



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Document Général d'Orientation (DGO) 2023 – 2027



Préface

Le DGO 2023-2027 repose sur le bilan de l'accidentalité de 5 années allant de 2017 à 2021. La baisse de l'accidentalité routière en France, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 6,6 % entre 2017 et 2021, passant de 3448 décès sur les routes à 3221.

A l'échelon local, la mortalité routière est passée de 51 tués en 2017 à 41 en 2021, avec un minimum, hors période COVID, de 35 tués en 2019. 206 personnes ont perdu la vie sur les routes de la Seine-Maritime, entre 2017 et 2021. La baisse de l'accidentalité corporelle de la Seine-Maritime est supérieure à la celle du périmètre national (baisse de 14 % des accidents entre la période 2012 – 2016 et 2017 – 2021 contre une baisse de 7 % en France Métropolitaine).

Cette évolution favorable a malheureusement connu un retournement dramatique. L'année 2022 montre un bilan fortement aggravé, avec 73 morts, soit une mortalité inégalée depuis 10 ans (75 tués en 2012), avec, pour la seconde année consécutive, davantage de décès en zone urbaine où pourtant les accidents devraient être les moins graves du fait des vitesses moins élevées. Malgré la forte mobilisation des services de l'État, la Seine-Maritime connaît donc une aggravation de la mortalité, à la fois des usagers vulnérables avec 31 tués (9 piétons, 5 cyclistes, 2 utilisateurs d'engin de déplacement motorisé et 15 utilisateurs d'un deux-roues motorisés) mais aussi des utilisateurs d'une voiture (40 tués).

Parmi eux, une surreprésentation des 18 – 24 ans et des plus de 65 ans dans les accidents corporels a été mise en évidence. Aussi, ces tranches d'âges sont considérées plus spécifiquement dans les futures orientations d'actions ainsi que la population masculine, trop fortement présente dans les accidents.

Ce bilan tragique nous oblige à concevoir des actions à la hauteur des enjeux.

Fort de ce constat, les efforts doivent se poursuivre mais aussi se renouveler tant en matière de prévention, d'information et de sensibilisation que de contrôle-sanction. La collaboration de l'ensemble des partenaires reste nécessaire pour donner toujours plus de corps à la lutte contre l'insécurité routière.

Ce nouveau DGO constitue la déclinaison locale de la politique nationale de la sécurité routière, afin de l'adapter aux spécificités du territoire (accidentalité, modes de déplacements, types d'infractions commises...).

La méthode d'élaboration du DGO et les enjeux nationaux sont définis par la Délégation à la sécurité routière (DSR), qui a fixé les priorités suivantes :

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

La Seine-Maritime étant un département plus urbain que la moyenne des départements français et considérant la hausse des accidents mortels en milieu urbain, le choix a été fait de décliner chacun de ces enjeux à la lumière des problématiques urbaines ou interurbaines. Les orientations d'actions qui sont proposées dans le document sont issues de deux comités de pilotages et deux comités techniques dont je salue la qualité du travail. Ces comités ont trouvé leur force dans la diversité de la vingtaine de structures représentant l'État, les collectivités, les entreprises et les associations.

Si nous voulons atteindre les ambitions collectives des objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves en 2030 (par rapport à 2019), l'implication de tous les partenaires et acteurs de la vie publique doit être totale afin de réussir à faire changer le comportement de nos citoyens sur nos routes, et dans nos rues. Car la mise en œuvre, dans les quatre années à venir, de l'ensemble de ces actions sauvera des vies et évitera des drames qui brisent des familles. Cet objectif doit nous porter, autant qu'il nous oblige.

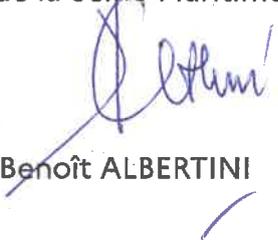
Le préfet de la région Normandie
préfet de la Seine-Maritime



Jean-Benoît ALBERTINI

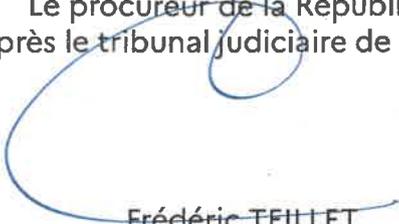
Les signataires du document général d'orientation 2023 – 2027

Le préfet de la région Normandie
préfet de la Seine-Maritime



Jean-Benoît ALBERTINI

Le procureur de la République
près le tribunal judiciaire de Rouen



Frédéric TEILLET

La directrice académique des services de
l'éducation nationale,
Directrice des services départementaux de
l'éducation nationale de la Seine-Maritime



Dominique FIS

Le président du conseil départemental
de la Seine-Maritime



Bertrand BELLANGER

Le président de l'association des Maires
Département de la Seine-Maritime



Denis MERVILLE

Les partenaires ci-dessous ont participé aux différentes réunions afin d'élaborer le DGO.

État, forces de l'ordre et de secours

- Préfecture de la Seine-Maritime
- Sous-préfecture du Havre
- Sous-préfecture de Dieppe
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- Direction départementale de la sécurité publique – DDSP. 76
- Groupement de gendarmerie départemental de la Seine-Maritime
- SDIS 76
- Direction des Services Départementaux de L'Éducation Nationale
- Direction des services départementaux de l'Éducation nationale de la Seine-Maritime

Les collectivités :

- Direction des routes – Conseil Départemental de la Seine-Maritime
- Métropole Rouen Normandie
- Association départementale des maires de la Seine-Maritime
- Ville de Rouen
- Police Municipale de Rouen

Le monde professionnel :

- Auto-École du Lycée
- AMSN Service de santé au travail
- CARSAT
- Chambre de commerce et d'industrie Rouen Métropole
- Transdev

Les associations :

- Automobile Club de l'Ouest
- Fédération Française des Motards en Colère
- Prévention Routière
- Fédération Française de cyclotourisme
- Sabine à vélo
- La Boussole

Les missions locales

- Mission locale Le Havre Estuaire Littoral
- Mission locale agglomération Rouennaise
- Mission locale Dieppe Côte d'Albâtre
- Mission locale rurale du Talou

Les communes et EPCI :



Le monde professionnel :



Les associations :



Les missions locales



Table des matières

Préface :.....	page 3
Les signataires du document général d'orientation 2023 – 2027.....	page 5
Les partenaires du document général d'orientation 2023 – 2027.....	page 6
1. Le cadre général de la démarche.....	page 9
2. Le diagnostic territorial partagé.....	page 10
2.1. Présentation générale du département.....	page 11
2.2. Principaux enseignements de l'étude d'accidentologie.....	page 12
2.3. Zooms sur les 4 enjeux.....	page 17
3. L'évaluation du DGO 2018 – 2022 : retours d'expérience.....	page 21
3.1. Suivi des actions du DGO 2018 – 2022 par enjeu.....	page 21
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	page 23
4. Les enjeux et orientations d'actions pour 2023 – 2027.....	page 24
4.1. Les enjeux.....	page 24
4.2. Les orientations d'actions.....	page 24
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023 – 2027.....	page 29
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	page 29
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	page 29

Le cadre général de la démarche

La délégation à la sécurité routière (DSR) a adressé aux préfetures une circulaire le 25 mai 2022 afin de cadrer la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027. Le DGO de la Seine-Maritime constitue la déclinaison locale de la politique nationale de la sécurité routière qui permet de s'adapter aux spécificités du territoire (urbain, accidentalité, modes de déplacements, types d'infractions commises...) sur la base de la méthode d'élaboration définie par la Délégation à la sécurité routière (DSR).

Outre les mesures portant sur l'éducation routière, les équipements de protection individuels ou les conditions de circulation, les actions de prévention, en complément des actions de contrôle-sanction, constituent le principal outil pour faire évoluer les comportements routiers.

Le DGO s'appuiera d'abord sur un diagnostic territorial de l'accidentologie sur les années 2017 à 2021 et traitera des 4 enjeux nationaux définis par la DSR :

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

Le document dresse également le bilan du DGO 2018-2022.

La Seine-Maritime a une nouvelle fois fait le choix d'un partenariat très diversifié en ouvrant la démarche à la fois aux EPCI mais aussi aux entreprises et associations. Ainsi, une vingtaine de structures se sont mobilisées afin d'élaborer ce document (soit une quarantaine de participants) lors de deux comités de pilotage et deux comités techniques. Ce travail partenarial a abouti à une sélection d'orientations d'actions, reprenant les 4 enjeux nationaux en les déclinant, le cas échéant, au travers des spécificités urbaines/interurbaines, propres au département, et au travers de l'âge des usagers. Ces orientations d'actions prennent en compte la diversité des publics (selon les classes d'âge, les formes de mobilité ou les usages), comme des modalités d'actions (communication, prévention, contrôle et sanction). Elles permettront à l'État, et aux signataires du DGO, de choisir chaque année d'ici à 2027 les actions de prévention de tous les partenaires au bénéfice d'une amélioration de la sécurité routière.

Le diagnostic territorial partagé

Le diagnostic de l'accidentalité a été réalisé en Seine-Maritime par le CEREMA, à partir des données des bases officielles BAAC (fichier national des accidents corporels de la circulation routière enregistrés par les forces de l'ordre) des années 2017 à 2021.

Pour rappel, un **accident corporel** de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux et qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique. Il implique au moins un véhicule. Il existe différentes gravités de victimes d'accident (les tués, les blessés, les blessés graves, les indemnes) :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés non-hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Un accident grave est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un tué ou un blessé hospitalisé. La **gravité** est le nombre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents, exprimé en pourcentage. La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents.

Toutes ces définitions proviennent d'une méthode nationale et permet une comparaison entre territoires et sur le long terme.

Après une présentation rapide du département, cette partie détaillera les principaux renseignements de l'étude territoriale d'accidentalité. L'étude complète est disponible sur le site internet de la préfecture.

Présentation générale du département

Au 1^{er} janvier 2022, le département compte 1 253 596 habitants (source INSEE) et s'étend sur 6 278 km², soit une densité de près de 200 habitants/km². La Seine-Maritime est un des rares départements de province à comptabiliser deux communes de plus de 100 000 habitants, Le Havre et Rouen. Ces communautés urbaines (Le Havre Seine Métropole et Métropole Rouen Normandie) représentent à elles seules 50 % des habitants du département.

Population par tranche d'âge :

	2008	%	2013	%	2019	%	Evolution 2019 /2013
Ensemble	1 248 580	100	1 254 609	100	1 255 633	100	0,08 %
0 à 14 ans	233 159	18,7	233 428	18,6	226 435	18	-3,00 %
15 à 29 ans	248 369	19,9	238 565	19	229 758	18,3	-3,69 %
30 à 44 ans	245 751	19,7	233 957	18,6	226 705	18,1	-3,00 %
45 à 59 ans	255 975	20,5	251 009	20	244 825	19,5	-2,46 %
60 à 74 ans	161 186	12,9	185 296	14,8	212 027	16,9	14,00 %
75 ans ou plus	104 140	8,3	112 353	9	115 884	9,2	3,14 %

La population de la Seine-Maritime représente près de 38 % de la population de la région Normandie (3 307 286 au 01 janvier 2022). L'évolution de la population du département reste stable mais cette évolution cache une forte disparité (- 3% pour les - de 59 ans, + 8,57 % pour les plus de 59 ans).

De nombreux pôles d'activités économiques importants sont répartis sur le département avec des complexes pétrochimiques (Gonfreville-l'Orcher et Notre-Dame-de-Gravenchon), des aménagements de pointe dans l'énergie (raffineries de pétrole, centrales nucléaires de Paluel et Penly) ou les transports (aéronautique, activités portuaires des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et des ports de Dieppe, Fécamp et Le Tréport), ainsi que des filières industrielles dans les secteurs de la chimie, les équipements mécaniques et la construction automobile.

Réseaux routiers :

Le département de la Seine-Maritime génère des [trafics routiers](#) importants sur un réseau dense, d'une longueur totale de 15 469 kilomètres permettant de desservir qualitativement l'ensemble de sa superficie, de ses activités économiques et touristiques.

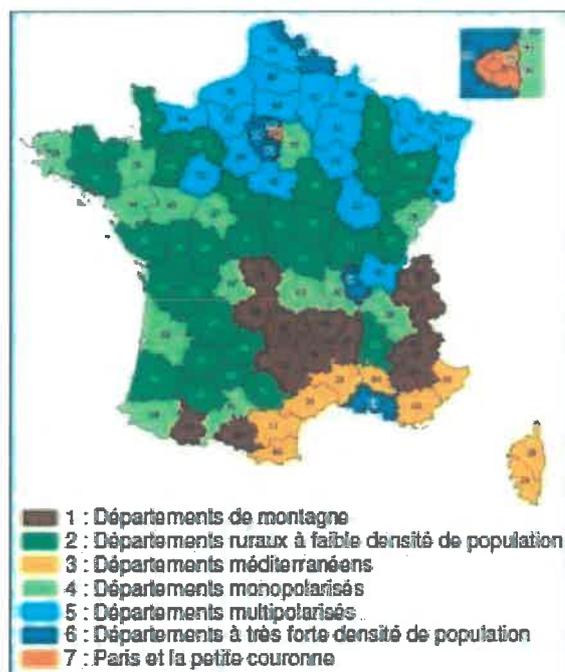
Ce maillage se décompose comme suit :

- 261 km d'autoroutes (2018) ;
- 115 km de routes nationales (2018) ;
- 5 790 km de routes départementales (2018) ;
- 700 km de routes métropolitaines.

Principaux enseignements de l'étude d'accidentologie

Les indicateurs locaux de sécurité routière :

Dans un souci de comparaison avec des départements aux mêmes caractéristiques, la DSR a créé des familles de départements de référence. La famille de référence de la Seine-Maritime correspond aux départements multipolarisés (la famille 5).



Dans la Seine-Maritime, la moyenne des tués par million d'habitants est un tiers plus faible, que ce soit par rapport à sa famille de départements de référence ou à la France Métropolitaine.

Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants –

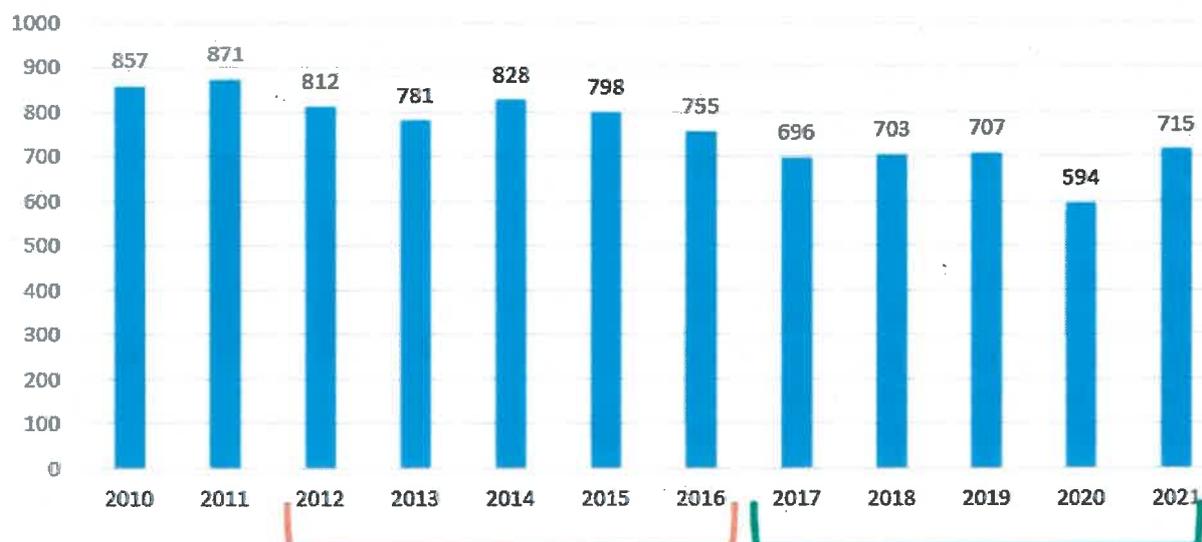
Comparaison à la famille ILSR (indicateurs locaux de sécurité routière) et au niveau national

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Seine-Maritime	41	33
Famille ILSR 5-Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

Evolution de l'accidentalité routière de la Seine-Maritime :

On déplore 3415 accidents corporels entre 2017 et 2021 en Seine-Maritime (683 accidents corporels en moyenne par an) contre 3974 pour la période 2012 – 2016 (795 accidents en moyenne par an) soit, - 14 %.

Evolution des accidents corporels (2010 – 2021) :



La baisse de l'accidentalité routière est deux fois plus importante en Seine-Maritime qu'en France métropolitaine entre 2017 et 2021 par rapport à la période 2012 – 2016 (- 7 %).

Evolution de la mortalité (2010 – 2021) :

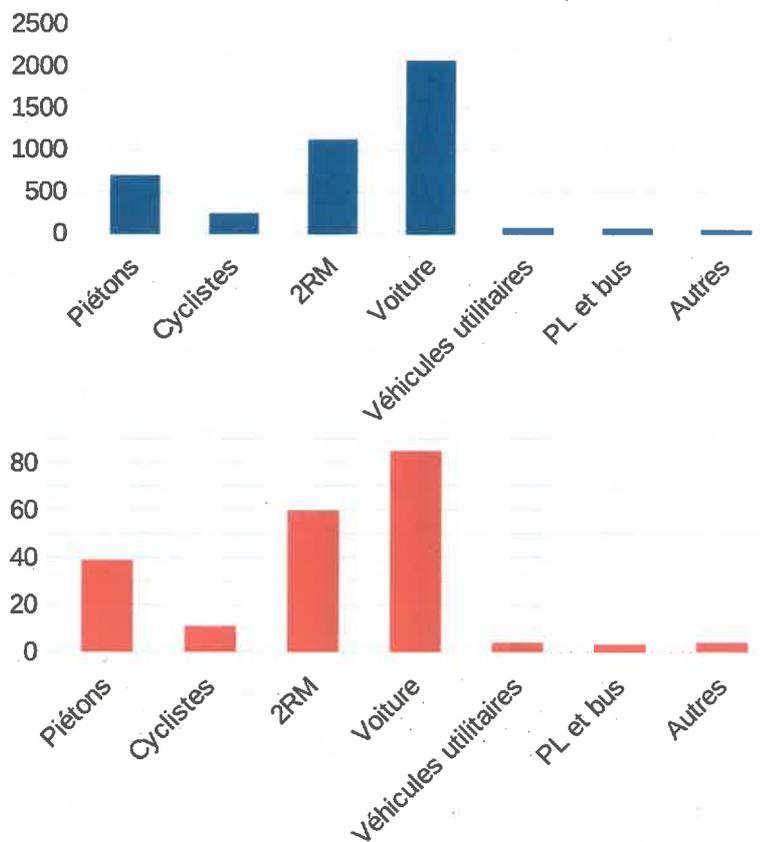


206 personnes ont été tuées en Seine-Maritime durant la période 2017-2021 contre 275 pour les 5 années précédentes. Cette baisse du nombre des tués entre les 2 périodes considérées est plus importante en Seine-Maritime (baisse de 25 %) qu'en France Métropolitaine (baisse de 11 %).

Répartition par mode de transport

4328 personnes ont été blessées. Avec 48 % des blessés, la voiture reste majoritaire dans cette catégorie de blessés, suivie par les 2RM à 26 % puis les piétons à 16 %. Les 2RM sont surreprésentés au vu de leur faible nombre dans le trafic. En considérant les cyclistes, près de la moitié des blessés (48 %) sont des usagers vulnérables.

Sur les 206 tués, la voiture reste majoritaire avec 41 %. Les 2RM représentent 29 % et les piétons 19 % ce qui montre la grande vulnérabilité de ces modes de déplacement. En incluant les cyclistes, plus de la moitié des tués (53 %) sont des usagers vulnérables.



L'accidentalité routière :

On déplore 1497 victimes (35 % des accidents) hors agglomération (hors autoroute) entre 2017 et 2021 mais 57 % des tués. 28 % des accidents se déroulent sans tiers c'est-à-dire sans un autre véhicule. Il est à noter également que 31 % des victimes hors agglomération le sont hors intersection.

Les véhicules de tourisme (VT) représentent 62 % des victimes et les deux-roues motorisé (2RM) 25 %. Le milieu hors agglomération concentre donc la majorité des tués utilisateurs d'un véhicule de tourisme (VT), soit **71 %** et des utilisateurs d'un deux-roues motorisés (2RM), soit 51 %.

Près de la majorité des accidents en agglomération ont lieu en intersection (48 %). La moitié de ces accidents a lieu dans un carrefour à feux en agglomération.

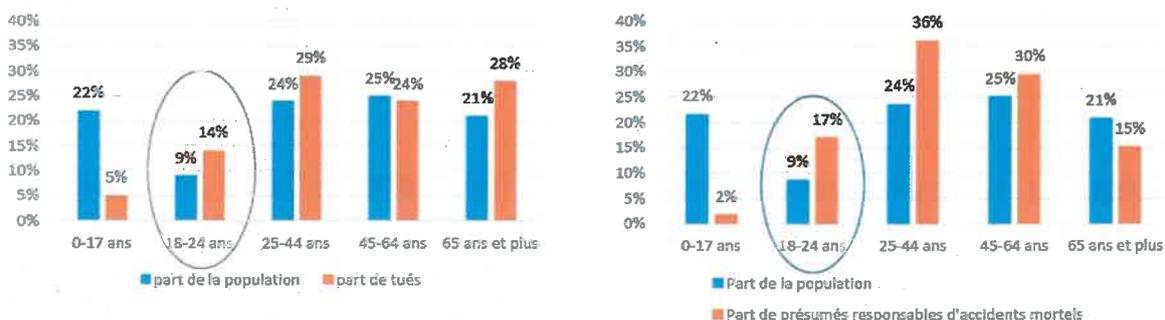
68 % des tués en modes dits « doux » le sont en agglomération.

Les piétons représentent 24 % des victimes en agglomération et 7 % pour les cyclistes.

La mortalité routière par âge :

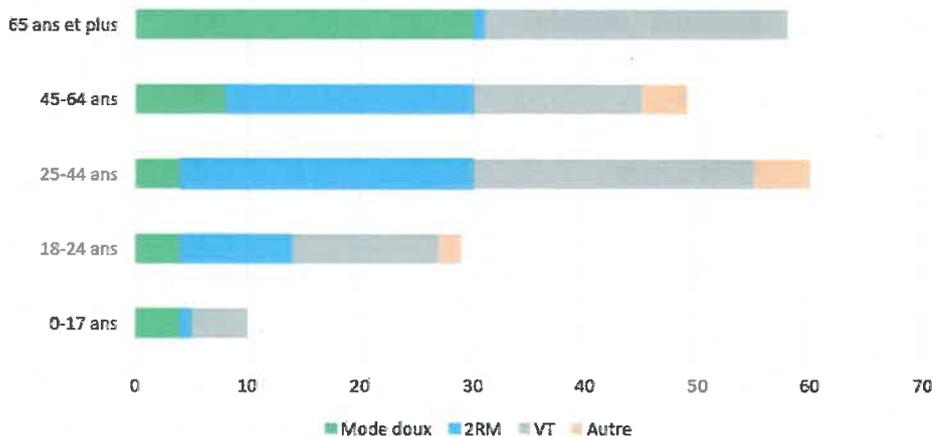
La tranche d'âge des 18 – 24 ans est fortement surreprésentée que ce soit pour les tués ou pour les présumés responsables d'accidents mortels, par rapport à la composition de la population. Les seniors (plus de 65 ans) sont également surreprésentés dans les tués (28 % des tués alors qu'ils représentent 21 % de la population). Les 25 – 44 ans sont quant à eux surreprésentés dans les présumés responsables.

Répartition par âge, des tués et des présumés responsables d'accidents mortels, par rapport à la répartition par âge de la population



La mortalité routière selon l'âge et le mode de déplacement :

Tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



La mortalité routière des plus de 65 ans se partage à part équivalente entre les modes doux et les véhicules de tourisme. Il en est de même pour les moins de 17 ans.

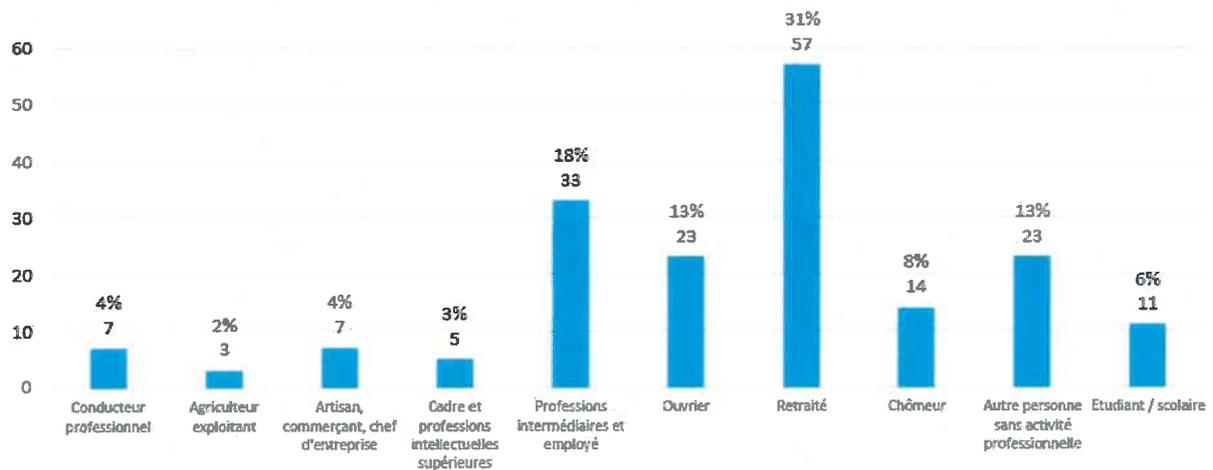
60 % des tués en modes doux sont des seniors (+ de 65 ans).

Plus de la moitié des tués (53 %, 109 tués) le sont en modes doux ou en deux-roues motorisés.

45 % des tués chez les 45 – 64 ans circulaient en deux-roues motorisés.

Les catégories socioprofessionnelles et la mortalité routière :

Tués selon la CSP, % et valeurs



Les catégories socioprofessionnelles les plus représentées dans les tués sont les retraités avec 31 % des tués et 21 % de la population. Les personnes sans activité professionnelle et les chômeurs représentent 21 % des tués.

Les principaux facteurs d'accidents mortels :

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

Parmi les présumés responsables d'un accident mortel, le facteur substance psychoactive est présent dans 32 % des cas.

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	30	4	34
Alcool seul	22	2	24
Stupéfiant seul	2	1	3
Alcool et stupéfiant	7	0	7
Inattention - téléphone	12	2	14
Non respect de la priorité	6	3	9
Malaise	8	2	10
Somnolence - fatigue	2	1	3
Médicaments	2	0	2
Contresens	0	0	0
Dépassement dangereux	9	1	10
Changement de file	2	0	2
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	7	2	9
Cause indéterminée	10	3	13
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	88	17	105

Zooms sur les 4 enjeux

Les deux-roues motorisés :

Sur la période 2017 – 2021, en Seine-Maritime, on déplore 1148 victimes en 2RM dont 770 en agglomération et 378 hors agglomération entre 2017 et 2021. On comptabilise 23 décès et 305 victimes en 2RM sans tiers impliqués.

Hors agglomération :

La tranche d'âge 18-24 ans concentre 20 % des victimes. Le nombre de victimes 2RM est resté stable entre 2019 et 2021. On constate une forte saisonnalité de l'accidentalité des 2RM (61 % des victimes entre mai et septembre). On déplore 36 tués utilisateurs d'un 2RM entre 2017 et 2021.

Situation géographique des tués en 2RM entre 2017 et 2021 hors agglomération



En agglomération :

La moitié des victimes en 2RM sont des hommes âgés entre 18 et 44 ans. Le nombre de victimes en 2RM est stable entre 2019 et 2021 (156 en 2021 contre 157 en 2019). On déplore 17 tués utilisateurs d'un 2RM en agglomération (15 motos et 2 cyclos) sur la période 2017 – 2021. Les tués en 2RM en agglomération se situent dans les métropoles du Havre et de Rouen.

Situation géographique des tués en 2RM entre 2017 et 2021 en agglomération



Les conduites à risques :

Les conduites à risques englobent les conduites sous psychotropes, la vitesse, le non-respect des priorités et l'utilisation des distracteurs.

Parmi les présumés responsables d'un accident mortel, le facteur substance psychoactive est présent dans 32 % des cas (35 % des cas chez les hommes).

Les conduites addictives sont surreprésentées dans les accidents mortels en Seine-Maritime.

On constate une part importante du facteur **vitesse excessive ou inadaptée** dans les accidents mortels (un tiers des cas).

Le facteur inattention – téléphone est également présent dans les accidents mortels (à hauteur de 13 %).

S'agissant du profil des présumés responsables d'accident mortel, il s'agit majoritairement d'un homme.

Les facteurs des accidents mortels sont différents en fonction de l'âge du présumé responsable. Ainsi, les jeunes de 18 – 24 ans sont très concernés par le facteur vitesse excessive concernée par les 18-24 ans (28 %).

Le facteur stupéfiant est davantage concerné par les 25-44 ans.

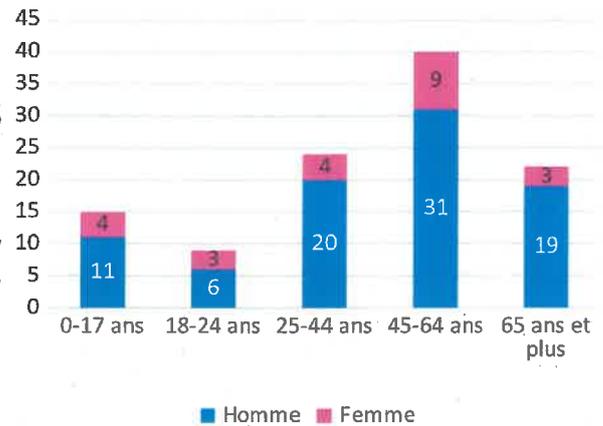
Les modes dits « doux » :

Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » englobent le vélo y compris à assistance électrique, les engins de déplacement personnel motorisés et la marche. On déplore 110 victimes en mode doux hors agglomération dont 61 vélos et 882 victimes en agglomération dont 684 piétons.

Hors agglomération :

58 % des victimes en mode doux ont entre 25 et 64 ans et 20 % ont plus de 65 ans.

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



- Carte des 16 tués (rouge), des 46 blessés hospitalisés (orange) et des 4 blessés légers (jaune) en mode doux dans les accidents graves ou mortels hors agglomération.



En agglomération

49 % des victimes en modes doux sont âgés de moins de 18 ans ou de plus de 64 ans (en agglomération). On constate une importante saisonnalité de l'accidentalité des modes doux. En effet, on déplore un tiers des victimes entre novembre et janvier (en agglomération). 61 % des victimes de plus de 65 ans en mode doux sont des femmes (en agglomération). Plus de la moitié des tués en modes doux, le sont sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

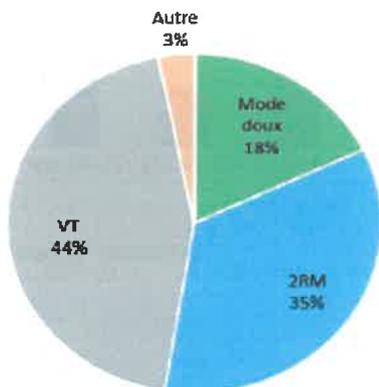


Le risque professionnel :

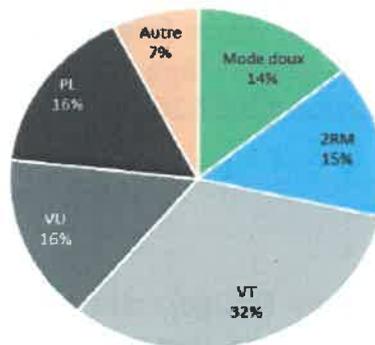
L'analyse des motifs de déplacements dans les accidents mortels démontre que 32 % de la mortalité routière est liée à un accident impliquant un usager lors d'un trajet domicile-travail ou d'un trajet professionnel.

On déplore 16 % des tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

Trajet domicile-travail



Trajet professionnel



Répartition des victimes selon le mode de déplacement et la nature de trajet professionnel

Les 2RM représentent 35 % des victimes contre 26 % tous motifs confondus ce qui montre une accidentalité accrue de ce mode de transport dans ce type de trajet (heure de point, congestion, remontée de file,...).

L'évaluation du DGO 2018 – 2022 : retours d'expérience

La crise sanitaire a contraint à une forte réduction des actions de sensibilisation en 2020. Dans une moindre mesure, l'année 2021 a également été marquée par des protocoles sanitaires stricts et des restrictions de circulation (recours au télétravail, couvre-feux). On constate une augmentation du nombre d'actions de sensibilisation en 2022, sans atteindre les niveaux d'avant pandémie.

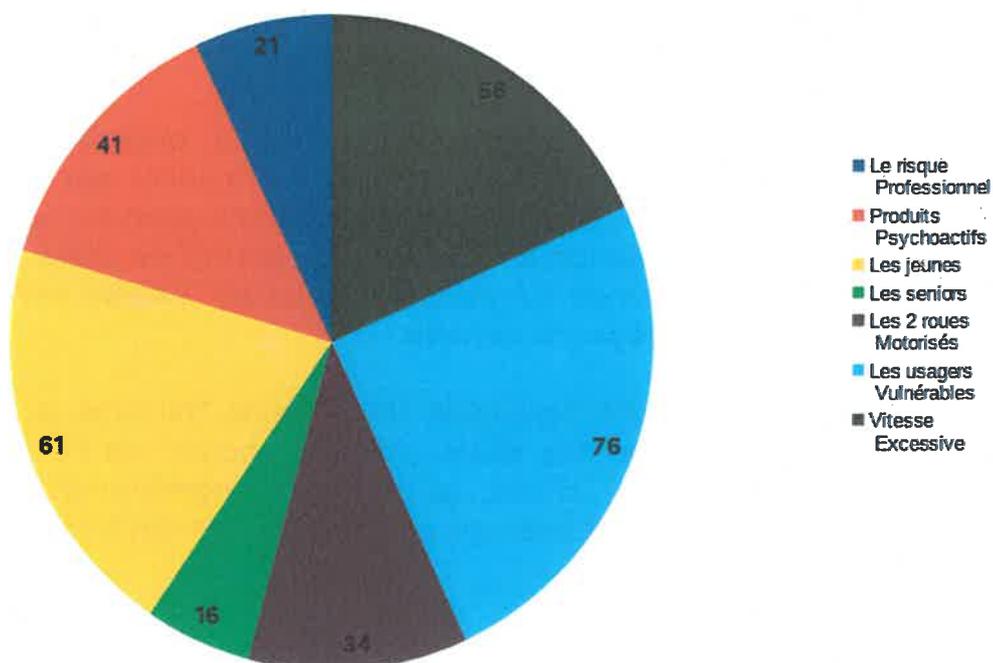
	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre total de jours d'actions	86	79	35	36	68
Nombre de jours IDSR	184	139	72	61	86
Nombre total d'usagers sensibilisés	10740	8910	3060	1879	5225
Nombre d'IDSR avec au moins 1 action	19	20	15	19	11

Suivi des actions du DGO 2018 – 2022 par enjeu

Le DGO 2018-2022 était décliné en 7 enjeux.

Année	Le risque Professionnel	Produits Psychoactifs	Les jeunes	Les seniors	Les 2 roues Motorisés	Les usagers Vulnérables	Vitesse Excessive	Total
2018	5	15	19	5	10	16	17	86
2019	5	12	12	4	13	14	19	79
2020	2	5	10	1	4	9	5	35
2021	5	4	6	2	4	8	6	36
2022	5	6	14	4	4	28	8	69
Total	21	41	61	16	34	76	56	305

Répartition du nombre d'actions par enjeu sur les 5 ans



Afin d'illustrer les données chiffrées des subventions accordées, voici des exemples d'actions marquantes par enjeu :

Le risque professionnel : La coordination à la sécurité routière a organisé deux journées de sensibilisation au sein d'un centre de formation au transport et à la logistique, l'AFTRAL sur la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray. Les futurs conducteurs routiers ont participé à différents ateliers portés par une multitude de partenaires (les intervenants départementaux à la sécurité routière, les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, les contrôleurs terrestres de la DREAL, la Police Nationale, l'assurance Matmut et l'association Prévention Routière).

Les produits psychoactifs : Afin de poursuivre les messages de sensibilisations en pleine pandémie, la coordination de la Seine-Maritime a réalisé une campagne de communication. Cette diffusion de spots par la régie « Virgin radio » sur l'ensemble du département avait pour thème l'alcool, les distracteurs et la visibilité. Pour multiplier les vecteurs de communication, une distribution de sacs à pain dans les boulangeries ayant pour thématique la lutte contre les conduites addictives a également été menée pendant la crise sanitaire.

Les jeunes : Lors d'une démarche partenariale avec l'éducation nationale et les polices municipales, la coordination a sensibilisé les écoliers. Les enfants de CM2 ont réalisé des cartons jaunes et verts rappelant les règles de circulation des piétons, lors de leur traversée sur les passages piétons. Les élèves distribuent le fruit de leur travail aux passants afin de valoriser ou « sanctionner » les piétons.

La coordination a également réalisé un concours de dessin ayant pour thématique « l'enfant passager » avec plusieurs écoles (port de la ceinture de sécurité). Les productions des écoliers ont été imprimées sur des affiches et des flyers, distribués lors de contrôles routiers aux abords immédiats des écoles.

Afin de sensibiliser les futurs conducteurs, la coordination a mené une opération en partenariat avec la Gendarmerie et les écoles de conduite (simulation de contrôles routiers, sensibilisation à la perte du permis de conduire).

Les seniors : La Seine-Maritime en partenariat avec l'association automobile club de l'Ouest a effectué des stages théoriques et pratiques de remises à niveau pour les seniors.

Les deux-roues-motorisés : La Gendarmerie Nationale a organisé des journées « reprises de guidon », avec remise de « gilets airbags » financés par le PDASR (lots gagnants). Le bureau éducation routière de la Seine-Maritime promeut le port du gilet airbag lors des épreuves en circulation de l'examen du permis de conduire moto. Par ailleurs, les inspecteurs du permis de conduire se déplaçant à moto portent un gilet airbag lors de leurs déplacements professionnels.

Les usagers vulnérables : La Police Nationale de la Seine-Maritime a organisé des actions de sensibilisations auprès des élèves sur « le chemin de l'école », afin de communiquer sur l'importance d'être visible. De nombreuses actions de sensibilisation afin de valoriser les bons comportements des cyclistes et utilisateurs

des nouveaux modes de déplacements en partenariat avec la coordination et certaines associations cyclistes, notamment lors du changement d'heure pour les enjeux de visibilité (éclairage et chasubles retroréfléchissantes).

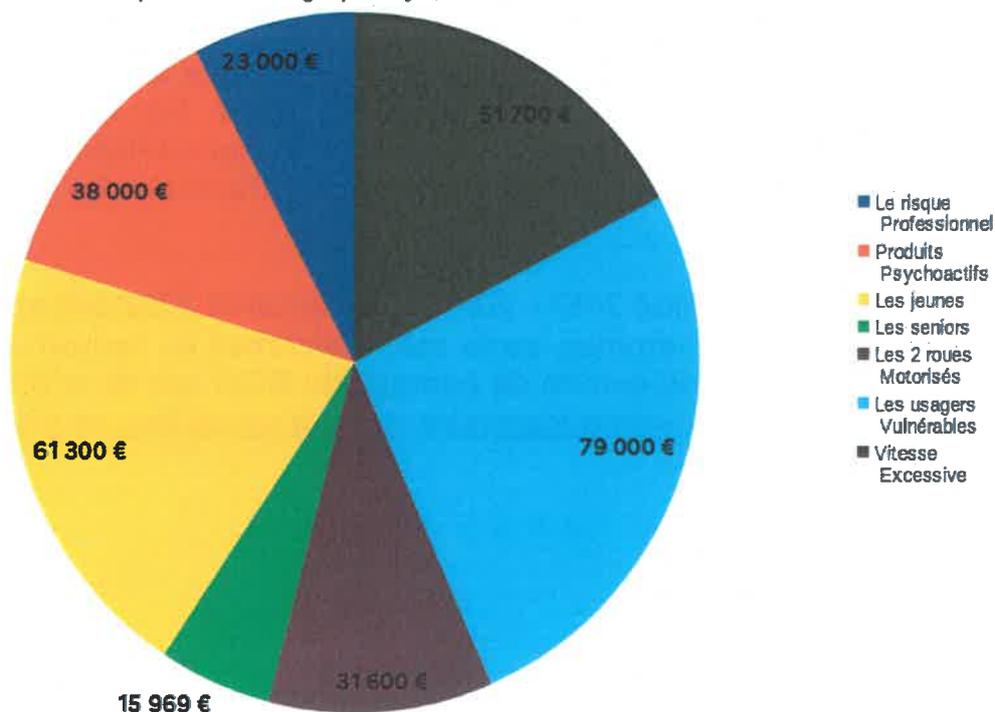
La vitesse excessive : La coordination en partenariat avec le Parquet, la Gendarmerie et les gestionnaires de voirie a organisé des alternatives à la poursuite avec ateliers de sensibilisation pour les « faibles » excès de vitesse.

Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Entre 2018 et 2022, 300 000 euros ont été utilisés au titre du PDASR. L'enjeu « les usagers vulnérables » représente 29 % du budget total. Puis, on comptabilise 20 % des crédits affectés à l'enjeu « jeunes », 17 % attribué à la vitesse excessive ; enfin 13 % ont été accordé à l'enjeu « produits psychoactifs ».

	Le risque Professionnel	Produits Psychoactifs	Les jeunes	Les seniors	Les 2 roues Motorisés	Les usagers Vulnérables	Vitesse Excessive	Total
2018	3 000 €	9 500 €	12 000 €	3 000 €	6 000 €	10 000 €	10 500 €	54 000 €
2019	3 500 €	8 000 €	8 300 €	3 000 €	8 600 €	9 600 €	13 000 €	54 000 €
2020	2 500 €	7 500 €	15 000 €	1 769 €	6 000 €	14 200 €	8 200 €	55 169 €
2021	9 000 €	7 000 €	11 000 €	4 200 €	7 000 €	15 000 €	11 000 €	64 200 €
2022	5 000 €	6 000 €	15 000 €	4 000 €	4 000 €	30 200 €	9 000 €	73 200 €
total	23 000 €	38 000 €	61 300 €	15 969 €	31 600 €	79 000 €	51 700 €	300 569 €
	7,7 %	12,6 %	20,4 %	5,3 %	10,5 %	26,3 %	17,2 %	

Répartition du budget par enjeu sur les 5 ans



Les enjeux et orientations d'actions pour 2023 – 2027

Les enjeux

Pour la période 2023 à 2027, les enjeux retenus au niveau national sont :

- 1) Les deux-roues motorisés.
- 2) Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs.
- 3) Les nouveaux modes de mobilité dits « doux » : vélo, engins de déplacement personnel motorisés et marche.
- 4) Le risque routier professionnel.

Compte-tenu de leur surreprésentation dans les accidents en Seine-Maritime, les tranches d'âges des 18 – 24 ans et les 65 ans et plus devront particulièrement être considérées dans les différentes orientations d'actions.

Les orientations d'actions

Lors du comité de pilotage de lancement du travail d'élaboration du DGO, à l'instar du précédent DGO, le directeur de cabinet a souhaité un travail partenarial. Ainsi, les groupes de travail ont été ouverts aux associations, gestionnaires de voiries, entreprises...

Les différentes orientations d'actions proposées prennent en compte la diversité du public selon les classes d'âge (jeunes, actifs, seniors), selon les modes de déplacements (usagers vulnérables, deux-roues motorisés, automobilistes...). Les groupes de travail urbain et hors agglomération ont permis de différencier les actions en fonction du milieu.

Le diagnostic territorial de l'accidentalité 2017 – 2021 et la mortalité 2022 ont mis en évidence une surreprésentation des hommes, qu'ils soient victimes ou responsables des accidents mortels. Les membres du comité de pilotage du DGO ont donc décidé la mise en place d'une orientation d'action transversale visant à sensibiliser en priorité la gent masculine.

1. Les deux-roues motorisés :

Les membres de chacun des groupes de travail ont mis en évidence les orientations d'actions communes suivantes :

Communiquer sur les **risques** (accidents, pénal...) en cas de non-respect des règles du Code de la route (spots radios, journaux, écrans pub, évènements motos).

Créer du contenu sécurité routière (image, film).

Promouvoir le port d'équipements de protections individuels recommandés (gilet airbag).

En agglomération

Les jeunes :

Désigner des référents SR dans les établissements scolaires.

Actifs :

Sensibiliser aux règles du Code de la route et aux comportements dangereux (vitesse, distances de sécurité, dépassements dangereux).

Seniors :

Solliciter les assureurs pour un rappel des risques à la suite d'une longue absence de pratique

Hors agglomération

Jeunes

Promouvoir les contrôles routiers à proximité des établissements scolaires.

Actifs

Informers sur les équipements obligatoires et/ou conseillés (utilisateurs, points de vente...).

Seniors

Favoriser les remises à niveau code de la route.

2. Les conduites à risques :

Les membres de chacun des groupes de travail ont mis en évidence les orientations d'actions communes suivantes :

- Communiquer sur les doses bar et la détection longue des stupéfiants.
- Promouvoir le « vivre ensemble » en réalisant des actions sur le partage de la voirie.
- Informer sur les dangers liés à l'utilisation du téléphone au volant / non port de la ceinture de sécurité et les conduites sans permis.
- Sensibilisation aux différents usagers de la route par le moyen de déplacement utilisé (partage de la route)
- Créer du contenu sécurité routière (image, film).

En agglomération

Les jeunes :

- Communiquer sur les risques de perte du permis de conduire et d'accidents en cas d'infractions commises.

Actifs et seniors :

- Poursuivre l'effort de pédagogie autour du « vivre ensemble » (respect des limitations de vitesse, partage de l'espace routier).
- Communiquer sur les stationnements irréguliers sur les voies piétonnes (aménagement cyclables).

Hors agglomération

Les jeunes :

- Communiquer massivement sur le conducteur responsable «Sam» (discothèques, restaurants...).
- Développer la notion de responsabilité du conducteur vis-à-vis de ses passagers.

Jeunes et actifs :

- Sensibilisation du passager qui « monte » dans un véhicule dont le conducteur est alcoolisé.

Seniors :

- Sensibiliser sur l'importance des distances de sécurité.

3. Les modalités douces et nouvelles mobilités

Les membres de chacun des groupes de travail ont mis en évidence les orientations d'actions communes suivantes :

- Sensibiliser sur l'importance des EPI (notamment, afin d'être visible) et sur l'importance du port du casque.
- Sensibiliser les usagers aux dangers des angles morts (véhicule du groupe lourd).
- Informer sur la réglementation liée aux EDPM (utilisateurs, points de vente...).
- Créer du contenu sécurité routière (image, film).

En agglomération

Jeunes

- Poursuivre le « savoir rouler à vélo » dans les établissements secondaires.
- Instaurer un « savoir rouler en EDPM » dans les établissements secondaires.

Actifs

- Travailler avec les associations sur les remontées des problèmes de signalisation ou d'infrastructure.

Seniors

- Promouvoir les actions de « remise en selle ».

Hors agglomération

Jeunes

- Poursuivre le « savoir rouler à vélo » dans les établissements secondaires

Actifs

- Sensibiliser les cyclistes sur la conduite à avoir en fonction de l'itinéraire emprunté
- Former aux différents types de cycles (VAE...)

Seniors

- Sensibiliser les associations sur l'importance de la visite médicale (asso sportive, cyclotourisme).
- Promouvoir les actions de « remise en selle »
- Développer les actions en partenariat avec l'Automobile Club de l'Ouest (A.C.O)

4. Le risque professionnel

Les membres de chacun des groupes de travail ont mis en évidence les orientations d'actions communes suivantes :

- Sensibiliser sur les risques liés à l'usage du téléphone au volant.
- Sensibiliser les « métiers nomades » aux stationnements gênants.
- Communiquer sur le facteur aggravant vitesse (augmentation de la fatigue, pas de gain de temps).
- Avertir sur les risques liés au chargement, à l'arrimage et à la surcharge dans un véhicule.
- Créer du contenu sécurité routière (image, film).

En agglomération

Jeunes

- Développer des actions SR dans les filières professionnelles.

Actifs

- Communiquer sur la première cause de mortalité en situation professionnelle (hypovigilance dans les trajets quotidiens).
- Intégrer la sécurité routière dans les règlements intérieurs des entreprises (charte des 7 engagements).
- Promouvoir les actions de « remise en selle » dans le cadre de la promotion de la mobilité durable et des nouvelles mobilités.

Hors agglomération

Jeunes

- Développer des actions SR dans les filières professionnelles.
- Sensibiliser les chauffeurs au comportement des jeunes dans et autour d'un car.

Actifs

- Communiquer sur la première cause de mortalité en situation professionnelle (hypovigilance dans les trajets quotidiens).
- Promouvoir les formations « remise en selle ».
- Sensibiliser les conducteurs de véhicules utilitaires à l'usage « addictif » des distracteurs.
- Inciter les employeurs à promouvoir le mode « conduite » auprès de leurs livreurs.

Mise en œuvre et suivi du DGO 2023 – 2027

Compte-tenu de la forte augmentation de la mortalité en 2022 (73 morts contre 41 en moyenne entre 2017 et 2021), les enjeux pourront être ré-évalués dès 2025. Cette évaluation à mi-parcours permettra également de prendre en considération l'évolution des nouveaux modes de déplacements et leur accidentalité (2 morts en EDPM en 2022, 1 mort dès le mois de janvier 2023).

Les membres du comité de pilotage du DGO se réuniront afin de dresser un bilan à mi-parcours et adapteront les orientations d'actions au regard de l'accidentalité routière.

Déclinaison annuelle et mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le plan départemental d'actions de sécurité routière sera élaboré annuellement, à partir des orientations du DGO, de l'accidentalité et du bilan des actions de sensibilisation de l'année écoulée. Les actions proposées devront rentrer dans le cadre des orientations du DGO.

Afin de mesurer l'action publique, les porteurs de projets devront dresser un bilan de leurs actions de sensibilisations ou de communications. Le PDASR programme les actions pour l'année à venir en mettant en œuvre un partenariat le plus large possible (collectivités locales, associations, entreprises).

Suivi de l'accidentalité départementale

L'organisation en Seine-Maritime repose sur un rythme de 5 réunions annuelles associant de multiples partenaires État, collectivités mais aussi associations et dans une moindre mesure le monde professionnel. Ces réunions sont l'occasion de faire un point régulier sur l'accidentologie et d'orienter les mesures de répression comme de prévention, notamment en terme de communication. L'une de ces réunions est commune avec le collège sécurité routière du conseil départemental. Le point annuel de bilan du DGO sera présenté lors de cette réunion commune.

Réalisation

Direction Départementale des Territoires et de
la Mer de Seine-Maritime
Cité administrative – 2 rue Saint Sever
BP 76 001 – 76 032 Rouen cedex
Tél : 02 76 78 32 00

courriel : ddtm-speric@seine-maritime.gouv.fr

internet : www.seine-maritime.gouv.fr

mars 2023