



**PRÉFET
DU FINISTÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Document Général d'Orientations 2023-2027



Table des matières

I - État des lieux du département.....	4
II - Enjeux et orientations d'actions du DGO.....	12
1. Enjeu « Le risque routier professionnel ».....	12
1.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	12
1.2. Constat actuel.....	13
1.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027.....	14
2. Enjeu « Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités et distracteurs) ».....	17
2.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	17
2.2. Constat actuel.....	20
2.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027.....	21
3. Enjeu «Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos, EDPM et marche».....	24
3.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	24
3.2. Constat actuel.....	26
3.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027.....	27
4. Enjeu « Les deux-roues motorisés ».....	31
4.1. Caractéristiques de l'enjeu :.....	31
4.2. Constat actuel.....	33
4.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027.....	34
5. Enjeu « Les seniors ».....	37
5.1. Caractéristiques de l'enjeu.....	37
5.2. Constat actuel.....	38
5.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027.....	39
III - Conclusions et suites à donner.....	41
IV - Signature du DGO 2023-2027.....	42
V - Annexes.....	43

Mot du Préfet

« L'insécurité routière frappe toujours trop durement le Finistère.

Les chiffres de 2022 n'échappent pas à ce constat. L'année passée a été marquée par une mortalité identique à celle constatée en 2021, première année de hausse après 2019.

Les efforts entrepris pour réduire ce bilan dramatique se heurtent, année après année, à la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant, qui constitue la première cause d'accidents mortels dans le département des 5 dernières années (42 % des tués). S'il existe d'autres facteurs accidentogènes (comme la vitesse excessive, le refus de priorité et l'utilisation de distracteurs), le comportement des usagers de la route vis-à-vis de l'alcool constitue un problème particulièrement ancré dans le Finistère, sur lequel il est impératif que nous progressions ensemble.

La gravité de la situation justifie une réponse ferme de l'État et la répression doit toujours être renforcée ; les forces de l'ordre, gendarmerie et police s'y emploient. Mais face à ces enjeux comportementaux, la prévention et l'éducation ont aussi un rôle essentiel à jouer. Il importe ainsi de sensibiliser le public, et notamment les plus jeunes, à la question de l'alcool, des conduites addictives et de la vitesse.

Il convient également que les tous usagers de la route, automobilistes, cyclistes, piétons et motards, jeunes et moins jeunes, prennent pleinement conscience de l'importance de partager la route avec intelligence et respect pour réussir à enrayer cette spirale de l'accident qui pouvait être évité par l'adoption d'un comportement responsable.

Malgré ces chiffres, je tiens à remercier vivement l'ensemble des acteurs publics et privés qui luttent quotidiennement pour faire reculer la mortalité routière.

Dans ce contexte, ce nouveau document général d'orientations (DGO) pour les années 2023-2027 constitue l'opportunité de nous fixer un cadre commun, sur une période suffisamment longue pour pouvoir entreprendre des actions de fond.

Ce document stratégique sera notre feuille de route pour les cinq années à venir pour lutter contre l'insécurité routière dans notre département. Il est le fruit d'un travail mené en commun par l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, services de l'État, collectivités, associations, partenaires privés et publics, réunis en groupes de travail pour dresser un état des lieux et imaginer de nouvelles orientations, adaptées aux spécificités du Finistère.

Le DGO fixe ainsi les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière. Sa traduction opérationnelle sera réalisée par la programmation annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui a pour vocation d'organiser, de subventionner et d'évaluer les actions en lien avec les orientations définies par le DGO.

Une forte dynamique est engagée dans le Finistère depuis plusieurs années, elle doit se poursuivre et s'amplifier : au-delà des chiffres, chaque vie sauvée, chaque accident grave évité sont une victoire pour éviter des familles endeuillées, intimement meurtries. »

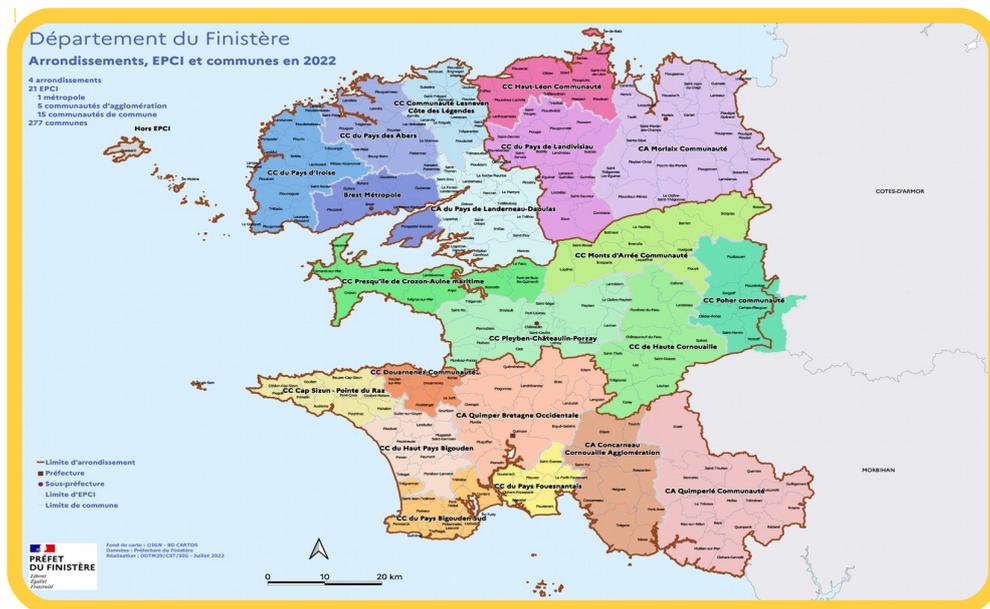
Le préfet

Philippe MAHÉ

I - État des lieux du département

Présentation du contexte local et de ses spécificités en termes d'infrastructures, de trafic et d'insécurité routière.

Le contexte du département



Situation:

Le Finistère est situé à l'extrémité Ouest de la France, en région Bretagne, et s'étend sur une superficie de 6 733 km². 23e rang national et 2e rang de Bretagne.

Il compte 277 communes, dont 11 de plus de 10 000 habitants.

21 établissements publics de coopération intercommunale dont 1 métropole et 5 communautés d'agglomération.

Son chef-lieu est Quimper.

Il s'agit du département le plus maritime de France continentale : 2 263 km de rivages selon la dernière étude de l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) de mai 2022.

Une densité importante : 135 habitants au km² contre une moyenne de 106 habitants au km² au niveau national. Le taux d'urbanisation de la population est d'environ 70 %. La population se concentre dans les zones proches du littoral, tandis que l'intérieur des terres est largement sous-peuplé.

Infrastructures de transport :

2 lignes TGV : Brest-Rennes et Quimper-Rennes

3 axes routiers principaux : RN 12, RN 164 et RN 165

2 aéroports : Brest et Quimper

96 ports : 10 régionaux, 6 départementaux et 80 communaux

Économie :

- Taux de chômage (T3 2022 selon la DREETS) : 6,3 %

- Taux de pauvreté (2019 selon l'INSEE) : 10,4 % – 7 quartiers politique de la ville (QPV).
- 359 433 emplois (2019 selon l'INSEE), dont 76 % dans le secteur tertiaire; 19 % dans le secteur secondaire et 5 % dans l'agriculture.

Population totale :

915 090 habitants (2019 selon l'INSEE),
24e département de France métropolitaine.
19 902 ressortissants étrangers :
43 % de l'UE ; 6 % Maroc, 5 % Algérie et 4 % Turquie

Par arrondissement (INSEE 2019):

Brest : 378 492 habitants
Quimper : 326 080 habitants
Morlaix : 129 460 habitants
Châteaulin : 81 058 habitants

Éducation et enseignement supérieur :

- Éducation : 155 454 élèves (2021), dont : 59,4 % dans le réseau public, 40,6 % dans le privé. 50 % des élèves sont dans le 1er degré, 27,5 % au collège et 22,5 % au lycée (lycée général et lycée professionnel).
- Enseignement supérieur : 34 349 étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur établi dans le Finistère pour l'année universitaire 2019-2020.

Réseau routier:

Au 1er janvier 2021, le Finistère dispose d'un linéaire en kilomètres réparti de la manière suivante :

- longueur du réseau national (RN) : 230 km
- longueur de routes départementales (RD) : 3 502 km
- longueur de voies communales (VC) : 10 300 km (supérieure à la moyenne nationale).

Trois axes routiers transversaux facilitent les liaisons avec le reste du Finistère, puis vers la Bretagne:

- La RN 12 : de Brest vers Morlaix
- La RN 164 : de Châteaulin vers Carhaix
- La RN 165 : de Brest vers Quimper.

Le trafic est dense sur RN et RD, avec une cadence de véhicules légers par jour supérieure à la moyenne nationale :

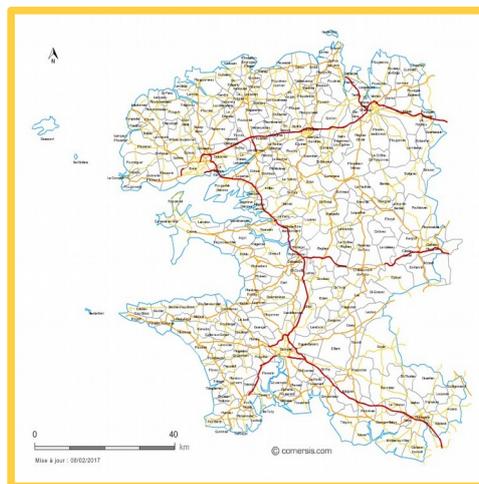
- RN : environ 23 500 véhicules/jour ;
- RD : 21 500 véhicules/jour (sur les 23 axes les plus fréquentés du réseau départemental).

Le parc des voitures dans le Finistère est plutôt plus âgé que la moyenne nationale (56,23 % des voitures particulières ont plus de 8 ans, contre 55,15 % en moyenne nationale).

Nombre de véhicules en circulation de moins de 15 ans en Finistère :

au 1^{er} janvier 2019 : 483 446 (source « Observatoire régional des transports de Bretagne »).

Près de 3 actifs sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence et, pour plus de 4 actifs sur 5, la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail.



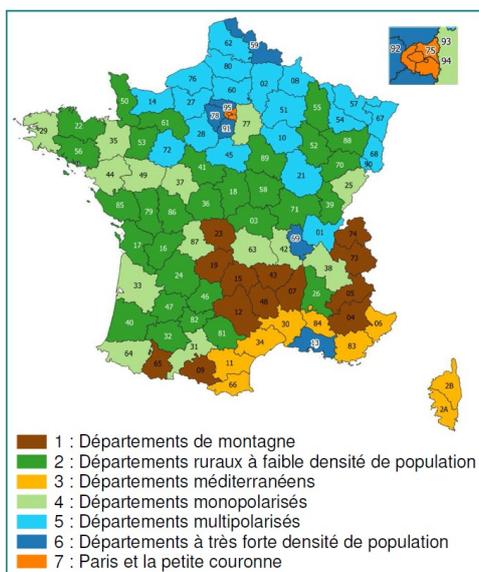
La moitié des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence parcourt au moins 14 km pour aller travailler. À noter toutefois que l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage est croissante.

Nombre de permis de conduire (toutes catégories) délivrés sur 10 ans dans le Finistère (2012-2021) :

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
13 271	12 945	13 819	14 229	16 996	14 595	14 135	14 381	11 472	15 604

Familles de départements :

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a construit une typologie des départements français pour permettre de comparer des départements présentant des caractéristiques communes afin d'identifier les points de force ou d'amélioration via les indicateurs de performance. Le département du Finistère appartient à la famille 4 des « Départements monopolarisés ».



Cette classification en familles s'appuie sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique, et le climat.

Elle permet, d'une part, de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion, et, d'autre part, de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées.

(source : ONISR, bilan de l'accidentalité de l'année 2021, p.163)

L'Évolution de l'accidentalité entre 2017 et 2021 et détermination des enjeux :

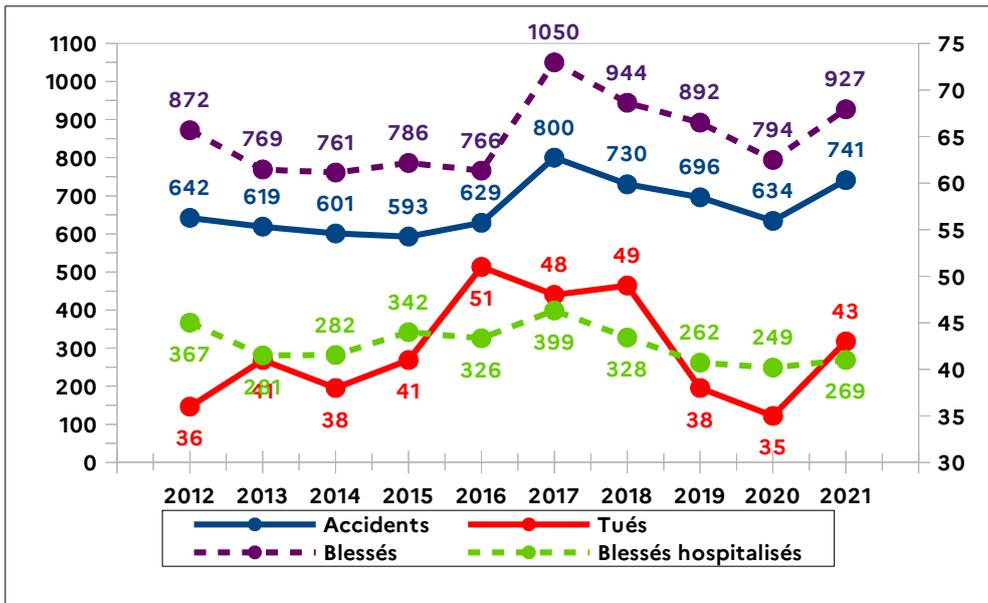
L'ensemble des données citées dans le DGO sont issues de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Les chiffres clés de l'accidentalité dans le département :

La crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19 a profondément affecté, pour tous les usagers, les déplacements depuis mars 2020 mais à des degrés différents selon l'alternance de restrictions de déplacement et de mouvements autorisés.

Depuis plusieurs mois, les mobilités, et en conséquence l'accidentalité, retrouvent un nombre proche de celui d'avant la pandémie voire supérieur selon les modes de déplacement. Ces évolutions sont liées à l'émergence soit de nouvelles habitudes de déplacement, soit de nouveaux modes de travail (émergence du télétravail par exemple). Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent des évolutions très atypiques depuis mars 2020. Durant la période 2017-2021, l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) a recensé 3 601 accidents corporels et 213 tués. Cette période est particulièrement marquée par un rebond inquiétant du nombre d'accidents, de tués et de blessés en 2021 par rapport à l'année de référence 2019.

Évolution des accidents corporels, des tués et des blessés de 2012 à 2021

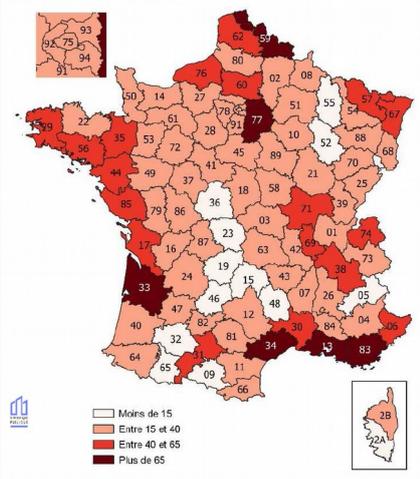


Années	Finistère		Famille de départements monopolarisés
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de tués pour 1 million d'habitants
2017	800	48	44 tués tous âges – base population 2021
2018	730	49	
2019	696	38	
2020	634	35	
2021	741	43	
Total	3601	213	220

source : tous les tableaux de données d'accidentalité du Finistère sont issues d'extractions de la base de données des accidents de la circulation Traxy.

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne sur la période 2017-2021

Zoom Paris / petite couronne



La construction du DGO 2023-2027 s'appuie sur l'analyse des bilans annuels et définitifs des accidents de la circulation de 2017 à 2021, période d'exécution du précédent DGO 2018-2022. Cette méthodologie exclue donc l'année 2022, année de construction de la base de données pour la préparation du DGO 2023-2027 et explique le décalage systématique d'une année entre la période d'analyse et la période d'exécution du DGO.

Le nombre de tués sur les routes des départements de France métropolitaine, entre 2017 et 2021, est de 32 en moyenne annuelle (environ 3 200 tués par an) et les départements « monopolarisés » ont un taux moyen de 44 tués pour 1 million d'habitants. Sur la même période, le Finistère a eu, en moyenne, 42,6 tués sur ses routes.

source : ONISR, bilan de l'accidentalité de l'année 2021, p. 41)

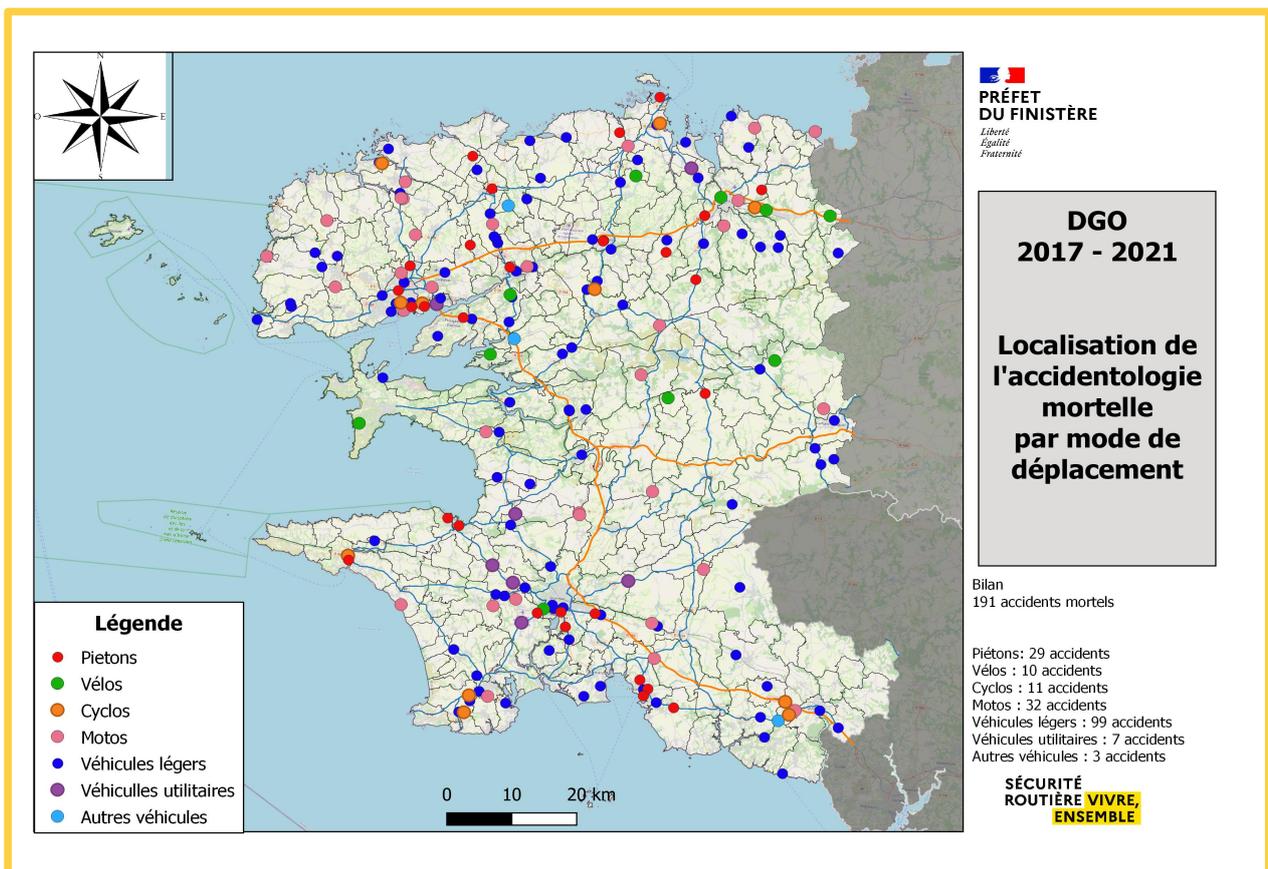
Des catégories d'usagers fortement touchées selon l'âge

Tranche d'âge	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents*	Nombre d'accidents mortels*	Nombre total des victimes dans les accidents concernés		
				Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
0-13	319	277	5	9	310	85
14-17	381	339	6	6	375	125
18-24	1059	860	37	41	1018	309
25-34	788	719	27	30	758	228
35-44	601	569	30	30	571	158
45-54	596	565	24	25	570	182
55-64	438	419	19	19	419	149
65-74	306	282	15	15	291	137
75 et plus	333	306	36	38	295	133
Total*	4821	3601	191	213	4607	1506

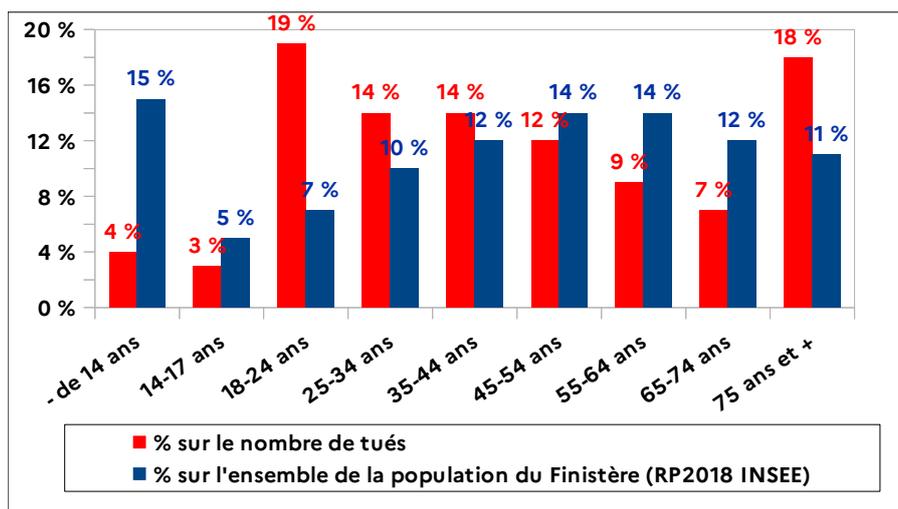
* Le total des accidents exclu les doublons.

Lecture : En raison des doublons du nombre d'usager par tranche d'âge, le total affiché du tableau ne correspond pas à la somme des lignes de tranche d'âge. En effet, lors d'un accident multi-victimes, les personnes impliquées dans l'accident (qu'elles soient indemnes, blessées ou tuées) apparaissent dans plusieurs types d'accidents et dans leur tranche d'âge respective.

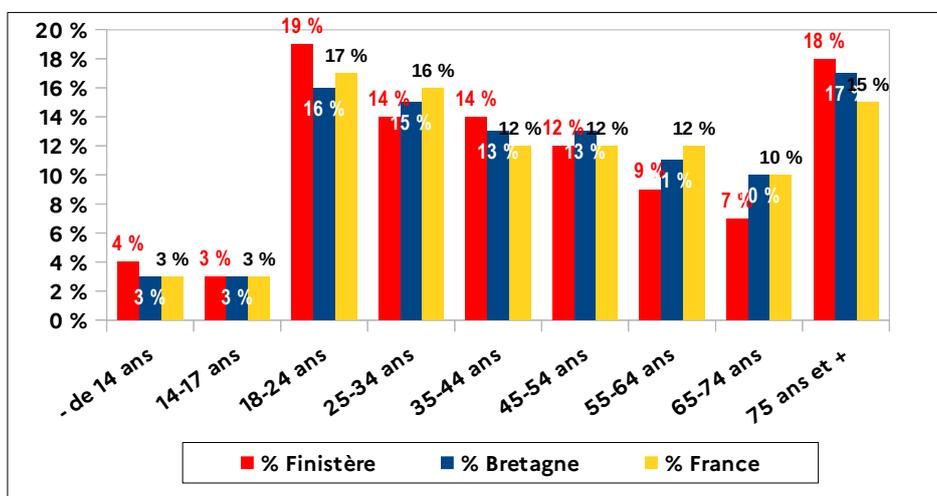
Exemple : Dans un accident mortel avec quatre personnes impliquées, la personne décédée âgée de 40 ans accompagnée d'une personne blessée de 20 ans, de deux personnes indemnes de moins de 18 ans (15-17 et moins de 14) sont comptabilisées plusieurs fois dans les catégories accidents par tranche d'âge et augmentent statistiquement le total des accidents sans être le reflet de la réalité. On a donc 4 personnes impliquées dans un accident mortel mais également 4 personnes inscrites dans leur tranche d'âge respective impliquée dans un accident mortel sans être forcément la victime décédée (donc 4 fois le même accident mortel).



Répartition par tranche d'âge des tués et leurs représentations dans la population du Finistère entre 2017 et 2021



Répartition par tranche d'âge des tués du Finistère, de la Bretagne et de France métropolitaine entre 2017 et 2021



Répartition par tranche d'âge des tués			
Tranche d'âge	Finistère	Bretagne	France métropolitaine
0-13	9	21	434
14-17	6	23	567
18-24	41	128	2820
25-34	30	121	2702
35-44	30	108	2041
45-54	25	102	2031
55-64	19	86	1696
65-74	15	84	1678
75 et plus	38	138	2425
Total	213	811	16 394

Dans le Finistère, deux tranches d'âge sont particulièrement sur-représentées parmi les personnes tuées

- les jeunes (18-24 ans) : 7 % de la population finistérienne, mais 19 % des personnes tuées ;
- les seniors (les plus de 65 ans) : 23 % de la population et 25 % des personnes tuées ;
- Cette sur-représentation ne doit pas faire oublier qu'environ sept tués sur dix (68 %) ont entre 24 et 64 ans (tranche d'âge des actifs).

Ces usagers sont principalement exposés aux risques d'accidents de la circulation dans le cadre de leurs trajets professionnels et de loisirs.

Nous retrouvons ces deux catégories au niveau régional et au niveau national :

- les jeunes (18-24 ans) : 16 % des personnes tuées au niveau régional et 17 % au niveau national,
- les seniors (les plus de 65 ans) : 27 % des personnes tuées au niveau régional et 25 % au niveau national.

Mode de déplacement	Tués	Répartition
Piétons	29	13,6 %
Cyclistes	10	4,7 %
Cyclomoteurs ou scooters	11	5,1 %
Motocyclettes	34	16 %
Véhicules de tourisme	117	55 %
Véhicules utilitaires	9	4,2 %
Autres (poids lourds, quads, tracteurs, etc.)	3	1,4 %
Total	213	100 %

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 84 tués, soit 4 victimes sur 10. Les piétons et les deux-roues motorisés sont particulièrement touchés par cette vulnérabilité.

Répartition des accidents corporels et mortels selon le milieu routier :

Période 2019 – 2021	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
			Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Hors agglomération	1493	136	155	2069	842
En agglomération	2108	55	58	2538	664
Total	3601	191	213	4607	1506

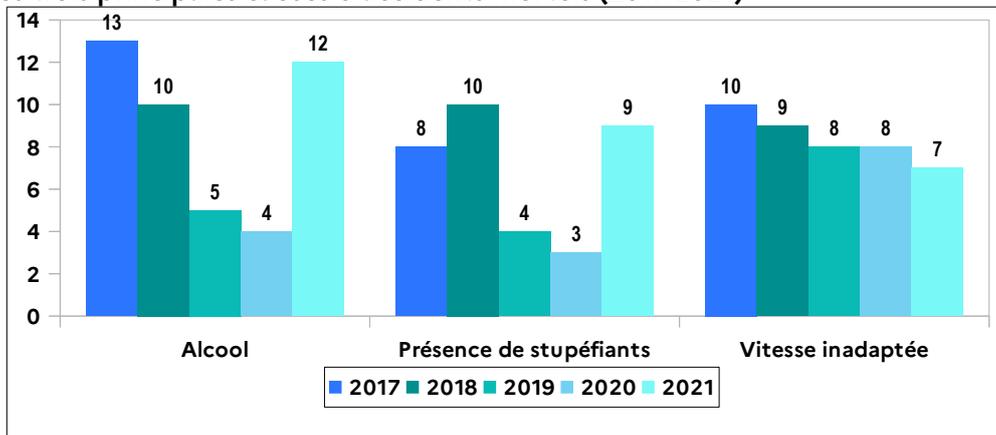
En ce qui concerne le milieu routier, hors agglomération, on constate que les accidents corporels et mortels se produisent majoritairement sur le réseau départemental.

Milieu routier	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total des victimes dans les accidents		
				Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Route nationale (RN)	182	9	73	9	275	77
Route départementale (RD)	991	104	542	122	1358	563
Voie communale (VC)	320	23	190	24	436	202
Total	1493	136	805	155	2069	842

Les accidents mortels de 2017 à 2021 par cause :

Causes	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Alcool	13	10	5	4	12	44
Stupéfiants	8	10	4	3	9	34
Vitesse	10	9	8	8	7	42
Circulation à gauche	3	1	1			5
Refus de priorité	3	2	1	2	4	12
Collision véhicule/ Piéton		3	6	1		10
Malaise	2	5	5	6	4	22
Téléphone			1			1
Imprudence	2	2	3	3	2	12
Contre-sens				1	1	2
Éblouissement						
Assoupissement					1	1
Indéterminées	1	1	1	3		6
Total par année	42	43	35	31	40	191

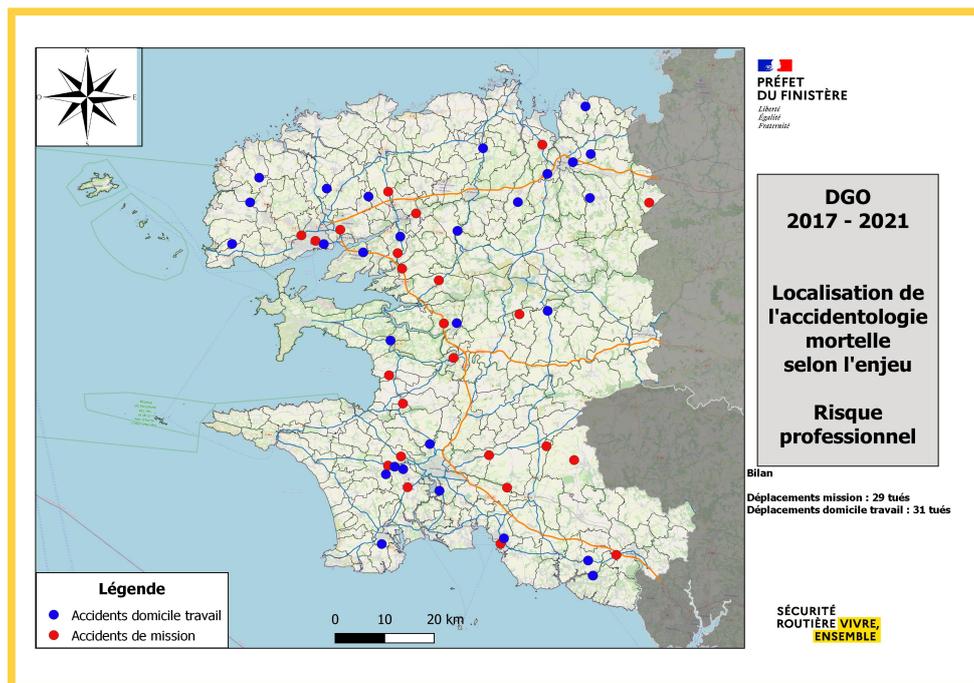
Focus sur les trois principales causes d'accidents mortels (2017-2021)



II - Enjeux et orientations d'actions du DGO

1. Enjeu « Le risque routier professionnel »

1.1. Caractéristiques de l'enjeu



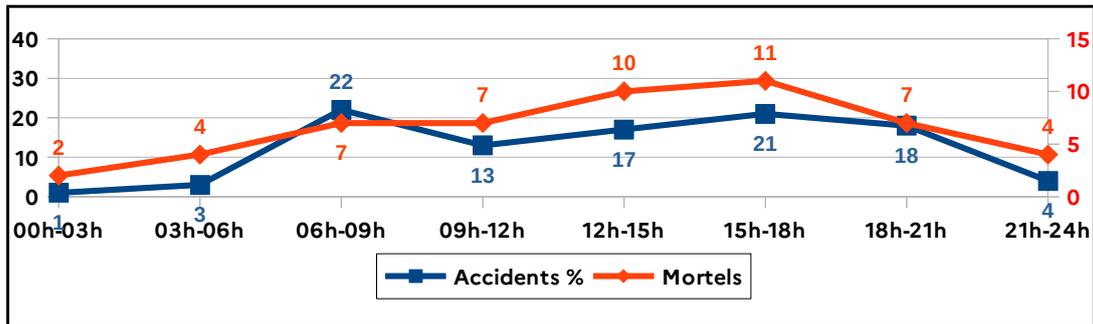
Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- Le risque « trajet mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- Le risque « domicile-travail », qui se caractérise par un déplacement entre le domicile et le travail.

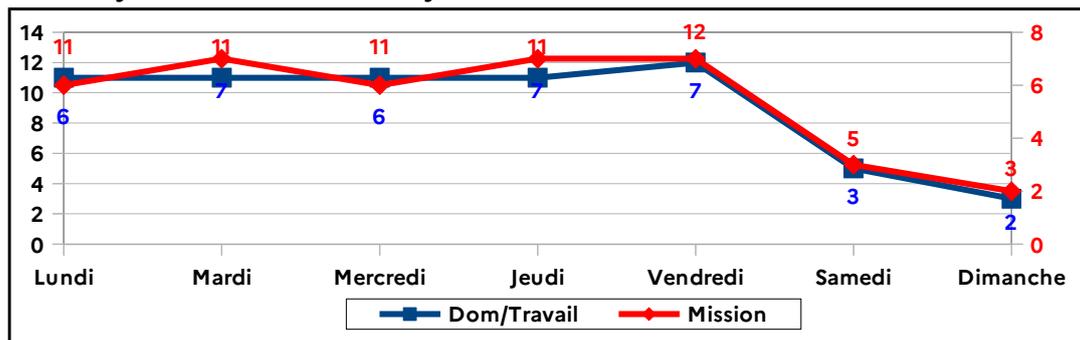
Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Accidents lors d'un trajet mission	501	29	626	167
Accidents lors d'un trajet domicile-travail	851	31	1055	305
Total des accidents professionnels	1352	60	1681	472

Dans le département, les accidents professionnels (trajet mission + trajet domicile-travail) représentent 38 % des accidents corporels et 28 % des victimes d'accidents mortels.

Accidents corporels et mortels selon l'horaire de la journée



Accidents de trajet et de travail selon le jour de la semaine



1.2. Constat actuel

Depuis le précédent DGO (2013-2017), le pourcentage d'accidents dans le cadre de l'enjeu des risques routiers professionnels (déplacements professionnels et les trajets « domicile/travail ») a diminué de 9 % passant de 37 % des tués (77 tués sur 207 tués sur la période 2012-2016) à 28 % (60 tués sur 213 tués sur la période 2017-2021). Cependant, l'accident de la route reste la première cause de mortalité au travail.

Il existe actuellement peu de connaissances précises concernant le risque routier professionnel. En effet, dans le cadre des études statistiques menées en matière de sécurité routière, le type de trajet avant l'accident n'est pas toujours connu ou indiqué dans les procès-verbaux d'accidents, notamment pour les trajets domicile-travail.

Les connaissances actuelles dans le domaine sont donc insuffisantes, d'une part, pour cibler les actions de prévention par secteur d'activité, facteur de risque ou type d'utilisateur et, d'autre part, pour mesurer l'évolution du risque dans le temps et évaluer l'impact des actions de prévention. Même si de nombreuses données existent (sécurité routière, régime général de la sécurité sociale, régime agricole, assurances, etc.), elles sont dispersées et sous-exploitées.

Néanmoins, il reste nécessaire de sensibiliser les entreprises pour qu'elles aient conscience que les déplacements de ses employés entrent dans l'organisation de la journée de travail, qu'ils soient un trajet domicile-travail ou de mission. En effet, le salarié doit demeurer dans les meilleures conditions possibles pour effectuer son déplacement. La sécurité routière en entreprise est également conditionnée par des décisions d'organisation du travail (planification des déplacements, etc.).

Les gestionnaires de voiries notent une augmentation inquiétante de la présence et de la fréquence d'objets et de matériaux tombés sur la chaussée (sans nécessairement entraîner la réalisation d'un accident matériel, corporel ou mortel de la circulation) suite à un mauvais ou à l'absence d'arrimage de marchandises. À titre d'exemple, la direction interdépartementale des routes Ouest (DIR Ouest) est intervenue, en 2022, 524 fois pour des accidents et 1085 fois ramasser des objets tombés sur la chaussée à la suite de problème d'arrimage.

Les entreprises de livraison de colis, secteur en pleine croissance, sont soumises à davantage de contraintes temporelles afin de réduire toujours plus le temps de délivrance et peuvent potentiellement engendrer des prises de risques pour eux ou autrui (excès de vitesse, stationnement dangereux, téléphone au volant, etc.).

Les causes principales des accidents mortels de cet enjeu sont la vitesse (24 %) et l'inattention (24 %). La présence d'alcool est détectée dans 21 % des accidents mortels. 21 % des accidents sont la conséquence d'un refus de priorité.

On note également un déficit de connaissance, de la part des employeurs comme des conducteurs, des enjeux de responsabilités civile et pénale. En termes de responsabilité civile, le conducteur encourt l'exclusion de garantie d'assurance s'il est établi qu'il conduit sous l'emprise de l'alcool ou des stupéfiants ou qu'il a réalisé une autre infraction grave génératrice d'accident (vitesse, refus de priorité, non-respect du stop, etc.). La responsabilité pénale du chef d'entreprise peut être retenue lorsqu'il est constaté qu'il n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de ses employés, y compris lors des déplacements (organisation des déplacements, contrôle de la consommation d'alcool, gestion des compétences et des aptitudes, etc.).

1.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027

Les orientations d'actions de cet enjeu ont été fixées lors des réunions du groupe de travail et interviennent dans 4 domaines :

- 1 – Amélioration de la connaissance de l'enjeu ;
- 2 – Information / Communication / Formation / Éducation des usagers sur les risques de cet enjeu ;
- 3 – Infrastructures pouvant améliorer la sécurité liée à cet enjeu ;
- 4 – Contrôle / Sanction de non-respect des règles liées à la sécurité de cet enjeu.

1 – Amélioration de la connaissance

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Réaliser un travail de recueil de données sur la prise en compte de la sécurité routière dans l'organisation de travail des entreprises (travail de collecte à effectuer avec les entreprises du club Sécurité routière en entreprise du Finistère (Club SRE29) : temps de route, charge du véhicule, gestion des compétences et des aptitudes, gestion des communications téléphoniques, préparation des déplacements, etc.).	Court terme	En lien avec la charte des 7 engagements en entreprise.

2 – Information / Communication / Formation / Éducation

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Rechercher des témoignages d'entreprises dont un ou plusieurs de ses employés ont été victimes d'un accident (corporel et/ou mortel) de la circulation afin de permettre une sensibilisation de pair à pair.	Long terme	Témoignages écrits ou par interventions ou vidéos.
2 – Sensibiliser les entreprises par une démonstration illustrée des accidents de la circulation (photographies) afin d'illustrer la réalité des conséquences d'un accident (prise de conscience).	Court terme	Attention, il est nécessaire d'éviter des photos d'accidents locaux et récents.
3 – Sensibiliser les entreprises par la diffusion de vidéos sur les risques de la conduite sous produits psycho-actifs (alcool, stupéfiants et médicaments).	Court terme	Utilisation des vidéos du Club SRE (Lauréat du Prix IdSR 2021, dans la catégorie « Risques professionnels »).
4 – Promouvoir la prévention des risques routiers professionnels auprès des dirigeants d'entreprise et des employés en mettant en avant les enjeux de responsabilités (pénale, civile et pécuniaire), de maîtrise des coûts, de réputation, en préconisant les démarches de prévention globale notamment en s'appuyant sur les réussites des entreprises « exemplaires » .	En continu	Communication à faire en parallèle d'événements en lien avec les entreprises (niveau communal : vœux du maire aux entreprises et associations, par exemple) par des interventions.
5 – Promouvoir la pose des éthylotests anti-démarrage dans la flotte des véhicules de l'entreprise (ou des véhicules de location utilisés par l'entreprise) afin d'endiguer le risque de conduite des véhicules d'entreprise sous l'empire d'un état alcoolique des employés sous le même modèle que l'obligation faite aux transporteurs de passagers.	Long terme	Présentation du dispositif à faire en lien lors des sensibilisations des risques de la conduite sous alcool ou toute autre communication en lien. Rappeler l'importance de la prévention des risques.
6 – Promouvoir les « 7 engagements pour une route plus sûre » et valoriser les entreprises exemplaires par exemple par une distinction visible sur les véhicules des entreprises engagées, publication des résultats (internet, réseaux sociaux, etc.)	Moyen terme	Présentation pédagogique de la démarche et exposer le vecteur de communication possible pour l'entreprise et la préfecture en termes de réputation et d'engagement.
7 – Renforcer les actions de formation et de sensibilisation dans les CFA et les lycées professionnels avec l'intervention d'experts (forces de l'ordre, IDSR, etc.) afin de développer notamment des échanges autour des témoignages de victimes.	Long terme	Communication vers les chefs d'établissements, les enseignants et les élèves et du monde professionnel. Importance de la récurrence du message. Dans l'idéal, communication à faire pour chaque promotion.
8 – Promouvoir les instants d'échanges, d'informations et de communications lors d'événements publics (par exemple, lors du SAFEXPO 2023) par des actions de sensibilisation de grande ampleur, précises et ciblées vers les entreprises et la tenue de conférences.	Moyen terme	Prochain salon en fin d'année 2023.
9 – Sensibiliser les employés aux risques de la consommation d'alcool dans les restaurants d'entreprises et insister à la consommation de boisson sans alcool lors des moments de convivialité.	Moyen terme	Lien à faire avec toute action de sensibilisation au risque de la conduite avec alcool.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
10 – Sensibiliser les chefs et des cadres d'entreprises à la dangerosité de l'utilisation du téléphone au volant (même en kit main-libre) par des actions de mise en situation sécurisées afin qu'ils expérimentent la difficulté de maintenir une concentration optimale de conduite et puisse réorganiser les journées entre les phases de trajet/mission et les appels.	Moyen terme	2 exercices facilement réalisables : – lecture d'un texto lors de la conduite (sur piste ou sur simulateur) pour démontrer le temps de détournement de l'attention. – conversation lors de la conduite (sur piste ou sur simulateur) pour démontrer la perte de concentration et de prise en compte de l'environnement.
11 – Sensibiliser les entreprises aux risques des nouveaux modes de mobilité « douce » (vélo, EPDM, marche).	Court terme	Par le biais d'une action de sensibilisation.
12 – Poursuivre l'accompagnement et la promotion du Club SRE	Court terme	Présence aux réunions et relais d'informations dans les deux sens.
13 – Sensibiliser les entreprises à l'arrimage et l'élingage de charges pour réduire les risques de perte de marchandise lors des déplacements.	Moyen terme	Ateliers de démonstration avec des entreprises référentes.
14 – Prévenir des risques des angles morts sur les poids-lourds et transports en commun à destination des conducteurs, des passagers et des piétons.	Moyen terme	Ateliers de démonstration avec des entreprises de transport ou par la diffusion de vidéos.
15 – Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (1 à 2 rencontres annuelles) : - évolutions en matière de sécurité routière ; - présentation du bilan de l'accidentalité n-1 et des appels à projets du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) en début de chaque année.	En continu	Réunion à préparer en début d'année pour communiquer sur l'appel à projets du PDASR afin de subventionner des partenariats.

3 – Infrastructures

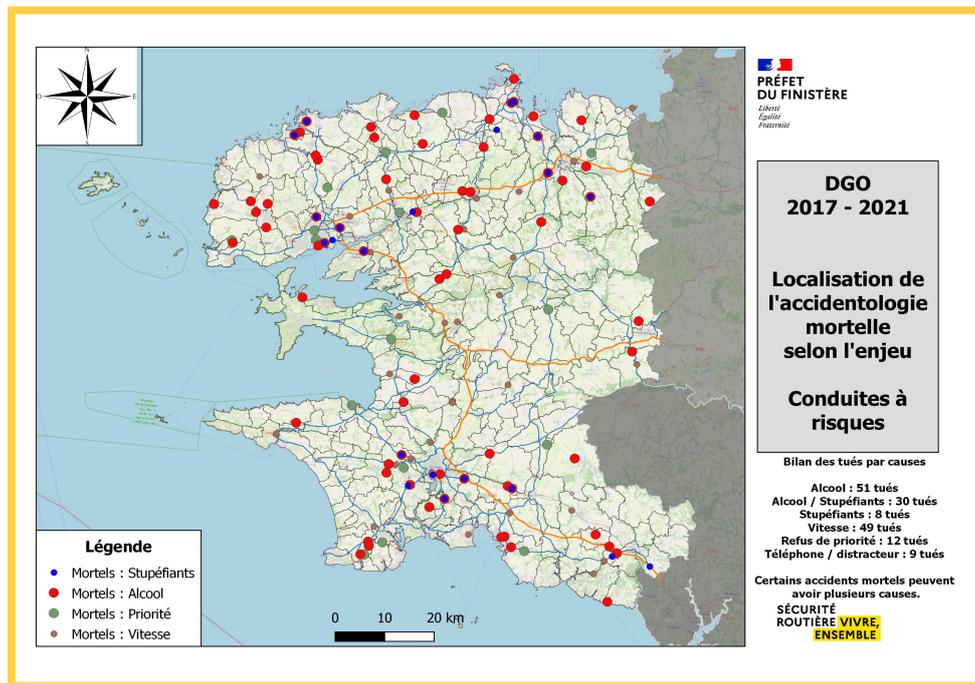
Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Favoriser les échanges entre les entreprises et les gestionnaires de réseaux en cas de problématique spécifiques (accès aux entreprises, panneaux de direction, réorganisation du marquage au sol pour accéder et sortir de l'entreprise, etc.).	Moyen terme	Rédaction d'un guide à l'attention des entreprises qui contient les contacts des gestionnaires de voiries et l'accès aux informations des travaux en préparation ou en réalisation.
2 – Développer les aires de stockages annexes lorsque l'accès à une entreprise est difficile.	Long terme	Pas le biais d'une action de sensibilisation ou de communication.

4 – Contrôle / Sanction

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Cibler les entreprises à risques par des contrôles routiers (vitesses, alcool et stupéfiants) par secteur d'activité ou par entreprise dès qu'un comportement à risque est connu.	En continu	Échanges d'informations.

2. Enjeu « Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités et distracteurs) »

2.1. Caractéristiques de l'enjeu



Durant la période 2017-2021, l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) a recensé un bilan global de 3 601 accidents corporels, de 213 tués et de 4 607 blessés.

L'enjeu des « conduites à risques », objet de l'étude, est réparti en quatre catégories :

- la conduite après la consommation d'alcool ;
- la conduite après la consommation de stupéfiants ;
- la conduite avec une vitesse excessive ou inadaptée et les refus de priorités ;
- les jeunes.

La catégorie « Jeune » (17-29 ans) étant un sujet transverse à tous les enjeux (excepté celui des « Seniors »), il a été décidé d'en faire un focus particulier au sein du présent enjeu. En effet, lors du dernier DGO 2018-2022, dans la catégorie d'âge des 18-24 ans, il y a eu 38 tués sur les 207 tués sur la période 2012-2016. Sur ces 38 tués, 42 % des tués de cette tranche d'âge avaient consommé de l'alcool (soit 16 sur 38 tués), et 39 % des tués étaient sous l'emprise de stupéfiants (soit 15 sur 38 tués).

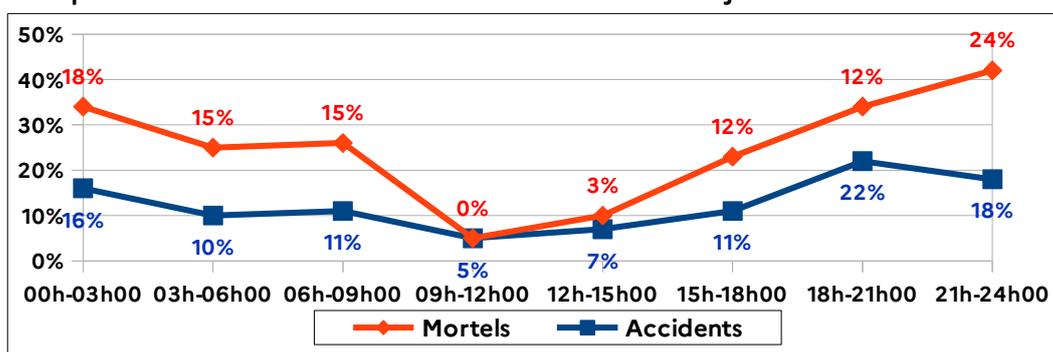
Étude Alcool :

Période 2019 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	2071	116	2613	780
Accidents avec un conducteur alcoolisé	292	37	421	161

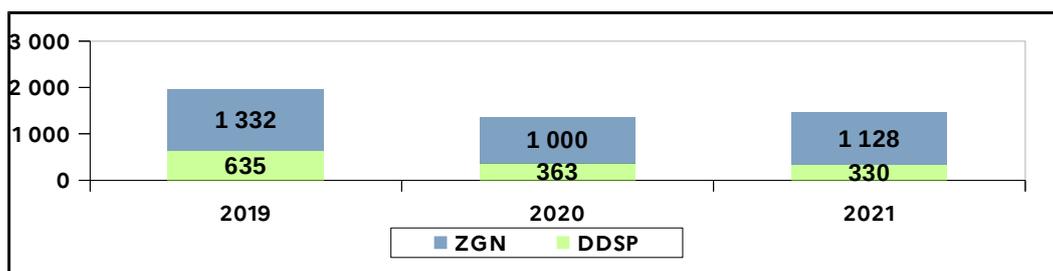
Suite à la bascule du logiciel Concerto vers Traxy en 2019, la période étudiée pour l'alcool est cantonnée de 2019 à 2021. Sur cette période restreinte, l'ODSR a recensé 292 accidents corporels impliquant un usager conducteur alcoolisé. Sur les 292 accidents impliquant un conducteur alcoolisé, responsable ou non, on note un bilan de 37 tués, 421 blessés. 55 % des accidents ont lieu hors agglomération.

Le taux moyen d'alcoolémie du conducteur présumé responsable, sur la période 2017-2021, est de 1,72 gr/l de sang avec un pic établi à 2,09 gr/l en 2018.

Accidents corporels et mortels liés à l'alcool selon l'horaire de la journée :



Evolution des retraits de permis suite à une conduite en état alcoolique :



DDSP : Direction départementale de la sécurité publique (Brest, Quimper, Concarneau et Morlaix).
ZGN : Zone gendarmerie nationale (ensemble du département hors DDSP).

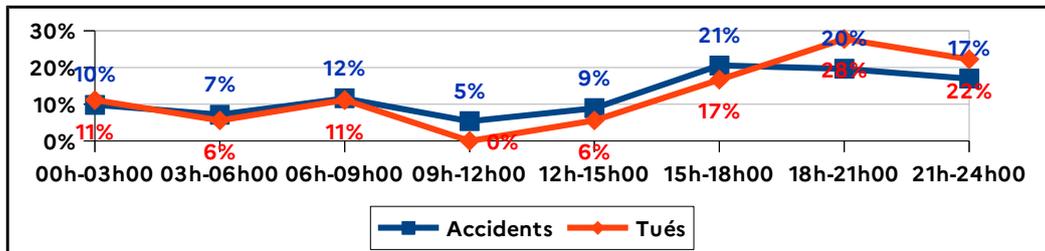
Étude des Stupéfiants :

Période 2019 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	2071	116	2613	780
Accidents avec au moins un produit stupéfiant	122	22	161	73
Accidents avec un conducteur positif à au moins un produit stupéfiant	112	18	153	70
Accidents avec un piéton positif à au moins un produit stupéfiant	10	4	8	3

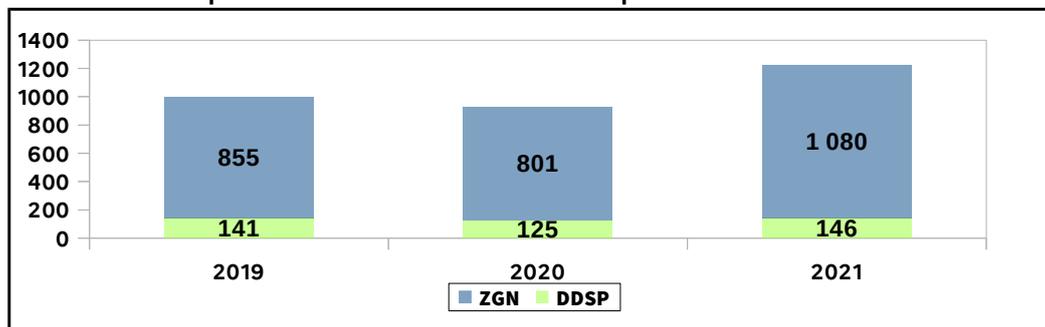
Suite à la bascule du logiciel Concerto vers Traxy en 2019, la période étudiée pour les stupéfiants est cantonnée de 2019 à 2021. Sur cette période restreinte, l'ODSR a recensé 112 accidents corporels impliquant un usager un conducteur positif à au moins un produit stupéfiant. Sur les 112 accidents impliquant un conducteur positif à au moins un produit stupéfiant, responsable ou non, on note un bilan de 18 tués, 153 blessés. À ces victimes, il faut rajouter 10 accidents impliquant un piéton, également positif à au moins un produit stupéfiant, avec un bilan de 4 tués.

Depuis 2019, l'on constate une augmentation régulière des tués. On passe de 4 tués en 2019, 6 en 2020 et 8 en 2021. Pour les accidents corporels, l'on constate une baisse en 2020 (année Covid) passant de 42 accidents en 2019, à 27 accidents en 2020 et 43 en 2021.

Accidents liés aux stupéfiants selon l'horaire de la journée :



Evolution des retraits de permis suite à conduite sous stupéfiants :



DDSP : Direction départementale de la sécurité publique (Brest, Quimper - Ergué Gabéric, Concarneau et Morlaix).
ZGN : Zone gendarmerie nationale (ensemble du département hors DDSP).

Étude Vitesse et refus de priorité:

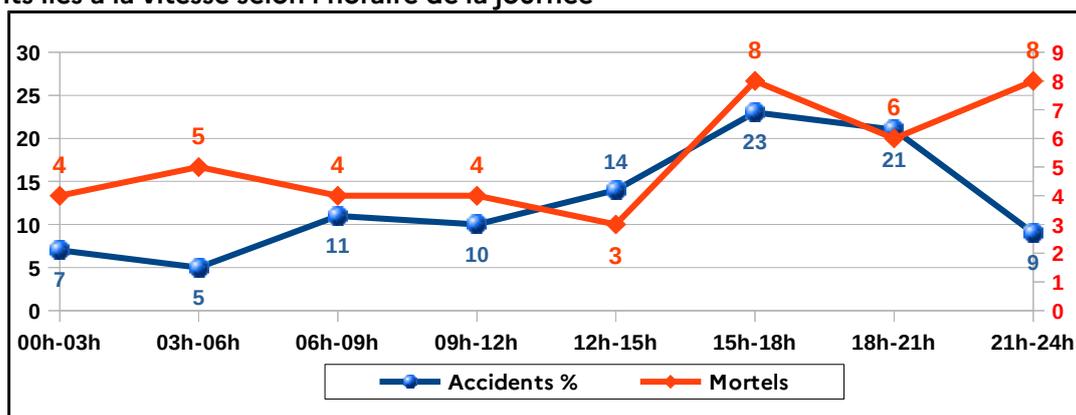
Sur la période étudiée pour les accidents liés à la vitesse et aux refus de priorité, l'ODSR a recensé 514 accidents corporels où la cause principale retenue est la vitesse. Sur les 514 accidents, on note un bilan de 49 tués et 712 blessés.

Lorsque la cause principale est un refus de priorité, l'ODSR a recensé 599 accidents corporels. Sur ces 599 accidents corporels, on note un bilan de 12 tués et de 736 blessés.

Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Accidents liés à la vitesse	541	49	712	279
Accidents liés aux refus de priorité	599	12	736	221

La vitesse est retenue dans 541 accidents sur les 3601 accidents de la période soit 15 %

Accidents liés à la vitesse selon l'horaire de la journée



Étude Jeunes (17-29 ans) :

Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés*	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Victimes (17-29 ans) impliquées dans un accident	1762	61	1592	481

Il a été décidé d'intégrer au sein de cet enjeu un focus sur les jeunes (17-29 ans). En effet, la catégorie « jeunes », considérée comme un enjeu transverse dans le DGO 2023-2027, faisait l'objet d'un enjeu à part entière lors du dernier DGO.

Cette catégorie d'âge représente sur la période étudiée (2017-2021) 29 % des tués (61 sur 213 tués) et essentiellement en véhicule léger (57 %).

L'analyse des accidents mortels où l'alcool est considéré comme la cause principale, dévoile un âge moyen des conducteurs présumés responsables de 36 ans et démontre que les diverses campagnes (nationales et locales) de sensibilisation envers les jeunes de 17-29 ans portent leurs effets. Il est nécessaire de maintenir cet effort de sensibilisation vers cette catégorie d'âge.

2.2. Constat actuel

Depuis le dernier DGO, le pourcentage d'accidents avec un conducteur sous l'emprise alcoolique apparaît légèrement diminué en passant de 45 % des accidents mortels (2012-2016) à 38 % (2017-2021) et 17 % pour les stupéfiants (au lieu de 16 % sur 2019-2021). En d'autres termes, sur la période 2017-2021, 51 personnes sont décédées du fait de l'alcool, 30 personnes en raison de l'alcool et des stupéfiants et 8 personnes à cause uniquement des stupéfiants sur 213 tués (2017-2021), soit 89 personnes sur 213 tués (42 %).

Sur la même période, 49 personnes ont été tuées dans des accidents qui ont pour cause principale la vitesse inadaptée ou excessive et 9 personnes ont perdu la vie dans des accidents qui ont pour cause principale une inattention du conducteur. Pour cette dernière cause, il reste difficile d'établir catégoriquement qu'un distracteur (téléphone ou autres, etc.) est le fait générateur de l'accident.

Chaque contrôle routier et surtout chaque accident de la circulation où la présence d'alcool et/ou de stupéfiant est avérée est un constat d'échec de la prévention. En termes de répression, plusieurs dispositifs existent pour sanctionner ces infractions en lien avec ce type de comportement. La loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure dit « LOPPSI 2 » permet entre autres, la confiscation automatique du véhicule des conducteurs pour la conduite sans permis ou pour conduite sous l'influence de l'alcool si l'auteur du délit en est le propriétaire ou d'imposer la conduite d'un véhicule équipé d'un système d'éthylotest,

qui empêche le démarrage du véhicule si le conducteur ne réussit pas le test d'alcoolémie et ce pendant une durée de cinq ans ou plus.

Dès lors, il faut maintenir et amplifier une sensibilisation précise des conséquences (physiologiques – temps d'élimination de l'alcool dans le sang, par exemple – et juridiques) de la conduite avec la consommation d'alcool et/de stupéfiants.

Le gestionnaire des routes nationales (DIR Ouest) énonce que le défaut d'attention lié aux distracteurs est la principale cause des accidents qui touchent ses véhicules d'intervention et ses agents. En 2021, 22 véhicules d'intervention de la DIR Ouest ont été heurtés par des conducteurs inattentifs ou utilisant leur téléphone. Pourtant l'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant est interdit (activation de toute fonction par le conducteur sur l'appareil qu'il tient en main) et est sanctionné par une amende forfaitaire de 135 € et un retrait de 3 points du permis de conduire. Depuis 2020, si un conducteur tient son téléphone en main en même temps qu'il commet une autre infraction, il risque la rétention immédiate de son permis de conduire, qui pourra être suivie d'une suspension administrative du permis de conduire pour une durée maximale de six mois.

Il est nécessaire de rappeler aux conducteurs qu'au-delà des risques d'accidents encourus pour eux ou autrui, la conduite est une activité à part entière et nécessite une attention de tous les instants.

Concernant la sensibilisation des jeunes, quel que soit le message à leur transmettre, celle-ci semble avoir plus d'impact lorsqu'elle est faite de pair à pair. Les jeunes s'identifient aux personnes qui s'adressent à eux et ne comprendront pleinement le message s'il leur est transmis sous un certain format (réseaux sociaux par exemple). Il est donc indispensable d'élargir le recrutement des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) à des volontaires peut-être moins expérimentés en matière de sécurité routière mais qui dispenseraient un message de sensibilisation plus écouté.

2.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027

Les orientations d'actions de cet enjeu ont été fixées lors des réunions du groupe de travail et interviennent dans 4 domaines :

1 – Amélioration de la connaissance de l'enjeu ;

2 – Information / Communication / Formation / Éducation des usagers sur les risques de cet enjeu ;

3 – Infrastructures pouvant améliorer la sécurité liée à cet enjeu ;

4 – Contrôle / Sanction de non-respect des règles liées à la sécurité de cet enjeu.

1 – Amélioration de la connaissance

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations liées aux facteurs alcool/stupéfiants lors des contrôles et des accidents.	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le SDIS.
2 – Renforcer le niveau de connaissance des intervenants départementaux de sécurité routière sur les pratiques et les effets liés aux conduites addictives.	En continu	Échanges réguliers avec les médecins et professionnels de la santé en charge de ces problématiques, la DDETS (MILDECA), etc.
3 – Assurer le suivi et l'analyse du dispositif de l'éthylotest anti-démarrage (AED) médico-administratif.	Long terme	En lien avec la sous-préfecture de Brest et la commission départementale des médecins.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
4 – Réaliser un travail de recensement des alternatives à la voiture en lien avec les lieux de fête existant sur le département.	Long terme	Réaliser un état des lieux des moyens de transports alternatifs et collectifs proposés par les organisateurs ou les collectivités lors des festivités.

2 – Information / Communication / Formation / Éducation

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool , encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre (« Sam, Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».)	Court terme	Développer le principe du Café de Sam lors de rassemblement de personnes (ex : Vieilles Charrues).
2 – Renforcer les campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques liés aux addictions (alcool, substances psychoactives), sur les risques de l'utilisation des distracteurs (campagne sur le téléphone « Tu conduis, je raccroche »), sur les risques de la vitesse avant et pendant chaque période de vacances et non seulement lors de la période estivale au moyen de supports variées (web-digitale, smartphone, affichages, presses quotidienne régionales, etc.).	En continu	Pas le biais d'une action de sensibilisation ou de communication.
3 – Poursuivre et valoriser le travail de prévention mis en place lors des rassemblements festifs et développer les équipes relais impliquant les structures de jeunes et les organisateurs d'événements festifs.	Moyen terme	Mise à disposition de moyen de dépistage par convention avec la préfecture (éthylotests électroniques et chimiques).
4 – Développer les actions d'information dans les établissements scolaires, les entreprises , ainsi qu'au sein du milieu sportif .	En continu	Pas le biais d'une action de sensibilisation et de communication effectuées dans le cadre d'un partenariat.
5 – Sensibiliser les usagers à la dangerosité de l'utilisation du téléphone au volant (même en kit main-libre) par des actions de mise en situation sécurisées afin qu'ils expérimentent la difficulté de maintenir une concentration optimale de conduite.	Moyen terme	Pas le biais d'une action de sensibilisation.
6 – Valoriser les démarches permanentes de prévention mises en place dans des lieux de fête (discothèque, etc.) par l'octroi d'un « label sécurité routière ».	Moyen terme	Développer les partenariats entre la préfecture et les établissements de nuit.
7 – Développer les dispositifs de sensibilisation lors des audiences au tribunal (intervenants du milieu médical, intervenant départemental de sécurité routière, etc.).	Long terme	Développer les partenariats entre la préfecture et les autres administrations intervenants pour englober tout le spectre d'intervention en matière de sécurité routière (prévention/sanction).
8 – Valoriser les jeunes par la reconnaissance de leurs savoir-faire et savoir-être dans les actions de sensibilisation afin de susciter leur participation dans les sensibilisations pair à pair (programme Pennar Badges par exemples : https://jep.bzh/finistere/les-badges/facilite-communiquer)	Moyen terme	Communication vers les établissements scolaires et les centres régionaux d'information jeunesse (CRIJ) pour susciter l'intérêt d'agir bénévolement pour la sécurité routière.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
<p>9 – Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (1 à 2 rencontres annuelles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolutions en matière de sécurité routière ; - présentation du bilan de l'accidentalité n-1 et des appels à projets du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) en début de chaque année. 	En continu	Réunion à préparer en début d'année pour communiquer sur l'appel à projets du PDASR afin de subventionner des partenariats.

3 – Infrastructures

Pas d'orientation retenue

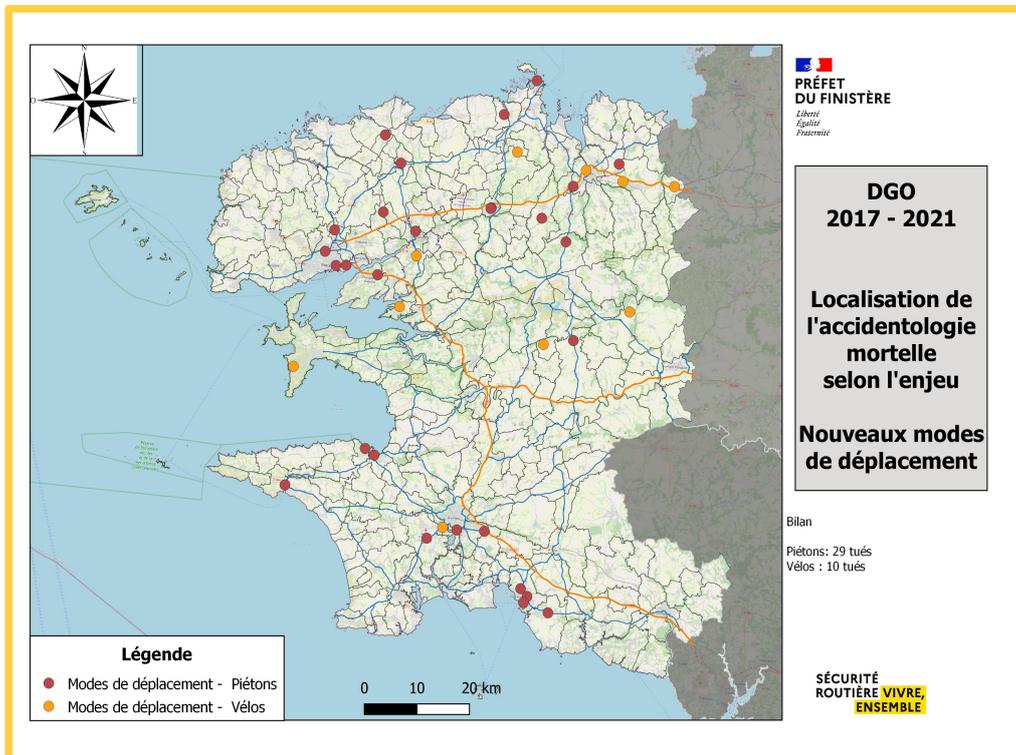
Les causes des accidents corporels et mortels de cet enjeu sont systématiquement un problème de comportement routier à risque (consommation d'alcool/stupéfiants, vitesse, etc.) et non d'infrastructure.

4 – Contrôle et sanction

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
<p>1 – S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de ne pas servir un client alcoolisé ou mineur et la mise à disposition d'un éthylotest.</p>	Moyen terme	Développer les partenariats entre la préfecture et les établissements de nuit. En lien avec l'action 2.6 – « Valoriser les démarches permanentes de prévention ».
<p>2 – Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge.</p>	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les autres administrations.
<p>3 – Plan de contrôle départemental vitesse : réunion régulière sur l'actualisation de l'implantation des contrôles automatisés et des itinéraires protégés.</p>	Court terme	Favoriser l'échange d'informations entre les forces de l'ordre et la préfecture.
<p>4 – Maintenir des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (festivals, discothèques, etc.) ou les soirs de fête (Saint Sylvestre, etc.).</p>	En continu	Favoriser l'échange d'informations entre les forces de l'ordre et la préfecture.

3. Enjeu «Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos, EDPM et marche»

3.1. Caractéristiques de l'enjeu



Durant la période 2017-2021, l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) a recensé un bilan global de 3 601 accidents corporels, de 213 tués et de 4 607 blessés.

Dans le précédent DGO (2018-2022), l'enjeu étudié correspondait à celui, facultatif et local, du « Partage de la voirie : deux-roues motorisés, piétons et cyclistes » (excepté les deux-roues motorisés qui fait actuellement l'objet d'un enjeu national à part entière).

Les usagers de cet enjeu se caractérisent principalement par leur vulnérabilité et les conséquences corporelles plus graves des accidents où ils sont impliqués. Habituellement, les usagers dits vulnérables sont les piétons, cyclistes et les conducteurs de deux-roues motorisés. En 2019, une nouvelle catégorie est apparue : les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) qui comprend les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, mono-roues, fauteuils roulants électriques. Il existe également des engins de déplacement personnel sans moteur (EDPSM) qui regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards, etc. et sont considérés, au sens du code de la route, comme des piétons.

Cet enjeu est réparti en trois types de catégories :

- les cyclistes ;
- les piétons ;
- les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ou sans moteur (EDPSm).

Étude sur les cyclistes :

Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH2
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Victimes impliquées dans un accident avec un cycliste	355	11	370	136
Usagers cyclistes	355	10	350	129

Durant la période étudiée, l'ODSR a recensé 355 accidents corporels impliquant un cycliste. 10 cyclistes ont perdu la vie dans 11 accidents mortels. Sur ces 11 accidents mortels impliquant un cycliste, il y a eu 10 cyclistes tués et un piéton décédé suite à une collision avec un cycliste. Les accidents en agglomération sont plus nombreux et moins graves avec un ratio de 4 tués pour 250 blessés, mais les accidents se produisant hors agglomération sont nettement plus graves avec 7 tués pour 120 blessés.

Les accidents corporels se concentrent essentiellement dans les 4 grandes villes du département (Brest, Concarneau, Morlaix et Quimper). Sur les 355 accidents corporels qui se sont produits dans le Finistère, 156 accidents corporels ont eu lieu sur le territoire de ces 4 villes, soit 44 % de l'accidentalité cycliste. Sur ces 156 accidents, 144 se sont produits en agglomération.

78 % des victimes sont des hommes et ils représentent 90 % des tués.

L'on constate que 84 % des accidents corporels se produisent de jour mais que la totalité des accidents mortels se produisent de jour, entre 08h00 et 21h00.

Au niveau national, l'ONISR note une augmentation de la pratique du vélo depuis 2020 (année Covid).

Cette augmentation se constate également sur le département par une hausse régulière des accidents corporels avec un pic de mortalité en 2020 (5 tués des 10 cyclistes sur la période 2017-2021). Les véhicules légers constituent la grande majorité des conflits avec un cycliste. Dans 78 % des accidents, le cycliste n'est pas responsable. Les accidents sans conflit incluent les chutes et les malaises. Cette catégorie représente 5 des 10 tués cyclistes.

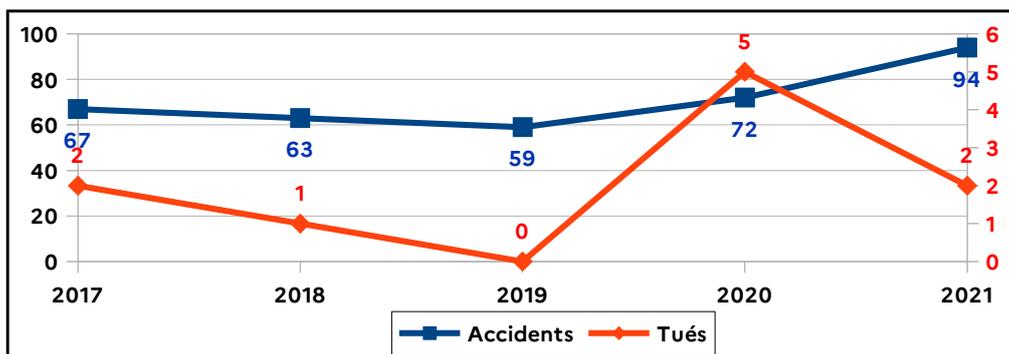
Les accidents corporels de cet enjeu concernent principalement les trajets « promenade-loisirs » (67 %), et se déclinent par tranche d'âge :

- moins de 25 ans représentent 24 %,
- 25-54 ans représentent 29 %.
- 55 -64 ans représentent 22 %,
- 65-74 ans, 19 %
- 75 et plus 6 %.

On constate une forte accidentologie chez les plus de 45 ans. La catégorie 55-64 ans représente 20 % des victimes dont 4 tués. Les causes principales, lorsqu'elles sont renseignées, sont le refus de priorité, l'inattention et le dépassement dangereux.

Il est à noter que 53 % des usagers cyclistes portait un casque lors de l'accident.

Évolution de l'accidentalité des cyclistes de 2017 à 2021



Étude sur les piétons :

Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH2
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Victimes impliquées dans un accident avec un piéton	599	29	622	260
Victimes piétons	599	29	573	245

Durant la période étudiée, l'ODSR a recensé 599 accidents corporels impliquant un piéton dont 29 accidents mortels. Sur les 599 accidents, on note que 619 piétons étaient impliqués avec un bilan de 29 tués, 573 blessés et 17 piétons indemnes.

L'accidentalité piétonne est majoritairement urbaine et lorsqu'il y a une collision avec un autre véhicule, le piéton traverse la chaussée dans 71 %. Il est à noter que 110 victimes d'accidents corporels traversaient la chaussée à moins de 50 mètres d'un passage protégé (soit 18 %). Les plus indisciplinés sont les moins de 15 ans avec 15 % et les plus de 65 ans avec 32 %. 24 % des tués piétons le sont à moins de 50 mètres d'un passage protégé, et 4 des 7 personnes tuées avaient 65 ans ou plus.

La répartition entre les sexes est relativement équilibrée.

La mortalité est masculine pour 59 %. On notera toutefois une augmentation de l'accidentologie féminine chez les seniors. 75 % des déplacements piétons se passent entre 06h00 et 18h00.

Les causes principales des accidents corporels sont l'inattention, le refus de priorité et la consommation d'alcool d'un des usagers (conducteurs et/ou piétons).

Les accidents mortels se produisent en agglomération pour 55 % d'entre eux, hors intersection (83 %) et entre 06h00 et 22h00 (79 %). Les piétons sont victimes d'une collision avec un autre usager pour 71 % lors de traversée de chaussée. Ils sont engagés sur un passage piéton pour 52 %.

Les seniors de 65 ans et plus représentent 52 % des piétons tués soit 12 piétons dont 41 % ont 75 ans et plus. Les piétons seniors tués le sont pour 41 % en agglomération.

Il est à noter que les 8 piétons tués, âgés de 22 à 54 ans, le sont tous de nuit (période de 22h00 à 06h00).

Étude sur les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et sans moteur (EDPsm) :

Cette nouvelle catégorie de mode de déplacement apparaît dans l'accidentologie du Finistère depuis septembre 2020. Ils représentent 1 % des usagers présents dans l'accidentalité corporelle et l'âge moyen est de 21 ans. Il y a eu 6 accidents corporels (1 en 2020 et 5 en 2021). Aucun accident mortel n'a été, pour l'instant, recensé dans le Finistère.

L'ensemble de ces engins (EDPM et EDPsm) représente moins de 3 % de l'accidentalité piétonne.

3.2. Constat actuel

Nouvel enjeu depuis le dernier DGO, les nouveaux modes de mobilité sont en pleine croissance. L'on constate une augmentation des déplacements à vélo en milieu urbain.

Depuis le dernier DGO, le pourcentage d'accident mortel avec un piéton apparaît très légèrement en baisse en passant de 15 % des victimes (31 tués sur 207 tués sur la période 2012-2016) à 14 % (29 tués sur 213 tués sur la période 2017-2021).

La part des cyclistes décédés augmente très légèrement en passant de 4,3 % des victimes (9 tués sur 207 tués sur la période 2012-2016) à 4,7 % (10 tués sur 213 tués sur la période 2017-2021).

Il ressort des échanges des membres du groupe de travail qu'il est indispensable que les cyclistes soient parfaitement identifiés sur la chaussée par les autres usagers et qu'ils soient également sensibilisés sur le danger que représentent les angles morts des autres véhicules. Il est également primordial de sensibiliser les cyclistes sur l'intérêt du port du casque et à destination des jeunes de plus de 12 ans.

Il est indispensable de sensibiliser les conducteurs des véhicules « à moteur classique et historique » (VL, PL, motos, etc.) sur les caractéristiques de ces nouveaux modes de déplacement, qu'ils vont côtoyer de plus en plus (EDPM et les vélos à assistance électrique – VAE). En effet, ces nouveaux engins roulent et accélèrent plus vite qu'auparavant.

Il est également important de sensibiliser les conducteurs de l'existence de zone de rencontres (où la vitesse est limitée à 20 km/h) car une méconnaissance de cette nouvelle réglementation est régulièrement constatée. Réciproquement, cette méconnaissance de la réglementation est également constatée chez les pratiquants d'EDPM. En effet, beaucoup de pratiquants pensent qu'ils peuvent ou doivent se déplacer sur le trottoir au lieu de la chaussée.

3.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027

1 – Amélioration de la connaissance

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
<p>1 – Renforcer la connaissance de l'accidentalité des usagers vulnérables de cet enjeu (piétons, conducteurs d'EDPM et cyclistes avec VAE ou non) et de l'évolution de la pratique (avec un indicateur nombre d'usagers / nombre d'accidents corporels et mortels).</p> <p>Approfondir les statistiques INSEE (connaissance du nombre de cyclistes se déplaçant du domicile vers leur lieu de travail), utilisation du réseau éco-compteur (comptage des piétons et des cyclistes), enquêtes sur le nombre d'achat d'engins, etc.</p>	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR et les services compétents.

2 – Information / Communication / Formation / Éducation

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
<p>1 – Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (1 à 2 rencontres annuelles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolutions en matière de sécurité routière ; - présentation du bilan de l'accidentalité n-1 et des appels à projets du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) en début de chaque année. 	Moyen terme	Réunion à préparer en début d'année pour communiquer sur l'appel à projets du PDASR afin de subventionner des partenariats.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
2 – Relayer les modes de communications de la délégation à la sécurité routière (DSR) et permettre une mise à disposition des dépliants, plaquettes et autres flyers « sécurité routière » en rapport avec la mobilité douce.	En continu	Transmettre le lien du site vers les partenaires.
3 – Accompagner les utilisateurs des nouveaux modes de déplacements des EDP (SM ou M) par la sensibilisation aux risques et aux moyens de protection (obligatoires ou non).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
4 – Inciter les vendeurs et loueurs de cycles et d'EDP (M et SM) à fournir lors de la vente du cycle et EDP (M et SM) de l'information sur les éléments de sécurité des utilisateurs (obligatoires ou non).	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les vendeurs et loueurs.
5 – Poursuivre la formation des élus référents Sécurité routière (et par ricochet informer les maires et leurs services) sur la problématique de cet enjeu et particulièrement les usagers vulnérables : - propositions d'aménagements adaptés (lien vers le CEREMA) ; - suivi et entretien de ces aménagements ; - l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (article L228-2 code de l'environnement).	En continu	Organiser annuellement une assemblée générale des élus référents.
6 – Promouvoir le port de tous les équipements de visibilité et de sécurité (obligatoires ou non).	En continu	Dans le cadre d'une action de sensibilisation et/ou de communication.
7 – Accompagner le déploiement et l'intégration dans l'environnement de circulation des nouveaux modes de déplacements en EDP (SM ou M) par le rappel de la réglementation et promouvoir le port des équipements de sécurité (casque, etc.) : - rappel de la réglementation	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation et/ou de communication vers les vendeurs, les loueurs, les établissements scolaires (collèges, lycées, facs) et les administrations.
8 – Sensibiliser les usagers de la route par la connaissance et la pratique des différents modes de déplacement doux pour circuler en sécurité tout au long de la vie : - dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif ; - dans les lieux d'apprentissage à la conduite ; - lors d'opérations de sensibilisation sur les notions de « partage de la route » ou lors de tout événement qui s'y prête.	En continu	Dans le cadre d'une action de sensibilisation et/ou de communication.
9 – Réaliser des actions de sensibilisation et d'information permettant à chaque usager de prendre la place de l'autre (cyclistes et angles morts avec un poids lourd, etc.) afin de prendre conscience des problématiques de chaque usager, de la vulnérabilité de chacun et de la nécessité d'adapter son comportement en conséquence.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
10 – Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs (usagers d'EDPsm et EDPm, clubs cyclistes, etc.) et les actions sur le partage de la route, en lien avec l'ensemble des usagers (usagers vulnérables, automobilistes, etc.), de manière à ne pas surprendre l'autre et connaître les bons procédés du partage de la route (positionnement sur la chaussée, clignotants, angles morts, possibilité du chevauchement de la ligne de la continue, zones de partage, voie verte, rappel des distances de sécurité, etc.).	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les clubs cyclistes.
11 – Réaliser des actions de communication sur la manière de circuler sur la chaussée à destination de tous les usagers (giratoire, chaussée à voie centrale banalisée ou « chaudiou » (pour chaussée pour circulations douces), sas vélos, signalisations spécifiques, marquages au sol, etc.) par divers procédés (radio, affiche, etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de communication.
12 – Promouvoir l'importance du port des équipements de visibilité pour l'ensemble de ces usagers.	En continu	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
13 – Sensibiliser les usagers vulnérables sur leur propre comportement, sur leur responsabilité et sur leur fragilité : - inciter ces usagers à être visibles et à voir les autres usagers (« Voir et être vu ») ; - rappeler l'importance d'être en capacité de percevoir le monde extérieur (Téléphone portable en main, oreillettes, casque audio interdit).	En continu	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
14 – Promouvoir et accompagner les actions spécifiques sur le développement de ces modes de déplacements vers les plus jeunes (notamment les déplacements en vélo / SRAV) et les seniors (déplacements, motricité, vieillissement en tant que piéton).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
15 – Sensibiliser les usagers aux caractéristiques des vélos à assistance électrique dits VAE (vitesses et accélérations plus élevées que les vélos sans assistance) qui peuvent surprendre les autres usagers.	Court terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
16 – Promouvoir des actions de sensibilisation notamment pour les usagers de vélos, d'EDP (sensibilisation à l'entretien du vélo, rappel des principales notions de freinage et de distance de sécurité, d'apprentissage du VAE, etc.).	Moyen terme	Développer les partenariats entre la préfecture et les clubs cyclistes pour effectuer des actions de sensibilisation et de communication.
17 – Renforcer le partenariat avec les réseaux existants et rechercher et développer d'autres réseaux : - Réseau des élus référents Sécurité routière ; - Réseau du milieu professionnel (entreprise, vendeur ou loueur de mobilité) ; - Réseau du monde scolaire et éducatif : les jeunes (SRAV de 6 à 11 ans), les établissements afin d'identifier les pratiques de déplacements (en lien avec le conseil départemental) ; - Réseau du milieu sportif (clubs de sports) ;	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les partenaires.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
- Réseau des chargés de mobilité lors de l'élaboration des schémas de mobilités actives ou plan de mobilité simplifiée, - Tout autres réseau ayant un intérêt pour la sécurité routière.		
18 – Promouvoir et accompagner par l'implication des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) le dispositif du « Savoir rouler à vélo » (SRAV de 6 à 11 ans).	En continu	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
19 – Développer les partenariats avec des groupements d'assurances qui réalisent déjà des actions de sensibilisation portant sur cet enjeu.	Moyen terme	Développer les partenariats entre la préfecture et les groupements d'assurances partenaires.

3 – Infrastructures

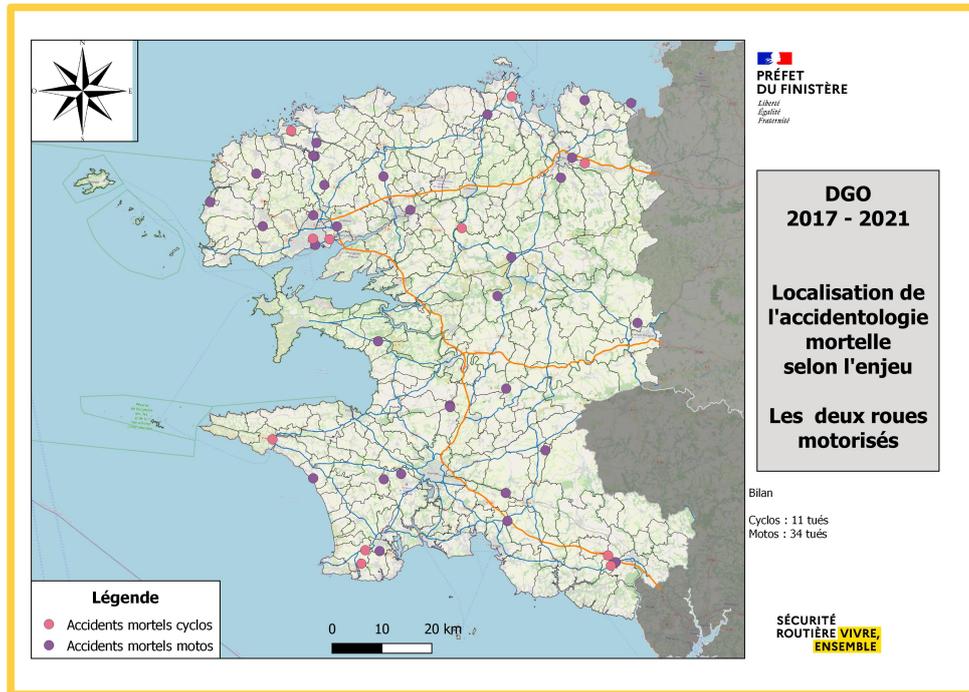
Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Inciter au développement et à la continuité d'infrastructures (schéma permis de construire) en favorisant les déplacements des piétons, des cyclistes et des engins de déplacement motorisés ou non.	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les gestionnaires de voirie.
2 – Inciter les gestionnaires de voirie aux marquages au sol à destination de la pratique des modes de déplacements doux : - pour les vélos : double sens cyclable, sas vélo, etc. - pour les piétons : passages piétons, etc. - pour tous : zone de partage, etc.	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les gestionnaires de voirie.
3 – Favoriser la concertation des usagers des modes de déplacement doux lors de la conception d'aménagements et prendre en compte leur retour d'expérience sur la dangerosité et le manque de lisibilité de certains aménagements.	Long terme	Dans le cadre d'une action de communication.

4 – Contrôle et sanction

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Réaliser des contrôles préventifs (port du casque obligatoire à vélo jusque 12 ans, éclairage pour les cyclistes, respect de la réglementation des EDPM et la visibilité (gilet réfléchissant de nuit ou en cas de visibilité insuffisante ou vêtement clair pour les piétons, etc.).	Moyen terme	Favoriser l'échange d'informations entre les forces de l'ordre et la préfecture.
2 – Mobiliser les forces de l'ordre pour un niveau de contrôle cohérent avec l'accidentologie des nouveaux modes de mobilités (Cyclistes, EDP et leurs équipements obligatoires) mais aussi du contrôle des comportements des automobilistes dans les zones 30 km/h ou zone de partage (20 km/h).	Long terme	Favoriser l'échange d'informations entre les forces de l'ordre et la préfecture.

4. Enjeu « Les deux-roues motorisés »

4.1. Caractéristiques de l'enjeu :



Durant la période 2017-2021, l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) a recensé un bilan global de 3 601 accidents corporels, de 213 tués et de 4 607 blessés.

L'enjeu « Deux-roues motorisés » (2RM), objet de l'étude, est réparti en deux types de catégories : les cyclomoteurs (véhicules 2RM dotés d'une cylindrée inférieure à 125 cm³) et les motocyclettes (véhicules 2RM dotés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³).

Étude Cyclomotoristes :

Période 2017 -2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Victimes impliquées dans un accident avec un motocycliste	534	12	591	208
Usagers motocyclistes	534	11	557	198

Durant la période étudiée, l'ODSR a recensé 534 accidents corporels impliquant un cyclomoteur dont 11 mortels. Ces 11 cyclomotoristes représentent 5 % de la mortalité routière de la période étudiée dans le Finistère (4 % en France). Cette part monte à 11 % en agglomération. Pour 84 % ce sont des hommes alors qu'ils représentent 70 % des utilisateurs (source : ONISR, Enquête « Parc Auto » institut de sondage Kantar TNS (anciennement TNS Sofres), 2020). Sur les 11 cyclomotoristes tués, tous étaient conducteur de leur engin et dans 8 décès le cyclomotoriste est seul en cause.

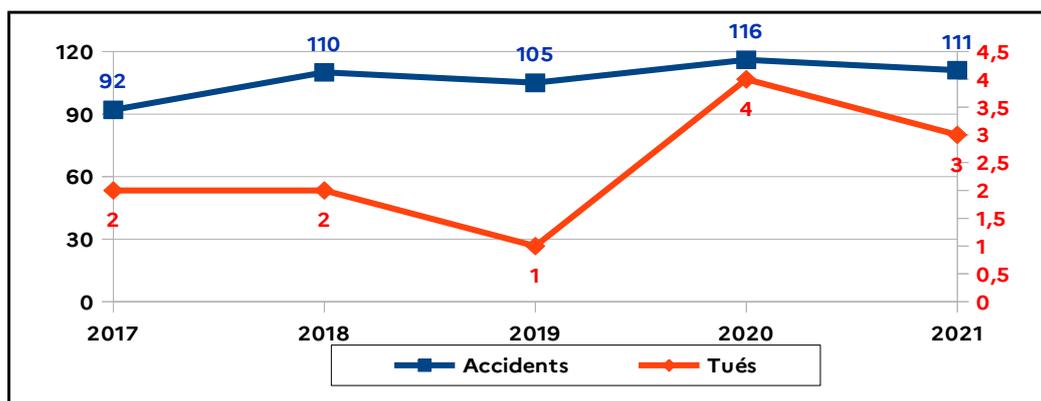
Au total, 15 % des accidents corporels impliquent un cyclomoteur. Les accidents concernent 540 conducteurs de cyclos. Sur ces 540 conducteurs, la responsabilité de 312 d'entre eux se trouve engagée lors d'un accident. Dans 147 accidents, le cyclomotoriste est seul en cause.

Le cyclomotoriste percute un animal domestique dans 2 accidents, un piéton dans 9 accidents et un véhicule dans 154 accidents (Véhicules légers, Poids lourds, utilitaires, etc.).

Les causes principales des accidents corporels retenues sont l'alcool. 18 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel ont un taux supérieur à 0,5 gr/l de sang. Il passe à 50 % pour les accidents mortels avec un taux supérieur à 0,8 gr/l de sang. Les autres causes sont la vitesse inadaptée et le refus de priorité.

Les conducteurs de ce type de véhicule sont de plus en plus âgés. En effet, l'on constate que les 14-18 ans semblent circuler avec des quadricycles légers (connus sous le nom de voitures sans permis ou « voiturettes ») que des cyclomoteurs. L'âge moyen des 12 tués à cyclomoteur sur la période 2017-2021 est de 31 ans.

Évolution de l'accidentalité des cyclomotoristes de 2017 à 2021



Étude Motocyclettes :

Période 2017 -2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Victimes impliquées dans un accident avec un motocycliste	437	35	486	223
Usagers motocyclistes	494	34	440	218

Durant la période étudiée, l'ODSR a recensé 437 accidents corporels impliquant un motocycliste. 34 usagers moto (30 conducteurs et 4 passagères) et un piéton ont perdu la vie. 440 usagers moto ont été blessés. Les motos se divisent en deux catégories : les motos d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ accessible à 16 ans et les motos lourdes d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

Les accidents de moto de moins de 125 cm³ représentent 25 % des victimes dont 17 % en agglomération. Les motos lourdes représentent 75 % des victimes dont 44 % hors agglomération. Les accidents corporels ont surtout lieu sur les routes départementales. En effet, toutes cylindrées confondues, 30 des 34 tués le sont hors agglomération. Les accidents concernent pour 52 % les trajets « promenade/loisir », 25 % les trajets « domicile/travail » et « l'utilisation professionnelle » 4 %.

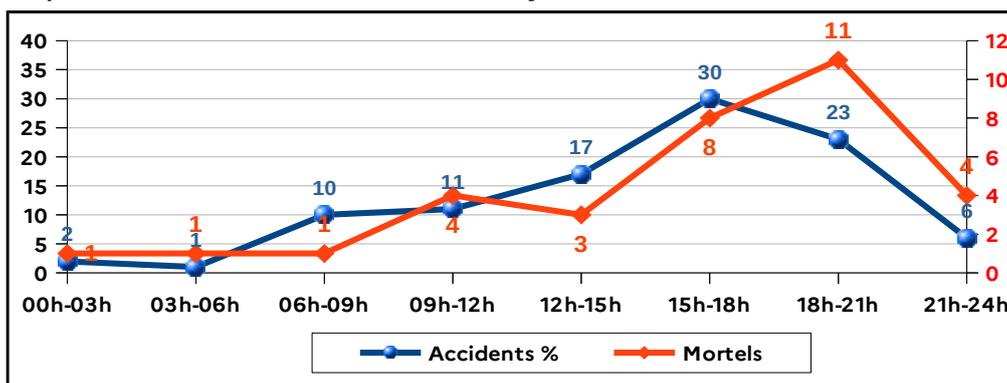
54 % des conflits résultent d'une collision entre une moto et un véhicule léger pour un bilan de 10 tués. Les conflits avec un engin agricole ne représentent que 9 accidents mais sont d'une gravité conséquente avec 3 accidents mortels.

Dans les accidents corporels, dans 1 accident sur 3 (34 %), le motocycliste est seul en cause et les principales causes sont la vitesse et les dépassements dangereux (43 %), puis l'alcool (16 %).

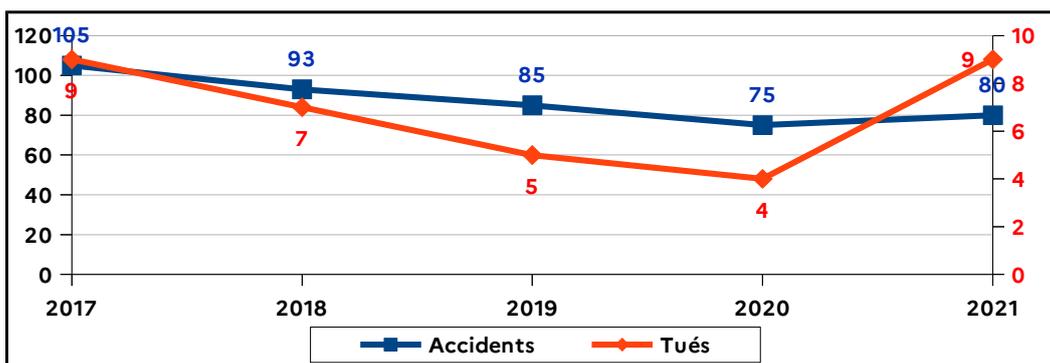
L'ODSR recense 33 accidents mortels sur la période 2017-2021. Le motard voit sa responsabilité engagée dans 70 % des accidents mortels. Les principales causes d'accidents mortels sont la vitesse et les dépassements dangereux (42 %) puis l'alcool (24 %). Lors d'accidents non responsables, la principale cause est le refus de priorité par un autre usager (24 %).

Les hommes représentent 88 % des usagers moto et 85 % des conducteurs de motos. Les femmes représentent 12 % de l'accidentalité moto, elles sont conductrices dans 4 % et passagères dans 8 % des accidents mais représentent la totalité des passagers tués (4 passagères décédées).

Accidents corporels et mortels selon l'horaire de la journée



Evolution de l'accidentalité des motocyclistes de 2017 à 2021



4.2. Constat actuel

Depuis le précédent DGO (2013-2017), le pourcentage d'accident avec un usager (conducteur ou passager) d'un « véhicule à deux-roues motorisé » apparaît légèrement diminué en passant de 22 % des accidents mortels (46 sur les 207 tués sur la période 2012-2016) à 21 % (45 tués sur 213 tués sur la période 2017-2021).

Concernant les conducteurs de cyclomoteurs, il est nécessaire d'effectuer des actions de sensibilisation et de pédagogie des conséquences de la conduite d'un véhicule débridé. En effet, les

éléments de sécurité (freins, suspensions, etc.) ne sont plus adaptés à la nouvelle puissance du moteur et le véhicule n'est plus homologué à circuler sur la voie publique.

Pour les conducteurs de motocyclette, des journées perfectionnement « post permis A » intitulées « Reprise du guidon » et « Maîtrise du guidon » ont pour objectif d'apporter une information théorique et pratique sur la pratique du deux-roues motorisés (2RM). Elles sont déjà mises en place depuis 2021 et sont à renouveler autant que possible et à élargir à un public plus « éloigné » de la sécurité routière.

Il est nécessaire de sensibiliser sur les usagers 2RM qui ont comme passagers des enfants, voire des jeunes enfants, sur l'intérêt de la conformité des équipements de sécurité obligatoires (casque et gants à la bonne taille de l'enfant).

Il est indispensable de reproduire l'action « Motard d'un jour » avec les élus référents sécurité routière du Finistère afin de les sensibiliser à la perception différente des éléments d'infrastructures routière et ainsi les adapter à tous les usagers sans augmenter les risques d'accidents et la gravité des blessures des 2RM.

4.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027

1 – Amélioration de la connaissance

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Améliorer la connaissance des accidents de 2RM (causes, circonstances et conséquences).	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le SDIS.
2 – Identifier les itinéraires accidentogènes.	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le SDIS.
3 – Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents (vitesse, alcool, stupéfiants, etc.).	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le SDIS.

2 – Information / Communication / Formation / Éducation

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise du guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée, etc.) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations, cascadeur, et assureurs (sur un événement de grande ampleur).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
2 – Réaliser des actions de simulation d'accidents corporels à destination des motards « protéger, alerter, secourir » (« qui fait quoi et comment lors d'un accident avec un motard ? »).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
3 – Réaliser des actions de sensibilisation à destination des jeunes passagers et des équipements de protection obligatoires et adaptés.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
4 – Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables. (en alternative à la poursuite ou non faite immédiatement ou non). Avec banc de puissance et sonomètre.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
5 – Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle (EPI) obligatoires (casque et gants) et facultatifs (gilets airbag, vêtements renforcés, etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
6 – Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule (format de la plaque immatriculation, réglage des phares, etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
7 – Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques intrinsèques (usage de substances psycho-actives : alcool, stupéfiants, médicaments) et extrinsèques (conduite avec vitesse inadaptée ou excessive, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route, etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
8 – Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs de 2RM pour qu'ils soient un relai dans l'information de sécurité routière des 2RM et organiser des campagnes de sensibilisation SR 2RM dans les concessions.	Long terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les vendeurs.
9 – Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos. (Présentation des conséquences physiques de l'absence d'équipement de sécurité adapté, etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
10 – Associer puis réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite).	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les acteurs du milieu motocycliste.
11 – Utiliser comme vecteur de communication, les réseaux sociaux (instagram, tiktok, etc.) à destination des jeunes pour amorcer une sensibilisation.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de communication.
12 – Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (1 à 2 rencontres annuelles) : - évolutions en matière de sécurité routière ; - présentation du bilan de l'accidentalité n-1 et des appels à projets du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) en début de chaque année.	Moyen terme	Réunion à préparer en début d'année pour communiquer sur l'appel à projets du PDASR afin de subventionner des partenariats.

3 – Infrastructures

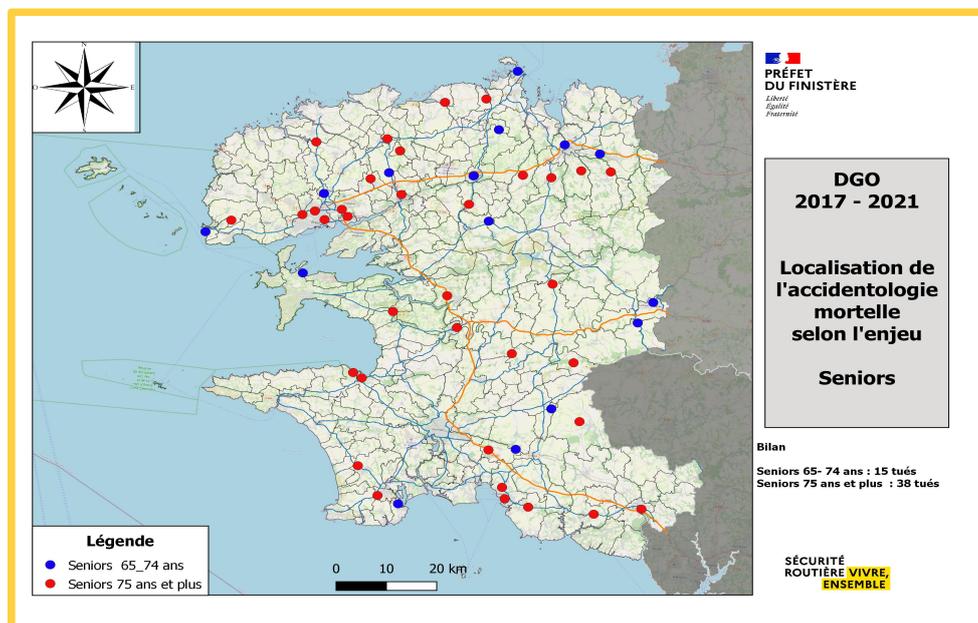
Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Réaliser des actions de sensibilisation à destination des motards vis-a-vis des obstacles présents sur le réseau routier (« journée de sensibilisation aux obstacles de la voirie pour les 2RM »).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
2 – Réaliser des actions de sensibilisation à destination des techniciens de l'infrastructure et les élus référents sécurité routière à la pratique d'un 2RM (opération « motard d'un jour »).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation.
3 – Intégrer les problématiques liées à la circulation des 2RM lors de la réalisation d'ouvrages routiers.	Long terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les gestionnaires de voirie.

4 – Contrôle et sanction

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires, stades et skate parc).	Moyen terme	Favoriser l'échange d'information entre les forces de l'ordre et la préfecture.
2 – Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels.	Court terme	Favoriser l'échange d'information entre les forces de l'ordre et la préfecture.
3 – Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes.	Moyen terme	Favoriser l'échange d'information entre les forces de l'ordre et la préfecture.

5. Enjeu « Les seniors »

5.1. Caractéristiques de l'enjeu



Période 2017 – 2021	Accidents	Tués	Blessés	Dont BH
Totalité des victimes	3601	213	4607	1507
Accidents avec un conducteur senior impliqué	664	51	854	316
Accidents avec une victime senior	1045	53	586	270

Durant la période 2017-2021, l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) a recensé un bilan global de 3 601 accidents corporels, de 213 tués et de 4 607 blessés.

Durant la période étudiée, l'ODSR a recensé 664 accidents avec un conducteur senior (personne âgée de plus de 65 ans) impliqué dont 51 tués (de tout âge) et 1045 accidents avec une victime senior dont 53 tués (conducteurs, passagers ou piétons).

Sur les 664 accidents impliquant un senior conducteur, la responsabilité du conducteur a été engagée dans 437 accidents soit 66 %. Les accidents se produisent essentiellement de jour (84 %), en voiture (73 %), en agglomération (59 %) et implique un senior de sexe masculin (60 %).

Lorsqu'il est piéton, les collisions se produisent pour 93 % en agglomération et les victimes sont majoritairement des femmes (61 %).

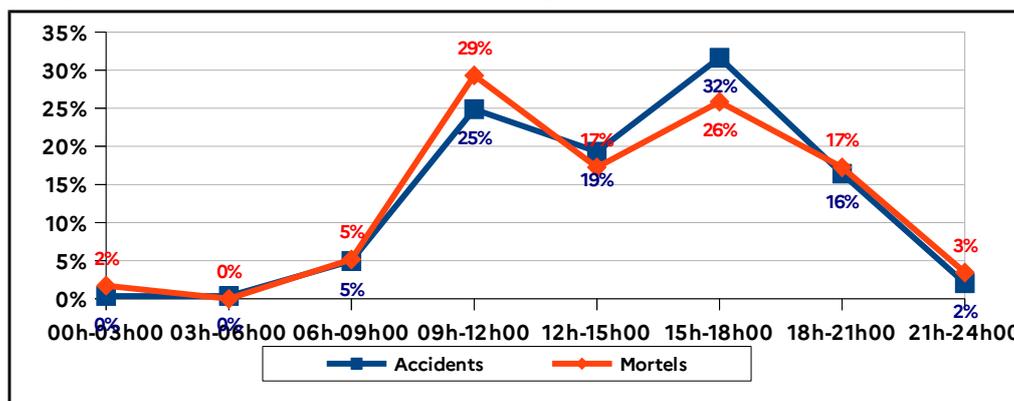
L'accidentologie chez les seniors est avant tout diurne et sur la période 09h00 à 18h00 (76 %). Les accidents mortels suivent ces courbes avec toutefois un pic sur la période 18h00 à 21h00 (17 %). Les causes principales des accidents corporels sont le refus de priorité (30 %), l'inattention (20 %) et les malaises (7 %).

Les accidents corporels impliquent un senior responsable à bord d'un véhicule léger (87 %) et des piétons (20 %) ou cyclistes (7 %) lorsqu'ils sont victimes.

Les accidents mortels se produisent hors agglomération (60 %) et souvent hors intersection (68 %). En agglomération, cela représente 40 % des accidents mortels dont 88 % hors intersection.

À noter que la population de plus de 65 ans représente environ un quart de la population et 24 % des tués (53 sur 213 tués). La population de plus de 75 ans représentent 11 % de la population du département et 18 % des tués (38 sur 213 tués).

Accidents corporels et mortels selon l'horaire de la journée



5.2. Constat actuel

Depuis le précédent DGO (2013-2017), le pourcentage d'accidents avec un usager senior a légèrement augmenté en passant de 24 % des tués (49 sur les 207 tués sur la période 2012-2016) à 25 % (53 sur les 213 tués sur la période 2017-2021). Si l'on détaille par tranche d'âge, l'on constate une baisse de 2 % chez les seniors âgés de 65-74 ans (19 sur les 207 tués à 15 sur les 213 tués) et une augmentation de 3 % chez les seniors de plus de 75 ans (30 sur les 207 tués à 38 sur les 213 tués).

Selon les projections de la pyramide des âges de l'INSEE de la population du Finistère, la répartition des personnes de 65-74 ans sera relativement stable entre 2023 et 2043 (11 % en 2023 ; 11 % en 2033 et 11 % en 2043). Pour les seniors de plus de 75 ans, leur répartition évolue de 10 % en 2023 à 13 % en 2033 et 15 % en 2043. Le nombre de personnes âgées étant amené à augmenter, il est nécessaire de faire connaître les dispositifs de prévention de la perte d'autonomie déjà existants afin de les sensibiliser à l'évolution de leur conduite et de leur état de santé.

Concernant l'aptitude à la conduite des personnes âgées, il faut renforcer le lien entre le patient et leur médecin traitant. En effet, l'arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée, semble ne pas être connu des médecins traitants et par conséquent l'information n'est pas transmise aux patients.

Il ressort des échanges que ces patients, suite à une évolution de leur état de santé, ont des affections médicales susceptibles d'avoir des effets sur l'aptitude à la conduite. Leur état de santé entraîne une incompatibilité définitive ou temporaire avec la conduite qui ne leur est pas communiquée par le médecin à la sortie d'une hospitalisation. Il est nécessaire de prendre attache directement avec les services hospitaliers afin que les médecins diffusent l'information sur les

affections médicales susceptibles d'avoir des effets sur l'aptitude à la conduite. (troubles insulino-dépendants, etc.) et sensibiliser correctement les patients/conducteurs aux risques encourus.

Il est impératif de diffuser l'arrêté du 22 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée.

5.3. Orientations d'actions du DGO 2023-2027

1 – Amélioration de la connaissance

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon le mode de déplacement.	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR et les services compétents.
2 – Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors (piétons et conducteurs) liée à une diminution des réflexes et de la mobilité grâce aux évaluations faites lors des journées de sensibilisation à la SR (Code de la route et audit de santé) de la Fondation Ildys- Dispositif Vas-y conduite.	En continu	Partage d'information à effectuer avec l'ODSR et les services compétents.

2 – Information / Communication / Formation / Éducation

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Promouvoir, valoriser et multiplier les journées de sensibilisation à la sécurité routière (par le biais des sensibilisations à l'actualisation du code de la route et des audits de santé) de la Fondation Ildys- Dispositif Vas-y conduite.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation et de communication.
2 – Relayer les modes de communications de la délégation à la sécurité routière (DSR) et permettre une mise à disposition des dépliants, plaquettes et autres flyers « sécurité routière » en rapport avec les seniors, les médicaments, la santé et l'aptitude à la conduite.	Court terme	Transmettre le lien du site.
3 - Choisir les vecteurs d'information adaptés : - journaux quotidiens, bulletins d'information, clubs, associations, structures relais, élus référents ; - campagne de distribution de sacs à pharmacie auprès des clients à condition de délivrer le bon message des pictogrammes ; - relayer les campagnes nationales DSR vers les ERSR ; - format affiche sucette dans les abris-bus, les commerces, etc.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de communication.
4 - Développer les messages de prévention et de communication par le biais : - du médecin traitant et des pharmaciens (affiches et flyers) ; - de l'entourage familial et des aides à domicile,	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
- de campagnes d'information adaptées aux problématiques des seniors lors de journées « Bien vieillir » avec du Code de la route, conférence sur l'accidentalité du département.		
5 – Informer sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture (co-voiturage, bus, car, tramway (secteur de Brest), etc.).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de communication.
6 – Développer les échanges avec les professionnels du monde automobile (concessionnaires) afin de répondre aux problématiques des seniors : - adaptation lors d'un changement du véhicule.	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les vendeurs.
7 – Mutualiser les partenariats et les communications des structures existantes pour attirer les seniors en lien avec la sécurité routière : - par exemple : atelier de contrôle de la vue avec les opticiens, - etc.	Moyen terme	Développer les partenariats et l'échange d'informations entre la préfecture et les commerçants.
8 – Favoriser la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information (préventeur, médecin, kinésithérapeute, ophtalmologiste) et provoquer des rencontres intergénérationnelles.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
9 – Accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail régulier (1 à 2 rencontres annuelles) : - évolutions en matière de sécurité routière ; - présentation du bilan de l'accidentalité n-1 et des appels à projets du plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR) en début de chaque année.	Moyen terme	Réunion à préparer en début d'année pour communiquer sur l'appel à projets du PDASR afin de subventionner des partenariats.

3 – Infrastructures

Principales orientations d'actions retenues	Délai de réalisation	Moyens à mettre en œuvre
1 – Sensibiliser les gestionnaires de voies à la visibilité et à la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements (visioconférence du CEREMA vers les ERSR).	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de sensibilisation ou de communication.
2 – Proposer aux élus référents d'informer dans le bulletin municipal , lorsque des travaux d'aménagement de voies sont réalisés dans leur commune, en précisant les nouvelles règles de circulation.	Moyen terme	Dans le cadre d'une action de communication.

4 – Contrôle et sanction

Pas d'orientation retenue

Synthèse d'orientation des actions par domaines et par enjeux

Synthèse		Enjeux					Total
		Risques routiers professionnels	Conduites à risques	Nouveaux modes de mobilité douce	Deux roues-motorisés	Seniors	
Domaines	1 – Amélioration de la connaissance	1	4	1	3	2	11
	2 – Information / Communication / Formation / Éducation	15	9	19	12	9	64
	3 – Infrastructures	2	0	3	3	2	10
	4 – Contrôle / Sanction	1	4	2	3	0	10
	Total	19	17	25	21	13	95

III - Conclusions et suites à donner

L'élaboration de ce document général d'orientations (DGO) a permis à l'ensemble des partenaires d'échanger autour de la connaissance de l'accidentologie du département du Finistère et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser dans des orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets, déclinés et évalués annuellement dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ce document de référence pour la politique locale du département, des cinq années à venir, s'accompagne de trois objectifs complémentaires ayant émergé au cours de son élaboration :

- accentuer la collaboration avec l'ensemble des acteurs mobilisés et recherche de nouveaux partenaires ;
- renforcer le partenariat avec les réseaux prioritaires, celui des élus référents Sécurité routière, ceux du milieu professionnel, des jeunes et du milieu sportif ;
- poursuivre les échanges d'informations et le partage de connaissances sur chacun des enjeux du DGO sous forme de groupes de travail réguliers (une réunion de travail en début d'année pour adapter les actions et communiquer par le biais du plan départemental d'actions de sécurité routière).

Il se veut constituer un outil de partage et de retour d'expériences pour permettre à chaque partenaire de mener des actions en cohérence avec les orientations générales, dans le cadre de ses compétences.

Véritable outil de programmation, mais également de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière, ce DGO doit contribuer à renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

IV - Signature du DGO 2023-2027

Le préfet du Finistère

Philippe MAHÉ



Le procureur de la République
de Quimper

Carine HALLEY
procureur de la République

Carine HALLEY



Le procureur de la République
de Brest

Camille MIANSONI



La présidente de l'association des
maires ruraux du Finistère

Nadine KERSAUDY



Le président du conseil
départemental

Pour le président du conseil départemental
Le vice-président - Délégué aux
infrastructures et au désenclavement

Stéphane LE DOARÉ



Le président de l'association des
maires du Finistère

Pour le président de l'association des maires du
Finistère
Le vice-président en charge de l'organisation
territoriale et EPCI

Stéphane LE DOARÉ



Le commandant du groupement
de gendarmerie départementale
du Finistère

Charlotte TOURNANT



Le directeur départemental de la
sécurité publique du Finistère

Thierry CHOLLET



V - Annexes

1 – Présentation de la démarche



Délégation à la Sécurité Routière

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,
Déléguée à la Sécurité Routière

Paris, le

25 MAI 2022

La Déléguée interministérielle à la sécurité routière

à

Mesdames et Messieurs les préfets de région
Monsieur le préfet de police de Paris
Madame la préfète de police des Bouches-du-Rhône
Mesdames et Messieurs les préfets de département

Objet : Document Général d'Orientations 2023-2027

L'accidentalité sur nos routes a poursuivi ces dernières années sa tendance baissière, passant de 64 tués par million d'habitants en 2010 à 50 tués en 2019. Cette tendance baissière s'est poursuivie de manière globale en 2021, au-delà de l'année 2020, qui fut particulièrement atypique en raison des confinements successifs.

Pour autant, avec près de 3000 décès par an et 20 000 blessés, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour la sécurité de nos concitoyens.

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

Cette politique nationale doit être déclinée localement, sous votre impulsion, au travers des Plans départementaux de Sécurité routière, aux côtés de partenaires nombreux que vous mobilisez à cette occasion.

Les Documents Généraux d'Orientations, qui constituent le cadre stratégique pluriannuel guidant l'action de l'Etat déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière, arrivent fin 2022 à leur terme.

Dans ce contexte, il convient aujourd'hui de définir la stratégie de la politique locale de sécurité routière pour les 5 ans à venir.

La présente note vous propose un cadre méthodologique et fixe le calendrier d'élaboration des documents pour chaque territoire.

1) Le diagnostic territorial : favoriser une approche pragmatique et opérationnelle

Pour élaborer ce Document Général d'Orientations, vos équipes s'appuieront en premier lieu sur un diagnostic local de l'accidentalité établi par les équipes locales des Observatoires Départementaux de Sécurité Routière. Les équipes de l'ONISR et du CEREMA travaillent d'ores et déjà à la préparation des indicateurs qui faciliteront la rédaction des analyses. Ce diagnostic territorial a vocation à être partagé avec l'ensemble des acteurs et partenaires concernés par la sécurité routière.

2) L'élaboration du DGO : renforcer la démarche partenariale et favoriser l'intelligence locale.

L'élaboration du Document Général d'Orientations constitue un moment fort de conception de l'action publique locale. Il convient d'y associer dès le départ une grande diversité d'acteurs concernés par les enjeux de sécurité routière. C'est pourquoi je vous engage à les mobiliser.

Au sein des services de l'Etat, outre les forces de l'ordre et les Parquets qui vous accompagnent sur l'ensemble des actions menées dans le cadre du contrôle, vous pourrez mobiliser les services déconcentrés de l'Education nationale, de la jeunesse et des sports, mais aussi les services de l'emploi, de l'insertion et de la cohésion sociale.

Les collectivités territoriales seront particulièrement sollicitées. Je vous remercie tout particulièrement d'associer à cette démarche les élus et représentants de l'ensemble des collectivités territoriales. Les associations départementales des maires et des maires ruraux pourront être des facilitateurs dans la mise en œuvre de cette démarche.

Aux côtés de ces acteurs, les associations, partenaires actifs de vos équipes, les assureurs, les entreprises et les représentants des chambres consulaires ou des organisations professionnelles pourront être utilement associés afin de faciliter la déclinaison d'actions concrètes auprès de l'ensemble des publics.

3) L'actualisation des enjeux et la formalisation du DGO 2023-2027

Sous votre responsabilité, les chefs de projet sécurité routière définiront, avec les partenaires locaux impliqués dans la démarche, les axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre durant les 5 années du Document Général d'Orientations.

Dans une logique de simplification, j'ai décidé de définir nationalement **des enjeux englobants**. Ce choix permet d'adapter notre politique de prévention aux risques nouveaux que nous voyons émerger depuis quelques années. Les mobilités alternatives renforcent ainsi la problématique du partage de la voirie, qui n'est pas la même au cœur d'une métropole, dans un tissu urbain plus lâche ou dans le monde rural. Les enjeux locaux devront quant à eux être choisis en nombre très restreint et solidement appuyés, là encore, sur le diagnostic territorial.

Quatre principaux enjeux devront être obligatoirement présents dans vos DGO :

- **Les deux-roues motorisés ;**
- **Les conduites à risques :** alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement) ;
- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » :** vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- **Le risque routier professionnel**

Ces enjeux, appréhendés au regard de la situation locale, seront traités, dans la mesure du possible, en distinguant le réseau en agglomération de celui hors agglomération, ce qui permettra d'identifier les actions différenciées entre milieu urbain, milieu interurbain ou rural.

Il conviendra également d'interroger les différents modes de déplacement au regard de l'objectif prioritaire qui vise à permettre des déplacements en sécurité à tout âge.

Le partage apaisé de la voirie sera aussi un fil conducteur de la stratégie que vous proposerez à vos partenaires au travers du Document Général d'Orientations.

Chaque enjeu donnera lieu à des orientations d'action qui prendront en compte la diversité des publics (selon les classes d'âge, les formes de mobilité ou les usages), comme des modalités d'action (communication, prévention, contrôle et sanction). Le cas échéant, des orientations concernant les infrastructures pourront être intégrées dans le cadre d'une coopération avec les collectivités territoriales gestionnaires de voirie.

Ces enjeux, à caractère obligatoire, n'excluent pas ceux qui apparaîtraient localement comme particulièrement prégnants, dès lors que les diagnostics territoriaux en révèlent la particularité. Il paraît souhaitable de pas mettre en avant plus de 2 enjeux locaux, dont la définition devra s'appuyer sur le diagnostic territorial.

Par ailleurs, il paraît également utile de prévoir, dès la phase de rédaction du DGO, les formes que prendra son évaluation à mi-parcours. Le recours à cette évaluation permettra un éventuel ajustement des priorités retenues.

Afin de ne pas enfermer votre action dans un cadre trop contraignant vous disposez d'une grande latitude sur la forme prise par l'élaboration concertée du DGO.

4) Calendrier d'élaboration du DGO et appui méthodologique

La phase de bilan et d'analyse de l'accidentalité réalisée par les ODSR devra être achevée avant la fin octobre 2022.

La démarche d'élaboration du DGO (rédaction comprise) devra être achevée au plus tard en début d'année 2023, ce qui permettra une signature de vos documents avant le 31 mars 2023.

Je vous invite à associer à cette signature, en fonction du contexte local, tout ou partie des partenaires mobilisés, dont les parquets et les conseils départementaux, et à communiquer largement sur cet événement.

Je vous remercie par ailleurs de bien vouloir adresser à mes services, et **ce avant le 31 mars 2023**, un exemplaire de votre Document Général d'Orientations.

Les services de la DSR, et en particulier le bureau des politiques et de l'animation locales (BPAL), accompagneront dès à présent vos équipes dans la démarche d'élaboration partenariale du DGO.

Place Beauvau
75800 PARIS Cedex 08
Standard : 01 49 27 49 27 – 01 40 07 60 60
Adresse internet : www.interieur.gouv.fr

3

Cette démarche est, j'en suis certaine, de nature à renforcer la dynamique locale en faveur de la sécurité routière. La mobilisation de vos équipes et de celle de vos partenaires dans ce travail de prospective en faveur de la sécurité routière constitue aussi un élément de programmation des dépenses.

Je sais pouvoir compter sur votre engagement, celui de vos équipes et des partenaires à vos côtés dans cette élaboration de la stratégie territoriale de la sécurité routière.



MARIE GAUTIER-MELLERAY

II – Bilan du DGO 2017-2021

Actions entreprises lors du dernier DGO entre 2018 et 2022

1 – Enjeu « Le risque routier professionnel »

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
1 – Amélioration de la connaissance	Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet « domicile-travail » et trajet « mission » : Croiser les données connues par les différents partenaires (ODSR, police, gendarmerie, entreprises, club SRE, Carsat, DREAL/Transports) afin de construire une base de données « risque routier professionnel » et de définir des professions potentiellement à risque.	Réalisation d'une base des données.		X
		Intégration du SDIS et de la DIRO en qualité de membres du pôle sécurité routière	X	
	Réaliser un travail de recueil de données sur la prise en compte de la sécurité routière dans l'organisation de travail des entreprises (travail de collecte à effectuer avec les entreprises du club SRE : temps de route, charge du véhicule, gestion des compétences et des aptitudes, gestion des communications téléphoniques, préparation des déplacements).			X
	Se rapprocher de la DIRECCTE pour demander l'intégration des risques routiers professionnels au « tableau de bord de la santé-sécurité au travail en Bretagne » élaboré par l'ORSB (observatoire régional de santé de Bretagne) dans le cadre du PRST (plan régional de santé au travail).	Contact avec l'interlocuteur de la DIRECCTE local.	X	
		Intégration au groupe de travail du DGO sur le risque routier professionnel.	X	
		Création d'un groupe de travail avec la DIRECCTE Bretagne et la CARSAT dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme de prévention à destination des métiers de la pêche.	X	
	Création d'une carte avec la localisation des ponts-bascules présents dans le département, en lien avec les mairies concernées, et la rendre facilement accessible (accès smartphone, tablette, etc.) afin de sensibiliser les entrepreneurs et les particuliers sur le poids réel des véhicules en circulation.	Recensement des ponts à bascule existants dans le département.	X	
		Réalisation de la cartographie.	X	
		Intégration de la cartographie sur le site internet de la préfecture.	X	
	Réaliser un audit des pratiques des petites entreprises sur la durée du trajet avec l'aval des chambres consulaires et coopératives d'artisans (organisation du temps de travail, surcharge des véhicules, aménagement des véhicules).			X
Réaliser un recensement de l'offre de services disponible pour les entreprises qui souhaitent		X		

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
	s'engager en matière de sécurité routière (conseillers, formateurs, aménageurs de véhicules utilitaires, clubs SRE).			
2 – Information – Communication – Formation – Éducation	Promouvoir la prévention des risques routiers professionnels auprès des dirigeants d'entreprise en mettant en avant les enjeux de responsabilités, de maîtrise des coûts, de réputation, en préconisant les démarches de prévention globale, notamment en s'appuyant sur les réussites des entreprises « exemplaires » (lien à faire avec le club SRE).	Mise en œuvre d'actions de prévention au sein des entreprises.	X	
	Promouvoir les « 7 engagements pour une route plus sûre » et valoriser les entreprises appartenant au réseau des entreprises engagées, par exemple par une distinction visible sur les véhicules, publication des résultats (internet, réseaux sociaux).	Organisation de temps forts de communication en valorisant l'engagement des entreprises.	X	
		Suivi du nombre d'entreprises et d'administration engagées.	X	
	Renforcer les actions de formation et de sensibilisation dans les CFA et les lycées professionnels avec l'intervention d'experts (forces de l'ordre, IDSR) : développer notamment des échanges autour des témoignages de victimes.	Mise en œuvre d'actions de prévention dans les CFA et lycées professionnels. (CFA, AFPA, ESAT)	X	
	Promouvoir et accompagner les plans de déplacements d'entreprise (PDE) intégrant la sécurité routière (valorisation des transports en commun, aménagement des horaires de travail, télétravail).			X
	Poursuivre l'accompagnement et la promotion du club SRE.	Participation aux réunions du club et aux groupes de travail. (AG et réunions plénières et de travail)	X	
		Accompagnement du club sur des temps forts de communication (Salon « SAFE EXPO 2021 »)	X	
Valorisation des actions du club au plan national (Lauréat du Prix IdéeSR 2021, catégorie « Risques routiers professionnels »)		X		
3 - Infrastructure	Favoriser le dialogue entre les entreprises et les gestionnaires d'infrastructure en cas de problématiques spécifiques (accès aux entreprises, stationnement).	Lien entre les entreprises et les gestionnaires concernés.	X	

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
4 – Contrôle – Sanction	Cibler les entreprises à risques : afficher fermement la volonté de contrôles par secteur d'activité sur des périodes longues, afin de modifier les pratiques et les comportements.			X
Nombre d'actions : 21		État d'avancement	16	5

2 – Enjeu « Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants) »

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
1 – Amélioration de la connaissance	Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations liées aux facteurs alcool/stupéfiants lors des contrôles et des accidents [travail à réaliser avec l'ODSR, les forces de l'ordre et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS)].	Intégration du SDIS et de la DIRO au pôle sécurité routière.	X	
		Intégration des données du logiciel Traxy.	X	
		Intégration de l'ensemble des informations collectées dans le bilan annuel.	X	
	Renforcer le niveau de connaissance des intervenants sur les pratiques et les effets liés aux conduites addictives (stupéfiants...).	Formations intervenants Festivals	X	
	Assurer le suivi et l'analyse du dispositif de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) médico-administratif.	Tableau de suivi et remontées des données au ministère + Suivi des OVQ.	X	
	Réaliser un travail de recensement des alternatives à la voiture en lien avec les lieux de fête existant sur le département.			X
	Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre (« Sam »)	Mise en œuvre des actions de prévention en ciblant ces messages.(valise alcool : doses bars et doses maisons)	X	
	Renforcer les campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques liés aux addictions (alcool, substances psycho-actives), au moyen de supports variés (smartphones, affichage, presse quotidienne régionale, etc.).	Mise en œuvre régulière par tous moyens courants (mails, distributions de flyers, affiches, etc.) et par moyens dédiés (campagnes de distribution de sets de tables dans des restaurants).	X	

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
2 – Information – Communication – Formation – Éducation	Poursuivre et valoriser le travail de prévention mis en place lors des rassemblements festifs et développer les équipes-relais impliquant les structures de jeunes et les organisateurs d'événements festifs.	Développement d'un réseau d'IDSR « jeunes » présent sur les événements festifs (IDSR Vieilles charrues : café de SAM).	X	
	Accompagner et sensibiliser les organisateurs sur les dispositifs de prévention à mettre en place.	Mise en place d'une formation à destination des organisateurs d'événements festifs et des associations de prévention sur les effets de l'alcool et risques liés à une alcoolisation excessive eu égard aux dangers de la route.	X	
	S'assurer du respect de la réglementation relative aux débits de boissons et à l'interdiction de vente pour mineurs.	Contrôle visuel réalisé lors des événements (charte « interdiction de vente aux mineurs » inscrite dans les conventions de prêt).	X	
	Pendant l'événement : Mise en place d'équipes et de lieux de prévention (sensibilisation sur les effets et sur les conséquences, conseils de prudence, valorisation du « Sam »...).	Accompagnement des organisateurs dans la mise en place d'un stand de prévention avec des équipes formées (convention de prêt de matériel et formation).	X	
	Après la consommation et à la fin de l'événement : Mise à disposition de dispositifs d'anti-dépistage. Informations sur les alternatives existant pour éviter la conduite d'un véhicule ou un retour à pied à risques (transports en commun, visibilité des piétons...).	Mise à disposition des organisateurs et des associations de prévention le matériel d'auto-dépistage (appareil électronique jetables/documentations).	X	
	Développer les actions d'information dans les établissements scolaires, les entreprises, ainsi qu'au sein du milieu sportif.	Actions développées particulièrement dans le milieu sportif (action « Sam » dans les clubs sportifs lors de rencontres sportives).		X
	Valoriser les démarches permanentes de prévention mises en place dans des lieux de fête (discothèque, etc.) par l'octroi d'un « label sécurité routière ».			X
	Valoriser les initiatives prises par les pairs qui incitent ou proposent des solutions alternatives à la conduite.	SAM celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas	X	
	Informers sur les effets de la consommation d'alcool et de drogue (effet sur le champ visuel, allongement du temps de réaction, diminution des réflexes, prise de risques d'un piéton alcoolisé, etc.) vers tous les publics (de l'adolescent au senior).	Information réalisée lors des actions de prévention (valise alcool/lunettes/tapis/quiz).	X	
	Développer les dispositifs de sensibilisation lors des interventions des modules SPIP/ANPAA/USR, et module UEMO (intervenant du soin, intervenant	Diffusion de films de sensibilisation lors des modules ANPPA/UEMO (des	X	

Domaine	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
	départemental de sécurité routière).	vidéos du Club SRE 29)		
3 - Infrastructure	Pas d'orientations d'actions retenues.			
4 – Contrôle – Sanction	S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de ne pas servir un client alcoolisé ou mineur, et la mise à disposition d'un éthylotest.	Module SPIP/ANPAA	X	
	Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge médicale.	Alternative à la suspension du permis de conduire par la pose d'un éthylotest anti-démarrage (EAD), depuis 2018.	X	
	Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer l'éthylotest anti-démarrage, développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques).		X	
	Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool et de stupéfiants.		X	
	Maintenir des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (festivals, discothèques, etc.) ou les soirs de fête (Saint- Sylvestre, fête de la musique, etc.).	Contrôles de vitesse coordonnés avec les forces de l'ordre.	X	
Nombre d'actions : 23		État d'avancement	20	3

3 – Enjeu « Jeunes »

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
1 – Amélioration de la connaissance	Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes, selon les différents modes de déplacement.	Réalisation d'une étude par l'ODSR.	X	
	Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles, etc.) et identifier les actions menées par les différents intervenants.			X
	Assurer une veille liée aux usages et pratiques des jeunes face aux conduites addictives (groupe de travail multi-partenarial).	Travail de recensement à réaliser dans le cadre du groupe de travail.		X
	Améliorer la connaissance des pratiques des jeunes sur l'usage des distracteurs et les conséquences en termes d'accidentalité.	Module ASSR 1 et ASSR 2	X	
2 – Information – Communication – Formation – Éducation	Favoriser l'accès à la formation tout au long de la vie (continuum éducatif) avec l'idée de bien se conduire dès le plus jeune âge (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motards, automobilistes).	Mise en œuvre d'actions de prévention adaptées aux différentes classes d'âges et aux pratiques à risques (EDP et EDPM).	X	
	Inciter les autos-écoles à mettre l'accent, pendant la formation, sur les risques liés à l'usage des distracteurs et des conduites addictives en informant leurs élèves sur l'accidentalité de cette tranche d'âge.	Mise en place d'un module de formation complémentaire (GN-SDIS).		X
	Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique.	Actions développées avec le CRIJ (IDSR Festival des Vieilles Charrues) et Service national universel (SNU).	X	
	Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissement accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars.			X
	Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers.	Mise en œuvre d'actions de prévention avec les jeunes dans les clubs sportifs.		X
	Utiliser les réseaux sociaux et les sites Internet pour diffuser des messages de prévention (création d'une chaîne « Youtube »). Relayer le témoignage des jeunes, leur donner la parole (existence de médias pour les jeunes), réalisation de tutos, de vidéos et d'émissions de radios... (instagram, twitter, snapchat).			X
	Informers et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et à deux-roues motorisé (casques, gilets jaunes, gants...).	Mise en œuvre des actions de prévention permettant d'informer et de sensibiliser sur cette thématique (action vélo,	X	

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement			
			Réalisé	Non réalisé		
		prêt de piste vélo...).				
	Sensibiliser les parents et les relais par les pairs pour montrer l'exemple et bannir l'utilisation du téléphone portable au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois).	Actions inter-génération	X			
	Promouvoir la prévention par les pairs : développer et favoriser les projets réalisés par et pour des jeunes.	Mise en œuvre d'un réseau d'IDSR « jeunes » avec formation et intervention lors des actions SR développé en partenariat avec le CRIJ.	X			
		Mise en œuvre du programme « Engagement sécurité routière Etudiant » avec l'UBO.		X		
	Diversifier les lieux de diffusion des messages de prévention : travail avec les milieux sportifs et culturels.	Mise en place d'actions de sensibilisation au sein des clubs sportifs notamment sur la valorisation du SAM.		X		
	Développer l'idée d'exemplarité de l'enfant vers le parent (pas seulement du parent vers l'enfant) et de rencontre intergénérationnelle.		X			
3 - Infrastructure	Travailler dès le plus jeune âge sur l'idée de se déplacer en toute sécurité (éducation routière).	Mise en œuvre d'actions de prévention adaptées aux différentes classes d'âges et aux pratiques à risques (pistes vélos) et concours départemental de dessins Elliot le pilote	X			
		Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements scolaires, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes (poursuivre le travail d'information auprès des élus référents Sécurité routière sur les dispositifs d'aménagement).	Conseils auprès des élus référents sécurité routière. Prêt du radar pédagogique suivi d'une étude approfondie.	X		
		4 – Contrôle – Sanction	S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de ne pas servir un client alcoolisé ou mineur, et la mise à disposition d'un éthylo-test.	Plan de contrôle cibler aux abords des écoles notamment lors de la rentrée	X	
			Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenues, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...).	Actions de contrôles régulières ciblées sur le port des équipements notamment sur les dispositifs de visibilité en automne(voir et être vu). .	X	
			Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.	Actions en partenariat avec les forces de l'ordre avec le dispositif du banc de puissance et opération « rodéos » été 2022 .	X	

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
	Développer les alternatives à la sanction pour les jeunes.	Prévention en premier lieu et sanctions en second lieu	X	
	Nombre d'actions : 22	État d'avancement	14	8

4 – Enjeu « Seniors »

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
1 – Amélioration de la connaissance	Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon le mode de déplacement.	Étude réalisée par l'ODSR.	X	
	Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors (piétons et conducteurs) liée à une diminution des réflexes et de la mobilité.	Code senior, quiz de la route	X	
2 – Information – Formation – Éducation – Communication	Poursuivre le déploiement des opérations de sensibilisation des seniors qui permettent de prendre en compte les impacts liés au vieillissement sur la conduite et la mobilité (diminution des réflexes, motricité, prise de médicaments) et l'adaptation nécessaire des déplacements (en tant que conducteur et en tant que piéton).	Réalisation d'actions de sensibilisation dans le cadre du programme « se déplacer longtemps en toute sécurité » et partenariat fondation Ildys : vas-y conduite .	X	
	Choisir les vecteurs d'information adaptés : journaux quotidiens, bulletins d'information, clubs, associations, structures relais, élus référents.	Création et mise à disposition de visuels adaptés aux caractéristiques de l'accidentalité des seniors (sacs à pharmacie avec pictogrammes médicaments)	X	
	Développer les messages de prévention par le biais : du médecin traitant et des pharmaciens (affiches) ; de l'entourage familial et des aides à domicile, de campagnes d'information adaptées aux problématiques des seniors lors de journées « Bien vieillir ».	Expérimentation au niveau national avec les médecins (affiche en salle d'attente) et quiz code de la route Santé Ildys	X	
	Informer sur les alternatives à la voiture mises en place par le conseil départemental, dans le cadre de la loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015 et son volet	Travail à réaliser dans le cadre du groupe de travail du DGO		X

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
	d'actions collectives de prévention (mise en place de transports collectifs par la municipalité).			
	Valoriser et développer l'idée de formation continue et d'évaluation des capacités : audit de conduite, révision du code de la route.	Actions mises en œuvre avec les intervenants partenaires sur cet enjeu : Fondation Ildys	X	
	Mutualiser les moyens des structures existantes pour attirer les seniors (par exemple : atelier de contrôle de la vue et code de la route).	Actions mises en œuvre avec les intervenants partenaires sur cet enjeu		X
	Adapter les formations en fonction des lieux d'intervention (milieu rural ou urbain).	Actions mises en œuvre avec les intervenants partenaires sur cet enjeu (3 vidéos réalisées par la Fondation Ildys : les ronds-points, la voie express et la santé (boite manuelle et boite automatique) Lauréat du Prix IdéeSR 2022, catégorie Seniors	X	
	Mettre l'accent sur la complémentarité des intervenants lors des journées de sensibilisation ou d'information (préventeur, médecin, kinésithérapeute, ophtalmologiste) et provoquer des rencontres intergénérationnelles.	Actions de sensibilisation mises en œuvre avec les intervenants partenaires sur cet enjeu	X	
3 - Infrastructure	Sensibiliser les gestionnaires de voies à la visibilité et à la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements.	Information mise en place à destination des ERSR (communication DSR, baromètres, campagne sacs à pain pharmacie).	X	
	Proposer aux élus référents d'informer lorsque des travaux d'aménagement de voies sont réalisés dans leur commune, en précisant les nouvelles règles de circulation.	Thématique aborder avec le réseau des ERSR (communications DSR, baromètres, radar).	X	
4 - Contrôle - Sanction	Développer les stages de récupération de points adaptés aux problématiques des seniors.			X
	Mettre en place un dispositif d'information qui permettrait aux maires, élus référents sécurité routière ou aux policiers municipaux de communiquer aux forces de l'ordre l'identité des personnes manifestement inaptes à la conduite.			X
Nombre d'actions : 14		État d'avancement	10	

5 – Enjeu « Partage de la voirie »

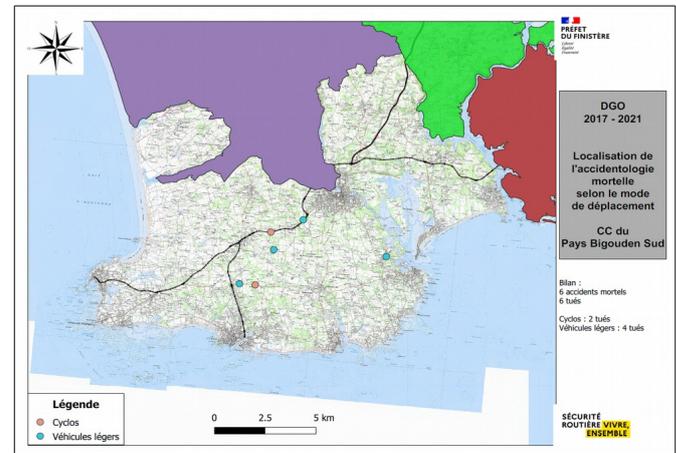
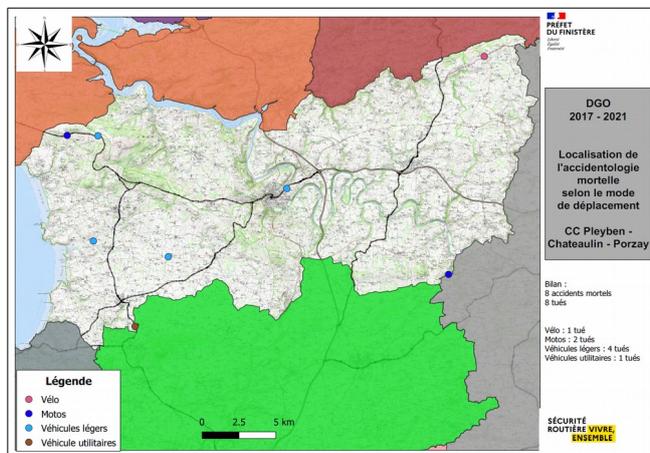
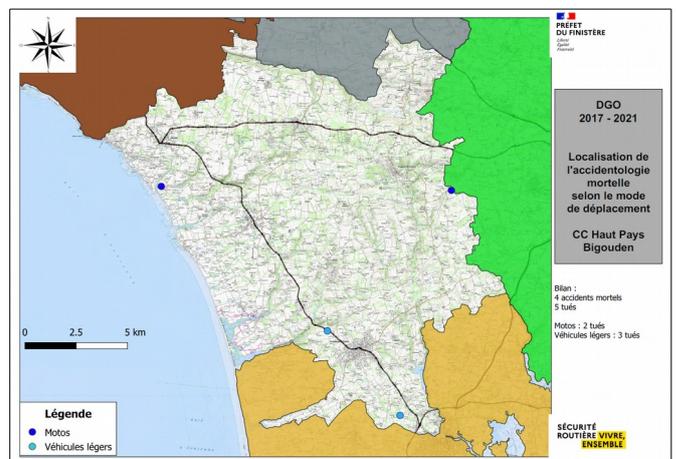
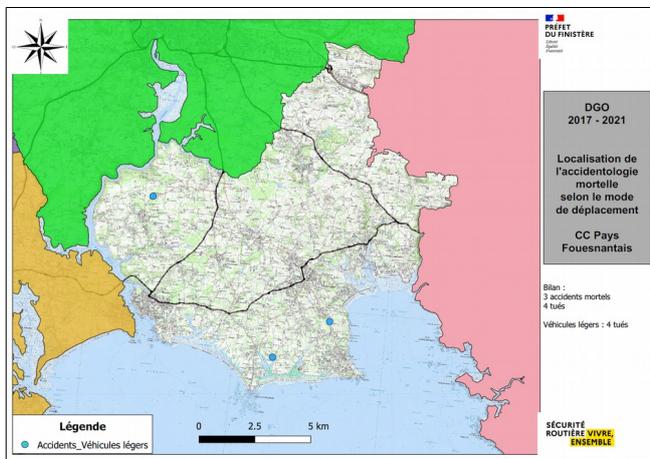
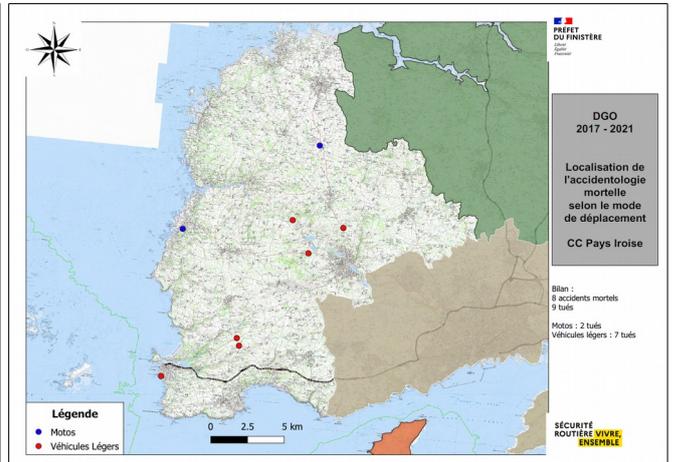
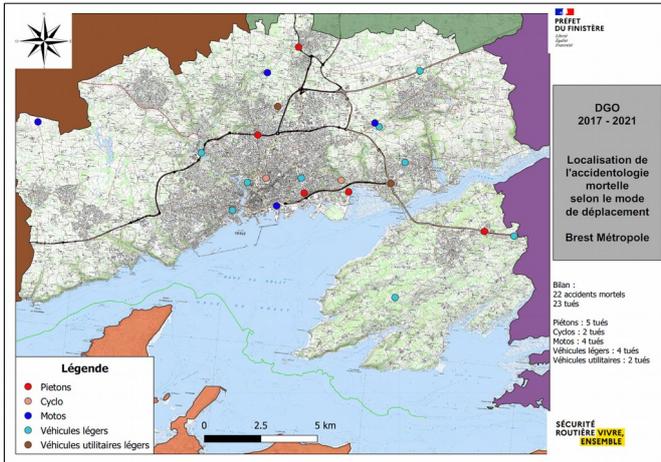
Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
1 – Amélioration de la connaissance	Renforcer la connaissance de l'accidentalité des usagers vulnérables.	Réalisation d'une étude par l'ODSR.	X	
	Améliorer la connaissance sur les difficultés de perception et de déplacement de certains usagers vulnérables.	Actions mises en œuvre avec les intervenants partenaires sur cet enjeu Fondation Ildys, CEREMA	X	
	Poursuivre la formation des élus référents Sécurité routière sur la problématique des usagers vulnérables : propositions d'aménagements adaptés, suivi et entretien de ces aménagements.	Mise en place de journée de formation réseau des ERSR (visioconférence et module CEREMA)	X	
2 – Information – Communication – Formation – Éducation	Améliorer les connaissances et la pratique des usagers de la route pour circuler en sécurité tout au long de la vie (dès le plus jeune âge au travers du continuum éducatif, dans les lieux d'apprentissage à la conduite, lors d'opérations de sensibilisation sur les notions de « partage de la route »).	Mise en œuvre d'actions de prévention adaptées aux différentes classes d'âges et aux pratiques à risques (exemple des pistes vélos)	X	
	Réaliser des actions de sensibilisation et d'information permettant à chaque usager de prendre la place de l'autre (motard d'un jour, angles morts avec un poids lourd...) afin de prendre conscience des problématiques de chaque usager, de la vulnérabilité de chacun et de la nécessité d'adapter son comportement en conséquence.	Actions mises en œuvre vers les ERSR et le public lors d'événements ponctuels : journée reprise du guidon	X	
	Privilégier les actions partenariales et la prévention par les pairs (usagers de 2 RM, clubs cyclistes...) et les actions sur le partage de la route, en lien avec l'ensemble des usagers (usagers vulnérables, automobilistes...), de manière à ne pas surprendre l'autre (positionnement sur la chaussée, clignotants, angles morts).		X	
	Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et de visibilité pour l'ensemble de ces usagers.	Actions de sensibilisation sur les équipements de sécurité et de visibilité (la route se partage)	X	
	Sensibiliser les usagers vulnérables sur leur propre comportement, sur leur responsabilité et sur leur fragilité : promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle et de visibilité pour l'ensemble de ces usagers, inciter ces usagers à être visibles et à voir les autres usagers (« Voir et être vu »),		X	

Domaines	Principales orientations d'actions retenues	Actions mises en œuvre	État d'avancement	
			Réalisé	Non réalisé
	rappeler l'importance d'être en capacité de percevoir le monde extérieur (oreillettes, casque...).			
	Promouvoir et accompagner les actions spécifiques sur le développement de ces déplacements vers les plus jeunes (notamment déplacements en vélo) ou les seniors.	Opérations sacs à pain « voir et être vu »	X	
	Promouvoir des actions de formation continue ou de post-permis, notamment pour les usagers de 2 RM (sensibilisation à l'entretien du véhicule, rappel des principales notions de freinage et de distance de sécurité...).	Actions à mettre en place avec les partenaires de l'enjeu (associations...)		X
3 - Infrastructure	Inciter au développement et à la continuité d'infrastructures favorisant les déplacements des piétons et des cyclistes.	Actions de sensibilisation sur les équipements de sécurité et de visibilité (la route se partage)	X	
	Favoriser la concertation de ces usagers lors de la conception d'aménagements et prendre en compte leur retour d'expérience sur la dangerosité et le manque de lisibilité de certains aménagements	Accompagner les ERSR dans cette information (diffusion du Baromètre de l'ODSR et des actualités DSR)	X	
4 – Contrôle – Sanction	Maintenir un niveau de contrôle important cohérent avec l'accidentologie des deux-roues motorisés.		X	
	Réaliser des contrôles préventifs (banc de puissance pour les cyclomoteurs, éclairage pour les cyclistes, etc.).	Actions coordonnées avec les forces de l'ordre et la sécurité routière (banc de puissance) et les alternatives à la sanction EDSR/CD/Procureur	X	
	Mettre en place un dispositif de contrôle renforcé permettant aux forces de l'ordre de sanctionner les usagers de la route garés de façon irrégulière sur les bandes d'arrêt d'urgence des routes nationales.	Externalisation voitures radars	X	
	Nombre d'actions : 15	État d'avancement	14	1

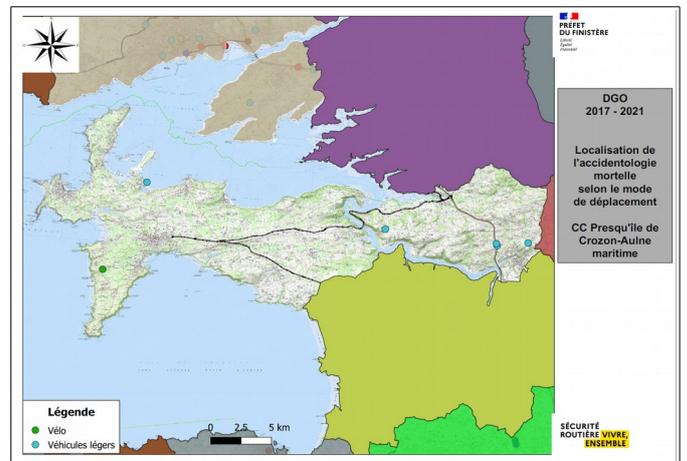
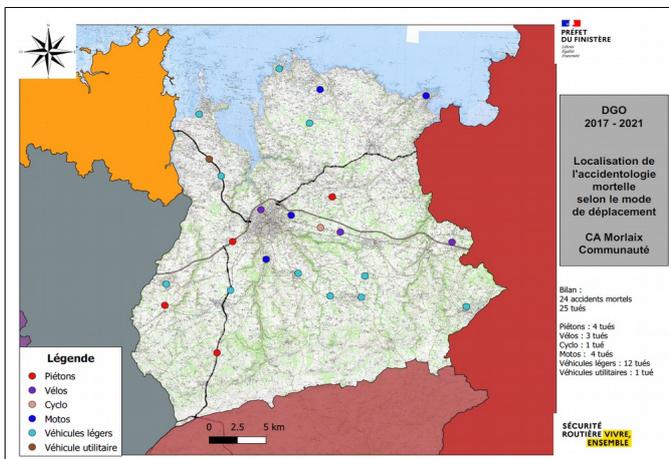
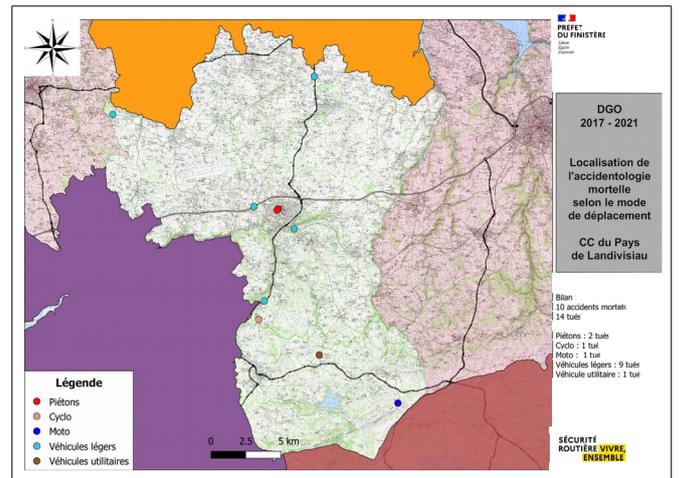
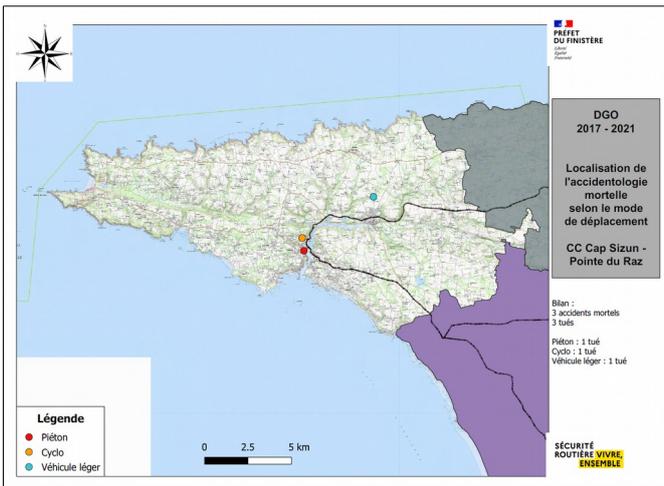
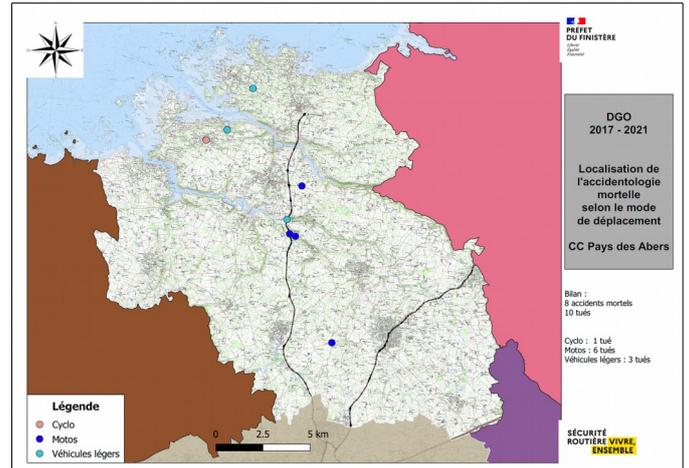
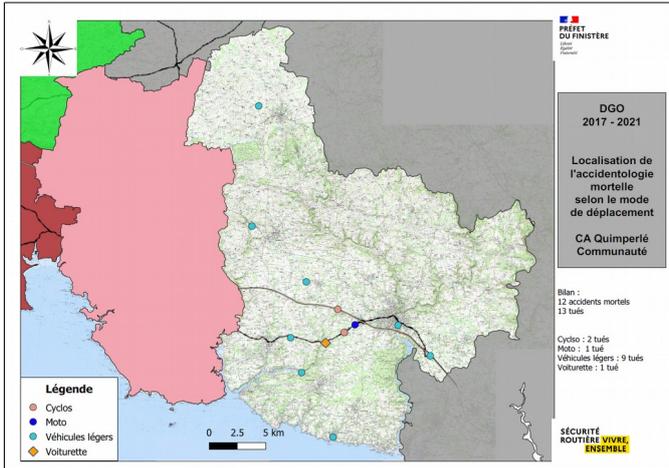
Synthèse des actions des enjeux du DGO 2018-2022

Synthèse		Enjeux											
		Risque routier professionnel		Conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants)		Jeunes		Seniors		Partage de la voirie		Total	
Domaines	1 – Amélioration de la connaissance	11		6		4		2		3		26	
	Réalisées	4	36,36 %	5	83,33 %	2	50 %	2	100 %	3	100 %	16	59,26 %
	Non réalisées	7	63,64 %	1	16,67 %	2	50 %	0	0 %	0	0 %	10	37,04 %
	2 – Information / Communication / Formation / Éducation	8		12		13		8		7		48	
	Réalisées	7	87,50 %	10	83,33 %	7	53,85 %	6	75 %	6	85,71 %	36	75,00 %
	Non réalisées	1	12,50 %	2	16,67 %	6	46,15 %	2	25 %	1	14,29 %	12	25,00 %
	3 – Infrastructures	1		0		1		2		2		6	
	Réalisées	1	100 %	0	0 %	1	100 %	2	100 %	2	100 %	6	100 %
	Non réalisées	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	4 – Contrôle / Sanction	1		5		4		2		2		14	
	Réalisées	0	0 %	5	100 %	4	100 %	2	100 %	2	100 %	13	92,86 %
	Non réalisées	1	100 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	1	7,14 %
Total	21		23		22		14		14		94		
Réalisées	12	57,14 %	20	86,96 %	14	63,64 %	12	85,71 %	13	92,86 %	71	75,53 %	
Non réalisées	9	42,86 %	3	13,04 %	8	36,36 %	2	14,29 %	1	7,14 %	23	24,47 %	

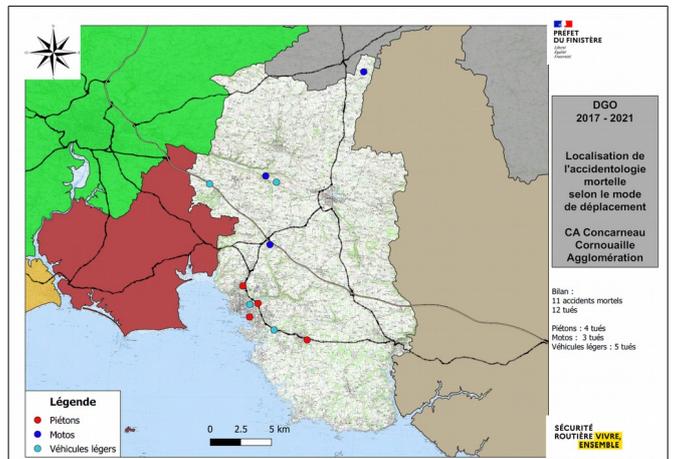
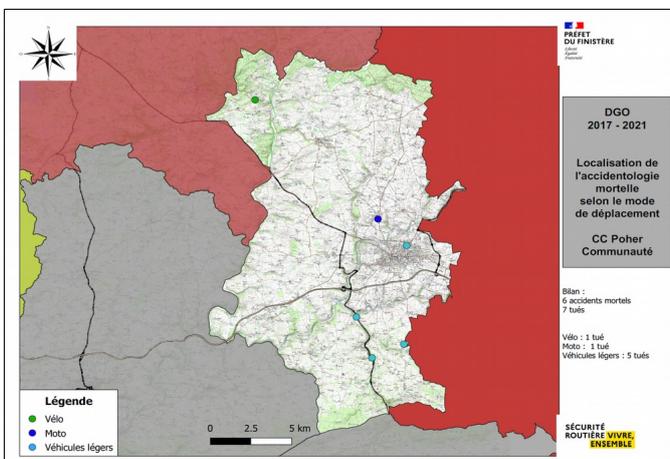
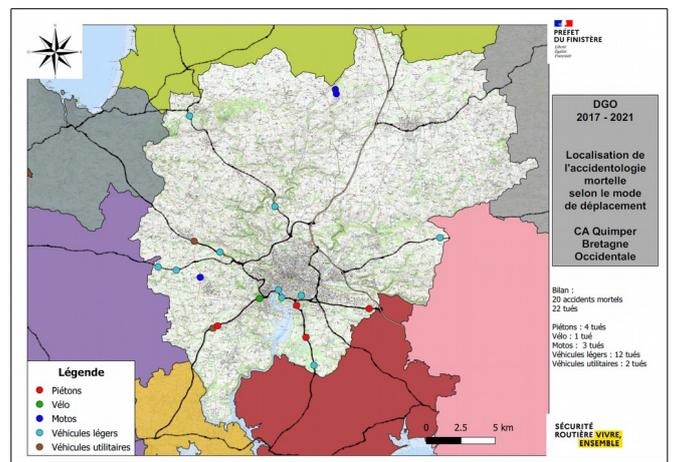
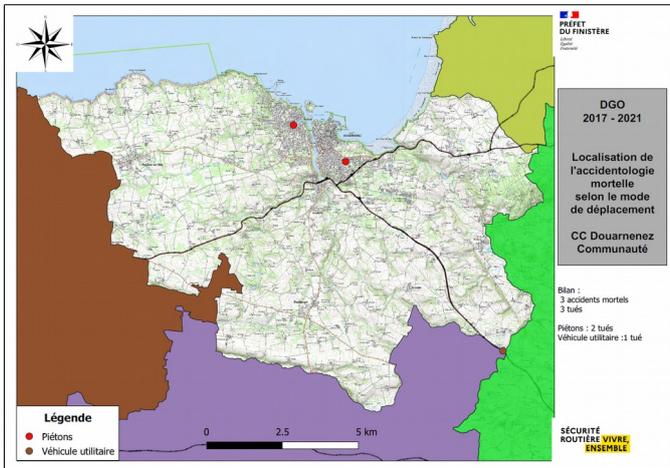
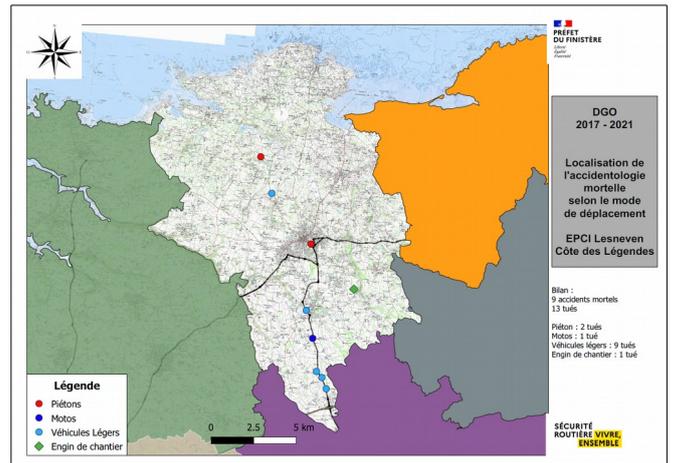
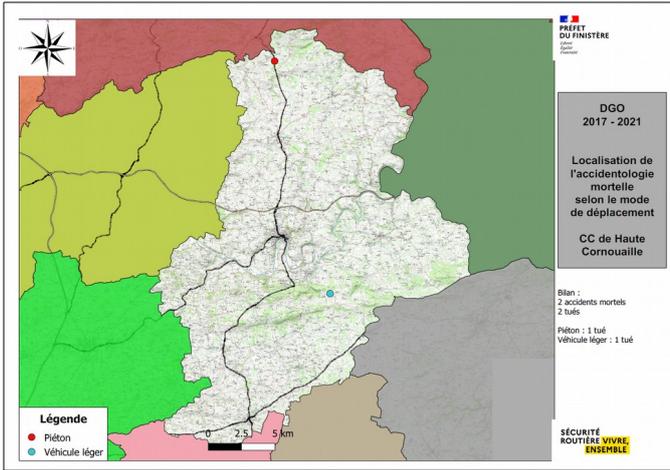
3 – Répartition géographique des accidents mortels et tués de 2017 à 2021 par établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et par mode de déplacement



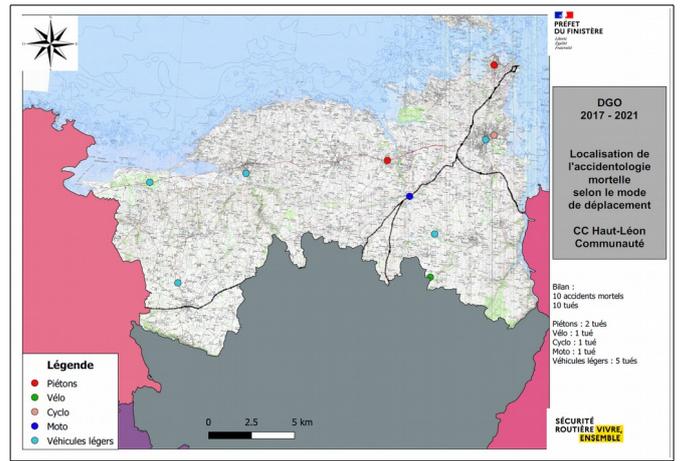
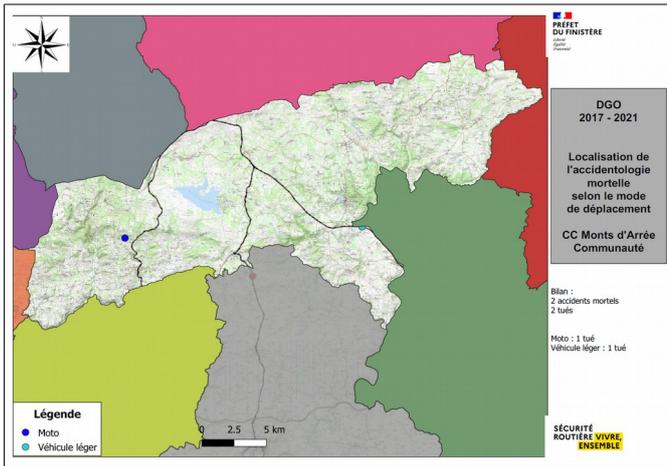
SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE



EPCI	Habitants (2019)	Nombre de tués	Nombre d'accidents	Ratio tué pour 10 000 habitants
Brest Métropole	211 156	23	22	0,9
CC du Pays d'Iroise	48 630	9	8	0,5
CC du Pays Fouesnantais	28 475	4	3	0,7
CC du Haut Pays Bigouden	18 334	5	4	0,4
CC Pleyben-Chateaulin-Porzay	22 846	8	8	0,3
CA Morlaix Communauté	64 603	25	24	0,3
CC du Pays Bigouden Sud	37 530	7	7	0,5
CC du Pays des Abers	41 400	10	8	0,4
CA Quimperlé Communauté	55 993	13	12	0,4
CC Cap Sizun - Pointe du Raz	15 292	3	3	0,5
CC du Pays de Landivisiau	33 097	14	10	0,2
CC Douarnenez Communauté	18 227	3	3	0,6
CA Quimper Bretagne Occidentale	100 994	22	20	0,5
CC de Haute Cornouaille	14 864	2	2	0,7
CC Poher Communauté	15 337	7	6	0,2
CA Concarneau Cornouaille Agglomération	50 975	12	11	0,4
CC du Pays de Landerneau-Daoulas	49 030	15	13	0,3
CC Lesneven Côte des Legendes	27 443	13	9	0,2
CC Haut Léon Communauté	31 760	10	10	0,3
CC Monts d'Arrée Communauté	7640	2	2	0,4
CC Presqu'île de Crozon - Aulne Maritime	22 441	6	6	0,4
Total	916 067	213	191	

**4 – Liste des participants à l’élaboration du DGO
Enjeu « Le risque routier professionnel »**

NUYTS Renaud (Animateur)	Caisses d’assurance retraite et de la santé au travail Bretagne (CARSAT)
ABALLEA Servana	Vice-présidente du Club SRE29 / Télégramme
ARENES Christopher	Coordinateur SR / Préfecture
BERTHO Steve	Directeur QHSE / SPL Eau du Ponant
CONSTANS David	Président du Club SRE29 / Directeur e-ManRisk
CORNIC Pascal	Direction interdépartementale des routes Ouest / District de Brest
DAERON Pierre	Responsable de l’ODSR / Préfecture
DUBRAY Jérôme	Élu référent SR / Hanvec
LE QUINTREC Gilbert	Élu référent sécurité routière / Clohars-Fouesnant
NICOLAS Jean-Pierre	Gendarmerie / Escadron départemental de sécurité routière 29

**Enjeu « Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse
et non-respect des priorités, distracteurs »**

NICOLAS Jean-Pierre (Animateur)	Gendarmerie / Escadron départemental de sécurité routière 29
ARENES Christopher	Coordinateur SR / Préfecture
BLOQUET François	Union des métiers des industries de l’hôtellerie / collaborateur juridique
CARDAIRE Stefan	CRIJ Bretagne / Coordinateur Finistère
CHOUANNIERE Stéphane	Gendarmerie / Escadron départemental de sécurité routière 29
CORNIC Pascal	Direction interdépartementale des routes Ouest / District de Brest
LE DUFF Eric	Adjoint – élu référent sécurité routière / Cléder
LEON Sébastien	Direction des routes / Conseil départemental du Finistère – référent sécurité routière – Intervenant départemental sécurité routière / Chargé de mission 2RM
LOTHORE Nicolas	Élu référent sécurité routière / Châteaulin
LUNVEN Véronique	Brest / Coordinatrice Plan Alcool
MORVAN Sébastien	Police nationale / DDSP – état-major
POTTIER Alexandre	Fédéb / Chargé de mission culture et animation
SACCARDY Claire	Médecin légiste / commission médicale
SIGWART Gildas	Directeur de la police municipale / Quimper

Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité « douce » : vélos, EDPM et marche »

REBOUT Cécile (Animatrice)	Conseil départemental
ARENES Christopher	Coordinateur SR / Préfecture
ARMAL Damien	Vélozen
BARRE Christine	Coordination SR / Préfecture
BIDEAU Laetitia	Association Kernavélo
BROUWER Eric	Association Kernavélo
CANAGUY Christophe	Police Municipale / Quimper
CANCEL Paul	Responsable voirie / Quimper
CHARVET Vincent	Direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement (DEAL) Bretagne / Mobilités
DUVAL Sylvain	Intervenant départemental sécurité routière
LECLERC Pauline	Service départemental à la jeunesse, à l’engagement et aux sports / SRAV Quimper
LEVASSEUR Francis	Intervenant départemental sécurité routière
SORET Valérie	Direction départementale des territoires et de la mer / Service aménagement
TREGUIER Hervé	Direction diocésaine de l’enseignement catholique / Pôle éducation
VAN CLEVEN Romain	Urban Move

Personnes excusées

BROUDEUR Philippe	Élu Référent SR / Ville de Quimper
CUILHE Hélène	Direction des services départementaux de l’Éducation nationale
JEAN-JACQUES Marie-Pierre	Quimper Bretagne Occidentale / Vice-présidente mobilités

Enjeu « Les deux-roues motorisés »

LE BACCON Stéphane (Animateur)	Président de la CASIM 29
ARENES Christopher	Coordinateur SR / Préfecture
ARRIAGA Bruno	Élu référent sécurité routière / Poulgoum
BERTAUD Séverine	SDIS29
BORDANOVA Régine	Animatrice vie mutualiste / Groupama
CANAGUY Christophe	Police municipale / Quimper
DADEN Paul	Élu référent sécurité routière / Trégunc
DAERON Pierre	Responsable de l'ODSR / Préfecture
DERRIEN Jean-Yves	Intervenant départemental sécurité routière / CASIM 29
GOURLAOUEN Jean-Michel	Élu référent sécurité routière/ Landudec
LEON Sébastien	Direction des routes / Conseil départemental du Finistère – référent sécurité routière – Intervenant départemental sécurité routière / Chargé de mission 2RM
MORVAN Sébastien	Police nationale / DDSP – état-major
NICOLAS Jean-Pierre	Gendarmerie / Escadron départemental de sécurité routière 29
PRIGENT Jean-Yvon	Directeur Départemental / Groupama

Enjeu « Les seniors »

POTIN Corinne (Animatrice)	Fondation ILDYS / Coordinatrice Dispositif Vas-y
ARENES Christopher	Coordinateur SR / Préfecture
BARRE Christine	Coordination SR / Préfecture
DE MONTECLER Paul	Élu référent sécurité routière / Fouesnant
GUIRIEC Justine	Fondation ILDYS / Dispositif Vas-y ergothérapeute
KERGASTELL Hélène	Médecin libéral agréée (aptitude à la conduite)
LAOT Ludovic	Fondation ILDYS Dispositif Vas-y / moniteur auto-école
LAOUENAN-LE LEC Françoise	Élue référente sécurité routière / Douarnenez
LEVASSEUR Francis	Intervenant départemental sécurité routière
PEIGNE Laurent	Coordination SR / Préfecture



**PRÉFET
DU FINISTÈRE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

COORDINATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cabinet
Direction des sécurités

2 boulevard du Finistère (site DDTM)
29325 Quimper Cedex
Tél : 02 98 76 52 00
Mél : pref-securite-routiere@finistere.gouv.fr
ddtm-radars@finistere.gouv.fr