



**PRÉFET
DE LA SARTHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN SARTHE

2023-2027

Sommaire Document Général d'Orientations (DGO)

1 Le cadre général de la démarche.....	4
1.1 Les objectifs du Document Général d'Orientations.....	4
1.2 La démarche d'élaboration.....	4
2 Le diagnostic territorial partagé.....	4
2.1 La Sarthe, un département multipolaire.....	4
2.2 Mortalité routière, les victimes.....	4
2.3 Mortalité routière, les présumés responsables.....	5
2.4 Risque routier professionnel.....	5
2.5 Typologie des accidents.....	5
3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	7
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	7
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	8
4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	9
4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire.....	9
4.1.1 Des enjeux nationaux.....	9
4.1.2 Un enjeu local.....	10
4.2 Les orientations d'actions.....	10
5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	13
5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	13
5.2 Suivi de l'accidentalité départementale.....	13
5.2.1 Signature.....	15

1 Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du Document Général d'Orientations

Le document général d'orientations de sécurité routière (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Il fixe les orientations d'actions de lutte contre l'insécurité routière à mener dans le département, permettant à l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs locaux de partager l'analyse de l'insécurité et des enjeux qui en découlent.

Il mobilise les acteurs de la sécurité routière autour d'orientations et de projets départementaux déclinés annuellement dans le plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR)

1.2 La démarche d'élaboration

En Sarthe, le lancement de la réflexion sur le DGO a eu lieu en novembre 2022 lors d'une réunion des services de l'État. Un travail en atelier en janvier 2023, a permis de partager le diagnostic et de définir les priorités du DGO, avec l'ensemble des partenaires de la prévention et de la sécurité routière.

A l'issue, ont été repris dans ce document les travaux de réflexion des partenaires, associations, forces de l'ordre, ainsi que l'analyse statistique de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).

Ce document intègre également les thématiques nationales identifiées par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), ainsi qu'une thématique optionnelle spécifique au contexte local : le partage de la voirie.

Ce document sera ensuite décliné annuellement dans le PDASR.

2 Le diagnostic territorial partagé

Le diagnostic territorial partagé à l'occasion du travail en atelier avec les partenaires s'appuie sur une analyse détaillée élaborée par l'ODSR (disponible en annexe) dont voici la synthèse.

2.1 La Sarthe, un département multipolaire

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité.

Une nouvelle classification a été réalisée en 2021 pour comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence en tenant compte de leur dispersion.

La Sarthe intègre les 20 départements multipolarisés composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Elle bénéficie des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes autoroutiers A11, A81 et A28.

2.2 Mortalité routière, les victimes

Depuis l'année 2010, le nombre de tués dans le département de la Sarthe oscille entre 20 et 53. La moyenne annuelle s'établit à 35 victimes. En 2022, le nombre de tués s'élève à 33.

Les tranches d'âge 25-44 ans, 45-64 ans et 65 ans et plus représentent respectivement 26 %, 28 % et 28 % des victimes. On observe également que les 18-24 ans représentent 15 % des tués mais seulement 8 % de la population sarthoise. Cette tranche d'âge est donc nettement surreprésentée dans le total des victimes par rapport à leur poids dans la population.

Parmi la totalité des victimes d'accidents de la route, plusieurs tendances se dessinent :

- 8 sur 10 sont des hommes se déplaçant pour ses loisirs ;
- les 18-24 ans sont davantage victimes d'accident en deux roues motorisés ;
- les 65 ans et plus sont principalement victimes d'accident en mode doux ;
- plus de la moitié des personnes tuées utilisait un véhicule de tourisme (VT) ;
- la part des tués en mode doux et en deux-roues motorisés demeure importante au regard de leur part dans les déplacements ;
- La mortalité en période de nuit est importante notamment hors agglomération, hors autoroute (41%) et beaucoup moins sur autoroute (25%) ;
- La mortalité routière se concentre hors agglomération, quel que soit le mode transport, sauf pour le mode doux pour lequel la mortalité en agglomération est plus importante.

2.3 Mortalité routière, les présumés responsables

La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus importante part des présumés responsables (30%). Elle est en outre surreprésentée si elle est rapportée à son poids dans la population totale (21%). Les présumés responsables d'accident mortel sont également surreprésentés parmi les 18-24 ans (14 % pour une part dans la population de 8%)

Par ailleurs, les conducteurs de véhicules de tourisme sont présumés responsables dans 71 % des accidents mortels alors qu'il ne représente que 56 % des tués. Les hommes sont très largement responsables dans un accident mortel (87%) alors qu'ils ne représentent que 78 % des tués

Ainsi, en Sarthe, les principales caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels peuvent se résumer de la façon suivante : un homme (87%) de 25-45 ans se déplaçant en voiture de tourisme (71%) pour la promenade ou les loisirs (63%).

La vitesse, le non-respect de la priorité, et l'inattention sont des facteurs d'accidentalité présents dans toutes les catégories d'âge des présumés responsables d'accident mortel. Alcool et stupéfiants sont des facteurs présents surtout pour la tranche d'âge des 25-44 ans.

2.4 Risque routier professionnel

La faible proportion des modes de transports autres que la voiture pour se rendre au travail permet de mieux se rendre compte de l'importance relative de l'accidentalité constatée pour les modes doux (piétons, cycliste, EDPm) et les deux-roues motorisés.

La mortalité dans les déplacements domicile-travail cumulée avec les trajets professionnels (22%) demeure notable même si les 2/3 des tués sont recensés à l'occasion d'un trajet pour les loisirs.

2.5 Typologie des accidents

La Sarthe ne présente pas de « points noirs » d'accumulation d'accidents. Les réseaux routiers départemental et communal offrent un niveau d'entretien très correct. Les accidents mortels en agglomération, hors autoroute, se concentrent autour des principales villes du département (Le Mans métropole, Sablé-sur-Sarthe, La Flèche).

Les victimes en mode doux, hors agglomération, impactent fortement les classes d'âge en activité professionnelle, et très majoritairement les hommes. En agglomération, les victimes des accidents corporels en mode doux se retrouvent dans toutes les classes d'âge, et impactent un peu plus les hommes que les femmes. La période estivale occasionne beaucoup plus de déplacements en mode doux et inéluctablement une plus grande accidentalité.

On observe en mai une période de reprise de la conduite d'un deux-roues motorisé pour les déplacements, ce qui occasionne généralement un pic d'accidentalité pour ce mode de déplacement. L'accidentalité des victimes en deux roues motorisés concerne toutes les classes d'âge et principalement les hommes. Les classes d'âge 0-17 ans et 18-24 ans restent tout de même préoccupantes.

La Sarthe, qui dispose d'un réseau autoroutier à 5 branches (centré sur la ville du Mans), ne présente pas de signes d'accidentalité particuliers sur cette infrastructure. Les orientations nationales sur ce réseau s'appliquent sans nuances. La volumétrie des accidents corporels sur autoroutes (191 blessés et 16 tués) reste faible comparée à celle des autres milieux (2180 blessés et 160 tués).

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

Sept enjeux ont été retenus comme prioritaire lors de l'élaboration du précédent DGO.

4 enjeux nationaux obligatoires (risque routier professionnel, conduite après usages de substances psychoactives, jeunes, seniors), 3 enjeux locaux facultatifs (partage de la voirie, deux-roues, distracteurs).

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Année	Enjeux du DGO	Animations	Personnes sensibilisées
2018	Conduites à risque (Alcool, Stupéfiants, vitesse)	3	230
	Jeunes	21	2389
	Les deux-roues	28	6873
	Les distracteurs	3	324
	Partage de la route (urbain/interurbain)	16	3930
	Risques routiers professionnels	8	1258
	Séniors	9	699
2019	Conduites à risque (Alcool, Stupéfiants, vitesse)	6	4838
	Jeunes	58	11569
	Les deux-roues	7	6789
	Partage de la route (urbain/interurbain)	6	715
	Risques routiers professionnels	13	1608
	Séniors	10	174
2020	Jeunes	22	2949
	Les deux-roues	3	25
	Partage de la route (urbain/interurbain)	6	200
	Risques routiers professionnels	5	530
	Séniors	5	177
2021	Conduites à risque (Alcool, Stupéfiants, vitesse)	1	
	Jeunes	26	1745
	Les deux-roues	2	31
	Partage de la route (urbain/interurbain)	7	60
	Risques routiers professionnels	6	385
	Séniors	2	15
Total			
Résultat		273	47513

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Le PDASR consacre environ 50.000€ chaque année aux actions de sécurité routière, dont 5000€ liés aux manifestations sportives sur le circuit Bugatti.

ACTION DU PDASR ANNÉES	Crédits consommés
2017	46 674,52 €
2018	54 680,00 €
2019	48 539,34 €
2020	41 128,00 €
2021	32 679,62 €
2022	48 282,67 €

La crise sanitaire n'a pas permis aux acteurs de la sécurité routière de réaliser les manifestations programmées en 2020 et 2021. Elles ont pour la plupart été reportées sur les années suivantes.

4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

4.1.1 Des enjeux nationaux

AXE 1 – LES CONDUITES À RISQUE (ALCOOL, STUPÉFIANTS, VITESSE ET NON-RESPECT DES PRIORITÉS, DISTRACTEURS)

Les jeunes adultes masculins, mais pas seulement, sont les plus enclins à pratiquer ces conduites à risque, et sont souvent moins réceptifs aux messages de prévention. Vitesse et alcool sont les principaux facteurs responsables des accidents mortels. Il reste nécessaire d'associer répression et prévention pour dissuader et convaincre.

Les chauffeurs-livreurs de colis et messagerie ont aussi été identifiés au titre des publics susceptibles de conduire sous l'emprise de produits stupéfiants.

AXE 2 – LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE DOUCE

À la suite des restrictions de circulation que la France a connues en 2020, de nouveaux modes de déplacement se sont beaucoup développés : Cycles, vélos à assistance électrique, Engins de Déplacement Personnel, marche sportive. Le constat national (243 cyclistes morts en 2022 et 33 EDPm de janvier 2022 à janvier 2023) démontre la nécessité de mieux prendre en compte cette problématique.

Les cyclistes et les usagers des EDP(m) circulent bien souvent sur la voirie routière. L'absence de carrosserie, une réglementation qui n'impose pas le casque (sauf pour les moins de 12 ans), un différentiel de vitesse avec les automobilistes, ... placent ces usagers en situation de très grande insécurité et induisent une forte accidentalité en milieu urbain et un risque de mortalité marqué hors agglomération.

AXE 3 – LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

La Sarthe avec son circuit automobile et les courses motos qui y sont pratiquées (24h du Mans, Grand-Prix de France) est un département qui compte beaucoup de motards. Les grandes manifestations sportives amènent en Sarthe un public nombreux pas toujours respectueux des règles élémentaires de circulation.

Pour les acteurs locaux de la SR, ces manifestations sont l'occasion de porter des messages forts de lutte contre toute forme d'incivilité routière.

Toutes les actions engagées au titre de la Sécurité Routière permettent de faire état d'une mortalité contenue pour les 2RM en Sarthe (38 morts en 2017-2022).

Les victimes corporelles (184 en 2017-2021) sont pour la plupart des hommes de 25-44 ans. Toutefois, les 0-17 ans demeurent un public très exposé (38) qu'il convient de viser par des actions de sensibilisation.

AXE 4 – LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

De nombreux accidents de la route se produisent dans le cadre de déplacements professionnels, mais également à l'occasion des trajets domicile-travail du matin et en fin d'après-midi. Ce constat conduit à développer davantage l'information et la sensibilisation à la sécurité routière au sein des structures de travail (entreprises, administrations). L'acquis obtenu servira à chaque usager dans ses déplacements privés.

La lutte contre le risque routier professionnel passe par une augmentation du nombre d'entreprises signataires de la charte de Sécurité routière afin d'augmenter le nombre d'actions de sensibilisation dans le cadre professionnel. La coordination Sécurité Routière et ses intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) bénévoles apportent un appui dans la mise en œuvre d'un programme d'actions en entreprises.

4.1.2 Un enjeu local

AXE 5 – LE PARTAGE DE LA VOIRIE

Les interactions entre les différents modes de déplacement se sont multipliées. Les aménagements ne permettent pas toujours que chaque usager circule en site propre. Une attention particulière doit être portée aux angles-morts, à la circulation-interfile pour les 2RM, aux aménagements cyclables, aux zones piétonnes, ainsi qu'à la réglementation qui s'applique pour ces modes de transport, dits doux, particulièrement méconnue du public.

Les acteurs départementaux de la sécurité routière ont mis en avant la nécessité de replacer les différents modes de transport et le comportement des usagers dans une logique de partage de la voirie.

Le partage de la voirie s'applique sur l'ensemble des réseaux et des territoires selon les mêmes principes mais nécessite une approche différente par les gestionnaires de voiries, afin de combiner des usages multiples de la voirie. Les différences de vitesses, la protection des usagers, la signalisation, la densité des personnes, des zones à enjeux, ... sont autant de paramètres à concilier pour limiter les causes d'accidentalité.

Le partage de la voirie est aussi une manière de mettre en œuvre de nouveaux principes d'aménagement routier (chaussée à voie centrale banalisée, trottoirs traversants, véloroutes, ...) favorables à la sécurisation des usagers. Il permet aux aménageurs de concevoir l'espace urbain avec des logiques routières innovantes conduisant à limiter la vitesse.

Le partage de la voirie demeure ainsi une mesure de sécurité routière induisant le « vivre ensemble » qu'il convient de promouvoir au même titre que les actions ciblées et thématiques.

4.2 Les orientations d'actions

Les orientations d'actions seront définies au regard des publics visés (classe d'âge, formes de mobilité) et des modalités d'action (communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction)

➤ Orientations d'actions :

Enjeu → Risque routier professionnel / Deux roues motorisés

Modalité d'action → Sensibilisation / Prévention

Publics visés → Apprentis / Lycéens professionnels

Intervenir dans les classes des Centres de Formation des Apprentis et les lycées professionnels sur les risques inhérents à leurs déplacements professionnels actuels (domicile/travail) et futurs (artisans, employeurs) fatigues, vulnérabilité, visibilité. Sensibiliser sur les risques liés à l'alcool, aux drogues.

Enjeu → Les nouvelles mobilités dit modes doux

Modalité d'action → Sensibilisation / Prévention

Publics visés → Scolaire / Parents d'élèves

Sensibiliser les parents qui accompagnent les écoliers sur le chemin de l'école à la réglementation et aux équipements obligatoires, gilets de haute visibilité, port de casque, écarteur de danger, éclairage...

Enjeu → Risque routier professionnel

Modalité d'action → Sensibilisation/communication

Publics visés → Employeurs / Chargés de mission prévention / RSE des entreprises

Promouvoir la réalisation de diagnostics de sécurité routière, améliorer la connaissance, inciter à la signature de la charte d'engagement pour une route plus sûre, accompagner la formation continue des chauffeurs, le bon entretien des véhicules et équipements professionnels, dans les entreprises à risques et les administrations dans le cadre des plans de prévention des risques.

Enjeu → Risque routier professionnel

Modalité d'action → Contrôle / sanction

Publics visés → Employeurs / Employés

Rappeler aux professionnels la répartition des responsabilités employeurs/employés, notamment l'obligation de désigner le conducteur fautif en cas d'infraction relevée par un radar, communiquer auprès de tous les usagers sur les équipements de sécurité (ceinture, casque), les distances de sécurité, le chargement du véhicule, les angles morts et la fatigue, encourager les entreprises à installer des éthylotests antidémarrage (EAD) dans leur flotte de véhicules professionnels.

Enjeu → Les conduites à risque

Modalité d'action → Prévention

Publics visés → Usagers

Informers sur les comportements (sensibilisation au risque vitesse, risques induits par les conduites addictives, alcool, drogues...), apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool : encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre, rappeler le caractère illégal de la consommation de drogues, informer sur les conséquences personnelles de la conduite sous l'emprise de substances psychoactives : suspension de permis, perte d'emploi, non-couverture par l'assurance des dommages causés, promouvoir l'application « mode de conduite », le passage en « mode avion » ou l'option « ne pas déranger ».

Enjeu → Les conduites à risque

Modalité d'action → Contrôle / Sanction

Publics visés → Conducteurs

Organiser régulièrement sous l'autorité du procureur de la république avec les forces de l'ordre et d'autres partenaires institutionnels des opérations « alternative à la sanction » pour de petites infractions, avec rappel de la réglementation, sur les équipements de sécurité (ceinture, casque), les distances de sécurité, le chargement du véhicule, les angles morts et la fatigue.

Enjeu → Les conduites à risque

Modalité d'action → Sensibilisation / Sanction

Publics visés → Jeunes délinquants

Organiser des stages sous l'égide du service de protection judiciaire de la jeunesse, informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues, effets sur le champ visuel, allongement du temps de réaction, diminution des réflexes.

Enjeu → Les nouvelles mobilités dits mode doux

Modalité d'action → Sensibilisation

Publics visés → Scolaires

Proposer aux centres aérés ou à certains établissements scolaires des actions « permis vélos » et « permis piétons » avec l'installation de la piste vélo, apprentissage du code de la route au travers de quizz ludiques, rappeler l'importance des équipements de sécurité et de visibilité, à vélo, obligatoires et recommandés, ainsi que pour les piétons..

Enjeu → Le partage de la voirie

Modalité d'action → Communication

Publics visés → Référents communaux / Policiers municipaux

Présenter « le code de la rue » aux référents communaux et/ou aux policiers municipaux avec l'énonciation du principe de prudence à l'égard des plus vulnérables, notamment les piétons, la redéfinition réglementaire des aires piétonnes et des zones 30 et l'unification de leur signalisation, l'introduction de « zones de rencontres », ouvertes à tous les modes de transport, mais dans lesquelles les piétons ont la priorité sur tous. Ces aménagements spécifiques d'espaces et de stationnement encouragent la cohabitation de tous les usagers.

Enjeu → Les nouvelles mobilités dits mode doux / le partage de la voirie

Modalité d'action → Sensibilisation / Communication

Publics visés → Journées sécurité routière

Sensibiliser les usagers des EDP(m), les piétons et les cyclistes sur les comportements à adopter en milieu urbain et hors agglomération, communiquer sur le partage réciproque de la voirie, les droits et devoirs de chaque usager avec le développement des nouveaux modes de déplacement (trottinettes, hoverboards, gyropodes, skateboards) et des vélos à assistance électrique, rappeler l'importance des équipements de sécurité et de visibilité, à vélo, obligatoires et recommandés, ainsi que pour les piétons.

Enjeu → Les 2 roue Motorisés / Les conduites à risque

Modalité d'action → Sensibilisation / Communication

Publics visés → Motards

Tenue d'un stand lors des manifestations sportives « moto » sur le circuit bugatti, information sur les effets de l'alcool sur la conduite, pratiquer des tests de l'alcoolémie avant de reprendre la route, conduite préventive (long trajet, fatigue), équipements de protection du motocycliste (démonstration Air-bag Moto), Information sur les effets des produits psycho-actifs sur la conduite. Le caractère festif de ces manifestations entraîne une forte consommation d'alcool et de produits psycho-actifs, une grande fatigue physique des usagers

Enjeu → Les nouvelles mobilités dits « Mode doux »

Modalité d'action → Sensibilisation / Communication

Publics visés → Commerçants, vendeurs

Sensibiliser les vendeurs d'engins de déplacement personnel motorisé, ou de vélos à assistance électrique à la réglementation qui s'applique à ce mode de transport afin qu'ils informent leurs clients lors de l'achat.

5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations au travers des actions définies dans le PDASR. Chaque année, le PDASR dresse un bilan des actions réalisées et présente les actions concrètes à mettre en œuvre dans le département, en y impliquant les acteurs locaux au travers de l'appel à projet lancé chaque début d'année.

Pour sa part la coordination sécurité routière anime des manifestations et accompagne tant les porteurs de projets que les demandeurs institutionnels sur des actions de sensibilisation.

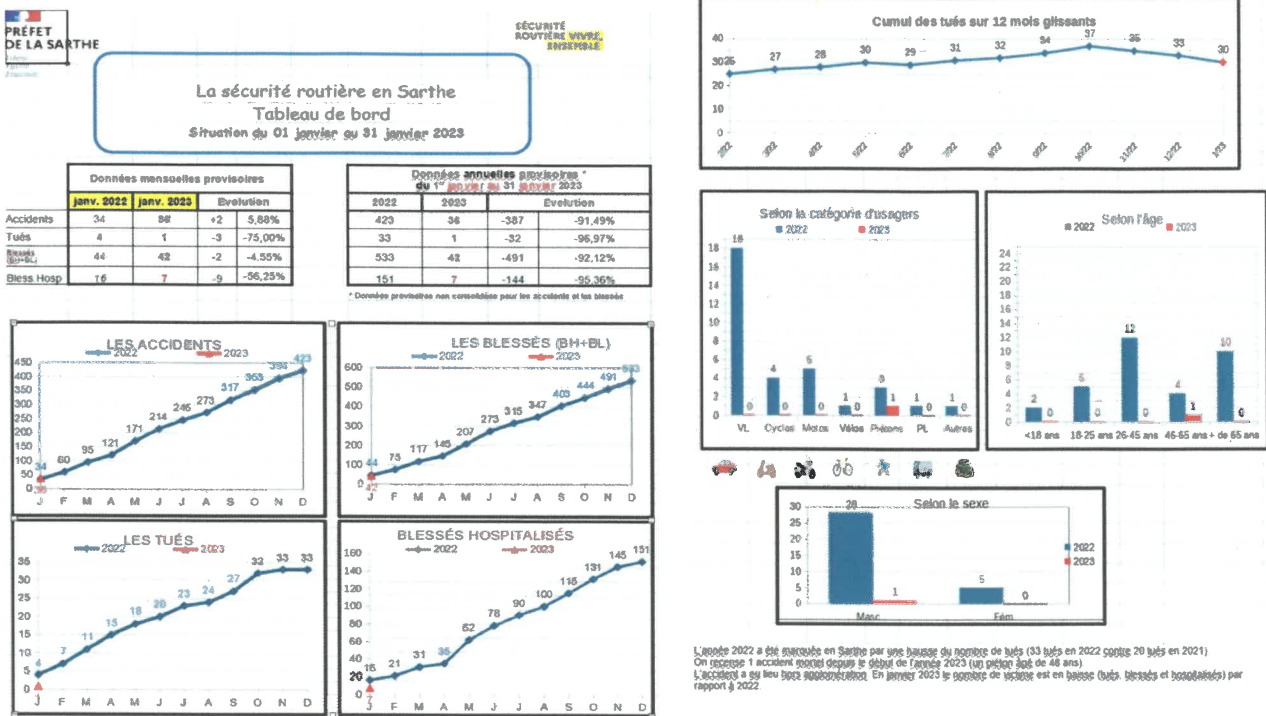
Dans ce cadre, la coordination bénéficie également de l'appui de 35 bénévoles intervenant départementalement de la sécurité routière (IDSR) pour compléter l'action des agents de la coordination.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Chaque lundi, l'ODSR édite un bulletin de l'accidentalité hebdomadaire :

Accidentalité 2023		SEMAINE n° 8 du :	20 février 2023	au	26 février 2023
			Cumul depuis le 1 ^{er} janvier 2023, Pour la semaine	Accidents de la semaine	Cumul depuis le 1 ^{er} janvier 2023, pour la semaine
			7	8	8
Accidents Mortels	Accidents corporels autres que mortels		47	0	47
	Blessés		51	0	51
	ACCIDENTS MORTELS		2	0	2
par type de voie	VOIES COMMUNALES		1	0	1
	ROUTES DEPARTEMENTALES		1	0	1
	AUTOROUTES		0	0	0
par zone	HORS AGGLOMERATION		1	0	1
	EN AGGLOMERATION		1	0	1
dont	PERSONNES DÉCÉDÉES		2	0	2
	VEHICULES LEGERS ET UTILITAIRES (conducteurs)		1	0	1
	VEHICULES LEGERS ET UTILITAIRES (passagers)		0	0	0
	MOTARDS (conducteurs)		0	0	0
	MOTARDS (passagers)		0	0	0
	CYCLOS - SCOOTERS (conducteurs)		0	0	0
	CYCLOS - SCOOTERS (passagers)		0	0	0
	POIDS-LOURDS		0	0	0
	PIÉTONS		1	0	1
	CYCLISTES		0	0	0
	EDP		0	0	0
	AUTRES		0	0	0
par age	< 18 ANS		0	0	0
	18 À 25 ANS		0	0	0
	26 À 45 ANS		0	0	0
	46 À 65 ANS		1	0	1
	> 65 ANS		1	0	1
dont	HOMMES		2	0	2
	FEMMES		0	0	0

Au début de chaque mois, un tableau de bord mensuel de l'accidentalité est établi



Ces informations sont publiées sur le site internet de l'État dans le département et diffusées à tous les partenaires de la sécurité routière.


Une plaquette annuelle analysant l'accidentalité dans le département est également publiée et distribuée à tous les partenaires de la sécurité routière.



5.2.1 Signature

Fait au MANS, le 31 MARS 2023

Le préfet de la Sarthe,



Emmanuel AUBRY