



**PRÉFÈTE
DE LA MAYENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2 0 2 3 - 2 0 2 7



Sommaire

1. Le cadre général de la démarche.....	1
1.1. Les objectifs du DGO.....	1
1.2. La démarche d'élaboration.....	2
2. Le diagnostic territorial partagé.....	3
2.1. Présentation générale du département.....	3
2.1.1. Situation géographique.....	3
3. Synthèse de l'accidentalité en Mayenne 2017-2021.....	5
4. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	9
4.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	9
4.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	11
5. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	12
5.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	12
5.2. Les orientations par enjeux.....	13
6. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	16
6.1. Mise en œuvre dans le cadre des PDASR annuels.....	16
6.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	16
6.3. Modalités de suivi du DGO.....	16
7. Annexes.....	17
Annexe n°1 : Analyse statistique détaillée.....	17
Annexe n°2 : Productions du forum.....	46

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

L'élaboration du DGO intervient dans une démarche nationale visant à réduire l'accidentalité et la mortalité routière sur les 5 prochaines années soit 2023-2027. Cette démarche s'inscrit dans le champ de la sécurité routière et se veut systémique, partenariale et coopérative avec la participation de l'ensemble des départements du territoire français.

Ces problématiques constituent des enjeux nationaux majeurs pour l'ensemble des acteurs et des citoyens. La collaboration autour de la constitution de ce document permet de rendre acteur chaque participant qui va pouvoir s'investir dans cette dynamique d'amélioration générale.

Le but est de parvenir à une sécurité routière optimale en prenant en considération les spécificités locales des différents départements français.

Dans une perspective de suivi de ce document, un bilan annuel sera mis en place grâce aux Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui permettront des potentiels ajustements selon les évolutions singulières annuelles observées localement.

Parallèlement et de manière complémentaire, les Plans Départementaux de Contrôles Routiers (PDCR) contribuent à la bonne application des directives du DGO en adéquation avec les orientations des actions proposées.

Le DGO 2023-2027 s'articule autour de 4 enjeux partagés sur le plan national et 2 enjeux en lien avec les spécificités locales du territoire de la Mayenne qui ont été validés par le comité de pilotage.

Les enjeux nationaux :

- Les deux-roues motorisés
- Les conduites à risques avec deux sous-groupes
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »
- Le risque routier professionnel

Les enjeux locaux :

- Les seniors
- Les jeunes

Ce document constitue un outil de référence pour l'orientation des actions qui seront mises en place localement par l'État et ses partenaires dans le domaine de la sécurité routière pour les années 2023-2027.

1.2. La démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du DGO est constituée de plusieurs étapes présentées plus amplement ci-après.

- Étape 1 : Lancement de la démarche par le préfet et pilotage du projet par le Directeur de Cabinet.
- Étape 2 : Premier comité de pilotage le 6 janvier 2023 afin de procéder à un état des lieux partagé.
- Étape 3 : Forum le 26 janvier 2023 avec les différents partenaires et groupes de travail afin de déterminer des enjeux et des orientations d'action.
- Étape 4 : Comité technique le 2 février 2023.
- Étape 5 : Deuxième comité de pilotage le 6 mars 2023 afin de valider les actions et orientations proposées lors du forum.
- Étape 5 : Rédaction du DGO.
- Étape 6 : Signature du DGO le 24 mars 2023 par le préfet et les principaux partenaires qui participent à son élaboration.
- Étape 7 : Suivi du DGO par le comité de pilotage ou un groupe constitué des principaux acteurs ayant participé à son élaboration.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Le département de la Mayenne (53) se situe dans la région des Pays de la Loire, dans le Nord-Ouest de la France.

La région des Pays de la Loire est composée de 5 départements, dont la Sarthe (72), la Loire-Atlantique (44), le Maine-et-Loire (49), la Vendée (85) et la Mayenne (53) qui se situe au Nord de la région.

La préfecture de la Mayenne se situe à Laval et les deux sous-préfectures sont situées à Château-Gontier-sur-Mayenne et à Mayenne.



Le département de la Mayenne est constitué de 3 arrondissements avec Château-Gontier (531), Laval (532) et Mayenne (533), 17 cantons et 240 communes.

Selon l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), en 2019, la population au sein du département de la Mayenne s'élevait à 307 062 avec une densité de population de 59,3 qui correspond au nombre d'habitants au km². La superficie du territoire a été répertoriée à hauteur de 5 175,2 km² en 2019 par cette entité.

Le réseau routier de la Mayenne est majoritairement représenté par des routes départementales. Cette particularité est directement liée aux spécificités locales du territoire rural. En 2019, selon l'INSEE, les routes départementales et les voies communales représentaient 8 221 kilomètres en Mayenne, les routes nationales 145 kilomètres (principalement RN 12, RN 162) et les autoroutes 57 kilomètres (A81).

Les spécificités territoriales vont connaître une évolution avec le transfert de la route nationale 162 en route départementale suite à la décision du 4 janvier 2023 déterminant la liste des autoroutes, routes et portions de voies qui sont transférées ou mises à disposition en application des articles 38 et 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

L'évolution de la population en Mayenne et sa densité sont présentées dans le tableau ci-après.

POP T1 - Population en historique depuis 1968

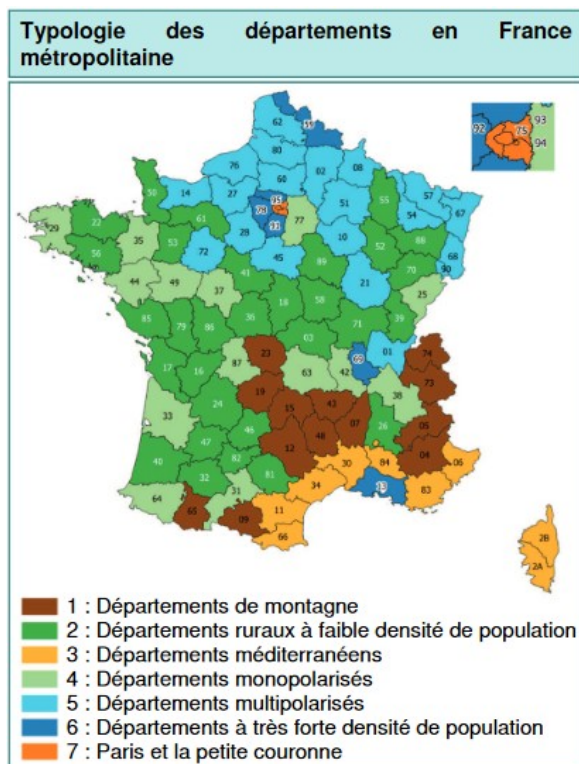
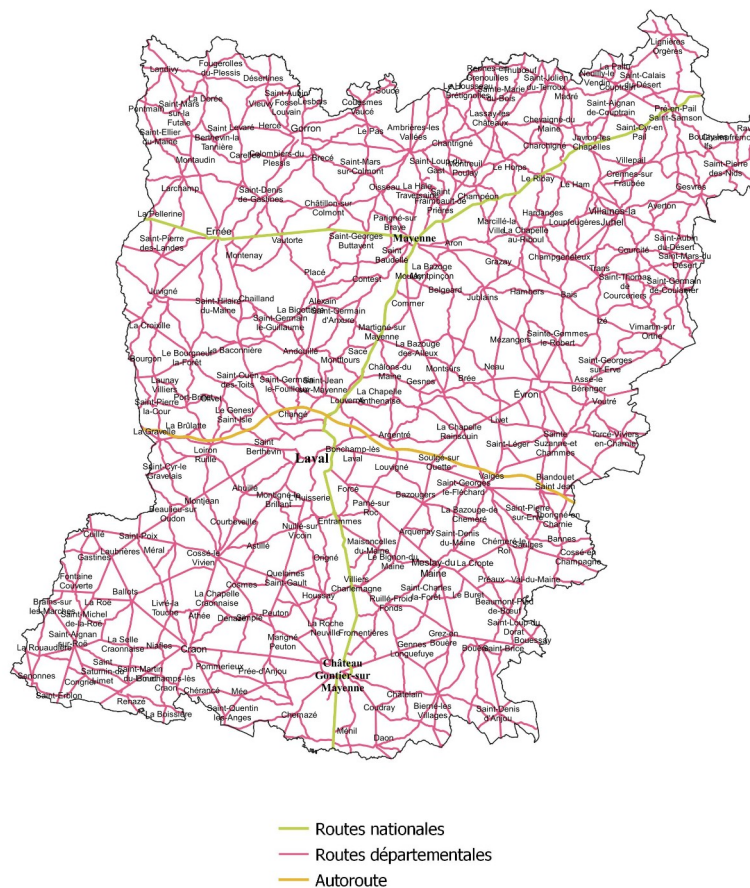
	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	252 762	261 789	271 784	278 037	285 338	302 983	307 500	307 062
Densité moyenne (hab/km ²)	48,8	50,6	52,5	53,7	55,1	58,5	59,4	59,3

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2022.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2019 exploitations principales.

RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL



La typologie des départements français établie par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) se base sur 21 variables. Ces variables représentent la démographie, l'économie, la météorologie, la mobilité, la répartition urbain/rural, le relief ou encore le tourisme.

Le département de la Mayenne a été catégorisé comme département rural à faible densité de population selon les différents Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR). Les caractéristiques liées à cette famille sont l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population et une densité faible ainsi qu'une part de superficie classée montagne faible.

Ce référencement (7 familles de départements identifiées en France) peut notamment être utilisé dans le domaine de la sécurité routière.

3. Synthèse de l'accidentalité en Mayenne 2017-2021

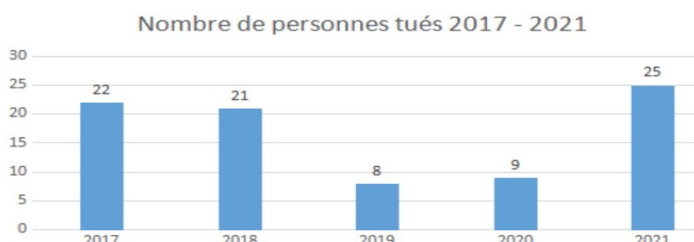
Les analyses sont effectuées grâce aux données officielles des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC). Les éléments présentés doivent servir de support aux réflexions partenariales dans le cadre de l'élaboration du DGO qui est nécessaire pour mettre en place des actions dans le domaine de la prévention routière afin de répondre aux enjeux locaux du territoire. (Se référer à l'[annexe n°1](#) pour trouver l'analyse statistique détaillée).

Les analyses présentées rendent compte de deux périodes distinctes avec certaines analyses basées sur une période de 5 ans (2017-2021) et d'autres basées sur une période de 3 ans (2019-2021). Cette particularité s'explique par un changement de bases de données.

Par ailleurs, il faut souligner la particularité de l'année 2020 avec l'impact de la crise sanitaire et sociale lié à la COVID-19. Les différents confinements et restrictions nationales ont largement impacté les pratiques rendant difficile toute comparaison et analyse avec cette année.

Analyse des accidents mortels

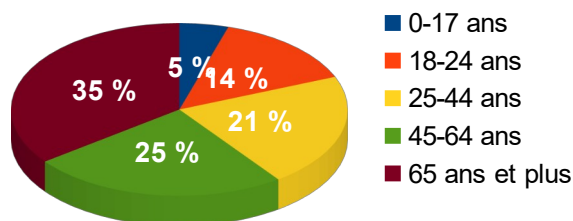
Cette partie est consacrée à l'analyse du bilan de la mortalité routière sur les années 2017 à 2021, soit une période de 5 ans avec une évolution très hétérogène au cours des années et un nombre de décès total s'élevant à 85.



Après 2 années exceptionnelles en 2019 et 2020 faisant apparaître une accidentologie en net retrait sur l'ensemble des paramètres étudiés, l'année 2021 renoue malheureusement avec les tendances des années précédentes.

L'année 2021 marque un rebond du nombre de personnes décédées sur les routes mayennaises et atteint un niveau historiquement élevé avec 25 victimes. Il faut remonter à 2011 pour constater un nombre plus important de décès sur une année civile (32).

Part des personnes tuées par tranche d'âge (2017-2021)



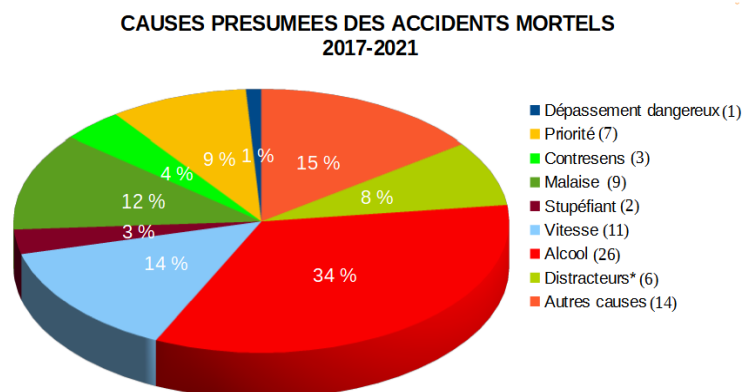
Cette période met en évidence une surreprésentation des 65 ans et plus qui constituent 35 % des tués, soit 30 personnes, pour seulement 23 % de la part de la population.

Les modes de déplacement majoritairement impliqués dans ces accidents sont les véhicules légers ainsi que les modes doux.

Il y a également une surreprésentation des 18-24 ans qui constituent 14 % des tués, soit 12 personnes, pour seulement 8% de la part de la population. Les deux modes de déplacement impliqués dans ces accidents sont les véhicules légers et les deux-roues motorisés.

La catégorie socioprofessionnelle principalement touchée concerne les retraités avec 36 décès sur les 85 répertoriés.

Analyse des présumés responsables des accidents mortels



Attention, les personnes décédées ne sont pas systématiquement responsables.

Il y a **79 accidents de la circulation mortels** entre 2017 et 2021 avec 85 personnes décédées.

L'alcool est la principale cause présumée des accidents mortels et représente 26 accidents sur 79 (soit 34 %). **L'ensemble des tranches d'âge sont concernées.**

La vitesse est la cause principale présumée dans 11 accidents mortels (soit 14 %).

Les malaises représentent la cause principale présumée dans 9 accidents mortels (soit 12 %). Les malaises sont fortement liés à la pratique sportive du vélo qui constitue l'un des modes de déplacement dit doux (piétons, EDPM, cyclistes).

Les 65 ans et plus, sont impliqués à hauteur de 36 % dans la part des présumés responsables d'accidents mortels.

86 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

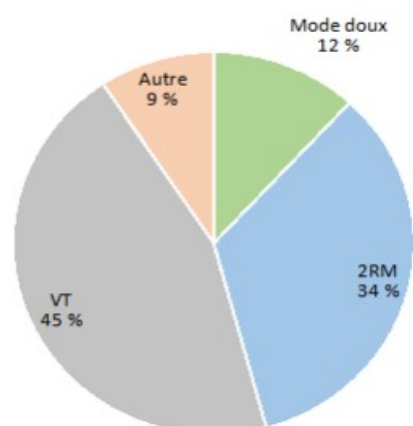
Le risque routier professionnel

Parmi l'ensemble des tués sur la période allant de 2017 à 2021, 39 personnes, soit 46 %, le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel.

De surcroît, 11 personnes sont décédées, soit 13 %, sur leur trajet domicile-travail ou trajet professionnel.

Les victimes, blessées ou tuées, en 2RM sont impliquées dans 34 % des accidents en trajet domicile-travail. Ce chiffre relativement élevé met en évidence que ce mode de déplacement est particulièrement à risque sur ce type de trajet.

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

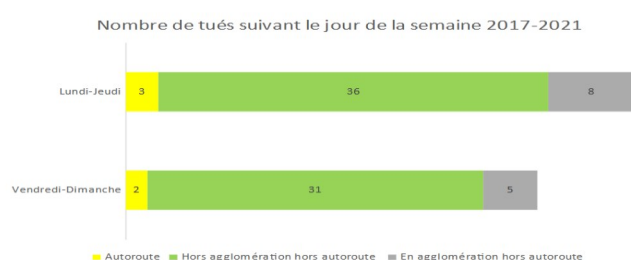


Le réseau routier

Cette partie, dédiée au réseau routier, permet d'aborder les spécificités environnementales et les différentes infrastructures du département de la Mayenne sur la période 2017-2021.

La majorité des personnes décédées soit 67 sur un total de 85 étaient dans un contexte hors agglomération-hors autoroute. Il s'agit d'une spécificité qui peut être directement corrélée aux caractéristiques rurales du département.

Le nombre de personnes tuées est supérieur en journée comparativement à la nuit avec 59 décès sur les 85 étudiés tout contexte confondu. L'analyse du contexte apparaissant comme étant le plus à risque soit « hors agglomération-hors autoroute » met en évidence qu'il y a deux fois plus de tués pendant la journée avec 45 individus contre 22 pendant la nuit.



Selon les jours de la semaine, il y a une variation du nombre de décès entre la période allant du lundi au jeudi, qui comprend la majorité des accidents mortels avec 47 tués sur 85 et la période allant du vendredi au dimanche avec 38 tués.

Toutefois, le nombre moyen de personnes décédées est de 9/jour du lundi au jeudi, contre 10/jour du vendredi au dimanche, soit une différence très faible.

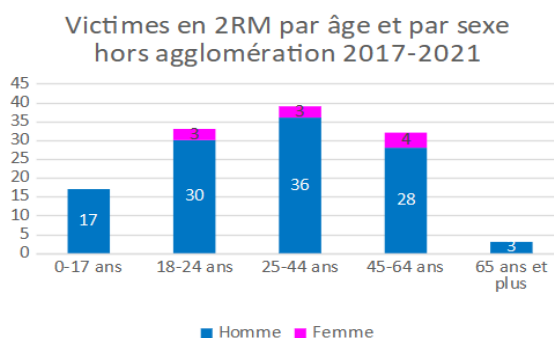
Typologie et caractéristiques des accidents dans un contexte hors agglomération-hors autoroute

Dans ce contexte, il y a des tendances communes selon les modes de déplacement utilisés. Les victimes, qu'elles soient blessées ou tuées sont majoritairement représentées par une population d'hommes pour les modes doux et les deux-roues motorisés (2RM).

Sur les années 2019-2021 soit, 3 ans, il y a une forte dégradation de l'accidentologie sur les modes doux et les deux-roues motorisés indépendamment du sexe de l'individu.

Au cours des années 2017-2021, il existe des périodes clés pendant lesquelles le nombre de victimes augmente considérablement en modes doux comme en 2RM avec un pic observable vers le mois de mai et le mois de septembre.

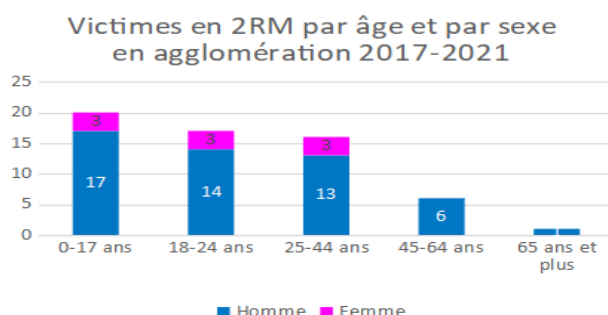
Il y a une réelle spécificité en lien avec l'utilisation des 2RM notamment chez les hommes qui représentent la majorité des usagers de ces véhicules.



On note que 64 % des accidents se produisent dans un contexte où les individus sont sur des lignes droites et pour 78 % hors intersection. Par ailleurs, 75 % des accidents corporels se produisent dans des conditions atmosphériques normales. Ces données sont sources d'interrogation, car les conditions s'apparentent à des situations optimales de conduite.

Typologie et caractéristiques des accidents dans un contexte en agglomération

Les statistiques de ce contexte routier mettent en avant la prédominance des hommes au sein de la population de victimes en modes doux comme en 2RM qu'ils soient blessés ou tués. Sur la période allant de 2019 à 2021, il y a une augmentation de 88 % des victimes en modes doux et une baisse des victimes en 2RM indépendamment du sexe de l'individu.



Le nombre de victimes en 2RM est corrélé à l'âge des individus sur ce graphique avec 20 victimes entre 0 et 17 ans puis un nombre de victimes décroissant avec l'augmentation de l'âge.

Concernant les périodes les plus caractéristiques dans l'année, l'étude sur 2017-2021 montre des tendances communes avec un nombre de victimes qui augmente en début d'année sur les mois de janvier et février puis pendant la période estivale indépendamment du mode utilisé.

Il est constaté pour la majorité des accidents un contexte plus accidentogène hors intersection avec 120 accidents sur 206.

Parmi les accidents corporels se produisant dans un contexte en intersection, deux régimes de priorité apparaissent comme plus accidentogènes avec dans un premier temps, les giratoires à hauteur de 25 % et, dans un second temps, les feux à hauteur de 24 %.

Principaux enjeux

4 grands enjeux nationaux devront fondamentalement être traités dans le DGO :

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

2 enjeux conformes aux spécificités locales du département peuvent être rajoutés. Au vu de l'analyse, il a été retenu des enjeux en lien avec :

- Un public de personnes âgées (65 ans et plus)
- Un public de jeunes (18-24 ans)

4. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

4.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Tout d'abord, il semble important de préciser qu'une personne ou une action peut être concerné par plusieurs enjeux simultanément.

NOMBRE D'ACTIONS	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL	63	105	28	68	95
NOMBRE DE PERSONNES SENSIBILISÉES	2018	2019	2020	2021	2022
Vitesse	723	434	375	262	483
Alcool et stupéfiants	2 153	2 160	386	154	2 388
Distracteurs	632	456	87	40	228
Partage de la voirie	1 207	321	118	1 634	564
Piétons	1 253	1 503	178	466	617
Déplacements professionnels	15	912	336	412	276
Jeunes	3 244	3 071	605	1 288	1 705
Seniors	307	152	0	180	358
2RM	1 507	1 234	368	314	451
TOTAL	11 041	10 243	2 453	4 750	7 070

En 2018, 11 041 personnes ont été sensibilisées à travers la mise en place de 63 actions indépendamment de l'enjeu ciblé. Il s'agit de l'année qui a sensibilisé le plus de personnes sur la période 2018-2022.

Parallèlement, l'Association Sécurité Routière en Entreprise (ASRE) a été créée début 2018 afin de porter plusieurs actions de sécurité routière. La plupart de ces actions mobiliseront des IDSR et des simulateurs, mais pas de subventions. Il y a une montée en puissance de la mise en place des actions impliquant la collaboration de l'ensemble des acteurs.

L'année 2019 a été particulièrement fructueuse en termes d'actions avec un total de 105 actions mises en place et 10 243 personnes sensibilisées tous enjeux confondus. Cette année est marquée par une amélioration qualitative des ateliers mis en place.

Le contexte sanitaire et social lié à la COVID-19 a majoritairement impacté l'année 2020 avec une baisse du nombre d'actions s'élevant à 28 pour 2 453 personnes sensibilisées correspondant au chiffre le plus faible sur les années 2018-2022.

Les années 2021 (68 actions pour 4 750 personnes sensibilisées) et 2022 (95 actions pour 7 070 personnes sensibilisées) permettent une reprise croissante de l'activité.

Depuis 2022, il y a notamment la mise en place des témoignages lors des ordonnances pénales routières.

Les actions sont d'origines très variées et concernent de nombreux champs tels que le milieu scolaire avec principalement des interventions dans les collèges et les lycées.

Une année de référence permet d'illustrer concrètement ces propos et les mesures mises en place.

En 2018, de nombreux demandeurs d'actions intégraient le domaine scolaire avec le CFA URMA IMA, le lycée Gaston Lesnard Laval, la MFR de Saint Berthevin, le collège « les avaloirs » ainsi que la MFR Craon Hippodrome. Tous ces établissements ont reçu un avis favorable à leur demande et ont ainsi contribué à la sensibilisation de nombreux jeunes sur les enjeux intitulés « vitesse », « alcool », « stupéfiant », « jeunes », « distracteurs », « deux-roues » ou encore « piétons ».

En 2018, de nombreux demandeurs d'actions intégraient, quant à eux, le champ associatif avec par exemple l'association Copainville, l'association Mouillotins Animation Cuillé, l'association Prévention MAIF de la Mayenne, l'association Place au vélo ou encore l'association Prévention Routière Comité de la Mayenne qui abordent une pluralité d'enjeux. Toutes ces actions intègrent directement le champ de la sécurité routière.

4.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

SUBVENTIONS ALLOUÉES	2018	2019	2020	2021	2022
Vitesse	0 €	0 €	100 €	0 €	500 €
Alcool et stupéfiants	1 500 €	1 500 €	0 €	800 €	480 €
Distracteurs	0 €	0 €	300 €	0 €	280 €
Partage de la voirie	500 €	500 €	100 €	850 €	840 €
Piétons	0 €	0 €	900 €	0 €	680 €
Déplacements professionnels	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Jeunes	3 200 €	3 250 €	3 900 €	2 230 €	2 210 €
Seniors	1 700 €	1 950 €	550 €	1 570 €	330 €
2RM	1 850 €	2 383 €	2 250 €	500 €	3 380 €
TOTAL	8 750 €	9 583 €	8 100 €	5 950 €	8 700 €

Les crédits affectés à chaque enjeu sont variables selon les années et les enjeux, mais surtout selon les ressources nécessaires aux actions. Ainsi, les différents crédits accordés sont parfois liés au nombre d'actions mises en place selon les années. En effet, le nombre de crédits était plus élevé en 2019 (105 actions pour un budget total s'élevant à 9 583 €).

En 2020, le nombre d'actions s'élevait à 28 pour un montant global atteignant 8 100 €, ce budget est significativement plus important par rapport au nombre d'actions réalisées.

Cependant, certaines actions ne nécessitent aucune demande de subventions. Le budget le plus faible étant celui de 2021 avec 5 950 € pour 68 actions.

Il y a une répartition variable dans l'attribution des ressources financières selon les différents enjeux sur ces 5 années. On remarque une contribution économique continue pour les enjeux s'intitulant « partage de la voirie », « jeunes », « seniors » et « 2 RM ». La subvention la plus élevée étant pour les jeunes en 2020 avec un montant s'élevant à 3 900 €.

L'enjeu « déplacements professionnels » est le seul qui n'a perçu aucune aide de nature financière sur l'ensemble de la période indiquée.

5. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

5.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

En attente des chiffres pour comparaison avec ratio « moyenne nationale », « moyenne régionale », « moyenne zonage ILSR »

4 enjeux nationaux :

- **Les deux-roues motorisés**

La catégorie des 2 RM correspond aux deux-roues motorisés. Elle comprend la catégorie des cyclomotoristes et celle des motocyclistes.

- **Les conduites à risques**

Alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs (notamment usage du téléphone)

- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »**

Vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » comprennent les piétons, les EDPSM, les EDPM ainsi que les cyclistes.

➤ Les EDPSM correspondent aux Engins à Déplacement Personnel Sans Motorisation et regroupent les trottinettes non-électriques, les rollers, les skateboards... Pour l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), au sens du code de la route, les EDPSM sont considérés comme des piétons dans le bilan de l'accidentalité routière de l'année 2021.

➤ Les EDPM sont les Engins à Déplacement Personnel Motorisés. Cette catégorie n'est disponible que depuis 2019 et comprend les trottinettes électriques, les gyropodes, les hoverboards, les mono-roues, les fauteuils roulants électriques...

- **Le risque routier professionnel**

Le risque routier professionnel prend en considération les accidents liés aux déplacements domicile-travail, mais également les accidents ayant lieu lors des missions effectuées dans le cadre professionnel.

2 enjeux conformes aux spécificités locales de la Mayenne :

- **Les seniors**
- **Les jeunes**

5.2. Les orientations par enjeux

Un forum a été organisé le 26 janvier 2023 afin de réunir l'ensemble des partenaires et des personnes associées qui contribuent assidûment à améliorer le domaine de la sécurité routière en Mayenne.

L'instauration de 7 groupes de travail a permis d'évoquer l'ensemble des enjeux préalablement définis afin de trouver des orientations pour chacune des thématiques. Pour compléter et enrichir les productions, l'ensemble des participants a eu l'opportunité de participer à 2 groupes supplémentaires.

Ces échanges ont permis la définition des orientations qui devront, durant les 5 prochaines années, se matérialiser localement par des actions concrètes. Le détail des actions sera disponible dans les différents PDASR qui seront publiés annuellement.

Pour chaque enjeu, les orientations vont être explicitées ci-après. Les tableaux bruts se trouvent en [annexe n°2](#) avec l'ensemble des orientations, des actions, des cibles, la mise en œuvre et les moyens, les modalités ainsi que les priorités.

- **Les deux-roues motorisés**

- Adapter les infrastructures aux usagers dits vulnérables en faisant remonter les problèmes d'infrastructures et les itinéraires dangereux (application ma route en 2RM).
- Accentuer la prévention sur l'utilisation des équipements de sécurité et sur la nécessité de l'entretien du véhicule en sensibilisant aux équipements nécessaires lors de l'achat d'un 2 RM.
- Optimiser le partage de la route entre les 2 RM et les autres usagers avec la mise en place d'actions telles que sensibiliser les non-conducteurs de 2 RM aux particularités de ces usagers, leur conduite et leur vulnérabilité afin de sécuriser le partage de la route (ouverture de porte, angles morts...).

- **Les conduites à risques**

- Communiquer pour actualiser les connaissances réglementaires et leur mise en pratique avec une remise à niveau des connaissances, notamment concernant les nouveaux modes de transport.
- Mener des actions de communication ludiques et pédagogiques en proposant par exemple des ateliers itinérants dans les agglomérations, informer sur les risques liés à la conduite associée en simultané à une autre activité (téléphone, musique, cigarette, nourriture...).
- Renforcer les contrôles à vocation pédagogique à travers une valorisation des bons comportements.
- Assurer la cohérence entre les infrastructures et la limitation de vitesse, et réduire les pollutions visuelles.

- Favoriser une prise de conscience grâce aux témoignages de personnes ayant vécu une addiction ou un accident de la route en faisant par exemple témoigner des accidentés de la route, mais également des auteurs d'accidents quant aux conséquences de leurs actes (poids de l'indemnisation, culpabilité...).
- Renforcer les contrôles sur autoroutes en multipliant le nombre de contrôles.
- Sensibiliser aux différents facteurs de risque et à leur accumulation (alcool, stupéfiants et vitesse) en ciblant par exemple les 40-60 ans.
- Adapter les aménagements locaux afin de réduire la vitesse en renforçant par exemple les aménagements urbains en adéquation avec les limitations de vitesse.

- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »**

- Optimiser le partage de la route entre les EDPM et les autres usagers avec la mise en place d'actions telles que communiquer auprès des usagers sur le partage de la route avec ces nouveaux modes de transport ou encore uniformiser les pratiques d'installation des aménagements (panneaux, marquages...) et les voies de circulation afin d'avoir une homogénéité des pratiques entre les villes.
- Organiser des actions de sensibilisation et de communication en associant les collectivités, les vendeurs d'EDPM et les forces de l'ordre avec la mise en place d'actions telles que communiquer au moment de l'achat sur les différentes obligations (assurance, sécurité, équipements et conduite) ou encore organisation d'actions de contrôle et de sensibilisation avec les forces de l'ordre.

- **Le risque routier professionnel**

- Impliquer et inciter les entreprises à prioriser la sécurité routière avec la mise en place d'actions telles que promouvoir les 7 engagements pour une route plus sûre (détaillés ci-dessous) :
 - Nous limitons aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant
 - Nous prescrivons la sobriété sur la route
 - Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité
 - Nous n'acceptons pas le dépassement des vitesses autorisées
 - Nous intégrons des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
 - Nous favorisons la formation à la sécurité routière
 - Nous encourageons les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper
- Mettre en place des témoignages locaux et organiser des échanges pratiques avec les employeurs, créer un challenge et une charte du bon conducteur dans l'entreprise ou encore renforcer le contrôle de détention du permis de conduire et inciter les salariés à communiquer avec l'entreprise (l'accompagner en cas de perte).
- Mieux accompagner la formation continue et la sensibilisation au sein des entreprises avec la mise en place d'actions telles que proposer régulièrement aux salariés une remise à niveau du code de la route et des cas pratiques tels que des accidents routiers (balisage, port du gilet...) ou encore proposer un état des lieux volontaires des véhicules personnels sur le parking de l'entreprise (pneus, éclairage, contrôle technique...).

- Mise en relation et en réseau des entreprises pour communiquer et partager leurs expériences avec la réalisation d'actions telles que communiquer auprès de chefs d'entreprises sur les acteurs de la sécurité routière qui peuvent les accompagner dans la prise en compte des risques routiers professionnels ou encore faire témoigner des entreprises qui sensibilisent leurs salariés sur les risques routiers et qui ont déjà instauré des actions novatrices.

- **Les seniors**

- Optimiser le partage de la route entre les seniors et les autres usagers avec la mise en place d'actions telles que sensibiliser les non-seniors aux risques seniors, proposer des actions ciblées sur le risque piéton ou encore former aux nouvelles technologies dans les véhicules.

- Réaliser des actions de prévention auprès des seniors pour concilier conduite et santé en incitant les partenaires à aborder le sujet santé-conduite, notamment sur la prise de médicament, en accompagnant et en contrôlant l'aptitude à conduire sur la base du volontariat à titre d'exemple.

- Adapter la mobilité des seniors en préservant leur sécurité avec la mise en place d'actions telles que promouvoir les alternatives à la mobilité individuelle ou encore développer les infrastructures pour une mobilité douce sécurisée.

- Mise à jour des connaissances en privilégiant un format ludique à travers la production et l'expérimentation d'un jeu de société familial intergénérationnel sur la conduite ou encore la poursuite des séances d'information et de sensibilisation.

- **Les jeunes**

- Consolider le parcours de prévention dès le plus jeune âge en agissant directement sur les comportements avec la mise en place d'actions telles que sensibiliser les jeunes, leur parler des conséquences d'un accident et du coût induit ou encore proposer une sensibilisation aux familles dans le cadre de la conduite accompagnée.

- Optimiser le partage de la route entre les jeunes et les autres usagers avec la mise en place d'actions telles que rendre plus visibles les scolaires (piétons) ou encore enquêter auprès des jeunes pour mieux connaître leur perception de la sécurité routière.

- Renforcer le rôle des SAM et sensibiliser à l'accumulation des différents facteurs de risque (alcool, vitesse, fatigue, stupéfiants, distracteurs) à travers une sensibilisation des jeunes, des organisateurs de soirées festives et des gestionnaires de discothèques ou de bars lors des soirées.

6. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

6.1. Mise en œuvre dans le cadre des PDASR annuels

Afin de suivre l'évolution de l'accidentalité routière locale, des Plans Départementaux d'Actions en Sécurité Routière (PDASR) sont mis en place et permettent de mettre à jour chaque année l'ensemble des données statistiques.

Les PDASR s'inscrivent dans la dynamique du DGO, car ils contribuent à ajuster les actions et les besoins du territoire à travers une adaptation annuelle.

6.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'accidentalité départementale doit permettre de suivre et d'analyser le nombre de tués et le nombre de blessés par type d'usager. Le but étant d'identifier les tendances pour les territoires situés en agglomération et hors agglomération.

Il faut également continuer de suivre le rapport entre les usagers qui tuent et blessent le plus ainsi que les victimes impliquées (en agglomération et hors agglomération).

Il s'agit enfin de maintenir une surveillance de l'enregistrement des accidents en 2 RM et en modes doux, notamment pour les accidents seuls.

L'observatoire départemental de sécurité routière est en charge de ce suivi.

6.3. Modalités de suivi du DGO

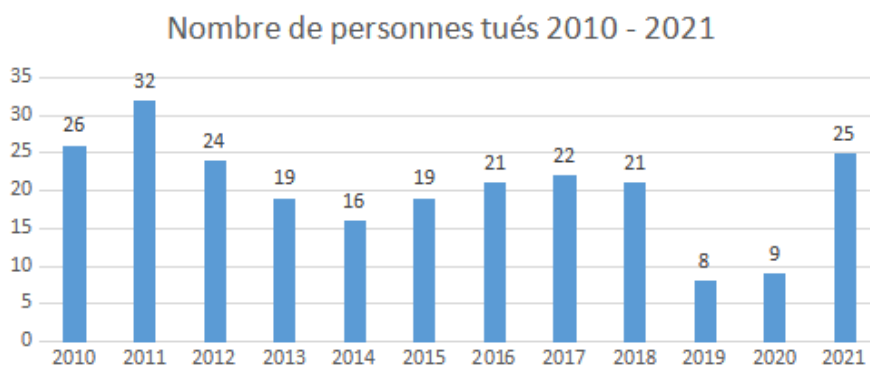
Le DGO va être évalué par un bilan à mi-parcours qui permettra de quantifier l'ensemble des actions qui auront déjà été mises en place. Ce bilan va permettre de réajuster, si nécessaire, les besoins pour répondre aux objectifs fixés initialement par le DGO, en fonction notamment des enseignements issus des analyses des travaux de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR).

Parallèlement et pour chaque action, un ordre de priorité lui a été associé impliquant nécessairement une contrainte temporelle. Ces différentes priorités vont également permettre un suivi plus efficient.

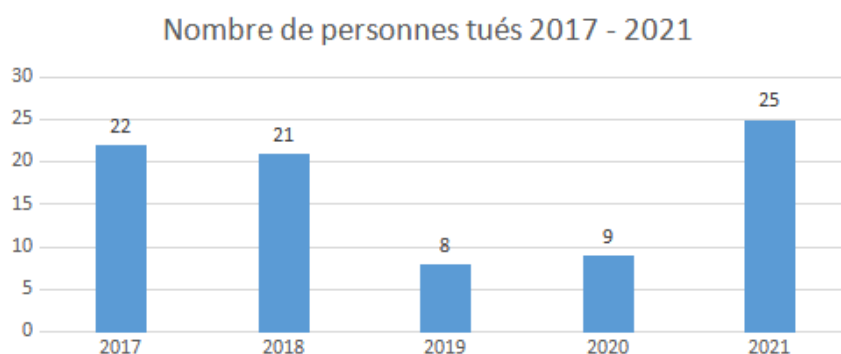
7. Annexes

Annexe n°1 : Analyse statistique détaillée

1. Mortalité routière, les victimes



L'évolution de la mortalité routière de 2010 à 2021 au sein du département de la Mayenne a connu une évolution très hétérogène au cours des années.



L'analyse du bilan de la mortalité routière sur les années 2017 à 2021, soit une période de 5 ans met en évidence un nombre total de décès total s'élevant à 85.

Après 2 années exceptionnelles en 2019 et 2020 faisant apparaître une accidentologie en net retrait sur l'ensemble des paramètres étudiés, l'année 2021 renoue malheureusement avec les tendances des années précédentes.

Par ailleurs, il faut souligner l'aspect contextuel de l'année 2020 avec l'impact de la crise sanitaire et sociale lié à la COVID-19. Les différents confinements et restrictions nationales ont largement impacté les pratiques rendant difficile toute comparaison et analyse avec cette année.

L'année 2021 se caractérise par un nombre de décès en forte hausse après les années 2019-2020 qui ont montré la possibilité de se situer sous le seuil des 10 décès annuels. L'année 2021 marque donc un rebond du nombre de personnes décédées sur les routes mayennaises et atteint un niveau historiquement élevé avec 25 victimes. Il faut remonter à 2011 pour constater un nombre plus important de décès sur une année civile (32).

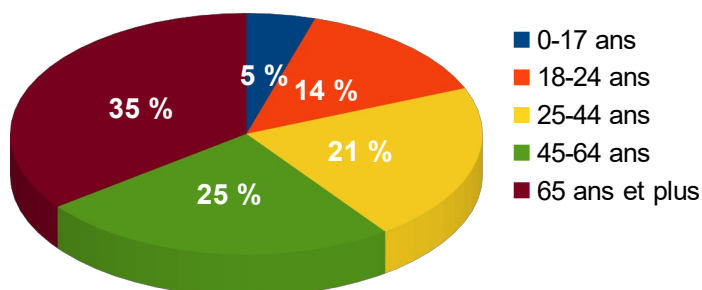
	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par millions d'habitants par an
Département de la Mayenne	17	56
Famille ILSR 2 – Départements ruraux à faible densité	26	69
France métropolitaine	32	47

Ce tableau présente les taux moyens des tués sur la période 2017-2021 par année selon le département et par millions d'habitants avec des comparaisons à différentes échelles : le département de la Mayenne, les départements ruraux à faible densité ainsi que la France métropolitaine.

Age	Tués	Part de tués	Population	Part de la population
0-17 ans	4	5 %	66665	22 %
18-24 ans	12	14 %	23882	8 %
25-44 ans	18	21 %	65054	21 %
45-64 ans	21	25 %	80657	26 %
65 ans et plus	30	35 %	69966	23 %
Somme :	85	100 %	306224	100 %

La répartition rend compte d'une inégalité dans la proportion des tués selon l'âge par rapport à la part de la population.

Part des personnes tuées par tranche d'âge (2017-2021)

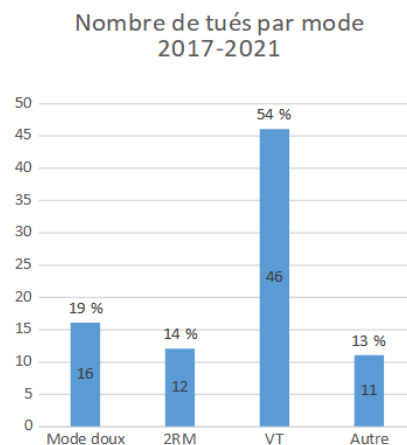
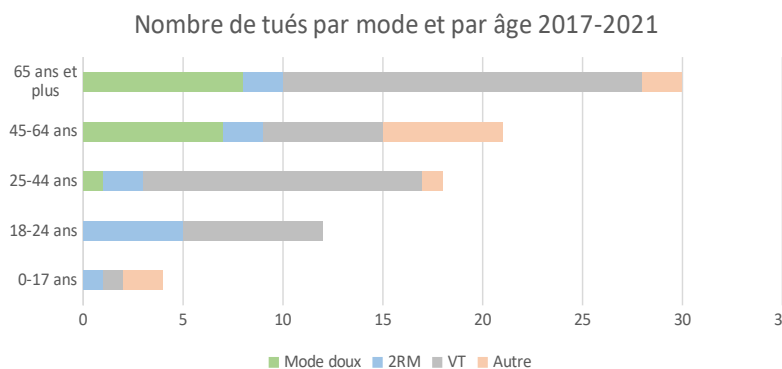


Il y a une surreprésentation des 18-24 ans qui constituent 14 % des tués, soit 12 personnes pour seulement 8 % de la part de la population.

Il y a également une surreprésentation très élevée de la catégorie des 65 ans et plus qui constituent 35 % des tués soit 30 personnes pour seulement 23 % de la part de la population.

Sauf mention contraire, les tranches d'âge seront regroupées de la même manière dans l'ensemble du document, soit : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.

Les données ci-dessous donneront des informations complémentaires sur les caractéristiques des victimes.



L'examen global du tableau montre une augmentation du nombre de tués selon l'âge avec des profils très divers et l'implication de différents modes de déplacement.

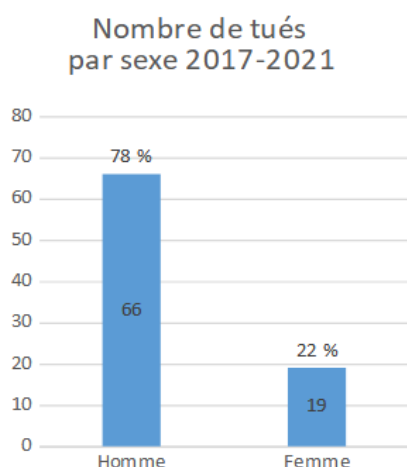
Il y a une prédominance des accidents impliquant des VT avec 46 personnes tuées sur 85 tout âge confondu soit plus de la moitié des accidents sur les années 2017-2021. Il s'agit du mode de transport le plus largement utilisé.

16 accidents sont recensés pour les modes doux.

Pour les 18-24 ans, les deux modes de locomotion impliqués sont les VT (7 tués) et les 2 RM (5 tués).

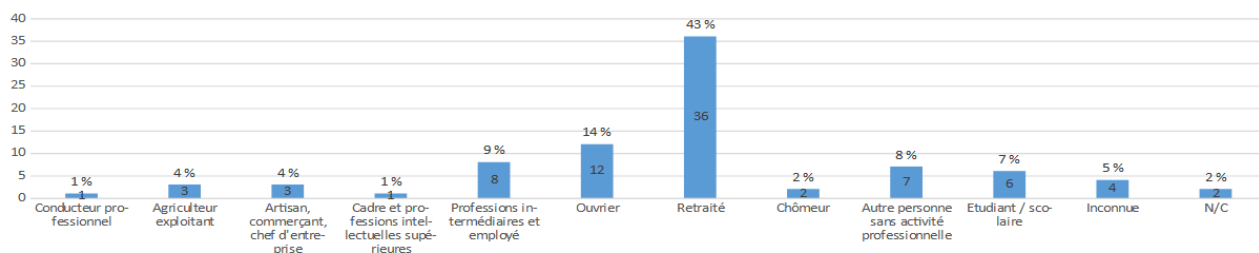
Pour les 65 ans et plus, les modes de locomotion majoritairement impliqués sont les VT (18 tués) et les modes doux (8 tués).

Sauf mention contraire, les modes de déplacement seront regroupés de la même manière dans l'ensemble du document, soit : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule, dont les véhicules utilitaires et les poids lourds.



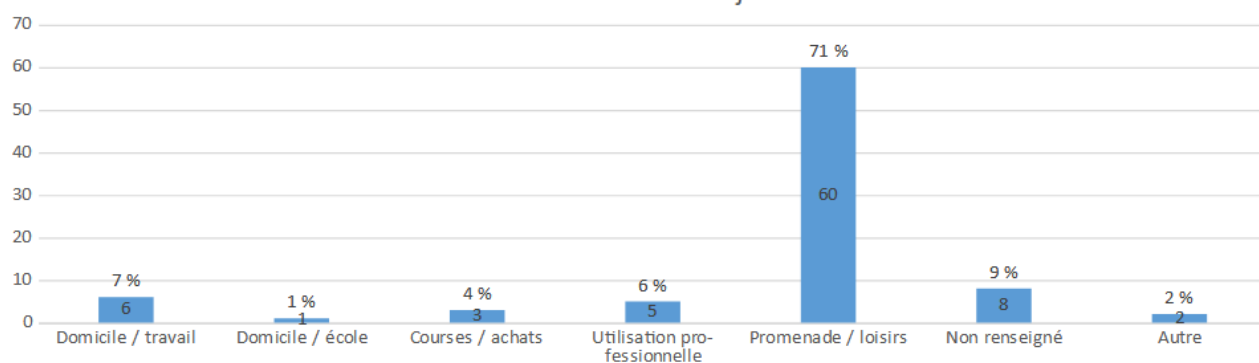
Il y a presque 3,5 fois plus d'hommes tués que de femmes (66 hommes). Il y a donc une variable liée au sexe de l'individu qui est mise en évidence.

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



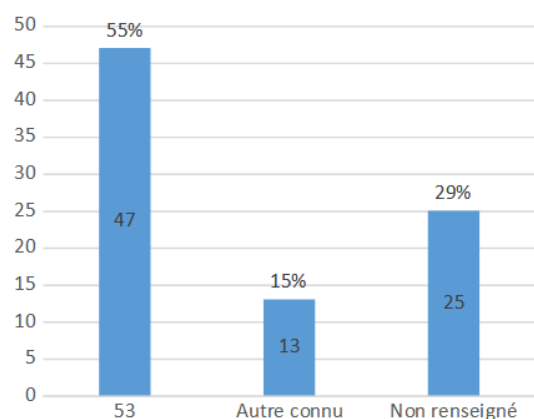
La catégorie socioprofessionnelle (CSP) principalement touchée concerne les personnes retraitées avec 36 décès sur les 85 répertoriés. La catégorie des ouvriers recense quant à elle, 12 personnes décédées.

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



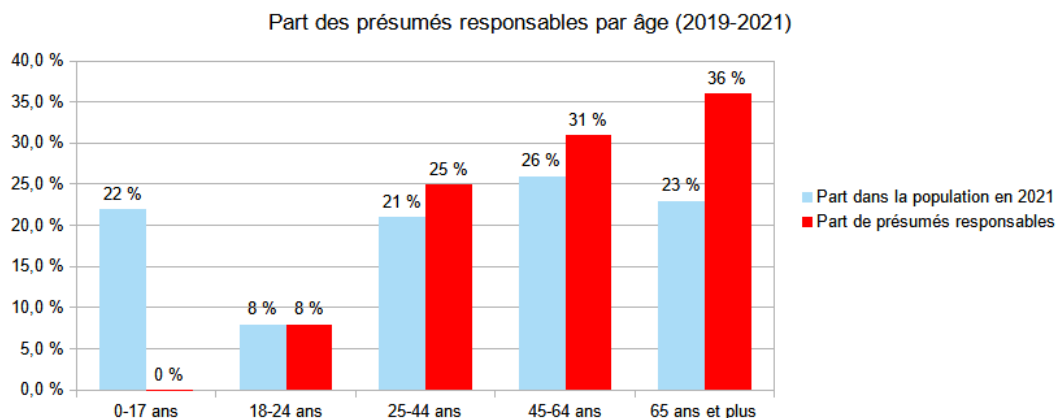
Pour 71 % des tués sur cette période soit 60 personnes, le motif du trajet effectué était lié à un but personnel que ce soit dans le cadre d'une promenade ou dans le cadre des loisirs.

Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



La majorité des personnes décédées (47) résidaient au sein du département de la Mayenne. Il y a presque un tiers des décès pour lesquels le département de résidence n'est pas renseigné (25).

2. Mortalité routière, les présumés responsables

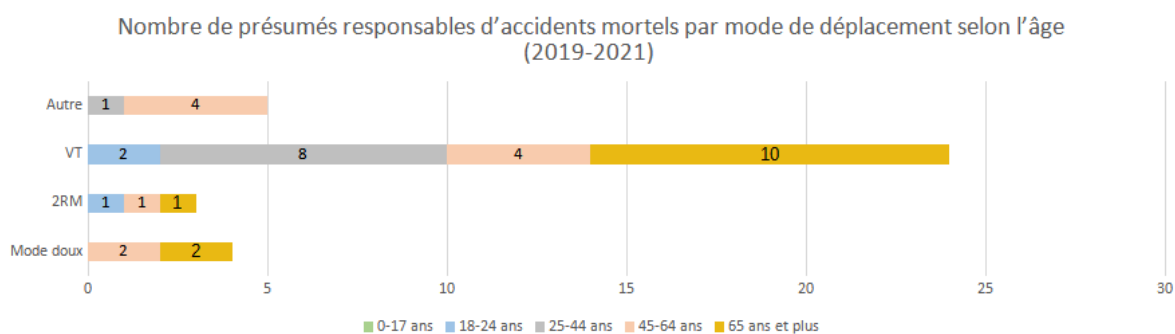


Les données analysées ciblent exclusivement les années 2019 à 2021, soit une période de 3 ans.

Ce graphique met en évidence l'implication des présumés responsables selon la répartition au sein de la population en 2021.

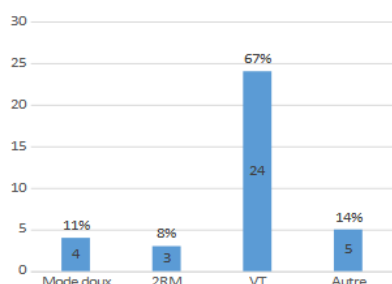
Il met en avant la surreprésentation de certaines tranches d'âge avec notamment les 65 ans et plus qui sont impliqués à hauteur de 36 % dans la part des présumés responsables d'accidents mortels, mais représentent seulement 23 % de la population en 2021. Sur l'ensemble des présumés responsables d'accidents mortels, 47 % sont des retraités soit 17 personnes sur un total de 36 sur cette période.

Les catégories des 25-44 ans et des 65 ans et plus représentent à une échelle presque identique la même part au sein de la population en 2021 avec une proportion à hauteur de 21 % et de 23 %. Leur implication dans la part des présumés responsables est, quant à elle, très divergente avec 25 % pour les 25-44 ans et 36 % pour les 65 ans et plus.



Les VT constituent le mode de déplacement majoritaire des présumés responsables d'accidents mortels avec 24 présumés responsables concernés sur un total de 36, soit 67 %. La répartition est relativement homogène sur les autres modes de locomotion. Ces données montrent un lien entre l'implication des personnes et leur âge. Plus la tranche d'âge augmente, plus le nombre de présumés responsables d'accidents mortels augmente. Il y a donc une évolution croissante et notamment à partir de la catégorie des 25-44 ans.

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



0-17 ans : 0 présumé responsables d'accidents mortels

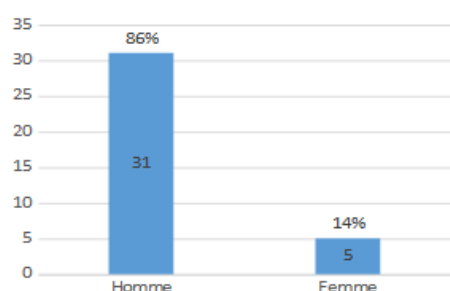
18-24 ans : 3 présumés responsables d'accidents mortels

25-44 ans : 9 présumés responsables d'accidents mortels

45-64 ans : 11 présumés responsables d'accidents mortels

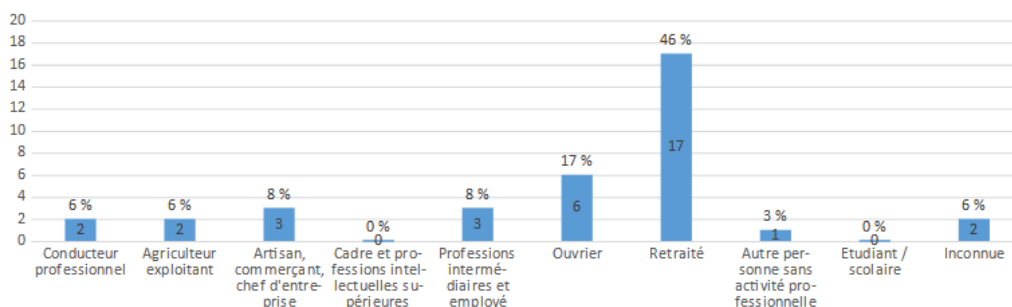
65 ans et plus : 13 présumés responsables d'accidents mortels

Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



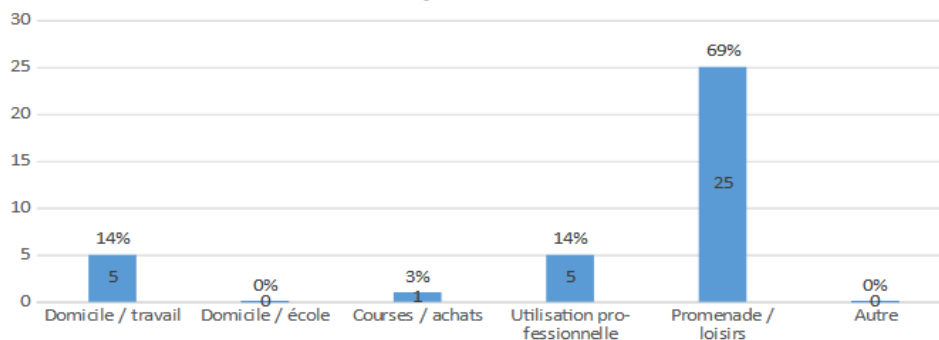
Il y a 6 fois plus d'hommes présumés responsables d'accidents mortels (86 %) soit 31 hommes sur un total de 36 présumés responsables.

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Les présumés responsables d'accidents mortels sont à hauteur de 46 % des retraités ce qui représente presque la moitié de l'effectif avec 17 personnes. 17 % sont des ouvriers, soit 6 personnes. Ces deux CSP représentent 63 % de l'ensemble des présumés responsables.

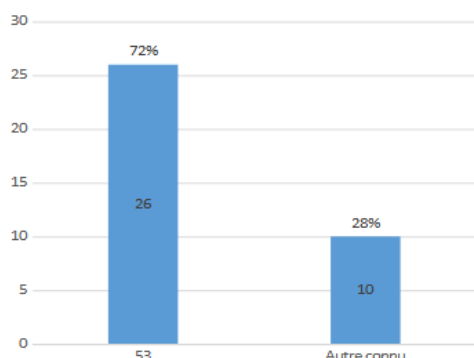
Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Le motif majoritaire du trajet des présumés responsables d'accidents mortels est lié pour 69 % des présumés soit 25 personnes à un trajet personnel (promenade/loisirs).

Pour 10 des présumés soit 28 %, le motif du trajet est lié à la sphère professionnelle avec 2 catégories distinctes (trajet domicile/travail et trajet lié à une utilisation professionnelle).

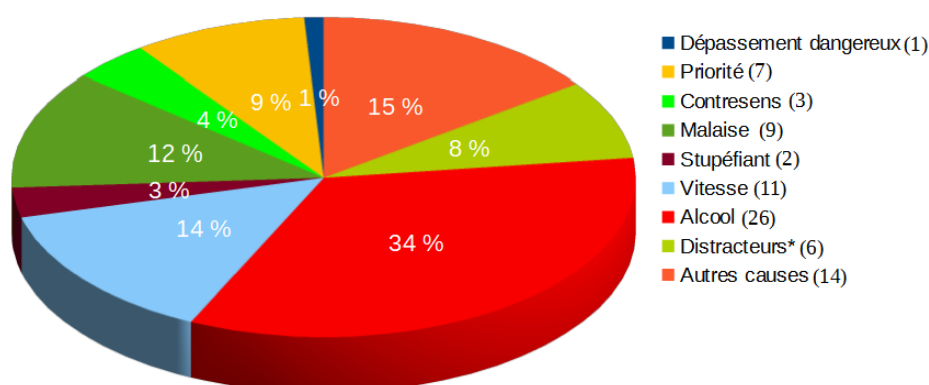
Nombre de présumés responsables
par département de résidence 2019-2021



26 présumés responsables résident au sein du département de la Mayenne (72 %).

Il y a 79 accidents de la circulation mortels entre 2017 et 2021 avec un total de 85 décès. Les personnes décédées ne sont pas systématiquement responsables.

CAUSES PRESUMÉES DES ACCIDENTS MORTELS
2017-2021



L'alcool est la principale cause présumée des accidents mortels et représente 26 accidents sur 79 (soit 34 %). L'« alcool seul » est le facteur prédominant intervenant chez les présumés responsables d'accidents mortels, il est présent chez un tiers des individus sans différenciation sexuelle. L'ensemble des tranches d'âge sont concernées.

La vitesse est la principale cause présumée de 11 accidents mortels (soit 14 %), la « vitesse excessive ou inadaptée » représente le second facteur pour les présumés responsables d'accidents mortels.

Pour 12 % des accidents mortels soit 9 accidents, la principale cause présumée est liée à la santé avec le facteur « malaise ». Les malaises sont fortement liés à la pratique sportive du vélo qui constitue l'un des modes de déplacement dit doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes).

Différents facteurs sont à considérer pour mieux saisir les enjeux ces accidents mortels et les causes chez ces présumés responsables. Cette analyse porte seulement sur les années 2019-2021, soit 3 ans.

	Homme	Femme	Total
<i>Vitesse excessive ou inadaptée</i>	8	1	9
<i>Alcool seul</i>	9	3	12
Stupéfiant seul	1	0	1
Alcool et stupéfiant	0	0	0
Inattention - téléphone	3	1	4
Non respect de la priorité	3	1	4
<i>Malaise</i>	6	1	7
Somnolence - fatigue	2	0	2
Médicaments	<i>Non identifiés</i>		
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	1	0	1
Changement de file	1	1	2
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	2	0	2
Cause indéterminée	1	1	2
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	31	5	36

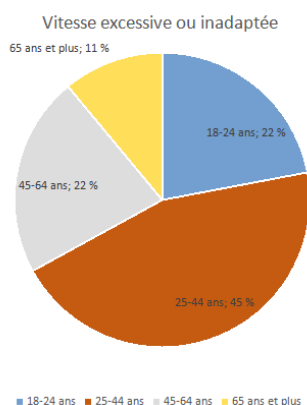
Les mêmes facteurs explicatifs sont mis en évidence pour les présumés responsables d'accidents mortels sur cette période.

L'« alcool seul » implique, sur 12 présumés responsables, 9 hommes et 3 femmes.

La « vitesse excessive ou inadaptée » concerne 9 individus.

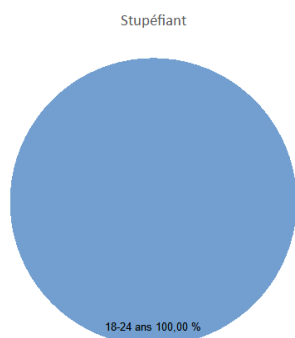
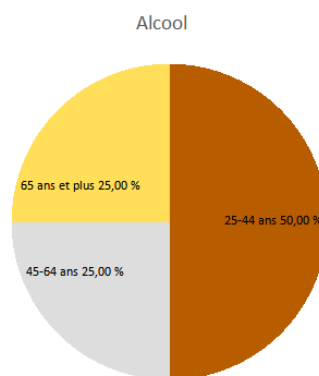
Les « malaises » sont présents pour 7 individus.

Répartition des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels selon l'âge sur la période 2019-2021.

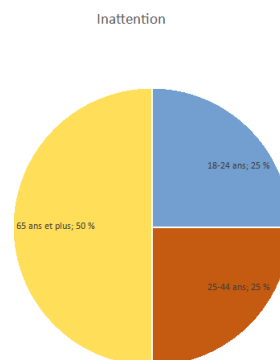


Parmi les 36 présumés responsables d'accidents mortels, 9 personnes auraient comme cause principale le facteur « vitesse excessive ou inadaptée ». Toutes les tranches d'âge sont concernées. Les 25-44 ans constituent 45 % de l'implication totale de ce facteur, soit 4 personnes.

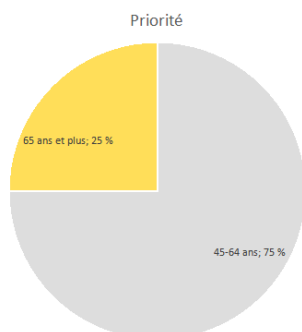
Parmi les 36 présumés responsables d'accidents mortels, 12 personnes auraient comme cause principale le facteur « alcool ». Les 25-44 ans constituent 50 % de l'implication totale de ce facteur, soit 6 personnes.



Parmi les 36 présumés responsables d'accidents mortels, 1 seule personne aurait comme cause principale le facteur « stupéfiant ».



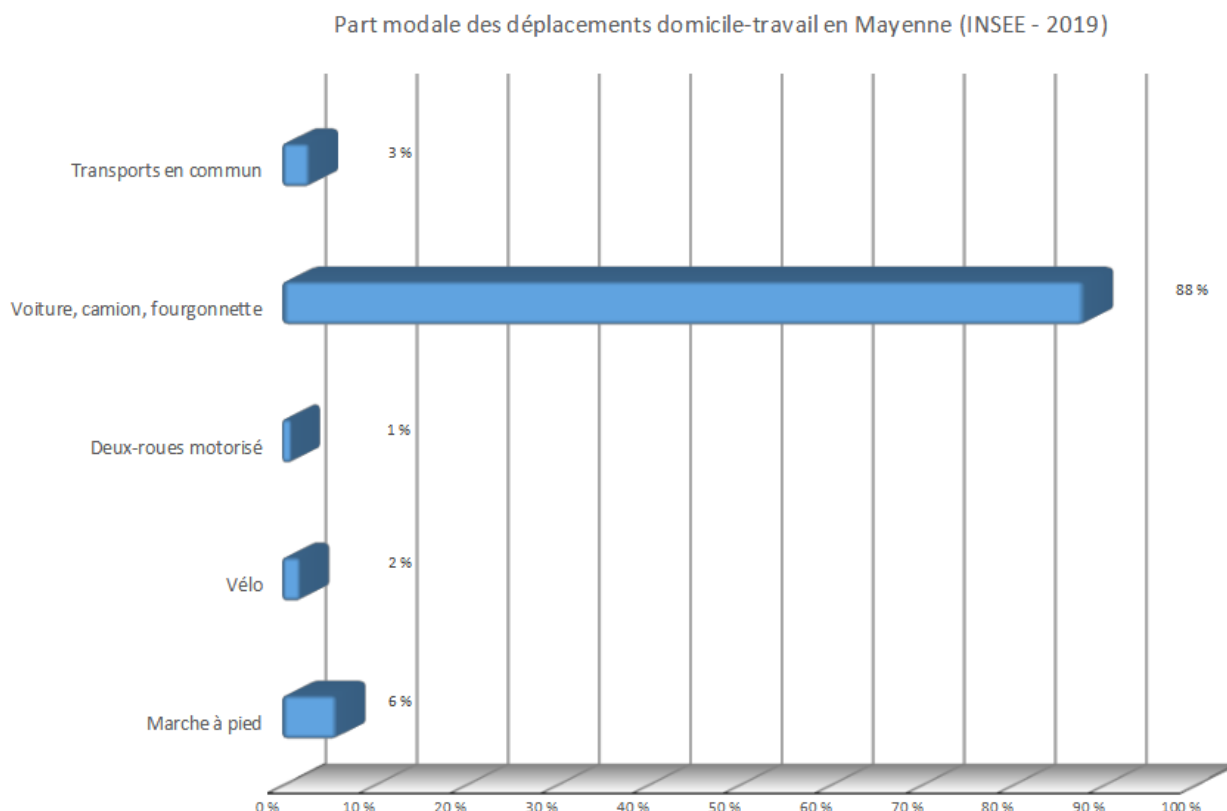
Parmi les 36 présumés responsables d'accidents mortels, 4 personnes auraient comme cause principale le facteur « inattention ». Les 65 ans et plus constituent 50 % de l'implication totale de ce facteur, soit 2 personnes.



Parmi les 36 présumés responsables d'accidents mortels, 4 personnes auraient comme cause principale le facteur « priorité ». Les 45-64 ans constituent 75 % de l'implication totale de ce facteur, soit 3 personnes.

Ces graphiques sont donc basés sur un nombre très faible d'individus. Il s'agit de bien tenir compte de la taille de cet échantillon concernant la représentativité de ces données et d'être prudent sur les conclusions à en tirer.

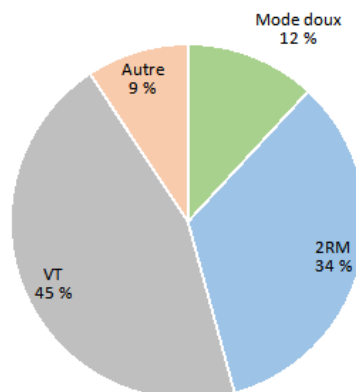
3. Risque routier professionnel



Le recensement fait par l'INSEE en 2019 se base sur les variables liées au sexe, au mode de transport et au lieu de travail. Le graphique ci-dessus se base sur la variable « mode de transport » en considérant les hommes et les femmes. Cependant, le recensement prend seulement en considération la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi ce qui biaise la représentativité de l'ensemble des déplacements domicile-travail sur le département.

Parmi l'ensemble des tués sur la période allant de 2017 à 2021, 39 personnes soit 46 % le sont dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel. De surcroît, 11 personnes soit 13 % des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

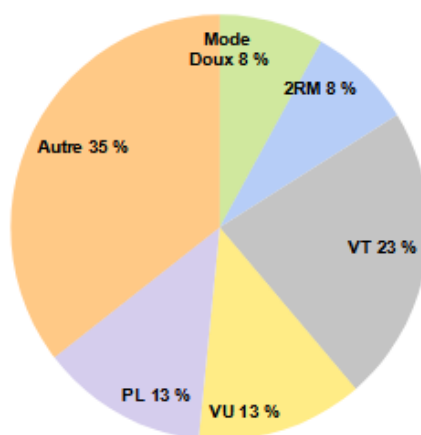
Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Ce graphique montre que les victimes en motif domicile-travail, qu'elles soient blessées ou tuées impliquent à hauteur de 45 % des VT qui reste le mode de locomotion le plus utilisé.

34 % des victimes impliquent quant à elles des 2RM. Ce chiffre relativement élevé met en évidence que ce mode de déplacement est particulièrement à risque sur ce type de trajet.

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



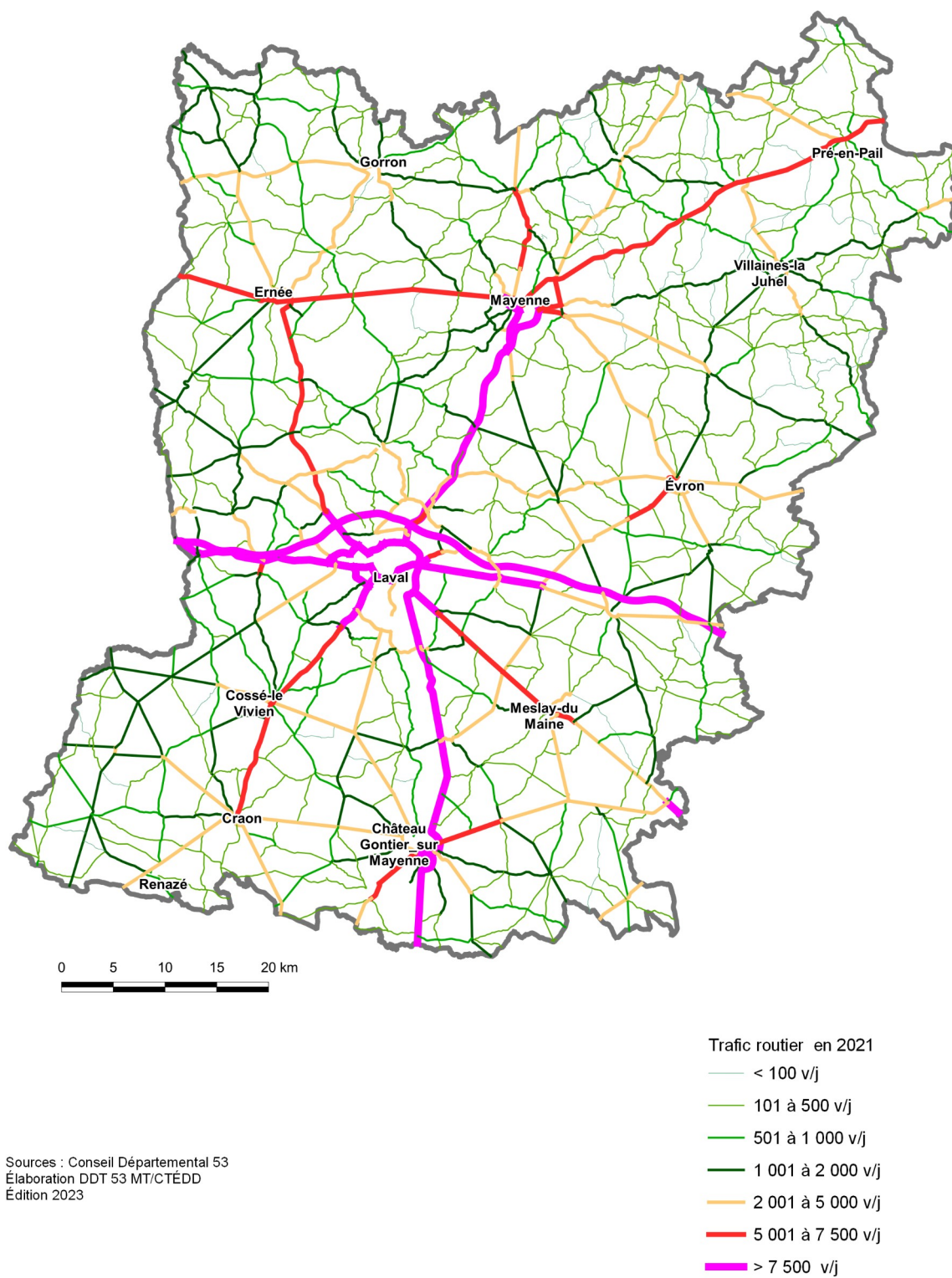
La répartition des victimes en motif utilisation professionnelle, qu'elles soient blessées ou tuées impliquent à hauteur de 23 % les VT sur la période 2017-2021.

Les VU et les PL ont une part similaire avec 13 % des victimes dans ce contexte.

Les modes doux et les 2 RM représentent 8 % des victimes en motif utilisation professionnelle.

4. Réseau routier

Trafics routiers en 2021



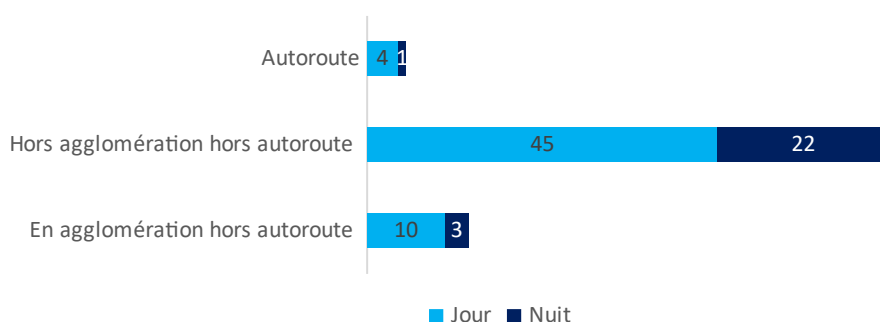
Le réseau routier permet d'aborder les spécificités environnementales et les différentes infrastructures du département de la Mayenne, et ce, sur la période 2017-2021.

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



La majorité des personnes décédées soit 67 sur un total de 85 étaient dans un contexte « hors agglomération-hors autoroute ». Il s'agit d'une spécificité qui peut être directement corrélée à l'organisation territoriale du département de la Mayenne.

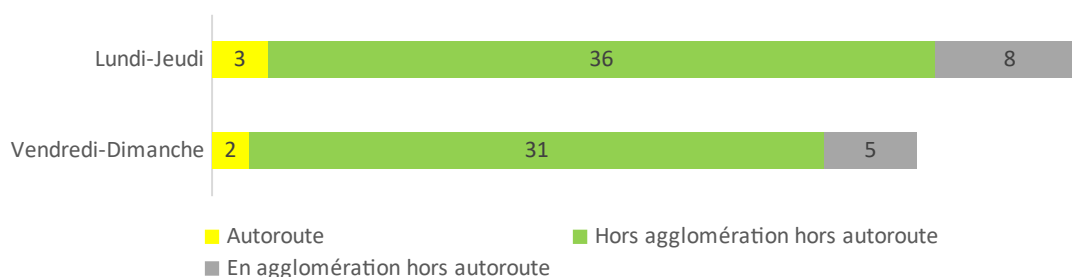
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Le nombre de personnes tuées est supérieur en journée comparativement à la nuit avec 59 décès sur les 85 étudiés tout contexte confondu.

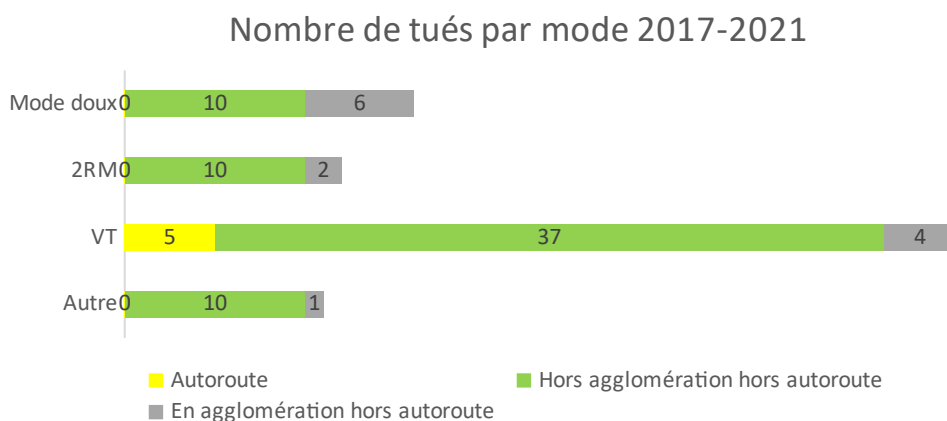
L'analyse du contexte « hors agglomération-hors autoroute » apparaît comme étant le plus à risque et met en évidence qu'il y a deux fois plus de tués pendant la journée avec 45 individus contre 22 pendant la nuit.

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Selon les jours de la semaine, il y a une variation du nombre de décès entre la période allant du lundi au jeudi qui comprend la majorité des accidents mortels avec 47 tués sur 85 et la période allant du vendredi au dimanche avec 38 tués.

Si le nombre de personnes décédées au sein du contexte « hors agglomération- hors autoroute » est plus important du lundi au jeudi (36) avec une moyenne de 9 décès par jour, la proportion du nombre de tués est un peu plus importante sur la période allant du vendredi au dimanche (3 jours) avec une moyenne de 10 décès par jour.



Les VT constituent le mode de transport intervenant pour la majorité des personnes tuées avec 46 décès sur les 85.

16 décès sont recensés pour les modes doux qui constituent le deuxième mode le plus à risque sur cette période.

Pour le contexte « hors agglomération-hors autoroute », 67 décès sont enregistrés, dont 37 tués en VT puis il y a une répartition égale du nombre de tués avec 10 individus pour les modes doux, les 2 RM et la catégorie « autre ».

Pour le contexte « en agglomération-hors autoroute », il y a essentiellement les modes doux qui sont touchés avec 6 décès et les VT avec 4 décès.

5. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

5.1. Typologie des accidents

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 la dénomination « hors autoroute » sera exclue.

VICTIME→	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	8	30	102	273	15	7	0	12	447
Entrée en collision avec										
Piéton	0	1	0	0	4	0	0	0	0	5
Vélo	1	2	0	1	0	0	0	0	0	4
Cyclo	2	0	3	0	2	0	0	0	0	7
Moto	0	1	0	11	11	0	0	0	0	23
VL	42	39	47	129	435	23	4	5	6	730
VU	3	4	4	14	49	3	0	0	0	77
PL	1	2	3	6	49	5	3	3	1	73
TC	0	0	0	1	5	0	0	0	0	6
Autre	0	4	3	5	18	0	0	0	0	30
MULTICOLLISION	5	5	5	24	118	4	1	0	0	162
TOTAL	54	66	95	293	964	50	15	8	19	1564
Part de victimes	3%	4%	6%	19%	62%	3%	1%	1%	1%	100,00%

Les victimes désignent les blessés et les tués sur la période 2017-2021, soit 5 ans.

Sur un total de 1564 accidents recensés, il y a 447 accidents sans tiers, 162 accidents en multi-collisions, 730 accidents impliquant des VL, 77 impliquant des VU et 73 impliquant des PL. Les autres modes apparaissent comme moins significatifs quantitativement.

Parmi l'ensemble des victimes au sein des accidents sans tiers (447 au total), 273 utilisaient des VT pour se déplacer 102 des motos.

Les piétons représentent 3 % de la part des victimes, soit un total de 54 personnes. Parmi eux, 42 piétons ont été victimes dans des collisions impliquant des VL.

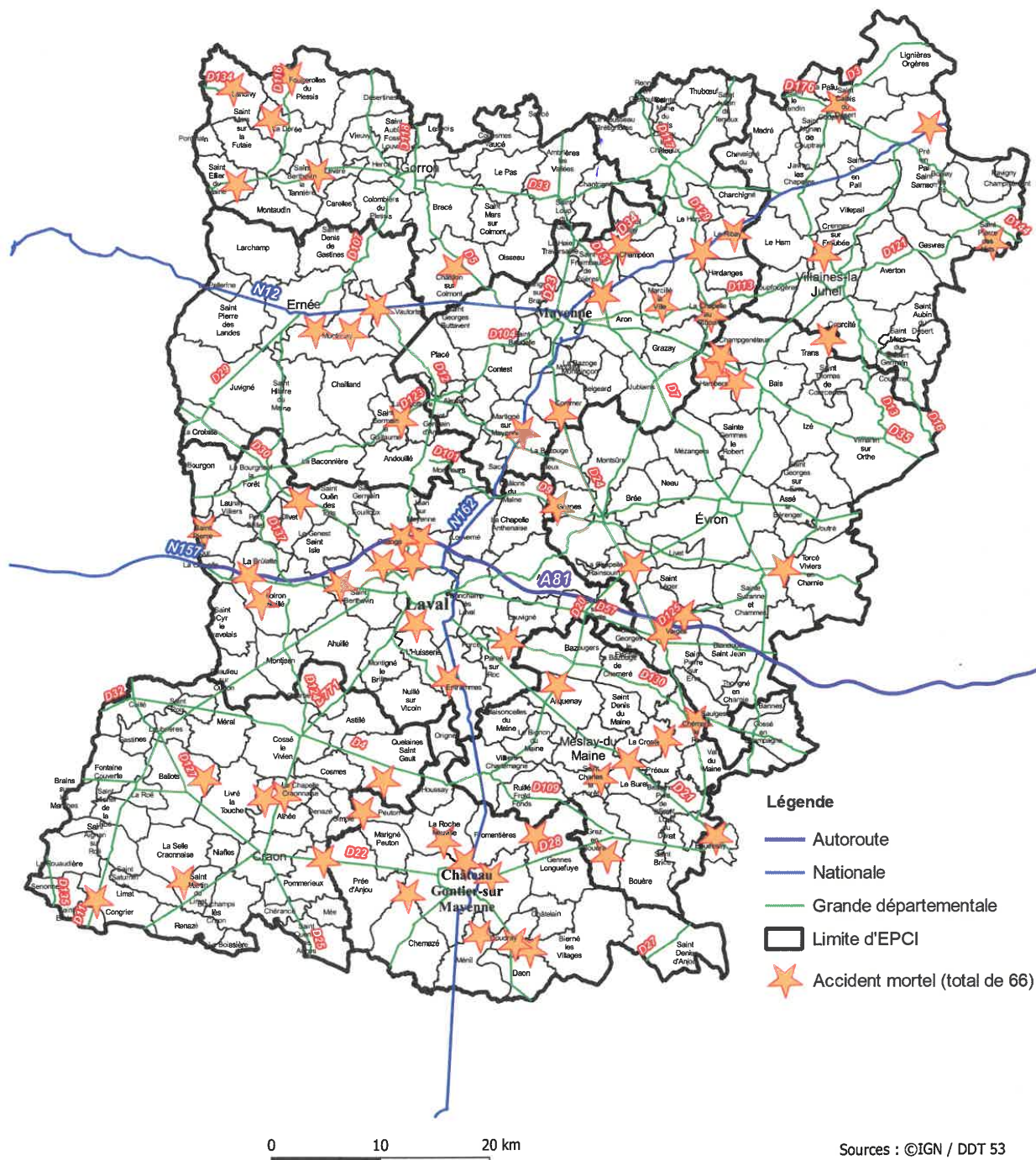
Les vélos représentent 4 % de la part des victimes, soit un total de 66 personnes. Parmi eux, 39 vélos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL.

Les cyclos représentent 6 % de la part des victimes, soit un total de 95 personnes. Parmi eux, 47 cyclos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL.

Les motos représentent 19 % de la part des victimes, soit un total de 293 personnes. Parmi eux, 129 motos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL. Pour ce mode de déplacement, 24 multi-collisions ont été recensées sur un total de 162. Les motards constituent une part très conséquente des victimes en comparaison avec les usagers de VT qui sont quantitativement plus nombreux.

Les VT représentent 62 % de la part des victimes, soit un total de 964 personnes. Parmi eux, 435 VT ont été victimes dans des collisions impliquant des VL. Pour ce mode de déplacement, 118 multi-collisions ont été recensées sur un total de 162.

Les motos et les VT constituent donc les modes les plus impliqués dans les multi-collisions, les motos étant surreprésentées par rapport à leur part dans le trafic global.



Sources : ©IGN / DDT 53

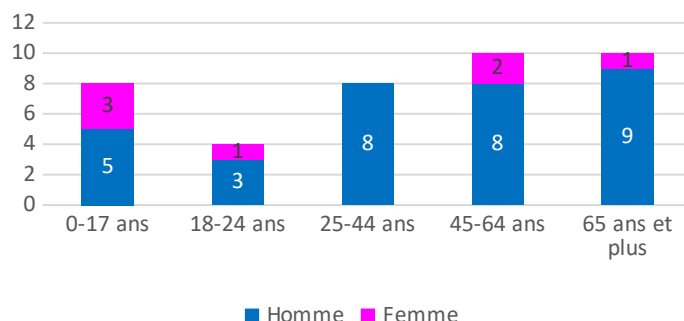
Service/Unité :

Date : 14/02/2023

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

5.2. Modes doux

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



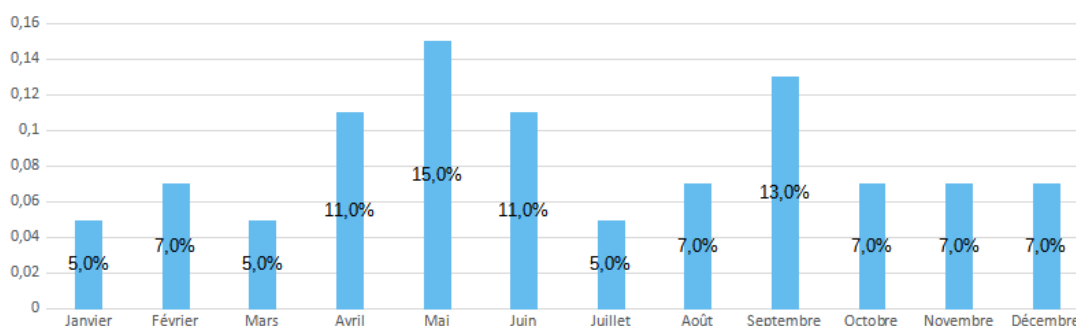
Les principales victimes en modes doux sont des hommes (33) sur un nombre total de victimes s'élevant à 40 indépendamment du sexe.

Chez les 0-17 ans, le nombre de victimes s'élève à 8 avec 3 victimes de sexe féminin et 5 victimes de sexe masculin qui sont concernées.

Les 18-24 ans constituent la catégorie la moins touchée en modes doux (4 victimes en tout).

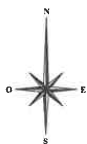
Les victimes de la catégorie des 25-44 ans sont exclusivement masculines avec 8 hommes concernés. Il y a une relative stabilisation à partir des 45-64 ans qui comptabilisent un total de 10 victimes tout comme les 65 ans et plus.

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors aggro 2017-2021



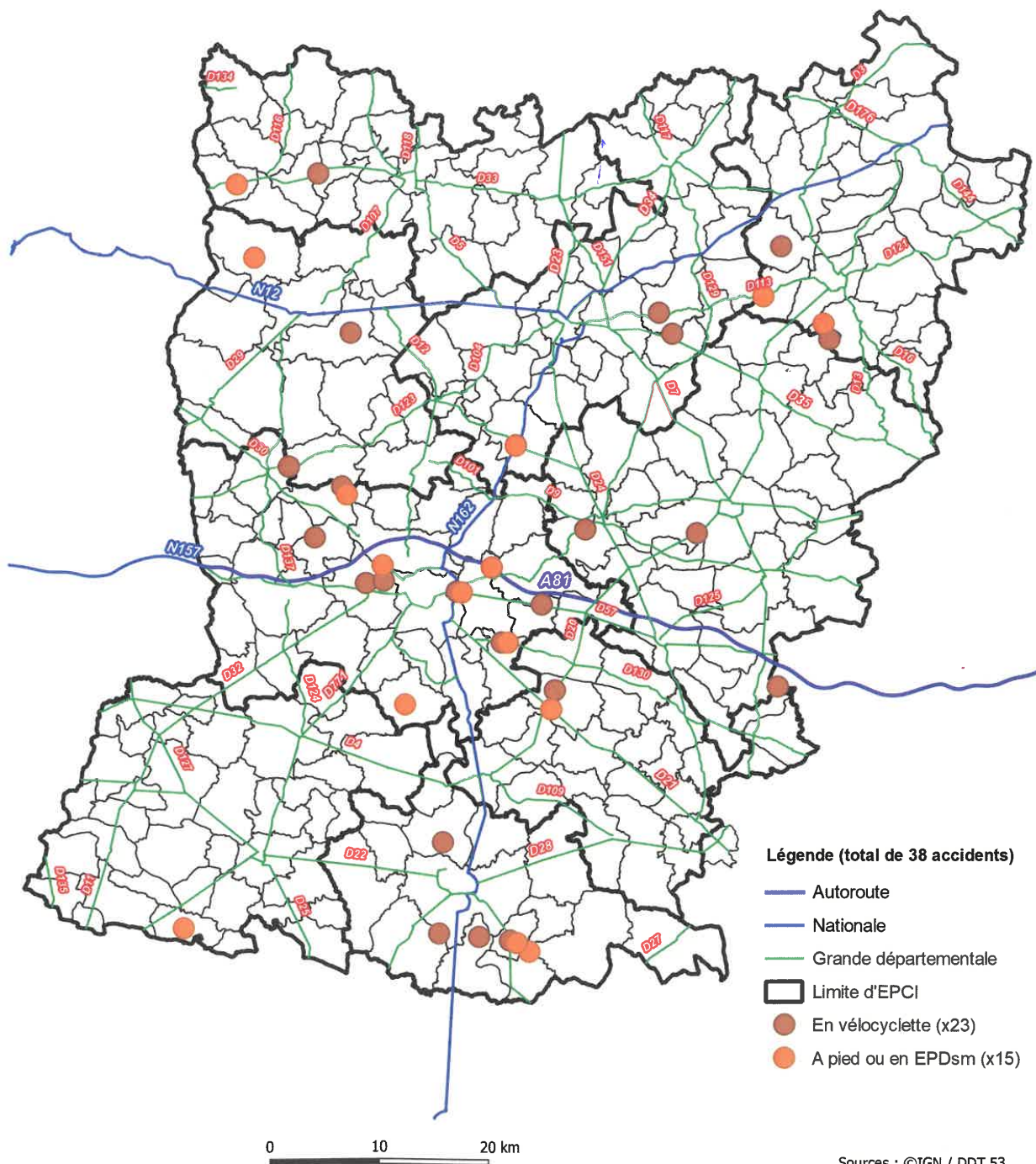
Le mois de mai comporte le nombre le plus élevé de victimes avec 15 %, le mois de septembre comporte 13 % des victimes puis les mois d'avril et de juin contiennent chacun 11 % de la part totale des victimes en modes doux. Deux périodes apparaissent donc plus dangereuses pour les victimes en modes doux sur ces 5 ans. Il y a probablement un lien avec l'aspect saisonnier, la météorologie et le contexte environnemental à considérer.

Sur les années 2019-2021 soit 3 ans, il y a une augmentation de 80 % des victimes en modes doux dans ce contexte spécifique.



Département de la Mayenne

Accidents corporels en modes doux hors agglomération de 2017 à 2021



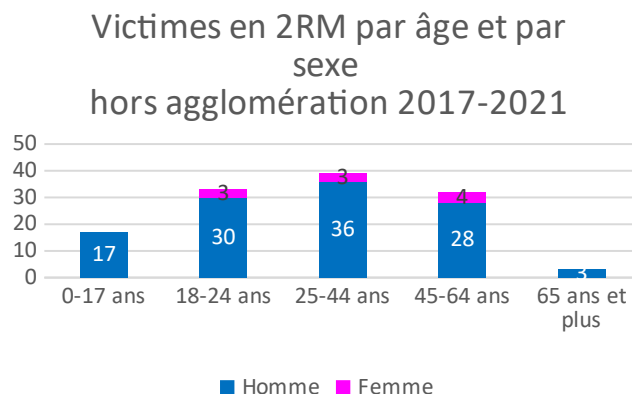
Sources : ©IGN / DDT 53

Service/Unité :

Date : 14/02/2023

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

5.3. Deux-roues motorisés (2 RM)

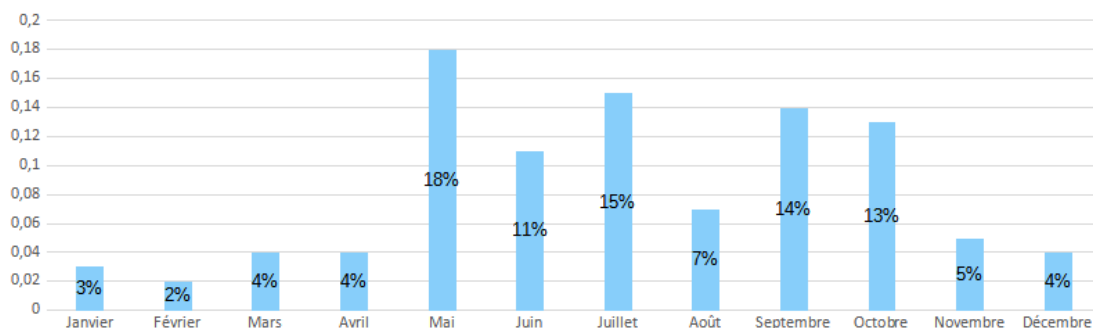


Les principales victimes en 2 RM sont des hommes (114) sur un nombre total de victimes s'élevant à 124 indépendamment du sexe. Il y a une réelle spécificité en lien avec l'utilisation des 2RM notamment chez les hommes qui représentent la majorité des usagers de ces véhicules.

Il y a une évolution croissante du nombre de victimes entre les 0-17 ans (17 victimes) et les 25-44 ans (39 victimes) indépendamment du sexe de l'individu. Le nombre de victimes est ensuite décroissant avec l'augmentation des catégories d'âge. Il est recensé 3 victimes pour les 65 ans et plus.

La pratique et les comportements des usagers de ces véhicules sont des variables essentielles à prendre en compte pour ces modes de transport avec, sans doute, des prises de risque plus fréquentes.

Répartition des victimes 2RM selon le mois hors aggro 2017-2021



Le mois de mai comporte le nombre le plus élevé de victimes avec 18 % de la part totale des victimes en 2 RM, le mois de juillet comporte 15 % des victimes puis ce sont les mois de septembre (14 %) et octobre (13 %) qui sont ensuite recensés. Deux périodes apparaissent donc plus accidentogènes pour les victimes en 2 RM sur ces 5 ans. Il y a probablement un lien avec l'aspect saisonnier, la météorologie et le contexte environnemental à considérer avec notamment une reprise de la conduite en 2 RM liée au retour des conditions météorologiques plus favorables.

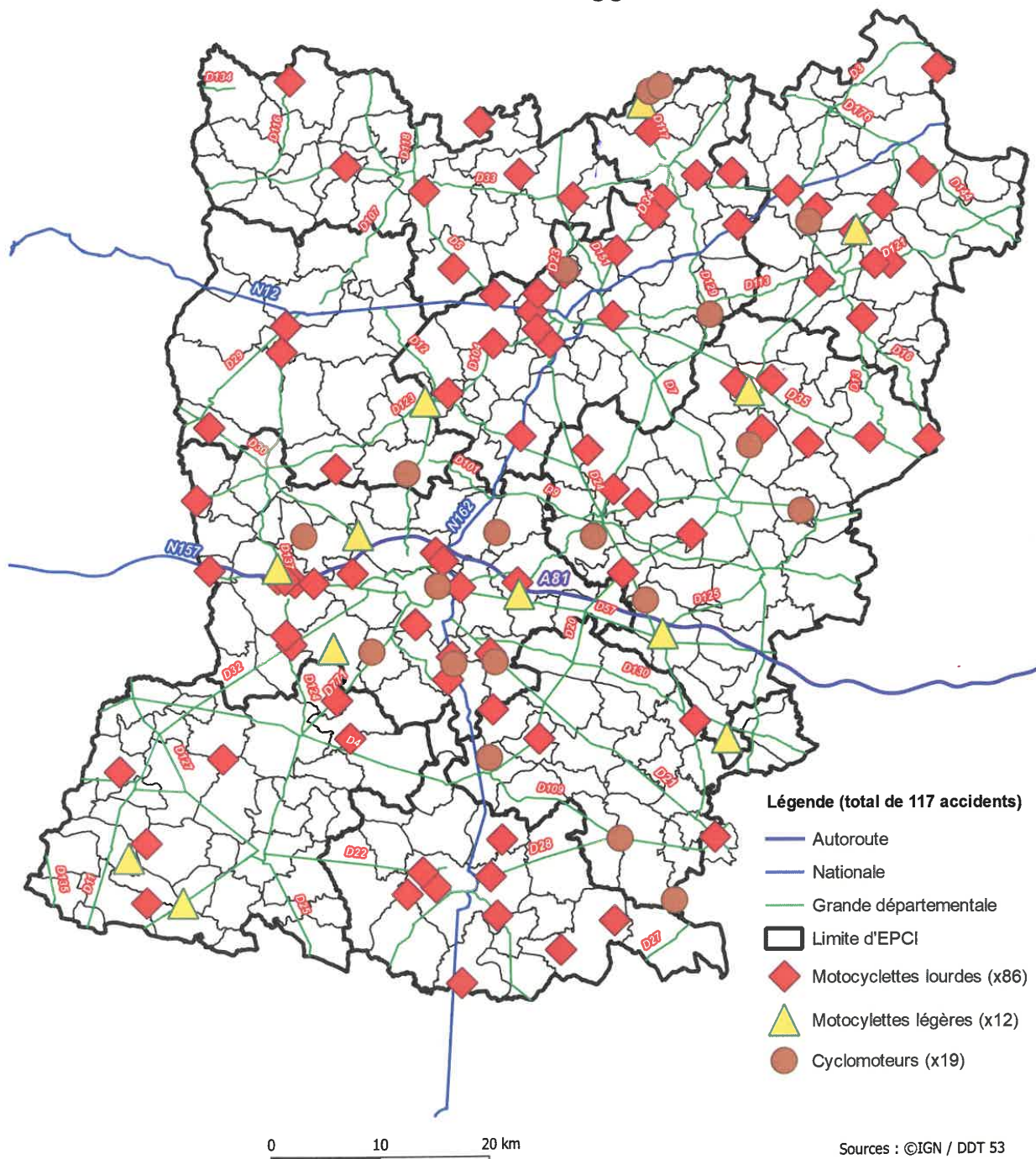
Sur les années 2019-2021 soit 3 ans, il y a une augmentation de 119 % des victimes en 2 RM dans ce contexte spécifique.

Il y a donc une forte dégradation de l'accidentologie sur les modes doux et les 2RM indépendamment du sexe de l'individu.



Département de la Mayenne

Accidents corporels avec deux-roues motorisés hors agglomération de 2017 à 2021



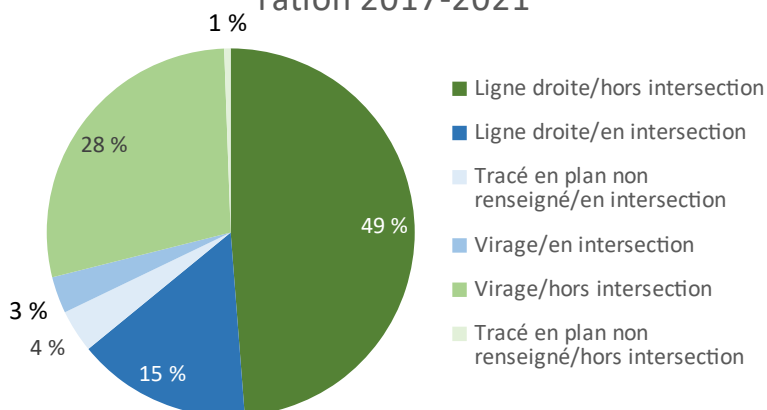
Service/Unité :

Date : 14/02/2023

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

5.4. Facteurs spécifiques

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021

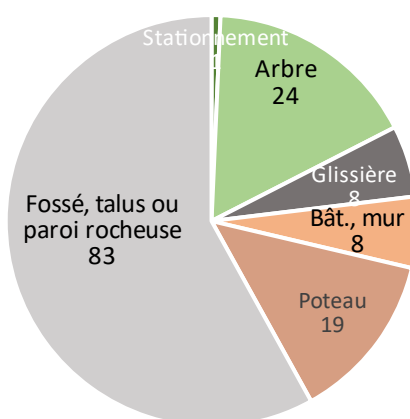


Dans ce contexte, 64 % des victimes ont accidents dans des contextes en ligne droite contre 31 % dans des virages.

Par ailleurs, 78 % des victimes ont accidents dans des contextes hors intersection contre 22 % en intersection.

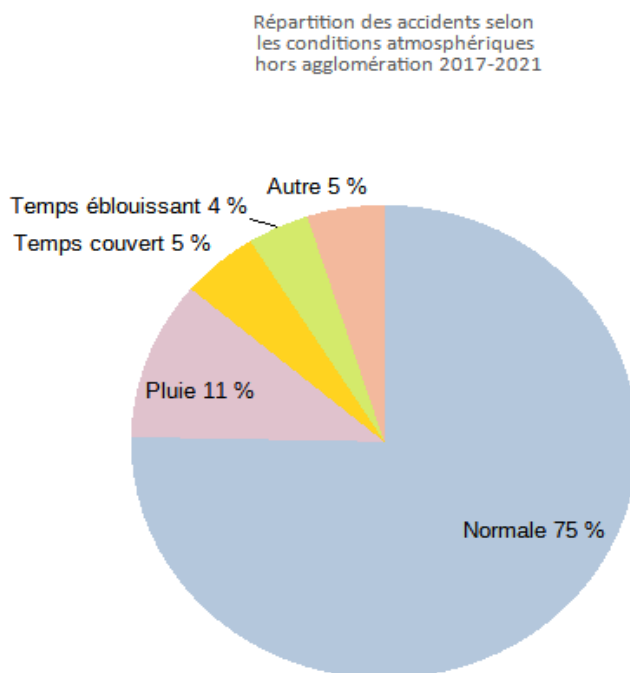
On note que la majorité des accidents se produisent donc dans un contexte où les individus sont sur des lignes droites (64 %) et hors intersection (78 %).

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



La répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté dans les accidents avec un seul véhicule montre que 83 victimes ont été confrontés à un fossé, un talus ou une paroi rocheuse, 24 victimes ont heurtés un arbre et 19 un poteau.

Au total, 143 victimes d'accidents liés à l'infrastructure environnementale (obstacle fixe heurté) sont comptabilisées pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération sur la période 2017-2021.



75 % des accidents corporels se produisent dans des conditions atmosphériques normales. Le facteur météorologique intervient quant à lui dans 11 % des accidents se produisant sous la pluie, 5 % sous un temps couvert et 4 % sous un temps éblouissant.

L'ensemble de ces données sur les facteurs spécifiques de ce contexte sont sources d'interrogation, car les conditions de conduite s'apparentent à des situations optimales de conduite.

À noter le caractère diffus de l'accidentologie sur l'ensemble du territoire de la Mayenne.

6. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

6.1. Contexte et typologie des accidents

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 et la dénomination « hors autoroute » sera exclue.

VICTIMES →	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	28	89	93	255	3	6	1	16	460
Entrée en collision avec										
Piéton	0	3	3	8	6	0	0	2	0	23
Vélo	13	2	1	0	4	0	0	0	0	20
Cyclo	17	2	3	2	7	0	0	0	0	31
Moto	17	2	4	12	12	0	0	0	0	48
VL	532	144	199	272	564	9	1	11	10	1766
VU	40	7	16	20	25	1	0	9	3	122
PL	15	1	7	6	17	1	1	1	3	57
TC	16	3	3	1	11	2	0	0	0	36
Autre	20	3	3	4	14	2	1	0	1	48
MULTICOLLISION	18	5	4	22	146	4	2	1	3	209
TOTAL	688	200	332	440	1061	22	11	25	36	2815
Part de victimes	24%	7%	12%	16%	38%	1%	0%	1%	1%	100,00%

Les victimes désignent les blessés et les tués sur la période 2017-2021 soit 5 ans.

Sur un total de 2815 accidents recensés, il y a 460 accidents sans tiers, 209 accidents en multi-collisions, 1766 accidents impliquant des VL, 122 impliquant des VU et 57 impliquant des PL. Les autres modes apparaissent comme moins significatifs en terme quantitatif.

Parmi l'ensemble des victimes au sein des accidents sans tiers (460 au total), 255 utilisaient des VT pour se déplacer, 93 des motos et 89 des cyclos.

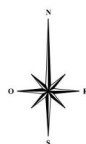
Les piétons représentent 24 % de la part des victimes, soit un total de 688 personnes. Parmi eux, 532 piétons ont été victimes dans des collisions impliquant des VL. 18 multi-collisions ont été recensées pour ce mode de mobilité douce constituant l'une des mobilités les plus confrontées aux multi-collisions (en troisième place).

Les vélos représentent 7 % de la part des victimes, soit un total de 200 personnes. Parmi eux, 144 vélos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL.

Les cyclos représentent 12 % de la part des victimes, soit un total de 332 personnes. Parmi eux, 199 cyclos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL.

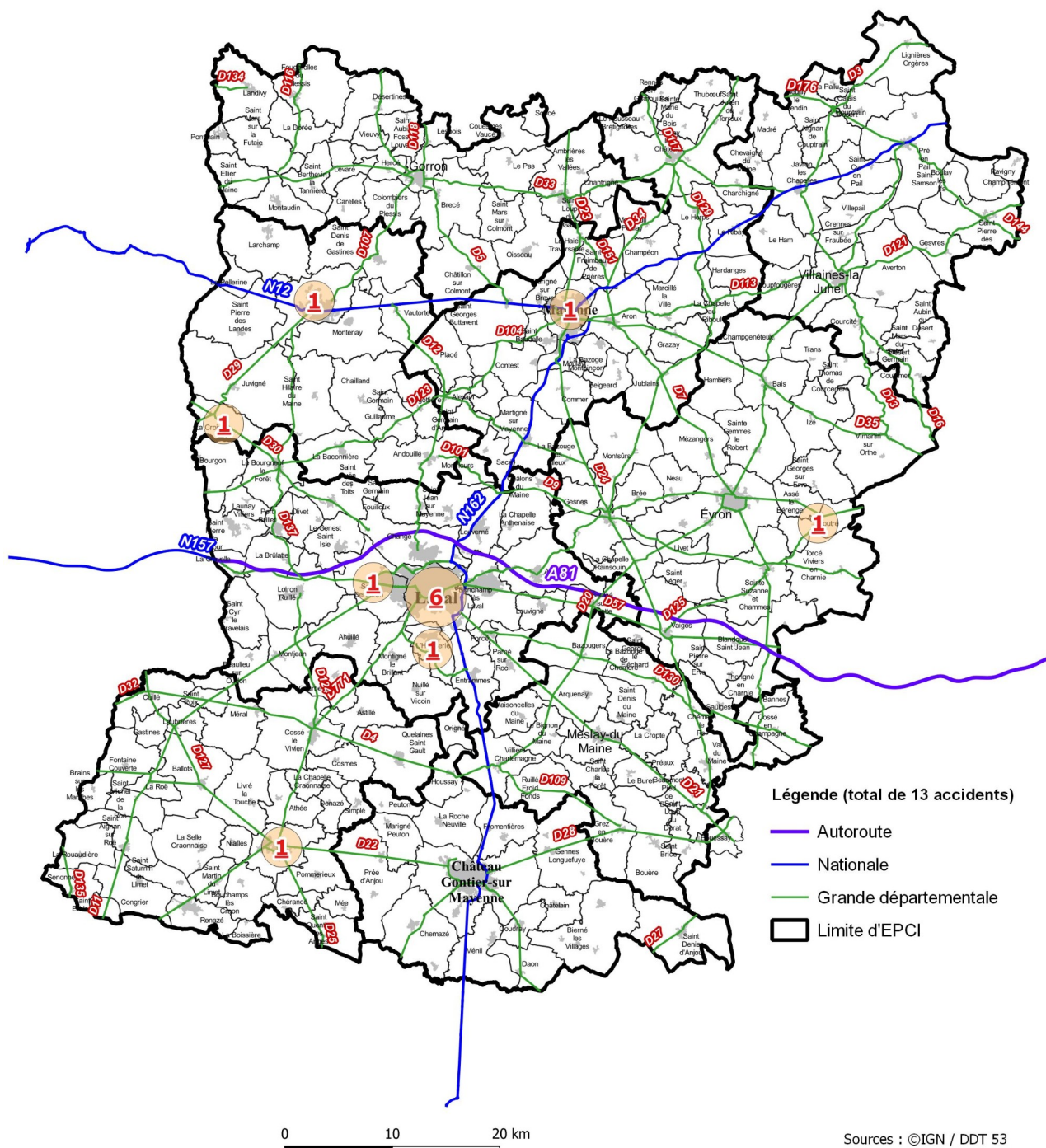
Les motos représentent 16 % de la part des victimes, soit un total de 440 personnes. Parmi eux, 272 motos ont été victimes dans des collisions impliquant des VL. 22 multi-collisions ont été recensées pour ce mode de déplacement constituant ainsi le deuxième mode le plus confronté à ce type d'accident.

Les VT représentent 38 % de la part des victimes, soit un total de 1061 personnes. Parmi eux, 554 VT ont été victimes dans des collisions impliquant des VL. 146 multi-collisions sont enregistrées sur un total de 209 constituant ainsi le premier mode le plus confronté à ce type d'accident.



Département de la Mayenne

Nombre d'accidents mortels
par commune et en agglomération
de 2017 à 2021

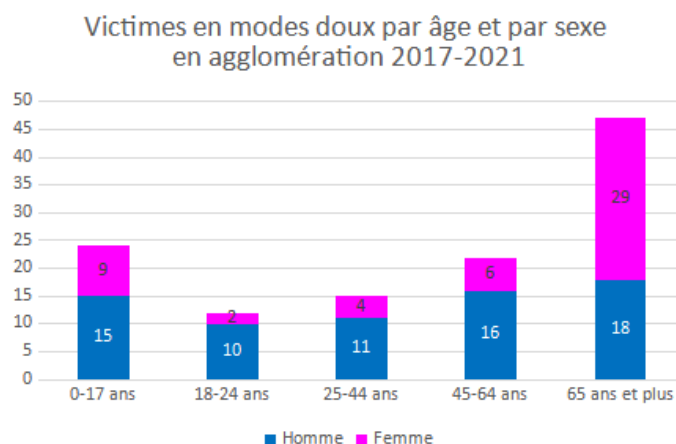


Service/Unité :

Date : 24/02/2023

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

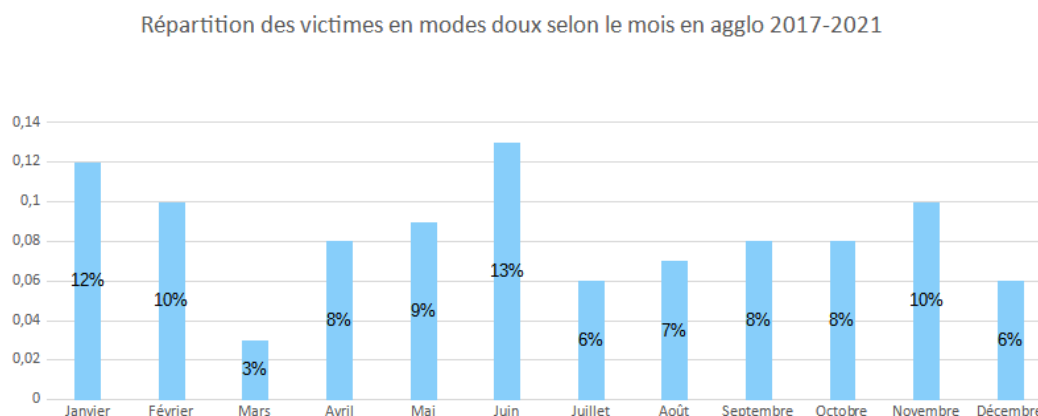
6.2. Modes doux



Le nombre total de victimes en modes doux s'élève à 120 indépendamment du sexe de l'individu. Pour les 0-17 ans, le nombre de victimes s'élève à 24 avec 15 victimes de sexe masculin et 9 victimes de sexe féminin. Il s'agit de la deuxième catégorie la plus touchée en termes de victimes.

Les 18-24 ans constituent la catégorie la moins touchée en modes doux (12 victimes en tout, dont 10 hommes).

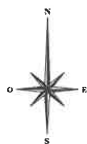
Le nombre de victimes augmente ensuite de manière croissante avec l'âge pour atteindre le nombre de victimes le plus élevé chez les 65 ans et plus avec 47 victimes, dont 29 femmes et 18 hommes. Il s'agit de la seule catégorie dont le nombre de victimes de sexe féminin est supérieur au nombre de victimes de sexe masculin.



Le mois de juin comporte le nombre le plus élevé de victimes avec 13 %, le mois de janvier comporte 12 % des victimes puis les mois de février et novembre comportent chacun 10 % de la part totale des victimes en modes doux.

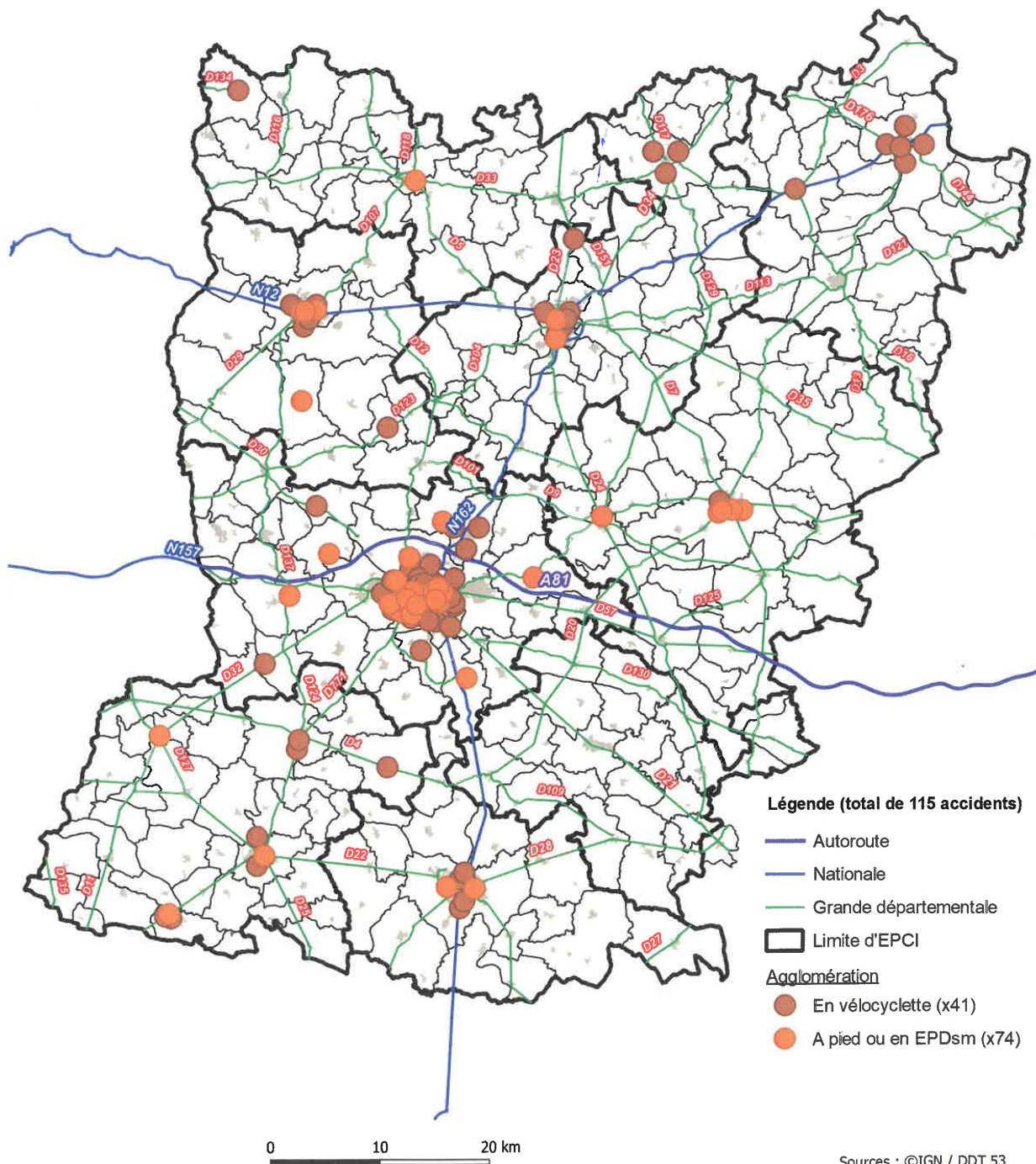
Certaines périodes apparaissent donc plus propices pour les victimes en modes doux sur ces 5 ans avec notamment le début d'année (janvier-février) puis il y a une augmentation importante d'avril à juin. Il y a probablement un lien avec l'aspect saisonnier, la météorologie et le contexte environnemental à considérer.

Sur les années 2019-2021 soit 3 ans, il y a une augmentation de 88 % des victimes en modes doux dans ce contexte spécifique.



Département de la Mayenne

Accidents corporels en modes doux en agglomération de 2017 à 2021



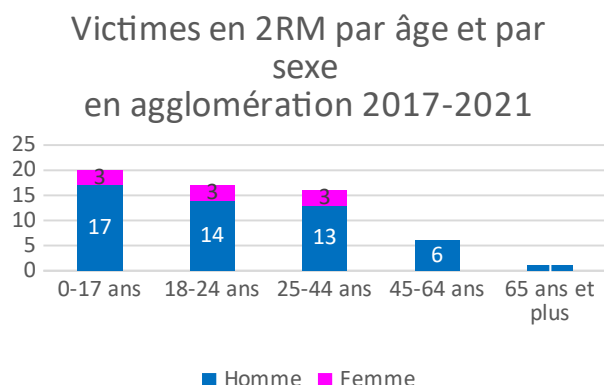
Sources : ©IGN / DDT 53

Service/Unité :

Date : 14/02/2023

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

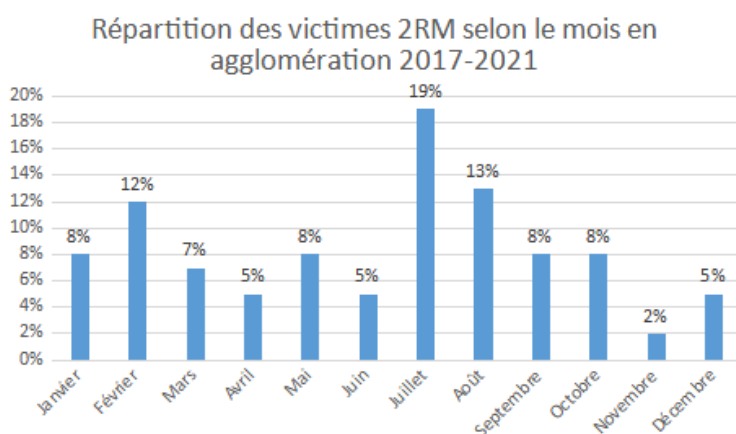
6.3. Deux-roues motorisés (2 RM)



De manière générale, il y a une tendance à la baisse qui est corrélée à l'âge. En effet, il y a 20 victimes entre 0 et 17 ans et 1 victime pour les 65 ans et plus indépendamment du sexe de l'individu.

Parmi les 60 victimes en 2 RM, 51 sont des hommes. Il y a une réelle spécificité en lien avec l'utilisation des 2RM notamment chez les hommes qui représentent la majorité des usagers de ces véhicules. En effet, il y a 17 victimes entre 0 et 17 ans et ce nombre atteint 1 victime pour les 65 ans et plus. Le nombre de victimes connaît véritablement une baisse entre la catégorie des 25-44 ans avec 13 victimes de sexe masculin et la catégorie des 45-64 ans avec 6 victimes.

Concernant les femmes, le nombre de victimes s'élève à 3 victimes pour les catégories allant de 0 à 17 ans à la catégorie des 25-44 ans. À partir de 45-64 ans, il n'y a plus aucune victime de sexe féminin qui est recensée.

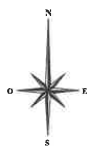


Le mois de juillet comporte le nombre le plus élevé de victimes avec 19 %, le mois d'août comprend 13 % des victimes et le mois de février comprend 12 % de la part totale des victimes en 2 RM.

Deux périodes apparaissent donc plus dangereuses pour les victimes en 2 RM sur ces 5 ans avec le début d'année et la période estivale. Il y a probablement un lien avec l'aspect saisonnier, la météorologie et le contexte environnemental à considérer.

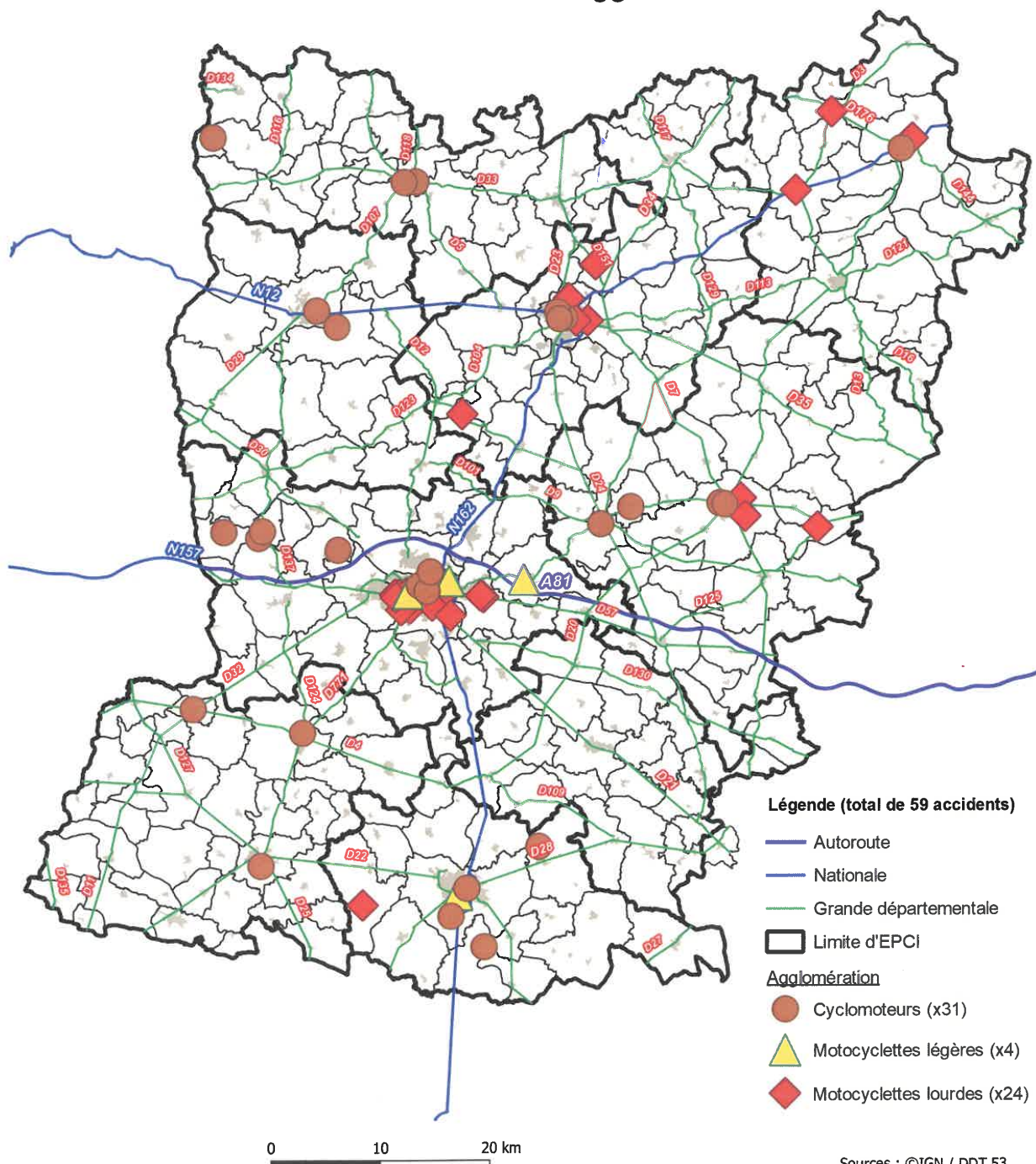
Sur les années 2019-2021 soit 3 ans, il y a une diminution de 53 % des victimes en 2 RM dans ce contexte spécifique.

Il y a donc une forte dégradation de l'accidentologie sur les modes doux, mais une baisse importante de l'accidentologie pour les 2RM indépendamment du sexe de l'individu.



Département de la Mayenne

Accidents corporels avec deux-roues motorisés en agglomération de 2017 à 2021



Sources : ©IGN / DDT 53

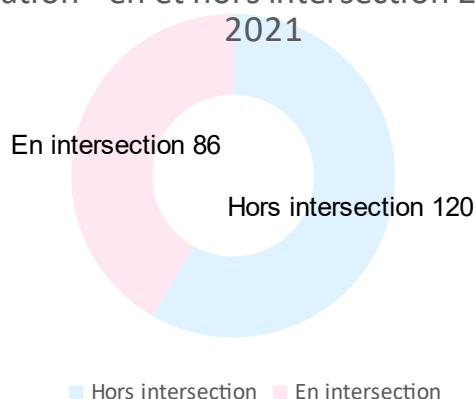
Date : 14/02/2023

Service/Unité :

Direction Départementale des Territoires de la Mayenne - Cité administrative - Rue Mac Donald BP 23009 - 53063 Laval cedex 09

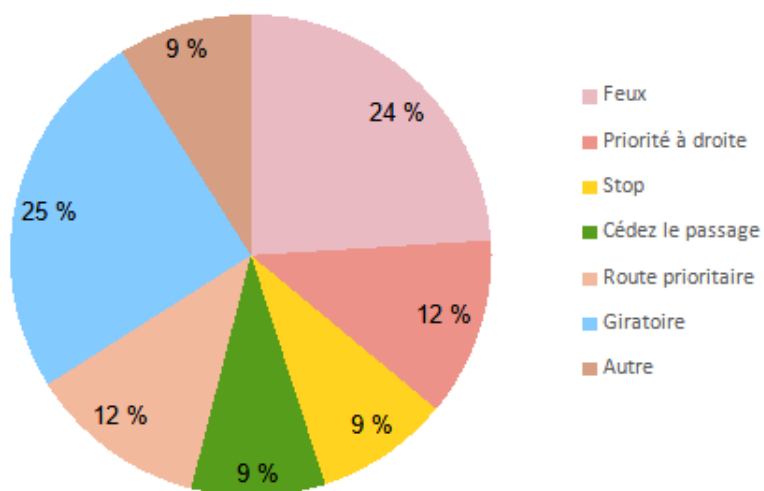
6.4. Facteurs spécifiques

Répartition des accidents - en agglomération - en et hors intersection 2017-2021



Parmi les 206 accidents répertoriés en agglomération durant ces 5 ans en Mayenne, plus de la moitié soit 120 se produisent dans un contexte hors intersection contre 86 accidents se produisant en intersection.

Accidents corporels en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



Deux régimes de priorité apparaissent comme étant plus accidentogènes dans les accidents corporels en agglomération et dans un contexte en intersection avec à hauteur de 25 % les giratoires et à hauteur de 24 % les feux.

Les routes prioritaires sont, quant à elles, concernées dans 12 % des accidents corporels.

Annexe n°2 : Productions du forum

Légende : Court terme : 2023-2024 | Moyen terme : 2025 | Long terme : 2026-2027

Atelier « Seniors »					
Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Optimiser le partage de la route entre les seniors et les autres usagers	Sensibiliser les non-seniors aux risques seniors	Les non-seniors Partenaires Décideurs Assureurs	Kit simulateur de vieillesse Communications municipales Présence sur les marchés	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Proposer des actions ciblées sur le risque piéton	Seniors Clubs de randonnées Collectivités	Distribution de kits visibilité/protection Réalisation de randonnées « prévention » et distribution de flyers	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Former aux nouvelles technologies dans les véhicules	Seniors Partenaires : concessionnaires automobiles	Accompagner le changement, expliquer l'utilisation et la bonne prise en main des véhicules (régulateur, limiteur, écran tactile, véhicule électrique, boîte automatique...) avec des mises en situations concrètes	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Former à l'usage du Vélo à Assistance Électrique (VAE)	Seniors Cyclistes Vendeurs de VAE Assureurs	Mise en situation et stage de prise en main	Prévenir et sensibiliser	Moyen terme
	Sensibiliser à la conduite en hiver (environnement, comportement et véhicule)	Seniors Collectivités	Séance de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Moyen terme

Réaliser des actions de prévention auprès des seniors pour concilier conduite et santé	Inciter les partenaires à aborder le sujet santé-conduite, notamment sur la prise de médicament	Professionnels de santé et paramédicaux (pharmaciens, opticiens...) Associations Seniors	Campagnes de communication non stigmatisantes Auto-tests Sensibiliser sur la prise de médicaments comme un facteur de risque	Informier et communiquer	Court terme
	Accompagner et contrôler l'aptitude à conduire sur la base du volontariat	Seniors	Avec les auto-écoles Avec leurs véhicules personnels sur les trajets quotidiens Inciter à effectuer des visites médicales (conseils)	Contrôler et sanctionner	Moyen terme
Adapter la mobilité des seniors en préservant leur sécurité	Promouvoir les alternatives à la mobilité individuelle : transport solidaire, commun services publics mobiles co-voiturage	Élus et collectivités Seniors Associations	Recenser les solutions et assurer leurs communications	Informier et communiquer	Moyen terme
	Développer les infrastructures pour une mobilité douce sécurisée	Collectivités, gestionnaires de voirie	Voies vertes, pistes cyclables, complémentarité des modes de transport	Améliorer les infrastructures	Long terme
Mise à jour des connaissances en privilégiant un format ludique	Produire et expérimenter un jeu de société familial intergénérationnel sur la conduite	Seniors Jeunes Famille	Création d'un jeu de société	Prévenir et sensibiliser	Long terme
	Poursuivre les séances d'information et de sensibilisation	Seniors via les réseaux prescripteurs : associations, Caisse Centrale d'Activités Sociales (CCAS), Mutualité Sociale Agricole (MSA)...	Stage de remise à niveau Simulateur et utilisation de la réalité virtuelle Présentation des nouvelles signalisations	Prévenir et sensibiliser	Court terme

Atelier « Deux-Roues Motorisées (2 RM) »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Adapter les infrastructures aux usagers dits vulnérables	Faire remonter les problèmes d'infrastructures et les itinéraires dangereux	Gestionnaires de voirie	Application « Ma route en 2 RM »	Améliorer les infrastructures	Court terme
Accentuer la prévention sur l'utilisation des équipements de sécurité et sur la nécessité de l'entretien du véhicule	Sensibiliser aux équipements nécessaires lors de l'achat d'un 2 RM	Usagers	Communiquer sur l'importance des équipements obligatoires et leur qualité Proposer des alternatives à la sanction	Prévenir et sensibiliser	Court terme
Optimiser le partage de la route entre les 2 RM et les autres usagers	Sensibiliser les non-conducteurs de 2 RM aux particularités de ces usagers, leur conduite et leur vulnérabilité	Parents Usagers Jeunes Concessionnaires Entreprises et collectivités	Spots ou interviews radio Flyers en auto-école Présence sur des salons ou événements de prévention spécialisés en 2 RM Communication via les bulletins municipaux, les mairies et les réseaux sociaux Communication sur la vitesse adaptée et l'insertion dans le trafic Informers le grand public des événements et des rassemblements moto pour garantir leur sécurité	Prévenir et sensibiliser	Moyen et long termes
	Proposer des actions telles que « reprise de guidon » (printemps), « motards d'un jour » ou encore « voir et être vu »	Conducteurs de 2 RM	Partenariat avec des associations	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Renforcer certains aspects de la formation Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) lors de la sensibilisation dans les collèges, avec notamment l'usage et l'entretien d'un 2 RM (insister sur les scooters)	Jeunes Familles Parents	En partenariat avec la Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)	Prévenir et sensibiliser	Moyen terme
	Sensibiliser les conducteurs et les non-usagers de 2 RM afin de sécuriser le partage de la route (ouverture de porte, angles morts...)	Usagers	Séances de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme

Atelier « Risque Routier Professionnel »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Impliquer et inciter les entreprises à prioriser la sécurité routière	Promouvoir les 7 engagements avec des témoignages locaux et organiser des échanges pratiques avec les employeurs	Chefs d'entreprise Collectivités	Communiquer sur l'évaluation des risques routiers en entreprise et les actions possibles (document unique) Faire connaître les outils sur la prévention des risques routiers professionnels Possibilité de faire appel à l'Association Sécurité Routière en Entreprise (ASRE)	Informier et communiquer	Court terme
	Proposer aux entreprises des animations de prévention lors de la semaine sécurité routière (notamment celle de mai)	Salariés Chefs d'entreprise Collectivités Auto-écoles	En partenariat avec les auto-écoles et les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR) Sensibiliser sur la visibilité des transports routiers pendant l'apprentissage du code de la route et de la conduite	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Créer un challenge et une charte du bon conducteur dans l'entreprise	Salariés Chefs d'entreprise		Prévenir et sensibiliser	Moyen terme
	Renforcer le contrôle de détention du permis de conduire et inciter les salariés à communiquer avec l'entreprise (l'accompagner en cas de perte)	Salariés Chefs d'entreprise	Procédure de contrôle avec signature d'un document annexé au règlement intérieur Procédure incitative d'accompagnement des salariés ayant une suspension de permis et leur proposer des alternatives au transport (covoiturage interne)	Contrôler et sanctionner	Moyen terme
Mieux accompagner la formation continue et la sensibilisation au sein des entreprises	Proposer régulièrement aux salariés une remise à niveau du code de la route et des cas pratiques tels que des accidents routiers (balisage, port du gilet...)	Salariés	Action de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Inciter à participer à des stages de responsabilité en mobilisant le Compte Personnel de Formation (CPF) en travaillant sur les enjeux avec les assureurs (gain financier)	Salariés Chefs d'entreprise		Informier et communiquer	Moyen terme

	Communiquer sur l'importance de l'aménagement des véhicules, l'arrimage des charges et les options de sécurité		Séances de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Proposer un état des lieux volontaires des véhicules personnels sur le parking de l'entreprise (pneus, éclairage, contrôle technique...)	Salariés Chefs d'entreprise	Action de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Sensibiliser les salariés sur les risques liés à la consommation d'alcool, de stupéfiants, de médicaments ainsi que sur les distracteurs par le biais de visites médicales et de séances d'informations	Salariés Chefs d'entreprise	Séances de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme
Mise en relation des entreprises pour communiquer et partager leurs expériences	Faire témoigner des entreprises qui sensibilisent leurs salariés sur les risques routiers et qui ont déjà instauré des actions novatrices	Chefs d'entreprise	ASRE	Informier et communiquer	Court terme
	Communiquer auprès de chefs d'entreprises sur les acteurs de la sécurité routière qui peuvent les accompagner dans la prise en compte des risques routiers professionnels	Chambre de Métiers et de l'Artisanat, Chambre de Commerce et d'Industrie, Caisses d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail	Fiche contact Offre de service Proposer un catalogue de référence avec l'ensemble des partenaires	Informier et communiquer	Long terme

Atelier « Jeunes »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Consolider le parcours de prévention dès le plus jeune âge en agissant directement sur les comportements	Sensibiliser les jeunes, leur parler des conséquences d'un accident et du coût induit	Jeunes dès 6 ans	Assureurs Service de secours, forces de l'ordre et gestionnaire de voirie Intervention au tribunal dans le cadre des ordonnances pénales Elliot le pilote	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Accentuer le partenariat local avec l'éducation nationale à travers une restructuration des réseaux partenaires pour sensibiliser les responsables d'école, de collège et de lycée	DSDEN		Informier et communiquer	Long terme
	Accentuer le travail de sensibilisation avec les réseaux des acteurs jeunesse, les Pupilles de l'Enseignement Public (PEP), les Francas, la Ligue enseignement, la Maison des quartiers, le Service National Universel (SNU)	Jeunes	Dans le cadre des chantiers Argent de poche, proposer une demi-journée de prévention routière rémunérée pour les 16-18 ans (expérimentation déjà en cours dans certaines communes)	Informier et communiquer	Moyen terme
	Sensibiliser les parents ainsi que le cercle familial à adopter les bons comportements et réflexes	Tout public	Jeu de société	Prévenir et sensibiliser	Long terme
	Proposer une sensibilisation aux familles dans le cadre de la conduite accompagnée	Jeunes Familles Auto-écoles		Prévenir et sensibiliser	Court terme
Optimiser le partage de la route entre les jeunes et les autres usagers	Rendre plus visibles les scolaires (piétons)		Proposer d'identifier les passages piétons avec des figurines Distribuer des kits de visibilité	Améliorer les infrastructures	Moyen terme
	Inciter au port de vêtements réfléchissants Les sensibiliser aux écouteurs et à l'usage du téléphone en marchant	Jeunes	Partenaires : conseil Départemental et le réseau de transport Aléop Réunions publiques ou parcours cheminant de découverte Bulletins communaux, partages d'expérience	Prévenir et sensibiliser	Court terme

	Enquêter auprès des jeunes pour mieux connaître leur perception de la sécurité routière	Jeunes	Adapter les messages et les actions de sensibilisation	Informé et communiquer	Moyen terme
Renforcer le rôle des SAM et sensibiliser à l'accumulation des différents facteurs de risque (alcool, vitesse, fatigue, stupéfiants, distracteurs)	Sensibiliser les jeunes, les organisateurs de soirées festives et les tenanciers de discothèques ou de bars lors des soirées	Jeunes à partir de 18 ans Organisateurs de soirées festives	Adapter le support utilisé à la cible et mettre à jour le message transmis Mettre à disposition des éthylotests gratuits	Prévenir et sensibiliser	Court terme

Atelier « Conduites à risque : Distracteurs et Priorités »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Communiquer pour actualiser les connaissances réglementaires et leur mise en pratique	Remise à niveau des connaissances, notamment concernant les nouveaux modes de transport	Usagers Auto-écoles Associations entreprises	Communiquer en diversifiant les media Séance de sensibilisation	Informé et communiquer	Court terme
Mener des actions de communication ludiques et pédagogiques	Réaliser des interviews radio et des articles de fond en presse écrite des différents acteurs dans le domaine Communiquer et informer sur les différentes modalités des nouveaux modes de transport, mais également sur les infrastructures inadaptées (???)	Média Établissements scolaires (dès le primaire) Entreprises Concessionnaires Associations Usagers (parents et enfants)		Informé et communiquer	Moyen terme
	Adapter le mode de transmission à la population ciblée afin de pouvoir sensibiliser de manière optimale l'ensemble des tranches d'âge Proposer des ateliers itinérants dans les agglomérations, informer sur les risques liés à la conduite et à une autre activité simultanément (téléphone, musique, cigarette, nourriture...)	Média Établissements scolaires (dès le primaire) Entreprises Concessionnaires Associations Usagers (parents et enfants)	Création d'affiches, flyers et de petits films à destination du public cible Créer un atelier mobile qui sillonne le département en fonction des événements majeurs des communes Utiliser l'outil « réactiomètre »	Informé et communiquer	Moyen terme
				Prévenir et sensibiliser	
Renforcer les contrôles à vocation pédagogique	Renforcer les contrôles et valoriser les bons comportements	Usagers	En partenariat avec forces de l'ordre et les assureurs	Contrôler et sanctionner	Court terme
Rendre l'infrastructure cohérente avec la limitation de vitesse, la priorité rencontrée et	Adapter l'infrastructure aux usagers vulnérables (giratoires, priorités...)	Gestionnaires de voirie Concepteurs Décideurs	Organiser une réunion de concertation avant la création d'un projet avec les différents intervenants	Améliorer les infrastructures	Long terme

réduire la présence de distracteurs non-réglementaires		Associations d'utilisateurs	Concertation entre les différents acteurs Proposer un catalogue de référence avec l'ensemble des partenaires, prôner une démarche associative entre les différents partenaires		
	Mettre à jour les guides et réactualiser les connaissances	Gestionnaires de voirie Concepteurs Décideurs Associations d'utilisateurs		Informez et communiquez	Moyen terme
	Améliorer la visibilité en intersection	Gestionnaires de voirie Concepteurs Décideurs Associations d'utilisateurs	Entretien des « bas-côtés » et des « accotements » Inviter annuellement les collectivités à faire un état des lieux sur leur commune des carrefours ou intersections nécessitant un entretien régulier Améliorer la propreté des voies pour les modes doux	Améliorer les infrastructures	Moyen terme
	Rendre plus lisible la signalisation en agglomération afin de réduire la pollution visuelle et les incompréhensions face à la signalisation	Gestionnaires de voirie Associations d'utilisateurs		Améliorer les infrastructures	Long terme

Atelier « Conduites à risque : Alcool, Stupéfiants et Vitesse »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Avoir une prise de conscience grâce aux témoignages de personnes ayant vécu une addiction ou un accident de la route	Faire témoigner des accidentés de la route, mais également des auteurs d'accidents quant aux conséquences de leurs actes (poids de l'indemnisation, culpabilité...)	Publics scolaires (dès le plus jeune âge) Seniors Grand public	Séances de sensibilisation	Prévenir et sensibiliser	Court terme
	Multiplier les journées de prévention et organiser des séances de remise à niveau du code la route	Tout public	Multiplier les canaux de diffusion afin d'avoir une sensibilisation plus efficace et notamment par l'intermédiaire des réseaux sociaux	Prévenir et sensibiliser	Court terme
Renforcer les contrôles sur autoroutes	Multiplier le nombre de contrôles	Tout public	Message sur la somnolence sur la portion dangereuse et problématique en Mayenne Sensibilisation sur les aires d'autoroute	Contrôler et sanctionner Prévenir et sensibiliser	Court terme
Sensibiliser aux différents facteurs de risque et à leur accumulation (alcool, stupéfiants et vitesse)	Constituer et former une équipe éducative dans les établissements scolaires Sensibiliser les 40-60 ans	DSDEN Etablissements scolaires Tout public	Organiser des rencontres Cibler des événements préexistants et s'y rattacher pour toucher cette population	Prévenir et sensibiliser	Moyen terme
Adapter les aménagements locaux afin de réduire la vitesse	Renforcer les aménagements urbains en adéquation avec les limitations de vitesse Promouvoir les chicanes et aménagements (différents des ralentisseurs pour réduire la vitesse en agglomération)	Gestionnaires de voirie		Améliorer les infrastructures	Long terme

Atelier « Nouveaux Modes de Mobilité dite « Douce » »

Orientation	Actions	Cibles	Mise en œuvre et moyens	Modalités	Priorité
Optimiser le partage de la route entre les EDPM et les autres usagers	Communiquer auprès des usagers sur le partage de la route avec ces nouveaux modes de transport	Grand public	Assurer une campagne d'affichage, des interviews radio, utiliser la presse écrite, les réseaux sociaux...	Informier et communiquer	Court terme
	Uniformiser les pratiques d'installation des aménagements (panneaux, marquages...) et les voies de circulation afin d'avoir une homogénéité des pratiques entre les villes	Gestionnaires de voirie	Retour d'expérience à l'échelle départementale et club technique 53	Améliorer les infrastructures	Long terme
Organiser des actions de sensibilisation et de communication en associant les collectivités, les vendeurs d'EDPM et les forces de l'ordre	Communiquer au moment de l'achat sur les différentes obligations (assurance, sécurité, équipements et conduite)	Vendeurs Acheteurs Usagers d'Engins à Déplacement Personnel Motorisés (EDPM) et de cycles et VAE	Partenariat avec les vendeurs et création d'un support à déposer dans les commerces Inciter à l'achat d'équipement de sécurité	Informier et communiquer	Court terme
	Organisation d'actions de contrôle et de sensibilisation avec les forces de l'ordre	Usagers d'EDPM, cycles, et VAE	Privilégier les lieux stratégiques en fonction du thème à aborder et de l'heure	Contrôler et sanctionner	Court terme