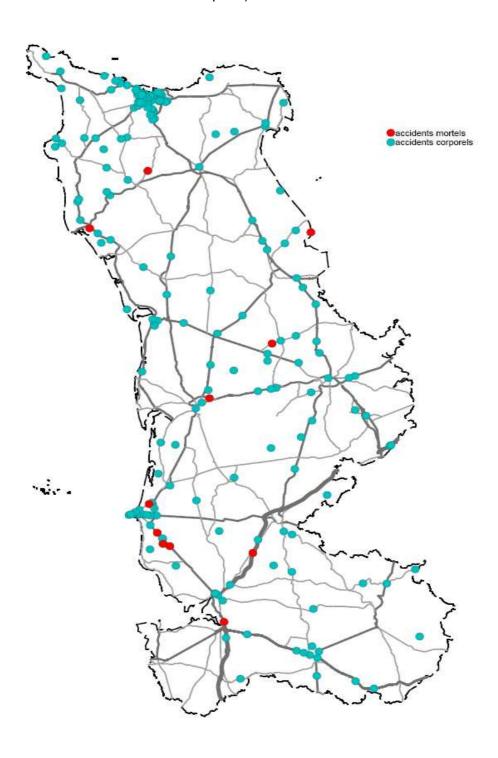
Les véhicules répartis sont seulement les véhicules d'entreprises ou d'administration ; les autres véhicules éventuellement impliqués ne sont pas comptabilisés dans la répartition.

La majorité des accidents impliquant au moins un véhicule d'entreprise ou d'administration se produit en véhicule léger (42%). Les poids-lourds sont présents dans 26% des accidents et les véhicules utilitaires dans 17%.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 40 sur 65

10.1.3 ACCIDENTOLOGIE IMPLIQUANT DES VÉHICULES LÉGERS D'ENTREPRISES OU D'ADMINISTRATIONS

Cette partie de l'étude porte exclusivement **sur les 215 accidents** ayant impliqué au moins un véhicule léger appartenant à une entreprise ou une administration entre 2003 et 2007. Ces 215 accidents, dont 11 étaient mortels, ont fait 11 tués (dont 1 dans le véhicule d'entreprise) et 304 blessés (dont 108 dans le véhicule d'entreprise).



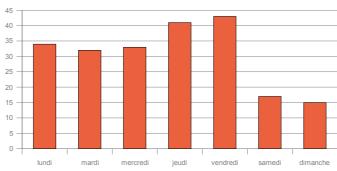
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 41 sur 65

hors intersection en X en T giratoire

→ Accidentologie en intersection

La part des accidents s'étant produits en dehors d'une intersection (54%) est légèrement supérieure à celle des accidents qui se sont produits en intersection. Les intersections ayant enregistrées le plus d'accidents sont celles de type dit "en croix", carrefour à quatre branches. On enregistre très peu d'accidents sur des carrefours de type giratoire.

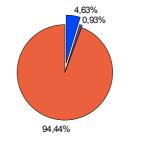
→ RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE :



Les accidents se sont, conformément au rythme de travail, majoritairement produits en jour de semaine et minoritairement le week-end. On enregistre une part plus importante du nombre d'accidents les jeudis et vendredis.

→ Accidentologie selon l'alcoolémie du conducteur de VL d'entreprise ou d'administration

Le nombre d'accidents impliquant un conducteur de VL en état d'alcoolémie positive est faible puisqu'il représente moins de 6% des accidents avec un VL (la part de conducteurs en état d'alcoolémie positive dans les accidents survenus dans la Manche en 2006 est de 14%).



2,27%

54 09%

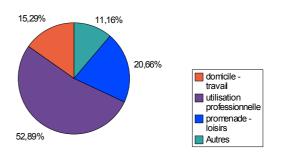
17,73%

25 91%

Alcoolémie négative situation en infraction situation en délit

→ UTILISATION DU VÉHICULE :

L'utilisation principale du véhicule au moment de l'accident est bien évidemment l'utilisation professionnelle (70%), mais on enregistre plus de 20% d'accidents sur un trajet loisir et seulement 15% sur le trajet domicile travail.

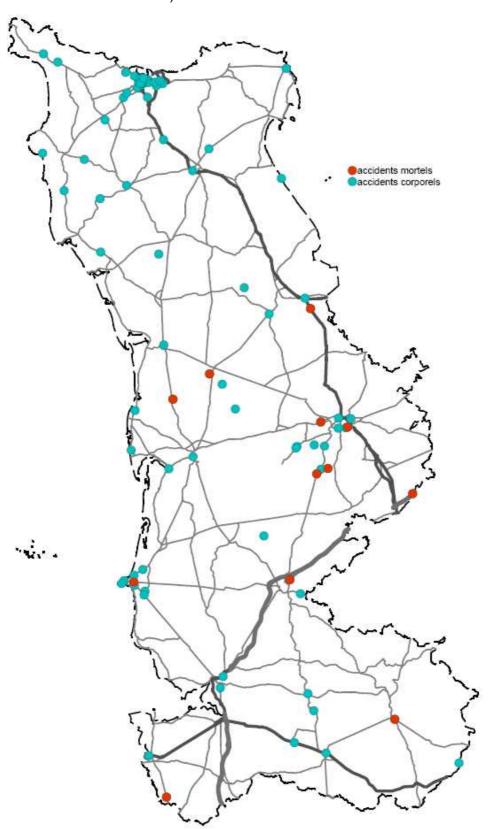


Enjeu "risque routier professionnel"

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 42 sur 65

10.1.4 ACCIDENTOLOGIE IMPLIQUANT DES VÉHICULES UTILITAIRES D'ENTREPRISES OU D'ADMINISTRATIONS

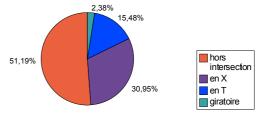
Cette partie de l'étude porte exclusivement **sur les 85 accidents** ayant impliqué au moins un véhicule utilitaire appartenant à une entreprise ou une administration entre 2003 et 2007. Ces 85 accidents, dont 12 étaient mortels, ont fait 13 tués (dont 5 dans un véhicule utilitaire) et 120 blessés (dont 50 dans un véhicule utilitaire).



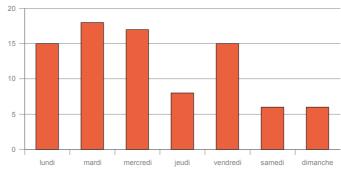
DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 43 sur 65

→ Accidentologie en intersection

La part des accidents s'étant produits en dehors d'une intersection (51%) est très légèrement supérieure à celle des accidents qui se sont produits en intersection (49%). Les intersections ayant enregistrées le plus d'accidents sont celles de type dit "en croix", carrefour à quatre branches. On enregistre très peu d'accidents sur des carrefours de type giratoire.



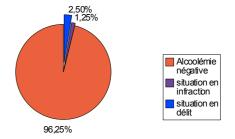
→ RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE :



Les accidents se sont, conformément au rythme de travail, majoritairement produits en jour de semaine et minoritairement le week-end. On note cependant un chiffre relativement bas le jeudi, sans raison apparente particulière.

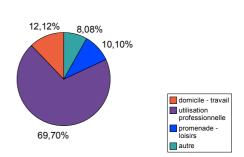
→ Accidentologie selon l'alcoolémie du conducteur de VU d'entreprise ou d'administration

Le nombre d'accidents impliquant un conducteur de VU en état d'alcoolémie positive est très faible puisqu'il représente moins de 4% des accidents avec un VU (la part de conducteurs en état d'alcoolémie positive dans les accidents survenus dans la Manche en 2006 est de 14%).



→ Utilisation du véhicule utilitaire :

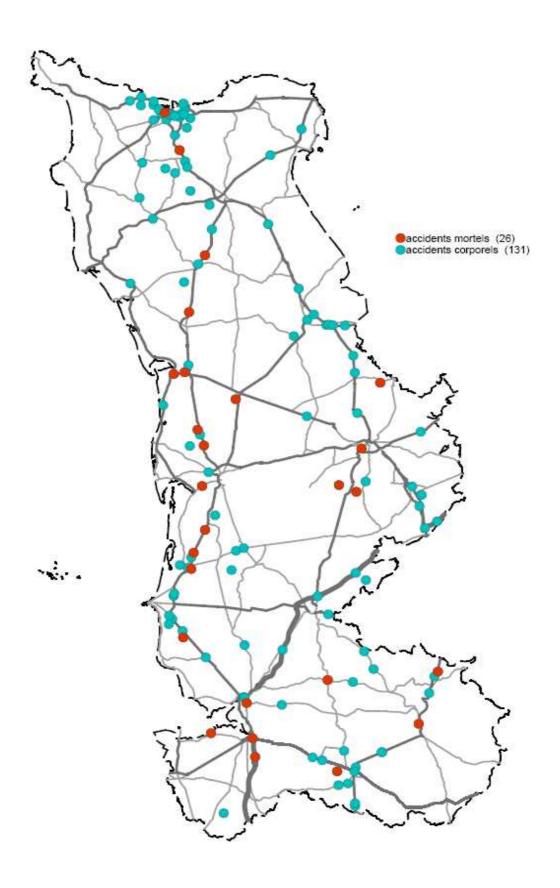
L'utilisation principale du véhicule au moment de l'accident est bien évidemment l'utilisation professionnelle (70%), puis l'utilisation sur un trajet domicile-travail (12%). On note également que 10% des accidents ont eu lieu dans un cadre extra professionnel.



Enjeu "risque routier professionn

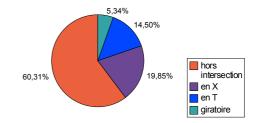
10.1.5 Accidentologie impliquant des poids-lourds d'entreprises ou d'administrations

Cette seconde partie de l'étude porte exclusivement **sur les 131 accidents** ayant impliqué au moins un poids-lourd appartenant à une entreprise ou une administration entre 2003 et 2007. Ces 131 accidents, dont 26 étaient mortels, ont fait 31 tués (dont 4 dans le poids-lourd) et 140 blessés (dont 31 dans le poids-lourd).

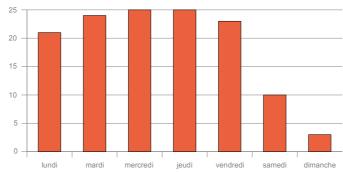


→ Accidentologie en intersection

La part des accidents poids-lourds s'étant produits en dehors d'une intersection (40%) est inférieure à celle des accidents qui se sont produits en intersection (60%). Les intersections ayant enregistrées le plus d'accidents sont celles de type dit "en croix", carrefour à quatre branches. On enregistre peu d'accidents sur des carrefours de type giratoire.



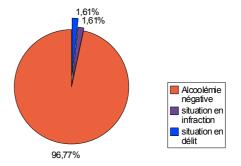
→ RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE :



En adéquation avec le rythme de travail, les accidents impliquant un poids-lourds se sont produits en très majoritairement en semaine, avec peu de fluctuation sur les cinq jours.

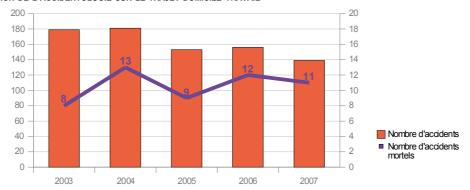
ACCIDENTOLOGIE SELON L'ALCOOLÉMIE DU CONDUCTEUR DE PL D'ENTREPRISE OU D'ADMINISTRATION

Le nombre d'accidents impliquant un conducteur de poidslourd en état d'alcoolémie positive est très faible puisqu'il représente moins de 4% des accidents (la part de conducteurs en état d'alcoolémie positive dans les accidents survenus dans la Manche en 2006 est de 14%).



Enjeu "risque routier professionnel

10.2.1 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE SUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL



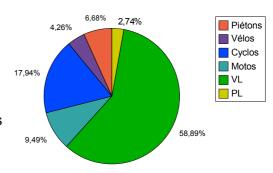
Le nombre d'accidents est globalement en baisse sur les cinq années, même si celui-ci a augmenté lors de l'année 2004 et de l'année 2006. En cinq ans, 808 accidents ont eu lieu lors d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail des impliqués, soit 26% de l'accidentologie globale.

Le nombre d'accidents mortels (53 en cinq ans) est beaucoup plus fluctuant et il ne se dégage pas de réelle tendance sur ces cinq années. Ces 53 accidents mortels représentent 23% de l'accidentologie mortelle globale sur cinq ans.

10.2.2 RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS

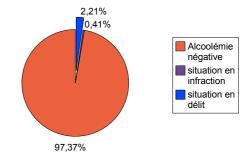
La majorité des accidents se produisant sur le trajet domicile travail implique des VL(59%). Les cyclos sont présents dans 18% des accidents et les motos dans 9%.

Cela correspond aux habitudes de transports des usagers de la Manche qui privilégient la voiture personnelle pour les déplacements quotidiens, puis le deux-roues motorisé.

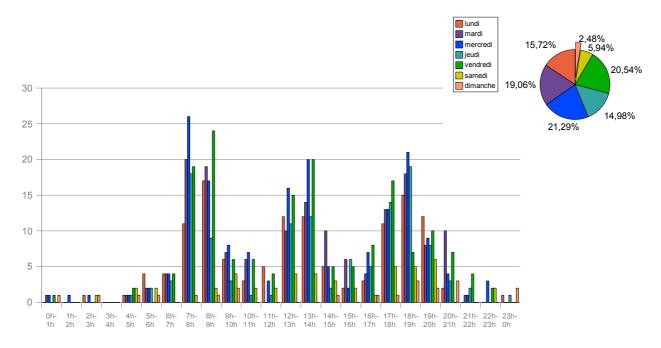


10.2.3 LES ACCIDENTS ENTRE DOMICILE ET LIEU DE TRAVAIL SELON L'ALCOOLÉMIE DU CONDUCTEUR

On enregistre très peu d'accidents impliquant des conducteurs en état d'alcoolémie positive alors qu'ils effectuent un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail (moins de 3%, contre 14% pour l'ensemble de l'accidentologie dans la Manche).



DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 47 sur 65

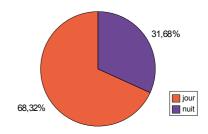


Les accidents entre domicile et lieu de travail ont majoritairement lieu en jour de semaine. Concernant les heures, on observe assez logiquement trois pointes :

- entre 7h et 9h, qui correspond aux horaires classiques d'arrivée sur les lieux de travail pour la majorité des salariés;
- entre 12h et 14h, qui correspond aux déplacements de la pause déjeuner;
- entre 17h et 19h, pour les retours au domicile ; on observe une pointe moins importante le soir, mais un étalement qui se poursuit jusqu'à 20h.

Concernant les conditions d'éclairement, deux accidents corporels sur trois se sont produits de jour. En revanche, pour les accidents mortels, on enregistre autant d'accidents de jour que de nuit.

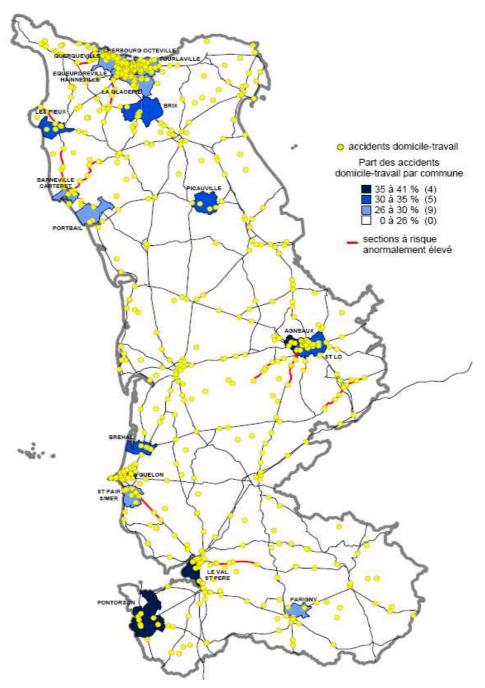
Ces accidents mortels nocturnes se produisent majoritairement le matin, alors que les usagers se rendent sur leur lieu de travail ; aucun de ces accidents ne met en cause un usager ayant travaillé de nuit.



10.2.5 CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS

Les accidents ont été cartographiés (voir carte ci-après) afin de tenter de cibler des secteurs géographiques ou des axes présentant un taux important d'accidents se produisant entre le domicile et le lieu de travail.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 48 sur 65



Sans surprise, les communes impactées en terme d'accidentologie liée au trajet domicile-travail se situent majoritairement aux abords des bassins d'emploi. Hormis les communes de la CUC et celle de l'agglomération saint-loise, les communes les plus touchées sont cependant plutôt de petites communes, situées à proximité d'agglomérations plus importantes (Bréhal, Brix, Les Pieux, Picauville, Pontorson, le Val St-Père).

La carte montre également les axes qui présentent un sur-risque d'accidentologie lié au trajet domicile-travail. Parmi ces axes, on en observe notamment deux situés aux abords de Saint-Lô (RD38 et RD999), deux aux abords de la CUC (RD 900 et RRD901) et deux aux abords de Barneville-Carteret (RD650 et RD902).

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 49 sur 65

LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

Lors de la réunion du 6 novembre 2008, monsieur le Préfet de la Manche a décidé de retenir six enjeux principaux en matière de sécurité routière pour les cinq ans à venir.

Un groupe de travail par enjeu a été mis en place, avec pour objectif d'affiner la compréhension des enjeux, d'identifier des gisements de progrès et de rechercher et de proposer des orientations d'actions. La composition du groupe de travail ainsi que le nom des personnes ayant participé aux travaux sont reprises dans les pages suivantes.

Dans le cadre de ces groupes de travail, des éléments complémentaires d'accidentologie ont été réunis, notamment pour caractériser les accidents des enjeux locaux retenus par monsieur le Préfet, à savoir le risque routier professionnel et les seniors. Ces éléments complémentaires figurent en annexe au présent document.

A partir des constats de problèmes identifiés ou de gisements de progrès à trouver, des orientations d'actions ont été déclinées selon cinq domaines (infrastructures, information, formation, éducation, contrôle sanction)

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 50 sur 65

11. ENJEU JEUNES

Composition du Groupe de travail :

Pilote: Lydia DERET - Inspection Académique

Copilote : Vincent GALLAIS – Office de la jeunesse de Coutances

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité routière
- Escadron départemental de sécurité routière
- Direction départementale de la sécurité publique
- Des référents sécurité routière Lycée et Collège de l'Inspection d'Académie
- Un représentant de l'enseignement par apprentissage (IFORM, CFA, Groupe FIM)
- Un membre du conseil académique de la vie lycéenne
- Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports (DDJS)
- Un représentant d'une association oeuvrant sur la thématique (Association Prévention Routière)
- Un professionnel de la santé en milieu scolaire
- Un représentant d'auto-école (CNPA, UNIDEC)
- Le délégué au permis de conduire
- Une Association de parents d'élèves (FCPE, PEEP)
- Un assureur (Prévention MAIF)
- Un Intervenant départemental de sécurité routière
- Un représentant du CG (domaine collège)
- Un représentant du Comité Départemental Olympique et Sportif de la Manche

Le groupe de travail s'est réuni deux fois : le 6 janvier et le 23 février 2009

→ Participants:

- Mme Lydia DERET IEN chargée de la mission sécurité routière représentant l'Inspection académique
- M Vincent GALLAIS Office de la Jeunesse du Canton de Coutances
- M Jean-Michel MARC Observatoire départemental de sécurité routière
- Capitaine Philippe BONDI Escadron départemental de sécurité routière
- Mme Joëlle MICHEL Référent Inspection académique sécurité routière Lycée
- M Yves LEHUBY Référent Inspection académique sécurité routière Collège
- M Jérôme COTIGNY CFA BTP 50
- M Quentin LAUNAY Conseil académique de la vie lycéenne
- M Patrick RIVIERE Association Prévention Routière
- Mme Marie-Jo LEGRAND Infirmière Conseillère technique Inspection académique
- M Michel MAS délégué au permis de conduire
- M Dominique CATELIN Association Prévention MAIF
- M Guy LAURENT Intervenant départemental de sécurité routière
- M Alain FONTAINE Comité Départemental Olympique et Sportif de la Manche
- Mme Sylvie VANDEMOORTELE Présidente de l'Association de parents d'élèves PEEP
- M Hubert JOUVET Coordinateur sécurité routière

Le groupe de travail a identifié cinq problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

- 1. Permettre à tous les acteurs de l'éducation à la sécurité routière d'identifier les outils, les moyens, les différentes typologie d'actions déjà réalisées ou disponibles pour être mise en oeuvre dans le département
 - action d'information à conduire à moyen terme : mise en place d'un centre d'information sur la sécurité routière dont la mission serait de recenser les supports, la documentation existante, les différents partenaires et leurs méthodes d'intervention, ...

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009

- 2. Améliorer la cohérence et la continuité des actions, notamment en collège et lycée
 - action d'éducation à conduire à court terme : poursuivre les actions de prévention à destination des élèves des classes de maternelles et élémentaires. Développer les actions à destination des élèves des collèges sur les 4 niveaux de classes et des lycéens et étudiants en définissant un programme adapté à chaque niveau.
- 3. Renforcer l'implication des jeunes dans les actions prés du public jeune
 - action d'information à conduire à court terme : Promouvoir, inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes (information sur le dispositif « Label Vie ».
 Information et dynamique à mettre en place auprès des Conseils d'Enfants et de Jeunes, CESC ou junior association)
 - action d'information à conduire à moyen terme : Promouvoir la mise en œuvre de campagnes de communication organisées par des jeunes pour le public jeune
- 4. Développer la sécurité routière sur le temps péri-scolaire
 - action d'information à conduire à court terme : Impliquer les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif (enfant piéton, enfant cycliste, enfant cyclomotoriste). Assurer l'information auprès des élus et des coordonnateurs pour une réelle prise en compte dans les Projets Educatifs Locaux
 - action d'information à conduire à moyen terme : Promouvoir la sécurité routière pendant les temps de loisirs
 - action d'éducation à conduire à moyen terme : Impliquer les parents dans l'éducation à la sécurité routière en partenariat avec les associations sportives, de parents d'élèves, ...
- 5. Favoriser l'accès au permis de conduire et développer les actions post permis auprès des jeunes conducteurs
 - action d'information à conduire à moyen terme : Faciliter l'accès à la conduite des jeunes en difficulté.
 - action de formation à conduire à court terme : Favoriser et développer les actions post permis pour les jeunes conducteurs
 - action d'éducation à conduire à court terme : Poursuivre la promotion de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC) prés de tous les élèves de 15 et 16 ans scolarisés dans le département.

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 52 sur 65

12. ENJEU DEUX ROUES MOTORISES

Composition du Groupe de travail :

Pilote: Isabelle LEROUVILLOIS - DDSP

Copilote : Laurent PESTRE – Communauté Urbaine de Cherbourg

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité Routière
- Escadron départemental de sécurité routière
- Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports (DDJS)
- Un gestionnaire d'infrastructure (CG 50)
- Un représentant d'association de Motard (Rémy AUVRAY FFM)
- Un professionnel de la MOTO (moto-école) (CNPA et UNIDEC)
- Un représentant de club moto (Jean JOUBIN)
- Un représentant de CFA
- Le référent sécurité routière « Collège »
- Un médecin SAMU ou Pompier
- Un représentant d'une association de prévention (Association Prévention Routière)
- Un assureur (MACIF Prévention)

Le groupe de travail s'est réuni le 23 février 2009

→ Participants:

- · Capitaine Isabelle LEROUVILLOIS, Capitaine de police CSP de Cherbourg
- M Laurent PESTRE, Communauté Urbaine de Cherbourg
- Capitaine Philippe BONDI, Capitaine de Gendarmerie Escadron départemental de sécurité routière
- Major Marcel JUHE, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- M Yvon BORDE, Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports (DDJS)
- M Yves LEHUBY, Référent Inspection académique sécurité routière collège
- M Jean-Michel MARC, Observatoire départemental de Sécurité Routière
- M Hubert JOUVET, Coordinateur sécurité routière
- M Rémy AUVRAY, Fédération Française de Motocycliste
- M Patrick RIVIERE. Association Prévention Routière
- M Alain MARTIN, MACIF Prévention

Le groupe de travail a identifié quatre problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

- 1. Développer la prise en compte des deux roues motorisés dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières
 - action concernant l'infrastructure à conduire à moyen terme : sensibilisation des aménageurs et gestionnaires de voirie sur le danger que peut représenter certains équipements liés à l'infrastructure pour les deux roues motorisés.
 - action concernant l'infrastructure à conduire à court terme : Sensibiliser les agriculteurs et les entreprises de BTP aux risques liés au mauvais entretien des voies (dépôt de boue, gasoil ou autres matériaux, sur la chaussée).
- 2. Améliorer la cohabitation entre les deux roues motorisés et les automobilistes
 - action concernant l'infrastructure à conduire à moyen terme : Communiquer sur le partage de la route
 - action d'information à conduire à moyen terme : Développer les enquêtes « Comprendre pour Agir » afin de mieux appréhender la réalité des accidents et de pouvoir diffuser cette connaissance auprès des acteurs.

- action de formation à conduire à moyen terme : Sensibiliser les automobilistes et les candidats aux permis B, C, D, et E aux particularités de la circulation d'un deux roues motorisé
- 3. Renforcer la formation des conducteurs des deux roues motorisés (comportement, techniques de pilotage, ...)
 - action d'information à conduire à court terme : Organiser des actions de sensibilisation portant sur les dangers à la conduite d'un deux roues motorisé
 - action d'information à conduire à moyen terme : Impliquer les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation
 - action de formation à conduire à court terme : Travailler avec les moto-écoles sur le comportement (application de la charte moto école).
 - action d'éducation à conduire à court terme : Travailler sur le comportement des jeunes en milieu scolaire mais aussi, extra-scolaire
 - action d'éducation à conduire à moyen terme : Renforcer le partenariat avec les compagnies d'assurances pour agir sur le comportement des jeunes.
 - action de contrôle et sanctions à conduire à court terme : Médiatiser les actions de contrôles coordonnés, réalisées périodiquement tout au long de l'année.
- 4. Renforcer la sensibilisation des jeunes conducteurs de cyclomoteurs sur l'entretien et la maîtrise de leur engin et sur les comportements à risques.
 - action de formation à conduire à court terme : Former des intervenants spécialisés pour l'utilisation des simulateurs
 - action de formation à conduire à moyen terme : Mise en place d'une action type dans les établissements scolaires pour les utilisateurs de scooters.
 - action de contrôle et sanctions à conduire à court terme : Renforcer les contrôles par rapport aux équipements (éclairage/frein/pneu) et assurances.
 - action de contrôle et sanctions à conduire à moyen terme :Développer le contrôle de débridage des deux roues avec un banc de contrôle mobile de la vitesse des deux roues « curvomètre ».

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 54 sur 65

13. ENJEU ALCOOL

Composition du Groupe de travail :

Pilote: Patricia KERJOSSE – DDASS 50 Copilote: Mireille CARPENTIER - ANPAA

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité Routière
- Escadron départemental de sécurité routière
- Direction de la Solidarité Départementale (Mme Roselyne BOUST)
- Collectivité locale (Mme Delphine FOURNIER Coutances)
- Un représentant d'un Office de la jeunesse (M. Vincent GALLAIS)
- Un médecin du travail SISTM de la Manche Mme Amélie LAUNAY
- Un représentant des jeunes
- Un représentant du monde professionnel (UMIH 50)
- Un organisateur de soirée (Discothèque l'Apocalypse)
- Association de prévention (Association Prévention Routière et Prév'Action)
- Un représentant de la justice
- Un intervenant départemental de sécurité routière (IDSR) (Jean-Claude FERON)

Le groupe de travail s'est réuni deux fois : le 27 janvier et le 16 février 2009

→ Participants:

- Mme KERJOSSE Infirmière DDASS
- Mme CARPENTIER Directrice Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie
- Mme BOUST Chargée de coordination des actions de santé publique DDASS/DSD
- M BONDI Capitaine de gendarmerie Escadron départemental de sécurité routière
- M EUDES Vice-président de l'Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière de la Manche
- Mme FOURNIER Conseillère municipale mairie de Coutances déléquée sécurité routière
- Mme HALLEY Infirmière Service Interprofessionnel de Santé au Travail de la Manche
- M JOUVET Coordinateur sécurité routière auprès du préfet
- M MARC : Observatoire départemental de sécurité routière
- M RIVIERE Directeur Association Prévention Routière
- M FERON : Animateur départemental de la prévention routière
- M LACOMBE : Président association PREV'ACTION
- M LEMOINE : Animateur association PREV'ACTION

Le groupe de travail a identifié trois problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

- 1. Mieux identifier les différents partenaires intervenant sur cette problématique
 - action d'information à conduire à moyen terme : Travailler sur un vade-mecum des partenaires ressources autour de la thématiques sécurité routière / alcool
- 2. Améliorer la connaissance des pratiques et des lieux d'alcoolisation dans le département
 - action d'information à conduire à moyen terme : 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)
- 3. Agir sur le comportement face à l'alcool

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009

- actions d'information à conduire à court terme : Réduire la présence de l'alcoolisation festive dans les accidents de la circulation et développer la coopération avec les forces de l'ordre sur la prévention (message de prévention, conseil fort de ne pas utiliser le véhicule mais pas forcément mettre des contraventions.)
- actions d'information à conduire à moyen terme : Généraliser les démarches de projet dans le montage des actions (actions élaborées avec plusieurs partenaires), agir auprès des distributeurs et des débits de boissons alcoolisées et sensibiliser le milieu sportif, travailler avec les élus et les responsables de clubs et d'associations pour veiller au respect de la loi sur la vente d'alcool.
- action d'information à conduire à long terme : Intervenir, travailler sur la gestion du temps du mercredi après midi dans les établissements scolaires disposant d'internat.
- action de formation à conduire à moyen terme : Poursuivre la transmission des informations relatives à l'alcool en développant et complétant les messages de prévention sur la problématique « alcool » (Temps d'élimination) et en travaillant sur les croyances et les idées fausses, notamment chez les adultes.
- action d'éducation à conduire à court terme : Poursuivre la sensibilisation et la prévention en milieu scolaire
- action de contrôle et sanctions à conduire à court terme : Développer les contrôles coordonnés médiatisés ou non, régulièrement au cours de l'année et les inscrire dans le plan de contrôles routiers

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 56 sur 65

14. ENJEU VITESSE

Composition du Groupe de travail :

Pilote: Capitaine Philippe Bondi – EDSR 50 Copilote: M. Jean-Pierre Enguerrand – CG50

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité Routière
- Direction des Infrastructures et des Transports
- Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest
- Services de secours (SDIS)
- Des représentants des usagers de la route (UDAF et ACO)
- Association de victimes (Association Victimes et citoyens)
- Un représentant des deux roues motorisés
- Des représentants des organisations professionnelles du Transport (FNTR, UNOSTRA, TLF)
- Un responsable de centre de récupération de points (Association Prévention Routière)
- Un professionnel du véhicule (CNPA)

Le groupe de travail s'est réuni deux fois : le 17 décembre 2008 et le 21 janvier 2009

→ Participants :

- Capitaine BONDI (EDSR-Gendarmerie): pilote du groupe
- Lieutenant MEDA (EDSR)
- M JOUVET : coordinateur sécurité routière
- M MARC: ODSR
- M LE CANN: DAM CG50
- Mme DECHRISTE : Association victimes et citoyens
- M FERON: UDAF / IDSR
- M RIVIERE : Directeur Départemental Prévention Routière
- M TURMEL : A.C.O
- M LECLERC : UNOSTRA
- Major LENCHON: SDIS 50
- M JOUBIN : Maire adjoint st-lô, délégué Sécurité routière, Président moto-club
- M LECOZ : DIRNO

Le groupe de travail a identifié quatre problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

1. Mieux cerner le comportement des usagers sur les routes de la Manche par rapport à la vitesse

action concernant l'infrastructure à conduire à court terme : Création d'un observatoire local de la vitesse : but : affiner les données statistiques des accidents liées à la vitesse, pérenniser un réseau de collecte de données trafic vitesse représentatif du réseau routier du département, assurer un suivi des infractions vitesses par typologie (catégorie de conducteurs, axe, type de vls, âge,...)

- 2. Renforcer le respect des limitations de vitesse
 - action concernant l'infrastructure à conduire à moyen terme : Agir sur l'infrastructure en poursuivant la démarche pertinence et cohérence des limitations de vitesse avec les gestionnaires de voirie en développant les échanges avec les usagers
 - action d'information à conduire à moyen terme : Étudier la possibilité de poser des silhouettes « noires » représentant les tués de la route surmontées d'un message Flash type « attention à votre comportement » ou « Ici, la vitesse a tué »,...
 - action de formation à conduire à moyen terme : Développer un ou des outil(s) pédagogique sur le thème « vitesse » utilisables par les différents acteurs

- actions d'éducation à conduire à moyen terme : Prévoir une ou deux campagnes par an sur le département sur le thème propre de la vitesse avec une phase préventive et une phase répressive et s'assurer le concours d'un sociologue capable d'animer- sous forme de conférences, par exemple - auprès des jeunes et des moins jeunes, une véritable réflexion de fond sur la vitesse dans notre société (sens, valeur, représentation, etc...)
- action de contrôle et sanctions à conduire à court terme : Développer les contrôles coordonnés médiatisés ou non, régulièrement au cours de l'année et les inscrire dans le plan de contrôles routiers
- 3. Développer une véritable formation intégrants les risques liés à la vitesse
 - action de formation à conduire à court terme : Mettre en place des stages de formation post permis notamment pour les jeunes titulaires du permis
 - action d'éducation à conduire à moyen terme : Travailler avec les auto-écoles sur le risque vitesse-accident en développant un module spécifique d'information sur ce sujet
- 4. Développer la communication sur le risque lié à la vitesse localement
 - action d'information à conduire à moyen terme : Rechercher des supports de communication localement pour toucher toucher l'ensemble des conducteurs sur le thème vitesse

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 58 sur 65

15. Enjeu: Les 60 ans et plus

Composition du Groupe de travail :

Pilote : Patrick Rivière – Association Prévention Routière Copilote : Agnés Jugé – coordinatrice CLIC du Mortainais

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité Routière
- Escadron départemental de sécurité routière
- Un assureur (Groupama)
- Fédération de la Manche des aînés ruraux
- Comité départemental des retraités et personnes âgées (Henri VAIDIS)
- Collectivité locale (M. Amourette CCAS d'Avranches)
- Un Intervenant départemental sécurité routière (IDSR) (Francis Tramecourt)
- Direction de la Solidarité Départementale (Anne SANZEY)
- Médecin de la commission médicale préfecture
- Fédération des clubs de retraités de la Manche

Le groupe de travail s'est réuni deux fois : les 5 et 26 janvier 2009

→ Participants :

- M Patrick RIVIERE (Association Prévention Routière)
- Mme Agnès JUGÉ (Coordinatrice CLIC du Mortainais
- M Hubert JOUVET : coordinateur sécurité routière
- M Jean-Michel MARC: ODSR
- Mme Stéphanie MEMPIOT : ODSR
- Mme Anne SANSEY : Direction de la solidarité Départementale CG50
- LTN Bruno MEDA: EDSR
- M Thierry MOREL: Assurance GROUPAMA
- M Gilbert LAMOME : Fédération de la Manche des aînés ruraux.
- M Henri VAIDIS : Comité départemental des retraités et personnes âgées.
- M Francis TRAMECOURT: (élu correspondant Sécurité Routière IDSR)

Le groupe de travail a identifié trois problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

- 1. Palier au déficit d'information des + de 60 ans
 - action d'information à conduire à court terme : Développer un réseau de communication s'appuyant sur divers relais (CLIC, SAG, revues des collectivités, mobilisation inter générationnelle et plaquette d'information) et mettre en place une boite à outils (ossature d'une action concrète, démarches à effectuer, communication, ...).
 - action d'information à conduire à moyen terme : Diffuser et faire diffuser de l'information aux personnes isolées qui n'adhèrent à aucune association (plan de communication avec les médias : radio, presse écrite)
- 2. Agir sur les comportements en réalisant des séances plus ludiques
 - action concernant l'infrastructure à conduire à moyen terme : Développer une communication vers les élus sur la sécurité des déplacements piétons
 - action d'information à conduire à moyen terme : Développer dans les actions de sensibilisation un module sur les déplacements alternatifs « Comment vivre sans conduire »

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009

- action de formation à conduire à court terme : Favoriser les actions de sensibilisation des + de 60 ans sous forme d'ateliers pluridisciplinaires (remise à niveau du code la route, comportement selon trois priorités : observer, avertir, se positionner, audit et capacités de conduite)
- action d'éducation à conduire à moyen et à long terme : Sensibiliser les membres du corps médical, et notamment les praticiens du secteur libéral, à la nécessité 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.
- 3. Mieux identifier les différents partenaires intervenant sur cette problématique
 - action d'information à conduire à moyen terme : Travailler sur un vade-mecum des partenaires ressources autour de la thématiques sécurité routière /seniors

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 60 sur 65

16. ENJEU: RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Composition du Groupe de travail :

Pilote: Frédéric Jardin - CRAM de Normandie

Copilote : Alexandre Cormier – Centre de Gestion de la Manche

→ Membres :

- Observatoire départemental de sécurité Routière
- Escadron départemental de sécurité routière
- Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle DDTEFP
- Direction Régionale du Travail dans les Transports DRTT
- Direction Régionale de l'Equipement DRE
- Organisations professionnelles du Transport
- · Organisations Professionnelles du Bâtiment et des Travaux Publics
- Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux publics OPPBTP
- MSA des Côtes Normandes
- · Conseil Général de la Manche
- Service Interprofessionnel de Santé au Travail de la Manche SISTM

Le groupe de travail s'est réuni deux fois: le 15 décembre 2008 et le 19 janvier 2009

→ Participants:

- M Frédéric JARDIN CRAM de Normandie
- M Alexandre CORMIER Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale
- Mme Stéphanie MEMPIOT ODSR
- Capitaine Philippe BONDI EDSR
- M Dominique FONTAINE DDTEFP
- Mme Amélie LAUNAY SISTM 50
- M Franck MAUBOURGUET DRE Contrôle Transports Terrestres
- M Philippe RICHARD OPPBTP
- Mme Béatrice MONTAGNE CRAM de Normandie
- Mme Marie-Pierre DUPONT MSA Côtes Normandes
- M Christophe PINCEBOURDE Conseil Général
- M Michel LARUE UNOSTRA
- M Philippe BRAULT FRTP
- M Jean-Louis CHOQUENET FFB
- M Maurice OUDINET Représentant syndical FNCR Groupe Kéolis
- M Hubert JOUVET Coordinateur Sécurité Routière

Le groupe de travail a identifié cinq problématiques, reprises ci-après et pour lesquelles il propose un certain nombre d'orientations d'actions :

- 1. L'utilisation des Véhicules Utilitaires Légers (VUL)
 - action d'information à conduire à court terme : Promotion de l'amélioration de l'équipement et de l'aménagement des VUL
 - action de formation à conduire à moyen terme : Promotion et mise en place de formations spécifiques pour les conducteurs de VUL
 - action d'éducation à conduire à moyen terme : Amélioration de l'entretien et de l'état du parc de VUL et en vue de responsabiliser les conducteurs de VUL, inclure dans les chartes souscrites par les entreprises une clause stipulant la tenue de registres ou de carnets de bord permettant une traçabilité réelle et fiable (qui n'existe pas à ce jour) des salariés utilisateurs des véhicules et donc l'identification nominative des auteurs d'infractions à la vitesse.
 - action de contrôle et sanctions à conduire à court terme : Organiser le rappel systématique à la règle des utilisateurs de VUL grâce à la mise en place d'opérations de contrôles spécifiques.

2. Les infrastructures routières

- action d'information à conduire à court terme : Promotion auprès des usagers professionnels du site DDE « espace usagers »
- action d'information à conduire à moyen terme : Sensibilisation des aménageurs et gestionnaires de voirie

3. L'aptitude à la conduite

- action d'information à conduire à moyen terme : Diffuser auprès des médecins du travail et des salariés des informations relatives à l'aptitude médicale à la conduite (pathologies, substances psycho actives)
- action d'éducation à conduire à moyen terme : Favoriser la prise en compte de l'activité de conduite lors du suivi médical des salariés

4. les trajets domicile / travail

 action d'éducation à conduire à court terme : Promotion auprès des entreprises et des administrations des plans de déplacements entreprises (PDE) et administration (PDA)

5. Les jeunes

 action d'éducation à conduire à court terme : Promotion de la prise en compte de la sécurité routière dans les CFA en intégrant notamment les déplacements professionnels et les déplacements domicile/établissement ou domicilie/entreprise

6. Le partenariat avec les branches professionnelles

 action d'éducation à conduire à moyen terme :Décliner localement les chartes avec les organisations professionnelles signataires

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 62 sur 65

Suivi et évaluation du DGO

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 63 sur 65

Suivi et évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO seront réalisés dans le prolongement de la démarche partenariale initiée pour son l'élaboration :

- Le comité de pilotage sera réuni au moins une fois par an afin de faire un point sur l'évolution de l'accidentalité dans le département et le bilan des actions menées et d'effectuer les ajustements éventuels de la politique locale de sécurité routière menée pour atteindre les objectifs fixés.
- Le groupe technique sera réuni au moins une fois par an en fin d'année pour analyser le bilan de la mise en oeuvre des orientations d'actions présentées par les pilotes et co-pilotes des groupes de travail spécifiques à chaque enjeu et proposer au comité de pilotage les ajustements éventuels.
- Les groupes de travail constitués pour l'élaboration du DGO devront se réunir à l'initiative des pilotes déjà nommés. Dans un premier temps pour désigner un pilote pour chaque orientation d'actions. A charge pour ce pilote de s'entourer des personnes compétentes pour décliner les orientations d'actions. Dans un un deuxième temps pour effectuer un bilan annuel de la mise oeuvre des orientations d'actions.

Pour effectuer le suivi et l'évaluation du DGO 2008-2012, le comité de pilotage disposera d'indicateurs de suivi de chaque orientation d'actions. Ces indicateurs seront proposés par le groupe technique lors de sa prochaine réunion et finalisés après avoir vérifié leur pertinence et la facilité de les renseigner.

Déclinaison du DGO EN PDASR

Chaque année, les orientations d'actions définies dans le DGO constitueront la fondation des projets d'actions élaborées au titre du PDASR. De nouveaux groupes de travail pourront être constitués avec les pilotes de chaque orientation d'actions pour mettre en oeuvre les actions et établir les indicateurs de suivi.

Un comité de concertation comprenant des représentants des services de l'Etat et des différents enjeux du DGO sera constitué pour l'élaboration et le suivi du PDASR. Une contribution de ce comité sera demandée pour :

- l'élaboration du cahier des charges de l'appel à projet,
- la sélection des projets d'actions proposés par les porteurs de projet,
- l'évaluation des actions réalisées

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 64 sur 65

ANNEXES

Annexe 1 : études d'agglomérations

Annexe 2 : tableaux détaillés de données

Annexe 2.1 : données générales

Annexe 2.2 : données par véhicules

Annexe 2.3 : données par âge

Annexe 2.4 : données avec alcool

Annexe 2.5 : données 1424ans

Annexe 2.6 : données 2roues motorisés

Annexe 2.7 : données vitesse

Annexe 2.8 : données 60ans

Annexe 2.9 : données trajet

Annexe 3 : comptes-rendus des groupes de travail

DDE50/SISC/SRC-PLSR DGO 2008-2012 - juillet 2009 Page 65 sur 65