

Document Général d'Orientation de la sécurité routière dans l'Orne



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Table des matières

I – Le contexte local.....	4
I-1- Caractéristiques géographiques du département.....	4
I-2- Mortalité routière, les victimes.....	6
I-3- Mortalité routière, les présumés responsables d'accident mortel.....	8
I-4- Les précurseurs de l'accidentalité.....	9
II - Évaluation du DGO 2018-2022.....	10
II-1- Enjeu n°1 : les jeunes.....	10
II-2- Enjeu n°2 : les seniors.....	12
II-3- Enjeu n°3 : le risque routier professionnel.....	14
II-4- Enjeu n°4 : les addictions, alcool et stupéfiants.....	16
II-5- Enjeu n°5 : les distracteurs de conduite.....	17
II-6- Enjeu n°6, la vitesse.....	18
II-7- Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	18
III – LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027.....	19
III-1- Enjeu n°1 : Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs, non respect des règles de priorité.....	20
III-2- Enjeu n°2 : Les nouveaux modes de mobilité dite douce.....	24
III-3- Enjeu n°3 : Le risque routier professionnel.....	27
III-4- Enjeu n°4 : Les deux-roues motorisés.....	30
III-5- Suivi et Évaluation du DGO 2023-2027.....	33
Annexe 1 : tableau des crédits sur 5 ans (2018-2022).....	34

Le présent Document Général d'Orientation (DGO) pour la sécurité routière est l'aboutissement du travail mené par les partenaires institutionnels, les gestionnaires de voirie et les associations œuvrant pour la sécurité routière. Il propose un ensemble d'orientations qui tendent toutes vers un seul but : sauver des vies sur les routes de l'Orne.

Alençon, le

Le préfet de l'Orne



Le président du Conseil départemental
de l'Orne

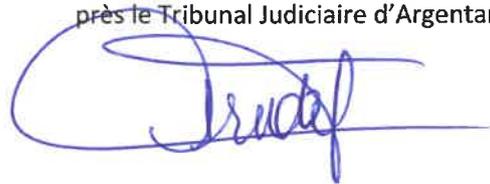


Christophe de BALORRE

La procureure de la République
près le Tribunal Judiciaire d'Alençon



La procureure de la République
près le Tribunal Judiciaire d'Argentan



I – Le contexte local

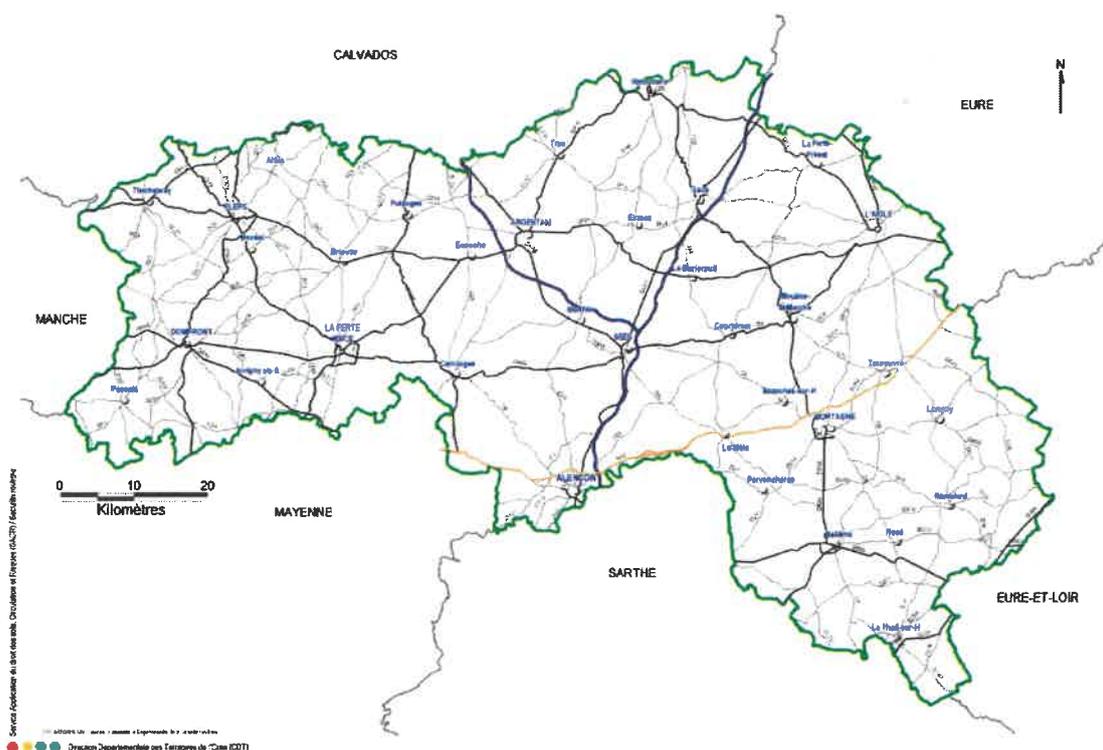
Cette partie a vocation à présenter les caractéristiques de l'Orne en termes de sécurité routière : accidentalité, mortalité sur les routes, et précurseurs de l'accidentalité. Les données des bases officielles sur la période 2017-2021 sont utilisées (sauf pour l'évolution « longue » 2007-2021 et pour les présumés responsables, pris sur les années 2019-2021).

I-1- Caractéristiques géographiques du département

Le département de l'Orne a une superficie de 6 103 km², une population totale de 275 624 habitants, une densité de 45,9 habitants au kilomètre carré contre 105,9 au niveau national. C'est donc un département très vaste (le second en Normandie derrière la Seine-Maritime) et peu dense. La voiture reste un moyen de locomotion privilégié, notamment pour les trajets domicile travail. Les ornaïens roulent beaucoup, ce qui explique que le nombre d'accidents par habitant est très élevé ; ce taux est en revanche plus modéré quand on le rapporte au nombre de kilomètres parcourus.

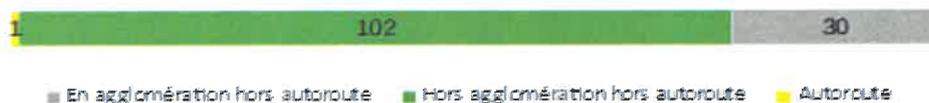
Le réseau routier ornaïen est polymorphe. Il est composé de :

- 6 000 km de voies communales
- 6 000 km de routes départementales, dont près de 2 000 km qui sont limités à 90 km/h.
- 80 km de routes nationales (RN 12)
- 100 km d'autoroutes (A28 et A88)

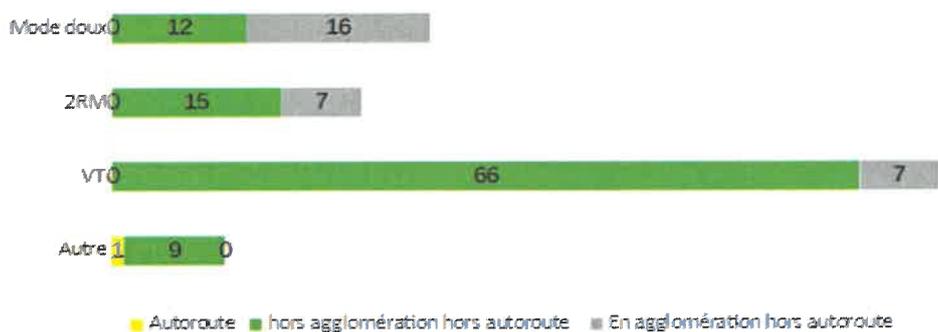


La grande majorité des accidents mortels se produisent hors agglomération. La circulation y est moins dense et la vigilance s’y trouve relâchée. De plus, le linéaire est beaucoup plus important. En revanche, les accidents mortels impliquant les modes de déplacement doux se concentrent en agglomération.

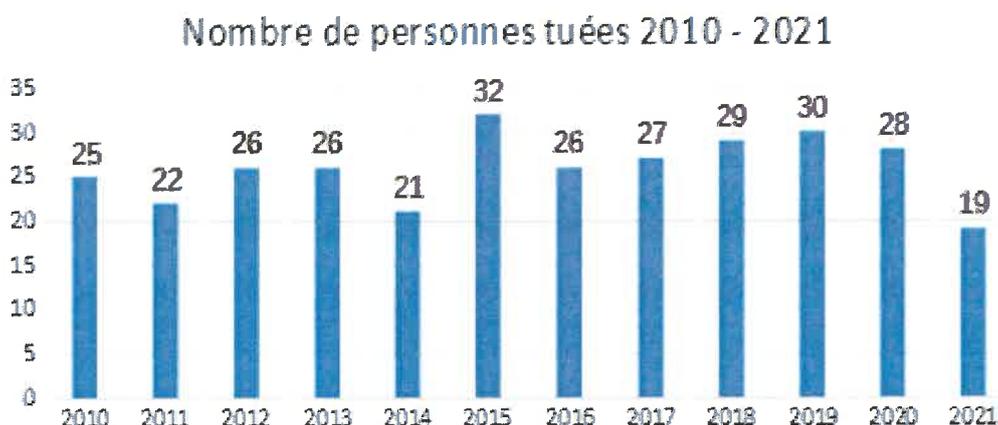
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



Nombre de tués par mode 2017-2021



I-2- Mortalité routière, les victimes

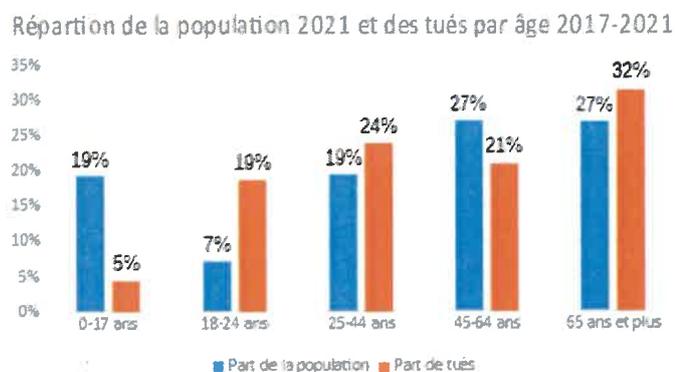


L'année 2021 est l'année qui a enregistré le moins de décès sur la route depuis le début des statistiques, avec 19 morts relevés. Ce chiffre est malheureusement reparti à la hausse en 2022 avec 24 tués sur les routes de l'Orne (qui reste inférieure à la moyenne sur la période 2017-2021, 26.6 morts par an soit 133 décès sur 5 ans).

Le nombre de tués sur la période 2017 – 2021 par million d'habitant est très élevé dans l'Orne (97 contre 47 en moyenne nationale et 69 dans les départements peu denses). Cela s'explique par le fait que l'Orne est au carrefour de 6 autres départements, et que plus de 20 % des tués ne sont pas ornaï ; par ailleurs, le département étant peu dense, les ornaï utilisent beaucoup leur voiture. Cette situation engendre de nombreux déplacements « domicile-travail ». Ainsi, dans le département, 41 % des tués le sont dans un accident impliquant un usager en domicile trajet ou en trajet professionnel.

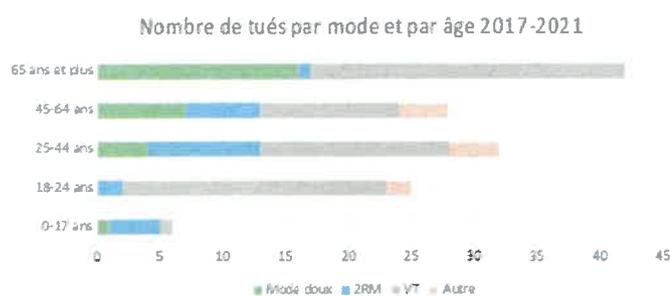
Il faut également noter que certaines catégories sont plus touchées que d'autres. Elles doivent donc être la cible de nos efforts dans le cadre de nos politiques publiques de sécurité routière.

Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021) : La tranche des 18-24 ans est clairement surreprésentée dans les tués par rapport à leur part de population.



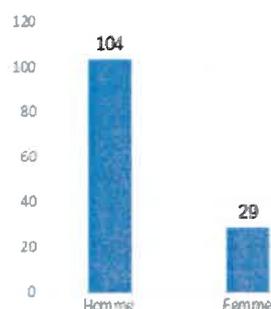
Si les accidents de voiture (véhicule de tourisme ou VT) représentent la majorité des décès, des différences marquées existent en fonction de l'âge.

Ainsi, chez les seniors, les modes doux (vélos, piétons) représentent une part importante des tués, alors que les deux roues motorisées (2RM) sont prépondérants chez les adolescents



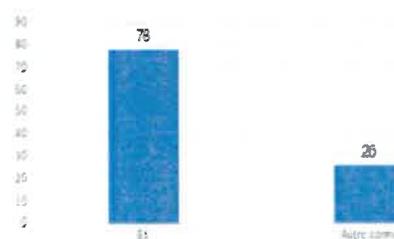
Les hommes sont très clairement sur-représentés.

Nombre de tués par sexe 2017-2021



20 % des personnes décédées dans l'Orne dans un accident de la route n'y étaient pas domiciliées. Par ailleurs, l'origine géographique de 20 % des tués n'a pu être établie. Cela confirme le fait que l'Orne est un département de passage important.

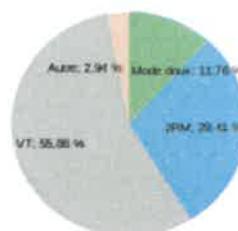
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Les modes doux et les deux-roues motorisés représentent plus de 40 % des victimes en trajet domicile-travail.

Le trajet relativement court par rapport aux autres déplacements favorise cette pratique.

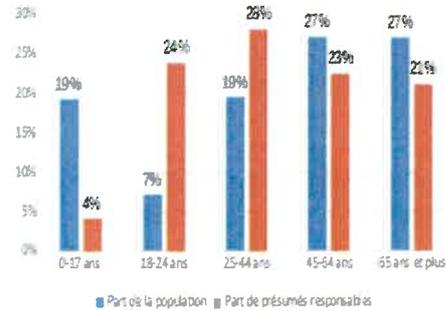
Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



I-3- Mortalité routière, les présumés responsables d'accident mortel

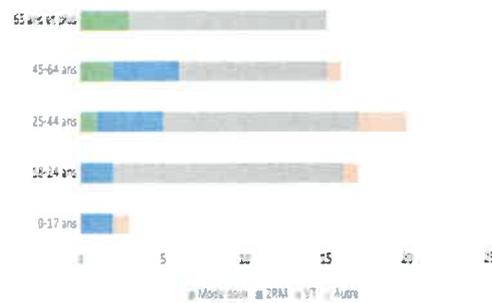
La part des jeunes de 18 à 24 ans dans les présumés responsables est bien supérieure à leur poids démographique. Les 25-44 ans sont également surreprésentés.

Répartition de la population 2021 et des présumés responsables par âge 2019-2021



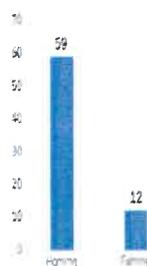
Plus l'âge est élevé, plus les modes doux sont présents chez les responsables d'accidents mortels. Les seniors n'utilisant que très peu les deux-roues motorisés, ils sont normalement absents de ce graphique.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels selon la tranche d'âge 2019-2021

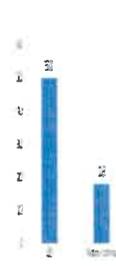


Le profil type du présumé responsable est un homme ornaï

Sexe du présumé responsable 2019-2021



Département de résidence du présumé responsable 2019-2021



I-4- Les précurseurs de l'accidentalité

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

Les conduites addictives (alcool et/ou stupéfiants) ainsi que la vitesse sont les principaux facteurs d'accidents mortels dans l'Orne. Ils sont d'ailleurs souvent associés.

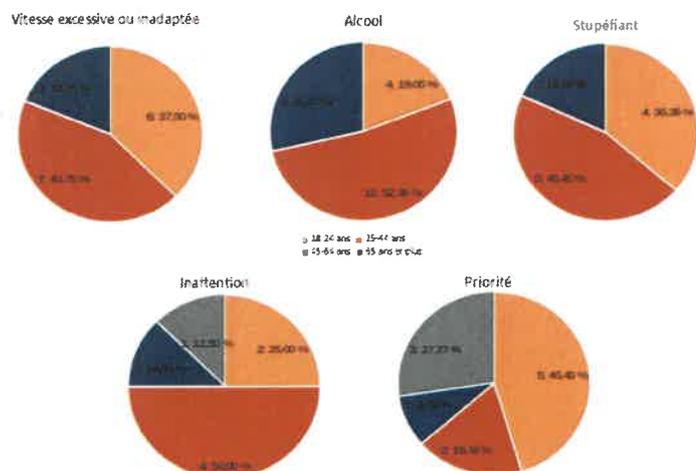
Le manque de vigilance (inattention, priorité) est également un facteur important.

	Homme	Femme	Total
Alcool	18	3	21
Changement de file	5	1	6
Contresens	0	1	1
Dépassement dangereux	1	0	1
Éblouissement	2	1	3
Inattention	7	1	8
Malaise	9	1	10
Médicaments	0	2	2
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Priorité	10	2	12
Somnolence - fatigue	2	0	2
Stupéfiant	11	1	12
Téléphone et distracteurs technologiques	0	0	0
Vitesse excessive ou inadaptée	15	1	16
Autre cause	5	2	7
Cause indéterminée	6	2	8
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	59	12	71

- Répartition des facteurs principaux de l'accidentalité (vitesse, alcool, stupéfiants, inattention, téléphone, priorité) chez les présumés responsables (2019-2021).

Ce graphique démontre que :

- les facteurs « inattention » et « refus de priorité » sont les principaux facteurs d'accident des seniors.
- les 18-24 ans (7 % de la population dans l'Orne) sont concernés par tous les facteurs d'accidents mais plus particulièrement par les facteurs « refus de priorité » (45% des accidents dus à un refus de priorité concernent cette tranche d'âge), « vitesse » (37%) et stupéfiants (36%)
- la tranche d'âge 25-44 est largement représentée dans tous les facteurs d'accidents : quasiment la moitié des responsables d'accidents dus à la vitesse, à l'alcool, aux stupéfiants et à l'inattention sont dans cette tranche d'âge.



II - Évaluation du DGO 2018-2022

II-1- Enjeu n°1 : les jeunes

Le nombre d'actions à destination des jeunes est en forte augmentation dans les plans d'actions de sécurité routière - PDASR (14 en 2018, 48 en 2022)

Le bureau sécurité routière a notamment mis en place **des conventions avec l'association Drog'Aide et le service territorial éducatif en milieu ouvert – STEM0** - pour les stages prononcés à titre de peine ou dans le cadre d'alternatives aux poursuites. Les IDSR participent également aux stages de citoyenneté organisés par le SPIP.

Au regard de l'augmentation de l'accidentalité impliquant les usagers de vélos ou de trottinettes des actions sur **les mobilités douces** ont été développées à partir de 2021.

De nombreux partenariats ont pu être développés, et notamment avec l'association prévention Maïf, la fédération française de cyclisme, la fédération française de vélo, l'EPIDE, l'association des cadets de la gendarmerie de l'Orne, les missions locales

Les IDSR de l'Orne, volontaires pour être formateurs régionaux au module sécurité routière animé lors du **séjour de cohésion du SNU**, ont participé à tous les séjours mis en place dans l'Orne mais ont également accompagné la mission d'intérêt général des cadets de la gendarmerie en 2022 sur la thématique de la sécurité routière.

De nombreuses actions sont menées **en milieu scolaire**, en partenariat avec les services départementaux de l'Éducation Nationale, mais également en milieu associatif ou dans les collectivités. La diversification des messages et les supports variés permettent de mobiliser l'attention des plus jeunes et de les sensibiliser aux risques routiers. Les outils de communication créés au sein du bureau sécurité routière ou mis à disposition par la DSR, comme le jeu des 1000 bornes adapté à la sécurité routière permettent de sensibiliser tout en s'amusant.

La coordination sécurité routière s'est également équipée d'un nouvel atelier piétons pour les enfants, qui rencontre un beau succès tant auprès des intervenants qui l'animent que des bénéficiaires.

L'ensemble des subventions accordées aux acteurs locaux entre 2018 et 2022 pour mener des actions à destination du public jeune représente : 33 380€ .

- **OBJECTIF 1 : Créer une émulation générale sur la thématique de la sécurité routière en proposant aux établissements scolaires des concours annuels (photos, vidéos, affiches). Les contenus serviront ensuite à alimenter des campagnes de communication sur les réseaux sociaux.**
 - ⇒ le lycée de GIEL propose tous les 3 ans un concours au sein de l'établissement pour la création d'un sticker sur le thème de la sécurité routière. Le sticker gagnant est reproduit et diffusé aux élèves lors d'une journée dédiée aux ateliers pédagogiques.
 - ⇒ plusieurs courriers à la DSDEN pour proposer un partenariat visant à organiser un concours départemental avec remise des prix par le Préfet et le DASEN en fin d'année scolaire.
- **OBJECTIF 2 : Mobiliser une personnalité locale connue, de préférence jeune, pour diffuser du contenu sécurité routière sur les réseaux sociaux.**

- ⇒ contact pris avec Guillaume Martin sur la thématique vélo. Pour le moment pas de suite donnée
- OBJECTIF 3 : Alternatives aux poursuites avec l'accord du parquet : pour les contrevenants, organiser des visites de centres de rééducation fonctionnelle (Tessé-la-Madeleine et l'Arche)
 - OBJECTIF 4 : Compléter l'opération annuelle « pistes d'éducation routière », menée par l'association Prévention Routière, en ajoutant un module sur l'usage du téléphone portable.

⇒ action maintenue dans l'Orne malgré l'abandon par l'Association prévention routière. Les enfants de CM2 sont sensibilisés en classe sur le comportement piéton cycliste passager, puis sont guidés sur une piste de maniabilité/code de la route dans la cour de l'école. 150 écoles bénéficient de ces interventions chaque année.
 - OBJECTIF 5 : Dans les manifestations de sécurité routière des établissements scolaires, développer les témoignages de responsables d'accidents.

⇒ partenariat développé avec l'association des paralysés de France pour participer aux journées dédiées à la SR dans les établissements scolaires et IUT. Concrètement il s'agit d'un témoignage reprenant les conditions de l'accident de l'intervenant et les conséquences dans sa vie quotidienne, suivi d'un échange avec le public. ;
 - OBJECTIF 6 : Développer très tôt, dès la primaire, des actions sur des sujets transversaux qui touchent tant le comportement quotidien que la sécurité routière, comme l'usage du téléphone.

⇒ acquisition d'un atelier piétons pour sensibiliser en maternelle et en primaire sur la sécurité routière. L'atelier est un prétexte pour faire passer un message pour la sécurité des enfants sur la route.
 - OBJECTIF 7 : Recruter de jeunes bénévoles de la sécurité routière (Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière), afin de mieux porter les messages auprès des jeunes.

⇒ recrutement de Clément, 19 ans dans l'équipe des IDSR. Une vidéo valorisant son engagement a été diffusée sur les réseaux sociaux en 2022 pour inciter d'autres jeunes à suivre son exemple.
 - OBJECTIF 8 : Créer un kit à l'attention des chefs d'établissements pour monter des actions de prévention.

⇒ Canopé et l'association prévention Maïf proposent un escape game à animer en classe pour aborder les sujets alcool, stupéfiants, vitesse et distracteurs. Cet atelier est également disponible à la coordination – les IDSR ont été formés à son utilisation
 - OBJECTIF 9 : Informer les chefs d'établissements sur le rôle et les missions des référents sécurité routière.
 - OBJECTIF 10 : Monter une formation pour les référents sécurité routière des collèges et des lycées.
 - OBJECTIF 11 : Mieux coordonner les actions menées par l'éducation nationale, afin d'éviter les opérations isolées de sécurité routière.

⇒ plus de référent sécurité routière à la DSDEN depuis 2020.

- OBJECTIF 12 : Améliorer les remontées d'informations des établissements scolaires aux forces de l'ordre.

II-2- Enjeu n°2 : les seniors

Depuis plusieurs années les seniors représentent un enjeu important dans l'Orne. En 2020, puis en 2021, 36 % des tués dans l'Orne étaient des seniors. Souvent en tant que piéton ou cycliste, mais également victimes de malaises.

La coordination sécurité routière a donc développé **un partenariat avec Génération mouvement** pour proposer de la sensibilisation des seniors lors de leurs réunions conviviales. Une présentation des ateliers a été réalisée lors de l'assemblée générale de l'association, ce qui a permis de créer de nouveaux contacts.

Le PDASR 2022 a soutenu la compagnie BLEU 202 qui souhaite relancer un partenariat avec l'État, le Conseil Départemental et les assureurs pour sensibiliser les seniors à travers un spectacle de théâtre/débat sur le thème de la sécurité routière

Une **campagne de communication en partenariat avec les pharmaciens** a été menée depuis 2020 sur les risques liés à certains médicaments non compatibles avec la conduite (ce qui représente 25 000 € de crédits spécifiques alloués par la DSR)

De nouvelles actions ont été proposées par les partenaires, notamment vieillir et conduire menées par l'Association Prévention Maïf (2 villes en 2021, 5 villes en 2022)

Enfin le bureau sécurité routière s'est doté de nouveaux ateliers pédagogiques : (vue, somnolence/fatigue, médicaments, simulateurs)

Le public seniors est un public difficile à toucher. Il ne se déplace pas sur les actions grands publics même lorsqu'elles leur sont spécialement dédiées. Le choix de la coordination s'est donc portée vers les clubs des aînés pour aller au plus proche de leurs habitudes et pour proposer des ateliers pédagogiques permettant un échange convivial.

L'ensemble des subventions accordées aux acteurs locaux entre 2018 et 2022 pour mener des actions à destination du public senior représente : 12 075€ .

- OBJECTIF 1 : Initier, auprès des assureurs, des séances de recyclage au code de la route pour leurs clients seniors.
 ⇒ Chaque année GROUPAMA propose des séances de recyclage du code de la route à ses adhérents. L'association prévention Maïf propose depuis 2021 l'action « vieillir et conduire » à ses sociétaires ainsi qu'au grand public.
- OBJECTIF 2 : Développer les initiatives locales de transport à la demande et mieux informer les seniors de leur existence.
- OBJECTIF 3 : Informer les seniors des aides à l'équipement des véhicules proposées par le Conseil Départemental.
 ⇒ Organisation d'une séance de spectacle débat sur la mobilité des seniors et l'auto évaluation à la conduite en 2022, dans le but de mobiliser des partenaires afin de proposer ce spectacle à grande échelle dans le département. Projet abouti en 2023.
- OBJECTIF 4 : Exploiter les écrans des salles d'attente des cabinets médicaux et des centres commerciaux pour diffuser de l'information sur la sécurité routière,

- OBJECTIF 5 : Organiser des actions de prévention auprès des membres de l'ADMR (Aide à Domicile en Milieu Rural).
 - OBJECTIF 6 : Accompagner les projets d'aménagement de l'espace public pour que soient bien prises en compte les difficultés de déplacement des seniors.
- ⇒ Avis émis par la direction départementale des Territoires dans le cadre de la DETR.

II-3- Enjeu n°3 : le risque routier professionnel

Dans l'Orne le risque routier professionnel représente une part importante des accidents de la route. **Sur 5 ans, il engendre 41 % des tués.**

La coordination sécurité routière fait chaque année la promotion des journées de la sécurité routière au travail en communiquant sur les outils pédagogiques disponibles et l'accompagnement possible du BSR

Plusieurs journées de sensibilisation au risque routier professionnel ont été organisées en préfecture et/ou cité administrative en 2019 et en 2022. Invitation d'autres structures pour les inciter à proposer ce type d'action dans leurs locaux.

La diffusion d'une plaquette présentant les ateliers pédagogiques disponibles a permis de développer de nouveaux partenariats.

Des apports pédagogiques ont été apportés aux IDSR sur le thème du risque routier professionnel à travers le guide des IDSR mis à jour chaque année.

L'ensemble des subventions accordées aux acteurs locaux entre 2018 et 2022 pour mener des actions sur le risque routier professionnel représente : 9 510€ .

- OBJECTIF 1 : En lien avec les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat (CMA), Intégrer un module "sécurité routière" dans la formation des entrepreneurs.
- OBJECTIF 2 : En partenariat avec les CCI et la CMA, monter des actions de prévention dans les entreprises.
- OBJECTIF 3 : Monter des actions de prévention dans les associations et les administrations.

⇒ plusieurs actions menées au sein des administrations du département (2019 – 2022)

- OBJECTIF 4 : En lien avec le Conseil Départemental de l'Orne, former les agents des collectivités territoriales sur la sécurité des chantiers routiers et rappeler aux entreprises de travaux routiers les règles en matière de signalisation des chantiers.

⇒ formation des agents de la commune de Gouffern en Auge en 2021

⇒ action de formation au centre de gestion à Alençon en 2020

- OBJECTIF 5 : Former les élus aux bonnes pratiques de la signalisation (réunions par Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) et créer un guide pratique pour les collectivités territoriales sur la signalisation horizontale, verticale et temporaire.

⇒ création d'une mallette pédagogique « code de la rue » par la direction départementale des territoires – SACR – pôle aménagement

- OBJECTIF 6 : Alternatives aux poursuites avec l'accord du Parquet : pour les contrevenants, proposer un stage de sécurité routière en complément ou à la place des sanctions pénales.

⇒ convention avec Drog'Aide et le STEMO pour les stages de peine et d'alternative à la sanction. Participation également aux stages de citoyenneté organisés par le SPIP.

- OBJECTIF 7 : Participer à la réalisation ou à la mise à niveau des plans de prévention du risque routier pour les structures publiques ou privées.

⇒ sollicité par la DDT de l'Orne, le BSR a participé au plan de prévention des risques routiers de la DDT de l'Orne ainsi qu'au plan de déplacement des agents de la cité administrative d'Alençon.

II-4- Enjeu n°4 : les addictions, alcool et stupéfiants

Le nombre d'actions inscrites aux PDASR sur ces thématiques a fortement augmenté : il est passé de 19 en 2018 à 37 en 2022.

Une convention avec Drog'Aide a été mise en place pour la participation du bureau sécurité routière aux stages de sensibilisation à l'usage de stupéfiants (SSADUS)

Le bureau sécurité routière a développé des outils de promotion de SAM sur les festivals (Art Sonic et Les Bichoiserries) et accompagne une dizaine de festivals en mettant à disposition des éthylotests.

Les IDSR se sont mobilisés pour multiplier les interventions en milieu scolaire (collège lycée IUT) et sensibiliser sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants au volant

Une formation des IDSR sur les addictions et sur les stupéfiants a été proposée en 2021.

L'ensemble des subventions accordées aux acteurs locaux entre 2018 et 2022 pour mener des actions sur la thématique « addictions : alcool et stupéfiants » représente : 10 345€ .

- **OBJECTIF 1 : Réaliser des vidéos montrant des témoignages de victimes et de leurs familles.**
 - ⇒ les membres de l'association des paralysés de France ont réalisé des vidéos où ils se présentent, racontent leur accident et expliquent leur quotidien depuis l'accident.
- **OBJECTIF 2 : Faire apposer des affiches de prévention "devoir de l'organisateur" dans les salles communales qui accueillent des manifestations festives.**
 - ⇒ envoi fait en 2018 avec promotion de la charte d'engagement.
- **OBJECTIF 3 : Poursuivre les programmes d'actions de prévention :**
 - en milieu festif

Le bureau sécurité routière a développé des outils de promotion de SAM sur les festivals (Art Sonic et Les Bichoiserries) et accompagne une dizaine de festivals en mettant à disposition des éthylotests.

- auprès des auto-écoles
- en milieu scolaire et éducatif

Les IDSR se sont mobilisés pour multiplier les interventions en milieu scolaire (collège lycée IUT) et sensibiliser sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants au volant

II-5- Enjeu n°5 : les distracteurs de conduite

La coordination sécurité routière aborde systématiquement la thématique « distracteurs » lors des actions de prévention qui sont menées, ce facteur étant de plus en plus présent dans l'accidentalité.

- OBJECTIF 1 : Dans les actions de prévention en entreprise ou en administration, donner la priorité à la thématique des distracteurs de conduite,
⇒ lors des actions de prévention menées en entreprise ou en administration, la thématique smartphone est abordée.
- OBJECTIF 2 : Créer un outil pédagogique qui permette de sensibiliser le grand public aux dangers de l'hypovigilance (ex. simulateur de conduite).
⇒ Acquisition de deux simulateurs de conduite en 2020, déployés 35 fois en 2022
⇒ Acquisition d'un atelier sur les risques liés à l'usage du smartphone au volant, déployé 13 fois en 2022
- OBJECTIF 3 : Créer un outil pédagogique qui permette aux plus jeunes (élèves de primaire) d'être sensibilisés aux distracteurs de conduite (ex. parcours smartphone).
⇒ Acquisition d'un atelier sur les risques liés à l'usage du smartphone au volant
- OBJECTIF 4 : Dans le cadre de concours annuels de supports de communication, faire travailler les établissements scolaires sur la thématique des distracteurs de conduite.

II-6- Enjeu n°6, la vitesse

La vitesse est un des principaux facteurs d'accidents corporels voire mortels dans l'Orne. La vitesse est toujours un facteur aggravant dans les accidents de la route.

En conséquence, la thématique vitesse est abordée sur chacune des actions de prévention menée par le BSR.

- **OBJECTIF 1 : Poursuivre le développement des itinéraires radars,**
 - ⇒ le déploiement est toujours en cours. Le parc est composé de 42 radars fixes, de 10 itinéraires radars comprenant plusieurs moyens de contrôle. De plus la Normandie est équipée de véhicules radars externalisés depuis 2018.
- **OBJECTIF 2 : Accompagner la mise en place de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire.**
 - ⇒ visite du délégué à la sécurité routière en 2018 pour échanger avec les partenaires locaux de la sécurité routière sur la mesure mise en place au 1^{er} juillet 2018.
 - ⇒ le président du conseil départemental de l'Orne a validé le retour à 90km/h sur 2000 km de routes départementales en application de la loi de décembre 2019.

II-7- Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Consulter l' Annexe 1 : tableau des crédits sur 5 ans (2018-2022) page 34

III – LES ENJEUX ET ORIENTATIONS POUR 2023-2027

La réunion de lancement de la démarche d'actualisation du document général d'orientation en matière de sécurité routière s'est tenue le vendredi 21 octobre 2022, à la préfecture de l'Orne sous la présidence de Monsieur le Préfet. Une présentation de l'accidentalité dans le département et de ses précurseurs a été faite par le bureau de la sécurité routière. Elle a permis de faire ressortir les éléments suivants : dans l'Orne, les conduites à risques sont à l'origine de la majorité des accidents mortels (entre 2019 et 2021, l'alcool est présent dans 30 % des accidents mortels, les stupéfiants dans 17 % et la vitesse dans 22%). Les accidents impliquant les usagers vulnérables sont en forte augmentation (+ 100 % de victimes en modes doux en agglomération entre 2019 et 2021 et +169 % des victimes en deux-roues motorisés en agglomération entre 2019 et 2021). Le risque routier professionnel demeure un enjeu dans le département de l'Orne puisqu'il génère 40 % des tués sur la période 2017-2021. A l'issue de cette présentation, les enjeux suivants ont été retenus par ordre de priorité :

- 1. les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs, non-respect des priorités**
- 2. les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo, EDPM (engin de déplacement personnel motorisé), piétons**
- 3. le risque routier professionnel**
- 4. les deux-roues motorisés (moto, cyclo)**

Chaque enjeu donnera lieu à des orientations qui prendront en compte :

- la diversité des publics (selon les classes d'âges, les formes de mobilités ou les usages)
- les modalités d'action (communication, prévention, contrôle et sanction)
- le cas échéant des orientations concernant les infrastructures pourront être intégrées dans le cadre d'une coopération avec les collectivités territoriales gestionnaires de voirie.

III-1- Enjeu n°1 : Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs, non respect des règles de priorité

Le groupe de travail sur les conduites à risque s'est réuni le 13 décembre 2022.

Il ressort de l'analyse de l'accidentalité dans l'Orne sur la période 2017-2021 que :

- Les facteurs « priorité » et malaise concernent en majorité le public senior.
- Les facteurs alcool et stupéfiants concernent en majorité le public jeune.
- Les facteurs téléphone et somnolence concernent en majorité le public en âge de travailler.

De ce fait, les orientations du DGO 2023-2027 sont les suivantes :

Les orientations en matière d'actions de prévention :

Pour les usagers d'âge scolaire et universitaire :

- Développer un partenariat avec la DSDEN et la DRAAF pour généraliser les actions de sécurité routière auprès des lycéens (y compris lycées professionnels, CFA, MFR et lycées agricoles) . Traiter l'ensemble des thématiques de cet enjeu (alcool, stupéfiants, distracteurs, priorité)
- Mobiliser les collectivités et les accompagner pour mener des actions de prévention de type forum des collégiens. Traiter l'ensemble des thématiques de cet enjeu
- Lors des interventions dans les écoles, ajouter une sensibilisation au port de la ceinture et à la bonne utilisation du siège auto. Cibler les jeunes enfants pour atteindre les parents, voire les grands-parents.
- Poursuivre et diversifier les interventions auprès du public jeune dans les IUT et écoles supérieures. Profiter par exemple des rassemblements au moment de la rentrée universitaire pour délivrer des messages de sécurité routière.
- Développer, en lien avec les Parquets, les actions de prévention en partenariat avec le SPIP, la PJJ, les missions locales, notamment sur la prise de risque à l'adolescence et sur l'usage des stupéfiants, pour sensibiliser un public qui est éloigné du système éducatif classique.
- Mener des actions de prévention lors des festivals et autres événements festifs grand public, notamment sur les thématiques alcool, stupéfiants et vitesse. Encourager la mise à disposition d'éthylotests au moment du départ des festivaliers.
- Lors des actions de prévention menées auprès du public jeune, favoriser l'utilisation des simulateurs de conduite et sensibiliser sur les distracteurs.
- Mobiliser le réseau des auto-écoles pour renforcer les messages de sécurité routière auprès des jeunes conducteurs.
- De manière générale, lors des actions de prévention sur la thématique alcool, insister sur le fait que suite à une soirée alcoolisée, l'utilisateur n'est pas forcément en état de conduire le lendemain matin.

Pour les usagers en âge de travailler :

- Les thématiques des conduites à risque devront être abordées lors des actions de prévention menées au titre du risque routier professionnel : encourager la mise en place de journée de sensibilisation au risque routier ou de 1/4 d'heure de la sécurité ou de petit-déjeuner de prévention notamment lors de la semaine de la sécurité routière au travail.
- Mobiliser les entreprises, les administrations, les clubs sportifs, les associations, les assurances, les stations essence pour mener des actions de sensibilisation auprès des usagers.
- Encourager les employeurs à mettre en place des actions de prévention pour les employés en infraction
- Animer des stands d'information sur les marchés, les centres commerciaux, les aires d'auto-routes, les rassemblements festifs, les cinémas ou les théâtres afin de sensibiliser les publics éloignés du milieu professionnel.
- Lors des actions de prévention menées à destination du public en âge de travailler, privilégier les actions de sensibilisation sur la somnolence, la fatigue et l'utilisation du téléphone au volant.
- Encourager la mise à disposition, à prix modique, d'éthylotests dans les gares routières, dans les grandes entreprises de transport

Pour les usagers seniors :

- Promouvoir les ateliers pédagogiques dans les clubs locaux du 3^{ème} âge, notamment sur les règles de priorité, les risques liés aux médicaments, la vue, la somnolence et la fatigue.
- Poursuivre les actions « vieillir et conduire » dans le département et les multiplier (information sur les médicaments, révision du code de la route et possibilité de bénéficier d'un audit de conduite avec une auto-école)
- Mobiliser les assureurs et les banques pour relayer des messages de prévention lors de leurs assemblées générales
- Lors des actions de prévention à destination du public senior, leur préciser qu'il est préférable d'emprunter les grands axes plutôt que de les traverser (c'est là que les accidents se produisent)
- Mobiliser les auto-écoles et les assureurs et engager un partenariat pour promouvoir des audits de conduite à tarifs préférentiels pour les seniors

Les orientations en matière de communication :

- Utiliser le réseau des boulangeries pour sensibiliser tous les publics sur une thématique de l'enjeu « conduites à risque », par exemple le port de la ceinture de sécurité qui reste un facteur omniprésent d'accident mortel dans le département
- Engager un partenariat avec une radio locale pour diffuser des messages de prévention (SAM avant les fêtes ou avant des événements festifs, pause toutes les deux heures lors des départs en vacances...)
- Utiliser les réseaux sociaux pour diffuser les messages de prévention, notamment sur les stupéfiants, les données sur l'accidentologie

- Diffuser des messages de prévention (alcool, stupéfiants, ceinture, vitesse) à travers des vidéos qui pourraient être diffusées dans les cinémas

Pour les usagers d'âge scolaire (jusqu'à 24 ans) :

- Diffuser des messages de prévention sur l'alcool et promouvoir SAM sur des dessous de verre dans les bars et/ou sur des boîtes à pizza

- Réaliser et distribuer un jeu/quiz sur les facteurs d'accidents à destination des élèves d'école primaire

- Réaliser et diffuser des affiches dans les établissements scolaires et dans bars.

- Poursuivre en partenariat avec les organisateurs de festivals, les opérations de communication sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants

- Mobiliser le réseau des auto-écoles pour diffuser des campagnes de prévention, des flyers, des affiches

Pour les usagers en âge de travailler :

- Proposer une campagne de communication sur la gestion du temps (prendre le temps d'attacher la ceinture de sécurité avant de démarrer)

- Engager un partenariat avec les auto-écoles pour sensibiliser les parents lors du rendez-vous pédagogique de la conduite accompagnée et leur diffuser des conseils de prévention

- Diffuser des flyers dans les grands centres commerciaux, les grandes entreprises

- Mettre à disposition des forces de sécurité intérieure des flyers à remettre aux usagers lors des contrôles (fatigue, distracteurs, médicaments...)

- Distribuer des porte-clés mentionnant les effets de l'alcool, des stupéfiants

- Mobiliser les réseaux de médecine du travail pour diffuser des messages de prévention

- Diffuser des informations sur les distracteurs, et/ou la somnolence via des sets de table pendant la semaine de la SR au travail (restaurant d'entreprises, restaurants administratifs, aires d'autoroutes, restaurants)

- Utiliser, si possible, les radios et la télévision pour diffuser des campagnes de prévention, en réalisant par exemple des flash-infos.

- Diffuser de l'information sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants au moment de la location de salles des fêtes, en partenariat avec les collectivités

- Inciter les administrations, les entreprises et les collectivités à équiper leurs véhicules d'éthylotests anti-démarrage.

Pour les usagers seniors :

- Diffuser de l'information sur les risques liés aux médicaments et sur la santé au volant via les médecins, les pharmaciens et les hôpitaux (distribution de flyers, affiches...), ainsi que les fédérations des aînés ruraux

- Poursuivre la campagne de sensibilisation sur les médicaments en partenariat avec les pharmaciens

- Mobiliser le réseau des ADMR pour relayer les messages de prévention vers les usagers seniors
- Distribuer des piluliers avec un logo expliquant les pictogrammes sur les médicaments et la conduite
- Diffuser des campagnes de prévention via la presse écrite locale, la radio ou la télévision

Les orientations en matière de contrôle-sanction

- Organiser des contrôles en sortie d'événements festifs
- Renforcer les contrôles de l'utilisation du téléphone au volant
- Renforcer les contrôles du port de la ceinture de sécurité
- Organiser une grande opération de contrôle police-gendarmerie, associée à une opération de prévention avec le BSR sur la ceinture et le téléphone – l'annoncer sur les réseaux sociaux
- Poursuivre l'animation du module sécurité routière dans les stages SSADUS et stages organisés par le SPIP, le STEMO. Proposer des visites des centres de rééducation et hôpitaux
- Encourager les usagers à auto-évaluer leur taux d'alcoolémie avant de prendre la route
- Informer les forces de l'ordre et les usagers sur la possibilité de signaler un membre de sa famille qui ne serait plus en mesure de conduire (convocation à la commission médicale d'aptitude à la conduite)
- Encourager les usagers à l'auto-évaluation à la conduite et faire connaître les alternatives à la conduite en termes de modalité de transport.
- Renforcer les dispositifs de sanction administrative (suspensions, immobilisations...) + échanges avec les parquets quant aux barèmes utilisés et aux critères retenus afin de permettre une harmonisation cohérente des mesures administratives et judiciaires

III-2- Enjeu n°2 : Les nouveaux modes de mobilité dite douce

Le groupe de travail sur les mobilités douces, s'est réuni le 9 décembre 2022.

Il ressort de l'analyse de l'accidentalité dans l'Orne sur la période 2017-2021 que :

- Parmi les hommes victimes piétons, la moyenne d'âge est de 55 ans (le plus âgé a 88 ans) et ils se situent à 75 % en agglomération.

Parmi les femmes victimes piétons, la moyenne d'âge est de 64 ans (la plus âgée a 96 ans) et elles se situent à 93 % en agglomération. Les facteurs « priorité » et malaise concernent en majorité le public senior.

- 27 accidents de piétons ont eu lieu la nuit, dont 17 avec présence d'éclairage allumé

- Les accidents impliquant un cycliste se situent à 56 % en agglomération. 3/4 des victimes sont des hommes.

De ce fait, les orientations du DGO 2023-2027 sont les suivantes :

Les orientations en matière d'actions de prévention :
<ul style="list-style-type: none">- Poursuivre et développer les actions de prévention sur la visibilité des usagers vulnérables (« Réfléchissez-vous », « Collégiens, soyez réfléchis »)- Mobiliser les collèges, et les lycées pour sensibiliser les plus jeunes au partage de la route.
<u>Pour les usagers piétons :</u>
<ul style="list-style-type: none">- Poursuivre la mise à disposition d'outils pédagogiques pour le permis piéton à l'école primaire.- Valoriser le port du gilet réfléchissant par les enfants sur le chemin de l'école.- Organiser des actions de prévention sur le transport scolaire et les risques à la sortie du véhicule- Développer un partenariat avec la DSDEN pour promouvoir l'atelier piéton « buggy brousse » auprès des écoles maternelles et primaires.- Mobiliser les associations de seniors, et les associations sportives et/ou de randonnée pour organiser des sensibilisations sur la visibilité des piétons et sur les angles morts des véhicules- Lors des actions de prévention, encourager les usagers à emprunter les passages piétons, et évoquer les risques liés aux 2x2 voies (un véhicule s'arrête mais le second ne voit pas le piéton)
<u>Pour les usagers cyclistes et engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) :</u>
<ul style="list-style-type: none">- Maintenir les pistes d'éducation routière dans les écoles du département, en partenariat avec les forces de sécurité intérieure.- Poursuivre la distribution d'éléments de visibilité pour les jeunes utilisateurs de vélo et/ou trottinettes- Lors des actions de prévention à destination de ces usagers, les encourager à porter le casque, à utiliser le klaxon pour prévenir les piétons d'un éventuel danger, à être visible quelle que soit la situation météorologique, à veiller au bon entretien de leur véhicule, à choisir leur horaire quand c'est possible- Mobiliser les clubs FFC, FFCT, les revendeurs pour diffuser de l'information sur la sécurité à vélo et/ou à trottinette électrique (et autres EDPM)

- Sensibiliser les automobilistes sur le partage de la route avec les usagers vulnérables, notamment contrôler les angles morts lors des changements de direction (exemple du tourne-à-droite sans vérifier si un cycliste est sur la bande cyclable), connaissance du contre-sens cyclable, du sas vélo etc.

- Multiplier les opérations grand public en partenariat avec les collectivités et les associations pour accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.

Les orientations en matière de communication :

- Lors des communications à l'attention des usagers piétons, rappeler les règles de sécurité : marche face au danger, ne pas marcher sur les pistes cyclables, nécessité d'être visible, nécessité de contrôle visuel avant de traverser (certains véhicules sont silencieux)

- Mettre à disposition des usagers des flyers sur la visibilité à l'approche de l'hiver

- Réaliser et distribuer des sacs de course avec bande réfléchissante

- Utiliser la presse écrite locale pour diffuser des messages de prévention à l'attention des seniors

- Communiquer sur le sas vélo, peu connu des automobilistes

- Communiquer sur la recommandation du port du casque à tout âge

- Diffuser sur les réseaux sociaux, voire au cinéma des conseils sur la sécurité routière à vélo ou à trottinette

- Créer un visuel représentant un usager non-visible pour inciter chacun à porter des éléments réfléchissants

- En partenariat avec les revendeurs diffuser l'affiche sur la réglementation des EDPM à proximité des lieux de vente

- Mobiliser les assureurs pour diffuser de l'information sur la réglementation des EDPM (notamment sur l'assurance obligatoire)

- Communiquer sur la réglementation des EDPM encore méconnue des usagers

- Diffuser l'affiche sur la réglementation des EDPM dans tous les établissements scolaires du département.

- Inciter les gestionnaires de voirie à prendre en compte les mobilités douces dans les projets d'aménagement routier.

- Encourager les collectivités à respecter les recommandations du CEREMA en matière d'aménagement routier et vérifier la conformité des demandes déposées dans le cadre de la DETR ou de la DSIL (Direction Départementale des Territoires)

Les orientations en matière de contrôle-sanction

- Donner des conseils aux piétons non visibles ou mal placés en leur indiquant le bon comportement à adopter

- Sanctionner les traversées de piétons au feu rouge

- Renforcer les contrôles des équipements obligatoires sur les véhicules (notamment feu avant et arrière)

- Proposer des opérations d'alternative à la sanction sur l'éclairage des vélos et EDPM pendant une

semaine et sanctionner la semaine suivante

- Renforcer les contrôles de la circulation des cyclistes ou usagers EDPM sur les trottoirs
- Sanctionner la circulation des EDPM sur routes hors agglomération limitée à plus de 50 km/h, le défaut d'assurance des EDPM, le débridage ...
- Organiser des opérations de contrôle aux abords des établissements scolaires

III-3- Enjeu n°3 : Le risque routier professionnel

Le groupe de travail sur le risque routier professionnel, s'est réuni le 6 décembre 2022.

Il ressort de l'analyse de l'accidentalité dans l'Orne sur la période 2017-2021 que :

- pour les trajets domicile travail, tous les types de véhicules sont concernés
- pour les trajets professionnels hors trajet domicile travail, les véhicules de tourisme, les véhicules utilitaires légers ou les poids lourds sont majoritairement représentés.
- les 18-24 ans représentent 27 % des victimes d'un accident en trajet domicile-travail ou domicile-école (pour mémoire cette tranche d'âge représente 7 % de la population ornaise)
- les accidents domicile travail sont constatés sur les tranches horaires 7h-9h, puis 13h-14h et 18h-19h.
- les accidents en utilisation professionnelle se concentrent sur la tranche horaire 17h-19h.

De ce fait, les orientations du DGO 2023-2027 sont les suivantes :

Les orientations en matière d'actions de prévention :

Pour les usagers en trajet domicile-travail :

- Orienter les actions de prévention sur les thématiques du temps de trajet, de la visibilité, de la ceinture de sécurité, de l'entretien des véhicules, des distracteurs, de l'hygiène de vie du conducteur, de la conduite adaptée aux circonstances et à l'environnement
- Proposer des stands d'information sur le risque routier lors des salons de l'emploi ou autres grands rassemblements d'employeurs/employés, sur les aires de repos des autoroutes
- Développer un partenariat avec les fédérations professionnelles pour mener des actions de prévention dans les entreprises, ou lors des assemblées générales de ces organisations professionnelles.
- Mobiliser les chambres consulaires, notamment dans le domaine agricole pour faire connaître les actions de prévention sur la sécurité routière
- En partenariat avec les autos-écoles, intensifier l'information sur le risque routier lors de la formation à la conduite
- Accompagner les démarches de plan de prévention des risques routiers (ou plan de déplacement des agents) dans les entreprises et dans les administrations
- Développer des actions de prévention à l'école, au collège, au lycée (y compris les lycées professionnels) sur le risque domicile-école
- Encourager la prise en compte du temps de trajet domicile-travail des employés dans l'organisation de l'entreprise
- Promouvoir les journées de la sécurité routière au travail auprès des employeurs

Pour les usagers en utilisation professionnelle :

- Orienter les actions de prévention sur la vérification de l'état du véhicule, la visibilité (pare brise embué, phares en état de fonctionnement..), la somnolence, la prise en compte des circonstances

et des conditions météorologiques dans le temps de trajet, l'arrimage et le chargement des véhicules

- Développer un atelier de sensibilisation au risque routier professionnel : risque lié l'usage du téléphone portable au volant, gestion des plannings en respectant les temps de route, consignes de vérification des véhicules, de faire le plein de carburant en rentrant de mission pour éviter un retard le matin en prenant le véhicule...)
- Proposer des actions à l'attention des ambulanciers, des secouristes sur l'utilisation du 2 tons (et du gyrophare) ainsi que sur d'autres thématiques. Ils peuvent devenir de bons relais.
- Développer les actions de prévention vers les lycéens ou étudiants en filière professionnelle « conduite routière »
- Encourager et accompagner l'organisation de journées de prévention dans les sociétés de transport, en entreprises, à la CAPEB
- Encourager les formations en entreprise en s'appuyant sur les organisations professionnelles
- Maintenir et développer des actions d'alternative à la verbalisation, avec sensibilisation des usagers à la sécurité des agents routiers et autoroutiers
- Faire connaître aux entreprises, fédérations professionnelles et aux administrations le retour d'analyse des quasi accidents (S-VRAI CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-seminaire-restitution-du-projet-svrai-sauver-vies>)

Les orientations en matière de communication :

- Diffuser les campagnes de prévention via les écoles pour le risque routier domicile-travail et domicile-école, et via les chambres consulaires, la CARSAT et les organisations professionnelles pour le risque routier en utilisation professionnelle (sur les thématiques citées dans la rubrique prévention)
- Privilégier un message unique par campagne de communication
- Proposer des affiches et/ou des sets de table sur le risque routier professionnel dans les restaurants inter-administratifs et sur les aires de repos des autoroutes
- Distribuer un flyer sur la thématique retenue lors des alternatives à la sanction
- Diffuser des spots radio sur le risque routier professionnel (le diffuser aux horaires des créneaux pendulaires générateurs d'accidents)
- Réaliser un flyer reprenant les conseils pour bien préparer son trajet professionnel, vérifier l'état de son véhicule, et prendre en compte les circonstances et l'environnement (système de check list)
- Réaliser des vidéos de type « 1 minute, 1 info » et les diffuser aux entreprises
- Mettre à disposition des entreprises les kits de communication sur le risque routier professionnel et notamment lors des journées de la sécurité routière au travail (au mois de mai) – les encourager à relayer les campagnes de communication via l'intranet de l'entreprise ou le journal de l'entreprise
- Promouvoir la charte d'engagement pour une route plus sûre
- Développer un partenariat avec des professionnels de la route pour la réalisation d'actions de

communication (vidéos pour les réseaux sociaux par exemple) afin de montrer les dangers et ainsi créer de l'empathie chez les autres usagers – exemple du corridor de sécurité préconisé pour la sécurité des agents des routes.

Les orientations en matière de contrôle-sanction

Pour les trajets domicile-travail :

- Faire respecter les règles de stationnement aux abords des écoles
- Organiser deux contrôles sur les créneaux pendulaires à une semaine d'intervalle pour observer la prise en compte des messages par les contrevenants (hors agglo et en agglo par exemple mobilités douces)
- Orienter les contrôles vers les infractions graves génératrices d'accidents (alcool, stupéfiants...) et adapter les sanctions administratives aux conséquences potentielles
- Faire connaître les résultats des contrôles et infractions relevés par les forces de sécurité intérieure
- Renforcer les contrôles du non respect des distances de sécurité et l'utilisation du téléphone au volant

Pour les trajets en utilisation professionnelle :

- Moderniser le parc des radars en installant des radars discriminants double-face pour permettre de contrôler les différents usagers
- Proposer des campagnes de contrôle de la vitesse enregistrée par les PL sur le tronçon précédent
- Informer l'employeur des sanctions liées au dépassement de la vitesse autorisée par ses employés
- Encourager les chefs d'entreprises à faire appliquer la sanction en entreprise (lutter contre la non désignation des chauffeurs en infraction)
- Développer les contrôles des arrimages
- Privilégier les fautes résultant de consignes inadaptées de l'employeur (qui potentiellement sont releposables à l'employeur)

III-4- Enjeu n°4 : Les deux-roues motorisés

Le groupe de travail sur les deux-roues motorisés, s'est réuni le 1^{er} décembre 2022.

Il ressort de l'analyse de l'accidentalité dans l'Orne sur la période 2017-2021 que :

- les tués en cyclo qui ont moins de 18 ans, sont tous responsables de l'accident. Les deux autres tués ont entre 40 et 60 ans et présentent un taux d'alcoolémie positif.
- les victimes en cyclo sont majoritairement des mineurs (62 sur 114), responsables à 75 % pour les mineurs et à 67 % pour les majeurs. Et les accidents générant ces victimes se situent à 60 % en agglomération.
- le profil type du tué à moto est un homme de 39 ans sur une moto lourde, hors agglomération, et lors d'un déplacement de loisir.
- les victimes en moto sont des conducteurs à 93 %. 7 mineurs sont concernés dont 2 passagers.

De ce fait, les orientations du DGO 2023-2027 sont les suivantes :

Les orientations en matière d'actions de prévention :

Pour les cyclos

- Promouvoir les actions dans les établissements scolaires, les CFA, les MFR, sur l'équipement, les risques liés aux trajets habituels, le partage de la route
- Multiplier les actions avec le simulateur scooter
- Adapter les reprises de guidon aux usagers de cyclo
- Inciter les jeunes de 16 ans à participer au tutorat proposé par la gendarmerie

Pour les motos

- Mobiliser les associations de motards pour mener des actions de prévention
- Développer les partenariats avec les revendeurs et les assureurs pour animer des stands d'information sur la sécurité routière et les équipements de sécurité
- Développer le partenariat avec les moto-écoles lors des actions de prévention (maniabilité)
- Proposer des visites techniques pour vérifier la conformité des véhicules avant la reprise de guidon
- Valoriser le futur contrôle technique
- Promouvoir les reprises de guidon auprès des usagers qui ont récemment changé de véhicule
- Organiser une journée de sensibilisation aux dangers de la moto pour les responsables d'un accident corporel
- Développer les actions sur les rassemblements de type « puces moto », et dans les clubs moto pour aller à la rencontre des usagers

- Proposer des stands dédiés aux 2RM sur les festivals de musique rock.
- Mobiliser et former des IDSR motards pour proposer et animer des actions de prévention.

Les orientations en matière de communication :

- Proposer un partenariat avec les revendeurs de cyclo et/ou moto pour mener des actions de communication (affiches, flyers...)
- Développer un partenariat avec les moto-écoles pour la diffusion de conseils pour les usagers 2RM (affiches, flyers)
- Organiser une campagne de diffusion des flyers « bitume » dans les grandes villes ou lors de rassemblements de moto
- Diffuser les chiffres de l'accidentalité des motards sur les stands sécurité routière, dans les moto-écoles...
- Développer des outils numériques de type clip vidéo sur les risques 2RM (remontée de file, visibilité, équipement, trajectoire de sécurité) et les diffuser sur les réseaux sociaux voire au cinéma.
- Inciter une classe à développer une chaîne Tik-tok / Instagram / Facebook / Twitter qui relaierait les messages de prévention aux usagers 2RM (visibilité, équipements, savoir être, savoir faire sur la route, bonnes pratiques ...)
- Diffuser des messages de prévention sur les bus ou les arrêts de car.
- Diffuser des affiches dans les discothèques ou les bars de nuit
- Réaliser des gobelets avec une infographie sur la prévention du risque routier en 2RM et les diffuser sur les rassemblements de motards
- Développer une campagne de communication en amont des courses organisées au Mans (24h du Mans moto – Grand prix de France...)
- Encourager les usagers à consulter le site www.certimoov.com pour comparer les différents modèles de casques

Les orientations en matière de contrôle-sanction

Pour les cyclos :

- Prévoir la confiscation des véhicules non réglementaires –
- Organiser une opération de contrôle généralisée des cyclos dans les établissements scolaires (notamment contrôle du port du casque et des gants à l'heure de la sortie)
- Mobiliser une brigade de contrôle des cyclos (si disponible à l'échelon zonal)
- Procéder à des contrôles du débridage des cyclos et procéder à l'immobilisation du véhicule le cas échéant
- Rendre possible la saisie et la destruction des véhicules dans le cadre de la lutte contre les rodéos urbains
- Dans le cadre des stages prononcés en alternatives aux poursuites ou à titre de peine, proposer des visites d'hôpitaux et proposer aux contrevenants d'intervenir auprès des jeunes sur la sécurité routière
- Organiser des contrôles alcoolémie des cyclos en fin de marché ou à l'issue des fêtes commu-

nales

Pour les motos :

- Organiser des contrôles alcoolémie ciblés sur les motards à la période printanière
- Organiser des contrôles des équipements des motards (casques, gants) et du véhicule (pneumatiques, échappement, plaques, rétroviseurs...)
- Organiser un contrôle Police et Gendarmerie ciblant les usagers 2RM
- Dans le cadre des stages de sanctions, proposer des visites d'hôpitaux
- Prévoir la saisie administrative des véhicules, la suspension du permis et éventuellement le bridage du véhicule sur une durée déterminée selon les infractions commises

III-5- Suivi et Évaluation du DGO 2023-2027

Un comité de suivi du DGO est constitué. Il se réunira chaque année pour proposer une répartition des subventions accordées au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Il s'assurera de l'adéquation entre les actions inscrites au PDASR et les orientations du DGO. Ce comité de suivi sera présidé par le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière ou son représentant et sera composé comme suit :

- le coordinateur sécurité routière ou son représentant
- le colonel commandant le groupement de gendarmerie de l'Orne ou son représentant
- le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant
- le directeur des services départementaux de l'Éducation Nationale ou son représentant
- le président du Conseil Départemental ou son représentant

A mi-parcours, une réunion de suivi du DGO, associant les partenaires locaux dans le département, sera organisée.

Annexe 1 : tableau des crédits sur 5 ans (2018-2022)

	2018	2019	2020	2021	2022
Montant PDASR	37 178 € (dont 3 050 € complémentaires)	57 792 € (dont 7 000 € complémentaire 6 230 de reliquat)	80 830 € (dont 5 000 € prix IDSR + 27 000 de reliquat)	50 845,00 € (dont 8 660 € complémentaires)	65 600,00 € (dont 5 000 € prix IDSR et 10 200€ de crédits complémentaires)
Budget actions régie		10 291 €	13 360 €	12 525 €	14 200,00 €
Budget subventions		11 138 € 19 %	15 443 € (21 actions) 28 %	11 665 € (17 actions) 23 %	20 935€ (24 actions) 25 %
Budget fonctionnement		32 360 €	24 996 € + 27 000€ simulateurs	26 651 €	30 4500 €
Nombre d'actions inscrites au FDASR	67	69	81	81	96
Nombre d'actions réalisées	60	69	42 (*COVID19)	73	96
Nombre d'actions menées par le BSR	58			70 - 86 %	66 - 81 %
seniors	8	5	4	4	10
Scolaires	5			40	53
Jeunes (18 - 24 ans)	9	31	19		
Piétons - vélo	8	11	9	23	29
2RM	6	13	6	15	19
Alcool et stup	19	29	24	32	37
Risques routier professionnel	3	9	4	9	13
Vitesse et distracteurs	1 (achat matras pédagogique)			13	23
Piste d'éducation routière	PR	133	133	140	140
Budget communication		0 €	13 400 € - pharmacies 6758,40 € - SAM Art Sonic : 6800€	24 197,50 € - pharmacies 20 160€ - vidéos vélos 4 037,50€	
communication.	2	7		8	7
Nombre de personnes sensibilisées (hors com.)	29 169	35 417	10 195	34 304	82 500
Nombre d'IDSR	25	29	35	32	35
dont nouveaux arrivants	2	5	7	2	12
Nombre d'actions bénéficiant d'un soutien logistique BSR (hors régie et hors subvention)	23	32	19	31	48
Acquisition de matériels	16 vélos	Vaise alcool Quizco tapis alcool logiciel alcool logiciel réactomètre lunettes alcool et stup	Simulateur auto Simulateur cydo Buggy Brousse 48m² Trotinettes	Kakemonos alcool, drogues, vitesse, vélo, EDPM, 2RM, RRP, SR Flammes SR Nappes SR	Réparation de vélos Achat 2 vélos pour la finale des pistes Goodies smartphone Mise à disposition d'un véhicule Clio par la préfecture
Nouveaux ateliers	Atelier piste d'éducation routière		Atelier Piétons Atelier simulateurs	Atelier Fatal vision stup Atelier EDPM	Ateliers somnolence / smartphone Ateliers vue / constat amiable Escape Game canopé

