



**PRÉFET  
DU CALVADOS**

*Liberté  
Egalité  
Fraternité*



# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023-2027

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**



**Préface** 2

**Signatures** 4

**Cadre** 5

**Analyse** 8

**Enjeux** 18

**Suivi** 27

**Conclusion** 30

La sécurité routière a fêté cette année son 50ème anniversaire. Une nouvelle fois, ses acteurs sont allés à la rencontre des Français, petits et grands, pour agir au quotidien pour la sécurité de tous et le respect du « vivre ensemble ». Depuis la prise de conscience collective du caractère inacceptable de la mortalité routière, des mesures fortes et nécessaires ont accompagné le changement des comportements, permettant de passer de 18 034 décès sur la route en 1972 à 2 944 en 2021 en France métropolitaine. Ce résultat est le fruit d'une implication constante et volontaire de l'État et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, des forces de l'ordre, des départements, de nos communes, des acteurs de la société civile et des nombreuses associations de prévention et de sécurité routière qui a permis, année après année, de sauver de nombreuses vies.

Malgré la forte mobilisation des forces de l'ordre et la multiplication des actions préventives, les comportements irresponsables et à risques persistent (vitesse, alcool, stupéfiants, refus de priorité). Dans le Calvados, ce sont ainsi 28 personnes qui ont trouvé la mort et plus de 660 autres qui ont été blessées en 2021 sur les différents réseaux routiers du département. L'utilisation de plus en plus large de « distracteurs » au volant comme le téléphone, la part croissante des seniors au sein de la population du département et le développement des nouveaux modes de déplacement sont autant de défis pour la sécurité routière. Il convient de les traiter avec la plus grande vigilance.

Le document général d'orientations (DGO), élaboré par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Calvados en lien avec mon cabinet et les forces de l'ordre, participe à la stratégie globale d'éducation et de prévention routière sur notre département. En s'appuyant sur une connaissance et une analyse rigoureuse de l'accidentalité locale des cinq dernières années (2017-2021), ses objectifs sont de définir les enjeux en matière de sécurité routière dans le Calvados et de fixer des orientations d'actions dans ces domaines pour les cinq prochaines années (2023-2027).

Parmi ces enjeux, quatre ont été définis au niveau national par la Délégation à la sécurité routière (DSR) : les deux-roues motorisés, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, téléphone au volant), les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (les cyclistes, les engins de déplacement personnel motorisés, les piétons), le risque routier professionnel. Ces enjeux nationaux reprennent des problématiques prégnantes au niveau local, comme la consommation d'alcool ou de drogues au volant, responsable de plus du tiers des décès rencontrés dans le Calvados (35,5 %), et la vulnérabilité des deux-roues motorisés qui représentent plus de 18 % des usagers tués entre 2017 et 2021.

Le DGO ayant également pour vocation d'agir sur des problématiques spécifiques à l'accidentologie départementale, j'ai également souhaité compléter ce document par un enjeu local, celui des seniors et notamment ceux de plus de 75 ans. Entre 2017 et 2021, pour un million d'habitants, en France comme dans le Calvados, les seniors représentent près du quart des tués. Dans le Calvados, la part des tués de plus de 75 ans parmi les seniors est de 64 % alors qu'elle est inférieure à 60 % au niveau national. Cette proportion s'amplifie du fait de l'accroissement plus important au niveau local que national de la part des plus de 75 ans. Sachant que plus une personne est âgée, plus elle est vulnérable en cas d'accident, il est donc nécessaire de mener des actions d'information ciblées pour cette catégorie de population.

Ces cinq enjeux seront le socle des actions qui seront initiées par mes services durant la période qui s'ouvre dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). J'invite les partenaires institutionnels, les collectivités locales et la société civile à s'en emparer, pour qu'ensemble, nous sauvions plus de vies sur nos routes.



# SIGNATURES

## SIGNATURES

Monsieur le Préfet du Calvados

Thierry MOSIMANN

Monsieur le vice-Président du Conseil  
Départemental du Calvados

Xavier CHARLES

Monsieur le Président de l'Union  
Amicale des Maires du Calvados

Olivier PAZ

Monsieur le Procureur Général de  
la cour d'appel de Caen

Jean-Frédéric LAMOUROUX

Monsieur le Procureur de  
la République du tribunal  
judiciaire de Caen

Joël GARRIGUE

Madame la Procureure de  
la République du tribunal  
judiciaire de Lisieux

Delphine MIENNIEL

Monsieur le Directeur régional  
de la CARSAT Normandie

Mikael SAVIO

Madame l'Inspectrice d'académie,  
Directrice académique des services de  
l'Éducation nationale du Calvados

Armelle FELLAHI

# CADRE

## LE CADRE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

### Un contexte national favorable mais qui impose de ne pas relâcher la pression

L'accidentalité sur nos routes a poursuivi ces dernières années sa tendance baissière, passant de 64 tués par million d'habitants en 2010 à 45 tués en 2021. Cette tendance baissière s'est poursuivie en raison des confinements successifs.

Pour autant, avec près de 3 200 décès par an et plus de 67 000 blessés dont 16 000 blessés graves, 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 les comportements de chacun d'entre nous sur la route.

C'est la raison pour laquelle il convient de définir à nouveau aujourd'hui la politique locale de sécurité routière pour les 5 années à venir.

## La démarche d'élaboration du DGO 2023-2027 dans le Calvados

L'élaboration participative du document général d'orientations 2023-2027 a mobilisé avec succès l'ensemble des partenaires de l'État, engagés dans la sécurité routière : le parquet, les services de l'État (la préfecture, la police et la gendarmerie, la direction départementale des territoires et de la mer, l'ONISR et le Cerema), le conseil départemental du Calvados et l'union amicale des maires représentant les communes du département.

Les partenaires ont axé leur travail sur le rapprochement entre les principales caractéristiques des accidents rencontrés sur le Calvados et les enjeux engageants fixés par la délégation à la sécurité routière. Au cours de leurs investigations, il leur est également apparu nécessaire de compléter le document par un enjeu local, relatif à la population des seniors de plus de 75 ans.

Enfin, désireux d'impulser une **nouvelle dynamique** dans la lutte contre l'insécurité routière, il ressort des débats une volonté de mieux assurer les **synergies** entre les différents acteurs de la sécurité routière, d'**élargir les partenariats** et d'ouvrir la réflexion à de **nouvelles problématiques, notamment les nouveaux modes de mobilité**.

### Un rappel indispensable des définitions ATB (accidentés, tués, blessés)

Afin de faciliter les comparaisons internationales, en France, le comité interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004 a adopté le principe d'une harmonisation des définitions de la gravité retenues dans le fichier national des accidents corporels avec celles adoptées par nos principaux voisins européens.

Un **accident de la route** (ou accident sur la voie publique) est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc.) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre).

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- ⚠ 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.

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.

Un accident grave est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un tué ou un blessé hospitalisé.



# ANALYSE

## ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE CALVADOS

### Principales caractéristiques du Calvados

#### La population

Au premier janvier 2022, le Calvados compte 695 207 habitants (21 % de la population de la région Normandie) sur une superficie de 5 535 Km<sup>2</sup>. La densité moyenne de population est de 126 habitants par Km<sup>2</sup>.

Entre 2017 et 2021, la population du département est restée stable avec une croissance de 0,2 %, soit 1 308 habitants de plus.

#### Population par tranche d'âge

	0 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 44 ans	45 - 64 ans	65 ans et +	Total
Nbre	140 584	61 578	156 830	177 537	158 678	695 207
Part	20 %	9 %	22 %	26 %	23 %	100 %

### Réseaux routiers

En 2022, le réseau routier du département est composé de :

- 🔍 154 Km d'autoroutes (1,3 %)
- 🔍 122 Km de routes nationales (1 %)
- 🔍 5 614 Km de routes départementales (47,9 %)
- 🔍 5 830 Km de routes communales (49,7 %)

### Accidentologie dans le Calvados

#### Évolution de l'accidentalité depuis 2012 dans le département

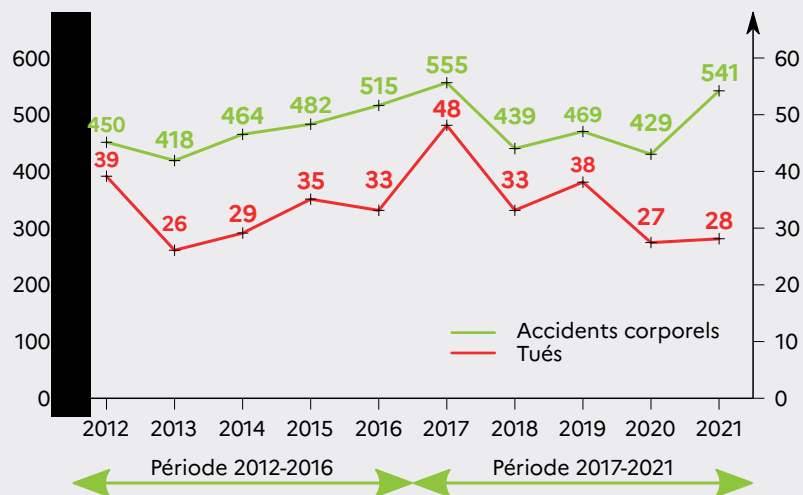
	2012-2016	2017-2021	Évolution	Évolution France métropolitaine
Accidents corporels	2 329	2 433	4,5 %	-6,3 %
Blessés	3 076	3 054	-0,7 %	-6,4 %
Tués	162	174	7,4 %	-9,9 %

Entre la période 2012-2016 et la période 2017-2021, le nombre d'accidents corporels dans le Calvados est en augmentation (+ 4,5 %) alors qu'il baisse au niveau national (- 6,3 %).

La hausse du nombre d'accidents ne se répercute pas sur le nombre de blessés sur les routes du Calvados qui est resté stable (- 0,7 %), bien qu'en France métropolitaine le nombre de blessés chute (- 6,4 %).

## Évolution des accidents corporels et de la mortalité entre la période 2012-2016 et 2017-2021

### Évolution des accidents corporels et de la mortalité dans le Calvados



La hausse de la gravité des accidents dans le Calvados est directement liée au pic de l'année 2017, qui avec 48 tués concentre un tiers des accidents mortels de la période 2017-2021.

Depuis ce pic, on constate une diminution quasi constante du nombre de tués qui est passé de 48 à 28 en 2021, soit 20 vies épargnées et une baisse de 42 % du nombre de décès sur les routes.

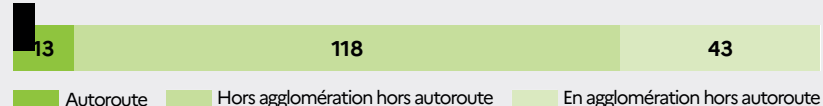
Il n'en n'est pas de même pour le nombre d'accidents corporels qui en 2021 est de 541 et reste très proche de 2017 avec ses 555 accidents. La baisse de 2,5 % reste faible.

Avec une moyenne de 50 décès par an par million d'habitants, le Calvados se situe au dessus de la moyenne nationale métropolitaine qui est de 47 décès par million d'habitants entre 2017-2021.

Un nouvel objectif européen vise à réduire pour 2021-2030 de 50 % le nombre de tués et de blessés graves, il est important pour le Calvados de maintenir son effort de lutte contre l'insécurité routière.

Le réseau routier concerné par ces décès est le suivant :

### Nombre de tués selon le milieu entre 2017 et 2021



## Qui tue qui ?

Entre 2017 et 2021, dans le Calvados, 36 usagers vulnérables ont été tués par des usagers en VL, soit 21 % des tués.

Ces mêmes usagers vulnérables n'ont causés le décès d'aucun autre usager de la route. 14 d'entre-eux (8 % des tués) dont 11 motocyclistes se sont tués lors d'un accident sans tiers.

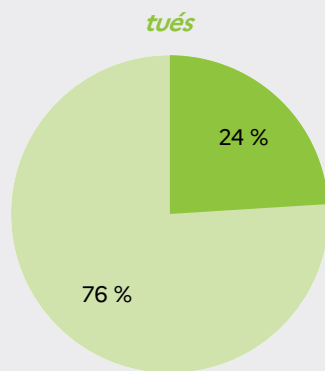
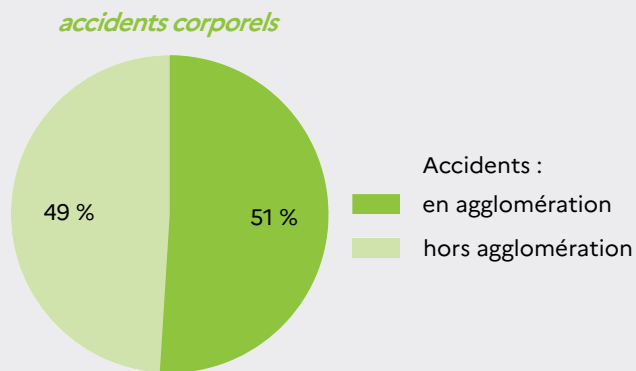
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
Accident sans tiers	0	2	1	11	45	1	2	1	5	68

Collision avec :

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	TC	Autre	Total
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	14	3	4	15	25	1	1	0	0	63
VU	1	2	0	0	1	0	0	0	0	4
PL	2	0	3	1	6	2	1	0	0	15
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	1	1	1	2	4	1	0	0	0	10
Multicollision	2	0	1	3	7	0	0	0	0	13
Total	20	8	10	32	89	5	4	1	5	174
Part de la mortalité	11%	5%	6%	18%	51%	3%	2%	1%	3%	100%

## Analyse spatiale des accidents

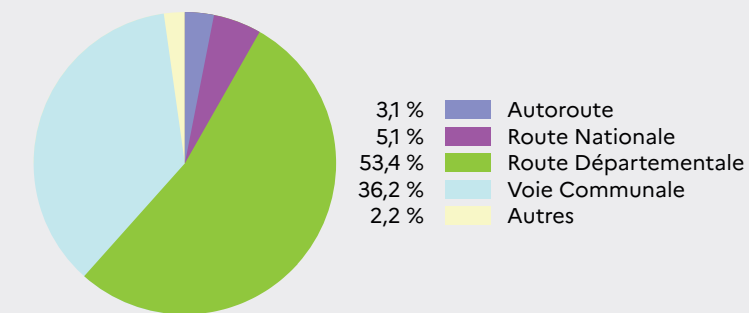
Répartition en et hors agglomération entre 2017 et 2021 des :



La répartition des accidents corporels se situe autant dans que hors agglomération. En revanche, 3 tués sur 4 circulaient hors agglomération en raison d'une vitesse plus élevée.

Avec près de 53 % des accidents corporels du Calvados, les routes départementales (qui représentent 48 % du réseau routier du département) sont celles sur lesquelles survient le plus d'accidents. Derrière, ce sont les routes communales avec 37 % des accidents corporels (elles représentent 50 % du réseau routier). Et enfin, les routes nationales et les autoroutes concentrent près de 8 % des accidents corporels alors qu'elles ne représentent que 2 % du réseau routier calvadosien.

Taux des accidents corporels par type de voie entre 2017 et 2021



67 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels du Calvados résident dans le département et 56 % des personnes tuées résidaient dans le Calvados.

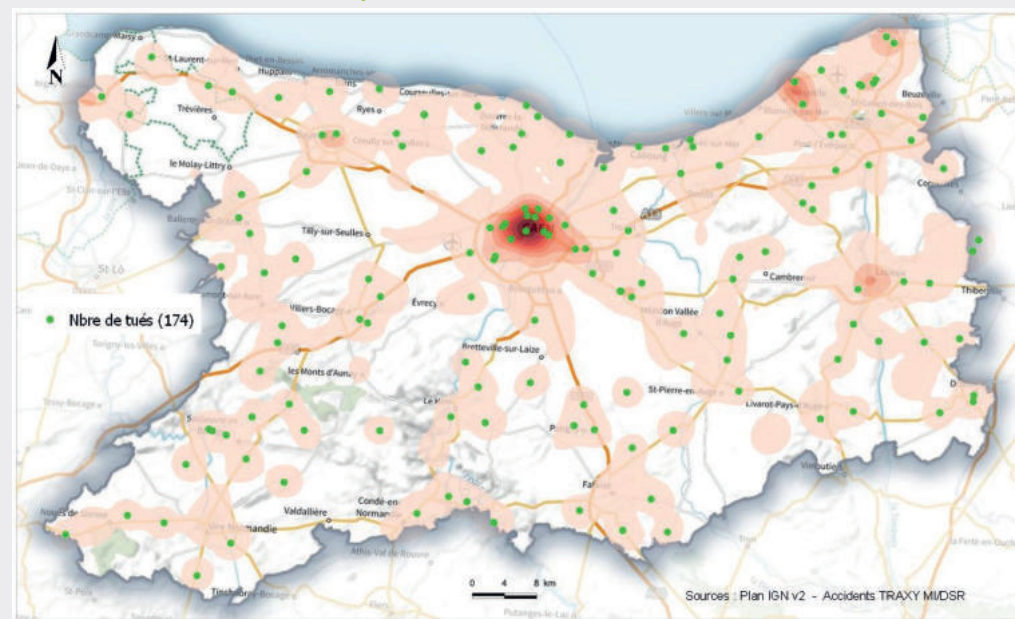
## Analyse temporelle des accidents entre 2017 et 2021

Les jours d'été sont les plus accidentogènes, notamment juillet qui est sur cette période le mois le plus propice à l'accidentalité (265 accidents).

Avec 26 tués au mois d'octobre, le début de l'automne représente à lui seul 15 % des tués de l'année.

## Carte de l'accidentalité dans le Calvados entre 2017 et 2021

Localisation des accidents corporels et des tués dans le Calvados



Nombre de tués par intercommunalités :

Caen la Mer (22 tués)	Pays de Falaise (10 tués)
Lisieux Normandie (19 tués)	Val-Es-Dunes (9 tués)
Intercom Vire au Noireau (18 tués)	Bayeux Intercom (9 tués)
Terre d'Auge (17 tués)	Cingal Suisse Normande (8 tués)
Normandie Cabourg Pays d'Auge (16 tués)	Vallées de l'Orne et de l'Odon (3 tués)
Pré-Bocage Intercom (15 tués)	Pays de Honfleur et de Beuzeville (1 tué)
Seulles Terre Mer (13 tués)	Coeur de Nacre (1 tué)
Isigny - Omaha Intercom (13 tués)	

Peu de territoires sont épargnés par l'accidentalité routière même si celle-ci se concentre principalement sur les agglomérations de Caen et de Lisieux, ainsi que sur la frange littorale du Calvados.

Entre 2017 et 2021, 22 personnes sont décédées sur le territoire de Caen la Mer des suites d'un accident de la circulation. Cela représente plus de 13 % des tués sur les routes du Calvados. La communauté d'agglomération de Lisieux Normandie déplore elle, 19 tués sur les routes, soit 11 % des tués du Calvados, Vire Normandie 10 % (18 tués) et Bayeux Intercom 5 % (9 tués).

### Cumul des mois sur la période 2017 à 2021

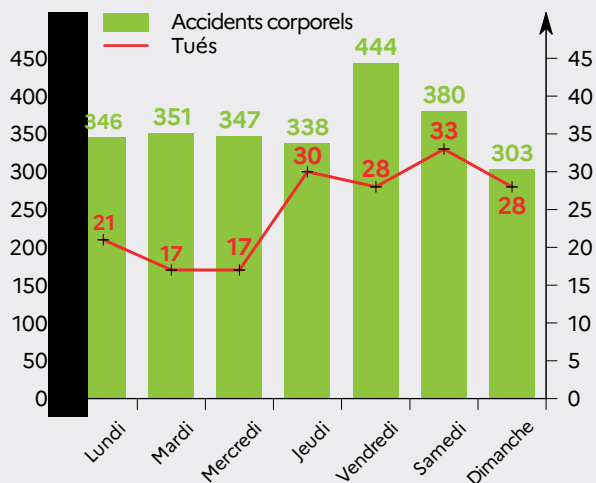


La courbe des accidents est plus marquée le vendredi et dans une moindre mesure le week-end.

Cela se répercute aussi sur le nombre de décès.

Les accidents et les tués sont plus nombreux entre 6h du matin et 20h le soir. Leur gravité augmente après 20h (9 tués pour 100 accidents après 20h et 7 tués pour 100 accidents en journée).

### Cumul des jours de semaine sur la période 2017 à 2021



### Analyse par catégorie de véhicules entre 2017 et 2021

#### Nombre de tués par catégorie de véhicules et piétons

	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL*	VU*	PL*	Autres*
2017-2021	20	8	10	32	89	5	4	6
2012-2016	20	12	11	19	89	8	0	3
Evolution	0 %	-33 %	-9 %	68 %	0 %	-37 %	ND	100 %
% catégorie/Total impliqué	11 %	5 %	6 %	18 %	51 %	3 %	2 %	3 %

VL\*: Véhicules légers VU\*: Véhicules utilitaires PL\*: Poids lourd Autres\*: Transports en commun et autres

Les personnes dans les véhicules légers (VL) sont et restent les premières victimes des accidents mortels entre 2017 et 2021. À noter aussi, la forte augmentation (+ 68 %) entre la période 2012-2016 et la période 2017-2021 de la mortalité des motards, soit 13 motards tués de plus et les poids lourds qui font leur apparition avec 4 tués.



### Nombre de tués par tranche d'âge

Age	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 et +
2017-2021	4	8	25	20	21	24	25	21	26
2012-2016	10	4	36	32	16	20	15	9	20
Évolution	-60 %	100 %	-30 %	-37 %	31 %	20 %	67 %	133 %	30 %
% catégorie/Total impliqué	2 %	4 %	14 %	11 %	12 %	14 %	14 %	12 %	15 %

Les grands seniors sont les plus fragiles lorsqu'un accident survient et leurs cadets de 65 ans sont ceux pour lesquels la mortalité a le plus évolué sur la période 2017-2021.

### Répartition par âge des conducteurs présumés responsables

	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
2017-2021	10	81	507	760	548	282
2012-2016	11	74	440	672	442	267
Évolution	-9 %	9 %	15 %	13 %	24 %	6 %
% catégorie/Total impliqué	0,4 %	3,7 %	23,2 %	34,7 %	25,1 %	12,9 %

La population active reste celle pour laquelle le taux de présumé responsable est le plus important et sa part va croissant.



# ENJEUX

## ENJEUX DU DGO 2023-2027

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

### 4 enjeux impératifs

- 🔗 Les deux-roues motorisés.
- 🔗 Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs.
- 🔗 Les nouveaux modes de mobilité dite « douces » : vélo, engins de déplacement personnel motorisés et marche.
- 🔗 Le risque routier professionnel.

### Un enjeu local mérite également d'être retenu au regard de l'analyse faite dans le Calvados

- 🔗 Les seniors de 75 ans et plus.

Pour rappel, les enjeux du DGO 2017 à 2021 portaient sur :

- 🔗 Le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psycho-actives (alcool, stupéfiants), les jeunes de 14 à 29 ans, les seniors de 65 ans et plus, les piétons et les cyclistes (enjeu local), les deux-roues motorisés (enjeu local).

## Les deux-roues motorisés (2 RM)

### Nombre de tués selon le mode de déplacement

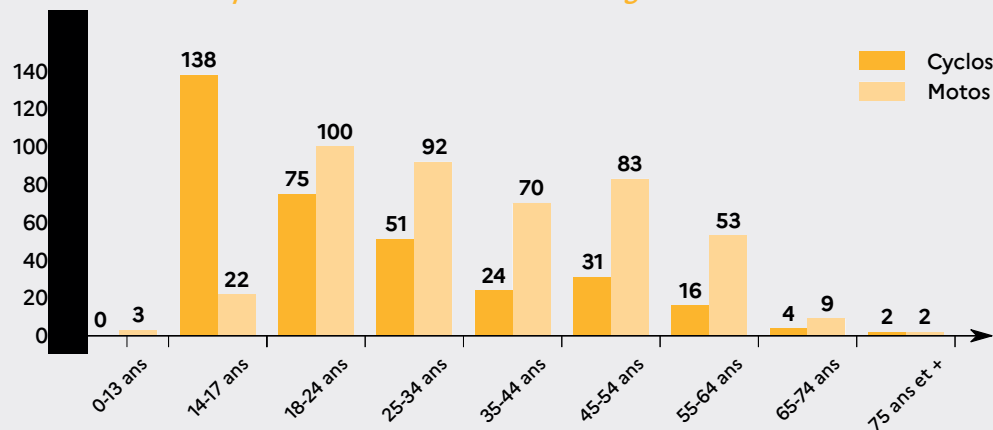
	Cyclomoteurs			Motocyclettes		
	Accid. Corporels	Blessés	Tués	Accid. Corporels	Blessés	Tués
2017-2021	328	331	10	404	411	32
2021	78	76	1	72	71	6
2020	50	51	1	62	61	6
2019	84	83	4	91	94	5
2018	58	58	2	79	77	9
2017	58	63	2	100	108	6
Evol (2012-2016) à (2017-2021)	-17 %		-9 %	15 %		68 %
% catégorie/Total impliqué	13 %	5 %	6 %	17 %	7 %	18 %

Dans le Calvados, le nombre d'accidents corporels dont la victime est un conducteur de cyclomoteur représente 13 % des accidents corporels du département et touche particulièrement les 14-24 ans. Ces victimes représentent 6 % des tués.

Les accidents de motocyclettes représentent 17 % des accidents corporels du Calvados et 18 % des tués. L'évolution de la gravité de ces accidents impliquant une motocyclette entre les deux périodes est forte. Le nombre de décès augmente de 68 %, cela représente 13 vies perdues de plus.

Sur l'ensemble des 30 accidents mortels dans lesquels 32 motocyclistes sont décédés, 17 conducteurs de motocyclettes sont présumés responsables (56%). Sur ces 17 accidents, 11 se sont produits sans tiers (65%).

### Nombre de victimes pour l'ensemble des 2RM selon l'âge



1/3 des motocyclistes victimes d'un accident corporel ont entre 25 et 44 ans. Les 18-24 ans quant à eux représentent 26 % des motocyclistes impliqués.

**Les conduites à risques** (alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités, distracteurs ...)

### Accidents corporels impliquant de l'alcoolémie

Alcoolémie	Accidents corporels	Accid. corporels impliquant au moins un usager avec une alcoolémie > à 0,5 g/l	Part des Accid. corporels impliquant une alcoolémie
2017 - 2021	2433	444	18,2 %
2021	541	90	16,6 %
2020	429	74	17,2 %
2019	469	86	18,3 %
2018	439	69	15,7 %
2017	555	125	18,2 %
Évolution (2012-2016) et (2017-2021)	4,5 %		10,3 %

Entre la période 2012-2016 et la période 2017-2021, le nombre d'accidents corporels impliquant un usager avec une alcoolémie positive croît de près de 10 %. Entre 2017 et 2021, l'alcoolémie est la cause de 18 % des accidents corporels du département.

### Accidents mortels impliquant de l'alcoolémie

Alcoolémie	Accidents mortels	Accid. mortels impliquant au moins un usager avec une alcoolémie > à 0,5 g/l	Part des Accid. mortels impliquant une alcoolémie
2017 - 2021	163	45	27,6 %
2021	25	4	16,0 %
2020	24	5	20,8 %
2019	37	13	35,1 %
2018	33	10	30,3 %
2017	44	13	29,5 %
Évolution (2012-2016) et (2017-2021)	5,1 %		2,0 %

Entre 2017 et 2021, le Calvados compte 45 accidents mortels avec de l'alcoolémie. L'alcoolémie représente en moyenne 9 accidents mortels par an dans le Calvados et 27,6 % des accidents mortels.

Depuis 2018, nous disposons des données concernant les conducteurs sous emprise de stupéfiant.

### Accidents corporels impliquant des stupéfiants

Stupéfiant	Accidents corporels	Accid. corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Part des Accid. corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2017 - 2021	2433	97	4,0 %
2021	541	30	5,5 %
2020	429	21	4,8 %
2019	469	25	5,3 %
2018	439	21	4,7 %
2017	555	0	0,0 %
Évolution (2012-2016) et (2017-2021)	pas de donnée avant 2017	pas de donnée avant 2017	

Entre 2018 et 2021, les accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant augmentent de plus de 40 %. En 2021, le département compte 30 accidents corporels dans lesquels l'un des conducteurs est sous l'emprise de stupéfiants.

## Accidents mortels impliquant des stupéfiants

Stupéfiant	Accidents mortels	Accid. mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Part des Accid. mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2017 - 2021	163	13	7,9 %
2021	25	2	8,0 %
2020	24	4	16,6 %
2019	37	4	10,8 %
2018	33	3	9,0 %
2017	44	0	0,0 %
Évolution (2012-2016) et (2017-2021)	pas de donnée avant 2017	pas de donnée avant 2017	

Entre 2018 et 2021, les accidents mortels sous l'emprise de stupéfiants représentent en moyenne 3 accidents par an, soit 8 % des accidents mortels.

Parmi les facteurs de risques, la vitesse inadaptée ou excessive reste un facteur prédominant des causes de l'accidentalité. Sur la période 2017-2021, elle est présente dans 18 % des accidents corporels et dans 25 % des accidents mortels.

## Facteurs de causes d'accidents mortels chez les présumés responsables (PR) entre 2017 et 2021

Présence du facteur chez les présumés responsables	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	39	2	41
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	21	2	23
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	4	0	4
Alcool et stupéfiant	9	0	9
Inattention - téléphone	14	1	15
Non respect de la priorité	8	4	12
Malaise	14	2	16
Somnolence - fatigue	0	2	2
Médicaments	0	0	0
Contresens	2	0	2
Dépassement dangereux	9	0	9
Changement de file	4	3	7
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	9	5	14
Cause indéterminée	4	1	5
Nombre de PR ayant au moins 1 facteur renseigné	101	19	120

Les facteurs prennent en compte l'ensemble des facteurs d'accidents des présumés responsables, un présumé responsable pouvant avoir jusqu'à 3 facteurs renseignés.

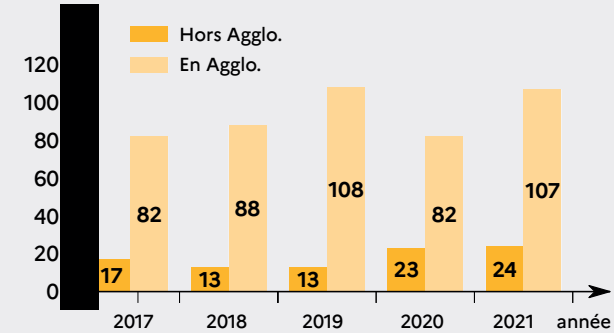
Outre l'alcool et les stupéfiants, les seuls comportements à risques tels que le non respect des priorités ou des distances de sécurité, les vitesses inadaptées, les dépassements dangereux, ou encore l'usage de distracteurs lors de la conduite représentent 48 % des causes d'accidents mortels.

## Les nouveaux modes de mobilité dite «douce»

Entre 2017 et 2021, le nombre d'accidents corporels « mode doux » est de 551 dans le Calvados.

8 accidents sur 10 sont survenus en agglomération.

### Nombre de victimes en mode doux selon le lieu entre 2017 et 2021



### Nombre d'accidents corporels « mode doux » par année

Accidents corporels	Piéton à pied+EDP-sm	EDP-m	Vélo	Total mode "doux"	% catégorie/Total impliqués
2017 - 2021	333	11	207	551	22,6 %
2021	63	10	63	136	25,1 %
2020	63	1	39	103	24,0 %
2019	74	0	40	114	24,3 %
2018	62	0	36	98	22,3 %
2017	71	0	29	100	18,0 %

EDP-sm\* : Engin de Déplacement Personnel sans moteur EDP-m\* : Engin de Déplacement Personnel Motorisé  
Mode doux\* : modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, trottinette etc ...

Entre 2017 et 2021, les modes de mobilité « douces » dénombrent 551 accidents corporels, soit près de 23 % des accidents corporels du Calvados. Avec 136 accidents, l'année 2021 voit le nombre d'accidents corporels de ce mode augmenter de 32 % par rapport à la moyenne des années précédentes (103 accidents en moyenne par an).

Cette situation est principalement liée à l'augmentation de la part modale "vélo". En 2021 le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste augmente de 75 % par rapport à la moyenne des années précédentes (entre 2017 et 2020, la moyenne était de 36 accidents).

A noter aussi que les usagers d'engins de déplacement personnel motorisés (EDP-m) sont impliqués dans 10 accidents corporels en 2021 contre 1 seul en 2020.

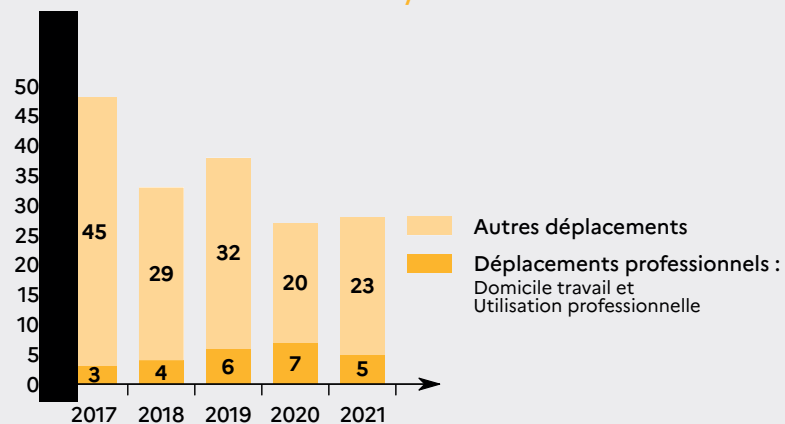
Tués	Piéton à pied+EDP-sm*	EDP-m*	Vélo	Total mode "doux"*	% catégorie/Total impliqués
2017 - 2021	20	0	8	28	16,1 %
2021	1	0	3	4	14,3 %
2020	5	0	1	6	22,2 %
2019	4	0	0	4	10,5 %
2018	3	0	3	6	18,2 %
2017	7	0	1	8	16,6 %

Avec 28 tués, les usagers de la mobilité « douce » représentent 16 % des tués sur les routes du Calvados. La part des piétons représente 11 % de la mortalité du Calvados, inférieur à la part nationale qui se situe à 15 %.

Dans l'ensemble, la situation reste stable au fil des années. En moyenne, le Calvados dénombre moins de 6 tués par an.

## Le risque routier professionnel

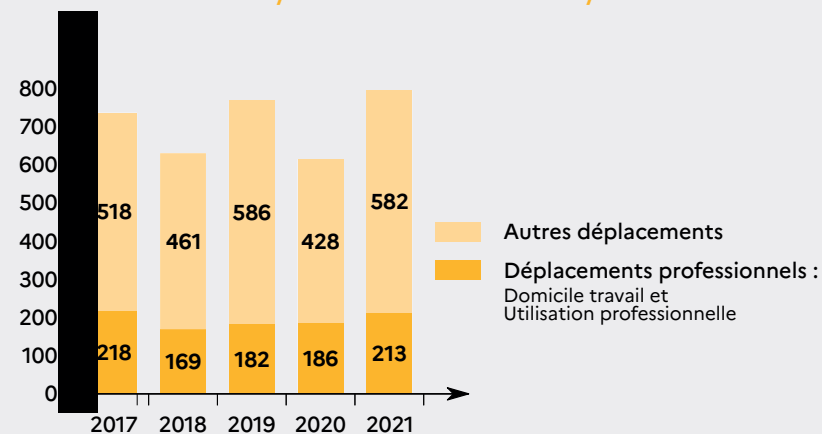
### Nombre de tués selon le motif de déplacement



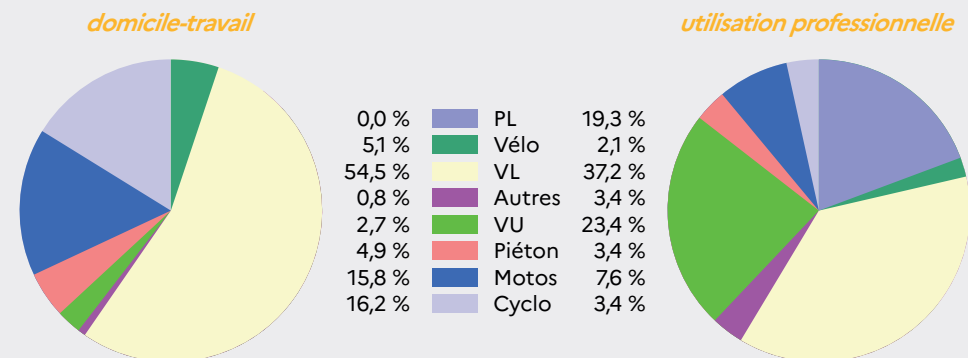
Entre 2017 et 2021, 25 personnes se sont tuées sur les routes du Calvados lors d'un déplacement professionnel (trajets pro ou domicile-travail).

Ce motif de déplacement représente 14 % des tués du Calvados lors de cette période et 27 % des accidents corporels.

### Nombre d'accidents corporels selon le motif de déplacement



### Répartition des victimes (tués et blessés) selon le mode de déplacement en motif :



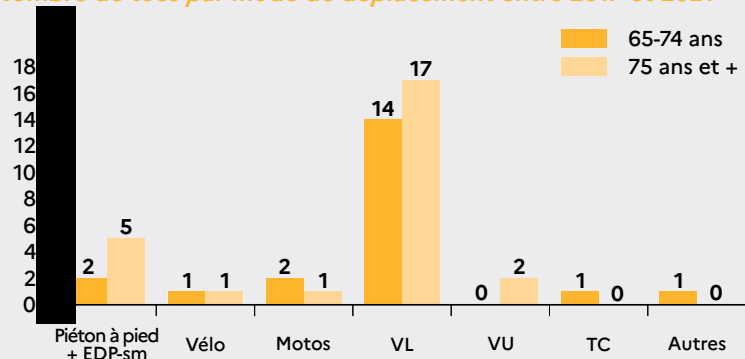
Lors des déplacements professionnels, une victime sur deux conduit ou est passager d'un véhicule léger.

Logiquement présent uniquement pour des motifs d'utilisation professionnelle, les PL représentent 19 % des victimes.

De même, les véhicules utilitaires très peu présents dans les déplacements domicile-travail, génèrent 23 % des victimes en motif utilisation professionnelle.

## Les 75 ans et plus

Nombre de tués par mode de déplacement entre 2017 et 2021



Entre 2017 et 2021, la tranche d'âge des 75 ans et plus est celle qui paie le plus lourd tribut à la mortalité routière.

Les 75 ans et plus représentent 26 tués, soit 15 % de la part des tués du Calvados. Entre la période 2012-2016 et la période 2017-2021, cette tranche d'âge a progressé de 20 tués à 26 tués, soit une augmentation de 30 %.

Sur les 26 tués de 75 ans et plus, 17 circulaient en véhicule léger (VL), soit 10 % des tués en véhicule léger. Derrière, les piétons représentent 3 %, soit 5 tués.



# SUIVI

## SUIVI ET ÉVALUATION

Le DGO 2023-2027 du Calvados est un outil résolument **opérationnel** pour répondre à la problématique de sécurité routière du département. Il constitue dès lors un outil **stratégique de programmation** permettant d'encadrer le **pilotage annuel** du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Les **modalités de gouvernance** du DGO 2023-2027 sont destinées à faire jouer pleinement à ce document un rôle de feuille de route pluriannuelle et de garant de la cohérence des actions menées. Sous la présidence du préfet du Calvados, est instauré un **comité de suivi annuel du DGO**.

Le comité de suivi composé des membres signataires a pour vocation de procéder à :

- ➔ l'**actualisation** de l'état de l'accidentalité départementale ;
- ➔ l'**évaluation** des actions conduites dans le cadre du PDASR (pertinence, échec) ;
- ➔ la révision éventuelle des orientations d'actions du DGO.

Il a vocation à se réunir chaque année, au cours du 4ème trimestre, en amont de l'élaboration du PDASR de l'année n+1.



## ORIENTATION D' ACTIONS PAR ENJEU

Sous la responsabilité du préfet du Calvados, deux comités de pilotage précédés par des réunions d'un groupe de travail restreint d'experts situés au plus près du terrain ont permis d'analyser et de mettre en exergue les spécificités de l'accidentologie départementale des cinq dernières années. Au regard des 4 enjeux nationaux retenus, les acteurs en présence, dans une démarche partagée et consensuelle, ont défini les orientations d'actions relatives à chaque enjeu de sécurité routière pour la période 2023-2027. Ils ont jugé nécessaire de compléter ce document par un enjeu local particulièrement saillant lors du diagnostic, celui des seniors de plus de 75 ans.

Chaque orientation d'action (OA) fixe le cadre général des actions qui seront déclinées dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

### ENJEU



#### Les deux-roues motorisés

Améliorer la pratique du motocyclisme : L'objectif est de promouvoir une pratique sécurisée de l'activité (moto, scooter, cyclomoteurs) sur le long terme. Les partenaires s'engagent à agir sur l'information, la formation et la responsabilisation (futurs conducteurs, conducteurs confirmés, tous usagers de la route), l'équipement approprié en toute circonstance et la visibilité de ces usagers de la route.

### ENJEU



#### Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, téléphone au volant)

Changer les comportements : L'objectif est d'informer et de responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne (consommateurs d'alcool et de stupéfiants, usagers de la route indécents mais aussi gérants de lieux festifs, débitants de boisson, vendeurs de téléphonie mobile...) sur les comportements les plus à risque.

### ENJEU



#### Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » - les cyclistes, les engins de déplacement personnel motorisés, les piétons

Apprendre à partager l'espace : L'objectif est de sensibiliser et de responsabiliser l'ensemble des usagers de l'espace public sur l'importance du « vivre ensemble ».

### ENJEU



#### Le risque routier professionnel

La conduite d'un véhicule est une activité à plein temps : L'objectif est de réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail en informant les salariés et leurs employeurs des risques et règles en vigueur.

### ENJEU



#### LOCAL : Les seniors de plus de 75 ans

Il est constaté une vulnérabilité plus importante de cette catégorie de piétons, de cyclistes et conducteurs automobiles. L'objectif est d'informer spécifiquement cette catégorie de la population pour en réduire l'accidentalité.

#### OA 1

Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adaptée (promotion de l'airbag moto et des vêtements renforcés) et visible.

#### OA 2

Promouvoir les actions post-permis (reprise de guidon, trajectoire de sécurité...) en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.

#### OA 3

Améliorer la cohabitation entre les 2RM et les autres usagers de la route en sensibilisant les automobilistes aux particularités de la circulation d'un 2RM.

#### OA 1

Développer les actions d'information au grand public sur les effets, les risques, les conséquences et les sanctions encourues.

#### OA 2

Mobiliser les débits de boissons et les organisateurs de soirées et d'événements festifs sur les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants pour tous les usagers.

#### OA 3

Maintenir à un niveau élevé les dépistages d'alcool et de stupéfiant par l'organisation de contrôles ciblés.

#### OA 1

Améliorer l'information des usagers sur les modes de mobilité douce et les nouveaux aménagements et infrastructures urbaines pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine et rurale...).

#### OA 2

Promouvoir la visibilité et le port d'un équipement de protection individuel adapté (activation permanente des dispositifs d'éclairage et de signalisation, promotion du port du casque et des protections individuelles...).

#### OA 3

Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes et EDPM (équipements de sécurité obligatoire, assurance obligatoire des EDPM...).

#### OA 1

Améliorer la connaissance sur les accidents de trajets domicile-travail et les déplacements professionnels.

#### OA 2

Renforcer les actions d'information et de sensibilisation auprès des employeurs, notamment sur leurs obligations et leurs responsabilités, en lien avec les forces de l'ordre, le monde médical et les professionnels de la conduite.

#### OA 3

Promouvoir « la bonne conduite » chez les conducteurs professionnels : respect des temps de conduite, des règles de chargement, des distances de sécurité et promouvoir l'éco-conduite pour une conduite apaisée.

#### OA 1

Améliorer l'information de cette population des conséquences de l'âge sur la perception de nos sens (vue, ouïe, position et comportement dans l'espace) en lien avec les professionnels médicaux et les caisses de retraite.

#### OA 2

Sensibiliser les usagers aux risques des trajets quotidiens.

#### OA 3

Promouvoir « la bonne conduite » chez les conducteurs seniors : respect des temps de conduite et des temps de pause, des distances de sécurité et adopter une conduite apaisée. Organiser des formations de mise à niveau des connaissances du code de la route et des mobilités.



# CONCLUSION

## Conclusion

Pour diminuer significativement le nombre d'accidents, de blessés, de tués sur les routes, il faut d'abord agir sur les comportements avec efficacité et avant qu'il ne soit trop tard. Malheureusement, au volant ou au guidon, « JE est trop souvent un autre ». Souvent dans le déni face à ses responsabilités, l'individu a parfois des réactions inappropriées, déraisonnables ou condamnables qui conduisent à l'accident et invariablement au drame familial. Les routes et l'espace public ne sont pas un terrain de jeu et c'est notre ambition à travers ce DGO d'éveiller les consciences, pour sauver des vies, pour vivre ensemble et partager une voirie apaisée.