



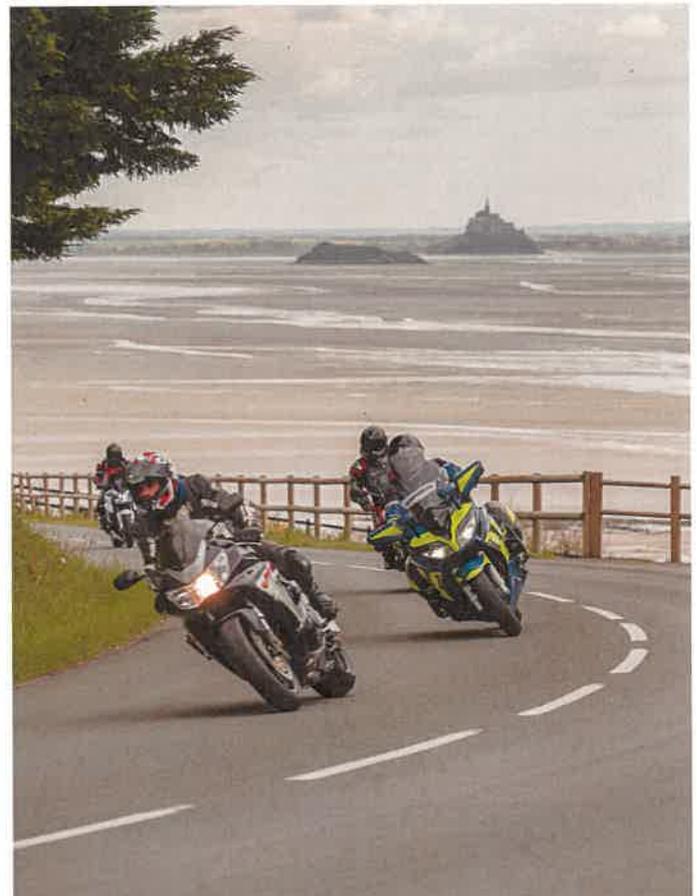
**PRÉFET
DE LA MANCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****

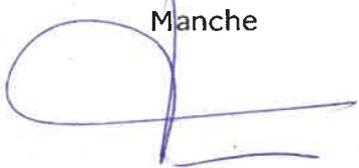


Document Général d'Orientations 2023-2027



Les signataires du DGO

Monsieur le Préfet de la
Manche



Frédéric PÉRISSAT

Monsieur le Président du
Conseil Départemental
de la Manche



Jean MORIN

Monsieur le Président de
l'association des maires
de la Manche



Charly VARIN

Monsieur le Procureur de la
République du tribunal
judiciaire de
Cherbourg-en-Cotentin



Pierre-Yves MAROT

Monsieur le Procureur de la
République du tribunal
judiciaire de
Coutances



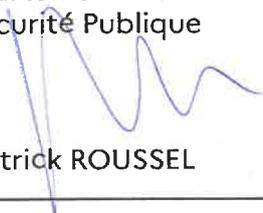
Michaël GIRAUDET

Monsieur le Commandant
du Groupement de
Gendarmerie de la Manche



Sébastien LESAGE

Monsieur le Directeur
Départemental de la
Sécurité Publique



Patrick ROUSSEL

Table des matières

1. Cadre général de la démarche.....	3
1.1. Les objectifs du DGO.....	3
1.2. La démarche d'élaboration.....	3
2. Diagnostic territorial.....	4
2.1. Présentation générale du département.....	4
2.1.1. Situation géographique.....	4
2.1.2. Mortalité routière, les victimes.....	5
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables.....	10
2.1.4. Risque routier professionnel.....	15
2.1.5. Réseau routier.....	17
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération, hors autoroute.....	20
2.2.1. Typologie des accidents.....	20
2.2.2. Modes doux.....	22
2.2.3. 2RM.....	26
2.2.4. Facteurs spécifiques.....	29
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération, hors autoroute.....	31
2.3.1. Typologie des accidents.....	31
2.3.2. Modes doux.....	33
2.3.3. Facteurs spécifiques en agglomération.....	42
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute 2017-2021.....	43
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	45
3.1. Enjeu n° 1 – Le risque routier professionnel.....	46
3.1.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	47
3.1.2. Bilan des partenaires.....	47
3.2. Enjeu n°2 – La conduite après usage de substances psychoactives.....	48
3.2.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	49
3.2.2. Bilan des partenaires.....	50
3.3. Enjeu n°3 – Les jeunes.....	50
3.3.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	51
3.3.2. Bilan des partenaires.....	53
3.4. Enjeu n°4 – Les seniors.....	53
3.4.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	54
3.4.2. Bilan des partenaires.....	55
3.5. Enjeu n°5 – Les deux-roues motorisés.....	55
3.5.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	56
3.5.2. Bilan des partenaires.....	57
3.6. Enjeu n°6 – Les usagers vulnérables.....	57
3.6.1. Bilan de la coordination sécurité routière.....	58
3.6.2. Bilan des partenaires.....	59
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	60
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	60
4.2. Les orientations d'actions.....	60
4.2.1. Les deux-roues motorisés.....	62
4.2.2. Le risque routier professionnel.....	63
4.2.3. Les conduites à risques.....	64
4.2.4. Les modes de déplacement doux.....	65
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	67
5.1. Mises en œuvre dans le cadre du PDASR.....	67
5.2. Modalités de suivi du DGO.....	67

5.3. Suivi de l'accidentalité départementale.....	68
5.3.1. Les deux-roues motorisés.....	68
5.3.1. Le risque routier professionnel.....	68
5.3.2. Les conduites à risques.....	68
5.3.3. Les modes de déplacement doux.....	69

1. Cadre général de la démarche

La baisse de l'accidentalité routière amorcée depuis plusieurs années s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire durant la période 2020-2021. Le nombre de personnes tuées a baissé de 3488 en 2018 à 3221 en 2021. Dans la Manche, 25 personnes en 2021 ont perdu la vie, contre 35 en 2018.

Pour autant, la sécurité sur nos routes demeure un enjeu majeur pour la sécurité de nos concitoyens. Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou les conditions de circulation, les actions de prévention constituent un outil majeur pour faire évoluer de manière durable les comportements de chacun sur la route.

Afin de décliner localement cette politique nationale, un Document Général d'Orientations (DGO) est élaboré dans chaque département.

1.1. Les objectifs du DGO

Le DGO constitue le cadre stratégique et pluriannuel guidant l'action de l'État déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Cet outil politique de programmation et de mobilisation définit les orientations à mener des 5 années à venir. De ces orientations découlera ensuite le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), élaboré annuellement dans chaque département.

Le DGO vise également à renforcer la démarche partenariale et à favoriser l'intelligence locale. En effet, son élaboration permet à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse et les enjeux de l'insécurité routière du département.

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du Préfet de département, le chef de projet sécurité routière et son équipe sont en charge de la démarche.

Après la réalisation préalable d'un état des lieux de l'accidentalité routière et d'un bilan portant sur les actions menées lors des 5 années précédentes, une réunion de lancement a eu lieu le 20 octobre 2022, avec l'ensemble des partenaires locaux afin de leur présenter ces travaux, et de déterminer ensemble les enjeux du DGO 2023-2027.

Autour de chaque enjeu a ensuite été constitué un groupe de travail ayant pour but de déterminer les orientations d'actions pour les 5 années à venir.

2. Diagnostic territorial

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

Le département de la Manche fait partie de la région Normandie. Il est limitrophe du Calvados, de l'Orne, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine. Son chef-lieu est Saint-Lô. Avec une population de 495 093 habitants en 2020, le département de la Manche se classe au 52^e rang des 101 départements français. Il représente donc 0,74 % de la population française.

La population manchoise est plus âgée que la moyenne nationale. En effet, la part des plus de 60 ans est de 31,8 % contre 26 % sur l'ensemble du territoire français. De plus, cette tendance s'accroît, puisque l'écart Manche/France n'était que de 4 points en 2008. Les moins de 29 ans ne représentent que 31,1 % contre 35,4 % de l'ensemble de la population française.

Sa superficie est de 5 951 km² et sa densité de population de 83,2 habitants au km².

Bordé par 355 km de côtes, ce département en longueur s'étire sur 140 km du nord au sud, et sur 54 km d'est en ouest.

La Manche est un département essentiellement rural, puisque 54 % de la population réside dans des communes de moins de 2 000 habitants, contre 20 % à l'échelle nationale. Le département compte, cependant, 5 unités urbaines : Cherbourg-en-Cotentin (78 549 habitants), Granville (25 754 habitants), Saint-Lô (24 702 habitants), Avranches (15 627 habitants) et Carentan-les-Marais (10 052 habitants). Il est à noter qu'avec la création de la commune nouvelle de La Hague, celle-ci dépasse les 10 000 habitants, mais n'est cependant pas considérée comme une aire urbaine.

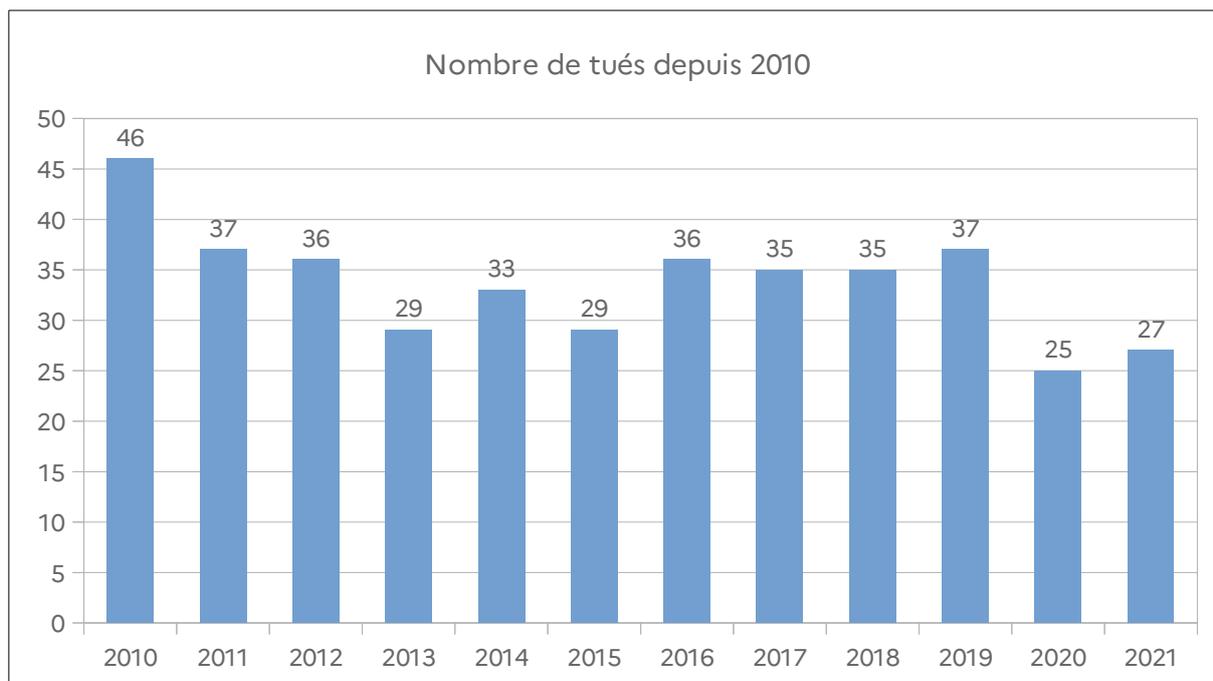
En 2023, la Manche comptabilise 445 communes, 27 cantons et 4 arrondissements (Cherbourg, Saint-Lô, Coutances et Avranches).

S'agissant de son réseau routier, avec 7 841 km, la Manche possède le plus long réseau routier départemental de France. Le réseau national présente un linéaire de 138 km et les routes communales représentent 5 571 km. Le réseau d'autoroute ne représente que 65 km.

En matière d'analyse relative à la sécurité routière, le département de la Manche appartient à la famille des départements ruraux à faible densité de population. Cette catégorie est constituée par 30 départements, tels que l'Orne, le Morbihan, la Vendée ou encore le Jura. Les indicateurs de cette famille sont assez proches des moyennes nationales. Cette famille se distingue particulièrement par l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

- Évolution de la mortalité depuis 2010



L'analyse de la mortalité routière des 12 dernières années dans le département de la Manche montre une relative constance du nombre de personnes tuées, à l'exception des deux dernières années.

En effet, la crise sanitaire liée au Covid-19 a conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités en 2020 et 2021. L'interprétation des données de ces deux années montre donc une évolution très différente des autres années.

Si l'on scinde ces 12 années :

- ✓ la première période, de 2010 à 2015, comptabilise 210 personnes tuées ;
- ✓ la deuxième période, de 2016 à 2021 ; compte 195 personnes tuées.

Cela ne représente qu'une légère baisse de 7,7 % de la mortalité routière manchoise, malgré les deux années de crise sanitaire.

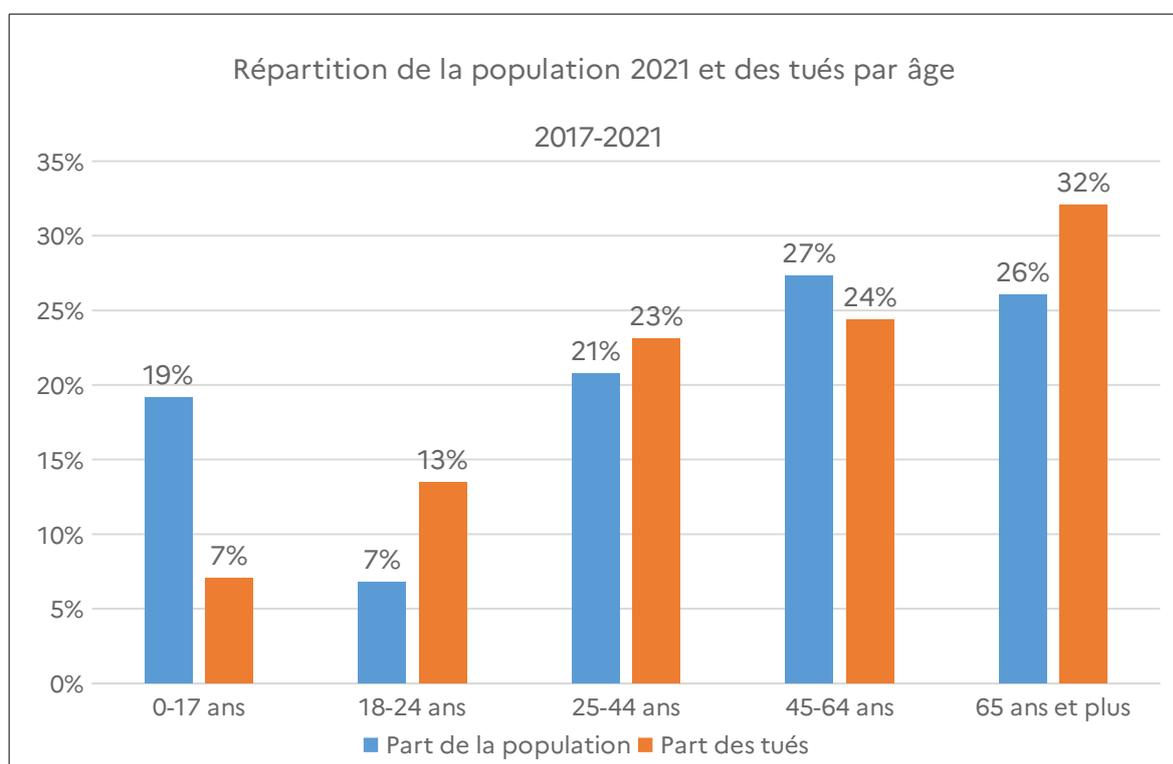
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison avec l'Indicateur Local de Sécurité Routière (ILSR) et au niveau national

Entre 2017 et 2021, 156 personnes ont été tuées sur les routes de la Manche.

	Moyenne des tués par département par an	Moyenne des tués par millions d'habitants par an
Manche	31	63
Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

La moyenne annuelle des personnes tuées dans la Manche se situe au-dessous de la moyenne constatée dans les départements ruraux.

- Répartition de la population par âge / répartition des tués par âge (2017-2021)

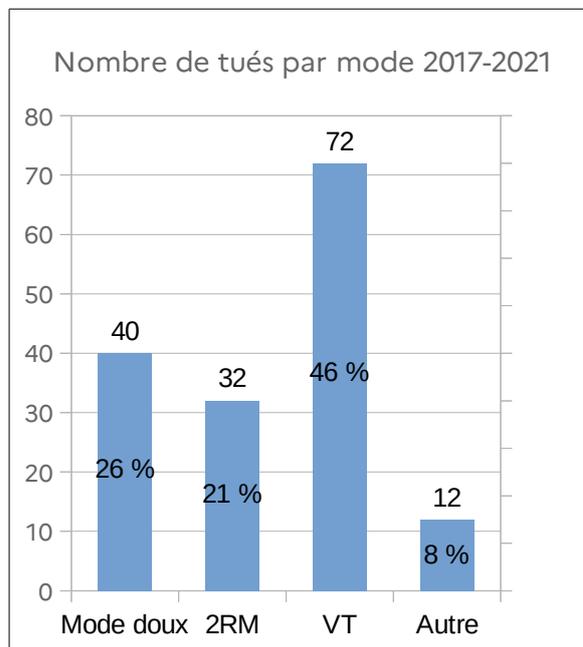


Les tranches d'âge « 18-24 ans » et « 65ans et + » sont particulièrement touchées par la mortalité routière et présentent un sur-risque de mortalité routière. En effet, les 18-24 ans représentent 7 % de la population manchoise, mais 13 % des tués sur la route.

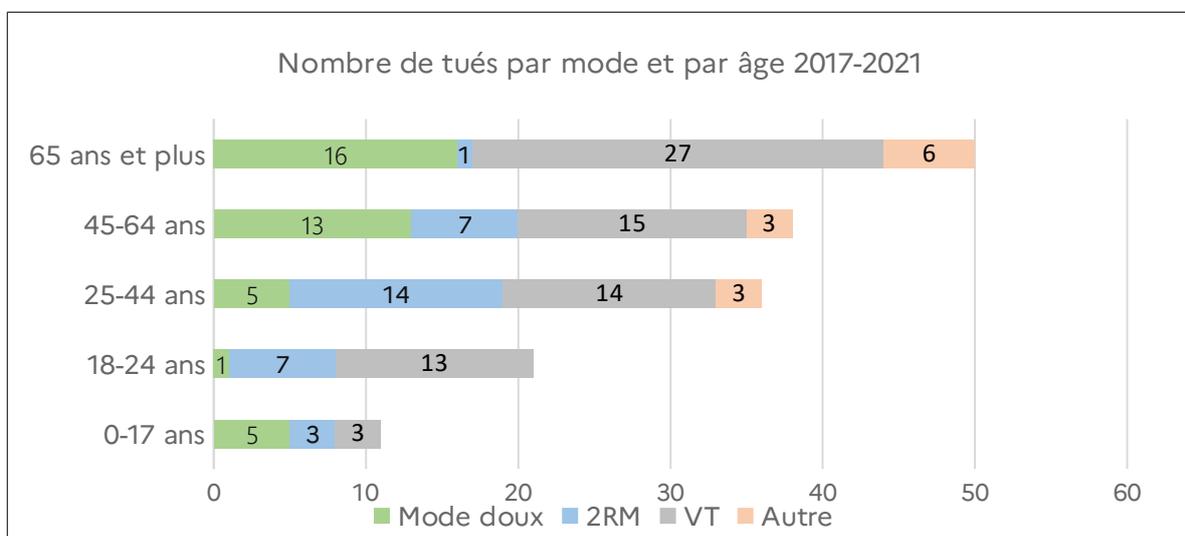
- Nombre de tués (2017-2021) par mode de transport

Le caractère rural du département et le faible taux d'offre de transport en commun incitent les usagers à se déplacer principalement en voiture.

Aussi, ce mode de transport reste le plus utilisé, ce qui en fait le mode de déplacement le plus représenté dans les accidents mortels.



- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021) :

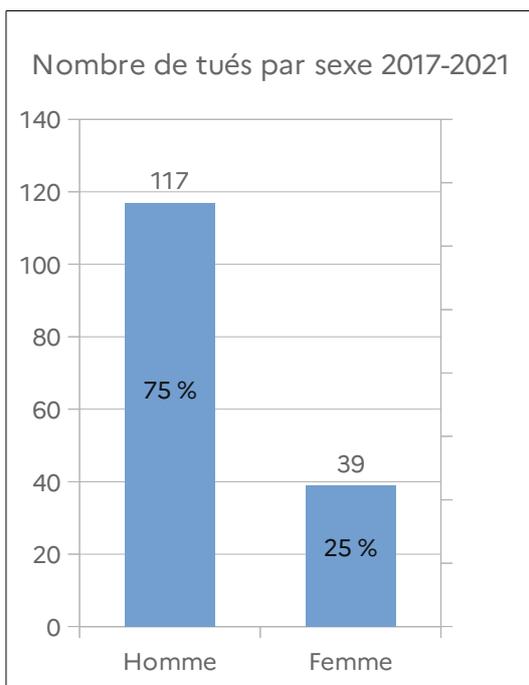


Quelle que soit la classe d'âge (à l'exception évidente des 0-17 ans), les déplacements en véhicule de tourisme représentent la plus grande partie de l'accidentalité routière. Cette donnée est cohérente avec l'usage de la route dans le département de la Manche : les véhicules de tourisme constituent le mode principal de déplacement.

Les modes de déplacement doux sont très présents chez les 65 ans et plus. Comme au niveau national, cela s'explique principalement par le nombre de piétons touchés.

L'accidentalité des 2RM concerne principalement les 25-44 ans mais également les 18-24 ans. En effet, les 25-44 ans représentent, certes, 2 fois plus de personnes tuées en deux-roues motrices (2RM) mais pour une classe d'âge représentant 3 fois plus d'années.

- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe

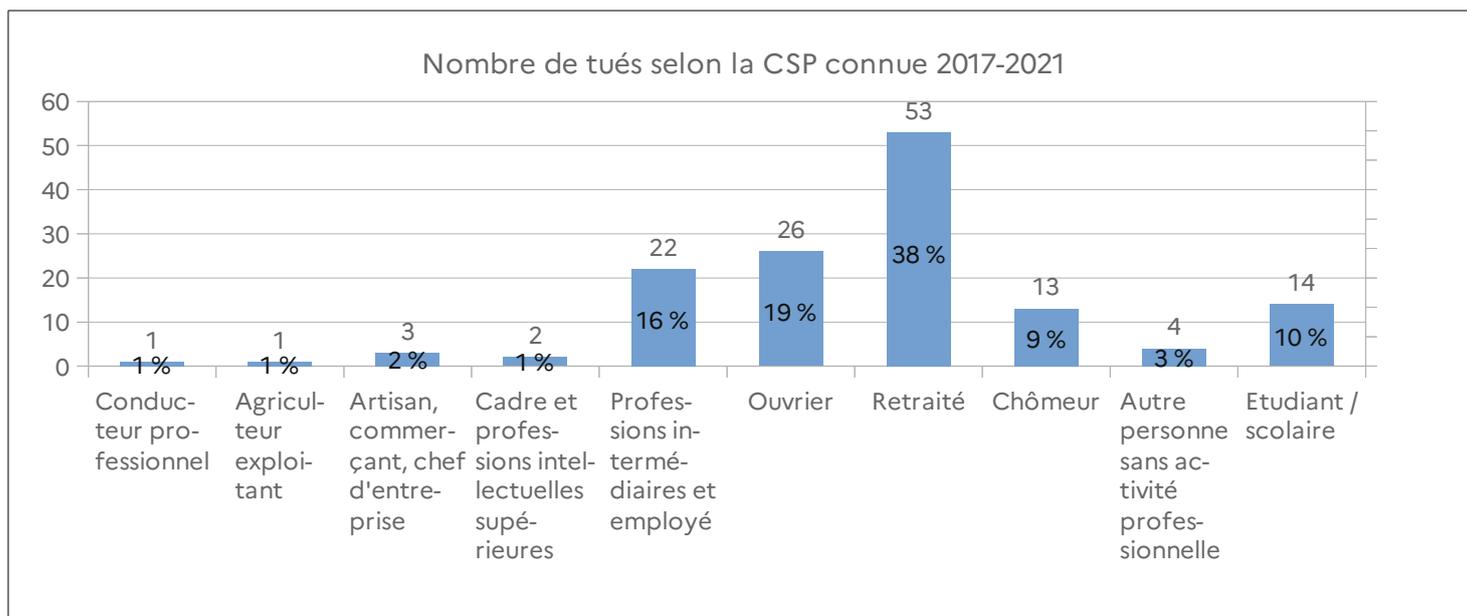


Les hommes représentent 75 % des personnes tuées sur les routes de la Manche, pour un nombre de kilomètres parcourus quasiment égal.

Sur les 117 hommes, 79 % sont conducteurs de véhicule et 8 % sont passagers.

Parmi les 39 femmes, 44 % sont conductrices de véhicule et 28 % sont passagères.

- Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle

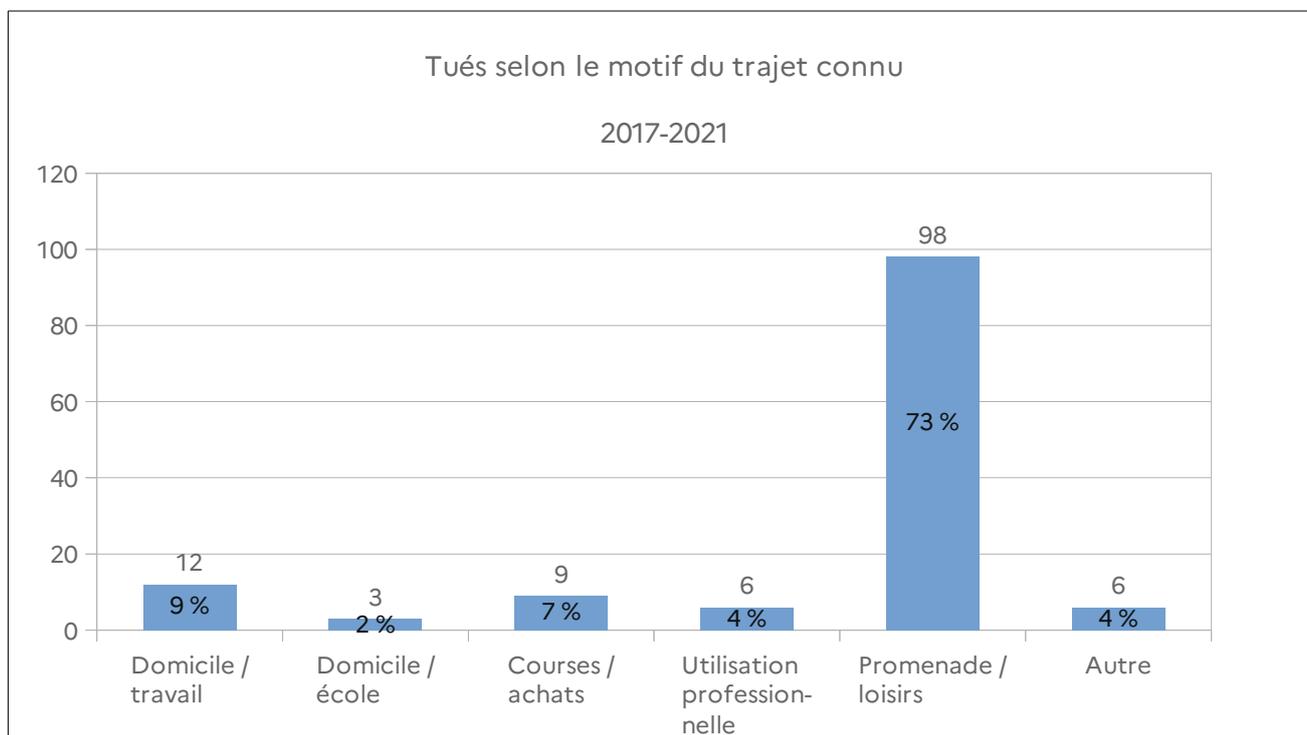


La catégorie socio-professionnelle est connue dans 87 % des accidents mortels survenus durant la période 2017-2021.

Parmi les catégories socio-professionnelles connues, les retraités sont les plus touchés par la mortalité sur les routes de la Manche avec 53 personnes tuées sur 139.

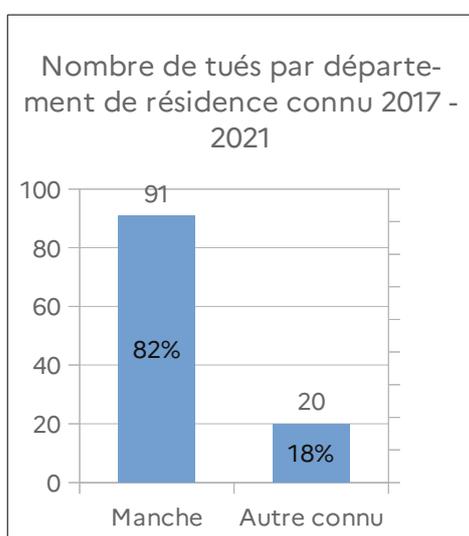
Les ouvriers représentent 19 % des tués, mais ne représentent que 14,6 % de la population manchoise. À l'inverse, les cadres représentent 5,1 % de la population mais uniquement 1 % des personnes tuées. Les professions intermédiaires et employés représentent 27,9 % de la population contre 16 % des tués.

- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet



Parmi les motifs de trajet connus (dans 86 % des cas), les trajets « promenade/loisirs » sont les plus représentés en accidents mortels avec 98 tués sur 134.

- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence

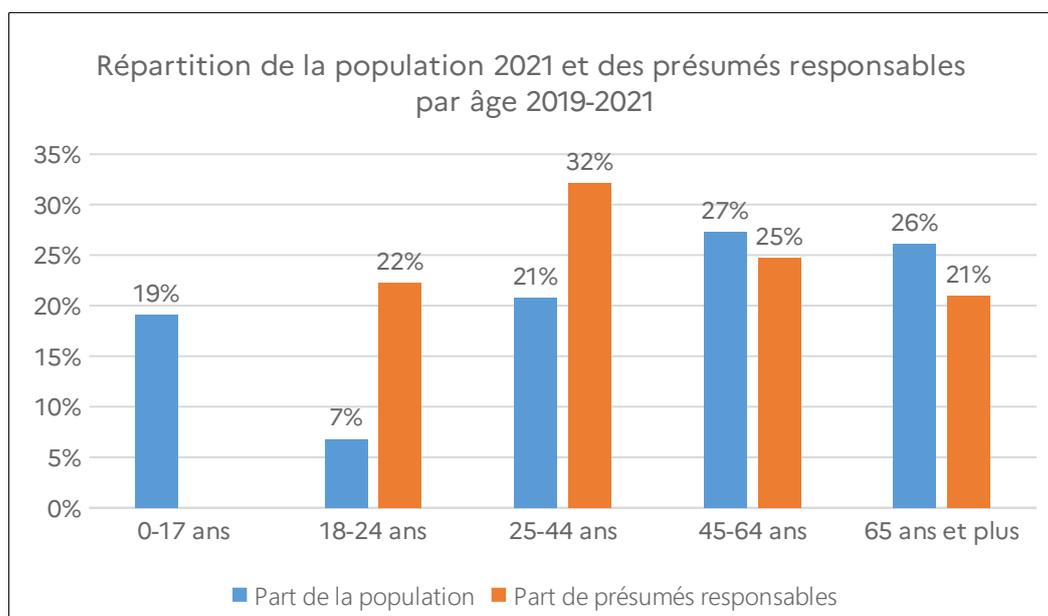


Le département de résidence est connu pour 71 % des personnes tuées.

Parmi ces 111 tués dont le département de résidence est connu et résidant en dehors de la Manche, 6 résident dans le Calvados, 5 habitent dans l'Ille-et-Vilaine, 3 dans le Nord et 2 en Seine-Maritime. Ce sont donc principalement les départements limitrophes.

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

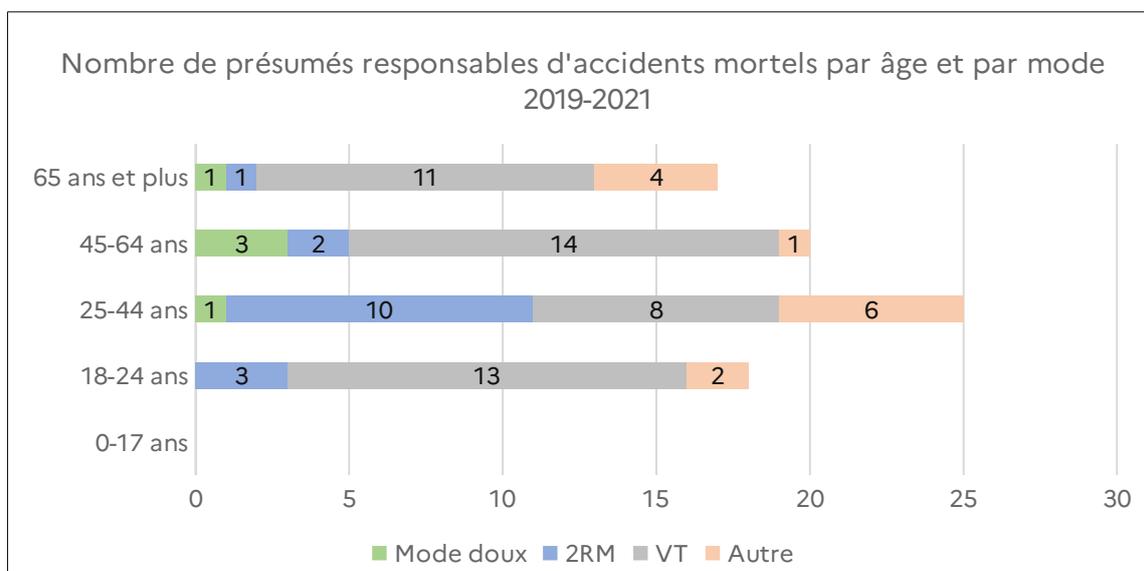
- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)



Sur la période 2019/2021, les tranches d'âge des 18-24 ans et 25-44 ans représentent 28 % de la population pour 54 % des responsables d'accidents mortels.

De nouveau, les 18-24 ans sont sur-représentés dans cette catégorie. Ils sont 3 fois plus nombreux que dans l'ensemble de la population.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

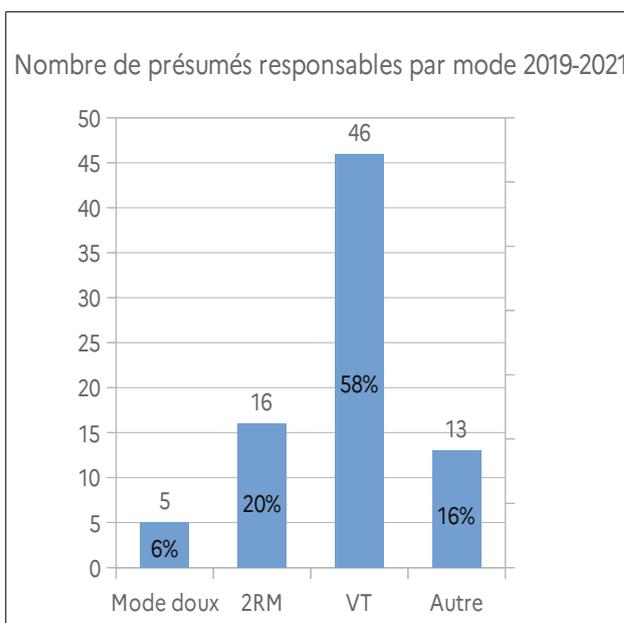


Chez les 18 à 24 ans, les 3 présumés responsables en 2RM circulaient tous en cyclomoteurs.

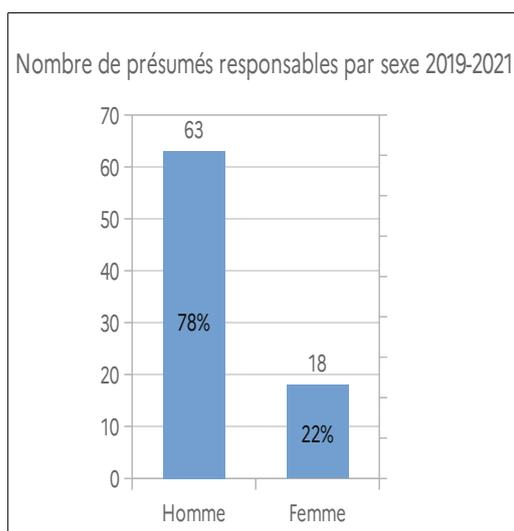
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode

Toujours en cohérence avec l'ensemble des déplacements du département, les présumés responsables d'accidents mortels sont majoritairement les conducteurs de véhicule de tourisme.

Dans la catégorie « autre », sont comptabilisés 6 véhicules utilitaires, 3 tracteurs agricoles, 3 poids lourds et 1 voiturette.

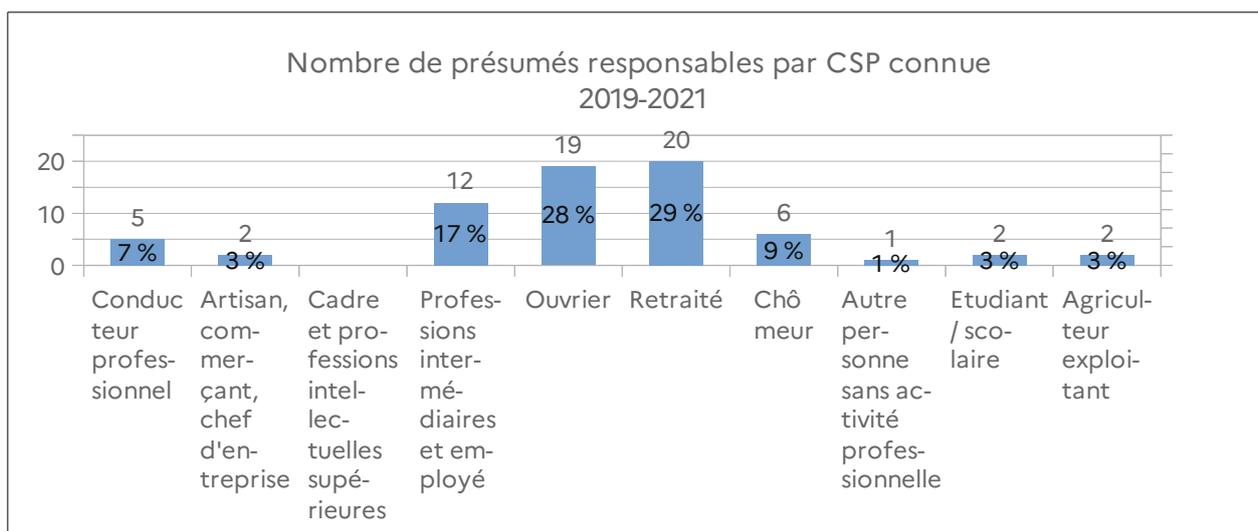


- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe



La différence femmes/hommes constatée pour les personnes tuées, est encore plus marquée lorsqu'on s'intéresse aux présumés responsables d'accidents mortels.

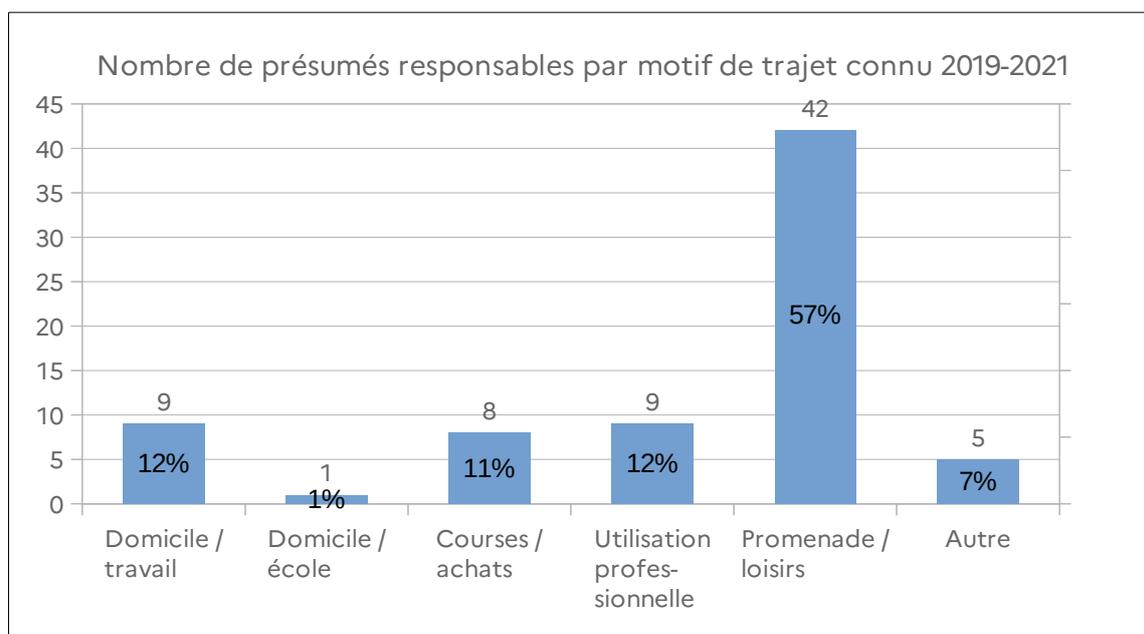
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la catégorie socio-professionnelle



La profession du présumé responsable est connue dans 85 % des accidents mortels.

La sur-représentation des ouvriers déjà constatée sur le nombre des personnes tuées est encore plus visible sur le nombre de présumés responsables : ils représentent 14,6 % de la population mais 28 % des présumés responsables. À l'inverse, les retraités représentent 34,8 % de la population mais uniquement 29 % des présumés responsables d'accidents mortels.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet

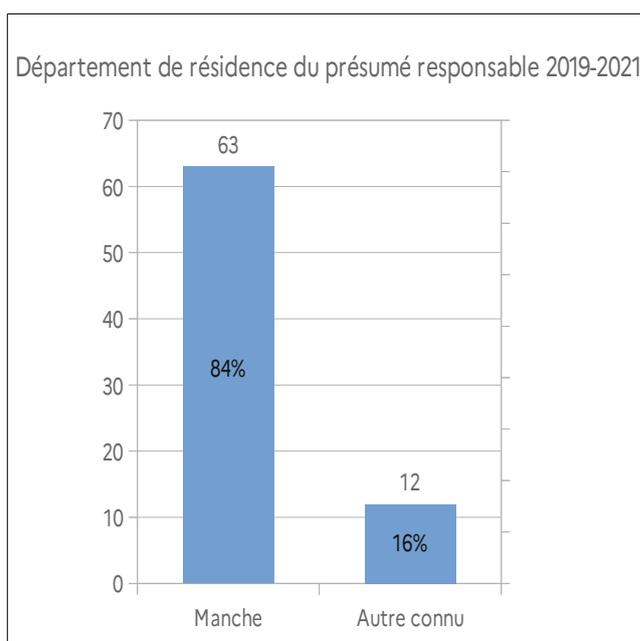


Le motif du trajet est inconnu dans 91 % des accidents mortels. Parmi ceux-ci, les trajets « Promenades/loisirs » sont toujours les plus nombreux.

- Nombre de présumés responsables (2019-2021) par département de résidence

Le département de résidence des présumés responsables est connu dans 93 % des cas.

Parmi les 81 présumés responsables dont le département de résidence est connu et résidant en dehors de la Manche, 3 résident dans le Calvados, 4 habitent dans l'Ille-et-Vilaine, 2 dans le Nord, 1 en Seine-Maritime et 1 dans les Côtes-d'Armor.



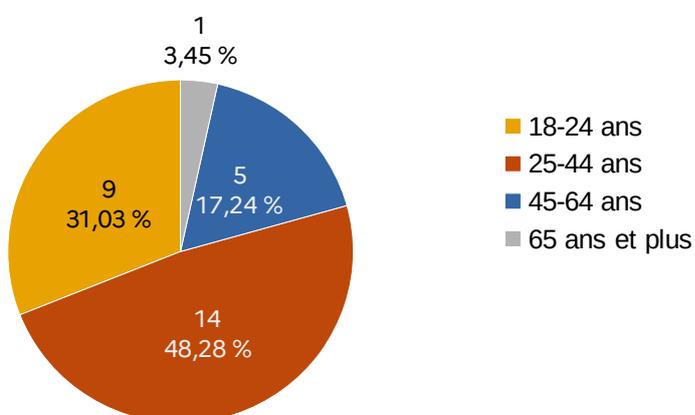
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	27	2	29
Alcool seul	16	1	17
Stupéfiant seul	3	0	3
Alcool et stupéfiant	1	0	1
Inattention – distracteurs	7	6	13
Non respect de la priorité	7	2	9
Malaise	8	3	11
Somnolence - fatigue	2	1	3
Médicaments	1	0	1
Contresens	2	1	3
Dépassement dangereux	2	2	4
Changement de file	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	3	0	3
Éblouissement	1	1	2
Autre cause	3	1	4
Cause indéterminée	2	0	2
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur	63	18	81

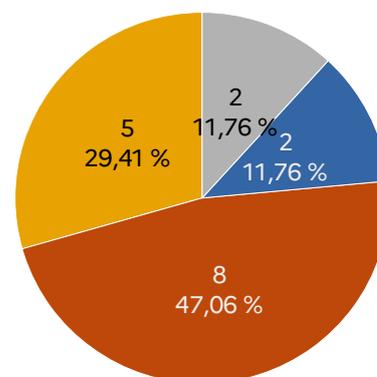
En 2021, au niveau national, chez les présumés responsables d'accident mortel, la vitesse est le principal facteur identifié pour près d'un tiers des cas.

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.

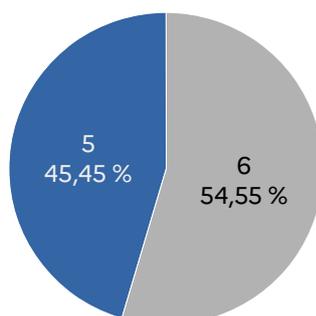
Vitesse excessive ou inadaptée



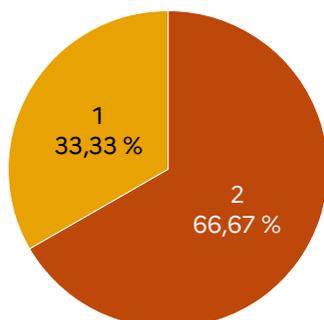
Alcool seul



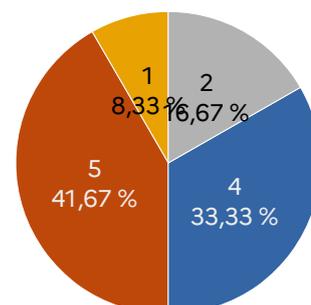
Malaise



Stupéfiant seul



inattention - téléphone



Le cumul des facteurs « alcool » et « stupéfiants » n'est présent que dans 1 seul accident. L'auteur présumé responsable est âgé entre 25 et 44 ans.

2.1.4. Risque routier professionnel

Les accidents routiers professionnels comprennent deux types d'accidents :

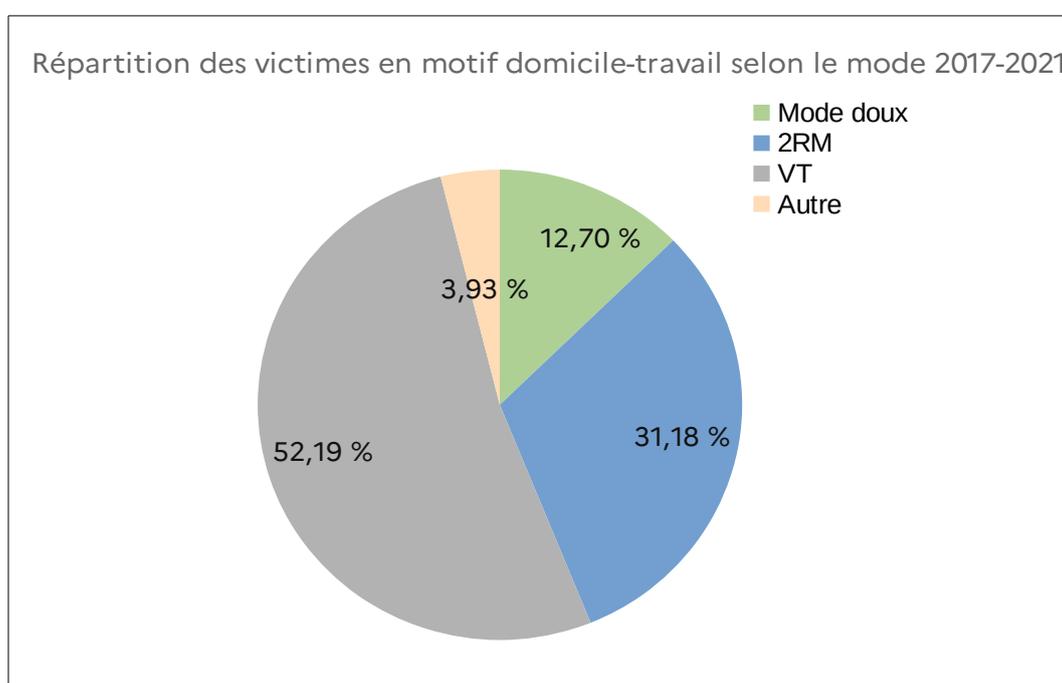
- Les accidents de trajets professionnel – Ils correspondent aux accidents routiers « missions », survenus dans l'exercice d'une mission professionnelle.
 - Les accidents de trajets domicile-travail – Ils correspondent aux accidents routiers « trajets » survenus lors du déplacement domicile-travail.
- Part modale pour les déplacements domicile-travail

Dans le département de la Manche, parmi les actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi :

Moyen de transport pour se rendre au travail, en 2019						
	pas de transport pour travail	marche à pied pour travail	vélo	deux-roues motorisé	voiture	transport en commun
Manche	5,8 %	5,5 %	1,4 %	1,5 %	83,1 %	2,7 %
Dept. ruraux	5,4 %	5,3 %	1,7 %	1,2 %	83,5 %	2,8 %
France	4,1 %	6,1 %	2,3 %	1,8 %	70,4 %	15,2 %

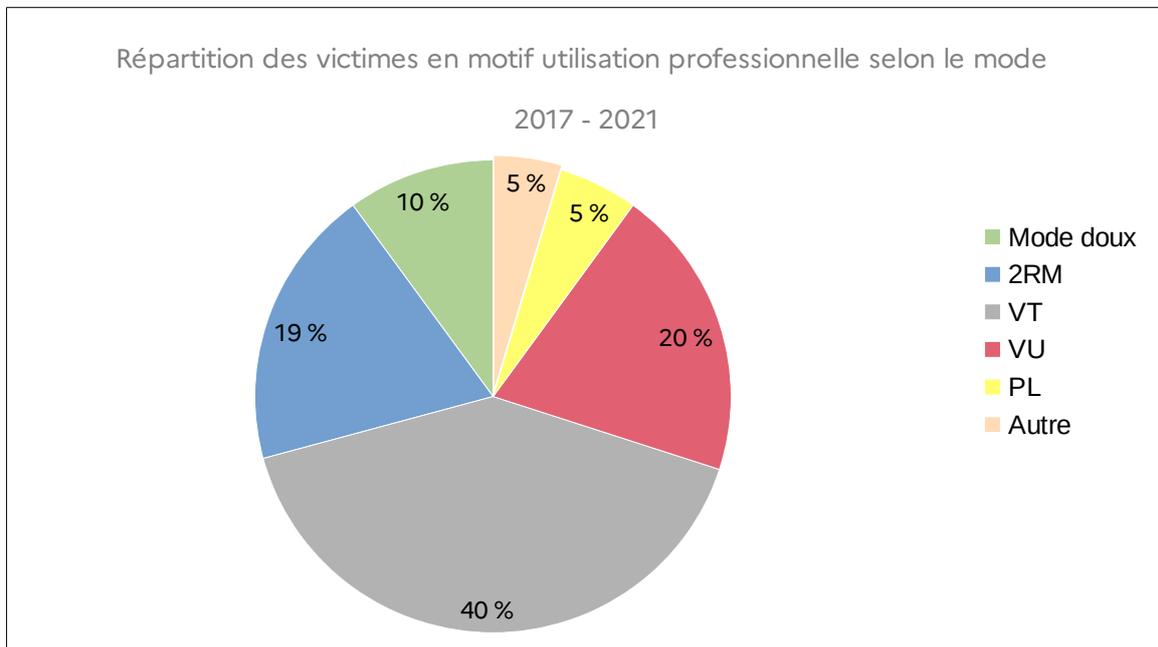
On dénombre 58 accidents mortels impliquant au moins un usager en domicile-travail ou trajet professionnel. Cela représente 61 personnes tuées, soit 39 % de l'ensemble des tués. Sur ces 61 personnes, 18 étaient elles-mêmes en trajet domicile-travail ou trajet professionnel.

- Répartition des victimes (tués + blessés) en domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)



Parmi le « mode doux », on note la progression des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) :

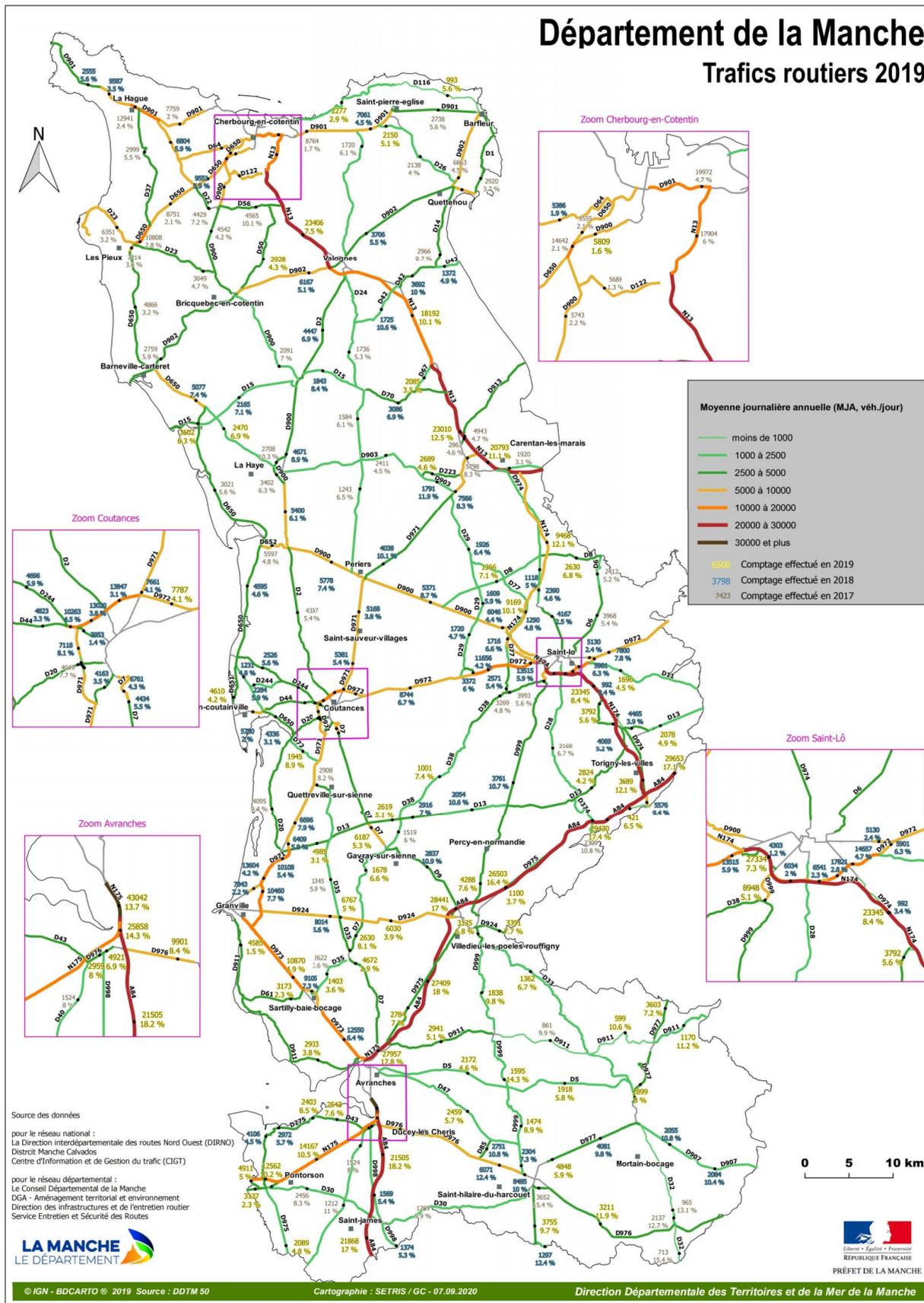
- aucun en 2017 et 2018
 - 1 pour chaque année 2019 et 2020
 - 4 en 2021
-
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)



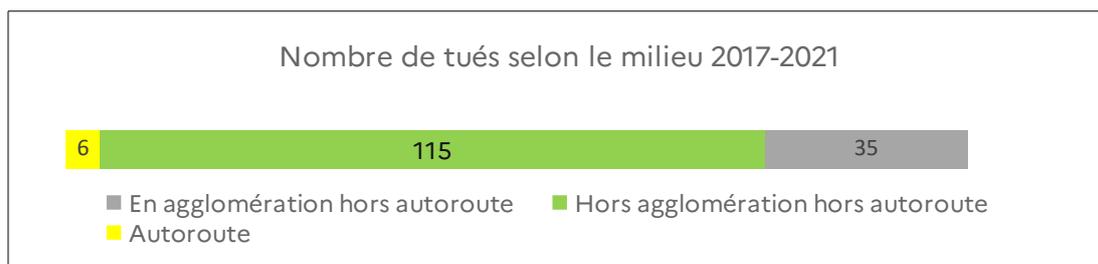
2.1.5. Réseau routier

Département de la Manche

Trafics routiers 2019

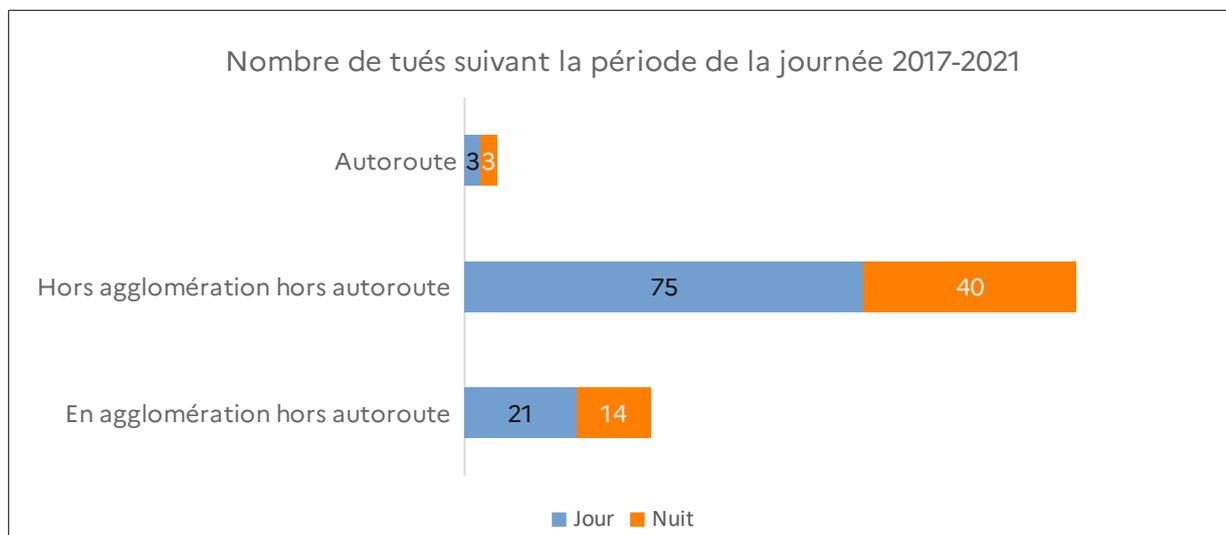


- Nombre de personnes tuées suivant le réseau routier (2017-2021)



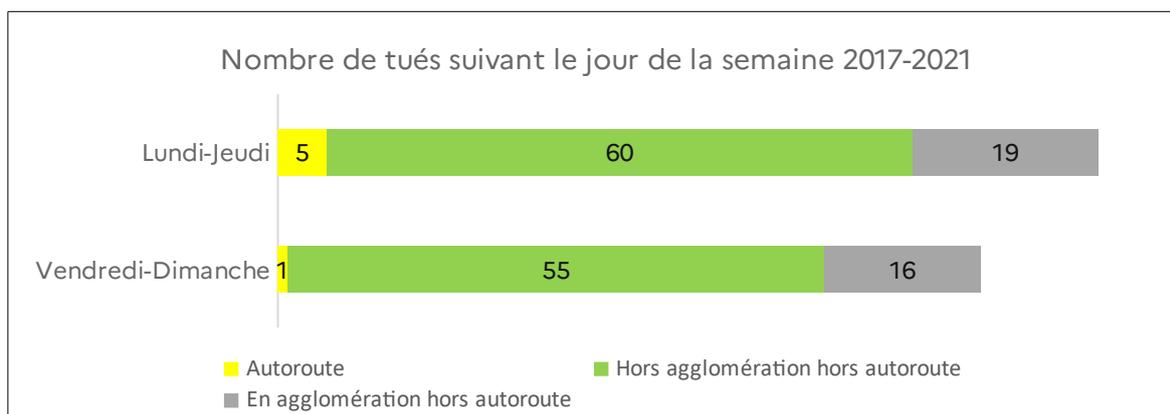
Le nombre de personnes tuées sur autoroute représente 3,8 % du nombre total alors que le réseau autoroutier ne représente que 0,41 % du réseau total du département.

- Nombre de personnes tuées le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)



Hors autoroute et hors agglomération, la période la plus accidentogène se situe entre 16h et 18h.

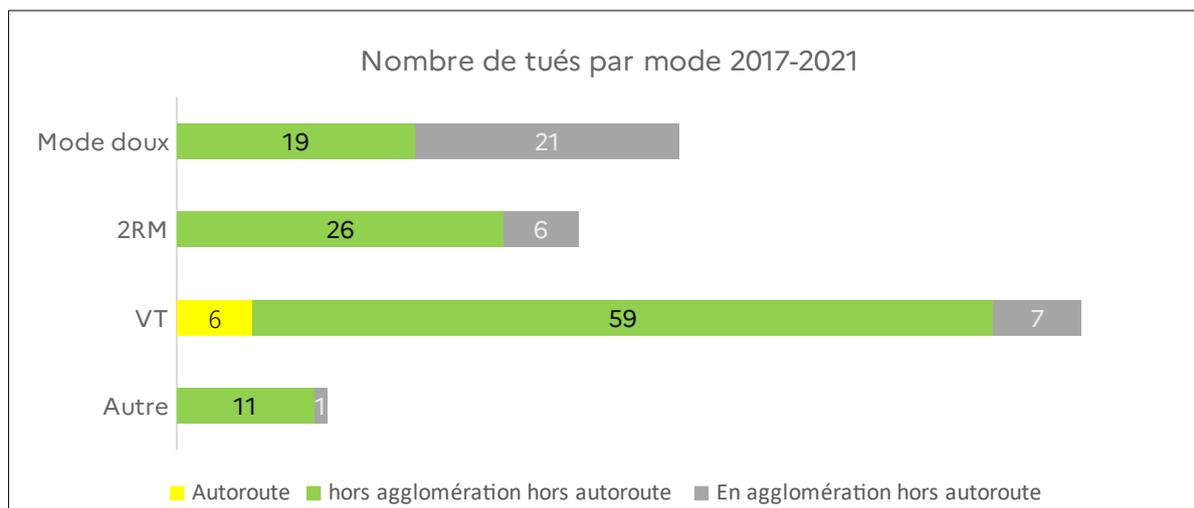
- Nombre de personnes tuées pour les jours lundi-jeudi et vendredi-dimanche selon le milieu (2017-2021)



Sur les 5 ans, hors agglomération et hors autoroute, le dimanche est le jour où le plus de personnes sont tuées sur les routes de la Manche (23 personnes).

En semaine, le mercredi est le plus impacté (20 personnes tuées).

- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



Les modes doux sont autant présents en agglomération qu'hors agglomération. Cependant, ce ne sont pas les mêmes usages. En agglomération, les personnes tuées sont principalement des piétons, tandis qu'hors agglomération ce sont principalement des cyclistes.

Parmi les modes de déplacement « autres », on dénombre, hors agglomération et hors autoroute, 5 véhicules utilitaires, 5 voitures et 1 tracteur agricole. En agglomération, il s'agit d'un véhicule utilitaire.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération, hors autoroute

2.2.1. Typologie des accidents

- Répartition des conflits selon les modes de déplacement des usagers présumés responsables hors agglomération (2017-2021)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		11	22	74	343	21	16	492
COLLISION AVEC								
Piéton								
Vélo		4						4
Cyclo			1	1	2			4
Moto			2	10	6	1		19
VT	22	35	47	74	405	12	16	613
VU	2	6	8	9	24	7	2	59
PL	1	2	3	3	19	2		30
TC					5	1		6
Autre	3	3	4	5	17	2	2	36
MULTI-COLLISION	1	14	3	9	90	6	2	125
TOTAL	29	75	90	185	911	52	38	1388
<i>Part de victimes</i>	2%	5%	6%	13%	66%	4%	3%	100%

La colonne de gauche liste les modes de déplacement des usagers présumés responsables des accidents. Les autres colonnes listent les modes de déplacement des usagers victimes de ces accidents.

La 1ère ligne désigne les accidents avec un seul véhicule, soit un total de 492 accidents.

Le bloc « collision avec » est consacré aux accidents avec 2 véhicules.

La ligne multi-collision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec plus de 2 véhicules.

Entre 2017 et 2021, 35 % des accidents ont eu lieu sans l'intervention de tiers. Ils représentent même 40 % des accidents en moto.

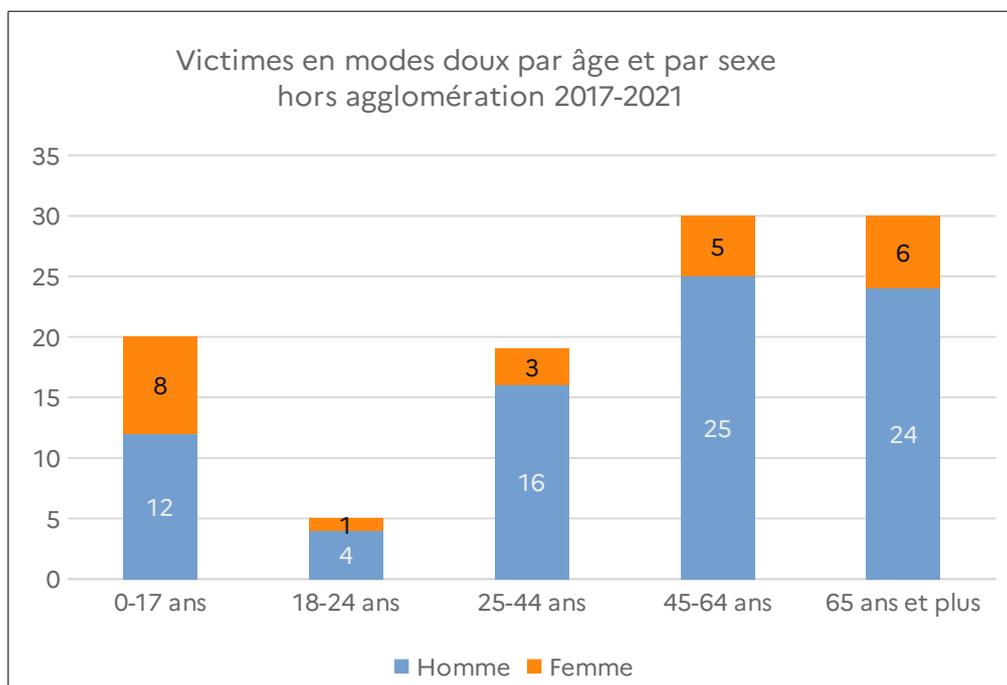
- Carte des accidents mortels hors agglomération (2017-2021)

Les accidents mortels du département de la Manche sont répartis de façon homogène sur le réseau structurant. Il n'y a pas de zones d'accumulation d'accidents mortels. Toutefois, la carte montre quelques zones de concentrations proche des agglomérations de Cherbourg, Saint-lô et Avranches.



2.2.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, engin de déplacement personnel motorisé sans motorisation -EDPsm-, engin de déplacement personnel motorisé -EDPm-, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)



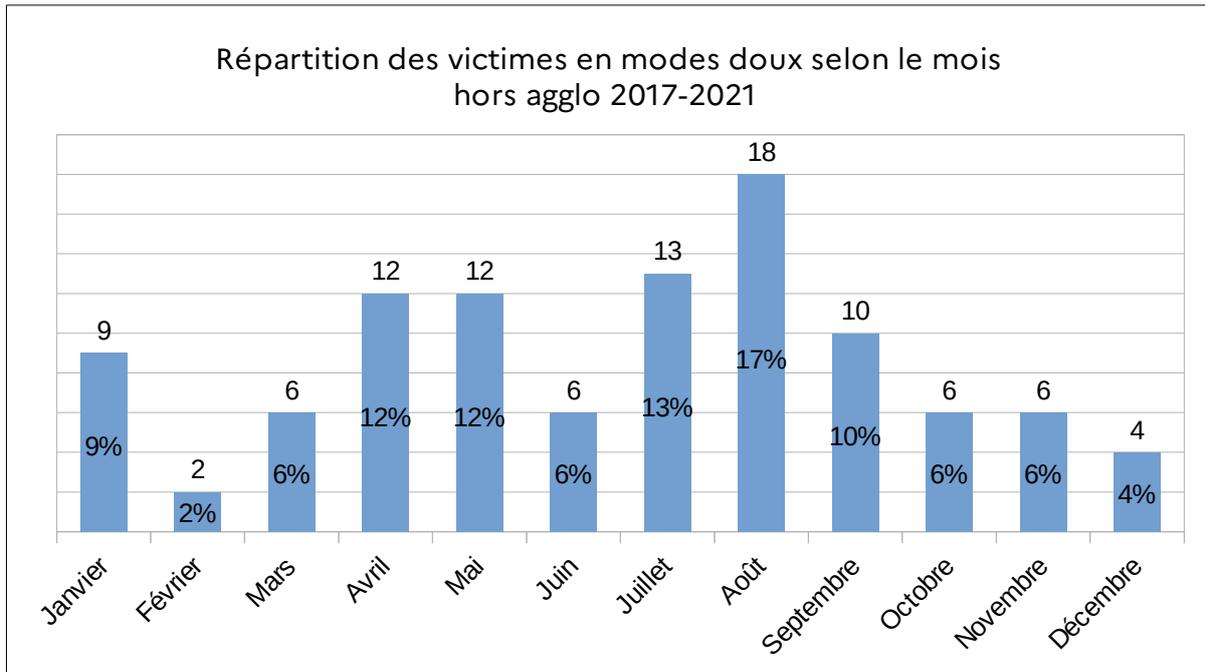
77 % des victimes d'accidents en modes doux hors agglomération sont des hommes. Parmi eux, 47 % ont 45 ans et plus.

Hors agglomération, le nombre de victimes en mode doux est de :

- 2017 : 18
- 2018 : 14
- 2019 : 19
- 2020 : 23
- 2021 : 30

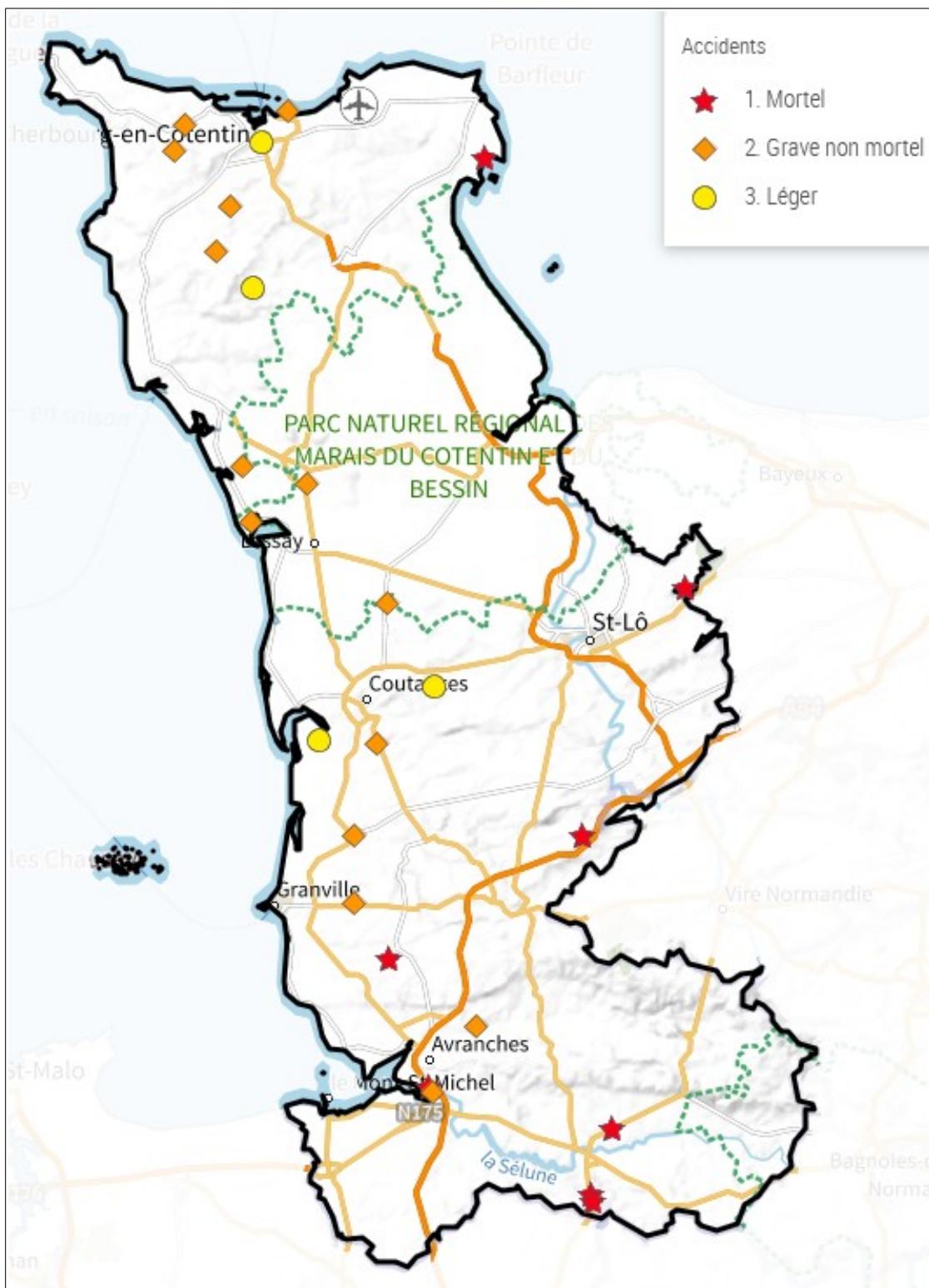
Entre 2019 et 2021, cela représente une évolution de + 58 %.

- Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



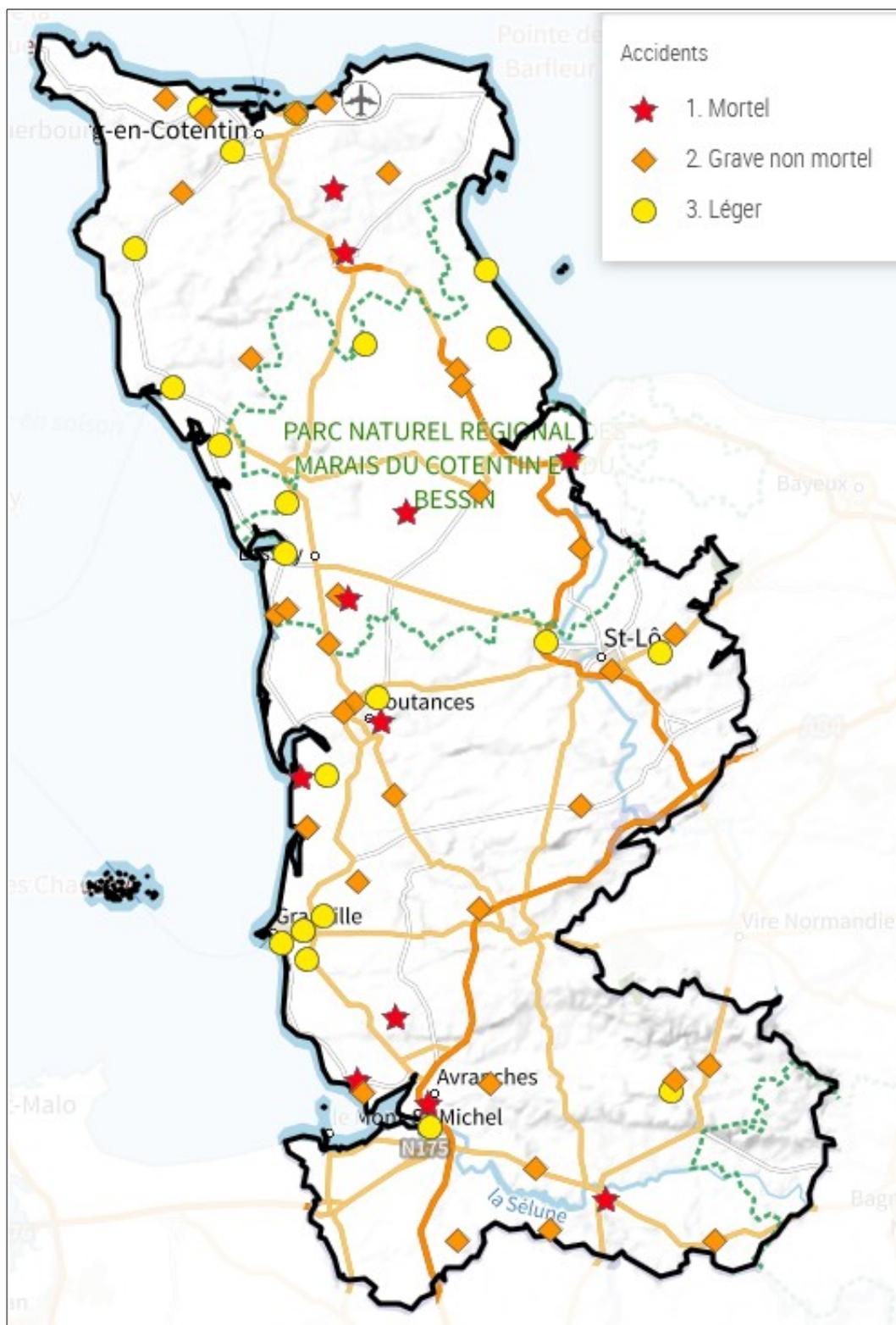
Hors agglomération, les victimes sont principalement nombreuses sur les mois de printemps/été.

- Carte hors agglomération piétons impliqués dans un accident corporel 2017-2021



Hors agglomération, aucun utilisateur d'un EDPnm n'est impliqué dans un accident depuis 2017.

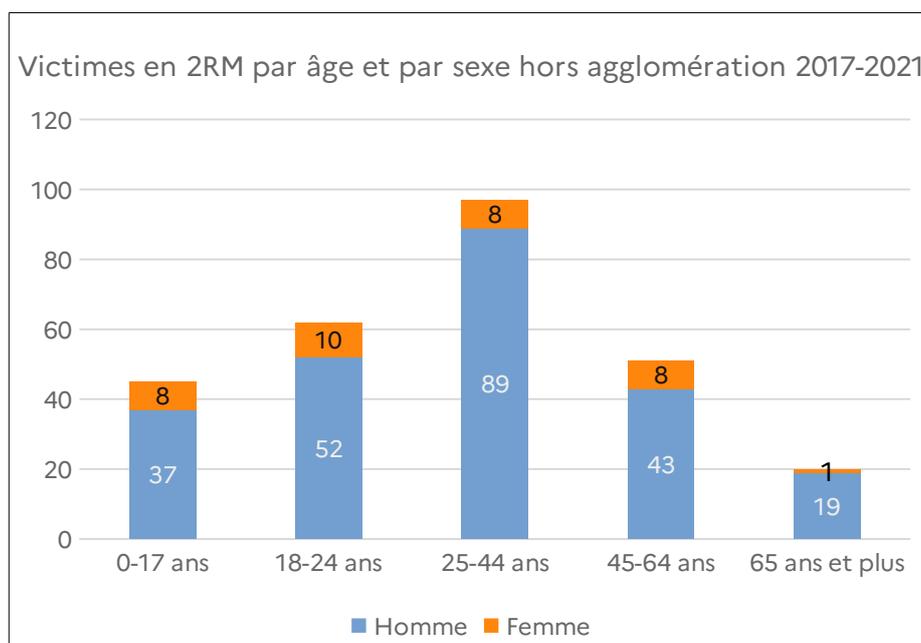
- Carte hors agglomération cyclistes impliqués dans un accident corporel 2017-2021



Hors agglomération, aucun utilisateur d'EDPM n'est impliqué dans un accident de la route depuis 2017.

2.2.3. Deux-roues motrices (2RM)

- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)



Parmi la tranche d'âge 25-44 ans, on dénombre :

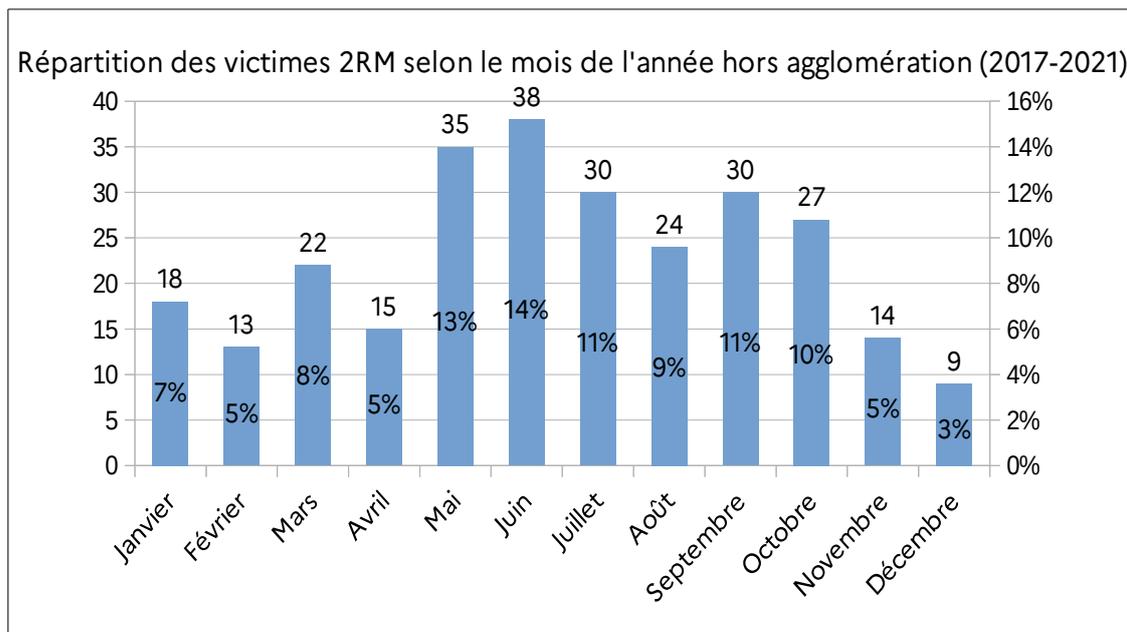
- 15 hommes et 2 femmes en cyclomoteur ;
- 11 hommes et 1 femme en moto légère ;
- 63 hommes et 5 femmes en moto lourde.

Entre 2017 et 2021, le nombre de victimes circulant hors agglomération en 2RM est :

- 2017 : 62 victimes
- 2018 : 55 victimes
- 2019 : 63 victimes
- 2020 : 63 victimes
- 2021 : 42 victimes

soit une progression de -32 %.

- Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



Le nombre de motocyclistes tués diminue en hiver puis remonte progressivement avec les beaux jours. En effet, l'utilisation de la motocyclette reste saisonnière.

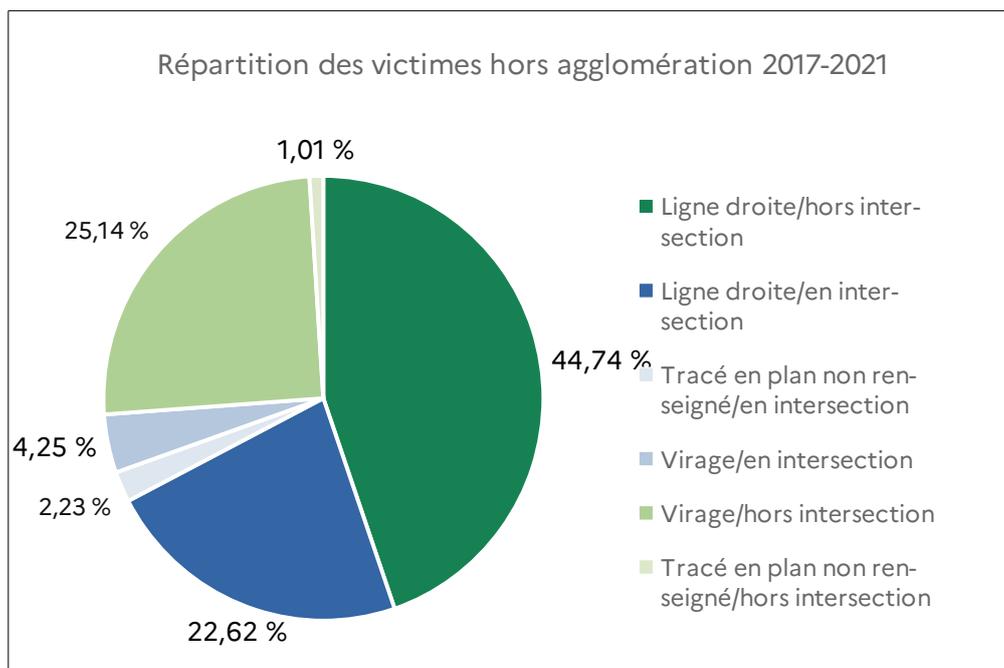
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident mortel



Durant la période 2017-2021, on compte 7 cyclomotoristes et 19 motocyclistes parmi les accidents mortels hors agglomération.

2.2.4. Facteurs spécifiques

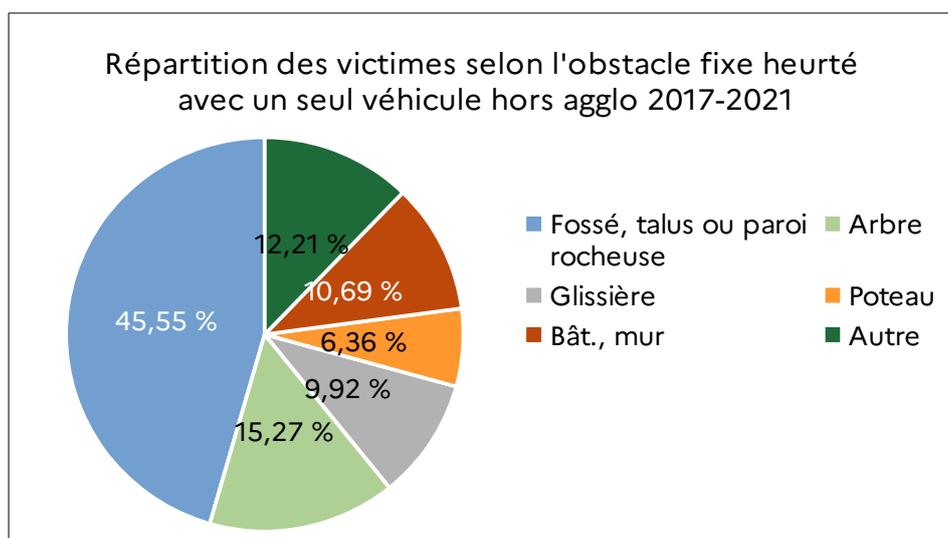
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)



Les victimes hors intersection représentent 71 % de l'ensemble des victimes. En ligne droite, elles en représentent 67 %.

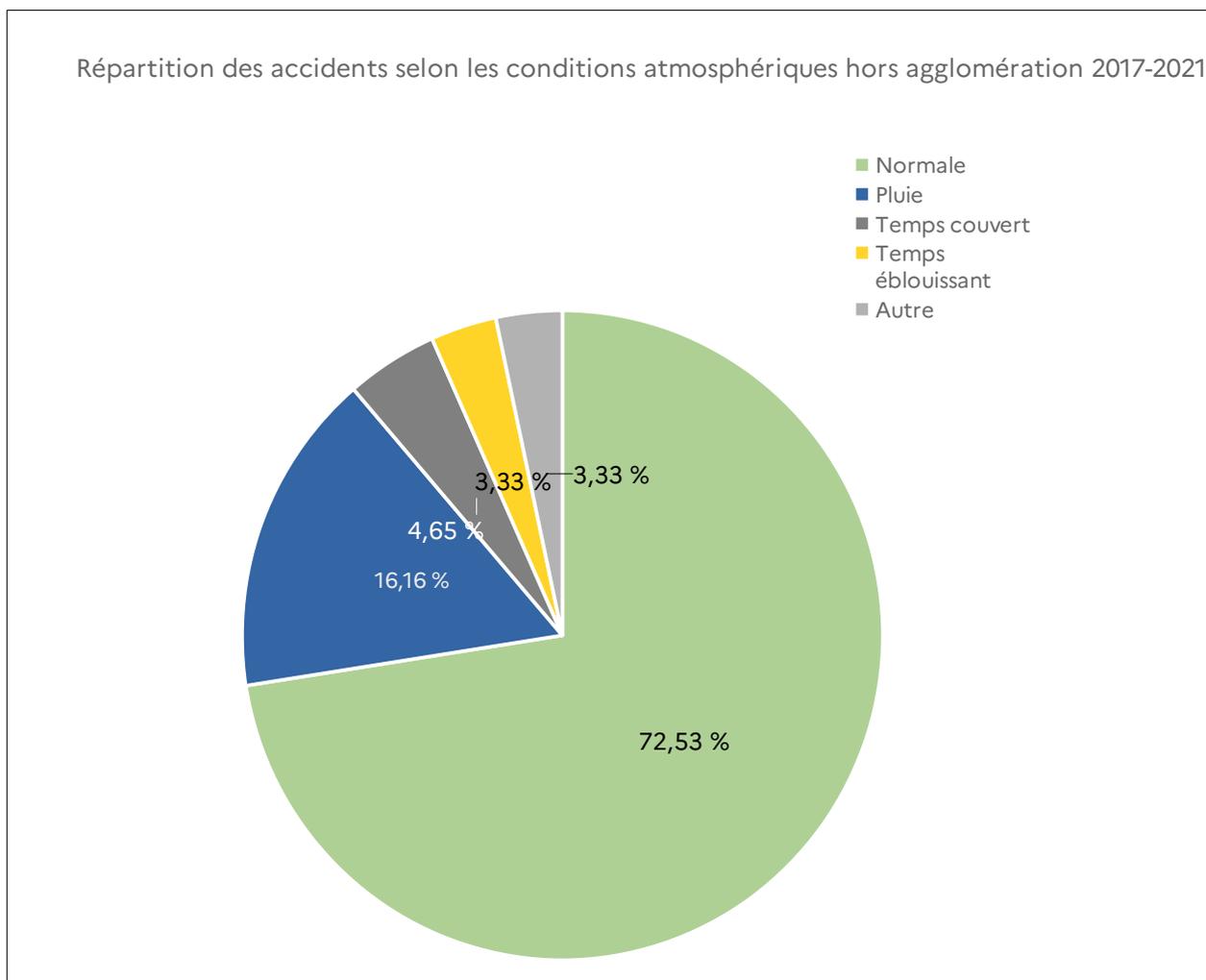
La majorité des accidents ont donc lieu en ligne droite et hors intersection (45 % des accidents avec les deux facteurs).

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)



46 % des victimes ont heurté un fossé, un talus ou une paroi rocheuse. Cela semble cohérent avec le nombre de victimes en ligne droite.

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)



Bien que les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité, la plupart des accidents corporels ont lieu dans des conditions normales.

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération, hors autoroute

2.3.1. Typologie des accidents

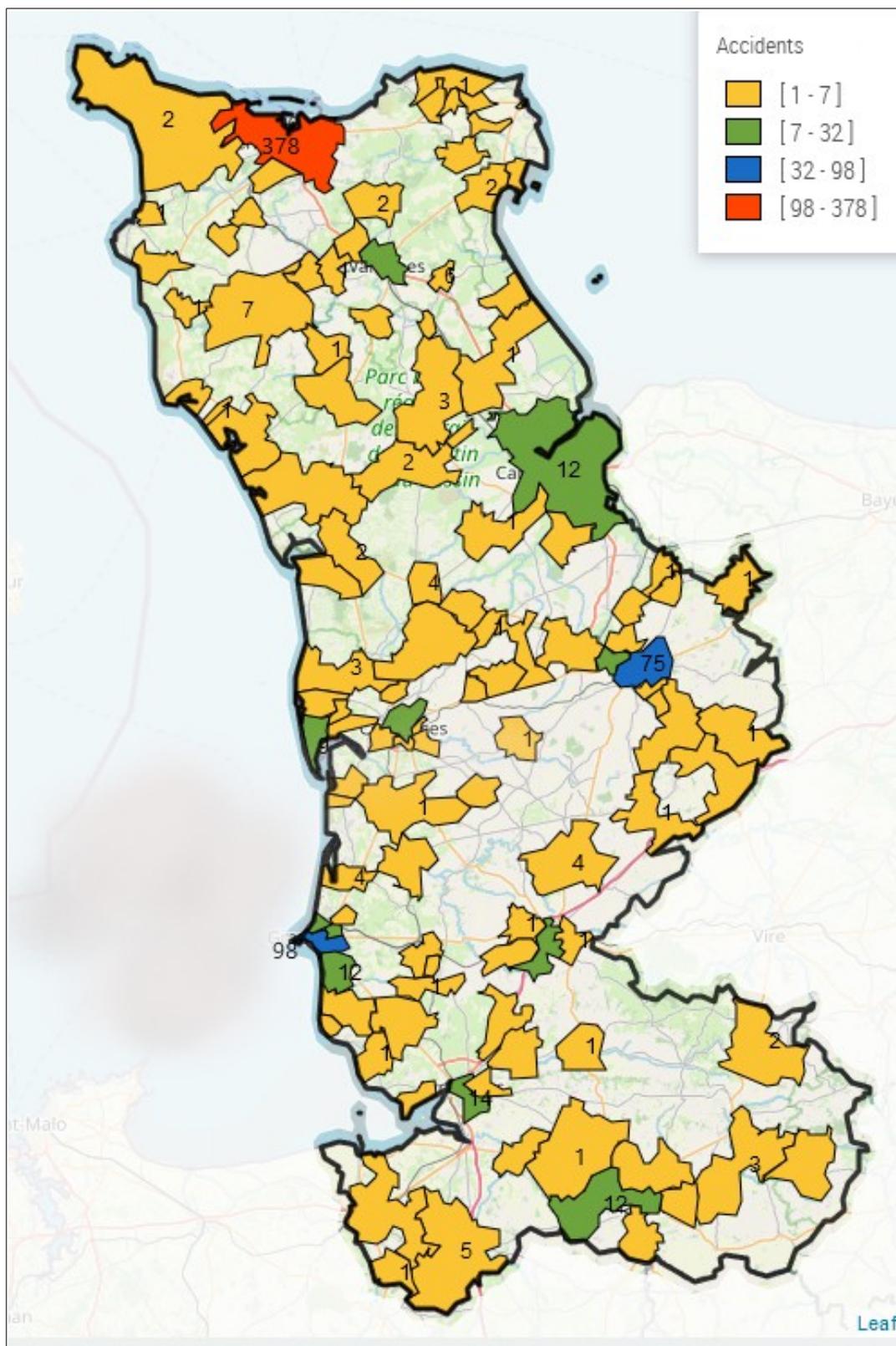
- Répartition des conflits selon les modes de déplacements des usagers présumés responsables en agglomération (2017-2021)

Qui tue + blesse qui ? En agglomération 2017-2021									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		12	70	40	161	10		5	298
COLLISION AVEC									
Piéton		3	3	1	6				13
Vélo	3	2	1		1				7
Cyclo	5	3	12	2		2			24
Moto	2		1	3	4				10
VT	241	94	163	86	235	6	6	7	838
VU	19	9	16	8	25	4	1	1	83
PL	4	1	2		4				11
TC	6	2	2	1	3	1			15
Autre	10	1	3	3	3				20
MULTICOLLISION	15	0	9	2	58	2			86
TOTAL	305	127	282	146	500	25	7	13	1405
<i>Part de victimes</i>	22%	9%	20%	10%	36%	2%	0%	1%	100%

La colonne de gauche liste les modes de déplacements des usagers présumés responsables des accidents. Les autres colonnes listent les modes de déplacements des usagers victimes de ces accidents.

En agglomération, la part des accidents sans tiers est moins importante qu'hors agglomération (21 % contre 35%). Les piétons sont victimes des autres usagers et principalement des véhicules de tourisme (79 % des accidents avec piétons).

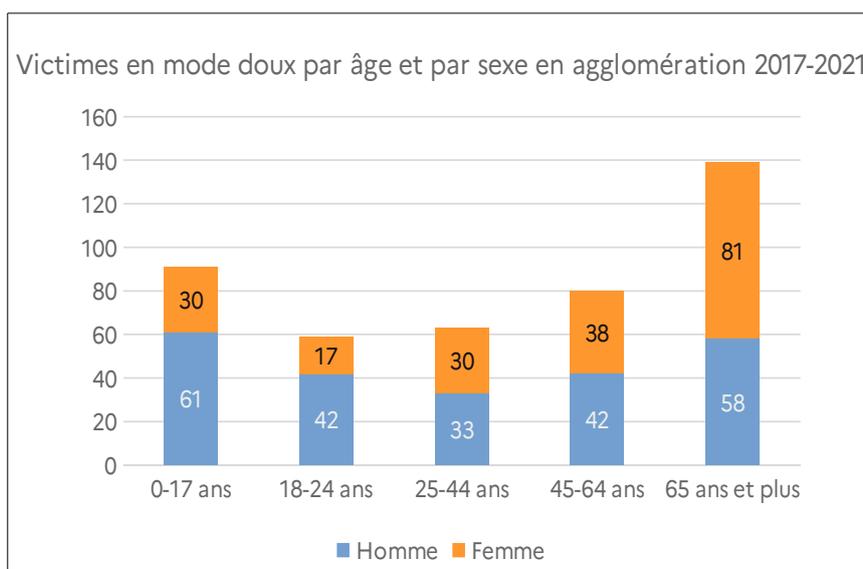
- Carte indiquant le nombre d'accidents corporels 2017-2021 par commune



Cherbourg-en-Cotentin est l'aire urbaine la plus importante de la Manche avec 78 549 habitants. Aussi, bien qu'elle regroupe 378 accidents, cela reste proportionnellement cohérent avec l'accidentalité des autres villes du département.

2.3.2. Modes doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

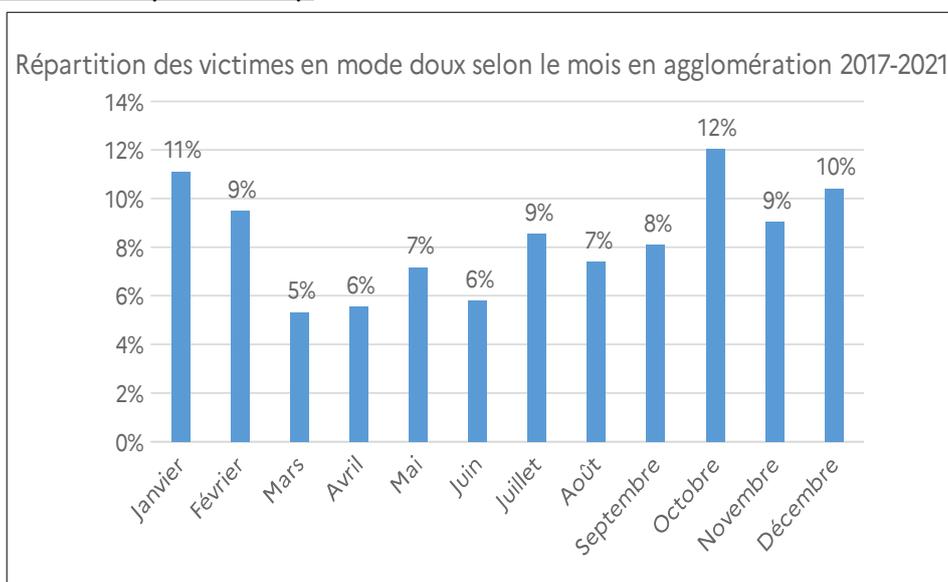


Le nombre de victimes en mode doux en agglomération :

- 2017 : 88 victimes
- 2018 : 104 victimes
- 2019 : 86 victimes
- 2020 : 71 victimes
- 2021 : 83 victimes

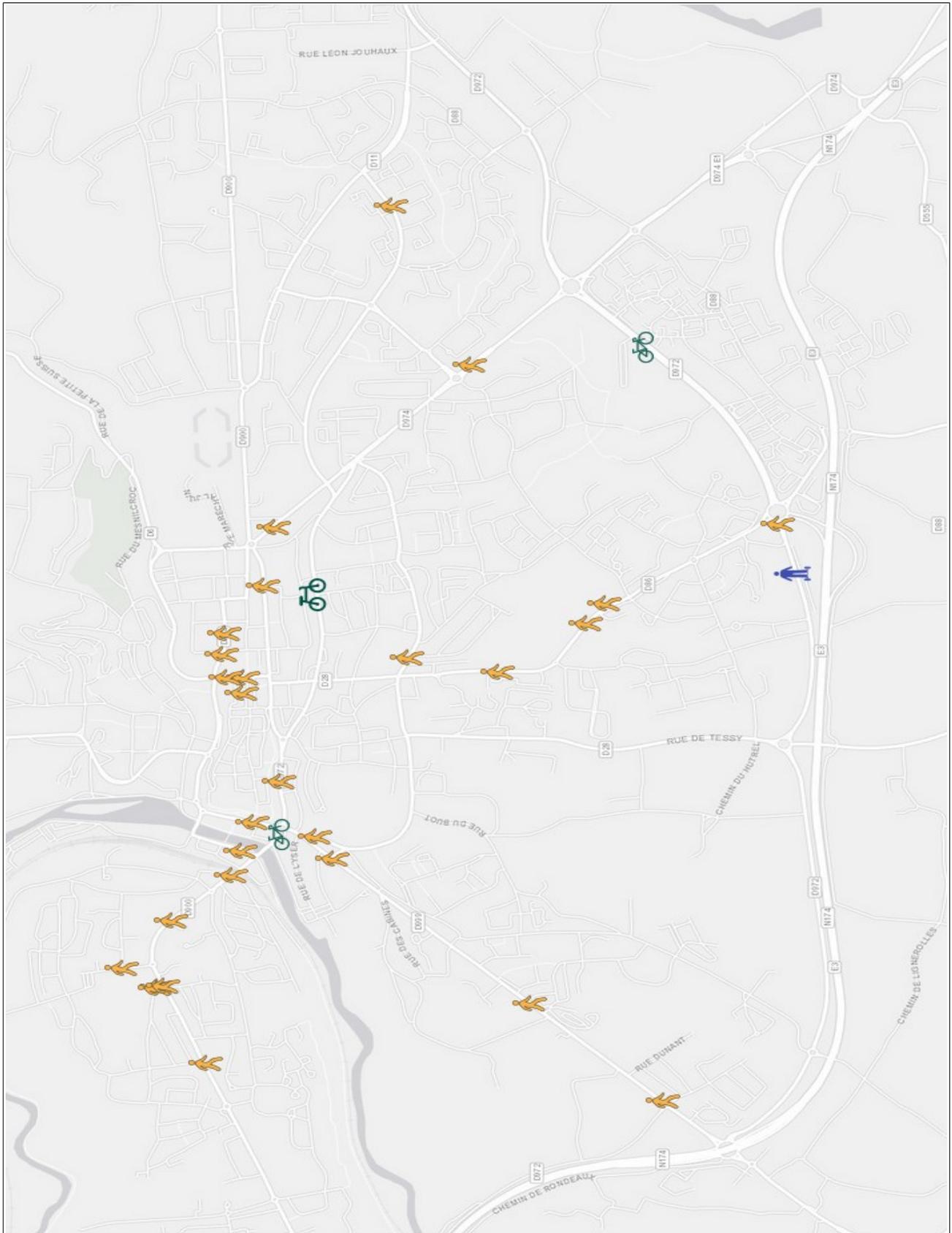
Entre 2019 et 2021, cela représente une évolution de – 3 %.

- Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

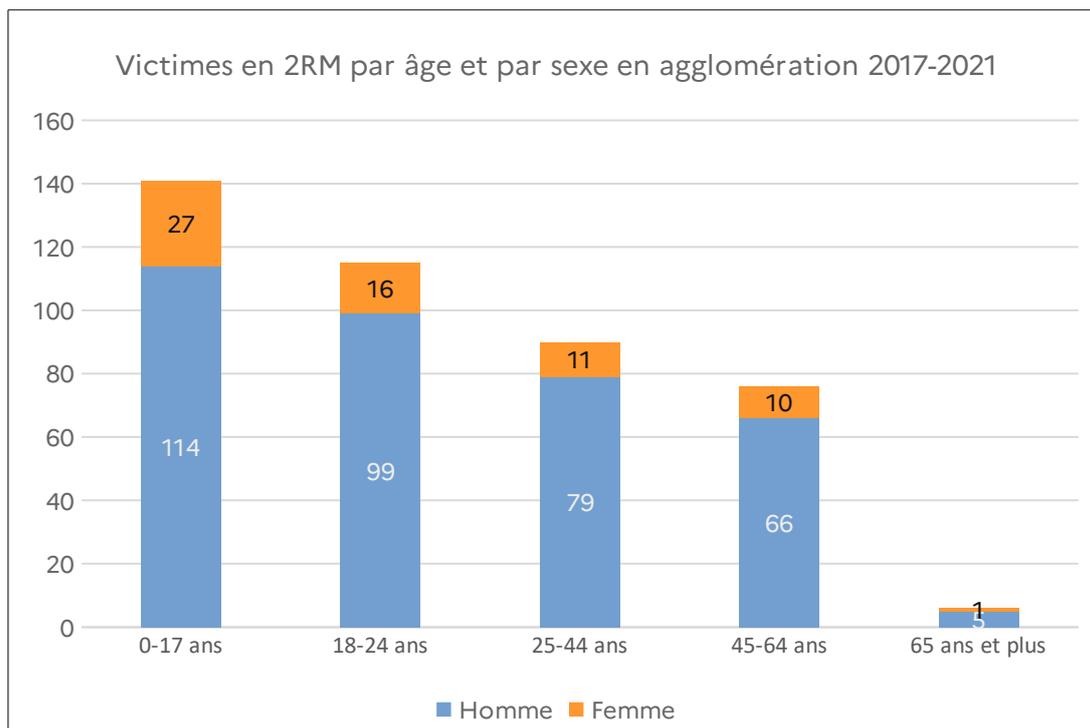


La période de l'hiver présente une accidentalité des modes de déplacement doux plus importante, notamment en raison du manque de visibilité.

Saint-Lô



- Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



Dans le département de la Manche, sur 428 victimes en 2RM en agglomération, 85 % sont des hommes.

Les conducteurs sont :

- 38 femmes ;
- 349 hommes.

Les passagers sont :

- 27 femmes ;
- 4 hommes.

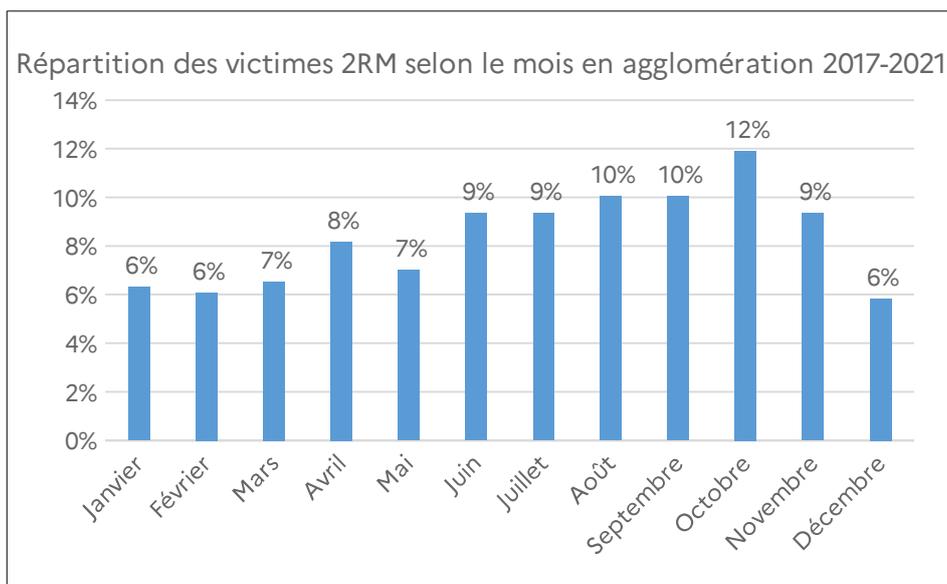
Les 0-24 ans sont les plus touchés puisqu'ils représentent 60 % des victimes.

Les victimes en 2RM en agglomération sont de :

- 2017 : 100 ;
- 2018 : 100 ;
- 2019 : 91 ;
- 2020 : 58 ;
- 2021 : 79.

Cela représente soit une évolution de -13 % entre 2019 et 2021.

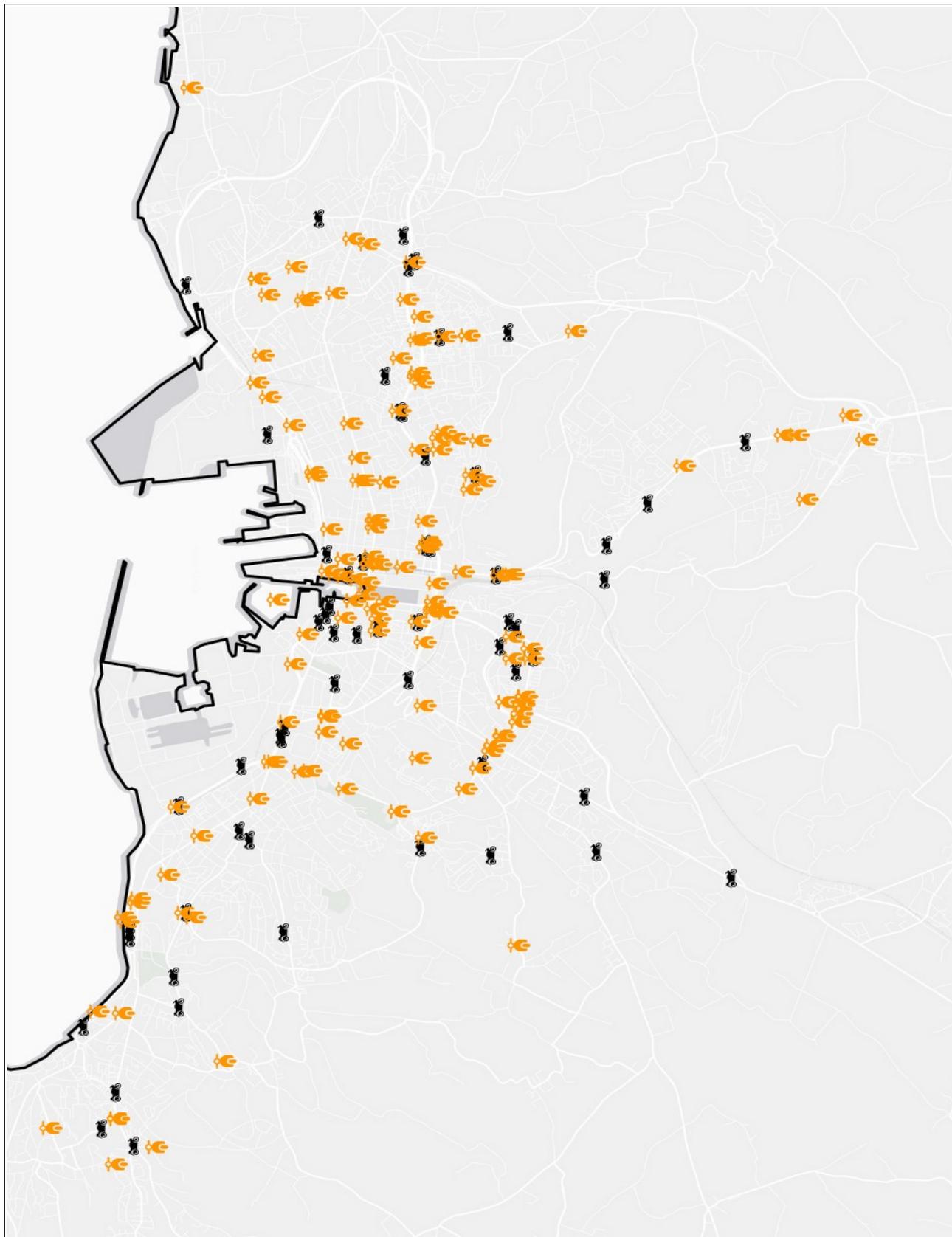
- Répartition des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



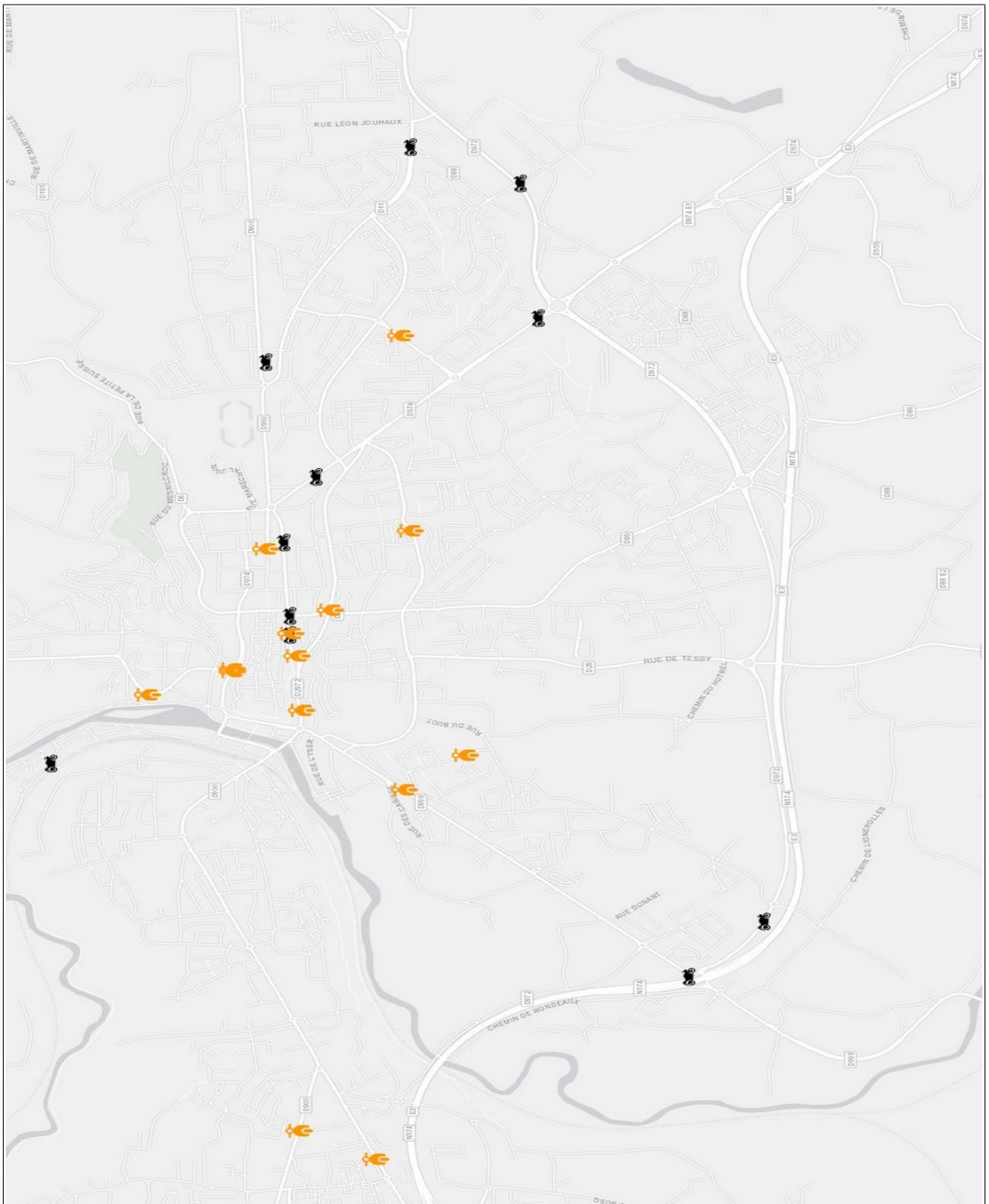
En agglomération, l'influence des beaux jours n'est pas visible comme hors agglomération. Au contraire, comme pour l'ensemble des usagers vulnérables, l'accidentalité des motards est légèrement plus élevée en automne, dans la période de transition entre la baisse de visibilité et le remisage du véhicule pour l'hiver.

- Cartes en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident

Cherbourg-en-Cotentin



Saint-Lô



2.3.3. Facteurs spécifiques en agglomération

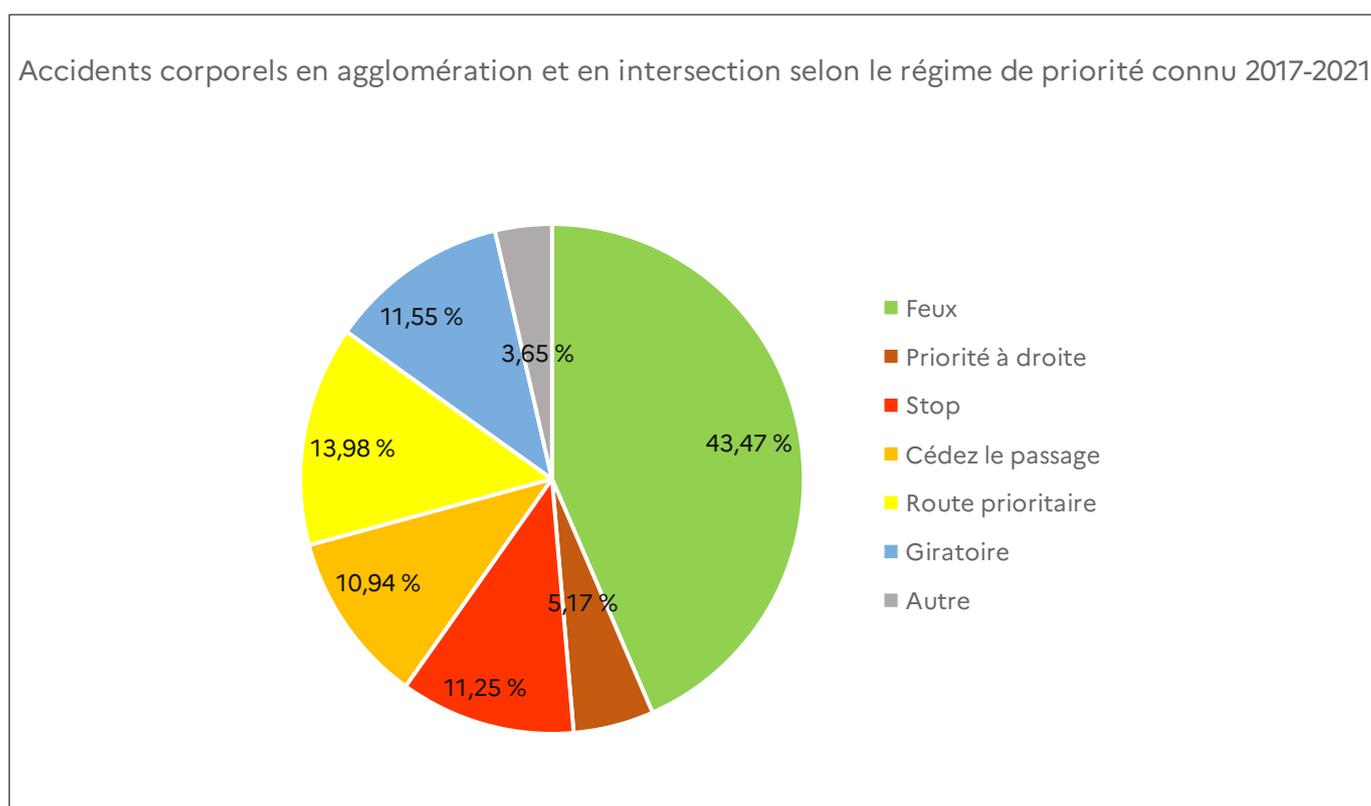
- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

Nombre d'accidents en intersection : 527

Nombre d'accidents hors intersection : 660

44 % des accidents en agglomération se sont donc produits en intersection et 56 % hors intersection.

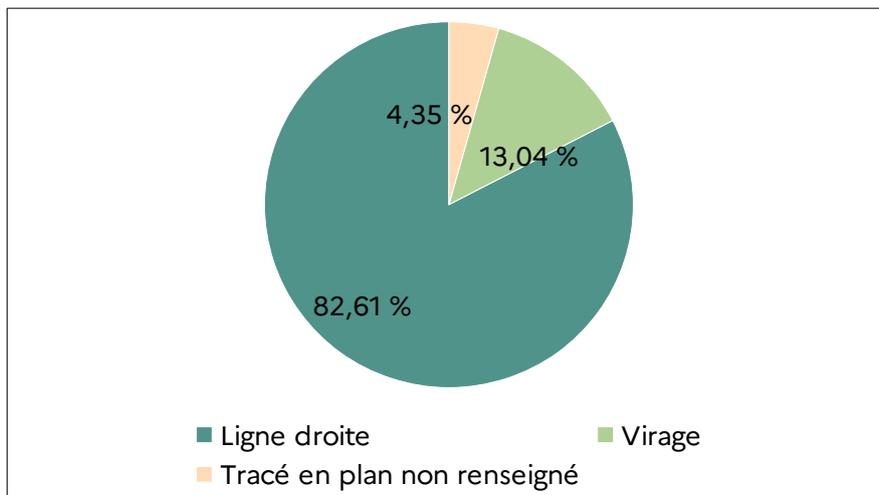
- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)



Concernant les accidents en intersections, celles régies par des feux tricolores sont les plus accidentogènes. Les priorités à droite, elles, ne représentent que 5 % de la part d'accident en intersections.

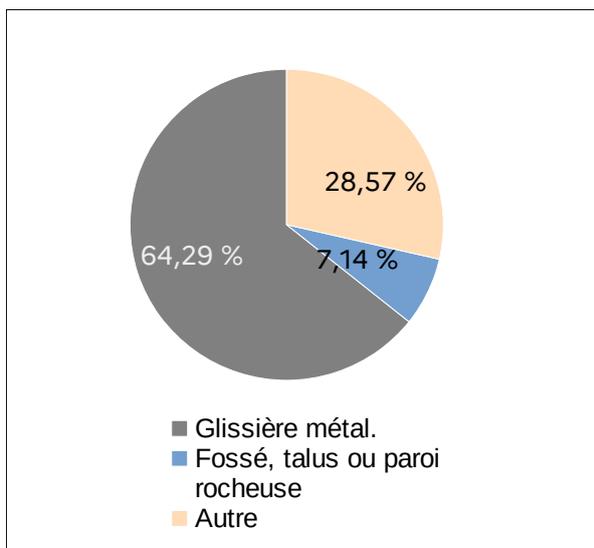
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute 2017-2021

- Répartition des victimes en ligne droite / virage sur autoroute



De façon cohérente à la typologie de la route, 83 % des accidents sur autoroute ont lieu en ligne droite.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté sur autoroute (accident avec véhicule seul et sans piéton)

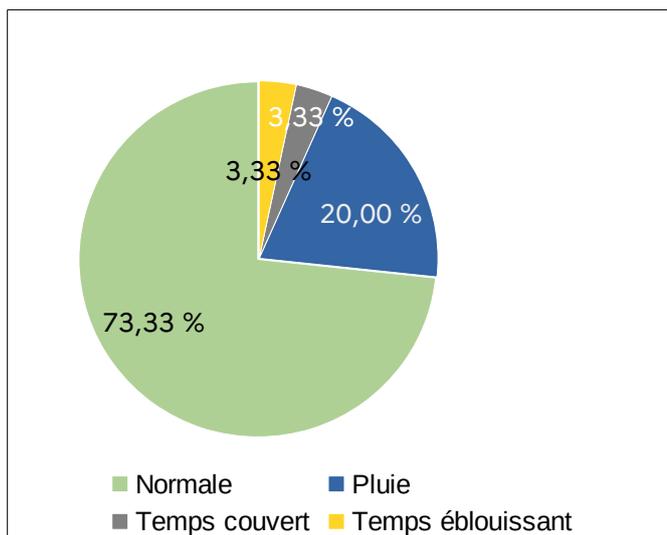


Les obstacles fixes heurtés sont principalement des glissières en métal. Les autres obstacles sont :

- Arbres : 2 victimes
- Signalisation verticale, Poste d'Appel d'Urgence : 1 victime
- Buse, tête d'aqueduc : 1 victime

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute

73 % des accidents corporels sur autoroute ont lieu dans des conditions atmosphériques normales.



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

Le 7 novembre 2017, le comité de pilotage du DGO 2018-2022 a été lancé par Monsieur le Directeur de cabinet de la Manche. Après une présentation des études d'enjeux réalisées par le CEREMA, les membres ont priorisé six enjeux pour les cinq années à venir :

- 4 enjeux nationaux :
 1. le risque routier professionnel ;
 2. la conduite après usage de substances psychoactives ;
 3. les jeunes ;
 4. les seniors.

- 2 enjeux locaux :
 1. les deux-roues motorisés,
 2. les usagers vulnérables (piétons, vélos, cyclos, motos, les deux-roues motorisés, quads non carrossés et les nouveaux modes de déplacement).

Un groupe de travail a été constitué pour chaque enjeu. Ces derniers avaient pour but d'en affiner la compréhension, d'identifier des gisements de progrès et de proposer des orientations d'actions.

En fonction de ces orientations, chaque année, un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière de la Manche (PDASR) a été élaboré. Le budget de ce plan permet :

- d'une part, de subventionner les partenaires souhaitant développer une action de sensibilisation au risque routier ;
- d'autre part, de financer les actions mis en œuvre par l'État, avec l'aide des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) dans le cadre du programme AGIR pour la sécurité routière.

Depuis 2018, le budget moyen de la coordination est de 61 538 euros.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR	40 350 €	68 090 €	69 125 €	76 524 €	53 600 €

Concernant, la mise en œuvre du programme AGIR, les sommes allouées peuvent être réparties par enjeux, mais correspondent également au budget de fonctionnement de la coordination sécurité routière. Les sommes indiquées dans le tableau suivant recouvrent notamment l'achat d'objets promotionnels, les frais de déplacement des IDSR et l'entretien du matériel.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « Tous enjeux »	19 014 €	17 894 €	21 414 €	29 604 €	11 438 €
	83 %	70 %	72 %	55 %	45 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43

En outre, toujours concernant le bilan de la coordination sécurité routière et afin d'en améliorer sa lisibilité, la plupart des actions menées ont été rattachées à un enjeu prioritaire. Cependant, cette précision n'a pas pu être possible sur l'ensemble des actions de prévention. Le total de chaque année peut ainsi dépasser les 100 %.

Enfin, de la même manière que pour l'analyse de l'accidentalité routière, la crise sanitaire de la COVID-19 a rendu les années 2020 et 2021 atypiques et difficilement comparables. Ce contexte et les biais qu'il est susceptible d'introduire, doivent être pris en considération.

3.1. Enjeu n° 1 – Le risque routier professionnel

Piloté par la CARSAT, et copiloté par le centre de gestion de la fonction publique territoriale de la Manche, le groupe de travail en charge du risque routier professionnel avait déterminé 8 priorités :

- **Priorité n°1** : Sensibiliser les intervenants et les usagers sur les risques liés aux chantiers et interventions sur le réseau routier ;
- **Priorité n°2** : informer les collectivités territoriales sur les bonnes pratiques en matière d'aménagement de la circulation dans les zones d'activité et lieux de travail ;
- **Priorité n°3** : Inciter les entreprises à la mise en place de Plan de Mobilité et Sécurité Durables ;
- **Priorité n°4** : Sensibiliser les employeurs et leurs salariés à la préparation de leur déplacement et promouvoir la pratique du co-voiturage dans le cadre des déplacements domicile – travail et professionnels ;
- **Priorité n°5** : Promouvoir la formation à la conduite (stages de perfectionnement) dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- **Priorité n°6** : Promouvoir la prise en compte du risque routier professionnel par les employeurs et leurs salariés dans le cadre d'action intra et inter-entreprises ;
- **Priorité n°7** : Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les centres de Formation des Apprentis (CFA) et les lycées professionnels ;
- **Priorité n°8** : Sensibiliser les employeurs et leurs salariés sur les risques liés à l'utilisation des dis-tracteurs au volant.

3.1.1. Bilan de la coordination sécurité routière

Peu d'actions relatives au risque routier professionnel ont été financées. En effet, très peu d'organismes partenaires ont répondu à l'appel à projets de l'État sur cet enjeu.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « RRP »	800 €	800 €	800 €	750 €	0 €
	5 %	2 %	2 %	3 %	0 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « RRP » financées	1	1	1	1	0
	4 %	4 %	4 %	4 %	0 %

Cependant, la coordination sécurité routière est intervenue en moyenne 8 fois par an sur cette thématique. En cohérence avec les priorités 6 et 7, les actions de prévention menées l'ont été le plus souvent au sein d'établissements d'enseignement professionnel et en entreprises.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « RRP »	1 000 €	1 500 €	1 750 €	4 000 €	4 000 €
	4 %	6 %	6 %	7 %	16 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « RRP » menées	12	8	4	5	10
	25 %	19 %	22 %	22 %	23 %

3.1.2. Bilan des partenaires

Le risque routier professionnel est un élément majeur de la prévention en entreprises. Cependant, l'ensemble des partenaires s'accorde pour constater les difficultés de mobilisation du monde du travail.

Entre 2018 et 2022, de nombreuses actions ont été réalisées par nos partenaires (CARSAT, MSA Côtes Normandes, SDIS, centre de gestion, Groupe FIM, CFA, assureurs...). Cependant, comme pour l'ensemble des enjeux, la pandémie de COVID 19 a mis un coup d'arrêt à de nombreuses initiatives, notamment concernant les actions inter-entreprises.

À noter qu'en lien avec le caractère rural du département, Groupama sensibilise largement à la circulation des engins agricoles.

Enfin, s'agissant plus spécifiquement de la CARSAT Normandie, bien que le contrat pluriannuel de gestion 2019-2022 n'inscrivait pas le risque routier professionnel comme action prioritaire, celle-ci a continué d'intervenir sur ce thème mais avec un niveau d'engagement plus relatif. Un nouveau contrat pluriannuel de gestion devrait intervenir en 2023 et faire ainsi évoluer ses priorités.

3.2. Enjeu n°2 – La conduite après usage de substances psychoactives

Le groupe de travail relatif à la conduite après usage de substances psychoactives, piloté par l'agence régionale de santé de Normandie et copiloté par l'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA) a fixé 6 orientations d'actions principales :

1. Mieux identifier les différents partenaires intervenant sur cette problématique.
2. Améliorer la connaissance des pratiques et des lieux d'alcoolisation dans le département mettre en place un « observatoire alcool » en lien avec la mise en œuvre du CIRDD (Centre d'information régional sur les drogues et les dépendances) :
 - Voir étude ARS sur enjeu tabac et y associer alcool ;
 - Communiquer sur les enquêtes OFDT (consommation des jeunes à 17 ans) ;
 - Communiquer sur les diagnostics « Addictions » de l'ARS.
3. Agir sur le comportement face à l'alcool et stupéfiants :
 - Poursuivre la prévention dans le champ scolaire public et privé et auprès des parents ;
 - Poursuivre les travaux sur les festivals ;
 - Travailler la prévention dans le milieu du travail.
4. Sensibiliser milieu associatif et élus :
 - Travailler avec les élus pour veiller au respect de la loi sur la vente et la consommation d'alcool ;
 - Responsabiliser les clubs et les associations sur la consommation de produits psychoactifs ;
 - Valoriser et communiquer sur le guide des festivals.
5. Développer les peines alternatives en lien avec le ministère de la justice.
6. Développer la coopération avec les forces de l'ordre sur la prévention :
 - Rappeler le dispositif de l'éthylotest anti démarrage ;
 - Renforcer les contrôles auprès des débits de boissons.

3.2.1. Bilan de la coordination sécurité routière

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « substances psychoactives »	500 €	2 000 €	1 544 €	750 €	800 €
	3 %	5 %	4 %	3 %	3 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « substances psychoactives » financées	1	2	1	1	1
	4 %	7 %	4 %	4 %	6 %

Peu d'actions relatives à la lutte contre la conduite après usage de substances psychoactives semblent subventionnées par les PDASR depuis 5 ans car seul un petit nombre d'entre elles portent sur cet enjeu à titre principal. En revanche, il est fréquemment abordé de façon transversale, notamment dans le cadre des actions concernant les jeunes.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « substances psychoactives »	2 361 €	4 403 €	1 081 €	1 642 €	5 367 €
	10 %	17 %	4 %	3 %	21 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « substances psychoactives » menées	12	7	8	5	13
	25 %	16 %	44 %	22 %	30 %

S'agissant des interventions ponctuelles menées par la coordination sécurité routière, elles sont assez nombreuses puisqu'en moyenne de 23 par an.

3.2.2. Bilan des partenaires

La plupart des orientations d'actions de cet enjeu n°2 ont pu être réalisées. Notamment, avec la création du Pôle de Prévention Compétent en Addictologie (PPCA) fin 2018, et son animation par Addictions France. De cette façon, les membres du COTECH du PPCA ont terminé la réalisation du guide des festivals début 2022.

De nombreuses peines alternatives ont été développées, notamment avec l'Association Départementale pour l'Education et la Sécurité routière (ADESR) et l'Association de Contrôle Judiciaire et de Médiation (ACJM).

S'agissant de l'éthylotest anti-démarrage (EAD), celui-ci a été mis en place au 1^{er} janvier 2019 dans la Manche. En quatre ans, ce sont 1 168 décisions qui ont été prises, mais seulement 423 EAD installés.

De façon générale, les orientations 3 et 4, relatives à la sensibilisation du public ont été largement travaillées par nos partenaires. En effet, peu d'actions de prévention ont été réalisées sans une attention portée aux substances psychoactives.

Cependant, bien qu'Addictions France veille à la transmission des enquêtes et études en lien avec la consommation (notamment les enquêtes ESCAPAD), l'enjeu n°2 relatif à la mise en place d'un « observatoire alcool » n'a pu être réalisé.

3.3. Enjeu n°3 – Les jeunes

Les orientations d'actions pour 2018-2022 définies par le comité de pilotage étaient au nombre de 4 :

- 1) Permettre à tous les acteurs de l'éducation à la sécurité routière d'identifier les outils, les moyens, les différentes typologies d'actions déjà réalisées ou disponibles pour être en mise en œuvre dans le département :
 - Réalisation d'un site internet proposant des liens, selon les sujets de préoccupations, vers des sites fiables, et ainsi répondre à leurs questions.

- 2) Renforcer l'implication des jeunes dans les actions :
 - Promouvoir et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes ;
 - Lancer un appel à projets à destination des structures accueillants des jeunes et favoriser la mise en œuvre de campagnes de communication organisées par des jeunes pour le public jeune.

- 3) Développer la sécurité routière sur le temps périscolaire :
 - Renforcer les liens avec le milieu éducatif, associatif et les collectivités territoriales dans le cadre du continuum éducatif (enfant piéton, enfant cycliste, enfant cyclomotoriste) ;
 - Impliquer les parents dans l'éducation à la sécurité routière lors de forums inter-générationnels.

- 4) Favoriser l'accès au permis de conduire et développer les actions post-permis auprès des jeunes conducteurs :
- Promouvoir tous les dispositifs existants ;
 - Favoriser et développer les actions post-permis pour les jeunes conducteurs comme le circuit à Lessay ;
 - Poursuivre la promotion de l'AAC auprès de tous les élèves de 15 et 16 ans dans le département.

3.3.1. Bilan de la coordination sécurité routière

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « jeunes »	9 125 €	7 420 €	10 500 €	2 200 €	7 300 €
	52 %	17 %	27 %	10 %	26 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « jeunes » financées	7	5	6	2	4
	25 %	18 %	24 %	8 %	24 %

L'enjeu des « Jeunes » est un enjeu majeur du département en raison du sur-risque de mortalité routière associé à leur âge. En moyenne, cet enjeu est le plus subventionné par le PDASR, puisqu'il représente presque 5 actions par an et plus de 26 % des subventions attribuées.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « jeunes »	113 €	2 100 €	4 949 €	0 €	0 €
	0 %	8 %	17 %	0 %	0 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « jeunes » menées	19	18	9	2	14
	40 %	42 %	50 %	9 %	33 %

Cet enjeu est également le plus important en nombre d'actions de sensibilisation menées par l'État et ce, alors même que l'épidémie de COVID 19 a rendu complexe l'accès aux établissements scolaires durant deux ans.

Au tableau ci-dessus, doivent-être rajoutées deux campagnes menées chaque année par la coordination au sein des établissements scolaires :

- La Promotion de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC)

Lancée en 1992 et menée en partenariat avec l'Association de promotion de l'AAC, l'opération de promotion de l'AAC vise le développement de cet apprentissage fondé sur une acquisition progressive et étalée dans le temps, des compétences indispensables à une conduite sûre et responsable d'un véhicule de la catégorie B dans des situations de circulation les plus variées possibles.

Des séances d'information sur l'Apprentissage Anticipé de la Conduite sont dispensées chaque année, entre octobre et décembre, par des IDSR, (Intervenants Départementaux Sécurité Routière) dans les établissements du département accueillant des jeunes âgés de 15 à 17 ans, (lycées d'enseignement général et professionnel publics et privés, lycées agricoles, CFA : centre de formation des apprentis, MFR: maison familiale et rurale).

À l'issue de ces réunions, un questionnaire est remis à chaque participant, permettant à quelques-uns d'entre eux (30 en 2022), après tirage au sort, de se voir offrir un financement partiel de formation à la conduite accompagnée à hauteur de 800 €.

Cette opération concerne en moyenne plus de 30 établissements et plus de 3 500 élèves chaque année.

- L'accompagnement à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR)

Les ASSR (niveau 1 et 2) sont une certification française sanctionnant les connaissances élémentaires en matière de sécurité routière. Elles s'inscrivent dans le continuum éducatif d'éducation à la route et font partie de l'enseignement obligatoire du second degré.

Une de ces attestations est obligatoire pour valider la formation pratique du Brevet de Sécurité Routière (BSR) et, pour les jeunes âgés de moins de 21 ans, l'ASSR de 2^e niveau est nécessaire pour obtenir le permis de conduire.

Entre février et juin, et en complément des apprentissages délivrés par les personnels de l'éducation nationale, les IDSR réalisent des séances d'information relatives à la signalisation routière, aux modes de déplacement ou encore aux risques routiers.

Cette opération concerne en moyenne 40 établissements et plus de 6 000 élèves chaque année. L'ampleur de cette campagne est spécifique au département de la Manche.

3.3.2. Bilan des partenaires

Si la coordination sécurité routière est très présente dans les collèges et les lycées, la police nationale intervient beaucoup au sein des écoles primaires. En effet, entre 2018 et 2022, elle a accompagné 1305 élèves de CE2 pour le permis piéton, 4046 élèves de CM2 pour le permis vélo, et réalisé 21 sorties à vélo en milieu réel.

D'autres partenaires se sont mobilisés sur l'enjeu jeune. L'association Familles rurales a notamment réalisé une mallette pédagogique « sécurité routière » à destination de ses animateurs. La gendarmerie et Groupama ont sensibilisé 1 372 élèves de collèges avec la piste « 10 de conduite ».

Enfin l'association prévention routière intervient également en accompagnement des séances d'ASSR en collège, notamment avec son atelier « Mobiligo ».

3.4. Enjeu n°4 – Les seniors

Le groupe de travail « seniors », piloté par la DDETS de la Manche, a choisi de reprendre les enjeux du DGO 2013-2017 qu'il a jugé toujours d'actualité :

1. Organisation par les Centres Locaux d'Information et de Coordination gérontologique (CLIC) de 7 journées de sensibilisation au risque routier et de réactualisation des connaissances en matière de sécurité routière, avec plusieurs ateliers (réactualisation des connaissances du code de la route, audit de conduite ou conduite commentée, réflexes, vue, alcool, médicaments, alternatives à la conduite, ...).
2. Organisation chaque année depuis 2014 de 2 ou 3 demi-journées de prévention-sensibilisation-information sur la thématique sécurité routière avec 3 temps forts :
 - Remise à niveau du code de la route ;
 - audit de conduite ou conduite commentée, information sur les déplacements piétons ;
 - interventions sur les thématiques : l'ouïe, la vue, les réflexes, l'alcool, les médicaments et les alternatives à la conduite.
3. Organisation par l'association AGIR de campagnes de remise à niveau des connaissances du code de la route sous forme de sessions de 3 séances d'1h30 pour des groupes de 20 personnes environ comprenant : un volet code de la route (signalisations verticales, horizontales, priorités, giratoire, etc..) et un volet santé (la vue, l'audition, la mobilité, l'alcool, la drogue, les médicaments).
4. Organisation par l'Association Prévention Routière d'action de prévention auprès des personnes âgées afin de les maintenir informées sur les règles de circulation en vigueur, et de les sensibiliser aux risques liés à l'altération des capacités de conduite.
5. Organisation par l'association Prévention MAIF de plusieurs séances par an de remise à niveau du code de la route à l'attention des seniors, avec un zoom sur l'utilisation des carrefours giratoires et les nouveaux panneaux, une sensibilisation

sur les effets du vieillissement sur la conduite et la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de médicaments.

6. Organisation par la commune de Saint-James d'une action de sensibilisation des seniors sur :
 - les effets du vieillissement, de l'alcool et des médicaments sur la conduite ;
 - sur les risques des déplacements piétons et à la nécessité d'être vu avec distribution de parapluies fluorescents.

7. Animation par les Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR) dans le cadre du programme AGIR pour la sécurité routière de séances de remise à niveau des connaissances du code de la route à la demande des associations, de club, de collectivités.

3.4.1. Bilan de la coordination sécurité routière

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « seniors »	1 175 €	5 720 €	900 €	1 380 €	1 800 €
	7 %	13 %	2 %	6 %	6 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « seniors » financées	2	4	1	2	2
	7 %	14 %	4 %	8 %	12 %

La part des subventions relatives aux seniors reste encore assez faible, malgré la part de cette population dans la Manche. Cependant, l'abandon de la conduite et l'autonomie de ces derniers sont un enjeu grandissant, notamment pour un département rural, et il est fort possible que de plus en plus d'acteurs se saisissent de cette problématique.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « seniors »	200 €	200 €	0 €	0 €	0 €
	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « seniors » menées	5	7	1	2	3
	10 %	16 %	6 %	9 %	7 %

Le constat est le même concernant le programme AGIR pour la sécurité routière. Les principales actions menées par les IDSR concernent des séances de rappel du code de la route.

3.4.2. Bilan des partenaires

Le réseau des partenaires sur l'enjeu « seniors » repose avant tout sur le réseau des CLIC. Ces derniers très actifs, notamment ceux de Condé-sur-Vire et de Coutances, ont pu réaliser des salons seniors comportant systématiquement une thématique sécurité routière, ainsi que des journées intergénérationnelles. De plus, nombre d'entre eux proposaient l'organisation de stages de remise à niveau en partenariat avec l'Association Départementale d'Éducation et de Sécurité Routière.

Enfin, de la même manière que la coordination sécurité routière, Groupama intervient également lors de séances de révision du code de la route.

3.5. Enjeu n°5 – Les deux-roues motorisés

Le groupe de travail en charge de l'enjeu des deux-roues motorisés, a déterminé trois principales propositions d'actions, avec une marche à suivre pour leurs mises en œuvre.

Proposition d'actions	Infrastructures	Informations	Formation	Éducation	Contrôle et sanctions
Développer la prise en compte des 2RM dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières	Sensibiliser les aménageurs, les gestionnaires de voiries et les élus sur le danger que peuvent représenter certains équipements liés à l'infrastructure pour les 2RM	Sensibiliser les agriculteurs et les entreprises de BTP aux risques liés au mauvais entretien des voies (boue, gazoil, ou autres matériaux sur la chaussée)			

Améliorer la cohabitation entre les 2RM et les autres usagés de la route		1/Communiquer sur le partage de la route, sensibiliser les automobilistes aux particularités de la circulation d'un 2RM 2/Sensibiliser les équipementiers sur le port de l'airbag moto	1/ Sensibiliser les candidats aux permis B, C, D aux particularités de la circulation en 2RM 2/ Mise en place des reprises de guidons la BMO et FFMC		
Renforcer la sensibilisation des jeunes conducteurs de cyclo sur l'entretien et la maîtrise de leur engin et sur les comportements à risques		Impliquer les professionnels (concessionnaires, réparateurs) en tant que relais de sensibilisation et de prévention	Poursuivre la formation des intervenants spécialisés pour l'utilisation des simulateurs	Mise en place d'une action type dans les établissements scolaires pour les utilisateurs de scooters	1/ Développer les contrôles du déridage des deux roues avec un banc de contrôle mobile de la vitesse 2/ Accentuer les contrôles en rapport à l'équipement (gants/casques/pneu/éclairage/assurance)

3.5.1. Bilan de la coordination sécurité routière

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « 2RM »	900 €	0 €	1 300 €	4 250 €	1 800 €
	5 %	0 %	3 %	19 %	6 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « 2RM » financées	1	0	1	2	2
	4 %	0 %	4 %	8 %	12 %

Les subventions relatives à l'enjeu deux-roues motorisés varient beaucoup d'une année sur l'autre, que ce soit en termes de montant ou en nombre d'actions financées.

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « 2RM »	1 110 €	1 037 €	2 336 €	13 666 €	2 145 €
	5 %	4 %	8 %	25 %	8 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « 2RM » menées	4	3	4	2	7
	8 %	7 %	22 %	9 %	16 %

Le nombre d'actions de sensibilisation ayant pour enjeu les deux-roues motorisés reste assez important au regard du pourcentage d'utilisateurs (1,6 % du trafic) mais cohérente avec leur représentation dans l'accidentalité routière. À ce nombre d'actions peuvent également s'ajouter une partie des actions de sensibilisation à destination des jeunes dans lesquelles le risque cyclomotoriste a été travaillé à l'aide d'un simulateur de conduite deux-roues.

Outre le nombre d'actions, et après une vacance de plusieurs années, la nomination d'un chargé de mission 2RM en 2021 doit être soulignée. Cela s'est accompagné avec le développement d'une piste scooter par la coordination.

3.5.2. Bilan des partenaires

Entre 2018 et 2022, la gendarmerie, en partenariat avec la coordination, a développé ses « Trajectoires de sécurité ». De même, la FFMC a mis en place, en partenariat avec l'ADESR, ses reprises de guidons.

3.6. Enjeu n°6 – Les usagers vulnérables

Les orientations d'actions pour l'enjeu « Usagers vulnérables » pour 2018-2022 étaient les suivantes :

- Approfondir la connaissance sur cet enjeu :
 - Poursuivre et développer les études d'accidentologie sur les agglomérations à enjeu et les porter à connaissance des collectivités concernées.
- Développer une circulation apaisée en agglomération :
 - Communiquer sur le partage de l'espace et la modération des vitesses en agglomération auprès des élus, des gestionnaires de voiries et des bureaux d'études ;

- Prise en compte par les collectivités dans leurs aménagements de la nécessité de modérer les vitesses pour mieux partager la voirie ;
- Développer des actions de formation pratiques de promotion de la conduite apaisée en agglomération.
- Agir sur les comportements des usagers :
 - Communiquer sur les risques liés à la non perception des usagers vulnérables par les autres usagers et sur le comportement responsable à adopter pour les 2 roues-motorisés en agglomération ;
 - Inciter les cyclistes au port des équipements de sécurité non-obligatoires ;
 - Développer des actions post-permis pour souligner la difficulté à maîtriser les distances de freinage et les évitements ;
 - Communiquer sur les « angles morts » ;
 - Encourager le civisme des usagers : automobilistes (respect des passages protégés, usage des clignotants...), cyclistes (circulation sur les trottoirs, feux rouges...) et des piétons (traversée sur les passages, prudence...) ;
 - Développer les opérations de contrôles des deux roues motorisés (débri-dage, nuisances sonores) ;
 - Mettre en place des actions alternatives aux poursuites ;
 - Mettre en place des actions à visée répressive en 2 temps : Sensibilisation, mise en garde dans un premier temps et sanction dans un second temps.

3.6.1. Bilan de la coordination sécurité routière

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – Subventions	17 500 €	42 433 €	39 208 €	22 224 €	28 170 €
Montant des subventions « Usagers vulnérables »	5 000 €	6 300 €	8 522 €	1 506 €	11 820 €
	29 %	15 %	22 %	7 %	42 %
Nombre total d'actions financées	28	28	25	25	17
Nombre d'actions « Usagers vulnérables » financées	4	5	3	2	4
	14 %	18 %	12 %	8 %	24 %

	2018	2019	2020	2021	2022
PDASR – AGIR	22 850 €	25 657 €	29 782 €	54 300 €	25 430 €
Montant AGIR « Usagers vulnérables »	0 €	0 €	0 €	9 312 €	0 €
	0 %	0 %	0 %	17 %	0 %
Nombre total d'actions menées	48	43	18	23	43
Nombre d'actions « Usagers vulnérables » menées	13	10	4	8	10
	27 %	23 %	22 %	35 %	23 %

Les actions relatives aux usagers vulnérables financées et menées de 2018 à 2022, concernaient avant tout les usagers à vélo, et le développement de son apprentissage en milieu ouvert.

Cependant, le développement des Engins de Déplacement Personnels Motorisés (EDPM) non prévu lors de la réalisation du DGO 2018-2022 a conduit la coordination à se doter, début 2020, d'un atelier supplémentaire relatif à ce nouvel équipement classé dans la catégorie mode de déplacement des usagers vulnérables.

De même, en 2021, la coordination a investi dans un Vélo à Assistance Électrique afin de rappeler les règles liées à cet usage.

3.6.2. Bilan des partenaires

De nombreuses actions ont été menées au sein des écoles et lors de sorties en milieu réel, notamment grâce à l'USEP et à la police nationale. L'apprentissage de la route a donc été la composante principale des actions de prévention menées par nos partenaires.

Il n'a pas été possible de faire un bilan exhaustif des actions de la part des clubs et des associations vélo. Alors même que les clubs de cyclisme ont pu être moteur sur le sujet, trop peu d'actions relatives au partage de la route et à son utilisation par les usagers vulnérables ont été menées.

Concernant les problématiques d'aménagement, l'ensemble des acteurs s'accorde pour constater un certain retard sur le sujet dans le département de la Manche. Cependant, en lien avec la transformation du cadre juridique, les collectivités évoluent dans sa prise en compte.

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Un enjeu, défini par un nombre d'accidents ou de victimes (blessés / tués) sur une année, associé à une cible, correspond à un objectif prioritaire en matière de lutte contre l'accidentalité routière.

Quatre principaux enjeux ont été définis nationalement et doivent être présents dans l'ensemble des DGO 2023-2027 :

- **les deux roues-motorisés ;**
- **les conduites à risques ;**
- **les nouveaux modes de mobilité « doux » ;**
- **le risque routier professionnel.**

Ces enjeux ont été appréhendés en distinguant les déplacements en agglomération/hors agglomération et en prenant en compte les populations en sur-risque (jeunes/seniors).

Après analyse de l'accidentologie départementale, lors du comité de pilotage qui s'est réuni le 20 octobre 2022 sous la présidence de Monsieur le Directeur de cabinet de la Préfecture, il a été décidé de ne pas définir d'enjeu supplémentaire dans le département de la Manche.

4.2. Les orientations d'actions

L'ensemble des réunions des groupes de travail s'est déroulé de novembre 2022 à janvier 2023, sur deux séances. La première a consisté à dresser un bilan du précédent DGO sur la thématique puis à lancer quelques pistes de réflexion. La seconde a permis de voir les orientations d'actions émerger.

Tous les groupes de travail ont été animés par l'équipe de la sécurité routière afin d'homogénéiser leur déroulement et les productions.

Leurs compositions sont les suivantes :

	2RM	RRP	Conduites à risques	Modes de déplacement doux
Animateurs	Sébastien COLOMBO, <i>coordinateur départemental de sécurité routière</i>	Isabelle GUESNON, <i>chargé d'étude à l'ODSR</i>	Mélanie LEFRANCOIS, <i>adjointe au coordinateur départemental de sécurité routière</i>	Mélanie LEFRANCOIS, <i>adjointe au coordinateur départemental de sécurité routière</i>
Dates	16/11/22	16/11/22	21/11/22	23/11/22
	09/01/23	16/01/23	10/01/23	17/01/23
Participants	Département de la Manche	CARSAT	Addictions France	Département de la Manche
	Chargé de mission 2RM	DIRNO	Association prévention routière	Granville terre et mer
	FFMC 50	CCI Cherbourg	Animation route 50	CA du Cotentin
	Ecole de conduite, Saint-Lô	CdG50	Familles Rurales	Coutances Mer et Bocage
	Ecole de conduite, Valognes	Service départemental d'incendie et de secours	Ecole de conduite	Asso V'Lô
	Ecole de conduite, Torigny	Service départemental d'incendie et de secours	Service départemental d'incendie et de secours	Comité de cyclisme de la Manche
	Equip' moto	ADESR	Escadron départemental de sécurité routière, Gendarmerie	Clic du Coutançais
	Animation route 50	Animation route 50	DDSP 50	Animation route 50
	ODSR	Comité de cyclisme de la Manche	IDSR	Association prévention routière
	Escadron départemental de sécurité routière	Groupama	IDSR	Groupama
	Brigade motorisée opérationnelle de Saint-Hilaire du Harcouët, Gendarmerie	Brigade motorisée opérationnelle de Saint Lô, Gendarmerie	IDSR	Association Prévention Maif
	PA d'AVRANCHES, EDSR, Gendarmerie	Brigade motorisée opérationnelle de Saint Lô, Gendarmerie	IDSR	Brigade motorisée opérationnelle de Saint Lô, Gendarmerie
	Brigade motorisée opérationnelle de Valognes, Gendarmerie	IDSR		DDSP 50
	Brigade motorisée opérationnelle de Saint Lô, Gendarmerie			IDSR

4.2.1. Les deux-roues motorisés

Le groupe de travail deux-roues motorisés s'est réuni le 16 novembre 2022 et le 9 janvier 2023. Lors de cette seconde séance, les partenaires ont été plus nombreux et provenant d'horizons très différents. Les orientations d'actions ont été définies comme suit :

Thématiques	Orientations d'actions	Actions prioritaires	Exemples
Partenariat	Améliorer les contacts entre les partenaires	Développer les relations entre associations d'usagers et aménageurs	Renforcer les temps d'échanges entre le chargé de mission 2RM et les clubs/associations de moto
	Développer les relations et l'implication des professionnels de la route	Accroître l'implication des concessionnaires et réparateurs en tant que relais de sensibilisation et de prévention	
		Accroître l'implication des écoles de conduite	Étendre la sensibilisation des candidats aux permis B, C, D aux particularités de la circulation en 2RM lors de la formation du permis
Aménagement	Développer la prise en compte des 2RM dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières	Sensibiliser les aménageurs, les gestionnaires de voiries et les élus sur le danger que peuvent représenter certains équipements liés à l'infrastructure pour les 2RM	
		Sensibiliser les agriculteurs et les entreprises de BTP aux risques liés au mauvais entretien des voies (boue, gasoil, ou autres matériaux sur la chaussée)	
		Lancer « Ma route en 2RM »	
Prévention	Continuer d'améliorer la cohabitation entre les 2RM et les autres usagers de la route	Reprendre des actions à destination des élus	Reprendre l'action "motards d'un jour"
		Poursuivre les actions à destination des usagers	- Accroître le nombre d'actions de « reprise du guidon » - Poursuivre les actions de promotion du gilet airbag
Contrôle	Construire de nouvelles actions de prévention pour sensibiliser le public	Développer de nouvelles thématiques et modalités d'actions	- Développer une remorque plateau avec une moto accidentée - Développer des supports photographiques pour représenter la violence des accidents en 2RM - Acquérir en partenariat un nouveau simulateur de conduite
		Développer les contrôles du débridage des 2RM	
	Développer les contrôles	Accentuer les contrôles liés à l'équipement	

4.2.2. Le risque routier professionnel

Le 16 janvier 2023, après avoir dressé un bilan des précédentes orientations d'action du DGO précédent, le groupe de travail risque routier professionnel s'est accordé pour identifier les priorités suivantes :

Thématiques	Orientations d'actions	Actions prioritaires	Exemples
Partenariat	Réalisation de journées de prévention inter-professionnelles	Fournir des données générales sur le coût de l'accidentalité routière lors du 1 ^{er} contact pour encourager les actions de prévention	
		Communiquer vers des employeurs différents (public et/ou privé)	Association d'aide à domicile (ADMR), entreprises d'interim, missions locales
		Utiliser d'autres moyens de communication	Vidéos en ligne, escape-game, théâtre
	Renforcer les actions d'information et de sensibilisation dans les Centre de Formations des Apprentis (CFA) et les lycées professionnels		
Prévention	Inciter les services de prévention et de santé au travail à aborder les effets des médicaments sur l'accidentalité routière		SIST ouest Normandie, CdG50, santé BTP Normandie, MSA, SSSM du SDIS50
	Sensibiliser les intervenants et les usagers sur les risques liés aux chantiers et interventions sur le réseau routier		DIRNO, CD50, milieu agricole, entreprises privées (déploiement de la fibre)
	Mener des actions vers les entreprises ciblées par analyse fine sur le nombre de jours d'arrêt de travail		Analyses réalisées par la CARSAT pour les entreprises privées et le CdG50 pour le secteur public
	Promouvoir la formation à la conduite (stages de perfectionnement)	Distracteurs, aides à la conduite, éco-conduite	Stage sur piste
Contrôles	Rappels de la réglementation	Rappel du code de la route	Distracteurs, alcool
		Rappel du code du travail	Temps de travail / temps de récupération, préparation des déplacements, organisation du temps de travail
		Utiliser les supports d'information existants	Observatoire social des transports (DREAL), délégation à la sécurité routière
	Informers les entreprises sur les possibilités de contrôle des permis de conduire des salariés amenés à utiliser un véhicule dans le cadre de leurs attributions		

4.2.3. Les conduites à risques

Après avoir dressé le bilan du DGO passé et rappelé l'importance de cet enjeu lors de la 1^{re} réunion, chaque participant au groupe de travail était invité à réfléchir aux nouvelles orientations d'actions pour le futur DGO. Le but étant de les travailler ensemble lors de la seconde réunion. Le bilan et le travail de ce groupe peut être résumé comme suit :

Thématique	Orientations d'actions	Actions prioritaires	Exemples	
Partenariat	Améliorer les contacts entre les partenaires	Développer les relations avec les missions locales		
		S'informer mutuellement des actions et des dates clés		
		Reprendre les participations mutuelles aux différentes commissions	Connaissance de l'appel à projets de la MILDECA	
	Développer les relations et l'implication des élus et des collectivités territoriales	Accroître les communications à destinations des élus	<ul style="list-style-type: none"> - Informer 2 fois/an sur les conduites à risques dans l'infolettre aux Maires - Poursuivre la veille documentaire sur les différents guides existants 	
Prévention	S'appuyer davantage sur l'expérience des victimes de la route	Développer la mise à disposition d'équipements de dépistage dans les lieux festifs	Mettre un éthylotest à disposition dans les salles des fêtes	
		Développer les relations et l'implication des auto-écoles	Étendre la transmission de messages de prévention sur les conduites à risques lors de la formation du permis	
		Construire de nouvelles actions pour sensibiliser le public	Développer leur intervention lors de la réalisation d'action de prévention	
Développer des ateliers de prévention dédiés aux distracteurs	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter le nombre d'actions avec le simulateur quatre-roues - Développer les ateliers menés sur les distances d'arrêt lors de passage piétons (travail des distracteurs et de la vitesse) 			
Trouver de nouvelles façons d'aborder la vitesse lors des actions de prévention				
		Développer les actions coordonnées	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter le nombre d'actions coordonnées d'alternatives aux peines, diversifier les lieux et les thématiques - Accroître la collaboration avec les SPIP 	

Sanction + prévention : Peines alternatives	Développer le recours à l'EAD	Développer la communication et faciliter son installation	- Favoriser la création de loueurs de voitures spécialisés - Travailler la comparaison entre les conséquences financières de la suspension de son permis de conduire et le coût de son installation
	Développer la prévention dans les mesures de justice	Étendre les stages de prévention dans la composition pénale Inclure la réalisation d'action de prévention dans les TIG	S'appuyer sur les centres de rééducation ou les hôpitaux
Contrôle	Développer les contrôles relatifs aux distracteurs	Augmenter le nombre de contrôles sur cette conduite à risques	
		Améliorer la connaissance sur son utilisation au volant	
	Poursuivre le développement d'outils de contrôle	Renforcer la présence des véhicules de contrôles	
		Poursuivre la mise en place de nouveaux radars	- Mise en place de nouveaux radars pour les distracteurs - Création de nouveaux itinéraires de contrôles aléatoires

4.2.4. Les modes de déplacement doux

Après les deux réunions du groupe de travail, les orientations d'actions pour le DGO 2023-2027 sur l'enjeu « modes de déplacement doux » peuvent être définies comme suit :

Thématique	Orientations d'actions	Actions prioritaires	Exemples
Partenariat / Communication	Améliorer les contacts entre les partenaires	Développer les relations entre associations d'usagers et aménageurs	Développer des sorties vélo entre associations d'usagers, équipes chargées des mobilités et services de voiries
	Développer les connaissances réglementaires de l'ensemble des partenaires	Accroître les communications aux gestionnaires de voiries en matière d'aménagement	- Informer 2 fois/an sur les mobilités douces dans l'infolettre aux Maires - Augmenter le nombre de webinaires sur l'aménagement cyclable à destination des élus (ex : différents types des stationnements cyclables, aménagements temporaires...) - Transmission de guides de références aux élus par le département et des bonnes pratiques de certaines collectivités
		Accroître les connaissances quant à la réglementation des nouvelles mobilités	

Aménagement	Développer des aménagements favorables aux mobilités douces et s'interroger sur la prédominance de la voiture	Préconiser certains aménagements	Rond-points à la hollandaise, trottoirs droits, trottoir-piste traversant, vélorue, pistes cyclables unidirectionnelles, bidirectionnelles, voies vertes, chaussées à voies centrales, ect.
		Adapter les aménagements aux limitations de vitesse	Adapter les largeurs des routes et développer des obstacles en zone 30km/h (cf. guides CEREMA)
		Favoriser la place du piéton en ville	- Suppression obligatoire des places de stationnement masquant les passages piétons, sur 5m - Développer les zones de rencontre
		Lancer « Ma route en vélo »	
Prévention	Reprendre certaines actions de prévention ayant portés leurs fruits	Reprendre des actions à destination des élus	Reprendre l'action "cyclistes d'un jour" (sortie vélo entre associations d'usagers et élus)
		Reprendre des actions à destination des usagers	- Reprendre la distribution de gilets de haute visibilité aux élèves du département - Reprendre les actions de « reprise du guidon » de vélo
	Construire de nouvelles actions de prévention pour sensibiliser le public	S'appuyer sur de nouveaux partenaires	Développer des actions en partenariat avec les vendeurs d'EDPM ou les loueurs
		Développer de nouvelles thématiques et modalités d'actions	- Développer des actions relatives aux VAE à destination des seniors Développer des actions et construire de nouveaux dépliants sur l'emprunt de giratoires - Développer des actions relatives aux malaises à vélo et la reprise de l'activité physique chez les seniors avec les médecins et les mutuelles - Développer les ateliers menés sur les distances d'arrêt lors de passage piétons - Sensibiliser sur certains usages cyclistes (panonceaux pour cyclistes, règle de la zone 30, double sens cyclable...)
		Décliner et adapter le savoir rouler à vélo (SRAV) à de nouveaux publics	- Mise en œuvre du SRAV par les services jeunesse et sport en partenariat avec les clubs cyclistes - Développer l'expérimentation du Département au sein des collèges
Contrôle	Développer les contrôles	Développer les contrôles relatifs aux règles d'utilisation des EDPM	- Contrôler les règles de circulation (en agglomération mais également hors agglomération) Opération de contrôle du débridage des engins
		Développer les contrôles relatifs aux vélos	- Contrôle du respect des règles de dépassement par les voitures - Contrôle du respect du code de la route par les vélos

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

La mise en œuvre et le suivi du DGO s'inscrivent dans les modalités de fonctionnement de l'ensemble des instances de lutte contre l'insécurité routière, dans les contenus des productions, dans les bilans d'activités et dans les études statistiques.

5.1. Mises en œuvre dans le cadre du PDASR

Les enjeux définis dans ce document représentent les priorités d'actions à mener dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Chaque année, un appel à projets est lancé et l'ensemble des réponses est étudié à l'aune de ceux-ci, ainsi que des orientations d'actions définies par les groupes de travail. L'adéquation aux enjeux du DGO est un des principaux critères étudiés par la commission d'attribution des subventions.

En effet, le regroupement des actions autour de thèmes et d'objectifs communs permettent de renforcer et de mieux évaluer l'impact et l'efficacité de la prévention. Cela permet en particulier une communication plus lisible, une meilleure coordination des acteurs et une plus grande synergie des différentes politiques de prévention (formation, sensibilisation, contrôles, sanctions).

La tenue du COPIL du DGO dès octobre 2022 a permis d'intégrer les nouveaux enjeux prioritaires dans le PDASR 2023.

Enfin, pour clarifier leur lecture et renforcer leur lisibilité, les actions inscrites dans les PDASR Manchois continueront donc d'être présentées par enjeux.

5.2. Modalités de suivi du DGO

La rédaction du DGO résulte des études sur l'accidentalité constituant l'état des lieux du département, de ses particularités, du bilan du précédent DGO et des travaux de réflexions partagées avec les partenaires. Quatre groupes ont été constitués pour les quatre enjeux. Ils ont défini les orientations d'actions et les indicateurs de suivi. Ces groupes de travail ont vocation à se réunir de nouveau à mi-parcours, en 2025, afin de dresser les premiers bilans.

En complément, la mise à jour annuelle de l'état de l'accidentalité départementale permettra d'élaborer le plan départemental d'actions de sécurité routière en cohérence avec les orientations du DGO. Les bilans annuels permettront d'évaluer la pertinence des actions menées par l'ensemble des acteurs.

Par ailleurs, le suivi des indicateurs du plan départemental de contrôle routier et les réunions mensuelles de sécurité routière portées par le chef de projet permettront d'affiner les orientations d'actions et d'agir selon les contextes temporels.

5.3. Suivi de l'accidentalité départementale

Afin de suivre l'accidentalité départementale les indicateurs présentés dans la première partie de ce document seront régulièrement suivis.

Le nombre de personnes tuées et blessées sera notamment étudié par :

- type de trajet ;
- mode de déplacement ;
- facteurs aggravants, notamment pour les présumés responsables d'accidents mortels ;
- milieu et réseau routier (agglomération/hors agglomération).

De plus des indicateurs plus spécifiques peuvent être définis pour chaque enjeu. Ces derniers serviront de base au bilan annuel réalisé par l'ODSR.

5.3.1. Les deux-roues motorisés

Concernant l'enjeu « deux-roues motorisés », 3 principaux indicateurs seront suivis :

- Nombre d'accidents corporels de 2RM du département ;
- Nombre d'usagers de 2RM tués par classe d'âge ;
- Part des accidents corporels impliquant un 2RM parmi l'ensemble des accidents corporels du département ;
- Surveillance accrue de l'enregistrement des accidents (notamment pour les accidents seuls).

5.3.1. Le risque routier professionnel

S'agissant de l'enjeu « risque routier professionnel », seront étudiés :

- Nombre de personnes tuées dans un accident professionnel (mission + trajet) ;
- Part des accidents corporels « mission » dans l'ensemble des accidents corporels professionnels ;
- Part des accidents corporels « trajet domicile-travail » dans l'ensemble des accidents corporels professionnels ;
- Part des accidents corporels professionnels dans l'ensemble des accidents corporels du département.

5.3.2. Les conduites à risques

Concernant l'enjeu « conduites à risques », seront suivis :

- Nombre de personnes tuées, blessées dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ;
- Nombre de personnes tuées, blessées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants ;
- Nombre de personnes tuées, blessées dans un accident impliquant un conducteur utilisant un distracteur ;
- Nombre de personnes tuées, blessées dans un accident impliquant une vitesse excessive ou inadaptée ;

- Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé par l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu ;
- Part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue ;
- Part des accidents corporels avec utilisation du distracteur dans l'ensemble des accidents corporels du département ;
- Part des accidents corporels avec refus de priorité dans l'ensemble des accidents corporels du département ;
- Part des accidents avec vitesse excessive ou inadaptée dans l'ensemble des accidents corporels du département.

5.3.3. Les modes de déplacement doux

Les indicateurs de l'enjeu « modes de déplacement doux » seront les suivants :

- Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton / un cycliste / un usager d'EDPM ;
- Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton / un cycliste / un usager d'EDPM selon le milieu ;
- Part des accidents corporels impliquant un piéton / un cycliste / un usager d'EDPM dans l'ensemble des accidents corporels du département ;
- Part des accidents corporels impliquant un piéton / un cycliste / un usager d'EDPM dans l'ensemble des accidents corporels du département selon le milieu.