



**PRÉFET
DE MAINE-ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



**Document Général
d'Orientations (DGO)
2023-2027**

Sommaire DGO

| | |
|--|----|
| Mot du Préfet..... | 5 |
| Signatures..... | 6 |
| 1. Volet 1 : accidentalité 2017-2021..... | 7 |
| 1.1. Présentation générale du département..... | 7 |
| 1.1.1. Situation géographique..... | 7 |
| 1.2. Mortalité routière, les victimes..... | 8 |
| 1.2.1. L'évolution de la mortalité routière de 2010 à 2021..... | 8 |
| 1.2.2. La répartition des personnes tuées en fonction de l'âge..... | 8 |
| 1.2.3. Les principales caractéristiques des victimes d'accident mortel..... | 9 |
| 1.3. Mortalité routière, les présumés responsables..... | 11 |
| 1.3.1. Répartition des présumés responsables en fonction de l'âge..... | 11 |
| 1.3.2. Les principales caractéristiques des présumés responsables d'accident mortel..... | 11 |
| 1.3.3. La répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)..... | 13 |
| 1.4. Risque routier professionnel..... | 14 |
| 1.4.1. Contexte du département de Maine-et-Loire..... | 14 |
| 1.4.2. Les indicateurs d'accidentalité pour le risque routier professionnel..... | 15 |
| 1.5. Réseau routier..... | 16 |
| 1.5.1. La composition du réseau routier dans le département de Maine-et-Loire..... | 16 |
| 1.5.2. L'accidentalité au regard du réseau routier emprunté..... | 16 |
| 1.5.3. Nombre de tués par mode de déplacement en agglomération ou hors agglomération (2017-2021)..... | 18 |
| 1.6. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute..... | 19 |
| 1.6.1. Typologie des accidents hors agglomérations..... | 19 |
| 1.6.2. Carte des accidents mortels situés hors agglomération..... | 20 |
| 1.6.3. Modes doux hors agglomération..... | 20 |
| 1.6.4. Les deux roues-motorisées 2RM hors agglomération..... | 22 |
| 1.6.5. Facteurs spécifiques des accidents corporels hors agglomération..... | 23 |
| 1.7. Principales caractéristiques des accidents en agglomération et hors autoroute..... | 24 |
| 1.7.1. Typologie des accidents en agglomération..... | 25 |
| 1.7.2. Carte des accidents mortels en agglomération..... | 26 |
| 1.7.3. Modes doux en agglomération..... | 26 |
| 1.7.4. Les deux roues-motorisées 2RM en agglomération..... | 28 |
| 1.7.5. Facteurs spécifiques des accidents corporels en agglomération..... | 29 |

| | |
|--|-----------|
| 1.8. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute..... | 30 |
| 1.9. Les enjeux et orientations pour 2023-2027..... | 30 |
| 1.9.1. Analyse des enjeux de sécurité routière sur le territoire..... | 30 |
| 1.9.2. Choix des enjeux pour le DGO 2022-2027..... | 31 |
| 2. Volet 2 : Bilan du précédent DGO 2018-2022..... | 32 |
| 2.1. Les enjeux et les orientations du DGO 2018-2022..... | 32 |
| 2.2. Volet répression – Le bilan des plans départementaux de contrôle routier..... | 39 |
| 2.3. Le bilan par enjeu des plans départementaux d’actions de sécurité routière annuels | 40 |
| 2.4. Le bilan de la gouvernance..... | 42 |
| 2.4.1. Le fonctionnement de la coordination..... | 42 |
| 2.4.2. Le comité de pilotage du DGO-PDASR..... | 42 |
| 2.4.3. Le Conseil départemental de prévention de la délinquance, d’aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes. 43 | |
| 2.4.4. Les CLSPD des communes de Maine-et-Loire..... | 43 |
| 3. Volet 3 : Les orientations d’actions..... | 44 |
| 3.1. Présentation..... | 44 |
| 3.2. Les orientations d’actions par enjeu..... | 44 |
| 3.2.1. Enjeu les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs),..... | 45 |
| 3.2.2. Enjeu les nouveaux modes de mobilités (vélos, Engin de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), ...),..... | 50 |
| 3.2.3. Enjeu les deux-roues motorisés..... | 54 |
| 3.2.4. Enjeu le risque routier professionnel..... | 58 |
| 3.2.5. Les clés pour mettre en œuvre une action..... | 64 |
| 3.3. La gouvernance du document général d’orientations et des PDASR..... | 66 |
| 3.3.1. Présentation des instances..... | 66 |
| 3.3.2. Bilan de la gouvernance locale depuis 2018, année d’engagement du document général d’orientations en vigueur..... | 66 |
| 3.3.3. Les instances du DGO 2023-2027..... | 67 |
| Annexe :..... | 68 |
| 4. Cadre général du Document Général d’Orientations..... | 68 |
| 5. Démarche d’élaboration..... | 68 |
| 5.1. La détermination des orientations d’actions..... | 68 |
| 5.2. Le calendrier de la démarche d’élaboration du DGO 2023-2027..... | 69 |
| 5.2.1. La réunion du comité de pilotage du 20 octobre 2022 avec visite de la DISR... 69 | |
| 5.2.2. Consultation des experts en novembre, décembre 2022 et janvier 2023..... | 70 |

| | |
|---|-----------|
| 5.2.3. Consultation écrite ouverte à tous les partenaires en janvier 2023..... | 70 |
| 5.2.4. Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes de fin janvier 2023..... | 70 |
| 5.2.5. Séminaire DGO 2023-2027 du 2 février 2023 – détermination des orientations d'action..... | 71 |
| 5.2.6. Rédaction du DGO 2023-2027..... | 71 |
| 5.2.7. Comité de pilotage du DGO 2023-2027 de fin mars 2023 pour présentation et signature..... | 72 |
| 6. Les instances administratives participant à l'élaboration du document général d'orientations de la politique publique de sécurité routière..... | 73 |
| 6.1. Le comité de pilotage du DGO-PDASR..... | 73 |
| 6.2. Le Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes..... | 73 |
| 7. Liste des partenaires de la sécurité routière dans le département pour la consultation | 74 |
| 8. Fiche technique – animation du séminaire du 2 février 2023..... | 78 |
| 8.1. Constat sur l'élaboration du DGO 2018-2022..... | 78 |
| 8.2. Deux objectifs de l'animation..... | 78 |
| 8.3. Déroulé du séminaire du 2 février 2023..... | 79 |
| 8.4. Les 5 thématiques des ateliers et les questions associées..... | 81 |
| 8.5. L'équipe d'animation..... | 83 |
| 8.6. Préparation de la salle et matériel nécessaire..... | 83 |

Mot du Préfet

La Sécurité Routière est une des politiques publiques prioritaires de l'État. Sa mise en œuvre depuis plusieurs décennies a permis de diviser par 5 la mortalité routière en France, grâce à la forte mobilisation des forces de l'ordre et la multiplication des actions de prévention animées ou soutenues par les services de l'État, au niveau national et dans les territoires.

Toutefois, en dépit de tous ces efforts, le nombre de morts sur les routes demeure trop élevé, notamment par la persistance de comportements irresponsables et à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect du code de la route, téléphone au volant...).

Les chiffres de 2022 dans le Maine-et-Loire, bien que non encore consolidés, n'échappent pas à ce constat. L'année passée a été marquée par une mortalité en forte hausse, synonyme de vies brisées et de familles anéanties.

Malgré ces mauvais 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, le lancement d'un nouveau Document Général d'Orientations – DGO (2023-2027) constitue une 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 par l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière réunis en séminaire. La méthode d'élaboration collaborative nous a permis de dresser un état des lieux et d'imaginer les nouvelles orientations adaptées aux spécificités du département, sans se substituer aux actions déjà existantes.

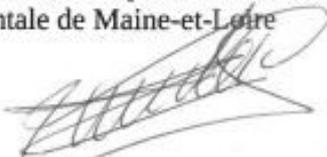
Le DGO (2023-2027) fixe ainsi les axes prioritaires de la politique à mettre en œuvre pour faire reculer l'insécurité routière. Sa traduction opérationnelle sera réalisée par la programmation annuelle du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui a pour vocation d'organiser, de subventionner et d'évaluer les actions en lien avec les orientations définies dans le DGO.

Une forte dynamique est engagée dans notre département, elle doit se poursuivre et s'amplifier pour que chaque vie sauvée soit une victoire. Je sais pouvoir compter sur notre engagement commun et notre mobilisation pour réduire l'accidentalité sur les routes de Maine-et-Loire.

Le Préfet

Pierre ORY

Signatures

| | |
|---|--|
|  <p>PRÉFET DE MAINE-ET-LOIRE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p> | <p>Préfet de Maine-et-Loire</p>  |
| <p>DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE</p>  | <p>Président du Conseil Départemental</p>  |
|  <p>ASSOCIATION DES MAIRES ET DES PRÉSIDENTS DE COMMUNAUTÉS DE MAINE-ET-LOIRE</p> | <p>Président de l'Association départementale des Maires de France</p>  |
|  <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p> | <p>Procureur de la République d'Angers</p>  |
|  <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p> | <p>Procureure de la République de Saumur</p>  |
|  <p>Gendarmerie nationale</p> | <p>Commandant de Groupement de Gendarmerie Départementale de Maine-et-Loire</p>  |
|  <p>POLICE NATIONALE</p> | <p>Directeur Départemental de la Sécurité Publique</p>  |

1. Volet 1 : accidentalité 2017-2021

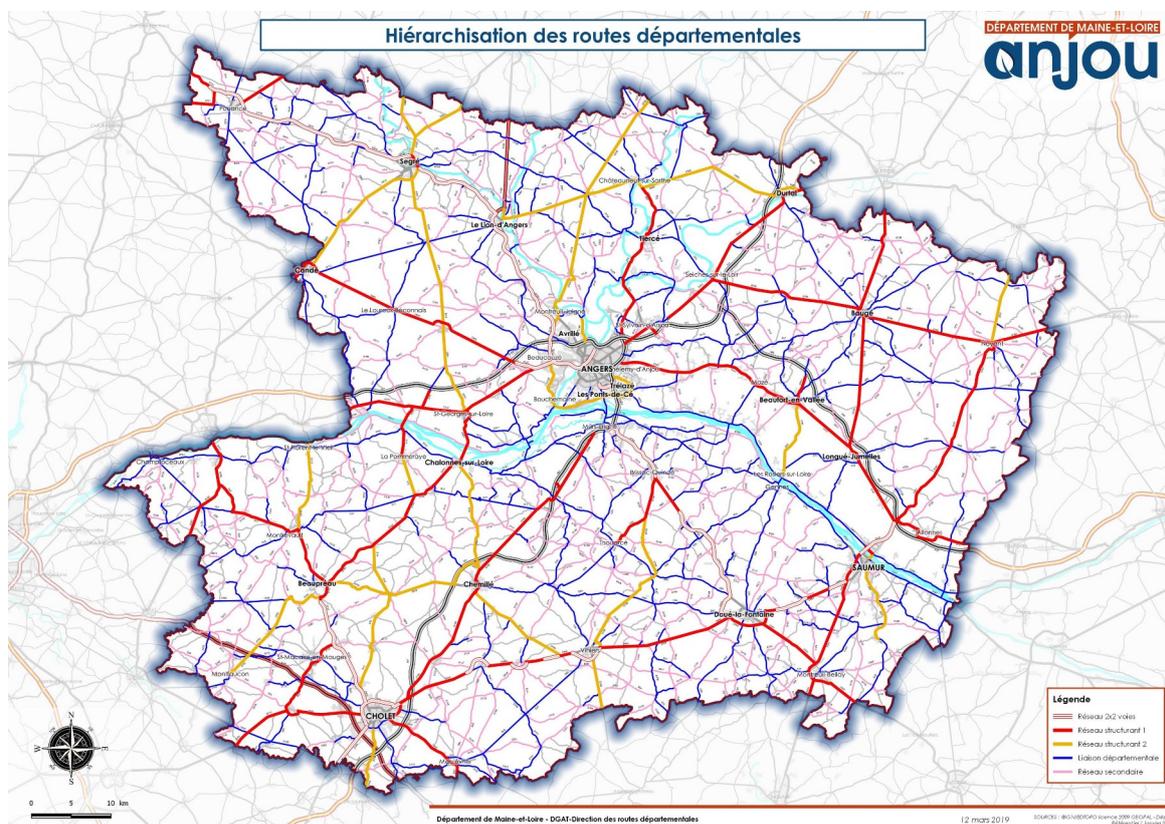
1.1. Présentation générale du département

1.1.1. Situation géographique

En 2019, le département comptait 818 273 habitants, en augmentation de 2,26 % par rapport à 2013 (France hors Mayotte : +2,17 %). Avec 7 107 km², c'est le 16^e département de France par sa superficie et le 27^e par sa population.

Le Maine-et-Loire est le second département industriel des Pays-de-la-Loire avec 61 500 emplois dans l'industrie. L'agroalimentaire emploie 15 000 personnes et la construction 16 000 personnes.

Le maillage routier territorial est composé de 3 axes autoroutiers (axe Paris-Nantes, Angers-Les Sables-d'Olonne, Angers-Tours) et d'un maillage de routes départementales structurantes, de dessertes locales ou de liaisons. Le réseau communal représente 11 400 km.



Selon le classement des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) 2022 du CEREMA, le Maine-et-Loire appartient à la famille des départements mono polarisés. Il s'agit essentiellement de départements avec une ville forte qui concentre l'essentiel des activités et attire l'essentiel des déplacements. En dehors de cette ville centre, le reste du département est à dominante rurale.

1.2. Mortalité routière, les victimes

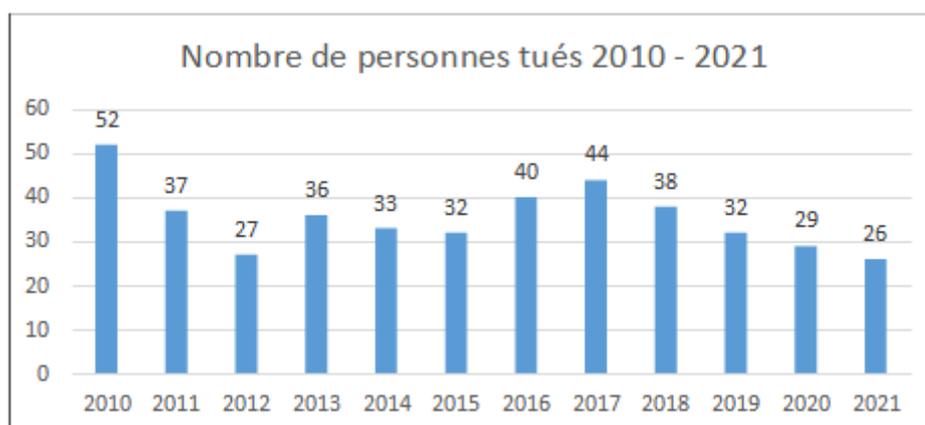
1.2.1. L'évolution de la mortalité routière de 2010 à 2021

Rappel liminaire : Les données d'accidentalité 2022 seront consolidées dans le courant du 2^e semestre 2023 et ne figurent donc pas dans le présent bilan.

La mortalité routière a été fluctuante sur les 11 dernières années jusqu'en 2017 où s'est amorcée une baisse progressive du nombre de tués.

Néanmoins, la plus faible mortalité des années 2020 et 2021 s'explique en grande partie par l'effet des restrictions de déplacement et aux incitations au télétravail liées la crise sanitaire.

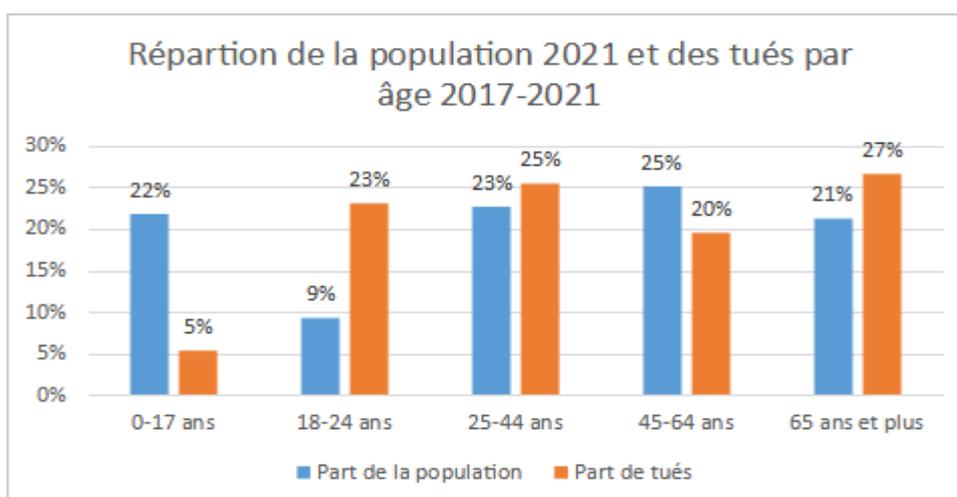
169 personnes ont été tuées sur 5 ans (2017-2021) :



Le taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants s'élève à 41 contre 44 pour les départements de la même famille ILSR et 47 selon le niveau national, ce qui fait du Maine-et-Loire un département relativement moins touché par la mortalité routière.

1.2.2. La répartition des personnes tuées en fonction de l'âge

L'analyse de la répartition de la population par âge et la répartition des tués par âge (2017-2021) montre que **les classes 18-24 et plus de 65 ans sont les plus touchées par la mortalité routière :**

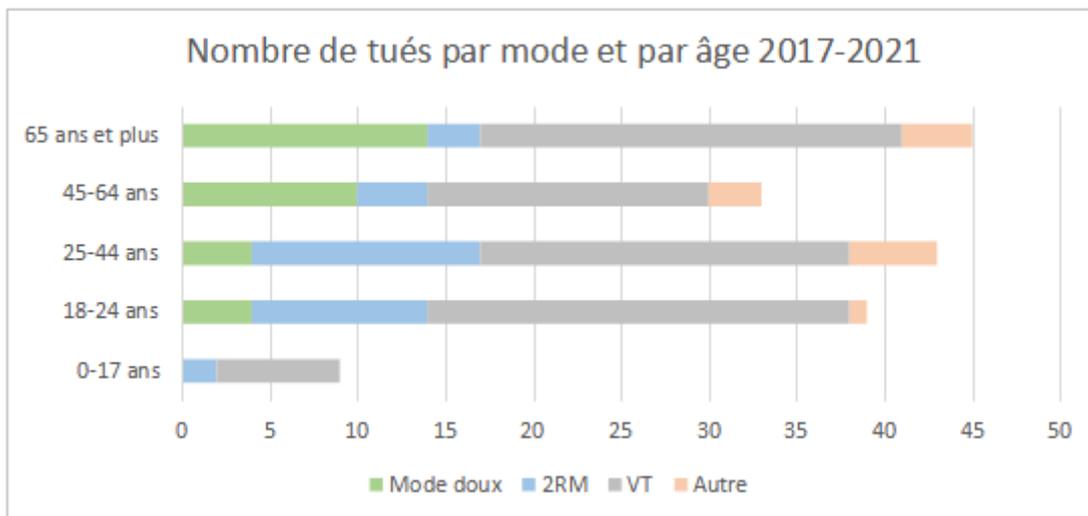


Focus 18-24 ans :

Sur les 169 tués, 39 ont entre 18 et 24 ans.

- 45 accidents mortels ont un conducteur âgé entre 18 et 24 ans ;
- Dans les 45 accidents mortels, 34 conducteurs âgés entre 18 et 24 ans sont présumés responsables.

L'analyse du nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021) montre que si la part des tués en véhicules de tourisme reste quasi identique quel que soit l'âge, **les usagers des modes doux sont d'autant plus impliqués que l'âge augmente.**

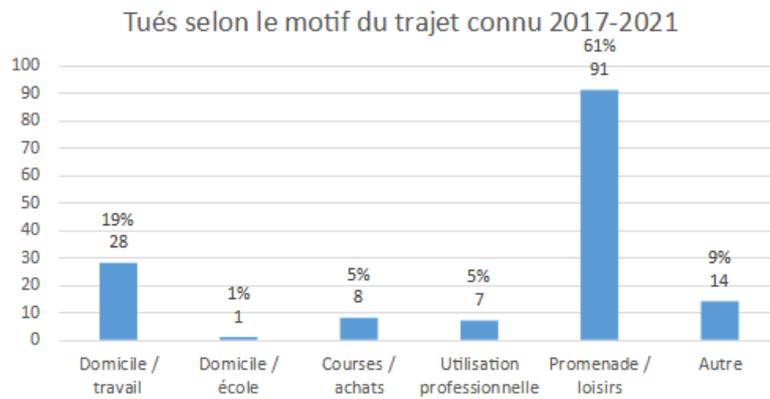
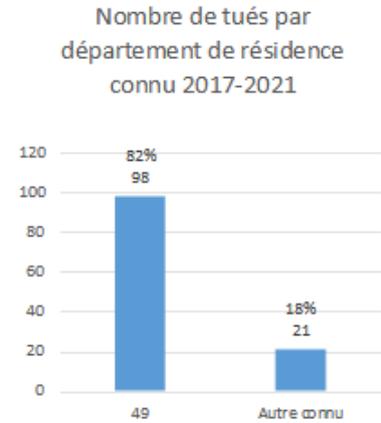
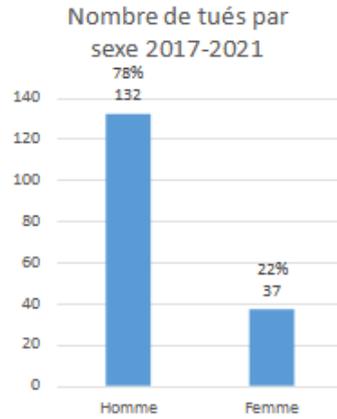
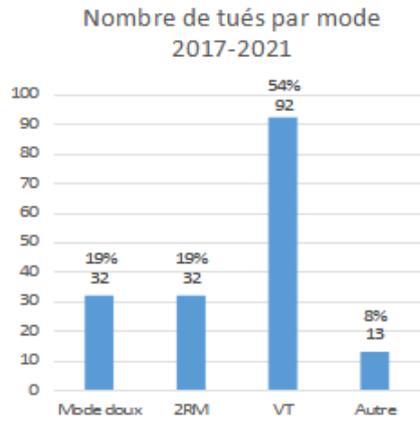


N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) – 2RM | véhicules de tourisme – VT | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

1.2.3. Les principales caractéristiques des victimes d'accident mortel

Parmi les 169 tués sur la période 2017-2021, on relève plusieurs caractéristiques importantes :

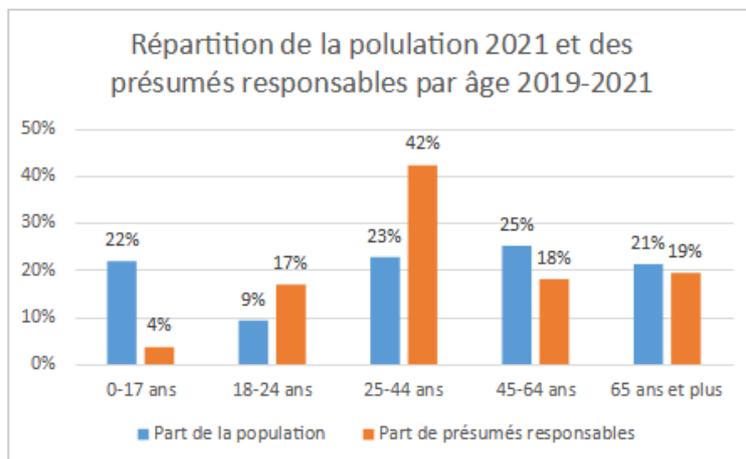
- 38 % des tués sont des usagers vulnérables ;
- 78 % des tués sont des hommes ;
- 82 % des tués dont le lieu de résidence est connu sont du Maine-et-Loire ;
- 61 % des tués étaient sur un trajet promenade/loisirs ;
- 33 % des tués étaient retraités.



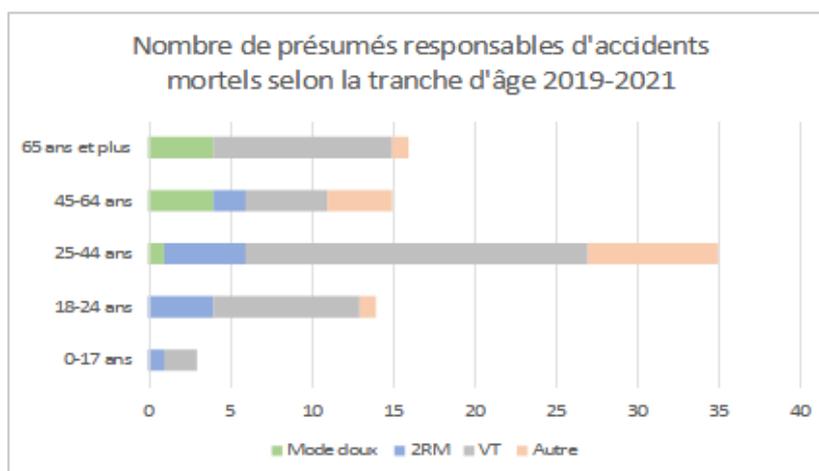
1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

1.3.1. Répartition des présumés responsables en fonction de l'âge

D'un point de vue global, la tranche des 25-44 ans est la classe d'âge la plus représentative des présumés responsables :



En mode doux, les tranches 45-64 ans et 65 ans et plus sont les plus représentées parmi les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021), identifiées en vert sur le graphique suivant.

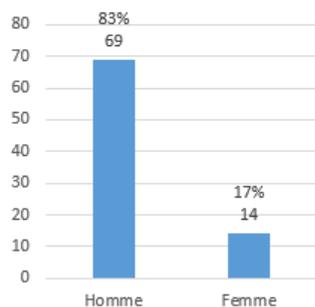


1.3.2. Les principales caractéristiques des présumés responsables d'accident mortel

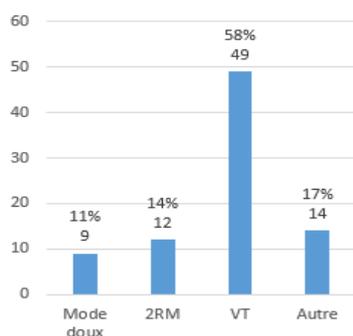
Parmi les présumés responsables, on relève cinq caractéristiques majeures :

- 83 % des présumés responsables sont des hommes ;
- 58 % des présumés responsables sont conducteurs de véhicules de tourisme ;
- 82 % des présumés responsables sont angevins ;

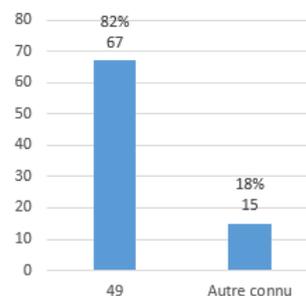
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021

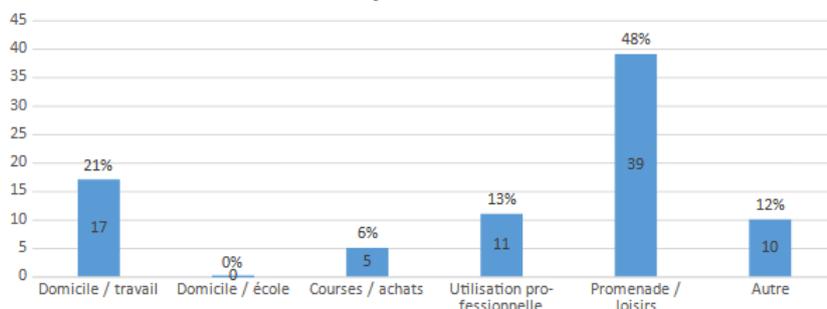


Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



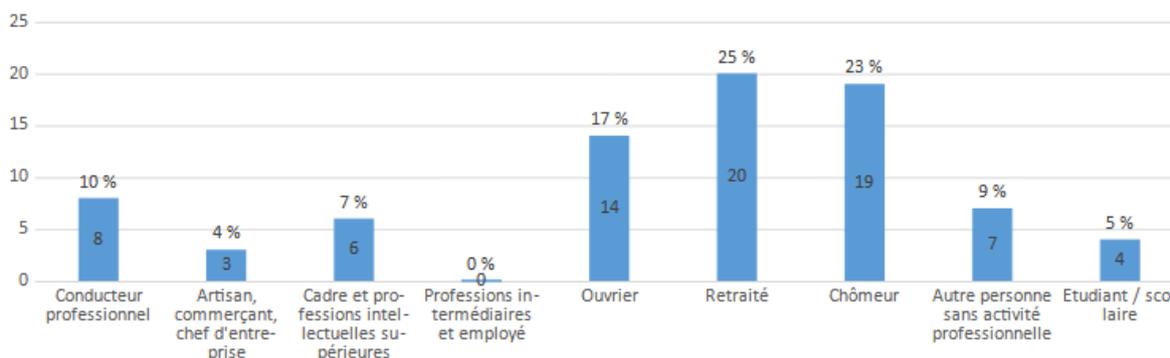
- 48 % des présumés responsables sont sur un trajet Promenade/loisirs ;

Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



- 57 % des présumés responsables sont sans emploi retraité, chômeur ou sans activité professionnelle :

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



1.3.3. La répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)

Le tableau suivant présente la répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) en faisant la distinction homme/femme.

| | Homme | Femme | Total |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Vitesse excessive ou inadaptée | 18 | 3 | 21 |
| Alcool seul | 19 | 2 | 21 |
| Stupéfiant seul | 11 | 1 | 12 |
| Alcool et stupéfiant | 6 | 0 | 6 |
| Inattention - téléphone | 7 | 3 | 10 |
| Non respect de la priorité | 7 | 4 | 11 |
| Malaise | 6 | 1 | 7 |
| Somnolence - fatigue | 1 | 0 | 1 |
| Médicaments | 0 | 0 | 0 |
| Contresens | 0 | 0 | 0 |
| Dépassement dangereux | 2 | 0 | 2 |
| Changement de file | 3 | 0 | 3 |
| Non respect des distances de sécurité | 0 | 0 | 0 |
| Eblouissement | 1 | 0 | 1 |
| Autre cause | 9 | 1 | 10 |
| Cause indéterminée | 8 | 1 | 9 |
| Nombre de PR avec au moins 1 facteur | 69 | 14 | 83 |

Que ce soit globalement ou lorsque le présumé responsable est un homme, l'alcool et la vitesse excessive sont les causes principales des accidents mortels.

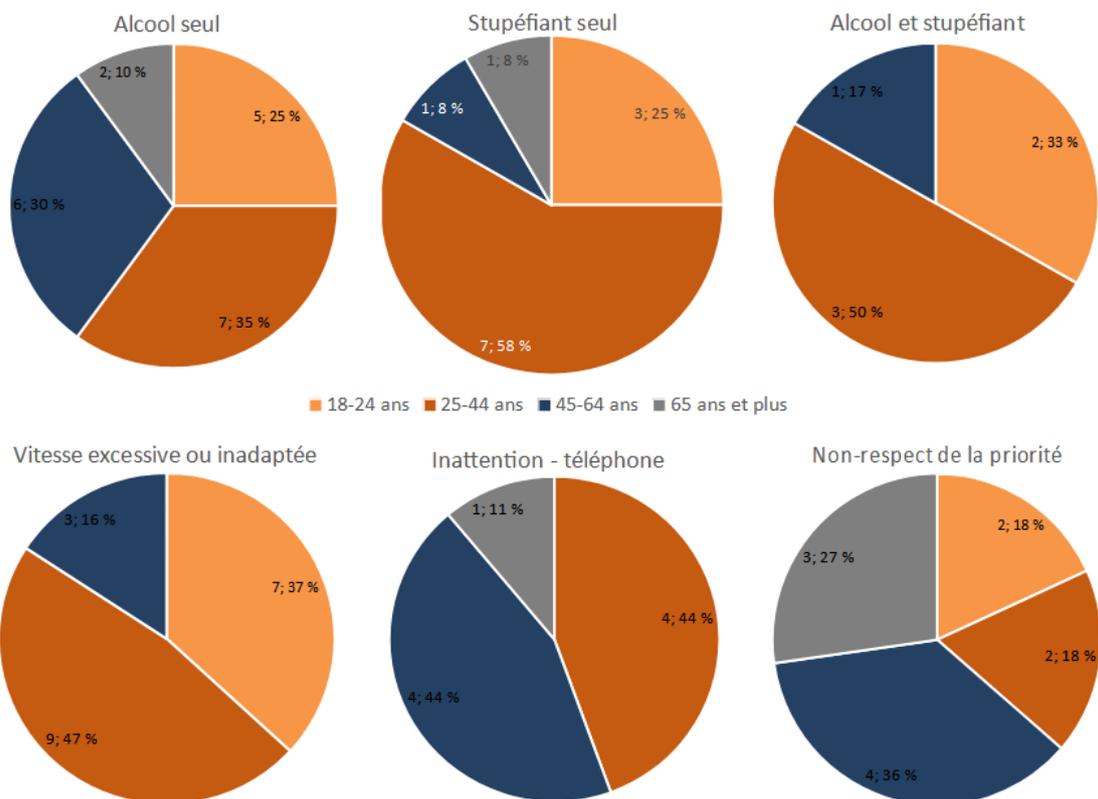
Quand le présumé responsable est une femme, les trois causes principales d'accident mortel sont le non-respect de la priorité, la vitesse excessive ou inadaptée et l'inattention.

Le tableau en début de page suivante présente quant à lui la répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021).

L'alcool au volant concerne toutes les générations. Les causes « alcool seul », « alcool et stupéfiant » et « vitesse excessive ou inadaptée » sont très présentes chez les 18-24 ans.

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est majoritairement présente chez les 25-44 ans.

De même, parmi les présumés responsables d'accidents mortels contrôlés positifs aux stupéfiants, plus de la moitié est âgée de 25 à 44 ans.



1.4. Risque routier professionnel

1.4.1. Contexte du département de Maine-et-Loire

Les habitants des Pays de la Loire privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile-travail quelle que soit la distance à parcourir. En 2017, 84 % des personnes qui se déplacent pour rejoindre leur lieu de travail utilisent la voiture, 7 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux dont 5 % la marche et 3 % le vélo. Le recours à la voiture dépend en partie de la distance à parcourir et de l'offre en transports en commun. Ainsi, la part de la voiture diminue avec la réduction des distances domicile-travail. Les transports en commun sont l'apanage des grandes villes. Les modes de déplacement doux sont caractéristiques des petites distances.

Le recours à la voiture est moindre dans les aires d'attraction de Nantes, Le Mans et Angers, en lien avec des réseaux de transports en commun intra-urbains plus développés dans ces grandes villes. Les navetteurs y sont moins de 82 % à être au volant. C'est surtout le cas dans les grands pôles de ces trois villes, avec un recours à la voiture pour 58 % des actifs en emploi à Nantes, respectivement 65 % au Mans et 67 % à Angers.

Source : Conseil de développement Loire Angers 2019



SE RENDRE AU TRAVAIL

La voiture privilégiée, en campagne comme en ville !

Dans les Pays de la Loire, 1 déplacement sur 5 sert à effectuer un trajet domicile/travail. Avec les achats (1/5) et les loisirs (1/5), le travail est un des trois principaux motifs de déplacement.



SALARIÉS UTILISANT LEUR VOITURE
selon le lieu d'habitation
en %

| | |
|--------------------------------|------|
| Pays de la Loire | 80 % |
| Zone rurale | 89 % |
| Zone périurbaine | 87 % |
| Angers | 60 % |
| Anjou Loir & Sarthe | |
| Loire Layon Aubance | 85 % |



MODES DE DÉPLACEMENT UTILISÉS⁴
par les habitants d'Angers
en %

| | |
|----------------------|------|
| Voiture individuelle | 60 % |
| Transports en commun | 18 % |
| Vélo | 9 % |
| Marche | 12 % |

Près de 9 actifs sur 10 résidant dans le Pôle métropolitain Loire Angers travaillent sur le territoire.



DISTANCE DOMICILE/TRAVAIL⁵
selon le lieu d'habitation
moyenne parcourue en km

| | | |
|--------------------------------|--------|-------|
| Pays de la Loire | ----> | 12 km |
| Angers | --> | 6 km |
| Anjou Loir & Sarthe | -----> | 16 km |
| Loire Layon Aubance | | |



LE CAS DES JEUNES ACTIFS
habitant ou travaillant surtout à Angers
enquête UnisCité - Conseil de développement 2019

| | |
|----------------------|------|
| Voiture individuelle | 32 % |
| Transports en commun | 36 % |
| Vélo | 14 % |

1.4.2. Les indicateurs d'accidentalité pour le risque routier professionnel

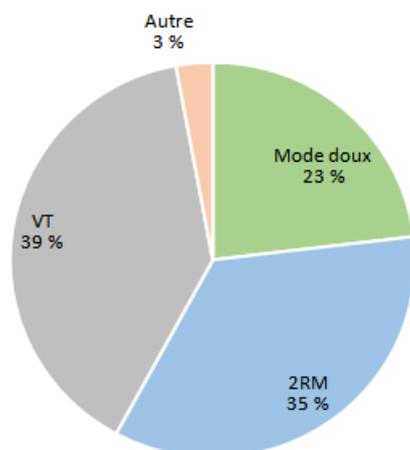
72 tués sur 169 le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021).

35 tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021).

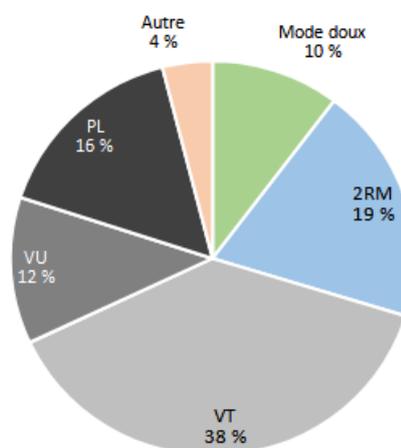
Ainsi en Maine-et-Loire, 43 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel. 21 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel. (France 2019 : respectivement 38 % et 12.5%).

Les graphiques suivants présentent la répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail et en trajet professionnel selon leur mode de déplacement (2017-2021).

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

1.5. Réseau routier

La notion « hors agglomération » correspond dans le Code de la route à tous les espaces et lieux de France hors des villes, villages et grandes villes. Ce sont les espaces de circulation qui relient les villes et villages et qui connaissent une densité d'habitation plus faible que ces derniers.

Le terme « en agglomération » désigne quant à lui les espaces et les lieux dans les villes, villages et grandes villes, caractérisés « par des immeubles bâtis rapprochés » au sens de l'article R 110-2 du Code de la route.

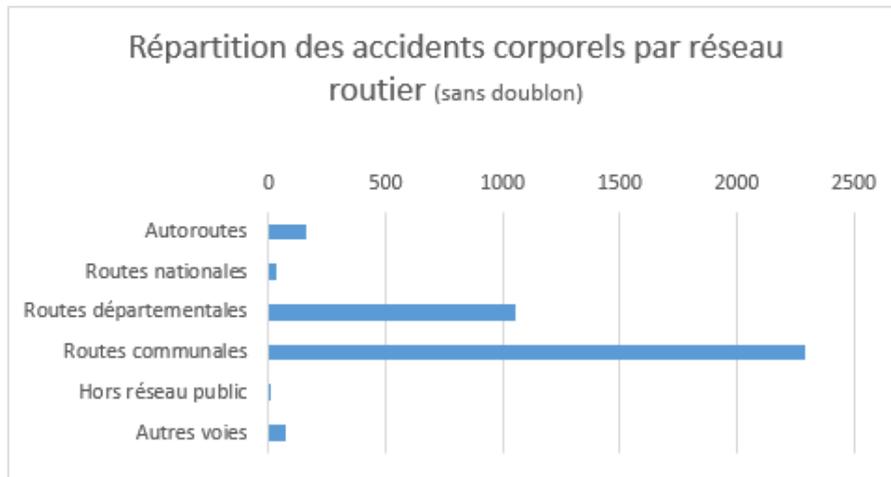
C'est le maire qui fixe les limites d'agglomération de la commune, délimitées par les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.

1.5.1. La composition du réseau routier dans le département de Maine-et-Loire

Au 31 décembre 2017, la longueur totale du réseau routier du département de Maine-et-Loire est de 16 616 kilomètres, se répartissant en 194 km d'autoroutes, 47 km de routes nationales, 4 855 km de routes départementales et 11 520 km de voies communales.

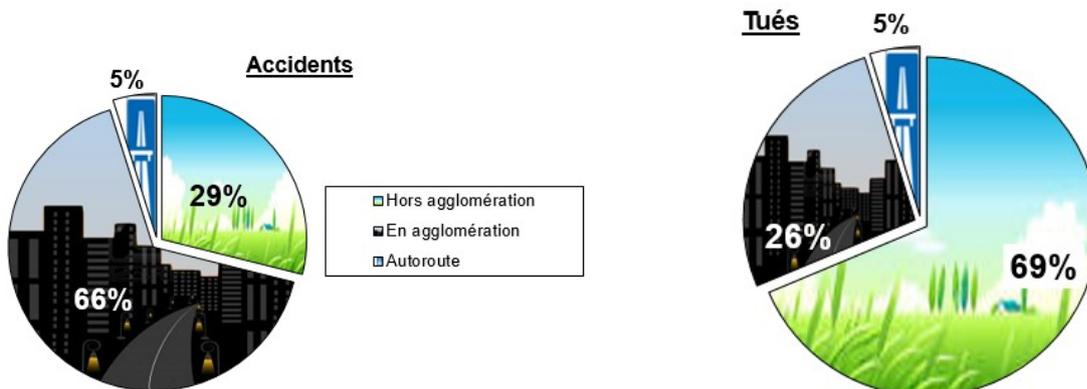
1.5.2. L'accidentalité au regard du réseau routier emprunté

La répartition des accidents en fonction de la domanialité du réseau routier est proportionnelle à la répartition du nombre de kilomètres de chaque réseau routier. C'est pourquoi, le réseau communal concentre la majeure partie des accidents.

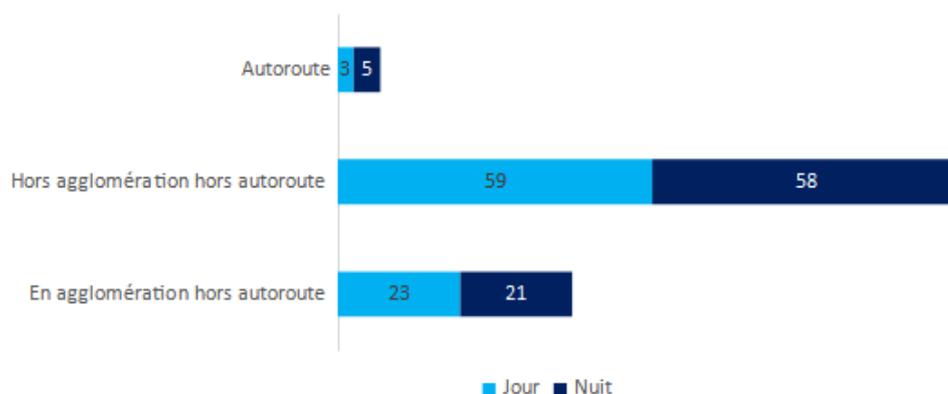


Si 66 % des accidents ont lieu en agglomération, 69 % des tués le sont hors agglomération et hors autoroute à cause de la vitesse pratiquée.

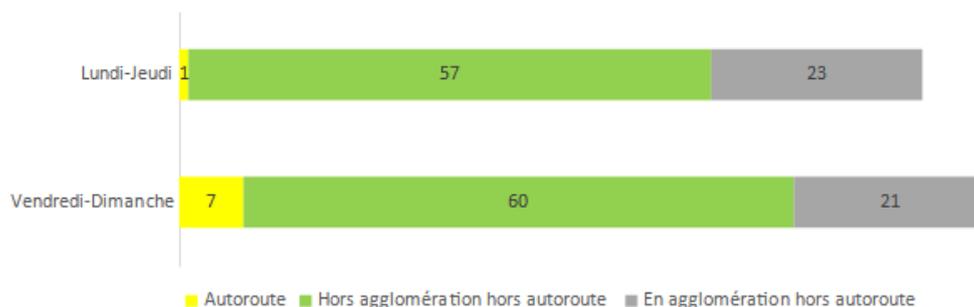
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



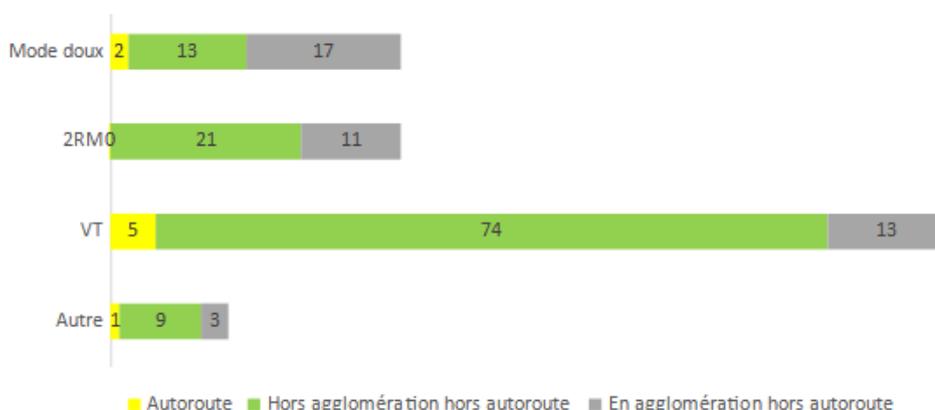
Les accidents sont aussi graves de jour comme de nuit hors agglomération comme le montre la répartition du nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021).



Les fins de semaines concentrent plus d'accidents mortels que durant les 4 premiers jours comme l'illustre le graphique du nombre de tués pour les jours lundi-Jeudi et vendredi-dimanche selon le milieu (2017-2021).



1.5.3. Nombre de tués par mode de déplacement en agglomération ou hors agglomération (2017-2021)



NB : deux piétons sont décédés sur autoroute.



Les piétons sont tués principalement en agglomération (11 tués contre 7 tués hors agglomération). Les accidents impliquant un piéton sont majoritairement en agglomération (94,5 %) sur le réseau communal (82 %).



Les cyclistes sont tués principalement hors agglomération (8 tués contre 6 tués en agglomération). Les accidents impliquant un cycliste sont majoritairement en agglomération (89 %) sur le réseau communal (83 %).



Les cyclomotoristes sont tués principalement hors agglomération (7 tués contre 4 tués en agglomération). Les accidents impliquant un cyclomotoriste sont majoritairement en agglomération (69 %) sur le réseau communal (72 %).



Les motards sont tués principalement hors agglomération (14 tués contre 7 en agglomération). Les accidents impliquant un motard sont majoritairement en agglomération (57 %) sur le réseau communal (51 %).



Les usagers (conducteur + passagers) de véhicule de tourisme sont tués principalement hors agglomération (79 tués contre 13 tués en agglomération). Les accidents impliquant un usager de véhicule de tourisme sont majoritairement en agglomération (69 %) sur le réseau communal (63 %).

1.6. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération et hors autoroute

Sauf spécification particulière restreignant l'étude aux accidents mortels, l'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués plus les blessés.

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

Rappel: Au sens du Code de la route, le terme hors agglomération désigne tous les espaces et lieux de France hors des villes, villages et grandes villes. Ce sont les espaces de circulation qui relient les villes et villages et qui connaissent une densité d'habitation plus faible que ces derniers. C'est le maire qui fixe les limites d'agglomération de la commune, délimitées par les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération .

1.6.1. Typologie des accidents hors agglomérations



Sur les 164 accidents mortels survenus sur la période, 111 sont hors agglomération et hors autoroute.

« Qui tue + blesse qui » hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Hors agglomération, le département comptabilise peu d'accidents seuls, sans tiers, pour les usagers de vélos ou de cyclos, contrairement à un environnement en agglomération.

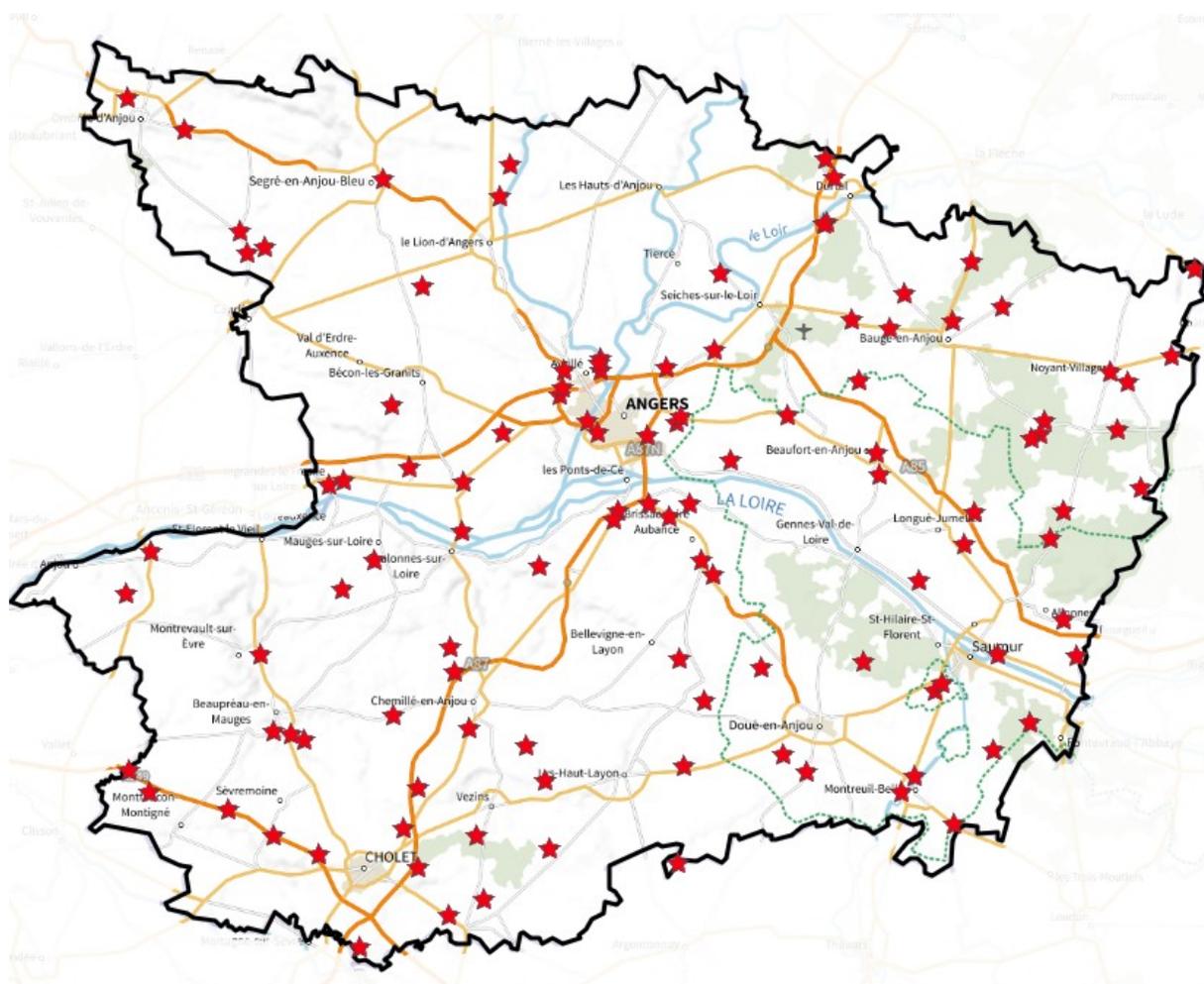
| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Total |
|----------------------------|--------|------|-------|------|-----|----|----|----|-------|---------|
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 10 | 43 | 91 | 303 | 16 | 13 | 6 | 14 | 496 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Vélo | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Cyclo | 3 | 1 | 2 | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 2 | 16 |
| Moto | 0 | 3 | 4 | 12 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| VL | 12 | 37 | 75 | 68 | 346 | 13 | 6 | 2 | 14 | 573 |
| VU | 2 | 8 | 2 | 13 | 29 | 4 | 2 | 0 | 0 | 60 |
| PL | 0 | 4 | 3 | 5 | 44 | 6 | 1 | 0 | 0 | 63 |
| TC | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Autre | 1 | 2 | 5 | 13 | 15 | 0 | 0 | 0 | 1 | 37 |
| MULTICOLLISION | 3 | 7 | 2 | 11 | 98 | 2 | 3 | 0 | 0 | 126 |
| TOTAL | 23 | 73 | 138 | 221 | 851 | 41 | 25 | 8 | 31 | 1411 |
| <i>Part de victimes</i> | 2% | 5% | 10% | 16% | 60% | 3% | 2% | 1% | 2% | 100,00% |

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus.

1.6.2. Carte des accidents mortels situés hors agglomération

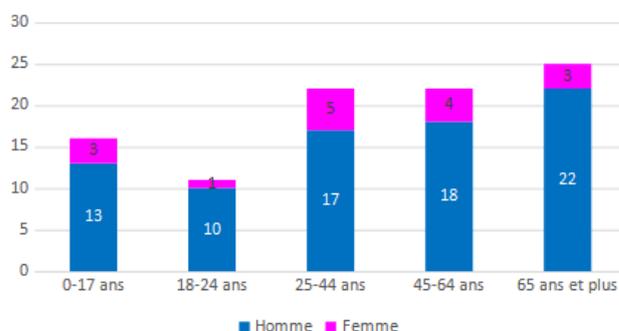


1.6.3. Modes doux hors agglomération

Évolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 hors agglomération : - 24%

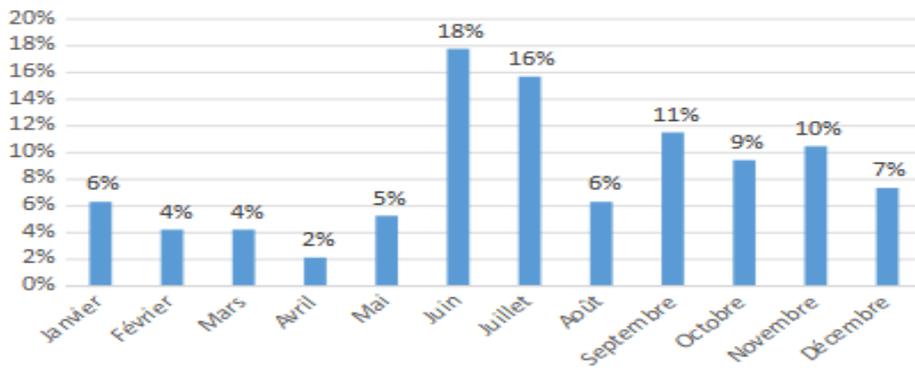
Le graphique ci-dessous présente les victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021).

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021

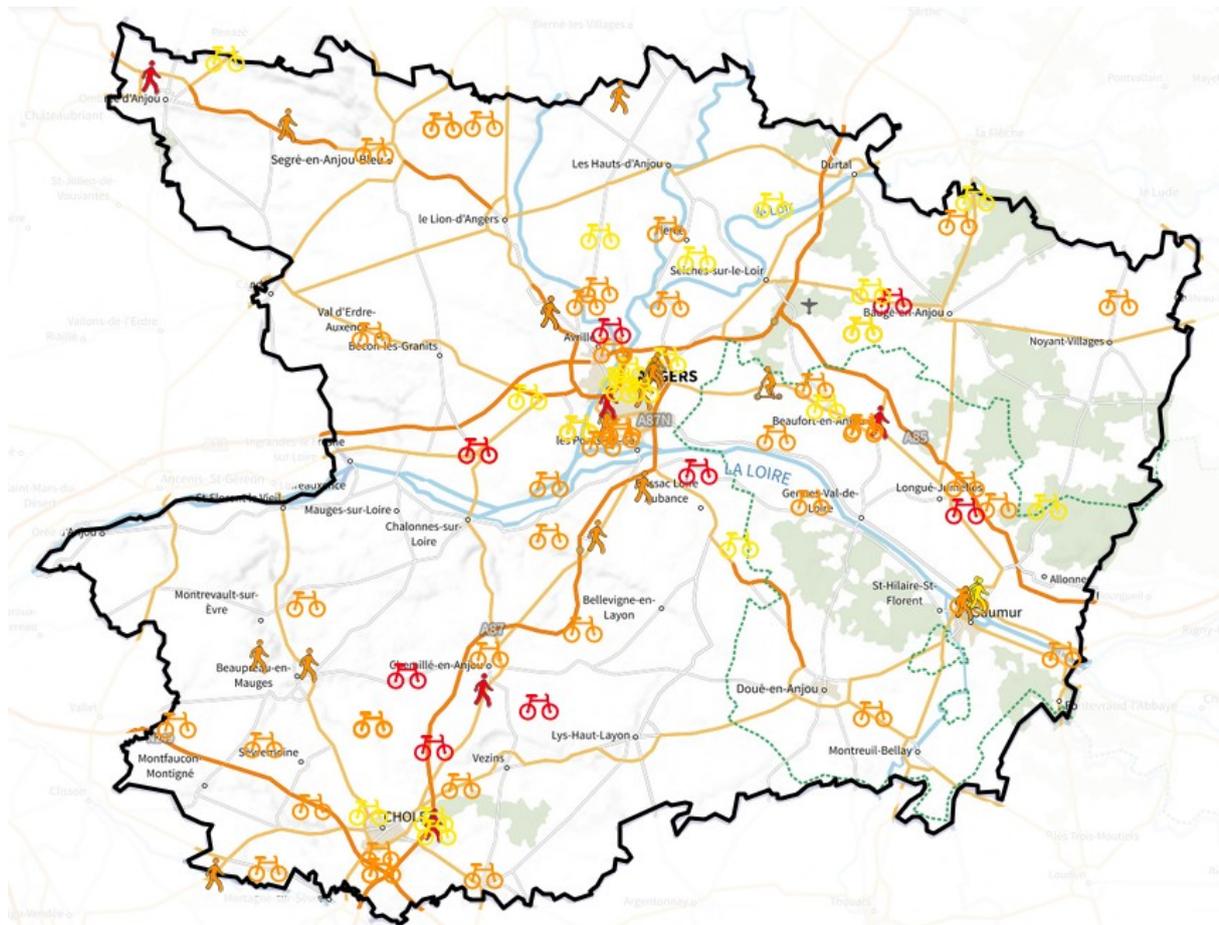


Les plus de 65 ans, plus fragiles, sont davantage représentés dans la mortalité des modes doux. Les chutes à vélo ainsi que les chocs ont davantage de conséquences pour ces usagers.

La répartition en pourcentage des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021) montre un aspect saisonnier de l'accidentalité à rapprocher d'une utilisation plus importante des modes doux en période estivale.



La carte ci-dessous présente les accidents corporels hors agglomération par un pictogramme pour le mode doux impliqué avec l'indice de gravité : rouge – mortel, orange – blessé grave, jaune – blessé léger. On identifie une forte concentration sur le territoire d'Angers Loire Métropole mais hors agglomération.

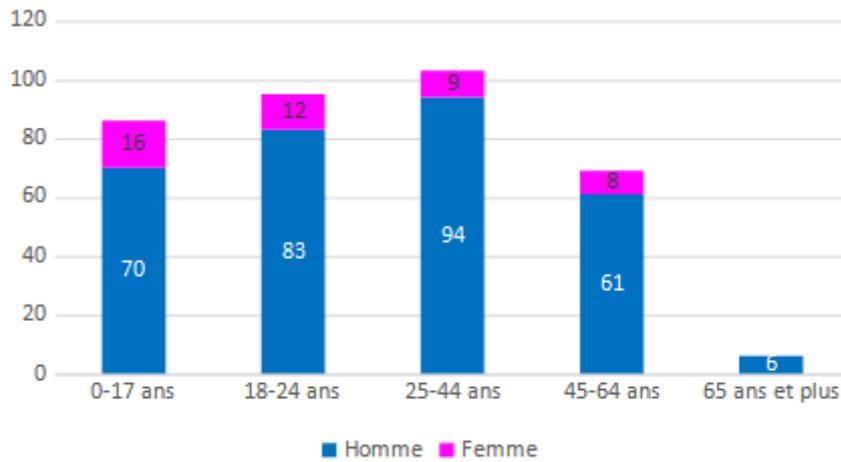


1.6.4. Les deux roues-motorisées 2RM hors agglomération

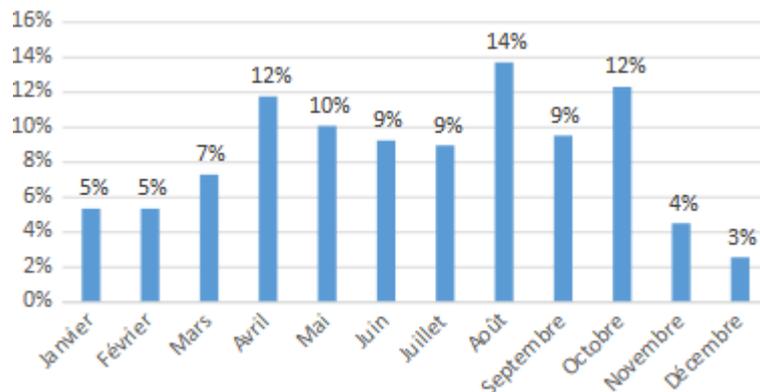


Évolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 hors agglomération : + 5 %.

Le graphique ci-dessous présente la répartition des victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le genre hors agglomération (2017-2021).

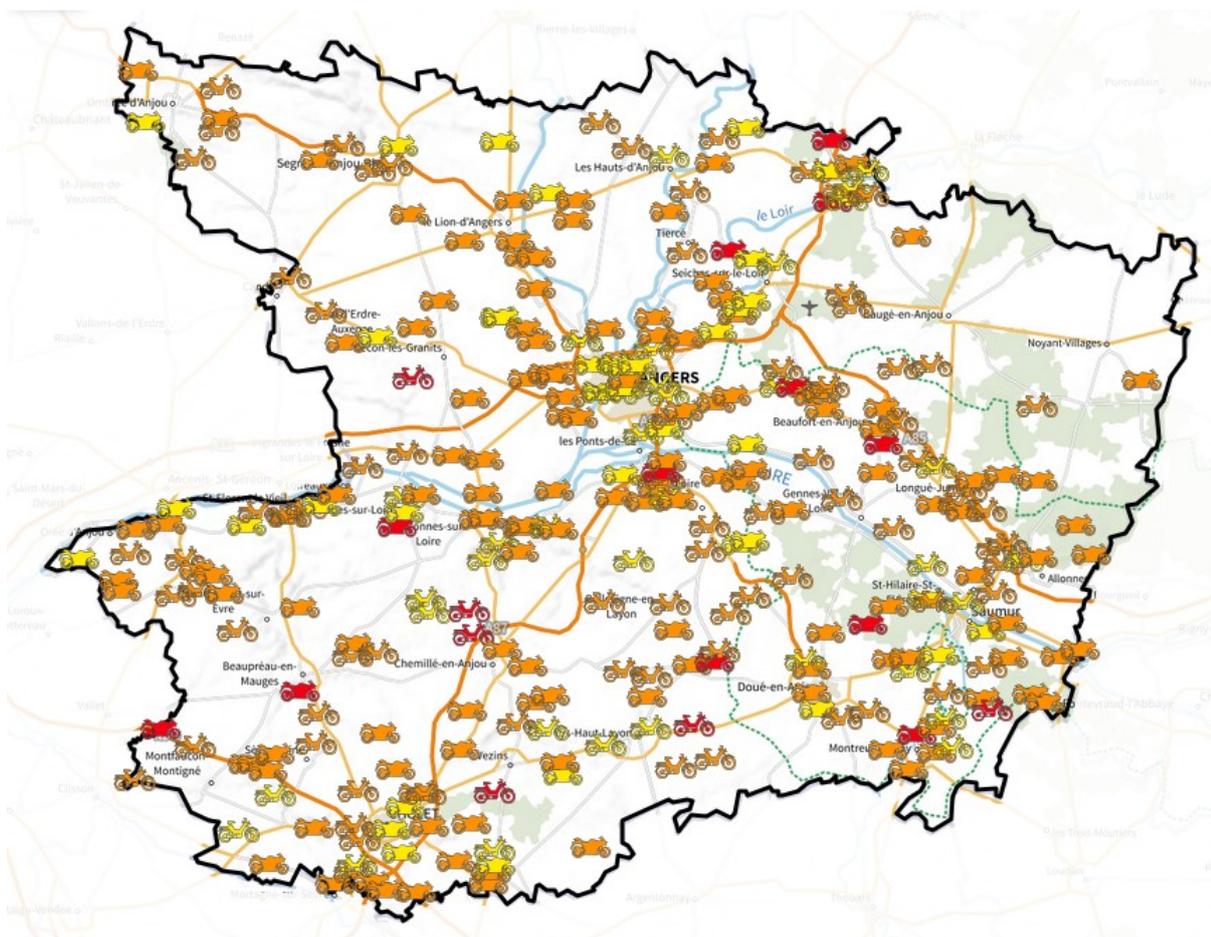


La répartition en pourcentage des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021) présente une saisonnalité estivale. L'accidentalité chute les mois d'hiver en corrélation avec la baisse du trafic 2RM.



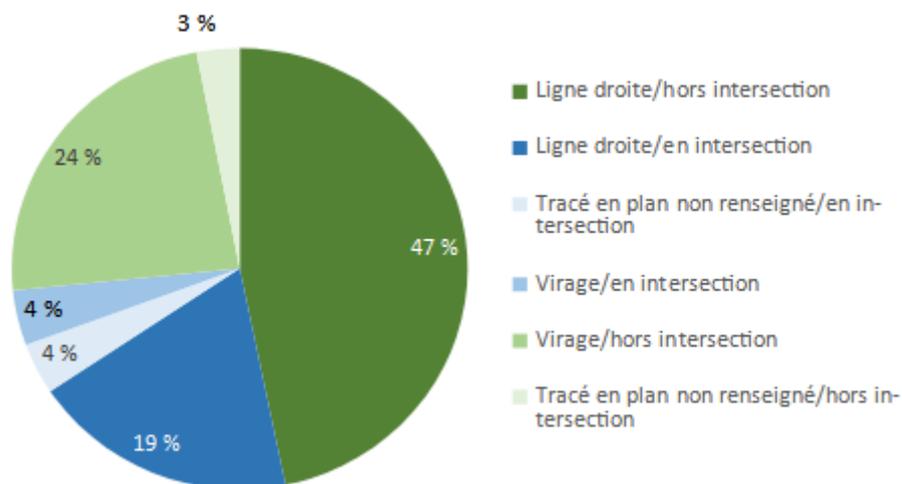
La carte ci-après indique par un pictogramme chaque 2RM impliqué dans l'accident hors agglomération suivant l'indice de gravité, rouge – mortel, orange – blessé grave, jaune – blessé léger.

Il apparaît une représentation homogène sur le département.



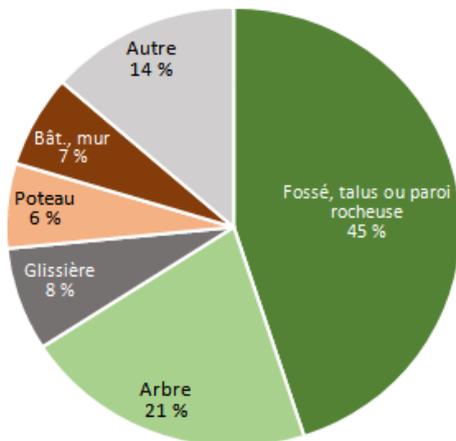
1.6.5. Facteurs spécifiques des accidents corporels hors agglomération

La répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021) montre qu'un accident corporel sur deux (1/2) a lieu en ligne droite et hors intersection.

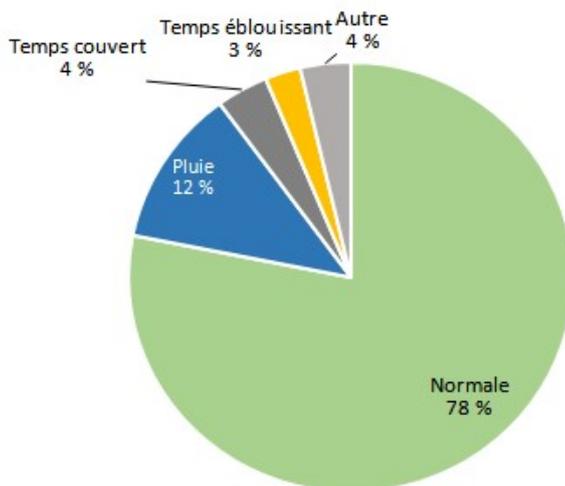


Aide à la lecture : la répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (74 %), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (27 %). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (66 %), celle pour les victimes en virage sur les 2 parties claires (28 %).

Le graphique ci-dessous montre la répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) dans le cas d'un accident avec véhicule seul.



La répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021) fait apparaître que quatre accidents sur cinq (4/5) a lieu dans des conditions atmosphériques normales.



1.7. Principales caractéristiques des accidents en agglomération et hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée.

Rappel : Au sens du Code de la route, le terme « en agglomération » désigne les espaces et les lieux dans les villes, villages et grandes villes, caractérisés « par des immeubles bâtis rapprochés ». C'est le maire qui fixe les limites d'agglomération de la commune, délimitées par les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération .

1.7.1. Typologie des accidents en agglomération

« Qui tue + blesse qui » en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Total |
|----------------------------|--------|------|-------|------|------|----|----|----|-------|---------|
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 182 | 164 | 93 | 286 | 5 | 0 | 0 | 16 | 727 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 0 | 5 | 2 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Vélo | 14 | 12 | 4 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| Cyclo | 14 | 12 | 8 | 0 | 12 | 0 | 1 | 0 | 0 | 47 |
| Moto | 6 | 8 | 0 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| VL | 339 | 362 | 305 | 161 | 525 | 6 | 3 | 11 | 16 | 1728 |
| VU | 26 | 11 | 12 | 8 | 20 | 6 | 0 | 0 | 0 | 83 |
| PL | 9 | 8 | 8 | 3 | 18 | 0 | 2 | 0 | 5 | 53 |
| TC | 5 | 2 | 0 | 1 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 22 |
| Autre | 11 | 6 | 5 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 |
| MULTICOLLISION | 7 | 12 | 4 | 5 | 123 | 2 | 0 | 0 | 3 | 156 |
| TOTAL | 432 | 620 | 512 | 278 | 1005 | 20 | 6 | 11 | 40 | 2924 |
| <i>Part de victimes</i> | 15% | 21% | 18% | 10% | 34% | 1% | 0% | 0% | 1% | 100,00% |

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

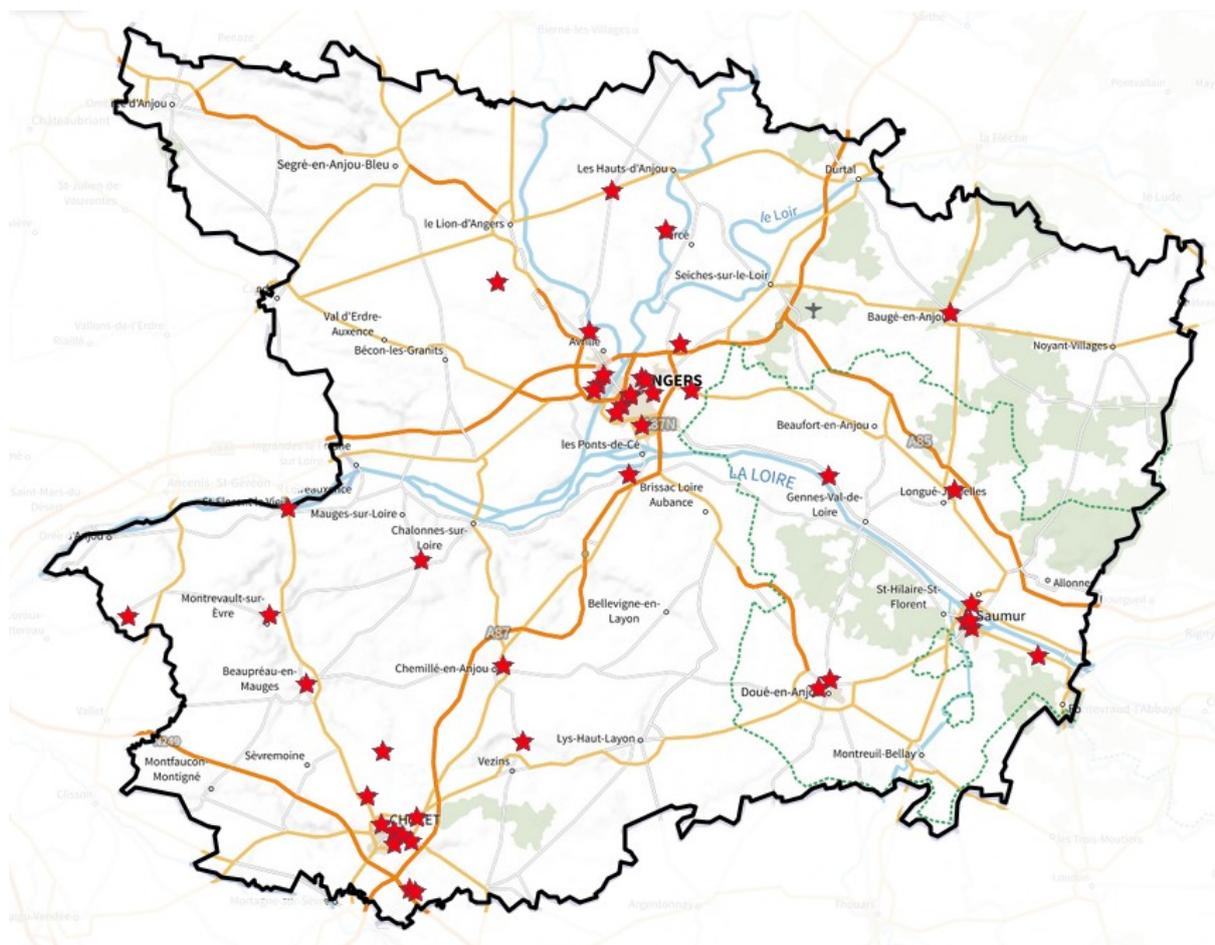
La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus.

Les véhicules de tourisme représentent la plus grande part des modes impliqués dans les accidents, mais ils sont également le mode de déplacement le plus utilisé (*Véhicule de tourisme : 60 % des modes de transport utilisés à Angers en 2019 pour un trajet domicile-travail*).

Le Maine-et-Loire comptabilise un grand nombre d'accidents vélo et cyclo sans tiers en agglomération. Ces deux catégories sont sur-représentées dans l'accidentalité urbaine en général.

La catégorie moto, dont l'usage est plus faible en ville, est relativement épargnée.

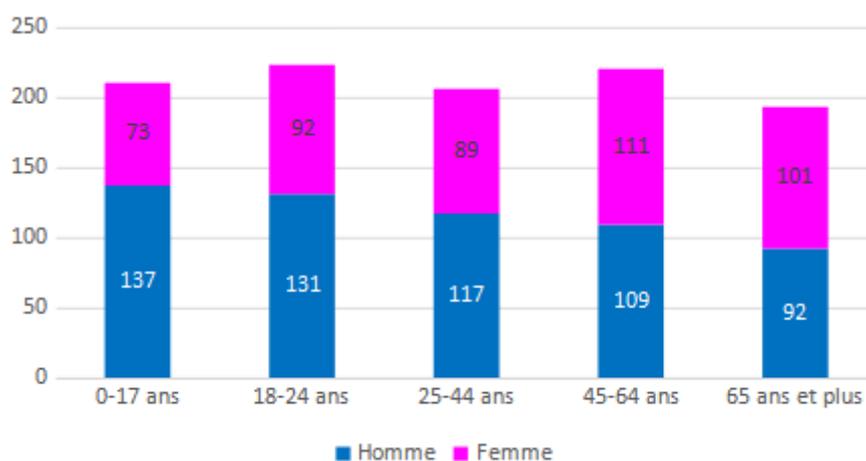
1.7.2. Carte des accidents mortels en agglomération



1.7.3. Modes doux en agglomération

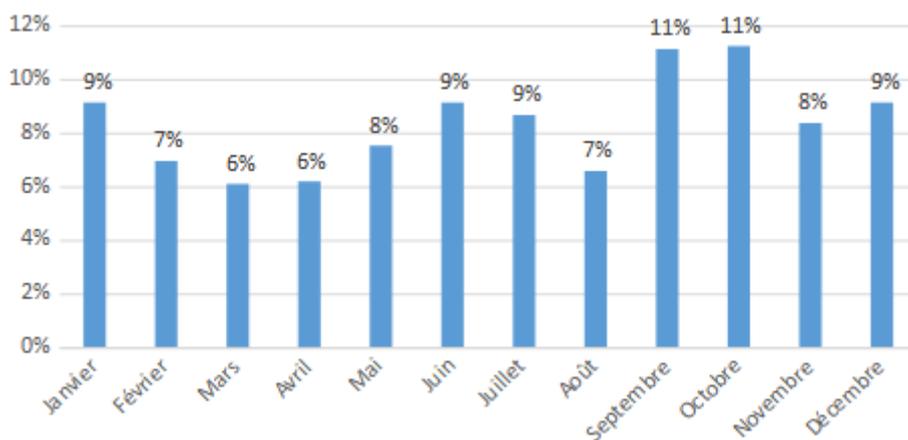
Évolution des victimes en modes doux entre 2021 et 2019 en agglomération : 0 %.

La répartition des victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021) est relativement homogène.

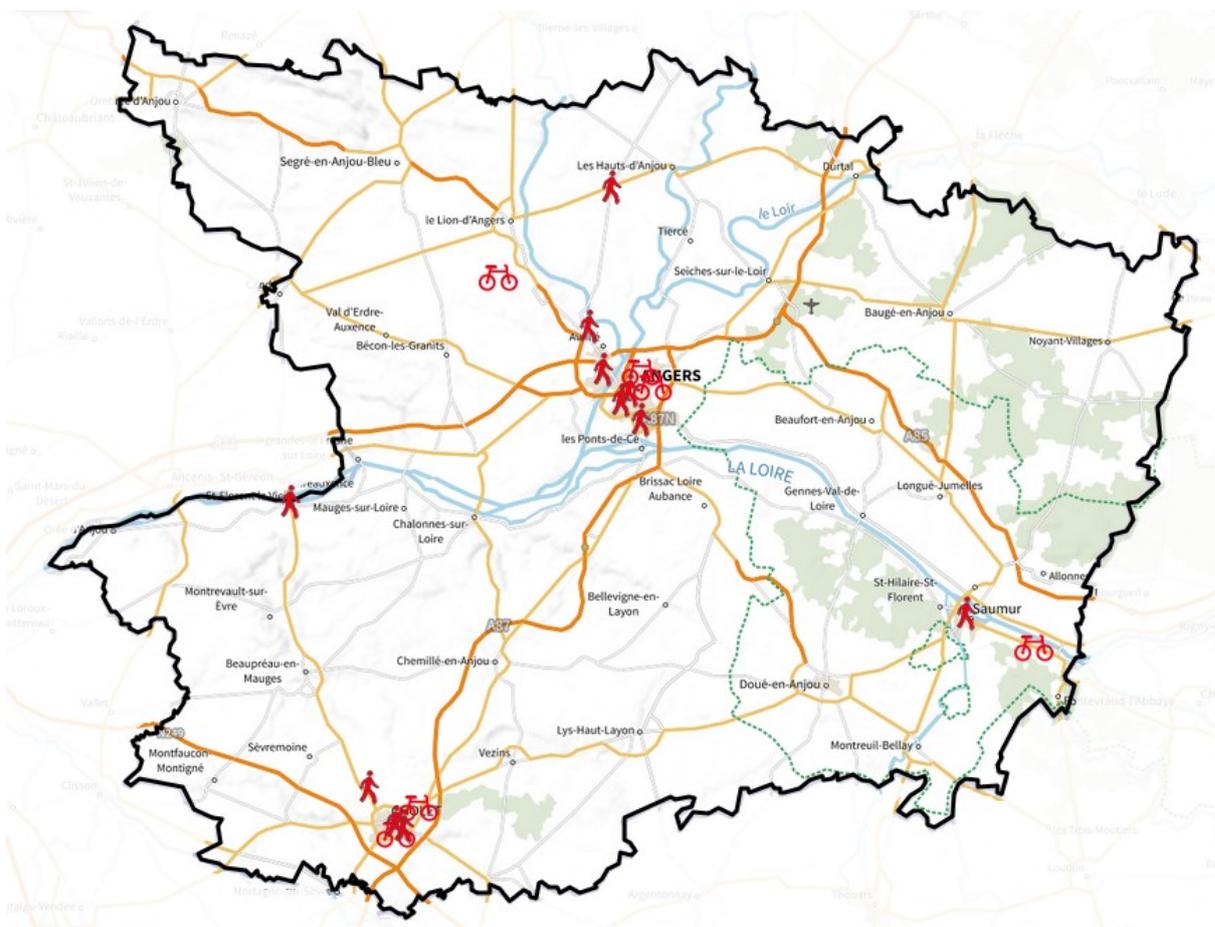


Néanmoins, les 18-24 ans représentent 37 % des victimes pour la seule catégorie EDPm devant les 0-17 ans (24%) et les 25-34 ans (24 %).

La répartition en pourcentage des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021) est moins marquée par la saisonnalité.



La carte des accidents mortels en mode doux en agglomération montre la concentration de ceux-ci à Angers Loire Métropole et dans l'Agglomération du Choletais.

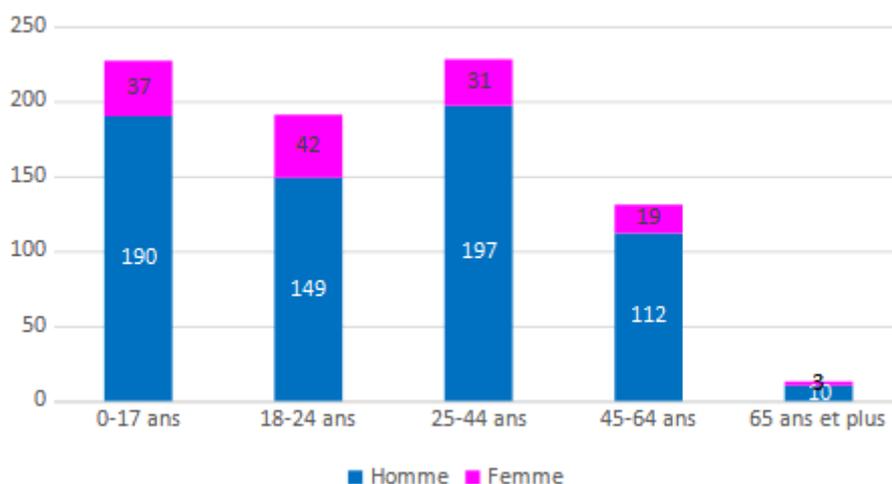


1.7.4. Les deux roues-motorisées 2RM en agglomération

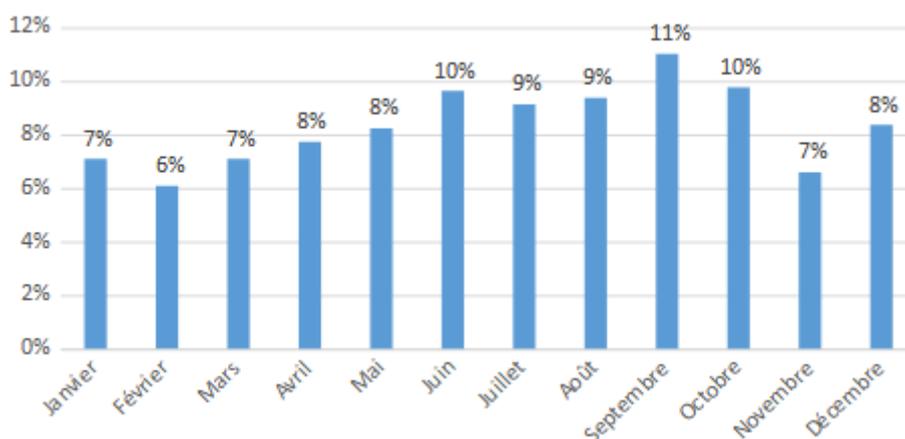
Évolution des victimes en 2RM entre 2021 et 2019 en agglomération : + 20 %.

La répartition des victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021) apporte plusieurs informations :

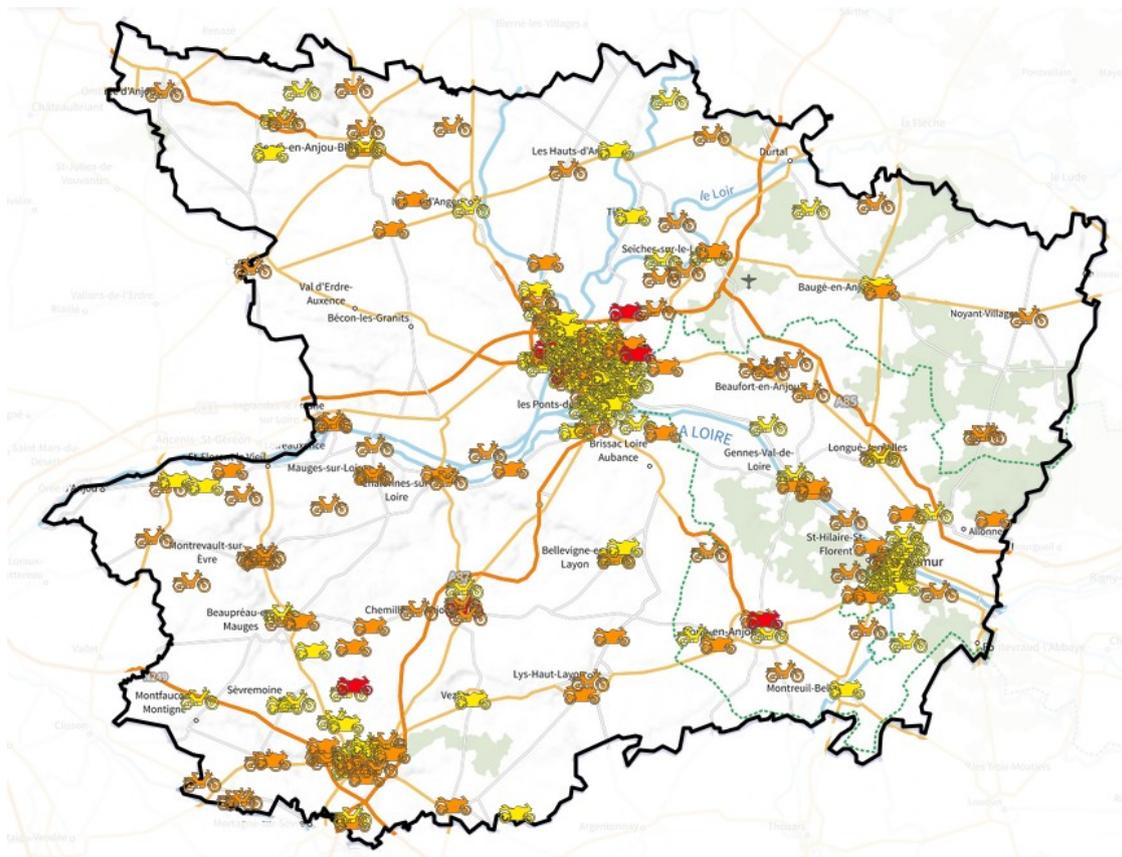
- Les utilisateurs de cyclomoteurs dès 14 ans sont remarquablement exposés. Ils représentent 26% des victimes tous 2RM confondus ;
- Les utilisateurs de motos de 18-24 ans représentent 10% des victimes tous 2RM confondus ;
- Les victimes sont majoritairement des hommes (658 contre 132 femmes).



La répartition en pourcentage des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021) ne met pas en évidence une saisonnalité marquée et observée hors agglomération.



La carte ci-dessous indique par un pictogramme chaque 2RM impliqué dans un accident corporel en agglomération en fonction de l'indice de gravité, rouge – mortel, orange – blessé grave, jaune – blessé léger.

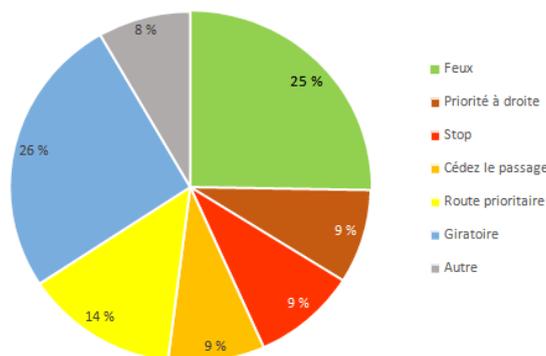


1.7.5. Facteurs spécifiques des accidents corporels en agglomération

En agglomération, 26 % des accidents corporels ont lieu en intersection (chiffres 2017-2021).

La répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021) montre que les carrefours à feux tricolores et les giratoires concentrent 51 % des victimes d'accidents en agglomération hors autoroute.

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



1.8. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Sur autoroute en Maine-et-Loire, l'accidentalité concerne principalement les véhicules de tourisme. On comptabilise seulement 8 tués sur la période 2017-2021 pour 348 accidents corporels.

Compte-tenu du petit nombre d'accidents (25), il n'est pas possible de faire une analyse détaillée pour les modes doux et les deux-roues motorisés (2RM).

« Qui tue + blesse qui » sur autoroute par mode de déplacement (2017-2021)

| Qui tue + blesse qui autoroute 2017-2021 | | | | | | | | | | |
|--|--------|------|-------|------|-----|----|----|----|-------|---------|
| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Total |
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 0 | 1 | 8 | 92 | 6 | 0 | 0 | 1 | 108 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Vélo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cyclo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Moto | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| VL | 2 | 0 | 0 | 2 | 37 | 2 | 1 | 0 | 0 | 44 |
| VU | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| PL | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| TC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autre | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| MULTICOLLISION | 1 | 0 | 0 | 1 | 57 | 6 | 1 | 0 | 0 | 66 |
| TOTAL | 3 | 0 | 1 | 12 | 205 | 15 | 2 | 0 | 2 | 240 |
| Part de victimes | 1% | 0% | 0% | 5% | 85% | 6% | 1% | 0% | 1% | 100,00% |

La première ligne désigne les accidents avec un seul véhicule sans piéton.

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton).

La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus.

Cette distribution montre que 85 % des victimes sont en voiture de tourisme.

1.9. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

1.9.1. Analyse des enjeux de sécurité routière sur le territoire

Rappel : Le taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants s'élève à 41 contre 44 pour les départements de la même famille ILSR et 47 selon le niveau national, ce qui fait du Maine-et-Loire un département relativement moins touché par la mortalité routière.

Toutefois, le diagnostic territorial de l'accidentalité fait apparaître des catégories d'usagers plus impliqués que les autres ou des différences non négligeables comparées aux départements de même famille.

La synthèse de ce diagnostic fait ressortir les points suivants :

- L'alcool et la vitesse excessive sont les deux premières causes principales des accidents mortels (25 % + 25 %) ;

- La classe d'âge la plus représentative des présumés responsables d'accidents mortels est la classe 25-44 ans (42 %) alors qu'elle ne représente que 23 % de la population départementale ;
- 34 % des présumés responsables d'accidents mortels sont en déplacement professionnel ou domicile/travail contre 48 % en déplacement de loisirs ;
- La classe d'âge 18-24 continue à être surexposée au risque routier. Elle représente 23 % des tués en Maine-et-Loire contre 17 % pour la moyenne des départements mono polarisés. Cette surexposition est d'autant plus importante qu'ils ne représentent que 9 % de la population ;
- Les seniors, 65 ans et plus, représente 27 % des tués pour 21 % de la population départementale ;
- Les usagers de mobilités douces représentent 19% des tués (20 % au niveau national en 2021) ;
- Les usagers de mobilités 2RM représentent 19 % des tués (23 % au niveau national en 2021) ;
- Les usagers de modes doux en motif domicile-travail sont surreprésentés en Maine-et-Loire par rapport aux autres départements mono-polarisés (23 % contre 15 %).

1.9.2. Choix des enjeux pour le DGO 2022-2027

Les quatre enjeux prioritaires de sécurité routière identifiés au niveau national sont également pertinents à l'échelle du département de Maine-et-Loire compte-tenu des conclusions du diagnostic territorial d'accidentalité sur la période 2017-2021.

1. **Les conduites à risques** (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs) ;
2. **Les nouveaux modes de mobilités** (vélos, Engin de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM)...)
3. **Les deux-roues motorisés ;**
4. **Le risque routier professionnel ;**

Afin de décliner de manière efficace la politique publique de sécurité routière en Maine-et-Loire, il s'agira d'orienter les actions sur **deux enjeux transversaux supplémentaires** :

5. **Les jeunes (0-24 ans) et les seniors (+ 65 ans)**, populations présentant un risque d'accident et de mortalité routière plus élevé ;
6. **Le partage de la voirie avec les usagers vulnérables.**

2. Volet 2 : Bilan du précédent DGO 2018-2022

2.1. Les enjeux et les orientations du DGO 2018-2022

Enjeu : « Le risque routier professionnel » :

| Domaine | Propositions d'orientations |
|--|---|
| Amélioration de la connaissance : | |
| En bénéficiant d'une meilleure connaissance du risque routier en milieu professionnel | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fournir à l'ensemble de la chaîne d'acteurs les informations chiffrées sur le risque routier professionnel et sur les risques routiers domicile-travail ; ➤ Favoriser le transfert d'expériences, l'échange entre les entreprises, les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT),... ; ➤ Porter à la connaissance des salariés et des entreprises les sanctions correspondantes aux infractions commises. |
| Sécuriser les infrastructures : | |
| En rendant les déplacements plus sécurisés et en encourageant la concertation entre les professionnels et les gestionnaires de voiries. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer l'information des professionnels (état circulation, état de la route...) pour rendre plus sûrs les différents déplacements sur la route ; ➤ Développer les plans de déplacements d'entreprises ou inter entreprises ; ➤ Favoriser et organiser les échanges entre les gestionnaires routiers, les élus et les entreprises sur la thématique « sécurité routière ». |
| Informers, former, éduquer sensibiliser : | |
| En responsabilisant les différents acteurs, en les informant sur toutes les conséquences humaines, financières et juridiques, qui résultent d'un accident, tant pour l'entreprise que pour le salarié. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Impliquer les parents d'apprentis (15-18 ans) dans la formation deux roues de leur enfant (permis AM) ; ➤ Impliquer les établissements d'enseignements (CFA, LP) dans la formation sur le risque routier ; ➤ Impliquer le chef d'entreprise dans les actions de sécurité routière dans son établissement. |

| | |
|-----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Déployer les formations éco-conduite en entreprises et notamment auprès des jeunes de moins de 29 ans |
| Contrôler et sanctionner : | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Orientation d'actions proposées de niveau national |

Enjeu : « La conduite après usage de substances psychoactives »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|--|
| Informer, former, éduquer sensibiliser : | |
| En encourageant les échanges et en favorisant les initiatives | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer les liens entre les acteurs de la sécurité routière et le secteur médical ➤ Favoriser le partenariat entre les différents acteurs de la sécurité routière et les assureurs (service prévention) ➤ Renforcer l'information et la prévention auprès des jeunes et de ceux qui les entourent ➤ Soutenir et développer des actions menées par des jeunes |
| Contrôler et sanctionner : | |
| En intensifiant les contrôles et en consolidant la collaboration des forces de l'ordre et des tribunaux | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimiser les contrôles à des moments spécifiques pour sensibiliser ➤ Augmenter le nombre de contrôles ➤ Renforcer la procédure de mise en fourrière administrative ➤ Réfléchir à la mise en place de la procédure de saisie confiscatoire |

Enjeu : « Les jeunes, classe d'âge 14-17 ans »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|--|---|
| Amélioration de la connaissance : | |
| En fournissant des données chiffrées et ciblées sur le public visé | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Communiquer aux jeunes les données sur l'accidentalité ➤ Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux différents modes de déplacements des jeunes |
| Sécuriser les infrastructures : | |
| En impliquant les jeunes pour une meilleure prise de conscience | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer et améliorer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes (matérialisation visuelle forte, installation de ralentisseurs, de radars, etc.) en tenant compte du transport modal et en associant les jeunes dans la phase de projet |
| Informer, former, éduquer sensibiliser : | |
| En complétant le cursus sécurité routière, en impliquant et en responsabilisant le public jeune, et en favorisant des canaux de diffusion plus moderne | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Susciter l'engagement des jeunes dans l'élaboration et la participation des actions de Sécurité Routière ➤ Favoriser les actions ludiques, concrètes et participatives qui évitent la logique magistrale ➤ Inscrire les actions dans un continuum éducatif ➤ Développer la formation aux règles de base du Code de la route aux plus jeunes ➤ Sensibiliser les jeunes aux risques des distracteurs lors de leurs déplacements ➤ Intégrer les jeunes dans les réflexions et les actions sécurité routière en considérant les degrés de maturité différents d'un public hétérogène (différences importantes entre un jeune de 14 ans et de 17 ans) ➤ Varier les canaux de communication et les actualiser pour s'adapter aux usages des jeunes ➤ Recréer du lien entre les forces de l'ordre et les jeunes |

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|---|
| Contrôler et sanctionner : | |
| En développant la vigilance des jeunes par plus de présence des forces de l'ordre | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer la présence des forces de l'ordre pour contrôler le respect des règles de circulation aux abords des structures accueillant des jeunes |

Enjeu : « Les jeunes, classe d'âge 18-24 ans »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|--|
| Amélioration de la connaissance : | |
| | Orientations d'actions proposées sur le fonctionnement de la coordination |
| sécuriser les infrastructures : | |
| En incitant les gestionnaires de voiries à plus de concertation | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Amener les collectivités à solliciter les utilisateurs des aménagements qu'ils vont réaliser sur les secteurs sensibles (sorties d'écoles, bandes cyclables, zones de bus via des outils dématérialisés, des groupes de travail ...). ➤ Améliorer la lisibilité des plus petites infrastructures |
| Informers, former, éduquer sensibiliser : | |
| <p>En poursuivant le maintien des acquis, par des formations complémentaires techniques réglementaires et pédagogiques, et en ciblant notamment sur les nouveaux dangers de la conduite,</p> <p>En incitant les jeunes à être acteurs de la sécurité routière</p> <p>En s'adaptant à leurs modes de communication avec tous les réseaux disponibles</p> | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Travailler avec les entreprises sur la sécurité routière via les référents vers le public des jeunes travailleurs ➤ Travailler avec les établissements d'enseignements (publics et privés) pour renforcer et homogénéiser les connaissances sur les bases du Code de la route à partir d'une consultation des jeunes ➤ Sensibiliser aux conséquences psychologique, juridique et financière d'un accident notamment lors du non-respect de la réglementation (assurances...) ➤ Inciter les conducteurs à faire la formation aux gestes de premiers secours |

| Domaine | Propositions d'orientations |
|-----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Accompagner les jeunes dans les projets pédagogiques Sécurité Routière (projets de film, théâtre, BD, etc.) ➤ Utiliser les réseaux sociaux et circuits de communications (mail téléphones...) pour diffuser les modifications du Code de la route et éventuellement les statistiques de décès et blessés sur le département, les films de sensibilisation ➤ Accentuer lors des actions de sécurité routière sur les risques liés aux dangers des distracteurs |
| Contrôler et sanctionner : | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Orientations d'actions proposées de niveau national |

Enjeu : « Les Seniors »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|--|
| Sécuriser les infrastructures : | |
| En incitant les gestionnaires de voiries à prendre en compte la démographie | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégrer les évolutions démographiques (vieillesse de la population) dans les aménagements ➤ Communiquer sur les modifications de l'infrastructure |
| Informer, former, éduquer sensibiliser : | |
| En accompagnant les seniors dans leur quotidien et par un soutien de la famille et des différents partenaires | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer la connaissance de son propre véhicule ➤ Renforcer les ateliers révisions – connaissances code de la route et conduite ➤ Associer les médecins dans certaines actions ➤ Impliquer les seniors dans la connaissance des infrastructures (diagnostics) ➤ Promouvoir l'usage de la mesure d'une alcoolémie pour les seniors ➤ Développer la formation intra familiale |

| Domaine | Propositions d'orientations |
|----------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer les missions de médiateurs dans les collectivités sur le partage de la route et pour lutter contre la sédentarisation des seniors et les habitudes de déplacements ➤ Développer les déplacements solidaires ➤ Encourager les femmes seniors à la reprise du volant |
| Contrôler et sanctionner : | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Orientations d'actions proposées de niveau national |

Enjeu : « Le partage de la voirie (urbain/interurbain) »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|---|
| Amélioration de la connaissance : | |
| En élargissant les bases de données et en les déployant | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Affiner les connaissances sur les trajets et l'accidentalité des cyclistes et des piétons en milieu urbain et rural ➤ Accéder aux autres bases de données d'accidentalité (ex : assureurs, gestionnaires de voiries...) ➤ Développer la connaissance des outils d'aménagement et le partage des expériences |
| Sécuriser les infrastructures : | |
| En intégrant la planification et la cohérence dans les aménagements | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégrer le partage de la voirie dans les projets d'infrastructures ➤ Améliorer l'harmonisation et la cohérence pour une meilleure compréhension des aménagements ➤ Inciter à concevoir et à réaliser un plan d'actions sur les déplacements (Plan de déplacements) après les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunal et les plans climat air énergie territorial (PCAET) ➤ Réfléchir à la mise en place d'une veille citoyenne des infrastructures |

| Domaine | Propositions d'orientations |
|--|--|
| Informer, former, éduquer sensibiliser : | |
| En entretenant la connaissance de tous les usagers | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Communiquer sur la réglementation et les responsabilités pour améliorer et maintenir la connaissance tout au long de la vie de tous les usagers ➤ Développer la communication locale ciblée vers les cyclistes et les piétons |
| contrôler et sanctionner : | |
| En intensifiant les contrôles | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer les contrôles préventifs avec communication ➤ Renforcer le contrôle sanction |

Enjeu : « Les deux roues motorisés (2RM) »

| Domaine | Propositions d'orientations |
|---|---|
| Amélioration de la connaissance : | |
| En approfondissant la connaissance | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcer la connaissance au sein de l'école ➤ Renforcer la formation technique |
| Sécuriser les infrastructures : | |
| En facilitant les échanges entre les différents partenaires | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sensibiliser les collectivités à la nécessité de la concertation avec les usagers ➤ Réfléchir à la mise en place d'une veille spécifique des infrastructures par les associations |
| Informer, former, éduquer sensibiliser : | |
| En développant une communication ciblée | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Médiatiser les actions de formation 2RM ➤ Sensibiliser au port des équipements ➤ Systématiser lors d'actions la communication sur le partage de la route (place du 2 roues / autres usagers) ➤ Élargir l'information sur le risque du débridage (Cyclomoteurs) |

| Domaine | Propositions d'orientations |
|----------------------------|--|
| Contrôler et sanctionner : | |
| En renforçant le contrôle | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Habituer les élèves conducteurs pendant leur formation initiale à être contrôlés ➤ Contrôler la conformité des 2RM (cyclos/motos) |

2.2. Volet répression – Le bilan des plans départementaux de contrôle routier

Instauré en 2021, le plan départemental de contrôle routier a permis la mise place d'une gouvernance élargie.

Chaque vendredi une réunion sécurité a lieu en Préfecture.

Une réunion de concertation et d'échange entre les acteurs de la police de circulation routière se déroule 2 fois par an.

Un comité de pilotage des parcours des voitures-radar entre la DDT, la Gendarmerie et la Police se réunit tous les 3 mois afin de valider les parcours pour le trimestre à venir. En Pays de la Loire, cela représente 19 voitures-radar, véhicules de l'État à conduite externalisée, qui sont gérées par une société privée et réparties selon les besoins et les demandes.

En 2022, un travail collaboratif a été entrepris sur l'articulation entre la police administrative et la police judiciaire avec notamment la problématique des fourrières administratives.

Le plan départemental de contrôle routier intègre des opérations de sensibilisation pour les moments clés de l'année (les week-ends prolongés de mai, les grands départs de la période estivale, le passage à l'heure d'hiver et les fêtes de fin d'année).

Il intègre également des opérations coordonnées Police / Gendarmerie.

2.3. Le bilan par enjeu des plans départementaux d'actions de sécurité routière annuels

Pour rappel, sur la période 2018-2022, le département de Maine-et-Loire avait défini 8 enjeux :

4 enjeux impératifs :

- Le risque routier professionnel ;
- La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- Les jeunes, divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24, et 25-29 ans) ;
- Les seniors, divisés en 2 classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

4 enjeux facultatifs :

- Le partage de la voirie ;
- Les 2 roues motorisés ;
- La vitesse ;
- Les distracteurs.

Les enjeux complexes « Vitesse » et « Distracteurs » étant traités de manière transversale pour adopter une approche pertinente.

- Bilan en quelques chiffres sur le fonctionnement de la coordination.

Un travail partenarial au quotidien

Convention AGEA de 2019 à 2021 ;

Convention Groupama Loire Bretagne à partir de 2022 ;

Convention ASRE depuis 2011 ;

Convention Prévention Routière à partir de 2023.

Un appel à projet annuel

Une trentaine de demandes de subvention par an ;

Un accompagnement tout au long de l'année des porteurs de projets.

Un budget annuel généralement réparti comme suit :

25 % pour les actions subventionnées ;

20 % pour les actions soutenues matériellement ou humainement ;

30 % pour les actions en régie ;

25 % pour les frais de fonctionnement et goodies.

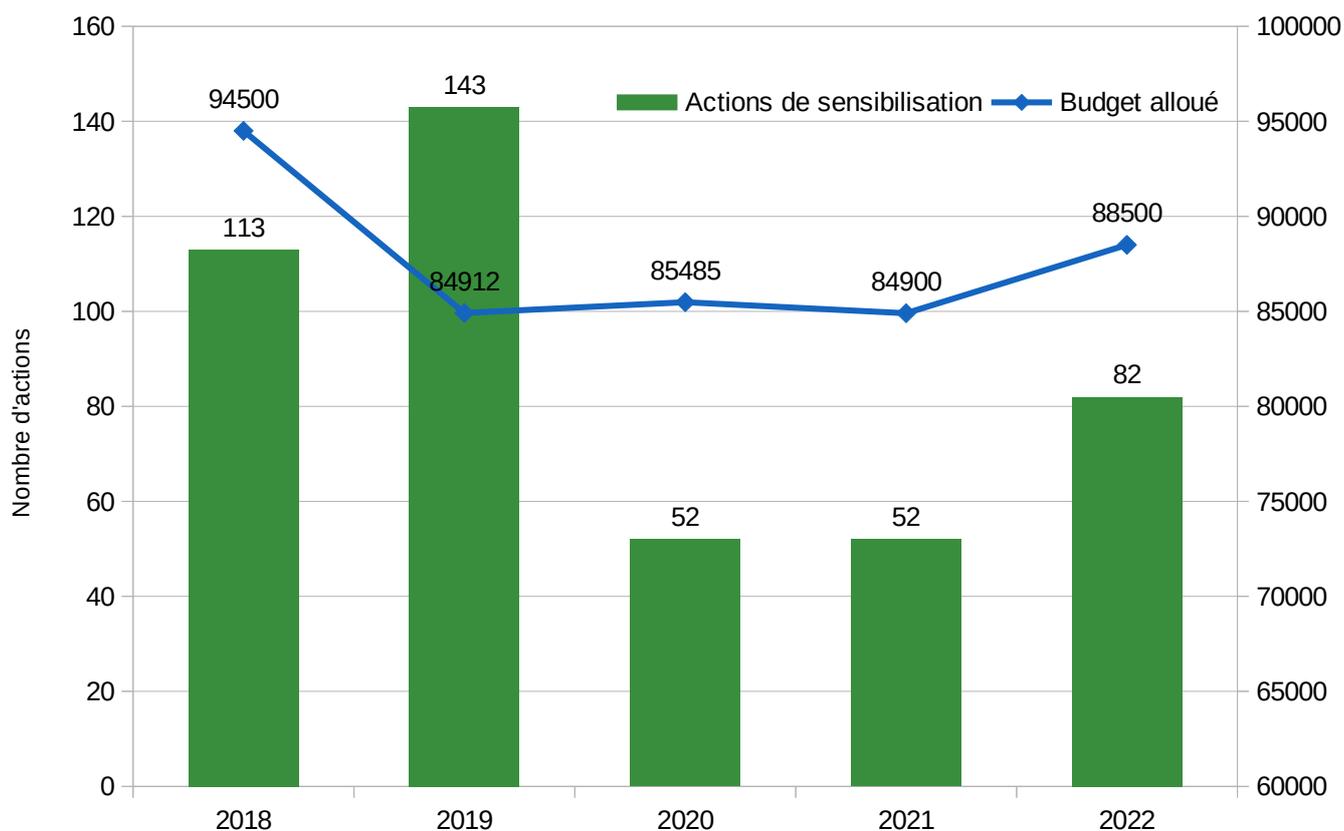
- Bilan Global DGO 2018-2022

Budget : 438 210 € ;

Nombre d'actions : 442

Journées des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) : 681

| Répartition par enjeu | Nombre d'actions 2018-2022 | Budget alloué 2018-2022 | % sur Budget global |
|---|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Risque routier pro | 31 | 31 178 € | 7 % |
| Conduite après usage substances psychoactives | 33 | 48 549 € | 11 % |
| Jeunes | 168 | 103 401 € | 24 % |
| Seniors | 39 | 11 956 € | 3 % |
| Partage de la voirie | 28 | 28 065 € | 6 % |
| 2 roues motorisés | 53 | 52 121 € | 12 % |
| Tous publics | 90 | 66 983 € | 15 % |



2.4. Le bilan de la gouvernance

2.4.1. Le fonctionnement de la coordination

Les propositions confortent la place que veut se donner la coordination sécurité routière de Maine-et-Loire : être fédératrice, être l'interface des projets à enjeux, être facilitateur et être source documentaire.

En effet, l'ensemble des groupes de travail souligne la nécessité d'une porte d'entrée unique sécurité routière, afin de centraliser les informations, les compétences, les différentes structures agissant en matière de sécurité routière. Cette notion avait déjà été évoquée dans le précédent DGO.

Compte tenu de la posture locale de la coordination, certaines de ces orientations ont déjà fait l'objet d'actions. **Il reste des orientations à développer particulièrement dans le domaine de l'information, du déploiement de la connaissance et du soutien aux structures :**

- Porter à la connaissance des jeunes, sur le soutien mis à leur disposition sur leur projet de sécurité routière,
- Informer plus largement sur les aides apportées dans le cadre du PDASR,
- Élaborer des supports pédagogiques destinés aux structures organisatrices d'actions,
- Mettre en place, pour l'ensemble des acteurs, une méthode de diffusion des ressources disponibles (matériels, pédagogiques, juridiques, partenaires, intervenants, supports d'actions...),
- Identifier les réseaux mobilisables par enjeux,
- Se faire identifier comme interlocuteur de la mise en lien entre les différents acteurs,
- Créer une dynamique avec tous les référents sécurité routière (enseignements, élus...) pour des actions réitérées sur l'accès à l'information, aux outils,
- Établir un plan de communication commun avec les actions que pourraient engager les Forces de l'Ordre.

2.4.2. Le comité de pilotage du DGO-PDASR

La circulaire du Ministère de l'Intérieur en date du 11 avril 2017 relative au document général d'orientation (DGO) 2018-2022 a demandé au préfet de créer un comité de pilotage ou un groupe de travail rassemblant les acteurs locaux de la sécurité routière contribuant à l'élaboration du DGO.

Le comité de pilotage du DGO-PDASR a été créé par arrêté du 31 août 2017. Il s'est réuni chaque année pour la présentation du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière. Il a permis d'assurer un niveau de mobilisation important des acteurs en dépit de la crise Covid en 2020.

La circulaire de la déléguée interministérielle à la sécurité routière du 25 mai 2022 relative au document général d'orientations 2023-2027 a de nouveau invité le préfet et ses services à renforcer la démarche partenariale et favoriser l'intelligence locale.

Compte-tenu des résultats positifs et du bon fonctionnement constaté du comité de pilotage, il est souhaitable de renouveler son mandat pour les 5 ans à venir. Sa composition sera ajustée aux nouveaux enjeux retenus.

Un nouvel arrêté préfectoral pour la période d'exécution du DGO 2023-2027 sera proposé à la signature du préfet au premier semestre 2023.

2.4.3. Le Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes

Conformément à l'article D 132-5 du Code de la sécurité intérieure, **le conseil départemental de prévention de la délinquance** concourt à l'élaboration des orientations de la politique de sécurité routière dans le département et approuve le plan des actions à mettre en œuvre.

Le cabinet du préfet a réalisé, au sein de ce conseil, un point d'avancement de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027 fin janvier 2023.

NB : La commission départementale de sécurité routière, dont les missions sont définies par l'article R 411-10 du Code de la route, n'a pas à pas vocation à être intégrée dans le processus d'élaboration du Document Général d'Orientations.

2.4.4. Les CLSPD des communes de Maine-et-Loire

En application de l'article L 132-4 du Code de la sécurité intérieure, **le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD)** est, dans les communes de plus de 5 000 habitants, la boîte à outils qui favorise les échanges d'informations entre les différents acteurs de la sécurité et qui permet de concrétiser un travail collégial par des actions sur le terrain.

En Maine-et-Loire, la coordination sécurité routière participe aux échanges des CLSPD (Angers, Baugé, Les Ponts de Cé, Saumur Val de Loire, Trélazé...).

C'est l'occasion de présenter l'accidentalité locale et d'enrichir les actions de prévention en matière de sécurité routière en prenant en compte les problématiques locales.

3. Volet 3 : Les orientations d'actions

3.1. Présentation

Dans ce document, il a été choisi de conserver les productions de tous les participants au séminaire DGO du 2 février 2023, dans leur forme originelle, de façon à ne pas déformer l'expression des idées.

3.2. Les orientations d'actions par enjeu

| Orientations d'actions | ENJEUX |
|------------------------|--|
| | Enjeu 1 Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs) |
| 1 | Sensibiliser les participants aux évènements festifs réguliers ou ponctuels en Maine-et-Loire en lien avec les associations et les pouvoirs publics locaux |
| 2 | Mobiliser les acteurs professionnels de l'apprentissage de la conduite pour lutter contre la conduite sous l'emprise alcool/stupéfiants/ médicaments |
| 3 | Le respect des priorités, un fondamental du Code de la route à réapprendre |
| 4 | Changer le rapport au risque lié aux distracteurs au volant grâce à la prévention et à la sanction |
| | Enjeu 2 Les nouveaux modes de mobilités (vélos, Engin de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), ...) |
| 1 | Multiplier les actions de partage sur la conduite entre les différents usagers de la voie publique pour que chacun prenne attention aux autres usagers |
| 2 | Accompagner les modifications des compétences en matière d'aménagement de la voie publique suite à la loi LOM |
| 3 | Apprendre à se déplacer EDPM en sécurité à l'échelle du nombre de déplacements quotidiens dans le département |
| 4 | Apprendre à se déplacer à vélo en sécurité en milieu urbain / milieu rural à l'échelle du nombre de déplacements quotidiens dans le département |
| | Enjeu 3 Les deux-roues motorisés |
| 1 | Favoriser la connaissance au sein de l'école, renforcer la formation technique post permis à la pratique d'un deux-roues |
| 2 | Mobiliser les usagers 2 roues motorisés à la sécurisation des infrastructures |
| 3 | Comment mieux communiquer sur les actions deux-roues motorisés (Journées de perfectionnement, port des équipements, Airbag...) |
| 4 | Changer le rapport aux problématiques deux-roues motorisés (rodéo, conformité technique 2RM, nuisances sonores) |
| | Enjeu 4 Le risque routier professionnel |
| 1 | Fédérer les acteurs de la prévention RRPRO en lien avec le PRST 4 Pays de la Loire |
| 2 | Concentrer les efforts de prévention du RRPRO sur les TPE/ PME et les employeurs publics de petite taille |
| 3 | Intégrer la sensibilisation au risque routier PRO au niveau de la formation initiale des jeunes salariés et futurs entrepreneurs, créateurs d'entreprises |
| 4 | Aider les chefs d'entreprises à questionner l'organisation du travail dans l'entreprise et les effets sur les risques routiers et les conduites à risque |

3.2.1. Enjeu les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs),

Orientation d'actions 1 : Sensibiliser les participants aux évènements festifs réguliers ou ponctuels en Maine-et-Loire en lien avec les associations et les pouvoirs publics locaux

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La consommation d'alcool ou la prise de stupéfiants s'associent souvent à un évènement festif, une soirée entre amis, une sortie en discothèque... etc. Ces lieux et ces moments doivent être privilégiés pour sensibiliser aux risques encourus au moment de prendre la route.

Pilotes de l'orientation d'actions 1 :

- Association Prévention Routière – Clarisse JACQUOT.
- ASRE49 – Laetitia BEDANNE.
- IDSR – Christophe BOSSUYT.

Indicateurs de réalisation :

- Nombres d'individus ciblés avec évaluation de leur degré de connaissance à travers un QCM ;
- Mesurer les accidents en lien avec les évènements festifs ;
- Nombre d'acteurs impliqués.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Toucher toutes les tranches d'âges et milieux socio-professionnels ;
- Associer les organisateurs d'évènements en amont ;
- Ne pas être moralisateur ;
- Privilégier les débuts d'année scolaire ;
- S'adapter en fonction du public : le lieu et l'heure ;
- Réactivation de l'application SAMY.

Idées d'actions concrètes :

- Des actions de prévention régulières tout au long de la vie. Intervenir auprès des étudiants et des apprentis dans les universités et les centres de formation (exemple d'action : sensibilisation des étudiants d'Angers en soirée sur la voie publique par l'association Noxambules). Sensibiliser les jeunes en lycée en lien avec les services sanitaires de l'éducation nationale. Enfin, sensibiliser dès le collège en complément de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) ;
- Double volets : campagnes d'information, communication (réseaux sociaux)/ actions concrètes, présence de référents (infirmiers sur campus), cadres lors des soirées d'entreprises, Capitaine de soirée ;

- Action TAKE CARE – ALIA/ Addictions France / Avenir Santé – renforcer les moyens pour mettre en place un stand de prévention sur les événements festifs. De plus, sensibiliser et former les organisateurs, faire une charte des discothèques, des points indiqués sur les sites festifs, récompenser le SAM, revoir le système de navette gratuite (ex : bus de la discothèque en centre-ville) ;
- Créer et diffuser un kit de prévention pour les organisateurs d'évènements (infos santé et réglementaires) ;
- Coordonner les actions de prévention des associations avec les Forces de l'Ordre pour contrôles ;
- Augmentation des points éthylotests gratuits ;
- Réactiver l'application SAMY, trouver des partenaires et des financements.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Tous les acteurs de la prévention, Noxambules à Angers, IDSR, Association d'étudiants (présidents + BDE)(lutte contre les addictions), Victimes – témoins, Assureur, FO, Collectif TAKE CARE, Association de Parents d'élèves, Infirmiers/mières scolaires, Infirmiers/mières du SSE (Service santé d'étudiants) de prévention collective, Association de prévention.

Orientation d'actions 2 : Mobiliser les acteurs professionnels de l'apprentissage de la conduite pour lutter contre la conduite sous l'emprise alcool/stupéfiants/médicaments

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La phase d'apprentissage de la conduite automobile est un moment privilégié de transmission de savoirs et de savoir-être. Cette phase offre dès 14 ans la possibilité de sensibiliser les jeunes sur les interactions entre les substances psychoactives et la conduite automobile.

Pilotes de l'orientation d'actions 2 :

- Entrepreneurs Des Territoires 49 Entraid'addict Angers – Daniel RABUSSEAU
- Entraid'Addict Angers – Michel OGER

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi le module de formation ;
- Bilan des infractions sous l'emprise d'alcool / stupéfiant.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Utilisation des bons influenceurs pour le public jeune ;
- Soutien de l'État grâce au mois sans alcool.

Idées d'actions concrètes :

- Forum avec les auto-écoles et les professionnels de la santé pour inclure un temps de sensibilisation lors du passage du Code de la route – co-construire avec eux pour sensibiliser le public ;
- Formation des professionnels des auto-écoles ;
- Rappel des conséquences (notamment défaut d'assurance...), insister sur les risques (pour soi et les autres) au-delà du risque pénal ;
- Diffuser l'application pour l'évaluation d'alcoolémie (comme la réglette) ;
- Diffuser des vidéos chocs pour la mise en situation ;
- Parler davantage de la formation Post-Permis pour les jeunes ;
- En milieu professionnel, possibilité de faire cesser une situation dangereuse immédiate / aptitude à conduire de manière sereine et sûre ;
- Dépistage alcool / stupéfiants lors des leçons de conduite ;
- La conduite est un poste à risque au sens du Code du travail, le mentionner dans le règlement intérieur des entreprises ;
- Réalisation d'un volet spécifique dans les livrets d'apprentissage de conduite.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Témoins / victimes, FO, Pharmaciens, Pompiers, Associations d'entraide, Auto/moto écoles, Médecins

Orientation d'actions 3 : Le respect des priorités, un fondamental du Code de la route à réapprendre

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La circulation des usagers de la route est encadrée par un ensemble de règles dont le but est d'assurer la sécurité de tous. La méconnaissance ou la non-application de ces règles notamment en intersections engendre des conflits et des prises de risques. Il convient de s'assurer que les priorités de passages soient connues et respectées de tous.

Pilotes de l'orientation d'actions 3 :

DDT – Coordination Sécurité Routière

Indicateur de réalisation :

Évaluation des actions sous forme de QCM.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Validation des comportements par une mise en situation sur le terrain (ex : Balades en groupe).

Idées d'actions concrètes :

- EDPM, Cycles, trottinettes → mise en situation sur piste routière, test sur site (rond-point, carrefours...) distribution de flyers pour rappel des règles ;
- 1/2 journée de recyclage pour tous les salariés grâce à des mises en situation ou tests ;
- Sensibiliser les conducteurs de transport en commun au respect des priorités.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- E-riders Angers
- Place aux vélos Angers

Orientation d'actions 4 : Changer le rapport au risque lié aux distracteurs au volant grâce à la prévention et à la sanction

Ce qui motive l'orientation d'actions :

Les outils numériques accompagnent le quotidien des usagers mais perturbent également l'attention nécessaire lors des déplacements sur la route. 80 % des conducteurs avouent utiliser un smartphone en conduisant (étude AXA Prévention). Si mesurer leur impact sur l'accidentalité est difficile, les distracteurs ne perturbent pas moins les capacités d'analyse de la route.

Pilotes de l'orientation d'actions 4 :

- ACO – JC PONTOIRE
- ACO – Alain LEFAUCHEUX
- CNPA – Anthony LORIEAU
- ASF – Vinci Autoroutes – Jennifer AMOURETTE
- Entrepreneurs Des Territoires 49

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de signataires de la charte de non utilisation dans le cadre de l'entreprise ;
- Evolution de l'accidentalité liée aux distracteurs.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Du temps supplémentaire alloué aux contrôles routiers dédiés aux distracteurs ;
- Exemplarité du chef d'entreprise et de l'encadrement.

Idées d'actions concrètes :

- Informer les usagers sur la définition d'un distracteur au volant. Développer des campagnes de prévention de publicité TV, radio. Insister sur le risque lié à la vie plus que sur le risque de la sanction ;
- Associer des influenceurs. Atelier théâtre pour des mises en scène ;
- Sensibiliser les gérants d'entreprises – droit à la déconnexion, sensibiliser les jeunes commerciaux ;
- Proposer une charte de non utilisation des outils numériques au volant.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Centres de formation, IDSR, Constructeurs Automobiles, Référent conduite accompagnée, Université, Fédération de transporteurs, Victimes et témoins d'accidents, FO, Assurances, Chefs d'entreprises, CSE, Médecine du travail, Salariés

3.2.2. Enjeu les nouveaux modes de mobilités (vélos, Engin de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), ...),

Orientation d'actions 1 : Multiplier les actions de partage sur la conduite entre les différents usagers de la voie publique pour que chacun prenne attention aux autres usagers

Ce qui motive l'orientation d'actions :

Parce que chaque mobilité est différente, il est nécessaire de rappeler les règles de bonne conduite et les bons comportements à adopter pour un meilleur partage de la route, que l'on soit conducteur, cycliste, adulte ou enfant. Pour répondre à cet objectif, il est nécessaire de connaître et de comprendre les particularités des uns et des autres.

Pilotes de l'orientation d'actions 1 :

- Place du vélo – Jean-Michel TROTIGNON
- IRIGO
- e-riders
- IPCSR – Noël ALIGAND

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de participants aux différentes actions de prévention ;
- Bilan d'accidentalité.

Condition de réussite et points de vigilance :

- Alternative aux infractions, communication à plusieurs niveaux, implication des acteurs, vigilance des FO, affichage par panneaux, grandes affiches.

Idées d'actions concrètes :

- Rencontres et échanges entre les usagers ;
- Réduire les vitesses, constater et sanctionner les infractions, sensibiliser aux dangers, rappel de la réglementation, partage de la voirie, équipements ;
- Communication média, allier activités ludiques et prévention, créer un jeu d'aventure 3d (VR) sur l'ensemble des risques et règles concernant les EDPM ;
- Recyclage d'une 1/2 journée pour tous au Code de la route : intégrer les mises en situation avec vélos, EDPM ;
- Chauffeur de transport en commun : proposer des mises en situation (cycliste à la place du chauffeur) ;
- Coach vélo.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Scolaires, Police Gendarmerie, la SR, vendeurs loueurs, associations, employeurs, collectivités, assureurs

Orientation d'actions 2 : Accompagner les modifications des compétences en matière d'aménagement de la voie publique suite à la loi LOM

Ce qui motive l'orientation d'actions :

L'Enjeu : environ 60 000 déplacements quotidiens s'effectuent en mobilité douce sur l'agglomération Angers Loire Métropole (ALM).

Enquête AURA : indique le passage de 3 à 6 % de déplacements à vélo sur ALM

Pilotes de l'orientation d'actions 2 :

- Ville d'Angers – Patrick GANNON
- Entrepreneurs Des Territoires 49 – David GRANDSIRE
- IDSR– Virginie CUVINOT

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'aménagements de voirie réalisés ;
- Nombre d'utilisateurs de l'application « état de la voirie ».

Condition de réussite et points de vigilance :

- Concertation avant validation de tous les aménagements ;
- Communication.

Idées d'actions concrètes :

- Encourager l'accès au public en amont des projets ;
- Professionnaliser les agents en charge de l'aménagement de la voirie publique ;
- Inviter les services de voirie à pratiquer pour mieux comprendre et aménager ;
- Matérialiser les voies de circulation en fonction des usagers ;
- Mise en place d'une application « état de la voirie » pour cycliste piéton PMR ;
- Immatriculation (gravure) et assurance obligatoire de EDPM .

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

CNFPT, Collectivités, Donneurs d'ordres, Maîtres d'ouvrages, CEREMA, DDT, Conseil Départemental 49, Collectivités, Toutes associations représentant les mobilités du département

Orientation d'actions 3 : Apprendre à se déplacer EDPM en sécurité à l'échelle du nombre de déplacements quotidiens dans le département

Ce qui motive l'orientation d'actions :

L'engouement pour les nouvelles mobilités n'a pas fait exception en Maine-et-Loire. Le nombre de déplacements en EDPM est croissant depuis 2019. Cette hausse s'accompagne malheureusement d'abus d'usages et d'inobservation des règles du Code de la route.

Pilotes de l'orientation d'actions 3 :

- DDSP
- E-riders

Indicateurs de réalisation :

- Études spécifiques d'accidentalité

Condition de réussite et points de vigilance :

- Modification des cursus scolaires (APER), permis AM (cyclomoteur) ;
- Bien communiquer sur réseaux sociaux, TV ;
- Bien définir les modalités permettant d'atteindre les publics ciblés.

Idées d'actions concrètes :

- Formation en fonction des usagers et des âges ;
- Casque et équipements visuels, Vendeurs EDPM : sensibilisation des acheteurs ; Recommander les équipements de sécurité, Entretien du matériel éclairage ;
- Apprendre à être vu, équipement, positionnement, angle mort ;
- Action de rue pour sensibiliser au changement d'heure, distribution spécifique ;
- Récompenser les usagers qui ont un bon comportement ;
- Rappel du Code la route ;
- Message de vigilance sur PMV (Panneau à Message Variable) ;
- Alternatives à la sanction ;
- Journée de cohésion et sensibilisation (pratique et usage).

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Collégiens, Lycéens, Vendeurs et acheteurs d'EDPM, DDT, Transporteurs, Centre de formation poids lourds, FO , Vendeurs boutiques spécialisées, Parents, Assureurs

Orientations d'actions 4 : Apprendre à se déplacer à vélo en sécurité en milieu urbain / milieu rural à l'échelle du nombre de déplacements quotidiens dans le département

Ce qui motive l'orientation d'actions :

L'accidentalité cycliste représente 18 % de l'accidentalité départementale entre 2017-2021. La pratique du vélo contribue largement aux objectifs d'une éducation à la route. Elle engage les plus jeunes à mieux comprendre leur environnement, les règles de vie collective et ainsi se déplacer en toute sécurité. Le développement de cette mobilité prend sa part dans la réduction des émissions polluantes, il convient donc de l'accompagner pour un usage apaisé et en sécurité.

Pilotes de l'orientation d'actions 4

- DDEC – Françoise LAUNAY
- Place au vélo – Jean-Michel TROTIGNON
- IDSR – Pascal GRAVOUEILLE
- IDSR – Sébastien LAGACHE
- IDSR – Jean-Louis ROBERT

Indicateurs de réalisation :

- Études spécifiques d'accidentalité ;
- Bilan infraction/accidentalité.

Condition de réussite et points de vigilance :

- CT gratuit pour les vélos de la part des vendeurs.

Idées d'actions concrètes :

- Formation en fonction des usagers et des ages ;
- Dispenser la formation pratique « savoir rouler à vélo » (bloc 3) ;
- Rappeler que le piéton est prioritaire ;
- Rendre obligatoire le port du casque à vélo et les équipements visuels ;
- Se rendre visible et savoir se positionner sur la chaussée ;
- Entretien du matériel éclairage aides à l'entretien aides financière, atelier de réparation ;
- Alternatives à la sanction.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Tous les utilisateurs des EDPM, Service de l'État, Clubs Cyclo, fédération cycliste, Établissements scolaires, SR, Associations, FO

3.2.3. Enjeu les deux-roues motorisés

Orientation d'actions 1 : Favoriser la connaissance au sein de l'école, renforcer la formation technique post permis à la pratique d'un deux-roues

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La fragilité des usagers de deux-roues motorisés nécessite une formation accrue qui ne doit pas s'arrêter à la simple obtention de l'examen du permis de conduire. Les formations post-permis ont pour objectif d'engager une prise de conscience sur le risque afin d'éviter un sentiment de surconfiance au moment où le jeune conducteur a acquis davantage d'assurance au guidon.

Pilotes de l'orientation d'actions 1 :

- EDSR – Lieutenant Colonel ARCHAIMBAULT
- ECF 2RM – Yves Marie L'HOURS

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de journées de formations, nombre de participants.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Passeport obligatoire intégré au parcours scolaire (à intégrer dans les enseignements scolaires) ;
- Vérifier les statistiques et les rendre plus accessibles.

Idées d'actions concrètes :

- Envisager une formation complémentaire 20 ans après l'obtention du permis ;
- Action post permis AM dans les collèges/lycées (Représentant ERJ, Éducation Routière de la Jeunesse). Prévoir un nombre d'heures minimum de formation/information sensibilisation dans le cursus scolaire ;
- Remobiliser les forces de l'ordre à titre préventif ;
- Associer les assureurs à un système de récompense : 1 sensibilisation = 1 réduction de prime ;
- Livret de suivi des formations regroupant toutes les catégories de permis : Remonter les statistiques à l'éducation nationale.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

IDSR, auto-école, FO, Éducation nationale, assureurs, les associations

Orientation d'actions 2 : Mobiliser les usagers 2 roues motorisés à la sécurisation des infrastructures

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La qualité du revêtement routier ainsi que l'aménagement de certaines infrastructures routières ont un rôle prépondérant sur la stabilité et la sécurité des déplacements en deux-roues motorisés. Il est nécessaire d'associer les usagers de cette catégorie dans les processus de conception et de surveillance des infrastructures routières.

Pilotes de l'orientation d'actions 2 :

- CNPA – Anthony LORIEAU
- FFMC 49 – Stéphane GALLARD – Pascal COMMUM
- IPCSR – Noël ALIGAND

Indicateurs de réalisation :

- Suivi de l'application « motard de vigie »– nombre de signalements et réponses apportées aux signalements, réalisation des travaux.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Faire des retours sur les signalements (prise en compte travaux) ;
- Écoute des usagers lors des projets d'aménagement ;
- Revoir la législation sur les équipements du motard .

Idées d'actions concrètes :

- Rencontre gestionnaires de voiries et associations d'usagers ;
- Plateforme d'identifications des problématiques d'infrastructures, motards de vigie (application de signalement des points de danger pour les motards) Faire connaître le site / l'application ;
- Amener les élus en moto sur les zones accidentogènes, action Motard d'un jour ;
- Mieux tenir compte des avis et propositions des utilisateurs dans les projets d'aménagements et/ou l'évaluation de ceux déjà réalisés.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Collectivités, Gestionnaire voirie, Associations des motards, Auto-école, Motards de vigies

Orientation d'actions 3 : Comment mieux communiquer sur les actions deux-roues motorisés (Journées de perfectionnement, port des équipements, Airbag...)

Ce qui motive l'orientation d'actions :

La Coordination départementale de sécurité routière ainsi que la Gendarmerie proposent depuis de nombreuses années des stages de perfectionnement et de sensibilisation à destination des usagers de deux-roues motorisés. Ceux-ci ne rencontrent pas forcément le succès escompté, il convient donc d'améliorer la communication sur l'existence de ces stages.

Pilotes de l'orientation d'actions 3 :

DDT – Coordination Sécurité Routière

Indicateurs de réalisation :

- Fréquentation des journées (nombre de participants).

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Définir des « avantages » lors de la participation à ces journées ;
- Adapter la communication au public visé, animation régulière (communication entre les acteurs) ;
- Affluence lors des relais motards Calmos (accueil des motards sur les grands événements) ;
- Evolution de la législation.

Idées d'actions concrètes :

- Actions journées sécurité moto Gendarmerie ;
- Communications lors des rassemblements de motards ;
- Demander que tous les équipements soient obligatoires ;
- Actions assureurs favorisant le port des équipements et l'achat d'Airbag ;
- Communications des journées Post Permis Motos aux partenaires ;
- Calendrier partagé via réseaux sociaux.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

Vendeurs d'équipements concessionnaires, Hôpitaux, Les réseaux sociaux, TikTok, Instagram, les IPCSR, Les auto-écoles, les organisateurs de compétitions motos, les associations de motards , FO, Assureurs, Victimes, Pompiers

Orientation d'actions 4 : Changer le rapport aux problématiques deux-roues motorisés (rodéo, conformité technique 2RM, nuisances sonores)

Ce qui motive l'orientation d'actions :

Malgré une majorité respectueuse, certains comportements inappropriés viennent entacher l'image des usagers de deux-roues motorisés. Il est nécessaire de responsabiliser chacun sur les nuisances provoquées par des engins ou des usages non conformes.

Pilotes de l'orientation d'actions 4 :

- Justice – Marie LE CORNEC
- IDSR – Bruno MARTIN

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de journées portes ouvertes.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Saisie des véhicules des contrevenants.

Idées d'actions concrètes :

- Sensibiliser sur les risques liés aux modifications techniques ;
- Remobiliser les FO à titre préventif ;
- Faire des journées portes ouvertes sur circuits : utilisation des moyens existants (Piste DGA à Montreuil-Juigné), création d'un circuit (piste, moto-cross, stunt) ;
- Rallye routier avec recherche des points à risques pour eux et les autres usagers ;
- Actions de sensibilisation dans les quartiers ou communes les plus concernés ; rencontre avec les victimes d'accidents ;
- Mise en place d'alternatives à la sanction.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- Parents
- Associer les FO/Justice dans les actions de prévention / sanctions

3.2.4. Enjeu le risque routier professionnel

Orientation d'actions 1 : Fédérer les acteurs de la prévention RRPRO en lien avec le PRST 4 Pays de la Loire

Ce qui motive l'orientation d'actions :

En Maine-et-Loire, 19 % des tués l'ont été sur un trajet domicile-travail et 5 % sur un trajet professionnel sur la période 2017-2021.

Pilotes de l'orientation d'actions 1 :

- DREETS – Jérôme LEGRAND
- GENERATION MOUVEMENT – Loic PEIGNÉ
- CARSAT – Cathy BERNATETS

Indicateurs de réalisation :

- Création d'un annuaire et ou portail numérique ;
- Sondage pour savoir si PRST4 est connu des acteurs de prévention.

Condition de réussite et points de vigilance :

- Exhaustivité et mise à jour annuelle ;
- Participants motivés et animateurs qualifiés.

Idées d'actions concrètes :

- Identifier les acteurs, les têtes de réseaux et clarifier les champs d'intervention ;
- Sensibiliser sur la fatigue ;
- Inciter les acteurs à se rassembler au sein d'associations ;
- Faire connaître le PRST4 aux acteurs RRPRO ;
- Identifier les acteurs de prévention et les faire connaître.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- Institutionnels, SS, MSA, CCI, Fédérations, branches professionnelles, associations...(recensement/annuaire)
- Salariés, chefs d'entreprises, organismes sociaux, syndicats, service santé au travail, IDS

Orientations d'actions 2 : Concentrer les efforts de prévention du RRPRO sur les TPE/ PME et les employeurs publics de petite taille

Ce qui motive l'orientation d'actions :

Si les informations concernant la sécurité routière sont souvent connus du personnel encadrants, elles sont parfois mal relayées aux personnels de l'entreprise. Ce phénomène est d'autant plus important pour les TPE et PME.

Pilotes de l'orientation d'actions 2 :

CAPEB – G.HAMON

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'interventions/animations ;
- Nombre d'encadrants/salariés participants.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Modifier les modalités d'intervention pour avoir un public large ;
- Gestion du temps ;
- Suivi des interventions et des actions.

Idées d'actions concrètes :

- Inciter à la prévention en général (quel intérêt à agir pour le chef d'entreprise ?) ;
- Inscrire dans le document unique les risques routiers ;
- Les témoignages vidéo à destination des chefs d'entreprises – ils s'écoutent entre pairs – les outils d'e-learning sur le risque routier (mobilise peu de temps), Il faut obtenir l'engagement du chef d'entreprise dans cette action ! faire bouger le dirigeant est nécessaire ;
- Réseau assurance / maladie Risque Routier PRO, privilégier les branches professionnelles ;
- Créer un label spécifique récompensant les entreprises qui s'engagent procurant des avantages chez des partenaires ;
- Créer des actions de formation itinérantes avec des acteurs allant à la rencontre des entreprises ;
- Création d'un grand salon de la SR ;
- Aide au diagnostic ;
- Organisation du travail ;
- Promotion de l'écoconduite adaptée et responsable ;
- Faire connaître les outils existants INRS site risque routier PRO.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- Informations véhiculées par les acteurs proches des PME : fournisseurs, comptables
- Assurances
- Organismes de prévention
- Branches pro, CCI, santé au travail
- IDSR addictions France
- ALIA assurance CMA CFA

Orientations d'actions 3 : Intégrer la sensibilisation au risque routier PRO au niveau de la formation initiale des jeunes salariés et futurs entrepreneurs, créateurs d'entreprises

Ce qui motive l'orientation d'actions :

À l'instar du continuum éducatif, l'acquisition de notions de préventions du risque routier professionnel est davantage efficace lorsque elle est acquise dès l'entrée dans le monde du travail.

Pilotes de l'orientation d'actions 3 :

Groupama Loire Bretagne

Indicateurs de réalisation :

- Publics touchés ;
- Nombre de déclinaisons concrètes en entreprise ;
- Nombre d'entreprises signataires d'une charte d'engagement.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Planification et intégration dans le cursus de formation.

Idées d'actions concrètes :

- Journées d'animation ;
- Signature de chartes de bonne conduite ;
- Label « Entreprise engagée » ;
- Prise de risque plus importante avec véhicule professionnel, sensibiliser aux sanctions ;
- Modules spécifiques auprès des centres de formation ;
- Promouvoir le déplacement à vélo sur petits trajets : santé, avec équipement adapté/réglementaire ;
- Mettre en place des évaluations du risque routier dans les entreprises d'accueil pour l'apprenti, le stagiaire (site risqueroutierpro.fr).

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- Chambre commerce, agriculture, CFA, assurance
- Groupe CENTAURE
- Formation Complémentaire Obligatoire poids lourds
- Enseignants et intervenants extérieurs
- Employeurs
- Fédérations professionnelles et organismes de formation
- CCI/CMA/BPE/France initiative

Orientations d'actions 4 : Aider les chefs d'entreprises à questionner l'organisation du travail dans l'entreprise et les effets sur les risques routiers et les conduites à risque

Ce qui motive l'orientation d'actions :

il est nécessaire de proposer aux chefs d'entreprises des outils leur permettant de proposer au sein de sa structure, des formations efficaces en matière de sécurité routière.

Pilotes de l'orientation d'actions 4 :

- ASF Vinci – Jennifer AMOURETTE
- IDSR – Emmanuel CHERRE
- FNTR – Marie-Christine ANDRIAMAHOLISON

Indicateurs de réalisation :

- Mesurer l'adhésion des employés ;
- Nombre d'entreprises ayant adhéré à la démarche ;
- Analyser les statistiques d'accidents des entreprises.

Conditions de réussite et points de vigilance :

- Mesure de l'impact économique sur l'entreprise ;
- Formation des entreprises ;
- Atelier information/sensibilisation pot en entreprise (rappel du Code du travail...).

Idées d'actions concrètes :

- Le management du risque routier au sein de l'entreprise - proposer la mallette du risque routier ;
- Croiser avec les conduites à risques: alcool, stupéfiants, médicaments dans le monde du travail lié à l'organisation ;
- Diagnostiquer sur ce qui est déjà fait dans l'entreprise ;
- Organisation du travail dans l'entreprise et les effets sur les conduites à risque, Création d'une grille d'analyse, intégrer le risque routier dans le DUERP ;
- PRST 4 - La plateforme du RRPro ;
- Affichage dans les espaces communs autocollants, rappel de la législation préventions des risques (alcool, drogues, téléphone) ;
- Informer les partenaires extérieurs sur les règles en vigueur dans l'entreprise sur les chauffeurs extérieurs aux entreprises ;
- Aider les entreprises sur l'élaboration d'un plan mobilité ;
- Identifier un référent SR en entreprises ;
- Intégrer la maîtrise du RRPRO dans les cahiers des charges ;
- Conditionner les appels d'offres à la prise en compte du RRPRO ;
- Adapter des horaires décalés pour éviter les périodes accidentogènes ;
- Mettre en place un enregistreur de données dans les véhicules professionnels ;
- Sensibiliser les chefs d'entreprises à l'importance et à la responsabilité du droit à la déconnexion des salariés au téléphone ;

- Favoriser les visios pour diminuer les déplacements ;
- Développer le co voiturage.

Acteurs pouvant participer aux actions sur le terrain :

- Articulation par filière métier
- Le référent SR de l'entreprise
- Les managers
- Les loueurs professionnels
- Services informatiques
- Représentants syndicaux du personnel
- Organismes de prévention OPPDTP + employeurs

3.2.5. Les clés pour mettre en œuvre une action

Les acteurs sont invités pour la mise en place d'actions, à prendre en compte les préconisations ci-dessous.

Q1: initier, être accompagné et mettre en œuvre :

- Les porteurs doivent être des « experts » de la thématique, ils doivent être proches du public (témoignage des pairs), aller à la rencontre du public pour identifier les besoins et les motivations (études psychosociales...);
- S'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs pour le mettre en place ;
- Modalités d'intervention participative, impliquante, dynamique, associer les stagiaires dans la mise en place de l'action, plus d'effectifs pour encadrer ;
- Avoir les moyens financiers, adapter le budget aux besoins ;
- Faire des actions en corrélation avec les tués du département ;
- Pas d'action « one shot » mais intégrer les actions dans le temps et dans la pérennité ;
- Pastille radio locale hebdomadaire en faisant intervenir tous les acteurs SR tour à tour ;
- Réfléchir aux occasions permettant de réunir des personnes qui n'ont pas de réseau interne de communication (à la différence des écoliers par ex) ;
- Répondre autrement à la question : pourquoi c'est interdit ?
- Imaginer un complément de sensibilisation pour les personnes condamnées => dépasser le cadre contrôle/sanction.

Q2 communiquer et valoriser :

- Cibler les partenaires en cohérence avec le public identifié (par ex un club senior pour les seniors, le SPIP pour les délinquants) ;
- L'action doit répondre à un besoin (collectif ou individuel), faire une remontée des besoins (du public cible) pour mettre en projet et susciter l'intérêt, la motivation, rendre l'action transposable ;
- Diversifier les canaux de communication (internet, goodies, expo..., Médias télévisuel et/ou écrit). Inciter les messages de prévention. Communiquer sur les réseaux sociaux, intensifier la présence de stands SR dans les salons (professionnels ou autres), communiquer sur l'action en amont et à posteriori => explication de l'objectif, susciter l'intérêt, trouver des enjeux concrets et utiles ;
- Impliquer un maximum de partenaires (éducation nationale, établissements scolaires, personnels, collectivités, pro de santé, assurance, pompiers, gendarmerie, auto-écoles, centre de formation, témoignages). Préférer des groupes de taille raisonnable, participation active et interactive, valoriser les bons comportements « le savoir dire non » ;

- Récompenser, adapter le discours au public, discours non culpabilisant et non stigmatisant, optimiser de bons supports (presse PQR, RS, TV) « faire et faire savoir » adapter les messages et le vocabulaire aux publics, concertation pour avoir un langage commun ;
- Création d'un label SR pour l'entreprise (éco-conduite), Partage d'expérience sur les actions (ex : mettre en lumière les actions à l'échelle du département, bulletin régulier de la Préfecture), Inscrire la démarche prévention dans la RSE ;
- Valorisation des actions (révision du véhicule offerte, réduction ou contrôle technique...).

Q3 Auto évaluer son action :

- Définir les objectifs et indicateurs en amont, identifier les intervenants de qualité post action, définir des indicateurs d'auto-évaluation du porteur de projet (rythme, thème, matériel...), qu'est-ce que cette formation m'a apporté, ai-je été cohérent dans l'explication de ma formation ?
- Communiquer aux participants les résultats avec un langage positif. Faire évaluer les stagiaires/participants sur le contenu de l'action à court et moyen terme pour adapter le plan d'action. Questionnaire (en ligne, anonyme), questionnaire périodique, définir une grille d'auto-évaluation pour chaque public spécifique ;
- Accepter les critiques et les remises en question, modifier et ajuster son action en fonction de son efficacité, prendre en compte les retours d'expérience et les partages d'expérience ;
- Suivre et partager l'accidentalité corporelle (ODSR) et matérielle (assureurs).

3.3. La gouvernance du document général d'orientations et des PDASR

Sous l'autorité du préfet, la gouvernance locale de la politique de sécurité routière s'articule autour de 3 instances issues de la réglementation et de 2 instances de pilotage local.

3.3.1. Présentation des instances

Au titre du Code de la sécurité intérieure, le **conseil départemental de sécurité et de prévention de la délinquance** (article D132-5 du Code de la sécurité intérieure) concourt à l'élaboration des orientations de la politique de sécurité routière dans le département et approuve le plan des actions à mettre en œuvre. L'instance de pilotage qui émane de ce conseil est le **comité de pilotage du DGO-PDASR** créé le 7 février 2019 par arrêté préfectoral.

Ce conseil départemental s'appuie sur les comités locaux animés au niveau de chaque EPCI qui ont été renouvelés à la suite des dernières élections municipales (article D132-7 du Code de la sécurité intérieure).

De plus, le Préfet rassemble et consulte la **commission départementale de sécurité routière (CDSR)** prévue par le Code de la route pour émettre un avis sur les décisions concernant l'application du Code de la route dans le département. Elle comporte une **sous-commission spécialisée Infrastructures, Sécurités et Transports (IST)** pour les sujets particuliers comme l'exploitation de la tranchée couverte du contournement autoroutier du nord d'Angers (A11).

En outre, la préfecture a mis en place un **comité d'examen des accidents mortels (CEDAM)** dont l'objectif, après analyse des circonstances des accidents et contextualisation, est l'identification de propositions d'actions de prévention du risque routier ou de contrôles à mettre en place. Cependant, ce comité nécessite un important travail de préparation et n'a pas été réuni depuis 2019. La démarche du DGO sera l'occasion de réactiver cette instance locale.

Enfin, en 2021, le directeur de cabinet a mis en place un **espace de concertation et d'échange des acteurs de la police de circulation routière** à travers le nouveau **plan départemental de contrôle routier**. Cet espace rassemble la préfecture, la DDT (observatoire et coordination sécurité routière), la Police nationale, l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Gendarmerie nationale et l'Unité Motocycliste Zonale de Rennes.

3.3.2. Bilan de la gouvernance locale depuis 2018, année d'engagement du document général d'orientations en vigueur

Le comité de pilotage DGO-PDASR assure le pilotage opérationnel du plan départemental d'actions de sécurité routière en Maine-et-Loire. Il est réuni chaque année pour valider le PDASR et maintenir un haut niveau d'engagement des acteurs locaux.

La commission départementale de sécurité routière (CDSR) a été recomposée en 2020 par arrêté préfectoral. Elle s'est alors exprimée favorablement sur la décision du conseil

départemental de déroger à la limitation de vitesse à 80 km/h sur environ 410 km de son réseau à partir de l'été 2020 en dépit d'un avis défavorable des services de l'État.

La sous-commission Infrastructures, Sécurités et Transports (IST) de la CDSR a été réunie, 2 fois, en 2020 pour donner son avis conforme sur l'exploitation de la tranchée couverte du contournement autoroutier du nord d'Angers (A11).

Le dernier CEDAM réuni en 2019 a permis de dégager des pistes de réflexion et d'actions pour sensibiliser les deux tranches d'âges les plus à risque, à savoir les jeunes et les seniors :

- Pour répondre à la nécessité de renouveler le message de sécurité routière auprès des jeunes, la coordination a lancé l'action innovante du « savoir dire non ». Cette action s'appuie notamment sur les enseignements tirés de l'étude sur la prise de risques chez les jeunes.

Afin de mieux sensibiliser les seniors, la coordination sécurité routière a créé un atelier d'audit de conduite avec l'aide d'un inspecteur du permis de conduire et participe chaque année à l'évènement organisé par l'association Génération Mouvement (annulés en 2020 et 2021).

À partir de 2021, le plan départemental de contrôle routier a permis de mettre en synergie les actions des forces de l'ordre et de la préfecture. Grâce à cette mise en commun, plusieurs actions de contrôle routier ont été réalisées à grande échelle et médiatisées. En parallèle, différents processus de sanctions administratives sont en cours d'amélioration.

3.3.3. Les instances du DGO 2023-2027

Les instances mises en place dans le précédent DGO (2018-2022) ont montré leur efficacité et n'ont pas vocation à être modifiées.

Le comité de pilotage du DGO-PDASR créé le 7 février 2019 par arrêté préfectoral, sera révisé pour correspondre aux nouvelles orientations définies dans le DGO (2023-2027). Cette révision sera proposée à l'approbation de Monsieur le Préfet lors du premier semestre 2023.

Annexe :

4. Cadre général du Document Général d'Orientations

Le Document Général d'Orientations (DGO), cosigné par l'État et ses partenaires locaux, décline au niveau départemental la politique de sécurité routière pour les 5 ans à venir conformément à l'instruction du 25 mai 2022 de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Le DGO est à la fois un outil de programmation, un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire et un outil de mobilisation des forces vives afin de faire reculer l'insécurité routière.

Sous la responsabilité du Préfet, chaque département définit, à partir du diagnostic territorial de l'accidentalité, les orientations d'actions à mener sur son territoire pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Chaque année, ces orientations d'actions se déclinent dans le plan départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour le volet prévention et le plan départemental de contrôles routiers (PDCR) pour le volet répression.

5. Démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet, la direction de cabinet, cheffe de projet sécurité routière, pilote la démarche d'élaboration.

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles :

1. la phase d'identification des enjeux à partir d'un état des lieux partagé de l'accidentalité du département et de ses particularités et d'un retour d'expérience sur le précédent DGO 2018-2022,
2. la phase orientations d'actions pour 2023-2027 à co-construire avec l'ensemble des parties prenantes.

5.1. La détermination des orientations d'actions

Les orientations d'actions, outre les publics visés (selon les classes d'âge ou les formes de mobilité), seront définies au regard des modalités d'action : communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction, amélioration de la connaissance et sécurisation des infrastructures.

Exemple d'orientation d'action

Enjeu → *Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)*

Modalité(s) d'action(s) → *Prévention*

Public(s) visé(s) → *organiseurs d'événements festifs (publics et privés)*

Orientation(s) d'action(s) → *Mobiliser et former les organisateurs d'événements festifs*

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR → *Formations destinées aux organisateurs d'événements, signature de charte avec les comités de fêtes locaux, formation des élus référents sécurité routière*

5.2. Le calendrier de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027

Le DGO devra être signé avant le 31 mars 2023 et transmis à la Délégation à la Sécurité Routière.

En tant que document commun de référence, il est recommandé qu'il soit cosigné par le préfet, le président du conseil départemental, les procureurs de la République et les élus locaux (maires et présidents d'EPCI) ainsi que les partenaires que le préfet aura souhaité associer.

En Maine-et-Loire, le comité de pilotage du DGO et du PDASR a été créé en 2017 par arrêté préfectoral, conformément à la circulaire du Ministère de l'Intérieur en date du 11 avril 2017 relative au document général d'orientation 2018-2022. Sa composition est définie par l'arrêté préfectoral du 7 février 2019.

5.2.1. La réunion du comité de pilotage du 20 octobre 2022 avec visite de la DISR.

Cette réunion a été l'occasion de lancer la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027 avec les membres du comité de pilotage et en présence de la Déléguée interministérielle de la Sécurité Routière.

Au cours de cette réunion, le diagnostic territorial de l'accidentalité et le retour d'expérience du précédent DGO ont été présentés.

5.2.2. Consultation des experts en novembre, décembre 2022 et janvier 2023

La DDT (coordination sécurité routière) consulte les experts avec qui elle travaille régulièrement sur les 4 enjeux, afin d'affiner le diagnostic et le retour d'expérience et d'apporter de la connaissance pour les travaux de détermination des orientations d'action. Cette consultation est réalisée sous la forme de 4 réunions techniques :

- x 2 roues motorisées – réunion des acteurs de la formation post-permis moto le 29 novembre 2022 ;
- x Conduites à risques : réunion technique le lundi 16 janvier 2023 ;
- x Nouveaux modes de mobilités : réunion technique le lundi 16 janvier 2023 ;
- x Risque Routier Professionnel : réunion technique le jeudi 19 janvier 2023.

Les contributions des experts seront exploitées et synthétisées sous la forme de fiches thématiques à destination des participants au séminaire du jeudi 2 février 2023.

5.2.3. Consultation écrite ouverte à tous les partenaires en janvier 2023

La DDT (coordination sécurité routière) met en place une consultation écrite ouverte à tous les partenaires au cours du mois de janvier 2023 (liste des parties en partie 4).

Afin d'obtenir des réponses exploitables et qualitatives, cette consultation a été limitée aux partenaires identifiés et, intermédiaires représentatifs.

Le site Internet des Services de l'État dans le département (site IDE), www.maine-et-loire.gouv.fr, servira à diffuser le bilan du DGO 2018-2022 et à collecter les contributions. Un lien Limesurvey sera transmis largement aux acteurs du territoire susceptibles de porter des actions de sensibilisation à la sécurité routière.

Sur le site IDE, chaque personne intéressée pourra accéder au diagnostic territorial d'accidentalité et au retour d'expérience du DGO précédent (cf présentation du COPIL du 20 octobre avec la DISR).

La plateforme Limesurvey sera ouverte jusqu'au 27 janvier 2023.

Les contributions collectées seront alors exploitées et synthétisées. Elles compléteront le cas échéant les fiches thématiques issues de la consultation des experts en vue du séminaire du 2 février.

5.2.4. Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes de fin janvier 2023

Compte-tenu de la proximité avec le séminaire du 2 février 2023, la directrice de cabinet du préfet pourra réaliser un point d'avancement de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027.

5.2.5. Séminaire DGO 2023-2027 du 2 février 2023 – détermination des orientations d'action

L'objectif de ce séminaire est de déterminer les orientations d'action pour répondre aux 4 enjeux de sécurité routière de manière collaborative.

Le séminaire se déroulera sur la matinée du 2 février de 9h00 à 13h00 avec un repas offert. Des ateliers ou tables rondes pourront être proposés l'après-midi à destination des participants sur le même lieu.

Ce format condensé permet de mobiliser les partenaires sur une demi-journée uniquement.

Le séminaire débute avec une introduction du préfet (15 min). Ensuite, la DDT présente la méthodologie de travail en atelier et les fiches thématiques et la synthèse de la consultation (30 min).

Les fiches thématiques et la synthèse de la consultation seront diffusées à tous les participants. Elles seront également affichées sur des panneaux pendant le séminaire.

La présentation sera poursuivie par un temps de travail collectif en ateliers d'une durée de 2h30 avec l'appui d'animateurs identifiés par la DDT. Pour décroiser les positions, un « world café » sera organisé pour permettre à chaque participant de contribuer à la rédaction des orientations d'actions pour chacun des 4 enjeux de sécurité routière.

Enfin, une session de restitution orale de 45 minutes au format plénier sera organisée avant le repas.

Les modalités d'animation et de gestion du temps sont détaillées dans la fiche technique à la fin de l'annexe 1.

5.2.6. Rédaction du DGO 2023-2027

À partir de l'ensemble de ces productions, la DDT (coordination sécurité routière) rédigera la première version du document général d'orientations 2023-2027 qu'elle soumettra à l'avis du préfet.

Cette version validée sera partagée avec l'ensemble des membres du comité de pilotage du DGO-PDASR par courriel pour collecter leur avis entre la mi-février 2023 et la mi-mars 2023.

La DDT intégrera ces avis dans la version définitive du document général d'orientations 2023-2027 qu'elle soumettra à l'avis du préfet.

5.2.7. Comité de pilotage du DGO 2023-2027 de fin mars 2023 pour présentation et signature

La version définitive de document général d'orientations 2023-2027, validé par le préfet, sera présenté au comité de pilotage du DGO 2023-2027 en mars 2023.

À cette occasion, le document sera cosigné par le préfet, les procureurs de la République, les directeurs des services de l'État, les élus et les partenaires institutionnels.

On notera que ce comité de pilotage sera également consulté sur le Plan départemental d'actions de sécurité routière 2023 et le plan départemental de contrôle routier 2023.

6. Les instances administratives participant à l'élaboration du document général d'orientations de la politique publique de sécurité routière

6.1. Le comité de pilotage du DGO-PDASR

La circulaire du Ministère de l'Intérieur en date du 11 avril 2017 relative au document général d'orientation (DGO) 2018-2022 a demandé au préfet de créer un comité de pilotage ou un groupe de travail rassemblant les acteurs locaux de la sécurité routière contribuant à l'élaboration du DGO.

Le comité de pilotage du DGO-PDASR a été créé par arrêté du 31 août 2017. Il s'est réuni chaque année pour la présentation du plan départemental d'actions de sécurité routière. Il a permis d'assurer un niveau de mobilisation importante des acteurs en dépit de la crise Covid en 2020.

Une nouvelle fois, la circulaire de la déléguée interministérielle à la sécurité routière du 25 mai 2022 relative au document général d'orientations 2023-2027 invite le préfet et ses services à renforcer la démarche partenariale et favoriser l'intelligence locale.

Compte-tenu des résultats positifs et du bon fonctionnement constaté de ce comité de pilotage, il apparaît nécessaire de renouveler son mandat pour les 5 ans à venir. Sa composition sera ajustée aux nouveaux enjeux retenus.

Un nouvel arrêté préfectoral pour la période d'exécution du DGO 2023-2027 sera proposé à la signature du préfet au premier semestre 2023.

6.2. Le Conseil départemental de prévention de la délinquance, d'aide aux victimes et de lutte contre la drogue, les dérives sectaires et les violences faites aux femmes

Conformément à l'article D132-5 du code de la sécurité intérieure, le conseil départemental de prévention de la délinquance concourt à l'élaboration des orientations de la politique de sécurité routière dans le département et approuve le plan des actions à mettre en œuvre

Compte-tenu de la proximité avec le séminaire du 2 février 2023, la directrice de cabinet du préfet pourra réaliser au sein de ce conseil un point d'avancement de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027 fin janvier 2023.

NB : La commission départementale de sécurité routière, dont les missions sont définies par l'article R411-10 du Code de la route n'a pas vocation à être intégrée dans le processus d'élaboration du document général d'orientations.

7. Liste des partenaires de la sécurité routière dans le département pour la consultation

Membres du comité de pilotage DGO/PDASR

Monsieur le Procureur de la République du TGI d'ANGERS,

Madame la Procureure de la République du TGI de SAUMUR,

Madame la Substitut, Chargée du contentieux routier,

Monsieur le Colonel, commandant le Groupement de Gendarmerie départementale de Maine-et-Loire,

Monsieur le Commandant, commandant l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de Maine-et-Loire,

Monsieur le Commissaire, Directeur Départemental de la Sécurité Publique,

Monsieur le Directeur Académique des Services de l'Éducation Nationale

Monsieur le Directeur départemental des territoires,

Monsieur le Vice-Président du Conseil Départemental en charge de l'attractivité et de l'équilibre territorial,

Monsieur le Président de l'Association des Maires de France du Maine-et-Loire,

Monsieur le Maire d'Angers,

Monsieur le Maire de Saumur,

Monsieur le Maire de Cholet,

Madame la Maire de Segré,

Madame la Présidente de la MSA,

Monsieur le Président de la CARSAT,

Madame la coordinatrice départementale d'Addictions France,

Madame la Représentante de la Prévention Routière de Maine-et-Loire,

Monsieur le Représentant départemental de l'Automobile Club de l'Ouest

Monsieur le Président de Génération Mouvement 49,

Monsieur le Président de Place au Vélo,

Madame la Présidente de la Fé2a,

Monsieur le Coordinateur de la Fédération Française des Motards en Colère de Maine-et-Loire,

Madame la Présidente de la Chaîne d'Amitié pour la Sécurité et l'Information des Motards de Maine-et-Loire.

Les professionnels de la conduite

Monsieur le représentant de la FNTR

Monsieur le président du CNPA

Monsieur le représentant de l'auto école EASY

Madame la représentante de l'auto école ECF

Monsieur le représentant de la moto école CERVEIRA

Monsieur le représentant du centre de formation à la conduite ECF

Monsieur le représentant du centre de formation à la conduite AFA

Monsieur le représentant du centre de formation à la conduite ABSKILL

Monsieur le représentant du centre de formation à la conduite AFTRAL

Monsieur le représentant du centre de formation à la conduite Lycée WRESINSKI

Les partenaires du secteur de l'assurance

Monsieur le directeur de Groupama Loire Bretagne

Monsieur le directeur de MAIF Prévention

Monsieur le directeur de MACIF Prévention

Le risque routier agricole

Monsieur le représentant de la Chambre d'agriculture

Monsieur le représentant des Entrepreneurs Des Territoires

Messieurs les représentants des lycées agricoles

Messieurs les représentants des MFR

Madame Fontaine lycée Le Fresne

Le risque routier professionnel

Madame la présidente de l'ASRE 49

Monsieur le représentant du MEDEF

Monsieur le représentant de la CCI

Monsieur le représentant de la CAPEB

Monsieur le représentant de la CMA

Monsieur le représentant de la DREETS

Les acteurs de l'éducation

Monsieur le référent Sécurité Routière du 1er degré de l'éducation nationale
Monsieur le référent Sécurité Routière du 2nd degré de l'éducation nationale
Messieurs les directeurs d'établissements du 1er et 2nd degré (2 représentants)
Monsieur le directeur diocésain de l'enseignement catholique ou son représentant
Monsieur le référent Sécurité Routière du 1er degré de l'enseignement catholique
Monsieur le référent Sécurité Routière du 2nd degré de l'enseignement catholique
Messieurs les directeurs d'établissements du 1er et 2nd degré (2 représentants)
Monsieur le représentant de l'URMA

Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière

Monsieur Sébastien LAGACHE
Monsieur Christophe BOSSUYT
Monsieur Jean-Louis ROBERT
Monsieur Bruno MARTIN
Monsieur Désiré SOUILLARD
Monsieur Pascal GRAVOUEILLE
Monsieur Jean-Henry REYES
Madame Dominique GUILHOU
Monsieur Charles MEIGNAN
Monsieur Laurent BERANGER
Monsieur Emmanuel CHERRE

Les gestionnaires de voirie dans le département

Monsieur le représentant du Conseil départemental
Monsieur le représentant du plan vélo départemental
Monsieur le représentant de la DIRO
Monsieur le représentant de Vinci autoroutes
Monsieur le représentant de Cofiroute
Messieurs les gestionnaires de voirie des EPCI

Les services de santé

Monsieur le représentant de l'ARS

Monsieur le représentant de la STCS

Monsieur le représentant du SMIA

Monsieur le représentant d'Avenir santé 49

Monsieur le représentant d'ALLIA

Monsieur le représentant d'Alcool assistance 49

Monsieur le représentant de l'UNASS 49

Les associations étudiantes

Monsieur le représentant de la SUMMPS

Monsieur le représentant de l'IRREPS

Autres services acteurs de la sécurité routière

Monsieur le représentant de la PJJ

Monsieur le représentant du Génie dans le domaine de l'école de conduite

Monsieur le représentant du SDIS 49

Monsieur le représentant du CEREMA (conseiller technique mobilité)

Les inspecteurs du permis de conduire engagés dans des actions de prévention

Madame CUVINOT (IDSR)

Monsieur ALIGAND (IPCSR)

8. Fiche technique – animation du séminaire du 2 février 2023

8.1. Constat sur l'élaboration du DGO 2018-2022

Environ 70 participants parmi plus de 400 invités ont participé à des groupes de travail sur les 6 enjeux. Les groupes de travail ont produit pour chaque enjeu une liste d'orientations d'actions à mettre en œuvre pour réduire l'accidentalité dans le département.

Les groupes ont d'abord élaboré les propositions de manière cloisonnée car chaque participant devait s'inscrire en amont dans un enjeu.

Les travaux se sont arrêtés à l'élaboration de la liste des orientations. De ce fait, le DGO 2018-2022 n'indique pas qui pilote les orientations d'actions.

Le bilan des PDASR montre que de nombreuses actions ont pu être conduites avec les partenaires déjà engagés. Toutefois, une partie des actions identifiées dans le DGO n'ont pas été portées car les rôles des acteurs n'ont pas été partagés puis inscrits dans ce document stratégique.

C'est pourquoi, l'animation du séminaire du DGO du 2 février 2023 devra éviter deux écueils :

- « Laisser le sentiment aux participants de répéter les mêmes choses sans suite »,
- « Se limiter au partage de déclarations d'intention ».
-

8.2. Deux objectifs de l'animation

1. Faire s'exprimer chaque participant sur tous les enjeux de sécurité routière pour s'acculturer individuellement sur chacun d'entre eux et enrichir les orientations d'actions.
2. Faire s'engager les participants à piloter une ou des orientations d'actions.

8.3. Déroulé du séminaire du 2 février 2023

8h45 – 9h00 : Arrivée des participants - 15 mn

Émargement à l'entrée. Les participants sont placés dans un groupe de travail par la coordination dans le but de panacher les groupes.

Lors de l'émergence, on leur rappelle :

- 1 – que le premier groupe de travail passe plus de temps à phosphorer sur l'enjeu ;
- 2 – que chaque groupe travaillera sur chaque enjeu lors de la matinée.

Puis accueil café dans le hall avec espace pour poser ses vêtements

Note : la coordination assure l'accueil jusqu'à 9h30 pour gérer les retardataires, le cas échéant (animateurs-trices volants).

9h00 – 9h15 : Installation et introduction du préfet ou de la dircab – 15 mn

Les participants s'installent à la table du groupe où ils sont inscrits.

Le préfet introduit le séminaire pendant environ 10 à 15 min.

9h15 – 9h30 : Présentation de la méthode de travail par l'animateur principal – 15 mn

Rappel : pas de pause programmée, chacun peut se lever pour prendre un verre ou un café ou une petite pause

Dans la méthode de travail, il s'agit d'utiliser des définitions communes.

Glossaire à partager avec tous les participants :

Différence entre une action et une orientation d'actions

- *Orientation d'actions : un ensemble cohérent d'action pour atteindre un objectif - ex : sensibiliser les jeunes aux risques du téléphone portable au volant*
- *Action : une action de terrain réalisée par un ou des acteurs à destination d'un public - réaliser une conférence à destination des étudiants de l'IUT d'Angers sur les risques des distracteurs*

En parallèle, différence entre pilote d'orientation et porteur d'une action

- *Pilote d'orientation d'actions : L'acteur qui mobilise les partenaires autour d'une orientation d'actions, avec l'appui de la coordination sécurité routière le cas échéant.*
- *Porteur d'une action : L'acteur qui organise une action, seul ou avec des partenaires, auprès d'un public.*

9h30 – 11h30 : Travail en ateliers autour de 5 thématiques – 120 mn

La salle comporte 10 ateliers, répartis en 2 groupes de 5 ateliers travaillant chacun sur l'une des 5 thématiques. Chaque thématique sera donc traitée par deux ateliers « miroirs », numérotés de 1 à 5 et de 1bis à 5bis. Cette organisation permettra de doubler la production et d'enrichir la réflexion collective.

Les 4 premières thématiques correspondent aux 4 enjeux du DGO 2023-2027. La 5^e consiste à identifier les clefs pour la mise en œuvre d'une action sur le terrain.

Avant de débiter :

– Chaque atelier désigne un-e référent-e qui sera chargé-e d'assurer la restitution aux autres ateliers puis à l'ensemble des participants du séminaire.

– Chaque participant se voit attribuer un personnage sous contrôle de l'animateur-trice, matérialisé par un permis de conduire. En complément de leur rôle institutionnel, il portera la voix de ce personnage dans les échanges.

TEMPS 1 DES ATELIERS - 40 mn :

Les membres de l'atelier **inscrivent au feutre** sur les feuilles d'enjeux :

- leurs compléments ou amendements aux orientations existantes préremplies sur les feuilles d'enjeu ;
- leurs propositions le cas échéant de nouvelles orientations pour l'enjeu ;
- leurs propositions d'actions liées à chaque orientation.

TEMPS 2 à 5 DES ATELIERS - 4X20 mn :

Les participants se déplacent pour découvrir le travail des autres ateliers du groupe : L'atelier 1 vers l'atelier 2, l'atelier 2 vers l'atelier 3, l'atelier 3 vers l'atelier 4, l'atelier 4 vers l'atelier 5 et l'atelier 5 vers l'atelier 1, l'atelier 1bis vers l'atelier 2bis, etc.

A l'aide de post-it indiquant leur numéro d'atelier, ils posent sur les feuilles d'enjeu leurs propositions de compléments, d'amendements des orientations d'action ou d'ajout d'orientation(s) d'action(s) qu'ils jugent pertinente(s).

L'exercice se répète jusqu'à ce que chaque groupe ait travaillé sur les 5 thématiques, à raison de 20 min par atelier.

L'animation des ateliers

L'animateur principal : présente la méthode de travail avant le début des ateliers et veille, en lien avec les animateurs-trices, au bon déroulement du séminaire.

Les animateurs-trices d'ateliers : à raison d'un animateur-trice pour les deux ateliers de la même thématique, veillent au respect du timing et aident à la production, sans intervenir sur le fond des échanges mais en s'assurant que la rédaction des orientations d'actions et actions soit complète, claire et restituable.

Les animateurs-trices volants : apportent leur soutien aux animateur-trices d'ateliers pour l'ensemble des groupes.

Les référent-e-s : restent au début des temps 2 à 5 pour accueillir les autres ateliers et répondre aux questions éventuelles avant de rejoindre les membres de leur atelier.

11h30 – 11h45 : Préparation de la restitution – 15 mn

Les animateurs affichent les productions des ateliers en mettant ensemble les enjeux traités pour faciliter la lecture. Les référent-e-s de chaque atelier miroir sur la même thématique se concertent pour préparer la restitution plénière, avec l'aide des animateur-trices.

11h45 – 12h10 : Restitution des ateliers – 25 min

Chaque duo de référent-e-s d'atelier miroir restitue en 5 min à l'ensemble des participants, la synthèse des orientations et actions de sa thématique.

12h10 – 12h25 : Phase d'engagement – 15 min

Le préfet ou la DIRCAB prend la parole pour inviter les participants à s'engager.

- L'engagement se définit ici comme la volonté de mobiliser les acteurs au sein de sa structure et en externe.
- Les participants peuvent alors s'inscrire en pilote sur une ou plusieurs orientations d'action.
- Il peut y avoir plusieurs pilotes pour une orientation.

12h25 – 12h35 : Clôture et mot de la fin par le préfet ou la DIRCAB – 10 mn

Lors de la clôture, le préfet ou la DIRCAB rappelle que les productions vont être retranscrites dans le DGO 2023-2027 par la coordination et transmis à l'ensemble des participants pour avis.

Le DGO sera ensuite validé et signé le 22 mars 2023 lors du comité de pilotage du PDASR 2023.

8.4. Les 5 thématiques des ateliers et les questions associées

Les 4 premiers ateliers traitent les 4 enjeux du DGO :

1. les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs),
2. les nouveaux modes de mobilité (vélos, Engin de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), ...),
3. les deux-roues motorisés,
4. le risque routier professionnel.

Sur chaque table, les participants disposent d'une feuille de paper-board avec les 4 questions préétablies selon le modèle ci-dessous :

| | | | |
|---|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| Enjeu XXX | | | |
| Orientations d'action 1 : XXX | | | |
| Q1 – Actions concrètes et publics visés | Q2 – Indicateurs de réalisation | Q3 – Acteurs participant à l'action | Q4 – Conditions de réussite et points de vigilance |
| | | | |
| Orientations d'action 2 : XXX | | | |
| Q1 – Actions concrètes et publics visés | Q2 – Indicateurs de réalisation | Q3 – Acteurs participant à l'action | |
| | | | |
| Orientations d'action 3 : XXX | | | |
| Q1 – Actions concrètes et publics visés | Q2 – Indicateurs de réalisation | Q3 – Acteurs participant à l'action | |
| | | | |

La 5^e thématique consiste à identifier les clés pour la mise en œuvre d'une action sur le terrain, en répondant aux 3 questions ci-dessous :

| | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|
| Clés pour mettre en œuvre une action | | |
| Q1 – Initier, être accompagné et mettre en œuvre | Q2 – Communiquer et Valoriser | Q3 – Auto-évaluer son action |
| | | |

8.5. L'équipe d'animation

Animateur principal : Bruno GRENON et/ou Julien BONAL - DDT 49

Animatrices d'ateliers :

- 1- Conduites à risques : Charlotte TOUVET - Préfecture
- 2- Nouveaux modes de mobilité : Julianne LUCE – DDT
- 3- Deux-roues motorisés : Nathalie BOUTET - DDT
- 4- Risque routier professionnel : Camille BURBAN - Préfecture
- 5- Clés pour la mise en œuvre d'une action : Justine DELAUNAY - Préfecture

Animateurs volants : Jean-Marie ASSELIN - Stéphane DELABARRE – DDT, avec le soutien de l'animateur principal

8.6. Préparation de la salle et matériel nécessaire

- Mise en place d'un buffet dans la salle pour eau, café, thé pour éviter que les participants sortent de la salle quand ils veulent prendre une petite pause
- Préparer le tableau des groupes de travail avec les participants inscrits.
- Vérifier la sonorisation de la salle / Besoin de deux micros mobiles pour les prises de parole et l'animation
- Un espace pour afficher les paperboards produit pour la phase de restitution avec du scotch pour peintre
- Lot de post-it et de feutres pour la phase d'engagement
- Étiquettes avec les noms des participants à remettre à l'entrée

10 tables de 8 personnes (nombre de personnes à adapter) - division de la salle en deux groupes de 5 tables avec symétrie des ateliers

Sur chaque table :

- une fiche avec le numéro de table et l'enjeu traité
- Plusieurs feuilles de paperboard préremplies avec des colonnes et l'enjeu et les Q1 – Q2 – Q3 – Q4 (modèles ci-dessus)
- un cahier d'orientations d'actions ou d'exemples d'actions de l'ancien DGO et des PDASR ou issu des réunions techniques
- 8 permis de conduire de personnages pour l'animation